

## AS EESTI RAUDTEE RONGILIIKLUSE JA MANÖÖVRITÖÖ OHUTU KORRALDAMISE JUHEND

### Eesmärgid ja kasutusala

Rongiliikluse ja manöövr töö ohutu korraldamise juhendis sätestatakse nõuded rongiliikluse ja manöövr töö korraldamiseks raudteetaristul ning reglementeeritakse raudtee pädevate liikluskorraldajate, raudteeveeremi juhtide ja teiste pädevate töötajate tegevust rongi- ja manöövr töö korraldamisel, tee ja turvanguseadmete haldamisel ning liiklus- ja tööohutuse tagamisel.

### Rakendamine ja vastutus

Juhendi täitmise ja jälgimise eest vastutavad töötajad, kes korraldavad raudteeliiklust, juhivad veovahendeid, tegelevad remont- ja hooldustöödega, kasutavad raudteetaristut ning nende töötajate juhid.

Juhendi ajakohastamise eest vastutab jaamatöö osakonna juhataja.

### Mõisted

Juhendis kasutatakse mõisteid ja termineid, mis on sätestatud raudteeseaduses, raudtee tehnikasutuseeskirjas ja tehnikorraldusaktis ning lisaks sellele järgmisi mõisteid ja termineid:

Jrk nr	Mõiste/termin	Seletus
1	Käepide, nupp	Seade, millega saab avada-sulgeda foori, seada pöörangut, kuid ka anda käsku nende toimingute tegemiseks arvutisüsteemis.
2	Võtisaua juhtimisseadme pesast väljavõtmine	Tähendab ka automaatblokeeringuga liinil liiklusuuna blokeerimist arvutisüsteemis vastava käsuga või poolautoblokeeringuga, samuti kombineeritud teeblokeeringuga jaamavahe blokeerimist arvutisüsteemis vastava käsuga.
3	Võtisaua juhtimisseadme pesasse panemine	Tähendab ka automaatblokeeringuga liinil liiklusuuna deblokeerimist arvutisüsteemis vastava käsuga või poolautoblokeeringuga, samuti kombineeritud teeblokeeringuga jaamavahe deblokeerimist arvutisüsteemis vastava käsuga.
4	Kontroll-lamp juhtimisseadmel	See on ka turvanguseadmete näit arvutisüsteemis.
5	Abirežiimi nupp (suunamuutmiseks,	See on ka vastav käsk arvutisüsteemis.

	saabumise blokkisignaali andmiseks jm)	
6	Tempel	Sõidulubadel, hoiatustel oleva jaama templi jäljendi võib erandolukorras asendada käsitsi kirjutatud jaama nimega.
7	Kirjalik sõiduluba	Kirjalikult antav luba, sh teeluba ja kirjalik käsk.
8	Teefoor	Raudteeäärsete alaliste signaalide (fooride) näitude edastamiseks raudteeveeremi juhile.
9	Tööjuht	Isik, kes vastutab raudteehoiuga seotud tööde juhtimise ja liiklusohutuse tagamise eest tööde tegemise ajal.
10	Dispetšer	Raudtee liikluskorraldaja taset 5 omav töötaja, kes korraldab raudteeliiklust kinnistatud piirkonnas.
11	Elektrimehaanik	Raudtee turvanguseadmete mehaanik, vähemalt taset 4 omav töötaja, kes teeb turvangu- ja sideseadmete tehnohooldust ja remonttöid.
12	Vanemelektri- mehaanik	Raudtee turvanguseadmete mehaanik, vähemalt taset 5 omav töötaja, kes teeb turvangu- ja sideseadmete tehnohooldust ja remonttöid.
13	Hõivamine	Tee hõivamine raudteeveeremiga.
14	Telefonogramm	Tekstiline teade rongiliikluse korraldamiseks või jaamaseadmete järelevaatusraamatusse sissekande tegemiseks.
15	Täiskoosseis	Rongi liikumine täiskoosseisus ehk sabasignaaliga.
16	Rongitelefogrammide raamat	Raamat, kuhu kirjutatakse telefonogrammid rongiliikluse korraldamisel telefonsidel.
17	Eelissuund	Paaritu suund rongiliikluse korraldamisel kõigi signalisatsiooni ja sidevahendite puudumisel.
18	Abistamisnõue	Raudteeveeremi juhi esitatud taotlus abi osutamiseks jaamavahel seisma jäänud rongile.
19	Rongi katkemine	Rongi iseeneslik lahtihaakumine jaamas või jaamavahel haakeseadme rikke tõttu.
20	Töörong	Raudteeveeremiüksus, mida kasutatakse raudteehoiutöödel.
21	Reglement	Reglementeeritud tegevuste või läbirääkimiste jada.
22	Mägi ehk sorteermägi	Rajatis rongide ja muude raudteeveeremiüksuste koostamiseks ja lahutamiseks, kus kasutatakse mäeharjale paigutatud raudteeveeremi raskusjõudu nende iseveeremiseks sorteerimismäe all paiknevatele teedele.

23	Hoiatus	Raudteeveeremi juhile edastatud suuline või kirjalik teade rongi juhtimise tingimuste muutumise ja eriolukordade kohta.
24	Kurbel ehk vänt	Tsentraliseeritud pöörangu seadmiseks matkaasendisse turvanguseadmete rikke korral.
25	Veos ehk kaup	Vagunis veetav veos.
26	Teemeister	Raudtee teemehaaniku taset 5 omav töötaja, kes teeb rööbastee ja raudteerajatiste hooldus-, remont- ja ehitustöid.
27	Mehaanik, mehaaniku abi	Eriotstarbelist raudteeveeremit, nagu doseerhopperid või dumpkaarid, saatvad töötajad, kes vastutavad nende vagunite ekspluateerimise nõuete täitmise eest.
28	Teetöoline-brigadir	Raudtee teemehaaniku taset 4 omav töötaja, kes teeb rööbastee ja raudteerajatiste hooldus-, remont- ja ehitustöid.
29	Kontaktvõrgu piirkonna töötaja	Töötaja, kes hooldab kontaktvõrku.
30	Elektrivõrgu piirkonna töötaja	Töötaja, kes hooldab elektrivõrku.
31	Liinile lähetamine, saatmine	Rongi saatmine jaamavahele.
32	Liinile väljumine	Rongi väljumine jaamast jaamavahele.
33	Liinil sõitmine	Rongi sõitmine konkreetses piirkonnas.

**SISUKORD**

Eesmärgid ja kasutusala .....	1
Rakendamine ja vastutus .....	1
Mõisted .....	1
1. peatükk ÜLDSÄTTED .....	6
2. peatükk RONGILIIKLUS AUTOMAATBLOKEERINGUGA LIINIL .....	11
Rongi vastuvõtmine jaama ja saatmine jaamavahele .....	13
Automaatblokeeringu rikked .....	15
Üleminek telefonsidele .....	20
Blokeeringu taastamine .....	21
3. peatükk RONGILIIKLUS POOLAUTOMAATBLOKEERINGUGA LIINIL .....	25
Rongi vastuvõtmine jaama ja saatmine jaamavahele .....	25
Poolautomaatblokeeringu rikked .....	29
4. peatükk RONGILIIKLUS KOMBINEERITUD TEEBLOKEERINGUGA LIINIL .....	33
Rongi vastuvõtmine jaama ja saatmine jaamavahele .....	33
5. peatükk RONGILIIKLUS DISPETŠERITSENTRALISATSIOONIGA LIINIL .....	40
Rongi vastuvõtmine jaama ja saatmine jaamavahele .....	40
Manöövritöö dispetseritsentralisatsiooniga liini jaamas .....	43
Dispetseritsentralisatsiooni rikked .....	46
Tegutsemine raudteetaristu korrashoiu tööde tegemisel .....	52
6. peatükk RONGILIIKLUS ÜHE SAUAGA LIINIL .....	53
Rongi vastuvõtmine jaama ja saatmine jaamavahele .....	53
7. peatükk RONGILIIKLUS ÜHE VEOVAHENDIGA LIINIL .....	56
Rongi vastuvõtmine jaama ja saatmine jaamavahele .....	56
8. peatükk RONGILIIKLUS TELEFONSIDEL .....	58
Jaama rongitelefogrammide raamatu pidamine .....	59
Telefogrammi vormid üheteelisel liinil .....	63
Telefogrammi vormid kaheteelisel liinil .....	73
9. peatükk RONGILIIKLUS SIGNALISATSIOONI- JA SIDEVAHENDITE TÖÖ KATKEMISEL .....	78
Rongiliiklus üheteelisel liinil .....	79
Rongiliiklus kaheteelisel liinil .....	82
10. peatükk PÄÄSTERONGI JA ABIVEDURI LIIKLEMINE .....	86
Rongi tagurdamine jaamavahelt saatejaama .....	89
Abi andmine jaamavahel peatunud rongile kannul sõitva rongi veovahendiga. ....	91
11. peatükk TÖÖRONGI LIIKLEMINE .....	97
12. peatükk RONGI VASTUVÕTMINE JAAMA JA SAATMINE JAAMAVAHELE ...	103
Üldnõuded .....	103
Rongi vastuvõtmine jaama .....	105
Rongi saatmine jaamavahele .....	109
Rongi vastuvõtmine jaama sissesõidufoori keelava näidu korral .....	112
Rongimatka valmistamise reglement .....	116
Matkakorralduste ja ettekannete näidisreglement .....	116
13. peatükk RONGILIIKLUSE DISPETŠERI TÖÖ .....	119
14. peatükk MANÖÖVRITÖÖ .....	128

Manöövritöö juhtimine .....	130
Töötajate kohustused manöövritööl.....	131
Raudteeveeremite kinnitamine .....	136
Manöövritöö sorteermäel ja väljatõmbeteel .....	139
Manöövritöö jaama peateel ja vastuvõtu- või saateteel.....	142
Manöövritöö jaama rajoonis, mida ei teeninda pöormeseadja .....	144
15. peatükk KIRJALIKUD HOIATUSED.....	147
16. peatükk RONGI VASTUVÕTMINE JAAMA JA SAATMINE JAAMAVAHELE JAAMA TURVANGUSEADMETE RIKKE KORRAL, SAMUTI TURVANGUSEADMETE ÜMBEREHITAMISEL.....	156
17. peatükk RONGILIIKLUS JA MANÖÖVRITÖÖ OHTLIKU VEOSEGA.....	163
Rongi koostamine.....	164
1. ohuklassi kuuluva veosega rongi sõitmine liinil .....	166
Tegevuskord raudteeohutust mõjutava juhtumi korral.....	167
18. peatükk RAUDTEEVEEREMI KINNITAMISE NORMID JA KORD .....	169
19. peatükk ERIOMASTE SÕIDUOMADUSTEGA RAUDTEEVEEREMI RONGI PANEMISE KORD.....	173
20. peatükk MINIMAALSED KATTEVAGUNITE NORMATIIVID LÕHKEAINEGA (1. OHUKLASSI KUULUVA VEOSEGA) LAADITUD VAGUNILE.....	176
21. peatükk RAUDTEELIIKLUSEGA SEOTUD TÖÖTAJATE JA RAUDTEEVEEREMI JUHTIDE TEGEVUS OHU- JA EBASTANDARDSES OLUKORRAS.....	177
Liiklusgraafikust kõrvalekaldumine .....	177
Reisirongi läbilaskmine liiklusgraafikus mitteettenähtud piirkonnas .....	177
Jaama saabuvas rongis ei saa juhtida pidureid.....	178
Raudteeveeremi iseeneslik veeremine jaamavahele .....	179
Sundpeatumine jaamavahel ja raudteeveeremi lähtejaama iseveeremise oht....	180
Raudteeveeremi rööbastelt mahaminek jaamavahel.....	181
Kontaktvõrgu või muude elektrivarustuse seadmete rike .....	182
Rööbastee rike („tõuge teel“).....	182
Ekstreemsed ilmaolud .....	184
Ohtlike veostega toimunud avariilukorrad .....	184
Raudteeliiklust ohustav juhtum ja sündmus .....	187
Tulekahju.....	188
Raudteeveeremi puksi ja ratta ülekuumenemine .....	189
Raudteeveeremi rataste lohud ja veerepinna pealekeevitus liikuvras rongis.....	191
Kinnikiilunud rattapaar .....	193
Inimese viibimine rööbasteel ja raudteeveeremi otsasõit inimesele .....	196
Automaatblokeeringuga jaamavahel blokkpiirkonna valehõivatuse avastamisel, kui selle tekke põhjus ei ole teada, samuti kui jaamavahele on vaja saata rong telefonsidel või pädeva liikluskorraldaja käsuga I eemaldumisblokkpiirkonna valehõivatuse korral .....	196
22. peatükk SÕIDULUBADE KOONDTABEL.....	198
Telefonside ühe- ja kaheteelisel liinil .....	205
Kirjalikud sõiduload (vorm EVS RL-9 ja EVS RL-11) ning teatis (vorm EVS RL-10) .....	205

**23. peatükk SEONDUVAD DOKUMENDID..... 206****1. peatükk ÜLDSÄTTED**

**1.** Jaam, blokkpost ja iga muu raudteeliiklust korraldav post ning rong tohib üheaegselt olla ainult ühe raudteeliiklust korraldava töötaja käsutuses, kelleks on pädev liikluskorraldaja (jaamakorraldaja, postikorraldaja, pöörmeseadja, rongidispetšer (edaspidi *dispetšer*) või muu tehnikorraldusaktis näidatud pädev töötaja).

**2.** Rongide vastuvõtmise, saatmise ja läbilaskmisega seotud operatsioonid, samuti manöövritöö tuleb teha vastavuses kehtivate nõuetega ning kindlaksmääratud rongide töötlemise graafikutes näidatud normaja piires.

Rongiliikluse ja manöövritöö alased korraldused ning käsud tuleb anda lühidalt ja arusaadavalt. Korralduse või käsu andja peab kuulama ära selle täitjapoolse kordamise ja veenduma, et tema korraldusest või käsust on õigesti aru saadud.

Raudteeveeremi juhile antavad rongiliikluse ja manöövritöö alased korraldused või käsud, mille andmine on sätestatud käesolevas juhendis, edastatakse harilikult rongiraadioside teel, selle rikke korral muu sideliigi teel ja käsud kannab liikluskorraldaja rongiliikluse raamatusse või dispetšeri käskude raamatusse või liiklusgraafikule, raudteeveeremi juht aga tahvelarvutisse või hoiatuste blanketile, märkides ära edastamise või sissekandmise kellaaja.

Korralduse või käsu allkirjastab konkreetne pädev liikluskorraldaja, kes kirjutab oma konkreetse ametinimetuse, nt jaamakorraldaja, dispetšer (raamatusse sissekande tegemisel või templi tekstis võib kasutada ka lühendit (JK, RD)).

Dispetšeri käskudele omistatakse numbrid kasvavas järjekorras alates numbrist 1 iga kuu jooksul, jaama liikluskorraldaja käskudele omistatakse numbrid kasvavas järjekorras alates numbrist 1 iga vahetuse jooksul.

Raudteeveeremi juhile raadioside teel antavaid manöövritöö alaseid korraldusi ei registreerita.

**3.** Turvanguseadmeid juhtida ja signaale avada või sulgeda võib ainult raudteeliikluse ohutuse eest vastutav pädev liikluskorraldaja:

1) jaamas – jaamakorraldaja või tema korraldusel manöövridispetšer, sorteermäe korraldaja, jaamaoperaator, postikorraldaja, pöörmeseadja või mõni muu tehnikorraldusaktis nimetatud pädev liikluskorraldaja;

2) liikluskorralduspostis – selle posti korraldaja või mõni muu tehnikorraldusaktis nimetatud pädev liikluskorraldaja;

3) dispetšeritsentralisatsiooni juhtimiskeskuses – dispetšer.

**4.** Rongi võib saata jaamast jaamavahele väljasõidufoori keelava näidu korral või saateteelt, kus ei ole väljasõidufoori, kas kehtestatud vormi kohase kirjaliku sõiduloaga või rongiraadioside teel raudteeveeremi juhile antud registreeritava

käsuga. Registreeritava käsu või sõiduloo raudteeveeremi juhile edastamise täpne kord sätestatakse tehnokorraldusaktis.

Raudteeveeremi juht, saanud kirjaliku sõiduloo, peab kontrollima sõiduloo vastavust oma rongi numbrile ja jaamavahele, kuhu rong sõidab.

**5.** Rongi saabumise, väljumise, jaamavahelt naasmise või läbisõitmise aja ja rongi numbril märgib pädev liikluskorraldaja rongiliikluse raamatusse või liiklusgraafikule ning teatab selle võimalikult lühikese aja jooksul naaberjaama pädevale liikluskorraldajale, kuhu rong saadeti või kust rong saabus.

Rongi jaamavahele väljumise aja teatab jaama pädev liikluskorraldaja ka dispetšerile.

Rongi väljumisest või läbisõidust teatatakse vormikohaselt.

### Näide nr 1

*Rong nr ... väljus/läbis ... jaama kell ... .*

Rongi numbrile lisatakse rongi iseloomustav indeks. Kui rong on:

- 1) üle kehtestatud kaalunormi (või raske-kaubarong) – **R**;
- 2) üle kehtestatud pikkusnormi (pikk-kaubarong või pikk-reisirong) – **P**;
- 3) kui rongis on lõhkeainega ehk 1. ohuklassi kuuluva veosega vagun – **O**;
- 4) kui rongis on vagun ebagabariitse kaubaga, lisatakse rongi numbrile indeks, mis iseloomustab ebagabariitsuse tsooni ja astet, näiteks **2001E-0238**.
- 5) kui rongis on 5.1 ohuklassi (lämmastikveosega) kuuluv vagun – **L**

Rongi saabumisest teatatakse rongi jaamavahele saatnud jaama pädevale liikluskorraldajale ja dispetšerile vormikohaselt.

### Näide nr 2

*Rong nr ... saabus ... jaama kell ... .*

Kui rong sõidab tõukeveduriga, täiendatakse näidetes 1 ja 2 käsitletud teateid (nii rongi väljumisel kui saabumisel) sõnaga „*tõukeveduriga*“.

**6.** Tee, pöörme, turvangu-, side-, signalisatsiooni- ja elektriseadme rikke tunnuse märgib pädev liikluskorraldaja jaamaseadmete järelevaatusraamatusse ja teatab rikke olemasolust telefonside või muu sideliigi teel taristudispetšerile ning teistele juhtimiskeskuses töötavatele dispetšeritele, kes on seotud antud rikkega.

Tee, pöörme, turvangu-, side-, signalisatsiooni- ja elektriseadme rikkest, mis takistab või ei võimalda sissesõidu-, matka- või väljasõidufoori avamist, teatab jaama pädev liikluskorraldaja ka dispetšerile.

Kõrvaldanud rikke, teeb vastava struktuuriüksuse pädev töötaja selle kõrvaldamise kohta järelevaatusraamatusse vormikohase sissekande ja kinnitab seda oma

allkirjaga. Kui rikke kõrvaldamise koht asub eemal jaama tsentralisatsioonipostist, võib rikke kõrvaldamise teate edastada ka telefonogrammina. Sissekandega tutvumise kohta annab pädev liikluskorraldaja oma allkirja.

Kui rikke tõttu eemaldatakse mõnelt nupult plomm, teeb pädev liikluskorraldaja selle kohta järelevaatusraamatusse vormikohase sissekande.

### Näide nr 3

*Pöörmepiirkonna 3–5 rööbasahel näitab hõivatust. Pöörmepiirkonna 3–5 rööbasahel kontrollitud ja on raudteeveeremist vaba.*

*Plomm ... nupult eemaldatud. Liikluskorraldaja . . . (allkiri).*

Pädev liikluskorraldaja teeb järelevaatusraamatusse sissekande ka sel juhul, kui rong võetakse rikke tõttu (mis ei võimalda avada foori) jaama vastu või saadetakse jaamavahele kutsesignaaliga, mille nuppu on täiendatud vajutusloenduriga. Sissekande tehakse ka sel juhul, kui kasutatakse ükskõik millist nuppu, mida on täiendatud vajutusloenduriga. Sel juhul märgitakse järelevaatusraamatusse nii rikke kui ka selle kõrvaldamise sissekandes, ka vastava nupu vajutusloenduri näit.

**7.** Jaamavahe või selle ühe tee avamine ja sulgemine rongiliikluseks, raudteeliikluse kehtestamine kaheteelise liini jaamavahel ainult mööda üht teed, samuti kehtiva rongiliikluse signalisatsiooni- ja sidevahendi tegevuse ajutine katkestamine, telefonside või mõne muu rongiliiklussüsteemi kehtestamine toimub dispetšeri käsuga.

Kui kehtestatud signalisatsiooni- ja sidevahendi rikke tõttu tuleb rongiliikluse korraldamiseks võtta kasutusele telefonside, siis käesoleva juhendiga ette nähtud rongiliiklusalaseid telefonogramme vahetatakse ainult dispetšerside kaudu, dispetšeri kuuldes.

Kui dispetšerside ei tööta, tuleb jaama pädeval liikluskorraldajal rongiliiklust korraldada teiste tema käsutuses olevate sidevahendite abil, sh mobiilside abil.

**8.** Kui rong võetakse jaama või saadetakse jaamavahele sissesõidu-, väljasõidu- või matkafoori keelava näidu korral, tuleb pädeval liikluskorraldajal enne kutsesignaali nupule vajutamist või raudteeveeremi juhile foori keelavast näidust möödasõiduks vastava sõiduloa või käsu andmist seada selle foori käepide (nupp) asendisse, mis vastab foori keelavale näidule (normaalasendisse), juhindudes tehnikorraldusaktiga kehtestatud tegevuskorrast. Pädev liikluskorraldaja peab veenduma vastuvõtutee (matka) vabaolekus ja selles, et pöörangud on seatud matkaasendisse õigesti ja lukustatud.

Rongi saatmisel jaamavahele tuleb pädeval liikluskorraldajal veenduda ka selles, et automaatsblokeeringuga liini esimene blokkpiirkond on raudteeveeremist vaba ja blokkisüsteem lülitatud soovitud liiklemissuunale või jaamavahe muudel liinidel on raudteeveeremist vaba.

Kutsesignaali nappu tuleb hoida allavajutatult seni, kuni saabuva või väljuva rongi veovahend on foorist mööda sõitnud. Arvutisüsteemis avatava kutsesignaali korral peab jälgima etteantud kutsesignaali avatuse aega, st et kutsesignaali peab avama nii, et see ei sulguks enne veovahendi möödumist ja et see ei oleks avatud rongile, mille vastuvõtmiseks seda ei avatud.

**9.** Kui raudteeülesõidukoha signalisatsioon on seotud jaama juhtimisseadmetega, tuleb jaama pädeval liikluskorraldajal tõkestada maanteeõidukite liiklus raudteeülesõidukohal, juhindudes tehnokorraldusaktis sätestatud korrast. Kui rong võetakse jaama või saadetakse jaamavahele foori keelava näidu korral, peab raudteeveeremi juht raudteeülesõidukohal sõitma kiirusega kuni 20 km/h, tagades ülivalvsuse.

**10.** Rongi vastuvõtmisel jaama sissesõidu- või matkafoori või saatmisel jaamavahele matka- või väljasõidufoori keelava näidu korral tehakse rongiliikluse raamatusse või liiklusgraafikule sissekanne selle kohta, mille alusel raudteeveeremi juht sõitis mööda foori keelavast näidust, st indeks RTK (rongiraadioside (edaspidi raadioside) teel edastatud käsk) või KS (kutsesignaal) või SL (sõiduluba) või TL (teeluba) või KK (kirjalik käsk).

**11.** Kui jaama juhtimisseadmetel ei selgu jaamakõriku paikneva foori mitteavanemise põhjus matkas, mille õigsus on juhtimisseadmetel kontrollitav, ja mis piirneb paralleelteel matkaga, millele foor on avatud ning nende teede vahel asuvad paarispöörangud, siis jaama pädev liikluskorraldaja võib edastada raudteeveeremi juhile käsu või väljastada sõiduloa keelava näiduga foorist möödumiseks ilma pööranguid riivistamata ja universaallukkudega lukustamata.

**12.** Valvekorra vastuvõtmisel pädev liikluskorraldaja peab:

1) tutvuma eelseisva töö korralduse ja ülesandega, rongide vastuvõtmist ja jaamavahele saatmist ning manöövritööd käsitlevate juhistega, raudteeveeremi paigutusega vastuvõtu- ja saateteedel, kontrollides raudteeveeremi nõuetekohast kinnitust jaamateedel või muude tehnokorraldusaktis sätestatud iseveeremist ennetavate abinõude rakendamist, ning rongiliikluse olukorraga piirnevatel jaamavahedel;

2) veenduma, et turvanguseadmed töötavad häireteta, on plommitud ja tema teenindada olevad pöörmed on töökorras;

3) kontrollima, et tööks ettenähtud tööriistad, signaalvahendid ja inventar on töökohal olemas ja töökorras;

4) tutvuma sissekannetega dispetšeri käskude-, rongiliikluse-, hoiatuste-, järelevaatuse- ja telefonogrammide registreerimise raamatus ning muude vahetust üleandva pädeva liikluskorraldaja registreeritud märkmetega, mis sätestavad rongiliikluse ja manöövritöö korralduse jaamas;

5) läbima valvekorraeelse täiendjuhendamise.

Valvekorra vastuvõtmine ja üleandmine vormistatakse rongiliikluse raamatus või liiklusgraafikul järgmiste vormikohaste sissekannetena:

**Näide nr 4**

16. juuli 2019. a kell 8.00

Valvekorra võttis vastu liikluskorraldaja . . . (allkiri).

16. juuli 2019. a kell 8.00

Valvekorra andis üle liikluskorraldaja . . . (allkiri).

Kui juhtimispuldi käepidemed või nupud on vajutusloenduriga, märgitakse valvekorra vastuvõtmise sissekande juurde vastava käepideme või nupu vajutusloenduri näit, samuti kurbliite olemasolu, pidurkingade olemasolu ja terviklikkuse ning raudteeveeremi kinnituse kontrollimine, raadioside töö kontroll, rongiliikluse korraldamiseks vajaliku inventari olemasolu, ohtliku veosega laaditud vagunite olemasolu teedel jms.

Vajutusloendurite näidud näidatakse ainult valvekorra vastuvõtmise sissekandes.

**13. Võtnud valvekorra vastu, jaama pädev liikluskorraldaja peab:**

- 1) kontrollima postikorraldajate ja teiste jaamatöötajate tööle ilmumist ja kuulama ära nende ettekanded tööleasumise kohta, kontrollima manöövrijuhtide ja raudteeveeremi juhtide tööloa kehtivust;
- 2) veenduma kaastöötajate ettekannete põhjal, et töökohtade seisukord tagab raudteeliikluse ohutuse ja jaamateedel seisev raudteeveerem on kinnitatud iseveeremise vältimiseks tehnikorraldusaktis kehtestatud korras;
- 3) rakendama abinõud, tagamaks normaalse töö ja ohutu raudteeliikluse.

Jaamas, kus jaamakorraldaja valvekorda ette nähtud ei ole, tagab ohutu raudteeliikluse dispetšer.

Dispetšeritsentralisatsiooni seadmete rikke korral, kui dispetšeril ei ole võimalik juhtida seadmeid juhtimiskeskusest või kui dispetšer ei saa tagada ohutut raudteeliiklust, antakse jaam varujuhtimisele ja jaamas asub valvekorda piirkonna jaamakorraldaja või mõni teine pädev liiklustöötaja, kes on näidatud jaama tehnikorraldusaktis ning kellele on tehtud ülesandeks raudteeliikluse korraldamine seadmete rikke korral selles jaamas.

## 2. peatükk RONGILIIKLUS AUTOMAATBLOKEERINGUGA LIINIL

### 14. Automaatblokeeringuga liinil:

- 1) blokkpiirkonda sissesõitmise (edaspidi hõivamine) loaks on väljasõidu-, matka- või läbisõidufoori lubav näit;
- 2) kohas, kus tõusul paikneva läbisõidufoori ette seismajäänud rong ei ole suuteline ilma abivedurita sõitu jätkama, kinnitatakse läbisõidufoori masti külge tinglubav signaal (vt SJ punkt 10), mis lubab kaubarongi raudteeveeremi juhil erandkorras sõita punase tulega foorist mööda kiirusega kuni 20 km/h ja ülivalvsusega;
- 3) pärast rongi sundpeatamist kustunud, punase või ebamäärase näiduga läbisõidufoori ees ei ole raudteeveeremi juhil lubatud jätkata sõitu läbisõidufooriga piiritava blokkpiirkonna vabanemiseni raudteeveeremist. Teabe puudumisel takistuse olemasolust blokkpiirkonnas võib raudteeveeremi juht pärast rongi automaatpidurite lahtilaskmist jätkata sõitu ülivalvsalt järgmise foorini kiirusega kuni 20 km/h.

Kui läbisõidufoor on kustunud, tuleb vedurifoori lubava näidu puhul juhinduda vedurifoori lubavast näidust ja sõita rongi peatamata järgmise läbisõidufoorini.

Vedurifooris lubava näidu ilmumisel pärast kustunud, punase või ebamäärase näiduga läbisõidufoorist möödumist tuleb raudteeveeremi juhil juhinduda vedurifoori näidust ja jätkata sõitu kiirusega kuni 40 km/h, niikaua, kuni rongi saba on läbisõidufoorist möödunud.

Kui järgmine läbisõidufoor on samuti kustunud, punase või ebamäärase näiduga, tuleb raudteeveeremi juhil jätkata sõitu eelmises lõigus sätestatud korras. Kustunud, punase või ebamäärase näiduga läbisõidufoorist peab raudteeveeremi juht rongiraadioside teel teatama dispetšerile ja jaamavahet piirava jaama korraldajale.

**15.** Automaatblokeeringuga liinil peavad raudteeveeremi meeskonna liikmed tähelepanelikult jälgima nii veduri- kui teefooride näite ja täitma täpselt nende nõudeid. Kui teefoori näit ei ole raudteeveeremi juhile nähtav (kauguse, kõvera teesosa, udu tõttu või mõnel muul põhjusel), tuleb tal sõita vedurifoori näidust juhindudes.

**16.** Kui tee- ja vedurifoori näidud sõiduhetkel erinevad, peab raudteeveeremi juht juhinduma teefoori näidust.

Punase ja ebamäärase näiduga läbisõidufoorist võib sõita mööda punktis 14 sätestatud korras, olenemata vedurifoori näidust.

Kui veduri automaatsignalisatsiooni seadmed ei tööta, peab raudteeveeremi juht juhinduma teefoori näidust ja sõitma kiirusega, mis tagab ohutu raudteeliikluse.

Kui sõitmisel veduri automaatsignalisatsiooniga jaamavahe- või jaamateel ootamatult süttib vedurifooris valge tuli, peab raudteeveeremi juht sõitma rongiga järgmise teefoorini või vedurifooris lubava näidu ilmumiseni kiirusega, mis tagab rongi sujuva peatamise, kui ilmneb takistus või muu oht sõitmiseks.

**17.** Sõitmisel jaamavahel seisva rongi juurde lubatakse raudteeveeremi juhil, kes sõidab seisva rongiga kokku haakima, siseneda hõivatud blokkpiirkonda rongi peatamata sellise kiirusega, mis tagab rongi sujuva seismajäämise, kuid mitte üle 20 km/h.

**18.** Kui ühesuunalise automaatblokeeringuga kaheteelise liini jaamavahel korraldatakse rongide kahesuunaline liiklemine ainult mööda üht teed, siis mööda pärisuunalist teed kasutatakse automaatblokeeringut.

Mööda vastusuunalist teed liikudes kasutatakse ajutist poolautomaatblokeeringut või telefonsidet.

Sõitmisel vedurifoori näidu järgi mööda vastusuunalist teed raudteeveeremi juht peab:

- 1) roheline tule korral sõitma kehtestatud piirkiirusega;
- 2) kollase tule korral sõitma kiirusega kuni 50 km/h;
- 3) kollase-punase tule põlemisel sõitma kiirusega kuni 20 km/h ja peatama rongi esimese vastassuunalise teefoori ees;
- 4) kollase-punase tule põlemisel, kui raudteeveeremi juht näeb rongi eesasuvas blokkpiirkonnas või teab, et blokkpiirkond on hõivatud raudteeveeremiga, tuleb tal oodata lubava näidu ilmumist vedurifoori ning seejärel jätkata sõitu vedurifoori näidu järgi;
- 5) punase tule korral, kui raudteeveeremi juht täpselt ei tea, kas blokkpiirkond on raudteeveeremiga hõivatud või mitte, tuleb tal pärast peatumist ja automaatpidurite lahtilaskmist jätkata sõitu kiirusega, mis vajadusel tagab rongi sujuva peatamise, kuid mitte üle 20 km/h. Kui sõiduhetkel asendub punane tuli kollase-punase, kollase või roheline tulega, tohib jätkata sõitu vedurifoori näidu järgi kiirusega kuni 40 km/h. Blokkpiirkonna lõpus tohib vedurifoori kollase või roheline tule järgi sõita kehtestatud piirkiirusega. Kui vedurifooris on punane või kollane-punane tuli, tuleb raudteeveeremi juhil rong peatada ning tegutseda käesoleva punkti alapunktides 4) ja 5) sätestatud korras;
- 6) kui vedurifooris süttib lubava näidu asemel kollane-punane, punane või valge tuli või kui vedurifooris näit üldse puudub, tuleb raudteeveeremi juhil vähendada sõidukiirust ja sõita rongiga blokkpiirkonna lõppu kiirusega, mis tagab rongi sujuva peatamise liiklustakistuse ilmnemisel. Kollase-punase, punase või valge tule säilimisel või kustunud vedurifoori korral blokkpiirkonna lõpus tuleb raudteeveeremi juhil tegutseda käesoleva punkti alapunktides 4) ja 5) sätestatud korras.

Kaheteelisel automaatblokeeringuga liinil mööda vastusuunalist teed sõitev rong võetakse jaama vastu sissesõidufooriga, mis erandkorras võib olla paigutatud vasakule poole, arvestades rongi sõidusuunda.

Mööda vastusuunalist teed jaama sissesõidul ei tohi rongi kiirus olla suurem sissesõidufoori lubava näiduga jaama kõrvalteele vastuvõtmiseks kehtestatud piirkiirusest.

## Rongi vastuvõtmine jaama ja saatmine jaamavahele

**19.** Jaama pädev liikluskorraldaja valmistab tehnikorraldusaktis ette nähtud korras rongi vastuvõtu- või saatematka ja avab foori.

Rongi saatmine üheteelise liini jaamavahele või kahesuunalise automaatblokeeringuga liini jaamavahele mööda vastusuunalist teed tuleb eelnevalt kooskõlastada dispetšeriga.

Dispetšerside rikke korral kooskõlastatakse rongi saatmine jaamavahele käesolevas punktis käsitletud juhtudel naaberjaama pädeva liikluskorraldajaga.

Rongi möödasõidul peab sisse- ja väljasõidufoori lubav näit muutuma automaatselt keelavaks.

**20.** Rongi saatmine jaamavahele grupiväljasõidu- või grupimatkafooriga, kui kordusfoori ei ole, toimub grupiväljasõidu- või grupimatkafoori lubava näidu korral ja matkanäidiku järgi signalisatsioonijuhendis sätestatud korras.

Kui saateteel on kordusfoor, siis rongi saatmine ja sõitmine kuni väljasõidufoorini toimub kordusfoori näidu järgi.

Kui matkanäidik või kordusfoor on rikkis või rongi peaosa on kordusfoori taga asuval rööbasahelal kas või veovahendi ühe rattapaariga (edaspidi rongi pea asub foori taga), saadetakse rong jaamavahele grupiväljasõidufoori näidu järgi ja raudteeveeremi juhile antakse rongiraadioside teel järgmine registreeritud käsk:

### Näide nr 5

*Käsk nr .... Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Grupiväljasõidufoor ... on teile avatud. Luban sõita jaamavahele. Liikluskorraldaja . . . (nimi).*

Kui rongiraadioside ei tööta ja käsku raadioside teel raudteeveeremi juhile edastada ei saa, antakse raudteeveeremi juhile käesolevas punktis käsitletud juhul lisaks grupiväljasõidufoori lubavale näidule veel sinakasrohelist värvi kirjalik sõiduluba vorm EVS RL-5 (edaspidi sõiduluba vorm EVS RL-5) punkt II täitmisega.

**21.** Kui jaama saateteed on varustatud turvanguseadmetega, ei saadeta üldjuhul rongi jaamavahele jaamateelt, millel puudub väljasõidufoor.

Erandjuhul lubatakse saata rong jaamavahele ka jaamateelt, millel väljasõidufoori ei ole, rakendades käesoleva juhendi punktides 25 ja 26 sätestatud korda.

Rong saadetakse jaamavahele eelmises lõigus sätestatud korra järgi ka sel juhul, kui rongi peaosa on väljasõidufoori taga ning kui väljasõidufoori lubav näit muutus iseenesest keelavaks (enne veovahendi möödasõitmist) või kui raudteeveeremi juht erandkorras peatab rongi jaama piires pärast väljasõidufoorist möödasõitmist.

Kui rongi peaosa on lubava näiduga väljasõidu- või matkafoori taga nn pikkrong (esineb sel juhul, kui väljasõidufoori taga asuv rööbasahel on välja lülitatud ja ei tööta või puudub), saadetakse rong jaamavahele jaama pädeva liikluskorraldaja registreeritud käsuga, mis antakse raudteeveeremi juhile rongiraadioside teel.

## Näide nr 6

*Käsk nr ..... Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Väljasõidufoor ... on teile avatud. Luban sõita jaamavahele. Liikluskorraldaja . . . (nimi).*

Kui rongiraadioside ei tööta, antakse raudteeveeremi juhile käesolevas punktis käsitletud juhul lisaks väljasõidufoori lubavale näidule ka sõiduluba vorm EVS RL-5 punkt II täitmisega.

**22.** Rong, mis sõidab tõukeveduriga kogu jaamavahe ulatuses (tõukevedur saabub koos rongiga naaberjaama), saadetakse jaamavahele automaatblokeeringu signaalide järgi.

Rongi saatmine jaamavahele, kui tõukevedur sõidab ainult osale jaamavahest (tõukevedur pöördub jaamavahelt saatejaama tagasi), toimub automaatblokeeringu signaalide järgi.

Jaamavahelt saatejaama tagasisõiduks antakse tõukevedurijuhile saatejaama juhtimisseadmest väljavõetud võtisau.

**23.** Töörong, mis pöördub pärast tööd saatejaama tagasi, saadetakse jaamavahele automaatblokeeringu signaalide järgi.

Jaamavahelt saatejaama tagasisõiduks antakse töörongi tööjuhile saatejaama võtisau, mille tööjuht annab jaamavahel pärast töö lõppu raudteeveeremi juhile.

Võtisaua kasutatakse ka vagunite etteandmiseks ja äratoomiseks haruteele või haruteelt, kui harutee liitub jaamavahel ja liitumiskohta ei teeninda liikluskorralduspost.

Kui võtisaua ei saa juhtimisseadmest välja võtta või see puudub, kuid on võimalus juhtimisseadme käsuga jaamavahe liiklusuund blokeerida, siis pärast liiklusuuna blokeerimist saadetakse tõukevedur või töörong jaamavahele automaatblokeeringu signaalide järgi, edastades veovahendi juhile raadioside teel järgneva käsu: „*Käsk nr .... Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Jaamavahe liiklusuund on blokeeritud ja võib ... km tagasi sõita kuni ... jaama sissesõidufoorini*“. Kui liiklusuuna blokeerimise võimalus puudub, tuleb automaatblokeeringu tegevus katkestada ja tõukevedur saata jaamavahe osale naasmisega jaamavahelt saatejaama telefonside abil. Sel juhul antakse juhtveovahendi ja tõukeveduri juhile kirjalik teeluba valgel blanketil vorm EVS RL-8 (edaspidi teeluba vorm EVS RL-8) või raadioside teel pädeva liikluskorraldaja käsk. Töörong saadetakse sel juhul suletud jaamavahele selles juhendis sätestatud korras kirjaliku sõiduloaga valgel blanketil punase diagonaaltriibuga vormil EVS RL-11 (edaspidi sõiduluba vorm EVS RL-11).

**24.** Iseliikuv eriveerem saadetakse automaatblokeeringuga jaamavahele automaatblokeeringu signaalide järgi.

Automaatblokeeringuga liinil töötav iseliikuv eriveerem peab tagama rööbasahela šunteerimise ning selle passis peab olema märge šunditundlikkuse kontrollimise kohta.

Mahatõstetava raudteeveeremi (remonditorn jms) rattapaarid peavad olema isoleeritud, vältimaks rööbasahela šunteerimist. Rööbastee hõivamine sellise tehnikaga toimub dispetšeri radio- või muu sideliigi teel edastatava loa alusel, ilma kirjalikku jaamavahe hõivamist lubava dokumendi väljastamiseta. Selline raudteeveerem peab olema varustatud Raudtee signalisatsioonijuhendis ettenähtud signaalidega.

Kontaktvõrgu remonditorni võib signaalidega tähistada ainult ühelt poolt kaheteelises piirkonnas pärisuunalisel teel liikudes. Niisugune tähistus on lubatud Tallinn - Keila, Ülemiste - Aegviidu piirkonna jaamade vahel.

### **Automaatblokeeringu rikked**

**25.** Kui rongi saatematk on valmistatud tehnikorraldusaktis sätestatud korras õigesti ja lukustatud ning esimene blokkpiirkond sõidusuunas on raudteeveeremist vaba, kuid väljasõidufoor siiski ei avane, võib rongi saata kaheteelise liini jaamavahele mööda pärisuunalist teed:

- 1) sõiduloaga vorm EVS RL-5 punkt I täitmisega;
- 2) kutsesignaali järgi;
- 3) jaama pädeva liikluskorraldaja käsuga, mis antakse raudteeveeremi juhile rongiraadioside teel.

### **Näide nr 7**

*Käsk nr ... . Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Luban rongil nr ... väljuda ... teelt jaamavahele väljasõidufoori ... keelava näidu korral ja sõita mööda ... peateed kuni esimese läbisõidufoorini, sealt edasi automaatblokeeringu signaalide järgi. Liikluskorraldaja ... (nimi).*

**26.** Sõiduloaga vorm EVS RL-5 punkt I täitmisega või pädeva liikluskorraldaja käsuga saadetakse rong automaatblokeeringuga üheteelise liini jaamavahele või kahesuunalise automaatblokeeringuga kaheteelise liini jaamavahele mööda vastusuunalist teed väljasõidufoori keelava näidu korral (kui väljasõidufoor ei avane). Enne sõiduloa vorm EVS RL-5 raudteeveeremi juhile andmist või raadioside teel käsu edastamist tuleb matk valmistada, sh automaatblokeeringu suund ettenähtud korras lülitada rongi saatmise suunale, võtta võtisau juhtimisseadme pesast välja, kanda dispetšerile matka valmisolekust ette ja saada dispetšerilt registreeritud käsk, mis kinnitab jaamavahe vabaolekut vastassuunarongidest.

**Näide nr 8**

*Käsk nr .... Luban rongi nr ... saata ... jaama ... teelt väljasõidufoori ... keelava näidu korral. ... jaamavahe peatee on vastassuunarongidest vaba. Rongidispetšer . . . (nimi).*

Dispetšeri käsk võib olla antud kas ainult ühele või mitmele järjestikku ühes suunas keelava väljasõidufoori näiduga jaamast väljasaadetavale rongile. Käsk adresseeritakse jaamavahet piirvate jaamade pädevatele liikluskorraldajatele või ainult saatejaama pädevale liikluskorraldajale, kui sihtjaamas puudub pädev liikluskorraldaja.

Juhtimisseadme pesast väljavõetud võtisaun pannakse pesasse tagasi pärast rongi jõudmist või väljasõitu jaamavahele (juhtimisseadmel põleb kaugenemissuuna blokkpiirkonna ja jaamavahe hõivatuse kontroll-lamp).

Ei ole lubatud saata rongi kutsesignaali järgi automaatblokeeringuga üheteelise liini jaamavahele ja kaheteelise liini jaamavahele mööda vastusuunalist teed.

**27.** Ei ole lubatud saata rongi automaatblokeeringuga jaamavahele väljasõidufoori keelava näidu korral enne, kui jaama pädev liikluskorraldaja on veendunud selles, et rongi sõidusuuna esimene blokkpiirkond on raudteeveeremist vaba.

Kui esimese blokkpiirkonna läbimiseks rongile ette nähtud aja möödumisel näitavad kontrolltuled juhtimisseadmel ikka veel selle blokkpiirkonna hõivatust, kuid saatematk rongile on valmistatud õigesti ja väljasõidufoori avada ei saa, tuleb jaama pädeval liikluskorraldajal käepäraste vahendite abil (teatis raadioside vahendusel varem saadetud rongi raudteeveeremi juhilt, teatis signalistilt või raudteeülesõidukoha reguleerijalt või mõnel muul viisil) selgitada välja, kas rongi sõidusuuna esimene blokkpiirkond on ikka raudteeveeremist vaba ning kontroll-lamp juhtimisseadmel näitab kinniolekut rikke tõttu (või mõnel muul teadmata põhjusel).

Kui esimese blokkpiirkonna läbimiseks ette nähtud aja möödumisel ei suudeta 10 minuti jooksul selgitada jaamavahele saadetud rongi täpset asukohta, tuleb järgmisena jaamavahele saadetava rongi raudteeveeremi juhti rongiraadioside teel hoiatada või teha raudteeveeremi juhile antaval sõiduloal vorm EVS RL-5 märkus selle kohta, et andmed esimese blokkpiirkonna vabaoleku kohta puuduvad.

Rong võib mittemehitatud blokkposti keelava näiduga foorist mööda sõita selle jaama pädeva liikluskorraldaja registreeritava käsuga, mille juurde blokkpost on kinnistatud. Raudteeveeremi juhile edastab käsu jaama pädev liikluskorraldaja rongiraadioside teel. Kui rong saadetakse automaatblokeeringuga üheteelisele jaamavahele või kahesuunalise automaatblokeeringuga kaheteelisele jaamavahele mööda vastusuunalist teed, peab jaama pädev liikluskorraldaja saama dispetšeri registreeritava käsu, mis tõendab jaamavahe või vastava peatee vabaolekut vastassuunarongidest.

**28.** Keelava tulega matkafoorist möödasõiduks antakse raudteeveeremi juhile üks käesoleva juhendi punktis 25 nimetatud lubadest pärast seda, kui jaama pädev liikluskorraldaja on tehnikorraldusaktis sätestatud korras kontrollinud matkafooriga piiratavat teosa ja veendunud selle vabaolekus.

**29.** Kutsesignaali tuli väljasõidufooris või sõiduluba vorm EVS RL-5 punkt I täitmisega või jaama pädeva liikluskorraldaja rongiraadioside teel antud käsk annab raudteeveeremi juhile õiguse sõita keelava näiduga väljasõidufoorist mööda ülivalvsusega jaamavahe esimese läbisõidufoorini kiirusega kuni 20 km/h ja sealt edasi automaatblokeeringu signaalide järgi.

Keelava näiduga matkafoorist möödasõiduks lubab käesoleva punkti esimeses lõigus nimetatud luba raudteeveeremi juhil sõita väljasõidufoorini või järgmise matkafoorini esimeses lõigus kehtestatud sõidutingimusi järgides. Kui üheaegselt ei tööta nii matka- kui ka väljasõidufoor, võib anda raudteeveeremi juhile nendest keelavatest näitudest möödasõiduks ainult ühe käesoleva punkti esimeses lõigus nimetatud loa (ei ole keelatud anda ka kaht luba, st kummastki keelava näiduga foorist möödasõiduks). Täpne tegevuskord sätestatakse käesolevas punktis käsitletud juhul tehnikorraldusaktis.

Vedurifooris valge tule süttimisel võib raudteeveeremi juht sõita esimese läbisõidufoorini ülivalvsusega kiirusega kuni 20 km/h ja sellest läbisõidufoorist edasi automaatblokeeringu signaalide järgi.

**30.** Kui grupiväljasõidu- või grupimatkafoor ei tööta, saadetakse rong jaamavahele foori keelava näidu korral jaama pädeva liikluskorraldaja registreeritava käsuga või sõiduloaga vorm EVS RL-5 punkt I täitmisega.

**31.** Kui rong sõidab automaatblokeeringuga jaamavahele mitme töötava veovahendiga või tõukeveduriga, mis sõidab koos rongiga jaamavahe ulatuses naaberjaama, antakse sõiduluba/teeluba ainult juhtveovahendi juhile. Teiste veovahendite juhid peavad tegutsema juhtveovahendi juhi poolt antavate korralduste järgi.

**32.** Kui väljasõidufoori matka- või suunanäidik ei tööta, saadetakse rong jaamavahele avatud väljasõidufoori korral. Jaama pädev liikluskorraldaja peab enne rongi saatmist teatama raudteeveeremi juhile (raadioside teel, pöörmeseadja kaudu või mõnel muul viisil) väljasõidufoori suuna- või matkanäidiku rikkest ning saatematka valmisolekust.

**33.** Fooride, lähenemis- või eemaldumispiirkondade, pöörmete rööbasahelate kontroll-lampide või muude kontrollseadmete rikke korral saadetakse rong jaamavahele automaatblokeeringu signaalide järgi ja võetakse jaama vastu tehnikorraldusaktis sätestatud korras.

Korraldus või muu rongiliiklusega seotud vastastikune suhtlemine või kõne (telefoni või raadioside teel) dispetšeriga, naaberjaama pädeva liikluskorraldajaga,

raudteeveeremi juhiga või mõne teise tööülesandeid täitva töötajaga tuleb sooritada vastavalt kehtestatud korrale

**34.** Kui kontroll-lamp juhtimisseadmel näitab jaamavahe hõivatust selle tegeliku vabaoleku korral, tuleb automaatblokeeringu suund lülitada rongi sõidusuunale (üheteelisel liinil ja kahesuunalise automaatblokeeringuga kaheteelise liini jaamavahe vastaval teel) abirežiimi nupu abil. Suunamuutmise abirežiimi nupu kasutamine on lubatud ainult dispetšeri registreeritud käsu alusel, mis antakse jaamavahet piiravate jaamade pädevatele liikluskorraldajatele pärast seda, kui dispetšer on veendunud jaamavahe tegelikus vabaolekus rongidest.

### Näide nr 9

*Käsk nr .... Luban muuta automaatblokeeringu suuna sõitmiseks ... abirežiimi nuppude abil. Jaamavahe on rongidest vaba. Rongidispetšer . . . (nimi).*

Kaheteelises piirkonnas näidatakse käsus kas jaamavahe paaris- või paaritusuunaline tee on vaba.

Dispetšeri käsu alusel eemaldab jaama pädev liikluskorraldaja plommi automaatblokeeringu suunamuutmise abirežiimi nupult ja muudab koos naaberjaama pädeva liikluskorraldajaga automaatblokeeringu suuna tehnikorraldusakti lisas „Turvanguseadmete kasutamise juhendis“ sätestatud korras.

Juhtimisseadme kontroll-lampide näitude järgi tuleb veenduda selles, kas automaatblokeeringu suund vastab soovitule. Plommide mahavõtmise kohta tehakse vormikohane sissekanne järelevaatusraamatusse.

**35.** Kui automaatblokeering on töökorras ja kontroll-lambid juhtimisseadmel näitavad blokkpiirkondade vabaolekut, kuid telefonside naaberjaamaga ei tööta, saadetakse rong ühesuunalise automaatblokeeringuga kaheteelise liini jaamavahele automaatblokeeringu signaalide järgi.

Kõnealusel juhul võib saata rongi automaatblokeeringu signaalide järgi üheteelise liini jaamavahele ainult sel juhul, kui raudteeveeremi juhiga saadetakse naaberjaama pädevale liikluskorraldajale kirjalik teatis (vt punktid 172, 178) rongiliikluse edasise korraldamise kohta. Ei ole lubatud saata rongi automaatblokeeringu signaalide järgi kaheteelise liini jaamavahele mööda vastusuunalist teed.

Rongi saatematka valmisolekust peab jaama pädev liikluskorraldaja kandma ette dispetšerile.

**36.** Automaatblokeeringu tegevus katkestatakse, kui:

- 1) kahes või enamas järjestikku asuvas läbisõidufooris on signaaltuled kustunud;
- 2) läbisõidufooris põleb lubav näit ajal, kui läbisõidufooriga piiratud blokkpiirkond on raudteeveeremiga hõivatud;
- 3) pole võimalik muuta üheteelise liini jaamavahe automaatblokeeringu suunda või

suunda rongi saatmiseks kaheteelise liini kahesuunalise automaatblokeeringuga jaamavahele mööda vastusuunalist teed, sh ka automaatblokeeringu suunamuutmise abirežiimi nuppude abil.

Automaatblokeeringut saab kasutada rongi saatmiseks ainult varem rakendatud suunas.

Kõigil alapunktides 1), 2) ja 3) toodud juhtudel suletakse automaatblokeeringu tegevus dispetšeri käsuga ja rongiliiklust korraldatakse telefonside abil.

Enne telefonsidele üleminekut ja/või automaatblokeeringu tegevuse taastamise käsu andmist peab dispetšer olema veendunud jaamavahe vabaolekus rongidest.

Käsu automaatblokeeringu tegevuse taastamise kohta ühesuunalise automaatblokeeringuga kaheteelisel jaamavahel (saatmisel mööda pärisuunalist teed) võib dispetšer anda, ootamata ära jaamavahe vabanemist varem mööda pärisuunalist teed saadetud rongidest.

**37.** Telefonside korral antakse raudteeveeremi juhile jaamavahele sõitmiseks teeluba vorm EVS RL-8 või raadioside teel pädeva liikluskorraldaja käsk, mis on ühtlasi loaks keelava näiduga väljasõidufoorist möödasõiduks. Keelava näiduga matkafoorist möödasõitmisel (automaatblokeeringu tegevuse katkestamise korral) toimitakse käesoleva juhendi punktis 25 sätestatud korras.

**38.** Kui jaamas, mis piirneb jaamavahega, kus automaatblokeering ei tööta, puudub jaama pädev liikluskorraldaja, saadetakse pärast automaatblokeeringu tegevuse katkestamist rong jaamavahele dispetšeri käsuga. Selliselt tohib tegutseda juhul, kui dispetšeri juhtimisseadmél on olemas jaamateede ja pöörmete asendi kontroll (põlevad vastavad kontroll-lambid), või sai dispetšer punktis 104 näidatud korras ettekande matka valmisolekust ja teede vabaolekust ning seni, kuni jaamas asub tööle pädev liikluskorraldaja.

## Näide nr 10

*Käsk nr ... . Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Automaatblokeering ... jaamavahel ei tööta. Luban rongil nr ... väljuda ... jaamast ja sõita ... jaama sissesõidufoorini, sealt edasi sissesõidufoori näidu järgi. Rongidispetšer . . . (nimi).*

Dispetšer annab käsu automaatblokeeringu tegevuse katkestamise kohta sellesse jaama, kus hetkel töötab vahetuses jaama pädev liikluskorraldaja. Pärast automaatblokeeringu tegevuse katkestamist saadetakse rong jaamavahele teeloaga vorm EVS RL-8 või raadioside teel pädeva liikluskorraldaja käsuga. Rongi võib saata üheteelise liini automaatblokeeringuga jaamavahele pärast seda, kui jaama pädev liikluskorraldaja on saanud dispetšerilt seda lubava käsu.

## Näide nr 11

*Käsk nr .... .. jaamavahe on rongidest vaba. Luban saata rongi nr ....  
Rongidispetšer ... (nimi).*

**39.** Dispetšerside mittetöötamisel toimub automaatblokeeringu tegevuse katkestamine alljärgnevalt:

### **Üleminek telefonsidele**

#### 1) Üheteeline liin

Jaama pädev liikluskorraldaja, kes avastas, et automaatblokeering ei tööta, selgitab telefoni või muu sideliigi teel ja veendub rongiliikluse raamatu või täidetud liiklusgraafiku järgi koos naaberjaama pädeva liikluskorraldajaga jaamavahe rongidest vabaolekus. Selle hõivatuse korral oodatakse ära rongi saabumine. Veendunud jaamavahe vabaolekus, saadab rikke avastanud jaama pädev liikluskorraldaja naaberjaama pädevale liikluskorraldajale telefonogrammi.

#### **Näide nr 12**

... (jaam) - ... (jaamast) nr ...

*Automaatblokeering ... jaamavahel ei tööta. Viimasena saabus teilt rong nr ... . Viimasena saadetud teile rong nr ... . Palun alustada rongiliiklust telefonsidel. Liikluskorraldaja ... (nimi).*

Naaberjaama pädev liikluskorraldaja, veendunud samuti jaamavahe vabaolekus, saadab vastuseks telefonogrammi.

#### **Näide nr 13**

... (jaam) - ... (jaamast) nr ...

*Viimasena saabus teilt rong nr ... . Viimasena saadetud teile rong nr ... , jaamavahe on vaba. Alustan rongiliiklust telefonsidel. Liikluskorraldaja ... (nimi).*

#### 2) Kaheteeline liin

Jaama pädev liikluskorraldaja, kellel on rongiliikluseks vaba pärisuunaline tee, küsib naaberjaama pädevalt liikluskorraldajalt telefoni või muu sideliigi teel andmed automaatblokeeringu signaalide järgi viimasena saadetud rongi saabumise kohta. Saanud andmed, saadab naaberjaama pädevale liikluskorraldajale telefonogrammi.

#### **Näide nr 14**

... (jaam) - ... (jaamast) nr ...

*Tapa-Aegviidu jaamavahe ... suuna tee automaatblokeering ei tööta. Alustan rongiliiklust telefonsidel. Liikluskorraldaja ... (nimi).*

Analoogselt alustatakse rongiliiklust telefonsidel ka siis, kui automaatblokeering ei tööta kõnealuse kaheteelise liini jaamavahe teisel teel (antud näite puhul paarissuunatee).

**40.** Kui dispetšerside ei tööta, taastatakse rongiliiklus pärast rikke kõrvaldamist automaatblokeeringu signaalide järgi järgmiselt:

### **Blokeeringu taastamine**

#### 1) Üheteeline liin

Pärast rikke kõrvaldamist ja järelevaatusraamatusse vormikohase sissekande tegemist saadab jaama pädev liikluskorraldaja naaberjaama pädevale liikluskorraldajale telefonogrammi.

#### **Näide nr 15**

... (jaam) - ... (jaamast) nr ...

*Automaatblokeeringu rike ... jaamavahel on kõrvaldatud. Viimasena saabus teilt rong nr ... . Viimasena saadetud teile rong nr ... . Taastage rongiliiklust automaatblokeeringu signaalide järgi. Liikluskorraldaja ... (nimi).*

Naaberjaama pädev liikluskorraldaja, veendunud jaamavahe vabaolekus, saadab vastutelefonogrammi.

#### **Näide nr 16**

... (jaam) - ... (jaamast) nr ...

*Viimasena saabus teilt rong nr ... . Viimasena saadetud teile rong nr ... . Jaamavahe on vaba. Taastan rongiliikluse automaatblokeeringu signaalide järgi. Liikluskorraldaja ... (nimi).*

#### 2) Kaheteeline liin

Jaama pädev liikluskorraldaja, kes kasutab rongi saatmiseks pärisuunalist teed, saadab pärast automaatblokeeringu rikke kõrvaldamist ja vormikohase sissekande tegemist järelevaatusraamatus või naaberjaama pädevalt liikluskorraldajalt saadud teatise alusel järgmise telefonogrammi:

#### **Näide nr 17**

... (jaam) - ... (jaamast) nr ...

*Automaatblokeeringu rike ... jaamavahe ... (paaritu/paaris-) suuna teel on kõrvaldatud. Taastan rongiliikluse automaatblokeeringu signaalide järgi. Liikluskorraldaja ... (nimi).*

**41.** Kui kaheteelise liini jaamavahe teedel ei ole kahesuunalist automaatblokeeringut, tuleb rongi saatmiseks mööda vastusuunalist teed automaatblokeeringu tegevus katkestada ja alustada rongiliiklust telefonside abil. Sel juhul antakse raudteeveeremi juhile jaamavahe hõivamiseks teeluba vorm EVS RL-8 või raadioside teel pädeva liikluskorraldaja käsk.

**42.** Kui dispetšerside ei tööta ja rongiliikluse tagamiseks tuleb muuta automaatblokeeringu suunda abirežiimi nuppude abil, peab jaama pädev liikluskorraldaja enne automaatblokeeringu suuna muutmist kehtestatud korras veenduma jaamavahe vabaolekus rongidest. Automaatblokeeringu suuna muutmiseks pööratakse naaberjaama pädeva liikluskorraldaja poole järgmise telefonogrammiga:

### Näide nr 18

... (jaam) - ... (jaamast) nr ...

*Automaatblokeeringu suuna vahetus ... suunast ...suunda ei tööta. Viimasena saabus teilt rong nr .... Viimasena saadetud teile rong nr .... Rongi nr ... saatmiseks muutke automaatblokeeringu suund abirežiimi nuppude abil. Liikluskorraldaja . . . (nimi).*

Kui naaberjaama pädev liikluskorraldaja on veendunud, et jaamavahe on rongidest vaba, saadab ta järgmise vastutelefonogrammi:

### Näide nr 19

... (jaam) - ... (jaamast) nr ...

*Viimasena saabus teilt rong nr .... Viimasena saadetud teile rong nr .... Alustan automaatblokeeringu suuna muutmist ... suunast ...suunda abirežiimi nuppude abil. Liikluskorraldaja . . . (nimi).*

**43.** Käesolevas peatükis nimetatud telefonogrammid peab jaama pädev liikluskorraldaja kirjutama kehtestatud korras rongitelefonogrammide raamatusse kas nende edastamise hetkel või eelnevalt vormistatud telefonogrammide puhul registreerima need edastamisel.

## Kirjaliku sõiduloa vorm EVS RL-5 sinakasrohelistel blanketil

**Vorm EVS RL-5**  
**(sinakasrohelistel blanketil)****SÕIDULUBA NR**

“ \_\_\_\_\_ ” \_\_\_\_\_ 20\_\_ a. \_\_\_\_\_ jaam/post

(tempel)

**I**

Luban rongil nr \_\_\_\_\_ väljuda jaamavahele teelt nr \_\_\_\_\_, möödudes keelava näiduga foori(de)st \_\_\_\_\_ ülivalvsusega, valmisolekuga viivitamatuks peatumiseks, kui tekib oht liiklusele. Sõiduluba annab õiguse sõita kuni /väljasõidufoorini/esimese läbisõidufoorini kiirusega kuni 20 km/h ja edaspidi automaatblokeeringu signaalide järgi. Andmed I blokkpiirkonna vabaoleku kohta puuduvad.

**II**

Luban rongil nr \_\_\_\_\_ väljuda jaamavahele teelt nr \_\_\_\_\_ lubava näiduga foori \_\_\_\_\_ järgi, millel ei põle /matkanäidik/ suunanäidik ja edaspidi automaatblokeeringu signaalide järgi.

Kehtib ainult automaatblokeeringuga liinil

Liikluskorraldaja \_\_\_\_\_

(allkiri)

*(Mittevajalik kriipsutada läbi)*

**Kirjaliku sõiduloa vormi EVS RL-5 koopiaeksemplar valgel blanketil****Vorm EVS RL-5  
(valgel blanketil)****SÕIDULOA NR KOOPIAEKSEMPLAR**

“ \_\_\_\_\_ ” \_\_\_\_\_ 20\_\_ a. \_\_\_\_\_ jaam/post

(tempel)

**I**

Luban rongil nr \_\_\_\_\_ väljuda jaamavahele teelt nr \_\_\_\_\_, möödudes keelava näiduga foori(de)st \_\_\_\_\_ ülivahusega, valmisolekuga viivitamatuks peatumiseks, kui tekib oht liiklusele. Sõiduluba annab õiguse sõita kuni /väljasõidufoorini/esimese läbisõidufoorini kiirusega kuni 20 km/h ja edaspidi automaatblokeeringu signaalide järgi. Andmed I blokkpiirkonna vabaoleku kohta puuduvad.

**II**

Luban rongil nr \_\_\_\_\_ väljuda jaamavahele teelt nr \_\_\_\_\_ lubava näiduga foori \_\_\_\_\_ järgi, millel ei põle /matkanäidik/ suunanäidik ja edaspidi automaatblokeeringu signaalide järgi.

Kehtib ainult automaatblokeeringuga liinil

**Liikluskorraldaja** \_\_\_\_\_

(allkiri)

*(Mittevajalik kriipsutada läbi)*

### 3. peatükk RONGILIIKLUS POOLAUTOMAATBLOKEERINGUGA LIINIL

#### Rongi vastuvõtmine jaama ja saatmine jaamavahele

**44.** Rongi poolautomaatblokeeringuga liini jaamavahele sõitmise loaks on väljasõidufoori lubav näit. Väljasõidufoori avamiseks üheteelise liini jaamavahele sõitmiseks on vaja saada naaberjaama (kuhu rong saadetakse) pädevalt liikluskorraldajalt elektriline blokkisignaali „*nõusolek*“.

**45.** Rongi vastuvõtmiseks jaama valmistab jaama pädev liikluskorraldaja tehnikorraldusaktis kehtestatud korras vastuvõtumatka ja avab sissesõidufoori.

Sissesõidufoor sulgub automaatselt rongi möödasõitmisel sissesõidufoorist. Kui saabuv rong on sõitnud sissesõidufoorist mööda ja foor ei sulgu automaatselt, seab jaamakorraldaja sissesõidufoori signaalnupu (käepideme) asendisse, mis vastab sissesõidufoori keelavale näidule.

Veendunud tehnikorraldusaktis sätestatud korras, et rong saabus jaamavahelt sabasignaali (edaspidi täiskoosseisus), saadab jaama pädev liikluskorraldaja rongi jaamavahele saatnud naaberjaama elektrilise blokkisignaali „*saabumine*“ ja teatab telefoni teel rongi saabumise kellaaja. Kui rong sõidab tõukeveduriga, siis annab jaama pädev liikluskorraldaja rongi saabumise teate ja saabumise blokkisignaali pärast seda, kui ta on veendunud ka tõukeveduri saabumises.

**46.** Kui rongi saabumisel jaama ei hakka rongi saabumist fikseeriv seadeldis (relee) tööle, tuleb jaama pädeval liikluskorraldajal anda saabumise blokkisignaali dispetšeri loal (antakse üheaegselt mõlemasse jaamavahet piiravasse jaama) abirežiiminuppu kasutades. Enne abirežiiminupu kasutamist peab jaama pädev liikluskorraldaja veenduma, et rong saabus jaamavahelt täiskoosseisus.

Eelmises lõigus sätestatud kord kehtib ka sel juhul, kui rong võetakse jaama sissesõidufoori keelava näidu korral.

Jaama pädev liikluskorraldaja teeb järelevaatusraamatusse vormikohase sissekande „*saabumise*“ blokkisignaali andmise kohta abirežiiminupu abil ja abirežiiminupult plommi mahavõtmise kohta.

Kui saabumise blokkisignaali andmise abirežiiminupul on vajutusloendur, ei plommita abirežiiminuppu. Kui saabumise blokkisignaali antakse abirežiiminupu abil, kirjutab jaama pädev liikluskorraldaja rongiliikluse raamatusse rongi numbriga juurde ettenähtud lahtrisse ka abirežiiminupu vajutusloenduri näidu.

„*Saabumise*“ blokkisignaali andmise abirežiiminupu kasutamise põhjus (tehniline rike või muu põhjus) kantakse ettenähtud vormi kohaselt järelevaatusraamatusse.

**47.** Jaama pädev liikluskorraldaja veendub rongi täiskoosseisus saabumises isiklikult või pöörmeseadja või mõne teise tehnikorraldusaktis näidatud pädeva töötaja ettekande järgi või juhtimisseadmete näitude järgi vastavalt tehnikorraldusaktile.

Rongi sundpeatusel jaamavahel peab raudteeveeremi juht rakendama tehnikasutuseeskirja § 47 ette nähtud meetmeid ja teatama sellest jaamavahega piirnevate jaamade pädevatele liikluskorraldajatele ning rongidispetšerile (edaspidi dispetšerile) rongiraadioside või muu sideliigi teel. Kui rongiraadioside või muu sideliik ei tööta, peab raudteeveeremi juht peatama rongi esimeses sõidusuuna jaamas ning teatama jaama pädevale liikluskorraldajale jaamavahel asetleidnud sundpeatumisest.

Raadioside või muu sideliigi rikke korral, kui rong ei saa sõitu jätkata, tuleb teade jaama pädevale liikluskorraldajale või dispetšerile edastada raudteeveeremi meeskonna liikme, klienditeenindaja/vagunisaatja või töörongi tööjuhi kaudu lähimast punktist, kus on telefon.

Mootorrongiga ooteplatvormist möödaskõigul võib poolautomaatblokeeringuga jaamavahel mootorrongiga sõita tagasi, peale dispetšeriga kooskõlastamist. Raudteeveeremi juht peab teatama dispetšerile toimunud möödaskõigust ja vajadusest sõita tagasi. Dispetšer annab raudteeveeremi juhile korralduse vahetada mootorrongi juhtimiseks ettenähtud kabiini tagasi sõiduks. Raudteeveeremi juht peab peale dispetšeri korralduse saamist vahetama mootorrongi juhtimiseks ettenähtud kabiini ning sellest ette kandma dispetšerile. Dispetšer peab andma raudteeveeremi juhile peale kabiini vahetamist käsu tagasi sõitmiseks ooteplatvormi juurde:

## Näide nr 20

Käsk nr ... . Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Luban rongil nr ... liikuda ... ooteplatvormini reisijate teenindamiseks rongi juhtimisega liikumissuuna esimesest kabiinist.

Liikluskorraldaja . . . (nimi).

Peale käsu saamist peab raudteeveeremi juht sõitma tagasi ooteplatvormi juurde reisijate teenindamiseks, peale reisijate teenindamist vahetab mootorrongi juhtimiseks ettenähtud kabiini, teatab dispetšerile, et on valmis edasi sõitma ning saanud loa, jätkab sõitu mootorrongiga.

Rongi jaamavahelt täiskoosseisus saabumist peavad kontrollima nii jaama pädev liikluskorraldaja kui ka raudteeveeremi juht.

**48.** Enne jaamavahele saatmist valmistab jaama pädev liikluskorraldaja rongile saatematka ja avab väljasõidufoori. Üheaegselt väljasõidufoori avamisega saadetakse naaberjaama (automaatselt) elektriline blokkisignaal „väljumine“.

Pärast rongi möödaskõigist väljasõidufoorist tuleb väljasõidufoori signaalnupp (käepide) panna normaalasendisse (vastab väljasõidufoori keelavale näidule) ja jaama pädev liikluskorraldaja teatab telefoni teel nii naaberjaama pädevale liikluskorraldajale kui ka dispetšerile rongi jaamavahele sõitmise (väljumise) kellaaja.

**49.** Kui saatematk on valmistatud õigesti ja jaamavahe raudteeveeremist vaba, kuid väljasõidufoori pöörmeipiirkonna rööbasahela valehõivatuse (kui rööbasahelal

raudteeveeremit ei ole, kuid selle kontroll-lamp näitab hõivatust) tõttu avada ei saa, võib jaama pädev liikluskorraldaja avada pärast pöörmepiirkonna vabaoleku kontrollimist dispetšeri nõusolekul väljasõidufoori, ignoreerides hõivatust vastava vastutava käsuga.

**50.** Kui pärast väljasõidufoori avamist rongi jaamavahele ei saadeta, tuleb jaama pädeval liikluskorraldajal hoiatada sellest raudteeveeremi juhti, sulgeda väljasõidufoor, teatada naaberjaama pädevale liikluskorraldajale ja dispetšerile rongi saatmise peatamisest ning teha juhtumi kohta vormikohane sissekanne rongiliikluse raamatus rongi numbri real ettenähtud kohas või liiklusgraafikul.

Kõnealune või mõni teine samasuunaline rong saadetakse jaamavahele kirjaliku sõiduloaga rohelisel blanketil vorm EVS RL-6 (edaspidi sõiduluba vorm EVS RL-6) punkt I täitmisega (vt punkt 66) või jaama pädeva liikluskorraldaja käsuga vastavalt tehnikorraldusaktis sätestatule väljasõidufoori keelava näidu korral. Pärast rongi väljumist teatab jaama pädev liikluskorraldaja naaberjaamale rongi väljumise kellaaja telefoni teel. Järgmine samasuunarong saadetakse jaamavahele poolautomaatblokeeringu signaalide järgi.

Sõiduluba vorm EVS RL-6 punkt I täitmisega või jaama pädeva liikluskorraldaja käsk vastavalt tehnikorraldusaktis sätestatule antakse juhtveovahendi juhile ka sel juhul, kui poolautomaatblokeering on töökorras, aga väljasõidufoor sulgus enne rongi väljumist iseenesest ja seda teist korda avada ei saa (rikke tõttu või jaama pädeva liikluskorraldaja vale tegutsemise tõttu).

## Näide nr 21

*Käsk nr .... Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Luban rongil nr ... väljuda ... teelt ..jaamavahele väljasõidufoori ... keelava näidu korral kuni ... jaama sissesõidufoorini, sealt edasi sissesõidufoori signaalide järgi. Liikluskorraldaja ... (nimi).*

**51.** Kui jaamavahet piiravas jaamas tekib pärast väljasõidufoori avamist vajadus peatada saatevalmis rongi sõitmine jaamavahele ja saata naaberjaamast samale jaamavahele vastassuunarong, siis väljasõidufoor suletakse, poolautomaatblokeeringu tegevus katkestatakse ja vastassuunarong saadetakse jaamavahele telefonside abil. Jaamavahele sõitmiseks antakse vastassuunarongi raudteeveeremi juhile teeluba vorm EVS RL-8 või raadioside teel pädeva liikluskorraldaja käsk.

Poolautomaatblokeeringu tegevus taastatakse sellest hetkest, kui jaamavahele saadetakse varem kinni peetud või mõni teine samasuunarong punktis 50 sätestatud korras.

**52.** Grupiväljasõidufooriga jaamavahele saatmisel on rongi jaamavahele sõitmise loaks grupiväljasõidufoori lubav näit koos rohelise matkanäidikuga, mis näitab tee numbrit, millelt on lubatud rongil jaamavahele sõita.

Kui grupiväljasõidufoori matkanäidik ei tööta, saadetakse rong jaamavahele grupiväljasõidufoori lubava näidu järgi ja raudteeveeremi juhile antakse kas jaama pädeva liikluskorraldaja käsk rongiraadioside teel või sõiduluba vorm EVS RL-6 punkt II täitmisega.

Kui väljasõidufooris ei tööta sõidusuunda signaliseeriv valge tulega matkanäidik, saadetakse rong jaamavahele punktis 32 sätestatud korras.

**53.** Kui jaamavahele saadetava rongi veovahend seisab lubava näiduga väljasõidu- või matkafoori taga ja raudteeveeremi juht väljasõidufoori näitu ei näe, antakse raudteeveeremi juhile jaamavahele sõitmiseks rongiraadioside teel jaama pädeva liikluskorraldaja käsk punktis 21 toodud vormi järgi või sõiduluba vorm EVS RL-6 punkt II täitmisega.

**54.** Kui pöörmepiirkonna rööbasahelatega varustatud teelõik näitab valehõivatust või sellel seisab saatevalmis rongi peaosa, võib väljasõidufoori avamiseks ignoreerida hõivatust vastava vastutava käsuga.

Kui saatevalmis rongi peaosa ulatub väljasõidufoori taha ja väljasõidufoori avada ei ole võimalik, siis poolautomaatblokeeringu tegevus katkestatakse ja rong saadetakse jaamavahele telefonside abil. Raudteeveeremi juhile antakse teeluba vorm EVS RL-8 või raadioside teel pädeva liikluskorraldaja käsk. Eelnimetatud korras saadetakse jaamavahele rong ka teelt, millel väljasõidufoori ei ole või mis ei ole avatud organiseeritud rongiliikluseks (ei ole rongi vastuvõtu- ega saatetee).

**55.** Rong, mis tuleb pärast tööd jaamavahelt saatejaama tagasi, saadetakse jaamavahele väljasõidufoori keelava näidu korral. Saatejaamas antakse raudteeveeremi juhile jaamavahe võtisaue, mis on möödasõidu jaoks nii keelava näiduga väljasõidufoorist kui ka jaamavahelt tagasisõidu jaoks saatejaama sissesõidufoorini. Kui on võimalus juhtimisseadme käsuga jaamavahe blokeerida, siis pärast jaamavahe blokeerimist saadetakse rong jaamavahele väljasõidufoori keelava näidu korral, edastades veovahendi juhile raadioside teel käsu, mis on möödasõidu jaoks nii keelava näiduga väljasõidufoorist kui ka jaamavahelt tagasisõidu jaoks saatejaama sissesõidufoorini: „*Käsk nr .... Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Jaamavahe on blokeeritud, luban väljuda jaamavahele ja ... km võib tagasi sõita kuni ... jaama sissesõidufoorini*“.

**56.** Kui võtisaue ei tööta või kui juhtimisseadmel võtisaue ei ole, saadetakse rong, mis tuleb pärast tööd jaamavahelt saatejaama tagasi, telefonsidel. Poolautomaatblokeeringu tegevus katkestatakse. Rong saadetakse jaamavahele väljasõidufoori keelava näidu korral ja raudteeveeremi juhile antakse jaamavahele sõiduks ja tagasisõiduks saatejaama sissesõidufoorini teeluba vorm EVS RL-8 või raadioside teel pädeva liikluskorraldaja käsk. Kui on võimalus juhtimisseadme käsuga jaamavahe blokeerida, siis poolautomaatblokeeringu tegevust ei katkestata, vaid pärast jaamavahe blokeerimist saadetakse rong jaamavahele väljasõidufoori keelava näidu korral juhendi punktis 55 sätestatud korras.

**57.** Rong tõukeveduriga saadetakse jaamavahele poolautomaatblokeeringu signaalide järgi ja tõukevedur saabub koos rongiga naaberjaama.

**58.** Iseliikuv eriveerem saadetakse jaamavahele poolautomaatblokeeringu signaalide järgi kui rong.

### **Poolautomaatblokeeringu rikked**

**59.** Poolautomaatblokeeringu tegevus tuleb katkestada järgmistel juhtudel:

- 1) väljasõidufoori ei saa sulgeda;
- 2) väljasõidufoori ei saa avada vabale jaamavahele sõitmiseks;
- 3) blokksignaali iseeneslik (spontaanne) saamine (tekkimine);
- 4) pole võimalik anda ega saada blokksignaali;
- 5) juhtimisseadmel plommide puudumine (v.a nn pedaali või abirežiiminupu plommid).

Kõigil ülalnimetatud juhtudel, samuti poolautomaatblokeeringu seadmete ümberehitamisel või -paigutamisel, parandamisel, katsetamisel, vahetamisel jm (millega kaasneb poolautomaatblokeeringu seadmete töö ajutine katkemine) katkestatakse poolautomaatblokeeringu tegevus ja rongiliiklust korraldatakse telefonside abil.

**60.** Kui poolautomaatblokeeringu juhtimisseadme järelevaatust teeb elektrimehaanik, ei katkestata selleks ajaks poolautomaatblokeeringu tegevust. Järelevaatuse ajal, kui juhtimisseade on avatud, tuleb jaama pädeval liikluskorraldajal ja elektrimehaanikul olla eriti tähelepanelik ja jälgida, et poolautomaatblokeeringu seadmed töötaksid häireteta ja tagaksid raudteeliikluse ohutuse.

Enne poolautomaatblokeeringu juhtimisseadme taasplommimist peab turvängusüsteemide vanemelektrimehaanik või elektrimehaanik (edaspidi elektrimehaanik) koos jaama pädeva liikluskorraldajaga kontrollima, et juhtimisseadme kontrollnäidud on vastavuses tegeliku rongiliikluse olukorraga jaamavahel (üldjuhul rongiliikluse raamatu või liiklusgraafiku sissekannete järgi ja läbirääkimise teel naaberjaama pädeva liikluskorraldajaga).

**61.** Enne telefonsidele üleminekut ja käsu andmist rongiliikluse taastamiseks poolautomaatblokeeringu signaalide järgi peab dispetšer olema veendunud jaamavahe vabaolekus rongidest.

Kui dispetšerside ei tööta, vormistatakse üleminek telefonsidele ja samuti poolautomaatblokeeringu tegevuse taastamine punktides 39 ja 40 sätestatud korras.

**62.** Telefonside korral antakse raudteeveeremi juhile jaamavahele sõitmiseks teeluba vorm EVS RL-8 või raadioside teel pädeva liikluskorraldaja käsk, mis annab talle õiguse sõita kuni naaberjaama sissesõidufoorini.

**63.** Rong võib sõita keelava näiduga matkafoorist mööda (kuni väljasõidufoorini) jaama pädeva liikluskorraldaja käsu alusel, mis antakse jaamavahele saadetava rongi raudteeveeremi juhile rongiraadioside või muu sideliigi teel, kutsesignaaliga või sõiduloaga vorm EVS RL-6 punkt I täitmisega.

**64.** Rongi saatmisel jaamavahele kaksikveoga (mitmikveoga) või tõukeveduriga kogu jaamavahe ulatuses antakse sõiduluba/teeluba ainult juhtveovahendi juhile. Teiste veovahendite juhid ja tõukeveduri juht juhinduvad sõiduajal juhtveovahendi helisignaalist või juhtveovahendi juhi raadioside teel antavast korraldusest.

**65.** Kui meldeside ei tööta, peab jaama pädev liikluskorraldaja eriti tähelepanelikult jälgima kontrollnäitusid juhtimisseadmel. Teated rongiliikluse kohta edastatakse dispetšerside kaudu või kasutades mõnda muud jaama pädeva liikluskorraldaja käsutuses olevat sidevahendit.

**66.** Tulenevalt kasutusel olevast poolautomaatblokeeringu tehnilisest süsteemist või tüübist konkreetsel raudteeliinil määratakse töötajate tegevuskord poolautomaatblokeeringu seadmete kasutamisel, rongi jaama vastuvõtmisel või jaamast saatmisel ja läbisõidul tehnikorraldusaktiga.

## Kirjaliku sõiduloa vorm EVS RL-6 rohelisel blanketil

**Vorm EVS RL-6**  
**(rohelisel blanketil)****SÕIDULUBA NR**“ \_\_\_\_\_ ” 20\_\_ a. \_\_\_\_\_ jaam/post  
(tempel)**I**

Luban rongil nr \_\_\_\_\_ väljuda jaamavahele teelt nr \_\_\_\_\_, möödudes keelava näiduga foori(de)st \_\_\_\_\_ üliavalvsusega, valmisolekuga viivitamatuks peatumiseks, kui tekib oht liiklusele. Sõiduluba annab õiguse sõita viimase matkas oleva pöörme ja jaama piires oleva raudteeülesõidukoha ületamiseni kiirusega kuni 20 km/h ja sealt kehtestatud kiirusega kuni \_\_\_\_\_ jaama/posti sissesõidufoorini.

**II**

Luban rongil nr \_\_\_\_\_ väljuda jaamavahele teelt nr \_\_\_\_\_ lubava näiduga foori \_\_\_\_\_ järgi, millel ei põle matkanäidik.

Kehtib ainult poolautomaatblokeeringuga liinil.

**Liikluskorraldaja** \_\_\_\_\_  
(allkiri)

*(Mittevajalik kriipsutada läbi)*

**Kirjaliku sõiduloa vormi EVS RL-6 koopiaeksemplar valgel blanketil****Vorm EVS RL-6  
(valgel blanketil)****SÕIDULOA NR KOOPIAEKSEMPLAR**“ \_\_\_\_\_ ” \_\_\_\_\_ 20\_\_ a. \_\_\_\_\_ jaam/post  
(tempel)**I**

Luban rongil nr \_\_\_\_\_ väljuda jaamavahele teelt nr \_\_\_\_\_, möödudes keelava näiduga foori(de)st \_\_\_\_\_ ülivalvsusega, valmisolekuga viivitamatuks peatumiseks, kui tekib oht liiklusele. Sõiduluba annab õiguse sõita viimase matkas oleva pöörme ja jaama piires oleva raudteeülesõidukoha ületamiseni kiirusega kuni 20 km/h ja sealt kehtestatud kiirusega kuni \_\_\_\_\_ jaama/posti sissesõidufoorini.

**II**

Luban rongil nr \_\_\_\_\_ väljuda jaamavahele teelt nr \_\_\_\_\_ lubava näiduga foori \_\_\_\_\_ järgi, millel ei põle matkanäidik.

Kehtib ainult poolautomaatblokeeringuga liinil.

**Liikluskorraldaja** \_\_\_\_\_

(allkiri)

*(Mittevajalik kriipsutada läbi)*

#### 4. peatükk RONGILIIKLUS KOMBINEERITUD TEEBLOKEERINGUGA LIINIL

##### Rongi vastuvõtmine jaama ja saatmine jaamavahele

**67.** Rongi kombineeritud teeblokeeringuga liini jaamavahele sõitmise loaks on väljasõidufoori lubav näit. Väljasõidufoori avamiseks jaamavahele sõitmiseks on vaja saada turvanguseadmetelt elektriline jaamavahe vabaoleku signaal.

**68.** Rongi vastuvõtmiseks jaama valmistab jaama pädev liikluskorraldaja tehnikorraldusaktis sätestatud korras vastuvõtumatka ja avab sissesõidufoori. Sissesõidufoor sulgub automaatselt rongi möödasisõitmisel sissesõidufoorist. Vajadusel, kui sissesõidufoori avada ei tohi, blokeerib jaama pädev liikluskorraldaja sissesõidufoori avamise vastu, mis vastab sissesõidufoori keelavale näidule.

Veendunud tehnikorraldusaktis sätestatud korras, et rong saabub jaamavahelt täiskoosseisus, teatab jaama pädev liikluskorraldaja rongi jaamavahele saatnud naaberjaama ja dispetšerile telefoni teel rongi saabumise kellaaja. Kui rong sõidab tõukeveduriga, siis edastab jaama pädev liikluskorraldaja rongi saabumise teate pärast seda, kui ta on veendunud ka tõukeveduri saabumises.

**69.** Kui rongi saabumisel jaama turvanguseadmed ei edasta elektrilist jaamavahe vabaoleku signaali, tuleb jaama pädeval liikluskorraldajal kontrollida tehnikorraldusaktis sätestatud korras jaamavahe vabaolekut raudteeveeremist. Kui selgus, et jaamavahe on raudteeveeremist vaba, siis võib jaama pädev liikluskorraldaja dispetšeri loal vastutava käsuga ignoreerida jaamavahe hõivatust.

Jaama pädev liikluskorraldaja teeb järelevaatusraamatusse vormikohase sissekande vastutava käsu kasutamise kohta.

**70.** Rongi sundpeatusel jaamavahel peab raudteeveeremi juht rakendama tehnikasutuseeskirja § 47 ette nähtud meetmeid ja teatama sellest jaamavahega piirnevate jaamade pädevatele liikluskorraldajatele ning rongidispetšerile rongiraadioside või muu sideliigi teel. Kui rongiraadioside või muu sideliik ei tööta, peab raudteeveeremi juht peatama rongi esimeses sõidusuuna jaamas ning teatama jaama pädevale liikluskorraldajale jaamavahel asetleidnud sundpeatumisest.

Raadioside või muu sideliigi rikke korral, kui rong ei saa sõitu jätkata, tuleb teade jaamakorraldajale või dispetšerile edastada raudteeveeremi meeskonna liikme, klienditeenindaja/vagunisaja või töörongi tööjuhi kaudu lähimast punktist, kus on telefon.

Mootorrongiga ooteplatvormist möödasisõidul võib kombineeritud blokeeringuga jaamavahel mootorrongiga sõita tagasi, peale dispetšeriga kooskõlastamist. Raudteeveeremi juht peab teatama dispetšerile toimunud möödasisõidust ja vajadusest sõita tagasi. Dispetšer annab raudteeveeremi juhile korralduse vahetada mootorrongi juhtimiseks ettenähtud kabiini tagasi sõiduks. Raudteeveeremi juht peab peale dispetšeri korralduse saamist vahetama mootorrongi juhtimiseks ettenähtud

kabiini ning sellest ette kandma dispetšerile. Dispetšer peab andma raudteeveeremi juhile peale kabiini vahetamist käsu tagasi sõitmiseks ooteplatvormi juurde:

### **Näide nr 22**

Käsk nr ... . Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Luban rongil nr ... liikuda ... ooteplatvormini reisijate teenindamiseks rongi juhtimisega liikumissuuna esimesest kabiinist.

Liikluskorraldaja . . . (nimi).

Peale käsu saamist peab raudteeveeremi juht sõitma tagasi ooteplatvormi juurde reisijate teenindamiseks, peale reisijate teenindamist vahetab mootorrongi juhtimiseks ettenähtud kabiini, teatab dispetšerile, et on valmis edasi sõitma ning saanud loa, jätkab sõitu mootorrongiga.

Rongi jaamavahelt täiskoosseisus saabumist peavad kontrollima nii jaama pädev liikluskorraldaja kui ka raudteeveeremi juht tehnikorraldusaktis sätestatud korras.

**71.** Enne jaamavahele saatmist valmistab jaama pädev liikluskorraldaja rongile saatematka ja avab väljasõidufoori. Väljasõidufoor sulgub automaatselt rongi möödasõitmisel väljasõidufoorist.

Jaama pädev liikluskorraldaja teatab telefoni teel nii naaberjaama pädevale liikluskorraldajale kui ka dispetšerile rongi jaamavahele väljumise kellaaja.

**72.** Kui saatematk on valmistatud õigesti ja jaamavahe on raudteeveeremist vaba, kuid juhtimisseadmed näitavad jaamavahe valehõivatust (jaamavahe isoleerpiirkond või rattapaariloendurite piirkond) ja väljasõidufoori avada ei saa, võib jaama pädev liikluskorraldaja pärast piirkonna vabaoleku kontrollimist (raudteeveeremi juhi või naaberjaama pädeva liikluskorraldaja kaudu) dispetšeri loal vastutava käsuga ignoreerida piirkonna valehõivatust ja pärast seda avada väljasõidufoori.

**73.** Kui pärast väljasõidufoori avamist rongi jaamavahele ei saadeta, tuleb jaama pädeval liikluskorraldajal hoiatada sellest raudteeveeremi juhti, sulgeda väljasõidufoor (muuta saatematk), teatada naaberjaama pädevale liikluskorraldajale ja dispetšerile rongi saatmise peatamisest.

**74.** Kui jaamavahet piiravas jaamas tekib pärast väljasõidufoori avamist vajadus peatada saatevalmis rongi sõitmine jaamavahele ja saata naaberjaamast samale jaamavahele vastassuunarong, siis väljasõidufoor suletakse (muudetakse saatematk) ning avatakse väljasõidufoor naaberjaamast.

**75.** Kui jaamavahele saadetakse rong seisab lubava näiduga väljasõidufoori taga ja raudteeveeremi juht väljasõidufoori näitu ei näe, antakse raudteeveeremi juhile jaamavahele sõitmiseks rongiraadioside teel pädeva liikluskorraldaja käsk punktis 21 toodud vormi järgi.

Kui rongiraadioside ei tööta, antakse raudteeveeremi juhile käesolevas punktis käsitletud juhul lisaks väljasõidufoori lubavale näidule ka helerohest värvi kirjalik sõiduluba vorm EVS RL-7 (edaspidi sõiduluba vorm EVS RL-7) punkt II täitmisega.

Kui pöörmepiirkonna rööbasahel ei tööta või sellel seisab saatevalmis rongi pea, võib väljasõidufoori avamiseks kasutada dispetšeri loal vastutavat käsku hõivatuse ignoreerimiseks.

**76.** Rongi saatmiseks teelt, millel väljasõidufoori ei ole või mis ei ole avatud organiseeritud rongiliikluseks (ei ole rongi vastuvõtutee ega saatetee), peab jaama pädev liikluskorraldaja valmistama saatematka, blokeerima jaamavahel ühe piirkonna, avama manöövrifoori või blokeerima pöörangud seadmise ja matkavalimise vastu ning dispetšeri loal edastama raudteeveeremi juhile raadioside teel käsu:

### Näide nr 23

*Käsk nr ... . Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Luban rongil nr ... väljuda ... teelt ... möödudes keelava näiduga väljasõidufoorist ja sõita mööda peateed kuni ... jaama sissesõidufoorini, sealt edasi sissesõidufoori signaalide järgi. Liikluskorraldaja . . . (nimi).*

Enne raudteeveeremi juhile raadioside teel käsu edastamist peab jaama pädev liikluskorraldaja saama dispetšerilt registreeritud käsu, mis kinnitab jaamavahe vabaolekut rongidest:

### Näide nr 24

*Käsk nr ... . Luban rongi nr ... saata ... jaama ... teelt ... väljasõidufoori keelava näiduga või väljasõidufoori puudumisel. ... jaamavahe peatee on rongidest vaba. Rongidispetšer . . . (allkiri).*

Kui rongiraadioside ei tööta, antakse raudteeveeremi juhile sõiduluba vorm EVS RL-7 punkt I täitmisega muu sideliigi teel.

## Kirjaliku sõiduloa vorm EVS RL-7 helerohelisel blanketil

Vorm EVS RL-7

(helerohelisel blanketil)

## SÕIDULUBA NR

“ \_\_\_\_\_ ” \_\_\_\_\_ 20\_\_ a. \_\_\_\_\_ jaam/post

(tempel)

I

Luban rongil nr \_\_\_\_\_ väljuda jaamavahele teelt nr \_\_\_\_\_, möödudes keelava näiduga foori(de)st \_\_\_\_\_ ülivahetusega, valmisolekuga viivitamatuks peatumiseks, kui tekib oht liiklusele. Sõiduluba annab õiguse sõita jaama pöörmetel ja jaama piires olevatel raudteeülesõidukohtadel kiirusega kuni 20 km/h ja jaamavahel kehtestatud kiirusega kuni \_\_\_\_\_ jaama sissesõidufoorini.

II

Luban rongil nr \_\_\_\_\_ väljuda jaamavahele teelt nr \_\_\_\_\_ lubava näiduga foori \_\_\_\_\_ järgi, millel ei põle matkanäidik.

Kehtib ainult kombineeritud teeblokeeringuga liinil.

Liikluskorraldaja \_\_\_\_\_

(allkiri)

*(Mittevajalik kriipsutada läbi)*

**Kirjaliku sõiduloa vormi EVS RL-7 koopiaeksemplar valgel blanketil****Vorm EVS RL-7  
(valgel blanketil)****SÕIDULOAO NR****KOOPIAEKSEMPLAR**

“ \_\_\_\_\_ ” \_\_\_\_\_ 20\_\_ a. \_\_\_\_\_ jaam/post

(tempel)

**I**

Luban rongil nr \_\_\_\_\_ väljuda jaamavahele teelt nr \_\_\_\_\_, möödudes keelava näiduga foori(de)st \_\_\_\_\_ ülivahusega, valmisolekuga viivitamatuks peatumiseks, kui tekib oht liiklusele. Sõiduluba annab õiguse sõita jaama pöörmetel ja jaama piires olevatel raudteeülesõidukohtadel kiirusega kuni 20 km/h ja jaamavahel kehtestatud kiirusega kuni \_\_\_\_\_ jaama sissesõidufoorini.

**II**

Luban rongil nr \_\_\_\_\_ väljuda jaamavahele teelt nr \_\_\_\_\_ lubava näiduga foori \_\_\_\_\_ järgi, millel ei põle matkanäidik.

Kehtib ainult kombineeritud teeblokeeringuga liinil.

**Liikluskorraldaja** \_\_\_\_\_

(allkiri)

*(Mittevajalik kriipsutada läbi)*

**77.** Töörong, mis tuleb pärast tööd jaamavahelt saatejaama tagasi, saadetakse jaamavahele väljasõidufoori lubava näidu korral. Saatejaamas antakse raudteeveeremi juhile hoiatus, kus märgitakse töörongi kokkulepitud jaama naasmise kellaaeg. Hoiatuses märgitud ajast tuleb täpselt kinni pidada ja keelatud on teha jaamavahel töörongiga kirjalikus hoiatuses ette nähtud ajast kauem tööd.

Enne töörongi tagasipöördumist jaamavahelt kokkulepitud jaama peab tööjuht veenduma selles, et töökoht oleks korras ja raudtee ehitusgabariit vaba.

Saabunud jaama, kannab tööjuht jaama pädevale liikluskorraldajale või dispetšerile isiklikult ette jaamavahe töökohal takistuste puudumisest ja liiklusohutuse tagamiseks võetud meetmetest.

**78.** Rong tõukeveduriga, mis sõidab kogu jaamavahe ulatuses (st tõukevedur saabub koos rongiga naaberjaama), samuti rong tõukeveduriga, mis sõidab ainult osa jaamavahe ulatuses (tõukevedur tuleb pärast töö lõppemist jaamavahelt saatejaama tagasi), saadetakse jaamavahele signaalide järgi.

Juhul, kui tõukevedur tuleb pärast töö lõppemist jaamavahelt saatejaama tagasi, antakse tõukeveduri juhile hoiatus, kus näidatakse tõukamise lõpetamise koht. Jaamavahelt naasev tõukevedur võetakse saatejaama vastu avatud sissesõidufoori järgi.

**79.** Iseliikuv eriveerem saadetakse jaamavahele teeblokeeringu signaalide järgi kui rong.

Kui iseliikuv eriveerem, mis sõitis üle ühest rattapaariloendurist, sõidab rööbasteelt maha enne järgmist rattapaariloendurit, siis jaama pädev liikluskorraldaja, pärast eriveeremi juhilt telefonogrammi saamist rööbaste vabastamisest dispetšeri loal vastutava käsuga nullib loendustulemuse.

Kui rong teemõõduvagoniga, mis sõitis üle rattapaariloenduritest ja tekib rattapaariloendurite tõrge, siis jaama pädev liikluskorraldaja, pärast rongi saabumist jaama või naaberjaama, jaamavahe tegelikul vabaolekul, dispetšeri loal nullib vastutava käsuga loendustulemuse.

**80.** Kui vastutava käsuga rattapaariloendurit nullida ei õnnestu, siis saadab jaama pädev liikluskorraldaja rongi jaamavahele, järgides punktis 76 sätestatut.

**81.** Kombineeritud teeblokeeringu seadmete rekonstrueerimisel, ümberpaigutamisel, parandamisel, katsetamisel, vahetamisel jms (millega kaasneb kombineeritud teeblokeeringu seadmete töö ajutine katkemine) katkestatakse kombineeritud teeblokeeringu seadmete tegevus ja rongiliiklust korraldatakse telefonside abil.

**82.** Kui kombineeritud teeblokeeringu seadmete järelevaatust teeb elektrimehaanik, ei katkestata selleks ajaks kombineeritud teeblokeeringu seadmete tegevust. Järelevaatuse ajal, kui jaama pädev liikluskorraldaja ei saa seadmeid juhtida oma töökohalt, tuleb seadmete töö juhtimine dispetšeri loal anda üle teisele dubleeritud

töökohale (dispetšeri või elektrimehaaniku töökohale), ning jaama pädeval liikluskorraldajal ja elektrimehaanikul tuleb olla eriti tähelepanelik ja jälgida, et kombineeritud teeblokeeringu seadmed töötaksid häireteta ja tagaksid raudteeliikluse ohutuse.

**83.** Kombineeritud teeblokeeringu seadmete järelevaatuse ja raudteeinfrastruktuuri korrashoiu töö alustamise ning selle töö lõpetamise kohta teeb elektrimehaanik järelevaatusraamatusse vormikohase sissekande.

## 5. peatükk RONGILIIKLUS DISPETŠERITSENTRALISATSIOONIGA LIINIL

**84.** Dispetšeritsentralisatsiooniga liinil on rongiliikluse signalisatsiooni- ja sidevahendiks automaatblokeering või kombineeritud teeblokeering.

Dispetšeritsentralisatsiooniga liinil juhib jaamade foore ja pöörmeid dispetšer oma juhtimisseadmete kaudu. Pöörmete, jaamateede, fooride, pöörmepiirkondade ja jaamavahede olukorda kontrollib dispetšer juhtimisseadmete näitude järgi.

Kõik rongiliikluse ja manöövritöö alased korraldused annab dispetšer telefoni või raadioside teel käsuna kas otse raudteeveeremi juhile või jaama pädevale liikluskorraldajale, kes korraldab rongide vastuvõtmist ja saatmist ning manöövritööd kõnealuses jaamas.

**85.** Dispetšer võib käesolevas juhendis sätestatud korras anda jaama varujuhtimisele. Varujuhtimisele antud jaamas korraldab rongiliiklust ja manöövritööd ning avab ja sulgeb foore jaama pädev liikluskorraldaja, kellele on delegeeritud nende operatsioonide täitmine (vt tehnikorraldusakt). Enne jaama varujuhtimisele andmist peab dispetšer informeerima jaama pädevat liikluskorraldajat kõikidest rongidest, mis asuvad külgnevatel jaamavahedel.

Kui enne jaama varujuhtimisele andmist oli dispetšer lubanud teha jaamateedel töid kontaktvõrgust pinge väljalülitamisega või muid tee- ja turvanguseadmete remonditöid, peab ta sellest dispetšeri registreeritud käsuga teatama jaama pädevale liikluskorraldajale.

Dispetšer võib anda üksikpöörmeid või jaamakõrikuid kohalikule juhtimisele. Sel juhul valmistab manöövrimatka see manöövrijuht, kes töötab selles jaama rajoonis. Kui kohalikule või varujuhtimisele andmine on tingitud turvanguseadmete remondist, mis nõuab eelnevat sissekannet järelevaatusraamatusse, teeb selle turvangusüsteemide dispetšer rongidispetšeri juures olevasse järelevaatusraamatusse. Pärast turvangusüsteemide dispetšerilt loa saamist võib elektrimehaanik remontida turvanguseadmeid ja seada pööranguid juhtimisseadmete abil ning kontrollida nende tööd ja korrasolekut juhtimisseadmete näitude järgi. Sel ajal jaamas rongi- või manöövriliiklust ei korraldata.

Enne seadmete tagastamist dispetšeri juhtimisele peab elektrimehaanik koos dispetšeriga kontrollima, et juhtimisseadmete kontrollnäidud on vastavuses seadmete ja rongiliikluse tegeliku olukorraga jaamas ja jaamavahel (üldjuhul liiklusgraafiku alusel ja läbirääkimise teel elektrimehaanikuga).

### Rongi vastuvõtmine jaama ja saatmine jaamavahele

**86.** Dispetšer, veendunud juhtimisseadmete näitude järgi vastuvõtutee ja pöörmepiirkondade rööbasahelate vabaolekus, valmistab rongile vastuvõtumatka.

Kui dispetšeritsentralisatsiooni seadmed võimaldavad matkade eelvalimist, võib vastuvõtumatka valida eelvalimise teel, st ka siis, kui vastuvõtutee või pöörmepiirkond on veel raudteeveeremiga hõivatud (v.a tee ja pöörmepiirkonna

rööbasahela hõivamisel üksiku veovahendi või teelt mittemahatõstetava muu raudteeveeremiga).

Sissesõidufoori avamist ja pöörmete seadmist matkaasendisse kontrollitakse juhtimisseadmete näitude järgi.

**87.** Dispetšer, veendunud juhtimisseadmete näitude järgi pöörmepiirkondade ja rööbasahelate (suuna muutmisel ja kombineeritud teeblokeeringuga liinil ka jaamavahe) vabaolekus, valmistab rongile saatematka.

Kui dispetšeritsentralisatsiooni juhtimisseadmed võimaldavad matkade eelvalimist, võib saatematka valida eelvalimise teel, st ka siis, kui pöörmepiirkond on veel raudteeveeremiga hõivatud (v.a pöörmepiirkonna hõivamisel üksiku veovahendi või eriveeremiga).

Väljasõidufoori avamist ja pöörmete seadmist matkaasendisse kontrollitakse juhtimisseadmete näitude järgi.

Kui kombineeritud teeblokeeringuga liini jaamast rongi saatmisel jaamavahel ükskõik milline isoleer- või rattapaariloenduriga piirkond, aga samuti saatematkas asuv jaama isoleerpiirkond, näitab juhtimisseadmetel valehõivatust, võib dispetšer vastutava käsuga ignoreerida valehõivatust ja avada rongile väljasõidufoori.

**88.** Kui pärast sisse- või väljasõidufoori avamist tekib vajadus muuta valmistatud ja lukustatud matka, võib dispetšer seda teha alles siis, kui on teatanud matka muutmisest raudteeveeremi juhile ja sulgenud foori. Teist korda võib avada foori pärast seda, kui dispetšer on veendunud, et rong seisab sissesõidufoori ees või saateteel.

**89.** Töörong, mis töötab jaamavahel, ja tõukeveduriga rong, mis sõidab pärast tööde tegemist jaamavahelt naaberjaama, saadetakse jaamavahele automaatblokeeringu ja kombineeritud teeblokeeringu signaalide järgi ettenähtud korras.

Dispetšer teatab tööjuhile raadioside teel kellaaja, millal töörong peab saabuma naaberjaama.

**90.** Töörong või tõukeveduriga rong, mis naaseb pärast tööd jaamavahelt saatejaama, saadetakse automaatblokeeringuga ja kombineeritud teeblokeeringuga liini jaamavahele signaalide järgi. Tööjuhile või tõukeveduri juhile antakse automaatblokeeringuga liinile väljumisel saatejaama võtisau, mille kätteandmiseks kutsub dispetšer jaama tööle pädeva liikluskorraldaja, kellele on delegeeritud nende operatsioonide täitmine siis, kui jaam on antud varujuhtimisele.

Jaama pädev liikluskorraldaja või dispetšer hoiatab raudteeveeremi juhti töörongi kokkulepitud jaama naasmise ajast, mis annab raudteeveeremi juhile õiguse sõita jaamavahelt tagasi saatejaama sissesõidufoorini või signaalmärgini „Jaama piir“. Kui võtisau ei tööta, või selle väljastamiseks puudub pädev liikluskorraldaja, samuti kui jaama juhtimisseadmed ei ole varustatud võtisauaga, võib saata automaatblokeeringuga ja kombineeritud teeblokeeringuga jaamavahele töörongi või tõukeveduriga rongi, mis pöördub pärast tööd jaamavahelt saatejaama tagasi,

teeblokeeringu signaalide järgi. Tööjuhile või tõukeveduri juhile annab dispetšer registreeritud käsu, kus märgib töökoha (tõukeveduri rongist mahajäämise) kilomeetri ja kellaaja, millal töörong või tõukevedur peab naasma saatejaama. Antud käsu alusel võib töörongi või tõukeveduri juht sõita tagasi saatejaama sissesõidufoorini.

**91.** Päästerong või abivedur saadetakse jaamavahele, kus alustatakse päästetöid, pärast jaamavahet piiravate jaamade varujuhtimisele andmist ja jaama pädeva liikluskorraldaja valvekorda asumist. Nendel juhtudel suletakse liiklusohklik jaamavahe dispetšeri käsuga rongiliikluseks ja päästerong (abivedur) saadetakse jaamavahele kirjaliku sõiduloaga valgel blanketil punase diagonaaltriibuga vormil EVS RL-11 (edaspidi *sõiduluba vorm EVS RL-11*) või raadioside teel pädeva liikluskorraldaja käsuga. Abiveduri või päästerongi võib saata jaamavahele ka dispetšeri käsuga, mis antakse rongiraadioside teel otse raudteeveeremi juhile, ootamata ära jaama pädeva liikluskorraldaja valvekorda asumist.

#### Näide nr 25

*Käsk nr .... Päästerongi/abiveduri nr ... raudteeveeremi juht. Luban päästerongil/abiveduril nr ... väljuda ... jaama teelt nr ... ja sõita ... jaamavahe ... peateele, möödudes keelava näiduga väljasõidufoorist ... ülivalsusega, ja sõita jaamavahel kuni ... kilomeetrini ... piketini. Rongidispetšer . . . (nimi).*

Käsule lisatakse päästerongi või abiveduri jaamavahele saatmise põhjus või eesmärk vastavalt käesoleva juhendi punktis 212 toodule, samuti võib kasutada käsu tekste, nagu on toodud käesoleva juhendi punkti 296 näidetes 66, 67, 68 ja 69.

**92.** Jaamas veovahendi rikke tõttu seisma jäänud rongile abi andmiseks, kui jaamas puudub vaba tee abiveduri vastuvõtmiseks, võib dispetšer anda abiveduri juhile käsu keelava näiduga sissesõidufoorist mööda sõitmiseks saabumisega abiantava rongiga hõivatud tee vabale osale:

#### Näide nr 26

*Käsk nr .... Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Luban Teil sõita ... jaama .... vastuvõtu-saatetele, mis on hõivatud rongiga nr ..., talle abi osutamiseks. Peatuma peate tee nr ... piirdetulba juures, sealt edasi liigute rongi nr ... raudteeveeremi juhi korralduste järgi. Vastuvõtumatk on valmis. Rongidispetšer . . . (nimi).*

Kui abi vajav rong ei ole vabastanud saate- või vastuvõtumatka jaamakõrikus, võib sellele rongile abi anda rongi sabast või peast, kasutades olemasolevat matka. Sellisel juhul sõidab abivedur keelava näiduga foorist mööda dispetšeri käsu alusel.

#### Näide nr 27

*Käsk nr .... Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Luban abiveduril nr ... mööduda keelava näiduga sissesõidufoorist ... (väljasõidufoorist ...) ülivalvsusega, ja sõita abi osutamiseks rongile nr ... kuni pöörmeni nr ... (... kilomeetrit ... piketini). Rongidispetšer ... (nimi).*

### **Manöövritöö dispetšeritsentralisatsiooniga liini jaamas**

**93.** Manöövritööl võib pööranguid seada:

- 1) dispetšer, avades vastavaid manöövrifoore või teavitades manöövrijuhti manöövrimatka valmisolekust raadioside teel või muu sideliigi teel;
- 2) pädev liikluskorraldaja, kellele on pandud rongi vastuvõtmise ja saatmise ning manöövrimatka valmistamise kohustus siis, kui jaam on varujuhtimisel;
- 3) manöövrijuht või mõni teine pädev töötaja vastavalt tehnikorraldusaktis kehtestatud korrale, kui jaam on antud kohalikule juhtimisele.

Raudteeveeremi manööverdamisel jaama teel lubatakse pööranguid, mis on antud kohalikule juhtimisele, seada manöövrimatmaks raudteeveeremi juhil.

Töötaja, kes seab pöörangud matkaasendisse kohalikul juhtimisel (sh ka siis, kui ei saa avada manöövrifoori), peab pärast iga pöörangu teise asendisse seadmist veendumata kohaliku juhtimise püstikpuldi kontroll-lampide näitude ja pöörme sulgrööbaste asendi järgi, et pöörangu asend matkas on õige ja pöörang lukustatud.

**94.** Jaamades, kus puuduvad manöövrifoorid või dispetšeri juhtimisseadmetel puudub nende avamise võimalus, toimub raudteeveeremi möödasõit keelava näiduga foorist dispetšeri igakordse loa alusel, milles ta määrab konkreetse liikumise matka kust teelt, üle milliste pöörmete ja mis kohani (manöövrifoori, pöörme taha vm).

Dispetšeril on keelatud anda luba möödasõiduks keelava näiduga foorist, veendumata isiklikult juhtimisseadmete näitude järgi või manöövrijuhi ettekande alusel, et manöövrimatka on valmis sõiduks.

Dispetšeril on keelatud matkas olevate pöörangute seadmine enne raudteeveeremi juhilt või koosseisuga liikumisel manöövrijuhilt seismajäämise ja dispetšeri poolt näidatud pöörangute vabastamise kohta ettekande saamist.

Manöövrimatka võib muuta, kui raudteeveerem ei ole alustanud liikumist ja dispetšer on teatanud raudteeveeremi juhile või manöövrijuhile matka muutmise vajadusest ning saanud kinnituse, et raudteeveerem seisab.

Automaatblokeeringuga ja kombineeritud teeblokeeringuga liinil, kui manöövritööd tehakse manöövrifoori avamata (rikke korral), peab dispetšer võimalusel pöörangud blokeerima seadmise vastu.

**95.** Kui dispetšeril ei ole manöövritöö käigus võimalik seada pöörangut vajalikku asendisse (pöörang kaotas kontrolli seadmise käigus või pöörmepiirkond näitab valehõivatust), peab manöövrijuht või raudteeveeremi juht dispetšeri korraldusel kontrollima pöörangut või pöörmepiirkonda ja võimalusel kõrvaldama takistuse. Manöövrimatka valmistamine toimub sel juhul juhendi punktis 104 sätestatud korras.



**96.** Kui manöövritöö käigus kaotab pöörang asendikontrolli, peab dispetšer kohe andma manöövrijuhile või raudteeveeremi juhile korralduse peatumiseks, nõudma asendikontrolli kaotanud pöörangu kohapealset kontrollimist ja pärast ettekannet kontrollimise tulemuste kohta otsustama raudteeveeremi edasise liikumise.

**97.** Dispetšeritsentralisatsiooniga liinil toimub manöövritöö väljasõiduga jaamavahele järgmiselt:

1) kaheteelise liini jaamavahele võib manöövriveerem sõita mööda pärisuunalist teed jaama piiri taha dispetšeri loa alusel. Seejuures võib manöövriveerem sõita kuni esimese läbisõidufoorini;

2) kaheteelise liini jaamavahele võib manöövriveerem sõita mööda vastusuunalist teed jaama piiri taha ainult koos automaatblokeeringu tegevuse katkestamisega ja üleminekuga telefonsidele.

Manöövriveeremi saatmisel jaamast annab dispetšer raudteeveeremi juhile järgmise sisuga käsu:

#### **Näide nr 28**

*Käsk nr .... Raudteeveeremi juht .... Automaatblokeering ... jaamavahel ei tööta. Luban Teil teha manöövritööd väljasõiduga ... jaamavahele mööda vastusuunalist teed ja mööduda signaalmärgist „Jaama piir“. Rongidispetšer . . . (nimi).*

Pädeva liikluskorraldaja kohalolekul naaberjaamas edastatakse talle automaatblokeeringu tegevuse katkestamise käsk.

Kahe- või enamateelise liini jaamavahele, kui teed on seadmestatud kahesuunalise automaatblokeeringuga, võib manöövriveerem sõita jaama piiri taha dispetšeri loa alusel.

Enne loa andmist peab dispetšer muutma jaamavahel automaatblokeeringu suuna ja avama väljasõidufoori. Järgnevad väljasõidud kõrikust jaamavahele toimuvad dispetšeri käsu alusel (näide nr 29).

Kui automaatblokeeringu suunda muuta ei saa (näiteks turvanguseadmete rikke tõttu), tuleb automaatblokeeringu tegevus katkestada ja üle minna telefonsidele. Sel juhul toimub manöövriveeremi väljasõitmine jaamavahele dispetšeri käsu alusel (näide nr 28).

Üheteelise liini jaamavahele, kui naaberjaamas puudub pädev liikluskorraldaja, võib manöövriveerem sõita jaama piiri taha dispetšeri suulise loa alusel. Enne loa andmist peab dispetšer muutma jaamavahel automaatblokeeringu suuna ja avama väljasõidufoori. Järgnevad väljasõidud kõrikust jaamavahele toimuvad dispetšeri käsu alusel (näide nr 29).

Üheteelise liini jaamavahele, kui naaberjaamas on pädev liikluskorraldaja ja automaatblokeeringu suunda, mis on jaama suunas, kust manöövriveerem peab väljuma jaamavahele, muuta ei saa, katkestatakse automaatblokeeringu tegevus. Manöövriveeremi saatmiseks jaama piiri taha annab dispetšer raudteeveeremi juhile järgmise sisuga käsu:

**Näide nr 29**

*Käsk nr ... Raudteeveeremi juht .... Luban Teil teha manöövritööd väljasõiduga ... jaamavahele mööda peateed ja mööduda ... jaama sissesõidufoorist. Rongidispetšer ... (nimi).*

Kombineeritud teeblokeeringuga liinil jaama piiri taha sõidu loaks on dispetšeri käsk (näide nr 29) ja manöövrifoori lubav näit, kuid enne manöövrifoori avamist peab dispetšer blokeerima jaamavahel selle piirkonna, kuhu toimub manöövriveeremi väljasõit, matka valimise vastu.

**Dispetšeritsentralisatsiooni rikked**

**98.** Kui vastuvõtu-saatematk on valmistatud õigesti ja vastuvõtutee juhtimisseadmete näitude järgi vaba, aga sissesõidufoor ei avane, võetakse rong jaama dispetšeri käsuga, mis antakse raudteeveeremi juhile rongiraadioside teel.

**Näide nr 30**

*Käsk nr .... Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Sissesõidufoor ei avane. Luban rongil nr ... sõita ... jaama .... tee sissesõidufoori ... keelava näidu korral. Rongidispetšer . . . (nimi).*

Dispetšeri käsu alusel jaama sõitmisel peab raudteeveeremi juht sõitma ülivalvsusega ja kiirusega mitte üle 20 km/h kuni vastuvõtutee piiridesse jõudmiseni.

Kui jaam töötab varujuhtimisel, siis sissesõidufoori rikke korral võetakse rong jaama vastu käesoleva juhendi punktides 19 ja 280 sätestatud korras.

Kui jaama sissesõidupöörme-eelne, pöörmete või vastuvõtutee isoleerpiirkond näitab juhtimisseadmetel hõivatust, kuid dispetšeril on vastuvõtumatka pöörangute kontroll olemas ning ta on veendunud isoleerpiirkondade ja vastuvõtutee tegelikus vabaolekus, annab dispetšer raudteeveeremi juhile registreeritud käsu keelavast sissesõidufoorist möödasõiduks, hoiatades raudteeveeremi juhti, et pöörmepiirkond (pöörme-eelne või vastuvõtutee isoleerpiirkond) kontrollseadmetel näitab valehõivatust.

**99.** Kui vastuvõtumatkas olev pöörang ei oma asendikontrolli, peab dispetšer peatama rongi sissesõidufoori ees ning andma raudteeveeremi juhile (kui meeskond koosneb kahest isikust) korralduse pöörangu asendi kontrollimiseks järgmiselt:

**Näide nr 31**

*Käsk nr ... Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Rongi vastuvõtumatkas ... jaama teele nr ... puudub pöörangul nr ... asendikontroll. Kontrollige pöörangu asendit ja kandke ette. Rongidispetšer ... (nimi).*

Dispetšer võib anda korralduse pöörme-eelse, pöörme, tee isoleerpiirkonna, matka valmistamise, pöörangu asendi kontrolliks ja pöörangu seadmiseks ka teise, vastassuunarongi raudteeveeremi juhile, kes seisab jaamas vastutulevat rongi oodates.

Kui pöörangu asendi kontrollimisel selgus, et pöörang on suunatud vabale teele, annab dispetšer korralduse pöörangu ajami blokk-kontaktide lahutamiseks, sulgrööpa riivistamiseks ja riivi lukustamiseks.

Saanud ettekande pöörangu blokk-kontaktide lahutamisest ja selle sulgrööpa vastavas asendis riivistamisest ja riivi lukustamisest, annab dispetšer raudteeveeremi juhile käsu keelava näiduga sissesõidufoorist möödasõitmiseks käesoleva juhendi punktis 98 näidatud käsu järgi (näide nr 30). Ka reisirongi, millel antud jaamas ei ole peatust, võib lasta läbi mööda mittespetsialiseeritud teed.

Kui dispetšeri juhtimisseadmetel puudub täielikult jaamaseadmete kontroll või ta ei saa juhtimisseadmetel edastada korraldusi (näiteks koodiliini rike), lahutatakse pöörmeajamite blokk-kontaktid, riivistatakse sulgrööpad ja lukustatakse riivid kõikidel matkas olevatel pöörangutel.

**100.** Kui raudteeveeremi juhi ettekande alusel selgub, et pöörangu asend on mõne teise vaba vastuvõtu-saatetee suunas, seab dispetšer ka teised pöörangud tee suunas, kuhu on suunatud asendi kontrolli kaotanud pöörang, ning võtab rongi vastu sellele teele.

Kontrolli kaotanud pöörangu raamrööpaga liibuv sulg tuleb riivistada, riiv lukustada ning ajami blokk-kontaktid lahutada.

**101.** Kui väljasõidufoor ei tööta, kuid jaamavahel automaatblokeering või kombineeritud teeblokeering töötab, siis saadetakse rong jaamavahele dispetšeri käsuga, mis antakse raudteeveeremi juhile raadioside või muu sideliigi teel. Enne rongi jaamavahele saatmist peab dispetšer kontrollima, et jaamavahe oleks vastassuunarongidest (kombineeritud blokeeringu korral ka samasuunarongidest) vaba ja automaatblokeeringu suund vastab jaamast saadetava rongi sõidusuunale.

### Näide nr 32

*Käsk nr .... Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Luban rongil nr ... väljuda ... teelt ... jaamavahele väljasõidufoori ... keelava näidu korral. Rongidispetšer . . . (nimi).*

Dispetšeri käsu alusel on raudteeveeremi juhil õigus sõita:

- 1) automaatblokeeringuga liini jaamavahele esimese läbisõidufoorini ülivalvsusega, kiirusega kuni 20 km/h ja sealt edasi automaatblokeeringu signaalide järgi;
- 2) kombineeritud teeblokeeringuga liinile ülivalvsusega, jaama piires olevatel raudteeülesõidukohtadel ja viimase matkas oleva pöörangu ületamiseni kiirusega

kuni 20 km/h ja sealt kehtestatud kiirusega edasi kuni naaberjaama sissesõidufoorini. Kui jaamas töötab pädev liikluskorraldaja, siis saadetakse rong jaamavahele käesoleva juhendi punktides 19, 20 ja 25 sätestatud korras.

**102.** Ei ole lubatud saata rongi automaatblokeeringuga jaamavahele väljasõidufoori keelava näidu korral enne, kui dispetšer on veendunud selles, et rongi sõidusuuna esimene blokkpiirkond on raudteeveeremist vaba.

Kui esimese blokkpiirkonna läbimiseks rongile ette nähtud aja möödumisel näitavad juhtimisseadme näidud ikka veel selle blokkpiirkonna hõivatust, kuid saatematk rongile on valmistatud õigesti ja väljasõidufoori avada ei saa, tuleb dispetšeril käepäraste vahendite abil (teatis raadioside vahendusel varem saadetud raudteeveeremi juhilt, teatis naaberjaama pädevalt liikluskorraldajalt, teatis raudteeülesõidukoha korraldajalt (kui selline on määratud) või mõnel muul viisil) selgitada välja, kas rongi sõidusuuna esimene blokkpiirkond on ikka raudteeveeremist vaba ning juhtimisseade näitab kinniolekut rikke tõttu (või mõnel muul teadmata põhjusel).

Kui esimese blokkpiirkonna läbimiseks ette nähtud aja möödumisel ei suudeta 10 minuti jooksul selgitada jaamavahele saadetud rongi täpset asukohta, tuleb järgmisena jaamavahele saadetava raudteeveeremi juhti rongiraadioside teel hoiatada või lisada raudteeveeremi juhile antavale käsule tekst selle kohta, et andmed esimese blokkpiirkonna vabaoleku kohta puuduvad.

**103.** Kui automaatblokeeringuga liini jaamavahel saadetakse rong varujuhtimisele antud jaama suunas, kus töötab pädev liikluskorraldaja, peab dispetšer enne raudteeveeremi juhile keelavast väljasõidufoorist möödasõiduks loa andmist andma selle jaama pädevale liikluskorraldajale registreeritud käsu jaamavahel liikumissuuna muutmise keelu kohta:

### Näide nr 33

*Käsk nr ... . ... jaama korraldaja, saadan ... jaamast rongi nr ... keelava väljasõidufoori näiduga. Kuni käsu muutmiseni jaamavahel liikumissuunda muuta ei tohi. Rongidispetšer ... (nimi).*

**104.** Kui dispetšeri juhtimisseadmete abil ei saa pöörangut seada matkaasendisse, kutsub dispetšer jaama tööle pädeva liikluskorraldaja või nõuab raudteeveeremi juhilt (kui meeskond koosneb kahest isikust) mittetöötava pöörangu ülevaatamist ja võimaluse korral rikke kõrvaldamist (näiteks raamrööpa ja sulgrööpa vahele sattunud kõrvalise eseme koristamine vms), edastades neile vastava käsu:

### Näide nr 34

*Käsk nr ... . Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Pöörangut nr ... ei saa seada matkaasendisse. Kontrollige pöörangu asendit/olukorda ja teavitage mind sellest. Rongidispetšer ... (nimi).*

Kui jaama pädev liikluskorraldaja või raudteeveeremi juht ei suuda välise ülevaatamisega avastada rikke põhjust ja seda kõrvaldada, peatab dispetšer pörmel rongiliikluse ja kutsub pöörangu rikke kõrvaldamiseks tööle turvatusüsteemide dispetšeri kaudu elektrimehaaniku. Neil juhtudel antakse jaam varujuhtimisele või pöörangud kohalikule juhtimisele. Kuni elektrimehaaniku saabumiseni annab dispetšer raudteeveeremi juhile (kui meeskond koosneb kahest isikust) korralduse pöörangu matka seadmiseks kurbliiga, mis on raudteeveeremi juhile väljastatud.

### Näide nr 35

*Käsk nr ... Rongi nr ... raudteeveeremi juht, lahutage kurbliiga pöörangu nr ... ajami blokk-kontaktid, seadke pöörang nr ... tee (pöörme) nr ... suunas, pärast vasaku (parema) sulgrööpa raamrööpaga tihke liikumise kontrollimist kinnitage sulgrööbas riiviga ja lukustage riiv universaallukuga ning kontrollige matka valmisolekut ja tee vabaolekut.*

*Rongidispetšer . . . (nimi).*

Töötaja, kes kontrollis või puhastas pöörangut või seadis matka, peab selle tulemusest kandma ette dispetšerile alljärgneva reglemendi järgi:

### Näide nr 36

*... piirkonna rongidispetšer, ... jaamas seadsin pöörangu nr ... kurbliiga tee (pöörme) nr ... suunas, vasak (parem) sulgrööbas liibub tihkelt vastu raamrööbast, sulgrööbas on riivistatud ja riiv on lukustatud universaallukuga. Matk tee nr ... on valmis ja tee on vaba.*

*Raudteeveeremi juht . . . (nimi).*

Raudteeveeremi juhile väljastatakse kurbel allkirja vastu, kas raudteeveo-ettevõtja sõidulehti väljastava veduriekspluatatsiooni jaoskonna (tsehhi) töötaja või siis jaama pädeva liikluskorraldaja poolt.

Kurbliit võib väljastada ja pöörangut võib kurbliiga seada matkaasendisse ainult raudteeveeremi meeskonna liige, kes on saanud selleks vajaliku väljaõppe ja omab vastavat kutset.

Jaama andmine varujuhtimisele vormistatakse dispetšeri käsuga.

**105.** Pöörme rööbasahela rikke korral, kui juhtimisseadmed näitavad valehõivatust (st kinniolekut rikke tõttu, kui rööbasahelal tegelikult raudteeveeremit ei ole), antakse jaam varujuhtimisele.

Kombineeritud teeblokeeringuga liini jaamas võib sellise pöörangu, mille vabaolekus dispetšer veendus, hõivatust ignoreerida ja pöörangu seada matkaasendisse vastutava käsuga.

**106.** Kui juhtimisseadmed näitavad vastuvõtutee valehõivatust, ei ole kuni rikke kõrvaldamiseni lubatud võtta rongi sellele vastuvõtuteele.

Möödapääsmatul juhul võetakse rong valehõivatusega vastuvõtuteele keelava sissesõidufoori näidu korral dispetšeri käsuga. Enne käsu andmist peab dispetšer kontrollima ja veenduma jaama pädeva liikluskorraldaja või raudteeveeremi juhi ettekande põhjal vastuvõtutee vabaolekus.

Kombineeritud teeblokeeringuga liini jaamas võib sellise vastuvõtutee, mille vabaolekus dispetšer veendus, hõivatust ignoreerida vastutava käsuga ja rongi vastu võtta avatud sissesõidufooriga.

**107.** Kui automaatblokeeringuga liinil ühe või mitme jaama juhtimisseadmed (koodiliin) ei tööta, peab dispetšer andma need jaamad varujuhtimisele. Kui kombineeritud teeblokeeringuga liinil dispetšeri juhtimisseadmed ei tööta, peab ta andma selle piirkonna varujuhtimisele. Sel juhul ei tohi dispetšer juhendada juhtimisseadmete näitudest, mis kontrollivad ja edastavad jaama teede, pöörmete ja signaalide seisundit.

**108.** Kui automaatblokeering ei tööta, kutsub dispetšer jaamavahet piiravasse jaama tööle pädeva liikluskorraldaja, kellele on pandud rongi vastuvõtmise ja saatmise operatsioonide täitmine varujuhtimisega jaamas.

Sel juhul katkestatakse automaatblokeeringu tegevus dispetšeri käsu alusel ja rongiliiklust alustatakse telefonside abil. Enne telefonsidele üleminekut peab dispetšer veenduma jaamavahe vabaolekus ning andma jaamavahega piirnevad jaamad varujuhtimisele.

Kui jaamavahe, kus automaatblokeering ei tööta, piirneb jaamadega, kus ei ole pädevat liikluskorraldajat, keda saaks vajadusel kutsuda valvekorda, siis kuni pädeva liikluskorraldaja tööle kutsumiseni rongiliikluse korraldamiseks varujuhtimisega jaamas võib saata rongi vabale jaamavahele dispetšeri käsuga, mis antakse otse raudteeveeremi juhile käesoleva juhendi punktis 38 sätestatud korras.

Kui dispetšer mingisugusel põhjusel ei saa juhtida kombineeritud teeblokeeringu seadmeid, kutsub ta varujuhtimisele antavasse piirkonda tööle pädeva liikluskorraldaja, kellele on pandud rongi vastuvõtmise ja saatmise operatsioonide täitmine varujuhtimisele antavas piirkonnas/jaamas.

Kombineeritud teeblokeeringu seadmete rikke või ümberehitamise korral katkestatakse kombineeritud teeblokeeringu tegevus dispetšeri käsu alusel ja rongiliiklust alustatakse telefonsidel. Enne telefonsidele üleminekut peab dispetšer veenduma piirkonna jaamavahede vabaolekus ning andma need varujuhtimisele.

Kui jaamavahe, kus kombineeritud teeblokeering ei tööta, piirneb jaamadega, kus ei ole pädevat liikluskorraldajat, keda saaks vajadusel kutsuda valvekorda, siis kuni pädeva liikluskorraldaja tööle kutsumiseni rongiliikluse korraldamiseks varujuhtimisele antavas piirkonnas võib saata rongi vabale jaamavahele dispetšeri käsuga, mis antakse raudteeveeremi juhile käesoleva juhendi punktis 38 sätestatud korras, asendades näite nr 10 tekstis sõna „Automaatblokeering“ sõnaga „Kombineeritud teeblokeering“.

Käesolevas punktis käsitletust täpsem kord sätestatakse dispetšeritsentralisatsiooni kasutamise juhendis.

**109.** Üleminek telefonsidele ja automaatblokeeringu suuna vahetus abirežiiminuppude abil dispetšeritsentralisatsiooniga liinil dispetšerside puudumisel toimub käesoleva juhendi punktides 39, 40 ja 41 sätestatud korras.

**110.** Kui dispetšer ei saa muuta üheteelise liini jaamavahe automaatblokeeringu suunda ja avada väljasõidufoori seetõttu, et juhtimisseadmed näitavad jaamavahe valehõivatust selle tegelikul vabaolekul, aga samas on jaamavahet piiravate jaamade varujuhtimisseadmetel suunamuutmise abirežiiminupud, siis automaatblokeeringu tegevust ei katkestata.

Sel juhul võtavad vastavates jaamades tööle asunud pädevad liikluskorraldajad dispetšeri korraldusel maha plommi abirežiimi nupudelt ja muudavad automaatblokeeringu suunda abirežiiminuppude abil. Pärast seda, kui jaamavahega piirnevate jaamade pädevad liikluskorraldajad on juhtimisseadmete näitade järgi veendunud, et suuna muutmine toimus õigesti, avatakse väljasõidufoor ja rong saadetakse jaamavahele automaatblokeeringu signaalide järgi.

Kui jaamavahega piirnevas jaamas ei ole ette nähtud pädevat liikluskorraldajat, keda saaks vajadusel kutsuda valvekorda rongiliikluse korraldamiseks varujuhtimisega jaamas, võib automaatblokeeringuga suuna muutmise abirežiimi nupud monteerida vahetult dispetšeri juhtimisseadmetele. Selliste jaamavahede nimistu ja dispetšeri poolt sooritatavate operatsioonide tegevuskord määratakse dispetšeritsentralisatsiooni kasutamise juhendiga.

**111.** Kui kombineeritud teeblokeeringuga liini jaamavahe on raudteeveeremist vaba, kuid dispetšeri juhtimisseadmed näitavad jaamavahe hõivatust ja väljasõidufoori avada ei saa, võib dispetšer pärast jaamavahe tegelikku vabaoleku kontrollimist (raudteeveeremi juhi või jaama pädeva liikluskorraldaja (seal, kus on) kaudu) vastutava käsuga ignoreerida jaamavahe hõivatust, mille tulemusel on võimalik avada väljasõidufoor.

**112.** Kui dispetšeri juhtimisseadmetel puudub pöörangu(te) asendi kontrolli indikatsioon või muud näidud, kuid raudteeveeremi juhi ettekandest selgub, et foorid on avatud, toimub rongiliiklus foorinäitade järgi.

**113.** Kui dispetšeri juhtimisseadmetel ei selgu jaamakõrikus paikneva foori avanemine matkas, mille õigsus on juhtimisseadmetel kontrollitav, ja mis piirneb paralleelteel matkaga, millele foor on avatud ning nende teede vahel asuvad paarispöörangud, siis rongidispetšer võib edastada raudteeveeremi juhile käsu keelava näiduga foorist möödumiseks ilma pööranguid riivistamata ja universaallukkudega lukustamata.

## Tegutsemine raudteetaristu korrashoiu tööde tegemisel

**114.** Raudteetaristu korrashoiutööd, mis nõuavad tee või teeosa liikluseks sulgemist, kuid ei nõua turvanguseadmete väljalülitamist, kooskõlastatakse dispetšeriga. Dispetšer, nähes võimalust tööde tegemiseks ja olles saanud tööjuhilt telefonogrammi tööde tegemiseks, annab tööjuhile telefonogrammi järgmise tekstiga:

### Näide nr 37

*Tööjuht ..., luban Teil teha teeremonditöid ... jaama teel nr ... rongiliikluse sulgemisega alates kella ... kuni kella .... Töökoht piirata peatussignaalidega. Pöörangud nr ... ja ... sean tee nr ... suunas. Pöörangute nr ... ja ... sulgrööpad riivistada suleriiviga. Rongidispetšer ... (nimi).*

Pärast tööde lõpetamist peab tööjuht dispetšerile ette kandma töö lõpetamisest telefonogrammiga:

### Näide nr 38

*... piirkonna rongidispetšer, mina, tööjuht ..., lõpetasin ... jaamas töö teel nr .... Tee kõikide rongide liikluseks avatud. Gabariit vaba, rongide liikumiskiirus ... km/h, pöörangute nr ... ja ... sulgrööbastelt riivid eemaldatud.*

**115.** Raudteetaristu korrashoiutööd, mis nõuavad seadmete sõltuvusest väljalülitamist, vormistatakse telegrammiga vastavuses turvanguseadmete remondi- ja hooldustööde juhendi nõuetele.

Lühemaajalised turvanguseadmete väljalülitamised, mida tehakse rongiliikluse sulgemisega, kooskõlastatakse tööjuhi poolt dispetšeriga analoogselt punktis 114 toodule.

**116.** Raudteetaristu korrashoiutööde tegemine, mis ei häiri raudteeliiklust ega nõua jaamas pädeva liikluskorraldaja kohalolekut, registreeritakse taristu- või turvangusüsteemide dispetšeri poolt jaamaseadmete järelevaatusraamatus.

## 6. peatükk RONGILIIKLUS ÜHE SAUAGA LIINIL

**117.** Ühe sau süsteemi kasutatakse rongiliikluse vahendina vähese rongiliiklusega raudteel. Ühe sau süsteemis on rongi jaamavahele sõitmise loaks sau, mis antakse saatejaamas raudteeveeremi juhile.

**118.** Saual peab olema järjekorranumber, seeria ja jaamavahet piiravate jaamade nimetused (kehtiv jaamavahe). Igale jaamavahele vastab oma sau.

Kui jaamavahel rongi ei ole, peab sau asuma jaama pädeva liikluskorraldaja käes.

**119.** Lubatud on anda jaamavahelt saabunud rongi sau samale jaamavahele saadetavale rongile pärast saatematka valmistamist.

**120.** Üldjuhul annab jaama pädev liikluskorraldaja sau raudteeveeremi juhile oma tööruumis.

**121.** Lubatud ei ole:

- 1) anda sau raudteeveeremi juhile, kui saatematk ei ole valmis või rong ei ole valmis sõiduks jaamavahele;
- 2) hoida sau kohas, kus see on kättesaadav kõrvalistele isikutele.

### Rongi vastuvõtmine jaama ja saatmine jaamavahele

**122.** Jaama pädev liikluskorraldaja valmistab rongi jaama vastuvõtuks tehnikorraldusaktis sätestatud korras vastuvõtumatka ja avab sissesõidufoori.

Raudteeveeremi juht, saabudes jaamavahelt rongiga jaama, annab sau tehnikorraldusaktis märgitud kohas jaama pädevale liikluskorraldajale. Kui jaama pädev liikluskorraldaja on veendunud, et rong saabus täiskooseisus, ja kontrollinud sau kuuluvust sellele jaamavahele, kust rong saabus, kirjutab ta rongiliikluse raamatusse sau numbri, paneb sau hoiule ja teatab rongi saabumise kellaaja meldeside või muu sideliigi teel saatejaama pädevale liikluskorraldajale.

**123.** Rongi jaamavahele saatmiseks peab saatejaama pädev liikluskorraldaja küsima naaberjaama pädevalt liikluskorraldajalt meldeside või muu sideliigi teel nõusoleku rongi saatmiseks.

### Näide nr 39

*Kas võin saata rongi nr ...? Liikluskorraldaja . . . (nimi).*

Naaberjaama pädev liikluskorraldaja annab reglemendis ette nähtud vormi kohaselt nõusoleku rongi saatmiseks.

#### **Näide nr 40**

*Ootan rongi nr .... Liikluskorraldaja . . . (nimi).*

Pärast sauva hoiukohast väljavõtmist kirjutab jaama pädev liikluskorraldaja sauva numbriga rongiliikluse raamatusse ja annab sauva jaamavahele saatetava rongi raudteeveeremi juhile.

**124.** Kui rong sõidab ühe sauva süsteemiga jaamavahele saateteelt, millel on väljasõidufoor, tohib raudteeveeremi juht sauva olemasolul sõita väljasõidufoori keelavast näidust mööda siis, kui väljasõidufooris põleb valge tuli (punane tuli peab olema kustunud).

Kui väljasõidufoori valge tuli ei tööta, saatetakse rong jaamavahele sauaga. Sel juhul teatab jaama pädev liikluskorraldaja raudteeveeremi juhile (isiklikult, raadioside teel või muul viisil), et väljasõidufoori valge tuli ei tööta ja rongi saatematk on jaamavahele sõiduks valmis.

**125.** Kui pärast sauva hoiukohast väljavõtmist rongi jaamavahele ei saadeta, peab jaama pädev liikluskorraldaja panema väljavõetud sauva tagasi hoiukohta, teatama naaberjaama pädevale liikluskorraldajale rongi jaamavahele saatmise peatamisest (muutmisest) ja tegema rongiliikluse raamatus selle rongi real vormikohase märkuse.

#### **Näide nr 41**

*Rongi nr ... saatmine ... jaamavahele on peatatud (muudetud). Liikluskorraldaja . . . (allkiri).*

**126.** Rong, mis sõidab tagasi saatejaama, saatetakse jaamavahele sauaga punktis 123 sätestatud korras, lisades näitele 39 teksti „*km ... pk ... naasmisega saatejaama kell ...*“. Jaamavahet piirava naaberjaama pädevale liikluskorraldajale teatatakse rongi jaamavahele väljumise ja saabumise kellaajad.

**127.** Rong tõukeveduriga, mis sõidab koos rongiga naaberjaama sabavaguni külge haagituna, saatetakse jaamavahele sauaga, mis antakse ainult juhtveovahendi juhile.

Rongi saatmise nõusoleku küsimisel teatab saatejaama pädev liikluskorraldaja naaberjaama pädevale liikluskorraldajale, et temale saatetakse ja saabub rong tõukeveduriga.

Tõukeveduri juht tegutseb juhtveovahendi juhi korralduste alusel.

**128.** Tõukeveduriga rongi jaamavahele saatmiseks, kui tõukevedur pöördub jaamavahelt saatejaama tagasi, tuleb ühe saua süsteemi tegevus dispetšeri käsuga katkestada ja rongiliiklust korraldada telefonsidel.

## 7. peatükk RONGILIIKLUS ÜHE VEOVAHENDIGA LIINIL

**129.** Ühe veovahendiga süsteemi kasutatakse rongiliikluse vahendina vähese rongiliiklusega liinil. Ühe veovahendiga süsteemis on rongi jaamavahele sõitmise loaks teefoori lubav näit või jaama pädeva liikluskorraldaja käsk, mis antakse saatejaamas raudteeveeremi juhile, kui jaama turvanguseadmete kasutamise juhendis ja tehnikorraldusaktis ei ole sätestatud teisiti.

Sel juhul võib jaamavahel üheaegselt olla ainult üks veovahend või üks veovahend rongiga või kaksikveo korral üks rong kahe veovahendiga.

### Rongi vastuvõtmine jaama ja saatmine jaamavahele

**130.** Jaama pädev liikluskorraldaja valmistab rongi jaama vastuvõtuks tehnikorraldusaktis sätestatud korras vastuvõtumatka ja avab sissesõidufoori.

Saabudes jaamavahelt rongiga jaama, kannab raudteeveeremi juht või raudteeveeremi meeskonna liige jaama pädevale liikluskorraldajale ette, et rong saabus täiskoosseisus. Jaama pädev liikluskorraldaja pärast seda kirjutab rongiliikluse raamatusse rongi saabumise kellaaja ja teatab sellest meldeside või muu sideliigi teel saatejaama pädevale liikluskorraldajale.

**131.** Rongi jaamavahele saatmiseks peab saatejaama pädev liikluskorraldaja küsima naaberjaama pädevalt liikluskorraldajalt meldeside või muu sideliigi teel nõusoleku rongi saatmiseks.

#### Näide nr 42

*Kas võin saata rongi nr ...? Liikluskorraldaja . . . (nimi).*

Naaberjaama pädev liikluskorraldaja annab reglemendis ette nähtud vormi kohaselt nõusoleku rongi saatmiseks.

#### Näide nr 43

*Ootan rongi nr .... Liikluskorraldaja . . . (nimi).*

Lubatud ei ole:

- anda jaamavahele sõitmise korraldust raudteeveeremi juhile, kui saatematk ei ole valmis või rong ei ole valmis sõiduks jaamavahele;

**132.** Kui rong sõidab ühe veovahendiga liini jaamavahele saateteelt, millel on väljasõidufoor, tohib raudteeveeremi juht sõita väljasõidufoori keelavast näidust mööda siis, kui väljasõidufooris põleb valge tuli (punane tuli peab olema kustunud),

kui jaama turvanguseadmete kasutamise juhendis ei ole sätestatud teisiti.

Kui väljasõidufoori valge tuli ei tööta, saadetakse rong jaamavahele jaama pädeva liikluskorraldaja käsu alusel. Sel juhul teatab jaama pädev liikluskorraldaja raudteeveeremi juhile (isiklikult, raadioside teel või muul viisil), et väljasõidufoori valge tuli ei tööta ja rongi saatematk on jaamavahele sõiduks valmis.

#### Näide nr 44

Käsk nr .... rongi nr ... raudteeveeremi juht. Luban rongil nr ... väljuda ... teelt ...jaamavahele väljasõidufoori ... keelava näidu korral (väljasõidufoori valge tuli ei tööta). Liikluskorraldaja ... (nimi).

**133.** Rong, mis sõidab tagasi saatejaama, saadetakse jaamavahele punktis 131 sätestatud korras, lisades näitele 42 teksti „*km ... pk ... naasmisega saatejaama kell ...*“. Jaamavahet piirava naaberjaama pädevale liikluskorraldajale teatatakse rongi jaamavahele väljumise ja saabumise kellaajad.

**134.** Rong tõukeveduriga, mis sõidab koos rongiga naaberjaama sabavaguni külge haagituna, saadetakse jaamavahele punktis 130 sätestatud korras.

Rongi saatmiseks nõusoleku küsimisel teatab saatejaama pädev liikluskorraldaja naaberjaama pädevale liikluskorraldajale, et temale saadetakse ja saabub rong tõukeveduriga.

Tõukeveduri juht tegutseb juhtveovahendi juhi korralduste alusel.

**135.** Tõukeveduriga rongi jaamavahele saatmiseks, kui tõukevedur pöördub jaamavahelt saatejaama tagasi, tuleb ühe veduri süsteemi tegevus dispetšeri käsuga katkestada ja rongiliiklust korraldada telefonsidel.

## 8. peatükk RONGILIIKLUS TELEFONSIDEL

**136.** Telefonside kasutamisel rongiliikluse korraldamise vahendina on rongi jaamavahele sõitmise loaks teeluba vorm EVS RL-8 või raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk, mis antakse saatejaamas raudteeveeremi juhile.

Enne teeloa vorm EVS RL-8 vormistamist ja raudteeveeremi juhile andmist või enne raadioside teel antud käsku peab jaama pädev liikluskorraldaja valmistama ettenähtud korras matka, kandma sellest dispetšerile ette ning üheteelisel liinil saama naaberjaamast nn nõusoleku rongitelefonogrammi (edaspidi telefonogramm), milles naaberjaama pädev liikluskorraldaja annab nõusoleku rongi vastuvõtuks, kaheteelisel liinil aga telefonogrammi, milles naaberjaama pädev liikluskorraldaja kinnitab varem seda teed mööda saadetud rongi saabumist naaberjaama.

**137.** Telefonogrammi edastab naaberjaamale jaama pädev liikluskorraldaja isiklikult, tema ülesandel mõni muu tehnikorraldusaktis näidatud töötaja.

**138.** Rongiliiklusalasteks läbirääkimisteks kasutatakse dispetšersidet. Erandjuhul, kui dispetšerside ei tööta, võib rongiliiklusalaseid läbirääkimisi pidada ka meldeside või jaama pädeva liikluskorraldaja kasutuses olevate muud liiki sidevahendite abil.

**139.** Teeloa vorm EVS RL-8 blanketi täidab või raadioside teel antud käsu annab jaama pädev liikluskorraldaja isiklikult, jaamakorraldaja ülesandel ka jaamaoperaator või muu tehnikorraldusaktis näidatud töötaja. Teeloa vorm EVS RL-8 blanket täidetakse või raadioside teel antud käsk edastatakse pärast ettenähtud sissekande vormistamist jaama rongitelefonogrammide raamatus, sh *üheteelisel liinil* naaberjaama telefonogramm, mis sisaldab nõusolekut rongi vastuvõtu kohta, *kaheteelisel liinil* telefonogramm varem saadetud rongi naaberjaama saabumise kohta.

Teeloa vorm EVS RL-8 või raadioside teel antavale käsule märgitakse see kellaaeg, mille ütleb naaberjaama pädev liikluskorraldaja pärast telefonogrammi kordamist. Jaama pädev liikluskorraldaja peab võrdlema raudteeveeremi juhile antavat teeluba vorm EVS RL-8 või raadioside teel antavat käsku, mille täitis või edastas jaamaoperaator või muu tehnikorraldusaktis näidatud töötaja, sissekandega rongitelefonogrammide raamatus ning kinnitama selle õigsust oma allkirjaga ja jaama templi löömisega.

**140.** Lubatud ei ole:

1. Küsida naaberjaamast nõusolekut rongi saatmiseks ajal, mil jaamavahe on rongiga hõivatud;
2. vormistada teeluba vorm EVS RL-8 või anda raadioside teel pädeva liikluskorraldaja käsku enne rongi vastuvõtuks nõusoleku telefonogrammi saamist naaberjaamast üheteelisel liinil või telefonogrammi varem saadetud rongi naaberjaama saabumise kohta kaheteelisel liinil;
3. saata telefonogrammi naaberjaama pädevale liikluskorraldajale enne selle

sissekandmist rongitelefogrammide raamatusse või telefonogrammi, millel puudub jaama pädeva liikluskorraldaja allkiri.

**141.** Teeluba vorm EVS RL-8 või raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk annab raudteeveeremi juhile õiguse sõita rongiga jaamavahele kuni naaberjaama sissesõidufoorini. Rongi saatmisel kaheteelise liini jaamavahele mööda vastusuunalist teed võib sõita kuni signaalmärgini „*Jaama piir*“ (kui sellelt teelt jaama sissesõiduks foori ei ole).

Rongi jaamast peatuseta läbisõidul antakse teeluba vorm EVS RL-8 raudteeveeremi juhile üleanderõnga abil jaama tehnikorraldusaktiga määratud kohas.

**142.** Rongi saatmisel matka- ja/või väljasõidufooriga saateteelt annab teeluba vorm EVS RL-8 või raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk õiguse sõita jaamavahele ka keelava signaalnäiduga matka- ja/või väljasõidufoorist mööda, andmata selleks muud sõiduluba.

**143.** Kaksikveol (mitmikveol) või tõukeveduriga rongi saatmisel kogu jaamavahe ulatuses antakse teeluba vorm EVS RL-8 või raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk ainult juhtveovahendi juhile.

Teiste veovahendite juhid sõidavad juhtveovahendi juhi antud signaalide järgi ja korralduste alusel. Kui tõukevedur sõidab jaamavahele ja pöörduv jaamavahelt tagasi saatejaama, antakse teeluba vorm EVS RL-8 või raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk ka tõukeveduri juhile.

### **Jaama rongitelefogrammide raamatu pidamine**

**144.** Igas jaamas ja rongiliiklust korraldavas postis peab olema rongitelefogrammide registreerimise raamat (edaspidi telefonogrammide raamat), mida kasutatakse ja täidetakse rongiliikluse korraldamisel telefonsidel.

Telefogrammide raamatust saab igal hetkel teada, kas jaamavahe on rongiga hõivatud või mitte.

**145.** Üheteelise liini jaamas peetakse ainult ühte telefonogrammide raamatut. Telefogrammide raamatu vasakpoolisel leheküljel registreeritakse ühe piirneva jaamavahe telefonogrammid ja parempoolisel leheküljel teise piirneva jaamavahe telefonogrammid. Üheteelise liini tupikjaamas (piirneb ainult ühe jaamavahega) kantakse telefonogrammid raamatusse järjekorras lehekülgi parem- või vasakpoolseteks jaotamata.

**146.** Kahe- ja enamateelise liini jaamas peetakse kahte või mitut telefonogrammide raamatut, st iga jaamaga liituva jaamavahe kohta eraldi. Raamatu vasakpoolsele leheküljele kirjutatakse paaritu liiklussuuna telefonogrammid (A-suund) ja

parempoolsele leheküljele paarisliiklusuuna telefonogrammid (B-suund).

Rongi saatmisel kaheteelise liini jaamavahele mööda vastusuunalist teed registreeritakse A-suuna telefonogrammid raamatu parempoolsele leheküljele ja B-suuna telefonogrammid raamatu vasakpoolsele leheküljele. Kui jaamaga liitub mitu liiklusuunda, peetakse telefonogrammide raamatut iga liiklusuuna kohta eraldi.

**147.** Telefonogrammid kirjutab telefonogrammide raamatusse jaama pädev liikluskorraldaja isiklikult, tema ülesandel mõni muu tehnikorraldusaktis näidatud töötaja mittekustutatava kirjutusvahendiga. Jaamast saadetavale telefonogrammidele peab kirjutama alla jaama pädev liikluskorraldaja või tema korraldusel mõni muu tehnikorraldusaktis näidatud töötaja.

Pärast saabuva telefonogrammi sissekandmist telefonogrammide raamatusse esitab sissekandja selle jaama pädevale liikluskorraldajale läbilugemiseks ja allakirjutamiseks.

Telefonogrammi sissekandmiseks raamatusse võib kasutada sellekohase telefonogrammi tekstiga templeid.

**148.** Jaamast saadetavale telefonogrammidele omistatakse number. Number omistatakse kasvavas järjekorras alates numbrist 1 iga ööpäeva (24 tunni) jooksul. Numbrite omistamist alustatakse uuesti iga päev kell 00.00 Eestis kehtiva aja järgi. Telefonside kehtestamisel ööpäeva suvalisel kellaajal omistatakse esimesele jaamast saadetavale telefonogrammidele alati number 1, arvates telefonsidele ülemineku hetkest. Korduval põhiringiside töö katkemisel ööpäeva jooksul ja sel põhjusel telefonside kehtestamisel jätkatakse telefonogrammidele numbrite omistamist kasvavas järjekorras, arvestades esmakordset telefonsidele ülemineku hetke.

Saabuv telefonogramm kantakse telefonogrammide raamatusse selle numbriga, millega see naaberjaamast anti.

**149.** Telefonogrammi tekstis ei tohi teha parandusi, juurdekirjutusi ega muid märkusi.

Valesti vormistatud telefonogrammidele tõmmatakse joon peale ja selle juurde tehakse märkus „*kehtetu*“. Seda kinnitab jaama pädev liikluskorraldaja oma allkirjaga.

**150.** Valvekorra vastuvõtmisel ja üleandmisel kirjutab jaama pädev liikluskorraldaja, või muu tehnikorraldusaktis näidatud töötaja telefonogrammide raamatusse järgmise sissekande.

#### Näide nr 45

“...“ ... 20.... a kell ...

*Valvekorra võttis vastu liikluskorraldaja . . . (allkiri).*

*Jaamaoperaator . . . (allkiri).*

*Valvekorra andis üle liikluskorraldaja . . . (allkiri).*

*Jaamaoperaator . . . (allkiri).*

Telefonside kehtestamisel, kui põhirongside ei tööta, samuti põhirongside taastamisel teevad vormikohase sissekande telefonogrammide raamatusse jaama pädev liikluskorraldaja või muu tehnikorraldusaktis näidatud töötaja valvekorra alustamise ja lõpetamise kohta pärast seda, kui dispetšer on andnud vastava käsu.

#### **Näide nr 46**

*“...“ ... 20.... a kell ...*

*Dispetšeri käsuga nr ... kehtestati ... jaamavahel rongiliiklus telefonsidel. Valvekorda telefonsidel alustan. Liikluskorraldaja . . . (allkiri).*

*Jaamaoperaator . . . (allkiri)*

*... jaamas töötab liikluskorraldaja . . . (nimi).*

#### **Näide nr 47**

*“...“ ... 20.... a kell ...*

*Dispetšeri käsuga nr ... taastati ... jaamavahel ...blokeering rongiliikluseks.*

*Valvekorra telefonsidel lõpetan. Liikluskorraldaja . . . (allkiri).*

*Jaamaoperaator . . . (allkiri).*

Jaama pädev liikluskorraldaja või muu tehnikorraldusaktis näidatud töötaja teatavad oma perekonnanime naaberjaama pädevale liikluskorraldajale või muule tehnikorraldusaktis näidatud töötajale, kes kirjutab need telefonogrammide raamatusse valvekorra vastuvõtmise ja üleandmise sissekande alla.

**151.** Telefonside kehtestamine jaamavahel, mis piirneb jaamaga, kus valvekorras ei ole jaama pädevat liikluskorraldajat, registreeritakse kõik dispetšeriga peetud rongiliiklusega seotud läbirääkimised selle jaama telefonogrammide raamatus, kus valvekorras on jaama pädev liikluskorraldaja. Telefonogrammi vorm 2 asendatakse dispetšeri käsuga vastavalt käesoleva juhendi punktile 38.

**152.** Enne telefonogrammi saatmist teatavad jaamavahet piiravate jaamade pädevad liikluskorraldajad või muud tehnikorraldusaktis näidatud töötajad teineteisele oma perekonnanime. Telefonogrammi võib anda üle ja võtta vastu ainult siis, kui üleandmise eel öeldud perekonnanimed on identsed telefonogrammide raamatusse kirjutatud nimedega.

**153.** Telefonogrammi vastuvõtja peab kontrollima telefonogrammi teksti selle sõnasõnalise kordamise teel. Kui korratud tekst vastab üleantule, siis telefonogrammi saatja (jaama pädev liikluskorraldaja või muu tehnikorraldusaktis näidatud töötaja)

kinnitab seda sõnaga „õige“ ja jaamade telefonogrammide raamatusse märgitakse saatja (jaama pädeva liikluskorraldaja või muu tehnikorraldusaktis näidatud töötaja) öeldud telefonogrammi üleandmise ja vastuvõtmise kellaeg, mis kinnitatakse jaama pädeva liikluskorraldaja või muu tehnikorraldusaktis näidatud töötaja allkirjaga.

**Telefonogrammi vormid üheteelisel liinil**

**154.** Rongi saatmisel üheteelise liini jaamavahele ja vastuvõtmisel kasutatakse järgmisi telefonogrammi vorme:

SAATEJAAM	VASTUVÖTUJAAM
<b>VORM 1</b> ____ (jaam) - ____ (jaamast) nr ____ <i>Kas võin saata rongi nr _____</i> Liikluskorraldaja _____ (nimi)	<b>VORM 2</b> ____ (jaam) - ____ (jaamast) nr ____ <i>Ootan rongi nr _____</i> Liikluskorraldaja _____ (nimi)
<b>VORM 3</b> ____ (jaam) - ____ (jaamast) nr ____ <i>Rong nr _____ väljus kell ____</i> Liikluskorraldaja _____ (nimi)	<b>VORM 4</b> ____ (jaam) - ____ (jaamast) nr ____ <i>Rong nr _____ saabus kell ____</i> Liikluskorraldaja _____ (nimi)

Telefonogrammi adresseeritakse järgmise vormi järgi:

**Näide nr 48**

\_\_\_\_\_ (jaam) - \_\_\_\_\_ (jaamast) nr \_\_\_\_, näiteks Tapa Nõmmkülast nr 1.

**155.** Kui jaamavahele saadetakse rong, mis pöördub jaamavahelt tagasi saatejaama, kasutatakse järgmisi telefonogrammi vorme:

SAATEJAAM	NAABERJAAM
<p><b>VORM 5</b>            .....(jaam) – .....(jaamast)            nr.....            Kas võin saata rongi nr _____ km _____ pk naasmisega            Liikluskorraldaja _____ (nimi)</p>	<p><b>VORM 6</b>            .....(jaam) – .....(jaamast)            nr.....            Võite saata rongi nr _____ km _____ pk naasmisega teie juurde            Liikluskorraldaja _____ (nimi)</p>
<p><b>VORM 3</b>            .....(jaam) – .....(jaamast)            nr.....            Rong nr _____ väljus kell _____            Liikluskorraldaja _____ (nimi)</p>	
<p><b>VORM 7</b>            .....(jaam) – .....(jaamast)            nr.....            Rong nr _____ naasis kell _____            Liikluskorraldaja _____ (nimi)</p>	

Sama vormi kasutatakse rongi saatmisel jaamavahel liituvale haruteele, mida ei teeninda liikluskorralduspost.

a) *tõukeveduriga rongi* saatmisel, mis naaseb jaamavahelt saatejaama

SAATEJAAM	NAABERJAAM
<p><b>VORM 8</b>            .....(jaam) – .....(jaamast)            nr.....</p> <p>Kas võin saata rongi nr _____            tõukeveduriga, mis _____ km ____ pk            naaseb</p> <p>Liikluskorraldaja _____(nimi)</p>	<p><b>VORM 9</b>            .....(jaam) – .....(jaamast)            nr.....</p> <p>Ootan rongi nr _____ tõukeveduriga, _____            km ____ pk, mis naaseb teie juurde</p> <p>Liikluskorraldaja _____(nimi)</p>
<p><b>VORM 3</b>            .....(jaam) – .....(jaamast)            nr.....</p> <p>Rong nr _____ väljus kell _____            tõukeveduriga, mis ____ km ____ pk naaseb</p> <p>Liikluskorraldaja _____(nimi)</p>	<p><b>VORM 4</b>            .....(jaam) – .....(jaamast)            nr.....</p> <p>Rong nr _____ saabus kell _____</p> <p>Liikluskorraldaja _____(nimi)</p>
<p><b>VORM 10</b>            .....(jaam) – .....(jaamast)            nr.....</p> <p>Rongi nr _____ tõukevedur naasis            kell _____</p> <p>Liikluskorraldaja _____(nimi)</p>	

b) *tõukeveduriga* rongi saatmisel, mis sõidab koos rongiga naaberjaama

SAATEJAAM	VASTUVÕTUJAAM
<b>VORM 1</b>	<b>VORM 2</b>
.....(jaam) – .....(jaamast) nr.....  Kas võin saata rongi nr _____ tõukeveduriga  Liikluskorraldaja _____ (nimi)	.....(jaam) – .....(jaamast) nr.....  Ootan rongi nr _____ tõukeveduriga  Liikluskorraldaja _____ (nimi )
<b>VORM 3</b>	<b>VORM 4</b>
.....(jaam) – .....(jaamast) nr..... Rong nr _____ tõukeveduriga väljus kell _____  Liikluskorraldaja _____ (nimi)	.....(jaam) – .....(jaamast) nr..... Rong nr _____ tõukeveduriga saabus _____ kell _____  Liikluskorraldaja _____ (nimi)

**156.** Rongi jaamast peatuseta läbisõidul kasutatakse telefonogrammide vorme 1 ja 2 ning teade rongi läbimise (st saabumise ja väljumise) kohta antakse naaberjaamale vormi 11 järgi.

<b>VORM 11</b> _____ (jaam) - _____ (jaamast) nr ____  <i>Rong nr _____ läbis jaama kell _____</i>  Liikluskorraldaja _____ (nimi)
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**157.** Kui jaama pädeval liikluskorraldajal on saatevalmis rong, siis võib ta samaaegselt rongi saabumise teatamisega küsida naaberjaama pädevalt liikluskorraldajalt nõusolekut vastassuunalise rongi saatmiseks, ühitades seejuures telefonogrammi vormide 4 ja 1 tekstid.

VASTUVÕTU/SAATEJAAM	VASTUVÕTUJAAM
<b>VORM 4 ja 1</b>	<b>VORM 2</b>
.....(jaam) – .....(jaamast) nr.....	.....(jaam) – .....(jaamast) nr.....
Rong nr _____ saabus kell _____ Kas võin saata rongi nr _____	Ootan rongi nr _____
Liikluskorraldaja _____(nimi)	Liikluskorraldaja _____ (nimi)

**158.** Jaamavahel asuv haruteed teenindav abipost võtab rongiliiklusega seotud läbirääkimistest osa ainult selle rongi osas, mis sõidab haruteele või sealt ühte jaamavahet piiravasse jaama.

Rongi haruteele (abipostile) saatmiseks küsib saatejaama pädev liikluskorraldaja abiposti pädevalt liikluskorraldajalt ja eespool asuva naaberjaama pädevalt liikluskorraldajalt nõusoleku vormi 12 järgi. Naaberjaama pädev liikluskorraldaja saadab saatejaama ja abiposti pädevale liikluskorraldajale nõusoleku telefonogrammi vormi 13 järgi.

Abiposti pädev liikluskorraldaja, saanud telefonogrammi vormi 13, annab saatejaama pädevale liikluskorraldajale nõusoleku telefonogrammi vormi 2 järgi.

Rongi saatmisest teatab saatejaama pädev liikluskorraldaja abiposti pädevale liikluskorraldajale ja naaberjaama pädevale liikluskorraldajale telefonogrammi vormi 3 järgi.

Pärast rongi saabumist abiposti ja haruteele manööverdamist ning liitumispöörangu seadmist normaalasendisse teatab abiposti pädev liikluskorraldaja jaamavahet piiravate jaamade pädevatele liikluskorraldajatele telefonogrammi vormi 4 järgi rongi saabumisest.

SAATEJAAM	NAABERJAAM
<b>VORM 12</b> .....(jaam, abipost) – .....(jaamast) nr..... Kas võin saata rongi nr _____ haruteed teenindavasse _____ km abiposti  Liikluskorraldaja _____ (nimi)	<b>VORM 13</b> .....(jaam, abipost)- .....(jaamast) nr..... Võite saata rongi nr _____ haruteed teenindavasse _____ km abiposti  Liikluskorraldaja _____ (nimi)
	<b>VASTUVÕTJA HARUTEE(ABIPOST)</b>  <b>VORM 2</b> .....(jaam) – .....(abipostist) nr.....  Ootan rongi nr _____  Liikluskorraldaja _____ (nimi)
<b>SAATEJAAM</b>  <b>VORM 3</b> .....(jaam, abipost) – .....(jaamast) nr.....  Rong nr _____ väljus kell _____  Liikluskorraldaja _____ (nimi)	<b>VASTUVÕTJA HARUTEE(ABIPOST)</b>  <b>VORM 4</b> .....(jaamad) – .....(abipostist) nr.....  Rong nr _____ saabus kell _____  Liikluskorraldaja _____ (nimi)

**159.** Rongi saatmiseks haruteelt (abipostist) ühte jaamavahet piiravasse jaama küsib abiposti pädev liikluskorraldaja rongi saatmise nõusoleku jaamavahet piiravate jaamade pädevatelt liikluskorraldajatelt telefonogrammi vormi 14 järgi.

Nõusolekut andva jaama pädev liikluskorraldaja vastab abiposti pädevale liikluskorraldajale ja rongi ootava jaama pädevale liikluskorraldajale telefonogrammi vormi 15 järgi.

Saanud loa, annab rongi ootava jaama pädev liikluskorraldaja abiposti pädevale liikluskorraldajale telefonogrammi vormi 2 järgi nõusoleku. Posti pädev liikluskorraldaja, saanud nõusoleku, saadab rongi jaamavahele, paneb liitumispöörangu normaalasendisse ja teatab sellest telefonogrammiga vormi 3 järgi mõlemale jaamavahet piirava jaama pädevale liikluskorraldajale.

Vastuvõtijaama pädev liikluskorraldaja teatab rongi saabumisest abiposti pädevale liikluskorraldajale ja naaberjaama pädevale liikluskorraldajale telefonogrammiga vormi 4 järgi.

SAATJA HARUTEE(ABIPOST)	NAABERJAAM
<b>VORM 14</b> .....(jaamad)- .....(abipostist) nr.....  Kas võin saata rongi nr _____ _____jaama  Liikluskorraldaja _____ (nimi)	<b>VORM 15</b> .....(jaam, abipost) – .....(jaamast) nr.....  Võite saata rongi nr _____ _____jaama  Liikluskorraldaja _____ (nimi)
	<b>VASTUVÕTUJAAM</b>  <b>VORM 2</b> .....( abipost) – .....(jaamast) nr.....  Ootan rongi nr _____  Liikluskorraldaja _____ (nimi)
SAATJA HARUTEE(ABIPOST)	VASTUVÕTUJAAM
<b>VORM 3</b> .....(jaamad)- .....(abipostist) nr.....  Rong nr _____ väljus kell _____  Liikluskorraldaja _____ (nimi)	<b>VORM 4</b> .....(jaam, abipost) – .....(jaamast) nr.....  Rong nr _____ saabus kell _____  Liikluskorraldaja _____ (nimi)

**160.** Kui manöövritöö ajal on vaja sõita haruteelt jaamavahele ja uuesti tagasi pöörduda haruteele, suletakse jaamavahe liikluseks kõikidele rongidele dispetšeri käsuga.

Pärast dispetšeri käsu nõuetekohast üleandmist-vastuvõtmist (jaamavahe sulgemise kohta) võib sõita manöövrikorras abiposti pädeva liikluskorraldaja signaali järgi haruteelt jaamavahe peateele.

Dispetšeri käsuga avatakse jaamavahe rongiliikluseks rongidele pärast manöövritöö lõppu ja liitumispöörangu seadmist normaalasendisse.

**161.** Rongi saatmisel jaamavahega liituvasse jaama rajooni kasutatakse järgmisi telefonogrammide vorme:

SAATEJAAM	NAABERJAAM
<p><b>VORM 16</b></p> <p>___ (jaam, rajoon) - ___ (jaamast) nr ___</p> <p><i>Kas võin saata rongi nr _____ jaama _____ rajooni</i></p> <p>Liikluskorraldaja _____ (nimi)</p>	<p><b>VORM 17</b></p> <p>___ (jaam, rajoon) - ___ (jaamast) nr ___</p> <p><i>Võite saata rongi nr _____ jaama _____ rajooni</i></p> <p>Liikluskorraldaja _____ (nimi)</p>
	VASTUVÕTJA (RAJON)
	<p><b>VORM 2</b></p> <p>___ (jaamad) - ___ (rajoonist) nr ___</p> <p><i>Ootan rongi nr _____</i></p> <p>Liikluskorraldaja _____ (nimi)</p>
	VASTUVÕTJA (RAJON)
<p><b>VORM 3</b></p> <p>___ (jaam, rajoon) - ___ (jaamast) nr ___</p> <p><i>Rong nr _____ väljus kell _____</i></p> <p>Liikluskorraldaja _____ (nimi)</p>	<p><b>VORM 4</b></p> <p>___ (jaamad) - ___ (rajoonist) nr ___</p> <p><i>Rong nr _____ saabus kell _____</i></p> <p>Liikluskorraldaja _____ (nimi)</p>

**162.** Rongi saatmisel jaama rajoonist ühte jaamavahet piiravasse jaama kasutatakse järgmisi telefonogrammide vorme:

SAATJA (RAJON)	LÄBITAV JAAM
<p><b>VORM 18</b></p> <p>___ (jaamad) - ___ (rajoonist) nr ___</p> <p><i>Kas võin saata rongi nr _____ jaama</i></p> <p>Liikluskorraldaja _____ (nimi)</p>	<p><b>VORM 19</b></p> <p>___ (jaam, rajoon) - ___ (jaamast) nr ___</p> <p><i>Võite saata rongi nr _____ jaama</i></p> <p>Liikluskorraldaja _____ (nimi)</p>
	<p>VASTUVÕTUJAAM</p> <p><b>VORM 2</b></p> <p>___ (jaam, rajoon) - ___ (jaamast) nr ___</p> <p><i>Ootan rongi nr _____</i></p> <p>Liikluskorraldaja ___ (nimi)</p> <p>VASTUVÕTUJAAM</p>
<p><b>VORM 3</b></p> <p>___ (jaamad) - ___ (rajoonist) nr ___</p> <p><i>Rong nr _____ väljus kell _____</i></p> <p>Liikluskorraldaja _____ (nimi)</p>	<p><b>VORM 4</b></p> <p>___ (jaam, rajoon) - ___ (jaamast) nr ___</p> <p><i>Rong nr _____ saabus kell _____</i></p> <p>Liikluskorraldaja _____ (nimi)</p>

**Telefonogrammi vormid kaheteelisel liinil**

**163.** Telefonside kehtestamisel kaheteelise jaamavahe mõlemal ühesuunalisel teel rakendatakse rongide jaamavahele saatmisel telefonogrammi vorme 3 ja 4. Rongi vastuvõtijaamast saadetud telefonogramm vorm 4 annab jaama pädevale liikluskorraldajale õiguse sama teed mööda järgmise samasuunalise rongi saatmiseks.

SAATEJAAM	VASTUVÕTUJAAM
<b>VORM 3</b> .....(jaam) – .....(jaamast) nr..... Rong nr _____ väljus kell _____ Liikluskorraldaja _____ (nimi)	<b>VORM 4</b> .....(jaam) – .....(jaamast) nr..... Rong nr _____ saabus kell _____ Liikluskorraldaja _____ (nimi)

Kui rong sõidab tõukeveduriga, mis sõidab koos rongiga naaberjaama, kasutatakse järgmisi telefonogrammide vorme:

SAATEJAAM	VASTUVÕTUJAAM
<b>VORM 3</b> .....(jaam) – .....(jaamast) nr..... Rong nr _____ tõukeveduriga väljus kell _____ Liikluskorraldaja _____ (nimi)	<b>VORM 4</b> .....(jaam) – .....(jaamast) nr..... Rong nr _____ tõukeveduriga saabus kell _____ Liikluskorraldaja _____ (nimi)

Kui rong sõidab tõukeveduriga, mis naaseb jaamavahelt, kasutatakse järgmisi telefonogrammide vorme:

SAATEJAAM	VASTUVÕTUJAAM
<p><b>VORM 3</b></p> <p>.....(jaam) – .....(jaamast)</p> <p>nr.....</p> <p>Rong nr _____ väljus kell _____</p> <p>tõukeveduriga, mis naaseb ___ km ___pk</p> <p>Liikluskorraldaja _____ (nimi)</p>	<p><b>VORM 4</b></p> <p>.....(jaam) – .....(jaamast)</p> <p>nr.....</p> <p>Rong nr _____ saabus kell _____</p> <p>Liikluskorraldaja _____ (nimi)</p>
<p><b>VORM 10</b></p> <p>.....(jaam) – .....(jaamast)</p> <p>nr.....</p> <p>Rongi nr _____ tõukevedur naasis kell _____</p> <p>Liikluskorraldaja _____ (nimi)</p>	

**164.** Rongi peatusteta läbisõidul jaamast saadetakse naaberjaamale rongi saabumise ja väljumise kellaaja kohta rongitefonogramm vormi 11 järgi.

**165.** Rongi jaamavahele saatmisest mööda pärisuunalist teed pöördumisega jaamavahelt tagasi saatejaama teatab jaama pädev liikluskorraldaja naaberjaamale telefonogrammiga vormi 3 järgi, lisades tekstiosa „ . . . *kuni\_\_km ja tagasi*“. Rongi jaamavahelt tagasipöördumisest teatatakse naaberjaamale telefonogrammiga vormi 7 järgi.

Jaamavahele saadetava rongi raudteeveeremi juhile antakse teeluba vorm EVS RL-8, lisades selle tekstile tekstiosa „ . . . *kuni\_km ja tagasi*“.

**166.** Haruteed teenindav abipost osaleb rongiliikluses ainult selle rongi osas, mis sõidab haruteele või sealt ühte jaamavahega piirnevasse jaama. Rongi haruteele saatmisest teatab saatejaama pädev liikluskorraldaja naaberjaamale ja abipostile telefonogrammiga vormi 3 järgi, lisades tekstiosa „ . . . *haruteed teenindavasse ... km abiposti*“.

Rongi haruteele saabumisest ja liitumispöörde seadmisest normaalasendisse teatab posti pädev liikluskorraldaja mõlema jaama pädevale liikluskorraldajale vormi 4 järgi.

Abiposti poolt teenindatavalt haruteelt saadetakse rong ühte jaamavahet piirvasse naaberjaama punktis 159 sätestatud korra järgi.

**167.** Kaheteelise liini ühe tee rongiliikluseks sulgemisel ja üheteelise rongiliikluse rakendamisel selle jaamavahe naaberteel kasutatakse telefonogrammi vormi 1, 2, 3, 4 ning vajadusel ka teisi üheteelise liini rongitefonogramme. Raudteeveeremi juhile antava teeloa vorm EVS RL-8 ülaservale tehakse märkus „(kas paaritu või paaris) peatee on rongiliikluseks suletud.“

## Kirjaliku teeloa vorm EVS RL-8 valgel blanketil

Vorm EVS RL-8  
(valgel blanketil)

## TEELUBA NR

\_\_\_\_\_ 20\_\_ a. \_\_\_\_\_ jaam/post kell \_\_\_\_ . \_\_\_\_\_

(tempel)

Luban rongil/tõukeveduril nr \_\_\_\_\_ väljuda teelt nr \_\_\_\_\_, möödudes keelava näiduga foori(de)st \_\_\_\_\_ ülivalvsusega, valmisolekuga viivitamatuks peatumiseks, kui tekib oht liiklusele ning sõita jaama pöörmetel ja jaama piires olevatel raudteeülesõidukohtadel kiirusega kuni 20 km/h ja sõita jaamavahel kehtestatud kiirusega kuni \_\_\_\_\_ jaama sissesõidufoorini/ kuni \_\_\_\_\_ kilomeetri \_\_\_\_\_ piketini ja sealt tagasi.

Blokeering ei tööta.

Liikluskorraldaja \_\_\_\_\_

(allkiri)

*(Mittevajalik kriipsutada läbi)*

## Kirjaliku teeloa vormi EVS RL-8 koopiaeksemplar valgel blanketil

Vorm EVS RL-8  
(valgel blanketil)

TEELOA NR

KOOPIAEKSEMPLAR

\_\_\_\_\_ 20\_\_ a. \_\_\_\_\_ jaam/post kell \_\_\_\_ . \_\_\_\_\_

(tempel)

Luban rongil/tõukeveduril nr \_\_\_\_\_ väljuda teelt nr \_\_\_\_\_, möödudes keelava näiduga foori(de)st \_\_\_\_\_ ülivalvsusega, valmisolekuga viivitamatuks peatumiseks, kui tekib oht liiklusele ning sõita jaama pöörmetel ja jaama piires olevatel raudteeülesõidukohtadel kiirusega kuni 20 km/h ja sõita jaamavahel kehtestatud kiirusega kuni \_\_\_\_\_ jaama sissesõidufoorini/ kuni \_\_\_\_\_ kilomeetri \_\_\_\_\_ piketini ja sealt tagasi.

Blokeering ei tööta.

Liikluskorraldaja \_\_\_\_\_

(allkiri)

*(Mittevajalik kriipsutada läbi)*

## 9. peatükk RONGILIIKLUS SIGNALISATSIOONI- JA SIDEVAHENDITE TÖÖ KATKEMISEL

**168.** Kõigi kehtestatud signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkemisel toimub rongiliiklus üheteelisel liinil teatise (kirjalik teade) abil ja kahteelisel liinil saadetakse rongid jaamavahele mööda pärisuunalist teed ajavahemiku järel, mis on rongile ette nähtud kõnealuse jaamavahe läbimiseks.

**169.** Rongiliiklust teatise abil või mööda pärisuunalist teed ajavahemiku järel rakendatakse juhul, kui jaamavahet piiravate jaamade pädevatel liikluskorraldajatel puudub omavaheline side.

**170.** Kõigi kehtestatud signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkemisel saadetakse rong jaamavahele kirjaliku sõiduloaga vorm EVS RL-9 (edaspidi sõiduloaga vorm EVS RL-9), mille jaama pädev liikluskorraldaja kehtestatud korrast vormistab ja annab raudteeveeremi juhile. Kui ei ole teadet varem jaamavahele saadetud rongi naaberjaama saabumise kohta, peab raudteeveeremi juht sõitma jaamavahel eriti tähelepanelikult ja kui ta märkab varem saadetud rongi saba (mis võib olla piiramata), peatama kohe rongi.

**171.** Kõigi kehtestatud signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkemisel ei tohi saata jaamavahele:

- 1) ohtliku või ebagabariitse veosega rongi;
- 2) töörongi (välja arvatud päästerong ja abivedur);
- 3) rongi jaamavahel liituvale haruteele või haruteelt jaamavahega piirnevasse jaama.

Tõukevedur peab olema haagitud rongi sabavaguni külge, läbima kogu jaamavahe ja saabuma naaberjaama.

**172.** Kõigi kehtestatud signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkemisel alustatakse teatiste vorm EVS RL-10 saatmist esimese jaamavahele saadetava rongiga.

Jaamavahele sõitmiseks antakse juhtveovahendi juhile sõiduluba vorm EVS RL-9. Rongi raudteeveeremi juhiga saadetakse naaberjaama korraldajale ka teatis vorm EVS RL-10 edasise rongiliikluse kohta ühe järgneva vormi järgi.

### VORM A

Saatsin teile kell \_\_\_\_rongi nr \_\_\_\_.

Pärast saabumist ootan teilt rongi.

Liikluskorraldaja \_\_\_\_\_(nimi)

**VORM B**

Saatsin teile kell \_\_\_\_\_ rongi nr \_\_\_\_\_,  
selle järel saadan kell \_\_\_\_\_ rongi  
nr \_\_\_\_\_.

**173.** Kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkestusaja vältel saadetakse rongid jaamavahele sõiduloaga vorm EVS RL-9.

Kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkestusaja vältel peab jaama pädev liikluskorraldaja informeerima naaberjaama pädevat liikluskorraldajat iga jaamavahele saadetava rongi raudteeveeremi juhi kaudu edasisest rongiliikluse korraldusest, kasutades selleks teatiste RL-10 vorme A või B. Teatised (vorm A, B, C) kirjutatakse telefonogrammide raamatusse.

**174.** Rongiliiklus teatise vorm EVS RL-10 abil loetakse alustatuks pärast seda, kui jaama pädev liikluskorraldaja on saanud teatise vorm EVS RL-10 vormi A, B või C järgi.

**Rongiliiklus üheteelisel liinil**

**175.** Kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkemisel on lubatud kuni rongiliikluse alustamiseni kirjalike teatiste valgel blanketil vorm EVS RL-10, (edaspidi teatis vorm EVS RL-10) abil saata jaamavahele rong ainult paaris suunas, mis üheteelisel liinil on eelissõidusuund (edaspidi eelissuund) ehk A-suund. Eelissuunale vastassuunas ei tohi enne rongiliikluse kehtestamist teatiste vorm EVS RL-10 abil saata jaamavahele ühtegi rongi. Erandiks on:

- 1) rong, mille jaamavahele saatmise luba oli antud ja saadud enne side katkemist;
- 2) päästerong või abivedur, mis saadetakse abi osutamiseks jaamavahelt saadud nõudmise alusel.

Kui kaheteelise jaamavahe üks peateedest suleti enne side katkemist, võib kuni rongiliikluse kehtestamiseni teatiste vorm EVS RL-10 abil saata jaamavahele ainult selle suuna rongi, mis tegevusse jäänud peateel on nn pärisuunaks kaheteelise liikluse puhul.

**176.** Esimese rongi saatmiseks eelissuunas üheteelisele jaamavahele ei ole naaberjaama pädeva liikluskorraldaja nõusolek või jaamadevahelise peatee hõivamise luba (teeluba) nõutav. Eelõeldu kehtib sel juhul, kui jaamavahe ei ole kahesuunalise automaatblokeeringuga.

Kahesuunalise automaatblokeeringuga üheteelisele jaamavahele võib saata esimese rongi üksnes pärast seda, kui saatejaama pädev liikluskorraldaja on kontrollinud ja veendunud jaamavahe peatee vabaolekus kuni naaberjaamani.

Jaamavahe vabaoleku kontrollimiseks ja rongiliikluse käitamiseks lubatakse jaama pädeval liikluskorraldajal kasutada üksikut veovahendit või iseliikuvat eriveeremit, mis saadetakse jaamavahele kirjaliku sõiduloaga vorm EVS RL-11 (edaspidi sõiduloaga vorm EVS RL-11). Raudteeveeremi juhile antakse lisaks kirjalik hoiatus tekstiga „Jaamavahel lubatud sõidukiirus kuni 20 km/h“. Naaberjaama pädevale liikluskorraldajale edastamiseks antakse raudteeveeremi juhi kätte teatis vorm EVS RL-10 punktides 172 ja 178 toodud vormi kohase tekstiga.

Kui üksikut veovahendit või iseliikuvat eriveeremit teenindab ainult juht, peab jaama pädev liikluskorraldaja saatma valvekorrast vaba liiklustöötaja või mõne teise pädeva töötaja rongi veovahendiga naaberjaama seelselt jaama pädevalt liikluskorraldajalt teatise vorm EVS RL-10 saamiseks või oma teatise vorm EVS RL-10 edastamiseks.

**177.** Päästerongi ja abivedurit on lubatud jaamavahelt saadud nõudmise alusel jaamavahele saata kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite katkemisel nii eelissuunas kui ka vastupidises suunas. Nõudmise võib saata rongi raudteeveeremi juht või teeameti, telekomi ja turvanguüsteemide ameti, elektrivõrkude ameti või muu töötaja, kellele tööandja on delegeerinud niisuguse õiguse. Enne päästerongi või abiveduri automaatblokeeringuga jaamavahele saatmist peab jaama pädev liikluskorraldaja veenduma, et jaama ja abi nõudva koha vahelisel teelõigul ei ole ronge.

**178.** Kui jaamas kõigi kehtestatud signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkemisel ei ole eelissuuna jaamavahele (paaritu suund) saatmiseks saatevalmis rongi, siis jaama pädev liikluskorraldaja teades, et naaberjaamas on sellele jaamavahele saatmiseks saatevalmis rong, saadab naaberjaama teatise vorm EVS RL-10 vormi C järgi.

#### VORM C

*Ootan teilt rongi.*

Liikluskorraldaja \_\_\_\_\_ (nimi)

Kahesuunalise automaatblokeeringuta jaamavahel lubatakse teatise vorm EVS RL-10 vormi C naaberjaama saatmiseks kasutada üksikut veovahendit või iseliikuvat eriveeremit punktis 178 sätestatud korras.

**179.** Jaamavahele saadetakse ronge ühes suunas eessaadetud rongile ette nähtud jaamavahe läbimise aja möödudes, lisades 3 minutit. Käesoleval juhul ei võta teepostid ja abipostid rongiliiklusest osa.

Kui enne kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkemist oli jaamavahele saadetud eelissuuna- (paaritu) rong sihitusega jaamavahel liituvale haruteele, kuid haruteed teenindavalt posti pädevalt liikluskorraldajalt ei ole enne signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkemist saadud teadet rongi saabumise ja haruteele

paigutamise kohta, siis loetakse jaamavahe hõivatuks ajavahemiku vältel, mis on arvestuslik sõiduaeg rongi abipostini sõitmiseks ja haruteele manöövrikorras sõitmiseks, lisades 3 minutit.

**180.** Kui enne kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkemist oli antud ja saadud nõusolek paarissuunarongi saatmiseks jaamavahele, siis loetakse jaamavahe hõivatuks seni, kuni jaamavahelt see rong saabub või saadakse naaberjaamast teade selle kohta, et rongi jaamavahele saatmine on peatatud või muudetud.

Kui on antud nõusolek haruteed teenindavale posti pädevale liikluskorraldajale paarissuunarongi saatmiseks, loetakse jaamavahe hõivatuks seni, kuni posti pädevalt liikluskorraldajalt ei ole saadud teadet rongi saabumise ja haruteele paigutamise kohta.

**181.** Kui enne kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite töö katkemist oli posti pädevale liikluskorraldajale antud nõusolek haruteelt paaritu suuna rongi saatmiseks ja saadud teade rongi saatmise kohta, siis pärast signalisatsiooni- ja sidevahendite töö katkemist on selle jaama pädeval liikluskorraldajal, kes võib saata jaamavahele eelissuuna- (paaritu) rongi, lubatud saata jaamavahele esimene rong alles pärast ajavahemiku möödumist, mis on arvestatud rongi läbisõitmiseks abipostist kuni jaamavahet piirava jaamani, millele lisatakse 3 minutit.

Jaamavahe loetakse hõivatuks seni, kuni posti pädevalt liikluskorraldajalt ei ole saadud teadet paaritu suuna rongi saatmise kohta ja harutee liitumispöörangu seadmist normaalasendisse (peatee suunas) või teadet kavandatud rongi saatmise kinnipidamise või muutmise kohta.

Kuni posti pädevalt liikluskorraldajalt vastava teate saamiseni ei tohi saata rongi jaamavahele ka siis, kui enne signalisatsiooni- ja sidevahendite töö katkemist oli kooskõlastatud rongi sõitmine haruteelt jaamavahele ja selle tagasipöördumine haruteele.

**182.** Kui jaama pädev liikluskorraldaja sai nõusoleku eelissuunarongi saatmiseks jaamavahele enne signalisatsiooni- ja sidevahendite töö katkemist, siis on ta kohustatud alustama naaberjaama pädeva liikluskorraldajaga rongisidet kirjalike teatiste vorm EVS RL-10 abil selle rongi raudteeveeremi juhi vahendusel, kes esimesena saadetakse jaamavahele enne signalisatsiooni- ja sidevahendite töö katkemist saadud nõusoleku alusel.

**183.** Pärast signalisatsiooni- ja sidevahendite töö taastamist alustatakse rongiliiklust uuesti kehtiva signalisatsiooni- ja sidevahendi alusel dispetšeri käsuga, kes peab enne käsu andmist kontrollima jaamavahe vabaolekut.

**184.** Kui signalisatsiooni- ja sidevahendite töö taastatakse varem kui dispetšerside, siis jaama pädev liikluskorraldaja, kes kasutab rongi jaamavahele saatmiseks eelissuunaõigust, saadab naaberjaama pädevale liikluskorraldajale järgmise

telefonogrammi.

### Näide nr 49

.....(jaam) – .....(jaamast) nr.....

*Alustan ... jaamavaHEL rongiliiklust ...blokeeringu signaalide järgi. Viimasena saabus teilt rong nr .... Viimasena saadetud teile rong nr ....*

*Liikluskorraldaja . . . (nimi).*

Veendunud jaamavahe vabaolekus, vastab naaberjaama pädev liikluskorraldaja järgmise telefonogrammiga.

### Näide nr 50

.....(jaam) – .....(jaamast) nr.....

*Viimasena saabus teilt rong nr .... Viimasena saadetud teile rong nr .... Jaamavahe on vaba. Liikluskorraldaja . . .(nimi).*

Pärast kohustuslikku telefonogrammide (näited 49 ja 50) vahetamist alustavad jaamade pädevad liikluskorraldajad rongiliiklust liinil kehtestatud signalisatsiooni- ja sidevahendi signaalide järgi.

Telefonogrammid kirjutatakse jaama rongitefonogrammide raamatusse.

## Rongiliiklus kaheteelisel liinil

**185.** Kehtestatud signalisatsiooni- ja sidevahendi töö katkemisel saadetakse rong kaheteelise liini jaamavahele nn pärisuunas arvestusliku aja piiritlemisega, mis on rongile sõiduplaanis ette nähtud jaamavahe läbisõitmiseks, lisades 3 minutit.

Enne rongi saatmist kaheteelise liini kahesuunalise automaatsblokeeringuga jaamavahele peab jaama pädev liikluskorraldaja veenduma selles, et jaamavahe vastav tee on vastassuunarongidest vaba.

**186.** Päästerongi või abiveduri saatmisel mööda vastusuunalist teed peab jaama pädev liikluskorraldaja enne päästerongi või abiveduri jaamavahele saatmist veenduma tee (või tee lõigu kuni kohani, kus seisab abiväljakutse saatnud rong) vabaolekus vastassuunarongidest.

**187.** Pärast signalisatsiooni- ja sidevahendi töö taastamist alustatakse rongiliiklust kehtestatud signalisatsiooni- ja sidevahendi alusel dispetšeri käsuga. Peale sidevahendite töö taastamist peavad jaamade pädevad liikluskorraldajad sidevahendite puudumise ajal toimunud rongiliikluse dispetšerile ette kandma. Dispetšerside puudumisel alustavad jaamade pädevad liikluskorraldajad rongiliiklust kehtestatud signalisatsiooni- ja sidevahendi abil mööda pärisuunalist teed punktis 185 sätestatud korras.

## Teatise vorm EVS RL-10 valgel blanketil

<b>Vorm EVS RL-10</b> <b>(valgel blanketil)</b>
<b>TEATIS NR</b>
“ _____ ” _____ 20__ a. _____ jaam/post (tempel)
<b>Rongi liikumise kohta üheteelisel liinil kõikide side- ja signalisatsioonivahendite töö katkestamisel _____ (jaama nimetus) jaama liikluskorraldajale</b> _____ _____ _____ _____
<b>Liikluskorraldaja _____</b> (allkiri) <i>(Mittevajalik kriipsutada läbi)</i>

## Teatise vormi EVS RL-10 koopiaeksemplar valgel blanketil

<b>Vorm EVS RL-10</b> <b>(valgel blanketil)</b>	
<b>TEATISE NR</b>	<b>KOOPIAEKSEMPLAR</b>
“ _____ ” _____ 20__ a. _____ jaam/post (tempel)	
<b>Rongi liikumise kohta üheteelisel liinil kõikide side- ja signalisatsioonivahendite töö katkestamisel _____ (jaama nimetus) jaama liikluskorraldajale</b> _____ _____ _____ _____	
<b>Liikluskorraldaja _____</b>	

AS Eesti Raudtee

Dokumendi omanik:

Jaamatöö osakond

Juhatuse otsus nr 576/5  
23.03.2021

(alkiri)

*(Mittevajalik kriipsutada läbi)*

**Sõiduloa vorm EVS RL-9 valgel blanketil kahe punase diagonaaltriibuga**

**Vorm EVS RL-9**

(valgel blanketil kahe punase diagonaaltriibuga)

**SÕIDULUBA NR**

“ \_\_\_\_\_ ” \_\_\_\_\_ 20\_\_ a. \_\_\_\_\_ jaam/post  
(tempel)

Luban rongil nr \_\_\_\_\_ väljuda jaamavahele teelt nr \_\_\_\_\_, möödudes keelava näiduga foori(de)st \_\_\_\_\_ ülivalsusega, valmisolekuga viivitamatuks peatumiseks, kui tekib oht liiklusele, ja sõita jaama pöörmetel ja jaama piires olevatel raudteeülesõidukohtadel kiirusega kuni 20 km/h ning jaamavahel kuni \_\_\_\_\_ /jaama/posti/ sissesõidufoorini.

Kõigi side- ja signalisatsioonivahendite töö on katkenud.

**HOIATUSTEATIS**

**Teade varem väljunud rongi saabumisest naaberjaama on/ei ole**

Liikluskorraldaja \_\_\_\_\_

(allkiri)

*(Mittevajalik kriipsutada läbi)*

**Sõiduloa vormi EVS RL-9 koopiaeksemplar**

**Vorm EVS RL-9**

(valgel blanketil)

**SÕIDULO A NR    KOOPIAEKSEMPLAR**

“ \_\_\_\_\_ ” \_\_\_\_\_ 20\_\_ a. \_\_\_\_\_ jaam/post  
(tempel)

Luban rongil nr \_\_\_\_\_ väljuda jaamavahele teelt nr \_\_\_\_\_, möödudes keelava näiduga foori(de)st \_\_\_\_\_ ülivalsusega, valmisolekuga viivitamatuks peatumiseks, kui tekib oht liiklusele, ja sõita jaama pöörmetel ja jaama piires olevatel raudteeülesõidukohtadel kiirusega kuni 20 km/h ning jaamavahel kuni \_\_\_\_\_ /jaama/posti/ sissesõidufoorini.

Kõigi side- ja signalisatsioonivahendite töö on katkenud.

**HOIATUSTEATIS**

**Teade varem väljunud rongi saabumisest naaberjaama on/ei ole**

Liikluskorraldaja \_\_\_\_\_

(allkiri)

*(Mittevajalik kriipsutada läbi)*

## 10. peatükk PÄÄSTERONGI JA ABIVEDURI LIIKLEMINE

**188.** Päästerong ja abivedur määratakse käiku ning lähetatakse päästetööle hädaolukorras oleva raudteeveeremi juhi (raudteeveeremi meeskonna liikme) abi osutamise nõudmise (edaspidi abistamisnõue) alusel, mis võib olla edastatud kirjalikult, telefoni, rongiraadioside või muu sideliigi teel.

Abistamisnõude võib esitada ka mõni teine volitatud töötaja tegevuseeskirjas sätestatud korras.

Päästerong ja abivedur määratakse käiku ja saadetakse jaamavahele dispetšeri käsuga, mille andmise aluseks on abistamisnõue.

**189.** Jaamavahele seismajäänud rongi raudteeveeremi juht või tema abi peab abistamisnõudes teatama jaama pädevale liikluskorraldajale või dispetšerile hädaolukorras oleva rongi pea asukoha (kilomeetri ja piketi numbri) ning märkima abistamisnõude saatmise kellaaja.

Kui jaamavahele seismajäänud rongi raudteeveeremi juhil või tema abil puudub raadio- või telefonside jaama pädeva liikluskorraldaja või dispetšeriga, võib kasutada kirjaliku abistamisnõude jaamavahega piirnevasse jaama toimetamiseks ka rongi veovahendit. Veovahendi tohib haakida rongist lahti alles pärast muu raudteeveeremi nõuetekohast kinnitamist pidurkingade ja käsipiduritega. Enne veovahendi lahtihaakimist rongist peab raudteeveeremi juht rakendama jaamavahele mahajäävate vagunite automaatpidurid töösse rongi pidurimagistraali otsakraani täieliku avamise teel.

Rongi seismisel ebasoodsa profiiliga teelõigul, kui raudteeveeremi kinnitamiseks olemasolevaid vahendeid pole piisavalt, ei ole lubatud veovahendit rongist lahti haakida. Kirjaliku abistamisnõude toimetamiseks jaamavahet piirava jaama pädeva liikluskorraldaja kätte võib kasutada kaheteelise liini naaberteel vastassuunas sõitva rongi raudteeveeremi meeskonna abi.

**190.** Jaama pädev liikluskorraldaja, saanud abistamisnõude saata jaamavahele päästerong või abivedur, kannab sellest viivitusest ette dispetšerile. Dispetšer kannab abistamisnõude oma käskude raamatusse.

Telefoni, rongiraadioside või muu sideliigiteel saadud abistamisnõude kannab jaama pädev liikluskorraldaja rongiliikluse raamatusse või liiklusgraafikule.

**191.** Abistamisnõude saanud dispetšer kannab sellest viivitusest ette raudteekorraldajale. Raudteekorraldaja määrab koos dispetšeriga kindlaks abi osutamise ja jaamavahe raudteeveeremist vabastamise korra ning tagab selle täitmise.

Dispetšer teatab ise või jaama pädeva liikluskorraldaja vahendusel rongiraadioside, telefoni või muu sideliigi teel või abistamisnõude esitanud töötaja kaudu jaamavahel seisva veovahendi abistamisnõude esitanud juhile kavandatud abiosutamise korra.

Dispetšer peab tagama päästerongi või abiveduri takistusteta sõitmise abistamisnõudes märgitud kohta ning vastavate andmete olemasolul informeerima päästerongi ülemat tegelikust olukorrast selleks, et nad saaksid varakult valmistuda eelseisvateks abi- või päästetöödeks.

**192.** Päästerongi ja abiveduri saatmiseks suletakse jaamavahe rongiliikluseks dispetšeri käsuga rongiliikluseks. Raudteeveeremi juhile antakse jaamavahele sõiduks sõiduluba vorm EVS RL-11 või raadioside teel pädeva liikluskorraldaja käsk. Sõiduloale vorm EVS RL-11 märgitakse, kummalt poolt (kas rongi pea või saba poolt) abi antakse ning kilomeeter, milleni tuleb päästerongil või abiveduril sõita.

Kui abi osutatakse rongi saba poolt, muudetakse abistamisnõudes nimetatud kilomeeter, arvestades jaamavahel seisva rongi pikkust.

Sõiduluba vorm EVS RL-11 antakse raudteeveeremi juhile jaamavahele sõiduks ka sel juhul, kui kohas, kus rongiliiklus on takistatud, avatakse ajutine liikluskorralduspost. Ajutise liikluskorraldusposti avamisel saadetakse päästerong ja abivedur jaamavahele jaamavahet piiravate jaamade pädevate liikluskorraldajate ja ajutise liikluskorraldusposti pädeva liikluskorraldaja kokkulepete alusel.

Abiveduri saatmine dispetšeritsentralisatsiooniga liini jaamavahele toimub käesoleva juhendi punktis 91 sätestatud korras.

**193.** Päästerongi või abiveduri raudteeveeremi juht, kes sõidab jaamavahele (osutama abi või päästetööle), peab kaks kilomeetrit enne kirjalikul sõiduloal märgitud kohta vähendama kiirust ja sõitma sealt edasi eriti ettevaatlikult, tagades juhitava abiveduri või päästerongi peatamise takistuse ilmnemisel.

Enne jaamavahel seisva rongini või abistamisnõudes nimetatud päästetööde kohani jõudmist (tulekahju kustutama, ummikut kõrvaldama vms) peab raudteeveeremi juht peatama tema juhitava päästerongi või abiveduri ja tegutsema päästetööjuhi korralduste järgi, kes juhib ja vastutab abi- või päästetööde normaalse kulgemise ja rongiliikluse taastamise eest.

Abiveduri raudteeveeremi juht peab abistamisnõudes nimetatud kohta jõudmisel kooskõlastama oma tegevuse abistamisnõude esitanud raudteeveeremi juhiga.

**194.** Päästerongi ja abiveduri jaamavahele väljumise ning sealt saabumise kellaajad märgib jaama pädev liikluskorraldaja rongiliikluse raamatusse või liiklusgraafikule ning teatab need jaamavahet piirava naaberjaama pädevale liikluskorraldajale ja dispetšerile.

**195.** Jaamavahe või selle üks peateedest avatakse taas rongiliikluseks dispetšeri käsuga, mis antakse jaamavahelt päästetööjuhilt saadud teate alusel. Teade võib olla edastatud kirjalikult, telefoniga, raadioside või muu sideliigi teel. Sellise teate võib anda teemeister, tööjuht või temast ametiastmelt kõrgem raudteetaristu hoiu eest vastutav töötaja, kes isiklikult võttis osa abi või päästetöödest.

Kontaktvõrgu vigastuse kõrvaldamisest teatab dispetšerile energiadispetšer vigastuse likvideerimise töid juhtinud elektrivõrkude ameti vastutavalt töötajalt saadud teate alusel, kes ametiastmelt ei tohi olla kontaktvõrgu elektrimontöörist madalam.

Kui jaamavahel on vigastatud automaatblokeeringu seadmed, siis olenemata põhjusest peab dispetšer enne rongiliikluse taasalustamist automaatblokeeringu signaalide järgi saama teate vigastuse kõrvaldamise kohta selle töö eest vastutavalt elektrimehaanikult.

Jaamavahe avatakse taas rongiliikluseks pärast abiveduri raudteeveeremi juhi või päästetööjuhi ettekannet selle kohta, et raudteeveerem on jaamavahelt välja viidud ja rööbastee tehniliselt korras.

Automaatblokeeringuga kaheteelise liini jaamavahe või selle üks peateedest võib olla rongiliikluseks taasavatud pärast abiveduri raudteeveeremi juhilt rongiraadioside, telefoni või muu sideliigi teel saadud teadet selle kohta, et ta on alustanud jaamavahele seismajäänud rongi väljavedamist mööda pärisuunalist teed eespaiknevasse jaama.

**196.** Rongi lahtihaakumisel jaamavahel (edaspidi rongi katkemisel) peab raudteeveeremi juht:

- 1) teatama juhtunust rongiraadioside või muu sideliigi teel jaamavahel sõitvate rongide raudteeveeremi juhtidele ja jaamavahet piiravate jaamade pädevatele liikluskorraldajatele ning dispetšerile;
- 2) kontrollima ise või raudteeveeremi meeskonna liikme vahendusel raudteeveeremi, eriti lahtihaakunud vagunite tehnilist seisundit ning nende korrasolekul haakima katkenud rongi taas kokku. Rongiga tagurdamisel olema eriti ettevaatlik ja jälgima, et rongi manöövrikiirus vagunite kokkuhaakumise hetkel ei ületaks 3 km/h;
- 3) asendama vigase pidurivooliku tagavarapidurivoolikuga. Vajadusel võib asendamiseks kasutada rongi sabavaguni või veovahendi esiprussi juurest võetud töös mitteolevat pidurivoolikut. Kui katkenud rongi pole 20 minuti jooksul suudetud ühendada, peab raudteeveeremi juht korraldama veovahendita jäänud rongi osa kinnitamise pidurikingade ja käsipiduritega.

Pärast rongiosade taas kokkuhaakimist peab raudteeveeremi meeskonna liige kontrollima rongi sabavaguni numbri ja sabasignaali järgi rongi koosseisu ja veenduma selle terviklikkuses.

Enne sõidu taasalustamist tuleb pidurikingad vagunirataste alt eemaldada, käsipidurid lahti keerata ja teha rongi pidurite lühiproov.

**197.** Jaamavahel katkenud rongi osi ei ole lubatud uuesti kokku haakida:

- 1) udus, tuisus ja muudes ebasoodsates liiklusoludes, kui signaalide normaalne tajumine kehtestatud nähtavuskauguse tagant ei ole tagatud;
- 2) kui katkenud rongi osa asub 0,0025 promilli või suuremal kallakul ning on oht, et kokkuhaakimise tõukest võib veovahendita raudteeveerem hakata liikuma rongi sõidusuunaga võrreldes vastupidises suunas.

**198.** Erandjuhul võib katkenud rongiosade ühendamiseks kasutada kannul sõitva rongi veovahendit. Kui rongi eraldiseisvaid osi (vaguneid) pole tehnilise seisundi tõttu võimalik taasühendada, peab raudteeveeremi juht nõudma abivedurit, teatades abistamishõudes katkenud rongi osade paiknemise ja osadevahelise kauguse.

Kirjaliku abistamishõude võib toimetada jaamavahet piiravasse lähimasse jaama ka rongi veovahendiga, mis võib sõita sinna koos veovahendi külge haagitud vagunitega. Sel juhul tähistatakse veovahend või veovahendiga koos jaama sõitev sabavagun signalisatsioonijuhendi punktis 30.6 sätestatud korras.

Ei ole lubatud jätta jaamavahele järelevalveta rongi raudteeveeremit, kus on inimestega või ohtlike veostega vagunid.

**199.** Abistamishõudega automaatblokeeringuga liini jaamavahelt piirnevasse jaama sõitmisel juhindub raudteeveeremi juht automaatblokeeringu signaalidest. Abistamishõudes ühe sauva süsteemiga jaamavahelt piirnevasse jaama saabudes annab raudteeveeremi juht abistamishõude jaama pädevale liikluskorraldajale üle koos sauaga. Jaama pädev liikluskorraldaja peab hoidma raudteeveeremi juhilt saadud sauva enda juures, kuni jaamavahe on raudteeveeremist vabastatud ja rongiliiklus kehtestatud korra järgi taastatud.

**200.** Jaamavahe sulgemine ja abiveduri või päästerongi saatmine jaamavahele toimub käesoleva juhendi punktis 192 sätestatud korras.

Kui jaamavahel seisvale rongile antakse abi saba poolt ja rongi sabaosa asukoht pole täpselt teada, antakse abiveduri raudteeveeremi juhile koos sõiduloaga vorm EVS RL-11 veel hoiatava sisuga (hoiatus blanketil vorm EVS RL-12 või raadioside teel pädeva liikluskorraldaja käsk: „*Jaamavahel katkenud rongiosade täpne asukoht ei ole teada*“) teave.

Hoiatava teate saamisel peab abiveduri raudteeveeremi juht sõitma jaamavahel eriti ettevaatlikult ja sellise kiirusega, mis tagab veovahendi peatamise enne liiklustakistust.

### **Rongi tagurdamine jaamavahelt saatejaama**

**201.** Kui rong pärast jaamavahel peatumist ei saa tehnilistel põhjustel jätkata sõitu, siis toimetatakse see ühte jaamavahet piiravasse jaama. Peatumisest jaamavahel peab raudteeveeremi juht teatama (kirjalikult, telefoni, rongiraadioside või muu sideliigi teel) raudteeveeremi meeskonna liikme vahendusel jaamavahega piirneva jaama pädevale liikluskorraldajale ja dispetšerile.

Saanud esimeses lõigus nimetatud teate, sulgeb dispetšer jaamavahe või ühe peatee rongiliikluseks registreeritava käsuga ja määrab seal seisva rongi jaama toimetamise korra.

**202.** Üldjuhul veetakse rong jaamavahelt jaama abiveduriga. Jaamavahele seismajäänud rongi võib tagurdada ka kuni saatejaama sissesõidufoorini või

signaalmärgini *Jaama piir* seismajäänud rongi veovahendiga. Tagurdada tohib dispetšeri või jaama pädeva liikluskorraldaja käsu alusel, seejuures automaatblokeeringuga piirkonnas pärast jaamavahe või peatee rongiliikluseks sulgemist dispetšeri käsuga. Sel juhul annab dispetšer või jaama pädev liikluskorraldaja seismajäänud rongi raudteeveeremi juhile registreeritava käsu.

### Näide nr 51

*Käsk nr .... Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Jaamavahe ... (või jaamavahe üks peatee) on rongiliikluseks suletud. Luban rongi nr ... tagurdada kuni ... jaama sissesõidufoorini (või signaalmärgini Jaama piir).*

*Liikluskorraldaja (või rongidispetšer) . . . (jaama nimetus ja liikluskorraldaja nimi).*

Rongiraadioside, telefonside või muu sideliigi puudumisel tohib automaatblokeeringuga jaamavahel rongi tagurdada pärast jaamavahe sulgemist dispetšeri käsuga ja virgatsiga sõiduloa vorm EVS RL-11 kättetoimetamist seismajäänud rongi raudteeveeremi juhile.

Dispetšeri käsu või sõiduloa vorm EVS RL-11 rongi tagurdamiseks võib rongi raudteeveeremi juhile üle anda automaatblokeeringuga liini jaamavahel ainult siis, kui raudteelõik seismajäänud rongi ja jaama sissesõidufoori või signaalmärgi *Jaama piir* vahel on muudest rongidest vaba.

Kui automaatblokeeringuga liini jaamavahele sõitnud rong jäi seisma esimeses blokkpiirkonnas, võib selle tagurdada kuni saatejaama sissesõidufoorini või signaalmärgini *Jaama piir* jaama pädeva liikluskorraldaja raadioside või muu sideliigi teel antava käsu alusel jaamavahet rongiliikluseks sulgemata.

### Näide nr 52

*Käsk nr .... Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Luban tagurdada rongi kuni ... jaama sissesõidufoorini (või signaalmärgini Jaama piir).*

*Liikluskorraldaja . . . (nimi).*

**203.** Rongi tagurdamisel saatejaama sissesõidufoorini või signaalmärgini *Jaama piir* ei tohi rongi kiirus olla üle 5 km/h. Tagurdava rongi esimesel vagunil peab asuma tagurdamist korraldav raudteeveeremi meeskonna liige või mõni teine raudteeveeremi juhi määratud töötaja.

Mootorrongi, iseliikuva eriveeremi ja üksiku veovahendi tagurdamise kiirus peab võimaldama rongi peatamist nõudva signaali või liiklustakistuse ees. Mootorrongi juht või kahe juhiruumiga üksiku veovahendi juht peab tagurdamisel asuma sõidusuuna esimeses juhiruumis.

Kui jaamavahele saadetud rongi saba pole jõudnud sõita jaama piirist välja, võib selle rongi vajadusel tagurdada jaamateele manöövrikorras jaama pädeva liikluskorraldaja suusõnalise korralduse alusel.

**204.** Jaamavahelt tagurdav rong võetakse jaama vastu avatud sissesõidufooriga või rikke korral keelava sissesõidufoori näidu korral kehtestatud korras.

Vastuvõtumatka valmisolekul võib anda tagurdava rongi raudteeveeremi juhile jaama vastuvõtmise käsu üheaegselt jaamavahelt tagurdamise loaga. Sel juhul punkti 202 käsku täiendatakse sõnadega „ . . . ja sõita . . . . . teele. Sissesõidufoor on avatud“ või „ . . . ja sõita . . . . . teele sissesõidufoori keelava näidu korral. Vastuvõtumatk on valmis“ või „ . . . ja sõita . . . . . teele. Vastuvõtumatk on valmis“.

### **Abi andmine jaamavahel peatunud rongile kannul sõitva rongi veovahendiga**

**205.** Automaatblokeeringuga liinil võib jaamavahel peatunud rongi abistada:

- 1) üksiku veovahendiga, mis sõidab jaamavahel peatunud rongi kannul;
- 2) kaubarongi veduriga, mis sõidab jaamavahel peatunud rongi kannul;
- 3) mootorrongi mootorrongiga.

Alapunktis 2 nimetatud abi osutamise kord kehtestatakse dispetšeri registreeritava käsuga, mis antakse mõlemale raudteeveeremi juhile.

Ei ole lubatud haakida rongist lahti veovahendit, milles on vagunid inimestega või ohtlike veostega. Samuti ei tohi kasutada neid ronge jaamavahele seismajäänud rongi tõukamiseks eespaiknevasse jaama (st veovahendit rongist lahti haakimata).

**206.** Abi andmiseks üksiku veovahendiga, mis sõidab jaamavahel peatunud rongi kannul, annab dispetšer üksiku veovahendi juhile käsu.

### **Näide nr 53**

*Käsk nr .... Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Andke abi eespeatunud rongile nr .... Rongidispetšer . . . (nimi).*

Jaamavahel peatunud rongile abi andmisel veovahendiga, mis haagitakse lahti kannul sõitvast rongist, annab dispetšer käsu.

### **Näide nr 54**

*Käsk nr .... Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Kinnitage rongi raudteeveerem, haakige veovahend rongist lahti ja andke abi eespeatunud rongile nr ..., mis seisab ... km ...pk. Rongidispetšer . . . (nimi).*

Enne käsu andmist on dispetšer kohustatud veenduma, et rong, millest veovahend lahti haagitakse, asub soodsa profiiliga teelõigul ning on kinnitatud normi kohaselt pidurkingade ja käsipiduritega. Raudteeveeremi juht ei tohi rongist veovahendit lahti haakida ja sõita rongi juurest minema enne rongiveeremi kinnitamist iseveeremise eest.

**207.** Abiveduri raudteeveeremi juhil on lubatud sõita dispetšeri käsu alusel raudteeveeremiga hõivatud blokkpiirkonda ja sõita seal sellise kiirusega, mis tagab abiveduri peatamise seisva rongi juurde jõudmisel. Seisva rongi juurde jõudmisel veendub abiveduri raudteeveeremi juht seisva rongi sabavaguni ja veovahendi haakeseadme korrasolekus ning haagib veovahendi ettevaatlikult sabavaguniga kokku. Rong pannakse liikuma taas juhtveovahendi raudteeveeremi juhi signaali või rongiraadioside teel antud korralduse alusel. Raudteeveeremi juhid on kohustatud pidama teineteisega raadiosidet ja tegutsema kooskõlastatult. Abiveduri raudteeveeremi juht katkestab tõukamise abivajaduse möödumisel juhtveovahendi juhi signaali või raadioside teel antud korralduse alusel. Kui abi osutati üksiku veovahendiga, mis sõitis jaamavahel peatunud rongi kannul, jätkab see tõukamise lõpetamisel sõitu automaatblokeeringu signaalide järgi.

Kui abi osutati veovahendiga, mis haagiti lahti rongi kannul sõitnud rongist, siis pärast tõukamise lõpetamist pöörduv see veovahend jaamavahele varem veetud rongi juurde tagasi. Kui abivedur saabub koos rongiga eespaiknevasse jaama, siis saadetakse see veovahend jaamavahele jäetud rongi juurde tagasi jaama pädeva liikluskorraldaja loal sõiduloaga vorm EVS RL-11. Varem veetud rongi juurde tagasijõudmisel peab raudteeveeremi juht peatama oma veovahendi seisva rongi juures ja veenduma selles, et kokkuhaagitavad automaatsidurid on töökorras, tagavad kindla kokkuhaakumise, ning sooritama kokkuhaakimise eriti ettevaatlikult.

Pärast veovahendi rongi külge taashaakimist ja pidurimagistraali õhuga täitmist tehakse automaatpidurite lühiproov. Seejärel eemaldab raudteeveeremi meeskonna liige raudteeveeremi rataste alt pidurkingad ja keerab käsipidurid lahti.

**208.** Jaamavahele seismajäänud rongile abi andmine taga sõitva reisi- või kaubarongiga (veovahendit lahti haakimata) on keelatud.

**209.** Katkenud kaubarongi osade ühendamine toimub punktis 196 sätestatud korras selle rongi raudteeveeremi juhi abistamisnõude alusel. Abi võib anda ka üksiku veovahendiga, mis sõidab katkenud rongi kannul. Sel juhul on dispetšeri käsk abi andmise kohta järgmine.

### **Näide nr 55**

*Käsk nr .... Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Ühendage eesliikunud rongi nr ... lahtihaakunud sabaosa kokku rongi peaosaga. Rongidispetšer . . . (nimi).*

Kui abi antakse üksiku veovahendiga, tuleb abivedur haakida kokku lahtihaakunud rongiosa viimase vaguniga. Edasine tegevus toimub rongi juhtveovahendi raudteeveeremi juhi korralduste järgi, arvestades käesoleva juhendi punktis 196 sätestatu täitmist. Sõltuvalt katkenud rongiosade vahekaugusest, vagunite arvust rongis, tee profiilist ja muudest rongiliiklust ohustavatest teguritest võib lahus seisvaid rongiosi haakida kokku kas rongi peaosa tagurdamise teel või sabaosa tõukamise teel kuni kokkuhaakumiseni rongi muu osaga. Pärast lahtihaakunud rongiosade ühendamist haagib abiveduri raudteeveeremi juht oma veovahendi kokkuhaagitud

rongi küljest lahti ning mõlemad rongid jätkavad sõitu iseseisvalt automaatblokeeringu signaalide järgi.

**210.** Üksiku veovahendi või iseliikuva eriveeremi seismajäämisel automaatblokeeringuga liini jaamavahel, kui edasisõitmine iseseisvalt ei osutu tehniliselt võimalikuks, tuleb need tõugata lähimasse jaamavahet piiravasse jaama kannul sõitva kaubarongiga (veovahendit lahti haakimata). Sel juhul antakse dispetšeri käsk (näide nr 53) mõlemale raudteeveeremi juhile ja jaamavahet piirava selle jaama pädevale liikluskorraldajale, kuhu üksik veovahend või iseliikuv eriveerem tõugatakse.

Seismajäänud üksik veovahend või iseliikuv eriveerem haagitakse tagant läheneva rongi veovahendiga kokku ning tõugatakse lähimasse jaama kiirusega kuni 20 km/h.

**211.** Kui kaubarong jäi seisma automaatblokeeringuga liini jaamavahel ja tõusul ning selle liikumapanemiseks on vaja rakendada rongi massi inertsjõudu (hoogu), tagurdatakse rong dispetšeri registreeritava käsu alusel hoovõtuks sobiva profiiliga teelõigule.

Dispetšeri registreeritav käsk antakse rongi ja jaama vahelise teelõigu vabaolekul nii rongi tagurdavale raudteeveeremi juhile kui ka rongi taga asuva jaamavahet piirava jaama pädevale liikluskorraldajale.

### Näide nr 56

*Käsk nr .... Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Luban tagurdada rongi hoovõtuks sobiva profiiliga teelõigule. Teelõik kuni ... jaama sissesõidufoorini (või signaalmärgini Jaama piir) on rongidest vaba. Rongidispetšer . . . (nimi).*

Saanud dispetšeri käsu (näide nr 56), ei tohi jaama pädev liikluskorraldaja saata jaamavahele muud rongi enne dispetšerilt sellekohase korralduse saamist. Korralduse annab dispetšer pärast seda, kui saab rongi raudteeveeremi juhilt teate edasilikumise alustamise kohta.

**212.** Kui jaamavahele seismajäänud mootorrong ei saa iseseisvalt edasi sõita, võib selle tõugata eespaiknevasse jaamavahet piiravasse jaama kannul sõitva teise mootorrongiga kaksikrongina.

Sel juhul jaamavahele seismajäänud mootorrongi raudteeveeremi juht peab:

- 1) rakendada tööle rongi automaat- ja käsipidurid;
- 2) teatama dispetšerile ja jaamavahet piiravate jaamade pädevatele liikluskorraldajatele rongi seismajäämisest ja saama dispetšerilt korralduse rongi jaamavahelt väljaviimise kohta;
- 3) piirama rongi signalisatsioonijuhendis sätestatud korras.

Mootorrongide ühendamine toimub dispetšeri registreeritava käsu alusel, mis antakse mõlema mootorrongi raudteeveeremi juhile.

**Näide nr 57**

*Käsk nr .... Rongi nr ... ja rongi nr ... raudteeveeremi juht. Ühendage mootorrongid ... kilomeetri ... piketil ja sõitke kaksikrongina ... jaama. Rongidispetšer . . . (nimi).*

Pärast dispetšeri käsu (näide nr 57) saamist peab kannul sõitva mootorrongi raudteeveeremi juht sõitma käsus nimetatud kilomeetrini (piketini) eriti tähelepanelikult kiirusega kuni 20 km/h.

Abi andva mootorrongi raudteeveeremi juht peab:

- 1) jätma oma rongi seisma enne abistamiskohtades märgitud mootorrongi ning isiklikult veenduma kokkuhaagitavate haakeseadmete, pidurivoolikute ja pidurimagistraali töökorras olekus, haakima mootorrongid kokku, ühendama pidurimagistraalid ja survevoolikud ning avama kokkuhaagitaval raudteeveeremil otsakraanid;
- 2) pärast mootorrongide ühendamist laadima pidurisüsteemi ja tegema automaatpidurite lühiproovi sellest juhirusumist, kust hakatakse kaksikrongi juhtima. Juhtmootorrongi raudteeveeremi juht alustab sõitu teise mootorrongi juhi signaali järgi.

Raudteeveeremi nõuetekohase kokkuhaakimise, pidurisüsteemi ja survevoolikute ühendamise eest vastutab vedava ehk juhtmootorrongi raudteeveeremi juht.

Kui kaksikmootorrongi peas asuvast juhirusumist ei saa juhtida ühendatud mootorrongi, võib seda juhtida teise mootorrongi esimesest juhirusumist. Sel juhul ei tohi sõita kiirusega üle 20 km/h. Esimese mootorrongi esimeses juhirusumis peab asuma selle mootorrongi raudteeveeremi juht, kes jälgib sõitu ja peatab liiklustakistuse ilmnemisel kaksikmootorrongi hädapiduri abil.

Jaamavahele seismajäänud mootorrong toimetatakse üldjuhul lähimasse eespool asuvasse jaamavahet piiravasse jaama.

**MÄRKUS.** Sõiduloale vorm EVS RL-11 märgitakse või dispetšeri käsuga edastatakse päästerongi või abiveduri liikluseks suletud jaamavahele saatmise põhjus või eesmärk, näiteks: „*jaamavahel rongi nr..... vedamiseks ..... jaama*“, „*jaamavahel peatunud rongi nr..... tõukamiseks ..... jaama*“, „*jaamavahel peatunud rongi nr..... tõukamiseks ..... jaama ja tõukamise lõpetamisel naasmiseks ..... jaama*“, „*remonttööde tegemiseks ja nende lõpetamisel naasmiseks jaamavahelt tööjuhi korraldusel ..... jaama*“ jne

**Sõiduloa vorm EVS RL-11 valgel blanketil punase diagonaaltriibuga****Vorm EVS RL-11****(valgel blanketil punase diagonaaltriibuga)****SÕIDULUBA NR**“ \_\_\_\_\_ ” \_\_\_\_\_ 20\_\_ a. \_\_\_\_\_ jaam/post  
(tempel)

Luban rongil nr \_\_\_\_\_ väljuda jaamavahele teelt nr \_\_\_\_\_, möödudes keelava näiduga foori(de)st \_\_\_\_\_ üliavalvusega, valmisolekuga viivitamatuks peatumiseks, kui tekib oht liiklusele, sõita jaama pöörmetel ja jaama piires olevatel raudteeülesõidukohtadel kiirusega kuni 20 km/h ja sõita jaamavahel kuni \_\_\_\_\_ kilomeetri \_\_\_\_\_ piketini.

(põhjus)

Automaatblokeeringuga liinil lubab sõiduluba sõita jaamavahel sõltumata läbisõidufoori näidust.

Sõitmiseks rongiliikluseks suletud jaamavahele.

**Liikluskorraldaja** \_\_\_\_\_

(alkiri)

*(Mittevajalik kriipsutada läbi)*

**Sõiduloa vormi EVS RL-11 koopiaeksemplar valgel blanketil****Vorm EVS RL-11  
(valgel blanketil)**

**SÕIDULOA NR** \_\_\_\_\_ **koopiaeksemplar**  
“ \_\_\_\_\_ ” \_\_\_\_\_ **20** a. \_\_\_\_\_ **jaam/post**  
(tempel)

Luban rongil nr \_\_\_\_\_ väljuda jaamavahele teelt nr \_\_\_\_\_, möödudes keelava näiduga foori(de)st \_\_\_\_\_ ülivalvsusega, valmisolekuga viivitamatuks peatumiseks, kui tekib oht liiklusele, sõita jaama pöörmel ja jaama piires olevatel raudteeülesõidukohtadel kiirusega kuni 20 km/h ja sõita jaamavahel kuni \_\_\_\_\_ kilomeetri \_\_\_\_\_ piketini.

(põhjus)

**Automaatblokeeringuga liinil lubab sõiduluba sõita jaamavahel sõltumata läbisõidufoori näidust.**

Sõitmiseks rongiliikluseks suletud jaamavahele.

**Liikluskorraldaja** \_\_\_\_\_  
(allkiri)

*(Mittevajalik kriipsutada läbi)*

## 11. peatükk TÖÖRONGI LIIKLEMINE

**213.** Raudtee rajatiste ja seadmete remont- või ehitustöö tegemisel peab olema tagatud ohutu rongiliiklus kinnitatud liiklusgraafikus ette nähtud mahus ja kellaajal.

Töömahukateks remont- ja ehitustöödeks nähakse liiklusgraafikus ette aknad ning rongiliikluse korraldamisel arvestatakse ehitustöödest põhjustatud rongi sõidukiiruse piiranguid.

Raudtee taristurajatiste ja turvanguseadmete jooksva korrashoiu töödeks tuleb kasutada liiklusgraafikus ette nähtud tehnoloogilisi aknaid (rongidest vaba aega).

Raudtee taristurajatiste korrashoiu töid väljaspool liiklusgraafikus ette nähtud aega peab üldjuhul tegema jaamavahet või kaheteelise jaamavahe ühte peateed rongiliikluseks sulgemata.

Kui töö nõuab rongiliikluse katkestamist, kehtestatakse töö alguse ja lõpu täpne kellaaeg ning töö tegemise tehnoloogiline kord liiklusdirektori telegrammiga tööjuhi ettepanekul.

**214.** Jaamavahe (peatee) sulgemine remont- või ehitustöödeks enne tööde algust ja taasavamine rongiliikluseks pärast tööde lõpetamist toimub dispetšeri käsuga.

**215.** Telegrammis nimetatakse jaamavahe (peatee) sulgemise ja rongiliikluseks taasavamise täpne kellaaeg ning liiklusohutuse eest vastutava tööjuhi nimi. Dispetšer peab enne tööde alustamist teatama jaamavahet piiravate jaamade pädevatele liikluskorraldajatele liiklusohutuse eest vastutava tööjuhi perekonnanime ja ametinimetuse.

**216.** Tööjuht peab enne jaamavahe rongiliikluseks sulgemist andma jaamavahet piiravate jaamade pädevatele liikluskorraldajatele ja dispetšerile tellimisavalduse kinnisele jaamavahele saadeta töörongi, iseliikva eriveeremi (edaspidi töörong) saatmise korra kohta, näidates tellimisavalduses eraldi igale töörongile töökoha (kilomeetri, piketi) suletud jaamavahel (peateel), kus tuleb peatuda, samuti jaama nimetuse, kuhu töörong pärast tööde lõppu naaseb.

**217.** Jaamavahe rongiliikluseks sulgemise ja eraldatud tööaja alguse kätte jõudmisel veendub dispetšer jaamavahe või kaheteelise liini vastava peatee vabaolekus. Pärast seda annab ta suletava jaamavahega või vastava peateega piirnevate jaamade pädevatele liikluskorraldajatele ja tööjuhile registreeritava käsu kõnealusel jaamavahel rongiliikluse sulgemise kohta.

Kui töökohal telefonside, rongiraadioside või muu sideliik dispetšeriga ei tööta, annab dispetšer jaamavahe tegeliku sulgemise käsu tööjuhile töökohale lähima jaama pädeva liikluskorraldaja või töökohalt selleks saadetud virgatsi vahendusel.

Keelatud on alustada tööd enne töökoha piiramist signaalidega ning omamata jaamavahe sulgemise kohta dispetšeri käsku.

**218.** Töörong saadetakse rongiliikluseks suletud jaamavahele (peateele) sõiduloaga vormil EVS RL-11, millele vastavalt tööjuhi tellimisavalduses näidatule märgitakse iga töörongi peatumiskoht (kilomeeter, pikett) jaamavahel.

Kui jaamas puudub pädev liikluskorraldaja, siis saadab dispetšer või jaama seadmeid juhtiv pädev liikluskorraldaja töörongi jaamavahele registreeritud käsuga, mille tekst vastab alltoodud näitele:

### Näide nr 58

*Käsk nr ... Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Luban töörongil nr ... veovahendiga nr ... väljuda ... jaama teelt nr ... ja sõita ... jaamavahele (jaamavahe ... peateele), möödudes keelava näiduga väljasõidufoorist ... ülivalvsusega valmisolekuga viivitamatuks peatumiseks, kui tekib oht liiklusele, sõita jaama pöörmetel ja jaama piires olevatel raudteeülesõidukohtadel kiirusega kuni 20 km/h ja sõita jaamavahel kuni ... kilomeetri ... piketini remonttööde tegemiseks ja nende lõpetamisel naasmiseks jaamavahelt töödejuhataja korraldusel ... jaama sissesõidufoorini (märgini Jaama piir). Rongidispetšer . . . (nimi).*

Samuti võib sõiduloale vormil EVS RL-11 lisaks töörongi naasmise või saabumise jaamale lisada ka naasmise/jõudmise kokkulepitud kellaaja. Kui neid andmeid ei märgita sõiduloale vormil EVS RL-11, siis tuleb eraldi väljastada hoiatus vormil EVS RL-12 naasmise/jõudmise kokkulepitud kellaaja kohta.

**219.** Suletud jaamavahel (peateel) võib üheaegselt töötada ka mitu töörongi ühe raudteeliikluse ohutuse eest vastutava tööjuhi koondjuhtimisel, kes on pandud vastutama ja märgitud liiklusedirektori telegrammis.

Iga töörongi raudteeveeremi juht peab sõitma temale määratud töökohta, mis on näidatud sõiduloas vormil EVS RL-11 või dispetšeri käsus. Esimene töörong sõidab töökohta kehtestatud kiirusega, iga järgnev töörong kiirusega mitte üle 20 km/h.

Seejuures peab järgnev töörong pidama jaamavahel eessõitvaga ohutusdistsantsi ja liikuma eessõitvast töörongist vähemalt 1 km kaugusel.

Jaamavahet piiravatest jaamadest üksteisele vastu saadetud töörongid peavad sõitma sõiduloas EVS RL-11 või dispetšeri käsus näidatud töökohani, mis tööjuhi korraldusel tähistatakse peatussignaali raudtee signalisatsioonijuhendis sätestatud korras. Eri suundadest töökohta sõitvad töörongid ei tohi liikuda teineteisele lähemale kui 1 km. Pärast peatumist sõiduloas või dispetšeri käsus näidatud kohas jätkavad töörongid sõitmist ja tööd tööjuhi korraldusel.

**220.** Mitme töörongi saatmine töökohale, mis on jaama lähedal ja mille tõttu pole võimalik pidada kinni 1 km pikkuse ohutusdistsantsi nõudest, toimub tööjuhi ühekordsete tellimisavalduste alusel. Selle kohta tehakse kas märke sõiduloale vorm EVS RL-11 või lisatakse dispetšeri käsku – „tööjuhi korraldusel“.

**221.** Töörong saadetakse automaatblokeeringuga liini jaamavahel asuvasse töökohta automaatblokeeringu signaalide järgi kooskõlastatult dispetšeriga, ootamata ära dispetšeri käsku jaamavahe rongiliikluseks sulgemise kohta.

Iga töörongi raudteeveeremi juhile antakse hoiatus vormil EVS RL-12 peatumise kohta töökoahas, mille väljaandmise aluseks on tööjuhi tellimisavalduses märgitud koht. Sõiduluba vorm EVS RL-11 antakse tööjuhi või tema volitatud töötaja kätte töörongi saatejaamas, kes annab selle jaamavahel pärast töörongi peatumist hoiatuses märgitud kohas ja dispetšerilt jaamavahe sulgemise käsu saamist raudteeveeremi juhile. Jaamavahe (üks peatee) suletakse rongiliikluseks dispetšeri käsuga pärast seda, kui on veendunud, et seal ei ole ronge, mis olid saadetud jaamavahele enne töörongi.

**222.** Soodsa tee plaani ja profiiliga poolautomaatblokeeringu või kombineeritud teeblokeeringuga seadmestatud liini jaamavahele võib saata töörongi kohe pärast kaubarongi väljumist, oodates ainult ära liiklusohutuse garantiiaja viis minutit, arvestades kaubarongi väljumise ajast.

Töörongi saatmise luba jaamavahet piiravate jaamade pädevatele liikluskorraldajatele ja tööjuhile antakse dispetšeri käsuga.

### **Näide nr 59**

*Käsk nr .... Seoses ... jaamavahe eelseisva sulgemisega rongiliikluseks ja ehitustöödeks luban saata ... jaamast töörongi nr ... kaubarongi nr ... järel. Rongidispetšer . . . (nimi).*

Töörong saadetakse jaamavahele sõiduloaga vormil EVS RL-11 või dispetšeri käsuga. Sõiduloas või dispetšeri käsus märgitakse tööjuhi tellimisavalduse alusel töörongi esmase peatumise töökoht (kilomeeter, pikett) jaamavahel. Esimese jaamavahele saadetava töörongi raudteeveeremi juhile antakse kaasa järgmise sisuga hoiatus vormil EVS RL-12.

### **Näide nr 60**

*Kell ... saatsin jaamavahele kaubarongi nr ..., mille saabumise kohta ei ole teadet naaberjaamast. Liikluskorraldaja . . . (allkiri).*

Kui dispetšer saadab töörongi jaamavahele oma käsuga, siis ta täiendab näites nr 59 toodud käsu teksti näites nr 60 toodud lausega.

Töörongiga sõitmisel tuleb järgida käesoleva juhendi punktis 219 sätestatud korda.

**223.** Mitmest töörongist koosnev nn koondtöörong lahutatakse (koostatakse) jaamavahel tööjuhi korralduse järgi.

Kui jaamavahele saadetakse ühendatud töörong ja selle üksikud töörongid hakkavad jaamavahel töötama üheaegselt, antakse iga töörongi raudteeveeremi juhile omaette sõiduluba vormil EVS RL-11 või dispetšeri käsk.

**224.** Töörongi töötamisel peab töörongi juures viibima tööjuht isiklikult või tema volitatud töötaja.

**225.** Töörongi töötamiseks ette nähtud tööaja lõpuks peavad kõik tööd olema täielikult lõpetatud, ehitised ja seadeldised töökorda seatud, peatussignaalid maha võetud ning liiklusohhtlikud kohad vajadusel piiratud kiiruse vähendamise signaalide või signaalmärkidega.

**226.** Ettenähtud tööaja või akna lõppemisel saadetakse töörong jaamavahelt kokkulepitud jaamavahet piiravasse jaama tööjuhi korraldusel dispetšeriga kooskõlastatult.

Töörongi sõidust ja saabumisest jaamavahet piiravasse jaama teatab dispetšer mõlemale jaamavahet piiravate jaamade korraldajale.

Töörongi tööaja lõpul peab tööjuht tee ja muud remonditud rajatised või seadmed vaatama üle ning kontrollima ehitusgabariidi nõuete täitmist kogu tööpiirkonna ulatuses. Raudteeliiklust ohustavate takistuste või korratuste avastamisel peab tööjuht tagama nende kõrvaldamise.

**227.** Töörong sõidab automaatblokeeringuga liini kaheteeliselt jaamavahelt piiravasse jaama mööda pärisuunalist teed, juhindudes automaatblokeeringu signaalidest. Sel juhul sõidab raudteeveeremi juht jaamavahel töörongiga kehtestatud kiirusega, vaatamata sellele, et talle on antud ka sõiduluba vorm EVS RL-11.

Muul juhul pärast töö lõppu jaamavahelt piiravasse jaama sõitva töörongi (v.a esimene) sõidukiirus ei tohi olla üle 20 km/h ja tagatud ohutusdistsants eessõitva töörongi suhtes peab olema vähemalt 1 km.

**228.** Rongiliikluseks suletud jaamavahe (peatee) avatakse taas rongiliikluseks dispetšeri käsuga, mille dispetšer annab pärast seda, kui on saanud telegrammis näidatud töötajalt teate (kirjaliku, telefoni, rongiraadioside või muu sideliigi teel) selle kohta, et ehitus- või remonttööd on rajatisel lõpetatud, jaamavahe töörongidest ja muudest takistustest vaba ning ehitusgabariidi nõuded täidetud.

Dispetšerile annab teate tööjuht ise või lähima jaama pädeva liikluskorraldaja vahendusel. Telefoni, raadioside või muu sideliigi teel saadud teate kannab dispetšer oma käskude raamatusse. Turvangu- ja sideseadmete töö ning energiavarustus taastatakse pärast teate saamist nende töökorrasoleku kohta turvanguüsteemide dispetšerilt ja energiadispetšerilt.

**229.** Pärast teate saamist remont- ja ehitustöö lõpetamise, liiklustakistuse puudumise, automaatblokeeringu korrasoleku ja töökohalt kõigi töörongide ärasaatmise kohta võib dispetšer avada taas rongiliikluseks kaheteelise automaatblokeeringuga liini jaamavahe automaatblokeeringu signaalide järgi, ootamata ära kõikide jaamavahel töötanud töörongide saabumist kokkulepitud jaamavahet piiravasse jaama.

**230.** Tööronge, mis pärast töö lõppu saavad jaamavahelt kokkulepitud jaama üksteise kannul, võib võtta vastu ühele ja samale jaamateele või vagunitega hõivatud jaamatee vabale lõigule. Esimene töörong võetakse vastu jaama vabale jaamateele sissesõidufoori lubava näiduga tehnikorraldusaktis kehtestatud korras. Iga järgmine töörong võetakse jaamatee vabale lõigule sissesõidufoori keelava näiduga käesolevas juhendis ja tehnikorraldusaktis sätestatud korras.

### Näide nr 61

*Käsk nr ... . Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Mina, ... jaama liikluskorraldaja, luban teil sõita sissesõidufoori keelava näidu korral ülivalvsusega kuni manöövrifoorini ..., sealt edasi manöövrifooride näitude järgi tee nr ... vabale osale. Tee nr .. on hõivatud raudteeveeremiga. Jaamateel peatumise koht ... . Matk rongi jaama vastuvõtuks on valmis.*

*Liikluskorraldaja ... (nimi).*

**231.** Kaheteelise liini jaamavahe ühe peatee sulgemisel remonttöödeks määrab rongiliikluse korra teisel avatud peateel liiklusedirektor telegrammiga, arvestades läbilaskevõime paremat ärakasutamist.

**232.** Remont- või ehitustöö, mida saab teha jaamavahet rongiliikluseks sulgemata, tehakse üldjuhul liiklusgraafikus ette nähtud aknas rongidest vabal ajal rongiliiklust häirimata. Raudteeliikluse ohutuse tagamise täpne kord remont- või ehitustööde tegemisel määratakse tegevuseeskirjaga.

**233.** Töörong saadetakse jaamavahele (ühele peateele), mida ei suleta rongiliikluseks, dispetšeri suulise korralduse alusel seal kehtiva side- ja signalisatsioonivahendi järgi.

Tööjuhile ja raudteeveeremi juhile antakse hoiatus vormil EVS RL-12 või edastatakse hoiatus raadioside teel, kus märgitakse töörongi peatumiskoht jaamavahel ja kokkulepitud jaama saabumise kellaeg. Hoiatuses märgitud ajast tuleb täpselt kinni pidada ja keelatud on töörongiga viibida jaamavahel kirjalikus hoiatuses ette nähtud ajast kauem.

Enne töörongi tagasipöördumist jaamavahelt kokkulepitud jaama peab tööjuht veenduma selles, et töökoht oleks korras ja ehitusgabariit vaba.

Saabunud jaama, kannab tööjuht jaama pädevale liikluskorraldajale või dispetšerile suuliselt, telefon-, raadioside või muu sideliigi teel ette jaamavahe töökohal takistuste puudumisest ja liiklusohutuse tagamiseks võetud meetmetest.

**234.** Kui eriveerem töötab kaheteelise jaamavahe ühel peateel, piiratakse naaberpeatee ajutiste signaalidega raudteehoiutööde juhendis sätestatud korras. Rongile, mis sõidab naaberpeateel, antakse hoiatus vastavalt tööjuhi tellimisavaldusele.

**235.** Eriveeremi töötamisel kaheteelise liini jaamavahel antakse mööda naaberpeateed sõitvatele rongidele hoiatus.

## Näide nr 62

*Rongi nr ... raudteeveeremi juht. –...jaamavahe ... suuna peateel töötab eriveerem. Jaamavahel tuleb sõita ettevaatlikult ja halva nähtavusega kohtade ees anda rongi lähenemise helisignaali. Liikluskorraldaja . . . (allkiri).*

Kirjaliku hoiatuse annab jaamavahet piirava jaama pädev liikluskorraldaja dispetšeri korraldusel.

**236.** Jaamateel tehakse remonttöid tehnokasutuseeskirja § 28 ning signalisatsioonijuhendi punktis 17 sätestatud korras.

Tutvunud tööjuhi sissekandega järelevaatusraamatus, annab jaama pädev liikluskorraldaja postikorraldajale, pöörmeseadjale, manöövrijuhile ja nende kaudu ka jaamas töötavatele raudteeveeremi juhtidele hoiatuse selle kohta, et on keelatud sõita ühele või teisele teele või teelõigule, on vaja sõita vähendatud kiirusega või ülivalvsusega mööda teid töökohalähedases kohas jne. Aegsasti tuleb teatada rongide jaama vastuvõtmisest, läbisõidust, jaamavahele saatmisest ja manöövritööst.

Rongi jaama vastuvõtmisel või läbilaskmisel mööda neid teid, kus tehakse hoolde- või remonttöid, antakse raudteeveeremi juhtidele hoiatused kiiruse vähendamise või mõne muu ettevaatusabinõu rakendamise kohta.

Kui tehakse kontaktvõrgu hoolde- või remonttöid, tuleb järelevaatusraamatus eraldi näidata need teed, pöörmed või kontaktvõrgu sektsioonid, mis suletakse rongiliikluseks täielikult, ja eraldi need, mis on ette nähtud sõitmiseks ainult elekterveoga rongidele.

## 12. peatükk RONGI VASTUVÕTMINE JAAMA JA SAATMINE JAAMAVAHELE

### Üldnõuded

**237.** Jaama tehnovahendite kasutamise kord, mis reglementeerib rongide vastuvõtmise jaama, saatmise jaamavahele ja jaamast läbisõitmise ning ohutu jaamasisese manöövritöö, kehtestatakse tehnikorraldusaktiga. Tehnikorraldusaktis kehtestatud kord on kohustuslik kõikidele raudteeliiklusega seotud töötajatele kõnealuses jaamas.

**238.** Rongi jaama vastuvõtu ja jaamavahele saatmise matk peab olema valmistatud ning sissesõidu- või väljasõidufoor avatud sellise kaalutlusega, et rongi raudteeveeremi juht näeks signaali lubavat näitu vähemalt kehtestatud nähtavuskauguse tagant, et matka mittevalmisolek ei põhjustaks kehtestatud sõidukiiruse vähendamist või viivitust rongi jaama vastuvõtmisel või jaamavahele saatmisel.

**239.** Pöörmete ja signaalide elektritsentralisatsiooniga jaamas valmistab rongi jaama vastuvõtu ja jaamavahele saatmise matka jaama pädev liikluskorraldaja.

Pöörmete ja signaalide kasutamise kord ja jaama pädeva liikluskorraldaja ning teiste rongiliiklusega seotud töötajate reglementeeritud tegevus rongi matka valmistamisel kehtestatakse taristudirektori kinnitatud turvanguseadmete kasutamise juhendis (üks tehnikorraldusakti lisadest).

**240.** Pöörmete ja signaalide elektritsentralisatsioonita jaamas peab jaama pädev liikluskorraldaja andma rongi matka valmistamise korralduse arusaadavalt ja üheaegselt kõigile matka valmistamisest osavõtivate pöörmepostide pöörmeseadjatele kindlaksmääratud reglemendi kohaselt.

Rongi jaama vastuvõtu või jaamavahele saatmise matka valmistamisest peavad võtma osa nii matka valmistamises osaleva kõriku pöörmepostid kui vastassuuna kõriku need pöörmepostid, mille kaudu on raudteeveeremil võimalik sõita rongi matkasse või ettenägemata juhuse tõttu sattuda rongi vastuvõtu teele.

**241.** Matka valmistamise korralduse peab jaama pädev liikluskorraldaja andma varakult, vältimaks jaama vastuvõetava rongi kiiruse vähendamist või kinnipidamist rongi jaamavahele saatmisel.

Manöövritöö enne rongi jaama vastuvõtmist või jaamavahele saatmist peab olema lõpetatud niipalju varem, et manöövritöö ei põhjustaks jaama vastuvõetava rongi kiiruse vähendamist ega viivitust või kinnipidamist rongi jaamavahele saatmisel.

**242.** Kui jaamas puudub või ei tööta pöörmete elektrikontrollseadmed ja pöörangu asendi kontroll-lambid juhtimisseadmel ei põle, tuleb jaama pädeval liikluskorraldajal kontrollida isiklikult või tehnikorraldusaktis nimetatud töötaja kaudu matka

valmistamise õigsust ja võtta lukustatud pöörangute kontroll-lukkude võtmed enda kätte kuni valmistatud matka kasutamiseni.

Jaamades, kus pöörmete elektrikontrollseadmed on töökorras, kontrollib matka valmistamist ja selle õigsust kontrollseadmete abil jaama pädev liikluskorraldaja isiklikult.

**243.** Pööranguid, mis asuvad pöörmepestist kaugel ja mida rongi matka valmistamisel kehtestatud normaalasendist teise asendisse ei seata (peateedevaheline ühendustee, peatee ja vastuvõtutee või saatetee liitumine muu harva kasutatava teega), võib üldjuhul kontrollida põhjalikult vahetult enne valvekorra vastuvõtmist ja edaspidi ainult perioodiliselt tehnikorraldusaktis sätestatud korras.

Selliste pöörangute asendit ja korrasolekut tuleb tingimata kontrollida sel juhul, kui neid enne rongimatra valmistamist kasutati manöövritööl, seati teise asendisse remontimisel või muudel põhjustel. Rongi matka kuuluvad pöörangud peavad olema kontroll-lukuga varustatud ja kontroll-luku võti peab asuma juhtimisseadmes, võtmesõltuvuse puudumisel aga jaama pädeva liikluskorraldaja käes hoiul.

Jaamade loetelu, kus on lubatud kasutada käesolevas punktis sätestatud pöörmete kasutamise korda, kinnitab liiklusdirektor.

Pöörmete numbrid ning nende täpne teenindamise ja kontrollimise kord matka valmistamisel sätestatakse tehnikorraldusaktis.

**244.** Pärast rongi jaama vastuvõtu või jaamavahele saatmise matka valmistamist ja sellekohast ettekannet jaama pädevale liikluskorraldajale on pöörmepeadjal ja jaama pädeval liikluskorraldajal keelatud anda valvekorda üle teisele töötajale seni, kuni rong, mille sõiduks matka valmistati, on selle ära kasutanud. Erandjuhul võib jaama pädeva liikluskorraldaja loal anda valvekorda üle uuele vahetusele ka enne rongi jaama saabumist või jaamavahele saatmist. Sel juhul peab valvekorra vastuvõtja isiklikult veenduma matka õigsuses ja mitte toetuma ainult valvekorda üleandva töötaja ütlusele.

**245.** Keelatud on jätta kaubarongi seisma reisijatehoone, reisijate ooteplatvormi ja peatuvate reisiringide vahelisele teele. Kui kaubarong jääb mingil põhjusel seisma reisijatehoone, reisijate ooteplatvormi ja reisiringi vahelisel teel ning reisijate rongile minek või rongilt tulek on ohtlik või takistatud, tuleb reisijate ülekäigukoht vabastada kaubarongi veeremist, et tagada reisijatele ohutu läbipääs. Rongi haagib lahti manöövrijuht või vedurimeeskonna liige jaama pädeva liikluskorraldaja (dispetšeri) korraldusel. Kui on vaja teha manöövritööd jaamas seisva reisiringi ja reisijatehoone, reisijate ooteplatvormi vahelisel teel, tuleb jaama pädeval liikluskorraldajal või mõnel teisel tehnikorraldusaktis nimetatud töötajal rakendada tehnikorraldusaktis ette nähtud ohutusmeetmed ning tagada reisijatele ohutu rongile minek või rongilt tulek, selleks:

- 1) informeerida veovahendi juhti reisiringi seismisest ja et ta sõidaks ülivalvsusega;
- 2) informeerida reisijaid eelseisvast manöövritööst teavitamispargiside kaudu;
- 3) manöövriveeremi liikumisel vagunitega ees nõuda manöövrjuhilt, et ta ülivalvsalt

kontrolliks tee vabaolekut ja reisijate puudumist raudteeülekäigukohal.

**246.** Kui reisirong võetakse vastu jaamateele, millel ei ole või ei tööta teede hõivatuse elektrikontroll, tuleb jaama pädeval liikluskorraldajal reisirongi vastuvõtumatka valmisolekust kanda ette dispetšerile.

**247.** Rongi jaama vastuvõtmine teele või saatmine jaamavahele teelt, mis ei ole jaama tehnikorraldusaktis selleks ette nähtud, on lubatud ainult erandjuhul ja dispetšeri registreeritava käsu alusel. Enne loa andmist kooskõlastab dispetšer oma otsuse raudteekorraldajaga. Kui jaamas puuduvad või ei tööta seadmed, mis juhtimisseadmel tagavad pöörangute elektrikontrolli matkas, peab pöörangu õigsust rongi vastuvõtu- või saatematkas kontrollima jaama pädev liikluskorraldaja isiklikult või mõni teine tehnikorraldusaktis näidatud või telegrammiga määratud rongiliikluse eest vastutav töötaja.

Reisirongi vastuvõtmisest teele, mis ei ole tehnikorraldusaktiga või teede reisirongidega hõivamise andmiku alusel selleks otstarbeks ette nähtud, samuti reisirongi kinnipidamisest jaamas, kus reisirongil sõiduplaani järgi peatust ette nähtud ei ole, tuleb jaama pädeval liikluskorraldajal (dispetšeril) informeerida raudteeveeremi juhti rongiraadioside teel. Rongi läbisõidust jaama kõrvalteed mööda, samuti reisirongi kinnipidamisest sissesõidufoori ees tuleb jaama pädeval liikluskorraldajal (dispetšeril) aegsasti informeerida raudteeveeremi juhti rongiraadioside teel ja edastada talle täpne teade eelolevast sõidugraafiku muutusest. Raudteeveeremi juht kordab ettenähtud korras rongiraadioside teel saadud teadet.

**248.** Elektrirongi jaama vastuvõtmisel või jaamavahele saatmisel variantmatkade kasutamise ja pöörmete ja signaalide elektritsentralisatsiooniga jaamas tuleb jaama pädeval liikluskorraldajal veenduda, et elektrirongi sõidutee mööda variantmatka oleks kontakivõrguga varustatud.

## Rongi vastuvõtmine jaama

**249.** Rong võetakse jaama vastu tehnikorraldusaktis ette nähtud vabale vastuvõtuteele sissesõidufoori lubava tulega.

**250.** Tagamaks rongi ohutu sissesõidu jaama, peab jaama pädev liikluskorraldaja:

- 1) võtma rongi vastu jaama tehnikorraldusaktis sätestatud korras raudteeveeremist vabale spetsialiseeritud vastuvõtuteele;
- 2) koostama jaama vastuvõtuteede saabuvate rongidega hõivamise kava ja vastavalt sellele korraldama rongide vastuvõtmist jaama;
- 3) pidama juhtimisseadme näitude järgi jaama vastuvõtu- ja saateteede hõivatuse (vabaoleku) täpset arvestust liiklusgraafiku või rongiliikluse raamatu järgi.

Vastuvõtu- või saateteede hõivamisel üksiku veovahendi, sh eriveeremi, üksiku vaguni või vagunigrupiga tuleb jaama pädeval liikluskorraldajal asetada hõivatud tee matkakäepidemele/nupule ette nähtud punast värvi kuppelkapsel ja teele silt või tähistada see tee mõnel muul tehnikorraldusaktis sätestatud viisil.

**251.** Pöörmete ja signaalide elektritsentralisatsioonita jaamas või jaamas, kus need seadmed ei tööta ja pööranguid seatakse matkaasendisse käsitsi, on jaama pädev liikluskorraldaja ja pöörmeseadja (või mõni teine pädev töötaja) rongi vastuvõtumatka valmistamisel kohustatud pidama kinni järgmisest korrast:

1) kui rongi jaama vastuvõtmiseks ette nähtud vastuvõtutee on raudteeveeremist vaba, kutsub jaama pädev liikluskorraldaja pöörmeside või manöövriraadioside teel kuuldele kõikide vastuvõtumatka valmistamisest osavõtivate pöörmepostide ja vastuvõtutee vastassuunakõriku pöörmeposti pöörmeseadjad (või teised valvekorda määratud liiklusohutuse eest vastutavad töötajad) ja annab neile rongimatka valmistamise korralduse. Üks jaama pädeva liikluskorraldaja määratud pöörmeseadjaist kordab matka valmistamise korraldust kõigi teiste pöörmepostide pöörmeseadjate kuulates, st pöörmeseadjad kuulavad matka valmistamise korralduse kordamist pöörmeside telefoni (manöövriraadioside) juures. Kui kõikide matkas osalevate pöörmepostide pöörmeseadjad on veendunud, et matka valmistamise korraldusest on õigesti aru saadud, kinnitavad nad seda sõnaga „*õige*“. Kui jaama pädev liikluskorraldaja on veendunud, et asjaosalised on matka valmistamise korraldusest õigesti aru saanud, kinnitab ta seda sõnaga „*täitke*“;

2) pöörmeseadjad asuvad viivitusega täitma saadud matkakorraldust. Kui pöörmeposti piirkonnas tehakse manöövritööd väljasõiduga rongi vastuvõtuteele või matka kuuluvatele pöörangutele, siis tuleb need katkestada ja hoiatada nii manöövrijuhti kui ka raudteeveeremi juhti eelseisvast rongi vastuvõtmisest tehnikorraldusaktis sätestatud korrast. Eelseisvast rongi jaama vastuvõtmisest tuleb informeerida ka manöövrijuhti sel juhul, kui manöövritööd tehakse teel ja pöörmetel, mis asuvad rongi vastuvõtutee kõrval. Kui manöövritööd tehakse vastuvõtutee vastaspooles kõrikus, peab pöörmeseadja seadma ja lukustama vastuvõtuteele suunduvad pöörangud mõne teise tee suunas, mis ei võimalda manöövriveeremil sõita vastuvõtuteele, ning hoidma need rongi jaama saabumiseni nn kaitseasendis. Matka valmistamisel on pöörmeseadja kohustatud kontrollima tehnikorraldusaktis sätestatud korrast vastuvõtutee vabaolekut raudteeveeremist, seadma vastuvõtumatka kuuluvad pöörangud nõutava rongimatka asendisse, kontrollima iga matka kuuluva pöörme juures sulgrööpa ja raamrööpa vahelist pilu (liibumist) ja lukustama pöörangud;

3) täitnud matka valmistamise korralduse ja veendunud matka valmistamise õigsuses, kutsub pöörmeseadja pöörmeside teel välja jaama pädeva liikluskorraldaja ning kannab reglemendis sätestatud korrast ette matka valmisolekust ja vastuvõtutee vabaolekust. Pöörmeseadjad kannavad jaama pädevale liikluskorraldajale matka valmisolekust ette kordamööda. Jaama pädev liikluskorraldaja võtab vastuvõtumatka valmisoleku ettekande vastu siis, kui pöörmeside telefoni juures viibivad korraga kõik need pöörmeseadjad, kellele matka valmistamise korraldus anti. Selles jaamas, kus on juhtimisseade ja elektrikontrollseadmed võimaldavad kontrollida pöörangute asendit matkas, veendub jaama pädev liikluskorraldaja matka valmistamise õigsuses juhtimisseadme kontroll-lampide näitude järgi;

4) veendunud, et vastuvõtumatk rongi jaama vastuvõtmiseks on õigesti valmistatud ja vastuvõtutee on raudteeveeremist vaba, avab jaama pädev liikluskorraldaja sissesõidufoori;

5) pöörmeseadjad peavad valvama valmistatud matka ja jälgima tähelepanelikult

raudteeveeremi liiklemist kõrvalteedel, eriti siis, kui seal tehakse manöövrööd;

6) rongi möödasõidul peab pöörmeseadja jälgima rongiveeremi seisundit, veoste paigutust lahtisel raudteeveeremil, rongi tähistavate signaalide olemasolu jms. Märkatud puudustest tuleb teatada viivitusega jaama pädevale liikluskorraldajale ning raudteeliiklust või inimeste elu ohustavatel juhtudel rakendada abinõud rongi peatamiseks.

Pöörmeseadja, kelle teenindada on rongi jaama sissesõidu kõrikus vastuvõtuteed piirav pöörang, peab kontrollima rongi jaama saabumist täiskooseisus sabasignaalide järgi ja selle seismajäämist vastuvõtuteed piirava pöörme piirdetulba taga, rongi saabumisest kandma reglemendis sätestatud korras ette jaama pädevale liikluskorraldajale.

Pärast rongi jaama saabumist seavad pöörmeseadjad matka kuulunud pöörangud tehnikorraldusaktis kehtestatud normaalasendisse. Raudteeveeremi seismajäämisel vastuvõtuteele tuleb pöörangud seada raudteeveeremist vaba tee suunas. Rongi jaama vastuvõtu ja jaamavahele saatmise matka valmistamise kord ning jaama saabuva või jaamavahele saadetava rongi kohtamise kord jaamas, kus üks pöörmeseadja teenindab valvekorra ajal mitut pöörmeposti, määratakse tehnikorraldusaktis.

**252.** Lubatud ei ole muuta rongi vastuvõtumatka siis, kui sissesõidufoor on avatud. Kui eriolukord (murdunud rööbas või mõni muu raudteeliiklust ohustav rike) tingib vajaduse muuta rongi jaama vastuvõtu matka siis, kui sissesõidufoor on avatud, peab jaama pädev liikluskorraldaja enne sissesõidufoori sulgemist rongiraadioside teel hoiatama saabuva rongi raudteeveeremi juhti sissesõidufoori sulgemisest, muutma ära kehtiva matkakorralduse ja alles pärast seda andma korralduse uue matka valmistamiseks.

**253.** Kui on vaja võtta jaama vastu mitu rongi järjestikku, siis pärast järjekorras esimese rongi vastuvõtumatka valmisoleku ettekannet võib jaama pädev liikluskorraldaja anda pöörmeseadjatele korralduse järgmise vastuvõtumatka valmistamiseks, st järjekorras teisele jaama saabuvale rongile. Pärast sissesõidufoori sulgumist ja esimese rongi täiskooseisus jaama saabumist valmistavad pöörmeseadjad uue matka järgmise rongi jaama vastuvõtmiseks. Seejuures võib esimese rongi vastuvõtumatka mittekuuluvad pöörangud seada aegsasti teise rongi vastuvõtumatka asendisse ja lukustada need. Pöörmeseadjad esitavad jaama pädevale liikluskorraldajale ettekande vastuvõtumatka valmisolekust teise rongi jaama vastuvõtmiseks üheaegselt esimese rongi saabumise teate ettekandega.

**254.** Vastuvõtutee raudteeveeremist vabaoleku kontrollimise kord sätestatakse tehnikorraldusaktis ja seda võidakse teostada:

- 1) juhtimisseadme kontrollnäitude järgi (kui vastuvõtu- ja saateteedel on kinnioleku või vabaoleku elektrikontroll);
- 2) vastuvõtutee jaotatakse pöörmeseadjate vahel mõttelisteks osadeks ja igale

teosale kinnistatakse kontrollimise eest vastutav isik. Teeosa vabaoleku kontrollimiseks käiakse see läbi kohani, kust on hästi näha kogu kontrollitav teeosa;

3) pöörmeseadja või mõni teine tehnikorraldusaktis näidatud pädev töötaja käib läbi kogu vastuvõtutee;

4) jaamast läbisõitva rongi sabasignaali järgi. Jaama pädeva liikluskorraldaja ülesandel võib kontrollida vastuvõtutee vabaolekut ka varakult (ühte või mitut teed korraga), piirates iga kontrollitud ja raudteeveeremist vaba vastuvõtutee mõlemast otsast punase piiramissignaali, mis teisaldatakse rongi jaama vastuvõtu matka valmistamise käigus.

Olenevalt jaama varustatusest tehniliste seadmetega, töötingimustest ja teede asetusest võib kasutada ka muud vastuvõtutee vabaoleku kontrollimise korda tingimusel, et selle korra täpne täitmine tagab ohutu raudteeliikluse ja välistab rongi vastuvõtmise raudteeveeremiga hõivatud tee.

**255.** Jaama pädev liikluskorraldaja ja pöörmeseadja peavad kohtama jaama saabuvaid ja jaamast väljuvaid ronge raudtee signalisatsioonijuhendis määratud signaaliga tehnikorraldusaktis ette nähtud kohas. Rongi möödasõidul peavad jaama pädev liikluskorraldaja ja pöörmeseadja jälgima rongi seisukorda, signaalide olemasolu ja nende näite.

**256.** Jaama pädev liikluskorraldaja veendub rongi täiskoosseisus jaama saabumises isiklikult, pöörmeseadja või mõne muu tehnikorraldusaktis nimetatud töötaja ettekande põhjal. Dispetšeritsentralisatsiooniga liini jaamades on dispetšer (varujuhtimisega jaamas jaama pädev liikluskorraldaja) kohustatud pärast reisirongi saabumist, mis peatub jaamas 5 minutit ja kauem, seadma pöörangud sellisesse asendisse, mis ei võimalda muul raudteeveeremil sõita reisirongiga hõivatud tee.

**257.** Automaatblokeeringuga ja kombineeritud teeblokeeringuga liini jaamades, kus jaama pädeva liikluskorraldaja töökoht ei võimalda tal kohata ronge isiklikult ja teisi töötajaid (pöörmeseadjat) selleks ette nähtud ei ole, kontrollitakse rongi saabumist jaama täiskoosseisus juhtimiseseadme kontrollnäitude järgi. Rongi täiskoosseisus jaama saabumist peab kontrollima ka raudteeveeremi juht, veendudes veovahendi kontrollseadmete näitude põhjal rongi pidurimagistraali töökorras olekus. Rongi täiskoosseisus saabumise kontrolli kord jaamades, kus pädev liikluskorraldaja ronge ei kohta, sätestatakse tehnikorraldusaktis.

**258.** Kui jaama saabuv rong ei mahu pikkuse tõttu jaama vastuvõtuteele (tee kasuliku pikkuse piiresse), võib jaama pädev liikluskorraldaja anda rongi raudteeveeremi juhile rongiraadioside teel korralduse sõita peatumata (kuni peatussignaali saamiseni) mööda vastuvõtutee väljasõidufoorist või matkafoorist manöövrifoori valge tulega. Sel juhul peab punane tuli selles fooris olema kustunud.

Kui rongi raudteeveeremi juht ei saa jaama pädevalt liikluskorraldajalt korraldust sõita vastuvõtutee väljasõidu- või matkafoorist peatumata mööda, vaatamata valgele tulele väljasõidu- või matkafooris, on ta kohustatud peatama rongi vastuvõtuteel enne väljasõidu- või matkafoori.

Rongi tagurdamiseks väljasõidufoori taha annab jaama pädev liikluskorraldaja raudteeveeremi juhile ettenähtud signaali või korralduse rongiraadioside teel, kontrollides eelnevalt, et matk rongi tagurdamiseks on valmis ja lukustatud.

**259.** Ebagabariitsete ja ohtlike veostega rongid võetakse jaama vastu tehnikorraldusaktis ette nähtud ja spetsialiseeritud teele.

Ebagabariitse ja ohtliku veosega rongi jaama vastuvõtmisel ning jaamast jaamavahele saatmisel tuleb täita täpselt neid raudteeliiklusohutuse nõudeid, mis on kehtestatud sellekohases juhendis ja ohtlike kaupade veoeskirjas.

## Rongi saatmine jaamavahele

**260.** Jaama pädev liikluskorraldajal (dispetšeritsentralisatsiooniga liinil dispetšeril) on keelatud avada väljasõidufoori või anda mõnda muud luba jaamavahele sõiduks enne, kui ta on kindel, et rongi saatematk on valmis ja pöörangud lukus, manöövritöö rongi väljasõidu matka on katkestatud, rongi tehnohoole ja kommertsülevaatus on lõpetatud ning pidurkingad vagunite alt eemaldatud. Rongi saatmisel koostejaamast või jaamast, kus rong haagiti lahti raudteeveeremi rongist maha- või juurdehaakimiseks, peab jaama pädev liikluskorraldaja enne väljasõidufoori avamist või raudteeveeremi juhile jaamavahele sõiduks muu sõiduloa andmist kontrollima ka viimasel vagunil sabasignaali olemasolu tehnikorraldusaktis sätestatud korras.

**261.** Loa sõiduks jaamavahele teelt, kus ei ole väljasõidufoori, samuti rongi jaamavahele saatmisel väljasõidufoori keelava näidu korral annab jaama pädev liikluskorraldaja raudteeveeremi juhile isiklikult või tehnikorraldusaktis nimetatud muu töötaja.

Raudteeveeremi juht peab kirjaliku sõidu- või teeloa kättesaamisel veenduma, et see kuulub sellele jaamavahele, kuhu rong saadetakse, ja sõidu- või teeluba ise on nõuetekohaselt vormistatud. Raudteeveeremi juhile jaamavahele sõiduks sõidu- või teeloa kätteandmise täpne kord sätestatakse tehnikorraldusaktis.

**262.** Pöörmete ja signaalide elektritsentralisatsioonita jaamas või jaamas, kus need seadmed ei tööta ning pööranguid seatakse matkaasendisse käsitsi, on jaama pädev liikluskorraldaja ja pöormeseadja (või mõni muu pädev töötaja) kohustatud pidama rongi jaamavahele saatmise matka valmistamisel kinni järgmisest korrast:

1) jaama pädev liikluskorraldaja kutsub pöormeside telefonide (manöövriraadioside) juurde kuuldele kõik väljasõidumatka valmistamisest osavõtivate pöormepostide pöormeseadjad (või teised valvekorda määratud liiklusohutuse eest vastutavad töötajad) ja annab neile rongimatka valmistamise reglemendi (edaspidi reglement) järgi väljasõidumatka valmistamise korralduse. Üks jaama pädeva liikluskorraldaja nimetatud pöormeseadjaist kordab matka valmistamise korraldust kõigi teiste pöormepostide pöormeseadjate kuulates (pöormeseadjad kuulavad matka valmistamise korralduse kordamist pöormeside telefoni või manöövriraadioside juures). Veendunud, et matka valmistamise korraldusest on õigesti aru saadud,

kinnitavad kõik teised matka valmistamisest osavõtvad pöormeseadjad seda sõnaga „õige“. Veendunud, et matka valmistamise korraldusest on asjaosalised õigesti aru saanud, kinnitab jaama pädev liikluskorraldaja seda sõnaga „täitke“;

2) pärast matka valmistamise korralduse saamist asuvad pöormeseadjad viivitusega selle täitmisele. Väljasõidumatka valmistamine ja selle juurde kuuluvad ettekanded jaama pädevale liikluskorraldajale toimuvad samas korras nagu vastuvõtumatka puhul (vt punkti 251);

veendunud, et väljasõidumatka rongi jaamavahele saatmiseks on õigesti valmistatud, jaamavahe vastassuunarongidest vaba, ja saanud naaberjaama pädevalt liikluskorraldajalt nõusoleku rongi saatmiseks, avab jaama pädev liikluskorraldaja väljasõidufoori või annab raudteeveeremi juhile mõne muu loa jaamavahele sõitmiseks (jaama pädeva liikluskorraldaja käsk rongiraadioside teel, kirjalik sõidu- või teeluba, sau, dispetšeri käsk);

3) pöormeseadja peab saatma jaamavahele sõitvat rongi ettenähtud signaalidega tehnikorraldusaktis ette nähtud kohas, kontrollides rongi sõitu jaamavahele analoogselt rongi jaama vastuvõtuga. Kui pöormeseadja, kes teenindab väljasõidumatka kuuluvat viimast pöörangut, on veendunud jaamavahele sõitnud rongi korrasolekus ja sabasignaali olemasolus, kannab ta jaama pädevalt liikluskorraldajale rongi väljumisest ette reglemendis sätestatud korras.

Pärast rongi jaamavahele sõitmist seatakse sõidumatka kuulunud pöörangud tehnikorraldusaktis ette nähtud normaalasendisse. Kui tee, kuhu normaalasendis pöörmed viivad, jääb raudteeveeremiga hõivatuks, siis suunaga mõnele vabale teele.

**263.** Lubatud ei ole muuta rongi saatematka siis, kui väljasõidufoor on avatud. Kui eriolukord (murdunud rööbas või mõni muu raudteeliiklust ohustav rike) tingib vajaduse muuta rongi jaamavahele saatmise matka siis, kui väljasõidufoor on juba avatud, peab jaama pädev liikluskorraldaja enne väljasõidufoori sulgemist hoiatama rongiraadioside teel raudteeveeremi juhti, sulgema väljasõidufoori, muutma kehtiva matkavalmistamise korralduse ja alles pärast seda andma korralduse uue rongimatka valmistamiseks.

**264.** Kui on vaja jaamavahele saata samas suunas mitu rongi järjestikku, siis pärast järjekorras esimese rongi väljasõidumatka valmisoleku ettekannet võib jaama pädev liikluskorraldaja anda pöormeseadjatele korralduse uue väljasõidumatka valmistamiseks järjekorras teisele jaamavahele saadetavale rongile. Pärast väljasõidufoori sulgumist ja esimese rongi täiskoosseisus jaamast väljumist valmistavad pöormeseadjad uue väljasõidumatka teise rongi jaamavahele saatmiseks. Seejuures võib esimese rongi väljasõidumatka mittekuuluvad pöörangud seada aegsasti teise rongi väljasõidumatka asendisse ja lukustada need. Pöormeseadjad esitavad jaama pädevale liikluskorraldajale ettekande väljasõidumatka valmisolekust järjekorras teise rongi jaamavahele saatmiseks üheaegselt esimese rongi väljumise teate ettekandega.

**265.** Rongide kohtumisel võib jaama pädev liikluskorraldaja pärast rongi vastuvõtumatka valmisoleku ettekande vastuvõtmist anda pöormeseadjatele

korralduse väljasõidumatka valmistamiseks vastassuunas sõitvale rongile, arvestades jaama saabuva rongi sõidusuunda. Sel juhul valmistavad pöörmeseadjad pärast rongi ühest liikumissuunast täiskoosseisus jaama saabumist väljasõidumatka vastassuuna rongile. Jaama saabuva rongi vastuvõtumatka mittekuuluvad pöörangud võib seada aegsasti vastassuunarongi väljasõidumatka asendisse ja lukustada need. Pöörmeseadjad esitavad jaama pädevale liikluskorraldajale ettekande väljasõidumatka valmisolekust üheaegselt rongi jaama saabumise teatega.

**266.** Kui rong saadetakse jaamavahele väljasõidufoori keelava tule korral või teelt, millel ei ole väljasõidufoori, ei tohi jaama pädev liikluskorraldaja anda raudteeveeremi juhile käsku või muud luba rongi jaamavahele sõiduks seni, kuni ta veendub väljasõidumatka valmisolekus ja õigsuses ning on sellest dispetšerile ette kandnud. Samuti ei tohi anda raudteeveeremi juhile sõidu- või teeluba jaamavahele sõiduks käigu pealt enne väljasõidumatka täielikku valmisolekut.

Kutsesignaal väljasõidufooris või rongiraadioside teel raudteeveeremi juhile antud jaama pädeva liikluskorraldaja käsk ei vaja täiendavat saatesignaali andmist rongi jaamavahele saatmiseks.

**267.** Kui jaamast sõidavad lühikeste intervallidega üksteise järel läbi mööda sama teed ja valmistatud matka mitu rongi, annab jaama pädev liikluskorraldaja pöörmeseadjatele korralduse, mis keelab sellesse matka kuuluvate pöörangute ümberseadmise ja käsib hoida need lukus.

Saanud jaama pädevalt liikluskorraldajalt korralduse, ei tohi pöörmeseadja pärast esimese rongi jaamast läbisõitu seada ümber pööranguid, mis kuuluvad selle rongi matka. Rongile sissesõidu- ja väljasõidufoori avamisest teatab jaama pädev liikluskorraldaja pöörmeseadjatele, kes peavad kohtama ja saatma ronge tehnikorraldusaktis sätestatud korras.

Jaama pädev liikluskorraldaja veendub vastuvõtutee vabaolekus kas isiklikult juhtimisseadme kontrollnäitude järgi või vastuvõtuteed teenindavate pöörmeppostide pöörmeseadjate ettekannete põhjal vastavalt kehtestatud korrale.

**268.** Jaama pädev liikluskorraldaja kohtab jaamast läbisõitvat rongi tehnikorraldusaktis nimetatud kohas, jälgides rongi korrasolekut ja rongisignaali olemasolu vastavalt signalisatsioonijuhendile.

Rongi täiskoosseisus väljumises veendub jaama pädev liikluskorraldaja isiklikult või pöörmeseadja ettekande põhjal.

Jaamas, kus jaama pädev liikluskorraldaja ei saa isiklikult ronge saata, sätestatakse rongi täiskoosseisus väljumise kontrolli kord tehnikorraldusaktis.

Dispetšeritsentralisatsiooniga liinil, kus jaama pädevaid liikluskorraldajaid ei ole, ning jaamades, kus jaamateed ja pöörmed on elektritsentralisatsiooniga ning jaama pädev liikluskorraldaja ei saa kohata rongi, kontrollitakse rongi nõuetekohast jaamast jaamavahele väljasõitu juhtimisseadme kontrollnäitude järgi.

**269.** Automaatblokeeringuga liinil võib lülitada jaama sissesõidu- ja väljasõidufoori automaatrežiimile. Sel juhul on nende fooride normaalseis avatud ja lubav näit fooris nn normaalnäiduks.

### **Rongi vastuvõtmine jaama kolme kollase tulega**

**270.** Jaamades, kus kasutatakse sissesõidu- või matkafooris kolme kollast tuld, juhendatakse rongiliikluse ja manöövröö ohutu korraldamise juhendist, signalisatsioonijuhendist ja vastava jaama tehnikorraldusaktist.

**271.** Mootorrong, mis haagitakse eesseisva mootorrongiga kokku, võetakse jaama vastu sissesõidufoori näiduga kolm kollast tuld ning sõidab kuni tehnikorraldusaktis määratud foorini vähendatud kiirusega, valmisolekuga peatumiseks. Vastuvõtu-saateteedel, kus toimub eesseisva mootorrongiga kokkuhaakimine, peab kiirus olema alates vastuvõtu-saateteede piirdetulbast (algusest) mitte üle 25 km/h kuni tehnikorraldusaktis määratud foorini.

**272.** Jaama saabuva mootorrongi raudteeveeremi juht teavitab raadioside teel jaamakorraldajat eesseisva rongiga kokkuhaakimise valmisolekust.

Mootorrongi raudteeveeremi juht, millele haagitakse teine mootorrong külge, kannab jaamakorraldajale ette valmisolekust mootorronge kokku haakida.

**273.** Tehnikorraldusaktis määratud foori avab jaamakorraldaja peale teisena saabunud mootorrongi raudteeveeremi juhilt saadud valmisoleku ettekande alusel.

**274.** Jaamakorraldajal on keelatud avada tehnikorraldusaktis määratud foori enne mootorrongide raudteeveeremi juhtidelt saadud valmisoleku ettekannet.

**275.** Vastassuunaliste mootorrongide üheaegne vastuvõtt samale vastuvõtuteele on keelatud.

### **Rongi vastuvõtmine jaama sissesõidufoori keelava näidu korral**

**276.** Rong võetakse sissesõidufoori keelava näidu või kustunud põhitulede korral jaama vastu kutsesignaaliga, jaama pädeva liikluskorraldaja raadioside teel edastatava käsuga või kirjaliku käsuga. Rongi sõidukiirus jaama vastuvõtul kutsesignaaliga või käsuga ei tohi olla üle 20 km/h ja raudteeveeremi juht peab juhtima rongi ülivälisusega, olles valmis peatama rongi liiklustakistuse ilmnemisel.

**277.** Rongi on lubatud võtta jaama vastu sissesõidufoori keelava tule korral järgmistel juhtudel:

- 1) sissesõidufoori ei saa rikke tõttu avada;
- 2) rong võetakse teele, mis ei ole tehnikorraldusaktiga rongide vastuvõtuks ette nähtud;
- 3) tõukeveduri vastuvõtmisel raudteeveeremist vabale teelõigule, samuti üksiku veovahendi vastuvõtmisel, mis pärast jaama saabumist sõidab depoose või saatetele jaamast saadetava rongiveeremiga kokkuhaakimiseks;
- 4) päästerongi, abiveduri, üksiku veovahendi, eriveeremi, töörongi ja juhtrastega eriveeremi vastuvõtul vastuvõtutee vabale lõigule.

**278.** Rongi võidakse võtta jaama vastu sissesõidu- või matkafoori keelava tule korral järgmiste lubadega:

- 1) jaama pädeva liikluskorraldaja käsuga, mis edastatakse raudteeveeremi juhile rongiraadioside või muu sideliigi teel;
- 2) kutsesignaaliga;
- 3) jaama pädeva liikluskorraldaja kirjaliku käsuga, mille annab sissesõidufoori juures raudteeveeremi juhile tehnikorraldusaktis nimetatud pädev töötaja;
- 4) dispetšeritsentralisatsiooniga piirkonnas dispetšeri käsuga, mis edastatakse raudteeveeremi juhile rongiraadioside teel;
- 5) manöövrifooriga, mis on kinnitatud sissesõidufoori masti külge ja signaliseerib jaamavahe suunas valge tulega.

Samas korras võetakse rong jaama vastu sissesõidufoori puudumisel ning mööda vastusuunalist teed sõitev rong.

Ühe ülalloetletud lubadest võib jaama pädev liikluskorraldaja anda raudteeveeremi juhile pärast seda, kui ta on tehnikorraldusaktis sätestatud korras veendunud vastuvõtumatka valmisolekus ja kandnud sellest dispetšerile ette.

Jaama sissesõidu- või matkafoori keelava tule korral, samuti mööda vastusuunalist teed sõitva rongi vastuvõtu üksikasjalik kord sätestatakse tehnikorraldusaktis.

**279.** Kui sissesõidu- või matkafooril matkanäidik ei tööta, võetakse rong jaama vastu sissesõidu- või matkafoori lubava tulega. Täiendavat sõiduluba rikkis matkanäidikuga foorist möödasõiduks raudteeveeremi juhile ei anta. Neil juhtudel peab raudteeveeremi juht olema sissesõidul jaama eriti tähelepanelik.

**280.** Rongi vastuvõtmiseks jaama sissesõidufoori keelava tule korral annab jaama pädev liikluskorraldaja raudteeveeremi juhile rongiraadioside teel käsu.

### Näide nr 63

*Käsk nr .... Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Mina, ... jaama liikluskorraldaja, luban teil sõita .... vastuvõtuteele sissesõidufoori keelava näidu korral. Matk rongi jaama vastuvõtuks on valmis. Liikluskorraldaja . . . (nimi).*

Kui rong sõidab mööda vastusuunalist teed, millel ei ole jaama sissesõidu foori, annab jaama pädev liikluskorraldaja raudteeveeremi juhile rongiraadioside teel käsu.

**Näide nr 64**

*Käsk nr .... Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Mina, ... jaama liikluskorraldaja, luban teil sõita jaama mööda vastusuunalist teed .... vastuvõtuteele. Matk rongi vastuvõtuks jaama on valmis.*

*Liikluskorraldaja . . . (nimi).*

Korranud käsku ja saanud jaama pädevalt liikluskorraldajalt kinnituse selle kohta, et käsust on õigesti aru saadud, sõidab raudteeveeremi juht rongiga jaama.

Üldjuhul annab jaama pädev liikluskorraldaja rongiraadioside teel juba rongi jaamale lähenemisel aegsasti käsu.

**281.** Dispetšeritsentralisatsiooniga liinil võetakse rong jaama vastu sissesõidufoori keelava tule korral punktis 98 sätestatud korras.

**282.** Erandjuhul võetakse rong jaama vastu jaama pädeva liikluskorraldaja kirjaliku käsuga siis, kui rongi jaama vastuvõtmiseks pole võimalik kasutada teisi punktis 278 nimetatud lubasid. Jaama pädeva liikluskorraldaja kirjalik käsk jaama sissesõiduks vormistatakse alljärgnevalt.

**Näide nr 65**

*Käsk nr .... Rongi nr ... raudteeveeremi juht. Luban sõita ... jaama .... vastuvõtuteele. Matk rongi vastuvõtuks jaama on valmis. Liikluskorraldaja . . . (nimi ja allkiri).*

Kirjalik käsk kinnitatakse jaama templiga ja jaama pädeva liikluskorraldaja allkirjaga. Sellele märgitakse veel täitmise kuupäev ja kellaaeg. Kirjaliku käsu võib viia saabuva rongi raudteeveeremi juhile pöörmeseadja, jaamaoperaator, manöövrijuht või mõni muu pädev töötaja, kellele see on tehnikorraldusaktiga kohustuseks pandud.

Töötaja, kes annab kirjaliku käsu üle saabuva rongi raudteeveeremi juhile, kohtab rongi sissesõidufoori (matkafoori) juures ja mööda vastusuunalist teed saabuvat rongi signaalmärgi *Jaama piir* juures ning annab endast ja läheneva rongi peatamiseks raudteeveeremi juhile märku: päeval lahtirullitud punase lipuga, öösel käsilaterna punase tulega. Pärast rongi peatumist annab ta jaama pädeva liikluskorraldaja kirjaliku käsu raudteeveeremi juhi kätte.

**283.** Päästerong, abivedur, üksik veovahend, iseliikuv eriveerem võetakse jaama vastu vastuvõtutee vabale teelõigule tehnikorraldusaktis sätestatud korras sissesõidufoori keelava tule korral ühe punktis 278 nimetatud loaga. Seejuures teatatakse raudteeveeremi juhile üheaegselt jaama vastuvõtmise loa üleandmisega või kutsesignaali avamisega jaamateel peatamise koht.

**284.** Jaamatee vabale lõigule rongi vastuvõtmise kord peab nägema ette tõukeveduri, üksiku veovahendi ja iseliikuva eriveeremi jaamateel sõitmise korra vastava manöövrifoorini.

**285.** Kõikide jaamade ja blokkpostide tehnikorraldusaktid asuvad internetis AS Eesti Raudtee kodulehel. Raudteeveeremi juhte peab tutvustama tehnikorraldusaktis sätestatud korraga raudteeveo-ettevõtja või muu veeremi valdaja.

### Rongimatka valmistamise reglement

**286.** Rongi vastuvõtumatka, väljasõidumatka ja jaamast läbisõidumatka valmistamise korralduse andmisel ja täitmisel peavad jaama pädev liikluskorraldaja ja pöörmeseadja või mõni muu matka valmistamise eest vastutav pädev töötaja pidama täpselt kinni käesolevas punktis kehtestatud läbirääkimise reglemendist.

Muudel juhtudel, mida käesolevas punktis käsitletud ei ole, peavad jaama pädev liikluskorraldaja (korralduse andja) ja pöörmeseadja (matka valmistamise eest vastutav korralduse täitja) väljendama ennast täpselt, rääkima arusaadavalt, selgelt ja võimalikult lühidalt.

Enne rongi vastuvõtumatka, väljasõidumatka või jaamast läbisõidumatka valmistamise korralduse andmist, samuti enne korralduse täitmise ettekande vastuvõtmist peab jaama pädev liikluskorraldaja veenduma selles, et teda kuuleb pöörmeside telefonide juures see isik või töötaja, kes on määratud seda tööd tegema. On keelatud anda üle korraldust või võtta vastu selle täitmise ettekannet isikult, kes ei ole määratud seda tööd tegema.

### Matkakorralduste ja ettekannete näidisreglement

Matkakorraldused ja ettekanded	Jaama pädeva liikluskorraldaja korraldus	Pöörmeseadja ettekanne
1) rongi vastuvõtumatka korraldus	<p>„<i>Valmistage Kloogalt tulevale rongile nr 0507 vastuvõtumatk 1. teele</i>“.</p> <p>Korraldus antakse üheaegselt kõigile matka valmistamisest osavõtivatele pöörmepostidele.</p>	<p>„<i>1. post. Valmistage Kloogalt tulevale rongile nr 0507 vastuvõtumatk 1. teele</i>“.</p> <p>Kordab üks jaama pädeva liikluskorraldaja nimetatud pöörmeseadjatest. Kõik teised matka valmistamisest osavõtnud pöörmeseadjad kinnitavad sõnaga „õige“.</p>
<p>Kui rong sõidab tõukeveduriga, siis lisab jaama pädev liikluskorraldaja oma korralduses ja pöörmeseadja oma ettekandes sõna „<i>tõukeveduriga</i>“.</p>		

2) rongi saate-matka korraldus	<p>„Valmistage 1. teelt rongile nr 0532 saatematk Kloogale“.</p> <p>Korraldus antakse üheaegselt kõigile matka valmistamisest osavõtivatele pöörmepostidele</p>	<p>„1. post. Valmistage 1. teelt rongile nr 0532 saatematk Kloogale“.</p> <p>Kordab üks jaama pädeva liikluskorraldaja nimetatud pöörmeesadjatest. Kõik teised matka valmistamisest osavõtnud pöörmeesadjad kinnitavad sõnaga „õige“</p>
<p>Kui rong sõidab tõukeveduriga, siis lisab jaama pädev liikluskorraldaja oma korralduse pöörmeesadja oma ettekandes sõna „tõukeveduriga“.</p>		
3) rongi läbisõidu-matka korraldus	<p>„Valmistage Antslast tulevale rongile nr 2301 läbisõidumatk 2. teed mööda Valka“.</p> <p>Korraldus antakse üheaegselt kõigile matka valmistamisest osavõtivatele pöörmepostidele</p>	<p>„1. post. Valmistage Antslast tulevale rongile nr 2301 läbisõidumatk 2. teed mööda Valka“. „2. post. Valmistage Antslast tulevale rongile nr 2301 läbisõidumatk 2. teed mööda Valka“.</p> <p>Kordab üks jaama pädeva liikluskorraldaja nimetatud pöörmeesadjatest. Kõik teised matka valmistamisest osavõtnud pöörmeesadjad kinnitavad sõnaga „õige“.</p>
<p><b>Pöörmeesadjate ettekanded jaama pädevale liikluskorraldajale</b></p>		
4) vastuvõtumatka valmistamise ettekanne	<p>Jaama pädev liikluskorraldaja võtab vastu ja kuulab ettekande ära kõigi matka valmistamisest osavõtnud pöörmeesadjate üheaegsel pöörmeside telefonide juures viibimisel</p>	<p>„1. post. Antslast tulevale rongile nr 2301 vastuvõtumatk 1. tee on valmis, tee vaba.“</p> <p>Kannavad ette kõik matka valmisseadmisest osavõtnud pöörmeesadjad.</p>
5) saatematka valmistamise ettekanne	<p>Jaama pädev liikluskorraldaja võtab vastu ja kuulab ettekande ära kõigi matka valmistamisest osavõtnud pöörmeesadjate üheaegsel pöörmeside telefonide juures viibimisel</p>	<p>„2. post. 1. teelt väljuvale rongile nr 2301 saatematk Valka on valmis“.</p> <p>Kannavad ette kõik matka valmisseadmisest osavõtnud pöörmeesadjad.</p>

6) ettekanne rongi saabumise kohta		<p><i>„1. post. Rong nr 2301 Antslast saabus 1. teele täiskoosseisus ja seisab piirdetulba taga, möödaskiit tagatud“.</i></p> <p>Kui rong sõitis jaamavahelt jaama tõuke-veduriga, siis lisatakse sõna „tõukeveduriga“.</p>
7) ettekanne rongi väljumise kohta		<p><i>„2. post. Rong nr 2301 väljus 1. teelt Valka täiskoosseisus“.</i></p> <p>Kui rong sõitis jaamavahele tõukeveduriga, siis lisatakse sõna „tõukeveduriga“.</p>

### 13. peatükk RONGILIIKLUSE DISPETŠERI TÖÖ

**287.** Piirkonnas tohib rongiliiklust juhtida ainult üks töötaja - rongiliikluskorraldaja ehk dispetšer, kes peab tagama ohutu raudteeliikluse ja vastutab liiklusgraafiku täitmise eest.

Dispetšeripiirkonnas peavad kõik rongiliiklusega seotud töötajad täitma dispetšeri rongiliiklusalaseid käskke. Rongiliiklust reguleerivaid operatiivkäskke võib anda ainult dispetšeri kaudu.

**288.** Dispetšer on kohustatud:

- 1) kasutama raudteeliini tehnilisi vahendeid ratsionaalselt, tagama kehtestatud rongiliikluse mahu liinil, sh kasutama efektiivselt vaguniparki ja veovahendeid ning raudtee läbilaskevõimet;
- 2) tagama kontrolli jaamade töö üle, võtma meetmeid rongide koosteplaani ja lähetamisülesande täitmiseks vastavalt kinnitatud liiklusgraafikule ja tööplaanile;
- 3) andma jaama pädevatele liikluskorraldajatele, raudteeveeremi juhtidele ja teistele rongiliiklusega seotud töötajatele rongiliiklusalaseid käskke õigeaegselt;
- 4) jälgima rongiliiklust jaamavahel, rongide vastuvõtmist, saatmist ja läbisõitmist jaamast turvanguseadmete, side- ja signalisatsiooniseadmete rikke korral, samuti reisirongi ja pikk-kaubarongi, raske-kaubarongi, kergsüttiva ja ebagabariitse veosega kaubarongi vahetust ning möödasoitu jaamas. Rakendama abinõud liiklusgraafiku täitmiseks ja ohutu raudteeliikluse tagamiseks;
- 5) võtma jaama tsentraaljuhtimisele, kui jaam oli antud varujuhtimisele ja jaama pädev liikluskorraldaja pidi minema pöörangule, et kontrollida selle matkaasendisse mitteasetumise põhjust.

**289.** Valvekorra vastuvõtmisel peab dispetšer tutvuma rongiliikluse olukorraga liinil, kutsuma dispetšerside kaudu välja kõik piirkonna jaamad ja kontrollima jaama pädevate liikluskorraldajate valvekorda asumist, teatama täpse kellaaja kellade ühtlustamiseks, tutvuma rongiliikluse olukorraga jaamades ja kehtivate hoiatustega liinil ning andma töökorralduse juhiseid eelseisva töö kohta, juhtima töötajate tähelepanu esmatähtsate raudteeliikluse ohutust tagavate ülesannete täitmisele (raudteeliikluse ohutusnõuete rikkumised, käskkirjad ja muud raudteeliikluse ohutuse alased õigusaktid, veovahendita seisva rongiveeremi kinnitamine jms).

Dispetšeritsentralisatsiooniga liinil peab dispetšer valvekorda asumisel kontrollima rongiliikluse korraldamiseks ette nähtud tehovahendite korrasolekut ja tutvuma jaama pädeva liikluskorraldaja või mõne muu töötaja kaudu, kellele on pandud rongide jaama vastuvõtmise või jaamavahele saatmise operatsioonide täitmine, rongiliikluse olukorraga piirkonna jaamades.

**290.** Dispetšer peab saama jaama pädevatelt liikluskorraldajatelt iga rongi jaama saabumise, jaamast väljumise või läbisõidu kellaaja. Võttes jaamadest vastu ettekandeid, tuleb dispetšeril hoolikalt jälgida kehtestatud ronginumbrate ja indeksite kasutamise korda.



**291.** Dispetšer peab ettenähtud korras liiklusgraafikut, kannab sellele rongiliiklust iseloomustavad andmed ning kõik kõrvalekalded reglementeeritud töökorraldusest piirkonnas ja nende põhjused.

Dispetšeri liiklusgraafikule kantakse:

- 1) liinil sõitva iga rongi ja veovahendi number, raudteeveeremi juhi nimi, rongi mass ja tingpikkus vagunites ning erinõuded sõidutingimuste kohta. Rongi number, millele on lisatud indeks, kantakse dispetšeri liiklusgraafikule koos vastava indeksiga;
- 2) rongi jaama saabumise, jaamast väljumise või läbisõidu kellaaeg;
- 3) andmed veovahendite kasutamise kohta;
- 4) andmed rongiliikluse ja kaubaveo kohta kehtestatud perioodide järgi ööpäeva jooksul;
- 5) vahejaamade vastuvõtu- või saateteede kinnioleku kohta üksikvagunitega või veeremigruppidega;
- 6) andmed elektrifitseeritud raudteeliini peateede, vastuvõtuteede ja saateteede kontaktvõrgu sektsioonidest pinge väljalülitamise kohta;
- 7) kehtivad hoiatused ja esimesena hoiatuse saanud rongi number;
- 8) andmed rongide sõitmise kohta mööda vastusuunalist teed;
- 9) jaamavahede, peateede ja teiste rongiliiklust tagavate rajatiste või seadmete rongiliikluseks sulgemise ja avamise kohta.

**292.** Dispetšer annab kõik rongiliiklusalased korraldused jaama pädevale liikluskorraldajale või teistele rongiliiklusega seotud töötajatele käsuna, mis ettenähtud korras registreeritakse dispetšeri käskude raamatus.

**293.** Dispetšeri käskude raamatusse kantakse järgmised dispetšeri käsud:

- 1) jaamavahe või selle ühe peatee rongiliikluseks sulgemise ja avamise kohta, sh elektrirongide liiklemise kohta kontaktvõrgust pinge väljalülitamise korral;
- 2) kaheteelisel jaamavahel üheteelise liikluse kehtestamise ja kaheteelise liikluse taastamise kohta;
- 3) kehtestatud rongiliikluse side- ja signalisatsioonivahendite töö katkestamise ja teiste (üldjuhul telefonside) rongiliikluse side- ja signalisatsioonivahendite kehtestamise kohta;
- 4) rongi saatmise kohta mööda vastusuunalist teed;
- 5) pikkrongi, raskerongi, ohtliku või ebagabariitse veosega rongi liinile lähetamise kohta;
- 6) reisirongi jaama vastuvõtmise ja jaamast jaamavahele saatmise kohta teelt (teele), mis tehnokorraldusaktiga ja teede reisirongidega hõivamise andmikuga pole selleks ette nähtud;
- 7) rongiliiklusgraafikuvälise rongi käikumääramise kohta koos liiklemiskorra kehtestamisega sellele rongile ja muudatuste kohta liiklusgraafikus graafikujärgsete rongide liiklemisel;
- 8) jaamavahe vastassuunarongidest vabaoleku kontrollimise kohta juhul, kui rong saadetakse üheteelise automaatblokeeringuga jaamavahele väljasõidufoori keelava näidu korral või mööda vastusuunalist teed kaheteelise liini jaamavahele ja sellel peateel on kahesuunaline automaatblokeering;
- 9) sõiduplaanist mahajäänud reisirongile uue sõiduplaani kehtestamise kohta;

10) liiklemissuuna vahetuse kohta abirežiimi nupu abil nii üheteelise liini jaamavahel kui ka kaheteelise liini jaamavahel, kui selle peateed on kahesuunalise automaatblokeeringuga;

11) jaama või piirkondade varujuhtimisele üleandmise ja keskujuhtimisele tagasivõtmise kohta;

12) muid rongiliiklusalaseid käsked registreerib dispetšer, juhindudes oma veendumusest.

Dispetšeri käskude raamatusse kantakse samuti kõik rongi raudteeveeremi juhtidele antud registreerimisele kuuluvad käsud ning naaberpiirkonna dispetšeri käsud, mis on adresseeritud selle piirkonna dispetšerile.

Käskude raamatusse dispetšeri käskude sissekandmise kiirendamiseks võib kasutada dispetšeri käskude tekstiga templeid.

Dispetšeri käskude raamatusse tehakse samuti dispetšeri valvekorra vastuvõtmise ja üleandmise vormikohane sissekanne.

**294.** Jaama pädev liikluskorraldaja kannab dispetšeri käsu dispetšeri käskude raamatusse, raudteeveeremi juht aga liinilehele. Pärast dispetšeri käsu sissekandmist dispetšeri käskude raamatusse loeb jaama pädev liikluskorraldaja või pärast liinilehele kirjutamist loeb raudteeveeremi juht selle sõna-sõnalt dispetšerile ette, nimetades lõpus oma perekonnanime. Veendunud, et käsk on õigesti vastu võetud, kinnitab dispetšer seda sõnaga „*täitke*“.

Käsu kontrollimise kellaag ja dispetšeri nimi märgitakse dispetšeri käskude raamatusse või liinilehele. Jaamaoperaator kannab dispetšeri käsu dispetšeri käskude raamatusse ning esitab selle tutvumiseks ja allakirjutamiseks jaama pädevale liikluskorraldajale.

Raudteeveeremi juhile annab dispetšer käsu üle ise rongiraadioside teel või kohustab jaama pädevat liikluskorraldajat seda tegema. Dispetšeril (jaama pädeval liikluskorraldajal) tuleb veenduda, et raudteeveeremi juht on dispetšeri käsust õigesti aru saanud. Raudteeveeremi juhi nimi ja käsu üleandmise kellaag ja kuupäev kantakse dispetšeri käskude raamatusse.

**295.** Kui dispetšeri käsk antakse üheaegselt mitmele jaamale, siis dispetšer nimetab ühe jaama pädeva liikluskorraldaja, kes kontrollimise eesmärgil kordab dispetšeri käsku teiste jaamade pädevate liikluskorraldajate kuuldes dispetšerside kaudu, kes peavad jälgima, et käsk on dispetšeri käskude raamatusse õigesti sisse kantud.

**296.** Üheteelise liini jaamavahe või kaheteelise liini üks peateedest võidakse sulgeda rongiliikluseks dispetšeri käsuga:

1) remondiplaanis ette nähtud teeremondiks või muudeks raudteetaristu ehitiste või rajatiste ehitustöödeks ja kontaktvõrgu remonttöödeks;

2) teel seismajäänud rongi raudteeveeremi juhilt või tee-, telekomi ja turvanguüsteemide ameti, elektrivõrkude ameti töötajatelt ning teiste töötajate käest saadud abistamisnõudeavalduse alusel, mis on antud jaamavahel avastatud tee, ehitise, rajatise, seadeldise või muu rongiliiklust ohustava rikke puhul. Saadud nõude

kannab dispetšer dispetšeri käskude raamatusse, näidates ära selle saamise kellaaja, isiku nime ja ametikoha, kes abistamisnõudeavalduse andis.

Kõik kirjalikus vormis saadud nõudeavaldused, telegrammid, telefonogrammid, faksiteated jms hoitakse koos dispetšeri käskude raamatuga.

Jaamavahe või selle ühe peatee rongiliikluseks sulgemise käsu annab dispetšer jaamavahet piiravatele jaamadele, kasutades käskude näidisvormi.

### Näide nr 66

*Käsk nr .... Seoses ... (põhjus) sulgen (paaris-/paaritu suuna) peatee .... jaamavahel kell ... rongiliikluseks, välja arvatud töörongid, mis saadetakse rongiliikluseks suletud jaamavahele ... jaamast tööjuhi ... (näidatakse perekonnanimi) nõudeavalduse alusel. Rongidispetšer . . . (nimi).*

### Näide nr 67

*Käsk nr .... Abi andmiseks rongile nr ..., mis seisab ... km ... pk paaris-/paaritu suuna peateel, sulgen ... jaamavahe kell ... rongiliikluseks, välja arvatud abivedurile, mis saadetakse rongiliikluseks suletud jaamavahele ... jaamast seal seisva rongi vedamiseks ... jaama. Rongidispetšer . . . (nimi).*

### Näide nr 68

*Käsk nr .... Abi andmiseks rongile nr ..., mis seisab ... km ... pk paaris-/paaritu suuna peateel, sulgen ... jaamavahe kell ... rongiliikluseks, välja arvatud abivedurile, mis saadetakse rongiliikluseks suletud jaamavahele ... jaamast seal seisva rongi tõukamiseks ... jaama sissesõidufoorini, kust vedur pöördub tagasi ... jaama. Rongidispetšer . . . (nimi).*

### Näide nr 69

*Käsk nr .... Päästetöödeks ... km ... pk paaris-/paaritu liiklussuuna peateel sulgen ... jaamavahe kell ... rongiliikluseks, välja arvatud päästerongile, mis saadetakse rongiliikluseks suletud jaamavahele ... jaamast. Rongidispetšer . . . (nimi).*

Kui kaheteelise liini jaamavahel suletakse rongiliikluseks üks peateedest, siis mööda teist peateed säilitatakse pärisuunaline (kahepoolse automaatblokeeringu puhul ka vastassuunas) rongiliiklus kehtestatud signalisatsiooni- ja sidevahendite järgi. Kui on vaja saata rong mööda vastusuunalist teed, siis kehtestatud signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevus katkestatakse ning rongiliiklust alustatakse telefonsidel.

### Näide nr 70

*Käsk nr .... Alates kella ... katkestan ... jaamavahe paaris-/paaritu suuna peateel automaatblokeeringu tegevuse. Alustage rongide saatmist ... jaamast paaris-/paaritu*

*suuna peateed mööda telefonsidel üksiktee liiklemiskorra järgi. Esimesena saadab rongi nr ... .. jaam. Rongidispetšer . . . (nimi).*

Dispetšer võib anda käsu rongiliikluse alustamiseks telefonsidel koos dispetšeri käsuga peatee sulgemise kohta.

**297.** Kui rongiliikluseks suletava jaamavahe üks piirnevast jaamast asub naaberraudtee dispetšeripiirkonnas, siis selle jaamavahe rongiliikluseks sulgemise käsk kooskõlastatakse naaberraudtee dispetšeriga.

**298.** Enne jaamavahe või selle ühe peatee sulgemiskäsu üleandmist on dispetšer kohustatud kutsuma välja jaamavahet piiravate jaamade pädevad liikluskorraldajad, hoiatama neid eelseisvast sulgemisest, teatama neile tööjuhi nime ja ametinimetuse ning kavandatud rongiliikluse korra mööda töötavat peateed või muud tööks vajalikku teavet.

**299.** Jaamavahe (selle peatee) avatakse dispetšeri käsuga käesoleva juhendi punktis 226 sätestatud korras pärast tööjuhilt teate saamist takistuse kõrvaldamise, töö lõpetamise ja jaamavahe töörongidest vabastamise kohta.

Tööjuhilt saadud teate kannab dispetšer dispetšeri käskude raamatusse, näidates selle saamise kellaaja ja isiku, kellelt teade saadi.

Kirjalikku teadet või telefonogrammi töö lõpetamise ja rongiliikluse taastamise võimaluse kohta hoitakse koos dispetšeri käskude raamatuga.

**300.** Jaamavahe (peatee) avatakse rongiliikluseks dispetšeri käsuga, mis antakse jaamavahet piiravate jaamade pädevatele liikluskorraldajatele.

#### **Näide nr 71**

*Käsk nr .... Muudan ... a käsu nr ... . Rongiliikluse ... jaamavahe paaris-/paaritu suuna peateel taastan automaatblokeeringu signaalide järgi alates kella ... . Rongidispetšer . . . (nimi).*

**301.** Rongi saatmiseks mööda kaheteelise jaamavahe vastusuunalist teed, kus ei ole kahe-suunalist automaatblokeeringut, tuleb dispetšeril enne käsu andmist kontrollida selle tee vabaolekut vastassuunarongidest ja anda jaamavahet piiravatele jaamadele käsk.

#### **Näide nr 72**

*Käsk nr .... Katkestan ... jaamavahe paaris-/paaritu suuna peateel automaatblokeeringu tegevuse. Alates kella ... alustage rongide saatmist ... jaamast*

*paaris-/paaritu suuna peateel mööda vastusuunalist teed telefonsidel üksiktee liiklemiskorra järgi.*

*Esimesena saadab rongi nr ... .. jaam. Rongidispetšer . . . (nimi).*

Enne kui anda käsk rongi saatmiseks mööda vastusuunalist teed, tuleb otsus kooskõlastada ja saada sellekohane korraldus raudteekorraldajalt. Korraldus kantakse dispetšeri käskude raamatusse.

### **Näide nr 73**

*Käsk nr .... Saatke rong nr ... .. jaamast mööda paaris-/paaritu suuna peatee vastusuunalist teed. Raudteekorraldaja ... (nimi).*

Kui mööda vastusuunalist teed sõidab üksteise järel kaks või enam rongi, täiendatakse dispetšerikäsu teksti vastavalt sellele.

Pärast dispetšeri käsu saamist vahetavad jaamade pädevad liikluskorraldajad rongitelefonogramme dispetšeri kuulates vastavalt reglementeeritud korrale.

Rongi saatmiseks kahesuunalise automaatblokeeringuga jaamavahele mööda vastusuunalist teed tuleb dispetšeril lülitada automaatblokeering vastavale liiklemissuunale ja anda jaama pädevale liikluskorraldajale korraldus rongi jaamavahele saatmiseks. Kui dispetšeril selline võimalus puudub, siis ta annab selleks korralduse jaama pädevale liikluskorraldajale.

**302.** Rongi saatmiseks jaamavahele mööda vastusuunalist teed, kus raudteeülesõidukoht on automaatsignalisatsiooniga ja automaattõkkepuudega ainult pärisuunaliseks rongiliikluseks peab dispetšer/jaama pädev liikluskorraldaja saama raudteekorraldajalt loa pärast seda, kui raudteekorraldaja on veendunud, et raudteeveeremi juhile on ettenähtud hoiatus väljastatud ja määratud raudteeülesõidukohtadel on raudteeülesõidukoha reguleerija.

Mööda vastusuunalist teed sõitva rongi raudteeveeremi juhil on lubatud sõita üle raudteeülesõidukoha, mis on automaatsignalisatsiooniga ja automaattõkkepuudega ainult pärisuunaliseks rongiliikluseks, järgmiste kiirustega: valvega ülesõidukohal kuni 40 km/h ja valveta ülesõidukohal kuni 25 km/h.

**303.** Pärast teate saamist mööda vastusuunalist teed sõitnud rongi jaama saabumise kohta taastab dispetšer jaamavahel rongiliikluse kehtestatud signalisatsiooni- ja sidevahendite järgi, andes jaamavahet piiravatele jaamadele järgmise käsu.

### **Näide nr 74**

*Käsk nr .... Muudan ... a käsu nr .... Rongiliikluse ... jaamavahe paaris-/paaritu suuna peateel taastan automaatblokeeringu signaalide järgi alates kella ... . Rongidispetšer . . . (nimi).*

**304.** Rongi saatmisel jaamavahele peatusega (mida liiklusgraafikuga ei ole ette nähtud) raudteetöötajate töökohta viimiseks ja sealt tagasitoomiseks või mõnel muul eesmärgil annab dispetšer vastavalt rongiliikluse olukorrale jaamavahet piiravatele jaamadele korralduse, kus näitab ära rongi jaamavahele väljumise kellaaja ja jaamavahe hõivamise kestuse.

Raudteeveeremi juhile ja ohutu rongiliikluse eest vastutavale töötajale, kes juhib inimeste rongile minekut ja rongilt mahatulekut ning veose peale- või mahalaadimist, antakse rongi jaamavahele saatmisel kirjalik hoiatus. Pärast jaamavaHEL hoiatuses märgitud kohas peatumist võib rongi raudteeveeremi juht alustada uuesti sõitu ohutu rongiliikluse eest vastutava töötaja signaali järgi.

Töörongi, teemasina ja iseliikuva eriveeremi saatmine rongiliikluseks suletud jaamavahele toimub käesoleva juhendi 11. peatükis sätestatud korras.

**305.** Saanud teate jaamavaHEL rongiliikluse side- ja signalisatsioonivahendite rikkest, kannab dispetšer selle dispetšeri käskude raamatusse. Veendunud jaamade pädevate liikluskorraldajate ettekannete alusel jaamavahe (peatee) vabaolekus, annab dispetšer käsu rongiliikluse alustamiseks telefonsidel.

#### **Näide nr 75**

*Käsk nr .... Automaatblokeeringu rikke tõttu ... jaamavaHEL (või jaamavahe paaris-/paaritu suuna peateel) kehtestan alates kella ... rongiliikluse telefonsidel üksiktee liikluskorra järgi. Esimesena saadab rongi nr ... .. jaam. Rongidispetšer . . . (nimi).*

**306.** Kui turvanguseadmete rikke tõttu on jaamavaHEL automaatblokeeringu tegevus katkestatud, kuid ühes jaamavahet piiravas jaamas on pädev liikluskorraldaja ning jaam on antud varujuhtimisele ja rongiliiklus on kehtestatud telefonsidel, saadetakse rong sellest jaamast jaamavahele vastavalt käesoleva juhendi punktis 38 toodud korras, seejuures toimub telefonogrammide vahetamine rongidispetšeri ja jaama pädeva liikluskorraldaja vahel. Jaama telefonogrammide raamatus asendatakse telefonogrammi vorm nr 2 dispetšeri käsuga vastavalt käesoleva juhendi punktidele 151 ja 38.

**307.** Pärast teate saamist kehtestatud signalisatsiooni- ja sidevahendi rikke kõrvaldamise ja töökorda seadmise kohta kannab dispetšer teate ettenähtud korras dispetšeri käskude raamatusse ning veendub jaamade pädevate liikluskorraldajate ettekannete alusel jaamavahe või peatee vabaolekus. Pärast seda annab dispetšer jaamavahet piiravatele jaamadele järgmise käsu.

#### **Näide nr 76**

*Käsk nr .... Muudan ... . a käsu nr ... . Rongiliikluse ... jaamavahe paaris-/paaritu suuna peateel taastan automaatblokeeringu signaalide järgi alates kella ... .*

*Rongidispetšer . . . (nimi).*

Alates dispetšeri käsus nimetatud ajast alustavad jaamad rongiliiklust kehtestatud signalisatsiooni- ja sidevahendi järgi.

Ühesuunalise automaatblokeeringuga varustatud kaheteelisel jaamavahel võib automaatblokeeringu taastamise käsu anda üle jaamade pädevatele liikluskorraldajatele, ootamata ära jaamavahe vabanemist rongidest, mis sõidavad mööda pärisuunalist teed.

**308.** Ajutise abiposti avamise ja sulgemise kord sätestatakse vastava telegrammiga ning see vormistatakse dispetšeri käsuga. Nimetatud käsk antakse jaamavahet piiravatele jaamadele järgmise vormi järgi.

#### **Näide nr 77**

*Käsk nr .... Alates kella ... avan (või sulgen) liikluskorraldusposti ... km ... pk.  
Rongidispetšer . . . (nimi).*

**309.** Elekterveoga liinil peab dispetšer töötama koostöös energiadispetšeriga ja tagama normikohase elektrivarustuse ja seadmete normaalse töö.

Kontaktvõrgu rikke, veoalajaama väljalülitamise või selle võimsuse vähendamise korral või mõnel muul põhjusel peab dispetšer koos energiadispetšeriga määrama kõige ratsionaalsema rongide liiklemise korra liinil.

**310.** Kui dispetšerside ei tööta, tuleb korraldada rongiliiklust dispetšeri osavõtuta. Sel juhul korraldavad rongiliiklust jaamavahel seda piiravate jaamade pädevad liikluskorraldajad ettenähtud korras.

Dispetšerside rikke kohta teevad nii dispetšer kui ka jaama pädev liikluskorraldaja vastava sissekande dispetšeri käskude raamatusse ja/või järelevaatusraamatusse.

Dispetšerside taastamisest teatab dispetšer üheaegselt kõigile jaamadele registreeritava käsuga.

## 14. peatükk MANÖÖVRITÖÖ

**311.** Manöövritööd tehakse tehnikorraldusaktis ja vastavates lepingutes/juhendites sätestatud korras ja manöövritöö plaani järgi, mis üldjuhul näeb ette:

- 1) rongide õigeaegse koostamise ja jaamast liinile lähetamise;
- 2) vagunite õigeaegse etteandmise laadimiseks (tühjendamiseks) ja äratoomise pärast laadimise (tühjendamise) lõpetamist vastavalt lepingutes/juhendites sätestatud korrale ja manöövritöö plaanile;
- 3) vagunite töötlemise vähima ajakuluga;
- 4) jaama tehnovahendite ratsionaalseima kasutamise;
- 5) ohutu raudteeliikluse, manöövritööga seotud töötajate ohutuse ja raudteeveeremi säilivuse tagamise.

**312.** Suure manöövritöömahuga jaam jaotatakse manöövrirajoonideks. Ühes manöövrirajoonis võib töötada üheaegselt ainult üks manöövrivedur. Tehnikorraldusaktiga võib kehtestada korra, mis lubab töötada ühes manöövrirajoonis korraga ka kahel või enamal manöövriveduril. Nimetatud kord peab tagama ohutu raudteeliikluse.

**313.** Manöövrivedur peab olema töökorras, omama häireteta töötavat manöövriraadiosidet, ettenähtud signaale ja inventari.

**314.** Pöörangute ja signaalide elektritsentralisatsioonita jaamas valmistab manöövrimatka pöormeseadja või postikorraldaja manöövrijuhi korralduse alusel.

Pöörangute ja signaalide elektritsentralisatsiooniga jaamas valmistab manöövrimatka jaama pädev liikluskorraldaja, mõni teine pädev töötaja või dispetšer. Kui pöörangud antakse keskjuhtimiselt kohalikule juhtimisele, siis manöövrimatka valmistab manöövrijuht (manöövrijuht, raudteeveeremi juht või tema abi, jaama pädev liikluskorraldaja, piirkonna juhataja, tema asetäitja või mõni teine pädev töötaja). Sama kord kehtib ka manöövritööl elektritsentralisatsioonita jaamas, kus pöormeseadja pööranguid ei teeninda. Jaamade loetelu koos pöormete numbritega (mida pöormeseadja ei teeninda) ja töötajate ametinimetustega, kel on õigus seada manöövritööl pööranguid manöövrimatka asendisse, sätestatakse tehnikorraldusaktis.

**315.** Enne tsentraliseeritud pöörangu seadmist manöövrimatka asendisse peab seda operatsiooni sooritav töötaja veenduma (isiklikult või selleks määratud töötaja ettekande põhjal) selles, et pöörang on raudteeveeremist vaba. Pöörangute ja signaalide elektritsentralisatsiooniga jaamas kontrollitakse pöormete vabaolekut raudteeveeremist juhtimisseadme näitude järgi. Juhtimisseadme mittetöötamisel või väljalülitamisel, samuti pöörangu seadmisel manöövrimatka asendisse kohalikust püstikpuldist, kontrollitakse pöörme vabaolekut tehnikorraldusaktis sätestatud korras.

Pöörangute ja signaalide elektritsentralisatsioonita jaama pöörangud, samuti need tsentraliseeritud pöörangud, mida teenindatakse käsitsi vändaga (kurbliga), tuleb manöövritööl lukustada riivi (krambi) abil.

**316.** Manöövritöö korraldamisel tuleb efektiivselt kasutada manöövriraadiosidet. Raadioside teel antud manöövritöö korraldus peab olema lühike ja arusaadav. Korralduse andja peab veenduma selles, et manöövriveduri juht (korralduse täitja) on korraldusest õigesti aru saanud (raadioside teel antud korralduse kordamise ärakuulamine, veovahendi vilega signaali andmine jms).

Manöövriraadioside ja ühepoolse teavitamispargiside kasutamise kord ning teadete näidisreglemendid manöövritööl sätestatakse sellekohases juhendis, mis on tehnikorraldusakti lisa.

**317.** Valmistatud manöövrimatka korral annab manöövriveduri juhile keelava tulega manöövrifoorist möödasõidu loa pädev liikluskorraldaja isiklikult manöövriraadioside, ühepoolse teavitamispargiside teel või manöövrijuhi kaudu.

**318.** Manöövriveeremi ühest jaama pargist teise mööda ühendus- või väljatõmbeteed ümberpaigutamise kord sätestatakse tehnikorraldusaktis.

Manöövriveeremi ümberpaigutamist ühest pargist teise parki juhivad manöövrijuht.

**319.** 1. ja 2. ohuklassi kuuluva kaubaga laaditud vagunid (vedelgaasi tsisternvagunid ja muud), kui nad ei ole lülitatud koostatud või koostatava rongiveeremi koosseisu, peavad olema kehtestatud korras piiratud signaalidega ja seisma tehnikorraldusaktis ette nähtud jaamateel. 1. ja 2. ohuklassi kuuluva kaubaga laaditud vagunid, samuti tühjad puhastamata 2. ohuklassi (gaasi)vagunid, peavad seisma kokkuhaagitult ühes grupis ja olema kinnitatud pidurkingadega. Nende vagunite seisutee pöörang seatakse ja lukustatakse või blokeeritakse isoleerivas asendis, mis ei võimalda muul raudteeveeremil sellele teele sõita.

Kui manöövriveduril on vaja sõita teele, kus seisab 1. ja 2. ohuklassi kuuluva kaubaga vagun, peab jaamas manöövritööd korraldava pädev liikluskorraldaja informeerima sellest manöövrijuhti ja manöövrijuht ettenähtud korras manöövriveduri juhti.

**320.** Kui rongis või manöövriveeremi koosseisus on ohtliku kaubaga vagun, mis „Ohtlike kaupade veoeskirja“ järgi vajab kattevaguneid, kajastub nende arv laadimisjaamas kaubaveodokumendile löödud templis. Näiteks 3/0-0-3-1, kus:

- 1) esimene murdarv (3/0) näitab kattevagunite arvu rongi vedurist (tahke kütusega/vedelkütusega);
- 2) teine arv (0) on kattevagunite arv tõukevedurist;
- 3) kolmas arv (3) on kattevagunite arv vagunist, milles on inimesed;
- 4) neljas arv (1) on kattevagunite arv manöövritööl tahkekütusega vedurist.

Märk 0 (null) tähendab, et kattevagunit ei nõuta.

**321.** Tõugetega manöövritöö on keelatud, v.a Ülemiste sorteermäelt vagunite allatõukamisel. Manöövritööd tehakse sisselülitatud ja proovitud automaatpiduritega, kui tehnokorraldusaktis ei ole sätestatud teisiti.

Ebasoodsates ilmastikuoludes (tugev tuul, udu, tuisk jms) ja pimedal ajal valgustamata teel ning kui puudub raadioside manöövrijuhi ja raudteeveeremi juhi vahel tuleb teha manöövritööd tähelepanelikult ning vajadusel ettenähtust väiksema kiirusega ja väiksema manöövriveeremi koosseisuga (mitte üle 10 vaguni jaama sirgetel teedel ja mitte üle 5 vaguni jaama kõveratel teosadel), et oleks tagatud edastatavate käsisignaalide nähtavus.

**322.** Töörongi tööd jaamateel juhivad seda tööd juhtima määratud vastava ala pädev töötaja.

Töörongi või teemasina sõitmine ühelt jaamateelt teisele või jaama teise rajooni on lubatud jaama pädeva liikluskorraldaja loal ja manöövrijuhi juhtimisel.

**323.** Pidurimagistraali (ühendusvoolikud) manöövritööl ühendab või teeb lahti:

- 1) raudteeveeremi juht või raudteeveeremi juhi abi veovahendi lahtihaakimisel manöövriveeremist;
- 2) tehnohooldepunkti töötaja vastavalt tehnokorraldusaktis sätestatule;
- 3) manöövrijuht manöövritöö tegemisel jaamas, kus ei ole vagunite tehnohooldepunkti.

**324.** Raudteetaristul vagunite veeretamine käsitsi, pööra, elektripeli või muu mehaanilise väikeabivahendiga (sõrgkang) on keelatud.

## Manöövritöö juhtimine

**325.** Jaamas võib manöövritööd juhtida ainult üks vastutav töötaja, kelleks on jaama pädev liikluskorraldaja ja dispetšeritsentralisatsiooniga liinil dispetšer. Nende töötajate volitused ja kohustuste jaotus manöövritöö korraldamisel määratakse tehnokorraldusaktiga.

**326.** Manöövriveduri liikumist võib juhtida ainult üks manöövrijuht (rongikoostaja, või mõni muu raudteeveo-ettevõtja või mõne teise ettevõtja pädev töötaja), kes vastutab ohutu ja täpse manöövritöö eest.

Sorteermäel võib manöövriveduri liikumist juhtida mäekorraldaja. Manöövritööd ja manöövriveduri liikumist vahejaamas juhivad manöövrijuht.

Enne manöövriveeremi liikuma panemist (raudteeveeremi juhile signaali, korralduse või loa andmist) peab manöövrijuht veenduma manöövrimatka õigsuses. Jaamas, kus on kasutusel manöövrifoovid, tehakse manöövritööd manöövrifoori järgi.

**327.** Raudteeveo-ettevõtja määrab manöövritöö tegemiseks kas meeskonna

(rongikoostaja ja tema abi) või ainult manöövrjuhi.

Manöövrjuht korraldab meeskonnaliikmete paigutuse vastavalt manöövritöö plaanile. Manöövrivedurit teenindab raudteeveeremi juht või raudteeveeremi meeskond raudteeveo-ettevõtja sätestatud korras.

Kesklaos veduriga manöövritöö tegemise meeskond on kaheliikmeline: vedurijuht ja manöövrjuht.

**328.** Manöövrjuht saab manöövritöö ülesande ainult ühelt manöövritööd korraldavalt isikult. Nende isikute loetelu määratakse kindlaks tehnikorraldusaktiga.

Manöövritöö ülesanne tuleb anda arusaadavalt, võimalikult lühidalt ja täpselt ning see tuleb manöövrjuhil teha teatavaks igale manöövritööst osavõtvale töötajale enne manöövritöö algust.

Kui manöövritöö käigus muudetakse kavandatud ja täitmiseks avaldatud manöövritööplaani, tuleb tööplaanis tehtavatest muudatustest manöövrjuhil õigeaegselt informeerida kõiki manöövritööst osavõtvaid töötajaid.

**329.** Manöövriveduri sõitu (vagunitega või ilma) ühest jaama manöövrirajoonist teise saab lubada ainult üks ohutu raudteeliikluse tagamise eest vastutav töötaja – jaama pädev liikluskorraldaja ja dispetšeritsentralisatsiooniga liini jaamas dispetšer.

Manöövriveduri sõitmine ühest jaama manöövrirajoonist teise peab olema kooskõlastatud selle manöövrirajooni manöövritöö pädeva liikluskorraldajaga ja manöövrjuhiga), kuhu manöövrivedur sõidab.

## Töötajate kohustused manöövritööl

**330.** Manöövrjuht peab:

- 1) koostama rongi täpselt vastavuses koosteplaani, tehnikasutuseeskirja, sellekohaste juhendite ja juhistega;
- 2) tagama manöövritööst osavõtivate töötajate õige paigutuse ja edaspidise kooskõlastatud tegevuse, tutvustama neid enne manöövritöö algust manöövritööplaani ja selle täitmise korraga;
- 3) täitma manöövritöö ülesande täpselt ja ettenähtud tehnoloogilise aja piires;
- 4) korraldama manöövritööd nii, et oleks tagatud ohutu raudteeliiklus ja manöövritööst osavõtivate töötajate ohutus ning raudteeveeremi ja veoste säilivus.

Erilise ettevaatusega tuleb teha manöövritööd vagunitega, kus on inimesed, ebagabariitsed veosed või ohtlikud kaubad.

**331.** Manöövrimeeskond peab enne vahetusse asumist tutvuma raudteeveeremi paigutusega jaama manöövrirajooni teedel, kontrollima raudteeveeremi kinnitust iseveeremise vältimiseks ja veenduma manöövrirajoonile ette nähtud pidurkingade olemasolus. Kontrolli tulemustest kannab manöövrjuht ette jaama pädevale liikluskorraldajale ja teeb sissekande pidurkingade arvestamise raamatusse.

**332.** Enne manöövritöö algust on manöövrijuht kohustatud:

- 1) veenduma, et kõik manöövritööst osavõtvad töötajad (sh veovahendite meeskond) asuvad neile ette nähtud kohtadel;
- 2) avaldama manöövritöö plaani raudteeveeremi juhile ja teistele manöövritöös osalejatele ning tutvustama selle läbiviimise korda;
- 3) kontrollima pidurkinga olemasolu raudteeveeremi rataste all või teel ja veenduma muude raudteeveeremi liikumist takistavate esemete puudumises.

**333.** Pöormeseadjale, või mõnele teisele manöövrimatka ettevalmistavale töötajale annab manöövrimatka valmistamise käsu manöövrijuht isiklikult manöövriraadioside teel, või mõnel muul kehtestatud viisil, nagu see on sätestatud tehnikorraldusaktis.

**334.** Manöövritööl on manöövrijuht kohustatud:

- 1) andma manöövritöö signaale ja korraldusi selgelt ja õigeaegselt;
- 2) jälgima manöövrimatka ettevalmistamist ja signaalide andmist pöormeseadja ja raudteeveeremi juhi poolt;
- 3) asuma sellises kohas, kust manöövriveeremi liikumise suunas tee vabaolek ja matka valmisolek on hästi jälgitav;
- 4) rakendama manööverdamisel pikk-manöövriveeremiga kõveral teosal või halva nähtavuse puhul (udu, tuisk, lumesadu jms) lisameetmeid raudteeliikluse ohutuse tagamiseks (andma sagedamini signaale ja korraldusi, kasutama signaalide edastamiseks pöormeseadjaid, teisi raudteeveo-ettevõtja pädevaid töötajaid, vähendama manöövriveeremit jms);
- 5) mitte lubama raudteeveeremi sõitu üle läbilõigatud pöörangu enne selle järelevaatust, töökorda tegemist ja sõidukõlblikuks tunnistamist;
- 6) veenduma enne sõitu teel seisva raudteeveeremi juurde, et seal ei ole piiramissignaale;
- 7) kinnitama jaamateele seisma jäetava raudteeveeremi tehnikorraldusaktis ette nähtud normatiivide kohaselt;
- 8) veenduma enne manöövriveeremi liikuma panemist, et kõik vagunid on omavahel ja veovahendiga kokku haagitud;
- 9) rakendama manöövritööl tõugetega abinõusid, mis välistaksid vagunite iseenesliku tagasiliikumise või väljasõidu piirdetulba taha tee vastaspooles otsas, kus manöövritööd ei tehta;
- 10) seadma vagunite haakeseadmete haakekangi enne sorteermäest allatõukamist lahtihaakimise asendisse, pärast vagunigrupi või vaguni eemaldumist manöövriveeremi põhigrupist panema haakeseadmete haakekangi tagasi kokkuhaakimis- ehk normaalasendisse;
- 11) veenduma sõitmisel manöövriveduriga vagunitega hõivatud teele seal seisvast vagunigrupist maha- või juurdehaakimiseks või seisvate vagunite kokkusurumiseks, et teel seisvad vagunid on kinnitatud iseveeremise vältimiseks kehtestatud normatiivide kohaselt ja seda eriti tee vastaspooles kõrikus, kus manöövritööd ei tehta;
- 12) kontrollima teel seisvale vagunigrupile vagunite juurdehaakimisel, mis on kehtestatud normatiivi järgi kinnitatud, et juurdehaakimisega ei muudetaks varem

pandud pidurkingade asendit ja pidurkingi oleks normatiivi järgi piisavalt, arvestades vagunite arvu suurenemist nende seisuteel;

13) veenduma kaupade vagunisse ja vagunist mahalaadimise kohtades enne manöövriveeremi liikuma panemist, et teel ei ole raudteeveeremi liikumist takistavaid esemeid ega töötajaid;

14) manööverdama vaguniga, mille laadimine ei ole veel lõpetatud, alles pärast loa saamist laadimise eest vastutavalt töötajalt.

**335.** Manöövrijuht peab korraldama manöövritöö nii, et raudteeliikluse ohutus vastaspoolsele kõrikus oleks tagatud ja ei toimuks raudteeveeremi sõitu vastaspoolse kõriku tee piirdetulba taha, isoleerpõkkudele või väljasõidufoori taha. Manöövritöö tegemisest tuleb teavitada tee vastaspoolse kõriku pöörmeeposti pöörmeseadjat, jaama pädevat liikluskorraldajat, rongikoostaja abi või teist pädevat töötajat. Tagurdada võib alles siis, kui on võetud lisameetmed raudteeliikluse ohutuse tagamiseks (manöövrijuht, või tema ülesandel mõni manöövriveeremise liige jälgib vagunite liikumist, teele on pandud täiendavad pidurkingad, pöörangud on seatud nn isoleerivasse asendisse jms).

**336.** Manöövritöö korraldaja (jaama pädev liikluskorraldaja) peab enne manöövritööd vagunitega, kus on inimesed või mis on laaditud ebagabariitse, 1. ja 2. ohuklassi kuuluva kaubaga, samuti tühjad puhastamata 2. ohuklassiga (gaasi)vagunid, informeerima manöövrijuhti, manöövrijuht aga teisi töötajaid, sh raudteeveeremi juhti.

**337.** Kui jaamavahele saadetava rongi sabast jääb jaamateele maha raudteeveerem, tuleb rongiveeremi ja mahajääva raudteeveeremi vahele teha vähemalt 5-meetrine vahe, kinnitades maha jääva raudteeveeremi iseveeremise vältimiseks pidurkingadega, et hoida ära iseveeremist jaamavahele väljuva rongi paigaltvõtmisel tekkivast tõukest.

**338.** Manöövritööl tee või muu raudteetaristu objekti remontimise kohas, ülesõiduga raudteeületuskohast, reisijate ooteplatvormi ääres või kaubaaida, töökoja jms teel või territooriumil peavad manöövrijuht ja raudteeveeremi meeskonna liikmed olema eriti valvsad, andma inimestele lähenemisel ettenähtud helisignaali ja hoiatama neid, kes töötavad laadimistööl, tee ja vagunite remonditööl jms.

Kui sõidetakse vagunitega ees, peab manöövrijuht ise või tema määratud manöövriveeremise liige asuma ümberpaigutatava vagunigrupi esimesel vagunil või liikumise suunas esimese vaguni esimesel astmeraual (pidurrõdul).

Möödasõidul kõrgest platvormist ei ole lubatud seista platvormipoolsel vaguni või veovahendi astmeraual.

**339.** Manöövritööl juhivad manöövrivedurit raudteeveeremi juht.

**340.** Manöövritööl on raudteeveeremi meeskond kohustatud:

- 1) täitma manöövritöö ülesande täpselt ja õigeaegselt;
- 2) jälgima tähelepanelikult ja täpselt ning õigel ajal täitma signaalide nõudeid;
- 3) jälgima jaamateel töötavaid inimesi, manöövrimatka pöörangute asendit ja raudteeveeremi paiknemist jaamas;
- 4) tagama manöövritöö ohutuse ja raudteeveeremi säilimise.

**341.** Raudteeveeremi juht ja manöövrijuht peavad teadma teenindatava liini jaamade tehnikorraldusaktides sätestatud manöövritöö korda. Vahejaamas töötamisel saab raudteeveeremi juht manöövrijuhilt kõik signaalid ja korraldused.

**342.** Raudteeveeremi juht ei tohi panna veovahendit liikuma enne manöövrijuhilt raadioside teel või mõnel muul viisil antud korraldust. Väljasõidul tsentraliseeritud pöörangule peab raudteeveeremi juht veenduma foori lubavas näidus, foori puudumisel saama jaama pädevalt liikluskorraldajalt või dispetšerilt teate matka valmisoleku kohta. Kohaliku juhtimisega tsentraliseeritud pöörangutele võib sõita neid teenindava töötaja korraldusel. Sõiduks tsentraliseerimata pöörangule peab raudteeveeremi juht saama pöormeseadja ja manöövrijuhi signaali.

**343.** Kui sõitmisel vagunitega ees ei näe raudteeveeremi juht matka valmisoleku kohta antavat signaali või manöövrifoori tuld, võib manöövrijuht anda korralduse või signaali sõiduks pärast seda, kui on saanud pöormeseadjalt signaali või teate manöövrimatka valmisoleku kohta ja veendunud selles, et matk on valmis, manöövrifoor avatud ja lubab teha manöövritööd.

**344.** Vaguniteta manöövrivedur sõidab jaamateel jaama pädeva liikluskorraldaja korralduse, pöormeseadja ja manöövrijuhi signaali (teate) või manöövrifoori tulede järgi.

**345.** Raudteeveeremi juht peab manöövritöö signaali või korraldust kinnitama veovahendi vilega (helisignaaliga). Kui raudteeveeremi juht ei ole saanud täpselt aru signaalist, korraldusest või ei tunne manöövritöö plaani, peab ta peatama töö ja selgitama või teadvustama enesele edaspidise tööplaani.

**346.** Keelatud on anda signaali või korraldust manöövriveeremi sõiduks reisirongi järel, enne kui reisirong ei ole vabastanud saateteed ja väljunud jaamavahele.

Reisirongi taga seisval veovahendi juhil on keelatud panna oma veovahendit liikuma seni, kuni ta pole saanud teadet reisirongi jaamavahele väljumise ja saateteerongiveeremist vabanemise kohta.

**347.** Pöormeseadja või mõni teine manöövrimatka valmistanud isik on manöövritöö ajal kohustatud:

- 1) jälgima tähelepanelikult manöövriveeremi liikumist, antavaid korraldusi ja signaale

ning tagama nendega antud nõuete täitmise kehtestatud tehnoloogilise aja piires;

- 2) andma raudteeveeremi juhile ja manöövrijuhile signaale ja teateid täpselt reglementeeritud korras;
- 3) veenduma enne signaali andmist või korralduse üleandmist manöövrijuhile või manöövriveduri juhile selles, et manöövrimatk on valmis sõiduks;
- 4) lukustama pöörangu pärast matkaasendisse seadmist või kinnitama sulgrööpa riiviga (krambiga) ja veenduma selles, et sulgrööbas oleks surutud tihkelt vastu raamrööbast.

**348.** Manöövritööl ei tohi sõita kiiremini kui:

- 1) 60 km/h mööda vaba teed veovahendiga või veovahendi järele haagitud vagunitega, kui manöövriveeremi automaatpidurid on töökorras ja piduriproov tehtud;
- 2) 40 km/h mööda vaba teed, kui vagunid on haagitud veovahendile järele (automaatpidurid ei tööta);
- 3) 25 km/h, sõites vaguniga ees mööda vaba teed või sõitmisel päästerongiga;
- 4) 15 km/h, sõites vaguniga, kus on inimesed või mis on laaditud 4., 5. ja 6. külgmise või alumise ebagabariitsuse astme kategooriasse kuuluva või 1. ja 2. ohuklassi kuuluva veosega;
- 5) 3 km/h, lähenedes veovahendiga või vagunitega teel seisvale raudteeveeremile.

Manöövriveeremi sõidukiirus üle vagunikaalu määratakse tehnokorraldusaktiga olenevalt vagunikaalu konstruktsioonist ja ehitusest.

**349.** Veovahendiga või manöövriveeremiga võib sõita kiirusega 60 km/h ja 40 km/h ainult sel juhul, kui raudteeveeremi juht on veendunud jaamatee vabaolekus, mida mööda ta sõidab. Kui raudteeveeremi juht ei ole saanud teadet jaamatee vabaolekust, siis tuleb tal sõita tähelepanelikult ja sellise kiirusega, mis tagab manöövriveeremi peatamise enne võimalikku liiklustakistust.

**350.** Ei ole lubatud seada pöörangut teise asendisse kohaliku juhtimise püstikpuldilt enne isoleeritud pöörmepiirkonna rööbasahela vabanemist, aga seal, kus pöörme rööbasahel pole sõltuvusse lülitatud või pöörangut seatakse teise asendisse kohaliku juhtimise võtmega, enne pöörangu vabastamist raudteeveeremi poolt.

**351.** Pärast manöövritöö lõppu seatakse pöörangute ja manöövri käepidemed püstikpuldil või kohaliku juhtimise võti normaalasendisse (tsentraaljuhtimise asend) ning manöövrijuht kannab manöövritöö lõpetamisest ette jaama pädevale liikluskorraldajale. Jaama pädev liikluskorraldaja, saanud manöövrijuhilt ettekande, seab kohalikule juhtimisele andmise nupud normaalasendisse tagasi.

**352.** Kohaliku juhtimise püstikpult peab olema lukus. Töötajate nimekiri, kellel on lubatud käitada kohalikku juhtimispuhiti (kasutamiseks või järelevaatuseks), samuti püstikpuldi võtmete väljaandmise ja hoidmise kord on sätestatud tehnokorraldusaktis ja turvanguseadmete kasutamise juhendis.

## Raudteeveeremite kinnitamine

**353.** Raudteeveeremid võib jätta seisma jaamateele ainult tee piirdetulpade (fooride) vahelisel teosal. Veovahendita seisev rongiveerem peab olema kinnitatud iseveeremise vältimiseks pidurkingadele pealesõitmisega kui tehnikorraldusaktis ei sätestata teisiti, käsipiduritega või muude kehtestatud kinnitusvahenditega. Jaamateel seisvate vagunite ukсед ja luugid peavad olema kinni (juhul kui nendega ei tehta kaubaveooperatsioone või kui ei toimu puhastamist, desinfitseerimist või remonti).

**354.** Jaamateel kinnitatakse raudteeveerem käesoleva juhendi 18. peatükis toodud normide kohaselt. Raudteeveeremi kinnitamise kord sätestatakse tehnikorraldusaktis sõltuvalt jaama kohalikest oludest. Selles sätestatakse raudteeveeremi kinnitamise kord igal jaamateel, kinnitamise eest vastutav töötaja ja samuti see isik, kes eemaldab kinnitusvahendid raudteeveeremite rataste alt või vabastab käsipidurid enne raudteeveeremi liikumapanemist.

**355.** Rong, vagunigrupp, üksik vagun või muu raudteeveerem, mis seisab jaama teel, tuleb kinnitada pidurkingadega tehnikorraldusaktis ette nähtud normatiivide kohaselt enne veovahendi või vagunite lahtihaakimist rongiga sõitu jätkavast vagunite põhigrupist.

**356.** Raudteeveeremi juhil on keelatud haakida veovahendit rongiveeremist lahti seni, kuni ta ei ole saanud usaldusväärset teadet raudteeveeremi kinnitamise kohta. Niisugune teade antakse raudteeveeremi juhile tehnikorraldusaktis sätestatud korras. Enne veovahendi lahtihaakimist rongist on raudteeveeremi juht kohustatud teele seisma jäetava raudteeveeremi grupi pidurdama automaatpiduritega.

**357.** Raudteeveeremi pikemaks ajaks (reservis, remonti andmise ootel jms) seisma jätmisel tuleb need paigutada soodsa profiiliga teele ja see tee tuleb isoleerida jaamast läbisõitva rongi matkast.

Raudteeveerem kinnitatakse vagunirataste pidurkingale pealesõiduga. Raudteeveo-ettevõtja, samuti raudteeveeremi valdaja või raudteeinfrastruktuuri rajatiste ehitamise ja/või remondiga tegelevate ettevõtjate määratud töötajad on kohustatud tagama regulaarse kontrolli raudteeveeremid pidurkingadega kinnitavate töötajate tegevuse üle, et tagada raudteeveeremi tehnikorraldusaktis näidatud normatiivide kohane kinnitamine, eriti raudteeveeremi pikemaks ajaks seisma jätmisel. Raudteeveeremi õiget kinnitamist peab kontrollima ka piirkonna juhataja, tema asetäitja, jaamaülem või jaama pädev liikluskorraldaja tehnikorraldusaktis sätestatud korras.

**358.** Vahejaama ajutiselt ilma veovahendita seisma jäetud rongiveerem kinnitatakse normatiivi järgi, mis on tehnikorraldusaktis ette nähtud sellele jaamateele, vagunirataste pealesõiduga pidurkingale kui tehnikorraldusaktis ei sätestata teisiti. Seejuures peab raudteeveo-ettevõtja määratud töötaja alaliselt kontrollima

raudteeveeremi kinnitust, et hoida ära raudteeveeremi matkaväline liikumine ja kandma kontrollimise tulemusest ette dispetšerile.

Ebasoodsa profiiliga jaamateele ei tohi ilma veovahendita rongiveeremit seisma jätta. Nende teede loetelu sätestatakse tehnikorraldusaktis.

**359.** Kui rongiveerem jäetakse vahejaama seisma ilma veovahendita ja osadeks lahti haagituna (reisijate läbipääsukoht), tuleb iga eraldi seisev rongiveeremi osa kinnitada pidurkingadega vastavalt normile, mis on ette nähtud selle jaamatee osa profiilile, kus seisab rongiveeremi osa.

**360.** Kallakuga jaamateel, kus on raudteeveeremi jaamavahele veeremise oht, võib teha manöövritööd ainult veovahendi paigutamise ja languga ning töötavate ja proovitud automaatpiduritega. Kui veovahendit ei saa paigutada languga, võib teha manöövritööd manöövriveeremil tagurdades, töötavate ja proovitud automaatpiduritega. Manöövritöö tegemise täpne kord jaamas, kus jaamateed on kallakuga, määratakse kindlaks tehnikorraldusaktiga.

**361.** Manöövritöö tegemisel kallakuga jaamateel tuleb rangelt järgida raudteeliikluse ohutusnõudeid (pöörmete seadmine isoleerivasse asendisse, vagunigruppide kinnitamine pidurkingadega jms), mis välistavad raudteeveeremi iseliikumise ja kokkupõrked manööverdava raudteeveeremiga, raudteeveeremi väljaveeremise rongimatikasse või naabermanöövrirajooni.

Kallakuga jaamateede loetelu, kus manöövritööl on raudteeveeremi jaamavahele, rongimatikasse või naabermanöövrirajooni veeremise oht, ning raudteeliikluse ohutusabinõud, mida peab rakendama manöövritööl, sätestatakse tehnikorraldusaktis.

**362.** Raudteeveeremi jaamavahele iseveeremise ärahoidmiseks on eraraudteed või ühendusteel teenindava liikluskorralduspostiga korraldaja, pöörmeseadja või manöövrijuht kohustatud pärast vagunite etteandmist või väljasõitu seadma liitumispöörangu (sh tsentraliseeritud pöörangu) kaitseumbteele suunatud asendisse või panema kaitsepöörangu sulgrööpad või heitekinga kaitse- ehk normaalasendisse.

**363.** Ilmaennustuse kohaselt saabuva või ootamatult saabuva tugeva tuule korral on töötajad, igaüks oma tööpostil, kohustatud täiendavalt kontrollima raudteeveeremi kinnituse usaldusväärsust jaama teedel ja vajadusel võtma lisameetmed raudteeveeremi kinnitamiseks, tulenevalt tehnikorraldusaktis sätestatust.

**364.** Raudteeveeremi jaamavahele väljaveeremise ohu korral tuleb rakendada kõiki töötajate käsutuses olevaid vahendeid ise veerema hakanud raudteeveeremi peatamiseks. Raudteeveeremi jaamavahele väljaveeremisest on jaama pädev liikluskorraldaja kohustatud kohe teatama jaamavahele olevatele raudteeveeremi juhtidele, dispetšerile, naaberjaama korraldajale ning vajadusel teistele töötajatele.

Vastassuunas sõitvad rongid peatatakse ning võetakse erakorralised meetmed jaamavahele liikunud raudteeveeremi peatamiseks.

**365.** Pidurkinga ei tohi panna:

- 1) rööbaste ühenduskoha (põku) ette või peale;
- 2) pöörme riströöpa ette;
- 3) pöörme raamrööpale, mille vastu surutakse või on surutud sulgrööbas;
- 4) kõveriku välisrööpale.

**366.** Ei tohi kasutada defektiga pidurkinga (purunenud tugipakk, puudub tugipaku plaat; kõverdunud, kulunud või purunenud tald; murdunud, purunenud, kõverdunud või laiaks vajutatud tallanina, tallakinnituse ja tugipaku kinnituse nõrgenemine, käepideme kõverdumine, murdumine või puudumine, tallaservade vigastus või suur kulumus, jäätunud või õline tallarenn või tallarenn ei vasta rööpapea laiuzele).

Pidurkingad värvitakse ettenähtud värviga, mis teeb nad hästi märgatavaks, neile kantakse tempelmärk ja number, neid hoitakse manöövrirajoonis teede vahele paigutatud hoiukastides, -riiulitel või -alustel ning nende üle peetakse ranget arvestust.

**Manöövritöö sorteermäel ja väljatõmbeteel**

**367.** Manöövritööd jaama sorteermäel tehakse vastavalt sorteermäe (edaspidi mägi) tööjuhendile. Mäe tööjuhendis nähakse ette meetmed, mis välistavad vagunite väljaveeremise sorteerteedelt mäe vastassuunakõrikusse (väljasõitu piiravate pidurkingade panemine teele mäe vastassuunakõrikus, vagunigruppide pidurdamine sorteerimispargi keskosas jms).

**368.** Mäekorraldaja peab enne vagunite alla tõukamist mäest:

- 1) kontrollima mäealuse pargi sorteerteede täitumust ja raudteeveeremist vaba kohta teedel ning vahekaugusi vagunigruppide vahel sorteerpargi mäepoolses küljes;
- 2) tutvuma vagunite mäest alla tõukamise plaaniga, lahtihaagitavate vagunite paiknemisega manöövriveeremi koosseisus, vagunite arvuga igas lahtihaagitavas vagunigrupis ja nende liikumisomadustega ning muude tööks vajalike andmetega;
- 3) tutvustama vagunite mäest alla tõukamise plaani (sorteerimisplaani) selles töös osalevatele töötajatele (manöövrijuhid, rongikoostajad, rongikoostaja abid, vagunipidurdajad jt).

**369.** Mäekorraldaja, manöövrijuht, rongikoostaja ja vagunipidurdaja peavad reguleerima vagunite allatõukamise intervalli ja tõukekiirust, võttes aluseks mäealuse pargi sorteerteede täitumuse ja vagunite veeremise omaduse nii mäealuse pargi sorteerteedel kui ka pöörmete tsoonis, samuti vagunite arvu ühes veerevas vagunigrupis, vagunigruppide jagunemise sorteerpargi teede järgi jms.

Vagunite mäest alla veeremise ajal peab mäekorraldaja jälgima vagunigruppide veeremist ja nende paiknemist sorteerpargi teedel, kontrollima automatiseeritud mäeseadmete tööd ning vajadusel korrigeerima nende töörežiimi.

**370.** Manöövridispetšer, mäekorraldaja ja jaamaoperaator peavad pidama täpset arvestust nende sorteerteede kohta, kus paiknevad 1. ja 2. ohuklassi kuuluva kaubaga vagunid või vedelgaasi tsisternvagunid.

Vagunite mäest alla tõukamise ajal peavad mäekorraldaja, rongikoostaja või manöövrijuht informeerima raadioside teel või muude kehtestatud sidevahenditega manöövrijuhti ja vagunipidurdajat nende vagunigruppide liikumisest, mis nõuavad ettevaatust ja muude spetsiifiliste ohutusnõuete rakendamist (vagunid veosesaaturitega, elusloomadega, ebagabariitse, 1. ja 2. ohuklassi kuuluva kaubaga jms).

Töötajad, kes korraldavad vagunigruppide mäest alla veeretamist, peavad olema tähelepanelikud, tagama raudteeliikluse ohutuse ja raudteeveeremi säilivuse. Tõukekiirust ja vaguniaeglusti pidurdusjõudu tuleb reguleerida selliselt, et vagunigruppide vahed oleksid optimaalse pikkusega ja ei ületataks lubatud suurimat kokkupõrkekiirust kokkuhaakumisel sorteerteel seisvate vagunitega.

Töötajate informeerimise kord neist vaguneist, mis mäest alla veeretamise protsessis nõuavad suurimat eritähelepanu ja muude spetsiifiliste ohutusnõuete rakendamist, määratakse kindlaks sorteermäe tööjuhendiga.

**371.** On keelatud veeretada mäest alla:

- 1) vagunit, kus on inimesed (v.a veosesaaturiga vagun);
- 2) vagunit veosega, mis nõuab suurimat tähelepanu ja muude spetsiifiliste ohutusnõuete rakendamist;
- 3) platvormi ja poolvagunit, mis on laaditud 4., 5. ja 6. külgmise ja alumise ebagabariitsuse astme veosega või 3. ülemise ebagabariitsuse astme veosega;
- 4) veosega raudteetransportööri;
- 5) veovahendit, mootorrongi, külmutusrongi, reisivagunit, raudteekraanat ja tee-ehituse masinaid;
- 6) vagunit ja muud raudteeveeremit, millel on pealkiri „Mäest alla mitte tõugata“. Alapunktides 1 kuni 6 nimetatud raudteeveerem võib sõita üle mäe ainult koos manöövriveduriga.

On keelatud sõita üle mäe 12 ja enama teljega raudteetransportööriga ja enam kui 120-tonnise kandevõimega haagistüüpi veosega raudteetransportööriga, kui haagise koosseisus on vaheplatvormid.

**372.** Vagunite mäest alla tõukamise ja veeremise piirkiirused mäefoori signaaltulede järgi ning raudteeliikluse ohutuse nõuded on näidatud sorteermäe tööjuhendis. Vagunigruppide kiirus kokkuhaakimisel mäealuses pargis ei tohi ületada 5 km/h. Juhtudel, kui manöövritööl tuleb teatud liiki veoste pöörata suurimat tähelepanu või rakendada muid spetsiifilisi ohutusnõudeid, ei tohi vagunigruppide kokkuhaakimise kiirus olla üle 3 km/h.

**373.** Manöövrijuht peab vagunite mäest alla tõukamisel vagunite tõukehoo reguleerimisel arvestama vagunite sõiduomadusi, sorteerteede täitumust, ilmastikuolusid ning andma vagunipidurdajatele piisavalt aega õigeaegseks

pidurkingade paigaldamiseks ning jälgima, et vagunite kokkuhaakimisel ei ületataks lubatud piirkiirust.

**374.** Veoste loetelu, millega laaditud vaguneid ei tohi mäest alla tõugata või teha tõugetega manöövritööd, on määratud kaubaveoeskirjaga. Nende veoste kaubaveodokumentidesse lüüakse laadimisjaamas tempel „Mäest alla mitte tõugata“ või „Mäest alla tõugata ettevaatlikult“.

Külmutusrongide ja autonoomsete külmutusvagunite mäest alla veeretamisel ei tohi lubada nende kokkupõrkamist mäealuse pargi teedel seisvate vagunitega. Külmutusronge ja autonoomseid külmutusvaguneid tõugatakse mäest alla mäefoori kollase tulega.

**375.** Enne kui alustatakse manöövritööd vaguniga, kus on veose või elusloomade saatur, peab manöövrijuht hoiatama saaturit eelseisvast manöövritööst.

**376.** Vagunipidurdaja peab jälgima vagunite kogunemist sorteerteel ja selle täitumisest teatama mäekorraldajale ja manöövrijuhile.

Vagunipidurdaja on kohustatud:

- 1) asuma raudteeveeremi mäest alla tõukamise alustamise hetkel tema teenindatavate sorteerteede vahel ette nähtud kohas;
- 2) kuulama tähelepanelikult raadioside teel antavaid korraldusi ja teateid mäest alla veerevate vagunite liikumise kohta ja jälgima mäekorraldaja, rongikoostaja, manöövrijuhi ning manöövriveduri juhi antavaid signaale;
- 3) pidurdama vaguneid sellise kaalutlusega, et oleks võimalikult ratsionaalselt ära kasutatud sorteerteede mahutavus ja tagatud vagunite ohutu kokkuhaakumine mäealuse pargi sorteerteel seisvate vagunitega. Suure vagunigrupi mäest alla veeremisel pannakse vagunigrupi keskmiste vagunite rataste alla ettenähtule lisaks pidurkingi, kasutades selleks ette nähtud harki;
- 4) pärast vagunigrupi seismajäämist mäealuse pargi sorteerteel eemaldama pidurkingad vagunirataste alt;
- 5) abistama naaberteedel töötavaid vagunipidurdajaid vajadusel nende töös ja seda eriti siis, kui toimub pidev vagunigruppide mäest alla tõukamine lubatud suurima kiirusega ja tempos.

**377.** Vagunite tagurdamine ja/või ühendamine sorteerpargi teedel tuleb kooskõlastada mäekorraldajaga ja manöövrijuhiga, rongikoostaja abiga, vagunipidurdajaga enne manöövritöö alustamist.

Enne vagunite tagurdamist on manöövrijuht kohustatud veenduma, et vagunite alla ei ole jäänud pidurkingi ja haakeseadmed oleksid haakunud (haakekangid on normaalasendis). Kui sorteerteel seisavad kergsüttiva või 1. ja 2. ohuklassi kuuluva kaubaga vagunid, tuleb manöövrijuhil enne nende vagunitega manöövritöö alustamist isiklikult veenduda liiklustakistuste puudumises.

**378.** Kui manöövritöö on mingil põhjusel takistatud (veerevale vagunile sõidab otsa järeletulev grupp vaguneid või vagun jääb seisma otse pöörangul ja edaspidine manöövrimatka valmistamine osutub võimatuks jms) või on muul põhjusel liiklusohlik, siis peavad manöövrijuht ja/või vagunipidurdaja andma raudteeveeremi juhile peatussignaali ja võtma meetmed liikuva vagunigrupi peatamiseks.

### **Manöövritöö jaama peateel ja vastuvõtu- või saateteel**

**379.** Manöövritööd jaama peateel ja peatee kaudu sõitmisel ning sõitmisega esimese sissesõidupöörme taha võib teha ainult jaama pädeva liikluskorraldaja loal, mis antakse igaks kavandatud sõiduks ühekordseks kasutamiseks. Dispetšeritsentralisatsiooniga liini jaamas annab sellise manöövritööloa dispetšer.

**380.** Jaama vastuvõtu- ja saateteede pargis võib teha manöövritööd ainult nendel teedel ja pöörmel, mida jaama pädev liikluskorraldaja on lubanud kasutada ja nimetanud manöövritöö korralduse andmisel manöövrijuhile.

**381.** Manöövritööd väljasõiduga jaamavahele üheteelise liini jaamas ja signaalmärgi „*Jaama piir*“ taha mööda vastusuunalist teed kaheteelise liini jaamas võib teha ainult dispetšeri ja naaberjaama pädeva liikluskorraldaja nõusolekul. Raudteeveeremi juhile antakse selleks ette nähtud sõiduluba või sõidetakse selleks ette nähtud signaalist juhitudes. Manöövriveeremiga võib kaheteelise liini jaamavahele sõita mööda pärisuunalist teed valvekorras oleva dispetšeri nõusolekul ja jaama pädeva liikluskorraldaja suulise korralduse alusel.

**382.** Manöövriveeremi jaamavahele sõidu loaks on:

1) automaatblokeeringuga üheteelisel liinil (kui jaam on varujuhtimisel) võtisau, mis antakse manöövrivedurijuhile pärast väljasõidufoori avamist. Manöövriveeremi esimene väljasõit jaamast jaamavahele toimub väljasõidufoori lubava näidu järgi. Edasised manöövritööga seotud sõidud jaamavahele toimuvad võtisaua alusel kinnise näiduga väljasõidufoori korral. Kui jaama juhtimisseadmetel puudub võtisau või rikke tõttu ei saa seda anda raudteeveeremi juhile ja jaamas ei ole ka spetsiaalset teefooridega sõltuvusse viidud manöövrifoori, siis pärast liiklusuuna blokeerimist saadetakse manöövrivedur jaamavahele automaatblokeeringu signaalide järgi, edastades käsu manöövriveduri juhile raadioside teel. Kui liiklusuuna blokeerimise võimalus puudub, tuleb automaatblokeeringu tegevus manöövritöö ajaks katkestada ja manöövriveduri juhile antakse jaamavahele sõiduks teeluba (vorm EVS RL-8) või raadioside teel pädeva liikluskorraldaja käsk, kui tehnikorraldusaktis ei ole sätestatud teisiti.

Automaatblokeeringuga üheteelise liini jaamas, kus on spetsiaalne teefooridega sõltuvusse viidud manöövrifoor, võib manöövriveerem sõita jaamavahele selle manöövrifoori lubava näidu järgi.

Automaatblokeeringuga kaheteelisel liinil pärisuunalist teed mööda võib manöövriveeremi jaamavahele väljasõidu loaks olla võtisau või jaama pädeva liikluskorraldaja raadioside teel edastatud luba. Manöövriveeremi väljasõiduks jaama

piiri taha kaheteelisel liinil mööda vastusuunalist teed tuleb automaatblokeeringu tegevus manöövritöö ajaks katkestada ja manöövriveduri raudteeveeremi juhile antakse jaamavahele sõiduks teeluba vorm EVS RL-8 või raadioside teel pädeva liikluskorraldaja käsk;

2) poolautomaatblokeeringuga liinil võtisau, selle puudumisel poolautomaatblokeeringu tegevus katkestatakse ja raudteeveeremi juhile antakse jaamavahele sõiduks teeluba vorm EVS RL-8 või raadioside teel pädeva liikluskorraldaja käsk;

3) telefonside korral teeluba vorm EVS RL-8 või raadioside teel pädeva liikluskorraldaja käsk;

4) kombineeritud teeblokeeringuga liinil pädeva liikluskorraldaja käsk (näide nr 29) ja manöövrifoori lubav näit, kuid enne manöövrifoori avamist peab pädev liikluskorraldaja blokeerima jaamavahel selle piirkonna, kuhu toimub manöövriveeremi väljasõit, matka valimise vastu.

**383.** Manöövriveerem võib sõita üheteelise liini jaamavahele teeloa alusel ainult dispetšeri loal, mis antakse üheaegselt mõlemale jaamavahet piiravale jaamale, sulgemata rongiliikluse side- ja signalisatsiooni põhivahendit.

Pärast dispetšerilt loa saamist vahetavad jaamakorraldajad järgmisi telefonogramme:

### Näide nr 78

SAATEJAAM NAABERJAAM

*Kas võin teha manöövritööd väljasõiduga jaamavahele. Liikluskorraldaja . . . (nimi).*

*Võite teha manöövritööd väljasõiduga jaamavahele. Liikluskorraldaja . . . (nimi).*

Naaberjaamast saadud rongitefonogramm on raudteeveeremi juhile teeloa väljakirjutamise aluseks. Teeloa vorm EVS RL-8 ülaservale tehakse märkus „Manöövritööks väljasõiduga jaamavahele“. Jaamade pädevad liikluskorraldajad vahetavad ülalnimetatud telefonogramme dispetšerside kaudu dispetšeri kuuldes ja kontrolli all.

Keelatud on küsida ja anda luba manöövriveeremi sõiduks jaama piiridest jaamavahele siis, kui jaamavahel sõidab vastassuunaline rong.

Kui nõusolek antakse sel hetkel, kui jaamavahel sõidab manöövritööd tegevast jaamast jaamavahele saadetud rong, siis jaamavahe loetakse hõivatuks seni, kuni naaberjaamast ei anta teadet rongi saabumise kohta ning naaberjaamale ei ole edastatud teadet manöövritöö lõpetamise kohta.

### Näide nr 79

*Manöövritöö väljasõiduga jaamavahele on lõpetatud. Liikluskorraldaja . . . (nimi).*

Jaamade pädevate liikluskorraldajate läbirääkimised manöövriveeremi sõiduks jaama piiridest jaamavahele vormistatakse sissekannetena jaama telefonogrammide raamatus pealkirjaga „*Manöövritöö väljasõiduga jaamavahele*“.

**384.** Manöövriveeremi väljasõiduks kaheteelise liini jaamavahele mööda vastusuunalist teed, millel ei ole kahesuunalist automaatblokeeringut, katkestatakse automaatblokeeringu tegevus sellel peateel ja raudteeveeremi juhile antakse jaamavahele sõiduks ettenähtud teeluba vorm EVS RL-8, mis vormistatakse punktis 385 sätestatud korras. Teeloa ülaservale tehakse märkus „*Manöövritööks väljasõiduga jaamavahele mööda vastusuunalist teed*“.

Manöövriveeremi sõiduks kaheteelise liini kahesuunalise automaatblokeeringuga jaamavahele mööda vastusuunalist teed lülitatakse automaatblokeeringu suund ümber vastavale liiklussuunale ja manöövritöö sõiduga jaama piiridest jaamavahele mööda vastusuunalist teed toimub jaama pädeva liikluskorraldaja suusõnalise korralduse alusel, mille ta annab dispetšeri nõusolekul.

**385.** Ei ole lubatud jätta seisma jaama vastuvõtu- ja saateteele üksikuid vaguneid või vagunigruppe, mis on jaamast läbi sõitnud rongist mingil põhjusel maha haagitud ja kuuluvad etteandmiseks laadimistöodeks, remontimiseks või muudeks operatsioonideks.

Vastuvõtu- või saatetee ajutist hõivamist vagunitega manöövritööks võib lubada ainult jaama pädev liikluskorraldaja või dispetšeritsentralisatsiooniga liinil dispetšer. Vastuvõtu- või saatetee ajutist hõivamist vagunitega või vagunigruppidega vahejaamas võib lubada jaama pädev liikluskorraldaja ainult dispetšeri loal.

Raudteeveeremi paigutamine ja seismajätmine püüdeumbteele on keelatud. Kaitseumbteele ei tohi paigutada ning seisma jätta reisi- ja kaubavaguneid, kus on inimesed või mis on laaditud 1. ja 2. ohuklassi kuuluva kaubaga või tühjad pesemata 2. ohuklassiga (gaasi)vagunid.

**386.** Manöövritöö tegemisel väljasõiduga rongi vastuvõtu- ja saatematkasse või vastavale teele tuleb manöövriveduri raudteeveeremi juhti ja manöövrijuhti hoiatada eelseisvast rongi jaama vastuvõtust või jaamavahele saatmisest. Sellekohaseid korraldusi edastatakse manöövriraadioside teel, helisignaaliga, vahetult pöörmeseadja kaudu või mõnel muul kehtestatud viisil. Eelnimetatud teate manöövrijuhile ja manöövriveduri raudteeveeremi juhile üleandmise kord sätestatakse tehnikorraldusaktiga.

### **Manöövritöö jaama rajoonis, mida ei teeninda pöörmeseadja**

**387.** Manöövriveduri sõidu ja vagunite etteandmise või äratoomise kaubahoovi või muu rajooni teelt (teedele), kus puudub pädev liikluskorraldaja, peab jaama pädev liikluskorraldaja ja manöövrijuht eelnevalt kooskõlastama selle tööpiirkonna tööjuhi või ohutu raudteeliikluse eest vastutava isikuga. Kooskõlastamise kord sätestatakse tehnikorraldusaktis.

**388.** Manöövrijuht on enne sõitmist manöövrirajooni teedele, mida pöormeseadja ei teeninda, kohustatud tähelepanelikult kontrollima teede ja pöormete seisundit ning veenduma valmistatud manöövrimatka õigsuses ja liiklustakistuste puudumises.

**389.** Ei ole lubatud sõita manöövriveduri või manöövriveeremiga välja manöövrirajoonist, mida pöormeseadja ei teeninda, saamata sellekohast luba jaama pädevalt liikluskorraldajalt. Manöövriveduri ja manöövriveeremi väljasõidu kord manöövrirajoonist, mida pöormeseadja ei teeninda, sätestatakse tehnikorraldusaktis.

## 15. peatükk KIRJALIKUD HOIATUSED

**390.** Kirjalik, raadioside, elektroonselt või muu sideliigi teel edastatud hoiatus (edaspidi hoiatus) antakse rongi raudteeveeremi juhile siis, kui raudteeveeremi meeskonnalt nõutakse rongi või muu raudteeveeremiga sõitmisel kõrgendatud tähelepanu või ülivalvsust.

Raudteeveeremi juhile antakse hoiatus:

- 1) tee, kontaktvõrgu, raudteeülesõidukoha, side ja signalisatsiooni, silla või muu raudteetaristu rajatise rikke korral või raudteehoiuga seotud ehitustööde tegemisel (kui töökohast läbisõidul nõutakse sõidukiiruse vähendamist või rongi peatamist);
- 2) uute side- ja signalisatsioonivahendite või uute fooride töölerakendamisel, töösolevate fooride mahavõtmisel või teise alalise kohta panemisel ning mittetöökorras foori avastamisel, kui seda ei ole võimalik sulgeda;
- 3) veduri automaatsignalisatsiooni teeseadmete mittetöötamisel;
- 4) laadimisgabariiti ületava või ohtliku veosega rongi jaamavahele saatmisel, kui rong peab sõitma piirkiirusest väiksema kiirusega või raudteeveeremi meeskonnal tuleb järgida muid mittetavapäraseid rongiliikluse ohutusnõudeid;
- 5) lumesaha, teeremondimasinat (ballasttõr, teepaigaldusmasin, tõstekraana, killustikupuhastusmasin jms) töötamisel kaheteelise liini jaamavahel;
- 6) kui rongis on raudteeveerem, mis ei tohi sõita sellel raudteeliinil kehtestatud piirkiirusega;
- 7) töötamisel teelt mahatõstetava eriveeremiga halva nähtavuse oludes ja raskete esemete vedamisel dresiini või teerullikuga;
- 8) kõigil muudel juhtudel, kui rong peab sõitma kehtestatud piirkiirusest väiksema kiirusega, peatuma jaamavahel või kui raudteeveeremi meeskonnalt nõutakse rongiga sõitmisel kõrgendatud tähelepanu (ülivalvsust).

**391.** Kehtivusaja järgi jagunevad hoiatused kolmeks alaliigiks:

- 1) tähtajatud, mis kehtivad väljaandmise hetkest kuni tühistamiseni;
- 2) tähtjalised, mis kehtivad tööjuhi või muu väljaandmise eest vastutava töötaja kindlaks määratud aja jooksul;
- 3) ühekordsed, mis kehtivad ainult rongi sõidu ajal, kui selle rongiga sõitmisel tuleb järgida raudteeliikluse tagamise spetsiifilisi ohutusnõudeid (rongi on pandud veos või raudteeveerem, mis võib sõita liinile kehtestatud piirkiirusest väiksema kiirusega, sõiduplaaniväliline peatus jms).

**392.** Kirjalike hoiatuste väljaandmise nõudeavaldusi väljastavad pädevad töötajad kas taristudispetšerile, turvanguüsteemide dispetšerile või energiadispetšerile tegevuseeskirjaga kehtestatud korra kohaselt.

Kui defektoskoopia- või teemõõtevaguniga kontrollimisel avastatakse rongiliiklusele ohtlik koht, võib hoiatuse nõudeavalduse anda ka defektoskoopia- või teemõõtevaguni juhataja või tema asetäitja.

Teemeister, tööjuht, kontaktvõrgu piirkonna töötaja, elektrimehaanik esitavad hoiatuse nõudeavalduse järgmistel juhtudel:

- 1) mahatõstetava veeremiüksusega töötamisel halva nähtavuse puhul;
- 2) teerullikuga raskete esemete vedamisel, kui kaheteelise liini jaamavahel laaditakse raudteeveeremilt maha ehitusmaterjale teede vahele või tehakse laadimistööd üle teise peatee, mida mööda sõidavad rongid, või laaditakse veoseid naaberpeatel ning muudel raudteehoiutööde juhendis sätestatud juhtudel.

Teemeister, tööjuht võib anda hoiatuse nõudeavalduse ka nende raudteetaristu rajatiste ehitustööde kohta, mida juhib teetööline-brigadir. Niisuguste ehitustööde loetelu sätestatakse raudteehoiutööde juhendis.

Nõudeavalduse alusel sisestab taristu- või turvanguüsteemide dispetšer või energiadispetšer hoiatuse hoiatuste programmi.

**393.** Ootamatu raudteetaristu rajatise rikke kõrvaldamiseks, kui rajatise rike ohustab raudteeliiklust ja töökoht piiratakse peatussignaalidega (defektse rööpa, sidelappide, pöörme sulgrööbaste ja riströöpa vahetus, külmamuhkude kõrvaldamine jms), kiiruse vähendamise signaalidega või signaalnäidikuga vooluvõttur alla lasta, antakse hoiatuse nõudeavaldus vastavalt tegevuseeskirjas kehtestatud korrale.

**394.** Hoiatuse nõudeavaldus antakse kirjalikult, telegrammiga, telefonogrammiga, e-posti teel või mõnel muul viisil taristudispetšerile või turvanguüsteemide dispetšerile või energiadispetšerile, kelle tööülesannetesse kuulub selle nõudeavalduse sisestamine hoiatuste programmi, samuti:

- 1) nende jaamade pädevatele liikluskorraldajatele, kes tulenevalt tegevuseeskirjas sätestatust on kohustatud väljastama raudteeveeremi juhtidele kirjalikke hoiatusi;
- 2) jaamavahet piiravate jaamade pädevatele liikluskorraldajatele, kui töökoht asub jaamade vahel;
- 3) rongidispetšerile.

Hoiatuste nõudeavaldust esitaval pädeval töötajal, kellel on tagatud sissepääs hoiatuste programmi, on õigus registreerida hoiatusi läbi elektroonse seadme. Sellisel juhul peab pädev töötaja kontrollima hoiatuse tegelikku registreerimist läbi vastava valdkonna dispetšeri.

Isik, kes andis kirjaliku hoiatuse nõudeavalduse ühte hoiatusi väljaandvasse jaama, peab seda kinnitama ja edastama selle ka kõikidele teistele tegevuseeskirjas määratud adressaatidele telegrammiga, telefonogrammiga, e-postiga või mõnel muul viisil.

**395.** Hoiatuse nõudeavaldus tuleb anda sellise kaalutlusega, et hoiatusi väljaandva jaama pädev liikluskorraldaja saaks selle kätte hiljemalt kaksteist tundi enne hoiatuse kehtima hakkamist.

Raudteeveeremi juhile võib hoiatuskorralduse anda ka rongiraadioside teel, st peatamata jaamas liinil sõitvat rongi kirjaliku hoiatuse väljastamise eesmärgil. Jaama pädev liikluskorraldaja ja dispetšeritsentralisatsiooniga liinil dispetšer edastavad raudteeveeremi juhile hoiatuskorralduse raadioside või muu sideliigi teel. Raadioside teel antud hoiatuskorraldus registreeritakse jaama rongiliikluse raamatus või dispetšeri käskude raamatus.

Hoiatuste nõudeavalduste andmise ja tühistamise ning raudteeveeremi juhtidele kirjalike hoiatuste edastamise täpne kord iga raudteeliini jaoks on sätestatud tegevuseeskirjas.

Saanud pädevalt töötajalt nõudeavalduse hoiatuse tühistamiseks, tühistab taristu- või turvanguüsteemide dispetšer või energiadispetšer tähtajatu hoiatuse hoiatuste programmis.

**396.** Tööjuht ei tohi alustada kavandatud tööd seni, kuni ta ei ole saanud kinnitust telefoni, raadioside või muu sideliigi teel selle kohta, et hoiatuse nõudeavaldus on võetud täitmiseks.

**397.** Hoiatuse nõudeavalduses peab olema märgitud:

- 1) kehtestatava kirjaliku hoiatuse täpne koht (jaamavahe, kilomeeter, tee, jaam, pöörang, pikett);
- 2) kohustuslikud raudteeliikluse ohutusnõuded rongiga sõitmisel;
- 3) kirjaliku hoiatuse kehtima hakkamise ja kehtivuse täpne kellaeg.

**398.** Hoiatuse nõudeavaldus (sh dispetšeri käsuga edastatud korraldus) peab olema registreeritud. Hoiatuste nõudeavalduste kanded nummerdatakse kuude viisi, alates iga uut kuud number ühest. Nummerdamist alustatakse iga kuu esimesel kuupäeval kell 00.00.

**399.** Kui raudteeveeremi juht ei saa hoiatusi elektroonselt, siis üldjuhul antakse raudteeveeremi juhtidele kirjalikke hoiatusi neis jaamades, kus rongidel on sõiduplaani järgi tehnoloogiline peatus (rongi järelevaatatus, veovahendite või meeskondade vahetus jms). Kirjaliku hoiatuse mootorongile, kogukaubarongile ja väljaveorongile võib väljastada raudteeveeremi meeskonna vahetuse alguses kogu vahetuse tööajaks.

**400.** Rongidele kirjalikke hoiatusi väljastavate jaamade loetelu on näidatud tegevuseeskirjas. Tööjuht peab oma hoiatuse nõudeavalduse adresseerima hoiatusi väljastavatele jaamadele, vajadusel ka naaberraudteele.

**401.** Rongi saatmisel jaamavahele jaamast, mis ei ole kantud hoiatusi väljastavate jaamade nimekirja, peab jaama pädev liikluskorraldaja väljastama raudteeveeremi juhile kirjaliku hoiatuse tehnikorraldusaktis sätestatud korras.

**402.** Manöövriveduri kasutamisel rongi vedamiseks või tõukamiseks antakse raudteeveeremi juhile kirjalik hoiatus ettenähtud korras. Punkti 391 alapunktis 3) ette nähtud kirjalikke hoiatusi antakse välja selle rongi koostamise jaamas või jaamas, kus rongi haagitakse eriomaste sõiduomadustega raudteeveerem. Hoiatuse väljaandmisest teatab jaama pädev liikluskorraldaja dispetšerile, kes annab liini

jaamadele vastava sisuga registreeritud käsu. Kui rong eriomaste sõiduomadustega raudteeveeremiga antakse üle naaberliini dispetšerile, adresseerib üleandja dispetšer käsu ka naaberliini dispetšerile.

**403.** Veovahendi või raudteeveeremi meeskonna vahetusel jaamas peab veovahendit üleandev meeskond andma järgmise vahetuse meeskonnale üle ka kehtivad hoiatused, teavitades sellest jaama pädevat liikluskorraldajat või dispetšerit.

**404.** Kirjalik hoiatus vormistatakse selleks ette nähtud valgele blanketile kollase diagonaaltriibuga vorm EVS RL-12 (edaspidi vorm EVS RL-12) ja antakse raudteeveeremi juhile või tema abile allkirja vastu. Kirjaliku hoiatuse annab raudteeveeremi juhi või tema abi kätte jaama pädev liikluskorraldaja oma tööruumis, kui tehnikorraldusaktis ei ole sätestatud teisiti. Kui hoiatus antakse raudteeveeremi juhi abile, siis peab ta selle andma üle raudteeveeremi juhile, kes omakorda kontrollib hoiatuse õigsust. Jaamades, kus töökohad on varustatud arvutite ja vastavate programmidega, võidakse hoiatusi trükkida printeril, kasutades selleks vormikohast kollase diagonaaltriibuta blanketti, või kopeerida paljundusmasinaga.

**405.** Kirjalike hoiatuste blanketid täidetakse aegsasti, enne rongi jaamast liinile saatmist (v.a rongi number), ja neile kirjutab alla jaama pädev liikluskorraldaja, kui tehnikorraldusaktis ei ole sätestatud teisiti. Hoiatuse blanketi täitmisel tuleb jälgida, et hoiatuse tekst ja muu blanketile kantu oleks täpne ja loetav. Rongi number kirjutatakse hoiatusele enne selle raudteeveeremi juhile või tema abile väljastamist.

Kaksikveol antakse kirjalik hoiatus ainult juhtveovahendi juhile, kes teatab sellest teise raudteeveeremi juhile. Tõukeveduriga sõitmisel antakse hoiatus ka tõukeveduri juhile.

Hoiatuse väljastanud jaama pädev liikluskorraldaja peab teatama dispetšerile rongi numbri, millele ta esimesena andis hoiatuse (alustas hoiatuste väljastamist). Hoiatuse väljastamisest tehakse märkus rongiliikluse raamatusse või liiklusgraafikule, kui tehnikorraldusaktis ei ole sätestatud teisiti. Dispetšer teeb saadud teate alusel liiklusgraafikule vastava märkuse.

**406.** Hoiatusi väljastava jaama pädev liikluskorraldaja selgitab dispetšeri vahendusel, kas kehtima hakkav hoiatus on juba väljastatud ka jaamavahel sõitvale rongile. Hoiatuseta rong peatatakse esimeses jaamas ja raudteeveeremi juhile antakse kehtiv hoiatus. Suulise hoiatuskorralduse võib edastada jaamavahel sõitva rongi raudteeveeremi juhile ka rongiraadioside või muu sideliigi teel, tehes märkuse rongiliikluse raamatusse või liiklusgraafikule.

**407.** Rongi saatmisel kaheteelise liini jaamavahele mööda vastusuunalist teed peab jaama pädev liikluskorraldaja kontrollima dispetšerside kaudu, kas sellel teel on kehtivaid hoiatusi, ning kui on, siis andma hoiatuse liinile saadetavale rongile.

**408.** Raudteeveeremi juht peab liinil sõites juhinduma väljaantud hoiatusest ja tähelepanelikult jälgima töökohti piiravaid signaale.

Töökohta sõitmisel tuleb hoiatuses märgitud kohas ja ajal kinni pidada hoiatuses märgitud kiirusest, sõltumata piiramissignaalistest töökohal.

Enne või pärast hoiatuses märgitud aega sõidukiirust töökohast läbisõitmisel ei vähendata, kuid jälgitakse tähelepanelikult töökoha piiramissignaale.

Teate töö lõpetamise kohta enne hoiatuse nõudeavalduses märgitud tähtaega või hoiatusega kehtestatud kiiruse suurendamise kohta võib raudteeveeremi juhile anda rongiraadioside või muu sideliigi teel dispetšeri registreeritava käsuga. Rongiraadioside katkemisel võib dispetšeri käsu hoiatuse tühistamise kohta anda raudteeveeremi juhile jaama pädeva liikluskorraldaja kaudu lähimas jaamas, kus rong peatub.

**409.** Rongiliiklust ohustava rikke avastanud raudteeveeremi juht on kohustatud vähendama sõidukiirust ja vajadusel peatama rongi, teatama sellest viivitamata rongiraadioside või muu sideliigi teel rongi taga sõitvate teiste rongide raudteeveeremi juhtidele, lähima jaama pädevale liikluskorraldajale ja dispetšerile, nimetades oma teates rikke tunnuse ja võimalikult täpse asukoha (kilomeeter, pikett).

Kui raudteeveeremi juhilt või mõnelt teiselt isikult saadud teate alusel saab järeldada, et rongiliiklus on takistatud ja ohtlik, peab jaama pädev liikluskorraldaja võtma meetmeid selle teate edastamiseks kõigile jaamavahel sõitvate rongide raudteeveeremi juhtidele. Kui saadud teate kohaselt tuleb rongiliiklust peatada, peab jaama pädev liikluskorraldaja keelama rongiliiklust kuni liiklustakistuse kõrvaldamiseni. Jaama pädev liikluskorraldaja, ootamata ära dispetšeri käsku jaamavahe või tee sulgemiseks, peab edastama rongiliiklust ohustava teate naaberjaama pädevale liikluskorraldajale ja nõudma rongide jaamavahele saatmise peatamist. Sõltuvalt saadud korraldusest peavad jaamavahel sõitvate rongide raudteeveeremi juhid olema eriti valvsad ja tähelepanelikud, kui sõidavad läbi liiklusohtlikust kohast. Vajaduse korral tuleb vähendada kiirust ja olla valmis peatumiseks või peatama rongi ja alustama sõitu alles pärast teate saamist liiklustakistuse kõrvaldamise kohta.

Rongi võib saata jaamavahele, kust saadi teade liiklustakistuse kohta, teameeti pädeva töötaja saatel, kontaktvõrgu rikke puhul kontaktvõrgu pädeva töötaja saatel.

Selle rongi raudteeveeremi juhile väljastatakse kirjalik hoiatus, kus märgitakse rongi peatamise koht (üks kilomeeter enne liiklusohtlikku kohta) ja nõue sõita peatamise kohast edasi rongi saatva töötaja juhiste järgi.

Rongiga kaasa sõitnud teameeti pädev töötaja või kontaktvõrgu pädev töötaja määrab kindlaks takistuskohast rongide läbisõitmise korra ja kohustuslikud liiklusohtuse tagamise nõuded.

**410.** Raudteeülesõidukoha signalisatsiooni rikke korral või elektrienergia puudumisel annavad ülesõidukohta piiravate jaamade pädevad liikluskorraldajad rongidele järgmise sisuga kirjalikke hoiatusi:

**Näide nr 80**

*... jaamavahe ... kilomeetri .... piketi raudteeülesõidukohast ülesõitmisel tuleb olla eriti tähelepanelik ja liikuda kiirusega kuni 25 km/h. Ülesõidukoha automaatsignalisatsiooni töötamise kohta puuduvad andmed. Liikluskorraldaja . . . (nimi).*

Hoiatuse nõudeavalduse kirjutab jaama pädev liikluskorraldaja raamatusse EVS RL-14.

Hoiatuse tühistab pärast rikke kõrvaldamist telekomi ja turvangusüsteemide ameti pädev töötaja.

**Elektroonsete hoiatuste väljastamine raudteeveeremi juhtidele**

**411.** Raudteeveo-ettevõtja raudteeveeremi juht tööpäeva/vahetust alustades siseneb talle väljastatud või isikliku nutiseadmega hoiatuste rakendusse, autendib elektroonselt, pärib ning allkirjastab hoiatused enne raudteeveeremi väljumist.

**412.** Pärast rongi(de), veovahendi(te) valimist ning kaubarongi raudteeveeremi juhtide puhul ka valmisoleku registreerimist allkirjastatakse hoiatused ning avaneb vaade, kust on võimalik vaadata kehtivaid hoiatusi. Sel juhul kuvatakse hoiatused ekraanil ning automaatselt laetakse alla kuvatavate hoiatustega vastav fail. See on oluline just nende piirkondade jaoks, kus võib esineda sideteenuste tõrkeid.

Raudteeveeremi juht on kohustatud digitaalselt allkirjastama kehtivad hoiatused enne rongi väljumist ning lubatud on registreerida korraga kõik vahetuse jooksul teostatavad rongireisid, mis registreeritakse hoiatuste rakenduse infosüsteemis, kust on tuvastatav allkirjastatud hoiatuste ajakohasus. Hoiatuste rakenduses allkirjastatud hoiatused kehtivad 24 tundi, kui ei ole sätestatud teisiti.

Rongi on keelatud saata jaamavahele ilma, et kehtivad hoiatused oleks raudteeveeremi juhile väljastatud.

**413.** Kaubarongi raudteeveeremi juhtidel tuleb peale hoiatuste digiallkirjastamist registreerida ka rongi valmisolek, valides olemasolevate sõitude rippmenüüst sobiva rongi (juhul kui neid on mitu). Päringut teostavale raudteeveeremi juhile esitatakse järgmised küsimused:

- 1) Kas dokumendid on käes?
- 2) Kas piduriproov on tehtud?
- 3) Kas hoiatused on väljastatud ja allkirjastatud?
- 4) Kas pidurkingad on registreeritud (kas pidurkingad on eemaldatud/lisatud)?

Raudteeveeremi juht on kohustatud rongi valmisoleku registreerima enne rongi väljumist.

Raudteeveeremi juht võib vastata küsimustele jaatavalt või eitavalt. Positiivsete vastuste korral registreeritakse rongi valmisolek.

Mõne negatiivse vastuse korral enne väljumist kutsub raudteeveeremi juht välja raadioside või muu sideliigi teel liikluskorraldaja ning täpsustab olukorda.

**414.** Kui hoiatuste rakendusega esineb tõrkeid, kutsub raudteeveeremi juht vähemalt 15-minutit enne väljumist raadioside või muu sideliigi teel välja liikluskorraldaja ning täpsustab olukorda.

**415.** Pärast raudteeveeremi juhi poolt hoiatuste pärimist, allkirjastamist ning rongi valmisoleku registreerimist edastatakse sellekohane teave liikluskorraldaja kuvarile, kus jaamas raudteeveerem seisab. Samuti edastatakse sellekohane teave antud piirkonna dispetšeri kuvaril olevale töölauale, kelle piirkonna jaamas raudteeveerem seisab.

Jaamades, kus on liikluskorraldaja alaliselt kohal, ilmub teave rongi kohta antud jaama liikluskorraldaja kuvari töölauale.

Jaamades, kus ei ole tagatud alalist liikluskorraldaja kohalolekut ilmub teave rongi valmisoleku ja hoiatuste kättesaamise kohta vastava piirkonna rongidispetšeri kuvaril olevale töölauale.

**416.** Liikluskorraldaja, tuvastades kuvari töölaualt uute hoiatuste tekkimise/olemasolu peale raudteeveeremi juhi poolt allkirjastatud hoiatusi, kutsub ta raudteeveeremi juhi raadioside või muu sideliigi teel välja ning valib ühe järgnevatest tegevustest:

1) Liikluskorraldaja edastab raudteeveeremi juhile uued hoiatused raadioside teel ning raudteeveeremi juht vastab selle kordamisega.

2) Liikluskorraldaja annab teada uute hoiatuste kehtestamisest ning raudteeveeremi juht pärib ning allkirjastab antud rongireisi hoiatused uuesti elektroonilise rakenduse kaudu.

**417.** Rongidispetšer peab hoiatuste arvutiprogrammist kiireloomulise hoiatuse nõudeavalduse saamisel edastama hoiatuskorralduse käsuna rongiraadioside teel, ülejäänud hoiatused vastava töötaja telefonogrammiga kõikidele piirkonnas liikuvatele raudteeveeremi juhtidele, kes olid enne kiireloomulise hoiatuse saabumist rakenduses teostanud hoiatuste päringu ning allkirjastanud selle. Kui saadetava rongi lähtejaamas on tööl jaamakorraldaja, siis hoiatuste arvutiprogrammist kiireloomulise hoiatuse nõudeavalduse saamisel antud jaama või naaberjaama või naaberjaamavahede kohta peab ta hoiatuskorralduse edastama rongiraadioside teel seal liikuvatele raudteeveeremi juhtidele.

**418.** Ootamatult tekkinud hoiatuse edastab liikluskorraldaja raudteeveeremi juhile varakult enne rongi läbisõitu jaama sissesõidufoorist.

Raadioside või muu sideliigi teel kiireloomulise hoiatuse edastamisel teatab liikluskorraldaja raudteeveeremi juhile hoiatuse numbri, kellaaja (millal hoiatus väljastati), hoiatuse sisu, väljastaja nime ja ametikoha. Raudteeveeremi juht vastab liikluskorraldajale selle kordamisega ning teavitab oma nime (kes võttis vastu).

**419.** Kui rongiraadioside ei tööta või raudteeveeremi juht ei vasta rongiraadioside teel, tuleb rong jaamas (väljasõidufoori ees) peatada ja väljastada raudteeveeremi juhile kirjalik hoiatus.

**420.** Rongiraadioside teel hoiatuskorralduse edastamisel peab liikluskorraldaja veenduma, et raudteeveeremi juht sai edastatavast korraldusest aru. Selleks peab raudteeveeremi juht kordama saadud korraldust.

**421.** Pärast hoiatuskorralduse edastamist ja veendumist, et raudteeveeremi juht sai korraldusest õigesti aru, teatab liikluskorraldaja raudteeveeremi juhile hoiatuse raamatusse registreerimise järjekorranumbri (hoiatuse saamisel arvutiprogrammi kaudu – hoiatuse numbri) ja oma nime. Raudteeveeremi juht peab aga oma nime teatama. Esitatud andmed on ametlikuks tõendiks hoiatuskorralduse edastamise kohta. Liikluskorraldaja märgib raudteeveeremi juhi nime koos rongi numbriga kas hoiatuste registreerimise raamatusse või rongiliikluse lauaraamatusse või rongide liiklusgraafikule.

**422.** Raudteeveeremi juhi tegevus hoiatuste rakenduse rikke korral:

1) Kui raudteeveeremi juhil ei õnnestu hoiatuste rakendusse sisselogimine, kas nutiseadme puudumise tõttu või hoiatuste rakenduse rikke tõttu, tuleb sellest koheselt teavitada liikluskorraldajat ning hoiatused väljastatakse kirjalikult või raadioside teel.

2) Kui vajalikku rongi mingil põhjusel nimekirjas ei kuvata, siis ei ole antud rongi veel registreeritud. Sel juhul tuleb ühendust võtta antud jaama liikluskorraldajaga või rongidispetšeriga ning vajadusel väljastatakse hoiatused kirjalikult või rongiraadioside teel.

3) Teel oleku ajal hoiatuste rakenduse rikke ilmnemisel või nutiseadme rikke korral tuleb koheselt ühendust võtta rongidispetšeriga, vajadusel raudteeveerem peatada ning selgitada olukorda. Rongidispetšer edastab koheselt antud liinil kehtivad hoiatused rongiraadioside teel ning raudteeveeremi juht kordab saadud hoiatusi.

4) Kõikide muude hoiatuste rakenduse rikete korral tuleb koheselt ühendust võtta rongiraadioside teel või muu sideliigi teel liikluskorraldajaga ning selgitada olukorda ja vajadusel edastatakse hoiatused raadioside teel või kirjalikult.

## Kirjaliku hoiatuse vorm EVS RL-12 valgel blanketil kollase diagonaaltriibuga

Vorm EVS RL-12

(valgel blanketil kollase diagonaaltriibuga)

## KIRJALIKU HOIATUSE KONTS

Hoiatus rongi nr \_\_\_\_\_ raudteeveeremi juhile

Kätte saadud "\_\_\_\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ a.

Raudteeveeremi \_\_\_\_\_ juht (vedurijuhi abi, tööjuht,  
manöövrijuht) \_\_\_\_\_

(allkiri)

Vorm EVS RL-12

(valgel blanketil kollase diagonaaltriibuga)

\_\_\_\_\_ jaama nimetus

(tempel)

"\_\_\_\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ a.

## HOIATUS RONGI NR \_\_\_\_\_ RAUDTEEVEEREMI JUHILE

Hoiatuse koht (jaam, kilomeeter)	Hoiatuse kehtimise aeg	Kiirus kuni km/h	Peatuda punase signaali ees, selle puudumisel sõita kiirusega kuni km/h	Muud nõuded

Liikluskorraldaja \_\_\_\_\_

(allkiri)

**16. peatükk RONGI VASTUVÕTMINE JAAMA JA SAATMINE JAAMAVAHELE  
JAAMA TURVANGUSEADMETE RIKKE KORRAL, SAMUTI  
TURVANGUSEADMETE ÜMBEREHITAMISEL**

**423.** Häirete korral turvanguseadmete töös peab jaama pädev liikluskorraldaja (dispetšeritsentralisatsiooniga liinil dispetšer) kontrollima ja selgitama välja häirete põhjuse. Häired turvanguseadmete töös võivad olla tingitud kas jaama pädeva liikluskorraldaja enda või teiste turvanguseadmete kasutamisega seotud töötajate ebaõigest tegutsemisest, raudteeveeremi iseenesest veerema hakkamisest või mõnest muust tehnoloogilisest vääртеgevusest raudteeliikluse korraldamisel. Neil juhtudel tuleb kontrollida, kas:

- 1) jaama vastuvõtutee ja rongi vastuvõtu matkasse kuuluvad pöörmepiirkonnad (sh kaitsepöörmed) on raudteeveeremist tegelikult vabad;
- 2) kõikidel vastuvõtumatkasse kuuluvatel pöörangutel (sh kaitsepöörangutel) on elektriline asendikontroll ja kas matkasse kuuluvad pöörangud on seatud matkaasendisse (pöörangu asend rongi vastuvõtu, väljasõidu või manöövritöö matkas) õigesti;
- 3) jaama vastuvõtutee ja rongi vastuvõtu matkasse kuuluvad pöörmepiirkonnad ei ole elektriliselt lukustatud mõnes teises matkas;
- 4) võtisau on juhtimispuldi pesas ja sinna õigesti pandud (lõpuni keeratud);
- 5) jaama piires asuva raudteeülesõidukoha tõkkefoor ei ole ekslikult töösse lülitatud või on töösse lülitatud raudteeveeremi piiramise tõkkefoor või mõni muu tehnoloogiline põhjus sõltuvalt häire ulatusest ja tehnilisest mõjust;
- 6) jaamavahele sõiduks valmistatud matka suund vastab rongi sõidusuunale ja automaatblokeeringu suunale (peavad olema identsed);
- 7) ei esine muud tähelepanematust, ekslikkust või vääртеgevust jaama turvanguseadmete kasutamisel.

**424.** Kui jaama pädev liikluskorraldaja on veendunud oma tegevuse õigsuses, peab ta tegema vormikohase sissekande järelevaatusraamatusse ja teatama häirest turvanguseadmete töös elektrimehaanikule, taristudispetšerile, turvanguüsteemide dispetšerile või mõnele muule tehnokorraldusaktis näidatud jaama turvanguseadmete töö eest vastutavale töötajale; jaama teede vabaoleku või rööbasahela hõivatuse kontroll-lambi põlemisel, kui tegelik olukord on vastupidine, ja pöörangu rikke korral teemeistrile; häirest, mis võib olla seotud elektrienergia puudumisega - energiadispetšerile.

Kuni turvanguseadmete normaalse töö taastamiseni ja ettenähtud korras kontrollimiseni ning turvanguseadmete töö eest vastutava elektrimehaaniku sissekande tegemiseni järelevaatusraamatusse on jaama pädeval liikluskorraldajal keelatud, sõltumata rongiliikluse olukorrast, kasutada rongiliikluse korraldamiseks mittekorras turvanguseadmeid (avada sissesõidu-, väljasõidu- ja matkafoori rongiliikluseks, juhinduda juhtimisseadme kontrollnäitudest jms) ka siis, kui mingil hetkel elektriline kontrollnäit rööbasahela vabaoleku või hõivatuse kohta taastub või muud juhtimisseadme kontroll-lampide näidud muutuvad iseenesest raudteeliikluse korraldamist lubavaks.

**425.** Jaama pädev liikluskorraldaja, ootamata ära elektrimehaaniku, teamesti pädeva töötaja või mõne muu pädeva isiku jõudmist rikke kohta, peab kasutama kõiki tema käsutuses olevaid üldtuntud võtteid ja vahendeid, selgitamaks turvanguseadmete häirete põhjust teede, pöörangute ja rööbasahelate välise vaatluse teel. Näiteks tuleb kontrollida, kas:

1) jaama tee või pöörmeipiirkonna rööbasahela hõivatuse kontrollnäidu ilmumise põhjuseks juhtimisseadmel ei ole lühis pöörmeipiirkonna rööbasahelas mõne juhuslikult sinna sattunud või ekslikult pandud volujuhtiva esemega, raudteeveeremi iseeneslik veeremine tee või pöörmeipiirkonna rööbasahelale või veovahendi omavoliline väljasõitmine pöörmeipiirkonda;

2) mõni juhuslik ese ei ole sattunud sulg- ja raamrööpa vahele, mis takistab pöörangu sule tihket liikumist vastu raamrööbast ega võimalda seada pöörangut matkaasendisse juhtimisseadmest.

Kui välisel järelevaatusel rikke põhjus selgitati ja kõrvaldati, võib jaama pädev liikluskorraldaja edaspidi kasutada jaama turvanguseadmeid rongiliikluse korraldamiseks ja juhendada oma töös kontrollnäitudest. Juhul kui häire pöörmeipiirkonna rööbasahela töös oli põhjustatud raudteeveeremi iseeneslikust veeremisest pöörmeipiirkonna rööbasahelale või veovahendi omavolilisest väljasõitmisest isoleeritud pöörmeipiirkonnale, tuleb kontroll-lampide näitudest olenemata enne rongiliikluse taasalustamist kontrollida pöörangu sulgede seisundit ja nn töötava sule liikumist vastu raamrööbast.

Turvanguseadmete töös häirete põhjuste ja nende kõrvaldamise kohta teeb jaama pädev liikluskorraldaja järelevaatusraamatusse vormikohase sissekande.

**426.** Kui välisel vaatlusel ei leitud turvanguseadmete töös häirete põhjust, peab jaama pädev liikluskorraldaja kuni elektrimehaaniku jaama saabumiseni ja turvanguseadmete normaalse töö taastamiseni võtma ronge jaama vastu ja saatma jaamavahele, korraldama manöövritööd, tagama teede ja pöörangute vabaoleku kontrollimise ning rongide vastuvõtu- ja väljasõidumatkade valmistamise tehnikorraldusaktis sätestatud korras.

**427.** Kui pöörmeipiirkonna rööbasahela kontroll-lamp jaama juhtimisseadmel näitab rööbasahela hõivatust, seatakse pöörang vastavasse matkaasendisse nn abirežiiminupu abil. Enne pöörangu seadmist abirežiiminupu abil teise asendisse on jaama pädev liikluskorraldaja kohustatud veenduma selles, et pöörmeipiirkond on raudteeveeremist vaba. Sel juhul võetakse rong jaama vastu ja saadetakse jaamavahele sissesõidu- või väljasõidufoori keelava näidu korral.

**428.** Vastuvõtutee hõivatust näitava kontroll-lambi põlemisel siis, kui tee ei ole raudteeveeremiga hõivatud (tegelikult vaba), tuleb jaama pädeval liikluskorraldajal enne rongi jaama vastuvõtmist veenduda isiklikult või selleks volitatud töötajate ettekannete põhjal, et vastuvõtuteel ei ole raudteeveeremit ja see on kogu vastuvõtumatka ulatuses vaba. Sel juhul võetakse rong jaama vastu sissesõidufoori keelava näidu korral.

**429.** Kui jaama pädev liikluskorraldaja avastab, et jaamatee, pöörmepiirkonna, pöörme-eelse piirkonna või esimese blokkpiirkonna tegeliku hõivatuse korral raudteeveeremiga näitavad juhtimisseadme vastavad kontroll-lambid nende vabaolekut (tegemist on ohtlikuma rikkega), peab ta tegema sellekohase sissekande järelevaatusraamatusse, kutsuma kohale elektrimehaaniku ja riket kõrvaldama taristuteenistuse määratud töötaja. Kuni rikke põhjuse väljaselgitamiseni ja kõrvaldamiseni on lubatud valmistada matka, kuhu kuuluvad häiretega teed ja pöörangud (sh kaitsepöörang ja ebagabariitne pöörmepiirkond), ning avada vastavat foori alles pärast seda, kui jaama pädev liikluskorraldaja on isiklikult või selleks volitatud töötajate ettekannete põhjal veendunud, et juhtimisseadmel nn valet vabaolekut näitav rööbasahel on ka tegelikult raudteeveeremist vaba.

**430.** Kui juhtimisseadmel ei põle tsentraliseeritud pöörangu asendi kontroll-lamp, tuleb selle tehnilist seisundit ja matkaasendi õigsust kontrollida tehnikorraldusaktis sätestatud korras kohapeal. Sellise rikkega pöörang peab matkaasendis olema lukustatud universaallukuga.

Kuni rikke kõrvaldamiseni või pöörme tsentralisatsioonist väljalülitamiseni ei tohi kasutada rongiliikluse korraldamiseks foore. Rongid peavad sõitma mittetöökorras pöörmepiirkonna läbi foori keelava näidu korral. Kui sellise rikkega pöörang on rongi matkaasendis ja jaama pädev liikluskorraldaja saab selle asendit kontrollida juhtimisseadmest, võib rong sõita valmistatud matka läbi vastava foori lubava näidu järgi.

**431.** Kui pöörangut ei saa juhtimisseadmest matkaasendisse seada, võib jaama pädev liikluskorraldaja dispetšeri nõusolekul kuni elektrimehaaniku või riket kõrvaldama määratud taristuteenistuse töötaja kohale tulekuni seada häirega pöörangu matkaasendisse vända ehk kurbliiga (edaspidi kurbel) käsitsi. Kurbliiga seab pöörangu matkaasendisse jaama pädev liikluskorraldaja, või mõni muu tehnikorraldusaktis näidatud töötaja. Jaama pädev liikluskorraldaja veendub pöörangu õigesse matkaasendisse seadmises nende töötajate ettekannete põhjal, kes vastava matka käsitsi ette valmistasid. Kui pärast pöörangu matkaasendisse seadmist on juhtimisseadmel pöörangu asendi kontroll (põleb vastav kontroll-lamp), võetakse rong jaama vastu ja saadetakse jaamavahele vastava foori lubava signaalnäidu järgi. Kui pöörmeasendi kontroll-lamp juhtimisseadmel ei põle, võetakse rong jaama vastu ja saadetakse jaamavahele vastava foori keelava näidu korral. Sel juhul lukustatakse matkaasendis pöörang universaallukuga.

**432.** Kui sissesõidufoori lubav tuli muutub iseenesest keelavaks, tuleb jaama pädeval liikluskorraldajal lisaks juhtimisseadme kontrollnäitudele veenduda pöörangute matkaasendi õigsuses ning pöörmepiirkondade ja vastuvõtutee vabaolekus tehnikorraldusaktis sätestatud korras ning pärast seda veel kord avada sissesõidufoor. Kui sissesõidufoor avaneb, tohib seda ka edaspidi kasutada rongiliikluse korraldamiseks. Sissesõidufoori iseenesliku sulgumise korral peab jaama pädev liikluskorraldaja tegema vormikohase sissekande järelevaatusraamatusse ja teatama sellest elektrimehaanikule. Analoogselt toimib jaama pädev liikluskorraldaja ka sel juhul, kui väljasõidufoor sulgub iseeneslikult

rongi saatmisel automaatblokeeringuga jaamavahele. Enne väljasõidufoori veelkordset avamist tuleb kontrollida esimese blokkpiirkonna vabaolekut pärisuunalistest rongidest. Kahesuunalise automaatblokeeringuga üheteelisele jaamavahele saatmisel tuleb lisaks eelöeldule kontrollida ka jaamavahe või kaheteelise jaamavahe vastava peatee vabaolekut vastassuunarongidest.

Kui pärast sissesõidufoori lubava tule iseeneslikku keelavaks muutumist pöörangute õige matkaasendi korral ning pöörmepiirkondade ja vastuvõtutee raudteeveeremist vabaolekul (kontroll-lampide näitude järgi) sissesõidufoor veelkordsel avamiskatsel ei avane, tuleb rong kuni rikke kõrvaldamiseni võtta jaama vastu sissesõidufoori keelava näidu korral, kontrollides eelnevalt sissesõidumatka valmisolekut kehtestatud korras. Analoogselt peab jaama pädev liikluskorraldaja toimima ka sissesõidufoori teistkordsel sulgumisel, olenemata juhtimisseadme kontrollnäitudest.

Väljasõidufoori iseenesliku sulgumise korral ning kui väljasõidufoori ei saa rikke tõttu avada, juhindub jaama pädev liikluskorraldaja automaatblokeeringuga liini ja poolautomaatblokeeringuga liini ning kombineeritud teeblokeeringuga liini rongiliikluse korraldamise vastavatest sätetest.

**433.** Kui võtmesõltuvusega pöörangu kontroll-lukk ei tööta, siis elektrimehaanik demonteerib kontroll-luku, annab remonti võetud kontroll-luku võtme pöörmeseadja kätte, säilitades signaalide ja turvanguseadmete kasutamise rongiliikluse korraldamisel. Demonteeritud kontroll-lukuga pöörang rongi vastuvõtumatkas ja väljasõidumatkas lukustatakse pärast pöörangu vastavasse matkaasendisse seadmist universaallukuga. Pärast pöörmeseadja ettekannet jaama pädevale liikluskorraldajale vastava rongimatka valmisoleku kohta pannakse kontroll-luku võti jaama pädeva liikluskorraldaja käsul pöörmeposti täitevposti aparati, mis tagab matka lukustuse ja rongide sõitmise signaalide järgi.

**434.** Elektritsentralisatsiooniga jaamas on jaama pädev liikluskorraldaja manöövr töö tegemisel keelava foorinäiduga, samuti rongi jaama vastuvõtmisel või jaamavahele saatmisel kutsesignaali järgi, sõiduloaga või registreeritud käsuga keelava foorinäidu korral enne kutsesignaali nupule vajutamist, raudteeveeremi juhile vastava sõiduloa või käsu andmist kohustatud:

1) panema matka kuuluvate pöörangute käepidemed või nupud juhtimisseadmel matkaasendisse ja veenduma kontroll-lampide järgi, et rongimatk on valmistatud õigesti. Matka kuuluvate pöörangute ja kaitsepöörangute käepidemed või nupud kaetakse punast värvi kuppelkapslitega. Nende pöörangute matkaasendit, mida juhtimisseadme kontroll-lampide abil ei saa kontrollida, tuleb kontrollida kohapeal. Lisaks eelöeldule tuleb need pöörangud matkaasendis lukustada universaallukuga ja lülitada elektrijamite blokk-kontaktide abil tsentralisatsioonist välja. Lisaks eelöeldule lukustatakse elektritsentralisatsiooniga jaamas matka kuuluvad pöörangud signaalkäepideme pööramisega vastavasse asendisse (kui elektritsentralisatsioon seda võimaldab). Pärast rongimatka valmistamist ja pöörangute matkaasendis kontrollimist peab jaama pädev liikluskorraldaja veenduma ka rongi matkasse kuuluva tee vabaolekus, pöörmepiirkondade vabaolekus ja valmistatud matkaga

külgnevate ebagabariitsete pöörmepiirkondade vabaolekus;

2) rongi jaama vastuvõtu või jaamavahele saatmise matka saab valmistada ka manöövrimate abil ehk valimisega. Selleks valitakse ja valmistatakse vastav arv manöövrimate ja need lukustatakse manöövrimate avamisega. Pöörangute individuaaljuhtimise käepidemed (matkavalimise nupud matkatsentralisatsiooni korral) juhtimisseadmel pannakse matkaasendisse ja kaetakse punast värvi kuppelkapslitega. Matka kuuluva tee vabaolekut võib kontrollida juhtimisseadme tablool valget värvi valgusriba järgi. Kui manöövrimate ei ole valget värvi valgusriba, tuleb kontrollida matka kuuluva tee vabaolekut tehnikorraldusaktis sätestatud korras. Jaama saabuvate või jaamast väljuvate rongide raudteeveeremi juhid, sõites mööda lubava näiduga manöövrimate, ei tohi juhendada nendest näitudest ja peavad rongiga sõitmisel juhutama ainult kas kutsesignaalist, jaama pädeva liikluskorraldaja käsust või vastavast sõiduloast, mis lubab sõita mööda keelava näiduga sissesõidu-, matka- või väljasõidufoorist. Kui rongimate ei saa valmistada manöövrimate abil või valmistatud rongimate ei saa lukustada manöövrimate avamisega, siis jaama vastuvõtu matk või jaamavahele saatmise matk valmistatakse tehnikorraldusaktis sätestatud korras;

3) koodjuhtimisega elektritsentralisatsiooniga jaamades seatakse selle mittetöötamisel pöörangud matkaasendisse kohalikust varujuhtimisseadme. Varujuhtimisseadme pöörmekäepidemed (nupud), valmistatud rongimate asendis, kaetakse punast värvi kuppelkapslitega. Pöörangute õigsust matkaasendis kontrollitakse kohaliku varujuhtimisseadme kontrollnäitude järgi. Matka kuuluva tee vabaolekut kontrollib jaama pädev liikluskorraldaja tehnikorraldusaktis sätestatud korras.

**435.** Saanud teate häirete olemasolu kohta turvanguseadmete töös, peab elektrimehaanik tegema kindlaks, kas mittetöökorras turvanguseade või objekt on vaja lülitada tsentralisatsioonist välja signaale kasutades või kasutamiset ja tegema selle kohta vormikohase sissekande järelevaatusraamatusse.

Elektrimehaanikul ei ole lubatud:

1) alustada jaama objektidel turvanguseadmete rikke kõrvaldamise tööd pädeva liikluskorraldaja loata ja järelevaatusraamatusse vormikohast sissekannet tegemata;  
2) pärast remonditöö lõppu või rikke kõrvaldamist lülitada tsentralisatsiooni (sõltuvusse) või panna tööle turvanguseadmeid, mille töö ajutiselt katkestati või lülitati tsentralisatsioonist (sõltuvusest) välja, kontrollimata koos pädeva liikluskorraldajaga nende tööd ja korrasolekut ning veendumata juhtimisseadme kontrollnäitude õigsuses.

**436.** Üksikuid isoleerpiirkondi, tsentraliseeritud pööranguid, pöörmete kontroll-lukke või teisi turvanguseadmeid võib lülitada tsentralisatsioonist ja sõltuvusest välja signaalide kasutamisega (rongiliiklust korraldatakse signaalide järgi) või signaalide kasutamiset. Turvanguseadme väljalülitamisel signaalide kasutamisega tuleb matka kuuluva väljalülitatud seadme või objekti seisukorda ja lukustatust matkas kontrollida tehnikorraldusaktis sätestatud korras. Pärast eelnimetatud kontrolli võetakse rongid jaama vastu ja saadetakse jaamavahele vastava signaali lubava näidu järgi.

Elektrimehaanik võib lülitada isoleerpiirkonna või rööbasahela, tsentraliseeritud pöörangu või mõne muu turvanguseadme tsentralisatsioonist ja/või sõltuvusest välja signaalide kasutamisega järgmise kestusega:

- 1) *kuni kaheksa tundi* jaamatöö osakonna piirkonna juhataja või jaamaülema loal, dispetšeritsentralisatsiooniga liinil dispetšeri nõusolekul, kooskõlastatult turvangusüsteemide dispetšeriga või mõne telekomi ja turvangusüsteemide ameti määratud isikuga. Erandjuhul, kui jaamas ei ole jaamatöö osakonna piirkonna juhatajat või jaamaülemat või mõnda teist ohutu rongiliikluse tagamise eest vastutavat töötajat, võib lülitada turvanguseadmeid tsentralisatsioonist ja/või sõltuvusest välja signaalide kasutamisega, *kestusega kuni kaheksa tundi* jaama pädeva liikluskorraldaja loal, kes peab enne loa andmist saama sellekohase nõusoleku dispetšerilt;
- 2) *üle kaheksa tunni, kestusega kuni viis ööpäeva* telekomi ja turvangusüsteemide ameti juhataja loal;
- 3) *üle viie ööpäeva* telekomi ja turvangusüsteemide ameti juhataja loal, kes peab enne vastava loa andmist saama sellekohase kooskõlastuse Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti peadirektorilt.

Dispetšeritsentralisatsiooniga liini jaamad antakse ehitus- või remonttööde tegemise ajaks varujuhtimisele. Pöörmete ja isoleerpiirkondade rööbasahelate väljalülitamine rikete kõrvaldamise tööde ajaks võib toimuda alles pärast jaama varujuhtimisele üleandmist.

Plaanilisi töid jaama turvanguseadmete väljalülitamisega tehakse telekomi ja turvangusüsteemide ameti juhataja kinnitatud graafiku alusel. Telekomi ja turvangusüsteemide ameti juhataja peab graafiku kinnitamisel määrama ka ohutu raudteeliikluse eest vastutava isiku, kes kontrollib remondi või ehitustööde kulgu ja võtab meetmeid ohutu rongiliikluse tagamiseks.

**437.** Pöörangu tsentralisatsioonist või sõltuvusest väljalülitamisel signaalide kasutamisega peab elektrimehaanik koos pädeva liikluskorraldajaga kontrollima ja veenduma juhtimiseadme kontrollnäitude järgi, et välja lülitatud on nimelt see pöörang, mille kohta on tehtud vormikohane sissekanne järelevalvusraamatusse.

**438.** Pöörmeipiirkonna rööbasahela, tsentraliseeritud pöörangu, pöörangu kontrollluku või muu turvanguseadme tsentralisatsioonist või sõltuvusest väljalülitamisel signaalide kasutamisetähtaeg võetakse rongid jaama vastu ja saadetakse jaamavahele vastava foori keelava signaalnäidu korral. Tee vabaolekut, pöörangu tehnilist seisundit ning lukustust matkaasendis ja matkalukustust kontrollitakse tehnikorraldusaktis sätestatud korras.

**439.** Enne pöörmeipiirkonna või muu rööbasahela tsentralisatsioonist või sõltuvusest väljalülitamist on pädev liikluskorraldaja kohustatud panema väljalülitatavate pöörmete käepidemetele või nuppudele punased kuppelkapslid või blokeerima pöörangud seadmise vastu.

**440.** Kui pöörangute ja signaalide elektritsentralisatsiooniga jaamas ei saa pöörangut seada matkaasendisse juhtimisseadmelt, siis lülitatakse see tsentralisatsioonist välja ja seatakse matkaasendisse käsitsi kurbliiga.

Kui kurbliiga matkaasendisse seatud pöörangul on juhtimisseadmelt matkaasendi kontroll, siis juhendub pädev liikluskorraldaja juhtimisseadme kontroll-lampide näitudest ja veendub pöörangu õiges matkaasendis selle töötaja ettekande alusel, kes seadis pöörangu matkaasendisse kurbliiga. Sel juhul võetakse rongid jaama vastu ja saadetakse jaamavahele foori lubava signaalnäidu järgi.

Kui kurbliiga matkaasendisse seatud pöörangul puudub elektriline matkaasendi kontroll juhtimisseadmelt, siis tuleb see pöörang lukustada rongi matkas universaallukuga ja blokk-kontaktid välja lülitada. Rongi jaama vastuvõtu ja jaamavahele saatmise ajal tuleb universaalluku võtit hoida pädeva liikluskorraldaja või mõne muu tehnikorraldusaktis või telegrammis näidatud raudteeliikluse eest vastutava töötaja juures. Jaama pädev liikluskorraldaja peab veenduma niisuguste pöörangute matkaasendi õigsuses ja lukustuses selle töötaja ettekande põhjal, kes valmistab rongimatka ja seadis pöörangu matkaasendisse kurbliiga.

**441.** Pöörangu remontimisel või muul põhjusel, kui pöörangu sulgrööpad ei ole ettenähtud korras mehaaniliselt ja jäigalt omavahel ühendatud (sulgrööbaste eraldumine), lülitatakse sellise ohtliku rikkega pöörang tsentralisatsioonist või sõltuvusest välja. Sellise häirega pöörangu sulgrööpad naelutatakse matkaasendis ettenähtud tehnoloogia kohaselt rööpanaelaga kinni või kinnitatakse pitskruviga. Sulgrööpa naelutab kinni/kinnitab pitskruviga selleks kohale kutsutud pädev töötaja, mille kohta teeb ta ka sissekande järelevaatusraamatusse.

Kui on vaja sõita naelutatud/pitskruviga kinnitatud sulega pöörangust rongiga üle, siis veendub pädev liikluskorraldaja pärast sulgrööbaste kinnitamise kohta teate saamist isiklikult või seda pöörangut teenindama määratud töötaja ettekande põhjal, et pöörangu sulgrööbaste asend matkas on õige.

Kui sulgrööpad ei ole ühendatud pöörangu ajamiga (suled on omavahel jäigalt ühendatud), lukustatakse elektriamiga pöörang matkas universaallukuga või töötav sulgrööbas surutakse vastu raamrööbast ja naelutatakse kinni/kinnitatakse pitskruviga.

**442.** Selles peatükis on käsitletud ainult rongide jaama vastuvõtmise ja jaamavahele saatmise korra põhialuseid sel juhul, kui jaama turvanguseadmed ei ole töökorras. Turvanguseadmete tööst, tsentralisatsioonist või sõltuvusest väljalülitamise ja taas töösselülitamise täpne kord rikete puhul nende töös, järelevaatuse või remondi ajal sätestatakse turvanguseadmete korrashoiu juhendis.

## 17. peatükk RONGILIIKLUS JA MANÖÖVRITÖÖ OHTLIKU VEOSEGA

**443.** Rongiliikluse ja manöövritöö ohutuse tagamiseks vajalik teave lõhkeainega ehk „Ohtlike kaupade veoeskirja“ järgi 1. ohuklassi kuuluva kaubaga (edaspidi veos) laaditud vaguni kohta on kirjas kaubaveodokumentides.

1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguni kaubaveodokumentide lahtris „*Kauba nimetus*“ märgitakse ohtliku kauba nimetus ja muud vajalikud andmed vastavalt „Ohtlike kaupade veoeskirjale“. Vaguni saatedokumentidesse lüüakse templid, milles on vajalik teave 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguni kohta ja mida tuleb järgida rongiliikluse ja manöövritöö korraldamisel.

1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguni saatedokumendi lüüakse punast värvi templid „*Eriti ohtlik last, laadung nr. . . . .*“, „*1. ohuklassi kuuluv veos*“, „*Mäest mitte alla lasta*“, „*Kattevagunid*“ ja seda ainult sel juhul, kui see on ette nähtud „Ohtlike kaupade veoeskirjas“. Templi „*Eriti ohtlik last, laadung nr. . . . .*“ alusel määratakse käesoleva juhendi 20. peatükis toodud tabeli abil kattevagunite arv rongis ja manöövritööl. Vajadusel võib kasutada ka muu informeeriva sisuga templeid, nagu: „*Sektsioon. Mitte lahti haakida*“, „*Mürgine*“, „*Saaturiga*“, „*Ahjuküttega*“, „*Valve*“ jms.

Kui 1. Ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguni saatedokumentides on tempel „*Kattevagu-nid*“, siis selle vaguni rongi panemisel ja manöövritööl ette nähtud kattevagunite arvu kindlaksmääramiseks kasutatakse käesoleva juhendi 20. peatükis toodud tabelit.

**444.** Kaubasaatja peab 1. ohuklassi kuuluva ohtliku veose veoks esitamisel lisama saatedokumentidele ohukaardi või näitama ära veose ohukaardi numbri. Saatedokumentides peab olema tehtud sellekohane märg. 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguni vagunilehe lahtrisse „*Katte kood*“ kirjutatakse või kantakse ettenähtud kood vastavalt „Ohtlike kaupade veoeskirjale“ ja vagunilehe vormistamise juhendile.

**445.** Sorteerimisjaamades ja muudes raudteejaamades, kus laaditakse, tühjendatakse või töödeldakse mõnel muul viisil 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguneid, täiendatakse tehnikorraldusakti ohtlike veoste töötlemise juhendiga. Kõnealuses juhendis tuleb sätestada vajalikud ohutusnõuded raudteeliikluse korraldamisel lõhkeainega laaditud vaguniga, jaamatöötajate, tehnohoolde- ja kommertsjärelevaatuse punktide, valvemeeskondade, saaturite-spetsialistide ja manöövritöö meeskondade ning vajadusel teiste jaamatöötajate hoiatamise kord eelseisvast rongide vastuvõtmisest või jaamavahele saatmisest ja manöövritööst ohtliku veosega laaditud vaguniga „Ohtlike veoste veoeskirja“ nõuete alusel. Manöövrijuhile antakse kirjalik hoiatus/töökäsk vorm EVS RL-12.

Keelatud on edastada teavet 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguni kohta isikutele, kes ei ole seotud veose töötlemisega. Veose töötlemisega seotud korralduste edastamiseks peab kasutama raadio- või telefonsidet.

**446.** Väljaspool rongikoosseisu seisvad 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunid, v.a rongide kogumis- või sorteerteedel seisvad vagunid, peavad olema paigutatud tehnikorraldusaktis selleks ette nähtud ohutule teele. Seisvad vagunid peavad olema kokku haagitud, kinnitatud pidurkingadega ja piiratud teisaldatavate peatumissignaalidega signalisatsioonijuhendi kohaselt.

Pöörangud, mis viivad nende vagunite seisuteedele, tuleb seada kaitseasendisse ja lukustada või blokeerida seadmise vastu, mis välistab muu raudteeveeremi sattumise 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunite seisuteele. Pöörangute lukustamise ja võtmete hoidmise kord sätestatakse tehnikorraldusaktis.

Vagunid saatemeeskonnaga või kaubasaatja (vastuvõtja) spetsialistidega tuleb paigutada samale seisuteele või selle kõrvalteele, kuid mitte kaugemale kui 50 m nende poolt saadetavatest või teenindatavatest vagunitest.

**447.** Manöövrivedur peab olema varustatud raadiosidega ja manöövrijuht kantava raadiojaamaga. Manöövriraadioside mittetöötamisel peab manöövrimeeskond koosnema vähemalt kahest isikust.

1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunite etteandmisel või äratoomisel ladude teedelt ning manöövritööl olenemata kohast tuleb kasutada käesoleva juhendi 20. peatükis ette nähtud hulgal kattevaguneid. Manöövrivedur peab olema töökorras ja varustatud sädemepüüduuri või sädemesummutiga.

Kattevaguniteks võivad olla tühjad vagunid või mitteohtliku kaubaga laaditud vagunid. Tühjade kattevagunite uksed ja luugid peavad olema suletud. Kattevaguniteks ei tohi kasutada kauba jääkidega tsisternvaguneid ja samuti ohtliku kaubaga laaditud tsisternvaguneid. 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguni katteks võib kasutada tühje ja laaditud platvormvaguneid ning transportööre, välja arvatud esimeseks vaguniks veovahendi järel.

**448.** 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguni eraraudteele või töötlemisteele etteandmise ja äratoomise matkad määratakse kindlaks vastava töötlemistee teenindamise kohaliku juhendiga. Kõnealuses juhendis peab olema sätestatud raudteeülesõidukohtade läbimise kord, valmistatud matkade valvamise kord ja suurimad lubatud manöövritöö kiirused 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunite etteandmisel ja äratoomisel ning muud raudteeliiklusohutuse abinõud.

## Rongi koostamine

**449.** 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunit võib panna rongi üksikvaginina või vagunigrupina. 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunid, mida võib vedada ainult väljalülitatud automaatpiduritega, paigutatakse rongi grupina, milles ei ole üle kaheksa telje. Rongi koosseisus tohib olla kuni neli väljalülitatud automaatpiduritega vagunite grupi tingimusel, et oleks tagatud rongikoosseisu normikohane pidurdusjõud.

Keelatud on 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguneid panna:

- 1) reisirongi ja posti- või kauba-reisirongi;
- 2) pikk-kaubarongi ja raskerongi;
- 3) kolmanda ülemise, kolmanda ja suurema alumise, neljanda ja suurema külgmise ebagabariitsuse astmega veosega kaubarongi.

Lisaks eelnimetatule ei tohi 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguneid panna nende kaubarongide koosseisu, kus on vagunid:

- 1) survestatud või hõrendatud gaasidega (2. ohuklassi kuuluv veos);
- 2) kergsüttivate vedelikega (3. ohuklassi kuuluv veos);
- 3) kergsüttivate või isesüttivate ainetega või ainetega, mis veega ühinedes eraldavad põlevgaasi (4. ohuklassi kuuluv veos);
- 4) oksüdeerivate ainetega ja orgaaniliste peroksiididega (5. ohuklassi kuuluv veos);
- 5) tugevatoimeliste mürkainetega (6.1 ohuklassi kuuluv veos);
- 6) vaguneid seadmete või kaubaga, mis sisaldavad ülalnimetatud aineid.

**450.** 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguneid võib vedada sorteerimis- ja piirkonnajaamade vahel igat liiki kaubarongide koosseisus ja üksikute veovahenditega. 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguneid ei ole lubatud panna lähikaubarongide koosseisu, siis kui koosteplaani järgi saab neid vedada kaugkaubarongidega. Keelatud on 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguneid vedada rongiga, mida teenindab vedurijuht ühes isikus.

**451.** Saatemeeskonna jaoks tuleb panna rongi spetsiaalne tühi kinnine vagun. Kui valvatav vagunigrupp on paigutatud rongi peaossa, mitte kaugemale kui viis vagunit veovahendist, ja rongis ei ole ülekäigurõduga vagunit, võib erandkorras raudteeveo-ettevõtja sätestatud korras lubada saatemeeskonna sõitmist veovahendi kabiinis. Seejuures peab raudteeveeremi juht saatemeeskonda eelnevalt juhendama veovahendil viibimise korras.

Kui 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguneid saadavad spetsialistid või kaubasaatja (vastuvõtja) relvastatud meeskond, tuleb nende poolt valvatavad vagunid paigutada rongis ühte gruppi.

**452.** Rongis peavad 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunid olema eraldatud kattevagunitega käesoleva juhendi 20. peatükis sätestatud korras. Vagunid, milles on inimesed (sh kaubasaatori, saatemeeskonna, valvemeeskonna vagunid), ja elusloomadega laaditud vagunid võivad asuda rongis nii ees- kui tagapool 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunit, kuid alati eespool neid vaguneid, mis on laaditud tugevatoimelise mürkainega (6. ohuklassi kuuluv veos). Elusloomade veo vagunit ei ole vaja eraldada kattevaguniga 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunist.

Kattevaguneid ei panda 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunite ja nendega ühtsesse sektsiooni kuuluva saatevaguni vahele.

## 1. ohuklassi kuuluva veosega rongi sõitmine liinil

**453.** 1. ohuklassi kuuluva veosega rong peab olema dispetšeri ja jaamade pädevate liikluskorraldajate pideva kontrolli ja järelevalve all, kes peavad tagama selle liiklusgraafikukohase ja ohutu liikumise. Kui rongikoosseisus on 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagun, antakse raudteeveeremi juhile kirjalik hoiatus, milles märgitakse vaguni number, ohtliku kauba klass ja number, selle asukoht rongis ning sihtjaam.

**454.** 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguneid sisaldava rongi saatmisest peab koostejaama pädev liikluskorraldaja varakult (vähemalt 30 min enne liinile lähetamist) teatama dispetšerile.

**455.** 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguniga rongi piirkonna- ja koostejaamast väljasaatmisest peab dispetšer käsuga teatama liini jaamade pädevatele liikluskorraldajatele ja vajadusel naaberpiirkonna dispetšerile.

**456.** Tähist „O“ sisaldav rongi number kantakse rongiliikluse raamatusse, liiklusgraafikule, raudteeveeremi juhile antavale sõidu- või teeloale ja hoiatusele, rongi kaalulehele ja teistele rongiliiklusalastele dokumentidele.

Rongiliiklusega seotud teadete naaberjaama või dispetšerile edastamisel peab jaama pädev liikluskorraldaja rongi numbrile lisama „1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunid“.

**457.** 1. ohuklassi kuuluva veosega rongi jaama saabumisest peab jaama pädev liikluskorraldaja teatama tehnohooldepunkti, kommertsülevaatuse punkti ja teistele töötajatele, kes on seotud 1. ohuklassi kuuluva veosega vaguni teenindamise või töötlemisega tehnikorraldusaktis sätestatud korras.

**458.** 1. ohuklassi kuuluva veosega rong võetakse jaama vastu ainult tehnikorraldusaktis ette nähtud teele.

**459.** Ei tohi jätta vahejaama seisma 1. ohuklassi kuuluva veosega rongi või vagunit ilma veovahendita. Erandkorras võib jätta 1. ohuklassi kuuluva veosega rongi ja vagunit vahejaama ilma veovahendita seisma ainult raudteeveo-ettevõtja taotlusel.

Taotluses peab raudteeveo-ettevõtja määrama ohutusabinõud, mida raudteeliiklusega seotud töötajad on kohustatud rakendama rongi seismajätmisel vahejaama.

**460.** Üksikutel 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud või nendega ühtsesse sektsiooni kuuluvatel vagunitel teeloleku ajal avastatud tehniliste rikete ja kommertsvigade kõrvaldamine toimub sõltuvalt rikke või vea iseloomust kas 1.

ohuklassi kuuluva veosega vaguni mahahaakimisega rongist ja remonditeele suunamisega või rongikoosseisust mahahaakimiseta.

Tehniliste rikete või kommertsvigadega vaguneid, mida valvavad valvemeeskonnad, võib ühtsest sektsioonist või grupist lahti haakida ainult sel juhul, kui on tagatud lahtihaagitud vagunite valve. Kui valvet ei tagata, tuleb haakida rongist maha kogu valvemeeskonnakonna poolt valvatav vagunisektsioon või -grupp.

Sõjaväerongide vaguneid ja vagunigruppe, mida saadavad sõjaväevahtkonnad või kaubasaatja (vastuvõtja) spetsialistid, on keelatud rongist maha haakida. Rikete või vigade kõrvaldamiseks või kaupade ümberlaadimiseks tervetele vagunitele peetakse kinni kogu sõjaväerong, millest raudteeveo-ettevõtja peab teatama dispetšerile. Remondi, vigade kõrvaldamise või ümberlaadimise lõppemisel saadetakse sõjaväerong edasi sihtsuunas.

Eriveeremi sektsiooni kuuluvate 1. ohuklassi kuuluva veosega vagunite lahtihaakimist eeldava remondi vajadusel võib selliseid vaguneid sektsioonist lahti haakida ja remonditeele suunata ainult veost saatva spetsialisti või valvemeeskonna vanema nõusolekul ja järelevalvel. Sel juhul peetakse kogu sektsioon, milles on avastatud remonti vajav vagun, kinni ja lülitatakse taas pärast vaguni remonti rongi koosseisu ettenähtud kohale tagasi. Kui rongi kuuluv tühi vagun ei saa tehnilise rikke tõttu liikuda sihtjaamani, võib selle veost saatvate spetsialistide või valvemeeskonna vanema avalduse alusel rongist maha haakida ning saata remonti, vormistades saatedokumendid kehtestatud korras ümber.

Kõik seisma jäetud sõjaväerongide vagunid ja 1. ohuklassi kuuluva veosega vagunite grupid, mida saadavad sõjaväevahtkonnad või kaubasaatja (vastuvõtja) spetsialistid, tuleb paigutada tehnikorraldusaktis 1. ohuklassi kuuluva veosega vagunitele määratud teele. 1. ohuklassi kuuluva veosega rongikoosseisude ja vagunite tehnilise ja kommertsteenindamise kord määratakse kindlaks raudteeveo-ettevõtja kinnitatud juhendis.

## **Tegevuskord raudteeohutust mõjutava juhtumi korral**

**461.** Raudteeliiklusega seotud töötaja peab tundma ja täpselt täitma ohutuseeskirja nõudeid ning raudteel ohtlike veostega tekkinud avariolukordade likvideerimise korda. 1. ohuklassi kuuluva veosega rongi ähvardava ohu (pukside põlemine, telje murdumine, rööbastelt mahaminek, veose süttimine jms, mis ohustab raudteeliiklust) korral peavad raudteeveeremi meeskond, veose saatmise ja valvamisega tegelevad isikud, pädevad liikluskorraldajad ja teised rongi vastuvõtmise, saatmise, läbilaskmise ja 1. ohuklassi kuuluva veosega vaguni teenindamisega seotud töötajad tegema kõik neist sõltuva rongi või manöövriveeremi peatamiseks ja ohu kõrvaldamiseks. Jaama pädev liikluskorraldaja peab raudteeohutust mõjutavast juhtumist viivitusega kandma ette dispetšerile.

**462.** Käesoleva juhendi punktis 461 märgitud juhtudest peab raudteeveeremi juht viivitusega teatama dispetšerile ja lähima jaama pädevale liikluskorraldajale, kes peavad võtma vajalikud meetmed. Raudteeohutust mõjutava juhtumikorral peab raudteeveeremi juht edastama oma teates nende asjaolud, ohtliku ja 1. ohuklassi kuuluva veosega vaguni asukoha rongi koosseisus, ohukaartide numbrid või

saatelehtedele lisatud ohukaartide sisu, elektrifitseeritud piirkondades lisaks sellele teatama veel kontaktvõrgust voolu väljalülitamise vajadusest ning lähtuvalt kujunenud olukorrast võtma meetmed raudteeohutust mõjutava juhtumi tagajärgede likvideerimiseks, juhindudes ohukaartidest, ohtlikku veost saatvate spetsialistide ja dispetšeri korraldustest. Jaama pädev liikluskorraldaja, saanud raudteeveeremi juhilt teate raudteeohutust mõjutavast juhtumist, peab viivitusega edastama teate sisu dispetšerile, dispetšerside puudumisel hoiatama taristudispetšerit ja päästeteenistust ning tegutsema nende juhiste järgi.

**463.** 1. ohuklassi kuuluva veose või raudteeveeremi süttimisel tuleb rong peatada. Raudteeveeremi juhil tuleb rongi peatamise koht valida sellise kaalutlusega, et võimaliku õnnetuse tagajärjed (inimeste vigastused, keskkonnareostus, raudteetaristu rajatiste, tee, sildade, elu- ja tootmishoonete, ladude jms kahjustused) oleksid minimaalsed.

Pärast rongi peatamist peab raudteeveeremi meeskond koos isikutega, kes saadavad või valvavad 1. ohuklassi kuuluvat veost, analüüsima olukorda, võimalusel viima põleva vaguni muust rongiveeremist ohutusse (vähemalt 100 m) kaugusse ja esitama abistamisnõude. Mahajääv veovahendita raudteeveerem tuleb kinnitada kehtestatud normatiivide kohaselt. Arvestades 1. ohuklassi kuuluva veose eripära, tuleb enne päästesalga saabumist võimaluste piires püüda kustutada tulekollet, täites seejuures kõiki ohukaardil toodud nõudeid.

**464.** 1. ohuklassi kuuluva veosega avariiolekorra tekkimisel jaamas on jaama pädev liikluskorraldaja kohustatud teatama sellest dispetšerile, piirkonna juhatajale/jaamaülemale ning täpsustama edasise rongiliikluse ja manöövr töö korra. Vajadusel tuleb rongiliiklus ja manöövr töö jaamas peatada.

Mitteohtliku veosega laaditud vaguni, hoone, rajatise või seadme süttimisel tuleb 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagun toimetada eemale tulekahju piirkonnast ja viia ohutusse kohta, mitte lähemale kui 100 m õnnetuskohast.

**465.** 1. ohuklassi kuuluva veosega rongi või vaguniga toimunud raudteeohutust mõjutavast juhtumist peab dispetšer teatama raudteekorraldajale, taristudispetšerile ja võtma koostöös päästametiga kohesed meetmed avariiolekorra tagajärgede kiireks likvideerimiseks.

**466.** Muus tegevuses raudteeohutust mõjutava juhtumi korral 1. ohuklassi kuuluva veosega rongi või vaguniga raudteeliiklusohutuse tagamisel ja avariiolekorra tagajärgede likvideerimisel tuleb juhendada päästemeti töötajate juhustest ning kujunenud olukorrast kooskõlas ohu- ning ebastandardsetes olukorras tegutsemise juhendi ning „Ohtlike kaupade veoeskirja“ nõuetega.

## 18. peatükk RAUDTEEVEEREMI KINNITAMISE NORMID JA KORD

**467.** Raudteeveeremi kinnitamisel pidurkingadega tuleb järgida järgmisi norme:

1) rõhtsal (kallakuta) teel ja kuni 0,0005 kallakuga teel - üks pidurking mis tahes hulga ühes grupis seisvate ja kokkuhaagitud laaditud või tühjade vagunitel kinnitamiseks;

2) kallakuga teel - üks pidurking iga 200 laaditud vagunitelje kohta mille teljekoormus on üle 15 tonni, samuti reisivagunite grupi, mootorrongivagunitest või külmutusvagunitest koosneva grupi ning elektri- ja mootorveovahendite (va juhtratastega eriveerem) grupi kinnitamisel peab pidurkingade arv vastama kallaku suurusele tuhandikes, millele on lisatud arv 2.

3) kallakuga teel seisva tühjadest vagunitest koosneva grupi kinnitamiseks, teadmata kaaluga või teljesurvega vaguni alla pidurkingade panemisel, samuti juhtratastega eriveeremi kinnitamisel või segavagunitest koosneva grupi kinnitamiseks peab pidurkingade arv iga 200 vagunitelje kohta vastama kallaku suurusele tuhandikes, millele on lisatud arv 3.

**468.** Vagunigrupi, mille telgede arv on 200-st suurem või väiksem, kinnitamiseks arvestatakse pidurkingade arv võrdeliselt kinnitatavate telgede arvu suhtega 200-sse. Murdarvulise tulemuse saamisel ümardatakse saadud tulemus suuremaks täisarvuks (st saadakse arvestuslik täisarv pidurkingi).

### Näited

Tühjadest vagunitest koosneva vagunigrupi, kokku 80 vagunitelge, mis seisab 0,0025 kallakuga teel, kinnitamiseks on vaja:

$80 (2,5 + 3) / 200 = 2,2$  ligikaudu 3 pidurkinga.

Laaditud vagunitest koosneva vagunigrupi, teljekoormusega üle 15 tonni, kokku 80 vagunitelge, mis seisab 0,0025 kallakuga teel, kinnitamiseks on vaja:

$80 (2,5 + 2) / 200 = 1,8$  ligikaudu 2 pidurkinga.

Põlevkiviga laaditud pendelrongi, kokku 240 vagunitelge, mis seisab 0,0015 kallakuga teel, kinnitamiseks on vaja:

$240 (1,5 + 2) / 200 = 4,2$  ligikaudu 5 pidurkinga.

Reisiringi, kokku 72 vagunitelge, mis seisab 0,003 kallakuga teelõigul, kinnitamiseks on vaja:

$72 (3 + 2) / 200 = 1,8$  ligikaudu 2 pidurkinga.

**469.** Rõhtsal teel (kallak väiksem kui 0,0005) pannakse pidurkingad vagunigrupi mõlema otsavaguni alla, kallakuga teel aga vagunigrupi kallakupoolse äärmise vaguni alla. Tühjad vagunid teel kaldega 0,0005 kuni 0,001 kinnitatakse ühe pidurkingaga ka kallakule vastaspoolsest otsast.

**470.** Kui pidurkinga ei panda vagunigrupi äärmise vaguni alla, tuleb kindlasti veenduda selles, et teised vagunid on omavahel ja ka pidurkingaga kinnitatud vaguniga kindlalt kokku haagitud.

**471.** Tugeva tuule korral (ootamatult saabunud või ilmaennustuse kohaselt), mille suund ühtib raudteeveeremite võimaliku iseenesest veerema hakkamise suunaga, pannakse arvestuslikule kinnitusnormile lisaks veel kaks pidurkinga. Kui ei ole teada tuule liikumise suunda, lisatakse kaks pidurkinga mõlemalt poolt. Täpse korra sätestab tehnikorraldusakt.

**472.** Ühe vaguni seismajätmisel jaamateele kinnitatakse vagun täiendavalt kahe pidurkingaga - kummagi pöördvankri alla pannakse üks pidurking mõlemalt poolt.

Kahe vaguni seismajätmisel jaamateele kinnitatakse mõlemad vagunid täiendavalt kahe pidurkingaga - täiendav pidurking pannakse vaguni vaba pöördvankri alla mõlemalt poolt.

Raudteeveeremi pikemaks ajaks (reservis, remonti saatmise ootel jms) seisma jätmisel võib raudteeveo-ettevõtja töötaja koheselt lisada raudteeveeremi rataste alla mõlemalt poolt kaks täiendavat pidurkinga vastavuses tehnikorraldusakti nõuetega.

Jaamades, kus alaliselt töötavad töötajad, kes tegelevad raudteeveeremi kinnitamisega võib täiendavaid pidurkingi alaliselt kinnitamiseks mitte kasutada, kuid tugeva tuule korral, mille suund ühtib vagunite võimaliku iseenesest veerema hakkamise suunaga, tuleb kohe panna arvestuslikule kinnitusnormile lisaks veel kaks pidurkinga.

**473.** Õliga määrdunud rööbastega teedel (õlide laadimisteed, pesulateed jms) suurendatakse punktides 467 ja 468 nimetatud vagunite kinnitamise norme 1,5 korda.

**474.** Rongide ja vagunigruppide kinnitamise aluseks võetakse seisutee keskmine kallak tuhandikes. Kui vagunigrupid jäetakse seisuteele, kus on erineva kallakuga teelõike, siis tuleb vagunid kinnitada arvestusliku normi järgi, mis vastab selle teelõigu tegelikule kaldele. Vagunite kinnitamise norm sätestatakse tehnikorraldusaktis.

**475.** Laaditud vagunigrupi või laaditud ja tühjadest vagunitest koosneva vagunigrupi kinnitamisel tuleb pidurkingad panna niisuguse laaditud vaguni rataste alla, mille teljekoormus on 15 tonni või suurem. Tühjade vagunite või nn kergveostega vagunite (teljekoormus on alla 15 tonni) või kui ei ole teada vagunite laadituse astet, kinnitamisel võetakse aluseks tühjade vagunite kinnitusnorm. Eelöeldu kehtib samuti tühjendamiseks etteantud laaditud vagunite kinnitamisel.

**476.** Kinnitamiseks kasutatavad pidurkingad peavad olema terved ja töökorras. Need pannakse raudteeveeremi erinevate telgede rataste alla ja nii, et pidurkinga nina

puudutaks või oleks surutud vastu rattapöida. Peale raudteeveeremi kinnitamist sõidetakse kinnitamiseks kasutatud pidurkingadele raudteeveeremi ratastega peale ning pidurdatakse automaatpiduritega. Ühe rattapaari alla ei panda mitut pidurkinga, va paarispidurkingad.

**477.** Mitme pidurkinga kasutamisel pannakse üks pidurking äärmise raudteeveeremi esimese rattapaari alla, järgmised aga iga järgmise raudteeveeremi äärmiste rattapaaride alla, v.a juhul, kui rakendatakse raudteeveeremite kinnitamist pidurkingade hoiukoha juures.

Juhul, kui rakendatakse raudteeveeremite kinnitamist pidurkingade hoiukoha juures (valitakse

konkreetne pidurkingade hoiukoht koosseisu ükskõik millises osas), siis üks pidurking pannakse äärmise raudteeveeremi esimese rattapaari alla, järgmised aga pidurkingade hoiukoha juures olevate raudteeveeremite äärmiste rattapaaride alla.

Enne raudteeveeremite pidurkingade hoiukoha juures kinnitamise rakendamist peab manöövrjuht (raudteeveeremi meeskonna liige) veenduma selles, et raudteeveeremid on omavahel ja ka pidurkingaga kinnitatud raudteeveeremiga kindlalt kokku haagitud.

Peale raudteeveeremi kinnitamist sõidetakse kinnitamiseks kasutatud pidurkinga(de)le raudtee-veeremi ratastega peale ning pidurdatakse automaatpiduritega, kui tehnokorraldusakt ei sätesta teisiti.

**478.** Kogukaubarongiga (või liikluskorraldaja loal muu rongikoosseisuga) manöövritöö tegemisel võib manöövrjuht kinnitada rongikoosseisud pidurkingadega rongi "peast" vastavalt tehnokorraldusaktis sätestatud korrale. Kui kogukaubarongiga (või liikluskorraldaja loal muu rongikoosseisuga) manöövritöö tegemisel on teada, et rongikoosseis jääb pikemaks ajaks seisma ilma veovahendita (st, et rongikoosseisuga manöövritööd ei tehta ja sõidetakse muud manöövritööd tegema), siis rongikoosseisu kinnitamist "rongi peast" rakendada ei tohi.

Kaubarongidel vedurite vahetuse korral (kui vahetusvedur on jaamas) võib manöövrjuht vm raudteeveo-ettevõtja töötaja kinnitada rongikoosseisud pidurkingadega "rongi peast" vastavalt tehnokorraldusaktis sätestatud korrale. Kui vahetusvedurit jaamas ei ole või vahetusvedur on jaamas, ent ei saa koheselt rongikoosseisule ette sõita, kuid vedur on vaja rongikoosseisust lahti haakida, siis rongikoosseisu kinnitamist "rongi peast" rakendada ei tohi.

Pidurkingade kasutamise alalistes kohtades peavad olema kastid liivaga. Liiva kasutatakse parema pidurdusefekti saamiseks härmatise, lume, jäite ja muudel taolistel juhtudel. Ei ole lubatud kasutada jäätunud või õliga määrdunud tallaga pidurkinga.

**479.** Mootorronge ja veovahendeid ning erandjuhul ka muud raudteeveeremid võib kinnitada raudteeveeremi käsipiduritega. Sel juhul on arvestuslik norm üks pidurking või viis käsipiduritelge. Rõhtsal teel (väiksema kallakuga kui 0,0005) võib kasutada veovahendi käsipidurit. Siis puudub vajadus kinnitada seisvat rongiveeremid otstest pidurkingaga.

Kui käsipidureid ei saa või ei soovita kasutada, näiteks talvetingimustes, samuti käsipiduri rikke korral või kui käsipiduritelgi ei jätku, siis kinnitatakse mootorrong, veovahend või erandjuhul muu raudteeveerem pidurkingadega vastavalt tehnokorraldusaktis sätestatud normidele, seejuures kinnitamiseks kasutatakse pidurkingi, mis asuvad mootorrongis, veovahendis või muus raudteeveeremis.

Kui mootorrongi, veovahendi või muu raudteeveeremi kinnitamiseks on vaja kasutada jaamas asuvaid pidurkingi, võib seda teha ainult liikluskorraldaja loal, kandes talle ette kinnitamiseks kasutatud pidurkingade numbrid.

**480.** Kui raudteeveerem jäetakse teele seisma eraldi gruppides, siis peab iga grupi kinnitama mõlemalt poolt vastavalt telgede arvule (laaditud/tühjad).

**481.** Raudteeveo-ettevõtja, samuti raudteeveeremi valdaja või raudteeinfrastruktuuri rajatiste ehitamise ja/või remondiga tegelevate ettevõtjate määratud töötaja, kes tegeleb raudteeveeremi pidurkingadega kinnitamisega jaamas, peab regulaarselt kontrollima oma töörajoonis (manöövritöö tegemise piirkonnas, sh naaberteedel) raudteeveeremite rataste pidurkingadel pealolekut, eriti raudteeveeremi pikemaks ajaks (reservis seismine jms) seismajätmisel. Kui ta avastab, et raudteeveeremi ratas on pidurkingalt maha sõitnud, sh leevendusaparaatide surve mõjul, peab ta selle pidurkinga nina vastu rattapöida suruma (käsitsi).

**482.** Raudteeveo-ettevõtja, samuti raudteeveeremi valdaja või raudteeinfrastruktuuri rajatiste ehitamise ja/või remondiga tegelevate ettevõtjate määratud töötajad on kohustatud tagama regulaarse kontrolli raudteeveeremite pidurkingadega kinnitavate töötajate tegevuse üle, et tagada raudteeveeremi tehnokorraldusaktis näidatud normatiivide kohane kinnitamine, eriti raudteeveeremi pikemaks ajaks seisma jätmisel.

**483.** Jaamast läbisõitva rongi raudteeveeremi meeskonna liige kontrollib võimaluse korral (olenevalt sellest, millist teed mööda rong sõidab ning millisele rööpaniidile on pidurking pandud) pidurkingade olemasolu jaamas ilma töötava veovahendita seisvate raudteeveeremite rattapaaride all.

Juhul, kui raudteeveeremi meeskonna liige ei märka pidurkingade olemasolu jaamas ilma töötava veovahendita seisvate raudteeveeremite rattapaaride all (või märkab mingit muud kõrvalekallet raudteeveeremite kinnituse või pidurkingade kasutamise osas), siis kannab ta sellest liikluskorraldajale ette.

**484.** Et tagada kontroll raudteeveeremi normatiivide kohase kinnitamise üle manöövritöö tegemisel pea-, vastuvõtu-saateteedel, peab manöövrijuht, raudteeveeremi meeskonna liige iga kord, kui ta jätab teele raudteeveeremi seisma ilma töötava veovahendita või teeb teel seisvale raudteeveeremile juurdehaakeid, teatama jaamakorraldajale raadioside või muu sideliigi teel sellel teel asuvate vagunitelgede arvu (laaditud/tühjad).

## **19. peatükk ERIOMASTE SÕIDUOMADUSTEGA RAUDTEEVEEREMI RONGI PANEMISE KORD**

**485.** Eriomaste sõiduomadustega raudteeveeremi rongi panemise ning nende veotingimused sätestatakse raudtee-veoettevõtja veoeeskirjas ja sellekohastes omaniku/kasutaja juhistes.

**486.** Raudteeveeremi saatmiseks, mis ei saa liikuda AS Eesti Raudtee taristul kehtestatud lubatud sõidukiirustega, peab raudteeveeremi valdaja esitama pädevale liikluskorraldajale vastavasisulise taotluse, näidates liikumiskiiruse ja transportimise tingimused.

4. ja 5. astme külgmise või alumise ebagabariitsusega veosega vagun peab omama üht kattevagunit rongi pea poolt ja teist rongi saba poolt. Selliseks kattevaguniks võib olla kas tühi vagun või laadimisgabariidi kohaselt laaditud vagun.

Külgmise ja alumise astme ebagabariitsusega veosega (välja arvatud astmed 1 kuni 3) vagunit ei tohi panna pikk-kaubarongi. Kontrollraamiga vagun peab sõitma rongis veovahendi järel või vajadusel eraldatakse veovahendist ühe tühja platvormiga selleks, et parandada kontrollraami ülemise tsooni nähtavust.

Vagun 6. külgmise või 6. alumise astme ebagabariitsusega kaubaga või üliebagabariitse kaubaga pannakse rongi keskele, kuid kontrollraamiga vagunile mitte lähemale kui 20 vagunit.

Kui üliebagabariitset veost transporditakse omaette veovahendiga (erirong), siis ebagabariitse kaubaga vagun peab olema eraldatud kontrollraamiga vagunist vähemalt viie vaguniga. Rongis võib sõita kuni 300-tonnise kandevõimega laaditud transportöör, välja arvatud liigendtransportöör (tüübi kood 3994).

Suure kandevõimega transportööride ja kuni 300-tonnise kandevõimega liigendtransportööri (tüübi kood 3994) transportimise kord sätestatakse nende transportööride kasutamise juhendiga.

Laaditud transportöör 12 või enama teljega (välja arvatud 120-tonnise kandevõimega haagistransportöör) peab rongis olema eraldatud kummastki otsast vähemalt kahe neljateljelise kattevaguniga. Laaditud kattevaguni netokaal ei tohi olla üle 40 tonni. Kui rongis on mitu transportööri, eraldatakse nad üksteisest vähemalt kolme kattevaguniga.

Tühja või laaditud 4-teljelist transportööri ning 120-tonnist haagistransportööri võib panna rongi neid kattevagunitega eraldamata. 120-tonnise kandevõimega (tüübi koodid 3960 ja 3961) ja 240-tonnise kandevõimega (tüübi kood 3974) haagistransportööre transporditakse kooskõlas nende kasutamise juhendiga.

Kaheksa ja enama teljega tühje transportööre võidakse panna 3000-tonnise kaaluga rongi sabaossa. Tühjadest vagunitest koosnevas rongis või rongis kaaluga alla 3000 tonni võib transportöör olla paigutatud rongi vastavalt sobivusele või vajadusele.

**487.** Doseerhopperitest koostatud ronge võib panna kõikidesse liinil sõitvatesse kaubarongidesse (v.a dumpkaaridest koostatud rongid või kui vagunite liikumisele on

kehtestatud täiendavad piirangud). Doseerhopperitest koosneva rongi kogumass ei tohi olla üle 2600 tonni. Kaubarongi, mille koosseisus on doseerhopperitest rong, sõidukiirus ei tohi olla suurem kui doseerhopperitest koosneva rongi maksimaalne lubatud sõidukiirus.

Laaditud doseerhopperitest koosneva rongi sõiduvalmiduse kohta liinil lubatud piirkiirusega teeb veeremi kasutaja doseerhopperi ja dumpkaarimehaanik (edaspidi mehaanik) raudteeinfrastruktuuri majandaja kehtestatud raamatusse (VU-14) sissekande, kinnitades sellega, et rong on ette valmistatud sõiduks, vagunite laadurid ja annustid on kontrollitud, üle vaadatud ja viidud transpordiasendisse.

Tühje doseerhoppereid ja dumpkaare võib lähetada saatejaamast liinile veeremi kasutaja või taristuteenistuse mehaanik. Omaniku/kasutaja taotluse alusel kaubarongiga, kuid mitte rohkem kui viisteist dumpkaarvagunit rongis.

Doseerhopperite kasutaja mehaanik peab tagama nende viimise teisaldusasendisse ja tegema raudteeinfrastruktuuri majandaja kehtestatud raamatusse (VU-14) doseerhopperite sõiduvalmiduse kohta sissekande ning määrama lubatud sõidukiiruse, teavitades sellest pädevat liikluskorraldajat.

Jaama pädev liikluskorraldaja võib saata mittetöökorras doseerhopperi ja/või dumpkaari jaamast ära ainult siis, kui selle kohta on vormistatud veodokumendid.

**488.** Dumpkaarid võivad paikneda kaubarongi rongikoosseisus mis-tahes osas. Dumpkaaride arv kaubarongi koossisus on piiratud ainult ettenähtud rongi pikkus- ja kaalunormiga.

**489.** Riikidevahelises ühenduses dumpkaarvagunid (tühjad ja laaditud) liiguvad rongidena 20 ja enam vagunit, saaturvaguniga ja saatur-mehaanikutega. Mehaanikud peavad olema atesteeritud Eesti Raudtee eksamikomisjonis ja neil peab kaasas olema atesteerimist tõendav tunnistus (väljastatakse viieks aastaks). Eesti Raudtee raudteeinfrastruktuuril ja sellega liituva teisele isikule kuuluval või valduses oleval raudteel (v.a. riikidevahelises ühenduses) võivad dumpkaarvagunid liikuda kuni 15-vaguniliste gruppidenä ilma saaturvaguni ja saatur-mehaanikutä.

Teisele isikule kuuluvalt või valduses olevalt raudteelt Eesti Raudtee raudteeinfrastruktuurile sõitmise õigus peab olema sätestatud raudteeinfrastruktuuridevahelises lepingus.

Eesti Raudtee raudteeinfrastruktuurile sõitmise loa saamiseks peab teisele isikule kuuluva või valduses oleva raudtee pädev töötaja kinnitama Eesti Raudtee pädevale liikluskorraldajale, et dumpkaarvagunid on tehniliselt korras, laadimis-tühjendamisseadmed on transpordiasendis ja veodokumentidesse on tehtud vajalikud sissekanded.

Avalikuks kasutamiseks määratud raudteel võivad 6BC-60 ja 7BC-60 tüüpi dumpkaarid sõita kaubarongidele kehtestatud piirkiirusega. Kõik muud tüüpi dumpkaarid võivad sõita neile kehtestatud piirkiirusega ja see näidatakse saatekirjas.

Dumpkaaridest rongi tohib panna ka teisi vaguneid, kui rongi pandavad vagunid ei takista rongi sõitmist lubatud kiirusega ja vahejaamades ei haagita neid rongist maha.

**490.** Dumpkaare võidakse saata remonti või töökohta ka kaubarongidega ainult tühjalt kaubarongidele ette nähtud piirkiirusega, 6BC-60 ja 7BC-60 tüüpi dumpkaare võib panna kaubarongi mis tahes ossa, kõiki muud tüüpi dumpkaare – ainult rongi sabaossa viimasena.

Laaditud dumpkaaride mahahaakimine pendelrongist vormistatakse vastavalt kaubaveo eeskirjale marsruutidena veetavate massveoste vedamiseks ette nähtud korra järgi. Järelsaatedokumentides tehakse vastavad märkused ja lisatakse mittetöökorras vaguni akt (vorm VU-25).

**491.** Dumkaaride ja/või doseerhopperite tehnoholde ja remondi liigid ning plaaniliste remontide läbiviimise perioodilisuse tähtajad on sätestatud tegevuseeskirja lisa dokumentide loetelus toodud tehnoholde ja remondisüsteemiga.

**492.** Eriveerem ja muud raudteeveeremi mõiste alla kuuluvad raudteetaristu rajatiste ehitusmasinad saadetakse jaamast liinile ainult teisaldusasendis (mitte tööasend) kas kaubarongi või veovahendiga ainult omaniku/kasutaja taotluse põhjal. Sõiduks ettevalmistust ja teisaldusasendisse viimist kontrollib omanik/kasutaja ning tagab ohutuse raudteeliikluses.

Eriveerem pannakse kaubarongi raudteeveeremi valmistaja tehase ettenähtud nõudeid arvestades, mis sätestavad kõnealuse eriveeremi kasutamise tingimused. Kui eriveeremi lubatud sõidukiirus on kaubarongide piirkiirusest erinev, tuleb eriveeremi transpordiasendisse viimisel määrata saatjal ka selle sõidukiirus rongis.

**493.** Eesti Raudtee raudteefrastruktuuril mittetöötav vedur, mootorrong või selle vagun valmistatakse ette ja pannakse rongikoosseisu vastavalt raudteeveo-ettevõtja kinnitatud ja Eesti Raudteega kooskõlastatud veoveeremi transportimise juhendile.

**494.** Eriotstarbeline raudteeveerem lähetatakse saatejaamast liinile raudteeveo-ettevõtja kinnitatud ja Eesti Raudteega kooskõlastatud ettenähtud korras, milles olenevalt raudteeveeremi seisundist ja tüübist näidatakse ka sõidutingimused, mis tagavad ohutu raudteeliikluse.

Raudtee-ettevõtja, omades ja kasutades eriveeremit või juhtratastega eriveeremit, peab tagama, et sellise veeremi ja selle põhisõlmede ning -seadmete tehniline seisukord vastaks valmistajatehase poolt ettenähtud tehnilistele tingimustele ja EVR tegevuseeskirjale ning TKE nõuetele.

**20. peatükk MINIMAALSED KATTEVAGUNITE NORMATIIVID LÕHKEAINEGA (1. OHUKLASSI KUULUVA VEOSEGA) LAADITUD VAGUNILE**

**495.** Minimaalsed kattevagunite normatiivid lõhkeainega (1. ohuklassi kuuluva veosega) laaditud vagunile:

<b>Jrk nr</b>	<b>Olukord, millal 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunil peab olema kattevagun</b>	<b>Kattevagunite normatiiv (vagunites)</b>
1.	Kõik 1. ohuklassi kuuluva veosega kinnised vagunid vedavast veovahendist (veovahendi tüübist olenemata)	3
2.	1. ohuklassi kuuluva veosega platvorm ja poolvagun vedavast veovahendist, sh: - tahkekütusega auruvedurist, - muud tüüpi veovahendist	5 3
3.	Kõik 1. klassi veosega vagunid rongi sabast, sh tõukeveduriga rong	3
4.	Vagunist inimestega (kui need on samas rongis 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguniga)	3
5.	Raudteeveeremist (mittetöötavad veovahendid, raudteekraanad jms) saaturi või valvemeeskonnaga	3
6.	Vagunist ohtliku veosega (v.a vagun 2., 3., 4., 5. ja 6.1 ohuklassi kuuluva veosega)	3
7.	Vagunist, mis on laaditud 2., 3., 4., 5. ja 6.1 ohuklassi kuuluva veosega	keelatud
8.	Ohtliku kauba veoks kasutatud tühjast tsisternvagunist	1
9.	Muu 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunist	3
10.	Platvormvagunist ja poolvagunist metsamaterjaliga või pikamõõduliste raudbetoondetailidega vagunist, kui need on laaditud üle vaguni otsa tala, ning transportöördest	1
11.	Manöövrivedurist manöövritööl 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguniga (sh vagunite etteandmisel ja äratoomisel laadimiselt), olenemata manöövriveduri tüübist	1 – töökorras sädemepüüduri või sädemesummuti olemasolul. 3 – töökorras sädemepüüduri või sädemesummuti puudumisel.

## **21. peatükk RAUDTEELIIKLUSEGA SEOTUD TÖÖTAJATE JA RAUDTEEVEEREMI JUHTIDE TEGEVUS OHU- JA EBASTANDARDSES OLUKORRAS**

**496.** Teadete operatiivseks edastamiseks ohu- ja ebastandardse olukorra tekkimisel kehtestatakse ühtne märguanne (signaal):

*“Tähelepanu, tähelepanu! Kuulake kõik!”*

*Märguanne edastatakse raadio- ja teavitamispargiside, selektori, telefoni, või muu sideliigi teel. Selle signaali saamisel katkestatakse viivitamatult kõik teised kõned nimetatud sidevahendite kaudu.*

### **Liiklusgraafikust kõrvalekaldumine**

**497.** Liiklusgraafiku muudatusest, mille põhjustasid raudteetaristu rikked või rongide hilinemine, teatab dispetšer jaama pädevatele liikluskorraldajatele määrates edasise rongide liikumise korra.

**498.** Enam kui 5 minutit hilineva reisirongi vastuvõtmisel jaama, kus rong peatub, nagu ka juhtudel, kui rong peeti kinni keelava näiduga foori ees, võtab dispetšer/jaama pädev liikluskorraldaja (edaspidi pädev liikluskorraldaja, kui ei ole vaja eraldi märkida, et tegevus puudutab dispetšerit või jaama pädevat liikluskorraldajat), rongi esimeses lähenemispiirkonnas liikumise ajal ühendust raudteeveeremi juhiga raadioside või muu sideliigi teel ja teatab temale, kuidas toimub rongi vastuvõtmine, jaamas liikumine ja sealt saatmine. Raudteeveeremi juht peab kinnitama teatest arusaamist selle kordamisega.

**499.** Raudteeveeremi juhid võtavad jaamale lähenemisel ja jaamas liikumisel pädeva liikluskorraldajaga raadioside või muu sideliigi teel ühendust, kui neil on vaja täpsustada edasiliikumise tingimusi. Pädev liikluskorraldaja vastab raudteeveeremi juhile ja teatab vajalikud andmed rongi edasisõitmiseks.

### **Reisirongi läbilaskmine liiklusgraafikus mitteettenähtud piirkonnas**

**500.** Saanud teate sellise reisirongi käikumääramisest, märgib dispetšer liiklusgraafikule piirkonna jaamadest läbisõitmise kellaajad ja teatab need andmed jaama pädevatele liikluskorraldajatele ning raudteeveeremi juhile.

**501.** Raudteekorraldaja teatab vajalikud reisirongi läbilaskmise andmed raudteeveo-ettevõtja esindajale, kellele kuulub rong. Raudteeveo-ettevõtja määrab vajadusel raudteeveeremi meeskonda kaasasõitja raudteeveeremi juhtide hulgast, kes omab Eesti Raudtee raudteetaristu vastavas sõidupiirkonnas juhtimisõigust andvat

sertifikaati või tööloa. Kui raudteeveo-ettevõtjal sellise ettevalmistusega töötaja puudub, siis ta taotleb EVR-lt pädeva saaturi kaasa sõitmist.

**502.** Reisirongi jaama vastuvõtmisel ja läbilaskmisel võtab pädev liikluskorraldaja raadioside või muu sideliigi teel ühendust rongi raudteeveeremi juhiga, teatab temale vastuvõtutee ja jaamateedel liikumise korra. Raudteeveeremi juht peab kinnitama teatest arusaamist selle kordamisega.

### **Jaama saabus rongis ei saa juhtida pidureid**

#### **503. Raudteeveeremi juht:**

Märgates pidurite rikkisolekut, kasutab kohe kiirpidurdust koos liiva andmisega ja otsepiduri sisselülitamisega. Samal ajal teatab ta või tema ülesandel üks raudteeveeremi meeskonna liige raadioside või muu sideliigi teel pidurite tõrkest dispetšerile, jaamavahet piiravate jaamade pädevatele liikluskorraldajatele ja jaamavahel olevatele raudteeveeremi juhtidele järgmise vormi kohaselt:

*“Tähelepanu, tähelepanu! Kuulake kõik! Olen rongi nr ... raudteeveeremi juht, mis liigub ... jaamavahe ... km, rongil ei saa juhtida pidureid. Rakendage meetmeid.”*

Raudteeveeremi meeskond peab valmis olema võimalikuks kolmeks lahendiks, mida jaama pädev liikluskorraldaja kooskõlastatult dispetšeriga on otsustanud:

- rakendatud on kõikvõimalikud vahendid (pidurkingad, raudteeveeremi kasutamine jms) rongi peatamiseks;
- rongile on tagatud läbilaskmine järgmisele jaamavahele, kui seal ei ole vastassuunas liikuvaid ronge;
- rong on suunatud püüde- või kaitsetupikusse või siis sellisele teele, kus on võimalik rong peatada või vähendada tagajärgede ulatust.

Vastassuunas liikuva rongi raudteeveeremi juht, saades teada temale lähenevast pidurite juhitavuse kaotanud rongist, peab juhitava rongi pidurdama, kinnitama pidurkingadega, võimalusel haakima veovahendi koosseisust lahti ja sõitma sellega rongist võimalikult kaugemale ning võtma kasutusele juhendis sätestatud meetmed pidurite juhitavuse kaotanud rongi peatamiseks, pidades samas kinni isikliku ohutuse nõuetest.

#### **504. Pädev liikluskorraldaja:**

Saanud teate pidurite juhitavuse kaotanud rongi lähenemisest, peab:

- sõltuvalt rongiliikluse olukorrast ja vaba jaamatee olemasolul viivitamata valmistama matka rongi vastuvõtmiseks vabale teele;
- võtma vastu otsuse ühe lahendi kasuks kolmest võimalikust:
  1. rakendada jaamas töötavate töötajate kaudu kõik võimalikud vahendid (pidurkingad, raudteeveeremi kasutamine jt) rongi peatamiseks;
  2. kui rongi ei ole võimalik peatada, tagada selle läbilaskmine järgmisele jaamavahele, kui seal ei ole vastassuunas liikuvaid ronge;

3. suunata rong püüde- või kaitsetupikusse või siis sellisele teele, kus on võimalik rong peatada või vähendada tagajärgede ulatust.

Vastuvõetud otsusest teavitab pädev liikluskorraldaja pidurite juhitavuse kaotanud rongi raudteeveeremi juhti.

**505.** Juhul kui puuduvad vabad teed, püüde- ja kaitsetupikud ning rongi ei saa peatada pidurkingade ja teise raudteeveeremi abil ega suunata järgmisele jaamavahele, peab rongi suunama inimesteta ja/või ohtlike kaupadeta raudteeveeremiga hõivatud tee. Seejuures tuleb kõiki sidevahendeid kasutades teavitada jaama territooriumil olevatele töötajatele juhitamatu rongi vastuvõtmisest.

**506.** Rongi läbilaskmisel vabale jaamavahele (või mitmeteelisele teelõigule), sõltumata rongi võimalikust peatumisest jaamavahel (või mitmeteelisel teelõigul), on järgmises jaamas raudteeliiklust korraldava pädeva liikluskorraldaja ja jaamas töötavate töötajate tegutsemise kord juhitavuse kaotanud rongi lähenemisel analoogne eelkirjeldatuga.

**507.** Kui jaamavahel (või mitmeteelisel teelõigul) on vastassuunarong, siis peavad pädevad liikluskorraldajad tegema tekkinud olukorra teatavaks selle raudteeveeremi juhile kõigi võimalike sidevahenditega.

### **Raudteeveeremi iseeneslik veeremine jaamavahele**

**508.** Raudteeveeremi juht, saades teate raudteeveeremi iseeneslikust veeremisest tema suunas, peatab rongi ja kinnitab selle pidurkingadega ja vajadusel ka käsipiduritega. Olenevalt vahekaugusest liikuva raudteeveeremini valitakse üks järgnevatest tegevustest:

1. Raudteeveeremi meeskonnaliige läheb kohe pärast peatumist, pidurkingad kaasas, iseeneslikult veerema hakanud raudteeveeremile vastu. Raudteeveeremi nähtavale ilmumisel paigaldab pidurkingad ja lahkub ohutusse kaugusesse;

2. Raudteeveeremi juht, kinnitanud rongi ja haakinud veovahendi lahti, sõidab iseveereva raudteeveeremi suunas. Raudteeveeremi nähtavale ilmumisel peatab raudteeveeremi juht veovahendi ja lahkub ise veovahendist.

3. Raudteeveeremi juht, kinnitanud rongi ja haakinud veovahendi lahti, sõidab iseveereva raudteeveeremi suunas, peatab veovahendi ning hakkab liikuma tagasisuunas, ühtlustades veovahendi kiiruse sujuvalt liikuva veeremi kiirusega ta haagib raudteeveeremi veovahendiga ning pärast seda peatab koosseisu. Sealjuures tuleb silmas pidada kaugust eelnevalt lahtihaagitud ja kinnitatud rongist ning vältida sellele otsa tagurdamist.

**509.** Reisi- või mootorrongi raudteeveeremi juht, saades teate tema suunas iseeneslikult veerema hakanud raudteeveeremist, vastavalt kas peatab rongi kiirpidurdusega või lülitab sisse pidurid, meeskonnaliige kinnitab rongi veovahendist

võetud pidurkingadega ja käsipiduritega ning avab vagunite ukсед ja aitab reisijatel ohutult väljuda vagunitest ning eemalduda nendest ohutusse kaugusesse.

**510.** Pädev liikluskorraldaja, saades teate või märganud raudteeveeremi iseveeremisest, teatab kohe sellest kõigile teedel viibivatele töötajatele, kes rakendaksid meetmeid raudteeveeremi peatamiseks oma võimaluste piires.

**511.** Kui iseveerevat raudteeveeremit peatada ei õnnestunud, peab jaama pädev liikluskorraldaja kohe teatama sellest dispetšerile, naaberjaama pädevale liikluskorraldajale ja jaamavahel olevatele raudteeveeremi juhtidele.

**512.** Iseveereva raudteeveeremi suunal olevas jaamas raudteeliiklust korraldav pädev liikluskorraldaja peab valmistama matka raudteeveeremi vastuvõtmiseks võimalikult ohutule teele (kaitsetupikusse, väljatõmbetele, heitesulgrööpa suunas), võimaluse korral panema valmis pidurkingad raudteeveeremi peatamiseks ja hoiatama jaama territooriumil viibivaid töötajaid. Raudteeveeremit ei tohi lasta veereda teele, kus seisab reisirong või ohtlike kaupadega laaditud vagunid. Selle vältimiseks tuleb kasutada kõiki võimalikke eespool loetletud lahendeid, kuni selleni välja, et liikuvale raudteeveeremile saadetakse vastu mõni teine veovahend.

### **Sundpeatumine jaamavahel ja raudteeveeremi lähtejaama iseveeremise oht**

**513.** Pidurite iseenesliku rakendumise tõttu peatuma sunnitud raudteeveeremi juht peab kohe sellest teatama raadioside või muu sideliigi teel tema järel sõitvatele raudteeveeremi juhtidele ja jaamavahet piiravate jaamade pädevatele liikluskorraldajatele ning dispetšerile.

**514.** Raudteeveeremi juhi korraldusel läheb raudteeveeremi meeskonna liige rongi katkemise kohale, kontrollib, kas kõik vagunid on rööbastel ning võimalusel selgitab rongi katkemise põhjuse, kontrollib rongi sabaosa ja sabavaguni numbrit ning kinnitab lahtihaakunud rongiosa veovahendist võetud pidurkingadega ja käsipiduritega.

**515.** Asjaolude selgudes teatab raudteeveeremi juht dispetšerile ja jaama pädevale liikluskorraldajale, kas rongiga on võimalik edasi sõita või on vaja rong jaamavahelt välja vedada abiveduriga.

**516.** Kaubarongi lahtihaakumisel peab kontrollima haakeseadme mehhanismi toimimist. Kui see on korras, tuleb haakida vagunid ettevaatlikult kokku, tagades seejuures, et kokkuhaakimise tõukest ei hakkaks vagunid liikuma rongi sõidusuunaga võrreldes vastupidises suunas. Kui mehhanism korras ei ole, tuleb kiireks jaamavahe vabastamiseks abi osutada sabast või kohale kutsuda raudteeveo-ettevõtja vagunimajanduse pädev töötaja, kes rikke kõrvaldab. Pärast kokkuhaakimist

ühendatakse pidurivoolikud, avatakse otsakraanid ja tehakse pidurite lühiproov. Koosseisu kokkuhaakimisel tuleb juhendada kehtivatest õigusaktidest. Raudteeveeremi juht teatab raadioside või muu sidevahendi teel rongis rikke olemasolust jaama pädevale liikluskorraldajale ja dispetšerile. Rong liigub lähima jaamani raudteeveo-ettevõtja vagunimajanduse pädeva töötaja poolt määratud kiirusega.

**517.** Kui haakeseadme iseeneslik lahtihaakumine on toimunud reisirongis, peab raudteeveeremi meeskonna liige kontrollima haakeseadme mehhanismi toimimist ja selle korrasolekul haakima vagunid kokku. Kui mehhanism korras ei ole, tuleb haakeseadme asendada sabavagunilt või veovahendilt mahavõetuga. Võimaluse korral võib abi osutada sabast või kohale kutsuda raudteeveo-ettevõtja vastava pädevusega töötaja, kes rikke kõrvaldab.

**518.** Saanud teate haakeseadme lahtihaakumisest kestustõusuga teelõigul (kui on rongi sabaosa tagasi iseveeremise oht), peab raudteeveeremi juht kohe nõudma abi osutamist sabast. Raudteeveeremi meeskonna liige peab aga tegema kõik temast sõltuva rongi sabaosa kinnitamiseks ning äraveeremise vältimiseks.

### **Raudteeveeremi rööbastelt mahaminek jaamavahel**

**519.** Jaamavahel raudteeveeremi rööbastelt mahaminekul teatab raudteeveeremi juht sellest vormi kohaselt:

*“Tähelepanu, tähelepanu! Kuulake kõik! Olen rongi nr ...raudteeveeremi juht, peatusin rongi peaosaga ... jaamavahe paaris- (paaritul) teel ... km ... pk raudteeveeremi rööbastelt mahamineku tõttu. Gabariit naaberteel on hõivatud. Olge valvsad.”*

**520.** Teade edastatakse raadioside või muu sideliigi teel jaamavahel sõitvatele raudteeveeremi juhtidele, dispetšerile ja jaamavahet piiravate jaamade pädevatele liikluskorraldajatele kuni vastuse saamiseni. Erilise tähelepanuga tuleb jälgida järelsõitva ja naaberteel sõitva rongi raudteeveeremi juhi vastust. Samaaegselt lülitab raudteeveeremi juht sisse punase tulega puhvriaternad ja raudteeveeremi mahamineku koht tuleb piirata vastavalt signalisatsioonijuhendis sätestatud nõuetele.

**521.** Kõik jaamavahel toimunud juhtumi piirkonnas olevad raudteeveeremi juhid peavad edastatud teadet tähelepanelikult kuulama ja rakendama meetmeid liiklusohutuse tagamiseks, st vähendama kiirust ja peatuma automaatsblokeeringuga liinil vähemalt ühe blokkpiirkonna kaugusel seisvast raudteeveeremist.

**522.** Naaberteel liikuva vastassuunarongi nähtavale tulekul võtab seisva rongi raudteeveeremi juht raadioside või muu sideliigi teel ühendust selle rongi raudteeveeremi juhiga ja teatab ohust. Samal ajal annab ta prožektoriga lühisignaale,

kuni näeb samasugust vastusignaali. Vastassuunarongi raudteeveeremi juht, nähes prožektorisignaale või kuuldes väljakutset raadioside või muu sidevahendi teel, peatab rongi, annab prožektoriga vastusignaali ning kooskõlastab edaspidise tegutsemise seisva rongi raudteeveeremi juhiga.

### **Kontaktvõrgu või muude elektrivarustuse seadmete rike**

**523.** Kontaktvõrgu või muude elektrivarustuse seadmete rikke korral tuleb rong kohe jaamavahel peatada ja selle raudteeveeremi juht teatab sellest järgmise vormi kohaselt:

*“Tähelepanu, tähelepanu! Kuulake kõik! Olen rongi nr ... raudteeveeremi juht, peatusin rongi peaosaga ... jaamavahe paaris- (paaritul) teel ... km ... pk kontaktvõrgu rikke tõttu.”*

Naaberteel gabariidi rikkumise juhul tuleb täiendavalt lisada: *“Gabariit naaberteel on hõivatud. Olge valvsad”*.

**524.** Teade edastatakse jaamavahel liikuvate rongide raudteeveeremi juhtidele, dispetšerile ja jaamavahet piiravate jaamade pädevatele liikluskorraldajatele kuni vastuse saamiseni.

**525.** Kui kontaktvõrgu või muude elektrivarustuse seadmete rikke korral ei ole rikutud rongiliikluse gabariiti, tuleb see teelõik piirata signaalmärgiga „Vooluvõttur alla lasta“ ning selle rikke avastanud töötaja peab elektrirongi juhile andma käsisignaali „Vooluvõttur alla lasta“.

**526.** Kui kontaktvõrgu või muude elektrivarustuse seadmete rikke korral on rikutud rongiliikluse gabariiti, tuleb see rikke koht piirata kui ootamatult tekkinud takistuskoht.

### **Rööbastee rike („tõuge teel“)**

#### **527. Raudteeveeremi juht:**

Tundes „tõuget“ teel vähendab rongi kiirust ohtliku koha sujuvaks läbimiseks ja raudteeveeremi võimaliku rööbastelt mahamineku vältimiseks ning peatab rongi.

Teatab sellest kohe raadioside või muu sideliigi teel järeleõitvate rongide raudteeveeremi juhtidele, saatejaama pädevale liikluskorraldajale ja dispetšerile vormi kohaselt:

*“Tähelepanu, tähelepanu! Kuulake kõik! Olen rongi nr ...raudteeveeremi juht, avastasin ... km ... piketil “tõuke” (külgmine või vertikaalne löök) kiirusel ...km/h”*.

Pärast rongi peatumist vaatab raudteeveeremi juht ohtliku teeosa tähelepanelikult üle ja avastades "tõuke" põhjuse, mis ohustab rongiliiklust, teavitab sellest dispetšerit ja saatejaama pädevat liikluskorraldajat vormi kohaselt:

*"...piirkonna dispetšer (...jaama pädev liikluskorraldaja). Olen rongi nr ... raudteeveeremi juht, avastasin ...km ... piketil rööpamurru".*

Kui raudteeveeremi juht, kes tundis "tõuget", ei avastanud pärast rongi peatamist teeriket, siis kannab ta sellest ette dispetšerile ja/või jaamavahet piiravate jaamade pädevatele liikluskorraldajatele ning jätkab dispetšeri loal liikumist, läbides "tõuke" koha kiirusel mitte üle 15 km/h.

Järele sõitvate rongide raudteeveeremi juhid, saades teate "tõukest", peavad läbima ohtliku koha kiirusega mitte üle 15 km/h erilise valvsusega ja valmisolekuga peatumiseks. Takistuste või muude puuduste ilmnmisel peavad nad sellest kohe raadioside või muu sideliigi teel teatama nende järel sõitvate rongide raudteeveeremi juhtidele, dispetšerile ja/või jaamavahet piiravate jaamade pädevatele liikluskorraldajatele. Kui tegemist on liiklust ohustava rikkega, tuleb rong kohe peatada, edasisõitu võib jätkata pärast rikke kõrvaldamist ja EVR pädevalt töötajalt vastava loa saamisel.

**528.** Kui "tõuge" avastati pimedal ajal ja tee seisundit kontrollinud töötajad riket ei tuvastanud, kehtib kiirusepiirang kuni tee kontrollimiseni valgel ajal.

**529.** Pädev liikluskorraldaja, saanud raudteeveeremi juhilt teate "tõukest" teel, katkestab rongide saatmise sellele jaamavahe teele, teatab sellest taristudispetšerile, kes edastab teabe teemeistrile, teeb sissekande dispetšeri käskude (jaamaseadmete järelevaatus-) raamatusse ning teatab "tõukest" kõigi selle rongi järel liikuvate rongide raudteeveeremi juhtidele. Kui raudteeveeremi juht avastas liiklust ohustava puuduse, siis annab korralduse järelliikuvate rongide peatumiseks.

Puuduste loetelu, mis nõuavad liikluse katkestamist ja jaamavahe rongiliikluseks sulgemist:

- katkenud rööpaniit (rööpamurd, luku sidelappide lahtitulek);
- takistus teel (teele langenud puud, elektripostid, kaup jms);
- tee äkkvajumine;
- järsk nurk tees (tee väljavise);
- teised puudused, mis võivad kutsuda esile raudteeveeremi rööbastelt mahamineku.

**530.** Teemeister või mõni teine teeameti pädev spetsialist sõidab kohe jaamavahele ja rakendab vajalikud abinõud rikke kõrvaldamiseks. Kui eespool näidatud töötaja saadetakse jaamavahele rongiga, siis peab pädev liikluskorraldaja väljastama raudteeveeremi juhile hoiatuse " ... km ... piketil avastati tõuge teel. Peatuge ... km ... piketil (1 km enne tõuke kohta) teemeistri väljumiseks. Ohtliku koha võite läbida ainult teemeistri loal".

## Ekstreemsed ilmaolud

**531.** Registreeritava teate saabuvast tormist annab dispetšer jaama pädevatele liikluskorraldajatele selektor-, raadioside või telefoni teel. Jaama pädev liikluskorraldaja registreerib käsu dispetšeri käskude raamatus ning edastab selle teksti piirkonna juhatajale või jaamaülemale ja jaamas töötavatele raudteeveo-ettevõtja töötajatele, kes tegelevad raudteeveeremi kinnitamisega.

**532.** Saanud tormihoiatuse teate, rakendab töötaja oma töökohal vajalikud meetmed raudteeveeremite täiendavaks kinnitamiseks pidurkingadega, asetab, olenevalt tuule suunast, raudteeveeremite alla täiendavalt 2 pidurkinga suunast, kuhu raudteeveeremid võivad veerema hakata.

**533.** Raudteeveo-ettevõtja töötajad teavitavad sellest vagunite laadimise või tühjendamisega tegelevaid töötajaid ja nõuavad nendelt viivitamatult kinniste vagunite uste sulgemist.

**534.** Tugeva tuule, tormi, lume- või vihmajärgu korral peavad rööbasteedel viibivad töötajad eriti tähelepanelikult jälgima ehitiste ja seadmete korrasolekut (elektri- ja sideliinid, mastid jms) ja teatama viivitamatult kõikidest vigastustest jaama pädevale liikluskorraldajale või dispetšerile.

**535.** Piirkonna juhataja või jaamaülem kutsub kokku lumetõrjeplaanis näidatud struktuuriüksuste juhid ning määrab pöörmete ja teede puhastamise eelisjärjekorra tulenevalt kehtivast lumetõrjeplaanist, samuti teeb ettepaneku teosakonna juhatajale liigvee ärajuhtimise tööde tegemiseks.

## Ohtlike veostega toimunud avariiolekorrad

**536.** Ohtlike veostega seotud avariiohtlikud olukorrad on kauba süttimine, lekkimine, ohtliku aine väljapuistumine pakendist ja/või vagunist, ohtlike ainetega raudteeveeremi purunemine ja muud juhtumid, mis võivad tekitada tulekahju, plahvatuse, mürgituse, ohtu inimeste elule ja tervisele, keskkonnale ning varale.

**537.** Raudteeveeremi juht võtab ohtliku veosega raudteeohutust mõjutava juhtumi tekkimisel tarvitusele abinõud rongi peatamiseks, teatab sellest kohe jaamavahega külgnevate jaamade pädevatele liikluskorraldajatele ja piirkonna dispetšerile ning jaamavahel asuvatele teiste rongide raudteeveeremi juhtidele. Jaama pädevatele liikluskorraldajatele ja dispetšerile edastatav teade peab sisaldama avarii kirjelduse, veose nimetuse (dokumendi või pakendi järgi), ohukaardi numbri ja ohtliku veose orienteeriva koguse avariipiirkonnas. Vastavalt vajadusele avab raudteeveeremi

juht/raudteeveo-ettevõtja töötaja, kelle käes on veodokumendid või jaama pädev liikluskorraldaja (kui dokumendid on tema käes) veodokumentide pakendi.

**538.** Kuni pädevate raudtee ametiisikute (avariitagajärgede likvideerimise grupi juht, jaamatöö osakonna piirkonna juhataja, jaamaülem, raudteeveo-ettevõtja esindaja, päästerongi juhataja või mõni teine avariitagajärgede likvideerimise grupi liige) sündmuskohale saabumiseni rakendab raudteeveeremi juht meetmeid ohtliku veose ohukaardi järgi, takistades inimeste sattumist ohupiirkonda.

**539. Jaama pädev liikluskorraldaja:**

- määrab ohukaardi alusel veose ohtlikkuse astme ja ettevaatusabinõud ning edastab need andmed raudteeveeremi juhile, teavitab neist teisi rööbasteedel viibivaid töötajaid ja võimaluse korral ka reisijaid:

*“Tähelepanuks kõigile! Teel nr ... (kilomeeter, pikett, raudteeülesõidukoht, jaamavahe ja teised orientiirid) toimus avarii ohtliku veosega vaguniga, milles oli ... (veose nimetus). Saastatud õhk liigub ... (ilmakaar või asustatud punkti nimetus) suunas. Kõigil viivitamatult lahkuda nimetatud piirkonnast. Väljuda saastepiirkonnast ... (orientiir) suunas”*

- enne teate edastamist lülitab 1-2 minutiks sisse välisireeni (kui on) või annab raudteeveeremi juhile korralduse vilega üldhäiresignaali andmiseks;

- katkestab või piirab raudteeliiklust ohtlikus piirkonnas vastavalt ohukaardi nõuetele või teeb seda päästetöödejuhi nõudel ja rakendab teisi meetmeid ohukaardi nõuete täitmiseks;

- teatab dispetšerile avarii iseloomu, ohtliku veose nimetuse ja hulga, ohukaardi numbri;

- informeerib taristudispetšerit telefoninumbri 199, piirkonna juhatajat või jaamaülemat rakendatud meetmetest;

- saastatud õhu ametiruumidesse tungimise ohu korral suleb ja tihendab ukсед, aknad, ventilatsiooniavad, niisutab veega aknakardinaid, mis samuti vähendab mitmekordselt saastatust.

**540. Piirkonna juhataja või jaamaülem:**

- läheb pärast avariist teadasaamist kohe sündmuskohale;

- hindab jaama pädeva liikluskorraldaja tegutsemist, vajaduse korral annab lisajuhiseid.

- teeb kindlaks kannatanute hulga, korraldab esmaabi;

- koos kohaliku päästekeskuse päästetöödejuhi ja EVR avariitagajärgede likvideerimisgrupi liikmetega kavandab edasise tegevusplaani avarii likvideerimiseks;

- aktiveerib kiirreageerimisgrupi.

**541. Dispetšer:**

- kontrollib pärast avariist teadasaamist raudteeveeremi meeskonna ja jaama pädeva liikluskorraldaja poolt rakendatud meetmete õigsust ja piisavust ohutuse tagamiseks;

- katkestab või piirab raudteeliiklust ohtlikus piirkonnas vastavalt ohukaardi nõuetele või teeb seda päästetöödejuhi nõudel;

- kannab olukorrast ja rakendatud meetmetest ette raudteekorraldajale, informeerib taristudispetšerit telefoninumbri 199, energiadispetšerit vajadusest välja lülitada pinge elektrifitseeritud teelõigu kontaktvõrgus.

**542. Raudteekorraldaja:**

- informeerib häirekeskust (112) ja taristudispetšerit ning aktiveerib EVR avariitagajärgede likvideerimisgrupi.

**543.** Ohtlike veoste avarii lokaliseerimis- ja likvideerimistöode juhiks on liinil kuni raudtee avariitagajärgede likvideerimisgrupi liikme saabumiseni piirkonna juhataja või lähima jaama ülem ning jaamas piirkonna juhataja või jaamaülem. Saabunud lokaliseerimis- ja likvideerimistöode piirkonda, asub nende töode juhiks EVR avariitagajärgede likvideerimisgrupi juht või liige.

## **Raudteeliiklust ohustav juhtum ja sündmus**

### **544. Raudteeveeremi juht:**

- saanud teate või avastanud ise rongi või manöövriveeremiga toimunud õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi, vahejuhtumi või tehnilise juhtumi või muu raudteeliiklust ohustava sündmuse, peatab kohe rongi/manöövriveeremi ja teatab sellest dispetšerile ning jaama pädevale liikluskorraldajale.
- läheb ise või saadab enda abi/manöövrjuhi kontrollima rongi/manöövriveeremi ja tee seisukorda. Tutvunud olukorraga ja võtnud tarvitusele abinõud rongi/manöövriveeremi mis tahes liikumise vältimiseks, kannab dispetšerile ja jaama pädevale liikluskorraldajale olukorrast täpselt ette.
- jaamavahel rööbastelt mahaläinud raudteeveeremi lekke korral, kui on kahtlus ohtliku kauba olemasolu suhtes, avab dokumentide paki ja teavitab ohukaardi numbrist dispetšerit ja jaama pädevat liikluskorraldajat.

**545.** Kauba lekke korral vagunist võtab raudteeveeremi meeskond võimalusel tarvitusele abinõud lekke kõrvaldamiseks ja/või keskkonnareostuse vähendamiseks.

**546.** Tehnilise rikke korral on igasugune raudteeveeremi juhi omaalgatuslik rongi edasi-tagasi liigutamine keelatud. EVR pädeva töötaja sündmuskohale saabumisel tegutseb raudteeveeremi meeskond vastavalt temalt saadud korraldustele.

**547.** Kui rongi lahtihaakumise korral seda kokku haakida võimalik ei ole ja otsustatakse osa rongi jätta jaamavahele, peab raudteeveeremi juht sellest teatama dispetšerile ja jaama pädevale liikluskorraldajale, kinnitama mahajääva osa ettenähtud korras ning dispetšerilt loa saades võivad katkenud rongiosaga sõita jaama.

### **548. Jaama pädev liikluskorraldaja:**

- saanud informatsiooni õnnetusjuhtumist, tõsisest õnnetusjuhtumist, vahejuhtumist, tehnilisest juhtumist või muust raudteeliiklust ohustavast sündmusest jaamas, katkestab kõik rongi- ja/või manöövriliikumised antud piirkonnas.
- selgitab olukorra ja teatab sellest kohe dispetšerile, piirkonna juhatajale või jaamaülemale.
- koos telekomi ja turvangusüsteemide ameti töötajaga fikseerib kirjalikult juhtimisseadme (kuvari) näidud ja juhtimisseadmel nuppude ja käepidemete asendid. Kui

telekomi ja turvangusüsteemide ameti esindaja puudub, teevad seda jaama pädev liikluskorraldaja koos piirkonna juhtajaga või jaamaülemaga.

- võimalusel, dispetšeri loal, tutvub olukorraga kohapeal. Olukorraga tutvunud, fikseerib kirjalikult või pildistab pöörangute asendid, raudteeveeremi paiknemise jms.

- tee ja/või turvanguseadmete vigastuse korral teeb sissekande jaamaseadmete järelevaatusraamatusse.

- kui pöörmetel või teel on raudteeveerem omavahel lahti haakunud, võtab tarvitusele abinõud raudteeveeremi kinnitamiseks vastavalt jaama tehnikorraldusaktile.

- kannab veel kord ette dispetšerile, vajadusel teeb ettepaneku pöörme või jaama kõriku vabastamiseks.

- kui kohapeal olukorda fikseerida ei saa, ei tohi enne vastutava töötaja kohalejõudmist ja olukorra fikseerimist anda mingeid korraldusi raudteeveeremi liigutamiseks.

- pärast vastutava töötaja saabumist tegutseb jaama pädev liikluskorraldaja vastavalt temalt saadud korraldustele.

- rööbastelt mahaläinud vaguni lekke korral, kui on kahtlus ohtliku kauba olemasolule, annab raudteeveo-ettevõtja töötajale (kui selline on antud jaamas) korralduse ohukaardi leidmiseks ning tutvub selle sisuga. Kui kaubaks on ohtlik veos, teavitab sellest raudteeveeremi juhti ja edastab sellekohase informatsiooni dispetšerile, teavitades teda kauba ohukaardi numbrist.

- kauba lekke korral vagunist võtavad koos raudteeveeremi juhiga tarvitusele abinõud (või annab korralduse raudteeveeremi juhile) lekke kõrvaldamiseks ja/või keskkonnareostuse vähendamiseks.

- jaamast läbisõitva rongiga tekkinud õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi, vahejuhtumi, tehnilise juhtumi või muu raudteeliiklust ohustava sündmuse korral tegutseb eespool kirjeldatud korras. Kui on vaja rongi osa (kas või üks vagun) saata jaamast ära, peab jaama pädev liikluskorraldaja nõudma raudteeveo-ettevõtjalt rongidokumentide, sh rongi kaalulehe, vormistamist ja veodokumentide paketeerimist. Saadetavale rongiosale tuleb raudteeveo-ettevõtjal vormistada rongi kaaluleht, võtta dokumentide kotist vastavate vagunite dokumendid, koostada nendest uus dokumentide pakk, lisada sellele omakoostatud rongi kaaluleht ja edastada need raudteeveeremi juhile. Jaama jäänud vagunite dokumendid võib jätta jaama pädeva liikluskorraldaja kätte ja need saadetakse edasi koos ülejäänud rongi vagunitega.

## Tulekahju

### 549. Raudteeveeremi juht:

- kõigist tulekahjudest teatab dispetšerile ja lähima jaama pädevale liikluskorraldajale. Raudteeveeremi meeskond teeb kõik endast oleneva inimeste elu või tervist ohustavate ohtude, keskkonnareostuse, varalise kahju või ärikatkestuse vältimiseks kuni päästeüksuse saabumiseni.

- tulekahju korral peatab liikuva rongi. Võimalusel tuleb vältida peatumist sildadel, viaduktidel, sildade all, raudteeülesõidu- ja -ülekäigukohtadel, tõusul, langusel, hoonete lähedal ja kohtades, kus kustutustööd on raskendatud.

**550.** Pärast rongi peatamist püüab raudteeveeremi meeskond veovahendil olevate kustutusvahenditega tuld kustutada. Edasi ei tohi rongiga sõita enne, kui ollakse veendunud, et tulekolle on täielikult kustutatud.

**551.** Kui põlengut omal jõul likvideerida ei saa, tuleb sellest kohe teatada häirekeskusele (112), põlevad vagunid tuleb haakida rongikoosseisust lahti ja ilma veovahendita jääv raudteeveerem tuleb kinnitada vastavalt teeprofiilile veovahendilt võetud pidurkingadega või käsipiduritega. Põlevad vagunid tuleb teistest vagunitest ja rajatistest võimaluse korral vedada vähemalt 200 meetri kaugusele, teised vagunid tuleb põlevatest vagunitest (tulekoldest) võimaluse korral vedada samuti vähemalt 200 meetri kaugusele.

**552.** Päästemeeskonna sündmuskohale jõudes tuleb neile anda võimalikult detailset informatsiooni tulekahju kohta (kas keegi on põlevas hoones või vagunis, kus täpselt põleb, kas on alustatud kustutamist, kas tulekolde ligiduses on ohtliku kaubaga vagunid või kui põleb vagun ohtliku kaubaga, milline on kauba kogus, avariikaardi number).

### **553. Pädev liikluskorraldaja:**

- tulekahjust teadasaamisel teatab sellest häirekeskusesse (112), taristudispetšerile (199) ja piirkonna juhatajale/jaamaülemale.
- katkestab kõik tulekoldega piirnevad rongi- ja/või manöövri liikumised.
- kui tulekolde läheduses asub kontaktvõrk või elektri ülekandeliinid, annab korralduse energiadispetšerile kontaktvõrgu või ülekandeliini väljalülitamiseks (pinge väljalülitamiseks, liini maandamiseks).
- kui tulekahju likvideerimine osutub võimatuks, annab korralduse rongi- või manöövri meeskonnale tulekoldega piirnevate teede vabastamiseks raudteeveeremist, esmajärjekorras ohtlike kaupadega, tagades seejuures vajalikud ohutusmeetmed. Kui põleb vagunis olev kaup, tuleb lahtihaagitav ja ilma veovahendita jääv raudteeveerem kinnitada jaama tehnikorraldusakti nõuete kohaselt.
- korraldab rongiliiklust ja teisi raudteeveeremi ümberpaigutamisi päästetööde juhi korralduste järgi ja ainult nende rööbasteede kaudu, mis ei piirne tulekoldega.
- teeb sündmusest sissekande jaamaseadmete järelevaatusraamatusse, rongide liiklusgraafikule või rongiliikluse raamatusse, sh ka siis, kui tulekahju tõttu tekkis tee, elektri- ja/või turvanguseadmete vigastus ning teavitab sellest asjaosalisi töötajaid.
- kasutab tulekahjus kannatada saanud tee, elektri- ja/või turvanguseadmeid ning liigutab raudteeveeremit alles pärast seda, kui vastava struktuuriüksuse pädev töötaja on teinud sellekohase sissekande jaamaseadmete järelevaatusraamatusse (tee, elektri- ja/või turvanguseadmed) või raamatusse VU-14 (vaguni puhul).
- Kui põleb midagi pädeva liikluskorraldaja tööruumis ja olemasolevate kustutusvahenditega ei ole võimalik tuld kustutada, siis lahkub ruumist.

### **Raudteeveeremi puksi ja ratta ülekuumenemine**

#### **554. Raudteeveeremi juht:**

- saades pädevalt liikluskorraldajalt teate nõudega peatada rong, rakendab kohe meetmed kiiruse vähendamiseks kiiruseni kuni 20 km/h ja võimalusel jätkab sellise kiirusega liikumist eelolevasse jaama ning olenemata väljasõidufoori näidust peatub jaamas.
- pärast raudteeveeremi peatamist kontrollib Hotboxi süsteemi poolt fikseeritud

ülekuumenemist vastavalt pädevalt liikluskorraldajalt saadud infole, et määrata raudteeveeremi edasine rongis liikumise võimalus. Kuumenemise temperatuuri kontrollib neil olemasoleva infrapunatermomeetriga ja saadud tulemuse teatab kohe pädevale liikluskorraldajale. Infrapunatermomeetrid peavad olema töökorras ja kalibreeritud.

- kui kontrollimisel pädevalt liikluskorraldajalt saadud andmete kohaselt puksi või ratta ülekuumenemine ei tõestu, tuleb ülekuumenemist täiendavalt kontrollida rongi sama külje poolt kahel kõrval asuval vagunil nii rongi pea, kui ka saba suunas. Kui kontrollitud viiel vagunil ülekuumenemist ei tuvastata ja samas on toimunud Hotboxi süsteemi poolt rongitelgede vale arvestus, siis tuleb pädeva liikluskorraldaja korraldusel Hotboxi süsteemi poolt registreeritud rongi küljelt kontrollida kõiki vaguneid rongis.

- kui Hotboxi süsteemi poolt avastatud puksi kuumenemine ületab kõrval olevate pukside kuumenemise taset, siis kriitiline puksi ülekuumenemine loetakse tõestatuks.

- pärast raudteeveeremi seisundi kontrollimist teatab pädevale liikluskorraldajale ja raudteeveo-ettevõtja dispetšerile raadioside või muu sideliigi teel vaguni või muu raudteeveeremi numbri, rikke tüübi ja oma seisukoha vaguni või muu raudteeveeremi edasiliikumise kohta.

- piduri mittevabastamata jätmise tõttu ratta kuumenemise avastamisel (pidurite rikkisolek) kõrvaldab võimaluse korral raudteeveeremi rikke ja võtab tarvitusele meetmed raudteeveeremi edasiliikumiseks rongis. Juhul, kui ratta ülekuumenemise põhjuseid ei saa kõrvaldada, siis teatab sellest pädevale liikluskorraldajale ja raudteeveo-ettevõtja dispetšerile.

- Raudteeveeremi mahahaakimise või rongi koosseisus edasiliikumise tingimused otsustab raudteeveo-ettevõtja vagunimajanduse pädev töötaja, kes vajadusel eelnevalt sõidab koos remondimeeskonnaga sündmuskohale.

- raudteeveeremi meeskond haagib vaguni rongist maha pärast seda, kui ta on saanud vastava nõude pädevalt liikluskorraldajalt.

- rongi kinnitab pidurkingadega ja need eemaldab pärast vaguni mahahaakimist, pidurivoolikuid lahutab ja ühendab, manöövrööd teeb ning mahahaagitud vaguni kinnitab pidurkingadega raudteeveeremi meeskonna liige vastavalt jaama tehnikorraldusakti nõuetele.

### **555. Dispetšer:**

- liikuv rongis puksi või ratta kriitilise ülekuumenemise alarmteate tekkimisel (punane signaalkell), teatab sellest viivitamata raudteeveeremi juhile nõudega peatada rong. Taristudispetšeri loal võib rong jätkata liikumist kiirusega kuni 20 km/h eelolevasse jaama.

- kui rongi peatamine toimub eelolevas jaamas, mida teenindab pädev liikluskorraldaja, siis dispetšer teatab sellest talle ja annab korralduse rongi vastuvõtmiseks jaama peatusega.

- pärast rongi vastuvõtumatka valmistamist teatab dispetšer täiendavalt raudteeveeremi juhile taristudispetšerilt saadud andmed ülekuumenenud puksi või rattaga vaguni kohta: vaguni numbri, asukoha rongis (sh ülekuumenenud rattapaari paiknemise koha vagunil ja kummalt poolt rongi liikumise suunas ülekuumenemine tuvastati), ülekuumenemise temperatuuri taseme ja annab raudteeveeremi meeskonnale käsu pärast rongi jaamas peatamist kontrollida registreeritud ülekuumenemist.

- kui raudteeveeremi meeskonna tehtud kontrolli käigus osutub puksi või ratta ülekuumenemine tõseks ja selle põhjuseid raudteeveeremi meeskond oma jõududega kõrvaldada ei saa, siis dispetšer teatab sellest taristudispetšerile.
- raudteeveo-ettevõtja vagunimajanduse pädeva töötaja kirjaliku (telefonogrammilise) vaguni rongist mahahaakimise taotluse laekumisel edastab vaguni mahahaakimise nõude raudteeveeremi meeskonnale.
- raudteeveo-ettevõtja vagunimajanduse pädeva töötaja tingimuste kohase rongi edasisaatmise otsustab lõplikult raudteekorraldaja.
- ohtliku ülekuumenemise korral (kollane signaalkell), kui dispetšer ei ole saanud taristudispetšerilt selle kohta muid korraldusi, lubatakse rongil liikuda kuni sihtjaamani.
- juhul, kui üks või rohkem Hotboxi seadmeid on rikkis ja sellele rongi liikumise suunas eelnev seade tuvastas puksi või ratta ohtliku kuumenemise, peab dispetšer peatama rongi jaamas, mis eelneb rikkis olevale Hotboxi seadmele ning tegutsema vastavalt olukorrale nagu oleks tegemist kriitilise ülekuumenemisega.

## 556. Pommiähvardus

Pommiähvarduse korral peatab raudteeveeremi meeskond sõitva rongi vastavalt pädeva liikluskorraldaja korraldusele viivitamata või lähimas jaamas, sissesõidufoori ees või ohutus kauguses ohtlikust rajatisest ja ootab päästeameti pädevate töötajate saabumist.

Kui raudteeveeremi meeskonnal tekib sõidu käigus pommikahtlus või märgatakse oletatavat lõhkekeha, tuleb sellest viivitamata teatada dispetšerile ja lähima jaama pädevale liikluskorraldajale ning peatada raudteeveerem.

Rongiliiklust võib jätkata pärast seda, kui päästeameti töötajad ja politsei on ohtliku koha üle vaadanud ning dispetšer on andud selleks loa.

Kui pommiähvarduse sai jaama pädev liikluskorraldaja või ta avastas jaamas mõne kahtlase eseme, siis ta teatab sellest viivitamata taristudispetšerile (199) ja piirkonna dispetšerile ning tegutseb vastavalt juhtimiskeskuse juhistele.

## Raudteeveeremi rataste lohud ja veerepinna pealekeevitus liikuvras rongis

### 557. Raudteeveeremi juht:

- saades teate või ise avastades liikuvras rongis vaguni tehnilise rikke, teatab sellest kohe jaama pädevale liikluskorraldajale ja dispetšerile ning rongiliiklust ohustavatel juhtudel rakendama kohe meetmed rongi peatamiseks.
- rongi peatumisel jaamavahel või jaamas, kus ei ole ette nähtud tehnohooldepunkti, teeb rongikoosseisu välise ülevaatuse, selgitab välja raudteeveeremi vigastuse liigi ja otsustab rongi edasise liikumise võimalikkuse. Rongi peatumisel jaamas, kus on olemas tehnohooldepunkt, selgitab raudteeveeremi vigastuse ohtlikkuse ja otsustab rongi edasise liikumise võimalikkuse tehnohooldepunkti töötaja.
- kui raudteeveeremi meeskond või tehnohooldepunkti töötaja avastab raudteeveeremi ülevaatusel ratta veerepinnal 3 mm ja suurema lohu või pealekeevituse, siis raudteeveeremi juht teatab sellest kohe dispetšerile ja jaama

pädevale liikluskorraldajale, täpsustades lohu või pealekeevituse suuruse.

**558. Jaama pädev liikluskorraldaja:**

Saades teate jaamavahelt saabunud rongis ratta veerepinnal 3 mm ja suurema lohu või pealekeevituse avastamisest katkestab rongide saatmise sellele jaamavahele ja edastab vastavasisulise teate dispetšerile.

**559. Dispetšer:**

- 3 mm ja suurema lohu või pealekeevitusega rattapaariga raudteeveeremi läbitud jaamavahest ja lohu või pealekeevituse suurusel teatab taristudispetšerile, kes korraldab vigastatud rattapaariga raudteeveeremiga läbitud jaamavahe tee tehnoseisundi kontrolli.

- sulgeb rongiliikluseks jaamavahe, mille läbis rattapaari 3 mm ja suurema lohu või pealekeevitusega raudteeveerem, kuni tee ja pöörmete tehnilise kontrolli läbiviimiseni.

- pärast tee tehnilise seisukorra kontrollimist otsustab rongiliikluse avamise teameeti pädev töötaja.

**Kinnikiilunud rattapaar**

**560.** Veoveeremi rattapaari kinnikiilumisest teatab raudteeveeremi juht dispetšerile ja oma tööandjale.

**561.** Kui kinnikiilunud rattaga veoveeremiga puudub võimalus rongi äravedamiseks jaamavahelt, siis raudteeveeremi meeskond kinnitab koosseisu nõuetekohaselt ja haagib veoveeremi lahti.

**562.** Raudteeveeremi juht sõidab veoveeremiga koosseisust 20 meetri kaugusele ning hakkab liikuma veorežiimis 5-10 m edasi-tagasi ja võimalusel mõõdab tekkinud lihkelohu sügavuse. Lihkelohu sügavust mõõdetakse šablooniga. Selle puudumisel võib lohu sügavust määrata selle pikkuse järgi. Tulemustest (sh lihkelohu suurusel) teatab raudteeveeremi juht dispetšerile.

**Tabel 1. Ratta veerepinna lihkelohu pikkus sõltuvalt tema sügavusest ja ratta veeringi diameetrist**

Ratta veeringi diameeter, mm	Ratta veerepinna lihkelohu pikkus tema sügavusel, mm												
	0,5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1250	50	71	100	122	141	158	173	186	199	211	223	233	244
1220	49	70	99	121	139	156	171	184	197	209	220	231	241
1050	46	65	92	112	129	145	158	171	183	194	204	214	223
950	44	62	87	107	123	137	151	162	174	184	194	203	212
860	-	59	83	-	117	-	143	-	-	-	-	-	202

**563.** Raudteeveeremi juhi edasine tegevus jaamavahelt väljasõitmiseks oleneb kinnikiilunud rattapaari seisukorrast ja ettevõtja otsusest ning erinevad võimalikud variandid on sätestatud järgnevatel punktides.

**564.** Kui kinnikiilunud rattapaar hakkab pöörlema ja prooviliikumisel ei ole veomootori laagrite piirkonnas või rattapaari pukside juures müra või plöksumist kuulda, teeb raudteeveeremi juht iseseisvalt otsuse edasiliikumise kohta ja teatab sellest dispetšerile ning oma tööandjale. Saanud dispetšerilt loa, sõidab raudteeveeremi juht kehtivate normdokumentide nõuete kohaselt lähimasse jaama, kuid kiirusel mitte üle 25 km/h ning eriti valvsalt ja ettevaatlikult, kontrollides pidevalt rattapaari olukorda. Juhul, kui rattapaar kiilub kinni teist korda, tegutseb raudteeveeremi juht punktide 565, 566, 567 kohaselt. Edasiliikumise käigust teavitab raudteeveeremi juht regulaarselt dispetšerit või jaama pädevat liikluskorraldajat.

**565.** Kui kinnikiilunud rattapaar hakkab pöörlema ja prooviliikumisel on veomootori laagrite piirkonnas või rattapaari pukside juures müra või plöksumist kuulda, teatab raudteeveeremi juht sellest dispetšerile ja oma tööandjale. Raudteeveeremi juhi tööandja saadab sündmuskohale oma abimeeskonnavõi vajaduse korral tellib tasulise teenusena EVR-i päästerongi meeskonna. EVR saadab sündmuskohale vastavat raudtee teemehaaniku kutset omava töötaja. Raudteeveeremi meeskond või mõni teine raudteeveeremi ettevõtja pädev töötaja paigaldab rööpale mõlema ratta ette ratta diameetrile vastavad pidurkingad, sõidab neile peale, kuni ratta veerepind puudutab pidurkinga tugipakku, ja teatab dispetšerile, et on valmis sõiduks lähimasse jaama pidurkingadel oleva rikkis rattapaariga. Veendudes, et sündmuskohal on EVRi raudtee teemehaaniku kutset omav töötaja ja kooskõlastades raudteekorraldajaga annab dispetšer raudteeveeremi juhile loa pidurkingadel oleva rikkis rattapaariga raudteeveeremi sõiduks lähimasse jaama. Pärast loa saamist alustab raudteeveeremi juht sõitu, liikudes jaamavahel eriti valvsalt ja ettevaatlikult kiirusel kuni 10 km/h, peatudes iga 300...400 m järel pidurkingade seisundi ülevaatamiseks ja nende jahutamiseks, seejuures peab raudteeveeremi juhi tööandja saadetud abimeeskond määrima pidevalt mõlemat rööbast vedela määrdeainega. EVRi raudtee teemehaaniku kutset omav töötaja jälgib ja kontrollib rööbaste korrasolekut. Raudteeülekaigukoha, raudteeülesõidukoha ja pöörme ees võetakse pidurkingad rattapaari alt ära. Pöörleva rattapaariga raudteeveeremi liikumiskiirus võib olla kuni 10 km/h. Pärast raudteeülekaigukoha, raudteeülesõidukoha ja pöörme läbimist sõidetakse rattapaariga uuesti pidurkingadele. Juhul, kui pidurkinga ei ole võimalik rattapaari alt eemaldada või sellele ei saa peale sõita rattapaari libisemise tõttu, kuid jaamapiirini on jäänud üle 500 m, siis tegutseb raudteeveeremi juht punkti 566 kohaselt. Raudteeveeremi juht teavitab dispetšerit või jaama pädevat liikluskorraldajat regulaarselt edasiliikumise käigust.

**566.** Kui raudteeveerem asub lähimast jaamapiirist kaugemal kui 500 m ja katse panna kinnikiilunud rattapaar pöörlema ei andnud positiivset tulemust ning pealesõit pidurkingadele ei õnnestunud, teatab raudteeveeremi juht sellest dispetšerile ja oma tööandjale. Raudteeveeremi juhi tööandja saadab

sündmuskohale oma abimeeskonna. EVR saadab sündmuskohale vastavat raudtee teemehaaniku kutset omava töötaja. Saabunud kohale, tõstab abimeeskond või siis nende tellimusel EVR-i päästerongi meeskond võimaluse korral rattapaari üles (see puudutab vedureid ČME3, 2TE116, TEM-TMH, TEM-2, DF7G-E) ja teatab raudteeveeremi juhi vahendusel dispetšerile valmisolekust liikumiseks. Vastutab rattapaari ülestõstmisel tehtud tööde ja selle rippuvast seisundis kindla kinnitamise eest ettevõtja abimeeskond. Saanud loa, sõidab raudteeveeremi juht lähimasse jaama kiirusel kuni 10 km/h. Juhul, kui kinnikiilunud rattapaari ei ole võimalik üles riputada, asetab ettevõtja abimeeskond või siis nende tellimusel EVR-i päästerongi meeskond selle tungraua abil pidurkingadele ja teatab raudteeveeremi juhi kaudu dispetšerile valmisolekust liikumiseks kinnikiilunud rattapaariga pidurkingadel. Veendudes, et sündmuskohal on EVRi raudtee teemehaaniku kutset omav töötaja ja kooskõlastades raudteekorraldajaga annab dispetšer raudteeveeremi juhile loa pidurkingadel oleva rikkis rattapaariga raudteeveeremi sõiduks lähimasse jaama. Pärast loa saamist alustab raudteeveeremi juht sõitu, liikudes jaamavahel eriti valvsalt ja ettevaatlikult kiirusel kuni 10 km/h ja pöörmel kuni 5 km/h. Raudteeveeremi juhi tööandja saadetud abimeeskond peab määrima pidevalt mõlemat rööbast vedela määrdeainega, iga 300...400 m järel tuleb peatuda pidurkingade seisundi ülevaatamiseks ning nende jahutamiseks. EVRi raudtee teemehaaniku kutset omav töötaja jälgib ja kontrollib rööbastee korrastatust. Raudteeülekäigukoha, raudteeülesõidukoha ja pöörmete läbimiseks eemaldatakse pidurkingad rattapaari alt (kinnikiilunud rattapaar libiseb mööda rööpaid). Raudteeveeremi juht teavitab regulaarselt dispetšerit või jaama pädevat liikluskorraldajat edasiliikumise käigust.

**567.** Kui raudteeveerem asub jaamapiirile lähemal kui 500 m ja katse panna kinnikiilunud rattapaar pöörlema ei andnud positiivset tulemust ning pealesõitu pidurkingadele ei toimunud, teatab raudteeveeremi juht sellest dispetšerile, kes kooskõlastanud tegevuse raudteekorraldajaga annab raudteeveeremi juhile loa lähimasse jaama sõitmiseks mööda rööpaid libiseva kinnikiilunud rattapaariga. Seejuures määrab raudteeveeremi meeskonna liige või mõni teine ettevõtja pädev töötaja rööpaid vedela määrdeainega. Raudteeveeremi edasiliikumine jaamavahel toimub kiirusel kuni 10 km/h ja pöörmel kuni 5 km/h. Raudteeveeremi juht teavitab regulaarselt dispetšerit või jaama pädevat liikluskorraldajat edasiliikumise käigust.

**568.** Jaamavahelt äratoodud raudteeveerem jääb jaama kuni raudteevee-ettevõtja remondibrigaadi saabumiseni ning nende poolt raudteeveeremi ülevaatuse kohta akti koostamiseni ning pädevale liikluskorraldajale esitamiseni. Allkirjastatud aktis tuleb näidata kiirus ja tingimused selle raudteeveeremi transportimiseks depossesse.

**569.** Jaamavahele jäetud rongikoosseis viiakse jaama raudteevee-ettevõtjalt saabunud taotluse alusel abiveduriga ettenähtud korras.

## Inimese viibimine rööbasteel ja raudteeveeremi otsasõit inimesele

### 570. Raudteeveeremi juht

- peab kohe teatama raadioside või muu sideliigi teel dispetšerile või/ja jaama pädevale liikluskorraldajale igast juhtumist, kui:
- üheteelisel teelõigul ei ole inimesed vähemalt 400 meetrit enne rongi saabumist katkestanud teetöid ja läinud 2,5 m kaugusele äärmisest rööpast;
- kaheteelisel teelõigul ei ole inimesed vähemalt 400 meetrit enne rongi saabumist katkestanud teetöid ja naabertee liikluseks avatud oleku korral läinud 2,5 meetri kaugusele äärmisest rööpast. Kui naabertee on liikluseks suletud, siis peab teetööd katkestama, aga inimesed võivad olla liikluseks suletud naabertee rööbasteel;
- tööpiirkond on nõuetekohaselt piiramata;
- rongile ei ole välja antud hoiatust;
- töötaval töölisel ei ole seljas ohuvesti või see on oluliselt märdunud (kaotanud selle tõttu helkivuse).
- peatab rongi, kui teel viibivad inimesed ei reageeri veovahendilt antavatele signaalidele.
- raudteeveeremiga inimesele otsasõidu korral peatab rongi ja inimeste vigastamisel annab võimaluste piires esmaabi. Surmajuhtumi korral jätab sündmuskoha puutumata. Juhtunust teavitab lähima jaama pädevat liikluskorraldajat ja dispetšerit.
- politseilt saadud edasisõidu loast teatab dispetšerile, viimase korraldusel jätkab sõitu.

### 571. Dispetšer

- raudteeveeremi inimesele otsasõidust teatab raudteekorraldajale ja taristudispetšerile. Taristudispetšer informeerib juhtumist ohutusteenistuse juhti või teda asendavat isikut ning vajadusel ka häirekeskust (112).
- saanud raudteeveeremi juhilt teate raudteel töötavate tööliste poolt ohutusnõuete rikkumise kohta, edastab informatsiooni juhtumi registreerimiseks kohe taristudispetšerile (199).

### **Automaatblokeeringuga jaamavahel blokkpiirkonna valehõivatuse avastamisel, kui selle tekke põhjus ei ole teada, samuti kui jaamavahele on vaja saata rong telefonsidel või pädeva liikluskorraldaja käsuga I eemaldumisblokkpiirkonna valehõivatuse korral**

**572.** Raudteeveeremi juht, saanud jaama pädevalt liikluskorraldajalt või dispetšerilt kirjaliku hoiatuse või raadioside või muu sideliigi teel hoiatuskorralduse jaamavahel oleva valehõivatusega blokkpiirkonna kohta, läbib selle blokkpiirkonna näidatud kilomeetrite ja pikettide vahemiku erivalvsusega ja kiirusega kuni 20 km/h ning võimalusel jälgib rööpapea seisukorda rööpamurru avastamiseks. Pärast rööpamurru või muu defekti avastamist peatab rongi, kannab ette dispetšerile ja ootab teemeistri, kes otsustab edasise edasiliikumise tingimused.

**573.** Dispetšer, pärast kuvaril või jaama pädevalt korraldajalt blokkpiirkonna valehõivatuse kohta teate saamist teatab sellest taristu- ja turvanguüsteemide

dispetšerile, märkides ära jaamavahe nimetuse, automaatblokeeringu suuna ja blokkpiirkonna numbri.

**574.** Turvangusüsteemide dispetšer täpsustab valehõivatusega blokkpiirkonna piiride koordinaadid (kilomeetrid ja piketid) ja sisestab hoiatuste programmi hoiatuse nõudeavalduse valehõivatusega blokkpiirkonna kohta hoiatuse väljaandmiseks. Hoiatuses näidatakse ära valehõivatusega blokkpiirkonna piiride kilomeetrid ja piketid, selle läbimine erivalvsuse ja kiirusega kuni 20 km/h.

**575.** Dispetšer, saanud hoiatuse, edastab raadioside või muu sideliigi teel hoiatuskorralduse raudteeveeremi juhtidele või korraldab kirjaliku hoiatuse väljaandmise jaama pädevate liikluskorraldajate kaudu ettevõttes kehtestatud korras.

**576.** Rongide kiiruspiirang 20 km/h kehtib valehõivatusega blokkpiirkonnas seni, kuni taristuteenistuse pädev isik selgitab välja valehõivatuse põhjuse ja teatab jaama pädevale liikluskorraldajale või dispetšerile telefonogrammiga rongide edasised liikumistingimused või siis muudab hoiatuse.

**577.** Blokkpiirkonna valehõivatuse põhjuse väljaselgitamiseks peavad taristuteenistuse töötajad vastava informatsiooni saamisel tulema tööle ja sõitma rikke kohale.

**578.** Jaama pädev liikluskorraldaja rongi saatmisel registreeritava käsuga või sinakasroheline sõiduloaga, samuti teeloaga hoiatab raudteeveeremi juhti ja teeb sõiduloale, samuti teeloale märkuse selle kohta, et andmed esimese blokkpiirkonna vabaoleku kohta puuduvad.

**22. peatükk SÕIDULUBADE KOONDTABEL****579. Sõidulubade koondtabel:**

<b>Rongi jaamavahele saatmise tingimused</b>	<b>Raudteeveeremi juhile jaamavahe hõivamise luba</b>	<b>Väljasõidufoori avamise, kirjaliku sõiduloa või mõne muu jaamavahe hõivamise loa väljaandmise alus</b>
<b>Automaatblokeeringuga üheteeline liin</b>		
Rongi saatmine jaamavahele teelt, millel on töökorras välja-sõidufoor	Väljasõidufoori lubav tuli	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Rongi saatmine jaamavahele grupifooriga, mis on varustatud matkanäidikuga	Väljasõidufoori lubav tuli ja matkanäidik number (roheline)	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Rongi saatmine jaamavahele grupifooriga, kui saateteel on grupifoori lubava tule kordusfoor	Kordusfooris roheline tuli (süttib samaaegselt lubava tulega grupifooris)	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Rongi saatmine jaamavahele grupifooriga, kui matkanäidik või saateteel kordusfoor ei tööta	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm EVS RL-5 punkti II täitmisega (käsk või kirjalik sõiduluba võivad olla antud raudteeveeremi juhile siis, kui grupifooris põleb lubav tuli)	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Rongi saatmine jaamavahele teelt, millel puudub väljasõidufoor	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm EVS RL-5 punkti I täitmisega	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi), dispetšeri registreeritav käsk rongi saatmiseks väljasõidufoori keelava tule korral ja jaamavahe vabaoleku kohta vastassuuna rongidest, automaatblokeeringu ümberlülitamine vastavale sõidusuunale, võtisaua väljavõtmine

		juhtimisseadmest
Rongi saatmine jaamavahele, kui rongi peaosa asub välja-sõidufoori taga	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm EVS RL-5 punkti I täitmisega	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi), dispetšeri registreeritav käsk rongi saatmiseks väljasõidufoori keelava tule korral ja jaamavahe vabaoleku kohta vastassuuna rongidest, automaatblokeeringu ümberlülitamine vastavale sõidusuunale, võtisaua väljavõtmine juhtimisseadmest
Rongi saatmine jaamavahele avatud väljasõidufooriga, kui raudteeveeremi juht ei näe väljasõidufoori tuld	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm EVS RL-5 punkti II täitmisega. Väljasõidufooris põleb lubav tuli	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Tõukeveduriga rongi saatmine, kui tõukevedur sõidab koos rongiga järgmisse jaamavahet piiravasse jaama	Väljasõidufoori lubav tuli	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Tõukeveduriga rongi saatmine jaamavahele, kui tõukevedur pöördub pärast tõukamist tagasi saatejaama	Väljasõidufoori lubav tuli. Saatejaama sisse-sõidufoorini naasmiseks antakse raudteeveeremi juhile võtisau	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Töörongi saatmine jaamavahele, kui töörong pöördub pärast tööd tagasi saatejaama	Väljasõidufoori lubav tuli. Naasmiseks saatejaama sissesõidufoorini antakse enne rongi jaamavahele väljumist tööjuhi kätte võtisau, mille tööjuht annab jaamavahel pärast töö lõppu raudteeveeremi juhile naasmiseks	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi) ning <i>dispetšeri luba</i> töörongi jaamavahele saatmiseks
Võtisaua puudumisel või kui selle rikke tõttu ei saa võtisaua kasutada, võib saata tõukeveduriga rongi jaamavahele või töörongi, mis pöördub pärast tööd saatejaama tagasi alles pärast automaatblokeeringu sulgemist ja telefonsidele üleminekut.		

Rongi saatmine jaamavahele juhul, kui väljasõidufoor ei tööta.	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm EVS RL-5 punkti I täitmisega	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi), <i>dispetšeri käsk</i> rongi saatmiseks väljasõidufoori keelava tule korral ja jaamavahe vabaoleku kohta vastasuunarongidest, automaatblokeeringu ümberlülitamine vastavale sõidusuunale, võtisaua väljavõtmine juhtimisseadmest
Rongi saatmine jaamavahele olukorras, kus automaatblokeering ei tööta	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või teeluba vorm EVS RL-8	<i>Dispetšeri käsk</i> automaatblokeeringu tegevuse sulgemise ja telefonsidele ülemineku kohta ning naaberjaama korraldajalt saadud nõusolek (rongitelefogrammiga) rongi vastuvõtmiseks
<b>Automaatblokeeringuga kaheteeline liin</b>		
Rongi saatmine jaamavahele teelt, millel on töökorras väljasõidufoor	Väljasõidufoori lubav tuli	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Rongi saatmine jaamavahele grupifooriga, mis on varustatud matkanäidikuga	Väljasõidufoori lubav tuli ja matkanäidikus põleb saatetee number (roheline)	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Rongide saatmine jaamavahele grupifooriga, kui saateteel on grupifoori lubava tule kordusfoor	Roheline tuli kordusfooris (süttib samaaegselt lubava tulega grupifooris)	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Rongide saatmine jaamavahele grupifooridega, kui matkanäidik või saatetee kordusfoor ei tööta	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm EVS RL-5 punkti II täitmisega (käsk või kirjalik sõiduluba võib olla antud raudteeveeremi juhile siis, kui grupifooris	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)

	põleb lubav tuli)	
Rongi saatmisel jaamavahele teelt, millel puudub väljasõidufoor	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm EVS RL-5 punkti I täitmisega	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Rongi saatmine jaamavahele, kui rongi peaosa asub saatetee väljasõidufoori taga (pikkrong)	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm EVS RL-5 punkti I täitmisega	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Rongi saatmine jaamavahele avatud väljasõidufooriga, kui raudteeveeremi juhile ei ole väljasõidufoori tuli nähtav (pikkrong)	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm EVS RL-5 punkti II täitmisega	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Tõukeveduriga rongi saatmine, kui tõukevedur sõidab kogu jaamavahe koos rongiga ja jõuab järgmisse, jaamavahet piiravasse jaama	Väljasõidufoori lubav tuli	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Tõukeveduriga rongi saatmine jaamavahele, kui tõukevedur pärast tõukamist pöördub tagasi saatejaama	Väljasõidufoori lubav tuli. Saatejaama sissesõidufoorini tagasisõiduks antakse raudteeveeremi juhile võtisau	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Töörongi saatmine jaamavahele, kui töörong pärast tööd pöördub saatejaama tagasi	Väljasõidufoori lubav tuli. Tagasisõiduks saatejaama sissesõidufoorini antakse enne rongi jaamavahele väljumist tööjuhi kätte võtisau, mille tööjuht annab jaamavahel pärast tööde lõppu raudteeveeremi juhile tagasisõitmiseks	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi) ning <i>dispetšeri luba</i> töörongi jaamavahele saatmiseks
Võtisaua puudumisel või kui selle rikke tõttu ei saa võtisaua kasutada, võib saata		

tõukeveduriga rongi jaamavahele või töörongi, mis pöörduv pärast tööd tagasi saatejaama, alles pärast automaatblokeeringu sulgemist ja telefonsidele üleminekut.

Rongi saatmine jaamavahele olukorras, kus väljasõidufoor ei tööta	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm EVS RL-5 punkti I täitmisega või kutsesignaali valge tuli	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnaitude järgi)
Rongi saatmine jaamavahele, kui automaatblokeering ei tööta	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või teeluba vorm EVS RL-8	<i>Esimesele rongile dispetšeri käsk</i> blokeeringu sulgemise ja telefonsidele ülemineku kohta. Järgmistele rongidele rongitelefonogramm naaberjaama korraldajalt varem saadetud rongi saabumise kohta
<b>Poolautomaatblokeeringuga üheteeline liin</b>		
Rongide saatmine jaamavahele teelt, millel on töökorras väljasõidufoor	Väljasõidufoori lubav tuli	Naaberjaamalt saadud <i>nõusoleku blokksignaal</i>
Kinnipeetud või mõne teise samasuunalise rongi saatmine jaamavahele pärast väljasõidufoori sulgemist (sh iseeneslikul sulgumisel)	Kirjalik sõiduluba vorm EVS RL-6 punkti I täitmisega või raadioside teel pädeva liikluskorraldaja käsk.	Naaberjaamalt saadud <i>nõusoleku blokksignaal</i>
Jaamades, mis on varustatud seadmetega väljasõidusignaali teistkordseks avamiseks (pärast selle sulgemist), saadetakse kinnipeetud või samasuunaline rong teistkordselt avatud väljasõidufooriga dispetšeri loal.		
Rongi saatmine jaamavahele avatud väljasõidufooriga, kui raudteeveeremi juhile ei ole nähtav väljasõidufoori tuli (pikkrong)	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud jaamakorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm EVS RL-6 punkti II täitmisega	Naaberjaamalt saadud <i>nõusoleku blokksignaal</i>
Teede ja pöörangute elektrilise isolatsiooniga jaamas, kui väljasõidufoor ei avane pöörme isoleeritud piirkonna rööbasahela nn vale hõivatuse tõttu, võib kasutada väljasõidufoori avamiseks abirežiiminappu „ <i>pöörmepiirkonna vabaoleku kontrolli väljalülitamine saatematkas</i> “.		
Rongi saatmine jaama-	Raudteeveeremi juhile	<i>Dispetšeri käsk</i>

vahele, kui selle peaosa asub keelava tulega väljasõidufoori taga (pikkrong)	raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või teeluba vorm EVS RL-8	poolautomaatblokeeringu sulgemise ja telefonside kehtestamise kohta
Vastassuunarongi saatmine jaamavahele pärast väljasõidufoori sulgemist	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või teeluba vorm EVS RL-8	<i>Dispetšeri käsk</i> poolautomaatblokeeringu sulgemise ja telefonside kehtestamise kohta
Rongi saatmine jaamavahele grupifooriga, millel on matkanäidik	Väljasõidufooris lubav tuli ja matkanäidik saateete number (roheline)	Naaberjaamalt saadud <i>nõusoleku blokksignaal</i>
Rongi saatmine jaamavahele grupifooriga, millel matkanäidik puudub või see ei tööta	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud jaamakorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm EVS RL-6 punkti II täitmisega	Naaberjaamalt saadud <i>nõusoleku blokksignaal</i> .
Rongi saatmine jaamavahele olukorras, kus ei saa avada väljasõidufoori	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või teeluba vorm EVS RL-8	<i>Dispetšeri käsk</i> poolautomaatblokeeringu sulgemise ja telefonside kehtestamise kohta ning naaberjaama korraldajalt rongitelefonogrammiga saadud nõusolek rongi vastuvõtmiseks
Kui väljasõidufoor ei avane isoleeritud piirkonna rööbasahela vale hõivatus tõttu, võib rongidispetšeri nõusolekul väljasõidufoori avada, kasutades abirežiiminuppu „Pöörmete isoleeritud piirkonna vabaoleku kontrolli väljalülitamine saatematkas“ (jaamades, kus juhtimisseade on varustatud eelnimetatud nupuga).		
Töörongi saatmine jaamavahele, kui töörong pärast tööd pöördub saatejaama tagasi	Võtisau (väljasõidufoor on suletud)	Naaberjaama korraldajalt saadud <i>nõusoleku blokksignaal</i> ja dispetšeri nõusolek töörongi saatmiseks, mis pöördub jaamavahelt saatejaama tagasi
Tõukeveduriga rongi saatmine kui tõukevedur sõidab koos rongiga naaberjaamani	Väljasõidufoori lubav tuli.	Naaberjaama korraldajalt saadud <i>nõusoleku blokksignaal</i>
Poolautomaatblokeeringuga piirkonda ei saadeta tõukevedurit või töörongi, mis pöördub pärast tööd tagasi saatejaama, seda võib teha alles pärast poolautomaatblokeeringu sulgemist ja telefonsidele üleminekut.		

Rongi saatmine jaamavahele, kui pool-automatblokeering ei tööta	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või teeluba vorm EVS RL-8	Dispetšeri käsk blokeeringu sulgemise ja telefonside kehtestamise kohta ning naaberjaama korraldajalt telefonogrammiga saadud nõusolek rongi vastuvõtmiseks
<b>Kombineeritud teeblokeeringuga üheteeline liin</b>		
Rongi saatmine jaamavahele teelt, millel on töökorras väljasõidufoor	Väljasõidufoori lubav tuli	Dispetšerilt saadud luba rongi saamiseks
Rongi saatmisel jaamavahele teelt, millel puudub väljasõidufoor või ei saa avada väljasõidufoori	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm EVS RL-7 punkti I täitmisega	Dispetšerilt saadud registreeritud käsk, mis kinnitab jaamavahe vabaolekut rongidest
Rongi saatmine jaamavahele, kui rongi peaosa asub väljasõidufoori taga	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm EVS RL-7 punkti II täitmisega	Dispetšerilt saadud registreeritud käsk, mis kinnitab jaamavahe vabaolekut rongidest
Rongi saatmine jaamavahele avatud väljasõidufooriga, kui raudteeveeremi juht ei näe väljasõidufoori tuld	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm EVS RL-7 punkti II täitmisega	Jaamavahe vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Tõukeveduriga rongi saatmine, kui tõukevedur sõidab koos rongiga järgmisse jaamavahet piiravasse jaama	Väljasõidufoori lubav tuli	Jaamavahe vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Tõukeveduriga rongi saatmine, kui tõukevedur pöördub pärast tõukamist tagasi saatejaama	Väljasõidufoori lubav tuli. Raudteeveeremi juhile antakse hoiatus, kus näidatakse tõukamise lõpetamise koht	Dispetšerilt saadud luba tõukeveduri saamiseks jaamavahele ja pöördumiseks tagasi saatejaama
Töörongi saatmine, kui töörong sõidab pärast tööd järgmisse jaamavahet piiravasse jaama	Väljasõidufoori lubav tuli. Raudteeveeremi juhile antakse hoiatus, kus näidatakse kokkulepitud jaamavahe vabastamise	Jaamavahe vabaolek (kontrollnäitude järgi) ja dispetšerilt saadud luba töörongi saamiseks

	kellaaeg	
Töörongi saatmine jaamavahele, kui töörong pöördub pärast tööd saatejaama tagasi	Väljasõidufoori lubav tuli. Raudteeveeremi juhile antakse hoiatus, kus näidatakse kokkulepitud saatejaama sissesõidufoorini tagasi pöördumise kellaaeg	Jaamavahe vabaolek (kontrollnäitude järgi) ja dispetšerilt saadud luba töörongi saatmiseks jaamavahele ja pöördumiseks saatejaama tagasi
Rongide saatmisel kombineeritud teeblokeeringu seadmete rekonstrueerimisel, ümberpaigutamisel, parandamisel, katsetamisel, vahetamisel jms, millega kaasneb kombineeritud teeblokeeringu seadmete töö ajutine katkemine	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või teeluba vorm EVS RL-8	Dispetšeri käsk blokeeringu sulgemise ja telefonside kehtestamise kohta ning naaberjaama korraldajalt telefonogrammiga saadud nõusolek rongi vastuvõtmiseks

### Telefonside ühe- ja kaheteelisel liinil

**580.** Telefonside kasutamisel antakse rongidele kõigil juhtudel teeluba EVS RL-8 või raadioside teel antud pädeva liikluskorraldaja käsk, mis peab olema täidetud käesoleva juhendi 8. peatükis sätestatud korras.

### Kirjalikud sõiduload (vorm EVS RL-9 ja EVS RL-11) ning teatis (vorm EVS RL-10)

**581.** Rongid saadetakse jaamavahele signalisatsiooni- ja sidevahendite töö katkemisel kirjaliku sõiduloaga **EVS RL-9**, mis peab olema täidetud käesoleva juhendi 9. peatükis sätestatud korras.

Päästerong ja abivedur saadetakse suletud jaamavahele kirjaliku sõiduloaga **EVS RL-11**, mis peab olema täidetud käesoleva juhendi 10. peatükis sätestatud korras.

Kirjalik teatis **EVS RL-10** saadetakse raudteeveeremi juhiga naaberjaama pädevale liikluskorraldajale rongiliikluse korraldamise tagamiseks.

Kirjalikud sõiduload (vorm **EVS RL-5**, **EVS RL-6**, **EVS RL-7**, **EVS RL-8**, **EVS RL-9** ja **EVS RL-11**) koosnevad kirjalikust sõiduloast, vorm **EVS RL-10** teatisest ning koopiaeksemplarist, mis valmistatakse isekopeeruvast paberist. Kirjalik sõiduluba antakse raudteeveeremi juhile jaamavahele sõitmiseks ja selle koopiaeksemplar jääb sellesse jaama või mõnda teise liikluskorraldusposti, kes vormistas ja väljastas kirjaliku sõidu- või teeloa raudteeveeremi juhile. Nende hoidmise, arvestuse pidamise, säilitamise ja utiliseerimise täpne kord on sätestatud liikluskorraldaja käskkirjaga. Koopiaeksempelare, rikutud kirjalikke sõidu- ja teelubasid ning kõiki rongiliiklusega seotud raamatuid säilitatakse üks aasta.

### **23.peatükk SEONDUVAD DOKUMENDID**

Seonduvad dokumendid on raudtee tehnokasutuseeskiri, raudtee signalisatsioonijuhend, EVS standard 931:2016, tehnokorraldusakt, tegevuseeskiri ja muud õigusaktid, kus kajastatakse raudteeliikluse korraldamist raudteetaristul.