Kehtiv alates 07.07.2022 Kinnitatud juhatuse liikme 07.07.2022 käskkirjaga nr EDI-2022-KK- 25	
RONGILIIKLUSE JA MANÖÖVRITÖÖ OHUTU KORRALDAMISE JUHEND	
Sisukord	1. Üldsätted 2. Rongiliiklus poolautomaatblokeeringuga (PAB) liinil 3. Rongiliiklus kombineeritud teeblokeeringuga (KTB) liinil 4. Rongiliikluse korraldamine telefonside abil 5. Rongiliikluse korraldamine kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite töö katkemise korral 6. Abi osutava raudteeveeremi liiklemine 7. Töörongi liiklemine 8. Rongi vastuvõtmine jaama ja saatmine jaamavahele 9. Piirkonnakorraldaja ja dispetšeri töö 10. Manöövritöö 11. Kirjalikud hoiatused 12. Rongi jaama vastu võtmine ja saatmine jaamavahele jaama turvangu-seadmete rikke korral 13. Rongiliiklus ja manöövritöö ohtliku veosega 14. Veeremi kinnitamise normid 15. Eriomaste sõiduomadustega veeremi kaubarongi panemise kord 16. Ebastandardsed ja ohuolukorrad 17. Sõidulubade koondtabel
Seonduvad dokumendid	1. Raudteeseadus 2. Raudtee tehnokasutuseeskiri (TKE) 3. TKE Lisa 3 „Raudtee signalisatsioonijuhend“ 4. TKE Lisa 4 „Raudteeülesõidukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend“ 5. GOST 9238-2013 „Raudteede ehitistele lähenemise ja veeremi gabariidid” 6. SMGS ja COTIF/RID (Rahvusvahelise raudteekaubaveo kokkulepped) 7. Standard EVS 931:2016 Raudteealased rakendused. Raudteeliikluse korral-damiseks kasutatavate kirjalike tee- ja sõidulubade, teadete, teatiste ning raamatute vormid 8. Pidurkingade hoiu kord 9. L04 Akna taotlemise ja eraldamise kord. Tööde korraldamine aknas 10. L03 Hoiatuste kehtestamine 11. L05 Side kasutamise kord rongiliikluse korraldamisel 12. O02 Õnnetustest teatamine ja tagajärgede likvideerimine

I peatükk

ÜLDSÄTTED

1. Iga jaam ning rong tohib üheaegselt olla ainult ühe raudtee liikluskorraldaja (jaamakorraldaja, piirkonnakorraldaja), rongiliikluse dispetšeri *(edaspidi dispetšer)* või muu Edelaraudtee AS-i *(edaspidi ettevõte)* poolt määratud raudteeliikluse ohutuse eest vastutava töötaja käsutuses.

2. Rongide *(rongi mõiste Raudteeseaduses sätestatud)* jaama vastuvõtmise, ärasaatmise ja läbilaskmisega seotud operatsioonid, samuti manöövritöö tuleb teha vastavalt kehtivatele nõuetele.

3. Rongiliikluse korraldamisel kasutatavad kirjalike tee- ja sõidulubade, teadete, teatiste ning raamatute vormid on kehtestatud standardis EVS 931:2016 „Raudteealased rakendused. Raudteeliikluse korraldamiseks kasutatavate kirjalike tee- ja sõidulubade, teadete, teatiste ning raamatute vormid“ *(edaspidi standard)*.

4. Raudteeveeremi juhile sidevahendite teel antavad rongiliiklusealased korraldused, käsud ja hoiatused, mille andmine on sätestatud käesolevas juhendis, edastatakse rongiraadioside kaudu ja käsud kantakse liikluskorraldaja poolt rongiliikluse raamatusse, rongiliiklusgraafikule või mõnele muule ettevõtte poolt määratud andmekandjale, märkides ära edastamise kuupäeva, kellaaja ja vastuvõtja nime.

Kui raudteeveeremi juhile edastatav rongiliikluse või manöövritöö alane käsk edastamise hetkel salvestatakse, siis selle registreerimine eelpool sätestatud korras ei ole nõutav.

Liikluskorraldaja ja raudteeveeremijuhi vahelise sidepidamise vahendiks on rongiraadioside, selle mittetoimimisel muud sidevahendid vastavalt ettevõtte kehtestatud korrale.

5. Rongi vastuvõtmisel jaama või saatmisel jaamavahele sissesõidu- või väljasõidufoori keelava näiduga tehakse rongiliikluse raamatusse sissekanne selle kohta, mille alusel raudteeveeremi juhil lubati mööda sõita foori keelavast näidust, kasutades lühendeid:

1) RTK (raadio teel edastatud käsk)

2) KS (kutsesignaal)

3) KSL (kirjalik sõiduluba).

6. Kui raudteeveeremi juhile rongiraadioside teel edastatav luba rongiga jaamavahele sõitmiseks või hoiatus selle edastamise hetkel salvestatakse taasesitamist võimaldaval viisil, siis selle veeremijuhile kirjalikult väljastamine ei ole vajalik.

7. Kõik raudteeveeremi juhile edastatavad käsud, korraldused, hoiatused ja kirjalikud load antakse mitmikveo korral esimese raudteeveeremi (juhtveduri) juhile. Teised juhid juhinduvad esimeselt raudteeveeremilt antavatest signaalidest või sidevahendite teel antavatest juhistest.

8. Turvanguseadmeid juhtida ja signaale avada või sulgeda tohib ainult ettevõtte liikluskorraldaja, kelleks on:

1) jaamas – jaamakorraldaja (JK)

2) piirkonna juhtimiskeskuses – piirkonnakorraldaja (PK)

3) kogu liinil/dispetšeritsentralisatsiooni juhtimiskeskuses.– dispetšer (RD).

9. Rongi tohib saata jaamavahele väljasõidufoori keelava näiduga või ärasaateteelt, kus ei ole väljasõidufoori, kirjaliku loaga või rongiraadioside kaudu raudteeveeremi juhile antud jaama(piirkonna)korraldaja registreeritava käsuga, mis on eelnevalt kooskõlastatud dispetšeriga. Käsu või kirjaliku sõiduloa väljastamine on sätestatud jaama tehnokorraldusaktis *(edaspidi TKA)*.

Jaamakorraldaja poolt antavad käsud nummerdatakse. Number määratakse kasvavas järjekorras alates numbrist üks (1) iga ööpäeva (24 tunni) jooksul.

Numbrite määramist alustatakse uuesti iga päev kell 00:00 Eestis kehtiva aja järgi.

Liikluskorraldaja poolt rongiraadioside teel antud käsku peab raudteeveeremi juht kordama kinnitamaks käsust arusaamist. Kirjaliku sõiduloa saamisel peab raudteeveeremi juht kontrollima selle vastavust oma rongi numbrile ja jaamavahele, kuhu rong saadetakse.

10. Kehtestatud liiklusgraafiku järgsete reisirongide saatmiseks jaamast ei pea jaama(piirkonna)korraldaja küsima luba rongidispetšerilt. Hälvete korral liiklusgraafikus ja liiklusgraafiku väliste (kaubarongid, töörongid jms) rongide saatmiseks tuleb jaama(piirkonna)korraldajal saada kooskõlastus rongidispetšerilt.

11. Jaama saabumise, väljumise, jaamavahelt naasmise või läbisõitmise kellaajad ja rongi numbri kannab liikluskorraldaja digitaalsesse rongiliikluse lauaraamatusse *(edaspidi rongiliikluse raamat*). Selle mittetöötamisel vastavale paberkandjale vorm EVS RL-2. Seejärel teatab oma jaama nime ja rongi väljumise, saabumise kellaajad naaberjaama jaamakorraldajale, kuhu rong saadeti või kust rong saabus ja dispetšerile.

Rongi saabumisest, väljumisest või läbisõidust teatatakse standardis toodud vormide kohaselt.

Rongi numbrile lisatakse rongi iseloomustav indeks, kui rong on:

1) üle kehtestatud kaalunormi (või raske-kaubarong) - R;
2) üle kehtestatud pikkusnormi (pikk-kaubarong) - P;
3) kui rongis on lõhkeainega ehk 1. ohuklassi kuuluva veosega vagun - O;
4) kui rongis on lämmastikku sisaldav veos – L;
5) kui rongis on vagun ebagabariitse kaubaga (kasutatakse ka ebagabariitne kaup/veos), lisatakse rongi numbrile indeks, mis iseloomustab ebagabariitsuse tsooni või astet, näiteks 2001E - 0238.

12. Tee, pöörme, turvangu-, side-, signalisatsiooni- ja elektriseadme rikke kannab liikluskorraldaja digitaalsesse jaamaseadmete järelevaatusraamatusse, selle mittetöötamisel vastavale paberkandjale *(edaspidi järelevaatusraamat)* ja teatab rikke olemasolust neid seadmeid teenindavale töötajale jaama TKA-s sätestatud korras.

Näide nr 1

Pöörmepiirkonna 3-5pp rööbasahel näitab hõivatust. Pöörmepiirkonna 3-5pp rööbasahel kontrollitud ja on veeremist vaba.

Plomm kutsesignaali A (B) nupult eemaldatud või: *Kasutatud kutsesignaali A (B), loenduri uus näit: ……*

Jaamakorraldaja (edaspidi JK) . . . . . (allkiri).

13. Rongiliikluse juhtimise signalisatsioonivahendite ning rongiraadioside rikkest ja rikkest, mis takistab või ei võimalda sissesõidu- või väljasõidufoori avamist, peab jaamakorraldaja ette kandma ka dispetšerile.

14. Kõrvaldanud rikke, teeb ettevõtte vastava ala pädev töötaja selle kõrvaldamise kohta järelevaatusraamatusse sissekande ja kinnitab selle oma allkirjaga. Sissekandega tutvumise kohta annab liikluskorraldaja oma allkirjalise kinnituse.

15. Kui rikke tõttu ei ole võimalik avada jaama sissesõidufoori, samuti matka- või väljasõidufoori, tegutseb liikluskorraldaja vastavalt jaama TKA-s sätestatule.

16. Jaamavahe avamine ja sulgemine rongiliikluseks, samuti põhi rongiliikluse korraldamise signalisatsiooni- ja sidevahendi tegevuse ajutine katkestamine ja hilisem taastamine, telefonside või mõne muu rongiliiklussüsteemi kehtestamine, rongi käigust ära jätmine, graafikuvälise rongi käiku määramine jms toimub dispetšeri käsuga ja edastatakse jaamadele dispetšerside kaudu.

Kui dispetšerside ei tööta, kasutatakse meldesidet või teisi dispetšeri käsutuses olevaid sidevahendeid vastavalt ettevõtte kehtestatud korrale.

17. Signalisatsioonivahendite rikke tõttu rongiliikluse korraldamiseks telefonsidele üleminekul tuleb standardis nimetatud rongiliiklusalaseid telefonogramme vahetada ainult dispetšerside kaudu, dispetšeri kuuldes. Dispetšerside mittetöötamisel kasutatakse liikluskorraldaja käsutuses olevaid teisi sidevahendeid vastavalt ettevõtte kehtestatud korrale.

18. Rongi jaama vastuvõtmisel või jaamavahele saatmisel foori keelava näiduga, peab raudteeveeremi juht pöörmete piirkonna läbima kogu rongi pikkuses ning jaama piires asuval ülesõidukohal rongi peaga kiirusega mitte üle 20 km/h, tagades ülivalvsuse.

19. Jaamade TKA-d tehakse teatavaks kõigile rongiliiklusega seotud töötajatele ettevõtte poolt kehtestatud korras.

20. Töövahetuse (edaspidi vahetuse) alustamise ja lõpetamise kohta tehakse sissekanne rongiliikluse raamatus.

Vahetuse vastuvõtmisel peab liikluskorraldaja:

1) tutvuma eelseisva töö korralduse ja ülesandega, rongide vastuvõtmist ja jaamavahele saatmist ning manöövritööd käsitlevate juhistega, veeremi paigutusega vastuvõtu- ja ärasaateteedel, kontrollides veeremi nõuetekohast kinnitust jaamateedel või muude TKA-s 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 side- ja signaalvahendid ning inventar on töökohal olemas ja töökorras;
4) tutvuma sissekannetega dispetšeri korralduste-, rongiliikluse-, hoiatuste-, järelevaatuse- ja telefonogrammide raamatutes ning muude vahetust üle andva liikluskorraldaja registreeritud märkmetega, mis sätestavad rongiliikluse ja manöövritöö korralduse jaamas;
5) veenduma isiklikult või vahetust lõpetava jaamakorraldaja ettekande põhjal, et rongiliikluse juhtimisseadmete toimimine tagab raudteeliikluse ohutuse, rongiliikluse raamatusse kantud loendurite näidud vastavad tegelikult juhtimisseadmel olevatele näitudele, jaamateedel seisev veerem on kinnitatud iseveeremise vältimiseks TKA-s kehtestatud korras;
6) tagama häireteta ja ohutu raudteeliikluse.

II peatükk

RONGILIIKLUS POOLAUTOMAATBLOKEERINGUGA LIINIL

Rongi vastuvõtmine jaama ja ärasaatmine jaamavahele

21. Poolautomaatblokeeringuga *(edaspidi PAB)* liinil on jaamavahele sõitmise loaks väljasõidufoori lubav näit. Väljasõidufoori avamiseks on vaja saada naaberjaama, kuhu rong saadetakse, jaamakorraldajalt elektriline blokksignaal „*nõusolek*“.

22. Rongi jaama vastuvõtmiseks valmistab jaamakorraldaja rongile vastuvõtumatka ja avab sissesõidufoori jaama TKA-s kehtestatud korras.

23. Sissesõidufoor sulgub automaatselt rongi pea möödumisel sissesõidufoorist.

24. Juhul, kui saabuv rong on sõitnud sissesõidufoorist mööda, aga foor ei sulgu automaatselt, sulgeb jaamakorraldaja sissesõidufoori ise. Veendunud TKA-s sätestatud korras, et rong saabus jaamavahelt rongi kaalulehele kantud kõigi vagunitega ja rongi saba tähistava signaaliga *(edaspidi täiskoosseisus)*. Seejärel annab jaamakorraldaja rongi jaamavahele saatnud naaberjaamale elektrilise blokksignaali „*saabumine*“ ja kannab saabumisaja rongiliikluse raamatusse.

Rongi sundpeatuse korral jaamavahel (isepidurduse või pidurimagistraali katkemise tõttu jne), peab raudteeveeremi juht rakendama raudtee tehnokasutuseeskirja *(edaspidi TKE)* § 47 ette nähtud meetmeid ja teatama sellest dispetšerile või eesasuva jaama jaamakorraldajale. Rongi jaamavahelt täiskoosseisus saabumist peavad kontrollima nii jaamakorraldaja kui raudteeveeremi vedurimeeskond jaama TKA-s sätestatud korras.

25. Juhul, kui rongi täiskoosseisus jaama saabumisel ei ilmu jaamakorraldaja juhtimisseadmele (juhtpult, juhtpaneel, juhtaparaat) saabumist näitavat signaali, tuleb jaamakorraldajal dispetšeri loal anda saabumise blokksignaal ise, kasutades saabumise abinuppu.

Dispetšeri luba antakse üheaegselt mõlemasse jaamavahet piiravasse jaama. Sama kord kehtib ka juhul, kui rong võetakse jaama sissesõidufoori keelava näidu korral.

Saabumise abinupu kasutamisel kannab jaamakorraldaja rongiliikluse raamatusse vastava rongi reale ettenähtud lahtrisse abinupu vajutusloenduri uue näidu.

26. Sissesõidufoori mittesulgumise või saabumise abinupu kasutamise kohta teeb jaamakorraldaja järelevaatusraamatusse sissekande ja teatab toimunust turvanguseadmete mehhaanikule.

27. Rongi jaamavahele saatmiseks valmistab jaamakorraldaja rongile ärasaatematka ja küsib naaberjaamalt nõusoleku rongi saatmiseks. Nõusoleku blokksignaali saabumise järel avab väljasõidufoori.

28. Üheaegselt väljasõidufoori avamisega toimub naaberjaama elektrilise blokksignaali „*väljumine*“ automaatne saatmine.

29. Kui väljasõidufoori avamise järel rongi jaamavahele ei saadeta, tuleb jaamakorraldajal hoiatada sellest raudteeveeremi juhti, sulgeda väljasõidufoor, teatada naaberjaama korraldajale ja dispetšerile rongi saatmise peatamisest ning teha juhtumi kohta sissekanne rongiliikluse raamatus.

30. Kõnealune või teine samasuunaline rong saadetakse peale väljasõidufoori sulgemist jaamavahele jaamakorraldaja rongiraadioside teel antava käsuga *(JK käsk näites 2)*, kui raadioside ei tööta, siis

kirjaliku sõiduloaga rohelisel blanketil vorm EVS RL-6 *(edaspidi kirjalik sõiduluba EVS RL-6)* punkt I täitmisega väljasõidufoori keelava näiduga. Järgmine samasuunaline rong saadetakse jaamavahele PAB signaalide järgi.

31. Jaamakorraldaja raadioside teel antav käsk, kui raadioside ei tööta, siis kirjalik sõiduluba EVS RL-6 punkt I täitmisega, antakse juhtveduri juhile ka sel juhul, kui PAB on töökorras, aga väljasõidufoor sulgus enne rongi väljumist iseenesest (rikke või jaamakorraldaja vale tegutsemise tõttu).

32. Juhul, kui peale väljasõidufoori sulgemist saadetakse samale jaamavahele vastassuunaline rong, siis PAB tegevus katkestatakse ja minnakse üle rongiliikluse korraldamisele telefonside abil. Jaamavahele sõitmiseks antakse vastassuunarongi raudteeveeremi juhile jaamakorraldaja raadioside teel antav käsk, kui raadioside ei tööta, siis teeluba EVS RL-8 *(käsud toodud näites 2)*.

Näide nr 2

Käsk nr 16. Seoses vastassuunalise rongi saatmisega katkestan Lelle – Türi jaamavahel poolautomaatblokeeringu tegevuse ja kehtestan alates kella 19.00 rongiliikluse korraldamise telefonside abil. Esimesena saadab rongi nr 3202 Türi jaam.

RD . . . . . (allkiri).

„Käsk nr 100. Rongi nr 3202 raudteeveeremi juhile. Luban teil väljuda Türi jaama II teelt, mööduda väljasõidufoori B2 keelavast signaalist ja sõita jaamavahel kuni Lelle jaama sissesõidufoorini, sealt edasi sissesõidufoori signaalide järgi.“

JK . . . . . (allkiri)

33. PAB tegevus taastatakse dispetšeri käsuga vahetult enne varem kinnipeetud või mõne teise samasuunalise rongi sellele jaamavahele saatmist.

34. Juhul**,** kui väljasõidufoori matka- või suunanäidik ei tööta, saadetakse rong jaamavahele avatud väljasõidufooriga. Jaamakorraldaja peab enne rongi ärasaatmist teatama raudteeveeremi juhile väljasõidufoori suuna- või matkanäidiku rikkest ning ärasaatematka valmisolekust.

35. Kui jaamavahele saadetava rongi pea asub lubava näiduga väljasõidu- või matkafoori taga ja raudteeveeremi juht foori näitu ei näe, antakse raudteeveeremi juhile jaamavahele sõitmiseks rongiraadioside kaudu näite nr 3 kohane liikluskorraldaja käsk või kirjalik sõiduluba EVS RL-6 punkt II täitmisega.

Näide nr 3

Käsk nr 17. Rongi nr 2001 raudteeveeremi juhile. Väljasõidufoor A1 on teile .... teelt avatud. Luban sõita jaamavahele. JK . . . . . (allkiri).

36. Kui saatevalmis rongi peaosa ulatub väljasõidufoori taha ja väljasõidufoori avada ei ole võimalik, siis PAB tegevus katkestatakse ja minnakse üle rongiliikluse korraldamisele telefonside abil. Raudteeveeremi juhile antakse raadio teel liikluskorraldaja käsk või teeluba EVS RL-8. Eelnimetatud korras saadetakse jaamavahele rong ka teelt, millel väljasõidufoori ei ole või mis ei ole rongi vastuvõtu- ärasaatetee *(käsud toodud näites 2)*.

37. Rong, mis tuleb pärast tööd jaamavahelt saatejaama tagasi, saadetakse jaamavahele väljasõidufoori keelava näiduga ja raudteeveeremi juhile antakse vastava jaamavahe võtisau. Võtisau on möödasõidu loaks nii keelava näiduga väljasõidufoorist kui ka jaamavahelt tagasi sõiduks kuni saatejaama sissesõidufoorini, sealt edasi vastavalt sissesõidufoori näidule.

38. Kui võtisaua ei ole võimalik välja võtta või võtisaua ei ole (või võtisau on kadunud), katkestatakse PAB tegevus ja minnakse üle rongiliikluse korraldamisele telefonside abil. Sellisel juhul saadetakse rong jaamavahele väljasõidufoori keelava näiduga ja raudteeveeremi juhile antakse jaamavahele sõiduks ja tagasi pöördumiseks saatejaama sissesõidufoorini jaamakorraldaja raadio teel antav käsk *(näide 4)* või teeluba EVS RL-8.

Näide nr 4

„Käsk nr 101. Rongi nr 3202 raudteeveeremi juhile. Luban teil väljuda Türi jaama II teelt, mööduda väljasõidufoori B2 keelavast signaalist ja sõita jaamavahel kuni 3 kilomeetrini ning pöörduda tagasi Türi jaama sissesõidufoorini, sealt edasi sissesõidufoori signaalide järgi."

JK . . . . . .(allkiri)

Poolautomaatblokeeringu rikked

39. Poolautomaatblokeeringu tegevus tuleb katkestada juhtudel, kui:

1) väljasõidufoori ei saa sulgeda;
2) väljasõidufoori ei saa avada vabale jaamavahele sõitmiseks;
3) blokksignaali iseeneslik tekkimine;
4) pole võimalik anda ega saada blokksignaali;
5) juhtimispuldil (blokkaparaadil) plommide puudumine (v.a abinuppude plommid).

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

41. Enne käsu andmist telefonsidele üleminekuks rongiliikluse korraldamisel ja hiljem käsu andmist rongiliikluse taastamiseks PAB signaalide järgi peab dispetšer olema veendunud, et jaamavahe on rongidest vaba.

42. Kui matkafoori ei ole võimalik rikke tõttu avada ja jaamakorraldaja on jaama TKA-s sätestatud korras kontrollinud ning veendunud matkafooriga piiratava tee osa tegelikus vabaolekus, võib jaamakorraldaja raadio teel anda raudteeveeremijuhile käsu keelava näiduga matkafoorist möödumiseks (kuni väljasõidufoorini või kokku haakimiseks teise raudteeveeremiga) või anda kirjalik sõiduluba EVS RL-6 punkt I täitmisega.

43. Vajadusel teha jaama juhtimisseadmele järelevaatust või remonti, teeb turvanguseadmete mehaanik järelevaatusraamatusse sissekande.

44. Jaama juhtimisseadme järelevaatuse ajaks ei katkestata PAB tegevust. Järelevaatuse ajal, kui juhtimisseade on avatud, tuleb jaamakorraldajal ja turvanguseadmete mehaanikul olla eriti tähelepanelik ja jälgida, et PAB seadmed töötaksid häireteta ja tagaksid raudteeliikluse ohutuse.

45. Enne jaama PAB juhtimisseadme järelevaatuse lõpetamist peab turvanguseadmete mehaanik koos jaamakorraldajaga kontrollima, et juhtimisseadme kontrollnäidud on vastavuses tegeliku rongiliikluse olukorraga jaamas ja jaamavahel.

46. Jaama juhtimisseadme järelevaatuse või remondi lõpetamise kohta teeb turvanguseadmete mehaanik järelevaatusraamatusse sissekande.

47. Töötajate täpne tegevuskord PAB seadmete kasutamisel, rongi jaama vastuvõtmisel või jaamast ärasaatmisel ja läbisõidul on määratud jaama TKA ja selle juurde kuuluva jaama turvangu-seadmete kasutusjuhendiga.

Kirjalik sõiduluba valgel blanketil vorm EVS RL-8

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 sõiduloa valgel blanketil vormi EVS RL-8 koopiaeksemplar

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*)

Kirjalik sõiduluba rohelisel blanketil vorm EVS RL-6

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 _____ 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)

Kirjaliku sõiduloa rohelisel blanketil vormi EVS RL-6 koopiaeksemplar

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)

III peatükk

RONGILIIKLUS KOMBINEERITUD TEEBLOKEERINGUGA LIINIL

Rongi vastuvõtmine jaama ja saatmine jaamavahele

48. Kombineeritud teeblokeeringuga *(edaspidi KTB)* liinil on rongi jaamavahele sõitmise loaks väljasõidufoori lubav näit. Liikluskorraldaja saab väljasõidufoori avada, kui turvanguseadmetelt on saadud jaamavahe vabaoleku signaal.

49. Rongi vastuvõtmiseks, läbilaskmiseks või ärasaatmiseks valmistab liikluskorraldaja jaama TKA-s sätestatud korras vajaliku matka ja avab vastava foori. Foor sulgub automaatselt kui rongi pea sellest möödub.

50. Kui rongi saabumisel jaama turvanguseadmed ei edasta jaamavahe vabanemise signaali ja/või juhtimisseadmed näitavad jaamavahe valehõivatust, tuleb liikluskorraldajal kontrollida jaama TKA-s sätestatud korras jaamavahe vabaolekut veeremist. Kui selgub, et jaamavahe on veeremist tegelikult vaba, siis võib liikluskorraldaja dispetšeri loal kunstlikult vabastada jaamavahe nullides teljeloendurite näidud vastavalt jaama turvanguseadmete kasutamise juhendile.

Liikluskorraldaja teeb järelevaatusraamatusse sissekande teljeloendurite nullimise asjaolude kohta.

51. Kui ärasaatematk on valmistatud õigesti ja jaamavahe veeremist vaba, kuid väljasõidufoori pöörmepiirkonna isoleerpiirkonna valehõivatuse (kui rööbasahelal veeremit ei ole, kuid juhtimisseadmed näitavad hõivatust) tõttu avada ei saa, peab liikluskorraldaja, pärast isoleerpiirkonna vabaoleku kontrollimist blokeerima pöörangud ümberseadmise ja matkavalimise vastu ning dispetšeri loal edastama veeremijuhile raadioside teel registreeritud käsu:

Näide nr 5

„Käsk nr 19. Rongil nr 5152 raudteeveeremi juhile. Luban teil väljuda 4. teelt ja mööduda keeleva näiduga väljasõidufoorist B4 ning sõita kuni Lelle jaama sissesõidufoorini, sealt edasi sissesõidufoori signaalide järgi.“
JK . . . . . (allkiri)

Enne veeremijuhile käsu andmist peab jaama(piirkonna)korraldaja saama dispetšerilt registreeritud käsu, mis kinnitab jaamavahe rongidest vabaolekut:

Näide nr 6

„Käsk nr 77. Luban rongi nr 5151 saata Türi jaama 4 teelt.“
RD . . . . . (allkiri)

52. Kui rattapaariloendurit nullida ei õnnestu ja väljasõidufoori ei saa avada jaamavahe valehõivatuse tõttu, peab jaama(piirkonna)korraldaja valmistama ärasaatematka, lukustama selle manöövrifoori(de) abil või blokeerima pöörangud ümberseadmise vastu ning dispetšeri loal edastama veeremijuhile raadioside teel näites 5 toodud registreeritud käsu.

Enne veeremijuhile käsu andmist peab jaama(piirkonna)korraldaja saama dispetšerilt näites 6 toodud registreeritud käsu, mis kinnitab jaamavahe rongidest vabaolekut.

53. Kui pärast väljasõidusignaali avamist rongi jaamavahele ei saadeta, tuleb liikluskorraldajal hoiatada sellest raudteeveeremi juhti, sulgeda väljasõidufoor, teatada naaberjaama (-piirkonna) korraldajale ja dispetšerile rongi saatmise peatamisest.

54. Kui peale väljasõidufoori avamist tekib vajadus peatada saatevalmis rongi sõitmine jaamavahele ja saata naaberjaamast/piirkonnast samale jaamavahele vastassuunaline rong, siis suletakse väljasõidufoor eelmises punktis kirjeldatud korras, ning seejärel avatakse väljasõidufoor naaberjaamast.

55. Juhul, kui jaamavahele saadetava rongi pea seisab lubava näiduga väljasõidufoori taga ja veeremijuht väljasõidufoori näitu ei näe, antakse talle jaamavahele sõitmiseks rongiraadioside kaudu näites nr 7 toodud liikluskorraldaja käsk:

Näide nr 7

Käsk nr 17. Rongi nr 2001 raudteeveeremi juhile. Väljasõidufoor A1 on teile avatud. Luban sõita jaamavahele.

JK . . . . . (allkiri).

Raadioside rikke korral antakse raudteeveeremi juhile lisaks väljasõidufoori lubavale näidule helerohelist värvi kirjalik sõiduluba vorm EVS RL-7 *(edaspidi: kirjalik sõiduluba EVS RL-7)* punkt II täitmisega.

56. Kui juhtratastega eriveerem sõidab mööda ühest rattapaariloendurist ja vabastab rööbastee enne järgmist rattapaariloendurit, siis ta põhjustab loendurite näitude erinevuse. Sel juhul, pärast eriveeremi juhilt telefonogrammi saamist rööbastee vabastamise kohta, võib liikluskorraldaja dispetšeri loal kunstlikult vabastada jaamavahe, nullides teljeloendurite näidud vastavalt jaama turvanguseadmete kasutamise juhendile.

Liikluskorraldaja teeb järelevaatusraamatusse sissekande teljeloendurite nullimise asjaolude kohta.

57. Rong, mis tuleb pärast tööd jaamavahelt saatejaama tagasi, saadetakse jaamavahele väljasõidufoori lubava näiduga

Jaama tagasipöördumiseks avatakse sissesõidufoor.

Juhul, kui töörong lahutatakse jaamavahel osadeks ja peale tööde lõppu suunduvad erinevatesse jaamavahet piiravatesse jaamadesse, siis vabaneb jaamavahe peale seda, kui töörongi kõik osad on saabunud ühte või teise jaamavahet piiravasse jaama.

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

59. Turvanguseadmete mehaaniku poolt KTB seadmete järelevaatuse ajaks ei katkestata KTB seadmete tegevust.

60. KTB seadmete järelevaatuse ajal, kui jaamakorraldaja ei saa seadmeid juhtida oma töökohalt, tuleb seadmete töö juhtimine dispetšeri loal anda üle teisele dubleeritud töökohale (dispetšeri või võimalusel turvanguseadmete mehaaniku töökohale). Jaamakorraldajal ning turvanguseadmete mehaanikul tuleb olla eriti tähelepanelik ja jälgida, et KTB seadmed töötaksid häireteta ja tagaksid raudteeliikluse ohutuse.

61. KTB seadmete järelevaatuse ja raudteetaristu korrashoiu tööde alustamise ning lõpetamise kohta teeb turvanguseadmete mehaanik järelevaatusraamatusse vormikohased sissekanded.

Kirjalik sõiduluba helerohelisel blanketil vorm EVS RL-7

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 _____ ülivalvsusega, 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 hele rohelisel blanketil vormi EVS RL-7 koopiaeksemplar

Vorm EVS RL-7
(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 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)

IV peatükk

RONGILIIKLUSE KORRALDAMINE TELEFONSIDE ABIL

62. Telefonsidet kasutatakse rongiliikluse korraldamise vahendina olukorras, kus rongiliikluse korraldamise side- ja signalisatsioonivahendid (PAB, KTB, dispetšertsentralisatsioon) ei tööta või toimub nende seadmete remont või ümberehitus.

63. Telefonside kasutamine rongiliikluse korraldamise vahendina toimub põhimõttel, kus jaamakorraldajad vahetavad rongiliiklusalaseid telefonogramme (nõusoleku küsimine, rongi väljumisest ja saabumisest teatamine) dispetšerside kaudu, dispetšeri kuuldes.

64. Kõik telefonogrammid kantakse enne naaberjaama jaamakorraldajale edastamist ja veeremijuhile jaamavahele väljumise loa andmist digitaalsesse telefonogrammide raamatusse, selle mittetoimimisel vastavasse paberraamatusse EVS RL-13 (*edaspidi telefonogrammide raamat*).

65. Peale naaberjaamast rongi vastuvõtmiseks nõusoleku saamise ja andmise telefonogrammide kandmist telefonogrammide raamatusse ja nende dispetšerside kaudu vahetamist ning dispetšerile rongi ärasaatematka valmisolekust ettekandmist lubab jaamakorraldaja rongiraadioside kaudu antava käsuga veeremijuhil rongiga jaamavahele sõita näite nr 8 kohaselt.

Näide nr 8

„Käsk nr 100. Rongi nr 0042 raudteeveeremi juhile. Luban teil väljuda Türi jaama II teelt, mööduda väljasõidufoori B2 keelavast signaalist ja sõita jaamavahel kuni Lelle jaama sissesõidufoorini, sealt edasi sissesõidufoori signaalide järgi“.

JK . . . . . (allkiri)“

Veeremijuht peab talle antud käsku kordama, kinnitamaks sellest aru saamist.

66. Rongiraadioside mittetoimimisel täidab jaamakorraldaja ja väljastab veeremijuhile rongiga jaamavahele sõitmise lubamiseks kirjaliku teeloa, valgel blanketil vorm EVS RL-8. Teeloale märgitakse kellaaeg, mille ütleb naaberjaama jaamakorraldaja pärast telefonogrammi kordamist. Jaamakorraldaja, veendunud teeloa täitmise õigsuses, kinnitab selle oma allkirja ja jaama templiga.

67. Lubatud ei ole:

1) küsida naaberjaamast nõusolekut rongi saatmiseks ajal, mil jaamavahe on rongiga hõivatud;
2) vormistada teeluba vorm EVS RL-8 enne rongi vastuvõtuks nõusoleku telefonogrammi saamist naaberjaamast;
3) saata naaberjaama korraldajale telefonogrammi enne selle kandmist telefonogrammide raamatusse või telefonogrammi, millel puudub jaamakorraldaja allkiri.

68. Teeluba vorm EVS RL-8 annab veeremijuhile õiguse väljuda jaamavahele, möödudes keelava näiduga väljasõidufoorist ülivalvsusega, sõidukiirusega mitte üle 20 km/h, kuni pöörmepiirkonna läbimiseni kogu veeremi pikkuses ja edasi sõita jaamavahel kehtestatud kiirusega naaberjaama sissesõidufoorini, sealt edasi vastavalt sissesõidufoori näidule.

69. Veeremijuht peab veenduma talle antud kirjaliku teeloa õigsuses.

70. Liiklusgraafiku järgselt jaama peatuseta läbivad rongid peavad peatuma teeloa EVS RL-8 vastuvõtmiseks.

71. Juhuks, kui digitaalne telefonogrammide raamat ei toimi, on igas jaamas üks (1) telefonogrammide raamat vorm EVS RL-13.

72. Nimetatud raamatu vasakpoolsel leheküljel registreeritakse ühe selle jaamaga piirneva jaamavahe ja parempoolsel teise piirneva jaamavahe telefonogrammid.

73. Tupikjaamas kantakse telefonogrammid raamatusse järjekorras lehekülgi parem- või vasakpoolseteks jaotamata.

74. Jaamas, millega liitub rohkem kui kaks liiklussuunda, peetakse telefonogrammide raamatut iga liiklussuuna kohta eraldi.

75. Igale saadetavale telefonogrammile omistatakse number. Number määratakse kasvavas järjekorras alates numbrist üks (1) iga ööpäeva (24 tunni) jooksul.

76. Numbrite määramist alustatakse uuesti iga päev kell 00:00 Eestis kehtiva aja järgi.

77. Sama ööpäeva jooksul korduval üleminekul rongiliikluse korraldamisele telefonside abil jätkatakse telefonogrammidele numbrite omistamist kasvavas järjekorras.

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

79. Telefonogrammide raamatusse EVS RL-13 kantud telefonogrammide tekstis ei tohi teha parandusi, juurdekirjutusi ega muid märkusi. Valesti vormistatud telefonogrammile tõmmatakse joon peale ja selle juurde tehakse märkus „*kehtetu*“, mille kinnitab jaamakorraldaja oma allkirjaga.

80. Vahetuse alustamisel ja lõpetamisel kirjutab jaamakorraldaja, telefonogrammide raamatusse järgmise sissekande:

Näide nr 9

26. mai 2020. a kell 8:00

Vahetust alustas JK . . . . . (allkiri).
Vahetuse lõpetas JK . . . . . (allkiri).

81. Üleminekul rongiliikluse korraldamisele telefonside abil ja PAB (KTB) töö taastumisel teevad liikluskorraldajad vormikohased sissekanded telefonogrammide raamatusse rongiliikluse korraldamiseks telefonsidel alustamise ja lõpetamise kohta peale dispetšerilt saadud asjakohast käsku.

Näide nr 10

26. mai 2020. a kell 15:30.

Dispetšeri käsuga nr 21 kehtestati Lelle – Türi jaamavahel rongiliikluse korraldamine telefonside abil. Rongiliikluse korraldamist telefonsidel alustan.

JK . . . . . (allkiri)

Türi jaamas töötab JK . . . . . (nimi).

Näide nr 11

26. mai 2020. a kell 17:30.

Dispetšeri käsuga nr 29 taastati Lelle – Türi jaamavahel poolautomaatblokeering /kombineeritud teeblokeering rongiliikluseks. Rongiliikluse korraldamise telefonsidel lõpetan.

JK . . . . . (allkiri).

82. Rongiliikluse korraldamisele telefonsidel KTB jaamavahel, mis piirneb jaamaga, kus ei ole jaamakorraldajat, registreeritakse kõik dispetšeriga/piirkonna liikluskorraldajaga peetud rongiliiklusega seotud kõnelused selle jaama telefonogrammide raamatus, kus on jaamakorraldaja. Telefonogrammi vorm 2 asendatakse dispetšeri/piirkonna liikluskorraldaja käsuga:

Näide nr 12

Käsk nr 6. Kombineeritud teeblokeering Türi–Võhma jaamavahel ei tööta, jaamavahe on vaba. Luban rongil nr 2001 väljuda Türi jaama II teelt, mööduda väljasõidufoori A1 keelavast signaalist ja sõita Võhma jaama sissesõidufoorini, sealt edasi sissesõidufoori signaalide järgi.

RD . . . . . (allkiri).

83. Selliselt tohib tegutseda juhul, kui dispetšeri/piirkonna liikluskorraldaja juhtimisseadmel on olemas jaamateede ja pöörmete asendi kontroll, kuni jaamas asub tööle pädev liikluskorraldaja.

84. Dispetšer annab käsu KTB tegevuse katkestamise kohta sellesse jaama, kus hetkel töötab vahetuses jaamakorraldaja.

85. Telefonogrammi vastuvõtja peab kontrollima telefonogrammi teksti selle sõnasõnalise kordamise teel. Kui korratud tekst vastab üleantule, siis telefonogrammi saatja kinnitab seda sõnaga *„õige“* ja jaamade telefonogrammide raamatusse märgitakse saatja öeldud telefonogrammi üleandmise ja vastuvõtmise kellaaeg, mis kinnitatakse jaamakorraldaja allkirjaga.

Telefonogrammi vormid:

86. Telefonogrammi aadress vormistatakse järgmise vormi järgi:

Näide nr 13

_____ *(jaama)*_____ *(jaamast), näiteks LELLE – TÜRILT.*

87. Rongi saatmisel jaamavahele ja vastuvõtmisel kasutatakse järgmisi telefonogrammi vorme:

SAATEJAAM	VASTUVÕTUJAAM
VORM 1	**VORM 2**
Kas võin saata rongi nr _____ *JK*_____ (allkiri)	*Ootan rongi nr* _____ Jaamakorraldaja_____(allkiri)
VORM 3	**VORM 4**
Rong nr _____ *väljus kell* ____ Jaamakorraldaja _____(allkiri)	*Rong nr* _____ *saabus kell* ____ Jaamakorraldaja_____(allkiri)

88. Jaamavahelt saatejaama tagasi pöörduva rongi saatmiseks kasutatakse järgmisi telefonogrammi vorme:

SAATEJAAM	NAABERJAAM
VORM 5	**VORM 6**
Kas võin saata rongi nr ____ kuni ____ km ja tagasi _____ jaama? *Jaamakorraldaja* _____ (allkiri)	*Võite saata rongi nr ____ km _____ ja tagasipöördumisega teie jaama* *Jaamakorraldaja*_____ (allkiri)

89. Teade rongi jaamavahele saatmise kohta antakse vormi 3 järgi, selle tagasitulekust vormi 7 järgi:

VORM 7

Rong nr _____ pöördus jaamavahelt tagasi kell _____
Jaamakorraldaja _____ (allkiri).

90. Rongi jaamast peatuseta läbisõidul kasutatakse telefonogrammide vorme 1 ja 2 ning teade rongi läbimise (st saabumise ja väljumise) kohta antakse naaberjaamale vormi 8 järgi.

VORM 8

Rong nr ____ läbis jaama kell ____ .

Jaamakorraldaja _____ (allkiri)

91. Kui jaamas on saatevalmis rong, siis võib samaaegselt rongi saabumise teatamisega küsida naaberjaama korraldajalt nõusoleku vastassuunalise rongi saatmiseks, ühitades seejuures telefonogrammi vormide 4 ja 1 tekstid.

92. Kui on vaja teha manöövritööd väljasõiduga jaamavahele, siis peab jaamakorraldaja saama selleks loa dispetšerilt. Pärast selle saamist vahetavad jaamakorraldajad järgmisi telefonogramme:

VORM 9	**VORM 10**
SAATEJAAM	NAABERJAAM
Kas võin teha manöövritööd väljasõiduga jaamavahele. *JK . . . . . (allkiri).*	*Võite teha manöövritööd väljasõiduga jaamavahele.* *JK . . . . . (allkiri).*

93. Naaberjaamast saadud telefonogramm on vedurijuhile raadio teel edastatava käsu andmise või teeloa väljakirjutamise aluseks. Teeloa vorm EVS RL-8 ülaservale tehakse märkus:

„Manöövritööks väljasõiduga jaamavahele“.

94. Keelatud on küsida ja anda luba manöövriveeremi sõiduks jaama piiridest jaamavahele siis, kui jaamavahel sõidab vastassuunaline rong.

95. Manöövritöö lõpetamisest teatab töid teostanud jaamakorraldaja naaberjaamale telefonogrammi vorm 11 järgi:

VORM 11

Manöövritöö väljasõiduga jaamavahele on lõpetatud.
JK . . . . . (allkiri).

96. Jaamakorraldajate kõnelused manöövriveeremi sõiduks jaama piiridest jaamavahele vormistatakse sissekannetena jaama rongitelefonogrammide raamatus pealkirjaga *„Manöövritöö väljasõiduga jaamavahele“*.

97. Olukorras, kus dispetšeriga puudub dispetšerside, kuid jaamade vahel on side olemas, toimub PAB (KTB) tegevuse katkestamine ja üleminek rongiliikluse korraldamisele telefonside abil jaamakorraldajate vahel telefonogrammide vahetamisega.

98. Jaamakorraldaja, kes avastas, et PAB ei tööta või KTB töö katkestamise korral, selgitab telefoni teel ja veendub rongiliikluse raamatu andmete järgi koos naaberjaama korraldajaga jaamavahe rongidest vabaolekus. Veendunud jaamavahe vabaolekus, saadab PAB rikke avastanud või KTB töö katkestamisest teatanud jaamakorraldaja naaberjaama korraldajale telefonogrammi.

Näide nr 14

Lelle – Türilt nr 1

Poolautomaatblokeering/kombineeritud teeblokeering Lelle – Türi jaamavahel ei tööta. Viimasena saabus teilt rong nr 2001. Viimasena saadetud teile rong nr 2002. Palun alustada rongiliiklust telefonside abil.

JK . . . . . (allkiri

99. Naaberjaama korraldaja, veendunud jaamavahe vabaolekus, saadab vastuseks telefonogrammi:

Näide nr 15

Türi – Lellest nr 1

Viimasena saabus teilt rong nr 2002. Viimasena saadetud teile rong nr 2001, jaamavahe on vaba. Alustan rongiliiklust telefonside abil.

JK . . . . . (allkiri

100. Olukorras, kus dispetšeriga side jätkuvalt puudub, toimub rongiliikluse taastamine PAB (KTB) signaalide järgi samuti jaamakorraldajate vahel telefonogrammide vahetamisega.

101. Pärast PAB rikke kõrvaldamist või KTB töö taastamist ja järelevaatusraamatusse turvanguseadmete mehaaniku poolt vormikohase sissekande tegemist saadab jaamakorraldaja naaberjaama korraldajale telefonogrammi.

Näide nr 16

Lelle – Türilt nr 2.

Poolautomaatblokeeringu rike Türi – Lelle jaamavahel on kõrvaldatud. Viimasena saabus teilt rong nr 2001. Viimasena saadetud teile rong nr 2002. Taastage rongiliiklus poolautomaatblokeeringu signaalide järgi.

JK . . . . . (allkiri)

Lelle – Türilt nr 2.

Kombineeritud teeblokeeringu töö Türi – Lelle jaamavahel taastatud. Viimasena saabus teilt rong nr 2001. Viimasena saadetud teile rong nr 2002. Taastage rongiliiklus kombineeritud teeblokeeringu signaalide järgi.

JK . . . . . (allkiri)

102. Naaberjaama jaamakorraldaja, veendunud jaamavahe vabaolekus, saadab vastus-telefonogrammi:

Näide nr 17

Türi – Lellest nr 2.

Viimasena saabus teilt rong nr 2002. Viimasena saadetud teile rong nr 2001. Jaamavahe on vaba. Taastan rongiliikluse poolautomaatblokeeringu/kombineeritud teeblokeeringu signaalide järgi

JK . . . . . (allkiri)

103. Dispetšeri osaluseta toimunud rongiliikluse korraldamisest telefonside abil kannavad, peale dispetšerside taastumist, ette kõik telefonsidel rongiliiklust korraldanud jaamade jaamakorraldajad.

Kirjalik teeluba valgel blanketil vorm EVS RL-8

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 valgel blanketil vormi EVS RL-8 koopiaeksemplar

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)

V peatükk

RONGILIIKLUS KÕIGI SIGNALISATSIOONI- JA SIDEVAHENDITE TÖÖ KATKEMISEL

104. Kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkemise korral korraldatakse rongiliiklust kirjalike teatiste vorm EVS RL-10 abil.

105. Veeremijuhile on jaamavahele sõitmise loaks jaamakorraldaja poolt väljastatav kahe punase diagonaaltriibuga kirjalik sõiduluba vorm EVS RL-9, millel tuleb märkida, kas varem saadetud rongi naaberjaama saabumise kohta on teade olemas või mitte.

Kui varem jaamavahele saadetud rongi naaberjaama saabumise kohta teadet ei ole, peab veeremijuht sõitma jaamavahel eriti tähelepanelikult ja kui ta märkab varem saadetud rongi saba, peatama kohe rongi.

106. Kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkemisel ei tohi saata jaamavahele:

1) ohtliku või ebagabariitse veosega rongi,

2) töörongi (välja arvatud päästerong ja abivedur),

107. Olukorras, kus kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevus on katkenud, tohib kuni rongiliikluse alustamiseni kirjalike teatiste abil saata jaamavahele rongi ainult paaritus (A) suunas, mis on eelissõidusuund (edaspidi eelissuund). Paaris (B) suunas ei tohi enne kirjalike teatiste abil rongiliikluse alustamist saata jaamavahele ühtegi rongi.

108. Erandiks B suunal rongi saatmisel on:

1) rong, mille jaamavahele saatmise luba oli antud ja saadud enne side katkemist

2) päästerong või abivedur, mis saadetakse abi osutamiseks jaamavahelt saadud abistamisnõude alusel.

109. Päästerongi ja abivedurit on lubatud jaamavahelt saadud abistamisnõude alusel jaamavahele saata kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite katkemisel nii eelissuunas kui vastupidises suunas. Abistamisnõude võib veeremijuht saata ükskõik kumma jaamavahet piirava jaama korraldajale või dispetšerile vastavalt nõude edastamise võimalustele ja vahenditele.

110. Esimese rongi saatmiseks eelissuunas ei ole naaberjaama korraldaja nõusolek vajalik.

111. Jaamavahe vabaoleku kontrollimiseks ja rongiliikluse alustamiseks kirjalike teatiste abil lubatakse jaamakorraldajal kasutada dresiini, üksikvedurit või mõnda muud liiki transpordivahendit.

Raudteeveeremi kasutamise korral saadetakse rong jaamavahele kirjaliku sõiduloaga vorm EVS RL-11 ja lisaks antakse veeremijuhile kaasa kirjalik hoiatus tekstiga *„Jaamavahel lubatud sõidukiirus mitte üle 20 km/h“* ja naaberjaama korraldajale edastamiseks antakse veeremijuhi kätte kirjalik teatis vorm EVS RL-10 ühe all toodud vormi kohase tekstiga:

VORM 12

Saatsin teile kell ____ rongi nr _____. Pärast saabumist ootan teilt rongi.
Jaamakorraldaja_____ (allkiri)

VORM 13

Saatsin teile kell ____ rongi nr ____, selle järel saadan kell ____ rongi nr ____.
Jaamakorraldaja_____ (allkiri)

Kui raudteeveeremit teenindab ainult juht, siis peab jaamakorraldaja saatma piirkonna jaamaülema või täiendavalt tööle kutsutud liikluskorraldaja kaasa naaberjaama korraldajale teatise edastamiseks või sealt teatise saamiseks.

112. Kui kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkemise hetkel ei ole jaamas eelissuunas (A) saatevalmis rongi, siis jaamakorraldaja teades, et naaberjaamas on sellele jaamavahele saatmiseks saatevalmis rong, saadab ta dresiini, üksikveduri või muu liiklusvahendiga naaberjaama kirjaliku teatise vormi 14 kohaselt:

VORM 14

Ootan teilt rongi nr _____
Jaamakorraldaja _____(allkiri)

113. Rongiliikluse korraldamine kirjalike teatiste abil loetakse alustatuks pärast seda, kui jaamakorraldaja on saanud kirjaliku teatise Vormi 12, 13 või 14 järgi. Kirjalike teatiste tekstid (Vorm 12, 13 ja 14) kannab jaamakorraldaja telefonogrammide raamatusse.

114. Jaamavahele tohib samasuunalisi ronge saata eessaadetud rongile ette nähtud jaamavahe läbimise aja möödudes, lisades sellele 3 minutit.

115. Kui enne kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkemist oli antud ja saadud nõusolek paaris (B) suuna rongi 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 tühistatud.

116. Kui jaamakorraldaja sai nõusoleku eelissuunarongi saatmiseks jaamavahele enne signalisatsiooni- ja sidevahendite töö katkemist ja rong ei ole jaamavahele veel väljunud, siis on ta kohustatud alustama naaberjaama korraldajaga rongiliikluse korraldamist kirjalike teatiste abil sellesama rongi veeremijuhi vahendusel.

117. Pärast signalisatsiooni- ja sidevahendite töö taastamist alustatakse rongiliiklust uuesti PAB või KTB signaalide alusel dispetšeri käsuga, kes peab enne käsu andmist kontrollima jaamavahe vabaolekut.

118. Kui signalisatsiooni- ja sidevahendite töö taastatakse varem kui dispetšerside, siis jaamakorraldaja, kes kasutab rongi jaamavahele saatmiseks eelissuunaõigust, saadab naaberjaama jaamakorraldajale telefonogrammi PAB või KTB tegevuse taastamiseks vastavalt käesoleva juhendi IV peatükis „Rongiliikluse korraldamine telefonside abil“ toodud korrale.

Kirjalik sõiduluba 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 _____ ülivalvsusega, 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)

Kirjaliku sõiduloa vormi EVS RL-9 valgel blanketil kahe punase diagonaaltriibuga koopiaeksemplar

Vorm EVS RL-9
(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, 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)

Kirjalik teatis vorm EVS RL-10

Vorm EVS RL-10
(valgel blanketil)

TEATIS NR

"___"_____20_a. _____jaam/post
(tempel)

Rongi liikumise kohta üheteelisel liinil kõikide side- ja signalisatsioonivahendite töö katkestamisel _____(*jaama nimetus*) jaama liikluskorraldajale

_____
_____
_____

Liikluskorraldaja _____
(allkiri)

(Mittevajalik kriipsutada läbi)

Kirjaliku teatise vormi EVS RL-10 koopiaeksemplar

Vorm EVS RL-10
(valgel blanketil)

TEATISE NR KOOPIAEKSEMPLAR

"___"_____20_a. _____jaam/post
(tempel)

Rongi liikumise kohta üheteelisel liinil kõikide side- ja signalisatsioonivahendite töö katkestamisel _____(*jaama nimetus*) jaama liikluskorraldajale

_____
_____
_____

Liikluskorraldaja _____
(allkiri)

(Mittevajalik kriipsutada läbi)

VI peatükk

ABI OSUTAVA RAUDTEEVEEREMI LIIKLEMINE

119. Abi osutav raudteeveerem (sh abivedur, päästerong) määratakse käiku ning lähetatakse abi osutama abi vajava raudteeveeremi juhi (vedurijuhiabi) abistamisnõude alusel.

120. Abi osutav raudteeveerem määratakse käiku ja saadetakse jaamavahele dispetšeri käsuga, mille andmise aluseks on abistamisnõue.

121. Jaamavahele seisma jäänud raudteeveeremi juht või tema abi peab abistamisnõudes teatama jaamakorraldajale või dispetšerile hädaolukorras oleva rongi pea asukoha (kilomeetri ja piketi numbri) ning abistamisnõude saatmise kellaaja.

Rongi seismisel ebasoodsa profiiliga teelõigul, kui veeremi kinnitamiseks olemasolevaid vahendeid pole piisavalt, ei ole lubatud vedurit rongist lahti haakida.

122. Jaamakorraldaja, saanud abistamisnõude jaamavahele abi osutava raudteeveeremi saatmiseks, kannab abistamisnõude rongiliikluse raamatusse ja teatab sellest viivituseta dispetšerile. Dispetšer kannab saadud abistamisnõude dispetšeri korralduste raamatusse.

123. Abistamisnõude saanud dispetšer kannab sellest viivituseta ette ettevõtte poolt määratud vastutavatele töötajatele vastavalt juhendile „Õnnetustest teatamine ja tagajärgede likvideerimine“. Ettevõtte vastutav töötaja määrab koos dispetšeriga kindlaks abi osutamise ja jaamavahe veeremist vabastamise korra ning tagab selle täitmise.

124. Dispetšer teatab ise või jaamakorraldaja vahendusel jaamavahel seisva raudteeveeremi juhile kavandatud abiosutamise korra.

125. Dispetšer peab tagama abi osutava raudteeveeremi takistusteta sõitmise abistamisnõudes märgitud kohta ning vastavate andmete olemasolul teavitama abiosutava veeremi juhti (päästerongi väljasaatmisel - päästerongi ülemat) tegelikust olukorrast selleks, et nad saaksid varakult valmistuda eelseisvateks abi- või päästetöödeks.

126. Jaamavahele seisma jäänud raudteeveeremile abi osutamiseks sulgeb dispetšer jaamavahe rongiliikluseks.

127. Veeremijuhile on jaamavahele sõitmise loaks jaamakorraldaja raadioside teel antav käsk.

Näide nr 18

Käsk nr 12. Päästerongi/abiveduri nr 8002 juhile. Lelle - Türi jaamavahe on rongiliikluseks suletud. Luban väljuda Türi jaama 4. teelt väljasõidufoori B4 keelava signaali juures ja sõita jaamavahel kuni 16 kilomeetrini.

JK . . . . . (allkiri).

128. Rongiraadioside mittetoimimisel jaamakorraldaja täidab ja väljastab veeremijuhile rongiga jaamavahele sõitmise lubamiseks ühe punase diagonaaltriibuga kirjaliku sõiduloa EVS RL-11.

Kirjalikule sõiduloale EVS RL-11 märgitakse, kummalt poolt (kas rongi pea või saba poolt) abi antakse ning kilomeeter, milleni tuleb abi osutaval raudteeveeremil sõita.

129. Kui jaamavahel seisva rongi pea või saba asukoht pole täpselt teada, antakse abi osutava raudteeveeremi juhile lisaks kirjalikule sõiduloale vorm EVS RL-11 veel kirjaliku hoiatuse blanketil EVS RL-12 hoiatava sisuga kirjalik teatis:

„*Jaamavahel seisva rongi täpne asukoht ei ole teada*“.

Sellisel juhul peab abi osutava raudteeveeremi juht sõitma jaamavahel eriti ettevaatlikult ja kiirusega, mis tagab veeremi peatamise takistuse ilmnemisel.

130. Kirjaliku sõiduloa EVS RL-11 annab jaamakorraldaja veeremijuhile jaamavahele sõiduks ka sel juhul, kui kohas, kus rongiliiklus on takistatud, avatakse ajutine liikluskorralduspost. Ajutise liikluskorralduspost avamisel saadetakse abi osutav raudteeveerem jaamavahele jaamavahet piiravate jaamade korraldajate ja ajutise liikluskorralduspost korraldaja kokkulepete alusel.

131. Abi osutava raudteeveeremi juht, kes sõidab jaamavahele, peab 2 km enne kirjalikul sõiduloal märgitud kohta vähendama kiirust ja sõitma sealt edasi eriti ettevaatlikult, tagades tema poolt juhitava raudteeveeremi peatamise takistuse ilmnemisel.

132. Enne jaamavahel seisva rongini või abistamisnõudes nimetatud päästetööde kohani jõudmist peab raudteeveeremi juht ohutus kauguses peatama tema juhitava raudteeveeremi ja kooskõlastama oma tegevuse abistamisnõude esitanud veeremijuhiga, päästetööde korral tegutsema vastavalt päästetööde juhi korraldustele.

133. Jaamavahe avatakse rongiliikluseks dispetšeri käsuga, mis antakse:

1) jaamavahelt ettevõtte poolt määratud päästetööde juhilt saadud päästetööde lõpetamise teate ja teejärelevaatajalt saadud teeseiskorra teate alusel (rongi kokkupõrge autoga, veeremi rööbastelt maha minek jms juhtumil, mis mõjutab rööbastee seisukorda);
2) pärast abi osutanud raudteeveeremi juhi või päästetööde juhi ettekannet selle kohta, et veerem on jaamavahe vabastanud ning ja gabariidinõuded tagatud.

Rongi sundpeatumine jaamavahel ja raudteeveeremi tagasi saatejaama veeremise oht

134. Rongi iseeneslikul lahtihaakumisel jaamavahel (*edaspidi: rongi katkemisel*) peab veeremijuht:

1) teatama juhtunust dispetšerile või jaamavahet piiravate jaamade korraldajatele, kes annavad teate edasi dispetšerile.
2) kontrollima (vedurijuhi abi või tema ülesandeid täitva töötaja vahendusel) rongiveeremi, eriti lahti haakunud vagunite haakeseadmete tehnilist seisundit ning nende korrasolekul haakima katkenud rongi taas kokku. Rongiga lahtihaakunud rongiosa juurde tagurdamisel olema eriti ettevaatlik ja jälgima, et rongi sõidukiirus vagunite kokku haakimise hetkel ei ületaks 3 km/h;

Kui katkenud rongi pole 20 minuti jooksul suudetud (võimalik) ühendada, peab veeremijuht korraldama vedurita (veovahendita) jäänud rongi osa kinnitamise pidurkingade ja käsipiduritega.

Pärast rongi osade taas kokku haakimist saatma vedurijuhi abi kontrollima rongi sabavaguni numbri ja sabasignaali järgi rongi koosseisu ja veenduma selle terviklikkuses.

Enne sõidu taasalustamist tuleb pidurkingad vagunite rataste alt eemaldada, käsipidurid vabastada ja teha rongi pidurite proov.

135. 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 tuhandikku või suuremal kallakul ning on oht, et kokku haakimise tõukest võib veovahendita veerem hakata liikuma rongi sõidusuunaga võrreldes vastupidises suunas.

136. Kui rongi eraldiseisvaid osi (vaguneid) pole haakeseadme tehnilise seisundi tõttu võimalik taas ühendada, peab veeremijuht edasise tegevuse kooskõlastama dispetšeriga, vajadusel esitama abistamisnõude, milles teatab katkenud rongi osade paiknemise ja osade vahelise kauguse või kutsuma kohale raudteeveo-ettevõtja pädeva töötaja, kes kõrvaldab rikke.

Haakeseadme rikke olemasolust teatab raudteeveeremi juht raadioside või muu sideliigi teel jaama(piirkonna)korraldajale või rongidispetšerile. Rong liigub jaamavahelt jaamani raudteeveo-ettevõtja pädeva töötaja poolt määratud kiirusega.

Kui jaamavahel seisvale rongile antakse abi saba poolt ja rongi sabaosa asukoht pole teada, siis antakse abistava raudteeveeremi juhile koos jaamakorraldaja raadioteel antava käsuga veel järgmise sisuga hoiatus:

„Jaamavahel katkenud rongi osade täpne asukoht ei ole teada“.

Rongiraadioside mittetoimimisel antakse abistava raudteeveeremi juhile jaamavahele sõitmiseks kirjalik sõiduluba EVS RL-11 ja kirjalik hoiatus vorm EVS RL-12 eelmises lõigus toodud tekstiga.

137. Juhul, kui otsustatakse osa katkenud rongist või veovahend toimetada lähimasse jaama, tähistatakse veovahend või katkenud rongiosa sabavagun, kui mittetäielikus koosseisus rongi saba, kollase signaallipuga raudtee signalisatsioonijuhendis sätestatud korras.

138. Jaamavahele ei ole lubatud järelevalveta jätta veeremit, kus on inimestega või ohtlike veostega vagunid.

139. Saanud teate rongi iseeneslikust lahtihaakumisest kestustõusuga teelõigul (kui on rongi sabaosa tagasiveeremise oht), peab raudteeveeremi juht kohe nõudma abi osutamist sabast.

Raudteeveeremi meeskonna liige peab aga tegema kõik temast sõltuva rongi sabaosa kinnitamiseks ning äraveeremise vältimiseks.

Rongi tagurdamine jaamavahelt saatejaama

140. Kui rong pärast jaamavahel peatumist ei saa tehnilistel põhjustel jätkata sõitu, siis toimetatakse see ühte jaamavahet piiravasse jaama. Peatumisest jaamavahel peab veeremijuht teatama jaamavahet piirava jaama korraldajale või dispetšerile.

141. Saanud teate rongi sundpeatumise kohta, sulgeb dispetšer jaamavahe rongiliikluseks registreeritava käsuga ja määrab seal seisva rongi jaama toimetamise korra.

142. Jaamavahele seisma jäänud rongi võib pärast jaamavahe rongiliikluseks sulgemist ka tagurdada kuni saatejaama sissesõidufoorini, sealt edasi vastavalt sissesõidufoori näidule. Rongi saatejaama tagurdamiseks annab jaama(piirkonna)korraldaja või dispetšer rongiraadioside kaudu järgmise registreeritava käsu:

Näide nr 19

Käsk nr 13. Rongi nr 3261 raudteeveeremi juhile. Jaamavahe Lelle - Türi on rongiliikluseks suletud. Luban tagurdada rongi kuni Lelle jaama sissesõidufoorini ja sealt edasi vastavalt sissesõidufoori näidule.

Lelle jaamakorraldaja Tamm (või RD Tammik).

143. Side puudumisel tohib jaamavahelt rongi tagurdada pärast dispetšeri käsuga jaamavahe rongiliikluseks sulgemist ja seisma jäänud rongi veeremijuhile kirjaliku sõiduloa vorm EVS RL-11 kättetoimetamist.

144. Rongi tagurdamisel jaamavahelt saatejaama ei tohi rongi kiirus olla üle 5 km/h. Tagurdava rongi liikumise suunas esimesel vagunil peab asuma tagurdamist korraldav vedurimeeskonna liige.

145. Mootorrongi või kahe juhikabiiniga üksikveduri juht peab tagurdamisel asuma sõidusuunas esimeses juhikabiinis. Mootorrongi, üksikveduri, mittemahatõstetava dresiini sõidukiirus peab võimaldama veeremi peatamist keelava signaali või liiklustakistuse ees.

146. Jaamavahele saadetud rongi sundpeatumisel olukorras, kus rongi saba pole jõudnud sõita jaamapiirist välja, võib selle rongi vajadusel tagurdada jaamateele manöövrikorras jaamakorraldaja suusõnalise korralduse alusel.

147. Jaamavahelt tagurdav rong võetakse jaama vastu avatud sissesõidufooriga või sissesõidufoori keelava näidu korral jaama TKA-s kehtestatud korras. Vastuvõtumatka valmisolekul võib tagurdava rongi veeremijuhile anda jaama vastuvõtmise käsu üheaegselt jaamavahelt tagurdamise loaga. Sel juhul punkti 146 käsku täiendatakse sõnadega:

„… ja sõita …… teele. Sissesõidufoor on avatud“,

„… ja sõita . . . . teele sissesõidufoori keelava näiduga (kutsesignaaliga). Vastuvõtumatk on valmis“,

„ . . . ja sõita . . . . . teele. Vastuvõtumatk on valmis“.

148. Kui kaubarong jäi seisma jaamavahel asuval tõusul ning selle liikuma panemiseks on vaja rakendada rongi massi inertsjõudu (hoogu), tohib dispetšeri registreeritava käsu alusel tagurdada rongi hoovõtuks sobiva profiiliga teelõigule.

149. Dispetšeri registreeritav käsk antakse nii tagurdava rongi veeremijuhile kui rongi taga asuva jaamavahet piirava jaama korraldajale.

Näide nr 20

Käsk nr 25. Rongi nr 3262 raudteeveeremi juhile. Luban tagurdada rongi hoovõtuks sobiva profiiliga teelõigule.

RD . . . . . (allkiri).

Abi andmine jaamavahel seisma jäänud mootorrongile teise mootorrongiga

150. Kui jaamavahele seisma jäänud mootorrong ei saa iseseisvalt sõitu jätkata, võib selle jaamavahelt välja tõugata või vedada teise mootorrongiga (ilma reisijateta) kooskõlas veeremi valdaja vastava juhendi nõuetega.

Abi osutav mootorrong saadetakse rongiliikluseks suletud jaamavahele.

151. Mootorrongi juht, kes sõidab jaamavahele abi osutama peab 2 km enne kirjalikul sõiduloal märgitud kohta vähendama kiirust ja sõitma sealt edasi eriti ettevaatlikult, tagades tema poolt juhitava mootorrongi peatamise takistuse ilmnemisel. Abistamisnõudes nimetatud kohta saabumisel peab ta oma tegevused kooskõlastama abistamisnõude esitanud mootorrongi juhiga

152. Abi osutamise korral peab jaamavahel seisma jäänud mootorrongi vedurijuht:

1) rakendama tööle rongi automaat-, seisu ja/või käsipidurid;
2) teatama dispetšerile või jaamavahet piiravate jaamade korraldajatele rongi seismajäämisest ning ootama dispetšerilt korraldust rongi jaamavahelt väljaviimise korraldamise kohta;
3) piirama rongi signalisatsioonijuhendis sätestatud korras.

153. Veeremi nõuetekohase kokku haakimise, pidurisüsteemi ja toitemagistraalide ühendamise ning piduriproovi tegemise eest vastutab abi osutava mootorrongi vedurijuht.

154. Kui kaksikmootorrongi peas asuvast juhikabiinist ei saa juhtida ühendatud mootorrongi automaatpidureid, võib seda juhtida teiselt mootorrongilt. Sel juhul ei tohi sõidukiirus ületada 20 km/h.

Esimese mootorrongi esimeses juhikabiinis peab asuma selle mootorrongi vedurijuht, kes jälgib sõidu ohutust ja peatab liiklustakistuse ilmnemisel kaksikmootorrongi hädapiduri abil.

MÄRKUS:

Kirjalikule sõiduloale vorm EVS RL-11 märgitakse abi osutava raudteeveeremi liikluseks suletud jaamavahele saatmise põhjus või eesmärk, näiteks:

„jaamavahelt rongi nr . . . . . väljavedamiseks . . . . . jaama“,

„jaamavahel peatunud rongi nr . . . . . tõukamiseks . . . . . jaama“.

155. Liiklushäirete või rongi tehnilise rikke korral võib jaama teedel erinevaid reise teenindavaid mootorronge ühendada üheks rongiks dispetšeri registreeritava käsu alusel, mille dispetšer annab isiklikult või jaama(piirkonna)korraldaja kaudu mõlema rongi raudteeveeremi juhile:

Näide nr 21

Käsk nr 26. Rongi nr 0240 ja rongi nr 0372 raudteeveeremi juhile. Ühendage mootorrongid ja jätkake sõitu kaksikrongina alates Lelle jaamast rongi nr 0372 sõiduplaani järgi.

RD . . . . . (allkiri).

Valgel blanketil punase diagonaaltriibuga kirjalik sõiduluba vorm EVS RL-11

Vorm EVS RL-11
(valgel blanketil punase diagonaaltriibuga)

SÕIDULUBA NR
"___"_____20_a. _____jaam/post
(tempel)

Luban rongil nr _____ väljuda jaamavahe teelt nr ___, mööudes keelava näiduga foori(de)st _____ 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 _____ kilometeri _____ piketini.

_____

_____

(põhjus)

Automaatblokeeringuga liinil lubab sõiduluba sõita jaamavahel sõltumata läbisõidufoori näidust.

Sõitmiseks rongiliikluseks suletud jaamavahele.

Liikluskorraldaja _____
(allkiri)

(Mittevajalik kriipsutada läbi)

Valgel blanketil punase diagonaaltriibuga kirjaliku sõiduloa vormi EVS RL-11 koopiaeksemplar

Vorm EVS RL-11
(valgel blanketil)

SÕIDULOA NR KOOPIAEKSEMPLAR
"___"_____20_a. _____jaam/post
(tempel)

Luban rongil nr _____ väljuda jaamavahe teelt nr ___, mööudes keelava näiduga foori(de)st _____ 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 _____ kilometeri _____ piketini.

_____

_____

(põhjus)

Automaatblokeeringuga liinil lubab sõiduluba sõita jaamavahel sõltumata läbisõidufoori näidust.

Sõitmiseks rongiliikluseks suletud jaamavahele.

Liikluskorraldaja _____
(allkiri)

(Mittevajalik kriipsutada läbi)

VII peatükk

TÖÖRONGI LIIKLEMINE

156. Raudtee rajatiste ja seadmete remondi või ehitustööde tegemisel peab olema tagatud ohutu rongiliiklus liiklusgraafikus ettenähtud mahus ja kellaajal.

Töömahukateks remondi- ja ehitustöödeks nähakse liiklusgraafikus ette *„aknad“* ning rongiliikluse korraldamisel arvestatakse ehitustöödest põhjustatud rongi sõidukiiruse piiranguid.

Raudtee rajatiste korrashoiutöid väljaspool liiklusgraafikus ettenähtud aega peab üldjuhul tegema jaamavahet rongiliikluseks sulgemata.

Kui töö nõuab rongiliikluse katkestamist, kehtestab töö alguse ja lõpu täpse kellaaja ning töö tegemise tehnoloogilise korra ettevõte tööjuhi ettepanekul.

Raudteetaristu ja turvanguseadmete jooksva korrashoiutöödeks tuleb kasutada liiklusgraafikus ette nähtud tehnoloogilisi aknaid vastavalt ettevõtte poolt kehtestatud korrale.

157. Tööloas peab ettevõte nimetama jaamavahe sulgemise ja rongiliikluseks taasavamise täpse kellaaja ning liiklusohutuse eest vastutava tööjuhi nime ja ametinimetuse. Dispetšer peab enne tööde alustamist teatama need andmed jaama- või piirkonnakorraldajatele.

158. Jaamavahe sulgemine remondi- või ehitustöödeks enne tööde algust ja taasavamine rongiliikluseks pärast tööde lõpetamist toimub dispetšeri käsuga.

159. Tööjuht peab enne jaamavahe rongiliikluseks sulgemist andma jaamavahet piiravate jaamade korraldajatele ja dispetšerile tööplaani kinnisele jaamavahele saadetava töörongi, dresiini, masina või muu teemasina *(edaspidi töörong)* saatmise korra kohta, näidates eraldi igale töörongile töökoha kilomeetri suletud jaamavahel, kus tuleb peatuda, samuti jaama nimetuse, kuhu töörong pärast tööde lõppu jaamavahelt saadetakse.

160. Jaamavahe rongiliikluseks sulgemise ja eraldatud tööaja alguse saabumisel veendub dispetšer jaamavahe vabaolekus.

Pärast seda annab ta suletava jaamavahega piirnevate jaamade korraldajatele ja tööjuhile registreeritava käsu kõnealusel jaamavahel rongiliikluse sulgemise kohta:

Näide nr 22

LJ Lelle – Türi

Käsk nr. .... Seoses teetöödega sulgen Lelle – Türi jaamavahe kell ... rongiliikluseks, väljaarvatud töörongid, mis saadetakse rongiliikluseks suletud jaamavahesse tööjuhi, (kutse ja nimi) TM 5 Killustik, avalduse alusel

RD . . . . . (allkiri

161. Tööjuhil on keelatud alustada töödega enne töökoha signaalidega piiramist ja omamata dispetšeri käsku jaamavahe sulgemise kohta.

162. Töörong saadetakse rongiliikluseks suletud jaamavahele liikluskorraldaja poolt rongiraadioside teel antud loaga.

Näide nr 23

Käsk nr 200 Rongi nr 5201/5202 raudteeveeremi juhile. Luban teil väljuda Lelle jaama II teelt möödudes keelava näiduga väljasõidufoorist A2 ülivalvsusega, ja sõita Lelle – Türi jaamavahele

kuni 7. kilomeetrini remonttööde tegemiseks ja nende lõpetamisel tagasipöördumiseks tööjuhi korraldusel kell 15:00 Lelle jaama (jõudmisega Türi jaama) sissesõidufoorini, sealt edasi sissesõidufoori signaalide järgi.

JK . . . . . (allkiri).

Rongiraadioside mittetoimimisel väljastatakse veeremijuhile ühe punase diagonaaltriibuga kirjalik sõiduluba EVS RL-11 *(edaspidi EVS RL-11)*, milles vastavalt tööjuhi tööplaanis näidatule märgitakse töörongi peatumiskoha kilomeeter jaamavahel ning töörongi jaamavahele saatmise põhjus.

Näide nr 24

„remonttööde teostamiseks ja nende lõpetamisel tagasipöördumiseks jaamavahelt tööjuhi korraldusel . . . . . jaama“ jne.

163. Suletud jaamavahel võib üheaegselt töötada ka mitu töörongi kohal oleva ühe raudteeliikluse ohutuse eest vastutava tööjuhi koondjuhtimisel, kes on märgitud ettevõtte poolt väljastatud tööloas ja kooskõlastab tegevused liikluskorraldajaga.

Mitme töörongi töötamisel võib tööjuht määrata täiendavalt töötaja, kes vastutab töökohal konkreetse töörongi töö eest ning kannab selle töörongi tegevustest tööjuhile ette.

164. Iga töörongi veeremijuht peab sõitma temale määratud töökohta, mis on näidatud liikluskorraldaja poolt rongiraadioside teel antud loas, raadioside mittetoimimisel kirjalikus sõiduloas EVS RL-11.

Esimene töörong sõidab töökohta jaamavahel lubatud piirkiirusega, iga järgnev töörong kiirusega, mis tagab liiklusohutuse ja veeremi peatamise takistuse ilmnemisel.

Iga järgneva töörongi veeremijuht peab pidama jaamavahel eessõitva veeremiga ohutusdistantsi ja liikuma eessõitvast töörongist vähemalt 1 km kaugusel.

165. Jaamavahet piiravatest jaamadest teineteisele vastu saadetud töörongid peavad sõitma liikluskorraldaja poolt rongiraadioside teel antud käsus, raadioside mittetoimimisel kirjalikus sõiduloas EVS RL-11, näidatud töökohani, mis tööjuhi korraldusel tähistatakse peatussignaaliga TKE lisas 3 „Raudtee signalisatsioonijuhend“, sätestatud korras.

Eri suundadest töökohta sõitvad töörongid ei tohi liikuda teineteisele lähemale kui 1 km. Pärast peatumist liikluskorraldaja käsus või kirjalikus sõiduloas näidatud kohas jätkavad töörongid liikumist ja tööd vastavalt tööjuhi korraldusele.

166. Mitme töörongi saatmine töökohale, mis on jaama lähedal ja mille tõttu ei ole võimalik kinni pidada 1 km pikkuse ohutusdistantsi nõudest, toimub tööjuhi ühekordsete tellimisavalduste alusel. Sel juhul täiendatakse liikluskorraldaja käsku või tehakse vastav märge kirjalikule sõiduloale vorm EVS RL-11

„Tööjuhi korraldusel“.

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

168. Kui jaamavahele saadetakse ühendatud töörong ja selle üksikud töörongid hakkavad jaamavahel töötama üheaegselt, antakse iga töörongi veeremijuhile eraldi liikluskorraldaja käsk või kirjalik sõiduluba vormil EVS RL-11.

169. Töörongi töötamiseks ette nähtud tööaja lõpuks peavad kõik tööd olema täielikult lõpetatud, ehitised ja seadeldised töökorda seatud, peatussignaalid maha võetud ning liiklusohtlikud kohad vajadusel piiratud kiiruse vähendamise signaalide ja/või ohtliku koha piiramise signaalmärkidega.

170. Ettenähtud tööaja või akna lõppemisel saadetakse töörong(id) jaamavahelt kokkulepitud jaamavahet piiravasse jaama tööjuhi korraldusel liikluskorraldajaga kooskõlastatult.

171. Töörongi sõidust ja saabumisest jaamavahet piiravasse jaama teatab dispetšer mõlemale jaamavahet piirava jaama jaamakorraldajale.

172. Tööjuht peab töörongi tööaja lõpul vaatama üle tee ja muud remonditud rajatised või seadmed ning kontrollima ehitusgabariidi nõuetest kinnipidamist kogu tööpiirkonna ulatuses. Raudteeliiklust ohustavate takistuste või korratuste avastamisel peab tööjuht tagama nende kõrvaldamise.

173. Tööde lõpetamise järel töökohast jaama sõitva(te) töörongi(de) sõidukiirused ja ohutustingimused on samad, mis jaamavahele sõitmisel.

174. Jaamavahelt kokkulepitud jaama saabumisel võetakse esimene töörong üldjuhul vabale jaamateele sissesõidufoori avatud signaaliga, üksteise kannul saabuvaid tööronge võib võtta ühele ja samale jaamateele või vagunitega hõivatud jaamatee vabale osale jaama TKA-s sätestatud korras.

175. Dispetšerile annab teate töörongi(de) jaama saabumisest ja jaamavahe vabastamisest edasi tööjuht isiklikult. Saadud teate kannab dispetšer oma korralduste raamatusse.

176. Turvangu- ja sideseadmete töö ning energiavarustus taastatakse pärast pädevalt töötajalt teate saamist nende töökorras oleku kohta.

177. Rongiliikluseks suletud jaamavahe avatakse rongiliikluseks dispetšeri käsuga, mille dispetšer annab peale tööloas nimetatud tööjuhilt teate saamist, et tööd on lõpetatud, jaamavahe töörongidest ja muudest takistustest vaba ning gabariidi nõuded täidetud.

178. Remondi või ehitustööd, mida saab teha jaamavahet rongiliikluseks sulgemata, tehakse üldjuhul liiklusgraafikus ette nähtud *„aknas“* rongidest vabal ajal rongiliiklust häirimata.

179. Töörong saadetakse jaamavahele, mida ei suleta rongiliikluseks, dispetšeri suulise korralduse alusel PAB või KTB signaalide järgi või kirjaliku sõiduloaga.

180. Töörong, mis tuleb pärast tööd jaamavahelt saatejaama tagasi, saadetakse:

1) KTB jaamavahele väljasõidufoori lubava näiduga,

2) PAB jaamavahele võtisauaga.

181. Saatejaamas antakse veeremijuhile kaasa hoiatus, kus märgitakse töörongi jaama naasmise või naaberjaama saabumise kellaaeg. Hoiatuses märgitud ajast kauemaks on töörongil keelatud jaamavahele jääda. Möödapääsmatutel asjaoludel, kui õigeaegne jaama saabumine ei ole võimalik, tuleb tööjuhil edasine tegevuskord kooskõlastada dispetšeriga.

182. Enne töörongi jaamavahelt kokkulepitud jaama tagasipöördumist peab tööjuht veenduma selles, et töökoht oleks korras ja sinna ei jääks takistusi, mis võiksid ohustada rongiliiklust.

183. Saabunud jaama, kannab tööjuht jaamakorraldajale või dispetšerile ette jaamavahe vabastamisest, töökohal takistuste puudumisest ja liiklusohutuse tagamiseks rakendatud meetmetest.

184. Jaama teedel remont- ja hooldustööde teostamisel järgitakse TKE § 28 ning TKE Lisa 3 „Signalisatsioonijuhend“ punkti 17 nõudeid.

185. Jaamakorraldaja, tutvunud tööjuhi sissekandega järelevaatusraamatus, annab jaamas töötavatele veeremijuhtidele ja teistele asjassepuutuvaile hoiatuse selle kohta, et on keelatud sõita ühele või teisele teele või teelõigule, on vaja sõita vähendatud kiirusega või ülivalvsusega töökoha läheduses. Aegsasti tuleb tööjuhile teatada rongide jaama vastuvõtmisest, läbisõidust, jaamavahele saatmisest ja manöövritööst.

186. Rongi jaama vastuvõtmisel või läbilaskmisel mööda teid, kus tehakse hooldus- või remonttööd, antakse veeremijuhtidele kirjalikud hoiatused kiiruse vähendamise või mõne muu ettevaatusabinõu rakendamise kohta.

187. Tulenevalt töö iseloomust võib töörong (sh lumesahk, abirong, teemõõtja) erandkorras sõita jaamavahel vagunitega veovahendi ees. See on lubatud ainult siis, kui on tagatud raadioside liikumissuunas esimese vaguni ja veovahendi juhi vahel ning kiirusega, mis tagab liiklusohutuse ja veeremi peatumise ohu ilmnemisel, kuid mitte üle 40 km/h.

Liikumisel vagunitega ees peab esimesel vagunil asuma raudtee kutsekvalifikatsiooni omav teemehaanik, teejärelevaataja või rongikoostaja, kes jälgib rööbastee korras- ja vabaolekut ning vajadusel võtab tarvitusele abinõud liiklusohutuse tagamiseks.

VIII peatükk

RONGI VASTUVÕTMINE JAAMA JA SAATMINE JAAMAVAHELE

Üldnõuded

188. Jaama tehnovahendite kasutamise, jaamateede vabaoleku, matkade valmistamise, pöörmete ja signaalide kasutamise, rongi täiskoosseisus jaama saabumise, rongi kohtamise, rongide vastuvõtmise jaama, saatmise jaamavahele ja jaamast läbisõitmise ning ohutu jaamasisese manöövritöö kord on kehtestatud jaama TKA-s ja selle lisades.

TKA-s kehtestatu on kohustuslik kõigile raudteeliiklusega seotud töötajatele kõnealuses jaamas.

189. Ebagabariitsete ja ohtlike veostega rongid võetakse jaama vastu ettevõtte tegevuseeskirjas ning jaama TKA-s määratud teele ja kehtestatud korras.

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

191. Kui eriolukord (raudteeliiklust ohustav rike vms) tingib vajaduse muuta rongi jaama vastuvõtu- või jaamavahele saatmise matka siis, kui vastav foor on juba saabuvale või väljuvale rongile avatud, peab liikluskorraldaja enne foori sulgemist hoiatama veeremijuhti rongiraadioside kaudu foori sulgemisest. Kui veeremijuht kinnitab teatest arusaamist, alles siis tohib liikluskorraldaja sulgeda foori ja lahutada matka, peale seda valmistada uue matka.

192. Keelatud on jätta kaubarongi seisma reisijate hoone, reisijate ooteplatvormi ja peatuvate reisirongide vahelisele teele.

Kui kaubarong on sunnitud peatuma jaamahoone, reisijate ooteplatvormi ja reisirongi 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 ja kinnitab pidurkingadega vastavalt jaama TKA-le manöövrijuht või vedurimeeskonna liige liikluskorraldaja korraldusel.

193. Rongi jaama saabumise või jaamast väljumise ajaks tuleb manöövritööd jaama vastuvõtu-ärasaateteedel katkestada:

1) eelseisvast rongi jaama vastuvõtmisest peab jaamakorraldaja teavitama manöövritööjuhti;

2) juhul, kui manöövritööd toimuvad vastuvõtutee vastaskõrikus, peab liikluskorraldaja seadma ja lukustama vastuvõtuteele suunduvad pöörmed mõne teise tee suunas ning hoidma need rongi jaama saabumiseni nn kaitseasendis, et välistada manöövriveeremi sõitmine saabuva rongi vastuvõtuteele.

194. Erakorralisel vajadusel teha manöövritööd jaamas peatuva reisirongi ja reisijate hoone vahelisel teel, tuleb jaama(piirkonna)korraldajal, dispetšeril töötajal rakendada jaama TKA-s ette nähtud ohutusmeetmed ning tagada reisijatele ohutu rongile minek või rongilt tulek, selleks:

1) informeerida veovahendi juhti reisirongi seismisest ja et ta sõidaks ülivalvsusega;

2) informeerida reisijaid eelseisvast manöövritööst häälteavituse kaudu;

3) manöövriveeremi liikumisel vagunitega ees nõuda manöövrijuhilt, et ta eriti tähelepanelikult

kontrolliks tee vabaolekut ja reisijate puudumist raudteeülekäigukohal.

195. Reisirongi jaama vastuvõtmine teele või saatmine jaamavahele teelt, mis ei ole jaama TKA-s selleks ette nähtud, on lubatud ainult erandjuhul ja dispetšeri registreeritava käsu alusel.

Enne loa andmist kooskõlastab dispetšer oma otsuse veoettevõtte määratud vastutava töötajaga ja teavitab veeremijuhti rongiraadioside kaudu.

196. Rongi peatuseta läbisõidust jaama kõrvalteed mööda, mis erineb jaamateede hõivatuse andmikus toodust, reisirongi kinnipidamisest jaamas, kus reisirongil sõiduplaani järgi peatust ette nähtud ei ole või sissesõidufoori ees, peab liikluskorraldaja aegsasti informeerima rongiraadioside kaudu veeremijuhti.

Juhul kui rongi edasist sõiduplaani on muudetud, siis edastama uue sõiduplaani.

Veeremijuht peab saadud teateid kordama.

197. Pöörangute asendikontrolli puudumisel, peab pöörangu asendi õigsust rongi vastuvõtu- või ärasaatematkas kontrollima jaamakorraldaja isiklikult või mõni teine ettevõtte poolt määratud töötaja.

Rongi vastuvõtmine jaama ning jaamavahele saatmine

198. Rong võetakse jaama TKA-s ette nähtud vabale vastuvõtuteele sissesõidufoori lubava näiduga või saadetakse jaamavahele ärasaateteelt väljasõidufoori lubava näiduga.

199. Tagamaks rongi ohutu sissesõidu jaama või jaamavahele saatmise, peab jaamakorraldaja:

1) aegsasti valmistama vastuvõtumatka/ärasaatematka saabuva/väljuva reisirongi korral temale ettenähtud vabale teele/teelt vastavuses teede hõivatuse andmikuga, muu rongi korral jaama TKA-s sätestatud korras veeremist vabale vastuvõtu-ärasaateteele

2) omama ülevaadet jaama vastuvõtu- ja ärasaateteede hõivatusest ja/või vabaolekust juhtimisseadme näitude, jaamateede reisirongidega hõivamise andmiku ja rongiliikluse raamatu järgi;

3) veenduma selles, et vastuvõtu- või ärasaatematk on valmistatud õigesti ja pöörmed lukustatud, manöövritöö või muu veeremi liikumine vastuvõtu- ja/või ärasaatematka piirkonnas on peatatud, kaubarongi puhul veenduma, et rongi kommerts- või tehnoülevaatus on lõpetatud, pidurikingad veeremi alt eemaldatud ja koosseis varustatud sabasignaaliga ning muud TKA-st tulenevad vajalikud tegevused lõpetatud ja seejärel avama sissesõidu-/väljasõidufoori või andma veeremijuhile mõne muu jaama TKA-s sätestatud loa jaama sissesõiduks või jaamavahele väljumiseks.

200. Jaamateele üksikveduri, dresiini, üksiku vaguni või vagunigrupi seisma jätmisel tuleb jaamakorraldajal välistada muu veeremi sattumine hõivatud teele jaama TKA-s sätestatud korras.

201. Jaamas, kus elektritsentralisatsiooni seadmed ei tööta ja pöörmeid seatakse matkaasendisse käsitsi (kurbliga), on liikluskorraldaja või mõni teine ettevõtte poolt määratud vastutav töötaja *(edaspidi pöörmeseadja)* rongi vastuvõtu- ja/või ärasaatematka valmistamisel kohustatud pidama kinni järgmisest korrast:

1) veendunud vastuvõtutee vabaolekus, annab pöörmeseadja(te)le vastuvõtu-matka valmistamise korralduse:

„Valmistage Lellest saabuvale rongile nr 0291 vastuvõtumatk 3. Teele“

2) rongi jaamavahele saatmiseks ärasaatematka korralduse:

„Valmistage 1. teelt rongile nr 0290 ärasaatematk Raplasse“

3) peatuseta läbisõitvale rongile läbisõidumatka korralduse:

„Valmistage Lellest saabuvale rongile nr 2301 läbisõidumatk 2. teed mööda Võhmasse“

4) pöörmeseadja kordab matka valmistamise korraldust, kinnitamaks sellest aru saamist:

„1. post. Valmistan Lellest saabuvale rongile nr 0291 vastuvõtumatka 3. teele“

„2. post. Valmistan 3. Teelt rongile nr 0291 ärasaatematka Võhmasse“

„1. post. Valmistan Lellest saabuvale rongile nr 2301 läbisõidumatka 2. teed mööda Võhmasse.

„2. post. Valmistan Lellest saabuvale rongile nr 2301 läbisõidumatka 2. teed mööda Võhmasse“.

5) liikluskorraldaja, veendunud, et pöörmeseadja on matka valmistamise korraldusest õigesti aru saanud, annab loa korralduse täitmiseks;

6) pöörmeseadja täidab saadud matkakorralduse;

7) matka valmistamisel on pöörmeseadja kohustatud veenduma vastuvõtutee vabaolekus, seadma vastuvõtumatka kuuluvad pöörmed nõutava rongimatka asendisse, kontrollima iga matka kuuluva pöörangu sulgrööpa ja raamrööpa tihedat liibumist ja lukustama pöörangud tabalukuga;

8) täitnud matka valmistamise korralduse ja veendunud valmistatud matka õigsuses, kannab pöörmeseadja liikluskorraldajale ette matka valmisolekust ja vastuvõtutee vabaolekust:

„1. post. Lellest saabuvale rongile nr 0291 vastuvõtumatk 3. teele on valmis, tee vaba.“

„2. post. 3. teelt väljuvale rongile nr 0291 ärasaatematk Türile on valmis“

„1. ja 2. post. Lellest saabuvale rongile nr 2301 läbisõidumatk 2. teed mööda Võhmasse on valmis, tee vaba.

9) juhul, kui jaama juhtimisseadmelt on võimalik kontrollida pöörmete asendit matkas, veendub liikluskorraldaja matka valmistamise õigsuses juhtimispuldi näitude järgi ja avab sissesõidu- ja/või väljasõidufoori, kui aga pöörme asendikontroll puudub, siis võetakse rong jaama vastu ning saadetakse jaamavahele sissesõidu- ja/või väljasõidufoori keelava signaaliga.

10) Rongi saabumisest/väljumisest/läbisõidust kannavad pöörmeseadjad ette

„1. post. Rong nr 0291 Lellest saabus 3. teele täiskoosseisus ja seisab piirdetulba taga, möödasõit tagatud.“

„2. post. Rong nr 0291 väljus 3. teelt Võhmasse täiskoosseisus.“

202. Vajadusel võtta jaama vastu või saata jaamast välja mitu rongi järjestikku, võib liikluskorraldaja pärast järjekorras esimese rongi vastuvõtu-/ärasaatematka valmisoleku ettekannet anda pöörmeseadjatele korralduse järgmise vastuvõtu-/ärasaatematka valmistamiseks, st järjekorras teisele jaama saabuvale/jaamast väljuvale rongile.

Pärast esimese rongi täiskoosseisus jaama saabumist valmistavad pöörmeseadjad uue matka järgmise rongi jaama vastuvõtmiseks. Seejuures võib esimese rongi vastuvõtumatka mittekuuluvad pöörmed seada aegsasti teise rongi vastuvõtumatka asendisse ja lukustada need. Pöörmeseadja(d) esitavad liikluskorraldajale ettekande vastuvõtumatka valmisolekust teise rongi jaama vastuvõtmiseks üheaegselt esimese rongi saabumise teate ettekandega.

203. Vastassuunaliste rongide kohtumisel võib jaamakorraldaja pärast rongi vastuvõtumatka valmisoleku ettekande vastuvõtmist anda pöörmeseadjatele korralduse ärasaatematka valmistamiseks vastassuunas sõitvale rongile, arvestades jaama saabuva rongi sõidusuunda.

Sel juhul valmistavad pöörmeseadjad peale rongi ühest liikumissuunast täiskoosseisus jaama saabumist ärasaatematka vastassuuna rongile.

Pöörmeseadjad esitavad jaamakorraldajale ettekande ärasaatematka valmisolekust üheaegselt rongi jaama saabumise teatega:

„1. post. Rong nr 0291 Lellest saabus 3. teele täiskoosseisus ja seisab piirdetulba taga, möödasõit tagatud. 1. teelt väljuvale rongile nr 0290 ärasaatematk Lelle on valmis“

204. Kui jaamast sõidavad lühikeste intervallidega üksteise järel läbi mööda sama teed ja valmistatud matka mitu rongi, siis annab jaamakorraldaja pöörmeseadjatele korralduse, mis keelab sellesse matka kuuluvate pöörangute ümberseadmise ja käsib hoida need lukus.

205. Saanud jaamakorraldajalt korralduse, ei tohi pöörmeseadja pärast esimese rongi jaamast läbisõitu seada ümber pööranguid, mis kuuluvad selle rongi matka.

206. Kui jaama saabuv rong ei mahu pikkuse tõttu jaama vastuvõtutee kasuliku pikkuse piiresse, siis võib liikluskorraldaja avada manöövrifoori ja anda veeremijuhile raadio teel korralduse sõita peatumata, kuni peatussignaali saamiseni, mööda vastuvõtutee väljasõidufoorist või matkafoorist manöövrifoori valge tulega (sel juhul peab punane tuli selles fooris olema kustunud).

Jaamas, kus manöövrifoore ei ole, valmistab liikluskorraldaja matka saabunud rongi liikumise suunas ja annab veeremijuhile korralduse mööduda keelava näiduga väljasõidufoorist kuni peatumismärguande saamiseni.

Ilma liikluskorraldajalt vastavat korraldust saamata ei tohi jaama saabuva rongi veeremijuht manöövrifoori lubava näidu olemasolul peatumata mööduda väljasõidu- või matkafoorist ja on kohustatud peatuma kuni edasiste juhiste saamiseni.

Rongi tagurdamiseks keelava näiduga väljasõidufoori taha annab liikluskorraldaja veeremijuhile korralduse, kontrollinud eelnevalt matka valmisolekut ja lukustatust rongi tagurdamiseks.

Rongi vastuvõtmine jaama sissesõidufoori keelava näiduga

207. Rong võetakse jaama vastu sissesõidufoori keelava näidu või kustunud põhitulede korral:

1) kutsesignaaliga,

2) jaamakorraldaja raadio teel antud käsuga,

3) jaamakorraldaja kirjaliku käsuga, mille viib vedurijuhile jaamakorraldaja või mõni teine jaama TKA-s määratud töötaja

Samas korras võetakse rong jaama vastu sissesõidufoori puudumisel.

208. Rongi tohib vastuvõtumatka valmisolekul ja dispetšeri loal jaama TKA-s sätestatud korras vastu võtta sissesõidu- või matkafoori keelava näiduga järgmistel juhtudel:

1) sissesõidufoori ei saa rikke tõttu avada;

2) rong võetakse teele, mis ei ole jaama tehnokorraldusaktiga rongide vastuvõtuks ette nähtud;

3) päästerongi, abiveduri, üksikveduri, lumesaha, dresiini, töörongi ja teemasina vastuvõtmiseks vastuvõtutee vabale lõigule.

209. Päästerong, abivedur, üksikvedur, lumesahk ja dresiin võetakse jaama vastu vastuvõtutee vabale teelõigule (välja arvatud teele, kus seisab reisirong või 1. ohuklassi veosega kaubarong) sissesõidufoori keelava näiduga ühe punktis 207 nimetatud loaga. Seejuures teatatakse veeremijuhile üheaegselt jaama sissesõidufoori keelavast signaalist möödasõiduks loa andmisega või kutsesignaali avamisega jaamateel peatumise koht.

210. Rongi jaama vastuvõtmisest sissesõidufoori keelava näiduga annab jaamakorraldaja aegsasti veeremijuhile raadioside kaudu käsu:

Näide nr 25

Käsk nr 8. Rongi nr 3002 raudteeveeremi juhile. Luban teil mööduda keelava näiduga sissesõidufoorist B ja sõita Türi jaama II vastuvõtuteele. Matk rongi jaama vastuvõtuks on valmis.

JK . . . . . (allkiri).

Veeremijuht, korranud käsku ja saanud jaamakorraldajalt kinnituse selle kohta, et käsust on õigesti aru saadud, tohib mööduda keelava näiduga foorist ja sõita jaama.

211. Rongi sõidukiirus jaama vastuvõtul kutsesignaaliga, liikluskorraldaja raadio teel antud käsuga või jaamakorraldaja kirjaliku loaga ei tohi olla foorist kuni pöörmete piirkonna täieliku läbimiseni üle 20 km/h ja veeremijuht peab juhtima rongi ülivalvsusega, olles valmis peatuma liiklustakistuse ilmnemisel.

212. Erandjuhul võetakse rong jaama vastu jaamakorraldaja kirjaliku käsuga siis, kui rongi jaama vastuvõtmiseks pole võimalik kasutada kutsesignaali või sidevahendeid. Jaamakorraldaja kirjalik käsk jaama sissesõiduks vormistatakse käsitsi kirjutatuna või arvutist trükituna alljärgnevalt:

Näide nr 26

03.04.2020 LELLE JAAM (jaama tempel)

„Käsk nr 8. Rongi nr 2005 vedurijuht. Luban teil mööduda keelava näiduga sissesõidufoorist A ja sõita Lelle jaama II vastuvõtuteele. Matk rongi jaama vastuvõtuks on valmis.

JK . . . . . (allkiri).

Käsus peab olema näidatud käsu andmise kuupäev, kellaaeg ja kinnitatud jaama templi ning jaamakorraldaja allkirjaga.

213. Kirjaliku käsu viib saabuva rongi veeremijuhile pöörmeseadja, signalist, kaubarongisaatja või mõni muu töötaja, kellele on see jaama TKA-ga kohustuseks pandud.

214. Rongi vastuvõtumatka, ärasaatematka ja jaamast läbisõidumatka valmistamise korralduse andmisel ja täitmisel peavad liikluskorraldajad pidama täpselt kinni käesolevas peatükis toodud läbirääkimiste reglemendist.

215. Muudel juhtudel, mida käesolevas peatükis käsitletud ei ole, peavad liikluskorraldajad väljendama ennast täpselt, rääkima arusaadavalt, selgelt ja võimalikult lühidalt.

216. Enne rongi vastuvõtumatka, ärasaatematka või jaamast läbisõidumatka valmistamise korralduse andmist, samuti enne korralduse täitmise ettekande vastuvõtmist peab jaamakorraldaja veenduma selles, et teda kuuleb see isik või töötaja, kes on määratud seda tööd tegema.

Keelatud on anda üle korraldust isikule või võtta vastu selle täitmise ettekannet isikult, kes ei ole määratud seda tööd tegema.

IX peatükk

PIIRKONNAKORRALDAJA JA DISPETŠERI TÖÖ

217. Dispetšer ja/või piirkonnakorraldaja on kohustatud:

1) kasutama raudteeliini ja piirkonna jaamade tehnilisi vahendeid ratsionaalselt, tagama kehtestatud rongiliikluse mahu liinil, kasutama efektiivselt vaguniparki ja vedureid ning raudtee läbilaskevõimet;
2) omama ülevaadet jaamade töö üle ning tagama liiklusgraafiku ja tööplaani täitmise;
3) andma veeremijuhtidele ja teistele rongiliiklusega seotud töötajatele rongiliiklus-alaseid korraldusi õigeaegselt ja veenduma korraldustest arusaamises;
4) jälgima ja tagama ohutu rongiliikluse korraldamise jaamavahel, rongide vastuvõtmise, ärasaatmise ja läbisõitmise korraldamise jaamadest, eriti turvanguseadmete või side- ja signalisatsiooniseadmete rikke korral;
5) korraldama ohutult reisirongi ja pikk-kaubarongi, raske-kaubarongi, ohtliku- ja ebagabariitse veosega kaubarongi vahetuse ning läbisõidu jaamadest.

218. Vahetuse alustamisel peavad dispetšer ja piirkonnakorraldaja:

1) tutvuma rongiliikluse olukorraga liinil ja oma piirkonnas vastavalt käesoleva juhendi punktis 20 sätestatule,
2) tutvuma sissekannetega dispetšeri korralduste-, rongiliikluse-, hoiatuste-, järelevaatuse- ja telefonogrammide raamatutes ning muude vahetust üle andva liikluskorraldaja registreeritud märkmetega, mis sätestavad rongiliikluse ja manöövritöö korralduse liinil/piirkonnas;
3) kutsuma dispetšerside kaudu välja kõik jaamad ja kontrollima jaamakorraldajate töövahetusse asumist,
4) teatama täpse kellaaja, vahetuse alustamise käsu numbri, ja alustava liikluskorraldaja nime,
5) tutvuma rongiliikluse olukorraga jaamades,
6) andma ülevaate kehtivatest hoiatustest liinil/piirkonnas,
7) andma juhiseid eelseisva töö kohta,
8) juhtima töötajate tähelepanu esmatähtsate raudteeliikluse ohutust tagavate ülesannete täitmisele (raudtee remondi- ja hooldustööde ajal jaamas/jaamavahel, jaamas veovahendita seisva rongiveeremi kinnitamine jms).

219. Dispetšer peab saama informatsiooni piirkondade liikluskorraldajatelt või jaamakorraldajatelt iga rongi jaama saabumise, jaamast väljumise või läbisõidu kellaaegadest. Dispetšer jälgib rongidele omistatud numbrite ja indeksite õigsust.

220. Dispetšer täidab rongiliiklusgraafikut, kannab sellele rongiliiklust iseloomustavad andmed ning kõik kõrvalekalded reglementeeritud töökorraldusest ja nende põhjused.

221. Dispetšeri liiklusgraafikule kantakse:

1) rongi number, kui sellele on lisatud täht või indeks, kantakse dispetšeri rongi number liiklusgraafikule koos vastava indeksiga;
2) liinil sõitva rongi, koosseisu ja veovahendi number;

3) veeremijuhi nimi;

4) rongi jaama saabumise, väljumise või läbisõidu kellaaeg;

5) andmed jaamade vastuvõtu-ärasaateteede hõivatuse kohta üksikvagunite või veeremigruppidega;

6) andmed jaamateedel seisvate vaguni(te) pidurkingadega kinnitamise kohta;

7) erinõuded sõidutingimuste kohta;

8) kehtivad hoiatused ja esimesena hoiatuse saanud rongi number;

9) jaamavahede, jaama vastuvõtu-ärasaateteede ja teiste rongiliiklusega seotud rajatiste või seadmete rongiliikluseks sulgemise ja avamise kohta

10) PAB/KTB töö katkestamine, rongiliikluse korraldamisel telefoniside kasutamine ning PAB/KTB töö taastamine.

222. Dispetšer annab kõik rongiliiklusalased korraldused liikluskorraldajatele ja teistele rongiliiklusega seotud töötajatele käsuna, mis registreeritakse dispetšeri korralduste raamatus (vorm EVS RL-4).

223. Dispetšeri korralduste raamatusse kannab dispetšer järgmised käsud:

1) dispetšeri vahetuse alustamise ja lõpetamine

2) jaamavahe rongiliikluseks sulgemine ja avamine;

3) rongiliikluse side- ja signalisatsioonivahendite töö katkestamine ja teistele (üldjuhul telefonsidele) rongiliikluse korraldamise vahenditele üleminek;

4) pikkrongi, raskerongi, ohtliku- või ebagabariitse veosega rongi liinile lähetamine;

5) reisirongi jaama vastuvõtmine ja jaamast jaamavahele saatmine teelt (teele), mis jaama TKA-s pole selleks ette nähtud;

6) liiklusgraafikuvälise rongi käiku määramine koos liiklemiskorra kehtestamisega sellele rongile;

7) muudatuste kohta liiklusgraafikus graafikujärgsete rongide liiklemisel;

8) liiklusgraafikujärgse reisirongi käigust ära jätmine;

9) sõiduplaanist mahajäänud reisirongile uue sõiduplaani kehtestamine;

11) jaama või piirkondade varujuhtimisele üleandmise ja keskjuhtimisele tagasivõtmine;

12) kõik veeremijuhtidele antavad registreerimisele kuuluvad käsud;

13) muud rongiliiklusalased käsud.

224. Jaamakorraldajad ja piirkonna liikluskorraldajad kannavad dispetšeri käsu dispetšeri korralduste raamatusse.

225. Pärast dispetšeri käsu kandmist dispetšeri korralduste raamatusse kordab dispetšeri poolt nimetatud jaamakorraldaja, piirkonnakorraldaja või raudteeveeremi juht käsku dispetšerile, nimetades lõpus oma perekonnanime.

Veendunud, et käsk on õigesti vastu võetud, kinnitab dispetšer seda sõnaga *„õige“*. Käsu kontrollimise kellaaeg ja dispetšeri nimi, veeremijuhile edastamisel veeremijuhi nimi märgitakse dispetšeri korralduste raamatusse.

226. Kõik töötajad, keda dispetšeri käsk puudutab, peavad selle kordamise ajal jälgima, et käsk on nende poolt õigesti vastu võetud.

227. Raudteeveeremi juhile annab dispetšer käsu ise või kohustab seda tegema piirkonna- või jaamakorraldajat.

228. Jaamavahe suletakse rongiliikluseks dispetšeri käsuga:

1) ettevõtte korralduse alusel remondiplaanis ette nähtud teeremondiks või muudeks raudteetaristu ehitiste või rajatiste ehitus- ja/või remonttöödeks;
2) jaamavahel seisma jäänud rongi veeremijuhilt saadud abistamisnõude alusel
3) teejärelevaatajalt, tööjuhilt, side- ja turvanguseadmete mehaanikult või teistelt ettevõtte töötajatelt jaamavahel tee, ehitise, rajatise, seadeldise või muu rongiliiklust ohustava rikke või juhtumi avastamise kohta saadud teate alusel.

229. Saadud abistamisnõude või avastatud rikke teate kannab dispetšer dispetšeri korralduste raamatusse, näidates ära selle saamise kellaaja, isiku nime ja ametikoha, kes abistamisnõude (rikketeate) andis.

230. Kõik kirjalikus vormis saadud teave ja kooskõlastused säilitatakse koos dispetšeri korralduste raamatuga.

231. Jaamavahe rongiliikluseks sulgemise käsu annab dispetšer jaamavahet piiravatele jaamadele või piirkonna liikluskorraldajale (sh naaberraudtee liikluskorraldajale), kasutades käskude näidisvorme (standard EVS 931:2016).

Näide nr 27

Käsk nr 65. Seoses raudteesilla remonttöödega sulgen Lelle – Türi jaamavahe kell 10:30 rongiliikluseks, välja arvatud töörongid, mis saadetakse rongiliikluseks suletud jaamavahele Türi jaamast tööjuhi P. Killustiku (näidatakse perekonnanimi) nõudeavalduse alusel.

RD . . . . . (allkiri).

Näide nr 28

Käsk nr 66. Abi andmiseks rongile nr 3002, mis seisab 36. km 5 piketil, sulgen Kohila – Rapla jaamavahe kell 10:45 rongiliikluseks, välja arvatud abivedur, mis saadetakse rongiliikluseks suletud jaamavahele Kohila jaamast seal seisva rongi väljavedamiseks Kohila jaama.

RD . . . . . (allkiri).

Näide nr 29

Käsk nr 67. Abi andmiseks rongile nr 3002, mis seisab 45 km 3 piketil, sulgen Kohila – Rapla jaamavahe kell 10:45 rongiliikluseks, välja arvatud abivedur, mis saadetakse rongiliikluseks suletud jaamavahele Rapla jaamast seal seisva rongi tõukamiseks Kohila jaama.

RD . . . . . (allkiri).

Näide nr 30

Käsk nr 68. Päästetöödeks 45 km sulgen Kohila – Rapla jaamavahe kell 10:50 rongiliikluseks, välja arvatud päästerong, mis saadetakse rongiliikluseks suletud jaamavahele Kohila jaamast.

RD . . . . . (allkiri).

232. Enne jaamavahe sulgemiskäsu andmist on dispetšer kohustatud:

1) veenduma, et jaamavahe on rongidest vaba, v.a. juhul, kui jaamavahel on sundpeatunud rong, millele on vaja abi osutada;

2) kutsuma välja jaamavahet piiravate jaamade korraldajad või piirkonna liikluskorraldajad, teavitama eelseisvast sulgemisest, teatama tööjuhi nime ja ametinimetuse ning muu tööks vajalikku teabe.

233. Jaamavahe avatakse dispetšeri käsuga pärast tööjuhilt teate saamist takistuse kõrvaldamise, töö lõpetamise ja jaamavahe töörongidest vabastamise kohta.

Tööjuhilt saadud teate kannab dispetšer dispetšerikorralduste raamatusse, näidates selle saamise kellaaja ja isiku, kellelt teade saadi.

234. Jaamavahe avatakse rongiliikluseks dispetšeri käsuga, mis antakse jaamavahet piiravate jaamade korraldajatele sh naaberraudtee liikluskorraldajale (standard EVS 931:2016).

Näide nr 31

Käsk nr 100. Tühistan 30.10.2020. a käsu nr 65. Avan Lelle – Türi jaamavahe rongiliikluseks poolautomaatblokeeringu signaalide järgi alates kell 16:00.

RD . . . . . (allkiri).

235. Rongi saatmisel jaamavahele peatumisega, mida rongiliiklusgraafikus ei ole ette nähtud, raudteetöötajate töökohta viimiseks ja sealt tagasitoomiseks või mõnel muul eesmärgil, annab dispetšer vastavalt rongiliikluse olukorrale jaamavahet piiravate jaamade jaamakorraldajatele või piirkondade liikluskorraldajatele korralduse, kus näitab ära rongi jaamavahele väljumise kellaaja ja jaamavahe hõivamise kestuse.

Veeremijuhile antakse rongi jaamavahele peatumisega saatmisel kirjalik hoiatus.

236. Saanud teate jaamavahel rongiliikluse PAB rikkest, kannab dispetšer selle dispetšeri korralduste raamatusse.

Veendunud jaama- või piirkonna liikluskorraldajate ettekannete alusel jaamavahe vabaolekus, annab dispetšer käsu alustada rongiliikluse korraldamist telefonside abil (standard EVS 931:2016).

Näide nr 32

Käsk nr 102. Poolautomaatblokeeringu rikke tõttu Lelle – Türi jaamavahel kehtestan alates kell 19:00 rongiliikluse korraldamise telefonside abil. Esimesena saadab rongi nr 3202 Türi jaam.

RD . . . . . (allkiri).

237. Pärast teate saamist PAB rikke kõrvaldamise ja töökorda seadmise kohta kannab dispetšer teate dispetšerikorralduste raamatusse ning veendub jaamavahet piiravate jaama- või piirkonna liikluskorraldajate ettekannete alusel jaamavahe vabaolekus. Seejärel annab dispetšer eelnimetatuile järgmise sisuga käsu (standard EVS 931:2016).

Näide nr 33

Käsk nr 103. Tühistan 31.10.2012. a käsu nr 102. Rongiliikluse Lelle – Türi jaamavahel taastan PAB signaalide järgi alates kell 16:00.

RD . . . . . (allkiri).

238. Alates dispetšeri käsus nimetatud ajast alustatakse rongiliikluse korraldamist PAB signaalide järgi.

239. Kui puudub side dispetšeriga, tuleb rongiliiklust korraldada dispetšeri osavõtuta. Sel juhul korraldavad rongiliiklust jaamavahel seda piiravate jaamade korraldajad käesoleva juhendi punktides 97-103 kirjeldatud korras.

240. Dispetšeriga side katkemise ja taastamise kohta teeb dispetšer sissekande dispetšerikorralduste raamatusse, jaamakorraldaja järelevaatusraamatusse.

X peatükk

MANÖÖVRITÖÖ

241. Manöövritööd tehakse ühe liikluskorraldaja ja/või manöövrijuhi juhtimisel jaama TKA-s 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 ära toomise pärast laadimise (tühjendamise) lõpetamist vastavalt jaama manöövritöö plaanile;

3) ohutu raudteeliikluse, manöövritööga seotud töötajate ohutuse ja veeremi säilivuse tagamise.

242. Kaubarongi teenindav veeremijuht ja kaubarongisaatja peavad teadma teenindatava liini jaamade TKA-des sätestatud manöövritöö korda. Veeremijuht täidab manöövrijuhilt saadavaid signaale ja korraldusi.

243. Jaamades, kus on kasutusel manöövrifoorid, toimub manöövritöö manöövrifooride järgi. Ilma manöövrifoorideta jaamades kasutatakse manöövritöö juhtimiseks liikluskorraldaja ja manöövrijuhi, veeremijuhi või töörongi korral tööjuhi vahelist raadiosidet.

244. Manöövrimatka valmistab liikluskorraldaja jaama TKA-s sätestatud korras.

245. Enne manöövriveeremi liikumiseks signaali, korralduse või loa andmist peab manöövrijuht veenduma manöövrimatka õigsuses manöövrifoori näidu ja pöörmete asendi järgi.

246. Manöövrijuht peab manöövritöö ülesande saama manöövritööd korraldavalt liikluskorraldajalt.

247. Manöövritöö ülesanne tuleb anda arusaadavalt, võimalikult lühidalt ja täpselt ning see tuleb teha teatavaks igale manöövritööst osavõtvale töötajale enne manöövritöö algust.

248. Kui manöövritöö käigus muudetakse kavandatud ja täitmiseks avaldatud manöövritöö plaani, tuleb tööplaanis tehtavatest muudatustest õigeaegselt teavitada kõiki manöövritööst osavõtvaid töötajaid.

249. Manöövrijuht korraldab meeskonnaliikmete paigutuse ja tegevused vastavalt manöövritöö plaanile.

Manöövrivedurit või muud veovahendit juhib veeremijuht või meeskond raudteeveeremi valdaja sätestatud korras

250. Raadioside kaudu antavad manöövritöö korraldused peavad olema lühikesed ja selgelt arusaadavad. Korralduse andja peab veenduma, et veeremijuht (korralduse täitja) on korraldusest õigesti aru saanud (raadioside kaudu antud korralduse kordamise ärakuulamine, vedurivilega kinnitussignaali andmine jms).

Näide nr 34

„Raudteeveeremi juht Kask. Tagurdame koosseisu mööda 3. teed 4 vaguni võrra (10 meetrit, kuni ülekäigukohani)“

„Manöövrijuht Kuuseste. Sain aru, tagurdan koosseisu mööda 3. teed 4 vaguni võrra (10 meetrit, ülekäigukohani)“

„Raudteeveeremijuht Kask. Sõitke teele nr 5 ja peatage veovahend foori A5 ees.“

„Manöövrijuht Kuuseste. Sain aru, sõidan teele nr 5 ja peatan veovahend foori A5 ees.“

„Raudteeveeremijuht Kask. Sõidame 1. teele 6 vaguniga.“

„Manöövrijuht Kuuseste. Sain aru, sõidame 1. teele 6 vaguniga.“

251. Valmistatud manöövrimatka korral annab manöövriveovahendi juhile näites 35 toodud loa keelava näiduga foorist möödasõiduks liikluskorraldaja isiklikult manöövriraadioside kaudu või manöövrijuhi vahendusel. Manöövrijuht/veovahendi juht kinnitab korraldusest aru saamist selle kordamisega.

Näide nr 35

„Manöövrijuht Kuuseste / manöövriveovahendi juht Kask, manöövrimatk teelt nr 3 sõitmiseks teele nr 2 on valmis. Võite mööduda manöövrifoori M3 keelavast signaalist. JK Põõsaste“

„Manöövriveovahendi juht Kask. Manöövrimatk teelt nr 3 sõitmiseks teele nr 2 on valmis. Võite mööduda manöövrifoori M3 keelavast signaalist. Manöövrijuht Kuuseste“

252. Jaamaga liituvatel teise isiku valduses olevatel haruteedel teostatakse manöövritöid jaama TKA ja haruteevaldaja manöövritöö juhendiga kehtestatud korra kohaselt.

253. Edelaraudtee AS teedel ei ole lubatud manöövritöö tõugetega ning vagunite käsitsi ümberpaigutamine.

254. Pidurimagistraali ühendusvoolikud manöövritööl ühendab või teeb lahti:

1) veeremijuht või vedurijuhi abi ülesandeid täitev töötaja veovahendi lahti haakimisel manöövriveeremist;

2) manöövrijuht manöövritöö tegemisel jaamas.

255. Raudteeveo-ettevõtja või raudteeveeremi valdaja määrab manöövritöö tegemiseks meeskonna (rongikoostaja ja tema abi) või ainult manöövrijuhi.

256. Manöövrijuht on kohustatud:

1) koostama rongi täpses vastavuses koosteplaani, TKE, sellekohaste juhendite ja juhistega;

2) tagama manöövritööst osavõtvate töötajate õige paigutuse ja kooskõlastatud tegevuse;

3) tutvustama neid enne manöövritöö algust manöövritöö plaaniga ja selle täitmise korraga;

4) täitma manöövritöö ülesande täpselt ja ettenähtud tehnoloogilise aja piires;

5) korraldama manöövritööd nii, et oleks tagatud ohutu raudteeliiklus ja manöövritööst osavõtvate töötajate ohutus ning raudteeveeremi ja veoste säilivus.

Erilise ettevaatusega tuleb teha manöövritööd vagunitega, milles on inimesed, ebagabariitsed veosed või ohtlikud kaubad.

257. Manöövrimeeskond peab enne tööülesannete täitmisele asumist tutvuma veeremi paigutusega jaama teedel, kontrollima veeremi kinnitust iseveeremise vältimiseks ja veenduma vajaliku hulga pidurikingade olemasolus. Kontrolli tulemustest kannab manöövrijuht ette liikluskorraldajale.

258. Enne manöövritöö algust on manöövrijuht kohustatud:

1) veenduma, et kõik manöövritööst osavõtvad töötajad asuvad neile ette nähtud kohtadel;

2) avaldama manöövritöö plaani vedurijuhile ja teistele manöövritöös osalejatele ning tutvustama selle läbiviimise korda;

3) kontrollima pidurkinga olemasolu veeremirataste all või teel ja veenduma muude veeremi liikumist takistavate esemete puudumises.

259. Manöövritöö ajal on manöövrijuht kohustatud:

1) andma manöövritöö signaale ja korraldusi selgelt ja õigeaegselt;

2) jälgima manöövrimatka õigsust ja signaalide andmist vedurijuhi poolt;

3) tsentraliseerimata pöörme matkaasendisse seadmisel kinnitama sulgrööpa krambiga ja veenduma, et sulgrööbas oleks tihedalt surutud vastu raamrööbast.

4) asuma sellises kohas, kus on ohutu ja manöövritöö hästi jälgitav;

5) rakendama manööverdamisel pikk-manöövriveeremiga kõveral teeosal või halva nähtavuse korral (udu, tuisk, lumesadu jms) lisameetmeid raudteeliikluse ohutuse tagamiseks (andma sagedamini signaale ja korraldusi, kasutama signaalide edastamiseks signaliste, vähendama manöövriveeremi pikkust, kiirust jms);

6) mitte lubama veeremi sõitu üle läbilõigatud pöörangu enne selle järelevaatust, töökorda tegemist ja sõidukõlblikuks tunnistamist selleks pädeva töötaja poolt;

7) veenduma enne sõitmist teel seisva veeremi juurde, et seal ei ole piiramissignaale;

8) kinnitama jaamateele seisma jäetud veeremi jaama TKA-s ette nähtud normide kohaselt;

9) veenduma enne manöövriveeremi liikuma lubamist, et kõik vagunid on omavahel ja veduriga kokku haagitud;

10) rakendama manöövritööl abinõusid, mis välistaksid vagunite iseenesliku liikumise või väljasõidu piirdetulba taha, isoleerlukkudele või väljasõidufoori taha vastas kõrikus, kus manöövritööd ei tehta;

11) veenduma sõitmisel manöövriveduriga vagunitega hõivatud teele seal seisvast vagunigrupist vagunite maha- või juurde haakimiseks või seisvate vagunite kokku surumiseks, et teel seisvad vagunid on kinnitatud iseveeremise vältimiseks kehtivate normide kohaselt ja seda eriti vastas kõrikus, kus manöövritööd ei tehta;

12) kontrollima teel seisvale vagunigrupile vagunite juurde haakimisel, mis on kinnitatud kehtiva normi kohaselt, et juurde haakimisega ei muudetaks varem pandud pidurikingade asendit ja pidurikingi oleks normi järgi piisavalt, arvestades vagunite arvu suurenemist nende seisuteel;

13) veenduma kaupade vagunisse ja vagunist mahalaadimise kohtades enne manöövriveeremi liikuma panemist, et töötajad on ohutus kauguses ja teel ei ole veeremi liikumist takistavaid esemeid;

14) mitte manööverdama vaguniga, mille laadimine ei ole veel lõpetatud, manööverdada tohib alles peale loa saamist laadimise eest vastutavalt töötajalt.

260. Manöövritöö tegemisel tuleb tagada vastas kõrikus liiklusohutus, vajadusel seada pöörangud kaitseasendisse või rakendada muid abinõusid vastavalt jaama TKA-le.

261. Manöövritööd korraldav liikluskorraldaja peab enne manöövritööd vagunitega, milles on inimesed, ebagabariitsed veosed või 1. ja 2. ohuklassi kaup, teavitama nimetatud asjaoludest manöövrijuhti, manöövrijuht aga veeremijuhti.

262. Kui jaamavahele saadetava rongi sabast jääb jaamateele maha grupp vaguneid, tuleb rongi ja maha jäävate vagunite vahele teha vähemalt 5 meetrine vahe. Kui sellist vahet pole võimalik teha, siis tuleb teele maha jäävad vagunid kinnitada iseveeremise vältimiseks vajadusel täiendavate pidurkingadega, et hoida ära vagunite iseveeremine jaamavahele väljuva rongi paigalt võtmisel tekkivast tõukest.

263. Manöövritööl tee või muu raudteetaristu objekti remontimise kohas, ülesõidukohas, reisiplatvormi ääres või kaubaaida-, kaubahoovi-, kütuselao-, depoo-, töökoja- jms teel või territooriumil peavad manöövritööjuht ja vedurimeeskonna liikmed olema eriti valvsad, andma inimestele lähenemisel ettenähtud helisignaali ja hoiatama neid, kes töötavad laadimistööl, tee ja vagunite remonditööl jms.

264. Kui sõidetakse vagunitega veovahendi ees, peab manöövrijuht või tema määratud manöövrimeeskonna liige asuma ümberpaigutatava vagunigrupi esimesel vagunil või liikumise suunas esimese vaguni astmeraual (pidurirõdul) või kõndima teede vahel vagunitest eespool.

265. Möödasõidul kõrgest platvormist on keelatud seista platvormi poolsel vaguni või veovahendi astmeraual.

266. Manöövritööl on manöövrimeeskond kohustatud:

1) täitma manöövritöö ülesandeid täpselt ja õigeaegselt;
2) jälgima tähelepanelikult ja täpselt ning õigel ajal täitma signaalide nõudeid;
3) jälgima jaamateel töötavaid inimesi, manöövrimatka pöörangute asendit ja veeremi paiknemist jaamas;
4) tagama manöövritöö ohutuse ja raudteeveeremi säilimise.

267. Veeremijuht ei tohi panna veovahendit liikuma enne manöövrijuhi antud korraldust. Väljasõidul pöörmetele peab veeremijuht veenduma manöövrifoori lubavas näidus, foori puudumisel saama liikluskorraldajalt teate matka valmisoleku kohta. Loa või signaali sõiduks tsentraliseerimata pöörmetele annab vedurijuhile manöövrijuht.

268. Sõitmisel vagunitega veovahendi ees, kui veeremijuht ei näe matka valmisoleku kohta antavat signaali või manöövrifoori näitu, edastab selle veeremijuhile manöövrijuht pärast seda, kui on saanud teate manöövrimatka valmisoleku kohta või veendunud, et manöövrifoor on avatud ja lubab teha manöövritööd.

269. Vaguniteta veovahend sõidab jaamateel liikluskorraldaja korralduse või manöövrifoori näidu järgi.

270. 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 veovahendi järele (automaatpidurid ei tööta);
3) 25 km/h, sõites vagunitega veovahendi 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 seisvatele vagunitele.

271. Veovahendi või manöövriveeremiga võib sõita kiirusega 60 km/h ja 40 km/h ainult sel juhul, kui veeremijuht on veendunud jaamatee vabaolekus, mida mööda ta sõidab. Kui veeremijuht ei ole saanud teadet jaamatee vabaolekust, siis tuleb tal sõita tähelepanelikult ja sellise kiirusega, mis tagab manöövriveeremi peatamise enne võimalikku liiklustakistust.

272. Veeremijuht peab manöövritööks antavat signaali või korraldust kinnitama vedurivilega (helisignaaliga).

273. Kui veeremijuht ei ole saanud täpselt aru signaalist, korraldusest või ei tunne manöövritöö plaani, peab ta peatama töö ja välja selgitama manöövrijuhi või manöövritööd korraldava liikluskorraldaja poolt edastatud signaali tähenduse, korralduse sisu või täpse manöövritöö plaani.

274. Keelatud on anda signaali või korraldust manöövriveeremi sõiduks reisirongi järel, enne kui reisirong ei ole vabastanud ärasaateteed ja väljunud jaamavahele.

275. Reisirongi taga seisval veeremijuhil on keelatud panna oma veovahendit liikuma enne, kui tal pole teavet reisirongi jaamavahele väljumise ja ärasaatetee rongiveeremist vabanemise kohta.

Vagunite kinnitamine

276. Veeremi jaama teele seisma jätmise ja kinnitamise kord sätestatakse jaama TKA-s. Selles sätestatakse veeremi kinnitamise kord igal jaamateel, veeremi kinnitamise eest vastutav töötaja ja samuti isik, kes eemaldab kinnitusvahendid vagunite rataste alt või vabastab käsipidurid enne veeremi liikuma panemist.

277. Vagunite nõuetekohase kinnitamise ja selle kontrollimise tulemusest dispetšerile ettekandmise eest vastutab jaamaülem.

278. Veeremi kinnitamise normide arvutuskäik on toodud käesoleva juhendi XIV peatükis.

279. Veeremijuhil on keelatud veovahendit lahti haakida rongikoosseisust või üksikust vagunist enne, kuni ta ei ole jaama TKA-s sätestatud korras saanud teadet veeremi kinnitamise kohta.

Enne veovahendi rongist lahti haakimist on veeremijuht kohustatud teele seisma jäetava veeremigrupi pidurdama automaatpiduritega.

280. Kui rongiveerem jäetakse jaama seisma ilma veovahendita ja osadeks lahti haagituna (reisijate läbipääsuks), tuleb iga eraldi seisev rongiveeremi osa kinnitada pidurkingadega vastavalt normile, mis on ette nähtud selle jaamatee osa profiilile, kus seisab rongiveeremi osa.

281. Kallakuga jaamateel, kus on vagunite jaamavahele veeremise oht, võib teha manöövritööd veovahendi paigutamisega ainult langu poole ning töötavate ja proovitud automaatpiduritega.

Kui veovahendit ei saa paigutada langu poole, võib see olla paigutatud tõusu poole üksnes töötavate ja proovitud automaatpiduritega, sõltumata vagunite arvust ja sõidukiirusest.

Manöövritöö tegemise täpne kord jaamas, kus jaamateed on kallakuga, on kindlaks määratud jaama TKA-s.

282. Manöövritöö tegemisel kallakuga jaamateel tuleb rangelt järgida raudteeliikluse täiendavaid ohutusnõudeid. Pöörmed tuleb seada isoleerivasse asendisse, vagunigrupid kinnitada pidurkingadega jms, mis välistavad vagunite iseliikumise ja võimaliku kokkupõrke manööverdava veeremiga, vagunite veeremise rongimatka või jaamavahele.

283. Kallakuga jaamateede loetelu ning raudteeliikluse täiendavad ohutusabinõud, mida peab rakendama manöövritööl, sätestatakse jaama TKA-s.

284. Veeremi haruteelt iseveeremise ärahoidmiseks on jaamakorraldaja 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.

285. Pidurkinga ei tohi panna:

1) rööbaste ühenduskoha (rööpaluku) ette või peale;

2) pöörme riströöpa ette;

3) pöörme raamrööpale, mille vastu surutakse või on surutud sulgrööbas;

4) kõveriku välisrööpale.

286. Ei tohi kasutada pidurkinga, millel on kasvõi üks järgmistest puudustest:

1) puudub tugipaku plaat;

2) purunenud tugipakk;

3) kõverdunud, kulunud või purunenud tald;

4) murdunud, purunenud, kõverdunud või laiaks vajutatud tallanina;

5) tallakinnituse ja tugipaku kinnituse nõrgenemine;

6) käepideme kõverdumine, murdumine või puudumine;

7) tallaservade vigastus või suur kulumus;

8) jäätunud või õline tallarenn;

9) tallarenn ei vasta rööpapea laiusele.

287. Pidurkingad peavad olema tähistatud ja hoiustatud vastavalt ettevõttes kehtestatud korrale.

288. Vagunite tagurdamine ja/või ühendamine jaama teedel tuleb kooskõlastada liikluskorraldajaga, manöövrijuhiga enne manöövritöö alustamist.

289. Enne vagunite tagurdamist on manöövrijuht kohustatud veenduma, et vagunite alla ei ole jäänud pidurkingi ja automaatsidurid oleksid haakunud (haakekangid on normaalasendis). Kui jaamateel seisavad kergsüttiva või 1. ja 2. ohuklassi kuuluva kaubaga vagunid, tuleb manöövrijuhil enne nende vagunitega manöövritöö alustamist isiklikult veenduda liiklustakistuste puudumises.

Manöövritöö väljasõiduga jaamavahele

290. Manöövritööd väljasõiduga jaamavahele võib teha ainult dispetšeri loal ja piirkonna liikluskorraldaja või naaberjaama korraldaja nõusolekul.

291. Manöövriveerem võib sõita ainult vabale jaamavahele, dispetšer annab loa üheaegselt mõlemale jaamavahet piirava jaama jaamakorraldajale või piirkonnakorraldajale.

292. Seejärel vahetavad liikluskorraldajad telefonogramme, mille vormid on toodud käesoleva juhendi punktis 92.

Jaamavahe loetakse hõivatuks seni, kuni naaberjaamast ei ole antud telefonogrammi jaamavahele väljasõiduga manöövritöö lõpetamise kohta (käesoleva juhendi punkt 95).

293. Manöövriveeremi jaamavahele sõidu loaks on:

1) PAB liinil võtisau, selle puudumisel PAB tegevus katkestatakse, rongiliiklus korraldatakse telefonside abil ja vedurijuhile antakse jaamavahele sõiduks RTK või teeluba vorm EVS RL-8, mille ülaservale tehakse märkus *„Manöövritööks väljasõiduga jaamavahele“*;

2) KTB liinil liikluskorraldaja käsk *(näide nr 7)* ja väljasõidufoori lubav näit;

3) telefonside korral liikluskorraldaja raadioside teel antud käsk või teeluba vorm EVS RL-8, mille ülaservale tehakse märkus *„Manöövritööks väljasõiduga jaamavahele“*.

294. Kaitseumbteele ei tohi paigutada ning seisma jätta reisi- ja kaubavaguneid, kus on inimesed või mis on laaditud 1. ja 2. ohuklassi kuuluva kaubaga.

Manöövritöö jaama rajoonis, mida ei teeninda liikluskorraldaja

295. Veoveeremi sõidu ja vagunite etteandmise või ära toomise kaubahoovi, depoo vms teelt (teedele) peab liikluskorraldaja ja manöövrijuht eelnevalt kooskõlastama selle tööpiirkonna tööjuhi või ohutu raudteeliikluse eest vastutava isikuga vastavalt jaama TKA-s sätestatule.

296. Manöövrijuht on enne haruteelt jaama teedele sõitmist küsima loa jaama liiklus-korraldajalt ja on kohustatud tähelepanelikult kontrollima teede ja pöörmete seisundit ning veenduma valmistatud manöövrimatka õigsuses ja liiklustakistuste puudumises.

XI peatükk

KIRJALIKUD HOIATUSED

297. Kirjalik hoiatus (edaspidi hoiatus) antakse veeremijuhile juhul kui sõidutingimused erinevad tavapärastest:

1) tee, ülesõidukoha, side ja signalisatsiooni, silla või muu raudteetaristu rajatise rikke korral või raudteehoiuga seotud tööde tegemisel, kui töökohast läbisõidul nõutakse sõidukiiruse vähendamist või peatamist;
2) uute side- ja signalisatsioonivahendite või uute fooride tööle rakendamisel, töös olevate fooride mahavõtmisel või teise kohta paigutamisel;
3) veduri automaatsignalisatsiooni teeseadmete töös esinevate hälvete korral;
4) laadimisgabariiti ületava või ohtliku veosega rongi jaamavahele saatmisel, kui rong peab sõitma piirkiirusest väiksema kiirusega või vedurimeeskonnal tuleb järgida muid mittetavapäraseid rongiliikluse ohutusnõudeid;
5) kui rongis on veerem, mille piirkiirus on väiksem raudteeliinil kehtestatud piirkiirusest;
6) töötamisel teelt mahatõstetava dresiiniga halva nähtavuse oludes ja raskeveoste vedamisel dresiini või teerullikuga;
7) kõigil muudel juhtudel, kui rong peab sõitma kehtivast piirkiirusest väiksema kiirusega, peatuma jaamavahel plaaniväliselt või kui veeremijuhilt nõutakse sõitmisel kõrgendatud tähelepanu ehk ülivalvsust.

298. Hoiatuse väljastab veeremijuhile või tema abile liikluskorraldaja ühel järgneval viisil:

1) väljatrükitult hoiatuste programmist (kollase diagonaaltriibuta)
2) rongiraadioside teel
3) digitaalselt veeremi juhile
4) kollase triibuga vormil EVS RL-12

299. Paberkandjal hoiatuse täidab ja allkirjastab liikluskorraldaja ning edastab veeremijuhile allkirja vastu. Kui hoiatus antakse vedurijuhi abile, siis peab ta selle allkirjastama ning andma üle veeremijuhile. Veeremijuht kontrollib hoiatuse vastavust tema rongi marsruudile.

300. Kaksikveol antakse hoiatus ainult juhtveoveeremi juhile, kes teatab sellest teise veoveeremi juhile.

301. Kehtivusaja järgi jagunevad hoiatused:

1) tähtajatud, mis kehtivad väljaandmise hetkest kuni tühistamiseni;
2) tähtajalised, 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 täiendavaid ohutusnõudeid (rongis on veos või veerem, mis võib sõita liinil kehtivast piirkiirusest väiksema kiirusega, sõiduplaaniväline peatus jms). Selliseid hoiatusi antakse välja rongi koostejaamas või jaamas, kus rongi haagitakse eriomaste sõiduomadustega veerem.

302. Hoiatuse väljaandmisest teatab liikluskorraldaja dispetšerile, kes annab liini-jaamadele vastava sisuga registreeritud käsu. Kui rong eriomaste sõiduomadustega veeremiga antakse üle naaberliini dispetšerile, adresseerib üleandja dispetšer käsu ka naaberliini dispetšerile.

303. Üldjuhul antakse veeremijuhtidele hoiatusi neis jaamades, kus rongidel on sõiduplaani järgi tehnoloogiline peatus (rongi järelevaatus, veoveeremi või meeskondade vahetus jms).

304. Rongidele hoiatusi väljastavate jaamade loetelu on kehtestatud juhendiga L03 „Hoiatuste kehtestamine“. Tööjuht peab hoiatuse nõudeavalduse adresseerima hoiatusi väljastavatele jaamadele, vajadusel ka naaberraudteele.

305. Veoveeremi, veeremijuhi või vedurimeeskonna vahetumisel peab veoveeremit üle andev veeremijuht andma järgmise vahetuse veeremijuhile üle ka kehtivad hoiatused.

306. Veeremijuht peab liinil sõites täpselt juhinduma väljaantud hoiatustest ja töökohtade piiramissignaalidest.

307. Ajapiiritlusega hoiatuses selle kehtivuse kellaajavahemikust varasemal ja hilisemal ajal töökoha läbimise sõidukiiruse vähendamine ei ole vajalik, kuid piiramissignaalide olemasolul peab sõidukiirus vastama hoiatuses toodule.

Kirjalik hoiatus valgel blanketil kollase diagonaaltriibuga vorm EVS RL-12

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)

Kirjalik hoiatus väljatrükk hoiatuste programmist valgel blanketil ilma kollase diagonaaltriibuta vorm EVS RL-12

EVS RL-12

KIRJALIK HOIATUS

Hoiatus rongile nr :
Kätte saadud : 13.08.2020 05:51:05
Vedurijuht (vedurijuhi abi, tööjuht) : _____ (allkiri)

13.08.2020 05:51:05

Edelaraudtee dispetšer jaam
Tallinn Balti - Viljandi liinil
KIRJALIK HOIATUS RONGILE NR

Hoiatuse koht, jaam, kilomeetrid	Hoiatuse kehtivusaeg	Kiirus mitte üle (km/h) RR	Kiirus mitte üle (km/h) KR	Peatuda punase signaali ees, selle puudumisel sõita kiirusega mitte üle (km/h)	Rongi liikumise eritingimused
Tallinn Balti, teel nr II-KEILA, km 105 pk 1 - km 104 pk 3	13.08.2020 09:00 - 13.08.2020 15:00				Töötavad teetöölised. Kindlustada eriline valvsus ja sagedane hoiatussignaalide andmine.
Tallinn Balti, teel nr III-KEILA, km 104 pk 4 - km 105 pk 1	13.08.2020 09:00 - 13.08.2020 15:00				Töötavad teetöölised. Kindlustada eriline valvsus ja sagedane hoiatussignaalide andmine.
Tallinn Balti, teel nr I-ÜL, km 105 pk 9 - km 106 pk 5	13.08.2020 09:00 - 13.08.2020 15:00				Töötavad teetöölised. Kindlustada eriline valvsus ja sagedane hoiatussignaalide andmine.
Tallinn Balti, teel nr I-ÜL, km 106 pk 10 - km 106 pk 5, pöörme nr 7A	13.08.2020 09:00 - 13.08.2020 15:00				Töötavad teetöölised. Kindlustada eriline valvsus ja sagedane hoiatussignaalide andmine.
Tallinn Balti, teel nr I-ÜL, km 107 pk 10, pöörme nr 3	13.08.2020 09:00 - 13.08.2020 15:00				Töötavad teetöölised. Kindlustada eriline valvsus ja sagedane hoiatussignaalide andmine.
Tallinn Väike - Liiva , km 7 pk 2 - km 7 pk 6	12.08.2020 22:50 - 13.08.2020 06:10				Peatuda punase signaali ees, selle puudumisel liikuda kehtestatud kiirusega.
Kohila - Rapla, km 49 pk 9, (Aranküla)	saabumishetkest - tühistamiseni	**60**	**60**		
Rapla - Lelle , km 56 pk 2 - km 58 pk 8	13.08.2020 08:00 - 13.08.2020 18:00				Kindlustada eriline valvsus ja sagedane hoiatussignaalide andmine.
Lelle - Türi , km 1 pk 5 - km 26 pk 1	10.08.2020 07:00 - 16.08.2020 19:40				Töötavad inimesed ja tehnika. Kindlustada eriline valvsus ja sagedane hoiatussignaalide andmine.
Viljandi, km 78 pk 3	saabumishetkest - tühistamiseni				viljandi jaama hoiatusfoori näit ei pruugi vastata sissesõidufoori näidule.Sissesõidufoori näit on õige.

Jaamakorraldaja (Maret Saareleht) : _____ (allkiri)

XII peatükk

RONGI VASTUVÕTMINE JAAMA JA SAATMINE JAAMAVAHELE JAAMA TURVANGUSEADMETE RIKKE KORRAL

308. Häirete korral turvanguseadmete töös peab liikluskorraldaja kontrollima ja selgitama välja häirete põhjuse. Neil juhtudel tuleb kontrollida, kas:

1) jaama vastuvõtutee ja rongi vastuvõtu matka kuuluvad pöörmepiirkonnad (sh kaitsepöörmed) on veeremist tegelikult vabad;
2) kõigil vastuvõtu matka kuuluvatel pöörangutel (sh kaitsepöörangutel) on elektriline asendikontroll ja kas matka kuuluvad pöörangud on seatud matkaasendisse (pöörangu asend rongi vastuvõtu, väljasõidu või manöövritöö matkas) õigesti;
3) jaama vastuvõtutee ja rongi vastuvõtu matka kuuluvad pöörmepiirkonnad ei ole elektriliselt lukustatud mõnes teises matkas;
4) võtisau on juhtimisseadme pesas ja sinna õigesti pandud (lõpuni keeratud);
5) jaama piires asuvat raudteeülesõidukohta piirav tõkke- või muu foor ei ole ekslikult töösse lülitatud või mõni muu tehnoloogiline põhjus sõltuvalt häire ulatusest ja tehnilisest mõjust;
6) jaamavahele sõiduks valmistatud matka suund vastab rongi sõidusuunale (peavad olema identsed);
7) ei esine muud tähelepanematust, ekslikkust või väärtegevust jaama turvanguseadmete kasutamisel.

309. Kui liikluskorraldaja on veendunud oma tegevuse õigsuses, peab ta tegema sissekande järelevaatusraamatusse ja teatama häirest jaama turvanguseadmete töö eest vastutavale töötajale.

310. Kuni turvanguseadmete normaalse töö taastamiseni ja ettenähtud korras kontrollimiseni ning turvanguseadmete töö eest vastutava töötaja sissekande tegemiseni järelevaatusraamatusse on liikluskorraldajal keelatud, sõltumata rongiliikluse olukorrast, kasutada rongiliikluse korraldamiseks mittekorras turvanguseadmeid (avada sissesõidu-, väljasõidu- ja matkafoori rongiliikluseks, juhinduda juhtimispuldi kontrollnäitudest jms) ka siis, kui mingil hetkel elektriline kontrollnäit rööbasahela vabaoleku või hõivatuse kohta taastub või muud juhtimisseadme kontrollnäidud muutuvad iseenesest raudteeliikluse korraldamist lubavaks.

311. Liikluskorraldaja, ootamata ära turvanguseadmete mehaaniku, teeteenistuse töötaja või mõne muu ettevõtte poolt määratud töötaja saabumist, peab kasutama kõiki tema käsutuses olevaid vahendeid, selgitamaks turvanguseadmete häirete põhjuse teede, pöörangute ja rööbasahelate välise vaatluse teel.

Tuleb kontrollida, kas:

1) jaama tee või pöörmepiirkonna rööbasahela hõivatuse ilmumise põhjuseks juhtimisseadmel ei ole lühis pöörmepiirkonna rööbasahelas mõne juhuslikult sinna sattunud või ekslikult pandud voolujuhtiva esemega, vagunite iseeneslik veeremine tee või pöörmepiirkonna rööbasahelale või veovahendi omavoliline väljasõitmine pöörmepiirkonda;
2) mõni kõrvaline ese, lumi, jää vms ei ole sattunud sulg- ja raamrööpa vahele, mis takistab sulgrööpa tihket liibumist vastu raamrööbast ega võimalda seada pöörangut matkaasendisse juhtimispuldist.

312. Kui välisel järelevaatusel rikke põhjus selgitati ja kõrvaldati, võib liikluskorraldaja edaspidi kasutada jaama (piirkonna) turvanguseadmeid rongiliikluse korraldamiseks.

Juhul kui häire pöörmepiirkonna rööbasahela töös oli põhjustatud vagunite iseeneslikust veeremisest pöörmepiirkonna rööbasahelale või veovahendi omavolilisest väljasõitmisest isoleeritud pöörmepiirkonnale, tuleb kontrollnäitudest olenemata enne rongiliikluse taasalustamist kontrollida sulgrööbaste seisundit ja töötava sulgrööpa liibumist vastu raamrööbast.

Turvanguseadmete töös leitud häirete põhjuste ja nende kõrvaldamise kohta teeb jaamakorraldaja järelevaatusraamatusse sissekande.

313. Kui välisel vaatlusel ei leitud turvanguseadmete töös häirete põhjust, peab liikluskorraldaja kuni turvanguseadmete mehaaniku jaama saabumiseni ja turvanguseadmete normaalse töö taastamiseni võtma ronge jaama vastu ja saatma jaamavahele, korraldama manöövritööd, tagama teede ja pöörmete vabaoleku kontrollimise ning rongide vastuvõtu- ja väljasõidumatkade valmistamise jaama TKA-s sätestatud korras.

314. Kui pöörmepiirkond juhtimisseadmel näitab rööbasahela valehõivatust, on liikluskorraldaja kohustatud esmalt veenduma pöörmepiirkonna veeremist vabaolekus ja seejärel seadma pöörangu abinupu abil teise asendisse.

Sellisel juhul võetakse rong jaama vastu ja saadetakse jaamavahele sissesõidu- või väljasõidufoori keelava näiduga.

315. Vastuvõtutee hõivatuse näidu korral, kui tee tegelikult ei ole veeremiga hõivatud, tuleb liikluskorraldajal enne rongi jaama vastuvõtmist veenduda isiklikult, et vastuvõtuteel ei ole veeremit ja see on kogu vastuvõtumatka ulatuses vaba. Sel juhul võetakse rong jaama vastu sissesõidufoori keelava näiduga.

316. Kui liikluskorraldaja avastab, et jaamatee, pöörmepiirkonna, pöörme-eelse piirkonna tegeliku hõivatuse korral veeremiga näitavad juhtimisseadmed nende vabaolekut (tegemist on väga ohtliku rikkega!), peab ta tegema sellekohase sissekande järelevaatusraamatusse ja kutsuma kohale turvanguseadmete mehaaniku.

Kuni rikke põhjuse väljaselgitamiseni ja kõrvaldamiseni on lubatud valmistada matka, kuhu kuuluvad vale vabaolekuga teed ja pöörmed (sh kaitsepöörang ja ebagabariitne pöörme-piirkond), ning avada vastavat signaali alles pärast seda, kui liikluskorraldaja on veendunud, et juhtimisseadmel vale vabaolekut näitav rööbasahel on tegelikult ka veeremist vaba.

317. Kui juhtimisseadmel puudub tsentraliseeritud pöörangu asendikontroll, tuleb selle tehnilist seisundit ja matkaasendi õigsust kontrollida jaama TKA-s sätestatud korras kohapeal. Sellise rikkega pöörang peab olema tsentralisatsioonist välja lülitatud elektriajamite blokk-kontaktide lahutamise abil ja matkaasendis lukustatud tabalukuga. Kirjeldatud olukorras toimub rongide saatmine jaamavahele või jaama vastu võtmine foori keelava näiduga.

318. Kui rikkega pöörangut ei ole võimalik juhtimisseadmelt ümber seada, kuid tema matkaasend on juhtimisseadmel kontrollitav, võib valmistatud matka läbimiseks avada vastava foori.

319. Kui pöörangut on vaja matkaasendisse seada käsitsi (kurbliga), võib liikluskorraldaja seda teha dispetšeri nõusolekul kuni rikke kõrvaldamiseni turvanguseadmete mehaaniku poolt. Liikluskorraldaja veendub pöörangu õigesse matkaasendisse viimises isiklikult või selle liikluskorraldaja ettekande põhjal, kes vastava matka käsitsi ette valmistas.

320. Kui sissesõidufoor sulgub iseeneslikult, tuleb liikluskorraldajal lisaks juhtimisseadme kontrollnäitudele veenduda pöörangute matkaasendi õigsuses ning pöörmepiirkondade ja vastuvõtutee vabaolekus jaama TKA-s sätestatud korras ning pärast seda veel kord avada sissesõidufoor. Kui sissesõidufoor avaneb, tohib seda ka edaspidi kasutada rongiliikluse korraldamiseks. Sissesõidufoori iseenesliku sulgumise korral peab liikluskorraldaja tegema sissekande järelevaatusraamatusse ja teatama sellest turvanguseadmete mehaanikule.

321. Väljasõidufoori iseenesliku sulgumise korral ning kui väljasõidufoori ei saa rikke tõttu avada, juhindub liikluskorraldaja PAB ja KTB liini rongiliikluse korraldamise vastavatest sätetest.

322. Elektritsentralisatsiooniga jaamas on liikluskorraldaja rongi jaama vastuvõtmisel kutsesignaaliga või jaamavahele saatmisel, kirjaliku sõiduloaga või registreeritud käsuga foori keelava näiduga enne kutsesignaali nupule vajutamist, vedurijuhile vastava kirjaliku sõiduloa või käsu andmist tegutseb liikluskorraldaja jaama TKA-s sätestatud korras.

323. Läbi keelava signaali jaama saabuvate või jaamast väljuvate rongide veeremijuhid, peavad rongiga sõitmisel juhinduma ainult kas:

1) kutsesignaalist,

2) liikluskorraldaja raadio teel antud käsust või

3) vastavast kirjalikust sõiduloast, mis lubab sõita mööda keelava näiduga sissesõidu-, matka- või väljasõidufoorist kiirusega mitte üle 20 km/h ja ülivalvsusega.

324. Jaamades, kus on kasutusel manöövrifoorid, saab liikluskorraldaja lukustada rongimatka manöövrifooride avamisega. Lubava näiduga manöövrifoorid näitavad pöörmete lukustatust rongimatkas.

Kui rongimatka ei saa valmistada manöövrimatkade abil või valmistatud rongimatka ei saa lukustada manöövrifoori avamisega, siis jaama vastuvõtu matk või jaamavahele saatmise matk valmistatakse jaama TKA-s sätestatud korras;

325. Saanud teate häirete olemasolu kohta turvanguseadmete töös, peab turvanguseadmete mehaanik tegema kindlaks, kas mittetöökorras turvanguseade või objekt on vaja lülitada tsentralisatsioonist välja signaalide kasutamisega või kasutamiseta ja tegema selle kohta sissekande järelevaatusraamatusse.

326. Turvanguseadmete mehaanikul ei ole lubatud:

1) alustada jaama objektidel turvanguseadmete rikke kõrvaldamise tööd liikluskorraldaja loata ja järelevaatusraamatusse sissekannet tegemata;

2) pärast remonditöö lõppu või rikke kõrvaldamist lülitada tsentralisatsiooni (sõltuvusesse) või panna tööle turvanguseadmeid, mille töö ajutiselt katkestati või lülitati tsentralisatsioonist (sõltuvusest) välja, kontrollimata koos liikluskorraldajaga nende tööd ja korrasolekut ning veendumata juhtimisseadme kontrollnäitude õigsuses.

327. Üksikuid isoleerpiirkondi, tsentraliseeritud pöörmeid, pöörmete kontroll-lukke või teisi turvanguseadmeid võib lülitada tsentralisatsioonist ja sõltuvusest välja signaalide kasutamisega (rongiliiklust korraldatakse signaalide järgi) või signaalide kasutamiseta.

328. Turvanguseadme väljalülitamisel signaalide kasutamisega tuleb matka kuuluva väljalülitatud seadme või objekti seisukorda ja lukustatust matkas kontrollida jaama TKA-s sätestatud korras.

Pärast eelnimetatud kontrolli võetakse rongid jaama vastu ja saadetakse jaamavahele vastava signaali lubava näiduga.

329. Turvanguseadmete mehaanik võib lülitada isoleerpiirkonna või rööbasahela, tsentraliseeritud pöörme või mõne muu turvanguseadme tsentralisatsioonist ja/või sõltuvusest välja signaalide kasutamisega järgmise kestusega:

1) kuni kaheksa tundi kooskõlastatult ettevõtte side- ja energeetikateenistuse ning liiklusteenistuse juhiga.

2) üle kaheksa tunni, kestusega kuni viis ööpäeva ettevõtte juhatuse loal.

330. Automaat- või piirkondlikul juhtimisel töötavad jaamad antakse ehitus- või remonditööde tegemise ajaks varujuhtimisele. Pöörmete ja isoleerpiirkondade rööbasahelate väljalülitamine rikete kõrvaldamise tööde ajaks võib toimuda alles pärast jaama varujuhtimisele üleandmist.

331. Töid jaama turvanguseadmete väljalülitamisega tehakse vastavalt ettevõtte juhendile „Juhend rongiliikluse ohutuse tagamiseks ETs seadmete tehnohooldusel ja remondil“.

332. Pöörangu tsentralisatsioonist või sõltuvusest väljalülitamisel signaalide kasutamisega peab turvanguseadmete mehaanik koos liikluskorraldajaga kontrollima ja veenduma juhtimisseadme kontrollnäitude järgi, et välja lülitatud on nimelt see pöörang, mille kohta on tehtud sissekanne järelevaatusraamatusse.

333. Pöörmepiirkonna rööbasahela, tsentraliseeritud pöörme, pöörangu kontroll-luku või muu turvanguseadme tsentralisatsioonist või sõltuvusest väljalülitamisel signaalide kasutamiseta võetakse rongid jaama vastu ja saadetakse jaamavahele vastava foori keelava näiduga. Tee vabaolekut, pöörme tehnilist seisundit ning lukustust matkaasendis ja matkalukustust kontrollitakse jaama TKA-s sätestatud korras.

334. Pöörme remontimisel või muul põhjusel, kui pöörangu sulgrööpad ei ole ettenähtud korras mehaaniliselt ja jäigalt omavahel ühendatud (sulgrööbaste eraldumine), lülitatakse sellise ohtliku rikkega pööre tsentralisatsioonist või sõltuvusest välja. Sellise häirega pöörangu sulgrööpad naelutatakse matkaasendis rööpanaelaga kinni. Sulgrööpa naelutab kinni ja teeb sissekande järelevaatusraamatusse raudtee teemehaanik.

335. Kui on vaja veeremiga sõita üle naelutatud sulgrööpaga pöörangu, siis pärast sulgrööbaste kinni naelutamise kohta teate saamist veendub liikluskorraldaja, et pöörangu sulgrööbaste asend matkas on õige.

336. Kui sulgrööpad ei ole ühendatud pöörangu ajamiga (sulgrööpad on omavahel jäigalt ühendatud), lukustatakse elektriajamiga pöörang matkas tabalukuga või töötav sulgrööbas surutakse vastu raamrööbast ja naelutatakse kinni.

337. Turvanguseadmete tööst, tsentralisatsioonist või sõltuvusest väljalülitamise ja taas töösse lülitamise täpne kord rikete puhul nende töös, järelevaatuse või remondi ajal sätestatakse turvanguseadmete korrashoiu juhendis.

XIII peatükk

RONGILIIKLUS JA MANÖÖVRITÖÖ OHTLIKU VEOSEGA

Üldsätted

338. Rongiliikluse ja manöövritöö ohutuse tagamiseks vajalik teave ohtliku kaubaga (edaspidi veos) laaditud vaguni kohta on kirjas kaubaveodokumentides.

339. Ohtliku veosega laaditud vaguni kaubaveodokumentide lahtris *„Kauba nimetus“* märgitakse ohtliku kauba nimetus ja muud vajalikud andmed vastavalt *„Ohtlike kaupade veoeeskirjale“*. Vaguni saatedokumentides on vajalik teave ohtliku veosega laaditud vaguni kohta, mida tuleb järgida rongiliikluse ja manöövritöö korraldamisel.

Näide nr 36

„Eriti ohtlik last, laadung nr. . . . . .“, „1. ohuklassi kuuluv veos“, „Mäest mitte alla lasta“, „Kattevagunid“, „Sektsioon. Mitte lahti haakida“, „Mürgine“, „Saaturiga“, „Ahjuküttega“ jms).

340. Kui rongis või manöövrikoosseisus on ohtliku kaubaga vagun, mis *«Ohtlike kaupade veoeeskirja»* järgi vajab kattevaguneid on nende arv näidatud kaubaveodokumendis ja rongi kaalulehe lahtrisse *„Katte kood“* on märgitud ettenähtud kood.

Näide 37:

3/0-0-3-1, kus:

1) -esimene murdarv (3/0) näitab kattevagunite arvu rongi vedurist;
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.

341. 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 veoveeremi järel.

342. Veoveerem peab olema töökorras ja varustatud sädemepüüduri või sädemesummutiga.

343. Kaubasaatja peab ohtliku kauba veoks esitamisel näitama saatedokumentides ära kauba ohukaardi numbri ja vajadusel lisama saatedokumentidele ohukaardi.

1) 1 ja 2. ohuklassi kuuluva kaubaga laaditud vagunid, kui nad ei ole lülitatud formeeritud või formeeritava rongi koosseisu, peavad olema piiratud punaste piiramissignaalidega ja seisma jaama TKA-s ettenähtud jaamateel.

2) 1. ja 2. ohuklassi kuuluva kaubaga laaditud vagunid peavad seisma kokku haagitult ühes grupis ja olema kinnitatud pidurkingadega. Nende vagunite seisutee pöörang seatakse ja lukustatakse niisuguses asendis, mis ei võimalda muul veeremil sellele teele sõita.

344. 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.

345. Kui manöövrikoosseisul või veovahendil on vaja sõita teele, kus seisab 1. ja 2. ohuklassi kuuluva kaubaga vagun, peab liikluskorraldaja teavitama sellest manöövrijuhti ja manöövrijuht omakorda veeremijuhti.

346. Vajalikud ohutusnõuded raudteeliikluse korraldamisel ohtliku kaubaga laaditud vagunitega on sätestatud jaama TKA-s.

347. Ohtlike kaupade laadimiseks ette antav vagun peab vastama „Ohtlike kaupade veoeeskirjas“ sätestatud tingimustele.

Rongi koostamine

348. 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunit võib panna rongi üksikvagunina 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 gruppi tingimusel, et oleks tagatud rongikoosseisu normikohane pidurdusjõud.

349. Keelatud on 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguneid panna:

1) reisirongi ja / või kauba-reisirongi;

2) pikk-kaubarongi ja raskerongi;

3) kolmanda ülemise, kolmanda ja suurema alumise, neljanda ja suurema külgmise ebagabariitsuse astmega veosega kaubarongi;

4) survestatud või hõrendatud gaasidega (2. ohuklassi kuuluv veos);

5) kergsüttivate vedelikega (3. ohuklassi kuuluv veos);

6) kergsüttivate või isesüttivate ainetega või ainetega, mis veega ühinedes eraldavad põlevgaasi (4. ohuklassi kuuluv veos);

7) oksüdeeruvate ainetega ja orgaaniliste peroksiididega (5. ohuklassi kuuluv veos);

8) tugevatoimeliste mürkainetega (6.1 ohuklassi kuuluv veos);

9) vaguneid seadmete või kaubaga, mis sisaldavad ülalnimetatud aineid.

350. 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguneid võib vedada igat liiki kaubarongide koosseisus ja üksikveovahendiga, mille meeskonnas on kaubarongisaatja.

351. 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 veoettevõtte sätestatud korras lubada saatemeeskonna sõitmist veovahendi kabiinis.

352. Kui 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguneid saadavad spetsialistid või kaubasaatja (vastuvõtja) relvastatud meeskond, tuleb nende poolt valvatavad vagunid paigutada rongis ühte gruppi.

353. Vagunid, milles on inimesed (kaubasaaturi, saatemeeskonna, valvemeeskonna vagunid), ja elusloomadega laaditud vagunid võivad asuda 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunist rongis nii ees- kui tagapool, kuid alati eespool neist vagunitest, mis on laaditud tugevatoimelise mürkainega (6. ohuklassi kuuluv veos).

354. Kattevaguneid ei panda 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunite ja nendega ühtsesse vagunigruppi kuuluva saatevaguni vahele.

1. ohuklassi kuuluva veosega rongi sõitmine liinil

355. 1. ohuklassi kuuluva veosega rong peab olema dispetšeri ja liikluskorraldajate pideva järelevalve all, kes peavad tagama selle rongiliiklusgraafikukohase ja ohutu liikumise. Kui rongikoosseisus on 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagun, antakse veeremijuhile kirjalik hoiatus, milles märgitakse ära vaguni number, ohtliku kauba klass, ÜRO (UN) ja ohukaardi number, vaguni asukoht rongis ning sihtjaam.

356. 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguneid sisaldava rongi saatmisest peab koostejaama liikluskorraldaja varakult (vähemalt 30 min enne liinile lähetamist) teatama dispetšerile.

357. 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguniga rongi piirkonna- ja koostejaamast väljasaatmisest peab dispetšer käsuga teatama liini jaamade korraldajatele ja vajadusel naaberpiirkonna dispetšerile.

358. Tähist *„O“ või „L“* sisaldav rongi number kantakse rongiliikluse raamatusse, liiklusgraafikule, veeremijuhile antavale kirjalikule loale ja hoiatusele, rongi kaalulehele ja teistele rongiliiklusalastele dokumentidele.

359. Rongiliiklusega seotud teadete edastamisel naaberjaama, -piirkonda või rongidispetšerile peab liikluskorraldaja koos rongi numbriga teavitama 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunist.

360. 1. ohuklassi kuuluva veosega rongi või vagunit ei tohi jaama jätta seisma ilma veovahendita.

361. Erandkorras võib jätta 1. ohuklassi kuuluva veosega rongi ja vagunit jaama ilma veovahendita seisma ainult ettevõtte loal. Koos loaga peab ettevõte määrama ka ohutusabinõud.

362. 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 maha haakimisega rongist või rongikoosseisust maha haakimiseta.

363. Tehniliste rikete või kommertsvigadega vaguneid, mida valvavad valvemeeskonnad, võib ühtsest sektsioonist või grupist lahti haakida ainult sel juhul, kui on tagatud lahti haagitud vagunite valve. Kui valvet ei tagata, tuleb haakida rongist maha kogu valvemeeskonna poolt valvatav vagunisektsioon või -grupp.

364. Õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi korral tuleb tegutseda ettevõtte juhendites “Õnnetustest teatamine ja tagajärgede likvideerimine“ ja „Kriisiolukord ohtliku kaubaga“ sätestatud korras.

XIV peatükk

VEEREMI KINNITAMISE NORMID

365. Veeremi kinnitamisel pidurkingadega tuleb järgida järgmisi norme:

1) rõhtsal (kallakuta) teel ja kuni 0,0025 kallakuga teel - üks pidurking mistahes hulga ühes grupis seisvate ja kokku haagitud laaditud või tühjade vagunite kinnitamiseks;
2) kallakuga teel - üks pidurking iga 200 vagunitelje kohta, sh ühes grupis seisvate ja kokku haagitud laaditud või tühjade vagunite või erineva kaaluga laaditud kaubavagunite kinnitamiseks, pidurkingade panemisel tühja vaguni alla ning teadmata kaaluga või teljesurvega vaguni alla peab pidurkingade arv vastama kallaku suurusele tuhandikes, korrutades 4-ga ja lisades tulemusele veel ühe pidurkinga;
3) kallakuga teel seisva tühjadest vagunitest koosneva marsruutrongi või ühesuguse kaaluga (bruto) laaditud vagunitest koosneva marsruutrongi, reisivagunite grupi, mootorrongivagunitest või külmutusvagunitest koosneva grupi ning vedurite grupi või segavagunitest koosneva grupi kinnitamiseks, kui pidurkingad pannakse laaditud vagunite rataste alla, mille teljekoormus on üle 15 tonni, peab pidurkingade arv iga 200 vagunitelje kohta vastama kallaku suurusele tuhandikes, korrutades 1,5-ga ja lisades tulemusele veel ühe pidurkinga.

366. 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).

Näide 38:

1) Tühjadest vagunitest koosneva vagunigrupi, kokku 80 vagunitelge, mis seisab 0,0025 kallakuga teel, kinnitamiseks on vaja:

   80 (2,5 × 4 + 1) / 200 = 4,4 ligikaudu 5 pidurkinga.

2) Laaditud külmutusvagunitest koosneva vagunigrupi, teljekoormus üle 15 tonni, kokku 80 vagunitelge, mis seisab 0,0025 kallakuga teel, kinnitamiseks on vaja:

   80 (2,5 × 1,5 + 1) / 200 = 1,9 ligikaudu 2 pidurkinga.

3) Põlevkiviga laaditud marsruutrongi, kokku 240 vagunitelge, mis seisab 0,0015 kallakuga teel, kinnitamiseks on vaja:

   240 (1,5 × 1,5 + 1) / 200 = 3,9 ligikaudu 4 pidurkinga.

4) Reisirongi, kokku 72 vagunitelge, mis seisab 0,003 kallakuga teelõigul, kinnitamiseks on vaja:

   72 (3 × 1,5 + 1) / 200 = 1,98 ligikaudu 2 pidurkinga.

367. Õliga määrdunud rööbastega teedel suurendatakse punktides 365 ja 366 nimetatud vagunite kinnitamise norme 1,5 korda.

368. 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. Selliste teelõikude piirid ja sellel teelõigul vagunite kinnitamise norm sätestatakse jaama TKA-s.

369. 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 kergveostega vagunite (teljekoormusega alla 15 tonni) kinnitamisel võetakse aluseks tühjade vagunite kinnitusnorm. Eelöeldu kehtib samuti tühjendamiseks etteantud laaditud vagunite kinnitamisel.

370. Kinnitamiseks kasutatavad pidurkingad peavad olema terved ja töökorras. Need pannakse veeremi erinevate rattapaaride alla ja nii, et pidurkinga nina puudutaks või oleks surutud vastu (*rattapöida*) ratta veerepinda. Ühe rattapaari alla ei panda mitut pidurkinga.

371. Ei ole lubatud kasutada jäätunud või õliga määrdunud tallaga pidurkinga.

372. Rõhtsal teel (kallak väiksem kui 0,0005) pannakse pidurkingad vagunigrupi mõlema otsavaguni alla, kallakuga teel aga vagunigrupi kallakupoolse otsavaguni alla. Tühjad vagunid teel kaldega 0,0005 kuni 0,001 kinnitatakse ühe pidurkingaga ka kallakule vastaspoolsest otsast.

373. Kui pidurkinga ei panda vagunigrupi otsavaguni alla, tuleb kindlasti veenduda selles, et teised vagunid on omavahel ja ka pidurkingaga kinnitatud vaguniga kindlalt kokku haagitud.

374. Tugeva tuule korral (kiirus üle 15 m/s), mille suund ühtib vagunite võimaliku iseenesest veerema hakkamise suunaga, pannakse arvestuslikule kinnitusnormile lisaks veel 2 pidurkinga.

375. Mootorronge ja vedureid ning erandjuhul ka muud veeremit võib kinnitada veeremi käsipiduritega. Sel juhul on arvestuslik norm 1 pidurking või 5 käsipidurtelge.

376. Rõhtsal teel (väiksema kallakuga kui 0,0005) võib kasutada veduri käsipidurit. Siis puudub vajadus kinnitada seisvat rongiveeremit otstest pidurkingaga.

XV peatükk

ERIOMASTE SÕIDUOMADUSTEGA VEEREMI KAUBARONGI PANEMISE KORD

377. Eriomaste sõiduomadustega vagunite rongi panemisel juhindutakse kaubaveo eeskirjast ja sellekohastest juhistest. Real juhtudel eraldatakse need vagunid üksteisest, veovahendist ja inimestega vagunist kattevaguniga. Niisuguste veoste nimekiri ja muud andmed veoste kohta, nende veotingimused ning kattevagunite normid on sätestatud kaubaveo eeskirjas.

378. Üksikvagun, vedur jms, millel on korras, kuid piirkiirusega sõitu mittetagavad veereosad, transporditakse remondipunkti ainult üksikveovahendiga veeremivaldaja või veoettevõtte pädeva töötaja poolt vormistatud saatedokumentide alusel.

379. 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.

380. Külgmise ja alumise astme ebagabariitsusega veosega (välja arvatud astmed 1 kuni 3) vagunit ei tohi panna pikk-kaubarongi.

381. Kontrollraamiga vagun peab sõitma rongis veovahendi järel või vajadusel eraldatakse sellest ühe tühja platvormiga selleks, et parandada kontrollraami ülemise tsooni nähtavust.

382. Vagun 6. külgmise või 6. alumise astme ebagabariitse kaubaga või üliebagabariitse kaubaga pannakse rongi keskele, kuid kontrollraamiga vagunile mitte lähemale kui 20 vagunit.

383. Kui üliebagabariitset veost transporditakse omaette veovahendiga (erirong), siis ebagabariitse kaubaga vagun peab olema eraldatud kontrollraamiga vagunist vähemalt viie vaguniga.

384. Rongis võib sõita kuni 300-tonnise kandevõimega laaditud transportöör, välja arvatud liigendtransportöör (tüübi kood 3994).

385. Suure kandevõimega transportööride ja kuni 300-tonnise kandevõimega liigendtransportööri (tüübi kood 3994) transportimise kord sätestatakse nende transportööride kasutamise juhendiga.

386. 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.

387. Tühja või laaditud 4-teljelist transportööri ning 120-tonnist haagistransportööri võib panna rongi neid kattevagunitega eraldamata.

388. 120-tonnise kandevõimega (tüübi koodid 3960 ja 3961) ja 240-tonnise kandevõimega (tüübi kood 3974) haagistransportööre transporditakse kooskõlas nende kasutamise juhendiga.

389. 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.

390. Hopperdosaatorvagunitest koostatud marsruutronge võib panna kõikidesse liinil sõitvatesse kaubarongidesse (välja arvatud dumpkaaridest koostatud rongid) tingimusel, et neid ronge ei haagita lahti liini vahejaamades.

391. Hopperdosaatorvagunitest *(edaspidi HDV)* rongi kogumass (bruto) ei tohi olla üle 2600 tonni.

392. Laaditud HDV-est koosneva rongi sõiduvalmiduse kohta liinil lubatud piirkiirusega veodokumentidesse (saatekirja) tehakse märge, mis kinnitab, et rong on ette valmistatud sõiduks, vagunite laadurid ja dosaatorid on kontrollitud, üle vaadatud ja viidud transpordiasendisse.

393. Kui rongist haagitakse maha mittetöökorras laaditud HDV, tuleb see enne remonti saatmist tühjendada ja viia transportasendisse. Liikluskorraldaja võib saata mittetöökorras HDV jaamast ära ainult siis, kui selle kohta on vormistatud veodokumendid.

394. 6BC-60 ja 7BC-60 tüüpi dumpkaarid võivad sõita kaubarongidele kehtestatud piirkiirusega. Kõik muud tüüpi dumpkaarid võivad sõita neile kehtestatud piirkiirusega ja see näidatakse saatekirjas. 6BC-60 ja 7BC-60 tüüpi dumpkaare võib panna kaubarongi mistahes ossa, kõiki muud tüüpi dumpkaare ainult rongi sabaossa viimasena.

Dumpkaaridest rongi tohib panna ka teisi vaguneid, kui rongi pandavad vagunid ei takista sõitmist lubatud kiirusega ja vahejaamades ei haagita neid rongist maha.

Laaditud dumpkaaride maha haakimine rongist vormistatakse vastavalt kaubaveo eeskirjale. Järelesaatedokumentides tehakse vastavad märkused ja lisatakse akt (vorm KA-23).

395. Rasked teemasinad, raudteekraanad ja muud raudteeveeremi mõiste alla kuuluvad raudteetaristu rajatiste ehitusmasinad saadetakse jaamast liinile ainult transpordiasendis kas kaubarongiga või veovahendiga.

Sõiduks ettevalmistuse ja teisaldusasendisse viimise eest vastutab raudteeveo-ettevõtja või veeremi valdaja.

Tee-ehitusmasin pannakse kaubarongi vastavalt tehnilistele nõuetele või passiandmete põhjal, mis sätestavad kõnealuse tee-ehitusmasina kasutamise korra.

Kui tee-ehitusmasina lubatud sõidukiirus on kaubarongide piirkiirusest erinev, tuleb tee-ehitusmasina teisaldusasendisse viimisel ja transportimiseks ettevalmistamisel määrata saatjal ka selle sõidukiirus rongis.

396. Mittetöötav vedur või muu veovahend lähetatakse saatejaamast liinile veeremi valdaja või omaniku poolt pärast selle tehnilise seisundi kontrollimist, mis vormistatakse aktiga.

Aktis, mis esitatakse saatejaamale, peab olema näidatud transporditava vahendi maksimaalne piirkiirus. Akti teine eksemplar antakse veeremi ohutu transportimise eest vastutavale saaturile.

Mittetöötav vedur pannakse kaubarongis vedava veduri järele.

Kui raudtee-ettevõtja soovib lähetada liinile suurema hulga mittetöötavaid vedureid, siis lubatakse koostada neist grupp massiga mitte üle 8,1 tonni jooksva meetri kohta (st 3 kuni 10 kahesektsioonilist, 10 kolmesektsioonilist või 20 ühesektsioonilist vedurit, arvestamata vedavat vedurit).

Mootorrong pannakse kaubarongi sabaossa viimaseks veeremiks.

397. Eriotstarbeline veerem lähetatakse saatejaamast liinile käskkirja alusel. Olenevalt veeremi seisundist ja tüübist näidatakse käskkirjas ka sõidutingimused, mis tagavad ohutu raudteeliikluse.

XV peatükk

EBASTANDARDSED JA OHUOLUKORRAD

398. Teadete operatiivseks edastamiseks ohu- ja/või ebastandardse olukorra tekkimisel edastatakse raadio- või dispetšerside teel ühtne märguanne:

"Tähelepanu, tähelepanu! Kuulake kõik!"

Märguande saamisel katkestatakse viivitamatult kõik teised kõned.

Liiklusgraafikust kõrvalekaldumine

399. Liiklusgraafiku muudatusest, mille põhjustasid raudteetaristu rikked või rongide hilinemine, teatab dispetšer jaama- ja/või piirkonnakorraldajatele määrates edasise rongide liikumise korra.

400. Rongi vastuvõtutingimuste (vastuvõtutee, kutsesignaaliga või käsuga vastuvõtmine jne) muutumisel, võtab dispetšer/jaama-(piirkonna)korraldaja, ühendust raudteeveeremi juhiga raadioside teel ja teatab temale, kuidas toimub rongi vastuvõtmine, jaamas liikumine ja sealt saatmine.

Raudteeveeremi juht peab kinnitama teatest arusaamist selle kordamisega.

Jaama saabuvas rongis ei saa juhtida pidureid

401. Liikluskorraldaja, saanud teate pidurite juhitavuse kaotanud rongi lähenemisest, peab sõltuvalt rongiliikluse olukorrast ja vaba jaamatee olemasolul viivitamata valmistama matka rongi vastuvõtmiseks vabale teele ning võtma vastu otsuse ühe lahendi kasuks kolmest võimalikust:

1) rakendada jaamas kõik võimalikud vahendid (pidurkingad, muu raudteeveeremi kasutamine jt) rongi peatamiseks;
2) kui rongi ei ole võimalik peatada, tagada selle jaamast 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 liikluskorraldaja pidurite juhitavuse kaotanud rongi raudteeveeremi juhti ja jaama territooriumil olevaid töötajaid.

402. Keelatud on rongi suunamine teele, kus on vagunid inimeste ja/või ohtlike kaupadega.

403. Pidurite juhitavuse kaotanud rongi jaamast läbilaskmisel vabale jaamavahele, sõltumata rongi võimalikust peatumisest jaamavahel, on järgmises jaamas raudteeliiklust korraldava liikluskorraldaja ja jaamas töötavate töötajate tegutsemise kord juhitavuse kaotanud rongi lähenemisel sarnane eelkirjeldatuga.

404. Kui jaamavahel on vastassuunarong, siis peavad liikluskorraldajad tegema tekkinud olukorra teatavaks selle raudteeveeremi juhile kõigi võimalike sidevahendite abil.

Raudteeveeremi iseeneslik veeremine jaamavahele

405. Liikluskorraldaja, saades teate või märganud ise raudteeveeremi iseeneslikku veeremisest, teatab sellest kohe kõigile jaama piires viibivatele töötajatele, kes rakendaksid meetmeid raudteeveeremi peatamiseks oma võimaluste piires.

406. Kui iseveerevat raudteeveeremit jaama piires peatada ei õnnestunud, peab liikluskorraldaja kohe teatama sellest dispetšerile, naaberjaama liikluskorraldajale, jaamavahel olevale raudteeveeremi juhile ja võimalikele jaamavahel toimuvate tööde tööjuhile.

407. Jaamavahel iseveereva raudteeveeremi suunal olevas jaamas raudteeliiklust korraldav liikluskorraldaja peab valmistama matka raudteeveeremi vastuvõtmiseks võimalikult ohutule teele (kaitsetupikusse, väljatõmbeteele, heitesulgrööpa suunas), võimaluse korral panema valmis pidurkingad raudteeveeremi peatamiseks ja hoiatama jaama territooriumil viibivaid töötajaid.

408. Raudteeveeremit ei tohi lasta veereda teele, kus seisab reisirong, ohtlike kaupadega laaditud vagunid või vagunid, milles on inimesed. Selle vältimiseks tuleb kasutada kõiki võimalikke eespool loetletud lahendusi, kuni selleni välja, et iseveerevale raudteeveeremile saadetakse vastu mõni teine veovahend.

Raudteeveeremi rööbastelt maha minek jaamavahel

409. Jaamavahel raudteeveeremi rööbastelt maha minekust teatab raudteeveeremi juht raadioside teel sellest üksikasjalikult koos täpse asukoha ja ulatusega viivitamatult dispetšerile, piirkonnakorraldajale või jaamakorraldajale.

Rööbastee rike *(„tõuge tees“)*

410. Raudteeveeremi juht, tundes *„tõuget tees“*, peab vähendama sõidukiirust ohtliku koha sujuvaks läbimiseks kuni peatumiseni, et vältida raudteeveeremi võimalikku rööbastelt maha minekut. Seejärel peab teatama sellest kohe raadioside teel jaama- või piirkonnakorraldajale ja/või dispetšerile järgmise vormi kohaselt:

“Tähelepanu! Kuulake kõik! Olen rongi nr ...raudteeveeremi juht, avastasin …… jaamavahel ... km ... piketil “tõuke tees” (külgmine või vertikaalne löök) kiirusel ... km/h”.

411. Pärast rongi peatumist peab raudteeveeremi juht vaatama ohtliku teeosa tähelepanelikult üle ja avastades *“tõuke tees”* põhjuse, mis ohustab rongiliiklust, teavitama sellest dispetšerit ja jaama- või piirkonnakorraldajat järgmise vormi kohaselt:

“Dispetšer (...jaama-/piirkonnakorraldaja). Olen rongi nr ... raudteeveeremi juht, avastasin ...km ... piketil rööpamurru”.

412. Kui raudteeveeremi juht pärast rongi peatamist ei leia teeriket, siis peab ta sellest ette kandma dispetšerile ja/või jaama- või piirkonnakorraldajale ning jätkama dispetšeri loal liikumist, läbides *“tõuke tees”* koha kiirusel mitte üle 15 km/h.

413. Järgmisena jaamavahele väljuvate rongide raudteeveeremi juhtidele väljastatakse hoiatus ohtliku koha läbimiseks kiirusega mitte üle 15 km/h erilise valvsusega ja valmisolekuga peatumiseks.

Kui *“tõuge tees”* avastati pimedal ajal ja tee seisundit kontrollinud töötajad riket ei tuvastanud, siis kehtib kiirusepiirang kuni tee kontrollimiseni valgel ajal.

Takistuste või muude puuduste ilmnemisel peavad nad sellest kohe raadioside teel teatama dispetšerile ja/või jaamavahet piiravate jaamade või piirkonnakorraldajatele.

414. Kui tegemist on liiklust ohustava rikkega, tuleb dispetšeril jaamavahe rongiliikluseks sulgeda. Jaamavahe võib rongiliikluseks uuesti avada pärast rikke kõrvaldamist ja teejärelevaatajalt (või tema poolt volitatud töötaja) vastava loa saamist.

415. Dispetšer, saanud teate *"tõukest tees"*, katkestab rongide saatmise sellele jaamavahele, teeb sissekande dispetšeri korralduste raamatusse ja teatab sellest kohe teejärelevaatajale.

416. Puudused, mis nõuavad liikluse katkestamist ja jaamavahe rongiliikluseks sulgemist:

1) katkenud rööpaniit (rööpamurd, luku sidelappide lahtitulek);

2) tee äkkvajumine;

3) järsk nurk tees (tee väljavise);

4) teised puudused, mis võivad põhjustada raudteeveeremi rööbastelt maha mineku.

417. Kui teejärelevaataja saadetakse jaamavahele rongiga, siis peab liikluskorraldaja väljastama raudteeveeremi juhile hoiatuse:

" ..... jaamavahel ... km ... piketil avastati tõuge tees. Peatuge ... km ... piketil (1 km enne tõuke kohta) teejärelevaataja väljumiseks. Ohtliku koha võite läbida ainult teejärelevaataja loal".

Raudteeveeremi rataste lohud ja veerepinna pealekeevitus liikuvas rongis

418. Raudteeveeremi juht, saades teate või ise avastades liikuvas rongis vaguni tehnilise rikke, Kui raudteeveeremi juht/meeskond avastab raudteeveeremi ülevaatusel ratta veerepinnal lohu või pealekeevituse, millega sõidu jätkamine võib olla ohtlik rööbasteele, siis raudteeveeremi juht teatab sellest kohe jaama(piirkonna)korraldajale ja/või dispetšerile.

419. Jaama(piirkonna)korraldaja, saades teate jaamavahelt saabunud rongis ratta veerepinnal rööbasteele ohtliku lohu või pealekeevituse avastamisest, katkestab rongide saatmise sellele jaamavahele ja edastab vastavasisulise teate dispetšerile.

420. Dispetšer edastab teate rööbasteele ohtliku lohu või pealekeevituse avastamise ja lohu või pealekeevitusega rattapaariga raudteeveeremi poolt läbitud jaamavahe kohta teejärelevaatajale, kes korraldab vigastatud rattapaariga raudteeveeremiga läbitud jaamavahe tee tehnoseisundi kontrolli. Sulgeb rongiliikluseks jaamavahe, mille läbis rattapaari rööbasteele ohtliku lohu või pealekeevitusega raudteeveerem, kuni tee ja pöörmete tehnilise kontrolli läbiviimiseni. Jaamavahe rongiliikluseks avamise tingimused, pärast tee tehnilise seisukorra kontrollimist, otsustab teeteenistuse pädev töötaja.

Kinnikiilunud rattapaar

421. Veovahendi rattapaari kinnikiilumisest on kohustatud teatama raudteeveeremi juht liikluskorraldajale.

422. Kui kinnikiilunud rattapaariga veovahendiga puudub võimalus rongi jaamavahelt ära vedamiseks, siis raudteeveeremi meeskond kinnitab koosseisu nõuetekohaselt ja haagib veovahendi koosseisu küljest lahti.

Raudteeveeremi juhi edasine tegevus jaamavahelt väljasõitmiseks oleneb kinnikiilunud rattapaari seisukorrast ja raudteeveeremi juhi tööandja pädeva töötaja otsusest.

Kui õnnestub rattapaar liikuma saada, siis raudteeveeremi juht teatab sellest dispetšerile ning oma tööandjale. Saanud dispetšerilt loa, sõidab raudteeveeremi juht lähimasse jaama tööandja pädeva töötaja poolt määratud kiirusega.

Kui ei õnnestu kinnikiilunud rattapaari liikuma saada, siis raudteeveeremi edasiliikumine jaamavahel toimub kiirusega mitte üle 10 km/h (pöörmetel kuni 5 km/h).

Raudteeveeremi juht teavitab regulaarselt liikluskorraldajat edasiliikumise käigust.

423. Jaamavahelt jaama toodud raudteeveoveerem jääb jaama seisma kuni raudteeveoettevõtja remondibrigaadi saabumiseni ning nende poolt raudteeveeremi ülevaatuse kohta akti koostamiseni ning liikluskorraldajale esitamiseni. Allkirjastatud aktis tuleb näidata kiirus ja tingimused selle raudteeveeremi edasiseks transportimiseks.

424. Jaamavahele jäetud rongikoosseis viiakse jaama raudteeveoettevõtjalt saabunud abistamis-nõude alusel abi osutava raudteeveeremiga käesoleva juhendi VI peatüki kohaselt.

Raudteeveeremi teljelaagrite või rattapaaride ülekuumenemine

425. Raudteeveeremi teljelaagrite või rattapaaride ülekuumenemise tuvastamiseks on ettevõtte raudteevõrgustikule paigaldatud vastav jälgimisseade. Seade edastab iga mööduva raudteeveeremi kohta asjakohased andmed dispetšerile või piirkonnakorraldajale.

426. TÜS seadmelt alarmteate saamisel tegutseb dispetšer või piirkonnakorraldaja vastavalt Raudteeveeremi teljelaagrite ja rattapaaride ülekuumenemise tuvastamise eriseadmete (TÜS) paigaldamise, kasutamise ja tehnohoolde korrale.

Inimese viibimine rööbasteel ja raudteeveeremi otsasõit inimesele

427. Raudteeveeremi juht peab kohe:

1) teatama raadioside teel dispetšerile või/ja jaama(piirkonna)korraldajale igast juhtumist, kui:
   a) üheteelisel teelõigul ei ole inimesed vähemalt 400 meetrit enne rongi saabumist katkestanud teetöid ja läinud 2,5 m kaugusele äärmisest rööpast;
   b) 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;
   c) tööpiirkond on nõuetekohaselt piiramata;
   d) rongile ei ole välja antud hoiatust;
2) peatab rongi, kui teel viibivad inimesed ei reageeri veovahendilt antavatele signaalidele;
3) raudteeveeremiga inimesele otsasõidu korral peatama rongi ja inimeste vigastamisel andma võimaluste piires esmaabi, surmajuhtumi korral jätma sündmuskoha puutumata, teavitama juhtunust Häirekeskust telefonil 112, jaama(piirkonna)korraldajat ja/või dispetšerit;
4) politseilt saadud edasisõidu loast teatama dispetšerile, viimase korraldusel jätkama sõitu.

428. Dispetšer, saanud teate:

1) raudteeveeremi inimesele otsasõidust, täpsustab asjaolud ja asukoha (km, pikett) ja kas raudteeveeremi juht on Häirekeskust (112) teavitanud;
2) kui veeremijuht ei ole Häirekeskusele juhtunust teatanud, siis palub tal seda teha ning teeb ka ise teate 112;
3) saanud raudteeveeremi juhilt teate raudteel töötavate tööliste poolt ohutusnõuete rikkumise kohta, edastab informatsiooni kohe liiklusteenistuse juhile ja hoiatab isiklikult või läbi jaama(piirkonna) korraldaja järgmise rongi veeremijuhti võimalikust ohust.

XVI peatükk
SÕIDULUBADE KOONDTABEL

Nr	Jaamavahele väljumise luba	Jaamavahele saatmise tingimused			Jaamavahele väljumise loa andmise alus	Kommentaarid
1.	Väljasõidufoori lubav signaal		1.	Väljasõidufoor on töökorras	PAB, KTB töökorras Dispetšerilt saadud luba rongi saatmiseks	PAB – naaberjaamast saadud nõusoleku blokksignaal KTB – jaamavahe vabaoleku signaal turvanguseadmetelt
2.	Teeluba **EVS RL-8** (kehtib naaberjaama sissesõidufoorini)	**PAB**	1.	Poolautomaatblokeeringu rike	**<u>Dispetšeri käsk</u>** PAB tegevuse katkestamise ja telefonside kehtestamise kohta, Naaberjaamalt saadud nõusoleku telefonogramm rongi vastuvõtmiseks	Ei tööta rongiraadioside raudteeveeremijuhiga. PAB rikked: • väljasõidufoori ei saa sulgeda • väljasõidufoori ei saa avada vabale jaamavahele • blokksignaali iseeneslik saamine • pole võimalik anda ega saada blokksignaali • juhtimispuldil puuduvad plommid (va abinuppude plommid) PAB seadmete ümberehitamine, remont
			2.	Kui rongi pea asub keelava näiduga väljasõidufoori taga		
			3.	Pärast väljasõidufoori sulgemist naaberjaamast vastassuuna rongi jaamavahele saatmiseks		
			4.	Väljasõidufoori taga asuva pöörmepiirkonna valehõivatus		
			5.	Teel, kus väljasõidufoori ei ole või mis ei ole avatud organiseeritud rongliikluseks		
			6.	Tõukeveduri tagasipöördumisel kui võtisau puudub või seda ei saa välja võtta		
			7.	Võtisaua puudumisel manööver väljasõiduga jaamavahele		
		KTB	1.	KTB seadmete rekonstrueerimisel, remont jms KTB seadmete töö ajutine katkestamine	**<u>KTB ei tööta.</u>** **<u>Dispetšeri käsk</u>** KTB tegevuse katkestamise ja telefonside kehtestamise kohta. Naaberjaamalt saadud nõusoleku telefonogramm rongi vastuvõtmiseks	Ei tööta rongiraadioside raudteeveeremi juhiga
3.	Sõiduluba **EVS RL-6** **I**	**PAB**	1.	Peale väljasõidufoori sulgemist (sõltumata põhjusest) või iseeneslikku sulgumist samasuunalise rongi jaamavahele saatmiseks	PAB töökorras, naaberjaamalt on saadud nõusoleku blokksignaal	Ei tööta rongiraadioside raudteeveeremi juhiga

	(kehtib naaberjaama sissesõidufoorini)		2.	Keelava näiduga matkafoorist möödumiseks kuni väljasõidufoorini	PAB töökorras, matkafooriga piiratava tee osa vabaolek, väljasõidufoor avatud	Ei tööta rongiraadioside raudteeveeremi juhiga
4.	Sõiduluba **EVS RL-6 II** (kehtib naaberjaama sissesõidufoorini)		1.	Kui vedurijuhile pole väljasõidufoori lubav näit nähtav	Naaberjaamalt saadud nõusoleku blokksignaal ja väljasõidufoor on avatud	Ei tööta rongiraadioside raudteeveeremi juhiga
			2.	Grupifoori matkanäidik puudub või ei tööta		
5.	Sõiduluba **EVS RL-7 I** (kehtib naaberjaama sissesõidufoorini)	**KTB**	1.	Kui rongi pea asub keelava näiduga väljasõidufoori taga	KTB töökorras	Ei tööta rongiraadioside raudteeveeremi juhiga
			2.	Kui väljasõidu- või matkafoor ei avane foori rikke tõttu		
			3.	Keelava näiduga matkafoorist möödumiseks kuni väljasõidufoorini	KTB töökorras, matkafooriga piiratava tee osa vabaolek	
6.	Sõiduluba **EVS RL-7 II** (kehtib naaberjaama sissesõidufoorini		1.	Kui vedurijuhile pole väljasõidufoori lubav näit nähtav	KTB töökorras, väljasõidufoor avatud, jaamavahe vaba (kontrollnäitude järgi)	Ei tööta rongiraadioside raudteeveeremi juhiga
			2.	Kui väljasõidufoori matkanäidik ei tööta		
7.	~~Sõiduluba **EVS RL-9** (kehtib naaberjaama sissesõidufoorini)~~		1.	Kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite töö katkemisel	Mitte ükski side- ja signalisatsioonivahend ei tööta	**Ei tohi saata**: ohtlikku ja ebagabariitset veost, töörongi, rongi jaamavahel asuvale haruteele ega sealt jaamavahele **Jaamavahe vabaoleku** kontrollimiseks dresiin või üksikvedur sõiduloaga EVS RL-11, kirjaliku hoiatusega EVS RL-12 (kiirus kuni 20 km/h) ja kirjalik teatis EVS RL-10 naaberjaama korraldajale
8.	Sõiduluba **EVS RL-11** ~~(lubab sõita mööda keelavast signaalist ja sõita jaamavahel loal märgitud kohani)~~		1.	Töörongide, abiveduri või päästerongi saatmine rongiliikluseks suletud jaamavahele	Dispetšeri käsk jaamavahe rongiliikluse sulgemiseks, v.a. töörongid, abivedur või päästerong	Ei tööta rongiraadioside raudteeveeremi juhiga

9.	**Võtisau** (lubab mööda sõita keelava näiduga väljasõidufoorist ja tagasisõidu saatejaama sissesõidufoorini)	**PAB**	1.	Manöövritöö väljasõiduga jaamavahele	Dispetšeri luba ja naaberjaamalt saadud nõusoleku blokksignaal	Väljasõidufooris keelav näit
			2.	Töörongi saatmine jaamavahele tagasipöördumisega saatejaama	Dispetšeri luba ja naaberjaamalt saadud nõusoleku blokksignaal	
10.	Jaamakorraldaja käsk	**KTB**	1.	Teel, kus väljasõidufoori ei ole	Dispetšerilt saadud registreeritud käsk, mis kinnitab jaamavahe rongidest vabaolekut	Raudteeveeremijuhile rongiraadio teel antav liikluskorraldaja käsk