

Kehtiv alates 04.03.2024 Kinnitatud juhatuse liikme 31.01.2024 käskkirjaga nr EDI-2024-KK- 7

RONGILIIKLUSE JA MANÖÖVRITÖÖ OHUTU KORRALDAMISE JUHEND

Sisukord	1. ÜLDSÄTTED	3
	2. RONGILIIKLUS POOLAUTOMAATBLOKEERINGUGA LIINIL	6
	Rongi vastuvõtmine jaama ja ärasaatmine jaamavahele	6
	Poolautomaatblokeeringu rikked	8
	3. RONGILIIKLUS KOMBINEERITUD TEEBLOKEERINGUGA LIINIL	12
	Rongi vastuvõtmine jaama ja saatmine jaamavahele	12
	4. RONGILIIKLUS DISPETSERTSENTRALISATSIOONIGA LIINIL	16
	Tegutsemine raudteetaristu korrashoiu tööde tegemisel	17
	5. RONGILIIKLUSE KORRALDAMINE TELEFONSIDE ABIL	19
	Telefonogrammi vormid	21
	6. RONGILIIKLUS KÕIGI SIGNALISATSIOONI- JA SIDEVAHENDITE TÖÖ KATKEMISEL	26
	7. RONGILIIKLUS ÜHE VEOVAHENDIGA LIINIL	30
	8. PIIRKONNAKORRALDAJA JA DISPETSERI TÖÖ	32
	9. RONGI VASTUVÕTMINE JAAMA JA SAATMINE JAAMAVAHELE	37
	Üldnõuded	37
	Rongi vastuvõtmine jaama ning jaamavahele saatmine	38
	Rongi vastuvõtmine jaama sissesõidufoori keelava näiduga	40
	10. RONGI VASTUVÕTMINE JAAMA JA SAATMINE JAAMAVAHELE	
	JAAMA TURVANGUSEADMETE RIKKE KORRAL	43
	11. ABI OSUTAVA RAUDTEEVEEREMI LIIKLEMINE	47
	Rongi sundpeatumine jaamavahel ja raudteeveeremi tagasi saatejaama veeremise oht	48
	Rongi tagurdamine jaamavahelt saatejaama	49
	Abi andmine jaamavahel seisma jäänud mootorrongile teise mootorrongiga	50
	12. TÖÖRONGI LIIKLEMINE	53
	13. JUHTRATASTEGA JA MAHATÕSTETAVA ERIVEEREMI LIIKLEMINE	57
	14. MANÖÖVRITÖÖ	60
	Vagunite kinnitamine	65
	Manöövritöö väljasõiduga jaamavahele	66
	Manöövritöö jaamateedel, mida ei teeninda liikluskorraldaja	67
	15. VEEREMI KINNITAMISE NORMID	68
	16. PIDURKINGADE HOIU KORD	70
	17. RONGILIIKLUS JA MANÖÖVRITÖÖ OHTLIKU VEOSEGA	71
	Üldsätted	71
	Rongi koostamine	72
	1. ohuklassi kuuluva veosega rongi sõitmine liinil	73
	18. ERIOMASTE SÕIDUOMADUSTEGA VEEREMI KAUBARONGI PANEMISE KORD	74
	19. EBASTANDARDSED JA OHUOLUKORRAD	76
	Liiklusgraafikust kõrvalekaldumine	76
	Jaama saabuv rongis ei saa juhtida pidureid	76
	Raudteeveeremi iseeneslik veeremine jaamavahele	76
	Raudteeveeremi rööbastelt maha minek jaamavahel	77
	Rööbastee rike („tõuge tees“)	77
	Raudteeveeremi rataste lohud ja veerepinna pealekeevitus liikuv rongis	78
	Kinnikiilunud rattapaar	78

	Raudteeveeremi teljelaagrite või rattapaaride ülekuumenemine	79
	Inimese viibimine rööbasteel ja raudteeveeremi otsasõit inimesele	79
	20. HOIATUSED	80
	21. SÕIDULUBADE KOONDTABEL	83
	Lisa 1 Teljeloenduritega varustatud ülesõidud Edelaraudtee AS taristul	
Seonduvad dokumendid	1. Raudteeseadus 2. Raudtee tehnokasutuseeskiri 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 korraldamiseks kasutatavate kirjalike tee- ja sõidulubade, teadete, teatiste ning raamatute vormid 8. Standard EVS 930:2016 Raudteealased rakendused. Nõuded juhtratastega eriveeremile. 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 13. L13 EEDU kasutusjuhend	

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 ettevõtte*) poolt määratud raudteeliikluse ohutuse eest vastutava töötaja käsutuses.
2. Rongide (*rongi mõiste Raudteeseaduses sätestatud*) jaama vastuvõtmise, ärasaatmise ja läbilaskmisega seotud operatsioonid, samuti manöövr töö tuleb teha vastavalt kehtivatele nõuetele.
3. Turvanguseadmeid juhtida ja signaale avada või sulgeda tohib ainult ettevõtte liikluskorraldaja, kelleks on:
 - 1) jaamas – jaamakorraldaja (JK)
 - 2) piirkonnas/ liiklusjuhtimiskeskuses (*edaspidi LJK*) – piirkonnakorraldaja (PK)
Piirkonda võib kuuluda üks või enam liinil järjestikku paiknevat jaama (s.h. varujuhtimisel olev(ad) jaam(ad)).
 - 3) kogu liinil/dispetšeritsentralisatsiooni LJKs– dispetšer (RD).
4. Jaama saabumise, väljumise, jaamavahelt naasmise või läbisõitmise kellaajad ja rongi numbri kannab liikluskorraldaja digitaalses programmis EEDU 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 ebagabariitse kaup/veos), lisatakse rongi numbrile indeks, mis iseloomustab ebagabariitsuse tsooni või astet, näiteks 2001E – 0238.
5. Rongiliikluse korraldamisel kasutatavad kirjalike tee- ja sõidulubade, teadete, teatiste ning raamatute vormid on kehtestatud standardis EVS 931:2016 „Raudteelased rakendused. Raudteeliikluse korraldamiseks kasutatavate kirjalike tee- ja sõidulubade, teadete, teatiste ning raamatute vormid“ (*edaspidi standard EVS 931:2016*).
6. Raudteeveeremi juhile antavad rongiliiklusealased korraldused, käsud, sõiduload ja hoiatused edastatakse rongiraadioside kaudu ning kantakse liikluskorraldaja poolt rongiliikluse raamatusse.
Rongiraadioside mittetoimimisel on lubatud kasutada meldesidet.
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. 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.

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 tehnikorraldusaktis (*edaspidi TKA*).

Jaama (piirkonna)korraldaja poolt antavad käsud nummerdatakse jaamapõhiselt. 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. Tee, pöörme, turvangu-, side-, signalisatsiooni- ja elektriseadme rikke kannab liikluskorraldaja digitaalsesse jaamaseadmete järelevaatusraamatusse, selle mittetöötamisel vastavale paber kandjale (*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:

JK..... (nimi ja allkiri).

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

13. Kõrvaldanud rikke, teeb ettevõtte vastava ala pädev töötaja selle kõrvaldamise kohta järelevaatusraamatusse sissekande ja kinnitab selle oma allkirjaga. Sissekandega tutvumist kinnitab liikluskorraldaja oma allkirjaga.

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

15. 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.

16. 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.
17. 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.
18. Jaamade TKA-d tehakse teatavaks kõigile rongiliiklusega seotud töötajatele ettevõtte poolt kehtestatud korras.
19. Töövahetuse (edaspidi vahetuse) alustamise ja lõpetamise kohta teeb liikluskorraldaja sissekande 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 pöörmel on töökorras;
- 3) kontrollima, et tööks ettenähtud side- ja signaalvahendid ning inventar (s.h. pidurkingad) 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;

Tagama häireteta ja ohutu raudteeliikluse kogu vahetuse vältel.

II peatükk

RONGILIIKLUS POOLAUTOMAATBLOKEERINGUGA LIINIL

Rongi vastuvõtmine jaama ja ärasaatmine jaamavahele

20. Poolautomaatblokeeringuga (*edaspidi PAB*) liinil on jaamavahele sõitmise loaks väljasõidufoori lubav näit. Väljasõidufoori avamiseks on vaja saada naaberjaama, kuhu rong saadetakse, jaamakorraldajalt elektriline blokksignaali „*nõusolek*“.
21. Rongi jaama vastuvõtmiseks valmistab jaamakorraldaja rongile vastuvõtumatka ja avab sissesõidufoori jaama TKA-s kehtestatud korras.
22. Sissesõidufoor sulgub automaatselt rongi pea möödumisel sissesõidufoorist.
23. 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 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 tehnikasutuseeskirja (*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.
24. Juhul, kui rongi täiskoosseisus jaama saabumisel ei ilmu jaamakorraldaja juhtimisseadmele (juhtpult, juhtekraan) saabumist näitavat signaali, tuleb jaamakorraldajal dispetšeri loal anda saabumise blokksignaali 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.
25. Sissesõidufoori mittesulgumise või saabumise abinupu kasutamise kohta teeb jaamakorraldaja järelevaatusraamatusse sissekande ja teatab toimunust turvanguseadmete mehhaanikule.
26. Rongi jaamavahele saatmiseks valmistab jaamakorraldaja rongile ärasaatematka ja küsib naaberjaamalt nõusoleku rongi saatmiseks. Nõusoleku blokksignaali saabumise järel avab väljasõidufoori.
27. Üheaegselt väljasõidufoori avamisega saadetakse automaatselt naaberjaama elektriline blokksignaali „*väljumine*“.
28. 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.
29. 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.

30. 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*).
31. 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 (*RD ja JK 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 (nimi).

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

JK (nimi)

32. PAB tegevus taastatakse dispetšeri käsuga vahetult enne varem kinnipeetud või mõne teise samasuunalise rongi sellele jaamavahele saatmist.
33. 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.
34. 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 3. teelt avatud. Luban sõita jaamavahele. JK (nimi).

35. 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-ärasaate tee (*käsud toodud näites 2*).
36. 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.

37. Kui võtisaua ei ole võimalik juhtimisseadmest 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 signalist ja sõita jaamavahel kuni 3 kilomeetrini ning pöörduda tagasi Türi jaama sissesõidufoorini, sealt edasi sissesõidufoori signaalide järgi.“

JK.....(nimi)

Poolautomaatblokeeringu rikked

38. 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).

39. 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.

40. 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.

41. 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.

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

43. 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.

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

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

46. 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 _____ üliavalvusega, valmisolekuga viivitamatuks peatumiseks, kui tekib oht liiklusele ning sõita jaama pöörmel 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 _____ üliavalvusega, valmisolekuga viivitamatuks peatumiseks, kui tekib oht liiklusele ning sõita jaama pöörmel 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 ____ üliavalvusega, 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 ____ üliavalvusega, 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

47. Kombineeritud teeblokeeringuga (*edaspidi KTB*) liinil on rongi jaamavahele sõitmise jaoks väljasõidufoori lubav näit. Liikluskorraldaja saab väljasõidufoori avada, kui turvangu-seadmetelt on saadud jaamavahe vabaoleku signaal.
48. 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.
49. Kui rongi täiskoosseisus 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.
50. Kui ärasaatematk on valmistatud õigesti ja jaamavahe on veeremist vaba, kuid väljasõidufoori ei saa avada rööbasahela isoleerpiirkonna valehõivatuse (kui rööbasahelal veeremit ei ole, kuid juhtimisseadmed näitavad hõivatust) tõttu, siis peab liikluskorraldaja, pärast isoleerpiirkonna vabaoleku kontrollimist avama manöövrifoori(d) või 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 juht. Luban teil väljuda 4. teelt ja mööduda keelevala näiduga väljasõidufoorist ning sõita kuni Lelle jaama sissesõidufoorini, sealt edasi sissesõidufoori signaalide järgi.“

JK (nimi)

Raadioside rikke korral antakse veeremijuhile kirjalik sõiduluba rohelisel blanketil vorm EVS RL-7 punkti I täitmisega.

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 5152 saata Türi jaama 4. teelt väljasõidufoori keelava näiduga. Lelle – Türi jaamavahe on vaba.“

RD (nimi)

51. 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.

- 52.** 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.
- 53.** Kui jaamas tekib peale väljasõidufoori avamist 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.
- 54.** 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..... (nimi).

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.

- 55.** 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.

- 56.** Töörong, 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.

- 57.** 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.

- 58.** Turvanguseadmete mehaaniku poolt KTB seadmete järelevaatus ajaks ei katkestata KTB seadmete tegevust.

59. 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.
60. 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 ____ ülivalsusega, valmisolekuga viivitamatuks peatumiseks, kui tekib oht liiklusele. Sõiduluba annab õiguse sõita jaama pöörmel 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 rohelistel 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 _____ üliavalvusega, valmisolekuga viivitamatuks peatumiseks, kui tekib oht liiklusele. Sõiduluba annab õiguse sõita jaama pöörmel 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

RONGILIIKLUS DISPETŠERTSENTRALISATSIOONIGA LIINIL

61. Dispetšertsentralisatsiooniga liinil (*edaspidi lühend CTC inglise keelsest väljendist Centralized-Traffic-Control*) on rongiliikluse signalisatsiooni- ja sidevahendiks kombineeritud teeblokeering (KTB).
62. Raudteeliiklust korraldab ja piirkondade liikluskorraldajate tegevust raudteeliinil koordineerib dispetšer.
63. Dispetšer:
- määrab piirkondade liikluskorraldajatele jaamad, milliste liiklust keegi neist juhib, piirkonna võib moodustada ka üks jaam;
 - võtab vajadusel jaama, piirkonna või kogu liini liikluse enda juhtimisele;
 - kutsub vajadusel (erandolukorras) tööle täiendava liikluskorraldaja liikluse juhtimiseks liiklusjuhtimiskeskuses või jaamas kohapeal;
 - võtab vastu ja registreerib telefonogrammid rööbastee ning turvangu- ja energeetika-seadmete hooldus- ning remonttööde tegemise kohta.
64. Piirkonna liikluskorraldaja juhib dispetšeri poolt temale määratud piirkonna jaama(de)s foore ja pöörmehid oma juhtimisseadmete kaudu ning kontrollib pöörmehi, jaamateede, fooride, pöörmepiirkondade ja jaamavahede olukorda juhtimisseadmete näitude järgi.
65. Rongide vastuvõtmine ja saatmine jaamavahele juhtimisseadmete nõuetekohase toimimise korral toimub vastavalt käesoleva juhendi III peatükis *Rongiliiklus kombineeritud teeblokeeringuga liinil* kirjeldatule.
66. Piirkonna liikluskorraldaja (või dispetšer) saab vajadusel anda jaama varujuhtimisele. Varujuhtimisele antakse jaam näites 8 toodud dispetšeri käsuga, mis sisaldab teavet kõikidest jaamas ja jaamaga külgnevatel jaamavahedel asuvatest rongidest.

Näide nr 8

Kiisa jaamas on valmis tööd alustama JK Lepik. JK (nimi).

Käsk nr 17. Alates kell 9:35 annan Kiisa jaama üle varujuhtimisele. Liiva – Kiisa ja Kiisa – Kohila jaamavahed on vabad.

RD (nimi).

Käsk nr 17. Alates kell 18:20 annan Kiisa jaama üle varujuhtimisele. Liiva – Kiisa jaamavahel sõidab rong nr 0272 Liiva jaama suunas ja Kiisa – Kohila jaamavahe on vaba.

RD (nimi).

Käsk nr 17. Alates kell 18:20 annan Kiisa jaama üle varujuhtimisele. Kiisa jaamas toimub pöörmehi puhastamine. Liiva – Kiisa jaamavahel sõidab rong nr 0272 Liiva jaama suunas ja Kiisa – Kohila jaamavahe on vaba.

RD (nimi).

Varujuhtimisele antud jaamas korraldab rongiliiklust ja manöövr tööde ning avab ja sulgeb signaale selleks tööle kutsutud liikluskorraldaja.

67. Kui varujuhtimisele antavasse jaama oli liikluskorraldaja andnud nõusoleku teha tee- ja/või turvanguseadmete remondi- ja/või hooldustöid, peab ta sellest teavitama varujuhtimisele antud jaama liikluskorraldajat ja tööde teostajat, kellele nõusolek oli antud. Kui tekkinud rikke tõttu on jaamas vaja pöörmehid matkas nõutud asendisse seada kurbli abil ning lukustada pöömeriivi ja tabalukuga, siis peale väljakutsutud jaamakorraldaja ettekannet pöörmeh(-te) ja matka õigest valmisolekust, võib liikluskorraldaja korraldada rongiliiklust CTC seadmete abil TKA-s sätestatud korras.

68. Enne seadmete juhtimise tagasiandmist piirkonna liikluskorraldajale peavad turvanguseadmete mehaanik koos varujuhtimisel oleva jaama jaamakorraldaja ja piirkonna liikluskorraldajaga kontrollima, et juhtimiseadmete näidud on vastavuses rongiliikluse tegeliku olukorraga jaamas ja jaamavahel.

Varujuhtimine lõpetatakse näites 9 toodud dispetšeri käsuga.

Näide nr 9

Kiisa jaam on valmis juhtimise üle andma liiklusjuhtimiskeskusele.

JK (nimi).

Käsk nr 17. Alates kell 9:35 annan Kiisa jaama juhtimise liiklusjuhtimiskeskusele. Liiva – Kiisa ja Kiisa – Kohila jaamavahed on vabad.

RD (nimi).

Käsk nr 17. Alates kell 18:20 annan Kiisa jaama juhtimise liiklusjuhtimiskeskusele. Liiva – Kiisa jaamavahel sõidab rong nr 0272 Liiva jaama suunas ja Kiisa – Kohila jaamavahe on vaba.

RD (nimi).

Käsk nr 17. Alates kell 18:20 annan Kiisa jaama juhtimise liiklusjuhtimiskeskusele. Kiisa jaamas toimub pöörmehide puhastamine. Liiva – Kiisa jaamavahel sõidab rong nr 0272 Liiva jaama suunas ja Kiisa – Kohila jaamavahe on vaba.

RD (nimi).

Tegutsemine raudteetaristu korrashoiu tööde tegemisel

69. Dispetšer võtab vastu ja registreerib tööjuhilt saadud telefonogrammi(d) jaamaseadmete järelevaatusraamatus ja edastab saadud teabe piirkonna liikluskorraldajale, kelle piirkonna jaamas töid teostatakse.

Piirkonna liikluskorraldaja tagab oma piirkonnas tööde teostamise ajal ohutu liikluskorralduse vastavalt ettevõttes kehtestatud juhenditele.

70. Raudteetaristu korrashoiutööde tegemine, mis ei häiri raudteeliiklust ega nõua jaamas liikluskorraldaja kohalolekut, tuleb kooskõlastada dispetšeriga.

71. Raudteetaristu ning/või side- ja turvanguseadmete hooldus- ning remonttööd, mis nõuavad tee või tee osa liikluseks sulgemist, kuid ei nõua turvanguseadmete väljalülitamist, kooskõlastatakse dispetšeriga. Dispetšer, olles saanud tööjuhilt telefonogrammi ja nähes võimalust tööde tegemiseks, edastab tööjuhile telefonogrammi järgmise tekstiga:

Näide nr 10

Tööjuht Mänd, luban Teil teha teeremonditöid Türi jaama teel nr 4 rongiliikluse sulgemisega alates kella 11:00 kuni kella 12:50. Töökoht piirata peatussignaalidega. Pöörangud nr 11 ja 6 seada tee nr 3 suunas. Pöörangute nr 11 ja 6 sulgrööpad riivistada suleriiviga. RD. . . . (nimi).

Pärast tööde lõpetamist peab tööjuht dispetšerile ette kandma töö lõpetamisest ja liikumistingimustest töökohal järgneva näites toodud telefonogrammiga:

Näide nr 11

Dispetšer, mina, tööjuht Mänd, lõpetasin Türi jaamas töö teel nr 4. Tee kõikide rongide liikluseks avatud. Gabariit vaba, rongide liikumiskiirus ... km/h / kehtestatud, pöörangute nr 11 ja 6 sulgrööbastelt riivid eemaldatud.

72. Kui matkas olev pöörang ei oma asendikontrolli või ei ole võimalik seada matkas nõutud asendisse, peatab piirkonnakorraldaja liikluse, kutsub tööle jaamakorraldaja ja teatab turvanguseadmete mehhaanikule.

V peatükk**RONGILIIKLUSE KORRALDAMINE TELEFONSIDE ABIL**

73. Telefonsidet kasutatakse rongiliikluse korraldamise vahendina olukorras, kus rongiliikluse korraldamise side- ja signalisatsioonivahendid (PAB, KTB) ei tööta või toimub nende seadmete remont või ümberehitus.
74. Telefonside kasutamine rongiliikluse korraldamise vahendina toimub põhimõttel, kus jaamakorraldajad vahetavad rongiliikluselaseid telefonogramme (nõusoleku küsimine, rongi väljumisest ja saabumisest teatamine) dispetšerside kaudu, dispetšeri kuuldes.
75. Kõik telefonogrammid kantakse enne naaberjaama jaamakorraldajale edastamist ja veeremijuhile jaamavahele väljumise loa andmist digitaalsesse telefonogrammi raamatusse, selle mittetoimimisel vastavasse paberraamatusse EVS RL-13 (*edaspidi telefonogrammi raamat*).
76. Peale naaberjaamast rongi vastuvõtmiseks nõusoleku saamise ja andmise telefonogrammi kandmist telefonogrammi raamatusse ja nende dispetšerside kaudu vahetamist ning dispetšerile rongi ärasaatematka valmisolekust (sh matka koosseisu jääva ülesõidu sulgemisest) ettekandmist lubab jaamakorraldaja rongiraadioside kaudu antava käsuga veeremijuhil rongiga jaamavahele sõita näite nr 12 kohaselt.

Näide nr 12

„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 (nimi) “

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

77. 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.
78. 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 telefonogrammi raamatusse või telefonogrammi, millel puudub jaamakorraldaja allkiri.
79. Teeluba vorm EVS RL-8 annab veeremijuhile õiguse väljuda jaamavahele, möödudes keelava näiduga väljasõidufoorist ülivahvusega, sõidukiirusega mitte üle 20 km/h, kuni pöörmeapiirkonna (ning jaama piires asuva ülesõidu) läbimiseni kogu veeremi pikkuses ja edasi sõita jaamavahel kehtestatud kiirusega naaberjaama sissesõidufoorini, sealt edasi vastavalt sissesõidufoori näidule.
80. Veeremijuht peab veenduma talle antud kirjaliku teeloa õigsuses.

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

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

83. Nimetatud raamatu vasakpoolisel leheküljel registreeritakse ühe selle jaamaga piirneva jaamavahe ja parempoolisel teise piirneva jaamavahe telefonogrammid.

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

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

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

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

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

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

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

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

Näide nr 13

26. mai 2020. a kell 8:00

Vahetust alustas JK (nimi).

Vahetuse lõpetas JK (nimi).

87. 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 14

26. mai 2020. a kell 15:30.

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

JK (nimi)

Türi jaamas töötab JK (nimi).

Näide nr 15

26. mai 2020. a kell 17:30.

Dispetšeri käsuga nr 29 taastati Lelle – Türi jaamavahel rongiliiklus poolautomaatblokeeringu /kombineeritud teeblokeeringu signaalide järgi. Rongiliikluse korraldamise telefonsidel lõpetan.

JK..... (nimi).

- 88.** Rongiliikluse korraldamisele telefonsidel KTB jaamavahel, mis piirneb jaamaga, kus ei ole jaamakorraldajat, registreeritakse kõik dispetšeriga/piirkonnakorraldajaga peetud rongiliiklusega seotud kõnelused selle jaama telefonogrammide raamatus, kus on jaamakorraldaja. Telefonogrammi vorm 2 asendatakse dispetšeri/piirkonnakorraldaja käsuga:

Näide nr 16

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 sissesõidufoori, sealt edasi sissesõidufoori signaalide järgi.

RD..... (nimi).

- 89.** Selliselt tohib tegutseda juhul, kui dispetšeri/piirkonnakorraldaja juhtimisseadmel on olemas jaamateede ja pöörmete asendi kontroll, kuni jaamas asub tööle pädev liikluskorraldaja.
- 90.** Dispetšer annab käsu KTB tegevuse katkestamise kohta sellesse jaama, kus hetkel töötab vahetuses jaamakorraldaja.
- 91.** 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:

- 92.** Telefonogrammi aadress vormistatakse järgmise vormi järgi:

Näide nr 17

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

- 93.** Rongi saatmisel jaamavahele ja vastuvõtmisel kasutatakse järgmisi telefonogrammi vorme:

SAATEJAAMVASTUVÕTUJAAM**VORM 1****VORM 2**

Kas võin saata rongi nr _____
JK_____ (nimi)

Ootan rongi nr _____
Jaamakorraldaja _____ (nimi)

VORM 3**VORM 4**

Rong nr _____ väljus kell _____
Jaamakorraldaja _____ (nimi)

Rong nr _____ saabus kell _____
Jaamakorraldaja _____ (nimi)

- 94.** Jaamavahelt saatejaama tagasi pöörduva rongi saatmiseks kasutatakse järgmisi telefonogrammi vorme:

SAATEJAAM**VORM 5**

Kas võin saata rongi nr _____ kuni _____ km
ja tagasi _____ jaama?
Jaamakorraldaja _____ (nimi)

NAABERJAAM**VORM 6**

Võite saata rongi nr _____ km _____ ja
tagasipöördumisega teie jaama
Jaamakorraldaja _____ (nimi)

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

VORM 7

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

96. 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 _____ (nimi)

97. 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.

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

VORM 9SAATEJAAM

Kas võin teha manöövritööd väljasõiduga
jaamavahele.
JK (nimi).

VORM 10NAABERJAAM

Võite teha manöövritööd väljasõiduga
jaamavahele.
JK (nimi).

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

„Manöövritööks väljasõiduga jaamavahele“.

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

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

VORM 11

Manöövritöö väljasõiduga jaamavahele on lõpetatud.
JK (nimi).

- 102.** Jaamakorraldajate kõnelused manöövriveeremi sõiduks jaama piiridest jaamavahele vormistatakse sissekannetena jaama rongitefonogrammide raamatus pealkirjaga „Manöövritöö väljasõiduga jaamavahele“.
- 103.** 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.
- 104.** 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 18

Lelle – Türit 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 (nimi)

- 105.** Naaberjaama korraldaja, veendunud jaamavahe vabaolekus, saadab vastuseks telefonogrammi:

Näide nr 19

Türi – Lellest nr 1

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

JK (nimi)

- 106.** Olukorras, kus dispetšeriga side jätkuvalt puudub, toimub rongiliikluse taastamine PAB (KTB) signaalide järgi samuti jaamakorraldajate vahel telefonogrammide vahetamisega.
- 107.** Pärast PAB rikke kõrvaldamist või KTB töö taastamist ja järelevaatusraamatusse turvanguseadmete mehaaniku poolt vormikohase sissekande tegemist saadab jaamakorraldaja naaberjaama korraldajale telefonogrammi.

Näide nr 20

Lelle – Türit 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 (nimi)

Lelle – Türit 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 (nimi)

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

Näide nr 21

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..... (nimi)

- 109.** 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 pöörmel 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) <i>(Mittevajalik kriipsutada läbi)</i>	

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 pöörmel 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) <i>(Mittevajalik kriipsutada läbi)</i>	

VI peatükk**RONGILIIKLUS KÕIGI SIGNALISATSIOONI- JA SIDEVAHENDITE TÖÖ KATKEMISEL**

- 110.** Kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkemise korral korraldatakse rongiliiklust kirjalike teatiste vorm EVS RL-10 abil.
- 111.** 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.
- 112.** Kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkemisel ei tohi saata jaamavahele:
- 1) ohtliku või ebagabariitse veosega rongi,
 - 2) töörongi (välja arvatud päästerong ja abivedur),
- 113.** 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.
- 114.** 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 abistamismärgi alusel.
- 115.** Päästerongi ja abivedurit on lubatud jaamavahelt saadud abistamismärgi alusel jaamavahele saata kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite katkemisel nii eelissuunas kui vastupidises suunas. Abistamismärgi võib veeremijuht saata ükskõik kumma jaamavahet piirava jaama korraldajale või dispetšerile vastavalt märgi edastamise võimalustele ja vahenditele.
- 116.** Esimese rongi saatmiseks eelissuunas ei ole naaberjaama korraldaja nõusolek vajalik.
- 117.** 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.

JK. (nimi)

VORM 13

Saatsin teile kell rongi nr, selle järel saadan kell rongi nr

JK. (nimi)

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.

- 118.** 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

JK. (nimi)

- 119.** Rongiliikluse korraldamine kirjalike teatiste abil loetakse alustatuks pärast seda, kui jaamakorraldaja on saanud kirjaliku teatise ühe eespool toodud vormi 12, 13 või 14 järgi. Kirjalike teatiste tekstid (vorm 12, 13 ja 14) kannab jaamakorraldaja telefonogrammide raamatusse.
- 121.** Jaamavahele tohib samasuunalisi ronge saata eessaadetud rongile ette nähtud jaamavahe läbimise aja möödudes, lisades sellele 3 minutit.
- 122.** 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 see rong jaamavahelt saabub või saadakse naaberjaamast teade selle kohta, et rongi jaamavahele saatmine on peatatud või tühistatud.
- 123.** 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.
- 124.** Pärast signalisatsiooni- ja sidevahendite töö taastamist alustatakse rongiliiklust uuesti PAB või KTB signaalide alusel dispetšeri käsuga, kes peab enne käsu andmist kontrollima jaamavahe vabaolekut.
- 125.** 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 V 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 _____ üliavalvusega, valmisolekuga viivitamatuks peatumiseks, kui tekib oht liiklusele, ja sõita jaama pöörmel 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)

SÕIDULOANUMER KOPIA EKSEMPLAR
" " 20_a. _____ jaam/post
(tempel)

Luban rongil nr _____ väljuda jaamavahele teelt nr ____, möödudes keelava näiduga foori(de)st _____ üliavalvusega, valmisolekuga viivitamatuks peatumiseks, kui tekib oht liiklusele, ja sõita jaama pöörmel 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)	

VII peatükk**RONGILIIKLUS ÜHE VEOVAHENDIGA LIINIL****Lelle – Pärnu jaamavahe**

- 126.** Liikluse korraldamine ühe veovahendiga süsteemis toimub kasutamise põhimõttega, kus järgmise veeremi koosseisu võib saata alles peale eelmise veoveeremi naasmist saatejaama.
- 127.** Lelle – Pärnu raudteelõigul on Lelle – Tootsi – Pärnu jaamavahed ühendatud üheks, Lelle - Pärnu jaamavaheks.
- Lelle – Pärnu jaamavahel asuva suletud Tootsi jaama kõrvalteid on lubatud kasutada manöövri- ja laadimistöodeks.
- 128.** Kui Lelle jaamast on Pärnu suunas saadetud veerem kaksik- või mitmikveoga, siis järgmist veeremit (kaasa arvatud juhtratastega eriveeremit) ei ole lubatud saata enne, kui kõik varem saadetud veovahendid on Lelle jaama tagasi pöördunud.

Veeremi saatmine Lelle jaamast Pärnu suunas

- 129.** Vajadusega kasutada manöövritöödeks lukustatud pöörmeid ja valmistada vajalikud manöövrimatkad, kutsub dispetšer välja Pärnu piirkonna liikluskorraldaja, kes korraldab manöövritööd vastavas jaamas (Tootsi, Pärnu).
- Kui puudub vajadus lukustatud pöörmete ümberviimiseks, ei kutsuta välja Pärnu piirkonna liikluskorraldajat.
- 130.** Rongi saatmiseks Lelle jaamast Pärnu suunas peab jaamakorraldaja valmistama ärasaatematka, lukustama matkas olevad pöörmed manöövrifoori avamisega, veenduma matka õigsuses juhtimiseseadme kontrollnäitude järgi ning andma veeremijuhile loa väljuda jaamast kuni määratud sihtpunktini jaamavahel.
- 131.** Kui rikke tõttu ei ole võimalik Lelle jaamas avada manöövrifooris valget signaali, siis Lelle jaamakorraldaja teatab rongiraadioside teel veeremijuhile ärasaatematka valmisolekust ning annab loa Pärnu suunas väljumiseks.
- 132.** Rongi väljumisaja teatab Lelle jaamakorraldaja dispetšerile.
- 133.** Lelle jaamakorraldaja märgib rongiliikluseraamatus rongi numbri reale lisaks kellaegadele märkuste lahtrisse veovahendi (veduri(te), teemasina, dresiin jm.) numbri, mis saadeti Pärnu suunale.
- 134.** Vahetuse igakordsel vastuvõtmisel – üleandmisel märgib Lelle jaamakorraldaja rongiliikluse lauaraamatus veovahendi numbri, mis on saadetud Lelle jaamast Pärnu suunale kuni selle tagasi saabumiseni Lelle jaama.

Veovahendi Pärnu suunalt tagasipöördumine

- 135.** Veovahendi Pärnu suunalt Lelle jaama tagasipöördumise kooskõlastab Pärnu piirkonna korraldaja (või liikluskorraldaja puudumisel veeremijuht) dispetšeriga, teatades veovahendi numbri ja rongi koosseisu.

Dispetšer omistab rongile numbri, märgib rongiliikluse raamatusse veovahendi numbri ja Pärnu suunalt väljumise kellaaja ning edastab saadud teabe Lelle jaamakorraldajale.

136. Pärnu suunast saabuva rongi vastuvõtmiseks valmistab Lelle jaamakorraldaja vastuvõtumatka vastavalt jaama TKA-le.

137. Rongi saabumise kellaaja märgib Lelle jaamakorraldaja rongiliikluse raamatusse ja teatab dispetšerile.

Abi osutamine ja tööde teostamiseks rohkem kui ühe teemasina saatmine

138. Lelle – Pärnu jaamavahe loetakse veovahendi(te)st vabaks, alates Pärnu suunale saadetud veovahenditest viimase Lelle jaama tagasi saabumisest.

139. Kui veovahendi rikke tõttu ei ole võimalik rongil Lelle jaama omal jõul tagasi pöörduda, siis abi osutav veerem saadetakse rongiliikluseks suletud jaamavahele vastavalt käesoleva juhendi XI peatükis „Abi osutava raudteeveeremi liiklemine“ toodud korrale.

Rohkem kui ühe teemasina (juhtratastega eriveeremi) saatmine erinevatesse töökohtadesse toimub vastavalt käesoleva juhendi XII peatükis „Töörongi liiklemine“ toodud korrale.

VIII peatükk**PIIRKONNAKORRALDAJA JA DISPETŠERI TÖÖ**

140. Dispetšer ja/või piirkonnakorraldaja on kohustatud:

- 1) kasutama raudteeliini ja piirkonna jaamade tehnilisi vahendeid sihipäraselt, 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.

141. Vahetuse alustamisel peavad dispetšer ja piirkonnakorraldaja:

- 1) tutvuma rongiliikluse olukorraga liinil ja oma piirkonnas vastavalt käesoleva juhendi punktis 19 sätestatule,
- 2) tutvuma sissekannetega dispetšeri korralduste-, rongiliikluse-, hoiatuste-, järelevaatuse- ja telefonogrammide raamatutes ning muude vahetust üle andva liikluskorraldaja registreeritud märkmetega, mis sätestavad rongiliikluse ja manöövr töö korralduse liinil/piirkonnas;
- 3) tutvuma rongiliikluse olukorraga jaamades.

Dispetšer peab:

- 1) kutsuma dispetšerside kaudu välja kõik jaamad ja kontrollima jaamakorraldajate töövahetusse asumist;
- 2) teatama täpse kellaaja, vahetuse alustamise käsu numbri ja alustava dispetšeri nime;
- 3) andma ülevaate kehtivatest hoiatustest liinil/piirkonnas;
- 4) andma juhiseid eelseisva töö kohta;
- 5) juhtima töötajate tähelepanu esmatähtsate raudteeliikluse ohutust tagavate ülesannete täitmisele (raudtee remondi- ja hooldustööde ajal jaamas/jaamavahel, jaamas veovahendita seisva veeremi kinnitamine, ilmastikuolude halvenemine jms).

142. Dispetšer peab saama informatsiooni piirkondade liikluskorraldajatelt või jaamakorraldajatelt iga rongi jaama saabumise, jaamast väljumise või läbisõidu kellaegadest ning jälgima rongiliiklusgraafiku täitmist ja sellele kantud andmete õigsust.

143. Rongiliiklusgraafikule peavad olema kantud järgmised andmed:

- 1) rongi number, kui sellele on lisatud täht või indeks, kantakse rongi number liiklusgraafikule koos vastava indeksiga;
- 2) liinil sõitva rongi, koosseisu või veovahendi number;
- 3) veeremijuhi nimi;

- 4) rongi jaama saabumise ja väljumise või läbisõidu kellaaeg;
- 5) andmed jaamade vastuvõtu-ärasaateteede hõivatusse kohta (sh. üksikvagunid, veeremigrupid, veovahendid või teetöomasinad);
- 6) andmed jaamateedel seisvate vaguni(te) ja/või muu veeremi 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.

144. Dispetšer annab kõik rongiliiklusalased korraldused liikluskorraldajatele ja teistele rongiliiklusega seotud töötajatele käsuna, mis registreeritakse programmis EEDU digitaalsesse dispetšeri korralduste raamatusse (*edaspidi rongiliikluse raamat*). Selle mittetöötamisel vastavale paberkandjale (vorm EVS RL-4).

145. 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;
- 2) jaama või piirkondade varujuhtimisele üleandmise ja LJK-sse juhtimise tagasivõtmine;
- 3) kõik veeremijuhtidele antavad registreerimisele kuuluvad käsud;
- 4) muud rongiliiklusalased käsud.

146. Jaamakorraldajad ja piirkonnakorraldajad jälgivad dispetšeri kärke programmi EEDU digitaalses dispetšeri korralduste raamatus. EEDU mittetöötamisel kantakse dispetšeri käsud paberkandjal dispetšeri korralduste raamatusse (vorm EVS RL-4).

Pärast dispetšeri käsu saamist kordab dispetšeri poolt nimetatud jaamakorraldaja või piirkonnakorraldaja käsku dispetšerile.

Veendunud, et käsk on õigesti vastu võetud, kinnitab dispetšer seda sõnaga „õige“. Dispetšeri ja käsu saanud liikluskorraldaja(te) nimed kajastuvad digitaalses korralduste raamatus, EEDU mittetöötamisel kantakse nimetatud andmed vastavale paberkandjale (vorm EVS RL-4).

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

- 147.** Raudteeveeremi juhile annab dispetšer käsu ise või kohustab seda tegema piirkonna- või jaamakorraldajat. Dispetšeri käsust arusaamist kinnitab veeremijuht selle kordamisega. Käsu edastamise kellaaeg ja veeremijuhi nimi märgitakse dispetšeri digitaalsesse korralduste raamatusse.
- 148.** 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) teejärelvaatajalt, 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.
- 149.** Saadud abistamisnõude või avastatud rikke teate kannab dispetšer dispetšeri korralduste raamatusse, näidates ära selle saamise kellaaja, isiku nime ja ametikoha, kes abistamisnõude või rikketeate andis.
- 150.** Kõik kirjalikus vormis saadud teave ja kooskõlastused säilitatakse koos dispetšeri korralduste raamatuga.
- 151.** Jaamavahe rongiliikluseks sulgemise käsu annab dispetšer jaamavahet piiravatele jaamadele või piirkonnakorraldajale (sh naaberraudtee liikluskorraldajale), kasutades käskude näidisvorme (standard EVS 931:2016).

Näide nr 22

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 nim).

Näide nr 23

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 (nimi).

Näide nr 24

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 (nimi).

Näide nr 25

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 (nimi).

152. 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 piirkonnakorraldaja(d), teavitama eelseisvast jaamavahe sulgemisest, teatama tööjuhi nime ja ametinimetuse ning muu tööks vajalikku teabe.

153. 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 nime, kellelt teade saadi.

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

Näide nr 26

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

RD (nimi).

155. 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.

156. Saanud teate jaamavahel rongiliikluse PAB või KTB 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 27

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

RD (nimi).

157. Pärast teate saamist PAB või KTB 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 28

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

RD (nimi).

- 158.** Alates dispetšeri käsus nimetatud ajast alustatakse rongiliikluse korraldamist PAB signaalide järgi.
- 159.** Kui puudub side dispetšeriga, tuleb rongiliiklust korraldada dispetšeri osavõtuta. Sel juhul korraldavad rongiliiklust jaamavahel seda piiravate jaamade korraldajad käesoleva juhendi punktides 103-109 kirjeldatud korras.
- 160.** Dispetšeriga side katkemise ja taastamise kohta teeb dispetšer sissekande dispetšerikorralduste raamatusse, jaamakorraldaja järelevaatusraamatusse.

IX peatükk**RONGI VASTUVÕTMINE JAAMA JA SAATMINE JAAMAVAHELE****Üldnõuded**

161. Jaama tehnavahendite 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 jaamasiseses manöövr töö kord on kehtestatud jaama TKA-s ja selle lisades.

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

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

163. 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.

164. Kui eriolukord (raudteeliiklust ohustav rike vms) tingib vajaduse muuta rongi jaama vastuvõtu- või jaamavahele saatmise matka siis, kui vastav foor on juba saabuval või väljuval 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.

165. 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 manöövr juht või vedurimeeskonna liige liikluskorraldaja korraldusel.

166. Rongi jaama saabumise või jaamast väljumise ajaks tuleb manöövr töö jaama vastuvõtu-ärasaateteedel katkestada:

- 1) eelseisvast rongi jaama vastuvõtmisest või jaamast väljumisest peab jaamakorraldaja teavitama manöövr töö juhti;
- 2) juhul, kui manöövr töö toimuvad vastuvõtu- või ärasaatete vastaskõrikus, peab liikluskorraldaja seadma ja lukustama vastuvõtu- või aatetele suunduvad pöörmel mõne teise tee suunas ning hoidma need rongi jaama saabumise või jaamast väljumiseni nn kaitseasendis, et välistada manöövriveeremise sõitmine saabuva rongi vastuvõtuteele või väljuva rongi saatetele.

167. Erakorralisel vajadusel teha manöövr töö jaamas peatuva reisirongi ja reisijate hoone vahelisel teel, tuleb jaama(piirkonna)korraldajal, dispetšeril 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 manöövrühilt, et ta eriti tähelepanelikult kontrolliks tee vabaolekut ja reisijate puudumist raudteeülekäigukohal.
- 168.** Reisirongi jaama vastuvõtmine tee või saatmine jaamavahele teelt, mis ei ole jaama TKA-s selleks ette nähtud, on lubatud ainult erandjuhul ja dispetšeri registreeritava käsu alusel.
- Enne käsu andmist teavitab dispetšer rongiraadioside kaudu veeremijuhti ja muu sidevahendi kaudu veoettevõtte määratud kontaktisikut.
- 169.** 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.
- 170.** Pöörangute asendikontrolli puudumisel, peab pöörangu asendi õigsust rongi vastuvõtu- või ärasaatematkas kontrollima jaamakorraldaja isiklikult või mõni teine ettevõtte poolt määratud töötaja ja kandma sellest kontrollitulemustest jaamakorraldajale ette.

Rongi vastuvõtmine jaama ning jaamavahele saatmine

- 171.** Rong võetakse jaama TKA-s ette nähtud vabale vastuvõtuteele sissesõidufoori lubava näiduga või saadetakse jaamavahele ärasaateteelt väljasõidufoori lubava näiduga.
- 172.** Tagamaks rongi ohutu sissesõidu jaama või jaamavahele saatmise, peab jaamakorraldaja:
- 1) valmistama mõistliku aja jooksul (arvestades ilmastikuolusid ja muid tegureid) vastuvõtumatka/ärasaatematka saabuval/väljuval rongile talle jaama TKA-s ettenähtud vabale teele/teelt, reisirongide saatmisel ja vastuvõtmisel tuleb lisaks TKA-le järgida ka jaama teede reisirongidega hõivamise andmikus sätestatud;
 - 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 ja seejärel avama sissesõidu-/väljasõidufoori või andma veeremijuhile mõne muu jaama TKA-s sätestatud loa jaama sissesõidu või jaamavahele väljumiseks, kaubarongi saatmisel veenduma enne väljasõidufoori avamist, et rongi kommers- või tehnoülevaatus on lõpetatud, pidurikingad veeremi alt eemaldatud ja koosseis varustatud sabasignaaliga ning muud TKA-st tulenevad vajalikud tegevused on lõpetatud.
- 173.** Jaamateele üksikveduri, dresiini, üksiku vaguni või vagunigrupi seisma jätmisel tuleb jaamakorraldajal välistada muu veeremi sattumine hõivatud teele jaama TKA-s sätestatud korras.
- 174.** Jaamas, kus elektritsentralisatsiooni seadmed ei tööta ja pöörmeid seatakse matkaasendisse käsitsi (*kurbliga*), on liikluskorraldaja ja pöörmete ümberseadmiseks tööle kutsutud 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 Raplast saabuvalle rongile nr 0291 vastuvõtumatk 3. teele“

- 2) rongi jaamavahele saatmiseks ärasaatematka korralduse:

„Valmistage 1. teelt rongile nr 0290 ärasaatematk Raplasse“

- 5) peatuseta läbisõitvale rongile läbisõidumatka korralduse:

„Valmistage Raplast saabuvalle rongile nr 2301 läbisõidumatk 2. teed mööda Türiale“

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

„1. post. Valmistan Raplas saabuvalle rongile nr 0291 vastuvõtumatka 3. teele“

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

„1. post. Valmistan Raplast saabuvalle rongile nr 2301 läbisõidumatka 2. teed mööda Türiale.“

„2. post. Valmistan Raplast saabuvalle rongile nr 2301 läbisõidumatka 2. teed mööda Türiale“.

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

- 8) pöörmeseadja täidab saadud matkakorralduse;

- 9) matka valmistamisel on pöörmeseadja kohustatud veenduma vastuvõtutee vabaolekus, seadma vastuvõtumatka kuuluva(d) pöörme(d) rongimatkas nõutud asendisse, kontrollima iga matka kuuluva pöörangu sulgrööpa ja raamrööpa tihedat liikumist ja lukustama pöörangu(d) tabalukuga;

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

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

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

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

- 11) 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 jaama TKA-s sätestatud korras.

- 12) Rongi saabumisest/väljumisest/läbisõidust kannavad pöörmeseadjad ette

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

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

175. 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 saabuvalle/jaamast väljuvale rongile.

Pärast esimese rongi täiskoosseisus jaama saabumist valmistavad pöörmeseadjad uue matka järgmise rongi jaama vastuvõtmiseks. Seejuures võib esimese rongi vastuvõtumatka mittekuuluvad pöörmad seada aegsasti teise rongi vastuvõtumatkas nõutud asendisse ja lukustada need. Pöörmeseadja(te) ettekanne vastuvõtumatka valmisolekust teise rongi jaama vastuvõtmiseks esitatakse liikluskorraldajale üheaegselt esimese rongi saabumise ettekandega.

- 176.** Vastassuunaliste rongide kohtumisel võib jaamakorraldaja pärast rongi vastuvõtumatka valmisoleku ettekande vastuvõtmist anda pöörmeseadja(te)le 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 ettekandega:

„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“

- 177.** 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.

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

- 179.** 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 peatumissignaali 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 peatumissignaali 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

- 180.** Rong võetakse jaama vastu sissesõidufoori keelava näidu või kustunud põhitulede korral:

- 1) kutsesignaaliga,
- 2) liikluskorraldaja 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.

181. 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 TKA-ga rongide vastuvõtuks ette nähtud;
- 3) päästerongi, abiveduri, üksikveduri, lumesaha, dresiini, töörongi ja teemasina vastuvõtmiseks eelnevalt teise veeremi poolt hõivatud vastuvõtutee vabale lõigule vastavalt jaama TKA-s sätestatud korras.

182. 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 180 nimetatud loaga. Seejuures teatatakse veeremijuhile üheaegselt jaama sissesõidufoori keelavast signaalist möödasõiduks loa andmisega või kutsesignaali avamisega jaamateel peatumise koht.

183. Rongi jaama vastuvõtmisest sissesõidufoori keelava näiduga annab jaama juhtiv liikluskorraldaja aegsasti veeremijuhile raadioside kaudu käsu:

Näide nr 29

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

Liikluskorraldaja (JK, PK või RD) (nimi).

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

Varujuhtimise korral annab sama käsu jaamakorraldaja.

184. 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 ülivahvusega, olles valmis peatuma liiklustakistuse ilmnemisel.

185. 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 30

03.04.2020 LELLE JAAM (jaama tempel)

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

JK (nimi).

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

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

- 187.** Rongi vastuvõtumatka, ärasaatematka ja jaamast läbisõidumatka valmistamise korralduse andmisel ja täitmisel peavad liikluskorraldajad pidama kinni käesolevas peatükis toodud läbirääkimiste reglemendist.
- 188.** Muudel juhtudel, mida käesolevas peatükis käsitletud ei ole, peavad liikluskorraldajad väljendama ennast täpselt, rääkima arusaadavalt, selgelt ja võimalikult lühidalt.
- 189.** 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.

X peatükk**RONGI VASTUVÕTMINE JAAMA JA SAATMINE JAAMAVAHELE JAAMA
TURVANGUSEADMETE RIKKE KORRAL**

190. 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) PAB jaamavahe võtisau on jaamas 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.

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

192. 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.

193. 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.

Liikluskorraldaja peab kontrollima, kas:

- 1) jaama tee või pöörmepiirkonna rööbasahela hõivatuse ilmunise 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 liikumist vastu raamrööbast ega võimalda seada pöörangut matkaasendisse juhtimispuldist.

194. 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 sulgrööbastete seisundit ja töötava sulgrööpa liibumist vastu raamrööbast.

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

195. 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.

196. 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.

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

198. 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 pöörmad (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.

199. 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.

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

201. 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.

- 202.** 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.
- 203.** Väljasõidufoori iseenesliku sulgumise korral ning kui väljasõidufoori ei saa rikke tõttu avada, juhendub liikluskorraldaja PAB ja KTB liini rongiliikluse korraldamise vastavatest sätetest.
- 204.** Elektritsentralisatsiooniga jaamas peab liikluskorraldaja
- 1) rongi jaama vastuvõtmisel kutsesignaaliga,
 - 2) rongi jaamavahele saatmisel kirjaliku sõiduloaga
või
 - 3) rongi vastu võtmisel / ära saatmisel registreeritud käsuga foori keelava näiduga
- enne kutsesignaali nupule vajutamist või vedurijuhile vastava kirjaliku sõiduloa või käsu andmist tegutsema jaama TKA-s sätestatud korras.
- 205.** 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 ülivalsusega.
- 206.** 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;
- 207.** Saanud teate häirete kohta turvanguseadmete töös, peab turvanguseadmete mehaanik tegema kindlaks, kas mittetöökorras turvanguseade või objekt on vaja lülitada tsentralisatsioonist välja signaalide kasutamisega või kasutamisetä ja tegema selle kohta sissekande järelevaatusraamatusse.
- 208.** 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.

- 209.** Üksikuid isoleerpiirkondi, tsentraliseeritud pöörmeid, pöörmete kontroll-lukke või teisi turvanguseadmeid võib lülitada tsentralisatsioonist ja sõltuvusest välja signaalide kasutamisega (*rongiliiklust korraldatakse signaalide järgi*) või signaalide kasutamisetä.
- 210.** 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.
- 211.** Turvanguseadmete mehaanik võib lülitada isoleerpiirkonna või rööbasahela, tsentraliseeritud pöörme või mõne muu turvanguseadme tsentralisatsioonist ja/või sõltuvusest välja signaalide kasutamisega järgmise kestusega:
- 1) kuni üks ööpäev sissekandega jaamaseadmete järelevaatuse raamatusse ja kooskõlastatult dispetšeriga;
 - 2) üle ühe ööpäeva liiklusteenistuse juhi käskkirja alusel.
- 212.** Piirkondlikul või dispetšeri juhtimisel töötavad jaamad antakse ehitus- või remonditööde tegemisel, mille käigus lülitatakse välja pöörmeid ja/või isoleerpiirkondi, varujuhtimisele.
- 213.** 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.
- 214.** Pöörmepiirkonna rööbasahela, tsentraliseeritud pöörme, pöörangu kontroll-luku või muu turvanguseadme tsentralisatsioonist või sõltuvusest väljalülitamisel signaalide kasutamisetä võetakse rongid jaama vastu ja saadetakse jaamavahele vastava foori keelava näiduga. Tee vabaolekut, pöörme tehnilist seisundit ning lukustatust matkaasendis ja matkalukustust kontrollitakse jaama TKA-s sätestatud korras.
- 215.** 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 fikseeritakse klambriga matkas nõutud asendisse. Sulgrööpa fikseerib ja teeb sissekande järelevaatusraamatusse raudtee teemehaanik.
- 216.** Kui on vaja veeremiga sõita üle fikseeritud sulgrööpaga pöörangu, siis pärast sulgrööbaste fikseerimise kohta teate saamist veendub liikluskorraldaja, et pöörangu sulgrööbaste asend matkas on õige.
- 217.** Kui sulgrööpad ei ole ühendatud pöörangu ajamiga (*sulgrööpad on omavahel jäigalt ühendatud*), lukustatakse elektrijamiga pöörang matkas tabalukuga või töötav sulgrööbas surutakse vastu raamrööbast ja fikseeritakse.
- 218.** Turvanguseadmete tööst, tsentralisatsioonist või sõltuvusest väljalülitamise ja taas töösse lülitamise täpne kord rikete puhul nende töös, järelevaatuse või remondi ajal sätestatakse juhendis „Juhend rongide ohutu liikluse kindlustamiseks turvanguseadmete hooldusel ja remontimisel“.

XI peatükk**ABI OSUTAVA RAUDTEEVEEREMI LIIKLEMINE**

- 219.** Abi osutav raudteeveerem (sh abivedur, päästerong) määratakse käiku ning lähetatakse abi osutama abi vajava raudteeveeremi juhi (vedurijuhiabi) abistamisinõude alusel.
- 220.** Abi osutav raudteeveerem määratakse käiku ja saadetakse jaamavahele dispetšeri käsuga, mille andmise aluseks on abistamisinõue.
- 221.** Jaamavahele seisma jäänud raudteeveeremi juht või tema abi peab abistamisinõudes teatama jaamakorraldajale või dispetšerile hädaolukorras oleva rongi pea asukoha (*jaamavahe, kilomeetri ja piketi*) ning abistamisinõude saatmise kellaja.
- Rongi seismisel ebasoodsa profiiliga teelõigul, kui veeremi kinnitamiseks olemasolevaid vahendeid pole piisavalt, ei ole lubatud vedurit rongist lahti haakida.
- 222.** Jaamakorraldaja, saanud abistamisinõude jaamavahele abi osutava raudteeveeremi saatmiseks, kannab abistamisinõude rongiliikluse raamatusse ja teatab sellest viivitusega dispetšerile. Dispetšer kannab saadud abistamisinõude dispetšeri korralduste raamatusse.
- 223.** Abistamisinõude saanud dispetšer kannab sellest viivitusega 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.
- 224.** Dispetšer teatab ise või jaamakorraldaja vahendusel jaamavahel seisva raudteeveeremi juhile kavandatud abiosutamise korra.
- 225.** Dispetšer peab tagama abi osutava raudteeveeremi takistusteta sõitmise abistamisinõudes 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.
- 226.** Jaamavahele seisma jäänud raudteeveeremile abi osutamiseks sulgeb dispetšer jaamavahe rongiliikluseks.
- 227.** Veeremijuhile on jaamavahele sõitmise jaoks liikluskorraldaja raadioside teel antav käsk.

Näide nr 31

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 (nimi).

- 228.** Rongiraadioside mittetoimimisel jaamakorraldaja täidab ja väljastab veeremijuhile rongiga jaamavahele sõitmise lubamiseks ühe punase diagonaaltüübiga 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.

229. Kui jaamavahel seisva rongi pea või saba asukoht pole täpselt teada, antakse abi osutava raudteeveeremi juhile koos jaamakorraldaja raadioteel antava käsuga jaamavahele sõitmise lubamiseks veel järgmise sisuga hoiatus:

„Jaamavahel seisva rongi 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

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

230. 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.

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

232. Jaamavahe avatakse rongiliikluseks dispetšeri käsuga, mis antakse:

- 1) jaamavahelt ettevõtte poolt määratud päästetööde juhilt saadud päästetööde lõpetamise teate ja teejärelavaatajalt 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

233. 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.

234. 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 (2,5 ‰) või suuremal kallakul ning on oht, et kokku haakimise tõukest võib veovahendita veerem hakata liikuma rongi sõidusuunaga võrreldes vastupidises suunas.
- 235.** Kui rongi eraldiseisvaid osi (vaguneid) pole haakeseadme tehnilise seisundi tõttu võimalik taas ühendada, peab veeremijuht edasise tegevuse kooskõlastama dispetšeriga, vajadusel esitama abistamislõpetuse, milles teatab katkenud rongi osade paiknemise (*km ja pikett*) 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 dispetšerile. 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.
- 236.** 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.
- 237.** Jaamavahele ei ole lubatud järelevalveta jätta veeremit, kus on inimestega või ohtlike veostega vagunid.
- 238.** 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

- 239.** 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.
- 240.** Saanud teate rongi sundpeatumise kohta, sulgeb dispetšer jaamavahe rongiliikluseks registreeritava käsuga ja määrab seal seisva rongi jaama toimetamise korra.
- 241.** 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 32

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.

RD (nimi).

- 242.** Side puudumisel tohib jaamavahelt rongi tagurdada pärast dispetšeri käsuga jaamavahe rongiliikluseks sulgemist ja seisma jäänud rongi veeremijuhile kirjaliku sõiduloa vorm EVS RL-11 kättetoimetamist.
- 243.** 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.
- 244.** 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.
- 245.** Jaamavahele saadetud rongi sundpeatumisel olukorras, kus rongi saba pole jõudnud sõita jaamapiirist välja, võib selle rongi vajadusel tagurdada jaamateele manöövrikorras jaamakorraldaja suusõnalise korralduse alusel.
- 246.** 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 241 käsku täiendatakse sõnadega:
- „... ja sõita tee. Sissesõidufoor on avatud“,*
„... ja sõita tee sissesõidufoori keelava näiduga (kutsesignaaliga). Vastuvõtumatk on valmis“,
„... ja sõita tee. Vastuvõtumatk on valmis“.
- 247.** 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.
- 248.** Dispetšeri registreeritav käsk antakse nii tagurdava rongi veeremijuhile kui rongi taga asuva jaamavahet piirava jaama korraldajale.

Näide nr 33

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

RD (nimi).

Abi andmine jaamavahel seisma jäänud mootorrongile teise mootorrongiga

- 249.** 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.

- 250.** 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. Abistamislõikes nimetatud kohta saabumisel peab ta oma tegevused kooskõlastama abistamislõike esitanud mootorrongi juhiga

- 251.** 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.
- 252.** Veeremi nõuetekohase kokku haakimise, pidurisüsteemi ja toitemagistraalide ühendamise ning piduriproovi tegemise eest vastutab abi osutava mootorrongi vedurijuht.
- 253.** 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“.

- 254.** 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 34

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

RD (nimi).

- 255.** Jaamas veovahendi rikke tõttu seisma jäänud rongile abi andmiseks, kui jaamas puudub vaba tee abiveduri vastuvõtmiseks, võib jaama(piirkonna)korraldaja anda abiveduri juhile loa keelava näiduga sissesõidufoorist mööda sõitmiseks abi vajava rongiga hõivatud tee vabale osale:

Näide nr. 35

Käsk nr. 27, rongi nr., veeremijuht, luban teil sõita jaama tee, mis on hõivatud rongiga nr., talle abi osutamiseks. Peate peatuma tee nr. ... piirdetulba juures, sealt edasi liigute rongi nr. veeremijuhil korralduste järgi. Vastuvõtumatk on valmis.

JK (nimi).

- 256.** Kui abivajav rong ei ole vabastanud saate- või vastuvõtumatka, võib sellele abi anda rongi sabast või peast, kasutades olemasolevat matka. Sellisel juhul sõidab abivedur mööda keelava näiduga foorist jaama(piirkonna)korraldaja käsu alusel.

Näide nr. 36

Käsk nr. 28, rongi nr. veeremijuht, luban teil abiveduril nr. mööduda keelava näiduga sissesõidufoorist / väljasõidufoorist ... üliavalvusega ja sõita abi osutamiseks rongile nr. kuni pöörmeni nr. (... kilomeetrini piketini).

JK (nimi).

Valgel blanketil punase diagonaaltüübiga kirjalik sõiduluba vorm EVS RL-11

Vorm EVS RL-11
(valgel blanketil punase diagonaaltüübiga)

SÕIDULUBA NR
 " " 20 a. jaam/post
 (tempel)

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

(põhjus)

Automaatblokeeringuga liinil lubab sõiduluba sõita jaamavahel sõltumata läbisõidufoori
 näidust.

Sõitmiseks rongiliikluseks suletud jaamavahele.

Liikluskorraldaja _____
 (allkiri)
 (Mittevajalik kriipsutada läbi)

Valgel blanketil punase diagonaaltüübiga kirjaliku sõiduluba vormi EVS RL-11 koopiaeksemplar

Vorm EVS RL-11
(valgel blanketil)

SÕIDULO A NR KOOPIAEKSEMPLAR
 " " 20 a. jaam/post
 (tempel)

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

(põhjus)

Automaatblokeeringuga liinil lubab sõiduluba sõita jaamavahel sõltumata läbisõidufoori
 näidust.

Sõitmiseks rongiliikluseks suletud jaamavahele.

Liikluskorraldaja _____
 (allkiri)
 (Mittevajalik kriipsutada läbi)

XII peatükk**TÖÖRONGI LIIKLEMINE**

257. 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 ettevõtte tööjuhi taotluse alusel.

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

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

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

260. 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.

261. 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 37

LJ Lelle – Türi

Käsk nr. 29. Seoses teetöödega sulgen Lelle – Türi jaamavahe kell 13:30 rongiliikluseks, väljaarvatud töörongid, mis saadetakse rongiliikluseks suletud jaamavahesse tööjuhi, (kutse ja nimi) TM 5 Killustik, avalduse alusel

RD (nimi)

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

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

Näide nr 38

Käsk nr 30 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..... (nimi).

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 39

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

- 264.** 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.

- 265.** 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 ohutusdistsantsi ja liikuma eessõitvast töörongist vähemalt 1 km kaugusel.

- 266.** 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 peatussignaali 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.

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

„Tööjuhi korraldusel“.

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

- 269.** Kui jaamavahele saadetakse ühendatud töörong ja selle üksikud töörongid hakkavad jaamavahele töötama üheaegselt, antakse iga töörongi veeremijuhile eraldi liikluskorraldaja käsk või kirjalik sõiduluba vormil EVS RL-11.
- 270.** Töörongi töötamiseks ette nähtud tööaja lõpuks peavad kõik tööd olema täielikult lõpetatud, ehitised ja seadeldised töökorda seatud, peatussignaalid maha võetud ning liiklusohklikud kohad vajadusel piiratud kiiruse vähendamise signaalide ja/või ohtliku koha piiramise signaalmärkidega.
- 271.** Ettenähtud tööaja või akna lõppemisel saadetakse töörong(id) jaamavahelt kokkulepitud jaamavahet piiravasse jaama tööjuhi korraldusel liikluskorraldajaga kooskõlastatult.
- 272.** Töörongi sõidust ja saabumisest jaamavahet piiravasse jaama teatab dispetšer mõlemale jaamavahet piirava jaama jaamakorraldajale.
- 273.** 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.
- 274.** Tööde lõpetamise järel töökohast jaama sõitva(te) töörongi(de) sõidukiirused ja ohutustingimused on samad, mis jaamavahele sõitmisel.
- 275.** Jaamavahelt kokkulepitud jaama saabumisel võetakse esimene töörong üldjuhul vabale jaamateele sissesõidufoori avatud signaaliga, üksteise kannul saabuvald tööronge võib võtta ühele ja samale jaamateele või vagunitega hõivatud jaamatee vabale osale jaama TKA-s sätestatud korras.

Näide nr 40

Käsk nr 31. Rongi nr 5001 raudteeveeremi juht. Mina, jaamakorraldaja, luban teil sõita sissesõidufoori keelava näidu korral ülivalvsusega kuni manöövrifoorini , sealt edasi manöövrifoori(de) näitude järgi tee nr vabale osale. Tee nr on hõivatud raudteeveeremiga. Jaamateel peatumise koht Matk rongi jaama vastuvõtuks on valmis. JK (nimi).

Käsk nr 32. Rongi nr 5002 raudteeveeremi juht. Mina, jaamakorraldaja, luban teil sõita sissesõidufoori keelava näidu korral ülivalvsusega teele ja peatuda piirdetulba juures, sealt edasi tee nr vabale osale. Tee nr on hõivatud raudteeveeremiga. Jaamateel peatumise koht Matk rongi jaama vastuvõtuks on valmis. JK (nimi).

- 276.** Turvangu- ja sideseadmete töö ning energiavarustus taastatakse pärast pädevalt töötajalt teate saamist nende töökorras oleku kohta.
- 277.** 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. Dispetšerile annab teate jaamavahe töörongi(de)st ja muudest takistustest vabastamisest tööjuht isiklikult või jaamavahet piirava jaama jaamakorraldaja vahendusel. Saadud teate kannab dispetšer oma korralduste raamatusse

- 278.** Remondi või ehitustööd, mida saab teha jaamavahet rongiliikluseks sulgemata, tehakse üldjuhul liiklusgraafikus ette nähtud „aknas“ rongidest vabal ajal rongiliiklust häirimata.
- 279.** Töörong saadetakse jaamavahele, mida ei suleta rongiliikluseks, dispetšeri suulise korralduse alusel PAB või KTB signaalide järgi või kirjaliku sõiduloaga.
- 280.** Töörong, mis tuleb pärast tööd jaamavahelt saatejaama tagasi, saadetakse:
- 1) KTB jaamavahele väljasõidufoori lubava näiduga,;
 - 2) PAB jaamavahele võtisauaga.
- 281.** 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.
- 282.** Enne töörongi jaamavahelt kokkulepitud jaama tagasipöördumist peab tööjuht veenduma selles, et töökoht oleks korras ja sinna ei jääks takistusi, mis võiksid ohustada rongiliiklust.
- 283.** Saabunud jaama, kannab tööjuht jaamakorraldajale või dispetšerile ette jaamavahe vabastamisest, töökohal takistuste puudumisest ja liiklusohutuse tagamiseks rakendatud meetmetest.
- 284.** Jaama teedel remont- ja hooldustööde teostamisel järgitakse TKE § 28 ning TKE Lisa 3 „Raudtee signalisatsioonijuhend“ punkti 17 nõudeid.
- 285.** 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.
- 286.** Rongi jaama vastuvõtmisel või läbilaskmisel mööda teid, kus tehakse hooldus- või remonttööd, antakse veeremijuhtidele kirjalikud hoiatused kiiruse vähendamise või mõne muu ettevaatusabinõu rakendamise kohta.
- 287.** 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.

XIII peatükk

JUHTRATASTEGA JA MAHATÕSTETAVA ERIVEEREMI LIIKLEMINE

- 288.** Ettevõtte raudteevõrgustikul kasutatav juhtratastega-, mahatõstetav-, iseliikuv- ja muu eriveerem (*edaspidi eriveerem*) peab vastama kõigile raudteeveeremi kohta Raudteeseaduses, TKE-s, standardis EVS 930:2016 (*Nõuded juhtratastega eriveeremile*) ja Ettevõtte poolt kasutusele võetud normdokumentides kehtestatud ning Liiklusseadusega vastava kategooria mootorsõidukile kehtestatud nõuetele.
- 289.** Eriveeremi häireteta töö, mis vastab liiklusohutuse, tuleohutuse ja keskkonnakaitse nõuetele, peab tagama veeremi omanik.
- Eriveeremi tehnilise seisukorra, ohutu paigaldamise, liikumise ja töötamise eest nõuetekohaselt vastutab eriveeremi juht või tööjuht.
- 290.** Eriveerem (välja arvatud mahatõstetav eriveerem) peab olema varustatud Edelaraudtee AS raudteevõrgustikul kasutatava rongiraadioside ja manöövriraadioside raadiojaama(de)ga, mille toimimist tuleb enne rööbasteele asumist kontrollida jaamas jaamakorraldajaga ning jaamavahel dispetšeriga.
- 291.** Eriveeremijuhil peab kaasas olema kaasaskantav raadiojaam või mobiiltelefon juhul, kui ta väljub sõiduki statsionaarse raadiojaama kuuldavusalast.
- 292.** Juhtratastega eriveeremi, iseliikuva eriveeremi ja muu eriveeremi maksimaalne sõidukiirus peab vastama raudteevõrgustikul ja veeremi tehnilistes andmetes (kasutusjuhendis) kehtestatud piirkiirustele, kuid ei tohi olla suurem kui:
- 80 km/h;
 - pöörmel – 20 km/h;
 - tagurpidi liikumisel – 15 km/h.

Juhtratastega eriveeremi liiklemine

- 293.** Juhtratastega eriveeremi liiklemine peab toimuma vastavuses TKE, TKE Lisa 3 Raudtee signalisatsioonijuhendi, standardi EVS 930:2016 ning käesoleva juhendi nõuetega.
- Juhtratastega eriveeremit võib kasutada haagise (näiteks rööpaveokäru, liipriveokäru, töövahendite käru jms) vedamiseks nii jaamades kui jaamavahel vastavuses veeremi ja haagise (käru) kasutusjuhendi ning standardi EVS 930:2016 nõuete ja tingimustega.
- 294.** Halbade ilmastikuolude korral (udu, tuisk, tugev lume- või vihmasead) valib juhtratastega eriveeremi juht sõidukiiruse, mis tagab liiklusohutuse ja väldib keelava näiduga foorist möödasõidu ning teatab aeglasemast sõidukiirusest dispetšerile või jaamakorraldajale.
- 295.** Juhtratastega eriveeremi juht või tööjuht peab küsima dispetšerilt luba jaamavahel tööle asumiseks ja rööbasteele sõitmiseks teatades jaamavahe, kilomeetri ja piketi, juhi nime ja masina pardanumbri.
- Rööbasteele maha sõitmise järel kannab dispetšerile ette maha sõitmise kellaaja ja gabariidinõuete täitmise.

- 296.** Enne juhtrastega eriveeremi jaamavahel rööbasteele asumist peab dispetšer sulgema jaamavahe rongiliikluseks.
- 297.** Juhtrastega eriveeremi asumisel rööbasteele ülesõidukohal, mis on varustatud teljeloenduritega, peab ta rööbasteelt lahkuma sellel samal ülesõidukohal.
- 298.** CTC tingimustes juhtrastega veeremi saatmisel jaamavahele peab veerem naasma saatejaama või jõudma järgmisesse (naaber)jaama. Kui kirjeldatud tingimused ei ole täidetud (jaamast väljunud juhtrastega eriveerem sõidab rööbasteelt maha jaamavahel asuval ülesõidul), siis jaamavahe ei vabane ja seda ei ole võimalik vabastada KTB teljeloendurite nullimisega.
- 299.** Juhtrastega eriveeremi sattumisel töö käigus teljeloenduritega varustatud ülesõidukoha lähenemispiirkonnale peab ta rööbasteelt lahkumiseks sõitma kas tagasi lähtekohta või edasi järgmisse ülesõidukohta/jaama.
- Juhtrastega eriveeremi juht peab olema eriti ettevaatlik raudteeülesõidukohtade ja jalakäijate ülekäigukohtade läbimisel, vajadusel vähendades sõidukiirust või peatades maanteeliikluse.
- 300.** Enne jaama teedel tööde alustamist, teeb juhtrastega eriveeremi juht / tööjuht sissekande jaamaseadmete järelevaatuse raamatusse.
- Eriveeremi võib rööbasteele paigutada ainult jaamakorraldaja või dispetšeri suulisel loal, mis antakse iga tee asumise kohta eraldi. Kõik liikumised jaamateedel tuleb kooskõlastada jaamakorraldaja või dispetšeriga.
- Juhtrastega eriveeremi töötamisel jaama teedel informeerib jaamakorraldaja selle juhti naaberteedel toimuvast liiklusest.
- 301.** Juhtrastega eriveeremi jaamavahel rööbasteele sõitmise või maha sõitmise kannab dispetšer või tema poolt määratud jaamakorraldaja digitaalsesse rongiliikluse raamatusse.
- 302.** Paberkandjal raamatusse vorm RL-2 kandmisel kirjutab jaamakorraldaja rongi numbri reale: „Sõitis teele km ... pk ... kell“, „Vabastas tee km ... pk ... kell“.
- 303.** Kui juhtrastega eriveerem saadeti PAB jaamavahele võtisauaga ja jaama tagasipöördumine ei toimunud rööbasteed mööda, siis jaamakorraldaja kannab võtisaua tagastamise aja digitaalses rongiliikluse raamatus saadetud rongi numbri rea lõpus olevasse jaotisse Märkmed (*jutumull*): „Võtisau tagastatud kell...“
- Sama kande teeb jaamakorraldaja paberkandjal raamatusse Vorm. RL-2 korral saadetud rongi numbri reale.
- 304.** Punktis 302 kirjeldatud juhtrastega eriveeremi tegevuste kellaajad teatab jaamakorraldaja naaberjaama jaamakorraldajale ja dispetšerile.
- 305.** Dispetšer registreerib kõik juhtrastega eriveeremi liikumisega seotud taotlused, ettekanded ja käsud rongidispetšeri korralduste raamatus.

Mahatõstetava eriveeremi liiklemine

- 306.** Mahatõstetava eriveeremi kasutajal peab olema kehtiv raudteekutse (defektoskopist, teemehaanik vms.). Töötajal peab kaasas olema töötõend.
- 307.** Mahatõstetava eriveeremi liikumine ei tohi põhjustada häired graafikujärgses rongiliikluses.

- 308.** Mahatõstetav eriveerem peab olema varustatud TKE Lisas 3 Raudtee signalisatsioonijuhend nõutud signaalidega. Ilma signaalideta ei tohi mahatõstetavat eriveeremiüksust teele lubada.
- 309.** Mahatõstetavate eriveeremiüksuste teljed peavad olema isoleeritud, et niisuguse veeremi asumine rööbasahelatega varustatud piirkonnas ei häiriks turvanguseadmete tööd.
Keelatud on mahatõstetava eriveeremiüksuse seisma jätmine isoleerlukkude kohal.
- 310.** Mahatõstetavat eriveeremiüksust ei tohi teele jätta vajaliku hulga töölisteta, kes vajaduse korral selle kiiresti teelt ära tõstavad.
Teelt eemaldatud mahatõstetav eriveeremiüksus tuleb paigutada väljapoole raudtee gabariidi piire.
- 311.** Mahatõstetava eriveeremi kasutamine jaama piires on lubatud ainult jaamakorraldajaga kooskõlastatult.
- 312.** Naaberteel liikuva rongi möödumise ajaks mahatõstetavast eriveeremist eemaldatakse rongi lähenemissuunalt töökohta piirav punane signaal.
- 313.** Mahatõstetava eriveeremi üksustega on keelatud jaamavahele tööle minna ilma eelnevalt omamata teavet rongiliikluse olukorra kohta. Tööde tegemisel peab tagama ohutuse.
- 314.** Töötamisel jaamavahes mahatõstetava eriveeremiga esitatakse mahatõstetava eriveeremiga töötamise ajaks hoiatuse kehtestamise nõudeavaldus vastavalt kehtivale korrale:
- halva nähtavusega (*nähtavus igas suunas alla 1000 m*) piirkonnas;
 - raskekaalulise veose transportimisel.
- 315.** Teljeloenduritega varustatud ülesõidukoha piirkondadel tuleb vältida mahatõstetava eriveeremiüksuse veeretamist teljeloenduritest mööda (teljeloendurist möödumiseks tõsta eriveeremi üksus rööbastelt maha või võimalusel asetada rööbasteele enne teljeloendurit).

XIV peatükk**MANÖÖVRITÖÖ**

316. 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.

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

318. Jaamades, kus on kasutusel manöövrifoorid, toimub manöövritöö manöövrifooride signaalide järgi. Jaamades, kus puuduvad manöövrifoorid, toimub raudteeveeremi möödasoit keelava näiduga foorist liikluskorraldaja igakordse korralduse alusel, milles ta määrab konkreetse liikumise tee ja mis kohani (signaali või pöörme taha vms).

Näide nr 41

Manöövrijuht Tamm / manöövriveeremi juht Kask, manöövrimatk nr 2. teelt on valmis. Võite mööduda väljasõidufoori B2 keelavast signaalist ja sõita pöörme nr 1 taha.

JK..... (nimi).

319. Manöövrimatka valmistab jaama TKA-s sätestatud korras:

- jaamakorraldaja;
- piirkonna liikluskorraldaja avades manöövrifoore või teavitades manöövrijuhti manöövrimatka valmisolekust manöövriraadioside teel;
- manöövrijuht vastavalt TKA-s kehtestatud korrale (pöörangud, mis ei ole tsentralisatsioon).

Manöövrijuht peab manöövritöö ülesande saama manöövritööd korraldavalt liikluskorraldajalt.

320. Liikluskorraldajal on keelatud anda luba möödasoituks keelava näiduga foorist, veendumata isiklikult juhtimisseadme näitude järgi või manöövrijuhi ettekande alusel, et manöövrimatk on valmis sõiduks.

Manöövrijuht peab enne veeremijuhile manöövriveeremi liikumiseks signaali, korralduse või loa andmist veendumata manöövrimatka õigsuses manöövrifoori näidu ja pöörmete asendi järgi.

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

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

323. Liikluskorraldajal on keelatud matkas olevate pöörangute seadmine enne raudteeveeremi juhilt või koosseisuga liikumisel manöövrjuhilt seismajäämise ja liikluskorraldaja poolt näidatud pöörangute vabastamise kohta ettekande saamist.

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

324. Kui manöövritööd tehakse manöövrifoori avamata (näiteks rikke korral), peab liikluskorraldaja võimalusel blokeerima pöörangud ümberseadmise vastu.

325. Kui piirkonnakorraldajal ei ole manöövritöö käigus võimalik seada matka vajalikku asendisse (pöörang kaotas kontrolli ümberseadmise käigus või pöörmepiirkond näitab valehõivatust), peab manöövrjuht või raudteeveeremi juht piirkonnakorraldaja korraldusel kontrollima pöörangut või pöörmepiirkonda ja võimalusel kõrvaldama takistuse. Kui välise vaatluse tulemusena ei õnnestu selgitada rikke põhjust, peatab piirkonnakorraldaja manöövritöö rikkega pöörmel ja teavitab rikkest turvanguseadmete mehhaanikut, vajadusel kutsutakse välja jaamakorraldaja.

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

327. Manöövrjuht korraldab meeskonnaliikmete paigutuse ja tegevused vastavalt manöövritöö plaanile.

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

328. 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 42

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

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

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

„Manöövrjuht Kuuseste. Sain aru, sõidan teele nr 5 ja peatun foori A5 ees.“

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

„Manöövrjuht Kuuseste. Sain aru, sõidame 1. tee 6 vaguniga.“

329. Valmistatud manöövrimatka korral annab manöövriveeremi juhile näites 42 toodud loa keelava näiduga foorist möödasõiduks liikluskorraldaja isiklikult manöövriraadioside kaudu või manöövrjuhi vahendusel. Manöövrjuht/veovahendi juht kinnitab korraldusest aru saamist selle kordamisega.

Näide nr 43

„Manöövrijuht Kuuseste / manöövriveeremi juht Kask, manöövrimatek teelt nr 3 sõitmiseks teele nr 2 on valmis. Võite mööduda manöövrifoori M3 keelavast signaalist.

JK..... (nimi).

„Manöövriveeremi juht Kask. Manöövrimatek teelt nr 3 sõitmiseks teele nr 2 on valmis. Võite mööduda manöövrifoori M3 keelavast signaalist.

Manöövrijuht Kuuseste“

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

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

332. Pidurimagistraali ühendusvoolikud manöövritööl ühendab kokku või lahti:

- 1) veeremijuht või veduriuhi abi ülesandeid täitev töötaja veovahendi lahti haakimisel manöövriveeremist;
- 2) manöövrijuht manöövritöö tegemisel jaamas.

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

334. Manöövrijuht on kohustatud:

- 1) koostama rongi täpses vastavuses koosteplaani, TKE ning sellekohaste juhendite ja juhistega;
- 2) tagama manöövritööst osavõtvate töötajate õige paigutuse ja kooskõlastatud tegevuse;
- 3) tutvustama enne manöövritöö algust manöövritöö plaani ja selle täitmise korda kõikidele manöövritööst osavõtvatele töötajatele;
- 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;
- 6) teavitama liikluskorraldajat raudteeliikluse ohutust ja/või manöövritööd takistavast asjaolust (tee- või turvanguseadmete rike, mittekorras vagun, tulekahju vms.)

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

335. 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.

336. 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 pidurikinga(de) olemasolu veeremirataste all või teel ja veenduma muude veeremi liikumist takistavate esemete puudumises.

337. Manöövritöö ajal on manöövrijuht kohustatud:

- 1) andma manöövritöö signaale ja korraldusi selgelt ja õigeaegselt;
- 2) jälgima manöövrimatka õigsust ja signaalide andmist vedurijuhi poolt;
- 3) asuma sellises kohas, kus on ohutu ja manöövritöö hästi jälgitav;
- 4) tsentraliseerimata pöörme matkaasendisse seadmisel kinnitama sulgrööpa pöörme riiviga ja veenduma, et sulgrööbas oleks tihedalt surutud vastu raamrööbast.
- 5) rakendama manööverdamisel pikk-manöövriveeremiga kõveral teosal 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 jaamatele seisma jäetud veeremi jaama TKA-s ette nähtud normide kohaselt;
- 9) veenduma enne manöövriveeremi liikumiseks loa andmist, et kõik vagunid on omavahel ja veovahendiga 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 lükkamiseks, 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 liikumiseks loa andmist, 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.

338. Manöövritöö tegemisel tuleb tagada vastas kõrikus liiklusohutus (*et ei toimuks veeremi sõitu vastaspoolse kõriku piirdetulba taha, isoleerlukkudele või väljasõidufoori taha*), vajadusel seada pöörangud kaitseasendisse või rakendada muid abinõusid vastavalt jaama TKA-le.

339. 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.

340. Kui jaamavahele saadetava rongi sabast jääb jaamatele 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.

- 341.** Manöövritööl tee või muu raudteetaristu objekti remontimise kohas, ülesõidu-, ülekäigukohas, 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.
- 342.** Kui sõidetakse vagunitega veovahendi ees, peab manöövrjuht või tema määratud manöövrimeeskonna liige asuma ümberpaigutatava vagunigrupi esimesel vagunil või liikumise suunas esimese vaguni astmeraul (pidurirõdul) või kõndima teede vahel vagunitest eespool.
- 343.** Möödasõidul kõrge platvormist on keelatud seista platvormi poolisel vaguni või veovahendi astmeraul.
- 344.** 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.
- 345.** Veeremijuht ei tohi panna veovahendit liikuma enne manöövrjuhi antud korraldust. Väljasõidul pöörmetele peab veeremijuht veenduma manöövrifoori lubavas näidus, foori puudumisel saama liikluskorraldajalt teate matka valmisoleku kohta ja loa keelava signaaliga väljasõidufoorist möödasõiduks. Loa või signaali sõiduks tsentraliseerimata pöörmetele annab veeremijuhile manöövrjuht.
- 346.** Sõitmisel vagunitega veovahendi ees, kui veeremijuht ei näe matka valmisoleku kohta antavat signaali või manöövrifoori näitu, edastab selle veeremijuhile manöövrjuht pärast seda, kui on saanud teate manöövrimatka valmisoleku kohta või veendunud, et manöövrifoor on avatud ja lubab teha manöövritööd.
- 347.** Vaguniteta veovahend sõidab jaamateel liikluskorraldaja korralduse või manöövrifoori näidu järgi.
- 348.** Manöövritööl ei tohi sõita kiiremini kui:
- 1) 60 km/h mööda vaba teed veovahendiga või veovahendi järele haagitud vagunitega, kui manöövriveeremi automaatpidurid on töökorras ja piduriproov tehtud;
 - 2) 40 km/h mööda vaba teed, kui vagunid on haagitud 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.

- 349.** 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.
- 350.** Veeremijuht peab manöövritööks antavat signaali või korraldust kinnitama vedurivilega (helisignaali).
- 351.** 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.
- 352.** Keelatud on anda signaali või korraldust manöövriveeremi sõiduks reisirongi järel, enne kui reisirong ei ole vabastanud ärasaateteed ja väljunud jaamavahele.
- 353.** Reisirongi taga seisval veeremijuhil on keelatud panna oma veovahendit liikuma enne, kui tal pole teavet reisirongi jaamavahele väljumise ja ärasaatete rongiveeremist vabanemise kohta.

Vagunite kinnitamine

- 354.** 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.
- 355.** Vagunite nõuetekohase kinnitamise ja selle kontrollimise tulemusest dispetšerile ettekandmise eest vastutab jaamaülem.
- 356.** Veeremi kinnitamise normide arvutuskäik on toodud käesoleva juhendi XV peatükis.
- 357.** 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.
- 358.** 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.
- 359.** 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.
- 360.** 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.

- 361.** Kallakuga jaamateede loetelu ning raudteeliikluse täiendavad ohutusabinõud, mida peab rakendama manöövritööl, sätestatakse jaama TKA-s.
- 362.** 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.
- 363.** Pidurkinga ei tohi panna:
- 1) rööbaste ühenduskoha (rööpaluku) ette või peale;
 - 2) pöörme rüströöpa ette;
 - 3) pöörme raamrööpale, mille vastu surutakse või on surutud sulgrööbas;
 - 4) kõveriku välisrööpale.
- 364.** 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.
- 365.** Vagunite tagurdamine ja/või ühendamine jaama teedel tuleb kooskõlastada liikluskorraldajaga, manöövrijuhiga enne manöövritöö alustamist.
- 366.** 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

- 367.** Manöövritööd väljasõiduga jaamavahele võib teha ainult dispetšeri loal ja piirkonnakorraldaja või naaberjaama korraldaja nõusolekul.
- 368.** Manöövriveerem võib sõita ainult vabale jaamavahele, dispetšer annab loa üheaegselt mõlemale jaamavahet piirava jaama jaamakorraldajale või piirkonnakorraldajale.
- 369.** Seejärel vahetavad liikluskorraldajad telefonogramme, mille vormid on toodud käesoleva juhendi punktis 98.
- Jaamavahe loetakse hõivatuks seni, kuni naaberjaamast ei ole antud telefonogrammi jaamavahele väljasõiduga manöövritöö lõpetamise kohta (käesoleva juhendi punkt 101).

- 370.** 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*“.
- 371.** Kaitseumbteele ei tohi paigutada ning seisma jätta reisi- ja kaubavaguneid, kus on inimesed või mis on laaditud 1. ja 2. ohuklassi kuuluva kaubaga.

Manöövritöö jaamateedel, mida ei teeninda liikluskorraldaja

- 372.** Veoveeremi manööver ja vagunite etteandmine või ära toomine jaama teedel või kolmandale isikule kuuluvatel teedel, mida ei teeninda liikluskorraldaja, toimub vastavalt jaama TKA-s sätestatule.
- 373.** Manöövrijuht peab küsima enne haruteelt jaama teedele sõitmist loa jaama juhtivalt liikluskorraldajalt ja on kohustatud tähelepanelikult kontrollima teede ja pöörmete seisundit ning veenduma valmistatud manöövrimatka õigsuses ja liiklustakistuste puudumises.

XV peatükk**VEEREMI KINNITAMISE NORMID**

374. 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.

375. Vagunigrupi, mille telgede arv on 200-st suurem või väiksem, kinnitamiseks arvestatakse pidurkingade arv võrdeliselt kinnitavate telgede arvu suhtega 200-sse. Murdarvulise tulemuse saamisel ümardatakse saadud tulemus suuremaks täisarvuks (st saadakse arvestuslik täisarv pidurkingi).

Näide 44:

- 1) Tühjadest vagunitest koosneva vagunigrupi, kokku 80 vagunitelge, mis seisab 0,0025 (2,5‰) kallakuga teel, kinnitamiseks on vaja:
$$80 (2,5 \times 4 + 1) / 200 = 4,4 \text{ ligikaudu } 5 \text{ pidurkinga.}$$
- 2) Laaditud külmutusvagunitest koosneva vagunigrupi, teljekoormus üle 15 tonni, kokku 80 vagunitelge, mis seisab 0,0025 (2,5‰) kallakuga teel, kinnitamiseks on vaja:
$$80 (2,5 \times 1,5 + 1) / 200 = 1,9 \text{ ligikaudu } 2 \text{ pidurkinga.}$$
- 3) Põlevkiviga laaditud marsruutrongi, kokku 240 vagunitelge, mis seisab 0,0015 (1,5‰) kallakuga teel, kinnitamiseks on vaja:
$$240 (1,5 \times 1,5 + 1) / 200 = 3,9 \text{ ligikaudu } 4 \text{ pidurkinga.}$$
- 4) Reisironi, kokku 72 vagunitelge, mis seisab 0,003 (3‰) kallakuga teelõigul, kinnitamiseks on vaja:
$$72 (3 \times 1,5 + 1) / 200 = 1,98 \text{ ligikaudu } 2 \text{ pidurkinga.}$$

376. Õliga määrdunud rööbastega teedel suurendatakse punktides 374 ja 375 nimetatud vagunite kinnitamise norme 1,5 korda.

377. 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.

- 378.** 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.
- 379.** 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.
- 380.** Rõhtsal teel, kallak väiksem kui 0,0005 (0,5‰) pannakse pidurkingad vagunigrupi mõlema otsavaguni alla, kallakuga teel aga vagunigrupi kallakupoolse otsavaguni alla. Tühjad vagunid teel kaldega 0,0005 kuni 0,001 (0,5 – 1‰) kinnitatakse ühe pidurkingaga ka kallakule vastaspoolsest otsast.
- 381.** Kui pidurkinga ei panda vagunigrupi otsavaguni alla, tuleb kindlasti veenduda selles, et teised vagunid on omavahel ja ka pidurkingaga kinnitatud vaguniga kindlalt kokku haagitud.
- 382.** Tugeva tuule korral (kiirus üle 15 m/s), mille suund ühtib vagunite võimaliku iseenesest veerema hakkamise suunaga, pannakse arvestuslikule kinnitusnormile lisaks veel 2 pidurkinga.
- 383.** Mootorronge ja vedureid ning erandjuhul ka muud veeremit võib kinnitada veeremi käsipiduritega. Sel juhul on arvestuslik norm 1 pidurking või 5 käsipidurtelge.
- 384.** Rõhtsal teel, väiksema kallakuga kui 0,0005 (0,5‰) võib kasutada veduri käsipidurit. Siis puudub vajadus kinnitada seisvat rongiveeremit otstest pidurkingaga.

XVI peatükk**PIDURKINGADE HOIU KORD**

385. Veeremi iseenesliku liikuma hakkamise takistamiseks pidurkingade vajalik kogus ja nende asukoht jaamas on määratud jaama TKA-s.

386. Pidurkingade olemasolu eest jaamas selleks TKA-ga määratud hoiukohas ning nende nõuetele vastavuse ja seisukorra eest vastutab piirkonna jaamaülem, kes:

- 1) korraldab pidurkingade seisukorras puuduste avastamisel nende kõrvaldamise;
- 2) pidurkingade kasutuskõlbmatuks muutumisel nende hävitamise;
- 3) uue pidurkinga kasutuselevõtmise ja selle nõuetekohase tähistamise (uue pidurkinga tähistamisel võib kasutada eelnevalt hävitatud pidurkinga tunnuskoodi);
- 4) pidurkinga kadumise korral teavitama sellest dispetšerit ja liiklusteenistuse juhti.

387. Vahetuse vastuvõtmisel peab vahetust alustav liikluskorraldaja kontrollima pidurkingade olemasolu.

Juhul kui pidurking ei asu temale määratud hoiukohas, selgitama välja selle asukoha.

388. Kõik Edelaraudtee AS raudteevõrgustiku jaamades kasutusel olevad pidurkingad on värvitud kollaseks ja tähistatud jaama numbrilise tunnuskoodiga.

Jaama tunnuskoode kantakse metallnumeraatoriga pidurkinga pealispinnale tugipakust mitte kaugemale kui 70 mm ja värviga tugipaku mittetöötavale tagumisele küljele.

389. Edelaraudtee AS jaamade tunnuskoovid on:

Jaam	Jaama tunnuskoode
Tallinn-Väike	088312
Liiva	088308
Kiisa	088350
Kohila	088401
Rapla	088505
Lelle	088524
Türi	088702
Võhma	088806
Viljandi	088905
Tootsi	089000
Pärnu	089103

390. Jaama tunnuskoodi alla kirjutatakse pidurkinga järjekorra number jaamas.

Liiva jaama pidurking nr.2 tähistatakse järgmiselt:

088308
2

XVII peatükk

RONGILIIKLUS JA MANÖÖVRITÖÖ OHTLIKU VEOSEGA

Üldsätted

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

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

Näide nr 45

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

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

Näide 46:

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.

394. 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.

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

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

396.2.1.1.1 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.

396.2.1.2.1. 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 veoremil sellele teele sõita.

- 397.** 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.
- 398.** 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.
- 399.** Vajalikud ohutusnõuded raudteeliikluse korraldamisel ohtliku kaubaga laaditud vagunitega on sätestatud jaama TKA-s.
- 400.** Ohtlike kaupade laadimiseks ette antav vagun peab vastama „Ohtlike kaupade veoeeskirjas“ sätestatud tingimustele.

Rongi koostamine

- 401.** 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunit võib panna rongi üksikvagunina või vagunigrupina.
- 401.2.1.1. 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.
- 402.** 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 ainete või ainete, mis veega ühinedes eraldavad põlevgaasi (4. ohuklassi kuuluv veos);
 - 7) oksüdeeruvate ainete ja orgaaniliste peroksiididega (5. ohuklassi kuuluv veos);
 - 8) tugevatoimeliste mürkainetega (6.1 ohuklassi kuuluv veos);
 - 9) vaguneid seadmete või kaubaga, mis sisaldavad ülalnimetatud aineid.
- 403.** 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguneid võib vedada igat liiki kaubarongide koosseisus ja üksikveovahendiga, mille meeskonnas on kaubarongisaatja.
- 404.** 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.
- 405.** Kui 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguneid saadavad spetsialistid või kaubasaatja (vastuvõtja) relvastatud meeskond, tuleb nende poolt valvatavad vagunid paigutada rongis ühte gruppi.

406. Vagunid, milles on inimesed (kaubasaatori, 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).

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

1. ohuklassi kuuluva veosega rongi sõitmine liinil

408. 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.

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

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

411. Tähist „O“ või „L“ sisaldav rongi number kantakse rongiliikluse raamatusse, liiklus-graafikule, veeremijuhile antavale kirjalikule loale ja hoiatusele, rongi kaalulehele ja teistele rongiliiklusalastele dokumentidele.

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

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

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

415. 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.

416. 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.

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

XVIII peatükk**ERIOMASTE SÕIDUOMADUSTEGA VEEREMI KAUBARONGI PANEMISE KORD**

- 418.** Eriomaste sõiduomadustega vagunite rongi panemisel juhendatakse 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.
- 419.** Üksikvagon, vedur jms, millel on korras, kuid piirkiirusega sõitu mittetagavad veereosad, transporditakse remondipunkti ainult üksikveovahendiga veeremivaldaja või veoettevõtte pädeva töötaja poolt vormistatud saatedokumentide alusel.
- 420.** 4. ja 5. astme külgmise või alumise ebagabariitsusega veosega vagon peab omama üht kattevagunit rongi pea poolt ja teist rongi saba poolt. Selliseks kattevaguniks võib olla kas tühi vagon või laadimisgabariidi kohaselt laaditud vagon.
- 421.** Külgmise ja alumise astme ebagabariitsusega veosega (välja arvatud astmed 1 kuni 3) vagunit ei tohi panna pikk-kaubarongi.
- 422.** Kontrollraamiga vagon peab sõitma rongis veovahendi järel või vajadusel eraldatakse sellest ühe tühja platvormiga selleks, et parandada kontrollraami ülemise tsooni nähtavust.
- 423.** Vagon 6. külgmise või 6. alumise astme ebagabariitse kaubaga või üliebagabariitse kaubaga pannakse rongi keskele, kuid kontrollraamiga vagunile mitte lähemale kui 20 vagunit.
- 424.** Kui üliebagabariitset veost transporditakse omaette veovahendiga (erirong), siis ebagabariitse kaubaga vagon peab olema eraldatud kontrollraamiga vagunist vähemalt viie vaguniga.
- 425.** Rongis võib sõita kuni 300-tonnise kandevõimega laaditud transportöör, välja arvatud liigendtransportöör (tüübi kood 3994).
- 426.** Suure kandevõimega transportööride ja kuni 300-tonnise kandevõimega liigendtransportööri (tüübi kood 3994) transportimise kord sätestatakse nende transportööride kasutamise juhendiga.
- 427.** 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.
- 428.** Tühja või laaditud 4-teljelist transportööri ning 120-tonnist haagistransportööri võib panna rongi neid kattevagunitega eraldamata.
- 429.** 120-tonnise kandevõimega (tüübi koodid 3960 ja 3961) ja 240-tonnise kandevõimega (tüübi kood 3974) haagistransportööre transporditakse kooskõlas nende kasutamise juhendiga.
- 430.** 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.
- 431.** Hopperdosaatorvagunitest koostatud marsruutronge võib panna kõikidesse liinil sõitvatesse kaubarongidesse (välja arvatud dumpkaaridest koostatud rongid) tingimusel, et neid ronge ei haagita lahti liini vahejaamades.

- 432.** Hopperdosaatorvagunitest (*edaspidi HDV*) rongi kogumass (bruto) ei tohi olla üle 2600 tonni.
- 433.** HDV-est koosneva rongi sõiduvalmiduse kohta liinil lubatud piirkiirusega veodokumentidesse (saatekirja) tehakse märke, mis kinnitab, et rong on ette valmistatud sõiduks, vagunite laadurid ja dosaatorid on kontrollitud, üle vaadatud ja viidud transpordiasendisse.
- 434.** 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.
- 435.** 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.
- 436.** 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 manöövrijuht.
- 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.
- 437.** Mittetöötav vedur või muu veovahend või rööbastelt maha sõitnud veerem lähetatakse saatejaamast liinile raudteeveo-ettevõtja või veeremi valdaja poolt peale tehnilise seisundi kontrollimist ja liikluskõlblikuks tunnistamist, mis vormistatakse aktiga. Akt saadetakse dispetšerile e-maili teel enne veeremi rongi paigutamist.
- Aktis peab olema näidatud transporditava vahendi lubatud liikumise piirkiirus, transportimise kord ja raudteeveeremi valdaja või tema esindaja poolt määratud saaturi nimi. Transporditava veeremiüksuse eest teekonnal vastutab saatur.
- Mittetöötav vedur pannakse kaubarongis vedava veduri järele.
- 438.** 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.
- 439.** Otsuse veeremi eritingimustel rongi paigutamiseks võtab vastu raudteeveo-ettevõtja.

XIX peatükk

EBASTANDARDSED JA OHUOLUKORRAD

440. 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

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

442. 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 saabuvate rongis ei saa juhtida pidureid

443. 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 (pidurikingad, 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.

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

445. 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.

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

Raudteeveeremi iseeneslik veeremine jaamavahele

447. 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.

- 448.** 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.
- 449.** Jaamavahel iseveereva raudteeveeremi suunal olevas jaamas raudteeliiklust korraldav liikluskorraldaja peab valmistama matka raudteeveeremi vastuvõtmiseks võimalikult ohutule tee (kaitsetupikusse, väljatõmbetele, heitesulgrööpa suunas), võimaluse korral panema valmis pidurkingad raudteeveeremi peatamiseks ja hoiatama jaama territooriumil viibivaid töötajaid.
- 450.** 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

- 451.** Jaamavahel raudteeveeremi rööbastelt maha minekut teatab raudteeveeremi juht raadioside teel üksikasjalikult koos täpse asukoha (*jaamavahe, km ja pikett*) ja ulatusega (*mitme rattapaariga, vaguniga*) viivitamatult dispetšerile, jaama(piirkonna)korraldajale.

Rööbastee rike („tõuge tees“)

- 452.** 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”.

- 453.** 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”.

- 454.** 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.

- 455.** 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 piirava(te) jaama(de) või piirkonnakorraldajale.

- 456.** 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.

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

458. 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.

459. 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 liikuvras rongis

460. Raudteeveeremi juht, saades teate või ise avastades liikuvras 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.

461. 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.

462. 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 tehno seisundi 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

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

464. 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 töandja pädeva töötaja otsusest.

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

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

Raudteeveeremi juht teavitab regulaarselt liikluskorraldajat edasiliikumise käigust.

465. Jaamavahelt jaama toodud raudteeveeoverem 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.

466. Jaamavahele jäetud rongikoosseis viiakse jaama raudteeveoettevõtjalt saabunud abistamisnõude alusel abi osutava raudteeveeremiga käesoleva juhendi XI peatüki kohaselt.

Raudteeveeremi teljelaagrite või rattapaaride ülekuumenemine

467. Raudteeveeremi teljelaagrite või rattapaaride ülekuumenemise tuvastamiseks on ettevõtte raudteevõrgustikule paigaldatud raudteeveeremi teljelaagrite ja rattapaaride ülekuumenemise tuvastamise eriseadmed (*edaspidi TÛS*). Seade edastab iga mööduva raudteeveeremi kohta asjakohased andmed dispetšerile või jaama(piirkonna)korraldajale.

468. TÛS seadmelt alarmteate saamisel tegutseb dispetšer või piirkonnakorraldaja vastavalt TÛS paigaldamise, kasutamise ja tehnohoolde korras sätestatule.

Inimese viibimine rööbasteel ja raudteeveeremi otsasõit inimesele

469. 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 teetöid katkestama, aga inimesed võivad olla liikluseks suletud naabertee rööbasteel;
 - c) tööpiirkond on nõuetekohaselt piiramata;
 - d) rongile ei ole välja antud hoiatust;
- 2) peatama 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.

470. Dispetšer, saanud teate:

- 1) raudteeveeremi inimesele otsasõidust, täpsustab asjaolud ja asukoha (*jaamavahe, km, pikett*) ja kas raudteeveeremi juht on Häirekeskust (*112*) teavitanud;
 - kui veeremijuht ei ole Häirekeskusele juhtunust teatanud, siis palub tal seda teha ning teeb ka ise teate Häirekeskusele (*112*);
- 2) 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.

XX peatükk**HOIATUSED**

471. 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 mahatõstetava 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.

472. Hoiatuse väljastab veeremijuhile või veeremijuhi abile dispetšer või tema poolt määratud liikluskorraldaja ühel järgneval viisil:

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

473. Paber kandjal 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.

474. Kaksikveol antakse hoiatus ainult esimese veovahendi juhile, kes teavitab sellest teise veovahendi juhti.

475. Kehtivusaja järgi jagunevad hoiatused:

- 1) tähtajatud, mis kehtivad väljaandmise hetkest kuni tühistamiseni;
- 2) tähtjalised, mis kehtivad tööjuhi või muu väljaandmise eest vastutava töötaja kindlaks määratud aja jooksul;
- 3) ühekordsed, mis kehtivad ainult rongi sõidu ajal, kui selle rongiga sõitmisel tuleb järgida raudteeliikluse tagamise 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 sõidumadustega veerem.

Hoiatuse väljaandmise vajadusest teatab liikluskorraldaja dispetšerile, kes sisestab selle hoiatuste programmi ja edastab jaamadele. Kui rong eriomaste sõiduomadustega veeremiga antakse üle AS Eesti Raudtee dispetšerile, adresseerib dispetšer hoiatuse ka AS Eesti Raudtee vastava liini dispetšerile.

- 476.** Veoveeremi, veeremijuhi või vedurimeeskonna vahetumisel peab veoveeremit üle andev veeremijuht andma järgmise vahetuse veeremijuhile üle ka kehtivad hoiatused.
- 477.** Veeremijuht peab liinil sõites täpselt juhinduma väljaantud hoiatustest ja töökohtade piiramissignaalidest.
- 478.** Ajapiiritlesega 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

[illegible]

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)

Edelaraudtee dispetšer jaam

Tallinn Balti - Viljandi liinil

KIRJALIK HOIATUS RONGILE NR

13.08.2020 05:51:05

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 hoiatussignaali 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 hoiatussignaali 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 hoiatussignaali 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 hoiatussignaali 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 hoiatussignaali 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 hoiatussignaali 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 hoiatussignaali 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)

XXI peatükk

SÕIDULUBADE KOONDTABEL

Nr	Jaamavahele väljumise luba	Jaamavahele saatmise tingimused			Jaamavahele väljumise loa andmise alus	Kommentaariid
1.	Väljasõidufoori lubav signaal	PAB, KTB	1.	Väljasõidufoor on töökorras	PAB, KTB töökorras Dispetšerilt saadud luba rongi saatmiseks	PAB – naaberjaamast saadud nõusoleku blokkisignaal KTB – jaamavahe vabaoleku signaal turvanguseadmetelt
			KTB	1.	Töörongi saatmisel, kui töörong sõidab pärast tööd järgmisesse jaama	Jaamavahe on vaba (kontrollnäitude järgi) Dispetšerilt saadaud luba töörongi saatmiseks. Veeremijuhile antakse hoiatus, kus näidatakse järgmisesse jaama saabumise aeg
		2.		Töörongi saatmisel jaamavahele, kui töörong pöördub pärast tööd saatejaama tagasi	Jaamavahe on vaba (kontrollnäitude järgi) Dispetšerilt saadaud luba töörongi jaamavahele saatmiseks pöördumisega tagasi saatejaama. Veeremijuhile antakse hoiatus, kus näidatakse saatejaama naasmise aeg	
2.	Sõiduluba EVS RL-6 I (kehtib naaberjaama sissesõidufoorini)	PAB	1.	Peale väljasõidufoori sulgemist (sõltumata põhjusest) või iseeneslikku sulgumist samasuunalise rongi jaamavahele saatmiseks	PAB töökorras, naaberjaamalt on saadud nõusoleku blokkisignaal	Ei tööta rongiraadioside raudteeveeremi juhiga
			2.	Keelava näiduga matkafoorist möödumiseks kuni väljasõidufoorini	PAB töökorras, matkafooriga piiratava tee osa on vaba, väljasõidufoor avatud	Ei tööta rongiraadioside raudteeveeremi juhiga
3.	Sõiduluba EVS RL-6 II (kehtib naaberjaama sissesõidufoorini)		1.	Kui vedurijuhile pole väljasõidufoori lubav näit nähtav	Naaberjaamalt saadud nõusoleku blokkisignaal ja väljasõidufoor on avatud	Ei tööta rongiraadioside raudteeveeremi juhiga
			2.	Kui väljasõidufoori matkanäidik puudub või ei tööta		

4.	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 on vaba, väljasõidufoor on avatud	
			4.	Väljasõidufoori ei ole võimalik avada, jaamavahe valehõivatuse tõttu ja rattapaariloendureid nullida ei õnnestu	<u>Dispetšeri käsk</u> , mis kinnitab jaamavahe vabaolekut	
			5.	Teelt, kus väljasõidufoori ei ole või mis ei ole avatud organiseeritud rongliikluseks		
5.	Sõiduluba EVS RL-7 II (kehtib naaberjaama sissesõidufoorini)		1.	Kui vedurijuhile pole väljasõidufoori lubav näit nähtav	KTB töökorras, väljasõidufoor avatud, jaamavahe on vaba (kontrollnäitude järgi)	Ei tööta rongiraadioside raudteeveeremi juhiga
			2.	Kui väljasõidufoori matkanäidik ei tööta		
6.	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 või • töörongi saatmiseks tagasipöördumisega saatejaama või • manöövritöö tegemiseks väljasõiduga jaamavahele	Ei tööta rongiraadioside raudteeveeremijuhiga. <u>PAB rikked:</u> • 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 pöörmeipiirkonna valehõivatus		
			5.	Teelt, kus väljasõidufoori ei ole või mis ei ole avatud organiseeritud rongliikluseks		
			6.	Võtisau ei tööta või on kadunud Võtisaua puudumisel manööver väljasõiduga jaamavahele		

6.	Teeluba EVS RL-8 (kehtib naaberjaama sissesõidufoorini)	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
7.	Sõiduluba EVS RL-9 (kehtib naaberjaama sissesõidufoorini)		1.	Kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite töö katkemisel	Mitte ükski side- ja signalisatsioonivahend ei tööta	<u>Ei tohi saata:</u> • ohtliku ja ebagabariitse veosega rongi, • 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.	Manöövr töö 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 veeremijuhile antakse hoiatus, kus näidatakse saatejaama naasmise aeg	
10.	Liikluskorraldaja käsk	KTB	1.	Teel, kus väljasõidufoori ei ole	Dispetšerilt saadud registreeritud käsk, mis kinnitab jaamavahe rongidest vabaolekut	Raudteeveeremijuhile rongiraadio teel antav liikluskorraldaja käsk