

Väljaandja:
Akti liik:
Teksti liik:
Redaktsiooni jõustumise kp:
Redaktsiooni kehtivuse lõpp:
Avaldamismärge:

Majandus- ja taristuminister
määrus
terviktekst
12.12.2020
Hetkel kehtiv
RT I, 09.12.2020, 7

Raudtee tehnikasutuseeskiri

Vastu võetud 09.11.2020 nr 71
[RT I, 11.11.2020, 8](#)
jõustumine 14.11.2020

Muudetud järgmiste aktidega

Vastuvõtmine
03.12.2020

Avaldamine
[RT I, 09.12.2020, 2](#)

Jõustumine
12.12.2020

Määrus kehtestatakse [raudteeseaduse](#) § 35 lõike 4 ja [tuleohutuse seaduse](#) § 28 lõike 1 alusel.

1. peatükk Üldsätted

§ 1. Üldsätted

(1) Raudtee tehnikasutuseeskiri (edaspidi *määrus*) kehtestab laiarööpmelisel 1520/1524-millimeetrisel raudteel raudteeveeremi liikumiskiiruse kuni 160 kilomeetrit tunnis juures raudteefrastruktuuri ja raudteeveeremi tehno- ja käitusnõuded ning raudteekorrashoiu ja raudteevedude nõuded ohutu raudteeliikluse ja raudteeveo korraldamiseks.

(2) Kitsarööpmelisele 750-millimeetrisele raudteele kohalduvad ainult määruse lisas 1 „Kitsarööpmelise 750 mm laiusega raudtee ohutu kasutamise nõuded” sätestatud nõuded.

(3) Reisirongidega liiklemisel kiirusvahemikus 141–160 kilomeetrit tunnis kehtestatakse täiendavad tehnilised ja ohutusnõuded määruse lisas 2 „Täiendavad tehnilised nõuded, kui reisirongide suurim lubatud kiirus jääb vahemikku 141–160 km/h”.

(4) Tuleohutuse tagamiseks kohaldatakse määruse reguleerimata osas kemikaaliseadust, tuleohutuse seadust ja ehitusseadustikku ning nende alusel kehtestatud asjakohaseid õigusakte.

§ 2. Terminid

Määruses kasutatakse termineid järgmises tähenduses:

- 1) *abipost* on rööpmestikuta liikluskorralduspost jaamavahel harutee liitumiskoha teenindamiseks, mis ei ole meldepunkt tervet jaamavahet läbivatele rongidele;
- 2) *aken* on ajavahemik rongiliikluses, mida kasutatakse remondi- või ehitustööde tegemiseks või muul eesmärgil, katkestades selleks ajaks rongiliikluse jaamavahel, jaamavahe ühel teel või jaamateel, kuid rongiliikluse katkestamine ei puuduta töörongide liikumist ja kasutamist;
- 3) *automaatblokeering* on rongiliikluse intervallreguleerimise süsteem, mille puhul vastassuuna rongi saatmine naaberjaamast jaamavahele blokeeritakse automaatselt väljasõidufoori avamisel ja jaamavahe jaotatakse blokkpiirkondadeks, mida piiravate fooride näidud muutuvad automaatselt ja edastavad liikuvatele rongidele vastavaid signaale olenevalt sellest, kas foori näidu taga asuv blokkpiirkond on raudteeveeremist vaba või raudteeveeremiga hõivatud;
- 4) *automaatne tõkkepuu* on seadeldis, mille poom tõkestab teeliikluse automaatselt pärast raudteeveeremi sisenemist lähenemiskiirkonda ja ülesõidufooride töösse rakendumist ning poom tõuseb automaatselt avatud asendisse ning ülesõidufoorid lõpetavad keelavate signaalide andmise pärast raudteeveeremi läbisõitu raudteelülesõidukohast;
- 5) *blokkpiirkond* on osa jaamavahe rööbasahelaga või teljeloenduriga varustatud teest automaatblokeeringu või iseseisva signalisatsioonivahendina kasutatava veduri automaatsignalisatsiooni puhul, mis on piiratud läbisõidufooridega või blokkpiirkondade piiridega ning läbisõidufoori või blokkpiirkonna piiri ja jaama piiriga;

- 6) *depoo* on hoonete ja rajatiste ning seadmete kompleks, mille abil tagatakse raudteeveeremi töökorras olek;
- 7) *dispetšeritsentralisatsioon* on kaugjuhtimise ning telekontrolli automaatika ja telemehaanika seadmete kompleks, kuhu kuuluvad elektritsentralisatsioon, tee automaatblokeering, kombineeritud teeblokeering, kaugjuhtimise ja telekontrolli süsteemid ning mis võimaldab rongiliikluse dispetšeril (edaspidi *dispetšer*) vahetult juhtimisseadmete abil juhtida ja kontrollida jaamade pööranguid ja signaale ning jälgida rongide liikumist oma piirkonna jaamavahedel ja jaamades;
- 8) *ehitusgabariit* on tee teljega risti oleval tasandil kujutatud piirjoon, millest sissepoole ei tohi ulatuda ükski ehitise või seadme osa, sealjuures võivad erandiks olla seadmed, mis on ette nähtud vahetuks koostööks raudteeveeremiga;
- 9) *eriotstarbeline reisivagun* on posti-, pagasi-, teemööde-, defektoskoopia- ja dünamomeetriavagun, laborvagun ja reisivaguni baasil ehitatud eriotstarbeline raudteeveerem;
- 10) *eriotstarbeline tee* on kaitse- ja püüdeumbtee, harutee ning muu eriotstarbeks ehitatud tee jaamavahel või jaamas;
- 11) *eriveerem* on rööbastelt mittemahatõstetav eriotstarbeks ehitatud raudteeveerem;
- 12) *foorisignalisatsioon* on seade raudteeülesõidukoha automaatse forisignalisatsiooni ja fooride vahel, mida kasutatakse tõkkefoorina;
- 13) *harutee* on vagunite etteandmiseks laadimis- või tühjendamispunkti või sealt äratoomiseks ehitatud raudtee, mis on rööpmelises ühenduses jaamateega või peateega jaamavahel;
- 14) *hoiatus* on raudteeveeremi juhile edastatud suuline või kirjalik teade rongi juhtimise tingimuste muutumise ja eriolukordade kohta;
- 15) *iseliikuv eriveerem* on juhtrastega eriveerem, iseliikuvad teemasinad, dresiinid;
- 16) *jaam* on rööpmestikuga meldepunkt, mis võimaldab rongide vastuvõtmist, saatmist ja peatusteta läbilaskmist, rongide kohtumise ja möödasõidu korraldamist ning manöövr töö tegemist ning tulenevalt raudteeinfrastruktuuri hoonete ning raudteerajatiste olemasolust ja otstarbest ka veoste vastuvõtmist-väljaandmist ja reisijate teenindamist ning muid raudteeliiklusega seotud tehnilisi operatsioone;
- 17) *jaamakorraldaja* on töötaja, kes jaamas ainuisikuliselt korraldab rongide vastuvõtmist, saatmist, läbilaskmist ja muu raudteeveeremi liikumist pea- ja vastuvõtu-saateteele, ning jaamades, kus puudub mõni teine pädev liikluskorraldaja, ka muudel teedel;
- 18) *jaamatee* on tee jaama piirides, mille otstarbe määrab tema kasutusviis;
- 19) *jaama tsentralisatsioonipost* on ehitis jaamas, kuhu on koondatud tsentraliseeritud pöörangute ja signaalide juhtimine ning nende seisundi kontrollimine;
- 20) *jaamavahe* on raudteeliini osa, mis on piiratud jaamade, teepostide või teeposti ja jaamaga;
- 21) *juhtimisseadmed* on vahendid, millega juhitakse raudteeliiklust;
- 22) *juhtrastega eriveerem* on veo- ja sõiduauto, traktor ning ekskavaator, millele on rööbastel püsimiseks paigaldatud sõiduki esi- ja tagaossa juhtrastad;
- 23) *juhtvagun* on juhirusmiga varustatud esimene vagun rongi peas, kust juhitakse vaguni või mootorrongi liikumist;
- 24) *juhtvedur* on esimene vedur rongi peas, kust juhitakse rongi või muu raudteeveeremi liikumist;
- 25) *kaitsepöörang* on pöörang, mis kaitseasendisse seatuna välistab raudteeveeremi väljumise rongi või muu raudteeveeremi liikumiseks ettevalmistatud matkale;
- 26) *kaitseumbtee* on kaitsepöörangust hargnev umbtee, millele suunatakse iseenesest liikuma hakanud või juhitamatu raudteeveerem ja see välistab muu raudteeveeremi sattumise rongi või muu raudteeveeremi liikumiseks ettevalmistatud matkale;
- 27) *kaksikvedu ehk mitmikvedu* on rongi vedamine kahe või enama veduriga;
- 28) *kallak* on horisontaaljoone suhtes kaldu olev raudteeliini pikiprofiili element, mis sõltuvalt raudteeveeremi liikumise suunast on kas tõus või lang;
- 29) *kaubavagun* on kaubaveoks ehitatud vagun ja kaubavaguni tüüpi eriotstarbeline vagun;
- 30) *kiirpidurdus* on liikuva rongi või muu raudteeveeremi pidurdamine suurima pidurdusjõu rakendamisega;
- 31) *kohalik juhend* on raudteeinfrastruktuuri majandaja kinnitatud mehitatud raudteeületuskoha ja selle seadmete tehnokasutuse juhend, millega sätestatakse raudteeülesõidukoha ja -ülekäigukoha seadmete käitamise, hoiu ja teenindamise kord;
- 32) *kombineeritud teeblokeering* on rongiliikluse süsteem, mille puhul vastassuuna rongi saatmine naaberjaamast jaamavahele blokeeritakse automaatselt väljasõidufoori avamisel ning kui peale väljasõidufoori avamist on võimalik saata rong jaamavahele eeldusel, et rattapaari loendussüsteemilt ja jaamavahel asuvatelt isoleerpiirkondadelt on saadud elektriline signaal, et jaamavahe on vaba;
- 33) *kontaktvõrk* on juhtmetest, tarinditest ja muudest seadmetest koosnev rajatis, mis võimaldab juhtida elektrivoolu veoalajaamast elektrirongi või -veduri vooluvõtturitele;
- 34) *kõrvaltee* on tee, mis ei ole peatee ja millele suundudes raudteeveerem kaldub pöörmel sirgjoonelisest liikumissuunast kõrvale;
- 35) *laadimisgabariit* on tee teljega risti oleval tasandil kujutatud piirjoon, millest sirgel rõhtsal teosal paiknevale raudteeveeremile laaditud veos, selle pakend ja kinnitus ei tohi ulatuda väljapoole;
- 36) *liikluskorraldaja* on raudteeinfrastruktuuri majandaja määratud raudteeliikluse juhtimise eest vastutav raudtee liikluskorraldaja kutset omav töötaja;
- 37) *liikluskorraldusvahend* on määruks ja selle lisades raudteeliikluse korraldamiseks ja liiklusohutuse tagamiseks ettenähtud signaal, signaalnäidik ja -märk, kirjalik luba, käsk ja hoiatus ning sidevahenditega edastatav käsk ja hoiatus;
- 38) *lähenevapiirkond* on elektriliste rööbasahelatega või anduritega seadmetatud raudteeülesõidukoha ees olev raudtee osa, mille pikkus määratakse arvestuslikult 3. peatükis esitatud valemite alusel ning mis sõltub raudteeveeremi maksimaalsest lubatud kiirusest ja raudteeülesõidukoha pikkusest;
- 39) *mahatõstetav eriveerem* on dresiin, remonditor elektrifitseeritud piirkonnas, teerullik, defektoskoopiakäru ja muu eriotstarbeks kohandatud veerem, mida neid teenindavad töötajad saavad käsitsi rööbastelt maha tõsta;

- 40) *manöövritöö* on rongide koostamine-lahutamine, veeremi ühelt teelt teisele paigutamine, rongidele raudteeveeremi juurdehaakimine ja rongidest raudteeveeremi mahaakimine, veduri juurdehaakimine raudteeveeremile ja lahtihaakimine raudteeveeremist, raudteeveeremi kinnitamine pidurkingadele peale sõitmisega, pidurkingade vabastamine nendelt raudteeveeremi maha sõitmisega ning muu töö, mis nõuab veovahendi liikumist manöövriveeremiga või üksikult;
- 41) *manöövrijuht* on töötaja, kes otseselt juhib manöövritööst osavõtivate töötajate tegevust ning kellelt käsku saamata ei ole raudteeveeremi juhil õigust veovahendit liikuma panna;
- 42) *manöövriveduriga* on vaguni või muu raudteeveeremi grupp, mis on kokku haagitud nii omavahel kui ka manöövriveduriga või muu veovahendiga, või üksik vagun, mis on kokku haagitud manöövriveduriga, muu veovahendiga või üksikveduriga;
- 43) *matk* on rongi või muu raudteeveeremi liikumise suund ja teekond, mis määratletakse teede, pöörmete ja signaalide kogumina;
- 44) *mehaaniline tõkkepuu* on seadeldis, mille poomi avab ja sulgeb ülesõidukorraldaja või kohalikus juhendis nimetatud töötaja käsitsi;
- 45) *mehitatud valvega raudteeülesõidukoht* on raudteest ülesõitmiseks mõeldud koht, mida teenindab raudteeinfrastruktuuri majandaja määratud ülesõidukorraldaja;
- 46) *meldepunkt* on koht, mis jaotab raudteeliini jaamavaheadeks või jaamavahe blokkpiirkondadeks ja milleks on jaam, teepost, automaatblokeeringu läbisõidufoor ning iseseisva signalisatsiooni- ja sidevahendina kasutatava veduri automaatsignalisatsiooni blokkpiirkondade piirid;
- 47) *mitteavaliku raudtee raudteeliikluspiirkond* on mitteavaliku raudtee jaam, mis ühendab kahe või enama mitteavaliku raudtee valdaja raudteid;
- 48) *mootorrong* on mootorrongiveeremist koostatud rong, mis jaguneb diisel- ja elektrirongiks;
- 49) *mootorrongiveerem* on juht-, mootor- ja haakevagunid, millest koostatakse mootorronge;
- 50) *muldkeha* on pinnasest rajatis, millele toetub tee pealisehitis;
- 51) *ohutusseade* on raudteeveeremil paiknev automaatikaseadmete kompleks, mille ülesanne on kontrollida raudteeveeremi juhi valvsust ja mis rakendab veduri automaatsignalisatsiooni edastatavatest signaalidest ning raudteeveeremi juhi käitumisest lähtudes vastava vajaduse ilmnemisel raudteeveeremi pidurisüsteemid;
- 52) *pealisehitis* on tee ülemine osa, mis koosneb rööbastest ja pöörmetest koos sideosadega, liipritest või prussidest ja ballastist ning mis annab raudteeveeremi rataste koormuse edasi muldkehale või rajatisele;
- 53) *peatee* on tee jaamavahel või jaamas, mis on jaamavahe tee vahetu jätk ja mis üldjuhul ei pöördü pöörmel kõrvale;
- 54) *pidurdusmaa* on vahemaa, mille rong või muu liikuv raudteeveerem läbib pidurijuhtimise seadme või hädapiduri käepideme pidurdamisasendisse seadmise hetkest kuni täieliku peatumiseni;
- 55) *pikk-kaubarong* on kaubarong, mille pikkus tingvagnites ületab selle rongi liikumispiirkonna jaoks liiklusgraafikus kindlaksmääratud maksimaalnõrmi ning on pikkusega kuni 70 tingvagunit;
- 56) *poolautomaatblokeering* on poolautomaatne rongiliikluse süsteem, mille puhul vastusuuna rongi saatmine naaberjaamast jaamavahele blokeeritakse osaliselt automaatselt ja osaliselt liikluskorraldaja poolt ning väljasõidufoor on võimalik avada ja rong saata jaamavahele naaberjaama korraldajalt saadud elektrilise blokksignaali „nõusolek” olemasolul;
- 57) *poolautomaatne tõkkepuu* on seadeldis, mille poom tõkestab teeliikluse automaatselt raudteeveeremi sisenemisel lähenemiskiirkonda ning poom tõuseb avatud asendisse pärast raudteeveeremi läbisõitu raudteeülesõidukohast ja liikluskorraldaja tõkkepuude avamise juhtkäsu andmist;
- 58) *päästerong* on erivarustusega ja mehitatud eriotstarbeline veeremiüksus, mida kasutatakse raudtee liiklusõnnetuse tagajärgede likvideerimiseks, tulekahju kustutamise abistamiseks või lokaliseerimiseks raudteel ja selle kaitsevööndis, keskkonnareostuse lokaliseerimiseks ning raudteeliikluse taastamiseks;
- 59) *pöörang* on pöörme osa, mis koosneb raamrööbastest, sulgrööbastest ja seademe mehhanismist;
- 60) *pöörangute ja signaalide elektritsentralisatsioon* on automaatika- ja telemehaanikaseadmete kompleks, mis võimaldab jaama tsentralisatsioonipostist juhtida ja kontrollida kogu jaama, elektritsentralisatsiooniga liidestatud pööranguid, isoleerpiirkondi ja foore ning tagada ohutu raudteeliikluse;
- 61) *pööre* on seade raudteeveeremi juhtimiseks ühelt teelt teisele ja koosneb pöörangust, vaherööbastest ja ristreopast koos juhtirööbastega;
- 62) *pöörme post* on üks või mitu tsentraliseerimata pööret, mida teenindab pöörmeseadja;
- 63) *piüideumbtee* on jaama esimese sissesõidu pöörme ette ehitatud umbtee, mis on ette nähtud langul liikuva ja juhitamatu rongi või muu raudteeveeremi peatamiseks;
- 64) *rattapaariloendurite piirkond* on raudteelõik jaamavahel või jaamades, mis on mõlemalt poolt rattapaari loenduritega piiratud;
- 65) *rattapaari loendussüsteem* on süsteem, mis loendab rattapaariloenduritega varustatud piirkonda sisenenud ja sealt väljunud rattapaaride arvu ja mis võrdleb loendustulemusi, ning kui sisenenud ning väljunud rattapaaride arv ühtib, loetakse piirkond vabaks;
- 66) *raudteehoid* on raudtee talitlust tagav tegevus, mis seisneb raudtee arengu kavandamises, ehituses, remondis ja hooldes ja mille eesmärk on säästliku ja ohutu liikluse tagamine, raudtee kasutajatele vajalike tingimuste loomine ja keskkonnakahjustuste vältimine;
- 67) *raudteeliiklus* on raudteeveeremi liiklus raudteel;
- 68) *raudteeveeremi juht* on raudteel liikuva veduri, mootorrongi, dresiini, rööbasbussi või muu iseliikva eriveeremi, juhtratastega eriveeremi või veovahendi juht;
- 69) *raudteeveeremi meeskond* on raudteel liikuvat vedurit, mitmikveo puhul vedurite, mootorrongi, dresiini, rööbasbussi või muud iseliikuvat eriveeremit, juhtratastega eriveeremit või veovahendit teenindav töötajate rühm;

- 70) *raudteeülekäigukoht* on jalgteed või jalgrattateed ja raudtee samatasandiline ristumiskoht;
- 71) *raudteeülesõidukoha automaatne foorisignalisatsioon* on signalisatsioonisüsteem, mis reguleerib majandus- ja kommunikatsiooniministri 22. veebruari 2011. a määruse nr 12 „Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele” alusel kehtestatud ülesõidufooride abil sõidukite, jalakäijate ja teiste liiklejate liiklust ülesõidukohal;
- 72) *raudteeülesõidukoha piir* on mõtteline sirgjoon sõiduteel, mille asukoha määrab tõkkepuu telgjoon ning kui raudteeülesõidukohal tõkkepuid ei ole, siis tähistab raudteeülesõidukoha piiri majandus- ja kommunikatsiooniministri 22. veebruari 2011. a määruse nr 12 „Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele” alusel sätestatud liiklusmärk 121 „Üherööpmeline raudtee” või liiklusmärk 122 „Mitmerööpmeline raudtee” ning raudteel on ülesõidukoha piir mõtteline sirgjoon, mis asub ülesõidukoha katte ääres;
- 73) *raudteeülesõidukoht* on sõidutee ja raudtee samatasandiline ristumiskoht;
- 74) *raudteeületuskoh* on tee ja raudtee samatasandilise lõikumise ala;
- 75) *reisirong* on reisivagunitest koostatud rong reisijate, pagasi ja posti veoks;
- 76) *reisirongide peatuskoht* on nõuetekohaselt ehitatud ja tähistatud reisirongide peatumise koht;
- 77) *reisivagun* on reisijate veoks ehitatud vagun ning restoran-, posti-, pagasi- ja muu eriotstarbeline reisivagun;
- 78) *rongiliiklus* on liiklusgraafikus ettenähtud rongide ja erandkorras käiku määratud rongide liiklus raudteel;
- 79) *rööbasbuss* on kahe juhuruumiga mootorvagun;
- 80) *rööbastee* on pealishitisest, muldkehast koos veeviimaritega ja muudest rajatistest koosnev ehitis, mida mööda raudteeveerem liigub;
- 81) *rööpmestik* on teede ja pöörmete kogum, mille abil tagatakse raudteeveeremi liiklus raudteel;
- 82) *seisutee* on jaamatee, mille raudteeinfrastruktuuri majandaja on määranud raudteeveeremi seismiseks veoprotsessis;
- 83) *signaal* on nähtav või kuuldav leppemärk teatud käskude edastamiseks;
- 84) *signaalmärk* on nähtav leppemärk, mille abil antakse käsk või korraldus;
- 85) *sorteerimismägi* on rajatis rongide ja muude veeremiüksuste koostamiseks või lahutamiseks, kus kasutatakse mäeharjale paigutatud raudteeveeremi raskusjõudu nende iseveeremiseks sorteerimismäe all paiknevatele teedele;
- 86) *teatesignalisatsioon* on raudteeülesõidukoha signalisatsioonisüsteem, millega ülesõidukorraldaja vastavalt kohalikus juhendis sätestatud korrale katkestab liikluse üle raudteeülesõidukoha;
- 87) *tee vabaoleku kontrollseade* on elektrooniline või elektromehaaniline seade, mis tuvastab tee või isoleerpiirkonna vabaoleku ja milleks on elektrilised rööbasahelad, tonaalrööbasahelad, rattapaaride loendussüsteemid ja optilised kontrollsüsteemid sorteerimismäel;
- 88) *teedepark* on teedegrupp jaamas;
- 89) *teemärk* on raudteeliini pikkust, plaani eripära ja teerajatiste või -seadmete asukohta tähistav alaline märk;
- 90) *teepost* on meldepunkt jaamavahes, kus toimub rööbastee hargnemine;
- 91) *tehnokorraldusakt* on dokument, mis sätestab raudteeveeremi ohutut ja häireteta vastuvõtmist, saatmist ja läbilaskmist, samuti jaamasisese manöövr töö tegemist ja töötajate tööohutuse nõuete täitmist jaamas;
- 92) *tsentraliseerimata pöörang* on pöörang, mille sulgrööpaid seatakse ümber käsitsi vahetult pöörme juures paikneva seademe mehhanismiga;
- 93) *tsentraliseeritud pöörang* on pöörang, mille sulgrööpaid, liikuva südamikuga ristööpa puhul ka liikuvat südamikku seatakse ja mille asendit kontrollitakse juhtimisseadmete abil;
- 94) *turvang* on signalisatsiooni, pöörangute ja signaalide tsentralisatsiooni ning blokeeringu seadmed, mille abil tagatakse ohutu liiklus raudteel;
- 95) *tõkkepuu* on poomist ja ajamist koosnev seadeldis, mis tõkestab liikluse üle raudteeületuskoha ning automaatse foorisignalisatsiooni olemasolu korral on tõkkepuu dubleeriv seadeldis, mis lisaks automaatsele foorisignalisatsioonile tõkestab mehaanilise tõkkena teeliikluse kõikidele teeliiklejatele üle raudteeületuskoha;
- 96) *tõkkesignalisatsioon* on raudteeülesõidukoha ette raudteeveeremi jaoks paigaldatav tõkkefoor, mida juhivad ülesõidukorraldaja;
- 97) *tõukevedur* on vedur rongi sabas, mis abistab rongi vedavat vedurit tõusul ning vajadusel ka rõhtsal teelõigul;
- 98) *tööjuht* on isik, kes vastutab raudteehoiuga seotud tööde juhtimise, liiklus- ning tööohutuse tagamise eest tööde tegemise ajal;
- 99) *tööpidurdus* on rongi või muu veeremiüksuse pidurdamine liikumiskiiruse sujuva vähendamise või peatamise eesmärgil;
- 100) *töörong* on veeremiüksus, mida kasutatakse raudteehoiu töödel;
- 101) *vagun* on rööbasteel kasutatav veok, mis võivad olla järeleveetavad või iseliikuvad ning järeleveetavad ehk haakevagunid võivad olla reisi- või kaubavagunid;
- 102) *valvega raudteeülesõidukoht* on raudteest ülesõitmiseks mõeldud koht, mis on varustatud video- või mehitatud valvega;
- 103) *vastutav käsk* on liiklusjuhtimise süsteemi kaudu turvanguseadmetele edastatav korraldus, kui on kõrgendatud nõue toimingute jälgimiseks või kui standardseid toiminguid ei saa turvanguseadmete tõrgete tõttu sooritada, sealjuures peab vastutava käsu rakendumiseks pädev liikluskorraldaja kinnitama käsu vähemalt kaks korda;
- 104) *veduri automaatsignalisatsioon kui iseseisev signalisatsioonivahend* on automaatne rongiliikluse süsteem blokkpiirkondadega jaamavahel, kus rongiliiklust reguleeritakse vedurifoori signaalide järgi ja mille puhul on meldepunktideks blokkpiirkondade tähistatud piirid ning veduri automaatsignalisatsioon on veovahendil paiknev automaatikaseadmete kompleks, mille ülesanne on edastada teeäärsete signaalide näidud raudteeveeremi juhile;
- 105) *veeremigabariit* on tee teljega risti oleval tasandil kujutatud piirjoon, millest ei tohi välja ulatuda ei laaditud ega tühi sirgel rõhtsal teel paiknev raudteeveerem;

- 106) *veovahend* on raudteeveerem, millega saab vedada teist raudteeveeremit;
- 107) *videovalvega raudteeülesõidukoht* on raudteest ülesõitmiseks mõeldud koht, kus raudteeülesõidukohal toimuvat jälgitakse videokaamerate abil, mis võivad olla täiendatud ka muude seadmetega;
- 108) *väljatõmbetee* on jaamatee manöövriröö tegemiseks või raudteeveeremi paigutamiseks ühelt teelt teisele;
- 109) *õhkvahe* on kontaktvõrgu naaberpiirkondade vaheline ühendusviis, mis elektriveeremi läbisõidul tagab kontaktvõrgu naaberpiirkondade elektrilise isoleerituse teineteisest;
- 110) *ülesõidukorraldaja* on töötaja, kes jälgib ja juhib raudteeülesõidukoha seadmete tööd;
- 111) *ülivalvsus* on raudteeveeremi juhi kõrgendatud tähelepanu seisund koos valmisolekuga liikuva raudteeveeremi viivitamatuks peatamiseks, kui tekib oht liiklusele või inimestele.

2. peatükk

Ehitised ja seadmed

§ 3. Ehitiste ja seadmete üldnõuded

- (1) Raudtee majandamiseks vajalikud ehitised ja seadmed tuleb hoida töökorras vastavalt nende kasutusotstarbele ja eksploatatsioonitingimustele.
- (2) Ehitiste ja seadmete seisukorra eest vastutab ning nende vastavuse kontrolli ehitusgabariidi nõuetele tagab raudtee-ettevõtja, kelle kasutuses on need ehitised ja seadmed.
- (3) Ehitised ja seadmed peavad vastama ehitusprojektile ning neil peab olema tehniline pass. Ehitusprojektide ja tehniliste passide säilitamise korra kehtestab raudtee-ettevõtja.
- (4) Uued ja rekonstrueeritud ehitised ning seadmed antakse käiku pärast nende käitamiseks vajaliku tehnilise dokumentatsiooni kinnitamist ning neid ehitisi ja seadmeid teenindavate töötajate teadmiste kontrollimist tehnilise dokumentatsiooni tundmises raudtee-ettevõtja sätestatud korras.

§ 4. Teede, rööbaste ja pöörmete korrashoid

- (1) Tee, rööbaste ja pöörmete tüüp ning tehniline korrasolek peab vastama eksploatatsioonitingimustele – liiklusintensiivsusele, raudteeveeremi teljekoormusele ja rongidele kehtestatud liikumiskiirusele.
- (2) Teede ja pöörmete tehnilisel korrashoiul tuleb lähtuda kolmest seisunditasemest:
- 1) tähelepanutase on väärtus, mille puhul tuleb regulaarsete hooldustööde käigus kontrollida rööbastee geomeetrilisi parameetreid ja seisundit;
 - 2) sekkumistaseme on väärtus, mille puhul tuleb teha täiendavaid parandustöid, et ennetada enne järgmist kontrolli tee seisundi langemist koheste meetmete tasemeni;
 - 3) koheste meetmete tase on väärtus, mille puhul tuleb kasutusele võtta meetmeid rööbastee nõuetele vastavale tasemele viimiseks, et vähendada raudteeveeremi rööbastelt mahasõidu ohtu, sealjuures tuleb vajadusel puuduste kõrvaldamiseni rongide maksimaalset sõidukiirust vähendada või raudteelõigul liiklus sulgeda.
- (3) Tee ja pöörmete nõuetele vastavust tuleb perioodiliselt kontrollida. Täpsemad nõuded teede ja pöörangute nõuetele vastavuse kontrollimise sagedusele, mõõtetehnoloogiale ja tööde tegemise korrale, samuti pöörme raam-, sulg-, kõrvrööbaste ja riströöbaste südameke vertikaalkulumi määrad ja nende kasutamise kord kuluminormide ületamise korral kehtestatakse raudteeinfrastruktuuri majandaja rööbastee korrashoiujuhendis.
- (4) Teed hoitakse tehniliselt korras raudteelõigu plaani ja pikiprofiiliga vastavuses. Teede plaani ja pikiprofiili geodeetilist kontrolli ning mõõtkavalist ja skemaatilist plaanide koostamist korraldatakse raudteeinfrastruktuuri majandaja rööbastee korrashoiujuhendis sätestatud tingimustega vastavuses.
- (5) Avaliku raudtee peateede rööpaid kontrollitakse defektoskoopiaseadmega või samaväärset mõõtetulemust andva mõõtevahendiga. Kontroll peab hõlmama kogu rööpa ristlõiget, välja arvatud rööpa tald, ning pikkust – vastavalt raudteeinfrastruktuuri majandaja rööbastee korrashoiujuhendis sätestatud nõuetele.
- (6) Avaliku raudtee peateede geomeetria nõuetele vastavust tuleb kontrollida seadmega, mis võimaldab salvestada mõõdetud parameetreid reaajajas. Kontrollimise sagedus kehtestatakse avaliku raudteeinfrastruktuuri majandaja rööbastee korrashoiujuhendis lähtuvalt teelõigu liiklusköormusest, rongidele kehtestatud liikumiskiirusest, rööbastee seisukorrast ja teelõigul varasemalt tuvastatud defektsete rööbaste arvust.

§ 5. Gabariidid

- (1) Ehitus-, laadimis-, veeremigabariit ning ebagabariitsete veoste ebagabariitsus peavad vastama standardile GOST 9238-2013 „Raudteede ehitistele lähenemise ja veeremi gabariidid” või sellega samaväärsetele nõuetele.

(2) Kaheteelisel jaamavahel peab teede telgede vahe sirgel teosol olema vähemalt 4100 millimeetrit. Kolme- või neljateelisel jaamavahel peab teise ja kolmanda tee telgede vaheline kaugus sirgel teosol olema vähemalt 5000 millimeetrit.

(3) Jaamas peab naaberteede telgede vaheline kaugus sirgel teosol olema vähemalt 4800 millimeetrit, teistel teedel, mis ei ole naaberteed, vähemalt 4500 millimeetrit. Kooskõlastades Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametiga võib naaberteede telgede vaheline kaugus sirgel teosol olla vähemalt 4300 millimeetrit. Kui peateed on jaamas äärmised, siis võib nende telgedevahe olla 4100 millimeetrit. Vagunist vagunisse laadimiseks määratud teede telgede vahe määratakse ehitusprojekti ning võib olla vähemalt 3600 millimeetrit.

(4) Horisontaalkaugused naaberteede telgede vahel kõverikel ja kõvera tee telje ning ehitise vahel määratakse standardile GOST 9238-2013 „Raudteede ehitistele lähenemise ja veeremi gabariidid” või sellega samaväärsete nõuete alusel.

(5) Raudteeveeremile laaditud veos koos pakendi, aluse ja kinnitusvahenditega ning kombineeritud veol koos transpordivahendiga, millel kaup paikneb, peab asetsema ettenähtud laadimisgabariidi piires. Veoseid, mida pole võimalik paigutada raudteeveeremile laadimisgabariidi piires, veetakse raudteeinfrastruktuuri majandaja sätestatud korras.

(6) Tee äärde paigutatud või vagunisse laadimiseks või muuks otstarbeks ettevalmistatud veos peab olema kinnitatud ja asetsema nii, et ei oleks rikutud standardi GOST 9238-2013 „Raudteede ehitistele lähenemise ja veeremi gabariidid” või sellega samaväärsete nõuete kehtestatud ehitusgabariidi nõudeid.

(7) Kuni 1200 millimeetri kõrgused esemed, välja arvatud teetöödeks mahalaaditud ballast, peavad paiknema äärmise rööpapea välisservast vähemalt 2 meetri kaugusel ning suurema kõrguse korral vähemalt 2,5 meetri kaugusel.

§ 6. Jaamad

(1) Jaam peab üldjuhul asuma horisontaalpinnal. Jaama on lubatud ehitada kallakule kaldega kuni 1,5%. Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti kooskõlastatud erandjuhul on lubatud ka suurem kalle, kuid mitte üle 2,5%. Erandjuhtumi korral tuleb näha ette abinõud raudteeveeremi iseveeremise tõkestamiseks. [RT I, 09.12.2020, 2- jõust. 12.12.2020]

(2) Kõigil juhtudel, kui jaam asub kallakul, tuleb raudteeinfrastruktuuri majandajal kehtestada ettenähtud kaalunormiga rongide paigaltvõtmise tingimused.

(3) Jaam või eraldi asuv teedepark ja väljatõmbetee peavad paiknema sirgel teosol. Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametiga kooskõlastatud erandjuhul on lubatud nende paiknemine kõverikul raadiusega mitte alla 1500 meetri ning eriti rasketes oludes on lubatud vähendada raadiust kuni 600 meetrini.

(4) Rekonstrueeritaval jaama vastuvõtu-saateteel, millel on ette nähtud veduri vagunitest lahtihaakimine ja manöövrivrite tegemine, peab raudteeveeremi iseveeremise vältimiseks olema piiravate pöörangute poole tõusev pikiprofiil. Vajalikul juhul tuleb vaguni iseveeremise tõkestamiseks ehitada kaitseumbteed, -pöörangud või -sulgrööpad.

§ 7. Jaama ja mitteavaliku raudtee raudteeliikluspiirkonna tehnilise töö korraldamine

Jaama ning mitteavaliku raudtee raudteeliikluspiirkonna tehnilise töö korraldamine määratakse raudteeinfrastruktuuri majandaja koostatud tehnokorraldusaktiga, mis reglementeerib rongide ohutut ja häireteta vastuvõtmist, saatmist, läbilaskmist, manöövrivrite ohutust ning tööohutusnõuete täitmist. Tehnokorraldusaktis kehtestatud kord on kohustuslik kõikidele raudteeliiklusega seotud töötajatele antud jaamas või mitteavaliku raudtee raudteeliikluspiirkonnas.

§ 8. Meldepunktid

(1) Jaamad jaotavad raudteeliini jaamavahedeks, kus korraldatakse rongide liiklust. Teeblokeeringuga jaamavahele ehitatakse vastavalt teeblokeeringu liigile ohutu raudteeliikluse korraldamiseks teepostid, automaatsignalisatsiooni korral selle piirid. Jaamad, teepostid, automaatsignalisatsiooni korral selle piirid. Jaamad, teepostid, automaatsignalisatsiooni korral selle piirid. Jaamad, teepostid, automaatsignalisatsiooni korral selle piirid. Jaamad, teepostid, automaatsignalisatsiooni korral selle piirid.

(2) Jaama piiri tähistavad:

- 1) üheteelisel teel sissesõidufoor;
- 2) kaheteelisel teel igal peateel eraldi ühel pool sissesõidufoor ja teisel pool vähemalt 50 meetri kaugusele viimase väljasõidupöörde taha paigutatud signaalmärk „Jaama piir” või sissesõidufoor vastassuunalisel teel liikuvate rongide jaoks;
- 3) kahepoolse automaatsignalisatsiooniga kaheteelisel teel igal peateel sissesõidufoor.

(3) Igal meldepunktil, abipostil ja reisirongi peatuskohal peab nähtaval kohal olema selle nimetus või number. Meldepunkti ja reisirongi peatuskoha nimetus paigaldatakse raudteeinfrastruktuuri majandaja sätestatud korras.

(4) Rööbasteed jagunevad jaamavahe ning jaama peateedeks, jaamateedeks ja eriotstarbelisteks teedeks. Igal jaamateel, pöörmel ja pöörmepostil ning jaamavahe peateel peab olema number. Lubatud ei ole anda ühe jaama piires teedele, pöörmetele ja postidele ühesuguseid numbreid. Jaamas, kus on eraldi teedepargid, ei tohi anda teedele ühe pargi piires ühesuguseid numbreid.

§ 9. Tee muldkeha ja pealisehitis

(1) Sirge teeosa muldkeha pealmine laius peab vastama tee pealisehitisele ja olema vähemalt 5500 millimeetrit üheteelisel ning 9600 millimeetrit kaheteelisel teel. Dreenival pinnasel peab ta olema vähemalt 5000 millimeetrit üheteelisel ja 9100 millimeetrit kaheteelisel teel. Teepeenra laius peab olema mõlemal pool vähemalt 400 millimeetrit.

(2) Kõverikul, mille raadius on alla 2000 meetri, laiendatakse muldkeha vastavalt tehnilistele normidele. Üleujutusohhtlikus kohas peab teemulde perv olema vähemalt 500 millimeetrit kõrgem vee laineharja suurimast kõrgusest tugeva tuule ajal. Kaitseumbtee kasulik pikkus on mitte vähem kui 50 meetrit.

(3) Rööpmelaius kõverikul ja lubatud hälbed normaallaiusest nii sirgel kui kõveral teesal on sätestatud tabelis 1:

Tabel 1. Rööpmelaiuse põhinormid ning kõrvalekalded

Nr	Tee laius (mm)	Liipri tüüp	Laiuse põhinormid (mm)				Laiuse lubatud kõrvalekalle (mm)	
			Sirgetel teelõikudel	Kõverikes raadiusega 350 m ja rohkem	Kõverikes raadiusega 301–349 m	Kõverikes raadiusega 300 m ja vähem	Kui kiirus on rohkem kui 50 km/h	Kui kiirus on 50 km/h ja vähem
1	1520	Puit	1520	1520	1530	1535	+6	+10
		Raudbetoon	1520	1520	1530	1535*	–4	–4
2	1524	Puit	1524	1524	1530	1540	+6	+6
		Raudbetoon	1524	1524	1530*	1540*	–4	–4

* Raudbetoonliipritele, mis on ettenähtud kõverikes kasutamiseks

(4) Keelatud on korraldada raudteeliiklust teel, mille rööpmelaius on rohkem kui 1548 millimeetrit ja vähem kui 1512 millimeetrit.

(5) Mõlema rööpapea pealispinnad peavad sirgel teesal olema ühel tasandil või hoitakse üht rööpaniiti teisest 6 millimeetrit kõrgemal. Tee välisrööpa kõrgendus kõverikul sõltub kõrgendus kõveriku raadiusest ja raudteeveeremi lubatud piirkiirusest, kuid välisrööpa kõrgendus ei tohi ületada 150 millimeetrit.

§ 10. Pöörmel

(1) Pöörmelitel kasutatavad riströöpa margid olenevad teede kasutamise otstarbest ja veoliigist ning need sätestab raudteeinfrastruktuuri majandaja rööbastee korrashoiujuhendis.

(2) Peateel ja vastuvõtu-saateteel asuvate sulgrööbaste ette tuleb asetada vastusulge suunas pörkeprussid või katta tõmberauad metallkaanega. Tsentraliseeritud pöörmel varustatakse lumesulatus- või mehhaniseeritud lumepuhastusseadmega.

(3) Kasutada ei tohi pöörmelid ja teeristmeid, millel on kas või üks järgmistest vigadest:

- 1) sulgrööbaste või riströöbaste liikuvate südamikute eraldumine tõmmitsatest;
- 2) sulgrööpa eemalseis raamrööpast või riströöpa liikuva südamiku eemalseis kõrvrööpast 4 millimeetrit ja enam, sealjuures mõõdetakse eemalseisu sulgrööpal ja tõmbi riströöpa südamikul esimese tõmmitsa vastas, riströöpa teraval südamikul tema teraviku juures;
- 3) sulgrööpa või riströöpa liikuva südamiku murenemine, mille juures tekib ratta rehvihaarja rööpale pealejooksu oht, ja kõigil juhtudel, kui murenenud koha pikkus on peateel 200 millimeetrit ja enam, vastuvõtu-saateteel 300 millimeetrit ja enam ning muul teel 400 millimeetrit ja enam;
- 4) sulgrööpa madalseis raamrööpa suhtes või riströöpa liikuva südamiku madalseis kõrvrööpa suhtes 2 millimeetrit ja enam, mõõdetuna ristlõike kohal, kus sulgrööpa pea või liikuva südamiku pealmine laius on vähemalt 50 millimeetrit;
- 5) kaugus riströöpa südamiku töötava serva ja kontrarööpa pea töötava serva vahel on alla 1472 millimeetrit;
- 6) kaugus kontrarööpa ja kõrvrööpa peade töötavate servade vahel on üle 1435 millimeetrit;
- 7) sulg- või raamrööpa murd;
- 8) riströöpa südamiku, kõrv- või kontrarööpa murd;

9) juhtrööpal kontrarööpa ühe poldi katkemine ühepoldilises klotsis või mõlema poldi katkemine kahepoldilises klotsis.

(4) Tsentraliseeritud pöörangu ajam ja lukusti peavad:

- 1) tagama pöörangu äärmistes asendites sulgrööpa tihke liibumise raamrööpaga ja riströöpa liikuva südamiku tihke liibumise kõrvrööpaga;
- 2) vältima pöörangu sulgrööpa või riströöpa liikuva südamiku lukustamist, kui vahe sulg- ja raamrööpa või südamiku ja kõrvrööpa vahel on 4 millimeetrit või enam;
- 3) viima teise sulgrööpa raamrööpast vähemalt 125 millimeetri kaugusele.

(5) Pöörangutel ja riströöbastel liikuvatel südamikel peavad olema seadised nende lukustamiseks tabalukkudega. Need seadised peavad tagama sulgrööpa tihke liibumise raamrööpa vastu või riströöpa liikuva südamiku liibumise kõrvrööpa vastu.

§ 11. Raudteede ristumised ja ühenduskohad ning raudteeületuskohad

(1) Raudteeülesõidukoha ja -ülekäigukoha seadmete hoiu ja käitamise tehnilised nõuded ning ehitamise, signalisatsiooniseadmetega seadmetamise ja liiklusohutuse tagamise nõuded on sätestatud määruse lisas 3 „Raudtee signalisatsioonijuhend” ja lisas 4 „Raudteeülesõidukoha ja -ülekäigukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend”.

(2) Elektri- ja sideliinide, nafta-, gaasi- ja veetorustike ning muude maapealsete ja -aluste kommunikatsioonide ristumised on lubatud raudteeinfrastruktuuri majandaja eelneval loal ning selle jaoks liiklusohutuse seisukohalt vajalike kaitseadmete projekt kooskõlastatakse raudteeinfrastruktuuri majandajaga.

(3) Jaamavahel tohib uusi raudteeliine ja haruteid ühendada peateega raudteeinfrastruktuuri majandaja loal. Üle peatee paikneva raudteeülesõidukoha või elektrifitseeritud raudteeliini raudteeülesõidukohta ei ole lubatud rajada trammi- ega trolliliini.

(4) Raudteeliinide ristumisel ühes tasandis ning raudteeliinide, haru- ja ühenduste liitumiskohtades peateega peavad olema kaitseumbeed või kaitsepöörangud. Kohtades, kus haru- ja ühenduste liituvad vastuvõtu- ja saateteed või muu jaamateega, tuleb rajada raudteeveeremi jaama või jaamast väljaveeremise vältimiseks kaitseumbeed, kaitsepöörangud või heitekingad.

(5) Teetõkkeseadmed ei tohi suletud asendis võimaldada raudteeveeremi väljumist teelt, millele nad on üles seatud. Nendel seadmetel peavad olema teetõkkenäidikud.

§ 12. Reisijate teenindamine

(1) Reisijate teenindamiseks ettenähtud ehitised ja seadmed peavad võimaldama reisijateveoga seotud operatsioonide ohutut täitmist. Reisijate ooteplatvormid peavad vastama standardis EVS 867/A1 „Raudteelased rakendused. Reisijate ooteplatvormid” kehtestatud või standardiga samaväärsetele nõuetele.

(2) Reisirongi ja muu raudteeveeremi samaaegsel kohtumisel on keelatud reisijaid teenindada või avada reisirongi uksi enne muu raudteeveeremi täielikku peatumist või eemaldumist reisijate teenindamiseks ettenähtud alalt.

(3) Jaamas, kus on võimalik vähemalt kolmesuunaline reisirongide teenindamine, samuti jaamas ja peatuskohas, kus toimub ühendatud mootorrongi koosseisude peatumine, peab reisijate ooteplatvorm olema jagatud seksioonideks ja varustatud vastavate infoviitadega.

§ 13. Valgustus

(1) Jaamas peavad olema valgustatud:

- 1) reisisteenindusehitised;
- 2) rongide vastuvõtu-saateteed ja seisupargid;
- 3) laadimisteed;
- 4) raudteeveeremi varustamise, tehnohoorde- ja remonditeed;
- 5) kohad, kus jaamakorraldajad ronge kohtavad;
- 6) pöörded ja raudteeülekäigukohad;
- 7) vajaduse korral ka muud teed ja kohad.

(2) Reisirongide peatuskohas peavad reisijate ruumid ning reisijate rongile pealemineku ja mahatuleku kohad olema valgustatud.

(3) Välisvalgustus ei tohi halvendada signaaltulede nähtavust, kuid peab olema piisav, et tagada reisijate ja rongiliikluse ning töötajate ohutus.

§ 14. Tee- ja signaalmärgid

(1) Peateede äärde peavad olema paigaldatud tee- ja signaalmärgid. Pöörmete ja muude rööpmeühenduskohtade juurde peavad olema paigaldatud piirdetulbad. Jaamas ja raudtee kaitsevööndis piiride ja muldkeha varjatud rajatiste tähistamiseks maapinnal peavad olema paigaldatud erimärgid.

(2) Tee- ja signaalmärkide paigaldus-, kujundus-, nähtavus-, tehnilised nõuded ja kirjeldused peavad vastama standardi EVS 922 „Raudteelased rakendused. Raudteefoorid, tee- ja signaalmärgid” või sellega samaväärsetele nõuetele. Samuti peavad tehnilised nõuded vastama käesoleva määruse lisas 3 ja 4 kehtestatud nõuetele.

(3) Signaalmärgid paigaldatakse üles liikumissuunas vaadates paremale poole, teemärgid kilomeetrite arvu kasvu suunas vaadates paremale poole vähemalt 3100 millimeetri kaugusele äärmise tee teljest. Märkide alumise serva kõrgus peab olema rööpapeast vähemalt 1500 mm. Elektrifitseeritud liinil võib signaal- ja teemärke asetada kontaktvõrgu tugede külge, välja arvatud need toed, millele on paigutatud fooripead, komplektalajaamad, kontaktvõrgu lahkülilid ja lahendid.

(4) Piirdetulbad paigaldatakse teedevahe keskele, kus ühinevate teede telgede vahekaugus on 4100 millimeetrit. Jaamateel, kus ei liigu T-gabariidile vastav raudteeveerem, võib säilitada kauguse 3810 millimeetrit.

§ 15. Rongiliikluse korraldamise süsteemid

(1) Rongiliikluse signalisatsiooni- ja sidevahendiks on tee automaat-, poolautomaat- või kombineeritud teeblokeering. Dispetšeritsentralisatsiooniga liinil on rongiliikluse signalisatsiooni- ja sidevahendiks automaatblokeering või kombineeritud teeblokeering. Vähese rongiliiklusega raudteeliinidel ja mitteavaliku raudtee raudteeliikluspiirkonnas võib rongiliikluse sidevahendina kasutada elektrisauasüsteemi või telefonsidet. Sellistes piirkondades on rongide liiklemine lubatud ka ühe saua, ühe veduri või dispetšeri käsu abil.

(2) Nõuded rongiliikluse ja manöövr töö korraldamiseks signalisatsiooni- ja sidevahendite vahendusel kehtestatakse raudteefrastruktuuri majandaja koostatud rongiliikluse ja manöövr töö ohutu korraldamise juhendiga.

§ 16. Automaat-, poolautomaat- ja kombineeritud teeblokeering

(1) Automaat-, poolautomaat- ning kombineeritud teeblokeeringu seadmed ei tohi võimaldada väljasõidu- või läbisõidufoori avanemist enne nende piiratava blokkpiirkonna või jaamavahe vabanemist. Kombineeritud teeblokeeringu korral aga rattapaariloendurite piirkonna ja isoleerpiirkondade vabanemist ega foori isesulgumist üleminekul põhielektritoitelt varutoitele või vastupidi. Jaamavahe tee ja jaamatee vabaoleku kontrollseade peab mistahes rikke korral edastama hõivatuse informatsiooni.

(2) Automaat-, poolautomaat- või kombineeritud teeblokeeringuga üheteelisel jaamavahel peab pärast jaama väljasõidufoori avanemist olema välistatud võimalus avada naaberjaama poolt väljasõidu- või läbisõidufoori vastassuuna rongi saatmiseks samale jaamavahele. Samasugune signaalide vastastikune sõltuvus peab olema ka automaat-, poolautomaat- või kombineeritud teeblokeeringuga kahe- või enamateelisel jaamavahel, kui teed on määratud kahesuunaliseks liikluseks.

(3) Automaat-, poolautomaat- või kombineeritud teeblokeeringu korral peavad foorid automaatselt sulguma rongi sisenemisel nendega piiratud blokkpiirkonda ning automaatblokeeringu korral samuti siis, kui rööbasahela terviklikkus on rikutud.

§ 17. Automaat-, poolautomaat- ja kombineeritud teeblokeeringuga liini jaamad

(1) Automaat-, poolautomaat- või kombineeritud teeblokeeringuga liini jaamas (edaspidi *teeblokeeringuga liini jaam*) peavad olema töörongide ja tõukevedurite jaamavahele saatmiseks ning manöövr tööks väljasõiduga jaamavahele blokeerseadmed, mis välistavad teise rongi saatmise hõivatud jaamavahele avatud väljasõidufooriga. Teeblokeeringuga liini jaamas, kus märkimisväärne osa manöövr tööst on seotud jaama piiridest väljasõiduga, võib teeblokeeringu seadmeid täiendada manöövrifooridega.

(2) Teeblokeeringuga liini jaamas peavad olema seadmed, mis:

- 1) ei võimalda avada sissesõidufoori, kui matk on tehtud hõivatud teele;
- 2) tagavad juhtimisseadmetel teede ja pöörmete hõivatuse kontrolli.

(3) Olenevalt kasutatavast teeblokeeringusüsteemist võivad poolautomaat- või kombineeritud teeblokeeringuga liini jaamades olla seadmed, mis lubavad:

- 1) lülitada rikke korral välja saatemotka pöörmete rööbasahelate vabaoleku kontrolli;
- 2) uuesti avada sulgunud väljasõidufoori, kui rong ei ole sellest tegelikult möödunud;
- 3) automaatselt kontrollida rongi täiskoosseisus jaama saabumist.

(4) Kombineeritud teeblokeeringuga varustatud liini jaamades võivad olla seadmed, mis lubavad rikke korral avada väljasõidufoori, kui jaamavahe isoleerpiirkondade või rattapaariloendurite piirkonna töö on häiritud või loenduspiirkonnas on valehõivatus.

(5) Poolautomaatblokeeringu seadmetega varustatud liini jaamades võivad olla seadmed, mis lubavad rongide täiskoosseisus saabumist ja väljumist kontrollida distantsilt jaamakorraldaja kohapealse osaluseta. Selliste seadmete kasutamiseks peavad liini jaamades olema täidetud järgmised tingimused:

- 1) elektritsentralisatsiooni seadmete olemasolu;
- 2) samaaegse rongide vastuvõtmise või saatmise ning manöövr tööde tegemise välistamine.

(6) Nõuded seadmetele, mis lubavad rongide täiskoosseisus saabumist ja väljumist kontrollida poolautomaatblokeeringuga liinil distantsilt jaamakorraldaja kohapealse osaluseta, on järgmised:

- 1) peavad tagama selge ja ajas pideva ülevaate vastavast geograafilisest asukohast;
- 2) jäädvustusseadmete vaateväljas ei tohi olla takistavaid objekte;
- 3) kõrvaliste isikute juurdepääs seadmetele peab olema välistatud;
- 4) seadmed peavad salvestama andmeid minimaalselt 30 päeva pikkuse perioodi kohta.

(7) Jäädvustusseadmeid tuleb dubleerida, kui ühe seadmega ei ole võimalik kogu jäädvustamist vajavat ala katta.

§ 18. Dispetšeritsentralisatsioon

(1) Dispetšeritsentralisatsiooni seadmed peavad tagama:

- 1) jaamade ning jaamavahede signaalide ja pöörangute juhtimise ühest punktist;
- 2) pöörangute asendi ja hõivatuse, jaamavahede, jaamateede ja jaamadega piirnevate blokkpiirkondade, rattapaariloenduripiirkondade ja isoleerpiirkondade hõivatuse kontrolli ning sissesõidu-, matka- ja väljasõidufooride kontrollnäidud juhtimisseadmetel;
- 3) võimaluse jaamade üleandmiseks pöörangute ja signaalide varujuhtimisele rongide vastuvõtmiseks-saatmiseks ja manöövr töödeks või pöörangute üleandmiseks kohalikule juhtimisele manöövr töödeks;
- 4) elektritsentralisatsioonile, automaatblokeeringule ja kombineeritud teeblokeeringule esitatavate nõuete täitmise;
- 5) automaatblokeeringuga liinil võimaluse dispetšeril muuta liiklusuunda ka siis, kui seade näitab ekslikult blokkpiirkonna hõivatust.

(2) Dispetšeritsentralisatsiooni seadmed võivad tagada manöövrifooride ja kutsesignaali kontrollnäitude edastamist ja juhtimist juhtimisseadmetele.

§ 19. Jaamablokeering

Jaamablokeering peab:

- 1) võimaldama jaamakorraldajale kontrolli postide töö õigsuse üle vastuvõtu- ja saatematkade ning jaamasiseste matkade valmistamisel;
- 2) tagama eri postidest juhitud pöörangute ja signaalide vastastikuse lukustamise.

§ 20. Pöörangute ja signaalide elektritsentralisatsioon

(1) Pöörangute ja signaalide elektritsentralisatsiooni seadmed ei tohi võimaldada:

- 1) sissesõidufoori avamist, kui matk on tehtud hõivatud teele;
- 2) pöörangu seadmist raudteeveeremi all;
- 3) antud matkale vastavate fooride avamist, kui pöörangud ei ole seatud vajalikku asendisse ja vaenulike matkade foorid ei ole suletud;
- 4) seada matkasse kuuluvat pöörangut või avada vaenuliku matka foori, kui valmisseatud matka piirav foor on avatud.

(2) Pöörangute ja signaalide elektritsentralisatsiooni seadmed peavad tagama:

- 1) pöörangute ja fooride vastastikuse lukustamise;
- 2) pöörangute läbilõikamise kontrolli koos seda matka piirava foori samaaegse sulgumisega;
- 3) pöörangute asendi ning teede ja pöörmepiirkondade hõivatuse kontrolli juhtimisseadmel;
- 4) võimaluse pöörangute ja signaalide matkaviisiliseks või eraldi juhtimiseks ning manöövr tööde tegemiseks;
- 5) pöörangute andmise kohalikule juhtimisele.

§ 21. Pöörangute ja signaalide võtmesõltuvus

(1) Võtmesõltuvusseadmed peavad tagama pöörangute ja signaalide vastastikuse lukustamise kontroll-lukkudega. Ühe ja sama seeria kontroll-lukke ei ole lubatud kasutada ühe jaama piires. Pöörme kontroll-lukud peavad:

- 1) võimaldama võtit välja võtta ainult lukustatud pöörangust;
- 2) lukustama pöörangu lukust väljavõetud võtmel näidatud asendis ja tingimusel, et sulgrööbas on tihedalt vastu raamrööbast;
- 3) mitte võimaldama pöörangu lukustamist, kui pilu sulgrööpa ja raamrööpa vahel on 4 millimeetrit või enam.

(2) Kontroll-lukud peavad olema tsentraliseerimata kaitsepöörangutel ning järgmistel tsentraliseerimata pöörangutel, mis:

- 1) asuvad rongide vastuvõtu-saateteel;
- 2) viivad ohtlike veostega vagunite seisuteele;
- 3) viivad päästerongide seisuteele;
- 4) viivad kaitse- ja püüdeumbteele;
- 5) viivad defektoskoopia- ja teemõõtevagunite ning teemasinate seisuteele.

§ 22. Raudteeveeremi teljelaagrite ülekuumenemise tuvastamise seadmed

(1) Avalikul raudteel liikuva raudteeveeremi teljelaagrite ja rataste ülekuumenemise tuvastamiseks kasutatakse eriseadmeid. Nende eriseadmete paigaldamise, kasutamise ja tehnohoolde korra määrab raudteeinfrastruktuuri majandaja.

(2) Raudteeveeremi teljelaagrite ja rataste ülekuumenemise tuvastamise mõõtepunktide omavaheline kaugus ei tohi ületada 35 kilomeetrit. Tupikuga lõppeval raudteeliinil võib kogu liini kohta olla üks mõõtepunkt, mille kaugus lähimast sõlmjaamast on kuni 35 kilomeetrit.

§ 23. Side

(1) Raudteeliikluse juhtimiseks raudteeliinidel peab olema dispetšerside, meldeside ja raadioside. Muude sideliikide kasutamise vajaduse raudteeliinil ja jaamas määrab raudteeinfrastruktuuri majandaja.

(2) Raudteeveeremi juhiga raudteeliikluse alaste kõneluste pidamiseks kasutatakse rongiliikluse raadiosidet. Rongiliikluse raadioside süsteem peab võimaldama kõrgema prioriteediga abonendi sekkumist käimasolevasse sideseanssi hiljemalt 10 sekundi jooksul vastavast algatusest.

(3) Prioriteedid kõnede sooritamisel tähtsuse järjekorras on järgmised:

- 1) esimene prioriteet, mis hõlmab kõiki dispetšeri algatatavaid kõnesid;
- 2) teine prioriteet, mis hõlmab jaamakorraldaja algatatavaid kõnesid raudteeveeremi juhile;
- 3) kolmas prioriteet, mis hõlmab raudteeveeremi juhi algatatavaid kõnesid liikluskorraldajale, kelleks on dispetšer või jaamakorraldaja;
- 4) neljas prioriteet, mis hõlmab muude rongiliikluse raadioside võrgu abonentide algatatavaid kõnesid.

(4) Rongiliikluse raadioside süsteem peab välistama madalama prioriteediga abonendi automaatse sekkumise kõrgema prioriteediga abonendi osalusega kõneste. Avariolukorras peab rongiliikluse raadioside süsteem võimaldama avariikutsungi edastamist prioriteetideülelt.

(5) Rongiliikluse raadioside ei tohi häirida raudteeliikluse juhtimiseks kasutatava teabe edastamist raudteeveeremi ning teeseadmete vahel ja peab välistama autoriseerimata isikute juurdepääsu sideseansile.

§ 24. Turvangu- ja sideseadmed

(1) Sideõhuliinide juhtmete alumise punkti kõrgus maapinnast suurima rippe korral peab olema jaamavahel vähemalt 2,5 meetrit, jaamas vähemalt 3,0 meetrit ning maanteega ristumise kohas vähemalt 5,5 meetrit. Olemasolevatel liinidel tohib kuni ümberehitamiseni säilitada maanteega ristumise kohas kõrguse 4,5 meetrit.

(2) Turvangu- ja siderajatised ning -seadmed peavad olema kaitstud veovoolu, elektriliinide ning pikselaengute segava ja ohtliku toime eest. Tee-, turvangu- ja elektrivarustusseadmed peavad tagama elektriliste rööbasahelate või teljeloendurite pideva ja kindla töö. Rööbastee vooluahelal põhinevate rongituvastussüsteemide ühilduvus peab lähtuma tabelis 2 esitatud nõuetest.

Tabel 2. Rööbastee vooluahelal põhinevate rongituvastussüsteemide ühilduvus

Rööbastee vooluahel	Sagedusriba	Rööbastee vooluahel viidatud standardi CLC/TS 50238-2 Lisas A
25 ja 50 Hz	25 ja 50 Hz	Ei
Helisagedus Style TI21-4	1996, 2296, 1699, 2146, 1848, 1549, 2593, 2445 Hz	Jah
Tonaalrööbasahelad (AHIII-1230)	425, 475, 725 Hz	Ei

(3) Turvangu- ja sideseadmete kasutamise, tehnohoolde ning personali väljaõppe ja teadmiste perioodilise kontrollimise juhendi kehtestab raudteeinfrastruktuuri majandaja.

§ 25. Raudtee elektripaigaldised

(1) Raudtee elektripaigaldised peavad tagama kindla elektrivarustuse:

1) elektriveeremile rongiliikluseks ettenähtud kaalunormide, kiiruste ja rongiintervallidega nõutava liikluse mahu juures;

2) turvangu- ja sideseadmetele.

(2) Avariitoiteks kasutatavad varutoiteallikad peavad olema pidevalt töövalmis ja tagama turvangu- ja sideseadmete häireteta töö vähemalt 8 tunni jooksul tingimusel, et voolu ei ole eelneva 36 tunni jooksul välja lülitatud.

(3) Automaatblokeeringu toiteseadmete põhitoitelt varutoitele või vastupidi üleminekuaeg ei tohi ületada 1,3 sekundit. Kasutades elektroonilisi seadmeid, mis on tundlikud toite kõikumisele, tuleb tagada pideva toite olemasolu kas diisलगeneraatori, katkematu toiteallika või nende vahelise kombinatsiooni abil. Pideva töö tagamiseks peab diisलगeneraatoril olema kütusevaru vähemalt 8 tunniks.

(4) Alalisvoolu kasutava elektriveeremi vooluvõtturi pinget ei tohi olla madalam kui 2,7 kilovolti ja kõrgem kui 4 kilovolti. Veoalajaamast kaugel asuvas piirkonnas ei tohi pinget olla alla 2,4 kilovolti.

(5) Turvanguseadmete vahelduvvoolu nimipinge peab olema 230 või 400 volti. Pinget tohib nimiväärtusest kõrvale kalduda kõige rohkem 10% allapoole ja kõige rohkem 5 protsenti ülespoole.

(6) Elektripaigaldised peavad olema kaitstud lühise ning normist suurema ülepinge ja ülekoormuse eest. Maa-alused metallrajatised, mis paiknevad raudteemaal, kus asub alalisvoolu tarbiv elektrifitseeritud raudtee, peavad olema kaitstud elektrilise korrosiooni eest. Veoalajaamu ja alalisvoolu kasutaval elektriveeremil peab olema kaitse kontaktvõrku tungiva turvangu- ja sideseadmete normaalset tööd häiriva voolu vastu.

(7) Automaatblokeeringu ja dispetšeritsentralisatsiooni seadmeid toitvate üle 1000-voldise pingega elektriliinide juhtmete alumise punkti kõrgus maapinnast peab suurima rippe korral olema vähemalt:

1) jaamavahel – 6,0 meetrit;

2) raskesti ligipääsetavas kohas – 5,0 meetrit;

3) jaamas, asulas ja maanteega ristumisel – 7,0 meetrit.

(8) Elektriliini ristumisel raudteega peab juhtmete alumise punkti kõrgus rööpapeast olema vähemalt 7,5 meetrit. Kontaktvõrguga varustatud raudteeliinil määratakse see kõrgus raudteeinfrastruktuuri majandaja tehniliste tingimustega olenevalt kontaktvõrgu pingest ja juhtmete rippekõrgusest.

§ 26. Kontaktvõrk

(1) Kontaktjuhtme rippekõrgus rööpapea pealispinnast peab olema jaamavahel ja jaamas vähemalt 5750 millimeetrit ning raudteeülesõidukohal vähemalt 6000 millimeetrit. Erandjuhu korral võib seda kõrgust vähendada kuni 5550 millimeetrini jaamavahel ning jaamateedel paiknevate nende rajatiste piires, kus ei ole ette nähtud raudteeveeremi seismist. Kontaktjuhtme rippekõrgus ei tohi ületada 6800 millimeetrit.

(2) Rajatiste piires peab kaugus vooluvõtturi voolu all olevatest elementidest ja kontaktvõrgu pingestatud osadest kuni rajatiste maandatud osadeni ja raudteeveeremini olema vähemalt 200 millimeetrit. Äärmise tee telje ja kontaktvõrgu masti sisekülje vahe peab olema vähemalt 3100 millimeetrit. Süvendis paigutatakse kontaktvõrgu mastid küveti taha.

(3) Olemasolevatel elektrifitseeritud liinidel ja eriti rasketes oludes uutes elektrifitseeritavates piirkondades tohib vähendada tee sirgel osal kaugust tee teljest kontaktvõrgu masti siseküljeni jaamas kuni 2450 millimeetrini ja jaamavahel kuni 2750 millimeetrini. Kõverikel tuleb neid mõõtmeid suurendada kontaktvõrgu mastide kohta kehtiva gabariidilaienduse võrra. Kontaktvõrgu mastide, fooride ja signaalmärkide vastastikune paigutus peab tagama signaalide ja signaalmärkide nähtavuse.

(4) Kõik metallrajatised, millele kinnitatakse kontaktvõrgu elemente, kontaktvõrgu isolaatorite kinnitusdetailid raudbetoontugedel, raudbetoonist ja mittemetallist rajatistel ning eraldi seisvad metallkonstruktsioonid, mis asuvad pingestatud kontaktvõrguosadele lähemal kui 5 meetrit, peavad olema maandatud või neil peavad olema väljalülituse kaitseadmed juhuks, kui rajatis või konstruktsioon satub kõrgepinge alla. Viaduktil ja käigustallal, mis viivad üle elektrifitseeritud tee, peavad raudteeülekäigukohtades olema kaitsekiibid ja täiskate voolu all oleva kontaktvõrgu kaitseks.

(5) Kontaktvõrk ning automaatblokeeringu ja elektrivarustuse liinid pingega üle 1000 voldi peavad olema jaotatud lõikudeks õhkvahemike, lõigu- ja lahkisolaatorite ning lahklülite abil. Õhkvahemike piiridel paiknevad kontaktvõrgu mastid peavad olema kaetud eristusvärviga vastavalt määruse lisa 3 nõudele. Nende mastide vahel ei ole elektriveeremil lubatud peatuda ülestõstetud vooluvõtturiga.

(6) Ekipeerimisseadmete ja elektriveeremi depoo kontaktvõrgu lahklüliteid ning elektriveeremi katusel paiknevate seadmete järelevaatuseks määratud teede kontaktvõrgu lahklüliteid lülitatakse sisse või välja raudteeinfrastruktuuri majandaja määratud korras. Raudteeliini kontaktvõrgu lõikude lahklüliteid võivad elektridispetšeri käsul sisse ja välja lülitada ka vastava väljaõppe saanud teiste talituste töötajad, kelle loetelu kehtestab raudteeinfrastruktuuri majandaja. Kontaktvõrgu lahklülite käsijamid peavad olema lukus, lukkudel aga eriotstarbega võtmed.

§ 27. Signalisatsiooniseadmed

(1) Raudteel kasutatakse alaliste signaalidena foore, millega edastatakse määruse lisas 3 ettenähtud signaalnäite. Foorisignaali ülesanne on tagada liiklusohutus ning rongiliikluse ja manöövr töö korraldamine. Foori signaalklaaside või -läätsede värv ning fooride paigaldus-, nähtavus-, tehnilised nõuded ja kirjeldused peavad vastama standardi EVS 922 „Raudteelased rakendused. Raudteefoorid, tee- ja signaalmärgid” või samaväärsetele nõuetele.

(2) Sissesõidu-, läbisõidu-, hoiatus-, tõkke- ja kattefoori signaalnäit peab sirgel teesal nii päeval kui öösel olema läheneva rongi raudteeveeremi juhirus selgesti eristatav vähemalt 1000 meetri kauguselt. Kõverikel peab iga eelnimetatud foori näit, signaaltuli ja -riba ning automaatblokeeringuta liinil hoiatusfoori näit olema selgesti eristatav vähemalt 400 meetri kauguselt. Vahelduva reljeefiga maastikul võib nende signaalide nähtavus olla alla 400 meetri, kuid mitte alla 200 meetri.

(3) Peatee väljasõidu- ja matkafoori näit peab olema selgesti eristatav vähemalt 400 meetri kauguselt, kõrvaltee väljasõidu- ja matkafoori ning kutsesignaali ja manöövrifoori näit vähemalt 200 meetri kauguselt.

(4) Iga sissesõidu-, läbisõidu- ning kattefoori ees peab olema hoiatusfoor. Automaatblokeeringuga liinil on iga läbisõidufoor järgmisele hoiatusfooriks. Automaatblokeeringu läbisõidufoor paigutatakse blokkpiirkonna piirile.

(5) Automaatblokeeringuga liinil on läbisõidufoori normaalnäit lubav, sissesõidu-, matka- ja väljasõidufoori normaalnäit aga keelav. Liinil, kus sissesõidu-, matka- ja väljasõidufoore võib rongide jaamast peatuseta läbilaskmiseks üle viia automaattööle, on sellise üleviimise puhul nende signaalide normaalnäit lubav. Automaatblokeeringuta liinil on sissesõidu-, väljasõidu- ja matkafoori normaalnäit keelav.

(6) Kolmenäidulise signalisatsiooniga automaatblokeeringuga liinil peab naaberfooride vahemaa olema vähemalt niisuguse pidurdusmaa pikkune, mis on määratud antud koha jaoks täielikul tööpidurdamisel suurimalt realiseeritavalt kiiruselt, kuid mitte suuremalt kui 160 kilomeetrit tunnis reisirongi ja 90 kilomeetrit tunnis kaubarongi puhul. Eelnimetatud vahemaa ei tohi olla kiirpidurdusmaast väiksem, arvestades rongi pidurisüsteemi käivitamiseks vajalikku aega ning see vahemaa ei tohi olla lühem kui 1000 meetrit.

(7) Liinil, kus juba on kolmenäidulise signalisatsiooniga automaatblokeering, võib raudteeinfrastruktuuri majandaja loal üksikuid foore jätta nõutavast pidurdusmaast lähemale. Sellisel fooril ja temale eelneval hoiatusfooril peavad olema lühemast pidurdusmaast teavitavad valgusnäidikud. Jaamas kasutatakse valgusnäidikuid juhul, kui peatee naaberfooride vahemaa on vajalikust pidurdusmaast lühem. Automaatblokeeringuta liinil ei panda hoiatusfoore põhifooridele lähemale, kui on antud kohas suurimalt realiseeritavalt kiiruselt kindlaksmääratud kiirpidurdusmaa kiirpidurduse korral.

(8) Automaatblokeeringuga raudteeliinil, kus on vaja kolmenäidulise signalisatsiooni jaoks ettenähtust lühemat blokkpiirkonda, võib ehitada neljänäidulise signalisatsiooniga automaatblokeeringu.

(9) Kõigil poolautomaatblokeeringuga ja kombineeritud teeblokeeringuga raudteeliinidel peavad olema paigaldatud veduri automaatsignalisatsiooni teeseadmed kõikidel jaama peateedel, jaamade sissesõidu- ja hoiatusfooride vahelistel lõikudel, samuti sellistel vastuvõtu- ja saateteedel, mida kasutatakse reisirongide teenindamiseks.

[RT I, 11.11.2020, 8- jõust. 01.01.2022]

(10) Poolautomaatblokeeringuga ja kombineeritud teeblokeeringuga raudteeliinidel, kus rongide sõidukiirus on vahemikus 121–160 kilomeetrit tunnis, peavad lisaks sissesõidu- ja hoiatusfooride vahelisele lõigule olema paigaldatud veduri automaatsignalisatsiooni teeseadmed ka hoiatusfoorile eelnevale lõigule vähemalt 1500 meetri ulatuses.

[RT I, 11.11.2020, 8- jõust. 01.01.2022]

(11) Automaat-, poolautomaat- ja kombineeritud teeblokeeringuga liinil kasutatakse alaliselt põlevate signaaltuledega foore. Rongi lähenemisel fooris süttivaid signaaltulesid tohib raudteeinfrastruktuuri majandaja loal kasutada ainult automaatblokeeringuga liini läbisõidufoorides.

(12) Automaat-, poolautomaat- ja kombineeritud teeblokeeringuga jaamas, kus rongid liiguvad mööda pea- ja vastuvõtu-saateteid peatuseta, tuleb nende teede sissesõidu- ja matkafoorides kasutada peatuseta läbisõidu signalisatsiooni.

(13) Foorid paigaldatakse rongilt sõidusuunas vaadates tee paremale poole või fooriga piiratava tee telje kohale. Jaamavahel raudteeülesõidukoha ees paiknev tõkkefoor ja selle hoiatusfoor võivad jääda sõitvalt rongilt vaadatuna ka tee vasakule poole. Foor peab olema üles pandud nii, et rongilt sõidusuunas vaadates ei saaks selle näite pidada naabertee kohta käivateks.

(14) Juhul kui foori ei saa ehitusgabariidi nõudeid rikkumata panna rongilt sõidusuunas vaadatuna tee paremale poole, lubatakse erandjuhul raudteeinfrastruktuuri majandaja loal panna tee vasakule poole:

- 1) sissesõidufoor ja selle hoiatusfoor, mis on ette nähtud mööda vastassuunalist teed sõitvate rongide ning jaamavahelt saatejaama naasvate tõukevedurite ja töörongide vastuvõtmiseks jaama;
- 2) sissesõidufoor vastassuunalisel teel liikuvate rongide jaoks, kui kaheteelisel jaamavahel on korraldatud kahesuunaline liiklus mööda ühte teed ning rongid liiguvad mööda vastassuunalist teed vedurifoori signaalide järgi;
- 3) sissesõidu- ja läbisõidufoor, mis paigaldatakse ajutiselt teise tee ehitamise ajaks.

(15) Sissesõidufoor peab olema pandud esimesest sissesõidupöördest vähemalt 50 meetri kaugusele vastusulgepöörde sulgrööpa teravikust või pärisulgepöörde piirdetulbast arvates. Elektrifitseeritud liinidel tuleb sissesõidufoor ja signaalmärk „Jaama piir” panna jaamavahe ja jaama kontaktvärke eraldava õhkvahele ette jaamavahe poole.

(16) Saatetee väljasõidufoor tuleb paigaldada väljasaadetava rongi veduri seismiseks ettenähtud kohast ettepoole vedurijuhile nähtavasse kohta. Väljasõidu- või matkafoor võib olla ühine tervele teedegrupile, välja arvatud tee, mida mööda ronge lastakse läbi peatuseta. Sellisel grupifooril peab olema matkanäidik, mis näitab selle tee numbrit, millelt rong tohib väljuda.

(17) Automaat-, poolautomaat- ja kombineeritud teeblokeeringu või elektrisauasüsteemi puhul peavad jaamavahel peateelt hargnevate teede pöörangud olema nende seadmetega sellises sõltuvuses, et lähima läbi- või väljasõidufoori avamine või saua väljavõtmine oleks võimalik ainult siis, kui pöörang on normaalasendis suunaga peateele.

(18) Raudteeliinide ristumine ühel tasapinnal peab olema piiratud kattefooridega, mis on paigutatud mõlemale poole, piirdetulpadest vähemalt 50 meetri kaugusele. Ristumiskohta piiravate kattefooride sõltuvus peab võimaldama lubada avada ainult üht neist tingimusel, et vaenulike signaalide näidud on keelavad.

(19) Alaliste signaalide paigaldamise skeemid ning jaamade pöörangute, signaalide ja matkade vastastikuse sõltuvuse tabelid kinnitatakse raudteeinfrastruktuuri majandaja kehtestatud korras. Alaliste signaalide ülesseadmise kohad määrab raudteeinfrastruktuuri majandaja nimetatud komisjon.

(20) Rikke korral peab foori automaatselt ilmuma keelav näit, hoiatusfoori aga näit, mis vastab sellega seotud põhifoori keelavale näidule.

(21) Jaamas ja jaamavahel ei tohi üles seada selliseid punaseid, kollaseid või rohelisi dekoratiivkangaid, plakateid või tulesid, mis häirivad foorisignaalide nähtavust või õiget tajumist.

(22) Tõkkefoorina võib kasutada raudteeülesõidukohale lähimaid läbisõidu-, sissesõidu-, väljasõidu-, hoiatus-, manöövri- ja matkafoore, mis on varustatud vajaliku sõltuvusega foorisignalisatsioonist.

§ 28. Ehitiste ja seadmete remondi- ja ehitustööd

(1) Ehitiste ja seadmete remondi- ja ehitustööd tuleb teha liiklusohutuse ja tööohutuse nõudeid täites, üldjuhul liiklusgraafikut häirimata ning jaamavahet rongiliikluseks sulgemata. Remondi- ja ehitustööde tegemiseks tuleb vajadusel liiklusgraafikus ette näha tehnoloogilisi aknaid vastavalt raudteeinfrastruktuuri majandaja kehtestatud korrale ning rongiliikluse korraldamisel arvestada nendest töödest põhjustatud kiiruspiiranguid.

(2) Sorteerimismägede seadmete, rajatiste ja teede tehnohooldeks ning remondiks tuleb raudteeliiklus seal ajutiselt katkestada ja anda tehnoloogilisi aknaid vastavalt raudteeinfrastruktuuri majandaja kehtestatud korrale.

3. peatükk

Raudteeveerem

§ 29. Käitatava raudteeveeremi üldnõuded

(1) Raudteeveerem peab tagama häireteta töö ning vastama liiklusohutuse, tuleohutuse, töötervishoiu ja tööohutuse ning keskkonnakaitse nõuetele. Raudteeveeremi sõlmed ja osad peavad vastama valmistajatehase kinnitatud joonistele ja tehnilistele tingimustele. Veeremiosade ja -sõlmede tehnoseisund peab tagama raudteeveeremi sujuva ja ohutu liikluse määratud piirkiirusega. Juhtrastega eriveerem peab vastama standardi EVS 930 „Raudteelased rakendused. Nõuded juhtrastega eriveeremile” või sellega samaväärsetele nõuetele.

(2) Raudteeveeremil peavad olema järgmised pealdised:

- 1) raudteeveeremi omaniku logo ja tähttähis;
- 2) raudteeveeremi registreerimisnumber;
- 3) valmistajatehase silt, sildid ja muud kirjed vastavalt raudteeveeremi valdaja määratud korrale.

(3) Igal raudteeveeremil peab olema tehniline pass, mis sisaldab antud raudteeveeremi tehnilisi ja kasutusandmeid. Tehnilise passi pidamise juhendi kehtestab raudteeveeremi valdaja.

(4) Keelatud on jätta töötavat vedurit, mootorrongi, iseliikuvat eriveeremit, eriveeremit ja muud sarnase tööpõhimõttega raudteeveeremit järelevalveta. Töötava raudteeveeremi järelevalve korraldamise sätestab

raudteeveeremi valdaja vastava juhendiga, kooskõlastades selle eelnevalt asjakohase raudteeinfrastruktuuri majandajaga.

(5) Veduri, mootorrongi, eriveeremi ning vaguni manomeetrid ja surveseadmete kaitseklapid peavad olema kalibreeritud, plommitud ja läbima tehnilise kontrolli raudteeveeremi valdaja juhendiga määratud korras ja tähtaegadel.

(6) Iseliikva eriveeremi ja eriveeremi kasutamise juhendi kehtestab raudteeveeremi valdaja, kooskõlastades selle eelnevalt asjakohase raudteeinfrastruktuuri majandajaga.

§ 30. Raudteeveeremi turvangu- ja sideseadmed

(1) Veduri, mootorrongi ja iseliikva eriveeremi juhtimiseks ettenähtud ruumis peavad olema rongiliikluse raadioside seadmed, raudteeveeremi juhi valvsuskontrolliseade koos autostopiseadmega ja liikumisel ettenähtud parameetreid registreeriv kiirusmeeriik või pardaarvuti. Käesoleva lõike nõuded ei laiene juhtrastega eriveeremile, välja arvatud rongiliikluse raadioside seadmete olemasolu kohustuse osas.

(2) Veduri automaatsignalisatsiooni teeseadmetega varustatud raudteeinfrastruktuuril liikuv vedur ja mootorrong peavad olema varustatud veduri automaatsignalisatsiooni pardaseadmetega ja muude raudteeinfrastruktuuri majandaja kehtestatud ohutusseadmetega. Veduri automaatsignalisatsiooni seadmed peavad näitama teeseadmete edastatud lähenevate teefooride signaalide informatsiooni juhirusmis asuval vedurifooril. Veovahendile paigaldatavad uut tüüpi veduri automaatsignalisatsiooni pardaseadmed peavad välistama autoriseerimata isiku võimaluse raudteeveeremiga liikumiseks.

(3) Veduri, mootorrongi ja iseliikva eriveeremi juhirusmis asuv pardaarvuti või kiirusmeeriik peab salvestama vähemalt järgmiste parameetreid:

- 1) liikumiskiirus;
- 2) sõidusuund ja teepikkus;
- 3) rõhk pidurisüsteemis;
- 4) veduri automaatsignalisatsiooniseadmete korral foarinäit;
- 5) raudteeveeremi juhi valvsuskontrolli näidud;
- 6) pardaarvuti korral kuupäev ja kellaaeg.

(4) Kui iseliikva eriveeremi konstruktsiooni eripära tõttu ei ole juhirusmis võimalik paigaldada liikumisel ettenähtud parameetreid registreerivat kiirusmeeriikut või pardaarvutit ja raudteeveeremi juhi valvsuskontrolliseadet koos autostopiseadmega, ei ole iseliikva eriveeremil lubatud liigelda iseseisvalt rongiliikluseks avatud jaamavahel.

(5) Veduri, mootorrongi ja iseliikva eriveeremi juhi valvsuskontrolliseade peab tagama raudteeveeremi juhi valvsuse perioodilise kontrolli ning autostopiseade rakendumise ja peatama raudteeveeremi lühima võimaliku aja jooksul, rakendudes järgmistel olukordades:

- 1) veduri automaatsignalisatsiooniseadmete olemasolul raudteeveeremil teefoori keelavast signalist möödumisel, välja arvatud lubatud reguleeritud juhtudel;
- 2) vedurijuhi valvsuse kaotusel;
- 3) veduri automaatsignalisatsiooniseadme vedurifoori näidust tuleneva raudteeveeremi lubatud maksimaalse kiiruse ületamisel;
- 4) raudteeveeremi liikumisel, kui raudteeveeremi juht ei viibi juhirusmis.

(6) Raudteeveeremi turvangu- ja sideseadmete kasutamise, remondi ja tehnohooldete juhendi kehtestab raudteeveeremi valdaja, kooskõlastades selle eelnevalt asjakohase raudteeinfrastruktuuri majandajaga.

§ 31. Rattapaarid

(1) Raudteeveeremi rattapaarid peavad vastama raudteeveeremi rattapaaride koostamise, järelevalvete, remondi ja hooldete tehnilistele nõuetele, mille sätestab rattapaaride korrashoiujuhendiga rattapaaride remondi ja tehnohooldete tegija. Raudteeveeremi valdaja kehtestab rattapaaride kasutamise juhendis raudteeveeremi rattapaaride tehnilised üldnõuded, mis reguleerivad raudteeveeremi rattapaari ja rööbastee ühilduvust ja rattapaari rataste veerepinna profiili. Vastavad nõuded tuleb eelnevalt kooskõlastada raudteeinfrastruktuuri majandajaga, kelle raudteeinfrastruktuuril raudteeveerem liigub.

(2) Rataste sisekülgede vahe koormuseta rattapaaril peab olema 1440 millimeetrit. Liikumiskiirusel kuni 120 kilomeetrit tunnis lubatakse kõrvalekaldeid nii suurenemise kui ka vähenemise suunas mitte üle 3 millimeetri. Veduril ja vagunil, mis liiguvad kiirusega 121–160 kilomeetrit tunnis, lubatakse kõrvalekalle suurenemise suunas mitte üle 3 millimeetri ja vähenemise suunas mitte üle 1 millimeetri.

(3) Keelatud on kasutada raudteeveeremid, mille rattapaari teljel või ratta põias, kilbis ja rummus on mõrad või ratta veeringil, veerepinna ja rattaharjal esinevad kulumid ja kahjustused, mis rikub raudteeveeremi

ja rööbastee normaalset ühildumist. Keelatud on kasutada raudteeveeremit, mille rattapaari rattaharjal on teravatipuline muljumine.

(4) Ratta veerepinna lihkelohek liikumiskiirusel kuni 120 kilomeetrit tunnis ei tohi olla üle 1 millimeetri ja kiirusel 121–160 kilomeetrit tunnis ei tohi olla üle 0,5 millimeetri. Veduri, mootorrongi ja reisivaguni ratta veereringi kulum liikumiskiirusel 121–160 kilomeetrit tunnis ei tohi ületada 5 millimeetrit. Liikumiskiirusel kuni 120 kilomeetrit tunnis ei tohi ratta veereringi kulum ületada veduril, rahvusvahelise liini mootorrongil ja reisivagunil 7 millimeetrit, riigisisese liini mootorrongil ja reisivagunil 8 millimeetrit ning külmutus- ja kaubavagunil 9 millimeetrit.

(5) Rattaharja paksus liikumiskiirusel 121–160 kilomeetrit tunnis ei tohi olla üle 33 millimeetri ega alla 28 millimeetri. Liikumiskiirusel kuni 120 kilomeetrit tunnis ei tohi rattaharja paksus olla üle 33 millimeetri ega alla 25 millimeetri.

(6) Kolmeteljelistel vankritega veduril on lubatud vankri keskmisel rattapaaril rattaharja paksuse vähendamine 21 millimeetrit ja ratta veerepinna eriprofiili kasutamine.

(7) Rattaharja paksust mõõdetakse veduril 20 millimeetri kauguselt rattaharja tipust ning mootorrongil ja reisivagunil 18 millimeetri kauguselt rattaharja tipust. Rattaharja vertikaalkulumine mõõdetuna erisablooniga ei tohi ületada 18 millimeetrit.

(8) Reisirongi koosseisu lisatava kaubavaguni rattapaarid peavad vastama reisivaguni rattapaaridele kehtestatud normidele.

§ 32. Piduriseadmed

(1) Raudteeveerem, välja arvatud juhtratastega eriveerem, peab olema varustatud automaat- ja käsi(seisu)piduritega. Automaatpidurid peavad olema igasugustes tingimustes juhitavad, töökindlad, tagama sujuva pidurdamise ja rongi peatamise õhutorustiku katkemise või lahutamise ning hädapidurikraani avamise puhul. Automaatpidurid peavad tagama, et kiirpidurdamisel peatub rong arvutusliku pidurdusmaa piires.

(2) Pidurihoovastiku kõigil osadel, mille lahtimine või purunemine võib põhjustada selle gabariidist väljumise või tee kulumise, peavad olema kaitseseadmed.

(3) Raudteeveeremi automaatpidurite remont ja tehnohoole peavad vastama raudteeveeremi automaatpidurite remondi ja tehnohoole tegija kinnitatud juhendile. Raudteeveeremi automaatpidurite käsitsemine peab vastama raudteeveeremi valdaja kehtestatud raudteeveeremi pidurikasutuse juhendile.

§ 33. Haake- ja automaatsiduriseadmed

(1) Raudteeveeremil peab olema haake- või automaatsiduriseade, mille tehnoseisund ja hoole vastavad raudteeveeremi remondi ja tehnohoole tegija kinnitatud juhendile. Haake- või automaatsiduriseadme tehnoseisundi kontrollimise ja kasutamise juhendi kehtestab raudteeveeremi valdaja.

(2) Raudteeveeremil on lubatud kasutada Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti kooskõlastusel ka automaatsiduriseadme põhitüübist SA-3 erinevaid haake- või automaatsiduriseadmeid. Automaatsiduriseadme põhitüübist erineva haake- või automaatsiduriseadmega varustatud raudteeveeremi valdaja peab tagama abiseadme kasutamise võimaluse, kui vastav raudteeveerem haagitakse põhitüüpi haake- või automaatsiduritega varustatud raudteeveeremi külge.

§ 34. Raudteeveeremi tehnohoole ja remont

(1) Keelatud on käitada või lisada rongikoosseisu liiklusohtliku rikkega raudteeveeremit ja samuti laaditud kaubavagunit, mille tehnoseisund ei taga veose säilivust või põhjustab keskkonnareostust.

(2) Raudteeveeremi tehnoseisundile esitatavad nõuded, tehnohoole ja remondi teostamise liigid ja sagedused kehtestab juhendiga raudteeveeremi valdaja, arvestades raudteeveeremi ehitaja kehtestatud nõudeid.

(3) Raudteeveeremi mudelist lähtuvad tehnohoole ja remondi liikide tööde mahud ja tehnoloogilised protsessid kehtestab raudteeveeremi tehnohoole ja remondi tegija, arvestades raudteeveeremi ehitaja kehtestatud nõudeid.

(4) Keelatud on anda vaguneid laadimiseks ja inimeste veoks kui:

- 1) tehnohoole on tegemata;
- 2) raudteeinfrastruktuuri majandaja kehtestatud raamatusse on tehnohoole kohta vastavasisuline sissekanne tegemata.

(5) Kui tühje ja laaditud vaguneid saadetakse jaamadesse laadimiseks või tühjendamiseks, kus puudub tehnohoolepunkt, siis tuleb eelnevalt hinnata vagunite tehnilist seisundit ja vajadusel need remontida lähimas tehnohoolepunktis enne jaama jõudmist.

4. peatükk

Rongiliikluse ja manöövritöö korraldamine

§ 35. Liiklusgraafik

(1) Rongiliiklust korraldatakse 24-tunnilise arvestusega ning rongiliikluse korraldamise aluseks on liiklusgraafik, mis ühendab kõigi raudteefrastruktuuri majandamise ja raudteetranspordi alal tegutsevate ettevõtjate tööd.

(2) Liiklusgraafik peab võimaldama:

- 1) reisijate- ja kaubaveoks eraldatud läbilaskevõimemahu;
- 2) rongide liiklusohutuse;
- 3) raudteeliinide läbilaske- ja veovõime ning jaamade töötlusvõime tõhusaima kasutamise;
- 4) raudteeveeremi meeskondadele kehtestatud tööajast kinnipidamise;
- 5) tee ja rajatiste ning turvangu-, side- ja elektripaigaldiste jooksvaks korrashoiuks ja remonditöödeks.

(3) Rongide käikupaneku ja käigust ärajätmise korra kehtestab raudteefrastruktuuri majandaja tulenevalt raudteeseaduse ja raudteefrastruktuuri kasutamise lepingu nõuetest.

(4) Igale rongile antakse liiklusgraafikus ettenähtud number. Ühe raudtee valdaja kindlaksmääratud liiklemissuuna rongidele omistatakse paarisnumbrid (suund „B”), vastassuunarongidele paaritud numbrid (suund „A”). Rong, mida liiklusgraafikus ei ole, saab numbrit käikumääramisel. Rongidele numbrite omistamise korra kehtestab raudteefrastruktuuri majandaja.

(5) Rongid jagunevad liiklemisel eelisõiguse järgi järgmiselt:

- 1) erakorralise tähtsusega rongid, mis pannakse käiku liiklusõnnetuse likvideerimiseks, tulekahju kustutamiseks või mõne muu erakorralise sündmuse korral, et taastada raudteefrastruktuuri sihipärane kasutamine;
- 2) korralise tähtsusega rongid, mis pannake käiku raudteeseaduse § 81 lõigetes 3 ja 4 kehtestatud liiklusgraafikusse kandmise eelistuste kohaselt.

§ 36. Rongiliiklus

(1) Rongiliiklust raudteeliinil juhib dispetšer ainuiskuliselt, kes vastutab liiklusgraafiku täitmise eest. Kõik rongiliiklusega seotud töötajad peavad tingimusteta täitma dispetšeri antud rongiliikluse käsku. Rongiliikluse operatiivkäsku on lubatud anda ainult dispetšeri kaudu. Liikluskorraldaja peab korraldama töö nii, et ronge ei peetaks põhjendamatult kinni kinniste signaalide ees ja oleks tagatud liiklusohutus.

(2) Iga rongi, jaama ja teepostiga seotud liikumise korraldamine peab üheaegselt olema ainult ühe töötaja korraldada. Jaamas on see töötaja jaamakorraldaja, dispetšeritsentralisatsiooniga liinil dispetšer, postil postikorraldaja ja rongis juhtveduri juht.

(3) Suures jaamas võib olla mitu jaama-, posti- või pargikorraldajat, kellest igaüks korraldab rongiliiklust oma töörajooni piires ainuiskuliselt. Rongiliiklusega seotud kohustuste ja töörajoonide jaotus jaama-, posti- või pargikorraldajate vahel sellistes jaamades määratakse jaama tehnokorraldusaktiga. Jaamas alluvad raudteeveeremi juht ja teised rongi teenindavad töötajad jaamakorraldaja, dispetšeritsentralisatsiooniga piirkonnas aga dispetšeri korraldustele.

(4) Raudteeliikluses ja manöövritöödel kasutatavate rongiliiklust korraldavate läbirääkimiste, kirjalike tee- ja sõidulubade, käskude, korralduste, dokumentide ja liiklusohutuse valdkonda kuuluvate dokumentide kirjeldused ning kasutus peavad vastama standardi EVS 931 „Raudteelased rakendused. Raudteeliikluse korraldamiseks kasutatavate kirjalike tee- ja sõidulubade, teadete, teatiste ning raamatute vormid” või sellega samaväärsetele nõuetele.

(5) Raudteefrastruktuuri majandaja kehtestab rongiliikluse ja manöövritöö korraldamise ning ohutuse tagamise nõuded raudteefrastruktuuri majandaja rongiliikluse ja manöövritöö ohutu korraldamise juhendiga, järgides standardi EVS 931 „Raudteelased rakendused. Raudteeliikluse korraldamiseks kasutatavate kirjalike tee- ja sõidulubade, teadete, teatiste ning raamatute vormid” või sellega samaväärseid nõudeid.

§ 37. Rongi vastuvõtmine

(1) Rong võetakse jaama vastu üldjuhul avatud sissesõidufooriga, vabale, tehnokorraldusaktis ettenähtud teele. Rong, millele ei ole jaamas peatust ette nähtud, lastakse üldjuhul läbi peatee kaudu. Liikluskorraldaja peab tagama rongi õigeaegseks vastuvõtuks vaba tee.

(2) Jaamades, kus liikluskorraldusvahenditega on loodud liikluse ja reisija ohutust tagavad tehnilised eeldused, tohib jaama saabuvat mootorrongi vastu võtta jaama peateele või vastuvõtu-saatetele, mis on hõivatud varem saabunud mootorrongiga. Mootorrongide koosseisude ohutu ühendamise toimingud kehtestatakse

raudteeveeremi valdaja juhendiga. Vastassuunaliste mootorrongide üheaegne vastuvõtmine samale vastuvõtusaatetele on keelatud.

(3) Pääste- ja töörongide, abi- ja üksikvedurite, lumesahkade, teemasinate ja mittemahatõstetavate dresiinide jaamateede vabadele lõikudele vastuvõtmise kord sätestatakse raudteeinfrastruktuuri majandaja rongiliikluse ja manöövr töö ohutu korraldamise juhendis.

(4) Liikluskorraldajal ei ole lubatud avada rongile sissesõidufoori veendumata, et vastuvõtumatk on valmis, pöörangud lukustatud, vastuvõtutee vaba ja manöövr töö vastuvõtumatka pöörmel ning väljumisega vastuvõtumatka pöörmetele katkestatud.

(5) Sissesõidufoori võib avada jaamakorraldaja või tema korraldusel jaama tsentralisatsiooniposti operaator, dispetšeritsentralisatsiooniga piirkonnas aga dispetšer.

(6) Sissesõidufoor peab automaatselt sulguma pärast saabuva rongi esimese rattapaari möödumist sissesõidufoorist. Jaamas, kus ei ole elektrilisi rööbasahelaid, sulgeb sissesõidufoori pärast saabuva rongi möödumist sissesõidufoorist jaamakorraldaja, jaama tsentralisatsiooniposti operaator või pöörmeseadja või muu volitatud töötaja tehnokorraldusaktis sätestatud korras.

(7) Jaamakorraldaja ja dispetšeritsentralisatsiooniga piirkonnas dispetšer on enne rongi vastuvõtmist kohustatud:

- 1) veenduma, et vastuvõtutee on vaba;
- 2) katkestama vastuvõtuteele või -matkale väljuvad manöövr töö;
- 3) valmistama matka rongi vastuvõtuks;
- 4) avama sissesõidufoori.

(8) Jaamakorraldaja ja dispetšeri tegevuse täpne kord rongi jaama vastuvõtul kehtestatakse raudteeinfrastruktuuri majandaja rongiliikluse ja manöövr töö ohutu korraldamise juhendis.

(9) Rongide üheaegne vastuvõtmine vastassuundadest jaama ei ole lubatud, kui jaama sissesõidutee paikneb kas või ühelt poolt kestvuslangul ja vastassuunaliste rongide vastuvõtumatk ei ole kestvuslangu poolsest vastuvõtumatkast eraldatud kaitseumbteega või teede vastastikuse asetusega.

(10) Kaheteelise liini jaamas ei ole vastassuunarongide üheaegne vastuvõtmine lubatud, kui sellelt jaamavahelt, kus pidurdusmaa pikkune lang on järsem kui 6%, saabuva rongi vastuvõtumatka pikendus ristub reisirongi vastuvõtumatkaga.

(11) Jaamas, kus rongide üheaegne vastuvõtmine ei ole lubatud, võetakse nende üheaegsel jaamale lähenemisel esimesena vastu see rong, mille peatumiseks suletud sissesõidusignaali juures või uuesti liikuma hakkamiseks on tingimused vähem soodsad.

(12) Jaama saabuv rong peab peatuma vastuvõtutee väljasõidufoori ja piirdetulba vahel. Jaamas, kus vastuvõtutee väljasõidufoor puudub, peab jaama saabuv rong peatuma piirdetulpade vahel. Juhul kui rongi saba jääb piirdetulba taha, on signalist või pöörmeseadja kohustatud sellest kohe ette kandma jaamakorraldajale, kes võtab tarvitusele abinõud rongi paigutamiseks vastuvõtutee kasuliku pikkuse piiridesse.

(13) Jaamas, kus on pöörmete elektritsentralisatsioon, kontrollib rongi paiknemist vastuvõtutee kasuliku pikkuse piires jaamakorraldaja, dispetšeritsentralisatsiooniga piirkonnas aga dispetšer juhtimisseadme näitude järgi. Kui rongi ei saa paigutada vastuvõtutee kasuliku pikkuse piiridesse, peavad dispetšer ja jaamakorraldaja rakendama abinõusid raudteeveeremi ohutu liikumise tagamiseks naaberteedel.

(14) Dispetšeri, jaamakorraldaja, signalisti ja pöörmeseadja tegevuse täpne kord rongi vastuvõtmisel ning erandkorras rongi vastuvõtmisel jaama sissesõidufoori keelava näidu või kustunud põhitulede korral, kutsesignaali järgi või jaamakorraldaja eriloaga kehtestatakse raudteeinfrastruktuuri majandaja rongiliikluse ja manöövr töö ohutu korraldamise juhendis.

§ 38. Rongi saatmine

(1) Jaamakorraldajal on keelatud rongi saata ühe- või kaheteelisele jaamavahele ja kaheteelisele jaamavahe vastassuunalisele teele ilma selle jaama jaamakorraldaja nõusolekuta, kuhu rong saadetakse. Automaatblokeeringuga jaamavahele saadetakse rong dispetšeri korralduse alusel pärast esimese blokkpiirkonna vabanemist, arvestades sõidusuunda. Dispetšeritsentralisatsiooniga piirkonnas saadetakse rong jaamavahele dispetšeri korraldusel.

(2) Jaamakorraldaja või dispetšeritsentralisatsiooniga piirkonnas dispetšer on enne rongi jaamavahele saatmist kohustatud:

- 1) veenduma, et jaamavahe ja automaatblokeeringuga jaamavahel esimene blokkpiirkond sõidusuunas on vaba;
- 2) katkestama manöövr töö väljasõiduga rongi saatematkale;
- 3) valmistama saatematka;
- 4) veenduma, et rongikoosseisu tehnoloogia ja kommertsülevaatus on lõpetatud;
- 5) avama väljasõidufoori või andma raudteeveeremi juhile muu kehtestatud sõiduloa jaamavahe hõivamiseks.

(3) Väljasõidufoori peab jaamakorraldaja avama isiklikult või tema korraldusel tsentralisatsiooniposti operaator. Dispetšeritsentralisatsiooniga piirkonnas avab väljasõidufoori dispetšer.

(4) Dispetšeri, jaamakorraldaja, signalisti ja pöörmeseadja täpne tegevuskord rongi saatmisel kehtestatakse raudteefrastruktuuri majandaja rongiliikluse ja manöövr töö ohutu korraldamise juhendis.

§ 39. Rongi liikumise põhimõtted

(1) Olenevalt raudtee tehnilisest seisukorras ja kasutatavast raudteeveeremi tüübist määrab raudteefrastruktuuri majandaja rongide suurimad piirkiirused, millest lähtutakse liiklusgraafiku koostamisel. Kõrvalteele sõitmisel üle pöörmete ei tohi raudteeveeremi kiirus olla pöörmetel:

- 1) ristööpa margiga 1/11 või järsem üle 40 kilomeetri tunnis;
- 2) R65 ja UIC 60 või 60E1 tüüpi rööbastega 1/11 ristööpa margiga pöörmetel üle 50 kilomeetri tunnis;
- 3) sümmeetrilistel 1/11 ristööpa margiga pöörmetel üle 70 kilomeetri tunnis;
- 4) 1/18 ristööpa margiga pöörmetel üle 80 kilomeetri tunnis;
- 5) 1/9 ristööpa margiga pöörmetel reisirongiga liikudes üle 25 kilomeetri tunnis.

(2) Rongiliikluse reguleerimisel kasutatakse foorides järgmisi põhisignaalkvärve:

- 1) roheline – lubab sõita ettenähtud kiirusega;
- 2) kollane – lubab sõita, kuid nõuab kiiruse vähendamist;
- 3) punane – nõuab peatumist.

(3) Ühe kollase mittevilkuva tulega foorist tohib rongiga mööduda sellise kiirusega, mis rongi tööpidurdamisel tagab peatumise järgmise keelava näiduga foori ees. Automaatblokeeringuga liinil ühe kollase mittevilkuva tulega foorist, mille kaugus järgmisest foorist või põhifoorist on rongi täielikul tööpidurdamisel vajalikust pidurdusmaast lühem, võib rongiga mööda sõita raudteefrastruktuuri majandaja kehtestatud kiirusega.

(4) Foorisignaali on käsk ja seda tuleb täita vastuvaidlematult. Kustunud foorituled muudes foorides kui hoiatusfooris automaatblokeeringuta liinidel ning tõkke- ja kordusfooris, foorisignaali ebaõige või arusaamatu näit ning muude signaali vahenditega ebaõige või arusaamatu signaali andmine nõuavad peatumist. Erandjuhul tohib keelava näiduga, samuti arusaamatu näidu või kustunud tulega foorist mööda sõita raudteefrastruktuuri majandaja rongiliikluse ja manöövr töö ohutu korraldamise juhendis sätestatud korras.

§ 40. Rongide liikumise kord

(1) Juhul kui rongi sõiduajal nõutakse raudteeveeremi meeskonnalt erilist valvsust ja meeskond peab teadma, et teel tehakse tööd, antakse raudteeveeremi juhile hoiatus raudteefrastruktuuri majandaja rongiliikluse ja manöövr töö ohutu korraldamise juhendis sätestatud korras järgmistel juhtudel:

- 1) tee, kontaktvõrgu, raudteeliikluse automaatse foorisignalisatsiooni, silla või muu rajatise rikke korral ning kiiruse vähendamist või peatumist nõudvate raudteehoiuiga seotud ehitustööde tegemisel;
- 2) uue signalisatsiooni- ja sidevahendi ning uue foori töölepanemisel, olemasoleva ümberpaigutamisel või mahavõtmisel ning rikke korral, kui foori ei ole võimalik sulgeda;
- 3) veduri automaatsignalisatsiooni teeseadmete rikke korral;
- 4) laadimisgabariiti ületava veosega rongi saatmisel, kui sõitmisel sellise rongiga on vaja vähendada kiirust või järgida muid eritingimusi;
- 5) lumesaha, ballastööri, teepaigaldus- või tõstekraana, killustikupuhastus- ja muude masinate töötamisel kaheteelisel teel;
- 6) kui rongi pannakse raudteeveerem, mis ei tohi liikuda antud piirkonnas kehtestatud piirkiirusega;
- 7) maha tõstetava raudteeveeremi töötamisel halva nähtavuse korral ja raske veose vedamisel keerulikkudega;
- 8) kõigil muudel juhtudel, kui rongil on teel olles vaja vähendada sõidukiirust või peatuda või hoiatada raudteeveeremi meeskonda mõnel muul põhjusel.

(2) Kohas, kus tuleb kiirust vähendada, peab sõidukiirus vastama raudteeveeremi juhile väljastatud kirjalikus hoiatuses või raudteefrastruktuuri majandaja poolt kirjalikus vormis kehtestatud kiirusele, nende puudumisel aga ei tohi sõidukiirus ületada 25 kilomeetrit tunnis. Rongi vastuvõtmisel jaama umbteele ei tohi rongi sõidukiirus vastuvõttute alguses olla üle 25 kilomeetri tunnis.

(3) Üldjuhul on kaheteelisel jaamavahel kumbki peatee nähtud ette rongide liiklemiseks ühes raudteefrastruktuuri majandaja määratud kindlas suunas (pärisuunaline liiklemine). Dispetšeri käsul tohib rongiliikluse reguleerimiseks saata rongi ka pärisuunalisele liiklemisele vastupidises suunas (vastassuunaline liiklemine). Liiklusohutusabinõud vastassuunalisel liiklemisel sätestatakse raudteefrastruktuuri majandaja rongiliikluse ja manöövr töö ohutu korraldamise juhendiga.

(4) Vajadusel võib rongi ühendada ja lasta neil liikuda koos. Iga kaubarongi peas on töötav veovahend. Selliste rongide liikluskord sätestatakse raudteefrastruktuuri majandaja rongiliikluse ja manöövr töö ohutu korraldamise juhendiga.

(5) Tagurdada on keelatud:

- 1) reisi- ja mootorrongiga;
- 2) automaatblokeeringuga jaamavahel või veduri automaatsignalisatsiooniga kui iseseisva signalisatsioonivahendiga jaamavahel;
- 3) halva nähtavusega, kui signaalid on raskesti eristatavad;
- 4) kui peatunud rong oli välja saadetud pärast kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite töö katkemist.

(6) Vajaduse ilmnemisel ja dispetšeri käsul võib automaatblokeeringuga jaamavahel või veduri automaatsignalisatsiooniga kui iseseisva signalisatsiooniga jaamavahel mootorrongiga sõita tagasi. Mootorrongiga tagasi sõitmiseks peab raudteeveeremi juht vahetama mootorrongi juhtimiseks ettenähtud kabiini. Vastav liiklemise kord kehtestatakse raudteefrastrukturi majandaja rongiliikluse ja manöövr töö ohutu korraldamise juhendiga.

(7) Jaamavahel on keelatud liigelda vagunitega veduri ees. Erandjuhul võib jaamavahel vagunitega veduri ees liikuda töörongiga, lumesahaga, päästerongiga ja jaamas manöövr töö tegemisel vajadusega manööverdada väljapoole jaama piiri jaamavahele. Veduri ees paiknevate vagunitega liiklemise kord määratakse raudteefrastrukturi majandaja rongiliikluse ja manöövr töö ohutu korraldamise juhendiga.

§ 41. Manöövr töö

(1) Manöövreid tohib jaamateel teha ainult jaamakorraldaja, manöövr it korraldava dispetšeri, sorteerimismäe korraldaja või pargikorraldaja korraldusel, dispetšeritsentralisatsiooniga liinil dispetšeri korraldusel. Nende töötajate kohustuste täpne tööjaotus manöövr töö korraldamisel määratakse tehnikorraldusaktiga.

(2) Manöövr töö käskude põhiliseks edastamise vahendiks on raadioside ning vajadusel ka kahepoolne pargiside. Manöövr isignaale on lubatud anda ka käsisignaalvahenditega määruse lisas 3 sätestatud korras.

(3) Manöövr iveduri liikuma panemine, lubatud suurimad kiirused manöövr itel, manöövr itööd peateel ja väljasõiduga jaamavahele, manöövr ite tegemise kord jaamades, mille teed paiknevad kallakul, ja manöövr ite kord jaamades, kus vagunit sorteerimiseks kasutatakse mäeseadmeid või eriprofiiliga väljatõmbeteesid, kehtestatakse raudteefrastrukturi majandaja rongiliikluse ja manöövr töö ohutu korraldamise juhendiga ning tehnikorraldusaktiga.

(4) Jaamateel peab raudteeveerem paiknema piirdetulpadega piiratud teosal. Jaamateel veovahendita seisev rongikoosseis, vagun ja muu raudteeveerem peavad iseveeremise vältimiseks olema pidurkingade või käsi(seisu)piduritega kindlalt kinnitatud. Raudteeveerem i kinnitamise kord kehtestatakse raudteefrastrukturi majandaja rongiliikluse ja manöövr töö ohutu korraldamise juhendiga ning tehnikorraldusaktiga. Jaamateel seisval kinnist tüüpi vagunil, mis pole seotud veondusoperatsioonide, puhastamise, desinfitseerimise või remondiga, peavad ukSED olema kinni.

(5) Ohtliku veosega vagun, mis nõuab erilist ettevaatust, tuleb manöövr edamisel eraldada töötavast vedurist kolme ohutu raskesti süttiva veosega laaditud või tühja vaguniga. Ohtliku veosega vagunit ja vedelgaasitsisternide rongist lahus jaamateel hoidmise kord sätestatakse tehnikorraldusaktis. Tõugetega manöövr ite ja vagunite mäest allalaskmise kord kehtestatakse raudteefrastrukturi majandaja rongiliikluse ja manöövr töö ohutu korraldamise juhendis ning tehnikorraldusaktis.

(6) Jaamas manöövreid tegevale kaubarongile võib määrata töö juhtimiseks manöövr ijuhi. Jaamavahel töörongi töö juhtimiseks määratakse tööjuht.

(7) Raudteeveerem i meeskonna kohustused ja täpne tegevuskord manöövr itööl sätestatakse raudteefrastrukturi majandaja rongiliikluse ja manöövr töö ohutu korraldamise juhendis.

5. peatükk

Veo korraldamise nõuded

§ 42. Kauba- ja reisirongide koostamine

(1) Kaubarong tuleb koostada kooskõlas käeoleva määruse, liiklusgraafiku ja koosteplaaniga ning vajadusel asjakohases rahvusvahelises lepingus sätestatud korraga. Kaubarongide kaalu- ja pikkusnormid määratakse liiklusgraafikuga ja koosteplaaniga ning nad peavad vastama veduritüübile, rongi liikluspiirkonna tee profiilile ja jaamade vastuvõtu-saateteede kasulikule pikkusele. Pikk-kaubarongi või raskekaubarongi koostamise ja läbilaskmise korra kehtestab raudteefrastrukturi majandaja.

(2) Rahvusvaheliste ja riigisiseste reisirongide kaalu- ja pikkusnormid ning vagunit paigutuse kord rongides avaldatakse reisirongide sõiduplaani raamatus. Reisirongide ülenormiliste vagunit juurdehaakimise ja pikakoosseisuliste reisirongide liikumise korra kehtestab raudteefrastrukturi majandaja raudteeveoettevõtja taotlusel. Raudteeveerem i kaal ja pikkus rongi panekul määratakse sõiduplaani raamatu vastavate tabelite järgi.

(3) Kaubarongi ei ole lubatud panna:

- 1) vagunit, mis on koormatud üle vagunil näidatud kandejõu;
- 2) lahtist raudteeveerem i, mille laadimisel on rikutud veoste laadimise ja kinnitamise tehnilisi tingimusi;

- 3) vagunit, mille vedrude läbivajumise tagajärjel raam või kere lööb vastu veereosi või mille kere on viltu;
- 4) lagunenud või lahti rebenenud katusekattega vagunit;
- 5) rööbastelt maha sõitnud või rongiõnnetuse läbi teinud vagunit enne selle kontrollimist ja liikluskõlblikuks tunnistamist;
- 6) vagunit, millel puudub märge ettenähtud remondi kohta, välja arvatud vagun, mis liigub eridokumentide alusel veosena oma telgedel;
- 7) ebagabariitse veosega raudteeveeremit, kui tema liikumise kohta pole antud erijuhiseid;
- 8) lahtiste poortidega platvormi, välja arvatud kaubaveo eeskirjaga lubatud või ettenähtud juhud, kinnitamata punkritega punkerpoolvagunit, tsisterni, hopperit, viljavagunit, tsemendivagunit ja muud sellist raudteeveeremit, mille ülemiste või alumiste laadimisseadmete kaaned või luugid on lahti;
- 9) lahtiste uste ja lahtiste või ainult ühe riiviga suletud luukidega poolvagunit;
- 10) lahtiste või riivistamata ustega tühja kinnist vagunit;
- 11) vagunit, mille rataste veerepind on jääkainetest puhastamata.

(4) Reisirongil peavad esimese ja viimase vaguni otsauksed olema lukus ning ülekäigusillad üles tõstetud ja kinnitatud.

(5) Reisirongi ei ole lubatud panna:

- 1) ohtliku veosega, suru- või vedelgaasiga ning kergsüttivate ja haisevate veostega vagunit;
- 2) korralise remondi või täieliku tehnilise järelevaatuse tähtaja ületanud või selle pikendusega vagunit.

(6) Raudteeinfrastruktuuri majandaja sätestatud korras võib panna riigisisesesse reisirongi, välja arvatud kiirrongi, ka kinnist tüüpi kaubavaguni. Seejuures ei tohi riigisisesesse reisirongi panna üle kolme kaubavaguni. Rahvusvahelisse reisirongi haagitavate kaubavagunite liik ja arv kooskõlastatakse otseühenduses osalevate riikide raudtee-ettevõtjatega. Juurdehaagitava kaubavaguni ehitus ja tehnoseisund peavad tagama reisirongi ohutu liikluse kehtestatud kiirusega.

(7) Inimestega kauba- ja reisivagun, välja arvatud ametivagun ja veosesaatjaga vagun, paigutatakse kaubarongis ühte gruppi ja grupp eraldatakse vähemalt ühe kattevaguniga vedurist, rongi sabast ja rööbastest, palkide, talade või muu järsu tõuke või peatuse korral paigalt nihkuda võiva veosega laaditud lahtisest raudteeveeremist. Inimeste veonõuded kaubarongiga sätestatakse raudteeinfrastruktuuri majandaja kinnitatud juhendiga.

§ 43. Pidurihoolde, rongilülitamise ja piduriproovi tegemise kord

Raudteeveerem peab olema varustatud automaat- ja käsi(seisu)piduritega vastavalt normidele. Arvestuslikud piduriklotsi survenormid veeremitelje kohta, rongide käsi(seisu)piduritega varustamise normid, pidurdusarvutusteks vajalikud andmed, raudteeveeremi pidurdusrežiimi ja pidurivõrku lülitamise kord, rongide automaatpidurite täis- ja lühiproovi tegemise ning vormikohase õiendi täitmise kord ja muu vajalik oskusteave pidurite hoolde kohta sätestatakse raudteeveeremi valdaja kinnitatud raudteeveeremi pidurikasutuse juhendis.

§ 44. Rongide varustamine ja teenindamine

(1) Vedur, mootorrong, reisirong ja -vagun varustatakse tulekustutus- ja arstlike esmaabivahenditega. Veduril ja mootorrongil peavad raudteeveeremi valdaja määratud kohtades olema ettenähtud tööriistad ja signaalvahendid ning neli pidurikinga rongi kinnitamiseks automaatpidurite rikke korral.

(2) Reisirongi teenindavad peale raudteeveeremi meeskonna vagunisaatjad või teised töötajad raudteeveeremi valdaja kehtestatud korras.

(3) Isikutel, kes ei kuulu raudteeveeremi meeskonna koosseisu, on keelatud sõita veduri, mootorrongi või muu veovahendi juhtimiseks ettenähtud kohas. Erandina võivad veduri, mootorrongi või muu veovahendi juhirusmis sõita manöövrimeeskonna liikmed, isikud ning töötajad, kellele on selleks raudteeveoettevõtja või raudteeveeremi valdaja antud luba, kuid mitte üle kahe isiku korraga.

(4) Kaubarongi saba tähistavate signaalide panemise, vahetamise, mahavõtmise ja signaalide tehnohooldde korra kehtestab raudteeveoettevõtja kooskõlastatult raudteeinfrastruktuuri majandajaga.

§ 45. Veduri kasutamine rongi ees

(1) Töötav vedur pannakse rongi ette, seejuures rongi vedamisel kahekabiinilise veduriga juhatakse seda eesmisest juhirusmis.

(2) Mittetöötav vedur, mootorrong või selle vagun valmistatakse ette ja pannakse rongi koosseisu vastavalt raudteeveoettevõtja kinnitatud ja raudteeinfrastruktuuri majandajaga kooskõlastatud veoveeremi transportimise juhendile.

(3) Manöövritööl tohib juhtida vedurit mõlemast juhtimiseks ettenähtud kabiinist vastavalt raudteeinfrastruktuuri majandaja kehtestatud korrale.

(4) Ühe juhirusumiga vedur võib liikuda tagurpidi:

- 1) töö- ja päästerongis;
- 2) saatejaama naasmisel pärast rongi tõukamist;
- 3) rongi tõukamisel;
- 4) ilma vagunita liikumisel;
- 5) üleanderongis, mis koosneb vagunitest, mida saadetakse sõlmjaamas asuvast ühest jaamapiirkonnast teise;
- 6) kogumisrongis, mis koosneb sõlmjaamade vahel asuvates jaamades rongi juurde haagitud vagunitest;
- 7) väljaveorongis, mis koosneb vagunitest, mis saadetakse sõlmjaamast liinil asuvasse jaama;
- 8) rongi liikumisel veduri veoõlal ühe veduriga rongi teenindamise piirkonnas, millega piirnevates jaamades puudub vedurite ümberpööramise võimalus, üksnes juhul, kui raudteeveoettevõtja on kehtestanud asjakohase liiklusohutuse tagamise juhendi, mille on heaks kiitnud Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet.

(5) Ühe juhirusumiga vedur ei või liikuda selle üleande-, kogumis- ja väljaveorongi vedamisel tagurpidi, mille koosseisus on 1. ja 2. ohuklassi kuuluva ohtliku kaubaga laaditud vagun. Ühe juhirusumiga ja ühe juhtimispuuldiga veduri tagurpidi liikumise korra sätestab raudteeveeremi valdaja vastava juhendiga, kooskõlastades selle eelnevalt asjakohase raudteeinfrastruktuuri majandajaga.

(6) Kui ühe juhirusumiga veduril on juhtimispuuldid mõlemal pool, võib vedur tagurpidi liikuda piiranguteta.

§ 46. Raudteeveeremi juhi tegevus rongi juhtimisel

(1) Raudteeveeremi jaamavahele sõitmine ilma liikluskorraldaja loata on keelatud. Raudteeveeremi juhile on jaamavahe hõivamise jaoks üldjuhul väljasõidufoori lubav näit. Väljasõidufoori rikke korral või rongi saatmisel teelt, kus puudub väljasõidufoor, on jaamavahe hõivamise jaoks vormikohane kirjalik sõiduluba, sau või raadioside teel edastatud jaamakorraldaja vastutav käsk.

(2) Raudteeveeremi juhil ei ole reisirongiga lubatud jaamast või ettenähtud peatuskohast väljuda enne sõiduplaanis ettenähtud aega või sõita jaamast või peatuskohast läbi peatuseta, kui rongi sõiduplaanis on ettenähtud peatus reisijate pealeminekuks ja mahatulekuks.

(3) Jaamas, kus reisirongil on ette nähtud peatus vahetuseks või möödasõiduks, mitte aga reisijate peale- ja mahaminekuks või posti ja pagasi laadimiseks, võib peatust lühendada või ära jätta jaamakorraldajale ja raudteeveeremi juhile antud dispetšeri käsul.

(4) Kui raudteeveeremi juhil on jaamavahe hõivamise luba, on tal rongi saatmisel jaamateelt keelava väljasõidufoori näidu korral või väljasõidufoorita teelt keelatud alustada liikumist, saamata raadioside teel liikluskorraldaja korraldust või saatesignaali, mille annab liikluskorraldaja ise või tema käsul tehnikorraldusaktis määratud töötaja tehnikorraldusaktis sätestatud korras.

(5) Liiklust ohustava takistuse või inimese ohtu sattumise korral peab raudteeveeremi meeskond võtma kohe tarvitusele abinõud liikuva rongi peatamiseks. Raudteeveeremi meeskonna täpse tegevuse korra hädapidurduse kasutamise puhul sätestab raudteeveeremi valdaja.

(6) Raudteeveeremi juht on oma töös kohustatud:

- 1) järgima rongi käitamiseks ettenähtud tehnilisi nõudeid, liini teeprofili ja seal asuvate fooride, signaalnäidikute ja -märkide paiknemist, nende tähendust ning sõiduplaani;
- 2) rongi vastuvõtmisel veenduma, et see on tehniliselt korras, pöörates enim tähelepanu pidurite, liivapuisturite ja raadiosideseadmete tööle;
- 3) tegema rongi tehnoseisundi raamatu sissekannete alusel kindlaks, kas automaatsignalisatsioon ja autostopp on töökorras ning kontrollima signaal- ja päästevahendite olemasolu;
- 4) jälgima rongi seisukorda ja terviklikkust, rongilt antavaid signaale ning elektrifitseeritud piirkonnas ka kontaktvõrgu seisukorda;
- 5) sissesõidul jaama ja jaamast läbisõidul andma ettenähtud signaale, jälgima, kas matk on õige ja tee vaba, jälgima jaamatöötajate signaale ning rongide ja manöövrivedurite liikumist naaberteedel ning liiklusohu tekkimisel võtma kohe tarvitusele abinõud peatamiseks;
- 6) automaatsignalisatsiooniga piirkonnas enne jaamast väljumist veduri automaatsignalisatsiooni veduriseadmed sisse lülitama ning raadiosidega liinil veenduma, et radiojaam on sisse lülitatud ja töökorras;
- 7) peatumisel jaamas peatama rongi vastuvõtuteel enne väljasõidufoori, selle puudumisel enne piirdetulpa ning kaubarongi vedur peab peatuma väljasõidufoori juures ja selle puudumisel piirdetulpa juures, veendudes et see mahub tervenisti vastuvõtutee kasulikkusse;
- 8) pärast jaamas peatumist tehniliste puuduste leidmisel rongis on raudteeveeremi juht kohustatud sellest kohe liikluskorraldajale ette kandma;
- 9) teatama raadioside vahendusel lähima jaama jaamakorraldajale või dispetšerile ning vajaduse korral naaberteel liikuva rongi raudteeveeremi juhile, kui teel olles leitakse teeblokeeringusignaale, rööbastee, kontaktvõrgu, muude seadmete, rajatiste või naaberteel liikuva rongi rike.

(7) Pärast veduri rongi haakimist on raudteeveeremi juht kohustatud:

- 1) veenduma, et vedur on esimese vaguniga õigesti kokku haagitud, raudteeveeremite vahelised pidurisüsteemi õhuvoolikut ühendatud ja otsakraanid nende vahel avatud;
- 2) täitma pidurimagistraali suruõhuga, veenduma, et rõhulang ei ületa kindlaksmääratud norme ja proovima automaatpidureid;

3) saada teatise rongi piduritega varustatuse kohta, võrdlema selles olevat sabavaguni numbrit rongi kaalulehel olevaga ja veenduma, et rongi pidurirõhk vastab normile;

4) tutvuma rongi kaalulehe järgi kaubarongi koosseisuga, tehes kindlaks, kas seal on vaguneid inimestega ja erilist ettevaatust nõudva kategooria veosega või lahtist raudteeveeremit.

(8) Raudteeveeremi juht peab rongi juhtimisel:

1) hoidma pidurid alati tegevusvalmis, neid teel olles kontrollima ning vältima õhumahuti ja pidurimagistraali rõhu langemist alla lubatud normi;

2) alalise signaali keelava näidu või kiiruse vähendamist nõudva signaali korral rakendama tööpäidurust, et peatada rong enne peatussignaali, või mööduma kiiruse vähendamist nõudvast signaalist lubatud piirkiirust ületamata;

3) elektriveeremiga mööduma õhkvahemikku piiravast signaalist kiirusega vähemalt 20 kilomeetrit tunnis, et vältida elektriveeremi tõstetud vooluvõtturiga peatumist õhkvahemiku piires;

4) ootamatu peatussignaali puhul või ootamatu takistuse tekkimisel viivitamatult rakendama kõik tema käsutuses olevad abinõud rongi peatamiseks kiirpidurdamisega;

5) liiklusohutuse tagamiseks vähendada vajadusel kiirust ning juhtima rongi eriti valvsalt, kui signaalide nähtavus järsult väheneb.

(9) Teel olles ei ole raudteeveeremi juhil lubatud:

1) ületada raudteeinfrastruktuuri majandaja kehtestatud piirkiirust või signaalide ja hoiatustega lubatud kiirust;

2) lasta tähelepanu raudteeveeremi juhtimiselt ning signaalide ja tee seisukorra jälgimiselt kõrvale suunata või hajuda.

§ 47. Tegevuskord rongi sundpeatumisel jaamavahel

(1) Rongi sundpeatumise korral jaamavahel peab raudteeveeremi juht:

1) peatama rongi võimalikult tasasel ja sirgel teosal, välja arvatud kiirpidurdamise puhul;

2) rakendama tööle rongi automaatpidurid ja veovahendi abipiduri;

3) teatama peatumisest viivitamata raadioside teel jaamavahel liikuvate rongide raudteeveeremi juhtidele ja jaamavahega piirnevate jaamade korraldajatele, kes peavad sellest koheselt ette kandma dispetšerile;

4) kui peatumist ei põhjastanud foori keelav näit, siis selgitama peatumise põhjust ja edasiliikumise võimalust;

5) kui rong seisab 20 minutit või enam, rakendama tööle veduri või muu veovahendi käsi(seisu)piduri ja andma signaali, et rongitöötajad rakendaksid tööle rongi käsi(seisu)pidurid, ning rongis, kus selliseid töötajaid ei ole, peab raudteeveeremi meeskonna liige asetama vagunirataste alla veduril või muul veovahendil olevad pidurkingad, nende vähesuse korral rakendama peale selle tööle vagunit käsi(seisu)pidurid raudteeveoettevõtja või raudteeveeremi valdaja määratud korras ning raudteeinfrastruktuuri majandaja rongiliikluse ja manöövr töö ohutu korraldamise juhendis sätestatud hulgal;

6) andma raadioside teel jaamakorraldajale või dispetšerile lisateateid peatumise põhjuse ja liiklustakistuse kõrvaldamiseks vajalike abinõude kohta ning rongiraadioside rikke korral tuleb teade jaamakorraldajale või dispetšerile edastada raudteeveeremi meeskonna liikme, reisivagunisaja või töörongi tööjuhi kaudu esimesel võimalusel ükskõik millise olemasoleva sidevahendi kaudu;

7) koos teiste rongitöötajatega võtma tarvitusele abinõud liiklustakistuse kõrvaldamiseks, vajaduse korral aga piirama rongi ja kõrvalasuva tee, kuid igal juhul tuleb rongiliiklust takistav koht kohe piirata kahe- või mitmeteelise jaamavahe naaberteel ja kõigepealt sealtpoolt, kust on oodata lähenevat rongi.

(2) Jaamavahel peatumisel piiratakse:

1) reisirong kohe pärast päästerongi või abiveduri väljakutset;

2) pärast kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite töö katkemist jaamavahele saadetud rong kohe pärast peatumist.

(3) Rongi piiramise kord sätestatakse määruse lisas 3.

(4) Kui rong peatus tõusul ja rongi sabas ei ole tõukevedurit ning rongi tagurdamine ei ole keelatud, võib raudteeveeremi juht vajaduse korral tagurdada rongi sama jaamavahe laugemale teesale. Tagurdava rongi sabavaguni juures peab sel juhul olema raudteeveeremi meeskonna liige või töörongi tööjuht. Tagurdamiskiirus ei tohi olla üle 5 kilomeetri tunnis. Juhul kui tõusul peatus rong, mille kaal ületab rongi paigaltvõtu tingimuste normi sellel tõusul ja tema tagurdamine ei ole lubatud, peab raudteeveeremi juht kohe nõudma abivedurit.

(5) Kui rong ei saa pärast peatumist ise edasi liikuda, viiakse ta jaamavahelt ära kas abiveduriga, järeltuleva rongi veduriga või mootorrongiga. Päästerongi või abiveduri nõudmise, määramise ja liikumise kord ning jaamavahel kahe mootorrongi kokkuhaakimise ja nende edasise liikumise kord sätestatakse raudteeinfrastruktuuri majandaja rongiliikluse ja manöövr töö ohutu korraldamise juhendis.

(6) Kui on nõutud päästerongi või abivedurit, ei tohi peatunud rong liikuma hakata enne, kui saabub abi või antakse liikumiseks luba.

6. peatükk

Tuleohutus

§ 48. Tuleohutuse miinimumnõuded

(1) Raudtee kaitsevöönd peab vähemalt raudteemaa ulatuses olema heakorrastatud viisil ja ulatuses, mis on tuleohutuse tagamiseks piisav. Tuleohutuse tagamise meetmete piisavust hindab ja tuleohutuse tagamise eest vastutab raudtee valdaja.

(2) Puitliipreid ja -prusse võib raudteemaal või raudtee kaitsevööndis alaliselt ladustada ainult raudteeinfrastruktuuri majandaja poolt selleks ettenähtud ja ettevalmistatud alalistes ladustamiskohtades. Alalistes ladustamiskohtades rakendatavate tuleohutuse tagamise meetmete piisavust hindab ja tuleohutuse tagamise eest vastutab raudteeinfrastruktuuri majandaja.

(3) Puitliiprite ja -prusside alaline ladustamiskoht peab vastama tuleohutuse seaduse § 19 lõike 7 alusel kehtestatud nõuetele.

(4) Puitliipreid ja -prusse võib raudteemaal või raudtee kaitsevööndis ajutiselt ladustada väljapoole raudteeinfrastruktuuri majandaja poolt selleks ettenähtud ja ettevalmistatud alalist ladustamiskohta üksnes mõistliku aja jooksul teetööde ettevalmistamisel ja tegemisel. Sel juhul võib puitliipreid ja -prusse hoida kuni 20 kaupa virnas, virnade kaugusega üksteisest vähemalt 5 meetrit ning lähima rõöpapea välisservast vähemalt 2,5 meetri kaugusel.

(5) Tuletõrje veevõtukoha olemasolul tagab ja vastutab selle korrashoiu ja alalise töökorra eest omanik. Tuletõrje voolikusüsteemi olemasolul peab raudteeinfrastruktuuri majandaja tagama tuletõrje voolikusüsteemi korrashoiu ning töötajatele selle kasutamise väljaõppe.

(6) Enne tuleohtliku kauba raudteeveo korraldamise alustamist peab raudteeveoettevõtja veenduma veodokumentide õigsuses ning visuaalselt kontrollima tuleohtlike ainete täidetud vagunite seisukorda lähtuvalt tuleohutusnõuetest, mis on ettevõttes kehtestatud.

(7) Raudteeveoettevõtja peab tuleohutuse tagamiseks enne raudteeveo korraldamise alustamist kõrvaldama tuleohtliku kaubaga täidetud vaguni kontrollimisel ilmnenud tehnilise rikke või muu tuleohtu tekitada võiva puuduse. Kui raudteeveo korraldamise käigus ilmneb tehniline rike või muu tuleohtu tekitada võiv puudus, siis peab raudteeveoettevõtja kasutusele võtma vastavad meetmed nende kiireks kõrvaldamiseks.

(8) Suitsetamine on lubatud selleks otstarbeks eraldatud ja märgistatud suitsetamisruumis, mis vastab tubakaseaduse § 30 lõikes 3 sätestatule. Suitsetamisruumis peab olema suletava kaanega tuhatoo. Veduri ja muu veovahendi juhirus on suitsetamine lubatud üksnes veovahendi valdaja nõusolekul, raudteeveeremi meeskonna liikmete vastastikusel kokkuleppel ning suletava kaanega tuhatoo olemasolul.

(9) Üle ühe ööpäeva raudteel seisvale tuleohtliku kaubaga laaditud raudteeveeremile peab selle raudteeveeremi vedaja tagama valve ööpäev läbi.

(10) Tuleohtliku kauba laadimistööde tuleohutuse eest vastutab nende tööde teostaja.

§ 49. Tuleohutuse nõuded jaamades

(1) Jaamas ja depoos olevad ehitised peavad olema varustatud esmaste tulekustutusvahenditega vähemalt järgmiselt:

1) ehitises, kus hoitakse tuleohtlikke aineid, ning raudteeveeremi remondi- ja hooldetsehhis – 2 tulekustutit põrandapinna iga 100 ruutmeetri kohta, kuid mitte vähem kui 2 tulekustutit korruse kohta;

2) ehitises, kus ei hoita tuleohtlikke aineid – 1 tulekustuti põrandapinna iga 100 ruutmeetri kohta, kuid mitte vähem kui 1 tulekustuti korruse kohta;

3) elektrikilbi ruum, akuruum ja katlamaja – mitte vähem kui 1 tulekustuti igas ruumis;

4) lahtine estakaad ja muu raudtee sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalik ehitise, kus hoitakse tuleohtlikke aineid – 1 tulekustuti iga jooksva 100 meetri kohta.

(2) Tulekustutite minimaalse koguse arvestamisel lähtutakse vastavasse keskkonda sobivast tulekustutist, mille kustutusaine toime on samaväärne 6-kilogrammise pulberkustuti omaga.

(3) Tuleohtlike kaupade ladu, raudteeveeremi remondi- ja hooldetsehh ja muu sarnane objekt tuleb lisaks tulekustutitele varustada ka liivakasti, absorbendi, veeanuma ja tulekustutusvaibaga piisaval hulgal, et tagada objekti tuleohutus.

(4) Tulekustutite täpse paiknemise väljapääsu või ohtliku objekti juures määrab raudtee-ettevõtja oma kirjaliku otsusega.

§ 50. Tuleohutuse nõuded raudteeveeremile

(1) Raudteeveeremil, eriotstarbelisel veeremil ja eriveeremil on keelatud tekitada tuleohtlikku olukorda.

(2) Keelatud on:

- 1) kasutada ebatüüpilisi või olemasolevale vooluahelale mittevastava rakendusega kaitseseadmeid, projektile mittevastavaid juhtmeühenduse viise, kahjustatud isolatsiooniga seadmeid ja juhtmeid;
- 2) vedada või hoida tuleohtlikke vedelikke ja muid tuleohtlikke aineid mahutis, mis ei ole selleks ettenähtud;
- 3) ummistada läbikäike ja väljapääse mis tahes esemetega;
- 4) jätta töötava mootoriga veovahend järelevalveta, välja arvatud kui raudteeveeremi valdaja oma kehtestatud juhendis on ette näinud teisiti;
- 5) töötada mootori või tõsteseadmega, mis ei vasta konkreetse raudteeveeremi tehnilistele nõuetele.

(3) Elektriseadmete kasutamisel reisivagunis on keelatud tekitada tuleohtlikku olukorda.

(4) Keelatud on:

- 1) kasutada valgustusseadmeid, mis ei ole töökorras;
- 2) paigaldada kaitsmeid, elektri- ja valgustusseadmeid, mis ei vasta kindlaksmääratud nimiväärtusele;
- 3) jätta töötavaid elektriseadmeid selleks ettenähtud järelevalveta;
- 4) avada elektriseadmete kaitsekatteid kogu vagunite teeloleku ajal;
- 5) lubada kasutusse vagunit, millel ilmneb vooluleke vagunikorpusele;
- 6) jätta vagunitevahelised elektriühendused väljapoole pistikupesi ja kaitsekarpe.

(5) Kütteseadmete kasutamisel reisivagunis on keelatud tekitada tuleohtlikku olukorda.

(6) Keelatud on:

- 1) kasutada kütteseadmeid, mis ei ole töökorras;
- 2) kasutada kütteseaineid, mis ei vasta vaguni kasutamisdokumentatsioonis ettenähtule;
- 3) kütta katlaid, boilerid või veekeetjaid alla lubatud veetaseme või rikkis suitsuväljatõmbetorudega, kui veekeetja küttekoldes puudub leegireflekter;
- 4) jätta töötavaid kütteseadmeid järelevalveta;
- 5) puhastada katelt avatud tamburiustega ning ladustada räbu või tuhka väljapoole selleks ettenähtud kohti;
- 6) kasutada vagunit, millel on rikutud seinte või vaheseinte termoisolatsioon katlaruumis, köögis, veekeetjate läheduses või suitsuväljatõmbetorude paiknemise piirkonnas.

(7) Keelatud on kasutada lahtist tuld või suitsetada veovahendi ning mootorrongi masina-, aku- ja diisliruumis, samuti kütusepaagi täitmise ajal. Lahtist tuld võib kasutada raudteeveeremi remondi või hoolduse ajal, järgides seejuures kõiki tuleohutuse nõudeid.

(8) Vedurit, mootorrongi ja muud veovahendit tuleb hoida tuleohtlikest ainetest puhtana. Määrdeaineid ja pühkimisvahendeid tuleb hoida tihedalt suletud kaanega metallnõus.

(9) Sädemeohtlikud kohad peavad olema tahmast puhtad, raudteeveeremi tehnonõuetes ettenähtud ajal kontrollitud ning remonttööde ja tehniliste hoolduste käigus puhastatud.

(10) Kõik veduri, mootorrongi või muu veovahendi sõlmed ja osad peavad vastama valmistajatehase kinnitatud tuleohutusnõuetele, olema puhtad põlevainetest ning kaitstud nende võimaliku pealepritsimise eest.

(11) Sisepõlemismootoriga vaguni sisepõlemismootor peab olema paigaldatud metallalusele ning selle masinaruumi seinad, laed, põrand ja ukSED peavad olema kaetud teraslehtedega.

(12) Masinaruumi väljapääs peab suunduma otse või läbi tamburi raudteeveeremist välja.

(13) Raudteeveerem tuleb varustada tulekustutitega vähemalt järgmises ulatuses:

- 1) veduris ja restoranvagunis – 3 tulekustutit;
- 2) diisel- ja elektrirongi juhtvagunis – 1 tulekustuti;
- 3) diisel- või elektrirongi mootorvagunis automaatse tulekustutussüsteemiga ja rööbasbussis – 2 tulekustutit;
- 4) lumesahas, teemasinas, raudteekraanas, reisi-, pagasi- ja postivagunis – 2 tulekustutit;
- 5) juhtratastega eriveeremis – 1 tulekustuti;
- 6) muus veovahendis – 2 tulekustutit;
- 7) päästerongi veeremiosas – 16 tulekustutit.

(14) Tulekustutite minimaalse koguse arvestamisel lähtutakse vastavasse keskkonda sobivast tulekustutist, mille kustutusaine toime on samaväärne 6-kilogrammise pulberkustuti omaga.

(15) Mootorrong tuleb varustada automaatse tulekahjusignalisatsiooniga selliselt, et oleks kaetud vähemalt jõuallika ja jõuvooluelektriseadmete ruum. Alaline tulekustutussüsteem on nõutav vagunitüüpi veduril ja tulekahjusüsteem mitmeseksioonilisel veduril. Kui mootorrongile on paigaldatud lisaks automaatne tulekustutussüsteem, siis ei tohi see kujutada täiendavat ohtu inimestele ning süsteemiga peavad olema kaetud vähemalt jõuallika ja jõuvooluelektriseadmete ruum.

(16) Kui raudteeveoks vajalikku vedurit või mootorrongi juhib raudteeveeremi meeskonna asemel üksnes raudteeveeremi juht, siis tuleb veduri või mootorrongi jõuallika või jõuvoolu elektriseadmete ruum lisaks tulekahjusignalisatsioonile varustada ka manuaalselt rakendatava tulekustutussüsteemiga.

(17) Enne tulekustutussüsteemi rakendamist või muude tulekustutusvahendite kasutamist peab rong olema peatatud. Raudteeveeremi meeskonna tegevus tulekahju korral peab vastama raudteeveeremi valdaja kinnitatud juhendile raudteeveeremi meeskonna tegevuse kohta tulekahju korral ning tulekustutussüsteemi rakendamise või muude tulekustutusvahendite kasutamisel.

(18) Keelatud on kasutada vedurit või mootorrongi, millel puuduvad projektikohased tuleohutuspäigaldised või need ei ole töökorras.

§ 51. Tuleohutuse nõuded kütusele

(1) Raudteeveeremi kütusevaru, välja arvatud selleks projekteeritud mahuti sisepõlemismootoriga vagunis, tuleb hoida ainult õhukindlalt suletud metalltaaras ja transportida metallkastis, millel on astmeliselt fikseeritavad luugid ja mis ei tekita luukide järsu sulgemise korral sädemeid. Metallkastis asuv kütusepaak või -kanister peavad olema kindlalt kinnitatud ja suletud. Muude esemete ja materjalide hoiustamine nimetatud kastides ei ole lubatud.

(2) Kütuse hoiustamine vahetult sisepõlemismootoriga vaguni masinaruumis on lubatud ainult vaguni projektijärgses kütusepaagi mahutis.

7. peatükk

Rakendussätted

§ 52. Määruse kohaldamine

Enne määruse jõustumist välja antud ehitusloa või ehitusteatise alusel toimuvale ehitus- ja remonttööle kohaldatakse ehitusloa saamise või ehitusteatise esitamise ajal kehtinud raudtee tehnokasutuseeskirja nõudeid.

§ 53. Määruse kehtetuks tunnistamine

[Käesolevast tekstist välja jäetud.]

§ 54. Määruse jõustumine

Määruse § 27 lõiked 9 ja 10 jõustuvad 2022. aasta 1. jaanuaril.

[Lisa 1](#) Kitsarööpmelise 750 mm laiusega raudtee ohutu kasutamise nõuded

[Lisa 2](#) Täiendavad tehnilised nõuded, kui reisirongide suurim lubatud kiirus jääb vahemikku 141–160 km/h

[Lisa 3](#) Raudtee signalisatsioonijuhend

[Lisa 4](#) Raudteeülesõidukoha ja -ülekäigukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend

Kitsarööpmelise 750 mm laiusega raudtee ohutu kasutamise nõuded

1. Nõuded kitsarööpmelisele 750 mm raudteele

1.1 Raudteeveeremi liikumiseks on lubatud kasutada kitsarööpmelist raudteed, mille tee telgede vahe on 748–768 mm.

1.2 Tee telgede vahe rööpapeade sisekülgede vahel kõrgusel 7 mm allpool rööpapea veerepinnast, arvestades lubatud hälvet laienemisele 4 mm ja kitsenemisele 2 mm, peab olema järgmine:

- 1.2.1 tee sirgetel osadel ja tee kõverikes raadiusega alates 300 m – 750 mm;
- 1.2.2 tee kõverikes raadiusega alates 201–299 m – 755 mm;
- 1.2.3 tee kõverikes raadiusega alates 100–200 m – 760 mm;
- 1.2.4 tee kõverikes raadiusega vähem kui 100 m – 764 mm.

1.3 Raudteeveeremi liikumiseks kasutatav kitsarööpmeline raudtee peab vastama järgmistele nõuetele:

- 1.3.1 teemulde laius tee liini sirgel osal on vähemalt 3,5 m;
- 1.3.2 mõlemal pool liiprite otstest on teepeenar laiusega vähemalt 0,2 m;
- 1.3.3 raudtee liiprite epüür on vähemalt 1320 liiprit 1 km kohta;
- 1.3.4 teemärgid asetatakse kuni 2 m kaugusele tee teljest;
- 1.3.5 välisrööpa kõrgendus ei tohi ületada 60 mm.

2. Kitsarööpmelise 750 mm raudteel kasutatava raudteeveeremi ohutusnõuded

2.1 Kitsarööpmelise 750 mm raudteel kasutatav raudteeveerem peab olema tehniliselt korras.

2.2 Kitsarööpmelise 750 mm raudteel kasutataval raudteeveeremil peavad olema nähtavad ja kuuldavad signaalid, töötavad pidurid ja vajadusel haakeseadmed.

2.3 Kitsarööpmelise 750 mm raudteel kasutatava raudteeveeremi rattapaarid peavad tagama tehnilise ühilduvuse raudteega.

2.4 Inimeste vedu raudteeveeremiga peab olema ohutu. Inimeste veol reisivaguni või platvormtüüpi vaguniga peavad istmed olema kinnitatud vaguni põranda külge ning platvormtüüpi vagunil peavad olema ohutust tagavad poordid.

**Täiendavad tehnilised nõuded, kui reisirongide suurim lubatud kiirus jääb vahemikku
141–160 km/h**

**1. peatükk
Üldosa**

1. Reguleerimisala

1.1 Lisaga kehtestatakse täiendavad tehnilised nõuded raudteele, raudteeveeremile ja raudteeliikluse korraldamisele juhul, kui reisirongide suurim lubatud kiirus jääb vahemikku 141–160 km/h.

1.2 Enne olemasoleval raudteeliinil suurima lubatud kiiruse tõstmist üle 140 km/h tuleb sellele raudteeliinile teha riskianalüüs vastavalt Euroopa Komisjoni 30. aprilli 2013. a rakendusmäärusele 402/2013/EL riskihindamise ühise ohutusmeetodi kohta ja määruse nr 352/2009 kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 121, 3.5.2013, lk 8–25).

**2. peatükk
Teemajanduse ehitised**

2. Muldkeha laius

2.1 Uue raudteeliini ehitamisel või olemasoleva raudteeliini rekonstrueerimisel peab muldkeha pealmine laius vastama kehtivatele ehitusnormidele ning olema vähemalt 7,6 m lai üheteelisel ja 11,7 m lai kaheteelisel liinil.

2.2 Olemasoleval raudteeliinil sirge teeosa muldkeha pealmine laius peab vastama tee pealisehitisele ning olema vähemalt 6,6 m lai üheteelisel liinil ja vähemalt 10,7 m lai kaheteelisel liinil.

2.3 Kõverikel, mille raadius on raudteel alla 3000 m, laiendatakse muldkeha vastavalt normidele.

2.4 Teepeenra laius peab olema mõlemal pool rööbasteed vähemalt 0,5 m.

3. Tee telgede vahe

3.1 Uue raudteeliini ehitamisel või olemasoleva raudteeliini rekonstrueerimisel peab teede telgede vahe sirgetel teosadel olema vähemalt 4300 mm, olemasolevatel liinidel vähemalt 4100 mm ning teise ja kolmanda tee vahel vähemalt 10 000 mm.

3.2 Peatee ja muu tee telgedevahe peab olema vähemalt 5100 mm.

4. Raudtee pealisehitus

4.1 Rööpad ei tohi olla kergemad kui 60 kg jooksva meetri kohta.

4.2 Rööpaid peab kontrollima defektoskoopiaseadmega mitte harvemini kui üks kord iga kahe kuu tagant.

4.3 Rööbastee geomeetriat peab kontrollima üks kord kahe nädala tagant seadmega, mis võimaldab mõõdetavate parameetrite reaajas salvestamist.

4.4 Pöörmete nõuetele vastavust peab kontrollima vähemalt üks kord nädalas.

5. Piirdeaiad

5.1 Kiiruse tõstmisele eelneva riskianalüüsiga tuleb välja selgitada kohad, kus raudtee peab olema ümbritsevast keskkonnast piiratud.

6. Täiendavad nõuded reisijate ooteplatvormidele

6.1 Reisijate ooteplatvormid peavad olema varustatud telemaatiliste rakendustega, mis hoiatavad ooteplatvormil viibijat vähemalt kiirusel 141 km/h mööduvast reisirongist.

6.2 Uute ja olemasolevate ooteplatvormide rekonstrueerimisel peab ohuala laius olema vähemalt 1,5 m.

6.3 Olemasolevatele ooteplatvormidele tuleb kanda punane joon ooteplatvormi raudtee poolsest servast vähemalt 1,5 m kaugusele.

3. peatükk

Side- ja turvanguseadmed

7. Turvanguseadmed

7.1 Turvanguseadmed meldepunktides:

7.1.1 kõik jaamateed, kus võib rongide liikumiskiirus olla vahemikus 141–160 km/h, peavad olema varustatud veduri automaatsignalisatsiooni teeseadmetega.

7.2 Turvanguseadmed jaamavahes:

7.2.1 automaatblokeeringuga raudteeliinil peab olema kas neljänäiduline signalisatsioon või ETCS¹ kasutamisel selline kolmenäiduline signalisatsioon, mis tagab rongi automaatse peatumise vahetult keelava signaali ees;

7.2.2 poolautomaatblokeeringuga ja kombineeritud teeblokeeringuga varustatud raudteeliinil peavad lisaks sissesõidu- ja hoiatusfooride vahelisele lõigule olema paigaldatud veduri automaatsignalisatsiooni teeseadmed ka hoiatusfoorile eelnevale lõigule vähemalt 1800 m ulatuses.

7.3 Turvanguseadmed raudteeületuskohtadel:

7.3.1 I ja II kategooria raudteeülesõidukohad peavad olema varustatud automaatse foorisignalisatsiooni ja täistõkkepuudega;

7.3.2 III kategooria raudteeülesõidukohad peavad olema varustatud automaatse

¹ European Train Control System

foorisignalisatsiooniga. Tõkkepuude vajadus nimetatud raudteeülesõidukohtadel määratakse iga raudteeülesõidukoha osas individuaalse riskianalüüsi alusel. Kui III kategooria raudteeülesõidukohal ei ole tagatud määruse lisa 4 (Raudteeülesõidukoha ja -ülekäigukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend) nõuete kohane nähtavuskolmnurk ning raudteeülesõidukohta kasutavate maanteeõidukite ja rongide arvu korrutis ületab 800, siis tuleb paigaldada tõkkepuud;

7.3.3 enne raudteeliinil kiiruse tõstmist vahemikku 141–160 km/h peavad kõik automaatsed forisignalisatsioonid olema varustatud LED-fooripeadega ja kaugseirega;

7.3.4 raudteeülekäigukoha automaatse forisignalisatsiooniga varustamise vajadust hinnatakse rongide liikumiskiiruse tõstmisele eelneva riskianalüüsi käigus.

7.4 Raadioside raudteeinfrastruktuuril:

7.4.1 Enne raudteeliinil kiiruse tõstmist vahemikku 141–160 km/h peab raudteeinfrastruktuuril olema kasutusele võetud GSM-R tehnoloogial põhinev raadioside.

4. peatükk

Kontaktvõrk ja elektrivarustus

8. Elektrivarustus

8.1 Enne raudteeliinil kiiruse tõstmist vahemikku 141–160 km/h peab kontaktvõrk olema viidud seisukorda, mis tagab elektriveeremi liikluse suurima lubatud kiirusega, järgmiselt:

8.1.1 alalisvoolu elekterveo süsteemi toiteskeem peab tagama vooluvõtturil pingetaseme vähemalt 2,7 kV;

8.1.2 kontaktvõrgu toide peab olema kahepoolne;

8.1.3 kontaktriputuse süsteem peab olema kompenseeritud;

8.1.4 kontaktriputuse konstruktsioonilised lahendused peavad vastama määruse üldsätetes viidatud normdokumentides esitatud tingimustele ja võimaldama saavutada ettenähtud reguleerimisparameetreid;

8.1.5 kontaktvõrgu reguleerimisparameetrite kontrolli tuleb vagun-laboratooriumiga teostada normaalse vooluvõtturi surve korral üks kord kvartalis ja suurendatud vooluvõtturi surve korral üks kord aastas.

5. peatükk

Raudteeveerem

9. Raudteeveeremi automaatsignalisatsioon

9.1 Neljanäidulise automaatblokeeringu puhul peab mootorveeremi juhirusasuv ohutusseade edastama raudteeveeremi juhile kõik forinäidud, mis on kasutusel neljanäidulisel automaatblokeeringul.

6. peatükk

Liikluskorralduslikud erisused

10. Erisused

10.1 Rongi lähte- ja sihtjaamas tuleb kiirusel 141–160 km/h liikuva reisirongi (edaspidi *kiirem reisirong*) kõik matka ettevalmistamisega seotud tegevused lõpetada vähemalt viis minutit enne rongi saabumist või väljumist.

10.2 Teistes jaamades tuleb kõik kiiremale reisirongile matkavalmistamisega seotud tegevused lõpetada vähemalt kümme minutit enne rongi saabumist või väljumist.

10.3 Keelatud on korraldada kiirema reisirongi kohtumist kaheteelises piirkonnas ja kõrvalteedel mitmeteelises piirkonnas kaubarongiga, mille koosseisus on külgmise ebagabariitsusega veosed, poolvagunid, platvormid või dumpkaarid puistekaupadega (liiv, killustik, süsi, maagipulber jms).

10.4 Keelatud on saata jaamavahele iseliikuvat eriveeremit, kui kiirema reisirongi väljumiseni või läbimiseni on jäänud vähem kui 30 minutit.

10.5 Jaamakorraldaja ja teised jaama töötajad, kes peavad kohtama kiiremat reisirongi, peavad hiljemalt kolm minutit enne kiirema reisirongi saabumist, läbimist või väljumist asuma jaama tehnikorraldusaktis näidatud kohtumiskohas.

10.6 Kiirema reisirongi läbilaskmiseks tuleb manöövriröö rongimatka pöörmel ja väljumisega rongimatka pöörmel katkestada siis, kui kiirem reisirong väljub naaberjaamast, kuid mitte hiljem kui kümme minutit enne rongi läbimist.

10.7 Manöövrirjuht või mõni teine tehnikorraldusaktis näidatud töötaja, kes kinnitab jaamas vaguneid, peab veenduma ja kandma jaamakorraldajale ja/või dispetšerile ette, et jaamas seisvad vagunid on kinnitatud pidurkingadega vastavalt tehnikorraldusakti nõuetele.

7. peatükk

Töö hoiatustega

11. Hoiatused

11.1 Kiirema reisirongi teelolekul hoiatuste automaatseks vastuvõtmiseks peab selle reisirongi juhirus olema seade, mis võtab hoiatuste programmist saabunud hoiatuse vastu.

11.2 Vastuvõetud hoiatuste teatavakstegemiseks kiirema reisirongi raudteeveeremi juhile peab selle juhirus olema seade, mis kuvab hoiatuste programmist saabunud hoiatuse raudteeveeremi juhi kuvari ekraanile enne hoiatuse kehtivusaja algust.

8. peatükk

Töötajate ohutusnõuded

12. Ohutusnõuded

12.1 Kõik tööd, sealhulgas ülevaatused ja kontrollid raudteerajatistel, tuleb katkestada kümme minutit enne kiirema rongi möödumist, ning ehitusgabariit tuleb viia sellisesse seisu, mis tagab rongi ohutu möödumise. Tehnika tööorgan tuleb viia gabariidi asendisse ja abivahendid tuleb ehitusgabariidist eemaldada.

12.2 Töötajad peavad viis minutit enne rongi möödumist olema eemaldunud äärmisest rööpast vähemalt 4 m kaugusele.

Raudtee signalisatsioonijuhend

1. peatükk Üldsätted

1. Üldsätted

1.1 Raudtee signalisatsioonijuhend (edaspidi ka *signalisatsioonijuhend*) määrab kindlaks avalikult kasutataval raudteel (edaspidi ka *raudtee*) nähtavate ja kuuldavate signaalide süsteemid ning tehnilised nõuded signaalvahenditele, mille abil korraldatakse rongiliiklust ja manöövritööd.

1.2 Uute signaalvahendite, samuti raudteeliikluse signalisatsiooni valdkonda reguleerivate või käsitlevate juhendite, juhiste ja muude tehniliste aktide rakendamisel tuleb täpselt järgida signalisatsioonijuhendis kehtestatud nõudeid.

2. peatükk Signaalid

2. Nähtavad signaalid

2.1 Signaalide abil tagatakse ohutu ning täpne raudteeliiklus. Raudteeliikluse korraldamisel kasutatakse nähtavaid ja kuuldavaid signaale.

2.2 Nähtavad signaalid väljenduvad signaalnäitude värvis, kujus, asetuses ja arvus. Neid signaale edastatakse fooridega ning signaalketaste, -kilpide, -laternate, -lippude, -näidikute ja -märkide abil.

2.3 Nähtavad signaalid jagunevad kasutamisaaja järgi:

2.3.1 päevasteks, mis on kasutusel ööpäeva valgel ajal. Neid signaale edastatakse signaalketaste, -kilpide, -lippude ja -näidikute, pöörmennäidikute, teetõkke- ja veevõtukoha näidikute abil;

2.3.2 öisteks, mis on kasutusel ööpäeva pimedal ajal. Neid signaale edastatakse kehtestatud värvi signaaltulede (käsi-, rongi- ja muudes signaallaternates ning signaalnäidikutes) abil. Öiseid signaale tuleb kasutada ka päeval ajal udu, tuisu ja muudel ebasoodsa nähtavuse juhtudel, kui signaali nähtavus päevastel peatussignaalidel on alla 1000 m, kiiruse vähendamise signaalidel alla 400 m ja manöövrisingaalidel alla 200 m;

2.3.3 ööpäevasteks, mis on kasutusel pidevalt ja edastavad signaale ühesuguselt nii ööpäeva valgel kui ka pimedal ajal. Nendeks signaalideks on foorituled, matka- ja muud näididud, alalised kiiruse vähendamise kettad, kollased ruudukujulised kilbid (nende tagumine külg on roheline), kaubarongi saba tähistavad valgust peegeldava pinnaga kettad ning signaalnäididud ja -märgid.

3. Kuuldavad signaalid

3.1 Kuuldavad signaalid väljenduvad erineva pikkusega helide arvus ja kombinatsioonis. Kuuldavate signaalide edastamiseks kasutatakse veduri-, mootorrongi- ja dresiinide vilesid,

käsivilesid, signaalpasunaid ja sireene.

3. peatükk **Alalised signaalid**

4. Alalised signaalid

4.1 Alalised signaalid on foorid, mis jagunevad järgmiselt:

4.1.1 *sissesõidufoor* on rongi jaamavahelt jaama sõitmise lubamiseks või keelamiseks;

4.1.2 *väljasõidufoor* on rongi jaamast jaamavahele väljumise lubamiseks või keelamiseks;

4.1.3 *matkafoor* on rongi jaama ühest rajoonist teise sõitmise lubamiseks või keelamiseks;

4.1.4 *läbisõidufoor* on rongi ühest blokkpiirkonnast teise sõitmise lubamiseks või keelamiseks;

4.1.5 *kattefoor* on raudteede, raudtee ja trammitee või raudtee ja trollibussiliini ühetasandilise ristumiskoha, lahtikäiva silla ning saaturi juhendamisel läbisõidetava teelõigu piiramiseks;

4.1.6 *tõkkefoor* on raudteeülesõidukohal või muudel raudteerajatistel liikuva rongi või muu liikuva raudteeveeremi peatamiseks ootamatult tekkinud ohu korral. Tõkkefoori rakendatakse samuti jaama pargis raudteeveeremi piiramiseks selle remontimisel või järelevaatusel;

4.1.7 *hoiatusfoor* on põhifoori (sissesõidu-, läbisõidu-, tõkke- ja kattefoori) näitudest eelteate edastamiseks;

4.1.8 *kordusfoor* on eelteate edastamiseks väljasõidu- või matkafoori lubavast näidust või sorteerimismäefoori (edaspidi *mäefoor*) näidust neil juhtudel, kui eelnimetatud põhifooride nähtavus normaalolukorras ei ole tagatud;

4.1.9 *vedurifoor* on teefoori näidu edastamiseks veduri või juhtvaguni kabiini ning teefooride puudumisel rongi jaamavahe ühest blokkpiirkonnast teise sõitmise lubamiseks või keelamiseks;

4.1.10 *manöövrifoor* on manöövritöö lubamiseks või keelamiseks;

4.1.11 *sorteerimismäefoor* on mäelt raudteeveeremi allalaskmise lubamiseks või keelamiseks.

4.1.12 *harutee tõkkefoor* on harutee liikluse piiramiseks raudteeületuskoha ees, kui seal ei ole võimalik saavutada normpikkusega piirkondi lähenemiseks.

4.2 Erandjuhul võib ühel fooril olla ühel ajal mitu otstarvet (sisse- ja väljasõidufoor, väljasõidu- ja manöövrifoor, väljasõidu- ja matkafoor). Foori mitmeotstarbelise rakendamise otsustab raudtee valdaja.

4.3 Fooris kasutatakse nii alaliselt põlevaid kui ka alaliselt mittepõlevaid ja vilkuvaid (kindla perioodi järel süttivaid ja/või kustuvaid) signaaltulesid. Automaatblokeeringuga liinil tähistatakse läbisõidufoorid numbritega ning muud foorid tähtedega või tähtede ja numbritega raudtee valdaja sätestatud korras. Kehtestatud paaritu liiklemissuuna foore tähistatakse tähega A ja paaris liiklemissuuna foore tähega B.

4.4 Foori signaaltulede tähendused, sõltumata nende asukohast ja otstarbest, on järgmised:

4.4.1 üks roheline tuli lubab sõita raudtee valdaja kehtestatud suurima kiirusega (edaspidi *piirkiirus*), järgmine foor on avatud;

4.4.2 üks kollane vilkuv tuli lubab sõita kehtestatud piirkiirusega, järgmine foor on avatud ja lubab sõita vähendatud kiirusega;

4.4.3 üks kollane tuli lubab sõita valmisolekuga peatumiseks, järgmine foor on suletud;

4.4.4 kaks kollast tuld, nendest ülemine vilkuv, lubab sõita vähendatud kiirusega, rong sõidab kõrvalteele, järgmine foor on avatud;

4.4.5 kaks kollast tuld lubab sõita vähendatud kiirusega ja valmisolekuga peatumiseks, rong sõidab kõrvalteele, järgmine foor on suletud;

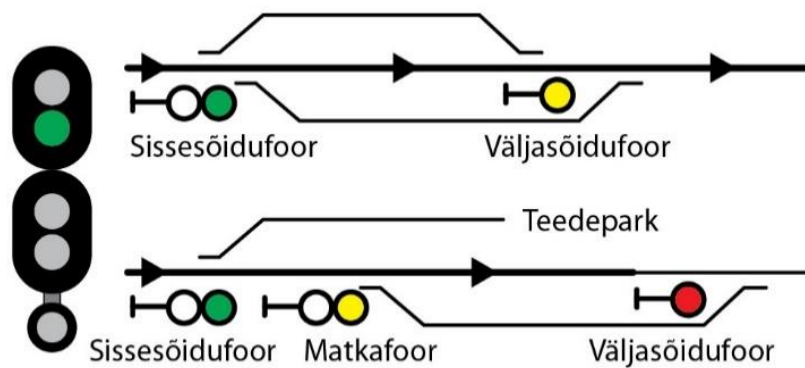
4.4.6 üks punane tuli keelab signaalist möödasõidu.

4.5 Foor loetakse avatuks siis, kui selles põleb lubav signaaltuli, ja suletuks, kui fooris põleb keelav signaaltuli.

5. Sissesõidufoor

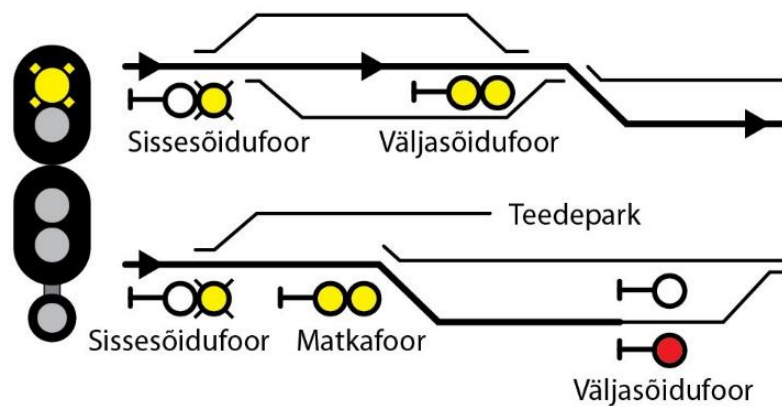
5.1 Sissesõidufooriga edastatakse järgmisi signaale:

5.1.1 üks roheline tuli lubab rongil sõita jaama kehtestatud piirkiirusega mööda peateed, järgmine foor (matka- või väljasõidufoor) on avatud (joonis 1);



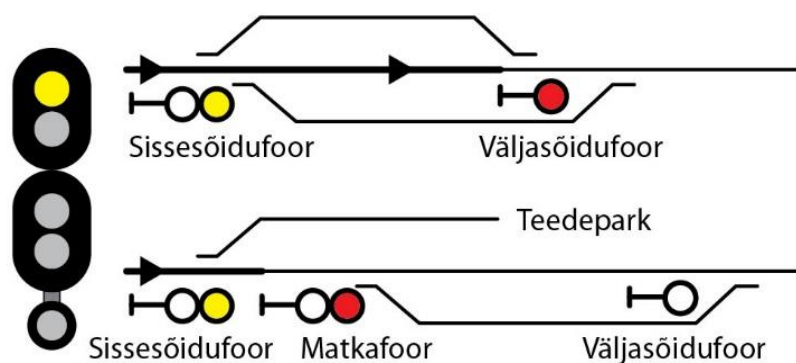
Joonis 1

5.1.2 üks kollane vilkuv tuli lubab rongil sõita jaama kehtestatud piirkiirusega mööda peateed, järgmine foor (matka- või väljasõidufoor) on avatud ja lubab sõita vähendatud kiirusega (joonis 2);



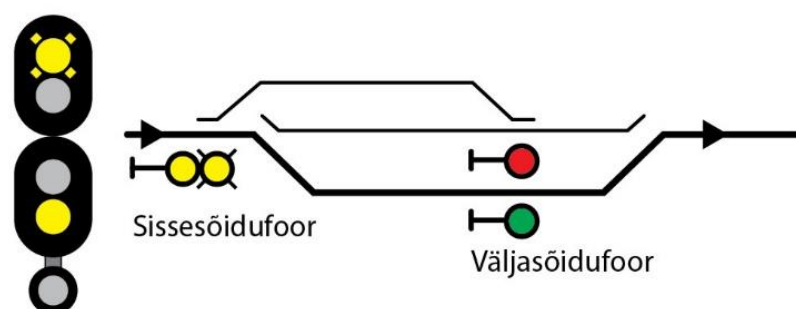
Joonis 2

5.1.3 üks kollane tuli lubab rongil sõita jaama peateele valmisolekuga peatumiseks, järgmine foor (matka- või väljasõidufoor) on suletud (joonis 3);



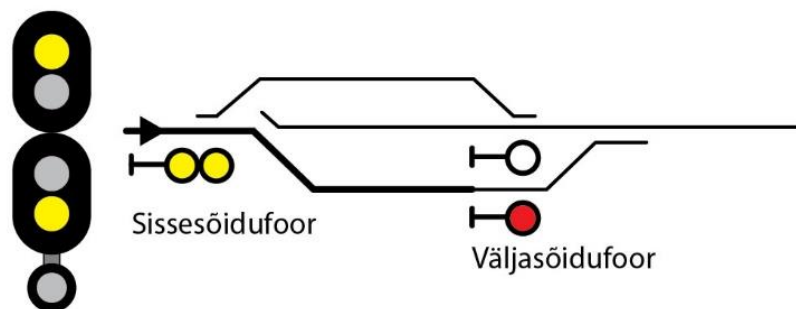
Joonis 3

5.1.4 kaks kollast tuld, nendest ülemine vilkuv, lubab rongil vähendatud kiirusega sõita jaama kõrvalteele, järgmine foor (matka- või väljasõidufoor) on avatud (joonis 4);



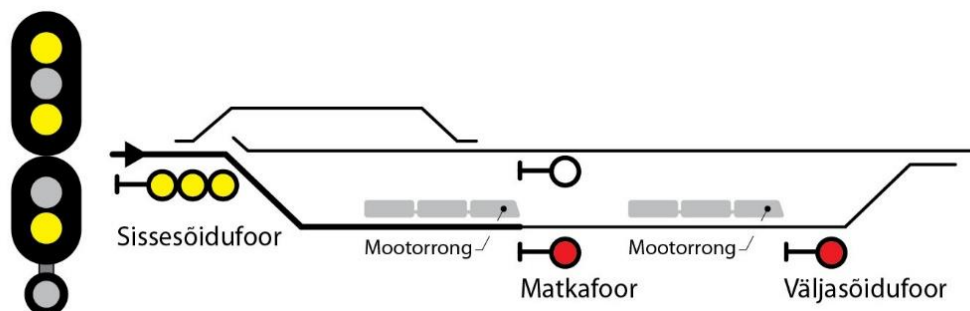
Joonis 4

5.1.5 kaks kollast tuld lubab rongil vähendatud kiirusega sõita jaama kõrvalteele, valmisolekuga peatumiseks, järgmine foor on suletud (joonis 5);



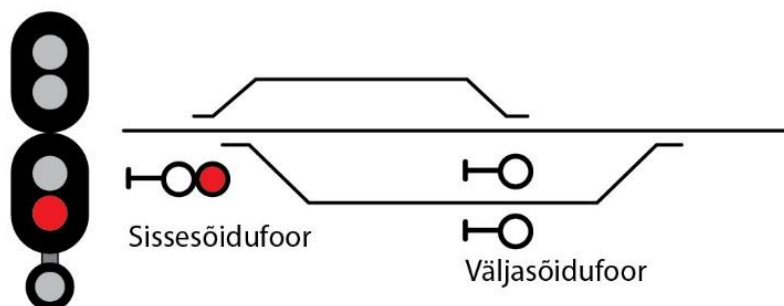
Joonis 5

5.1.6 kolm kollast tuld lubab mootorrongil, üksikveduril ja dresiinil raudtee valdaja kehtestatud korras vähendatud kiirusega sõita jaama pea- või kõrvaltee vabale teeosale ning liikuda punase näiduga signaliseeriva matkafoorini või signaalmärgini „Mootorrongi ühendamise koht“ ja signaliseerib, et vastuvõtuteel seisab varem saabunud rong (joonis 6);



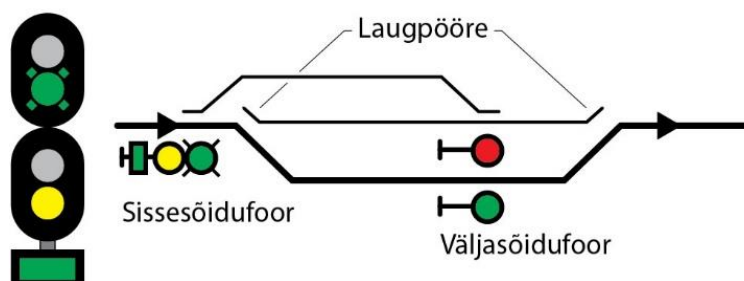
Joonis 6

5.1.7 üks punane tuli keelab signaalist möödaskõidu (joonis 7).



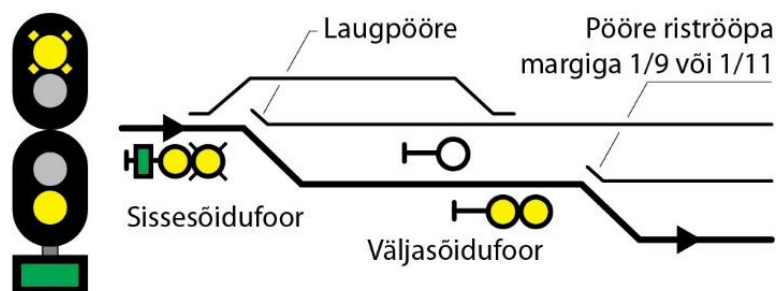
Joonis 7

5.2 Kui rongid võetakse jaama kõrvalteele mööda laugpöörmeid (pöörmed riströöpa margiga 1/18 ja pikemad, kuid mitte järsemad), kasutatakse sissesõidu- ja matkafooris järgmisi signaale:
5.2.1 üks roheline vilkuv ja üks kollane tuli ning üks roheline riba lubab rongil sõita jaama kõrvalteele laugpöörmel lubatud piirkiirusega, järgmine foor (matka- või väljasõidufoor) on avatud ja lubab sõita kehtestatud piirkiirusega (joonis 8);



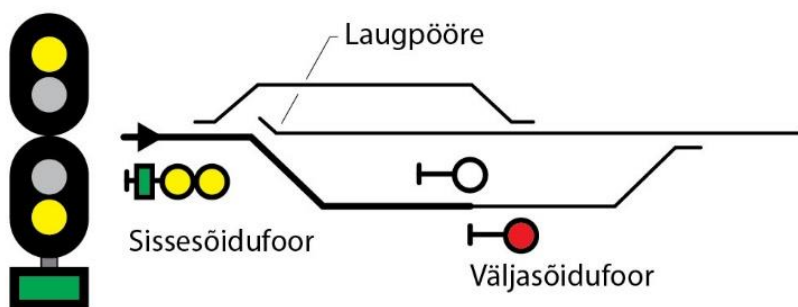
Joonis 8

5.2.2 kaks kollast tuld, nendest ülemine vilkuv, ja üks roheline riba lubab rongil sõita jaama kõrvalteele laugpöörmel lubatud piirkiirusega, järgmine foor on avatud ja lubab sõita vähendatud kiirusega (joonis 9);



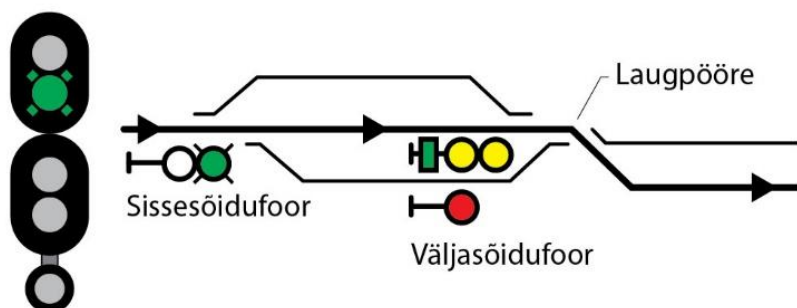
Joonis 9

5.2.3 kaks kollast tuld ja üks roheline riba lubab rongil sõita jaama kõrvalteele laugpöörmel lubatud piirkiirusega, valmisolekuga peatumiseks, järgmine foor on suletud (joonis 10);



Joonis 10

5.2.4 üks roheline vilkuv tuli* lubab rongil sõita mööda peateed kehtestatud piirkiirusega, järgmine foor (matka- või väljasõidufoor) on avatud ja lubab sõita kehtestatud piirkiirusega (joonis 11).



Joonis 11

* Kasutatakse vajadusel, sõltumata pöörme ristööpa margist.

6. Kutsesignaal

6.1 Üks valge vilkuv tuli lubab rongil jätkata sõitu foori punase või kustunud tule juures kuni järgmise foorini või piirdetulbani kiirusega kuni 20 km/h, rakendades ülivalvsust (joonis 12).



Joonis 12

6.2 Kutsesignaali võib kasutada sissesõidu-, matka- ja väljasõidufooris (välja arvatud grupifooris). Väljasõidufoori kutsesignaaliga on lubatud rongi saata ainult automaatblokeeringuga kaheteelisele jaamavahele mööda pärisuunalist teed.

7. Väljasõidufoor

7.1 Automaatblokeeringuga liinil edastatakse väljasõidufooriga järgmisi signaale:

7.1.1 üks roheline tuli lubab rongil väljuda jaamast ja sõita kehtestatud piirkiirusega, ees on vaba kaks või enam blokkpiirkonda (joonis 13);



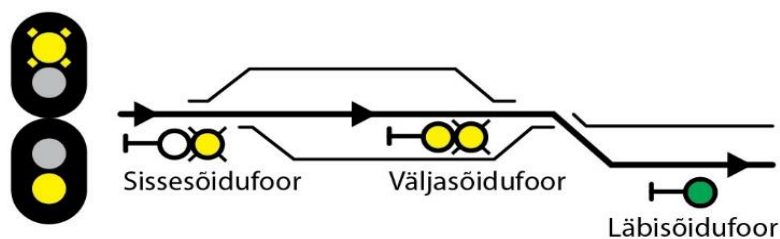
Joonis 13

7.1.2 üks kollane tuli lubab rongil väljuda jaamast ja sõita valmisolekuga peatumiseks, järgmine foor on suletud (joonis 14);



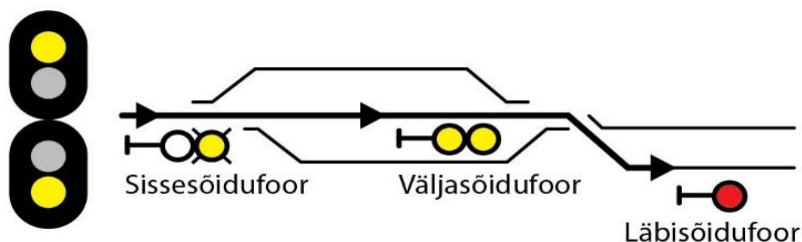
Joonis 14

7.1.3 kaks kollast tuld, nendest ülemine vilkuv, lubab rongil väljuda jaamast vähendatud kiirusega, rong sõidab kõrvalteele, järgmine foor on avatud (joonis 15);



Joonis 15

7.1.4 kaks kollast tuld lubab rongil väljuda jaamast vähendatud kiirusega, rong sõidab kõrvalteele, järgmine foor on suletud (joonis 16);



Joonis 16

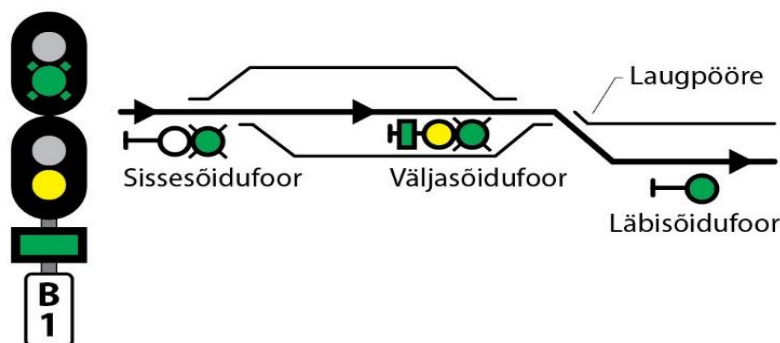
7.1.5 üks punane tuli keelab signaalist möödasõidu (joonis 17).



Joonis 17

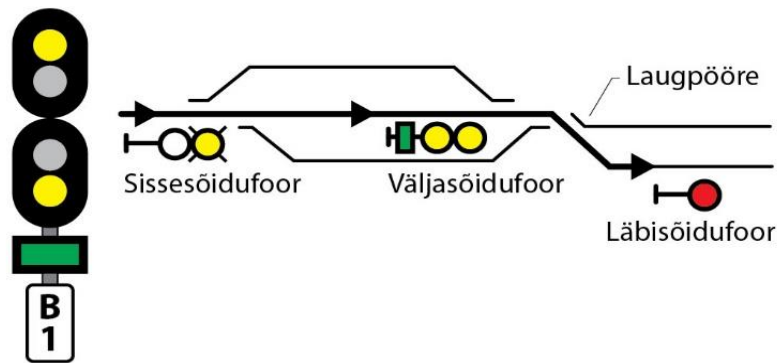
7.2 Rongi saatmisel mööda laugpööret kõrvalteele automaatblokeeringuga liinil edastatakse väljasõidufooriga järgmisi signaale:

7.2.1 üks roheline vilkuv ja üks kollane tuli ning üks roheline riba lubab rongil väljuda jaamast kehtestatud piirkiirusega, rong sõidab kõrvalteele, järgmine foor on avatud (joonis 18);



Joonis 18

7.2.2 kaks kollast tuld ja üks roheline riba lubab rongil väljuda jaamast kehtestatud piirkiirusega, rong sõidab kõrvalteele, järgmine foor on suletud (joonis 19).



Joonis 19

7.3 Poolautomaat- ja kombineeritud teeblokeeringuga liinil edastatakse väljasõidufooriga järgmisi signaale:

7.3.1 üks roheline tuli lubab rongil väljuda jaamast kehtestatud piirkiirusega, jaamavahe on vaba kuni järgmise jaamani (joonis 20);



Joonis 20

7.3.2 üks punane tuli keelab signaalist möödasõidu (joonis 21);



Joonis 21

7.3.3 kaks kollast tuld lubab rongil väljuda jaamast vähendatud kiirusega, rong sõidab kõrvalteele, jaamavahe on vaba kuni järgmise jaamani (joonis 22);



Joonis 22

7.3.4 kaks kollast tuld, nendest ülemine vilkuv, lubab rongil väljuda jaamast vähendatud kiirusega, rong sõidab kõrvalteele, jaamavahe on vaba kuni järgmise jaamani ja selle jaama sissesõidufoor on avatud (joonis 23).



Joonis 23

7.4 Rongi saatmiseks teeblokeeringuga haruteele või väljasõidumatka näitamiseks teeblokeeringuga mitmeteelisel liinil või ühe- ja kaheteelisel kahesuunaliseks liiklemiseks ehitatud automaatblokeeringuga liinil, samuti kombineeritud teeblokeeringuga liinil võib väljasõidufoori tulesid täiendada matkanäidikuga.

7.5 Matkanäidiku puudumisel võib signaali rongi väljumiseks haruteele või ühe- ja mitmeteelise piirkonna ühele tee, samuti kahesuunalise automaatblokeeringuga liini jaamavahe vastassuunalisele tee ning kombineeritud teeblokeeringuga jaamavahele edastada väljasõidufoori kahe rohelise tulega, mis automaatblokeeringu korral näitab tee vabaolekut vähemalt kahe blokkpiirkonna ulatuses, poolautomaatblokeeringu ja kombineeritud teeblokeeringu korral aga jaamavahe vabaolekut kuni järgmise jaamani (joonis 24).



Joonis 24

7.6 Rongi saatmisel kahesuunalise automaatblokeeringuga kaheteelisel liinil mööda vastassuunalist teed on väljasõidufooris matkanäidiku või signaali „kaks rohelist tuld“ kasutamine kohustuslik.

7.7 Rongi väljasõidumatka valmisolekust väljasõidufooriga jaamas teeblokeeringuta haruteele signalseeritakse ühe valge tulega.

7.8 Rong saadetakse haruteele saua või teeloaga. Sel juhul signalseerib valge tuli väljasõidufooris väljasõidumatka valmisolekust ja punane tuli ei põle (joonis 25).



Joonis 25

8. Matkafoor

8.1 Matkafooriga edastatakse järgmisi signaale:

8.1.1 üks roheline tuli lubab sõita kehtestatud piirkiirusega, järgmine foor (matka- või väljasõidufoor) on avatud;

8.1.2 üks kollane tuli lubab sõita valmisolekuga peatumiseks, järgmine foor (matka- või väljasõidufoor) on suletud;

8.1.3 üks punane tuli keelab signaalist möödasõidu.

8.2 Sõltuvalt matkafoori asukohast võidakse vajaduse korral kasutada järgmisi signaale:

8.2.1 üks kollane vilkuv tuli lubab sõita kehtestatud piirkiirusega, järgmine foor (matka- või väljasõidufoor) on avatud ja lubab sõita vähendatud kiirusega;

8.2.2 kaks kollast tuld, nendest ülemine vilkuv, lubab sõita vähendatud kiirusega, rong sõidab kõrvalteele, järgmine foor (matka- või väljasõidufoor) on avatud;

8.2.3 kaks kollast tuld lubab sõita vähendatud kiirusega, valmisolekuga peatumiseks jaamas, rong sõidab kõrvalteele, järgmine foor on suletud.

9. Läbisõidufoor

9.1 Automaatblokeeringuga liinil edastatakse läbisõidufooriga järgmisi signaale:

9.1.1 üks roheline tuli lubab sõita kehtestatud piirkiirusega, ees on vaba kaks või rohkem blokkpiirkonda (joonis 26);



Joonis 26

9.1.2 üks kollane tuli lubab sõita valmisolekuga peatumiseks, järgmine foor on suletud (joonis 27);



Joonis 27

9.1.3 üks punane tuli keelab signaalist möödasõidu (joonis 28).



Joonis 28

9.2 Neljanäidulise signalisatsiooniga automaatblokeeringuga liini peateel edastatakse läbisõidu-, sissesõidu-, matka- ja väljasõidufooriga järgmisi signaale:

9.2.1 üks roheline tuli lubab sõita kehtestatud piirkiirusega, ees on vaba kolm või rohkem blokkpiirkonda;

9.2.2 üks kollane ja üks roheline tuli lubab sõita kehtestatud piirkiirusega, ees on vaba kaks blokkpiirkonda (joonis 29);



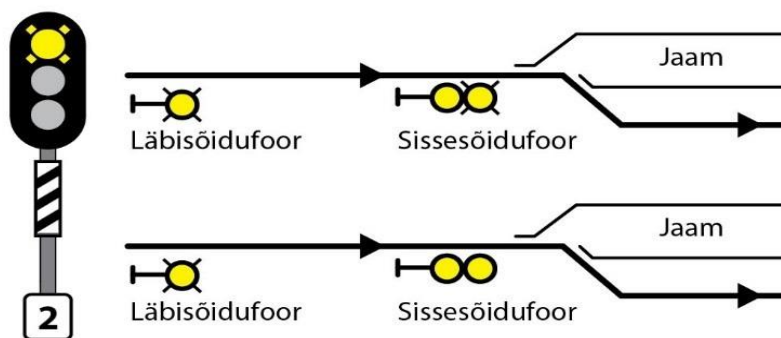
Joonis 29

9.2.3 üks kollane tuli lubab sõita valmisolekuga peatumiseks, ees on vaba üks blokkpiirkond;

9.2.4 üks punane tuli keelab signaalist möödasõidu.

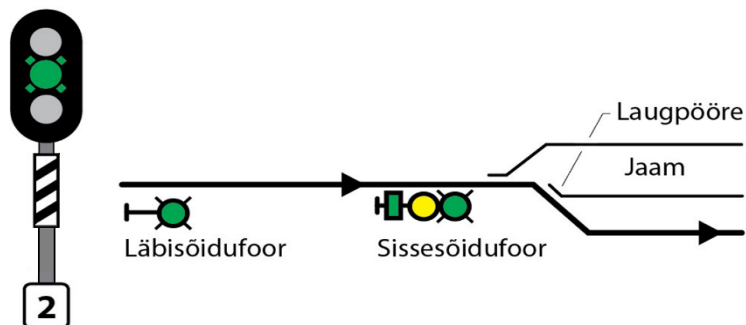
9.3 Automaatblokeeringuga liinil kasutatakse enne sissesõidufoori erimärgistusega foore, mis signaliseerivad lisaks punktides 9.1 ja 9.2 nimetatule järgmiselt:

9.3.1 üks kollane vilkuv tuli lubab rongil sõita kehtestatud piirkiirusega, sissesõidufoor on avatud ja lubab sõita vähendatud kiirusega, rong võetakse jaama kõrvalteele (joonis 30);



Joonis 30

9.3.2 üks roheline vilkuv tuli lubab rongil sõita kehtestatud piirkiirusega, sissesõidufoor on avatud ja lubab sõita kiirusega kuni 80 km/h, rong võetakse jaama kõrvalteele (joonis 31).



Joonis 31

9.4 Kolmenäidulise signalisatsiooniga automaatblokeeringuga liinil täiendatakse peateel nõutavast pidurdusmaa pikkusest lühemat blokkpiirkonda piirav sissesõidu-, matka-, väljasõidu- ja läbisõidufoor kahe valge noolekujulise näidikuga (joonis 27), sellele eelnev hoiatusfoor aga ühe valge noolekujulise näidikuga (joonis 26).

10. Tinglubav signaal

10.1 Automaatblokeeringuga liinil kohas, kus tõusul paikneva läbisõidufoori ette seismajäänud rong ei ole suuteline ilma abivedurita sõitu jätkama, kinnitatakse läbisõidufoori masti külge rombikujuline kilp, millel on läbipaistvatest helkuritest moodustuv T-kujuline märk (joonis 32).

10.2 Märki nimetatakse tinglubavaks signaaliks, mis lubab kaubarongil erandkorras sõita punase tulega teefoorist mööda kiirusega kuni 20 km/h, ülivahvusega ja valmisolekuga peatumiseks.



Joonis 32

11. Katte- ja tõkkefoor

11.1 Kattefooriga edastatakse järgmisi signaale:

11.1.1 üks roheline tuli lubab sõita kehtestatud piirkiirusega;

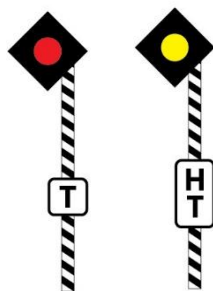
11.1.2 üks punane tuli keelab signaalist möödasõidu.

11.2 Tõkkefooriga edastatakse: üks punane tuli keelab signaalist möödasõidu (joonis 33).

11.3 Katte- või tõkkefoori ees paikneva hoiatusfooriga edastatakse: üks kollane tuli lubab sõita valmisolekuga peatumiseks, katte- või tõkkefoor on suletud (joonis 34).

11.4 Harutee tõkkefooriga edastatakse: punane põlev tuli keelab signaalist möödasõidu, üks valge tuli lubab signaalist möödasõidu (joonis 35).

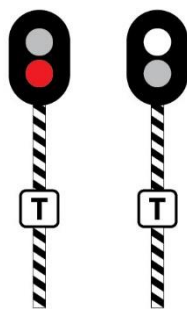
11.5 Normaalseisundis kattefoori ja selle hoiatusfoori või harutee tõkkefoori signaaltuled põlevad ning tõkkefoori ja selle hoiatusfoori signaaltuled ei põle.



Joonis 33 Joonis 34

11.6 Katte- või tõkkefoori või harutee tõkkefoori keelavast signaalist võib mööda sõita

erandjuhul raudteeinfrastruktuuri majandaja kehtestatud korras.



Joonis 35

12. Hoiatusfoor ja kordusfoor

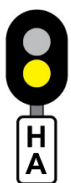
12.1 Automaatblokeeringuta liinil edastatakse sissesõidu- ja kattefoori juurde kuuluva hoiatusfooriga järgmisi signaale:

12.1.1 üks roheline tuli lubab sõita kehtestatud piirkiirusega, põhifoor on avatud (joonis 36);



Joonis 36

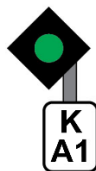
12.1.2 üks kollane tuli lubab sõita valmisolekuga peatumiseks, põhifoor on suletud (joonis 37);



Joonis 37

12.1.3 üks kollane vilkuv tuli lubab sõita kehtestatud piirkiirusega, sissesõidufoor on avatud ja lubab sõita vähendatud kiirusega, rong võetakse jaama kõrvalteele.

12.2 Kordusfoor signaliseerib ühe rohelise tulega, kui väljasõidu- või matkafoor on avatud (joonis 38).



Joonis 38

12.3 Tavaolukorras kordusfooris signaaltuli ei põle ja sel juhul fooril signaaltähendust ei ole.

13. Vedurifoor

13.1 Automaatblokeeringuga ja veduriautomaatsignalisatsiooniga liinil edastatakse vedurifooriga järgmisi signaale:

13.1.1 roheline tuli lubab sõita kehtestatud piirkiirusega, ees on rohelise tulega teefoor (joonis 39);



Joonis 39

13.1.2 kollane tuli lubab sõita, ees on ühe või kahe kollase tulega teefoor (joonis 40);



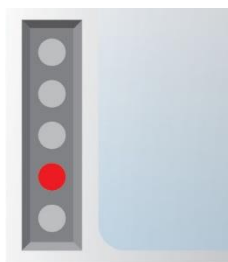
Joonis 40

13.1.3 kollane tuli koos punasega lubab sõita valmisolekuga peatumiseks, ees on punase tulega teefoor (joonis 41);



Joonis 41

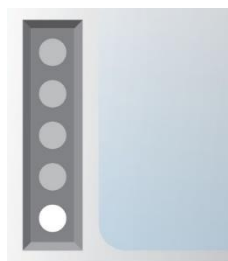
13.1.4 punane tuli süttib vedurifooris punase tulega teefoorist möödasõidul (joonis 42);



Joonis 42

13.1.5 valge tuli vedurifooris (joonis 43) näitab vedurijuhile, et veduriautomaatsignalisatsiooni

seadmed on sisse lülitatud, kuid signaale teefoori signaalnäitudest mingil põhjusel vedurifoori ei kanta, vedurijuhil tuleb juhinduda ainult teefoori näitudest.



Joonis 43

13.2 Lisaks eelnimetatule signaliseerib vedurifoor:

13.2.1 roheline tulega rongi lähenemisest ühe kollase vilkuva tulega või ühe roheline vilkuva tulega või ühe kollase ja ühe roheline tulega teefoorile;

13.2.2 kollase tulega rongi lähenemisest kahe kollase tulega, või nendest ülemine vilkuv, teefoorile ning kõikide muude signaalnäitude korral teefooris, mis signaliseerivad rongi sõitmisest kõrvalteele.

13.3 Liinil, kus veduriautomaatsignalisatsiooni kasutatakse iseseisva rongiliikluse side- ja signalisatsioonivahendina, edastatakse vedurifooriga järgmisi signaale:

13.3.1 roheline tuli lubab sõita kehtestatud piirkiirusega, ees on vabad kaks või rohkem blokkpiirkonda;

13.3.2 kollane tuli lubab sõita vähendatud kiirusega, ees on vaba üks blokkpiirkond;

13.3.3 kollane tuli koos punasega lubab sõita valmisolekuga peatumiseks, järgmine blokkpiirkond on hõivatud.

13.4 Rongi sissesõitmisel hõivatud blokkpiirkonda hakkab vedurifooris põlema punane tuli.

13.5 Valge tuli näitab, et veduriautomaatsignalisatsiooni seadmed on sisse lülitatud, kuid teefooride signaale vedurile mingil põhjusel ei kanta.

13.6 Teefoorile lähenemisel edastavad vedurifoorid käesoleva juhendi punktis 13.1 ja 13.2 nimetatud signaale.

14. Inaktiivse foori tähistamine

14.1 Inaktiivse foori tuled tähistatakse kahe ristamisi kinnitatud liistuga vastavalt joonisel 44 näidatule.



Joonis 44

14.2 Inaktiivse foori tuled sisselülitamise korra kehtestab raudtee valdaja.

4. peatükk

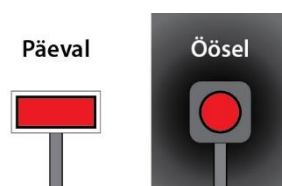
Piiramissignaaliid

15. Piiramissignaaliid

15.1 Piiramissignaaliideks nimetatakse ajutisi teisaldatavaid, mõlemalt poolt punast või ühelt poolt punast ja teiselt poolt valget ristkülikukujulist kilpi, kollast (teine pool roheline) ruudukujulist kilpi ning teiba külge kinnitatud punast signaallippu või öösel signaallaterna punast tuld.

15.2 Piiramissignaaliidega edastatakse järgmisi signaale:

15.2.1 päeval punane ristkülikukujuline kilp (või punane signaallipp teiba otsas) ja öösel punase tulega signaallaterna teiba otsas keelavad sõita (joonis 45);



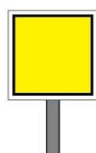
Joonis 45

15.2.2 päeval ja öösel ruudukujuline kollane kilp (joonis 46), mis signaliseerib sõltuvalt ohtliku koha asukohast järgmiselt:

15.2.2.1 jaamavahel lubab sõita kiirust vähendades, ees on ohtlik koht, kus tuleb peatuda või mis lubatakse läbida vähendatud kiirusega;

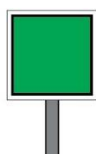
15.2.2.2 jaama peateel lubab sõita kiirust vähendades, ees on ohtlik koht, mis lubatakse läbida vähendatud kiirusega;

15.2.2.3 jaama muudel teedel lubab sõita kirjalikus hoiatuses märgitud kiirusega, hoiatuse puudumisel kuni 25 km/h.



Joonis 46

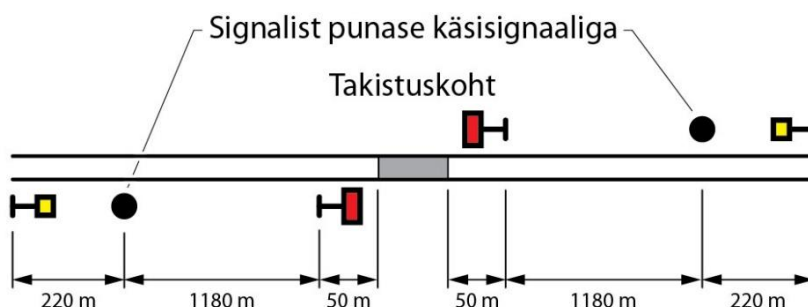
15.3 Jaamavahe või jaama peatee äärde pandud kollase ruudukujulise kilbi roheline külg (joonis 47) signaliseerib nii päeval kui öösel raudteeveeremi juhile, et pärast ohtliku koha läbisõitmist kogu rongiga võib sõita kehtestatud piirkiirusega.



Joonis 47

16. Takistuskoha ja töökoha piiramine jaamavahel

16.1 Igasugune koht jaamavahel, mis takistab või ohustab rongide liiklust, tuleb piirata ajutiste signaalidega olenemata sellest, kas on oodata rongi saabumist takistuskohale või mitte, vastavalt joonisele 48.



Joonis 48

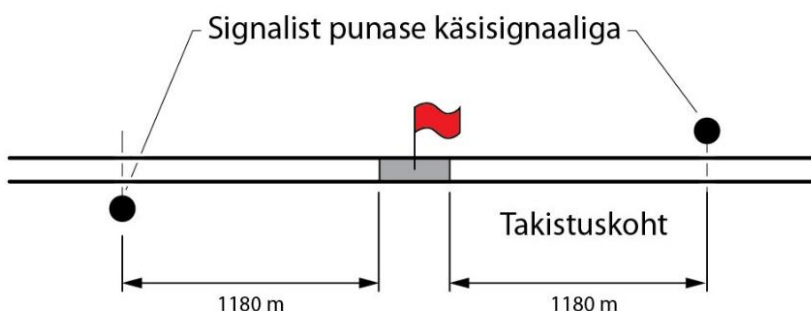
16.2 Töökoht jaamavahel, kus rong tuleb peatada, piiratakse kui takistuskoh jaamavahel.

16.3 Takistuskoha või töökoha piiramise täpne kord ja piiramisel rakendatavad tüüpskeemid olenevalt töökoha asukohast jaamavahel avaldatakse raudtee valdaja kinnitatud raudteehoiutööde juhendis.

16.4 Ajutise kiiruse vähendamise signaal peab olema signalisti järelevalve all, ajutine punane signaal aga tööjuhi järelevalve all.

16.5 Rongi lähenemisel ajutisele kollasele signaalile peab raudteeveeremi juht andma veovahendi ühe pika vile ja lähenemisel punast käsisignaali andvale signalistile kolm lühikest vilet ning peatama rongi enne punast käsisignaali.

16.6 Ootamatu takistuse ilmnemisel peab selle avastaja rakendama otsekohe meetmeid takistuskoha piiramiseks. Sel juhul pannakse takistuskohale tee teljele ajutine peatussignaal. Päeval punane kilp või signaallipp, öösel punase tulega signaallatern (joonis 49).



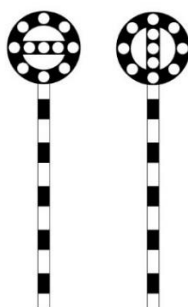
Joonis 49

16.7 Mitmeteelises piirkonnas pannakse esimene punane signaal sellele rööbasteele, kust on oodata takistuskohale esimest rongi. Kui üheteelises piirkonnas ei ole teada, mis suunast esimene rong takistuskohale saabub, pannakse punane ajutine signaal esmalt takistuskoha suhtes kallakupoolsele rööbasteele, tasandikul aga kõveriku- või süvendipoolsele rööbasteele. Täpne tegevuskord ootamatult avastatud takistuskoha piiramisel sätestatakse raudteehoiutööde juhendis.

16.8 Töökoht, mille rong võib läbida ainult saaturi saatel kiirusega kuni 15 km/h, piiratakse kui liiklust takistav koht jaamavahel. Sel juhul antakse liinil töötavatele raudteeveeremi juhtidele kirjalik hoiatus.

16.9 Kui rongide liiklus saaturiga kehtestatakse pikemaks perioodiks, on lubatud ajutiste punaste signaalide asemel kasutada punase tulega põlevaid kattefoore (punkt 16.7 ja 16.8). Ohtliku koha kattefooriga piiramise nõuded kehtestab raudtee valdaja, informeerides liiklustingimuste muutustest kõiki asjaosalisi ettenähtud korras. Sel juhul liinil töötavatele raudteeveeremi juhtidele kirjalikke hoiatusi ei anta.

16.10 Ajutised kiiruse vähendamise signaalid ja signaalmärgid „ohtliku koha algus“ (joonis 50) ja „ohtliku koha lõpp“ (joonis 51) paigaldatakse raudteehoiutööde juhendis näidatud skeemide järgi.

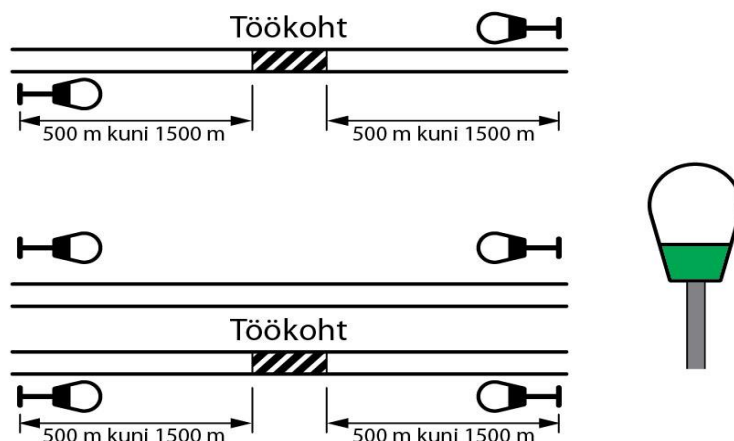


Joonis 50

Joonis 51

16.11 Rongi lähenemisel ajutisele kollasele signaalile peab raudteeveeremi juht andma ühe pika vile ja läbima signaalmärkidega „ohtliku koha algus“ ja „ohtliku koha lõpp“ piiratud teelõigu kirjalikus hoiatuses märgitud kiirusega. Hoiatuse puudumisel ei tohi kiirus olla suurem kui 25 km/h. Üldjuhul kinnitatakse signaalmärk „ohtliku koha lõpp“ signaalmärgi „ohtliku koha algus“ tagumisele küljele.

16.12 Töökoht, mida ei piirata kiiruse vähendamise või peatussignaallidega, kuid tööliste hoiatamine rongi lähenemisest on siiski hädavajalik, piiratakse joonisel 52 näidatud ajutiste signaalmärkidega, millest möödasõitmisel peab raudteeveeremi juht andma vilet. Need signaalid pannakse selle tee äärde, kus tehakse töid, ja iga külgneva naaberpeattee äärde vastavalt joonisel 52 näidatule.



Joonis 52

16.13 Vile andmise signaalmärgid pannakse raudteehoiutööde juhendis sätestatud skeemide järgi.

16.14 Jaamavahel, kus rongid liiguvad kiirusega üle 120 km/h, pannakse vile andmise signaalmärk töökoha piirist 800–1500 m kaugusele.

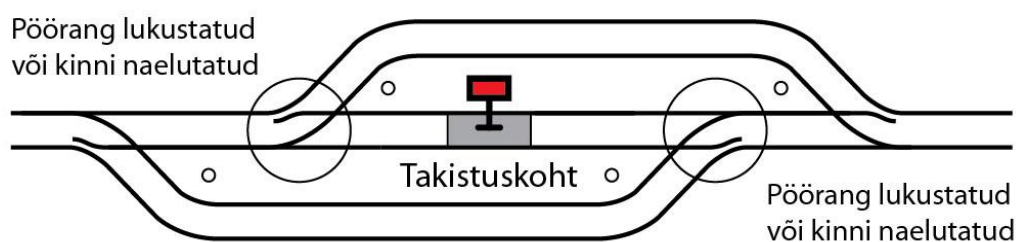
17. Takistuskoha ja töökoha piiramine jaamas

17.1 Iga raudteeveeremi liikumist ohustav takistus jaamateel või pöörmel tuleb piirata ajutiste peatussignaalidega olenemata sellest, kas on oodata rongi või muu veeremiüksuse saabumist takistuskohale või mitte.

17.2 Jaamateel töö- või takistuskoha piiramisel peatussignaalidega seatakse takistuskohale viivad pöörmed nn kaitseasendisse ja lukustatakse. Sel viisil isoleeritakse töö- või takistuskoht nii, et muudelt teedelt raudteeveerem sinna iseenesest või juhuse tõttu ei satu.

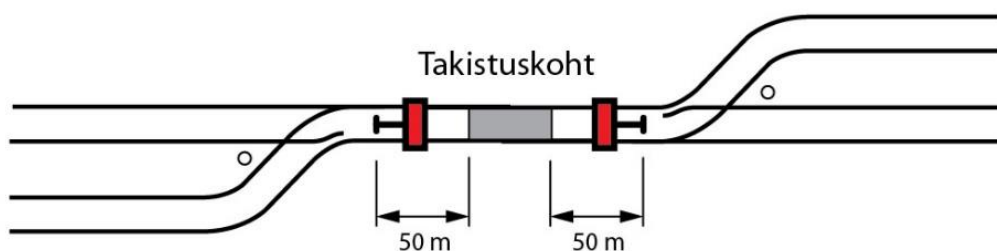
17.3 Kaitseasendisse seatud pöörmete riiv lukustatakse tabalukuga või nende kaitseasendis sulgrööpad naelutatakse kinni rööpanaeltega.

17.4 Peale selle peab jaamakorraldaja rakendama liiklusohutuse tagamiseks ettenähtud täiendavaid ennetusmeetmeid pöörmete ja signaalide juhtimisseadmel nii, nagu seda näeb ette jaama tehnikorraldusaktis sätestatud tegevuskord. Töö- või takistuskohal pannakse tee teljele ajutine punane signaal (joonis 53).



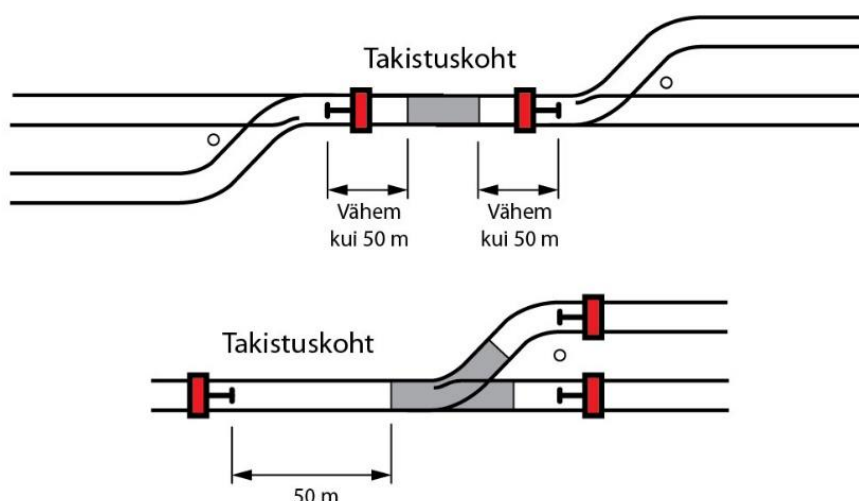
Joonis 53

17.5 Kui töö- või takistuskohta pöörmete seadmisega muude teede suunas isoleerida pole võimalik, piiratakse see mõlemalt poolt ajutiste punaste signaalidega, mis pannakse töö- või takistuskoha piirist 50 m kaugusele joonisel 54 näidatud skeemi järgi.



Joonis 54

17.6 Kui pöörme sulgrööpad on töö- või takistuskohale lähemal kui 50 m, pannakse ajutine punane signaal pöörme sulgede vahele (joonis 55).

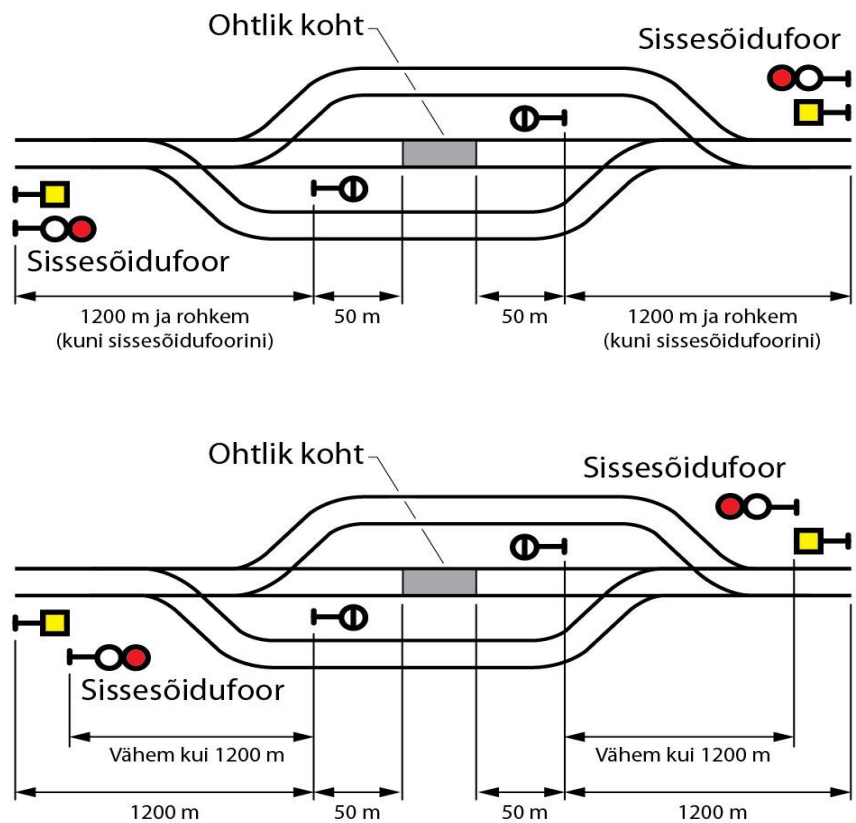


Joonis 55

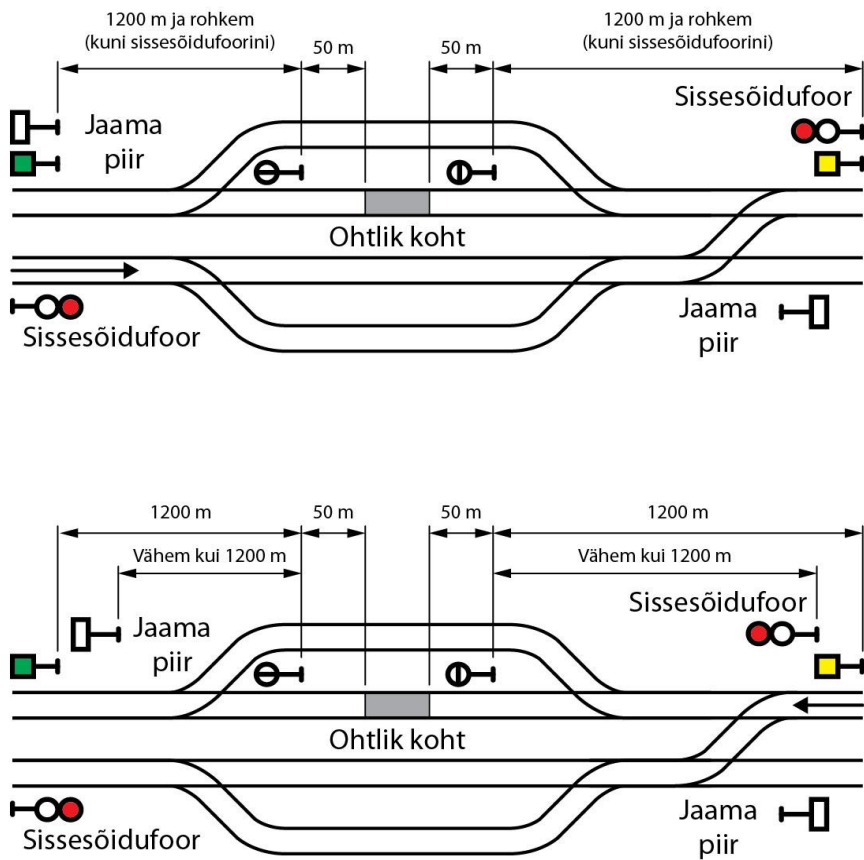
17.7 Sõltuvalt töö- või takistuskoha paiknemisest jaamas (pöörmel või rööbasteel) sätestatakse töö- või takistuskoha piiramise täpne tegevuskord jaamateel raudteehoiutööde juhendis.

17.8 Ohtliku koha avastamisel pöörmel on selle avastaja kohustatud rakendama otsekohe meetmeid selle piiramiseks. Neil juhtudel piiratakse liiklusele ohtlik koht ajutise punase signaaliga ja juhtunust informeeritakse jaamakorraldajat või dispetšerit (dispetšeritsentralisatsiooniga liinidel), kes vastavalt oma tegevusjuhendile peavad rakendama raudteeliikluse ohutuse tagamiseks ettenähtud meetmeid.

17.9 Jaama peateel paiknev vähendatud kiirusega läbisõidetav koht piiratakse ajutiste kollaste kiiruse vähendamise signaalidega ja signaalmärkidega „ohtliku koha algus“ ja „ohtliku koha lõpp“, rakendades joonistel 56 ja 57 näidatud tüüpskeeme.

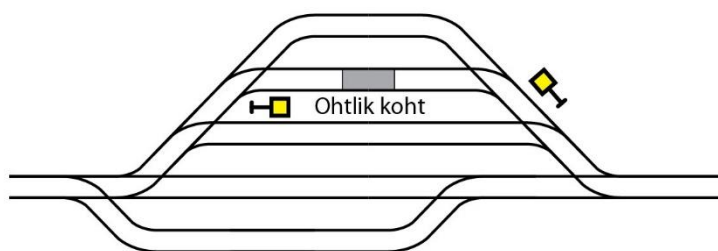


Joonis 56



Joonis 57

17.10 Kui kiiruse vähendamist nõudev koht asub muul jaamateel, piiratakse see ajutiste kollaste kiiruse vähendamise signaalidega, rakendades joonisel 58 näidatud signaalide paigutamise tüüpskeemi.



Joonis 58

18. Raudteeveeremi piiramine jaamateel

18.1 Jaamateel remonditav või tehnohooldeks väljapandud raudteeveerem ja rongist eraldi seisvad ohtlike veostega vagunid piiratakse 50 m kauguselt tee teljele pandavate ajutiste punaste signaalidega (läbisõidetavatel teedel mõlemalt poolt, tupikteedel ainult pöörme poolt).

18.2 Kui raudteeveerem seisab pöörme piirdetulbale lähemal kui 50 m, pannakse ajutine punane signaal tee teljele vastakuti pöörme piirdetulbaga.

18.3 Raudteeveeremi piiramiseks, järelevaatuseks või muuks tehnohooldeks võib kasutada tõkkefoori.

18.4 Raudteeveeremi piiramise täpse korra jaamateedel kehtestab raudtee valdaja.

19. Rongi piiramine jaamavahel

19.1 Reisirongi sundpeatumisel jaamavahel piirab rongi vedurijuhi korraldusel sabavaguni saatja või konduktor järgmistel juhtudel:

19.1.1 päästerongi või abiveduri nõudmisel siis, kui on teada, et abi saabub rongi saba poolt;
19.1.2 kui reisirong saadeti kõikide side- ja signalisatsioonivahendite tegevuse katkemisel kaheteelisele jaamavahele mööda pärisuunalist teed või üheteelisele jaamavahele kirjaliku teatisega teise samasuunalise rongi kannulesaatmise kohta.

19.2 Muud rongid piiratakse sundpeatumisel jaamavahel ainult juhul, kui rong saadeti jaamavahele kõikide side- ja signalisatsioonivahendite tegevuse katkemisel või mitmeteelisele jaamavahele mööda pärisuunalist teed või üheteelisele jaamavahele kirjaliku teatisega teise samasuunalise rongi kannulesaatmise kohta. Sel juhul piirab rongi vedurijuhi abi, kes rongi peatumisel suundub vedurijuhi korraldusel rongi sappa, kontrollib sabasignaali nähtavust ja vajadusel rakendab meetmeid kannuloleva rongi peatamiseks.

19.3 Kui on teada, et jaamavahel seisvale rongile saabub abi rongi pea poolt, tuleb vedurijuhil päästerongi või abiveduri lähenemisel anda üldhäiresignaal ja hoida prožektor pidevalt sisselülitatuna.

19.4 Reisirongi piiramist toimetav sabavaguni saatja või konduktor võib pöörduda tagasi rongi juurde pärast päästerongi või abiveduri saabumist ja peatumist või piiramistoimingute üleandmist teisele, selleks volitatud isikule.

19.5 Kõikide side- ja signalisatsioonivahendite tegevuse katkemisel võib jaamavahel seisva rongi sabaosa piiramist toimetav vedurijuhi abi pöörduda tagasi veduri juurde siis, kui kannulolev rong on peatatud või kui ta on vedurijuhilt saanud käesolevas juhendis kehtestatud helisignaali rongi piiramise lõpetamise ja veduri juurde tagasikutsumise kohta.

19.6 Reisirongi sundpeatamisel automaatblokeeringuga jaamavahel peab reisirongi sabavaguni saatja kontrollima sabasignaali nähtavust, jälgima tähelepanelikult jaamavahet ja vajadusel rakendama meetmeid kannuloleva rongi peatamiseks.

19.7 Rongi sundpeatamisel kahe- või mitmeteelisel jaamavahel veduri või muu veeremi rööbasteelt mahamineku, kokkupõrke, veose teele varisemise tõttu või muul põhjusel, kui naaberteel asuv takistuskoht on vaja piirata, peab jaamavahel seisva raudteeveeremi juht andma perioodiliselt üldhäiresignaali.

19.8 Jaamavahel seisva rongi piiramiseks, samuti kahe- ja mitmeteelisel jaamavahel naaberteel asuva takistuskoha piiramiseks on vedurijuhil õigus kaasata ja piiramisel rakendada reisivagunite saatjaid ja konduktoreid ning teisi rongi teenindavaid isikuid.

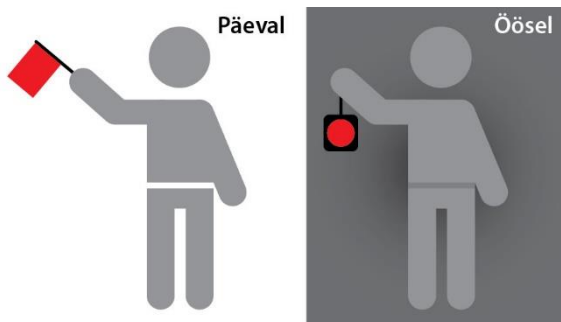
5. peatükk

Käsisignaalid

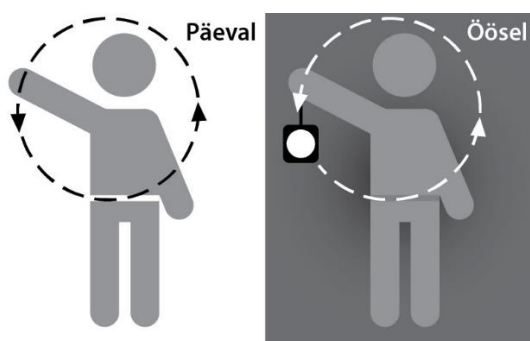
20. Käsisignaalid

20.1 Käsisignaalidega, milleks on käes hoitavad kehtestatud kujuga ja värvi signaallipud ja -kettad või signaallaternad, edastatakse järgmisi signaale:

20.1.1 punane signaallipp päeval või punane käsisignaallaterna (edaspidi *signaallatern*) tuli öösel (joonis 59) on peatussignaal ja keelab sõita. Signaalvahendite puudumisel võib peatussignaali edastada, liigutades käega ringikujuliselt kollast signaallippu, liigutades ainult kätt või käes mõnda eset päeval või mis tahes värvi tulega öösel (joonis 60);



Joonis 59



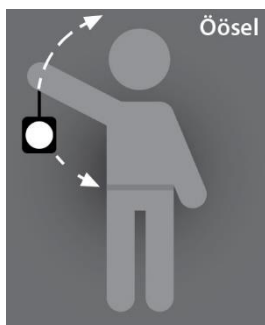
Joonis 60

20.1.2 kollane signaallipp päeval (joonis 61) või kollane signaallaterna tuli öösel lubab sõita raudteeveeremi juhile antud hoiatuses märgitud või raudtee valdaja käskkirjaga kehtestatud kiirusega, nende juhiste puudumisel aga kiirusega mitte üle 25 km/h. Signaallaterna kollast tuld võib kasutada ainult jaamas.



Joonis 61

20.2 Kollase tulega signaallaterna puudumisel võib kiiruse vähendamise signaali edastada öösel signaallaterna valge tulega, liigutades seda üles-alla (joonis 62).



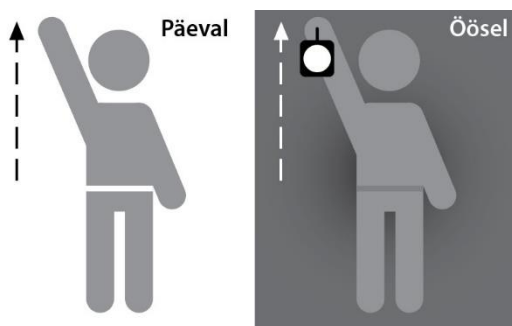
Joonis 62

20.3 Jaamavahel antakse öisel ajal kiiruse vähendamise signaal ainult signaallaterna valget tuld üles-alla liigutades (joonis 62).

20.4 Üldjuhul tehakse automaatpidurite piduriproov raadioside vahendusel vedurijuhile antud suusõnalise korralduse alusel.

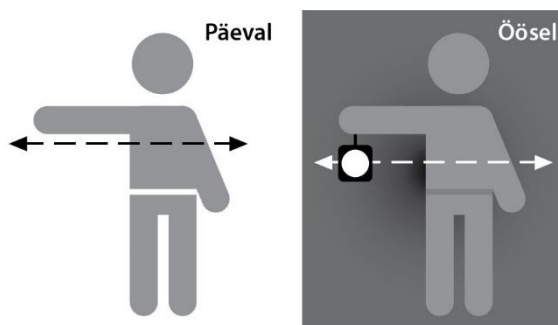
20.5 Piduriproovi tegemisel antakse järgmisi käsi- ja helisignaale:

20.5.1 teha piduriproov – päeval vertikaalselt ülestõstetud käsi ja öösel ülestõstetud signaallaterna valge tuli (joonis 63). Vedurijuht vastab vedurivile ühe lühikese heliga ja alustab piduriproovi;



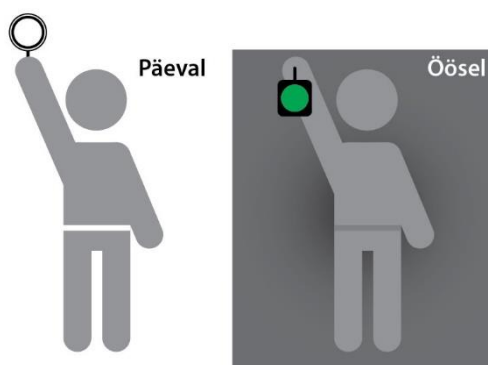
Joonis 63

20.5.2 pidurid lahti lasta – päeval liigutused käega horisontaalselt enda ees ja öösel samased liigutused signaallaterna valge tulega (joonis 64). Vedurijuht vastab vedurivile kahe lühikese heliga, laseb pidurid lahti ja lõpetab piduriproovi.



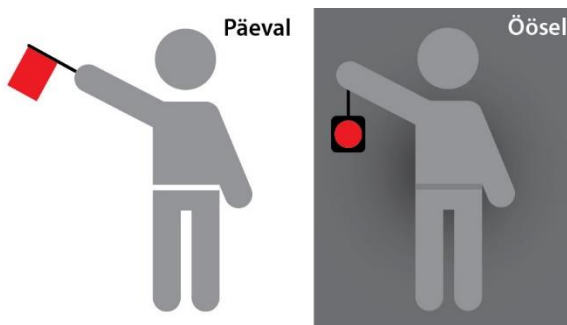
Joonis 64

20.6 Kui jaamakorraldaja saadab rongi, näitab ta raudteeveeremi juhile nii rongi jaamast saatmisel kui ka peatuseta läbisõidul päeval vertikaalselt ülestõstetud musta äärisega valget signaalketast (valge signaalketta tagumine külg on punane), signaalketta puudumisel rulli keeratud kollast signaallippu ja öösel signaallaterna rohelist tuld (joonis 65), mis signaliseerib, et rong võib väljuda jaamast või läbisõidul liikuda peatumata kehtestatud piirkiirusega. Seda signaali näitab jaamakorraldaja seni, kuni veovahend temast möödub ja raudteeveeremi juht vastab vile ühe pika heliga.



Joonis 65

20.7 Sõiduplaani järgi jaamast läbisõitva rongi peatamiseks näitab jaamakorraldaja raudteeveeremi juhile päeval punast signaalketast või punast signaallippu ja öösel signaallaterna punast tuld (joonis 66).

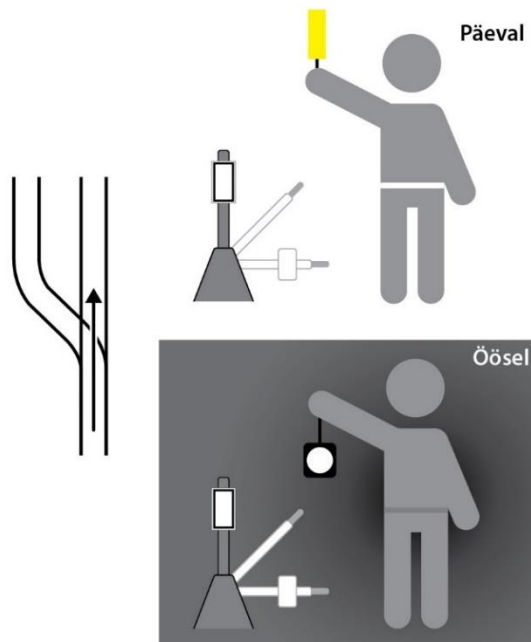


Joonis 66

20.8 Jaamakorraldaja, kohates või saates rongi, peab kandma raudtee valdaja kehtestatud punast ametimütsi.

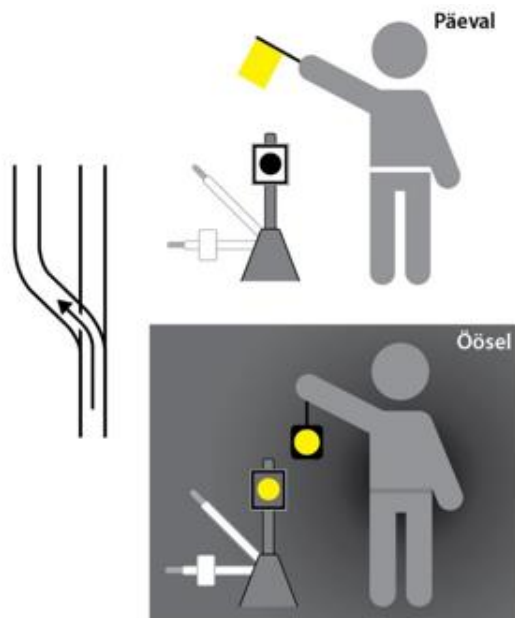
20.9 Signalistid ja pöörmeseadjad kohtavad jaama saabuvat rongi järgmiste signaalidega:

20.9.1 rongi peatuseta läbisõidul mööda peateed päeval rulli keeratud kollase signaallipuga ja öösel signaallaterna valge tulega (joonis 67);



Joonis 67

20.10 Rongi vastuvõtmisel kõrvalteele või jaamas peatusel päeval lahtirullitud lehviva kollase signaallipuga ja öösel signaallaterna kollase tulega (joonis 68).



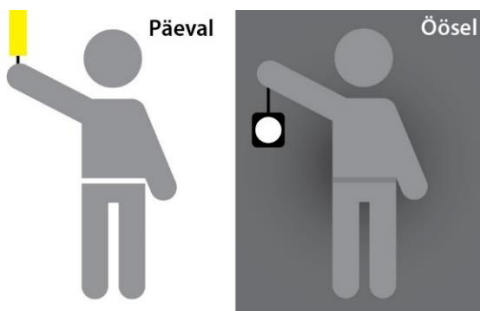
Joonis 68

20.11 Signalistid ja pöörmeseadjad kohtavad jaamast väljuvat rongi päeval rulli keeratud kollase signaallipuga ja öösel signaallaterna valge tulega (joonis 67).

20.12 Rongi vagunisaatjatelt, saaturitelt jt antakse raudteeveeremi juhile peatussignaal päeval punase signaallipuga, öösel signaallaterna punase tulega.

20.13 Reisirongi väljumisel jaamast või muust peatuskohast näitavad reisivagunite saatjad reisijate ooteplatvormi poolt veduri juhi suunas (kuni platvormist möödasõitmiseni) päeval rulli keeratud kollast signaallippu ja öösel signaallaterna valget tuld, mis signaliseerib rongi ohutut liikumist.

20.14 Raudteerajatiste või -ehitiste järelevalvetöötajad jaamavahel ning raudteeülesõidukoha korraldajad kohtavad tee vabaolekul ronge, näidates päeval rulli keeratud kollast signaallippu ja öösel signaallaterna valget tuld (joonis 69).

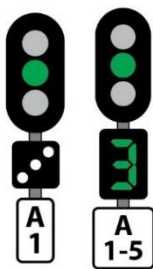


Joonis 69

6. peatükk Signaalnäidikud ja signaalmärgid

21. Signaalnäidikud ja signaalmärgid

21.1 Matkanäidikuga (joonis 70) antakse rongile või muule liikuvale veeremiüksusele lisateavet liiklustingimuste kohta.



Joonis 70

Joonis 71

21.2 Liikumissuuna (joonis 70) näitamiseks kasutatakse numbrit, tähtede või signaalriba asendiga signaliseerivaid matkanäidikuid, mis üldjuhul kinnitatakse teefoori masti külge või püstitatakse matkanäidikule oma mast.

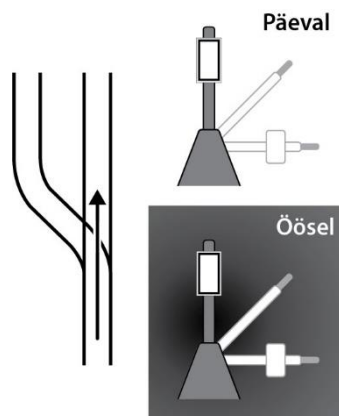
21.3 Tee numbril näitamiseks, millelt lubatakse liikuda grupiväljasõidufoori või matkafoori lubava signaali järgi, kasutatakse rohelist tuledega matkanäidikut (joonis 71).

21.4 Matkanäidikut võib kasutada tee numbril näitamiseks ka manöövritööl väljasõidu- või matkafooris koos manöövreid teostada lubava valge tulega. Nende kasutamise kehtestab raudtee valdaja.

22. Pöörmenäidikud

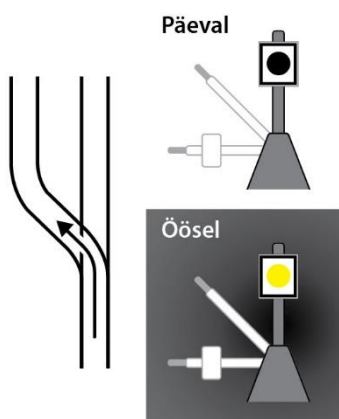
22.1 Valgustiga üksikpöörmenäidik signaliseerib identselt vastupidistes suundades alljärgnevalt:

22.1.1 pöörang seatud sirgteele – päeval pöörmenäidiku ristkülikukujuline külj valge klaasiga, öösel põleb pöörmenäidikus valge tuli (joonis 72);



Joonis 72

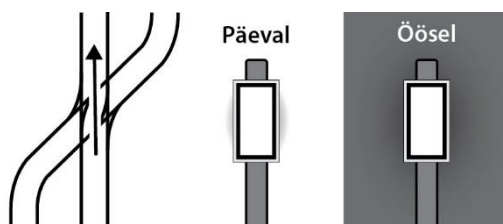
22.1.2 pöörang seatud kõrvalteele – päeval pöörmenäidiku ruudukujuline külj kollase ringikujulise klaasiga, öösel põleb pöörmenäidikus kollane tuli (joonis 73).



Joonis 73

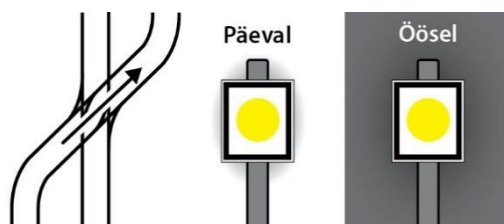
22.2 Ristpöörmetel kasutatakse kahte tavalist pöörmenäidikut, mis paiknevad järjestikku ja signalseerivad alljärgnevalt:

22.2.1 pöörang seatud sirgteele – päeval pöörmenäidikutes ristkülikukujulised küljed valge klaasiga, öösel põlevad pöörmenäidikutes valged tuled (joonis 74);



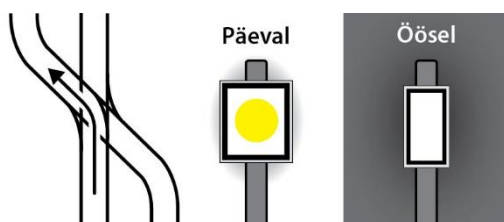
Joonis 74

22.2.2 pöörang seatud sõitmiseks üle sirgtee kõrvalteele – päeval pöörmenäidikutes ruudukujulised küljed kollase ringikujulise klaasiga, öösel põlevad pöörmenäidikutes kollased tuled (joonis 75);



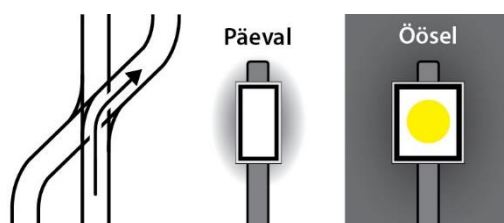
Joonis 75

22.2.3 pöörang seatud sõitmiseks sirgteelt kõrvalteele – päeval on liikumissuunas vaadatuna näha lähemal asuvas pöörmenäidikus ruudukujuline külg ringikujulise kollase klaasiga ja öösel põleb pöörmenäidikus kollane tuli ning kaugemal asuvas pöörmenäidikus on näha päeval riskülikukujuline külg valge klaasiga ja öösel põleb pöörmenäidikus valge tuli (joonis 76);



Joonis 76

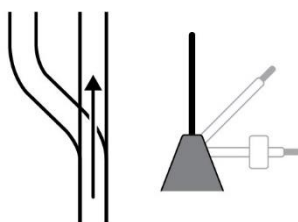
22.2.4 pöörang seatud sõitmiseks sirgteelt kõrvalteele – päeval on liikumissuunas vaadatuna näha lähemal asuvas pöörmenäidikus riskülikukujuline külg valge klaasiga ja öösel põleb pöörmenäidikus valge tuli ning kaugemal asuvas pöörmenäidikus on päeval näidiku ruudukujuline külg kollase ringikujulise klaasiga ja öösel põleb pöörmenäidikus kollane tuli (joonis 77).



Joonis 77

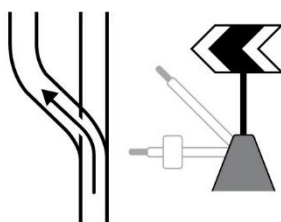
22.3 Tavaline pöörmenäidik valgustita signaleerib järgmiselt:

22.3.1 pöörang on seatud sirgteele – näha noolekujulise näidiku teravik, mis suunab sirgteele (joonis 78);



Joonis 78

22.3.2 pöörang on seatud kõrvalteele – näha noolekujulise näidiku teravik, mis suunab kõrvalteele (joonis 79).



Joonis 79

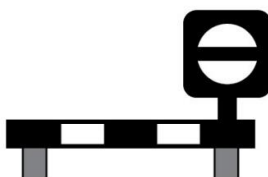
23. Teetõkkenäidikud

23.1 Valgustiga teetõkkenäidikud signaliseerivad järgmiselt:

23.1.1 teele sõitmine tõkestatud (blokeeritud) – päeval on näha ruudukujulise signaalnäidiku must horisontaaltriip ringikujulise valge klaasi taustal ja öösel must horisontaaltriip signaalnäidiku valge tule taustal;

23.1.2 teele sõitmine lubatud (deblokeeritud) – päeval ruudukujulise signaalnäidiku must vertikaaltriip ringikujulise valge klaasi taustal ja öösel must vertikaaltriip valge tule taustal.

23.2 Tupiktee prisma asukohta tähistav teetõkkenäidik kinnitatakse tupiku prisma tugede prussi parempoolse otsa külge ja see signaliseerib ainult rööbastee suunas (joonis 80).



Joonis 80

23.3 Teetõkkenäidikud võivad olla nii valgustiga kui ka valgustita. Nende paigutamise kohad määrab raudtee valdaja.

24. Veevõtukoha näidik

24.1 Veevõtukoha pöördtoru peab olema värvitud signaalpunaseks ja omama valgustatavat signaalnäidikut. Rööbasteegea risti olev signaalpunane pöördtoru päeval või mõlemas suunas signaliseeriv punase tulega signaalnäidik öösel keelab möödasõidu veevõtukohast. Pöördtoru normaalasendi puhul signaliseerib näidik tee mõlemas suunas öösel valge tulega. Kui pöördtoru on normaalasendis ehk rööbiti rööbasteegea, põleb öösel veevõtukoha näidikus valge tuli.

24.2 Punktides 22–24 käsitletud signaale kasutatakse raudtee valdaja sätestatud korras.

25. Puksi kuumenemise signaalnäidik

25.1 Puksi kuumenemise automaatseadmete kontrollposti juurde pannakse kontaktvõrgu või eraldi mastile joonisel 81 näidatud puksi kuumenemise signaalnäidik.



Joonis 81

25.2 Puksi kuumenemise signaalnäidikus tavaliselt tuli ei põle ja näidikul signaaltähendust ei ole. Kuumenenud puksi või rattapaari vea avastamisel hakkab signaalnäidikus põlema valge tuli, mis nõuab vedurijuhilt kohest kiiruse vähendamist, jaama sissesõidu pöörmel kuni 20 km/h, ja peatumist vastuvõtuteel, olenemata väljasõidusignaali näidust.

26. Vooluvõtturi allalaskmise signaalnäidik

26.1 Kontaktvõrgu sektsioonidevahelise lühise vältimiseks asetatakse õhkvaheemiku ees olevale kontaktvõrgu mastile signaalnäidik „vooluvõtturi allalaskmine“ (joonised 82 ja 85).



Joonis 82

26.2 Valgustamata signaalnäidikul signaaltähendust ei ole, kuid sisselülitatult signaliseerib vilkuva valge tulega, mis nõuab vooluvõtturite viivitamatut allalaskmist.

27. Alalised signaalmärgid

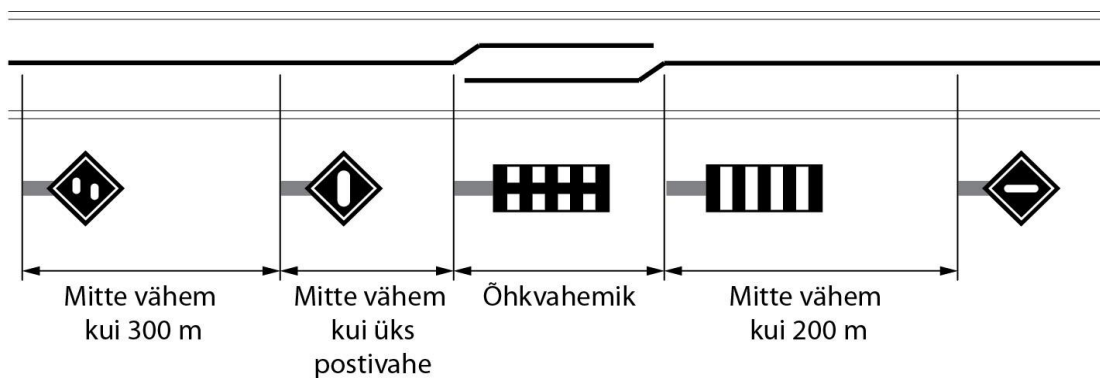
27.1 Vooluvõtturi allalaskmise signaalnäidiku ette pannakse joonisel 85 näidatud skeemi järgi alaline helkuritega signaalmärk „tähelepanu, õhkvaheemik“ (joonis 83) ning õhkvaheemiku järel rongi liikumissuunas alaline signaalmärk „vooluvõttur üles tõsta“ (joonis 84).



Joonis 83

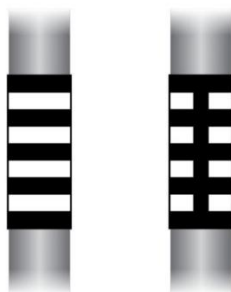


Joonis 84

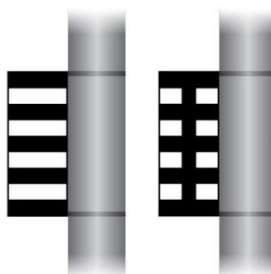


Joonis 85

27.2 Kontaktvõrgu õhkvahele piiravatele mastidele või neil asuvatele kilpidele kantakse joonistel 86 ja 87 näidatud mustvalge muster. Elektrirongi ei tohi peatada joonistel 86 ja 87 näidatud tähistusega mastide vahel.



Joonis 86



Joonis 87

27.3 Piirdetulbad pannakse teedevahe keskele ja kohta, kus ühinevate teede telgede vahekaugus tagab ühinevatel teedel ohutu sõidu. Teedele seismapandud raudteeveerem ei tohi ulatuda piirdetulbast kaugemale teede ühinemiskoha või liitumiskoha poole.



Joonis 88



Joonis 89

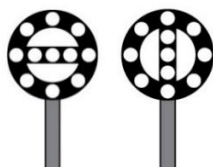
27.4 Jaama pea- ja vastuvõtu-saateteede ühinemiskohta tähistav piirdetulp värvitakse spiraalikujuliselt mustavalgetriibuliseks ning selle külge kinnitatakse helkurid (joonis 88). Muude teede ühinemiskoha piirdetulp värvitakse mustvalgeks vastavalt joonisel 89 näidatule.

27.5 Signaalmärgiga „jaama piir“ (joonis 90) tähistatakse jaama piiri koht kahe- või mitmeteelisel liinil. Pealkiri peab olema signaalmärgi mõlemal küljel.



Joonis 90

27.6 Alaliste signaalmärkidega „ohtliku koha algus“ (joonis 91) ja „ohtliku koha lõpp“ (joonis 92) piiratakse rööbasteelõik, mis tuleb läbida lubatud piirkiirusest väiksema kiirusega.

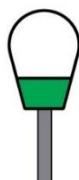


Joonis 91

Joonis 92

27.7 Hoiatavad signaalmärgid:

27.7.1 vile andmise koht (joonis 93) pannakse enne tunnelit, silda, raudteeülesõidukohta või muud rajatist ja kohta, millele lähenemisel tuleb vedurijuhil anda tähelepanusignaal (vedurivile pikk heli);



Joonis 93

27.7.2 veduri peatuskoht (joonis 94) või esimese vaguni peatuskoht (joonis 95);



Joonis 94



Joonis 95

27.7.3 mootorrongi ühendamise koht (joonis 96).



Joonis 96

27.7.4 lühiplatvormi signaalmärk „L“ (joonis 97) pannakse reisijate ooteplatvormide ette, mille pikkus on alla 150 m. Signaalmärk pannakse 200 m kaugusele signaalmärgist „Esimese vaguni peatuskoht“ sõidusuunas paremale poole teed.



Joonis 97

27.8 Need signaalmärgid paigutatakse raudtee-ettevõtja komisjoni otsusega määratud kohtadesse.

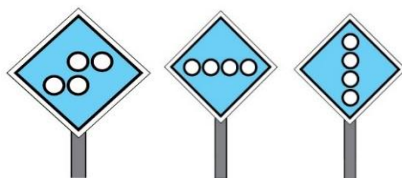
27.9 Elektrifitseeritud liinil kasutatavad signaalmärgid:

27.9.1 kontaktvõrgu lõppemisel riputatakse kontaktjuhtme ja rööbastee telje kohale alaline signaalmärk „kontaktvõrgu lõpp“ (joonis 98);

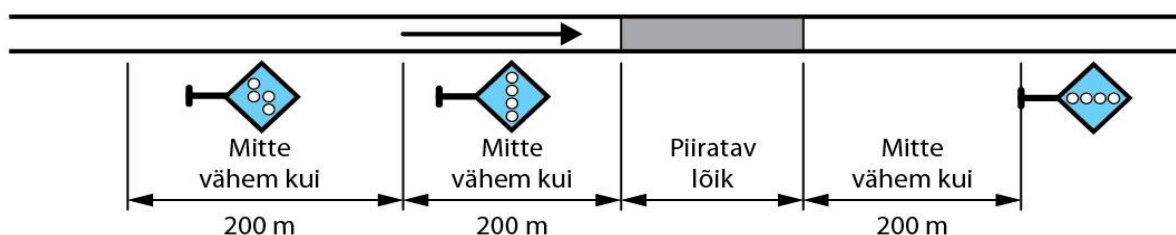


Joonis 98

27.9.2 ajutised signaalmärgid „valmistuda vooluvõturi allalaskmiseks“ (joonis 99), „vooluvõttur alla lasta“ (joonis 100) ja „vooluvõttur üles tõsta“ (joonis 101) paigutatakse joonisel 102 näidatud skeemi järgi.



Joonis 99 Joonis 100 Joonis 101



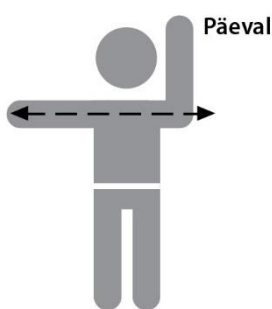
Joonis 102

27.10 Kui plaaniliste ehitus- ja remonttööde ajal on vaja sõita kontaktvõrguta teel või pöörmel, pannakse ajutine signaalmärk „vooluvõttur alla lasta“ piiratavast kohast vähemalt 100 m kaugusele.

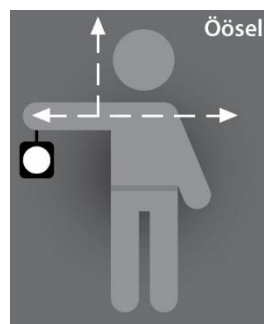
27.11 Kontaktvõrgu vigastuse avastamisel peab vigastuse või rikke avastaja minema rikkekohast 500 m kaugusele esimese oodatava rongi suunas ja andma lähenevale rongile käsisignaali „vooluvõttur alla lasta“:

27.11.1 päeval – liigutades ettesirutatud paremat kätt enda ees horisontaalselt, vasak käsi on üles tõstetud (joonis 103);

27.11.2 öösel – liigutades signaallaterna valget tuld vaheldumisi horisontaalselt ja vertikaalselt (joonis 104).



Joonis 103

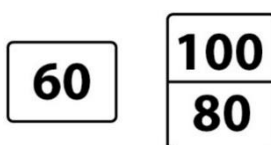


Joonis 104

27.12 Saades ülaltoodud signaali, peab vedurijuht andma tähelepanusignaali (vedurivile pikk heli) ja vooluvõtturid alla laskma.

27.13 Vooluvõtturid võib üles tõsta alles pärast ohu möödumises veendumist.

27.14 Signaalmärk „piirkiiruse muutumine“ (joonis 105) pannakse peateel sõidukiiruse muutumise kohta. Signaalmärgi üksiktahvel näitab kõikide rongide piirkiirust, kaksiktahvli ülemine tahvel reisirongi ja alumine kaubarongi piirkiirust.



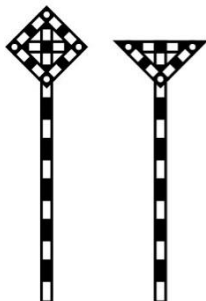
Joonis 105

28. Ajutised signaalmärgid

28.1 Talveks pannakse raudteeülesõidukohtade ja muude lumekoristustöid takistavate rajatiste ette ajutised signaalmärgid, mis signaliseerivad järgmiselt:

28.1.1 lumesaha nuga üles tõsta ja tiivad sulgeda (enne takistuskohta, joonis 106);

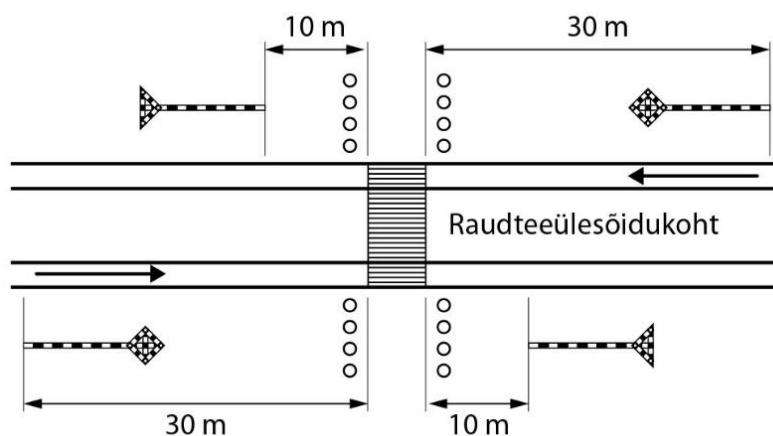
28.1.2 lumesaha nuga alla lasta ja tiivad avada (pärast takistuskohta, joonis 107).



Joonis 106

Joonis 107

28.2 Need signaalmärgid paigutatakse joonisel 108 näidatud skeemi järgi.



Joonis 108

28.3 Kui kahe lähestikku paikneva takistuse vahekaugus ei võimalda teemasinal ohutult töötada, tähistatakse see koht signaalmärgiga, mis kinnitatakse ühe teiba otsa vastavalt joonisel 109 näidatule.



Joonis 109

7. peatükk

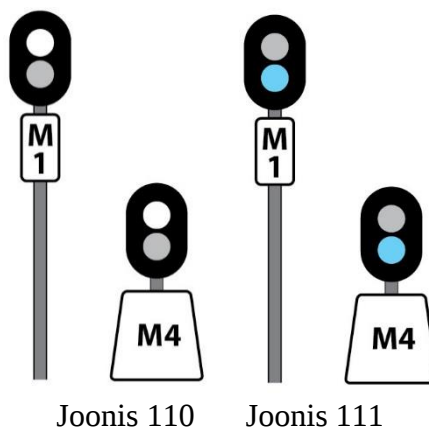
Manöövritöö signaalid

29. Manöövritöö signaalid

29.1 Manöövrifooriga edastatakse järgmisi signaale:

29.1.1 üks valge tuli lubab teha manöövreid (joonis 110);

29.1.2 üks sinine tuli keelab teha manöövreid (joonis 111).



29.2 Loa manöövritööks võib anda ka väljasõidu- või matkafoori valge tulega. Sel juhul punane tuli ja valge tuli üheaegselt ei põle.

29.3 Manöövripiirkonnas asuva väljasõidu- ja matkafoori punasest tulest võib läbi sõita, kui grupimanöövrifooris põleb valge tuli.

29.4 Üheteelise liini jaamas ning kahesuunalise automaatsblokeeringuga kaheteelise liini jaamas võib sissesõidufoori masti külge panna valge manöövrifooritule (signaaliseerib suunaga jaama poole), mis lubab manöövrite ajal sõita jaamavahele (ehk jaama piiri taha).

29.5 Jaama kindlaksmääratud piirkonnas lubatakse grupimanöövrifooriga edastada manöövritöö signaale ühes ja vajadusel ka kahes liiklussuunas.

29.6 Manöövrifooris võib raudtee valdaja loal kasutada sinise tule asemel punast tuld, mis keelab teha manöövreid.

29.7 Pöörmete ja signaalide elektritsentralisatsiooniga jaama manöövrifooris võib kasutada signaali kaks valget tuld, mis signaaliseerib, et selle fooriga piiratud tee on raudteeveeremist vaba ja võib sõita kehtestatud piirkiirusega.

29.8 Mäefooriga (joonis 112) edastatakse järgmisi signaale:

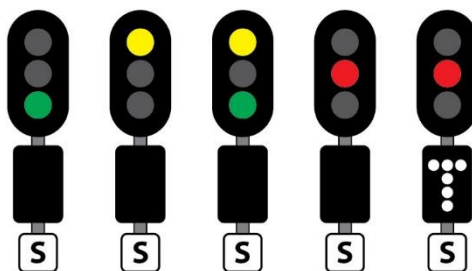
29.8.1 üks roheline tuli lubab tõugata vaguneid sorteerimismäest alla suurima kehtestatud piirkiirusega;

29.8.2 üks kollane tuli lubab tõugata vaguneid sorteerimismäest alla väikseima kehtestatud kiirusega;

29.8.3 üks kollane ja üks roheline tuli lubab tõugata vaguneid sorteerimismäest alla kehtestatud piirkiiruse ja väikseima kiiruse vahelise kiirusega;

29.8.4 üks punane tuli keelab sõita;

29.8.5 üks punane tuli koos valgetest tulekestest signaalnäidiku näiduga „T“ käsib vabastada sorteerimismäe ning viia raudteeveeremi tagasi sorteerimismäe väljatõmbetele või rongi vastuvõtuparki.



Joonis 112

29.9 Vagunite sorteerimismäest allatõukamise kiirused mäefoori ühe rohelise, ühe kollase ja ühe rohelise ning ühe kollase tule järgi kehtestab raudtee valdaja, võttes aluseks sorteerimismäe ehituse eripära.

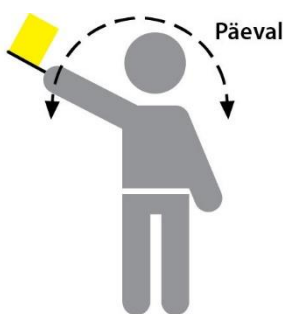
29.10 Kui mäefoori signaalide nähtavus ei ole nõuetekohaselt tagatud, võib panna mäefoori ette kordusfoori või kasutada veduriautomaatsignalisatsiooni seadmeid. Sel juhul signaliseerivad nii kordusfoor kui ka vedurifoor mäefoori näite. Vastuvõtupargi kordusfooris kasutatakse sinist tuld punase tule asemel.

29.11 Manöövriveeremi etteandmiseks vastuvõtupargi teedelt mäefoorini ja samuti sorteerimismäealustel teedel võib manöövritööks kasutada manöövrifoore.

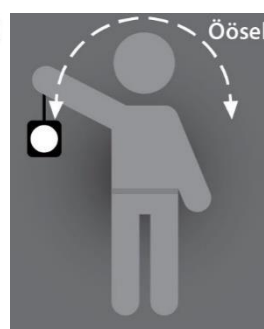
29.12 Manöövritööl on punase tulega väljasõidu- ja matkafoorist läbisõitmine lubatud jaamakorraldaja või tema volitatud manöövrijuhi antud korralduse või käsisignaali järgi.

29.13 Manöövritööl kasutatakse järgmisi käsi- ja helisignaale:

29.13.1 ülestõstetud käe liigutused pea kohal kollase lipuga päeval (joonis 113) ja signaallaterna valge tulega öösel (joonis 114) või üks pikk heli lubab sõita veduril juhtimisega edasi;

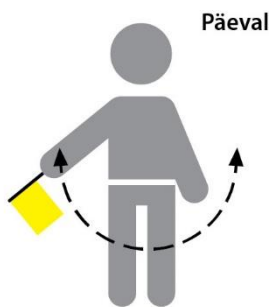


Joonis 113

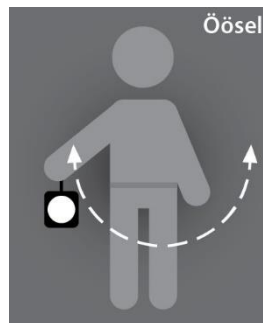


Joonis 114

29.13.2 allasirutatud käe liigutused põlvede juures kollase lipuga päeval (joonis 115), signaallaterna valge tulega öösel (joonis 116) või kaks pikka heli lubab sõita veduril juhtimisega tagasi;

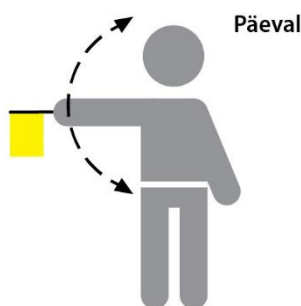


Joonis 115

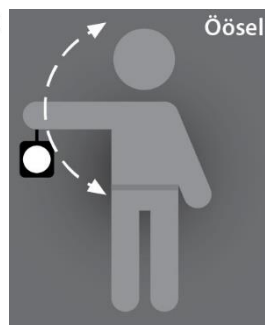


Joonis 116

29.13.3 käega üles-alla liigutused külje pealt kollase lipuga päeval (joonis 117), signaallaterna valge tulega öösel (joonis 118) või kaks lühikest heli lubab sõita aeglaselt ja ettevaatlikult;



Joonis 117

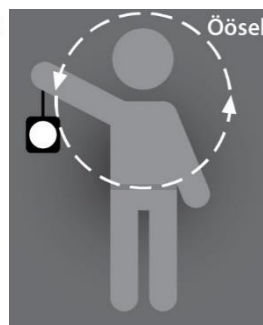


Joonis 118

29.13.4 ringikujulised liigutused kollase lipuga või punase lipuga päeval (joonis 119), signaallaterna valge või mistahes muu signaaltulega öösel (joonis 120) või kolm lühikest heli keelab liikuda.



Joonis 119



Joonis 120

29.14 Manöövritööl antakse helisignaale käsivilega, signaalsunaga või veduri vilega.

29.15 Manöövritööl antud käsisignaale peab raudteeveeremi juht kordama veduri vilega, mis kinnitab signaali vastuvõtmist täitmiseks.

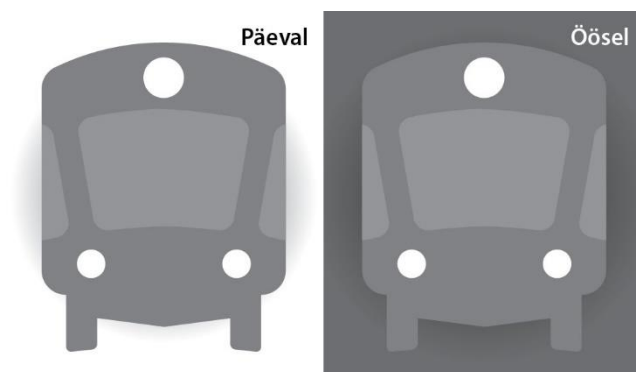
29.16 Signalistile või pöörmeseadjale võib anda manöövriratka seadmise ülesande kehtestatud kokkuleppeliste helisignaalidega, veduri- või manöövrijuhi vilega või muude vahenditega jaama tehnikorraldusaktis määratud korras.

8. peatükk

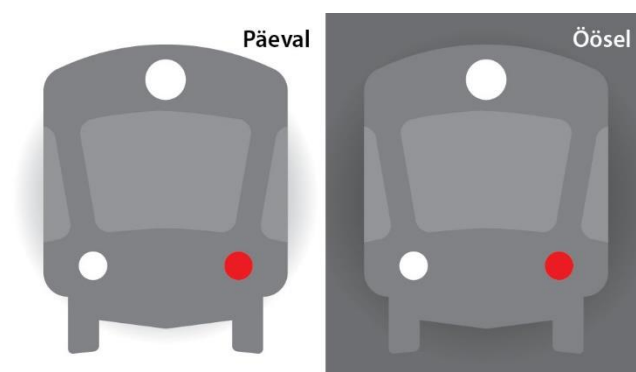
Rongide, vedurite ja muu raudteeveeremi tähistamine

30. Raudteeveeremi tähistamine

30.1 Rongi pea tähistatakse üheteelisel liinil ja kaheteelise liini pärisuunalisel teel ööpäev läbi veduri kahe esilaterna ja prožektori valge tulega (joonis 121). Kaheteelise liini vastassuunalisel teel asendatakse vasaku esilaterna valge tuli punasega (joonis 122).

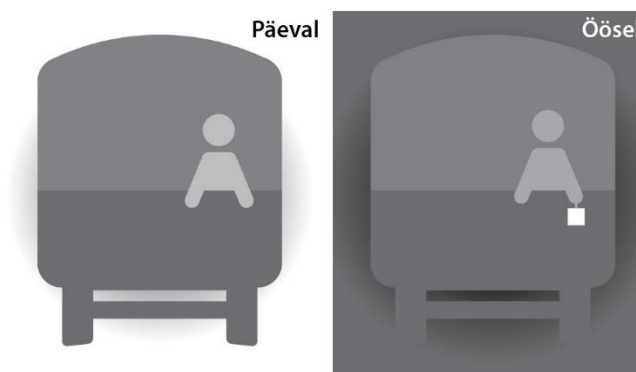


Joonis 121



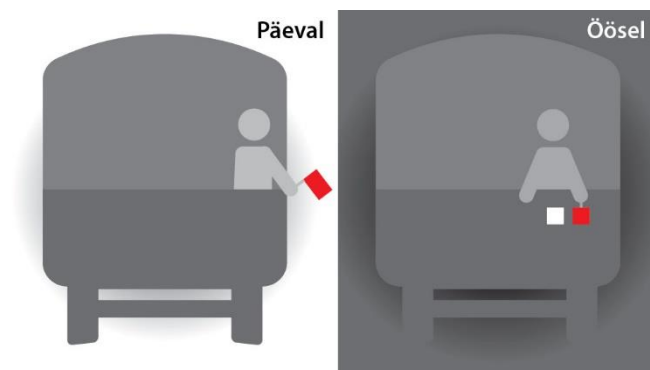
Joonis 122

30.2 Päeval üheteelisel liinil ja kaheteelise liini pärisuunalisel teel vaguni ees sõitva kaubarongi pead ei tähistata. Öösel tähistatakse vaguni puhvriprussi juures signaallaterna valge tulega (joonis 123).



Joonis 123

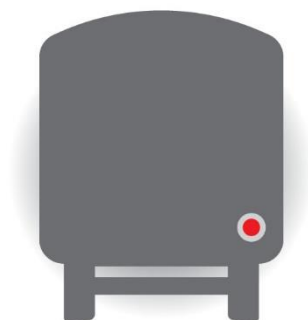
30.3 Kaheteelise liini vastassuunalisel teel näitab kaubarongi saatev töötaja päeval esimese vaguni vasakul pool punast signaallippu, öösel lisaks puhvriprussi juures asuva signaallaterna valgele tulele signaallaterna punast tuld (joonis 124).



Joonis 124

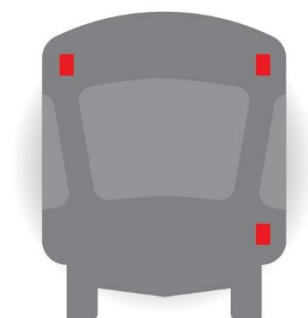
30.4 Rongi saba tähistatakse ööpäev läbi:

30.4.1 kaubarongil puhvriprussi juures paremal pool valgust peegeldava punase signaalkettaga (joonis 125);



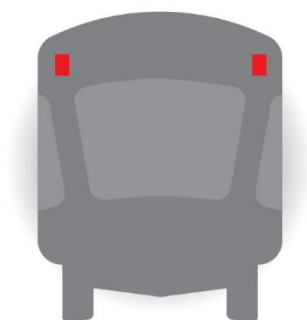
Joonis 125

30.4.2 rahvusvahelisel reisirongil või mootorrongil vaguni signaallaterna kolme punase tulega (joonis 126);



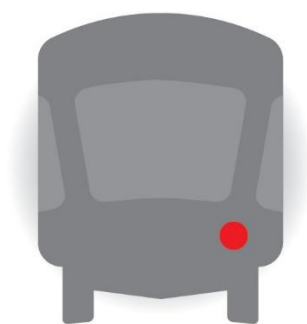
Joonis 126

30.4.3 riigisisesel reisirongil või mootorrongil ühel tasapinnal vaguni signaallaterna kahe punase tulega (joonis 127);



Joonis 127

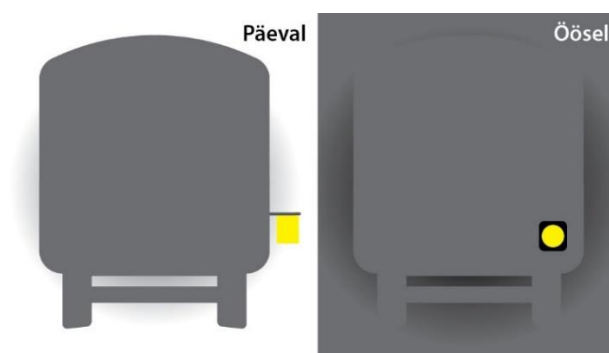
30.4.4 üksikveduril (rongi sabas, tõukevedur ja mittemahatõstetav dresiin) parempoolse signaallaterna punase tulega (joonis 128).



Joonis 128

30.5 Kaheteelise liini vastassuunalisel teel saatejaama naasev tõukevedur tähistatakse käesoleva juhendi punkti 30.1 kohaselt (joonis 122) ning vagunitega ees liikuv töörong tähistatakse käesoleva juhendi punktide 30.2 ja 30.3 kohaselt (joonis 124).

30.6 Katkenud kaubarongi osa viimisel jaamavahelt jaama tähistatakse see päeval kollase signaallipuga paremal pool puhvriprussi juures, öösel signaallaterna kollase tulega (joonis 129).

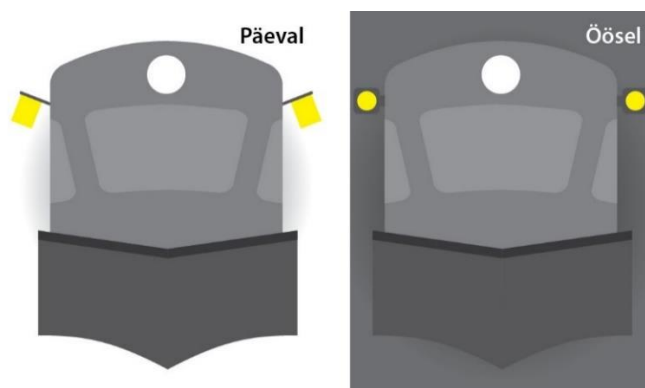


Joonis 129

30.7 Viimane jaamavahelt jaama viidav kaubarongi osa tähistatakse punase signaalkettaga.

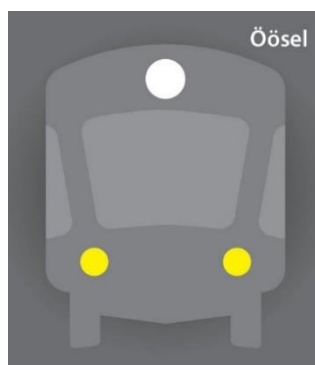
30.8 Mitmeteelisel liinil tähistatakse rongid signaalidega nii nagu ühe- ja kaheteelisel liinil, vastavalt kehtestatud liiklemise korrale mitmeteelise liini ühel või teisel teel.

30.9 Lumesahk üheteelisel liinil ja kaheteelise liini pärisuunalisel teel tähistatakse järgmiselt:
 30.9.1 kui rongi peas on lumesahk, siis päeval kahe kollase lipuga lumesaha kere küljekonksudel ja öösel kahe kollase tulega külglaternates (joonis 130). Vedurilt on näha kaks valget kontrolltuld;



Joonis 130

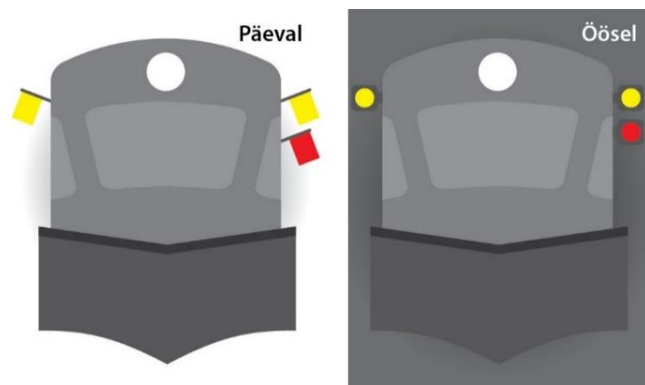
30.9.2 kui rongi peas on vedur, siis ööpäev läbi veduri esilatena kahe kollase tulega (joonis 131).



Joonis 131

30.10 Lumesaha ja saharongi saba tähistatakse nii nagu üksikvedur. Saharongi peas oleval lumesahal ja vedurita liikaval lumesahal peab põlema prožektor ööpäev läbi.

30.11 Kaheteelise liini vastassuunalisel teel tähistatakse lumesahk või saharong pea poolt päeval kahe kollase ja ühe punase signaallipuga vasakul pool kollase lipu all saha küljekonksudel, öösel vastavalt külglaternates kahe kollase ja ühe punase tulega (joonis 132). Sel juhul on vedurilt näha kolm valget kontrolltuld.



Joonis 132

30.12 Kui saharongi peas on vedur, tähistatakse see vastavalt joonisel 131 näidatule.

30.13 Manöövritööl ning veduri rongi juurde või juurest sõitmisel peab ööpäev läbi põlema veduri põhijuhtimispuuldipoolsetes signaallaternates (nii ees kui taga) üks valge tuli.

30.14 Mahatõstetavad dresiinid, remondipukid elektrifitseeritud liinil, teerullikud ja muu teelt mahatõstetav raudteeveerem jaamavahel tähistatakse järgmiselt:

30.14.1 üheteelisel liinil ja kaheteelise liini vastassuunalisel teel päeval mõlemalt poolt punane signaalkilp või punane signaallipp ja öösel nii ette- kui tahapoole punase tulega signaliseeriv signaallatern;

30.14.2 kaheteelise liini pärisuunalisel teel päeval ettepoole valge signaalkilp ja tahapoole punane signaalkilp ja öösel ettepoole valge ja tahapoole punase tulega signaliseeriv signaallatern.

30.15 Teelt mahatõstetavad remondipukid ja teerullikud jaamavahel piiratakse nii ette- kui tahapoole ühtmoodi signaliseerivate punaste käsisignaalidega või ajutiste teisaldatavate signaalidega 1000 m kauguselt, mis üheaegselt teel liikuva mahatõstetava remondipuki või teerullikuga tõstetakse edasi või tagasi.

30.16 Jaamateel töötav mahatõstetav remondipukk ja teerullik tähistatakse päeval nii ette- kui tahapoole ühtmoodi signaliseeriva punase kilbi või punase signaallipuga ja öösel vastavalt punase tulega signaliseeriva signaallaternaga.

30.17 Jaamateel või pöörmel töötav teelt mahatõstetav remondipukk ja teerullik piiratakse üldjuhul mõlemalt poolt punaste käsi- või ajutiste piiramissignaalidega vähemalt 50 m kauguselt, mis tõstetakse üheaegselt teel liikuva mahatõstetava remondipuki või teerullikuga kas edasi või tagasi.

30.18 Raudteehoiutöödel kasutatava mahatõstetava raudteeveeremi piiramise täpne kord sätestatakse raudteehoiutööde juhendis. Kahe- või mitmeteelisel liinil võetakse naaberteel sõitva rongi möödumise ajaks mahatõstetavat raudteeveeremit piirav punane signaal ajutiselt maha, mis pärast rongi möödumist pannakse tagasi.

30.19 Kaheteelisel elektrifitseeritud liinil, välja arvatud kahepoolse automaatblokeeringuga liinil ja liinil, kus reisirongid sõidavad kiirusega enam kui 120 km/h, võib mahatõstetavaid remondipukke piirata ainult pärisuunalisel teel. Teelt mahatõstetavate remondipukkide piiramise täpne kord sätestatakse raudteehoiutööde juhendis.

30.20 Raudteeveeremi piiramist toimetavad signalistid ning nende teel liikumist korraldavad töötajad varustatakse peale ajutiste piiramissignaalide veel signaalsunade ja käsisignaalidega.

9. peatükk

Helisignaaliid

31. Helisignaaliid

31.1 Helisignaale antakse veduri või mootorrongi, dresiini või muu veovahendi vilega, signaalsunaga, käsi(suu)vilega ja muude selleks otstarbeks kasutuselevõetud vahenditega.

Signaali heli	Signaali tähendus	Signaali andja
1	2	3
Kolm lühikest - - -	Keelab sõita ja nõuab liikluse peatamist	Raudteeveeremi meeskond, konduktor ja teised raudteeliiklusega seotud töötajad.
Üks pikk –	Rongi väljumine	Jaamakorraldaja või tema korraldusel pargikorraldaja, pöörmeseadja, signalist, konduktor. Signaali vastuvõtmisest teavitab raudteeveeremi juht. Kaksikveol kordab signaali teise raudteeveeremi juht. Kui rong väljub väljasõidufooriga teelt, siis annab signaali raudteeveeremi juht pärast väljasõidufoori avamist, kaksikveol kordab signaali teise raudteeveeremi juht.
Kaks pikka – –	Nõue rongi personalile pidurid lahti lasta	Vedurijuht, kaksikveo korral kordab signaali teise veduri vedurijuht.
Kolm pikka ja üks lühike – – – –	Jaama saabumine ainult osa rongiga	Vedurijuht, pöörmeseadjad ja signalistid.
Kolm pikka ja kaks lühikest – – – – –	Vedurijuhi abi või vagunisaatja, töörongi tööjuhi või kokkuleppel mõne teise töötaja veduri juurde kutsumine	Jaamavahel peatunud rongi vedurijuht.
Kaksikveol		
Üks lühike -	Nõue teise veduri vedurijuhile vähendada vedu	Vedurijuht. Signaali kordab teise veduri vedurijuht.
Kaks lühikest - -	Nõue teise veduri vedurijuhile suurendada vedu	Vedurijuht. Signaali kordab teise veduri vedurijuht.
Kaks pikka ja kaks lühikest – – – –	Nõue teise veduri vedurijuhile vooluvõttur alla lasta	Vedurijuht. Signaali kordab teise veduri vedurijuht.
Tõukeveduriga veol		
Kaks lühikest - -	Nõue alustada tõukamist	Vedurijuht. Signaali kordab tõukeveduri vedurijuht.
Üks lühike, üks pikk ja üks lühike – – –	Nõue tõukamine lõpetada, kuid rongist mitte maha jääda	Vedurijuht. Signaali kordab tõukeveduri vedurijuht.
Neli pikka – – – –	Nõue tõukamine lõpetada ja pöörduda tagasi	Vedurijuht. Signaali kordab tõukeveduri vedurijuht.

Märkus:

1. Punktis 31.1 mõistetakse vedurijuhi all rongi peas vedava veduri vedurijuhti.
2. Tõukeveduriga kaksikveol kordab teise veduri vedurijuht kõiki tõukevedurilt antavaid helisignaale. Sel juhul kehtestab raudtee-ettevõtja tõukeveduri vedurijuhi poolt signaali „vooluvõttur alla lasta“ andmise korra.
3. Kaksikveol või tõukeveduriga veol võib raadioside olemasolul helisignaale mitte kehtestada. Sel juhul toimuvad vedurijuhtide vahelised kõnelused liiklemistingimuste kohta raadioside vahendusel.

31.2 Tähelepanusignaal veduri, mootorrongi, dresiini või muu veovahendi vile üks pikk heli antakse:

31.2.1 rongi lähenemisel jaamale, teepostile, reisirongi peatuskohale, kiiruse vähendamist

nõudvale signaalile, vile andmist nõudvale signaalmärgile, süvendile, teekõverikule, tunnelile, raudteeülesõidukohale, mahatõstetavale dresiinile, remondipukile, teerullikule ja muule teelt mahatõstetavale raudteeveeremile;

31.2.2 rongi lähenemisel töökohale alates hoiatuses näidatule eelnevast kilomeetrist, olenemata ajutiste piiramissignaali olemasolust;

31.2.3 signalisti antava käsisignaali „vooluvõttur alla lasta“ vastuvõtmisel;

31.2.4 rongi lähenemisel teel töötavatele inimestele ja muudel raudtee valdaja kehtestatud juhtudel.

31.3 Sõitmisel mööda vastassuunalist teed, samuti udu, tuisu ja muudel halva nähtavuse juhtudel korraldatakse tähelepanusignaali perioodiliselt.

31.4 Tähelepanusignaali saamisel peavad signalistid, pöörmeseadjad, manöövrivijuhid ja rongikoostajad täiendavalt kontrollima oma tööpiirkonda ja vajadusel rakendama meetmeid ohutu liikluse tagamiseks.

31.5 Valvsussignaal antakse veduri, mootorrongi või muu veovahendi vilega ühe lühikese ja ühe pika heliga ja seda korraldatakse perioodiliselt kuni signaali andmise eesmärgiga seotud valvsus on tagatud:

31.5.1 rongi lähenemisel tinglubavale signaalile ja edasisel liikumisel selle signaali järgi;

31.5.2 rongi möödumisel punase tulega, arusaamatu näiduga või kustunud läbisõidufoorist pärast nende ees seismist ja edasisel liikumisel;

31.5.3 rongi vastuvõtmisel jaama kutsesignaaliga ja kõikidel muudel juhtudel keelava signaalinäiduga või rongi vastuvõtmisel kustunud sissesõidufoori põhitulega;

31.5.4 vastassuunalisel teel sõitva rongi sissesõidul jaama ja kogu teekonna vältel jaamas.

31.6 Rongide kohtumisel kaheteelise liini jaamavahel antakse tähelepanusignaal (vedurivile ühe pika heliga) järgmiselt: esimene kord lähenemisel vastutulevale rongile ja teine kord vastutuleva rongi sabaosast möödasõitmisel.

31.7 Rongi lähenemise helisignaale antakse:

31.7.1 jaamavahel raudteevalvurite, raudteeülesõidukoha korraldajate, kontaktvõrgu- ja teetööjuhtide, mahatõstetavaid remondipukke ja teerullikuid saatvate töötajate poolt ühe pika heliga;

31.7.2 jaamades pöörmeseadja või signalisti poolt paarisuunalise rongi lähenemisel ühe ja paarissuunalise rongi lähenemisel kahe pika heliga;

31.7.3 jaamades pöörmeseadja või signalisti poolt rongi väljumisel signaalpasuna ühe pika heliga.

31.8 Suurte linnade, asustatud punktide ja kuurortide ning haiglate piirides võib helisignaale anda vedurite, mootorrongide või muude veovahendite vile tasase heliga, välja arvatud tõukeveduriga veol, inimestele või liiklustakistusele otsasõitmise ohu korral ja valvsus- või häiresignaali andmisel.

10. peatükk

Häiresignaaliid

32. Häiresignaaliid

32.1 Häiresignaale antakse vedurite, mootorrongide, dresiinide või muude veovahendite vilega, sireeniga, signaalpasunaga ja löökidega vastu ülesriputatud metallist esemeid.

32.2 Järgnevates punktides näidatud helisignaalide andmine löökidena toimub:

32.2.1 pikad helid – tihedalt üksteisele järgnevate löökidena;

32.2.2 lühikesed helid – harvade löökidena vastavalt lühikeste helide arvule.

32.3 Üldhäiresignaali antakse ühe pika ja kolme lühikese heli gruppina järgmistel juhtudel:

—...—...—...

32.3.1 raudteeliiklust ähvardava rikke avastamisel;

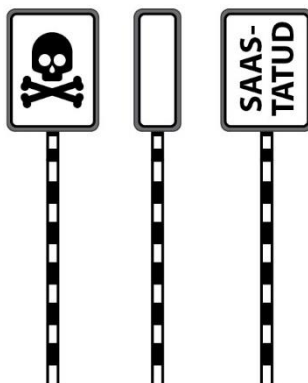
32.3.2 rongi sundpeatumisel lumme kinnijäämise tõttu, rongiõnnetuse korral ja teistel juhtudel, kui vajatakse ja kutsutakse abi. Üldhäiresignaali võib anda iga raudteetöötaja.

32.4 Tulekahjuhäiresignaali antakse ühe pika ja kahe lühikese heli gruppina.

—..—..—..

32.5 Tulekahjuhäiresignaali võib anda iga raudteetöötaja.

32.6 Raudteeveeremi meeskonna ja rongi teenindava personali hoiatamiseks rongi lähenemisest eluohtlikult saastatud kohale, mida ilma individuaalseid kaitsevahendeid kasutamata (gaasimask, kaitsekostüüm jt) läbida ei tohi, piiratakse selline eluohtlikult saastatud piirkond spetsiaalse näidikuga „saastatud“ (joonis 133).



Joonis 133

32.7 Signaalnäidik „saastatud“ pannakse nii jaamades kui ka jaamavahel saastatud koha piirist mitte kaugemale kui 50 m. Jaamavahel piiratakse saastatud piirkond mõlemalt poolt, liikumissuunas paremalt poolt 1200 m kauguselt teise näidikuga „saastatud“. Signaalnäidik „saastatud“ pannakse rööbastee servale.

32.8 Raudteeveeremi juht peab näidikutega „saastatud“ piiratud või jaamakorraldaja teatises näidatud koha (olenemata sellest, kas piirkond on näidikutega piiratud või mitte) läbima suurima kehtestatud piirkiirusega. Öösel on need näidikud valgustatud.

Raudteeülesõidukoha ja -ülekäigukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend

1. peatükk Üldsätted

1. Reguleerimisala

1.1 Raudteeülesõidukoha ja -ülekäigukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhendis sätestatakse raudteeülesõidukoha ja -ülekäigukoha ning nende seadmete hoiu ja käitamise tehnilised nõuded ning raudteeülesõidukoha ja -ülekäigukoha ehitamise, signalisatsiooniseadmetega seadmetamise ja liiklusohutuse tagamise nõuded.

1.2 Käesolev raudteeülesõidukoha ja -ülekäigukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend kehtib kasutuses, ehitusjärgus ja projekteerimise staadiumis olevatele raudteeülesõidukohtadele ja -ülekäigukohtadele.

1.3 Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet annab informatsiooni ja selgitusi riikliku järelevalve läbiviimise kohta ning hoiab alusdokumente oma koduleheküljel ajakohastatuna või viidatuna kehtiva alusdokumendi asukohale.

2. peatükk Raudteeületuskoha nõuded

2. Raudteeületuskoha üldnõuded

2.1 Raudteeületuskoha kate on raudbetoonist, kummist, puidust, asfaltbetoonist või betoonist valmistatud kate, mis asub rööbaste vahel ja mõlemal pool raudteed kuni ühe meetri kaugusel rööpast. Katte välispiir teekattel peab olema rööpaga paralleelne.

2.2 Raudteeinfrastruktuuri majandaja peab tagama, et raudtee signalisatsioonisüsteem võimaldab õigeaegse signaali saamise lähenevalt raudteeveeremilt arvestusega, et raudteeületuskoha automaatse foorisignalisatsiooni ja tõkkepuude olemasolul need automaatselt lülituks.

2.3 Liiklusmärkide, ülesõidufooride ja kattermärgistuse (edaspidi ka *liikluskorraldusvahend*) ülesanne on anda liiklejatele ühetaolist teavet, korraldada liiklust ja luua tingimused ohutuks liikluseks. Liiklusmärgid peavad olema sõidukijuhile nähtavad igalt raudteeülesõidukohale suubuvalt teelt ning ei tohi olla varjatud taimestikuga, ehitise, reklaamtahvli või muu esemega. Keelatud on kasutada liikluskorraldusvahendit, mis on amortiseerunud või deformeerunud. Eeldatakse, et liikluskorraldusvahendid ja nende paigaldus vastavad nõuetele, kui need vastavad standardite EVS 613, EVS 614 ja EVS 615 või samaväärsetele nõuetele.

2.4 Avalikult kasutatava raudteeületuskoha kate peab rööbaste vahel olema 0–25 mm rööpa pealispinnast kõrgem ning väljaspool rööpaid 100 mm ulatuses rööpast ühel tasapinnal rööpa pealispinnaga või sellest kuni 5 mm madalam või tehtud elastsest materjalist rööpa kulumise kompenseerimiseks.

2.5 Raudteeveeremi rattapaaride vabaks läbisõiduks peab raudteeületuskoha kate tagama renni, mille laius on raudtee plaanist tulenevalt 56–110 mm ja sügavus vähemalt 45 mm. Avalikult kasutataval raudteeületuskohal ei tohi sirgel teelõigul renni laius ületada 75 mm. Rööbastest valmistatud kontrarööbaste paigaldamisel peab painutama nende otsad 50 cm kauguselt raudteeületuskoha katte servast tee telje poole 25 cm ulatuses.

2.6 Avalikult kasutatava raudteeületuskoha katte keskmise osa ja kontrarööpa vahel ning välimise osa ja rööpa vahel ei tohi olla tühimikke, sealhulgas raudteeületuskoha katte või pinnase deformeerumist.

3. Raudteeületuskoha ülevaatus

3.1 Raudteefrastrukturi majandaja korraldab regulaarselt tema omandisse või valdusesse kuuluvate avalikult kasutatavate raudteeületuskohtade ja nende seadmete ning raudteeülesõidukohale suubuvate teede liikluskorraldusvahendite komisjonilist ülevaatus.

3.2 Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti, raudteefrastrukturi majandaja, raudteeveoettevõtja, tee omaniku või valdaja, kohaliku omavalitsuse, Politsei- ja Piirivalveameti esindaja või asjasse puutuva kolmanda isiku põhjendatud ettepaneku alusel moodustab raudteefrastrukturi majandaja või Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet erakorralise raudteeületuskoha ülevaatuskomisjoni.

3.3 Ülevaatuskomisjoni kaasatakse raudteefrastrukturi majandaja, tee omanik või valdaja, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti ja Politsei- ja Piirivalveameti esindajad või muu põhjendatud huvi või kompetentsi omav isik. Komisjoni tulemused vormistatakse aktiga, mis edastatakse viivitamata ülevaatuskomisjoni liikmetele peale tööde lõpetamist. Erakorralise ülevaatuskomisjoni tulemuste kokkuvõtte edastatakse komisjoni liikmetele viivitamata pärast komisjonipoolse ülevaatus toimumist.

3.4 Ülevaatuskomisjon hindab, kas raudteeületuskoht vastab sätestatud nõuetele ning on kasutamiseks ohutu. Ülevaatuskomisjon teeb ettepanekuid ning tähelepanekuid raudteeületuskoha ja seal kasutatud seadmete ning raudteeülesõidukohale suubuvate teede tehnilise olukorra ja nõuete järgimise kohta. Kui ülevaatuskomisjoni ettepanekuid ei järgita, peab raudteeületuskoha omanik või valdaja tõendama muu tehnilise dokumentatsiooni või arvutustega, et raudteeületuskoht vastab nõuetele ja on turvaline kasutada.

3.5 Raudteefrastrukturi majandaja peab igal aastal koos raudteeseaduse § 45 lõikes 2 sätestatud aruandega esitama Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile ajakohased andmed raudteeülesõidukoha raudtee- ja teeliikluse intensiivsuse kohta.

4. Raudteeületuskoha korrashoiu korraldamine

4.1 Raudteefrastrukturi majandaja peab tagama raudteeületuskoha katte, rennide, liikluskorraldusvahendite, raudtee isoleerlukkude, raudteeülesõidukoha automaatse foorisignalisatsiooni, tõkkepuude ning gabariiditähiste nõuetekohase korrashoiu ja paigaldamise ning nõuetekohase nähtavussektori olemasolu.

4.2 Raudteefrastrukturi majandaja on kohustatud teostama raudteeületuskoha ning selle seadmete ja liikluskorraldusvahendite kontrollimist vastavalt raudteefrastrukturi majandaja kehtestatud juhendis määratud korrapärasusega, kuid mitte harvem kui raudteeületuskohtade ja seal kasutatavate seadmete ja materjalide tootjapoolsed eksploatatsioonitingimused ette näevad.

4.3 Kui raudteeületuskoha või raudteed ületava viadukti hooldus- või remonttööde teostamise tõttu on teeliiklus takistatud, võib tööde teostamise ajaks suunata liikluse mööda ajutist marsruuti, kasutades selleks lähimaid teerajatisi või teisi sobivaid raudteeülesõidukohti. Mõistlike alternatiivide puudumise korral on lubatud ehitada hooldus- või remonttööde teostamise ajaks ajutine samatasandiline raudteeülesõidukoht. Ajutine raudteeülesõidukoht peab katte gabariitide ja liikluskorraldusvahendite osas vastama käesoleva juhendi punktides 6 ja 9 sätestatule ning olema seadmestatud vastavalt raudteeülesõidukoha kategooriale.

4.4 Kui tõkkepuude ja raudteeülesõidukoha automaatse foorisignalisatsiooni, raudtee, automaatblokeeringu või elektrivarustuse seadme remonttöö põhjustab häireid raudteeülesõidukoha automaatse foorisignalisatsiooni töös, tuleb kohe võtta tarvitusele abinõud selles piirkonnas liiklusohutuse tagamiseks raudteeülesõidukohal, ülesõidufoorid kinni katta, tõkkepuu käsitsi üles tõsta ning paigaldada liiklusmärk 186 „Muud ohud“ ja lisateatetahvel tekstiga „FOORID EI TÖÖTA“.

4.5 Teehooldustöid tuleb teha raudteeülesõidukoha piiride vahel sellisel, et hooldustööd ei kahjustaks raudteeülesõidukoha katet, raudteed ja liikluskorraldusvahendeid.

5. Raudteeülesõidukoha kategooriad

5.1 Raudteeülesõidukohad liigitatakse kasutuse alusel järgmiselt:

5.1.1 *avalikult kasutatav raudteeülesõidukoht* – raudtee samatasandiline lõikumine avalikult kasutatava teega;

5.1.2 *tehnoloogiline raudteeülesõidukoht* – raudtee samatasandiline lõikumiskoht piiratud ligipääsuga territooriumil asuva või kõrvalistele isikutele kasutamiseks keelatud teega, mis on ette nähtud asjaomase ettevõtja töö kindlustamiseks.

5.2 Avalikult kasutatavad raudteeülesõidukohad jaotatakse kolme kategooriasse (tabel) lähtuvalt raudteeülesõidukohta ööpäevas läbiva raudteeveeremi ja raudteeülesõidukohta ületavate sõidukite korruptisest. Kategooriasse jaotamisel ei võeta arvesse raudteeülesõidukoha läbimisi, mis tehti rongi- või manöövrikoosseisu koostamise eesmärgil. Raudteeülesõidukohale määrab kategooria raudteeinfrastruktuuri majandaja raudteeveeremi ja sõidukite liikluse intensiivsuse kontrollimisel fikseeritud liiklusmahtude alusel. Raudteeülesõidukoha kategooria ei muutu, kui raudteeülesõidukoht varustatakse täiendavate seadmetega.

Tabel. Avalikult kasutatavate raudteeülesõidukohtade kategooriad

Raudteeülesõidukoha kategooria	Raudteeülesõidukohta raudteeveeremi ja ületavate sõidukite korruptis (ööpäevas)
I	Üle 300 000
II	30 000–300 000
III	Alla 30 000

5.3 Tehnoloogilisi raudteeülesõidukohti kategooriatesse ei jaotata. Tehnoloogilised raudteeülesõidukohad peavad vastama katte ja liikluskorraldusvahendite osas käesolevas juhendis raudteeülesõidukohtade kattele ja liikluskorraldusvahenditele sätestatud nõuetele.

5.4 Raudteeülesõidukoha valdaja võib loobuda tehnoloogilise raudteeülesõidukoha märgistamisel liiklusmärkide 123–128 „Ees on raudteeülesõidukoht“ kasutamisest, kui see on

piiratud ligipääsuga territooriumi mõõtmete või seal asuvate ehitiste tõttu füüsiliselt võimatu ja mittevajalik.

6. Avalikult kasutatava raudteeülesõidukoha varustamine vastavalt raudteeülesõidukoha kategooriale

6.1 I kategooria raudteeülesõidukoht on reguleeritud ülesõidukoht, mis peab olema varustatud automaatse foorisignalisatsiooniga ja tõkkepuudega. I kategooria raudteeülesõidukohad peavad olema mehitatud valvega või videovalvega:

6.1.1 mehitatud valvega raudteeülesõidukoht tuleb varustada automaatse foorisignalisatsiooniga ja poolautomaatsete või automaatsete tõkkepuudega (vt käesoleva juhendi joonist 1). Kui mehitatud valvega raudteeülesõidukohta ületaval teel on pärisuunas kaks või enam sõidurada, paigaldatakse raudteeülesõidukoha ette teise ja vajadusel ka järgmiste sõiduradade kohale konsool lisafooridega;

6.1.2 videovalvega raudteeülesõidukoht tuleb varustada automaatse foorisignalisatsiooniga, automaatsete või poolautomaatsete tõkkepuudega ja videosalvestusvahenditega. Videovalve peab tagama vahetu pildi raudteeülesõidukohast, et oleks võimalik jälgida sõidukite liiklust, raudteeülesõidukoha seisundit ja seadmete tööd. Lisaks varustatakse videovalvega raudteeülesõidukoht telekontrolli seadmetega, mis teatavad tõrgete või rikete olemasolust raudteeülesõidukoha seadmete töös. Kui videovalvega raudteeülesõidukohta ületaval teel on pärisuunas kaks või enam sõidurada, paigaldatakse raudteeülesõidukoha ette teise ja vajadusel ka järgmiste sõiduradade kohale konsool lisafooridega. Videovalvega raudteeülesõidukohta jälgib liikluskorraldaja, kelle on määranud lähima jaama jaamakorraldaja, dispetšer või raudteeinfrastruktuuri majandaja. Raudteeinfrastruktuuri majandaja peab videosalvestisi säilitama vähemalt 30 päeva.

6.2 II kategooria raudteeülesõidukoht on valveta reguleeritud raudtee ületamiseks mõeldud koht, mis peab olema varustatud raudteeülesõidukoha automaatse foorisignalisatsiooniga (vt käesoleva juhendi joonist 2). Kui II kategooria raudteeülesõidukohta ületaval teel on pärisuunas kaks või enam sõidurada, paigaldatakse raudteeülesõidukoha ette teise ja vajadusel ka järgmiste sõiduradade kohale konsool lisafooridega. Kui II kategooria raudteeülesõidukohal muutub liikluskeskond, tuleb raudteeülesõidukoht seadmestada vastavalt muutunud tingimustele.

6.3 III kategooria raudteeülesõidukoht on raudtee ületamiseks mõeldud koht, mis tähistatakse majandus- ja kommunikatsiooniministri 22. veebruari 2011. a määruse nr 12 „Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele“ alusel ettenähtud kohustuslike liikluskorraldusvahenditega (vt käesoleva juhendi joonist 3). III kategooria raudteeülesõidukohal peab olema 50 m kauguselt äärmisest rööpast sõidukijuhile tagatud rongi nähtavus 400 m kauguselt (edaspidi ka *nähtavuskolmnurk*). Kui III kategooria raudteeülesõidukohal ei ole tagatud nõuetekohane nähtavuskolmnurk, raudteeveeremi liikumiskiirus on suurem kui 25 km/h ja raudteeülesõidukohta läbiva raudteeveeremi ja ületavate sõidukite korutus ööpäevas on üle 800, peab raudteeülesõidukoha seadmestama vastavalt II kategooria raudteeülesõidukohale kehtivatele nõuetele. Kui III kategooria raudteeülesõidukoht ei ole sõidukijuhile ümbritseva keskkonna (näiteks teekõveriku, tõusu, languse, metsamassiivi või muu sarnase põhjuse) tõttu selgelt nähtav, peab raudteeülesõidukoht olema valgustatud. III kategooria raudteeülesõidukoha valgustus peab vastama majandus- ja taristuministri 5. augusti 2015. a määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisa punktis 8.3 sätestatud nõuetele.

6.4 Nii püsi- kui ka kergkatendiga asulavälisele sõiduteele tuleb paigaldada enne raudteeülesõidukohta teekattemärgis 979a täristi, mille ülesanne on tähistada teelõiku, kus tuleb olla eriti tähelepanelik. Eeldatakse, et täristid ja nende paigaldus on nõuetekohane, kui need

vastavad standardile EVS 614. Kui nimetatud standardit ei ole järgitud, peab paigaldaja tõendama muu moodi, et täristi täidab käesolevas punktis ja käesoleva juhendi punktis 2.3 liikluskorraldusvahendile sätestatud ülesandeid.

7. Raudteeülesõidukoha kategooria muutmine

7.1 Raudteeülesõidukoha kategooria muutmine toimub raudteefrastruktuuri majandaja ettepanekul. Vähemalt 30 kalendripäeva enne raudteeülesõidukoha kategooria muutmist pannakse raudteeülesõidukoha nähtavasse kohta üles teatise liikluskorralduslike muudatuste kohta.

7.2 Enne raudteeülesõidukoha kategooria muutmist tuleb kontrollida ja veenduda, et:

7.2.1 raudteeülesõidukoha teenindamiseks vajalikud liikluskorraldusvahendid on demonteeritud ja seadmed on välja lülitatud;

7.2.2 raudteeülesõidukoht on tähistatud ja seadmestatud vastavalt raudteeülesõidukoha uuele kategooriale;

7.2.3 koostatud on raudteeülesõidukoha kontrollimise akt ja vastu võetud otsus, mis kinnitab raudteeülesõidukoha valmisolekut töötamiseks uue raudteeülesõidukoha kategooria tingimustele. Otsus peab saama kooskõlastuse Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametilt, kes võtab kooskõlastamisel arvesse raudteefrastruktuuri majandaja edastatud tee omaniku või valdaja, raudteeülesõidukohta kasutavate raudteeveoettevõtjate, Politsei- ja Piirivalveameti ning kohaliku omavalitsuse ning muude põhjendatud huvi omavate isikute arvamusi.

8. Raudteeülesõidukoha üldnõuded

8.1 Raudteeülesõidukoha katte laius peab võrduma tee kogulaiusega.

8.2 Raudteeülesõidukohtade automaatsete foorisignalisatsioonidena võib kasutada valgusdiodidega ülesõidufoore 72 või 73.

8.3 Tõkkepuuga varustatud või jaamas asuval raudteeülesõidukohal tuleb kasutada ülesõidufoori 71, lubatud on kasutada ka ülesõidufoori 72 või 73. Tõkkepuuta raudteeülesõidukohtadel tuleb kasutada ülesõidufoori 72 või 73. Keelatud on kasutada sellist valgusdiodidega ülesõidufoori, kus üle 30% valgusdiodidest ei tööta.

8.4 Olemasolevaid kahe punase tulega valgusdiodidega ülesõidufoore võib kasutada kuni nende väljavahetamiseni.

8.5 Foorisignalisatsiooni võib kasutada ainult haruteedel ja asulates ning tingimusel, et ei ole võimalik rakendada arvestuslikult normaalpikkusega lähenemispriirkondi.

8.6 Raudteeülesõidukoha automaatset foorisignalisatsiooni tuleb täiendada helisignaaliga, mis informeerib lähenevast raudteeveeremist.

8.7 Eelteate ajad raudteeülesõidukoha automaatse foorisignalisatsiooni tööle rakendamiseks peavad vastama käesoleva juhendi 3. peatüki nõuetele. Raudteeülesõidukoha automaatse foorisignalisatsiooni töö peab olema jälgitav raudteefrastruktuuri majandaja määratud vastutava isiku poolt. Kui raudteeülesõidukoha automaatse foorisignalisatsiooni töös ilmneb rike, peab raudteefrastruktuuri majandaja selle operatiivselt kõrvaldama. Raudteeülesõidukoha rikkest tuleb kohe informeerida asjaomaseid veeremijuhte.

8.8 Ülesõidufoorid peavad olema nähtavad kõigilt raudteeülesõidukohale suubuvatelt teedelt.

8.9 Poom peab tõkestama sõidusuunas vähemalt poole kogu sõidutee laiuks selliselt, et vasak teepool jääb vabaks vähemalt kolme meetri ulatuses. Ohutuse tagamiseks võib paigaldada tõkkepuud, mis sulgevad sõidutee kogu laiuks.

8.10 Raudteeülesõidukoha seadmed peavad olema kindlustatud akudelt saadava reservtoitega katkestusteta 8 tunni jooksul tingimusel, et eelneva 36 tunni jooksul pole olnud raudteeülesõidukoha automaatikaseadmete võrgutoite katkestust.

8.11 Haruteel asuval raudteeülesõidukohal, kus lähenemispiirkonda ei ole võimalik luua elektriliste rööbasahelate või andurite abil, tuleb ülesõidufoorid sisse ja välja lülitada raudteeülesõidukoha signaalisatsiooni juhtpuldil. Pärast raudteeülesõidukoha sõidukitest vabastamiseks kulunud aja möödumist peab manöövrifoori punane tuli rongi jaoks kustuma ning süttima valge signaaltuli. Raudteeülesõidukoha vabanemisel peab signaalpuldil välja lülitama ülesõidufoorid, manöövrifooris peab sel juhul kustuma valge tuli ning süttima punane.

8.12 Vileandmise signaalmärk peab olema raudteeülesõidukohast 300–800 m kaugusel. Kohalikest oludest sõltuvalt võib signaalmärki korrata.

8.13 Sõidukijuhile läheneva rongi nähtavuse tagamiseks käesoleva juhendi punktis 6.3 sätestatud tingimustel tuleb nähtavuskolmnurga alas maha raiuda kasvavad puud ja võsa ehitusseadustiku § 73 lõikes 5 sätestatud nõuete kohaselt. Eelnimetatud nähtavussektor peab olema tagatud pidevalt. Kui nähtavuskolmnurka ei ole võimalik eelkirjeldatud viisil tagada, näiteks ehitise või maastikust tuleneva eripära tõttu, tuleb raudteeülesõidukoht seadmestada vastavalt kõrgema kategooria ülesõidukoha nõuetele.

8.14 Kui samatasandilisele raudteeülesõidukohale, mis ületab kahte või enamat jaama- või peateed, ehitatakse juurde täiendav raudtee, siis tuleb samatasandiline raudteeülesõidukoht sulgeda.

8.15 Avalikult kasutatava raudteeülesõidukoha kõnniteeta servale pannakse kolm tähisposti, millele kleebitakse kollased helkurid. Esimene post pannakse äärmisest rööpast 2,5 m, järgmised sammuga 5 ja 10 m. Ülejäänud postid sõidutee teepeenral märgistatakse valgete helkuritega sammuga 15, 25, 50, edasi 50 või 100 m. Tähispost pannakse teepeenra välisäärele, erandjuhul kindlustamata teepeenrale, kuid katte servast mitte lähemale kui 0,5 m. Tähispostile paigaldatud helkuri keskpunkti kõrgus sõidutee välisserva pinnast peab olema 0,9 m. Erandina on tähispostide paigutust lubatud muuta, kui kehtestatud parameetritest ei ole tehnilistel või otstarbekuse kaalutlustel võimalik kinni pidada.

8.16 Raudteeülesõidukohale võib paigaldada majandus- ja taristuministri 22. veebruari 2011. a määruse nr 12 „Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele“ lisas 5 toodud liiklusteabetahtvli 596, millel on kuvatud informatsioon raudteeülesõidukohal toimunud õnnetustest ja rikestest teatamiseks. Eeldatakse, et liikluskorraldusvahendid ja nende paigaldus on nõuetekohane, kui need vastavad standardi EVS 613 või samaväärsetele nõuetele.

9. Täiendavad nõuded uue raudteeülesõidukoha projekteerimiseks ja ehitamiseks

9.1 Uue raudteeülesõidukoha projekteerimisel tuleb lähtuda majandus- ja taristuministri 5. augusti 2015. a määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ nõuetest.

9.2 Keelatud on rajada uut:

9.2.1 I või II kategooria raudteeülesõidukohta;

9.2.2 III kategooria raudteeülesõidukohta üle kahe- või enamateelise raudtee.

9.3 Keelatud on rajada uut avalikult kasutatavat raudteeülesõidukohta olemasolevale avalikult kasutatavale raudteeülesõidukohale või eritasandilisele raudteeülesõidukohale lähemale kui 2 km, välja arvatud uue raudteeliini rajamisel, mis lõikub olemasoleva avalikult kasutatava sõiduteega ning kui sellise raudteeülesõidukoha rajamine on põhjendatud suure avaliku huviga väljakujunenud ühenduste tagamiseks ja selle lahendus tagab tingimused ohutuks liiklemiseks, arvestades võimalikke täiendavaid riske.

9.4 III kategooria raudteeülesõidukoha võib rajada üle avalikult kasutatava raudtee:

9.4.1 sirgele raudteelõigule, kus on võimalik tagada käesoleva juhendi punktis 6.3 nõutud nähtavuskolmnurk, välja arvatud käesoleva juhendi punktis 9.3 nimetatud erandi puhul, kus nõuetekohase nähtavuskolmnurga puudumine kompenseeritakse punktis 9.4.2 nimetatud seadmetega;

9.4.2 kui uus raudteeülesõidukoht seadmestatakse automaatse foorisignalisatsiooni ning tõkkepuudega;

9.4.3 kui raudteeülesõidukoht asub jaamavahe üheteelises piirkonnas või jaama piires piiritähise ning sisse- ja väljasõidupöörmete vahel.

9.5 Raudteeülesõidukoha automaatse foorisignalisatsiooni ja tõkkepuude tüüp tuleb määrata ehitusprojektiga. Rööbasahelad peavad paiknema nii, et oleks tagatud raudteeülesõidukoha optimaalne hõivatus. Raudteeülesõidukoha automaatse foorisignalisatsiooni projekteerimisel tuleb arvestada ka raudteeülesõidukohale suubuvate teede liikluskorraldust.

9.6 Raudteeülesõidukoha automaatse foorisignalisatsiooniga varustatud uuele ülesõidukohale tuleb paigaldada valgusdiodidega ülesõidufoorid kahe horisontaalselt asetseva aeglaselt vilkuva punase ja ühe aeglaselt vilkuva valge tulega (signaaliga), mille tähendus on järgmine:

9.6.1 punased tuled vilguvad kordamööda ja valge on kustunud – sõidukite ja teiste liiklejate liikumine on keelatud;

9.6.2 punased tuled on kustunud ja valge vilgub – sõidukid ja teised liiklejad võivad ületada raudteeülesõidukoha;

9.6.3 valge vilkuv tuli on kustunud ja punased tuled ei vilgu – raudteeülesõidukohta tuleb ületada nagu reguleerimata raudteeülesõidukohta.

9.7 Ülesõidufoorid paigaldatakse sõidukite sõidusuunas teest paremale. Ülesõidufooride nähtavuse suurendamiseks võib kasutada täiendavat foori, mis paigaldatakse põhifoorist eraldi kinnituskonstruktsioonile. Sõidukite liiklust raudteeülesõidukohal tuleb reguleerida ülesõidufooride 72 ja 73 abil.

9.8 Raudteeveeremi lähenemisel raudteeülesõidukohale peavad vilkuvad punased ülesõidufoori tuled automaatselt tööle lülituma ehitusprojektis ettenähtud tingimustel, et oleks tagatud enne ülesõidufoori tulede töösse rakendumist sõitu alustanud sõidukite ohutu ülesõit raudteest enne raudteeveeremi jõudmist raudteeülesõidukohale. Ülesõidufoorid peavad katkestama signaliseerimise vilkuvate punaste tuledega vahetult pärast raudteeveeremi läbisõitu raudteeülesõidukohast, misjärel taasavaneb ülesõidukoht sõidukite liikluseks.

9.9 Ülesõidufoori tulede vilkumise intervalli aeg peab olema 0,75 s, lubatava kõikumisega +/- 0,15 s. Ülesõidufoorituled peavad olema liiklejatele nähtavad nii valge kui pimedal ajal ning ülesõidufoori tuld ei tohi varjata taimestik, valgustusmast ja muu selline takistus.

9.10 Ülesõidufoori 72 või 73 valge vilkuv tuli peab sisse lülituma, kui möödunud

raudteeveerem on raudteeülesõidukohast kaugenenud kaheteelise vastassuunalise liikluse korral vähemalt 150 m kaugusele. Eelteateajad raudteeülesõidukoha automaatse foorisignalisatsiooni tööle rakendamiseks peavad olema võimalikult optimaalse pikkusega.

9.11 Automaatselt töötavate tõkkepuude olemasolul peab tõkkepuude sulgemine toimuma pärast raudteeveeremi lähenemispiirkonda sisenemist arvestusliku aja jooksul, mis on vajalik raudteeülesõidukoha vabastamiseks sõidukitest. Poomid peavad laskuma sujuvalt horisontaalasendisse. Pärast raudteeveeremi läbisõitu raudteeülesõidukohast peavad poomid tõusma vertikaalasendisse ning vahetult pärast seda peavad välja lülituma punased ülesõidufooride tuled.

9.12 Tõkkepuude juhtimisskeemides tuleb ette näha 8–16 s viivitus raudteeülesõidukoha automaatse foorisignalisatsiooni sisselülitamise hetkest kuni tõkkepuude langemise alguseni.

9.13 Tõkkepuud tuleb paigaldada äärmisest rööpast vähemalt 6 m kaugusele, vajadusel kaugemale.

9.14 Tõkkemehhanismid ja ülesõidufoorid peavad asuma sõidutee servast 0,5–2 m kaugusel. Sellest lähemale jääv tõkkemehhanism või foorimast tuleb tähistada sõidu suunas liiklusemärgiga 686b „*Ohtlik koht või teeäär*“.

9.15 Tõkkepuudel peavad poomide küljed olema kaetud puna-valgevöödilise vähemalt I klassi valgustpeegeldava kilega või tähistatud punaste helkuritega. Tõkkepuude poomid (alalised ja tagavara) kaetakse valgete-punaste vöötidega sõidu suunas vaadatuna kaldega 45–50° paremale. Vöötide laius peab olema 500–600 mm. Poomi otsal peab punase vöödi laius olema 250–300 mm. Poomid võivad olla ka sõidu suunas vaadatuna sama laiade vertikaalsete vöötidega.

9.16 Mehaanilised tõkkepuud peavad katma kogu sõidutee ja vastama käesoleva juhendi punkti 9.15 nõuetele.

9.17 Haruteele ehitataval raudteeülesõidukohal, kus lähenemispiirkonda ei ole võimalik luua elektriliste rööbasahelatega või anduritega, tuleb ülesõidufoorid sisse lülitada raudteeülesõidukoha signalisatsiooni juhtpuldist. Pärast raudteeülesõidukoha sõidukitest vabastamiseks vajamineva arvestusliku aja möödumist peab rongile kustuma manöövrifoori punane tuli ning süttima valge signaaltuli. Raudteeülesõidukoha vabanemisel tuleb ülesõidufoorid välja lülitada raudteeülesõidukoha signaalpuldist ja manöövrifooris peab kustuma valge tuli ning süttima punane.

9.18 Teemärgistus peab vastama käesoleva juhendi punkti 2.3 nõuetele.

9.19 Mehitatud valvega raudteeülesõidukohal peab olema lisaks raadiosidele otsene telefoniühendus lähima jaama jaamakorraldajaga või muu meldepunktiga ning dispetšeritsentralisatsiooniga raudteelõigu korral ka dispetšeriga.

9.20 Mehitatud valvega raudteeülesõidukohale võib paigaldada tõkkesignalisatsiooni. Tõkkefoorid tuleb paigaldada raudteeülesõidukohast kuni 800 m kaugusele, kuid mitte lähemale kui 15 m tingimusel, et raudteeülesõidukoht on sealt nähtav.

9.21 Haruteel on lubatud raudteeveeremi jaoks paigaldada reguleeritud raudteeülesõidukohale raudteeveeremi juhile spetsiaalsed ülesõidufoorid, mis signaalseerivad punase ja valge tule abil. Sellisel juhul on lubatud raudteeveeremi raudteeülesõidukoha läbimise korral valge tule

sisselülitamine alles pärast ülesõidufoori punaste vilkuvate tulede sisselülitamist. Pärast punaste signaaltulede sisselülitamist spetsiaalsetes ülesõidufoorides peavad ülesõidufooris punased vilkuvad tuled olema kustunud.

9.22 Raudteeülesõidukohal, mis asub jaamas või jaama lähisel, kus on rongi- ja manöövrimatekade valmistamisega seotud raudteeülesõidukoha automaatne foorisignalisatsioon või teatesignalisatsioon, automaatsed või poolautomaatsed tõkkepuud, nähakse ette jaamakorraldaja poolt signalisatsiooni sisselülitamine üheaegselt fooride avamisega ja matkade lukustamisega rongi asumisel lähenemispiirkonnas, rongide väljasaatmisel ja manöövriskoosseisude liikumisel fooride keelavate näitudega.

9.23 Jaamas asuvatel raudteeülesõidukohtadel võib tõkkefooridena kasutada jaama rongiliikluse foore. Kui nad asuvad raudteeülesõidukohast kaugemal kui 800 m või kui fooride asukohast pole vedurimeeskonna jaoks raudteeülesõidukoht nähtav, tuleb paigaldada lisaks tõkke- või manöövrifoorid (sealhulgas kääbusfoorid), mida on täiendatud punase tulega.

10. Raudteeületuskoha sulgemine

10.1 Alaliseks suletud raudteeületuskoht tuleb lammutada raudteeseaduses sätestatud nõuete kohaselt.

10.2 Lammutamisel tuleb eemaldada raudteeületuskoha kate ning demonteerida kõik raudteeületuskoha seadmed ja liiklusmärgid. Raudteeületuskoha juurdepääsuteed peab lammutamise ajaks piirama kogu ulatuses raskete aluste või püsipaigutusega tõkkega, näiteks piirdeaia või muu sellisega, mis tuleb paigaldada mitte lähemale kui 10 m raudteeületuskoha äärmisest rööpast ning mille külge kinnitatakse kogu ulatuses liiklusmärk 684 „*Hoiatustara*“. Tõkked eemaldatakse hiljemalt kuu aja möödumisel alates raudteeületuskoha liikluseks sulgemise päevast.

10.3 Raudteefrastruktuuri majandaja on kohustatud teavitama raudteeületuskoha lammutamise alustamisest kirjalikult või e-posti teel tee omanikku või valdajat, Politsei- ja Piirivalveametit, Päästeametit, Maanteeametit, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametit ja kohalikku omavalitsust vähemalt kolm tööpäeva ette.

10.4 Raudteeületuskoha ajutine sulgemine on lubatud üksnes raudteeületuskoha hooldus- või remonttöödeks. Ajutine sulgemine toimub raudteefrastruktuuri majandaja ettepanekul ning tuleb eelnevalt kooskõlastada tee omaniku või valdaja, Politsei- ja Piirivalveameti ning kohaliku omavalitsusega.

10.5 Ületuskoha ajutisel sulgemisel kogu ulatuses:

10.5.1 pannakse raudteeülesõidukohale raudtee äärmisest rööpast 10 m kaugusele tee laiuselt hoiatustõkked ja liiklusmärgid 684 „*Hoiatustara*“ ja 331 „*Sissesõidu keeld*“;

10.5.2 paigaldatakse ümbersõiduteede algusesse teave muutunud liikluskorralduse kohta ja tee tähistatakse majandus- ja taristuministri 13. juuli 2015. a määruses nr 90 „Liikluskorralduse nõuded teetöödel“ ettenähtud korras;

10.5.3 jäetakse jalakäijatele nõuetekohaselt ehitatud jalgtee ja ülekäigukoht raudtee ületamiseks, kui selleks on põhjendatud vajadus;

10.5.4 lülitatakse raudteeületuskoha automaatsed foorisignalisatsiooni seadmed tööst välja.

10.6 Raudteeülesõidukoha ühe teepoole ajutisel sulgemisel tuleb teeliikluse korraldamiseks kasutada liiklusreguleerijat.

10.7 Raudteefrastruktuuri majandaja on kohustatud teavitama sõidutee, jalgtee või jalgrattatee omanikku või valdajat, Politsei- ja Piirivalveametit, kohalikku omavalitsust, Päästeametit, Maanteeametit ning Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametit e-kirja või posti teel vähemalt 24 tundi enne raudteeületuskoha ajutist sulgemist.

11. Nõuded mehitatud valvega raudteeülesõidukoha ülesõidukorraldajale ja tema tööruumile

11.1 Ülesõidukorraldajaks tohib nimetada ja panna tööle isiku, kes on saanud ametialase väljaõppe raudtee valdaja kinnitatud koolitusprogrammi alusel ja sooritanud sellekohase teooriaeksami ning praktikakatse.

11.2 Mehitatud valvega raudteeülesõidukoha ülesõidukorraldajal peab kiiresti kättesaadav olema:

11.2.1 kaks signaallippu – punane ja kollane;

11.2.2 signaallatern või signaallamp;

11.2.3 oranž ohutusriietus, näiteks ohutusvest, mis peab vastama isikukaitsevahenditele sätestatud nõuetele, olema kasutusotstarbele sobiv ning mille eesmärk on teha selle kandja kergelt märgatavaks.

11.3 Ülesõidukorraldajal peab tööruumis olema:

11.3.1 telefoni- ja raadioside lähima jaamaga;

11.3.2 4–6 m pikkune pukseerimisvahend raudteeülesõidukohale seisma jäänud sõidukite eemaldamiseks raudtee gabariidist;

11.3.3 üks teisaldatav punane signaalkilp ja üks tagavara signaallatern iga raudteeraja kohta;

11.3.4 kaks signaallippu – punane ja kollane;

11.3.5 esmaabivahendid;

11.3.6 tulekustuti – 6 kilogrammi;

11.3.7 kell;

11.3.8 vile või signaal tähelepanu suunamiseks ning signaalide andmiseks.

11.4 Ülesõidukorraldaja tööruumi ja raudtee vahel peab olema piire, mis takistaks inimestel minna otse raudteele. Ülesõidukorraldaja tööruumi trepp peab asetsema raudteega paralleelselt või sellest eemal.

12. Nõuded olemasolevale raudteeülekäigukohale

12.1 Raudteeülekäigukoha katte laius peab olema minimaalselt 1,6 m. Raudteeülekäigukoha katte laius ei tohi olla kitsam kui jalgtee või jalgrattatee.

12.2 Raudteeülekäigukoha võib seadmestada jalakäijate liiklemist reguleerivate fooride ja/või helisignaalidega.

12.3 Raudteele peab paigaldama raudteeülekäigukohast 200–500 m kaugusele rongide liikumise suunas paremale poole teed alalised hoiatavad signaalmärgid „Vile andmise koht“. Sõltuvalt kohalikest oludest võib signaalmärki korrata.

12.4 Raudteeülekäigukoha ette tuleb paigaldada tõkked (vt joonis 4), mis takistab liiklejal otsesuunas raudteele liikumist. Tõkked tuleb paigaldada selliselt, et tõkke otsa ja kõnnitee serva vahele jääb vähemalt 1,0 m vaba ruumi liiklemiseks. Tõkete omavaheline kaugus peab jääma vahemikku 1,5–2,0 m ja tõkke kaugus raudtee teljest 3,1–4,5 m. Tõkete paigaldamine ei ole kohustuslik, kui raudtee ületamiseks mõeldud sõidutee ja raudteeülekäigukohale suubuva

jalakäijatele või jalgratturitele mõeldud tee või teeosa vahel puudub liiklejaid eraldav tõkke-, haljas- või muu riba.

12.5 Liiklusmärk „Ülekäik“ peab olema paigaldatud raudtee teljest 3,1–4,5 m kaugusele.

12.6 Raudteeinfrastruktuuri majandaja on kohustatud kontrollima raudteeülekäigukohta ning selle seadmeid ja liikluskorraldusvahendeid vastavalt raudteeinfrastruktuuri majandaja kehtestatud juhendis määratud perioodilisusele, kuid mitte harvem kui raudteeülekäigukohtade ja seal kasutatavate seadmete ja materjalide tootjapoolsed ekspluatatsioonitingimused ette näevad.

12.7 Kui raudteeülekäigukoha hooldus- või remonttööde teostamine takistab raudteeülekäigukoha kasutamist, siis tuleb nende tööde teostamise ajaks suunata liiklus ümber mööda ajutist marsruuti, kasutades selleks sobivat lähimat raudteeületuskohta.

12.8 Kui raudteeületuskoha seadmete, näiteks tõkkepuu, või raudteeülesõidukoha automaatne foorisignalisatsioon, raudtee, automaatblokeeringu või elektrivarustuse remonttöö põhjustab häireid raudteeülekäigukoha automaatse foorisignalisatsiooni töös, tuleb kasutusele võtta liiklejate ohutuse tagamiseks vajalikud abinõud, ülesõidufoorid kinni katta ja paigaldada lisatahvel „FOORID EI TÖÖTA“.

12.9 Raudteeülekäigukohad peavad tagama raudtee ületamise ohutult ja optimaalseimal trajektooriga.

13. Täiendavad nõuded uue raudteeülekäigukoha projekteerimiseks ja ehitamiseks

13.1 Üldjuhul on keelatud ehitada uut samatasandilist raudteeülekäigukohta üle kuue või enama peatee või jaamatee. Uue samatasandilise raudteeülekäigukoha rajamine peab olema põhjendatud ja vältimatu, kusjuures raudteeülekäigukoha planeerimisel tuleb kaaluda alternatiivseid võimalusi jaamateede kasuliku pikkuse säilitamiseks.

13.2 Tee ja raudtee lõikumisnurk peab olema võimalikult täisnurga lähedane ja ei tohi väljuda vahemikust 70–110°.

13.3 Raudteeülekäigukoht tuleb tähistada käesoleva juhendi joonisel 4 esitatud nõuete kohaselt. Reguleerimata raudteeülekäigukoha ette tuleb joonisel 4 esitatud nõuete kohaselt paigaldada tõkked.

13.4 Projekteeritava või ehitatava raudteeülekäigukoha konstruktsioon peab tagama raudtee ballastiprisma ja mulde säilivuse.

13.5 Raudteeülekäigukoha lähted võivad kohalikest oludest sõltuvalt, näiteks kõrge mulde tõttu, olla kujundatud järkjärgulisena. Sel juhul peab raudteeülekäigukohale pääsemiseks olema ehitatud vähemalt ühepoolse käepidemega varustatud trepp ja pandus.

13.6 Trepi kohta kehtivad järgmised nõuded:

13.6.1 trepi vähim laius on 2 m;

13.6.2 ühel trepimarsil peab olema vähemalt 3 trepiastet ja ei tohi olla rohkem kui 12 trepiastet;

13.6.3 kahte trepimarssi peab ühendama vähemalt 1,5 m laiune trepimade;

13.6.4 ühe trepimarssi kõik astmed peavad olema ühesugused, soovitatavalt laiusena 400 mm ja kõrgusega 130 mm;

13.6.5 trepiastmed peavad olema kinnised, ninadeta, ühetasased ja kareda pealispinnaga ning

trepil avatud küljelt 20 mm kõrguste põskedega. Eelistada tuleb täisnurkse profiiliga astmeid;
13.6.6 trepiaste peab olema trepiastme serva suunas 1–2% kaldega;
13.6.7 trepimarsi esimese ja viimase astme horisontaalse pealispinna servale tuleb kanda kollane joon, mille laius on 50–80 mm.

13.7 Panduse kohta kehtivad järgmised nõuded:

13.7.1 vähim panduse laius on 1 m;

13.7.2 panduse pikikalle on 5–8%;

13.7.3 kui pandus on projektsioonis maapinnaga üle 6 m pikk, siis sirgpanduse korral on vajalik vähemalt 1,5 m pikkune puhkemade, keerdpanduse korral peab puhkemademe pikkus olema vähemalt 2 m. Keerdpanduse mademe pikkust mõõdetakse siseküljelt. Puhkemademed tuleb ette näha kõrgustel kuni 480 mm, 960 mm ja nii edasi iga kuni 6 m pikkuse projektsioonis teelõigu järel;

13.7.4 panduse ees ja panduse järel peab olema vähemalt 1,5 m × 1,5 m vaba ruumi ratastooli pööramiseks kuni 90° ja 2,0 m × 2,0 m vaba ruumi ratastooli pööramiseks rohkem kui 90°;

13.7.5 pandus peab olema piiratud vähemalt 70 mm kõrguse äärisega. Pandus peab olema kõva ja kareda pealispinnaga, mis märgudes ei muutu libedaks.

13.8 Trepil ja panduse piirde kohta kehtivad järgmised nõuded:

13.8.1 trepil ja panduse mõlemas servas peab olema kaks käsipuud, üks täiskasvanute jaoks kõrgusel 900 mm, teine laste jaoks kõrgusel 600–700 mm. Trepikäsipuu kõrgust mõõdetakse astme esiserva juurest astme pinnast alates;

13.8.2 käsipuud peavad katkematult jätkuma ka trepil- ja puhkemademetel;

13.8.3 käsipuu vähim vaba kaugus ooteplatvormi konstruktsioonist peab olema 45 mm;

13.8.4 käsipuu peab mõlemas suunas vähemalt 400–500 mm ulatuma üle panduse kaldosa ning üle trepil esimese ja viimase astme tõusu;

13.8.5 käsipuu otsad peavad takerdumise vältimiseks olema painutatud allapoole ja kinnitatud või ühendatud madalamal asuva käsipuuga. Soovitav on trepil ja panduse käsipuud omavahel ühendada;

13.8.6 käsipuu peab olema ümara või ristkülikukujulise ristlõikega, kusjuures ümarprofiili läbimõõt on 30–50 mm, ristkülikukujulise profiili paksus 25–30 mm ning soovitatav ümbermõõt 120–160 mm;

13.8.7 tihedad varb- või võrkpiirded peavad ulatuma alumise käsipuuni, kusjuures varbade maksimaalne vahekaugus on 150 mm.

3. peatükk

Juhised raudteeületuskoha automaatsignalisatsiooni projekteerimiseks

14. Raudteeületuskoha automaatsignalisatsiooni projekteerimise nõuded

14.1 Raudteeületuskoha automaatse foorisignalisatsiooni projekteerimisel ja selle rekonstrueerimisel määratakse arvutuslik teateag rongi lähenemisest raudteeülesõidukohale sõltuvalt raudteeülesõidukoha arvutuslikust pikkusest. Siinjuures peab eelteateag olema vähemalt:

14.1.1 automaatsignalisatsiooni puhul – 30 s;

14.1.2 teatesignalisatsiooni puhul – 40 s.

14.2 Raudteeületuskoha arvutuslik pikkus on kaugemast ülesõidufoorist või tõkkepuust kuni vastaspoolse äärmise rööpani, saadud pikkusele lisatakse 2,5 m.

15. Raudteeülesõidukoha lähenemispirkonna nõuded

15.1 Raudteeülesõidukoha lähenemispirkonna pikkus peab arvestama selles piirkonnas kehtestatud rongide maksimaalset liikumiskiirust ja sõidukite minimaalset liikumiskiirust, kuid mitte alla 8 km/h, samuti sõidukite lubatud maksimaalset pikkust, mis on kuni 24 m. Vajadusel tuleb nõutud teateaja tagamiseks väljasõidu- ja manöövrifooride avamisega viivitada.

16. Raudteeületuskoha lähenemispirkonna pikkuse arvutamine

16.1 Raudteeületuskoha lähenemispirkonna pikkuse arvutamisel tuleb juhinduda järgnevast:

16.1.1 lähenemispirkonna pikkus määratakse valemiga:

$$l = v_r \cdot t_s \text{ (m)}$$

, kus

l – raudteeülesõidukoha lähenemispirkonna pikkus meetrites;

v_r – antud piirkonnas kehtestatud rongide maksimaalkiirus;

t_s – rongi raudteeülesõidukohale lähenemise eelteateag sekundites.

16.1.2 eelteateag määratakse järgmise valemiga:

$$t_s = t_1 + t_2 + t_3$$

, kus

t_1 – sõidukile või jalakäijale raudteeülesõidukoha ületamiseks vajalik aeg sekundites;

t_2 – eelteateseadmete ahelate ja raudteeülesõidukoha signalisatsiooniseadmete rakendumiseks vajalik aeg (loetakse võrdseks 4 sekundiga);

t_3 – varuaeg (loetakse võrdseks 10 sekundiga).

16.1.3 sõidukile raudteeülesõidukoha ületamiseks vajalik aeg t_1 määratakse järgmise valemiga:

$$t_1 = \frac{l_{\text{ü}} + l_{\text{a}} + l_{\text{p}}}{v_{\text{a}}}$$

, kus

$l_{\text{ü}}$ – raudteeülesõidukoha pikkus meetrites;

l_{a} – sõiduki pikkus (loetakse võrdseks autorongi maksimaalse pikkusega 24 meetrit);

l_{p} – sõiduki peatumiskaugus ülesõidufoorist (loetakse võrdseks 5 meetriga);

v_{a} – sõiduki arvestuslik liikumiskiirus raudteeülesõidukohal (võetakse võrdseks 2,2 meetrit sekundis või 8 kilomeetrit tunnis).

Raudteeülesõidukoha pikkuseks arvestatakse kaugus ülesõidufoorist (või tõkkepuust), mis on kõige kaugemal äärmisest rööpast, kuni vastaspoolse äärmise rööpani pluss 2,5 meetrit, mis on vajalik autotranspordivahendi ohutuks peatumiseks peale raudteeülesõidukoha ületamist.

16.1.4 eelteateaeg rongi lähenemisel raudteeülesõidukohale teatesignalisatsiooni ja automaatsete tõkkepuudega raudteeülesõidukohal määratakse valemiga:

$$t_s = t_1 + t_2 + t_3 + t_4$$

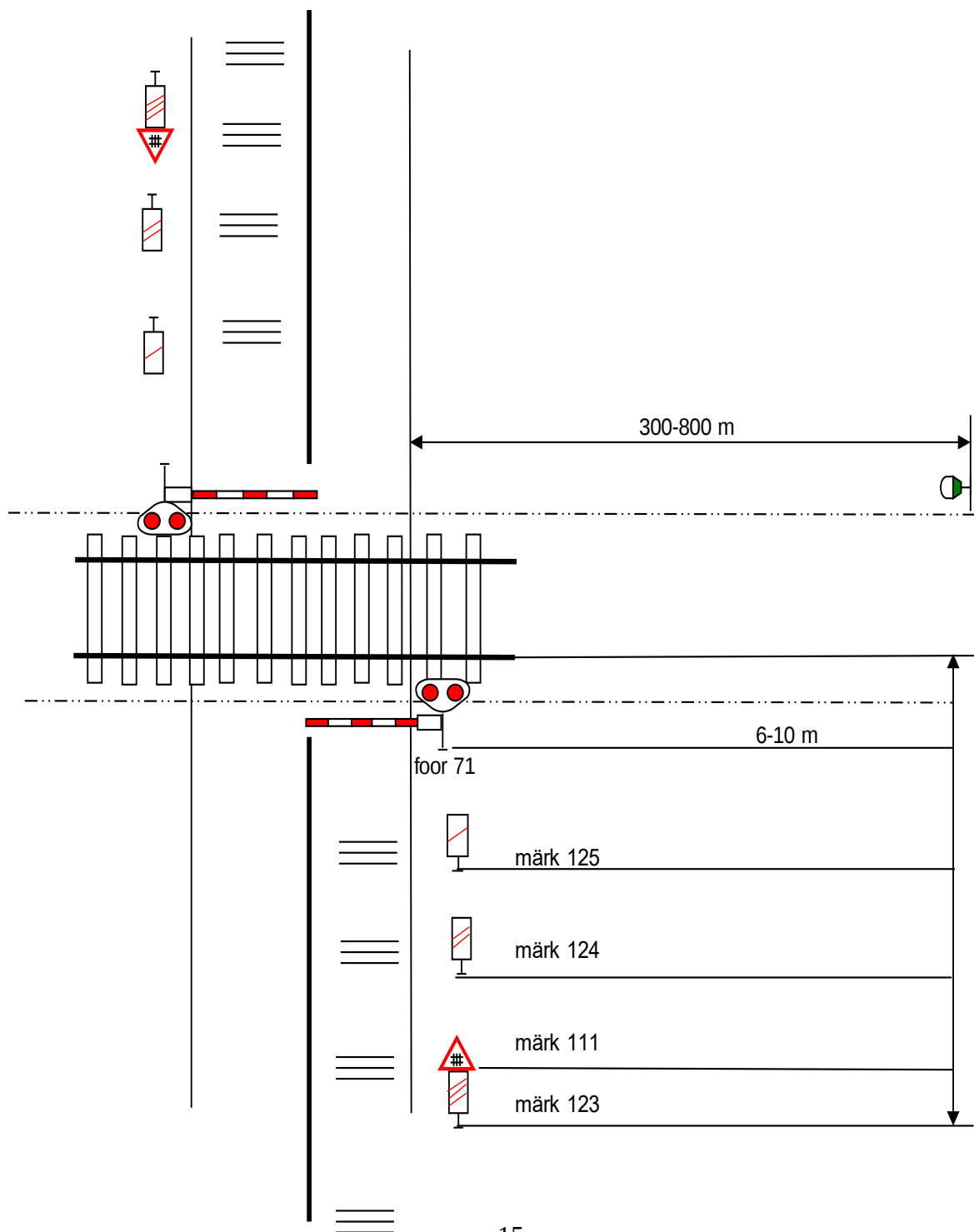
, kus:

t_1 , t_2 , t_3 – omavad sama tähendust ja suurust, mis on automaatse foorisignalisatsiooni ja automaattõkkepuudega raudteeülesõidukoha eelteateaja arvutamisel;

t_4 – aeg, mida vajab raudteeülesõidukoha korraldaja teatesignaali tajumiseks ja tõkkepuude sulgemise nupule vajutamiseks, mis loetakse võrdseks 10 sekundiga.

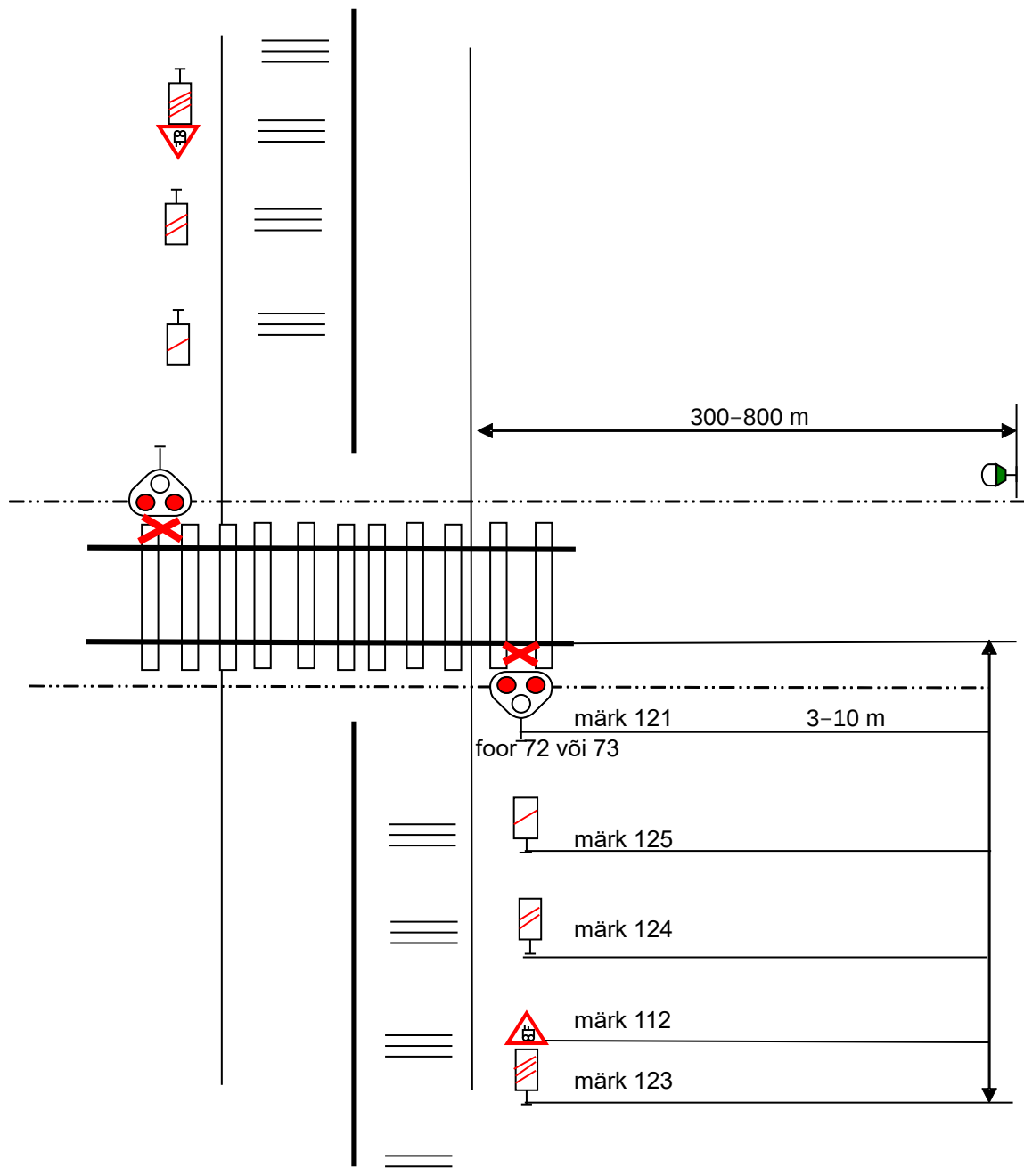
I kategooria raudteeülesõidukoht

Miinimumnõuded I kategooria raudteeülesõidukoha tähistamiseks ja seadmestamiseks



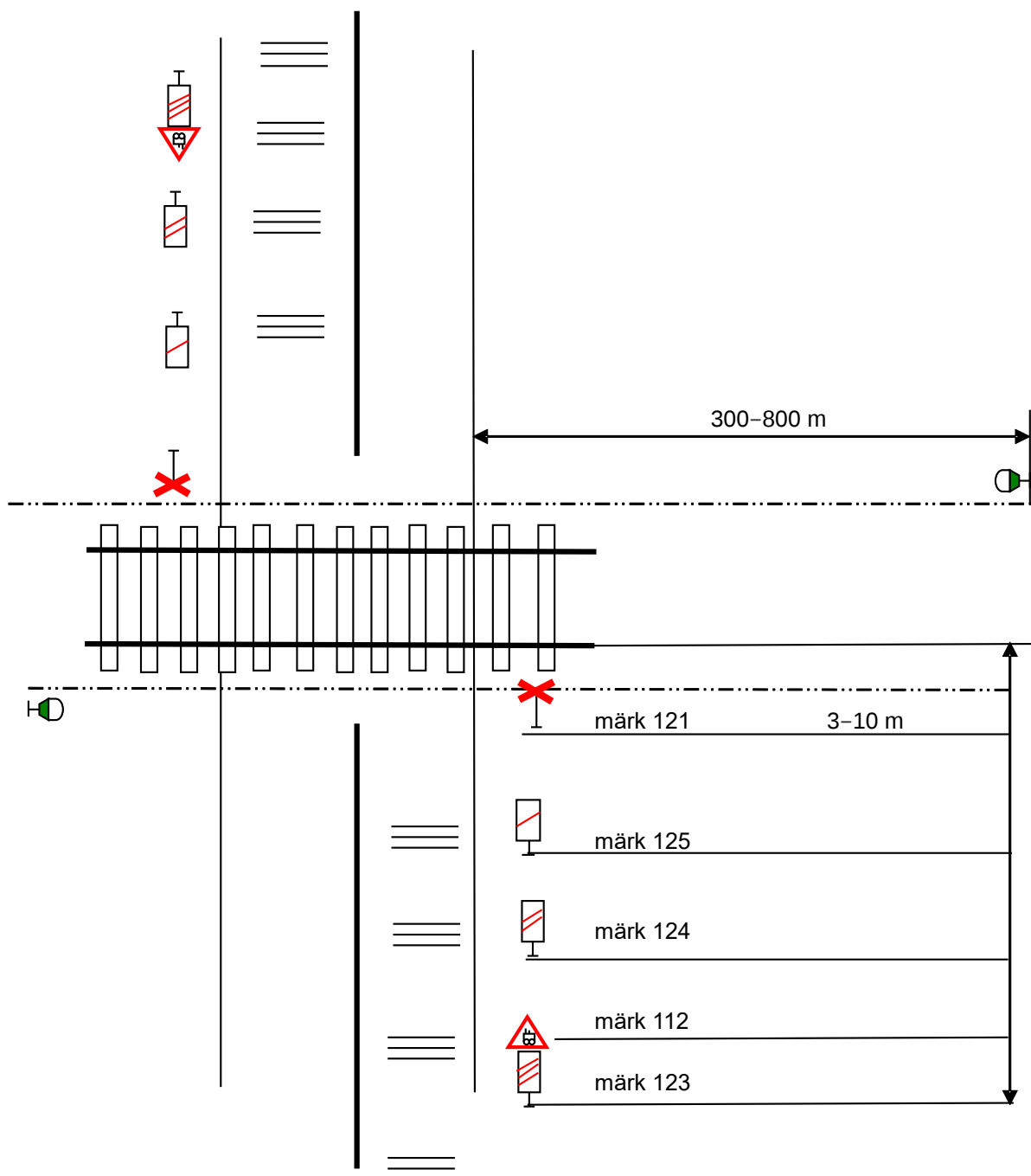
II kategooria raudteeülesõidukoht

Miimumnõuded II kategooria raudteeülesõidukoha tähistamiseks ja seadmestamiseks



III kategooria raudteeülesõidukoht

Miimumnõuded III kategooria raudteeülesõidukoha tähistamiseks



Raudteeülekäigukoht

Miinumnõuded uue raudteeülekäigukoha tähistamiseks

Tõkke kõrgus jalgratta- ja jalgteepinnast 1 m.

