

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

Teede- ja Sideminister  
määrus  
terviktekst  
21.07.2015  
23.12.2017  
RT I, 18.07.2015, 6

## Raudtee tehnikasutuseeskirja kinnitamine

Vastu võetud 09.07.1999 nr 39  
[RTL 1999, 127, 1773](#)  
jõustumine 30.07.1999

Muudetud järgmistega aktidega

Vastuvõtmine	Avaldamine	Jõustumine
13.04.2000	<a href="#">RTL 2000, 54, 836</a>	01.07.2000
14.11.2001	<a href="#">RTL 2001, 129, 1870</a>	01.01.2002
11.11.2003	<a href="#">RTL 2003, 117, 1872</a>	01.01.2004
19.11.2003	<a href="#">RTL 2003, 118, 1899</a>	29.11.2003
13.02.2006	<a href="#">RTL 2006, 16, 287</a>	20.02.2006
04.03.2008	<a href="#">RTL 2008, 21, 312</a>	21.03.2008
13.08.2008	<a href="#">RTL 2008, 70, 995</a>	24.08.2008
26.11.2009	<a href="#">RTL 2009, 89, 1303</a>	11.12.2009
01.07.2011	<a href="#">RT I, 08.07.2011, 1</a>	11.07.2011
04.09.2012	<a href="#">RT I, 12.09.2012, 1</a>	15.09.2012, osaliselt 01.01.2018, 01.01.2020, määruses on läbivalt asendatud sõna "raudteehoidja" sõnadega "raudtee valdaja"; sõna "veeremihoidja" sõnadega "veeremi valdaja" ja sõna "vedurijuht" sõnadega "raudteeveeremi juht"
14.03.2013	<a href="#">RT I, 20.03.2013, 9</a>	23.03.2013
17.07.2015	<a href="#">RT I, 18.07.2015, 3</a>	21.07.2015

[Raudteeseaduse](#) § 34 lõike 2 ja [tuleohutuse seaduse](#) § 28 lõike 1 alusel määratud:  
[[RT I, 12.09.2012, 1- jõust. 15.09.2012](#)]

**1.** Kinnitada «Raudtee tehnikasutuseeskiri» (juurde lisatud).

**2.** Tehnilise Järelevalve Ametil:  
[[RTL 2008, 21, 312- jõust. 21.03.2008](#)]

1) korraldada raudtee tehnikasutuseeskirja rakendamine;

2) tagada riiklik järelevalve raudtee tehnikasutuseeskirja täitmise üle raudteeseaduses sätestatud korras.  
[[RTL 2006, 16, 287- jõust. 20.02.2006](#)]

**3.** Kuni uute raudtee tehnikasutuseeskirjast tulenevate juhendite, juhiste või muude tehniliste aktide kehtestamiseni juhendada seni kasutatavatest, kui need ei ole vastuolus käesoleva määruse punktiga 1 kinnitatud raudtee tehnikasutuseeskirjaga.

3.1. Raudtee tehnikasutuseeskirja punkt 53 esimene lause jõustub 2007. aasta 1. jaanuaril. Punkti 53 esimest lauset kohaldatakse enne käesoleva määruse jõustumist ehitatud reisi- ja kaubaplatvormidele ainult nende rekonstrueerimisel.

3.2. Raudtee tehnikasutuseeskirja lisa 3 «Ehitusgabriidi rakendamise juhendi» punktid 19.1 ja 19.2 jõustuvad 2007. aasta 1. jaanuaril.

3.3. Raudtee tehnikasutuseeskirja lisa 4 «Raudteeülesõidukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhendi» § 3 jõustub 2007. aasta 1. jaanuaril.  
[RTL 2006, 16, 287- jõust. 20.02.2006]

3.4. Raudtee tehnikasutuseeskirja punkti 7 lõiked 5–6 jõustuvad 2013. aasta 1. jaanuaril.  
Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib jätta oma rööbastee korrashoiujuhendi muutmata kuni Euroopa Komisjoni poolt kehtestatud koostalitluse tehnilise kirjelduse jõustumiseni, millega reguleeritakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja valduses oleva 1520/1524 mm raudtee seisunditasemeid.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

3.5. Raudtee tehnikasutuseeskirja punkt 63<sup>1</sup> jõustub 2018. aasta 1. jaanuaril.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

3.6. Raudtee tehnikasutuseeskirja punkti 95 jõustub 2020. aasta 1. jaanuaril.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

3.7. Raudtee tehnikasutuseeskirja punkte 138–138<sup>2</sup> kohaldatakse iseliikuvale eriveeremile alates 2018. aasta 1. jaanuarist.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

4. Käesolev määrus kehtestada 30. juulist 1999. a.

Kinnitatud  
teede- ja sideministri 9. juuli 1999. a  
määrusega nr 39

## RAUDTEE TEHNOKASUTUSEESKIRI

### 1. peatükk

#### ÜLDSÄTTED. TERMINID. ÜLDNÕUDED

##### Üldsätted

Raudtee tehnikasutuseeskiri (edaspidi *tehnikasutuseeskiri*) kehtestab raudteeliikluse, raudteevõetud, raudteehoiu, raudteeliiklusohutuse ja sellejärelvalve alase töö korraldamise üldnõuded, samuti raudteel liiklevale raudteeveeremile (edaspidi *veerem*), raudtee ehitistele jaseadmetele ning raudtee signalisatsioonile (edaspidi *signalisatsioon*) esitatavad tehnilised siseriiklikud nõuded.

Vastavust raudtee tehnikasutuseeskirja nõuetele tuleb eeldada, kui raudteeveerem, raudtee ehitised ja seadmed vastavad neile kohalduvate Euroopa Komisjoni pooltkinnitatud koostalitluse tehniliste kirjelduste nõuetele.

Kui raudtee tehnikasutuseeskirja või Euroopa Komisjoni poolt kinnitatud koostalitluse tehniliste kirjelduste kohaselt ei ole võimalik raudteeveeremi, raudtee ehitiste ja seadmete ohutust eeldada, hinnatakse nende ohutust, arvestades:

- 1) Euroopa Liidu ja Eesti harmoniseeritud standardeid;
- 2) Eesti standardeiks ülevõetud Euroopa standardiorganisatsioonide standardeid, mis ei ole harmoneeritud standardid;
- 3) algupäraseid Eesti standardeid;
- 4) raudtee eripära tõttu kasutusele võetud GOST standardeid;
- 5) teaduse ja tehnika hetkeseisu.

Kui kasutatavate standardite vahel tekib vastuolu, siis ülimuslikuks tuleb pidada harmoniseeritud standardites kehtestatud nõudeid.

Tuleohutuse tagamiseks kohaldatakse tehnikasutuseeskirjas reguleerimata osas kemikaaliseadust, tuleohutuse seadust ja ehitusseadust ning nende alusel kehtestatud asjakohased õigusakte.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Käesoleva eeskirja mõistes kasutatakse termineid järgmiselt:  
Abipost – rööpmestikuta liikluskorralduspost jaamavahel harutee liitumiskoha teenindamiseks (ei ole meldepunkt tervet jaamavahet läbivatele rongidele).

Aken – ajavahemik rongiliikluses, mil remondi- või ehitustööde tegemiseks või muul eesmärgil katkestatakse rongiliiklus (välja arvatud töörongid) jaamavahel, jaamavahe ühel rajal või jaamateel.

Automaatblokeering – rongiliikluse intervallreguleerimise süsteem, mille puhul jaamavahe jaotatakse blokkpiirkondadeks. Blokkpiirkondi piiravate fooride näidud muutuvad automaatselt ja edastavad liikuvatele rongidele vastavaid signaale olenevalt sellest, kas foori näidu taga asuv blokkpiirkond on veeremist vaba või veeremiga hõivatud.

Blokkpiirkond – osa jaamavahe rööbasahelaga varustatud teest automaatblokeeringu või iseseisva signalisatsiooni- ja sidevahendina kasutatava veduri automaatsignalisatsiooni puhul, mis on piiratud läbisõidufooridega (blokkpiirkondade piiridega) või läbisõidufoori (blokkpiirkonna piiri) ja jaama piiriga.

Depoo – hoonete ja rajatiste (edaspidi *ehitised*) ning teiste seadmete kompleks, mille abil tagatakse veeremi töökorras olek.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Depootee – depoo funktsioneerimiseks vajalik tee.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Dispetšeritsentralisatsioon – kaugjuhtimise ning telekontrolli automaatika ja telemehaanika seadmete kompleks (elektritsentralisatsioon, tee automaatblokeering, kombineeritud teeblokeering, kaugjuhtimise ja telekontrolli süsteemid), mis võimaldab rongiliikluse dispetšeril vahetult juhtimiseadmete abil juhtida ja kontrollida jaamade pööranguid ja signaale ning jälgida rongide liikumist oma piirkonna jaamavahedel ja jaamades.

[RTL 2008, 70, 995- jõust. 24.08.2008]

Ehitusgabariit – tee teljega risti oleval tasandil kujutatud piirjoon, millest sissepoole ei tohi ulatuda ükski ehitise või seadme osa. Erandiks võivad olla seadmed, mis on ette nähtud vahetuks koostööks veeremiga.

Eriotstarbeline tee – kaitse- ja püüdeumbteed, haruteed ning muud eriotstarbeks ehitatud teed jaamavahel või jaamas.

Eriotstarbelised kaubavagunid – mitmesuguste tehnoloogiliste seadmete ja vahendite paigutamiseks ettenähtud kaubavagunid (töökojad, elektri jaamad, päästerongide veetsisternid jm).

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Eriotstarbelised reisivagunid – posti-, pagasi-, teemõõte-, defektoskoopia- ja dünamomeetriavagunid, laborvagunid jm reisivaguni baasil ehitatud eriotstarbeline veerem.

Eriti intensiivne rongiliiklus – reisi- ja kaubarongi liiklus raudteeliinil ööpäevas üle 100 rongipaari kaheteelises piirkonnas ja üle 48 rongipaari üheteelises piirkonnas.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Eriveerem – rööbastelt mittemahatõstetav eriotstarbeks ehitatud veerem, nagu lumesahad, lumekoristus- ja teemasinad, tõstekraanad, dresiinid jm.

Harutee – üldjuhul vagunite etteandmiseks laadimis- või tühjendamispunkti või seal äratoomiseks ehitatud raudtee, mis on rööpmelises ühenduses jaamateega või peateega jaamavahel. Haruteed võidakse kasutada ka muuks otstarbeks.

Hoiatus – veeremi juhile edastatud suuline või kirjalik teade rongi juhtimise tingimuste muutumise ja eriolukordade kohta.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Intensiivne rongiliiklus – reisi- ja kaubarongi liiklus raudteeliinil ööpäevas üle 50 rongipaari kaheteelises piirkonnas ja üle 24 rongipaari üheteelises piirkonnas.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Iseliikuv eriveerem – juhtrastega eriveerem, iseliikuvad teemasinad, dresiinid jms.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Jaam – rööpmestikuga meldepunkt, mis võimaldab rongide vastuvõtmist, ärasaatmist ja peatusteta läbilaskmist, rongide kohtumise ja möödaskõidu korraldamist ning manöövr töö tegemist, tulenevalt raudteeinfrastruktuuri hoonete ning raudteerajatiste olemasolust ja otstarbest ka veoste vastuvõtmist-väljaandmist ja reisijate teenindamist ning muid raudteeliiklusega seotud tehnilisi operatsioone.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Jaamakorraldaja – töötaja, kes jaamas ainuisikuliselt korraldab rongide vastuvõtmist, ärasaatmist, läbilaskmist ja teisi veeremiüksuste liikumisi pea- ja vastuvõtu-ärasaateedele ning jaamades, kus puudub manöövridispetšer, ka muudel teedel.

Jaamatee – tee jaama piirides: pea-, vastuvõtu-, ärasaate-, sorteerimis-, laadimis-, väljatõmbe-, depoo-, ühendus- ja muu tee, mille otstarbe määrab tema kasutusviis.

Jaama tsentralisatsioonipost – ehitis raudteejaamas, kuhu on koondatud tsentraliseeritud pöörangute ja signaalide juhtimine ning nende seisundikontrollimine.

Jaamavahe – raudteeliini osa, mis on piiratud jaamade, teepostide või teeposti ja jaamaga.

Juhtimiseadmed – seadmed, millega juhitakse raudteeliiklust. Juhtimine võib toimuda juhtimisaparaadi, juhtimispuhli, pult-tablo, pult-manipulaatori, kohaliku juhtimise kilbi, matka kontrollseadmete, täiteposti blokkaparaadi, liiklusjuhtimise kinnise arvutisüsteemi abil.  
[RTL 2008, 70, 995- jõust. 24.08.2008]

Juhtlang – suurima kaldega lang raudteeliinil (arvestades ka kõverike takistust), mis on pidurdusmaa pikkune või pikem.

Juhttrastega eriveerem – veo- ja sõidua autod, traktorid ning ekskavaatorid, millele on rööbaste peal püsimiseks paigaldatud sõiduki esi- ja tagaosa juhttrastad.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Juhtvagun – juhirusmuga varustatud esimene vagun rongi peas, kust juhitakse vaguni või mootorrongi liikumist.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Juhtvedur – esimene vedur rongi peas, kust juhitakse rongi või muu veeremiüksuse liikumist.  
Kaitsepöörang – pöörang, mis kaitseasendisse seatonavälistab veeremi väljumise rongi või muu veeremi liikumiseks ettevalmistatud matkale.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Kaitseumbtee – kaitsepöörangust hargnev umbtee, millele suunatakse iseenesest liikuma hakanud või juhtimise kaotanud veerem ja see välistab muu veeremi sattumise rongi (või muu veeremi) liikumiseks ettevalmistatud matkale.

Kaitsevöönd – [Kehtetu – RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Kaksikvedu (mitmikvedu) – rongi vedamine kahe (või enama) veduriga.

Kallak – horisontaaljoone suhtes kaldu olev raudteeliini pikiprofiili element. Veeremile, mis liigub alumisest punktist ülemise suunas, on kallak tõus ja vastupidi liikuvale veeremile lang.

Kauba-reisirong – kauba- ja reisivagunitest koostatud rong kaupade ja reisijate veoks.

Kaubavagunid – kaubaveoks ehitatud vagunid ja kaubavagunitüüpi eriotstarbelised vagunid.

Kiirpidurdus – liikuva rongi või muu veeremiüksuse pidurdamine suurima pidurdusjõuga pidurimagistraali kiire tühendamise teel.

Kombineeritud teeblokeerim – rongiliikluse süsteem, mille puhul on võimalik avada väljasõidufoor ja rong saata jaamavahele siis, kui rattapaari loendusüsteemilt ja jaamavahel asuvatelt isoleerpiirkondadelt on saadud elektriline signaal, et jaamavahe on vaba.  
[RTL 2008, 70, 995- jõust. 24.08.2008]

Kontaktvõrk – juhtmetest, tarinditest ja muudest seadmetest koosnev rajatis, mis võimaldab juhtida elektrivoolu veolajaamast elektrirongi või -veduri vooluvõtturitele.

Kõrvaltee – tee, mis ei ole peatee ja millele suundudes veerem kaldub pöörmel sirgjoonelisest liikumissuunast kõrvale.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Külmutusrong – külmutusvagunitest koostatud rong.

Laadimisgabariit – tee teljega risti oleval tasandil kujutatud piirjoon, millest sirgel rõhtsal teosal paiknevale veeremile laaditud veos, selle pakend ja kinnitus ei tohi ulatuda väljapoole.

Liikluskorraldusvahendid – tehnokasutuseeskirjas, signalisatsioonijuhendis ning rongiliikluse ja manöövrivõtte juhendis raudteeliikluse korraldamiseks ja liiklusohutuse tagamiseks ettenähtud signaalid, signaalnäidikud ja -märgid, kirjalikud load, käsud ja hoiatused ning sidevahendite teel edastatavad käsud ja hoiatused.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Loenduspiirkond – rattapaaride loendussüsteemi poolt piiratud ja kontrollitud ala.  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Mahatõstetav eriveerem – teelt mahatõstetavad mitteiseliikuvad dresiinid, remonditornid elektrifitseeritud piirkondades, teerullikud, defektoskoopiakärud ja muu veerem, mida neid teenindavad töötajad võivad käsitsi rööbasteelt maha tõsta.  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Manöövrjuht – töötaja, kes otseselt juhib manöövritest osavõtivate isikute tegevust ja kellelt käsku saamata ei ole manöövrivedurijuhil õigust panna vedurit liikuma.

Manöövritöö – rongide koostamine-lahutamine, veeremi ühelt teelt teisele paigutamine, rongidele veeremi juurdehaakimine ja rongidest veeremi mahahaakimine, veduri külgehaakimine veeremile ja lahtihaakimine veeremist, veeremi kinnitamine pidurikingadele pealesõiduga, pidurikingade vabastamine nendelt veeremi mahasõiduga ning muud tööd, mis nõuavad veovahendi liikumist manöövriveeremiga või üksikult.  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Manöövriveerem – vaguni või muu veeremi grupp, mis on kokku haagitud nii omavahel kui ka manöövriveduriga või muu veovahendiga. Manöövriveeremiks on ka üksik vagun, mis on kokku haagitud manöövriveduriga, muu veovahendiga või üksikveduriga.  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Matk – teede, pöörmete ja signaalide kogum, mis määrab rongi või muu veeremi liikumise suuna ja teekonna.

Meldepunkt – koht, mis jaotab raudteeliini jaamavahedeks või jaamavahe blokkpiirkondadeks. Meldepunktideks on jaamad, teepostid, automaatblokeeringu läbisõidufoorid ning iseseisva signalisatsiooni- ja sidevahendina kasutatava veduri automaatsignalisatsiooni blokkpiirkondade piirid.

Mitteavaliku raudtee teed – rööbasteed, mis kuuluvad ühele raudtee valdajale ja kus tehakse manöövritöid.  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Mitteavaliku raudtee teede kogum – mitteavaliku raudtee piirkond, mis kuulub üheleraudtee valdajale, kus samaaegselt manöövriveeremi teenindamisega toimub rongide vastuvõtmine ja ärasaatmine.  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Mitteavaliku raudtee raudteeliikluspiirkond – mitteavaliku raudtee jaam, mis muuhulgas ühendab kahe või enama mitteavaliku raudtee valdaja raudteid.  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Mootorrong – mootorrongiveeremist koostatud rong. Mootorrongid on diisel- ja elektrirongid.

Mootorrongiveerem – juht-, mootor- ja haakevagunid, millest koostatakse mootorronge.

Muldkeha – pinnasest rajatis, millele toetub tee pealisehitis. Muldkeha moodustavad täidendid, süvendid, veeviimard jm.

Neutraalvahelik – kontaktvõrgu naaberpiirkondade vaheline ühenduslüli, mis elektriveeremi läbisõidul tagab naaberpiirkondade elektrilise isoleerituse teineteisest.  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Ohutusseade – mootorveeremil paiknev automaatikaseadmete kompleks, mille ülesanne on kontrollida vedurijuhi valvsust ja mis rakendab, lähtudes veduri automaatsignalisatsiooni edastatavatest signaalidest ning raudteeveeremi juhi käitumisest, vastava vajaduse ilmnemisel veeremi pidurisüsteemid.  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Pealisehitis – tee või raja ülemine, perioodiliselt uuendatav osa, mis koosneb rööbastest ja pöörmetest koos sideosadega, liipritest (prussidest) ja ballastist ning mis annab veeremi rataste koormuse edasi muldkehale või rajatisele.

Peatee – tee jaamavahel või jaamas, mis on jaamavahe tee vahetu jätk ja mis üldjuhul ei pöördu pöörmel kõrvale.

Pidurdusmaa – vahemaa, mille rong või muu liikuv veeremiüksus läbib vedurijuhikraani või hädapiduri käepideme pidurdamisasendisse seadmise hetkest kuni täieliku peatumiseni.

Pikk-kaubarong – kaubarong, mille pikkus (tingvagunites) ületab selle rongi liikumiskiirkonna jaoks liiklusgraafikus kindlaksmääratud maksimaalnõrmi ning on pikkusega kuni 70 tingvagunit.  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Pikk-reisiring – reisiring, mis on pikem selle rongi koosteskeemiga ettenähtust.

Poolautomaatblokeering – poolautomaatne rongiliikluse süsteem, mille puhul on võimalik avada väljasõidusignaali ja rong saata jaamavahele naaberjaama korraldajalt saadud elektrilise plokksignaali «nõusolek» olemasolul.

Pädev liikluskorraldaja – raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt määratud raudteeliikluse juhtimise eest vastutav raudtee liikluskorraldaja kutset omav töötaja (rongidispetšer, jaamakorraldaja, pörmeseadja jm).  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Päästerong – erivarustusega ja mehitatud eriotstarbeline veeremiüksus, mida kasutatakse raudtee liiklusõnnetuste tagajärgede likvideerimiseks, tulekahjude kustutamise abistamiseks või lokaliseerimiseks raudteel ja selle kaitsevööndis, keskkonnareostuse lokaliseerimiseks ning raudteeliikluse taastamiseks.  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Pöörang – pöörme osa, mis koosneb raamrööbastest, sulgrööbastest ja seademe mehhanismist.

Pöörangute ja signaalide elektritsentralisatsioon – automaatika- ja telemehaanikaseadmete kompleks, mis võimaldab jaama tsentralisatsioonipostist juhtida ja kontrollida kogu jaama, pööranguid ja signaale ning tagada ohutu raudteeliikluse.  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Pööre – seade veeremi juhtimiseks ühelt teelt teisele. Pööre koosneb pöörangust, riströöpast koos kontrarööbastega ja rööbasteedest nende vahel.

Pöörme post – üks või mitu tsentraliseerimata pööret, mida teenindab pörmeseadja.

Pöörmerajoon – [Kehtetu – RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Püüdeumbtee – jaama esimese sissesõidu pöörme ette ehitatud umbtee, mis on ette nähtud langul liikuva ja juhtimise kaotanud rongi või muu veeremi peatamiseks.

Rada – veeremi liikluseks ettenähtud rööbastee osa. Kasutatakse ühe-, kahe- või enamarajalisi teid.

Raske-kaubarong – kaubarong, mille kaal ületab vastava seeria veduri jaoks antud piirkonnas rongide liiklusgraafikus ettenähtud kaalunormi 100 või enam tonni.

Rattapaariloendurite piirkond – raudtee osa jaamavahel, mis on jaamavahe mõlemalt poolt piiratud rattapaari loenduritega.  
[RTL 2008, 70, 995- jõust. 24.08.2008]

Rattapaari loendusüsteem – süsteem, mis loendab rattapaariloenduritega varustatud piirkonda sisenenud ja sealt väljunud rattapaaride arvu. Rattapaari loendusüsteem võrdleb loendustulemusi ja kui sisenenud ning väljunud rattapaaride arv ühtib, loetakse piirkond vabaks.  
[RTL 2008, 70, 995- jõust. 24.08.2008]

Raudteehoid – raudtee talitlust tagav tegevus, mis seisneb raudtee arengu kavandamises, ehituses, remondis ja hooldes. Raudteehoiu eesmärk on säästliku ja ohutu liikluse tagamine, raudtee kasutajatele vajalike tingimuste loomine ja keskkonnakahjustuste vältimine.

Raudteeliiklus – veeremi liiklus raudteel.  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Raudteerajatised – raudtee, sillad, viaduktid, estakaadid, tunnelid, tugiseinad, truubid, kontaktvõrgud, turvangu-, side-, valgustus- ja energiaseadmed ning tehonorajatised, ülekäigu- ja ülesõidukohad, jaamad ja teised meldepunktid, oote- ja laadimisplatvormid, teekaitseobjektid ning muud raudtee sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalikud rajatised.  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Raudteeveerem – vedur, vagun, mootorrong, dresiin, rööbasbuss, teeremondimasin, kraana ja muu raudteel liiklemiseks ehitatud eriveerem, juhtrastega eriveerem või veovahend.  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Raudteeveeremi juht – raudteel liikuva veduri, mootorrongi, dresiini, rööbasbussi või muu iseliikuva eriveeremi, juhtrastega eriveeremi või veovahendi juht.  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Raudteeveeremi meeskond – raudteel liikuvat vedurit, mootorrongi, dresiini, rööbasbussi või muud iseliikuvat eriveeremit, juhtrastega eriveeremit või veovahendit teenindav töötajate grupp.  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Reisiring – reisivagunitest koostatud rong reisijate, pagasi ja posti veoks.

Reisiringide peatuskoht – nõuetekohaselt ehitatud ja tähistatud reisiringide peatuskoht jaamavahel.

Reisivagunid – reisijate veoks ehitatud vagunid ning restoran-, posti-, pagasi- ja muud eriotstarbelised reisivagunid.

Riste – kahe rööbastee samatasandilise ristumise koht.  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Rong – kokkuhaagitud ja nähtavate signaalidega tähistatud veeremiüksus, mis koosneb vagunitest ja ühest või mitmest vedurist või mootorvagunist. Rongina käsitatakse ka jaamavahele saadetavat nähtavate signaalidega tähistatud üksikvedurit, mootorvagunit, rööbasbussi, mittemahatõstetavat dresiini ja muud iseliikuvat eriveeremit, juhtrastega eriveeremit või veovahendit.  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Rongiliiklus – liiklusgraafikus ettenähtud rongide ja erandkorras käiku määratud rongide liiklus raudteel.  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Rongide liiklusgraafik – [Kehtetu – RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Rongisignaal – signaal rongi tähistamiseks.

Kaubarongi ja rahvusvahelise reisiringi tehnohoole – enne rongi saatejaamast väljumist ja teeloleku ajal veeremi valdaja, raudtee valdaja või raudteeveo-ettevõtja kehtestatud korras ning määratud tähtaegadel või kindla arvu kilomeetrite läbisõidu järel rongis asuvate veeremi oluliste sõlmede töökorrasolekut tagav operatsioonide kompleks sujuva ja ohutu liikluse, keskkonna ohutuse, reisijate turvalisuse ning veose säilivuse tagamiseks rongi sihtjaamani.  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Rööbasbuss – kahe juhiruumiga mootorvagon.

Rööbastee (edaspidi *tee*) – pealishitisest, muldkehast koos veeviimaritega ja muudest rajatistest koosnev ehitis, mida mööda liigub raudteeveerem.

Rööbe – tee pealishitise rööbaste sisepindade vahe.

Rööpmestik – teede ja pöörmete kogum, mille abil tagatakse veeremi liiklus raudteel.

Seisutee – jaamatee, mille raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja on määranud veovahendi seismiseksveoprotsessis.  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Signaal – nähtav või kuuldav leppemärk teatud käskude edastamiseks.

Signaalmärk – nähtav leppemärk, mille abil antakse käsk või korraldus teatud kategooria töötajatele. Signaalmärkide hulka kuuluvad piirdetulbad, jaamapiiri märgid, vilemärgid, voolu välja- ja sisselülitamise märgid jm.

Sorteermägi – rajatis rongide ja muude veeremiüksuste koostamiseks või lahutamiseks, kus kasutatakse ära mäeharjale paigutatud veeremi raskusjõud nende iseveeremiseks sorteerimismäe all paiknevatele teedele.  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Tee vabaoleku kontrollseadmed – elektroonilised või elektrimehaanilised seadmed, mis tuvastavad tee või isoleerpiirkonna vabaoleku. Tee vabaoleku kontrollseadmeteks on elektrilised rööbasahelad, tonaalrööbasahelad, rattapaaride loendusüsteemid ja optilised kontrollsüsteemid sorteermägedel.  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Teedepark – samaotstarbeline teedegrupp raudteejaamas.

Teemärk – raudteeliini pikkust, plaani eripära ja teerajatiste või -seadmete asukohta tähistav alaline märk.

Teepost – meldepunkt raudteeliinil, millel puudub rööpmestik.

Tehnokorraldusakt – kehtestatud vormi järgi koostatud dokument, mis sätestab veeremi ohutut ja häireteta vastuvõtmist, ärasaatmist ja läbilaskmist, samuti jaamasisese manöövr töö tegemist ja töötajate tööohutuse nõuete täitmist jaamas.  
[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Tsentraliseerimata pöörang – pöörang, mille sulgrööpaid seatakse ümber käsitsi vahetult pöörme juures paikneva seademe mehhanismiga.



Tsentraliseeritud pöörang – pöörang, mille sulgrööpaid (liikuva südamikuga ristööpa puhul ka liikuvat südamikku) seatakse ja mille asendit kontrollitakse juhtimisseadmete abil.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Tuletõrjerong – [Kehtetu – RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Turvang – signalisatsiooni, pöörangute ja signaalide tsentralisatsiooni ning blokeeringu seadmed, mille abil tagatakse ohutu liiklus raudteel.

Tõukevedur – vedur rongi sabas, mis tõusul (teatud juhtudel ka rõhtsal teelõigul) abistab rongi vedavat vedurit.

Tööjuht – isik, kes vastutab raudteehoiuga seotud tööde juhtimise ja liiklusohutuse tagamise eest tööde teostamise ajal.

Tööpidurdus – rongi või muu veeremiüksuse pidurdamine liikumiskiiruse sujuva vähendamise või peatamise eesmärgil.

Töörong – veeremiüksus, mida kasutatakse raudteehoiu töödel.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Vastutav käsk – liiklusjuhtimise süsteemi kaudu side- ja turvanguseadmetele edastatav käsk, kui on kõrgendatud nõue toimingute jälgimiseks või kui standardseid toiminguid ei saa side- ja turvanguseadmete tõrgete tõttu sooritada. Vastutava käsu rakendamiseks peab pädev liikluskorraldaja kinnitama käsu vähemalt kaks korda.  
[RTL 2008, 70, 995- jõust. 24.08.2008]

Veduri automaatsignalisatsioon kui iseseisev signalisatsiooni- ja sidevahend – automaatne rongiliikluse süsteem blokkpiirkondadega jaamavahel, kus rongiliiklust reguleeritakse vedurifoori signaalide järgi. Sel juhul on meldepunktideks blokkpiirkondade tähistatud piirid.

Vedur – ühe või mitme jõuallikaga varustatud veerem, mida kasutatakse rongide vedamiseks ja manöövr töö tegemiseks.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Veduri automaatsignalisatsioon – veduril või mootorveeremil paiknev automatikaseadmete kompleks, mille ülesanne on edastada teeäärsete signaalide näidud raudteeveeremi juhile.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Vedurimeeskond – vedurit või mootorrongi teenindav töötajate grupp, mis üldjuhul koosneb vedurijuhist ja vedurijuhi abist.

Veeremigabariit – tee teljega risti oleval tasandil kujutatud piirjoon, millest ei tohi välja ulatuda ei laaditud ega tühi sirgel rõhtsal teel paiknev veerem.

Veovahend – veerem, millega saab vedada teist veeremit.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Väljatõmbetee – jaamatee (teatud juhul eriprofiiliga) manöövr töö tegemiseks või veeremi ümberpaigutamiseks ühelt teelt teisele.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Õhkvahemik – kontaktvõrgu naaberpiirkondade ühendusviis, mil nad on teineteisest elektriliselt isoleeritud. Õhkvahemiku läbimisel ühendavad elektriveeremi vooluvõtturid kontaktvõrgu naaberpiirkonnad elektriliselt.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Ülekäigukoht on jalgteel või jalgrattateel ja raudtee samatasandiline ristumiskoht.  
[RT I, 08.07.2011, 1- jõust. 11.07.2011]

Ülesõidukoht on sõiduteel ja raudtee samatasandiline ristumiskoht.  
[RT I, 08.07.2011, 1- jõust. 11.07.2011]

Ülipikk-kaubarong – kaubarong, mille pikkus (tingvagnites) on 71 ja rohkem tingvagnit.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Ülivalvsus – vedurijuhi või muu veeremi juhi kõrgendatud tähelepanu seisund koos valmisolekuga liikuva veeremi viivitamatuks peatumiseks, kui tekib oht liiklusele või inimestele.

Märkus. Tehnokasutuseeskirjas kasutatakse ka raudteeseaduses defineeritud termineid ja mõisteid. Neid käesolevas peatükis ei korrata ega käsitleta.

## Üldnõuded



1. Raudtee-ettevõtja raudteeseaduse mõistes peab tagama tehnokasutuseeskirja täpse täitmise ning vastutab liiklusohutuse ja raudteeteenuse ohutuse tagamise eest. Tehnokasutuseeskirja sätete eiramine toob endaga kaasa vastutuse vastavalt raudteeseadusele.

2. Raudteeliiklusega seotud töötaja peab täitma järgmisi nõudeid:

1) juhul kui ohus on raudteeliiklus või inimeste elu, andma rongile või muule liikuvale veeremiüksusele peatussignaali ja võtma tarvitusele abinõud liikuva veeremiüksuse peatamiseks. Leides rajatise või seadme rikke, mis ohustab liiklust, peab ta lisaks eeltoodule viivitamatult rakendama abinõud ohtliku koha piiramiseks ja rikke kõrvaldamiseks;

2) tagama reisijate ohutuse;

3) kandma teenistuskohustuste täitmisel töötingimustele vastavat tööandja poolt väljastatud tööriietust; [RT I, 12.09.2012, 1 – jõust. 15.09.2012]

4) täitma oma töö kohta kehtivaid tööohutuse ja töötervishoiu eeskirju ning tuleohutus- ja tervisekaitse nõudeid, kaitsma ja säästma looduskeskkonda;

5) tagama ettevõtjale kuuluva vara ja vedamiseks vastuvõetud veoste säilimise.

3. Õigus juhtida vedurit, mootorrongi ja muud veeremit, signaale, aparate, mehhanisme jt seadmeid, mis on seotud rongide liiklusohutuse tagamisega, ning seada ümber pööranguid on ainult vastavat kvalifikatsioonitunnistust või juhiluba omavatel töötajatel.

Töötajat, kes ettenähtud korras õpib ametit teise töötaja juures, võib lubada juhtida vedurit, mootorrongi või muud veeremit, samuti signaale, pööranguid, aparate ning mehhanisme ainult neid seadmeid teenindava töötaja isiklikul järelevalvel ja vastutusel.

4. Isik, kes asub tööle raudteeliiklusega seotud töökohale, peab omama vastavat kutset (kvalifikatsiooni) ja sooritama eksami järgmiste dokumentide tundmises: tehnokasutuseeskiri (TKE), signalisatsioonijuhend (SJ), rongiliikluse ja manöövr töö juhend (RMJ), ametijuhendid ja muud töötajate töökohustusi sätestavad dokumendid, tööohutuse ja töötervishoiu eeskirjad.

Raudteeliiklusega seotud töötaja tööülesandeid ja töökohustusi sätestavad dokumendid, töökohale vastava teadmiste mahu ja vajaliku kutse kehtestab raudtee valdaja. [RT I, 12.09.2012, 1 – jõust. 15.09.2012]

5. Isik, kes asub tööle raudteeliiklusega seotud töökohale, peab olema täisealine ja läbima eelneva ja perioodilise tervisekontrolli vastavalt raudteeseaduse § 34 lõike 4 alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse määruse korrale. [RT I, 12.09.2012, 1 – jõust. 15.09.2012]

6. Keelatud on juhtida vedurit või muud veeremit ja signaale, töötada tehniliste vahenditega või neid remontida sellises haigus- või väsimusseisundis, mis takistab liiklusolude täpset tajumist, samuti on keelatud lubada töötajat tööle sellises seisundis.

Raudteeveeremi juhi töökohale lubamisele peab eelnema väsimus- ja joobeseisundi hindamine, mis viiakse läbi tööandja poolt kehtestatud korra alusel.

Tööandja on kohustatud viivitamatult kõrvaldama töölt alkoholi-, narkootilises või toksilises joobes või psühhotroopse aine mõju all oleva või raudteeseaduse § 34 lõike 4 alusel kehtestatud tervisenõuetele mittevastava töötaja. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal on õigus raudteeveeremi juht raudteeveeremi juhtimiselt või vedurijuhiabi tema ülesannete täitmiselt kõrvaldada, kui on alust eeldada, et nimetatud isik on alkoholi-, narkootilises või toksilises joobes või psühhotroopse aine mõju all. [RT I, 12.09.2012, 1 – jõust. 15.09.2012]

## 2. peatükk

### RAUDTEE EHITISED JA SEADMED

#### Korrashoiunõuded

7. Raudtee ehitised ja seadmed tuleb hoida korras.

Rikete ärahoidmine ning ehitiste ja seadmete pika kasutusea tagamine on nende ehitiste ja seadmete korrashoiu eest vastutavate isikute peamine kohustus.

Ehitiste ja seadmete seisukorra eest vastutab raudtee-ettevõtja või omanik või valdaja, kelle kasutuses need ehitised ja seadmed on.

Ehitiste ja seadmete korrashoiu eest vastutavad isikud peavad igaüks vastavalt oma ametikohustustele tundma neile teenindamiseks usaldatud ehitiste ja seadmete kasutamise eeskirju ja seisukorda ning tagama nende nõuetekohase hoiu.

Teede korrashoiul tuleb lähtuda kolmest seisunditasemest:

- 1) tähelepanutase on väärtus, mille puhul tuleb regulaarsete hooldustööde käigus kontrollida rööbastee geomeetrilisi parameetreid ja seisundit.
- 2) sekkumistase on väärtus, mille puhul tuleb teha täiendavaid parandustöid, et ennetada enne järgmist kontrolli tee seisundi langemist koheste meetmete tasemeni.
- 3) koheste meetmete tase on väärtus, mille puhul tuleb kasutusele võtta meetmeid rööbastee nõuetele vastavale tasemele viimiseks, et vähendada veeremi mahasõidu ohtu. Vajadusel tuleb puuduste kõrvaldamiseni rongide maksimaalset sõidukiirust alandada või raudteelõigul liiklus sulgeda.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Seisunditasemetele vastavad kõrvalekalded nominaalmõõdu suhtes kehtestab raudtee valdaja vastavate teede lõikes rööbastee korrashoiujuhendis vähemalt järgmiste geomeetriliste parameetrite osas: rööpmelaius, lood, risttõuge, vajum ja riht.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

8. Ehitised ja seadmed peavad vastama ehitusprojektidele ja tehnilistele tingimustele ning neil peavad olema tehnilised passid. Ehitusprojektide ja tehniliste passide säilitamise korrakehtestab raudtee-ettevõtja või omanik või valdaja.

Raudtee ehitised ja seadmed peavad vastama nõuetele, mis tagavad rongide ohutu liiklemise suurima kehtestatud kiirusega (edaspidi *piirkiirus*). Raudteeliinidel, mis on lülitatud rahvusvaheliste transpordikoridoride võrku, peab olema tagatud rongide liiklemine järgmiste piirkiirustega: reisirongid – 140 km/h, tühjade kaubavagunitega rongid – 100 km/h ja laaditud kaubavagunitega rongid – 90 km/h. Ehitised ja seadmed, mis ei vasta eelnimetatud nõuetele, tuleb plaanipäraselt ümber ehitada. Raudtee teelõikudel, kus reisirongide kiirus on 141–160 km/h, peavad nende teelõikude ehitised ja seadmed vastama lisas 5 kehtestatud nõuetele. Rongide liiklemise piirkiirused muudel raudteeliinidel määrab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või raudtee omanik või valdaja.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Muudatusi ehitiste ja seadmete konstruktsioonis võib teha ainult nende isikute loal, kellel on seadusega ettenähtud ehitiste ja seadmete ehitusprojektide koostamise ja kontrollimise õigus.

Ehitiste ja seadmete liigituse, nende hoiu eeskirjad ja tehnilised normid kehtestab raudtee valdaja.

9. Uusi ja rekonstrueeritud raudteeinfrastruktuuri ehitisi ning seadmeid võib kasutusse võtta seaduses sätestatud korras ehitise kasutusloa alusel.

Uued ja rekonstrueeritud ehitised ning seadmed antakse käiku alles pärast nende käitamiseks vajaliku tehnilise dokumentatsiooni (tehnokorraldusaktid, tööjuhendid jm) kinnitamist ning neid ehitisi ja seadmeid teenindavate töötajate teadmiste kontrollimist tehnilise dokumentatsiooni tundmises raudtee-ettevõtja või omaniku või valdaja sätestatud korras.

## Gabariidid

10. Raudtee- ning muud ehitised ja seadmed, mis paiknevad jaamas või raudtee kaitsevööndis, peavad vastama ehitusgabariidi S (GOST 9238-83 järgi C) nõuetele ja tagama veeremi ohutu liiklemise. Ehitised ja seadmed, mis paiknevad tehaste, töökodade, depoodes, sadamate, kaevanduste, kaubahoovide ja muude tööstus- ja transpordiettevõtete või mitteavaliku raudtee (edaspidi mitteavalik raudtee) maa-alal, kus liikleb ühiselt kasutatav veerem, peavad vastama ehitusgabariidi Sp (GOST 9238-83 järgi Cn) nõuetele.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Gabariitide S ja Sp rakendamise eripärasused raudteede ehitiste ja seadmete hoiuga seotud töödel, nõuded gabariitidele S ja Sp mittevastavatele ehitistele ja seadmetele, ehitiste ja seadmete kontrollimise ning ebagabariitsete kohtade kõrvaldamise kord on sätestatud ehitusgabariidi rakendamise juhendis (lisa 3).  
[RTL 2001, 129, 1870 jõust. 01.01.2002]

Ehitus-, remondi- ja muude tööde tegemisel on raudtee valdaja loata keelatud rikkuda ehitusgabariidi nõudeid.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

11. Kahe- ja neljarajalisel jaamavahel peab radade telgedevahe sirgetel teosadel olema vähemalt 4100 mm. Kolme- või neljarajalisel jaamavahel peab teise ja kolmanda raja telgedevaheline kaugus sirgetel teosadel olema vähemalt 5000 mm.

Jaamades peab naaberteede telgedevaheline kaugus sirgetel teosadel olema vähemalt 4800 mm, teisejärgulistel teedel ja kaubahooviteedel vähemalt 4500 mm. Tehnilise Järelevalve Ameti loal võib naaberteede telgedevaheline kaugus sirgetel teosadel olla vähemalt 4300 mm. Kui peateed on jaamas äärmised, siis võib nende telgedevahe olla 4100 mm. Vagunist vagunisse laadimiseks määratud teede telgedevahe võib olla 3600 mm.

[RT I, 12.09.2012, 1–jõust. 15.09.2012]

Horisontaalkaugused naaberteede (radade) telgede vahel kõverikel ja kõvera tee (raja) telje ning ehitise vahel määratakse kehtiva ehitusgabriidi rakendamise juhendi alusel.

12. Veeremile laaditud veos (koos pakendi, aluse ja kinnitusvahenditega ning kombineeritud veol koos transpordivahendiga, millel kaup paikneb) peab asetsema ettenähtud laadimisgabriidi piires. Lahtisel veeremil veose õige paigutuse kontrollimiseks võidakse kasutada selleks otstarbeks ehitatud gabariitväravat.

Veoseid, mida pole võimalik paigutada veeremile laadimisgabriidi piires, veetakse raudtee valdaja sätestatud korras.

13. Tee äärde paigutatud või vagunisse laadimiseks (või muuks otstarbeks) ettevalmistatud veos peab olema kinnitatud ja asetsema nii, et ei oleks rikutud ehitusgabriidi nõudeid.

Kuni 1200 mm kõrgused asjad ja esemed (v.a teetöödeks mahalaaditud ballast) peavad paiknema äärmise rööpa pea välisservast vähemalt 2 m kaugusel, suurema kõrguse korral vähemalt 2,5 m kaugusel.

14. Raudtee kaitseks, korrashoiu ja häireteta raudteeliikluse tagamiseks ning raudteelt lähtuvate kahjulike mõjude vähendamiseks on seadusega kehtestatud raudtee ääres kaitsevöönd.

Raudtee kaitsevööndi laiuseks on rööpme teljest (mitmeteelistel raudteedel ja jaamades äärmise rööpme teljest) linnades ja asulates 30 m, väljaspool linnu ja asulaid 50 m.

Raudtee kaitsevööndis paikneva kinnisasja omanik või valdaja ei või takistada raudtee kasutamist, halvendada oma tegevuse või tegevusetusega raudteehoiu tingimusi ja ohustada liiklust.

## **TEEMAJANDUSE RAJATISED JA SEADMED**

15. Raudtee valdaja tagab rööbastee, ehitiste ja seadmete hoiu nii, et oleks kindlustatud rongide liiklusgraafikus ettenähtud liiklusmaht määratud piirkiirustega.

16. Rööbastee-elementid (muldkeha, pealisehitis ja muud ehitised) peavad oma tugevuse, stabiilsuse ja seisundi poolest tagama veeremi ohutu ja sujuva liiklemise.

17. Tehnokasutuseeskirjast tulenevad tehnilised nõuded ehitiste ja seadmete konstruktsiooni kohta, nende hoiu ja kasutamise korra määrab raudtee valdaja.

## **Tee plaan ja profiil**

18. Rööbastee (edaspidi *tee*) peab vastama ehitusprojektis ettenähtud plaanile ja profiilile.

19. Jaamad peavad üldjuhul asuma horisontaalpinnal. Jaamu on lubatud ehitada kallakule kaldega kuni 0,0015. Erandjuhul on lubatud ka suuremad kalded, kuid mitte üle 0,0025. Sel juhul tuleb näha ette abinõud veeremi iseveeremise tõkestamiseks.

Uuel või rekonstrueeritava vastuvõtu-ärasaateteel, millel on ette nähtud veduri vagunitest lahtihaakimine ja manöövrivate tegemine, peab veeremi iseveeremise vältimiseks üldjuhul olema projekteerimismikohane piiravate pöörangute poole tõusev pikiprofiil.

Vajalikel juhtudel tuleb vagunite iseveeremise tõkestamiseks ehitada kaitseumbteed, -pöörangud või -sulgrööpad või heitekingad.

Kõigil juhtudel, kui jaam asub kallakul, tuleb ettenähtud kaalunormiga rongile tagada paigaltvõtmise tingimused.

20. Jaamad, eraldi asuvad teedepargid ja väljatõmbeteed peavad paiknema sirgetel teosadel. Erandjuhul on lubatud nende paiknemine kõverikel raadiusega mitte alla 1500 m ning eriti rasketes oludes on lubatud vähendada raadiust kuni 600 meetrini.

21. Tee plaani ja pikiprofiili tuleb perioodiliselt geodeetiliselt kontrollida. Raudtee valdaja korraldab teede plaani ja pikiprofiili geodeetilist kontrolli, ehitiste ja seadmete vastavuse kontrolli ehitusgabriidi nõuetele, vastava tehnilise dokumentatsiooni valmistamise ning jaamade mõõtkavaliste ja skemaatiliste plaanide koostamise.

Raudtee valdajal peavad olema:

- 1) kõigi teemajanduse ja muude infrastruktuuri ehitiste ja seadmete joonised, kirjeldused ning vastavad standardid ja normid;
- 2) jaamade mõõtkavalised ja skemaatilised plaanid ning pikiprofiilid kõigi pea- ja jaamateede, sorteerimismägede ning muude teede kohta, mis on lubatud avalikuks kasutamiseks.

Sorteerimismägede ja mäealuste teede ning väljatõmbeteede pikiprofiile kontrollitakse vastavalt vajadusele, kuid mitte harvemini kui üks kord viie aasta jooksul. Kõikide muude teede pikiprofiili kontrollitakse vähemalt üks kord kümne aasta jooksul. Kontrolli tulemuste põhjal määrab raudtee valdaja kindlaks profiiliparandamise tähtsust. Kui tehakse ehitustöid, mis muudavad tee plaani või profiili, siis kontrollivad ehitustööde tegijad pärast töö lõpetamist tee plaani ja pikiprofiili ning esitavad raudtee valdajale dokumentatsiooni muutuste kohta.

22. [Kehtetu – RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

22<sup>1</sup>. Raudtee ja pöörmete nõuetele vastavust tuleb kontrollida vähemalt üks kord kuus. Täpsemad nõuded raudteede ja pöörmete nõuetele vastavuse kontrollimise sagedusele, mõõtetehnoloogiale ja tööde tegemise korrale kehtestatakse ettevõtte vastavas juhendis.

Avaliku raudtee peateede geomeetria nõuetele vastavust tuleb kontrollida lisaks seadmega, mis võimaldab salvestada mõõdetud parameetreid reaajas. Kontrollimise sageduse kehtestab raudtee valdaja lähtuvalt liikluskooormusest, rongidele lubatavast liikumiskiirusest ja rööbastee seisukorrast.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

### **Tee muldkeha, pealisehitise ja rajatised**

23. Sirge teeosa muldkeha pealne laius peab vastama tee pealisehitisele ja olema vähemalt 5,5 m lai üherajalisel ning 9,6 m kaheajalisel teel, kaljustel ja drenivatel pinnastel vähemalt 5,0 m üherajalisel ja 9,1 m kaheajalisel teel. Teepeenra laius peab olema mõlemal pool vähemalt 0,4 m.

Kõverikel, mille raadius on alla 2000 m, laiendatakse muldkeha vastavalt normidele.

Uue raudteeliini ehitamisel või olemasolevale teise raja juurdeehitamisel peab muldkeha pealne laius vastama kehtivatele ehitusnormidele ja -eeskirjadele.

Üleujutusohlikes kohtades peab teemulde perv olema vähemalt 0,5 m kõrgem laineharja suurimast kõrgusest tugeva tuule ajal.

24. Raudtee sirge teeosa rööpmelaius rööpapeade sisemiste servade vahel on 1520 mm. Vabariigi Valitsuse otsusega võib kasutusele võtta ka muu rööpmelaiusega avalikuks kasutamiseks määratud raudteid.

Olemasolevatel teedel on kuni nende rekonstrueerimiseni rööpmelaiusele 1520 mm lubatud rööpmelaius 1524 mm.

Rööpmelaius kõverikel ja lubatud hälbed normaallaiusest nii sirgetel kui kõveratel teosadel sätestatakse rööbastee korrashoiu juhendiga.

24<sup>1</sup>. Rööpmelaiuse nominaalmõõdust kõrvalekalded peavad sirgetel ja kõveratel teelõikudel jääma piiridesse -4 mm kitsenemist ja +8 mm laienemist.

Teelõikudel, mille piirkiirus on alla 50 km/h, on lubatud rööpmelaiuse nominaalmõõdust kõrvalekalded -4 mm kitsenemist ja +10 mm laienemist.

Rööpmelaiuse korral alla 1512 mm või üle 1548 mm, tuleb raudteeliiklus koheselt sulgeda.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

25. Mõlema rööpapea pealispinnad peavad sirgel teosol olema üldjuhul ühel tasandil. Sirgel teosol tohib kogu sirge teeosa ulatuses hoida üht rööpaniiti teisest 6 mm kõrgemal vastavalt raudtee valdaja kinnitatud juhendi nõuetele.

Välisrööpa kõrgendus kõverikul sõltub kõveriku raadiusest ja veeremi lubatud piirikiirusest, kuid välisrööpa kõrgendus ei tohi ületada 150 mm. Välisrööpa kõrgenduse määrab raudtee valdaja.

Rööpaniitide asetuse tasapinnalisuse lubatud hälbed sirgetel ja kõveratel teelõikudel määratakse tee korrashoiu juhendiga.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

26. Sildade ja muude ehitiste loendi, nende ja deformeeruva või keerulistes ehitusgeoloogilistes tingimustes paikneva muldkeha järelevalve korra kehtestab raudtee valdaja.

Vastavalt raudtee valdaja kinnitatud tehnilistele normidele peavad sillad olema varustatud päästevahenditega ja vajaduse korral järelevaatusseadeldistega.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Kõik sillad liigitatakse kandevõime järgi vastavalt kehtivatele arvestusnormidele ja eeskirjadele.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

27. [Kehtetu – RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

### **Rööpad ja pöörmed**

28. Pea- ja jaamateede rööpad ning pöörmed peavad oma tugevuse ja seisundi poolest vastama kasutustingimustele (liiklus- ja teljekoormustele ning rongide lubatud piirikiirustele ja muudele ettenähtud tingimustele).

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Rööbaste ja pöörmete kulumisnormid määratakse kehtiva tee korrashoiu juhendiga.

29. Pöörmel peavad olema järgmist marki riströöpad:

- 1) peateedel ja reisiringide vastuvõtu-ärasaateteedel mitte järsemad kui 1/11 ning ristpöörmel ja nende jätkuks olevatel üksikpöörmel mitte järsemad kui 1/9;
- 2) pöörmel, mille reisiringid liiguvad ainult sirgteed mööda, võib riströöpa mark olla 1/9; erandjuhul võib raudtee valdaja loal lubada reisiringide liiklust kõrvalteele mööda pöörmeid, mille mark on 1/9;
- 3) kaubarongide vastuvõtu-ärasaateteedel mitte järsemad kui 1/9, sümmeetrilised aga mitte järsemad kui 1/6;
- 4) muudel teedel mitte järsemad kui 1/8, sümmeetrilised aga mitte järsemad kui 1/4,5.

Kõikide peateedel ja vastuvõtu-ärasaateteedel asuvate vastusulgerööpmete sulgrööbaste ette tuleb asetada põrkeprussid või katta tõmberauad metallkaanega.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Tsentraliseeritud pöörmed varustatakse mehhaniseeritud lumepuhastus- või lumesulatusseadmetega.

30. Kasutada ei või pöörmeid ja teeristmeid, millel on kas või üks järgmistest vigadest:

1) sulgrööbaste või riströöbaste liikuvate südamike eraldumine tõmmitsatest;

2) sulgrööpa eemalseis raamrööpast või riströöpa liikuva südamiku eemalseis kõrvrööpast 4 mm ja enam. Eemalseisu mõõdetakse sulgrööpal ja tõmbi riströöpa südamikul esimese tõmmitsa vastas, riströöpa teraval südamikul tema teraviku juures;

3) sulgrööpa või riströöpa liikuva südamiku murenemine, mille juures tekib ratta rehviharja pealejooksu oht, ja kõigil juhtudel, kui murenenud koha pikkus on:

peateedel	200 mm ja enam;
vastuvõtu-ärasaateteedel	300 mm ja enam;
muudel jaamateedel	400 mm ja enam;

4) sulgrööpa madalseis raamrööpa suhtes või riströöpa liikuva südamiku madalseis kõrvrööpa suhtes 2 mm ja enam, mõõdetuna ristlõike kohal, kus sulgrööpa pea või liikuva südamiku pealminelaius on vähemalt 50 mm;

5) kaugus riströöpa südamiku töötava serva ja kontrarööpa pea töötava serva vahel on alla 1472 mm;

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

6) kaugus kontrarööpa ja kõrvrööpa peade töötavate servade vahel on üle 1435 mm;

7) sulg- või raamrööpa murd;

8) riströöpa (südamiku, kõrv- või kontrarööpa) murd;

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

Raam-, sulg-, kõrvrööbaste ja riströöbaste südamike vertikaalkulumi määr ja nende kasutamise kord kuluminormide ületamise korral määratakse rööbaste korrashoiu juhendis.

31. Avaliku raudtee peateede rööpaid peab kontrollima defektoskoopiaseadmega lähtuvalt liikluskoormusest, rongide lubatavatest liikumiskiirustest, rööbastee seisukorrast ja teelõigul varasemalt tuvastatud defektsete rööbastete arvust. Kontroll peab hõlmama kogu rööpa ristlõiget (v.a rööpa tald) ning pikkust. Täpsemad nõuded kontrolli läbiviimiseks tuleb kehtestada raudtee valdaja vastavas juhendis.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

32. Pöörmete ja ristmete teessepaneku ning väljavõtmise, nende kasutuselevõtu ja järelevaatuse korra määrab raudtee valdaja.

33. Kontroll-lukud peavad olema järgmistel tsentraliseerimata pöörangutel, mis:

- 1) asuvad rongide vastuvõtu-ärasaateteel;
- 2) viivad ohtlike veostega vagunite seisuteele;
- 3) viivad pääste-taastamisrongide ja päästerongide seisuteele;  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]
- 4) viivad kaitse- ja püüdeumbteele;
- 5) viivad defektoskoopia- ja teemõõtevagunite ning teemasinate seisuteele;
- 6) tsentraliseerimata kaitsepöörangutel.

Pöörangutel ja riströöbastee liikuvatel südamikel (v.a sorteerimismäe- ja sorteerimisteedel paiknevad), sealhulgas ka tsentraliseeritud ning kontroll-lukkudega varustatud, peavad olema seadised nende lukustamiseks tabalukkudega.

Need seadised peavad tagama sulgrööpa tihke liikumise raamrööpa vastu või riströöpa liikuva südamiku liikumise kõrvrööpa vastu.

34. Tsentraliseerimata pöörangutel peavad olema pöörmenäidikud (valgustatud või valgustamata), mille kasutamine sätestatakse jaama tehnikorraldusaktis.

Näidikuid ei panda elektritsentralisatsiooni lülitatud pöörangutele ega sorteerimisarkide mäealuste kõrikute pöörangutele.

34<sup>1</sup>. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tohib jaamatee määrata seisuteeks raudteeveeremile, mis seisab raudteeveeremi juhita, kui:

- 1) jaamatee on varustatud kaitsepöörmete, heitesulgede või muude kontrollitavate seadmetega, mis takistavad raudteeveeremi matkavälise liikumise või
- 2) raudtee-ettevõtja kasutab sõltumatut mehitud valvet, et välistada autoriseerimata isiku võimalus raudteeveeremiga liikumiseks.

Seisuteed, mis on määratud raudteeveeremi juhita raudteeveeremi seismiseks, ei pea varustama matkavälise liikumise takistavate seadmetega juhul, kui raudteeveerem vastab käesoleva eeskirja punkti 138nõudele, mille kohaselt on autoriseerimata isiku võimalus raudteeveeremiga liikumiseks välistatud.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja sõlmivad lepingu, milles on sätestatud raudteeveeremi juhita raudteeveeremi seismiseks määratud seisuteede kasutamise tehnilised üksikasjad.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

35. Pöörmete, teeristmete, pöörmenäidikute, heitesulgede, pidurkingakõrvaldite ja põlvliigendlukustite, turvanguseadmete, pöörmete elektersoojenduse väliseadmete, juhtimis- ja kontrollseadmete, toiteliinide ja trafode hoiu korra kehtestab raudtee valdaja.

### **Raudteede ristumised ja ühenduskohad ning raudteeületuskohad**

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

36. Raudtee ristumised trammita, trolliliinide, maanteedega ja tänavatega peavad vastama kehtivatele juhenditele, ehitusnormidele ja -eeskirjadele.

Üle peateedel paiknevate ülesõidukohtade ei ole lubatud avada uusi trammi- ja trolliliine. Uute ülesõidu- ja ülekäigukohtade avamise kord sätestatakse „Raudteeülesõidu- ja ülekäigukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhendis“ (edaspidi *raudteeületuskoha hoiu juhend*).  
[RT I, 08.07.2011, 1- jõust. 11.07.2011]

36<sup>1</sup>. Raudtee ülesõidu- ja ülekäigukoha kasutamine sätestatakse raudteeületuskoha hoiu juhendis (lisa 4).



[RT I, 08.07.2011, 1- jõust. 11.07.2011]

37. Jalakäijatele raudtee ületamine, sõidukite ja liikurmasinate sõitmine ning kariloomade ajamine üle raudtee on lubatud ainult selleks ettenähtud ja nõuetekohaselt tähistatud kohtades. Liikleja peab raudtee ületamisel täpselt järgima liikluseeskirjas selleks toiminguks ettenähtud korda.

Kariloomade ajamisel üle raudtee peab täpselt järgima raudteeületuskoha hoiu juhendis selleks toiminguks ettenähtud korda. Kariloomade ajamine üle raudteeülesõidukoha või selleks otstarbeks üle raudtee ehitatud tee on lubatud ööpäeva valgel ajal, välja arvatud udu, paduvihma ja lumetormi korral.  
[RT I, 08.07.2011, 1- jõust. 11.07.2011]

38. [Kehtetu – RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

39. [Kehtetu – RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

40. [Kehtetu – RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

41. [Kehtetu – RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

42. [Kehtetu – RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

43. Raudtee ristumiste lubamine elektri- ja sideliinidega, nafta-, gaasi- ja veetorstikega ning muude maapealsete ja -aluste seadmetega, selle jaoks liiklusohutuse seisukohalt vajalike kaitseseadmete projekteerimine ja kooskõlastamine toimub raudtee valdaja loal.

44. Jaamavahel tohib uusi raudteeliine ja haruteid ühendada peateega erandjuhul raudtee valdaja loal.

45. Raudteeliinide ristumisel ühes tasandis ning raudteeliinide, haru- ja ühendusteede liitumiskohtades peateedega peavad olema kaitseumbteed või kaitsepöörangud.

Kohtades, kus haru- ja ühendusteede liituvad vastuvõtu- ja ärasaateteede või muude jaamateedega, tuleb rajada veeremi jaama või jaamast väljaveeremise vältimiseks kaitseumbteed, kaitsepöörangud või heitekingad.

Kaitseumbtee kasulik pikkus peab olema vähemalt 50 m.

46. Kaherajalisel jaamavahel peavad pöörmed pärisuunalist rada liikuvate rongide jaoks olema pärisulge.  
[RTL 2003, 117, 1872- jõust. 01.01.2004]

### **Tee- ja signaalmärgid**

47. Peateede äärde pannakse signaal- ja teemärgid. Pöörmete ja muude rööpmeühenduskohtade juurde püstitatakse piirdetulbad. Jaamas ja raudtee kaitsevööndis piiride ja muldkeha varjatud rajatiste tähistamiseks maapinnal pannakse üles erimärgid.

Signaalmärgid pannakse üles liikumissuunas vaadates paremale poole, teemärgid kilomeetrite arvu kasvu suunas vaadates paremale poole vähemalt 3100 mm kaugusele äärmise raja (tee) teljest.

Elektrifitseeritud liinidel võib signaal- ja teemärke asetada kontaktvõrgu tugede külge, välja arvatud need toed, millele on paigutatud fooripead, komplektalajaamad, kontaktvõrgu lahklülitid ja lahendid.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Piirdetulbad pannakse teedevahe (radadevahe) keskele kohta, kus ühinevate teede (radade) telgede vahekaugus on 4100 mm. Jaamateedel, kus ei liigu T-gabariidile (vt punkt 134) vastav veerem, võib säilitada kauguse 3810 mm. Kitsa teedevahega ümberlaadimisteedel pannakse piirdetulbad kohta, kus teede telgedevahe on 3600 mm.

Kõverikel tuleb neid mõõtmeid suurendada vastavalt ehitusgabariidi rakendamise juhendile.

Signaal-, tee- ja muud märgid peavad vastama signalisatsioonijuhendile.

### **VEEREMIMAJANDUSE, VEEVARUSTUSE JA KANALISATSIOONI EHTISED NING SEADMED. PÄÄSTEVAHENDID**

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

48. Veeremimajanduse ehitiste ja seadmete paiknemine ning tehniline varustus peavad tagama rongiliikluse ettenähtud mahus, vedurite ja vagunite tõhusa kasutamise, nende kvaliteetse tehnohoolduse ja remondi ning ohutud tööttingimused.



49. Veevarustusseadmed peavad tagama ettevõtete pideva varustamise vajaliku hulga nõutava kvaliteediga veega ning rahuldama vajaduse joogivee, tuletõrjervee ja muu majandusvee järele.

Kanalisatsioonirajatised peavad vastama keskkonnakaitse nõuetele.

50. Alatise valmisolekus peavad olema päästerongid avariide ja keskkonnareostuse tagajärgede kiireks kõrvaldamiseksning tulekahjude kustutamiseks.

Muu veeremiga ei tohi hõivata teid, kus alaliselt seisavad päästerongid.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

## **JAAMAMAJANDUSE EHITISED JA SEADMED**

51. Jaama rööpmestik ja tehniline varustus peavad tagama rongide liiklusgraafikus ettenähtud mahuga rongiliikluse, samuti rongide vastuvõtmiseks ja ärasaatmiseks, veoste ning pagasi peale- või mahalaadimiseks ja vagunite töötlemiseks ettenähtud ajanormide täitmise ning rongide ohutu liikluse ja ohutud töötingimused.

Reisijate teenindamiseks ettenähtud ehitised ja seadmed peavad võimaldama reisijateveoga seotud operatsioonide ohutu täitmise.

Jaamades, kus on võimalik kolme- ja enamasuunaline reisirongide teenindamine, samuti jaamades ja peatuskohtades, kus toimub ühendatud mootorrongi koosseisude peatumine, peavad reisijate ooteplatvormid olema jagatud seksioonideks ja varustatud vastavate infoviitadega.

Kui rongide samaaegse teenindamisega kaasneb rongide kokku- ja lahtihaakimine, siis peab veerem ja reisijate ooteplatvorm olema varustatud vastavate signaalide ja hoiatusmärkidega.

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

Reisijate ooteplatvormid peavad vastama standardis EVS 867 „Raudteealased rakendused. Reisijate ooteplatvormid“ kehtestatud nõuetele.

Kaubaveo korraldamiseks vajalikud seadmed peavad tagama veoste säilivuse ja kaubaveooperatsioonide täitmise.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

52. Rongiliiklusega seotud töötajate tööruumides tuleb tagada nõuetekohased töötingimused.

Jaamakorraldaja ametiruumis tohib üles seada juhtimis- ja kontrollaparaate, mis on vahetult seotud jaamakorraldaja tööga, ning valgustuse keskujuhtimispulte ja seksioonide lahklülitite kaugjuhtimispulte. Muid seadmeid ja aparate tohib paigutada nendesse ametiruumidesse vaid raudtee valdaja loal.

53. [Kehtetu – RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

54. Jaama tsentralisatsioonipostid, kust vahetult juhitakse pööranguid ja signaale, peavad paiknema nii, et juhitavad pöörangud ja teed oleksid hästi näha.

Olenevalt jaama kohalikest oludest võivad erandiks olla jaama elektritsentralisatsioonipostid (v.a mäepostid).

55. Jaama tsentralisatsiooni- ja pöörmepostide ruumides peavad olema ette nähtud signaalvahendid, inventar, tööriistad ja materjalid vastavalt raudtee valdaja kinnitatud normidele.

Pöörmepostil peab olema hooneväline väljakutsekell.

56. Vajalike korralduste edastamiseks mäeveduri juhile, manöövrimeeskonnale ja teistele töötajatele peavad sorteermäel olema foorisignalisatsioon ja raadiosideseadmed.

Sorteermäed varustatakse vagunite allalaskme mehhaniseerimise ja automatiseerimise ning pöörangute mäetsentralisatsiooni seadmetega.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

57. Jaamas peab olema jaamasisene telefon- ja raadioside, et anda edasi korraldusi manöövriröö ja jaamasisese töökorralduse ning jaama teedel seisva veeremi tehnohoolduse, remondi või muu kohta. Sideliigi kasutamise vajaduse jaamas määrab raudtee valdaja.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

58. Jaamades paiknevad reisisiteeninduseehitised, rongide vastuvõtu-ärasaated ja -pargid, laadimis- ja manöövriteed, veeremi varustamise, tehnohoold- ja remonditeed, kohad, kus jaamakorraldajad kohtavad ronge, pöörmekõrikud, ülekäigukohad ning vajaduse korral ka muud teed ja kohad, mis peavad olema valgustatud.

Valgustus peab vastama kehtivatele normidele, tagama rongiliikluse ja manöövritöö ohutuse, reisijate vagunitesse sisenemise ja väljumise ohutuse, teenindava personali häireteta ja ohutu töö.

Reisirongide peatuskohas peavad reisijate ruumid ning pealemineku- ja mahatulekukohad olema valgustatud.

Välisvalgustus ei tohi halvendada signaaltulede nähtavust.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

## **SIGNALISATSIOONI- JA SIDEEHITISED NING -SEADMED**

59. Signaalide ülesanne on tagada liiklusohutus ning rongiliikluse ja manöövritöö täpne korraldamine.

Signaal on käsk ja seda tuleb täita vastuvaidlematult. Iga raudteetöötaja peab tegema kõik endast oleneva signaali nõuete täitmiseks.

Möödasõit keelava näiduga foorist on keelatud.

Kustunud foorituled (välja arvatud hoiatusfoorid automaatblokeeringuta liinidel ning tõkke- ja kordusfoorid), foori ebaõige või arusaamatu näit ning muude signaalvahenditega ebaõige või arusaamatu signaali andmine nõuavad peatumist.

Erandjuhtudel tohib keelava näiduga (samuti arusaamatu näidu või kustunud tulega) foorist mööda sõita käesolevas tehno kasutuseeskirjas ning rongi liikluse ja manöövritöö juhendis sätestatud korras.

60. Rongiliikluse reguleerimisel kasutatakse järgmisi põhisignaalkvärve:

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

Raudteejaamas ja jaamavahel ei tohi üles seada selliseid punaseid, kollaseid või rohelisi dekoratiivkangaid, plakateid või tulesid, mis häirivad signaalide õiget tajumist.

61. Raudteel kasutatakse ainult signalisatsioonijuhendis ettenähtud signaale ja signaalvahendeid.

Signaalklaaside või -läätsede värv peab vastama kehtestatud standarditele. Alaliste signaalidena kasutatakse foore.

62. Sissesõidu-, läbisõidu-, tõkke- ja kattefoori punane, kollane ja roheline tuli peab sirgel teesal nii päeval kui öösel olema läheneva rongi vedurijuhiruumist selgesti eristatav vähemalt 1000 m kauguselt.

Kõverikel peab iga eelnimetatud foori näit (signaaltuli ja -riba) ning automaatblokeeringuta liinil hoiatusfoori näit olema selgesti eristatav vähemalt 400 m kauguselt. Vahelduva reljeefiga maastikul võib nende signaalide nähtavus olla alla 400 m, kuid mitte alla 200 m.

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

63. Iga sissesõidu-, läbisõidu- ning kattefoori ees peab olema hoiatusfoor. Automaatblokeeringuga liinil on iga läbisõidufoor järgmisele hoiatusfooriks.

Kolmenäidulise signalisatsiooniga automaatblokeeringuga liinil peab naaberfooride vahemaa olema vähemalt niisuguse pidurdusmaa pikkune, mis on määratud antud koha jaoks täielikul tööpidurdamisel suurimalt realiseeritavalt kiiruselt, kuid mitte suuremalt kui 120 km/h reisirongi ja 80 km/h kaubarongi puhul. Eelnimetatud vahemaa ei tohi olla väiksem kiirpidurdusmaast, arvestades rongi pidurisüsteemi käivitamiseks vajalikku aega. Igal juhul ei tohi see vahemaa olla lühem kui 1000 m.

Liinil, kus juba on kolmenäidulise signalisatsiooniga automaatblokeering, võib raudtee valdaja loal üksikuid foore jätta nõutavast pidurdusmaast lähemale. Sellisel fooril ja temale eelneval hoiatusfooril peavad olema valgusnäidikud. Jaamas kasutatakse valgusnäidikuid juhul, kui peatee naaberfooride (sissesõidu-, matka-, väljasõidufoori) vahemaa on vajalikust pidurdusmaast lühem.

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

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 01.01.2018]

Automaatblokeeringuga liinil ei panda hoiatusfoore põhifooridele lähemale, kui on antud kohas suurimalt realiseeritavalt kiiruselt kindlaksmääratud kiirpidurdusmaa.

63<sup>1</sup>. Kõigil poolautomaatblokeeringuga (PAB) ja kombineeritud teeblokeeringuga (KTB) varustatud raudteeliinidel peavad olema paigaldatud veduri automaatsignalisatsiooni teeseadmed kõikidel jaama peateedel, jaamadesissesõidu- ja hoiatusfooride vahelistel lõikudel, samuti sellistel vastuvõtu- ja ärasaateteedel, milliseid kasutatakse reisirongide teenindamiseks.

Poolautomaatblokeeringuga ja kombineeritud teeblokeeringuga varustatud raudteeliinidel, kus rongide sõidukiirus on vahemikus 121 kuni 140 km/h peab lisaks sissesõidu- ja hoiatusfooridevahelisele lõigule olema paigaldatud veduri automaatsignalisatsiooni teeseadmed ka hoiatusfoorile eelnevale lõigule vähemalt 1500 m ulatuses.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

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

Juhul kui foori ei saa ehitusgabriidi nõudeid rikkumata panna vaadatuna rongilt sõidusuunas paremale poole, lubatakse erandjuhul raudtee valdaja loal panna vasakule poole:

1) sissesõidufoori, mis on ette nähtud mööda vastusuunalist rada sõitvate rongide ning jaamavahelt saatejaama naasvate tõukevedurite ja töörongide vastuvõtmiseks jaama, ja selle hoiatusfoori;

2) sissesõidufoori vastusuunalist rada liikuvate rongide jaoks, kui kaheosalisel jaamavahel on korraldatud kahe-suunaline liiklus mööda ühte rada ning rongid liiguvad vasturada vedurifooride signaalide järgi;

3) sissesõidu- ja läbisõidufoore, mis paigaldatakse ajutiselt teise raja (tee) ehitamise ajaks.

65. Teeblokeeringuga liinil kasutatakse üldjuhul alatiselt põlevate signaaltuledega foore.

Rongi lähenemisel süttivaid signaaltulesid tohib raudtee valdaja loal kasutada ainult automaatblokeeringuga liini läbisõidufoorides.

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

67. Automaatblokeeringuga liinil on läbisõidufoori normaalnäit lubav, sissesõidu-, matka- ja väljasõidufoori normaalnäit aga keelav.

Liinil, kus sissesõidu-, matka- ja väljasõidufoore võib rongide jaamast peatuseta läbilaskmiseks üle viia automaattööle, on sellise üleviimise puhul nende signaalide normaalnäit lubav.

Automaatblokeeringuta liinil on sissesõidu-, väljasõidu- ja matkafoori normaalnäit keelav.

68. Sissesõidufoor peab olema pandud esimesest sissesõidupöördest vähemalt 50 m kaugusele, arvates vastusulgepöörme sulgrööpa teravikust või pärisulgepöörme piirdetulbast.

Elektrifitseeritud liinidel tuleb sissesõidufoor ja signaalmärk «Jaama piir» panna jaamavahe ja jaama kontaktvõrke eraldava õhkvahemiku ette (jaamavahe poole).

69. Iga ärasaatete väljasõidufoor tuleb paigaldada väljasaadetava rongi veduri seismiseks ettenähtud koha ette.

Väljasõidu- või matkafoor võib olla ühine tervele teede rühmale, välja arvatud teed, mida mööda ronge lastakse läbi peatuseta. Sellisel rühmafooril (ehk grupifooril) peab olema matkanäidik, mis näitab selle tee numbrit, millelt rong tohib väljuda.

70. Automaatblokeeringu läbisõidufoor paigutatakse blokkpiirkonna piirile.

71. Jaamas peavad rongide vastuvõtu- ja ärasaatematjade pöörangud olema vastastikusel sõltuvuses sissesõidu-, väljasõidu- ja matkafooriga.

72. Teeblokeeringu või elektrisauasüsteemi puhul peavad jaamavahel peateelt hargnevate teede pöörangud olema nende seadmetega sellises sõltuvuses, et lähima läbi- või väljasõidufoori avamine või saua väljavõtmine oleks võimalik ainult siis, kui pöörang on normaalasendis suunaga peateele.

73. Raudteeliinide ristumine ühel tasapinnal peab olema piiratud kattefooridega, mis on paigutatud mõlemale poole, piirdetulpadest vähemalt 50 m kaugusele.

Raudteeliinide ühetasandilise ristumise korral peab ristumiskohta piiravate kattefooride sõltuvus lubama avada ainult üht neist tingimisel, et vaenulike signaalide näidud on keelavad.

74. Teeblokeeringuga liini jaamas, kus ronge lastakse mööda pea- ja vastuvõtu-ärasaateteid läbi peatuseta, tuleb nende teede sissesõidu- ja matkafoorides kasutada peatuseta läbisõidu signalisatsiooni.

75. Alaliste signaalide paigaldamise skeemid ning jaamade pöörangute, signaalide ja matkade vastastikuse sõltuvuse tabelid kinnitatakse raudtee valdaja kehtestatud korras.

Alaliste signaalide ülesseadmise kohad määrab raudtee valdaja nimetatud komisjon.

#### **Tee automaat-, poolautomaat- ja kombineeritud teeblokeering**

[RTL 2008, 70, 995- jõust. 24.08.2008]

76. Automaat- ja poolautomaat- ning kombineeritud teeblokeeringuseadmed ei tohi võimaldada väljasõidu- või läbisõidufoori avanemist enne nende poolt piiratavablokkpiirkonna või jaamavahe (kombineeritud teeblokeeringu korral aga rattapaariloendurite piirkonna ja isoleerpiirkondade) vabanemist ega foori isesulgumist üleminekulpõhielektritoitelt varutoitele või vastupidi.

[RTL 2008, 70, 995- jõust. 24.08.2008]

Jaamavahe tee ja jaamatee vabaoleku kontrollseade peab mistahes rikke korral edastama hõivatuse informatsiooni.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

77. Automaat-, poolautomaat- või kombineeritud teeblokeeringuga üherajalisel jaamavahel peab pärast jaama väljasõidufoori avanemist olema välistatud võimalus avada naaberjaama poolt väljasõidu- või läbisõidufoori vastassuuna rongi saatmiseks samale jaamavahele.

Samasugune signaalide vastastikune sõltuvus peab olema ka automaat-, poolautomaat- või kombineeritud teeblokeeringuga kahe- või enamarajalisel jaamavahel, kui rajad on määratud kahesuunaliseks liikluseks.

[RTL 2008, 70, 995- jõust. 24.08.2008]

78. Automaatblokeeringu korral peavad foorid automaatselt sulguma rongi sisenemisel nendega piiratud blokkpiirkonda ning samuti siis, kui rööbasahela terviklikkus on rikutud.

79. Teeblokeeringuga liini jaamas peavad olema töörongide ja tõukevedurite jaamavahele saatmiseks ning manöövr tööks väljasõiduga jaamavahele blokeeriseadmed, mis välistavad teise rongi saatmise hõivatud jaamavahele avatud väljasõidufooriga.

Teeblokeeringuga liini jaamas, kus märkimisväärne osa manöövr tööst on seotud jaama piiridest väljasõiduga, võib teeblokeeringu seadmeid täiendada manöövrifooridega.

[RTL 2008, 70, 995- jõust. 24.08.2008]

80. Teeblokeeringuga liini jaamas peavad olema seadmed, mis:

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

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

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

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

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

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

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

Avalikul raudteel võib poolautomaatblokeeringu seadmetega varustatud liini jaamades rongide täiskoosseisus saabumist ja väljumist kontrollida distantsilt jaamakorraldaja kohapealse osaluseta ainult juhul, kui nende seadmetega varustatud jaama vahel tagatakse ainult ühe rongi olemasolu. Rohkem kui ühe samaaegse läbilaskevõime taotluse olemasolul tuleb tagada jaamakorraldaja kohapealne osalus.

Eeltoodud tingimuste mittetäitmisel on vastavate seadmete kasutamine keelatud.

Nõuded seadmetele, mis lubavad rongide täiskoosseisus saabumist ja väljumist kontrollida distantsilt jaamakorraldaja kohapealse osaluseta on järgmised:

- 1) peavad tagama selge ja ajas pideva ülevaate vastavast geograafilisest asukohast;

- 2) jäädvustusseadmete vaateväljas ei tohi olla takistavaid objekte;
- 3) seadmetele juurdepääs kõrvaliste isikute poolt peab olema välistatud;
- 4) seadmed peavad salvestama andmed minimaalselt 30 päeva pikkuse perioodi kohta.

Sõltuvalt kohalikest oludest tuleb vajadusel süsteemi jäädvustusseadmeid dubleerida.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

81. Rongiliikluse dispetšerikontrolliseadmed peavad dispetšerile näitama rakendatud liiklusuunda (üherajalisel jaamavahel) ja tagama kontrolli blokkpiirkondade, rattapaariloendurite ja jaamavahe isoleerpiirkondade, vahejaamade pea- ja vastuvõtu-ärasaateteede hõivatuse ning sisse- ja väljasõidufooride signaalide näitude üle. Dispetšerikontrolliseadmed võivad tagada kontrolli ka manöövrifooride signaalide näitude üle.  
[RTL 2008, 70, 995- jõust. 24.08.2008]

82. Automaatblokeering peab olema täiendatud veduri automaatsignalisatsiooni ja dispetšerikontrolli seadmetega.

### **Pöörangute ja signaalide elektritsentralisatsioon**

83. Elektritsentralisatsiooni seadmed ei tohi võimaldada:

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

84. Elektritsentralisatsiooni seadmed peavad tagama:

- 1) pöörangute ja fooride vastastikuse lukustamise;
- 2) pöörangute läbilõikamise kontrolli koos seda matka piirava foori samaaegse sulgumisega;
- 3) pöörangute asendi ning teede ja pöörmesektsioonide hõivatuse kontrolli juhtimisaparaadil;
- 4) võimaluse pöörangute ja signaalide matkaviisiliseks või eraldi juhtimiseks ning manööverdamiseks matkafooridenäitude järgi;
- 5) pöörangute andmise kohalikule juhtimisele.

85. Tsentraliseeritud pöörangu ajam ja lukusti peavad:

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

Pöörangute ja signaalide juhtimisplandi käepidemed ja nupud võivad nende otstarbest olenevalt erineda värvi, kuju või paigutuse poolest.

86. Jaamavahe, mis piirneb jaamadega, kus on pöörangute ja signaalide elektritsentralisatsioon, ning muudel juhtudel, kui saadetakse ronge jaamavahele väljasõidufooriga, peab üldjuhul olema teeblokeeringuga.

Muude signalisatsiooni- ja sidevahendite kasutamise kõnealusel juhul otsustab raudtee valdaja .

### **Dispetšeritsentralisatsioon**

87. Dispetšeritsentralisatsiooni seadmed peavad tagama:

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

Dispetšeritsentralisatsiooni seadmed võivad tagada manöövrifooride ja kutsesignaali kontrollnäitusid juhtimisseadmetel.

[RTL 2008, 70, 995- jõust. 24.08.2008]

### **Veduri automaatsignalisatsioon ja autostopp**

88. [Kehtetu – RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

89. [Kehtetu – RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

## **Pöörangute ja signaalide võtmesõltuvus**

90. Võtmesõltuvusseadmed peavad tagama pöörangute ja signaalide vastastikuse lukustamise kontroll-lukkudega.

91. Pöörme kontroll-lukud peavad:

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

Ühe ja sama seeria kontroll-lukke ei ole lubatud kasutada ühe jaama piires, suures jaamas aga ühe pöörmerajooni ja selle naabruses asuva teise rajooni pöörmepostide piires.

## **Jaamablokeering**

92. Jaamablokeering peab:

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

## **Ülesõidukoha automaatsignalisatsioon ja automaattõkkepuud**

93. Ülesõidukoha automaatsignalisatsioon peab alustama peatussignaali andmist maantee poole, automaattõkkepuud aga sulguma selle aja jooksul, mis on vajalik ülesõidukoha õigeaegseks vabastamiseks sõidukitest enne rongi jõudmist ülesõidukohale.

Ülesõidukoha automaatsignalisatsioon peab jääma sisselülitatuks ja automaattõkkepuud suletuks seni, kuni rong on ülesõidukoha täielikult vabastanud.

## **Rongi lähenemise automaat-eelteatesüsteem**

94. Automaatblokeeringuga jaamavahe ja pöörangute elektritsentralisatsiooniga jaam võib olla seadmestatud rongi lähenemise automaat-eelteatesüsteemiga.

## **Veeremi teljelaagrite ülekuumenemise avastamise seadmed**

95. Liikuvates rongides veeremi teljelaagrite ülekuumenemise avastamiseks ning selle kohta teabe edastamiseks vedurijuhile ja sõidusuunas eespool paiknevale jaamakorraldajale (või muule liikluskorralduspostile) kasutatakse eriseadmeid. Nende eriseadmete paigaldamise, kasutamise ja tehnoholde korra määrab raudteevaldaja.

Liikuvras rongis veeremi teljelaagrite ja rataste ülekuumenemise avastamiseks kasutatakse eriseadmeid. Nende eriseadmete paigaldamise, kasutamise ja tehnoholde korra määrab raudtee valdaja.

[RT I, 12.09.2012, 1 – jõust. 01.01.2020]

Kõik avalikud raudteed peavad olema varustatud teljelaagrite ja rataste ülekuumenemise avastamise eriseadmetega.

[RT I, 12.09.2012, 1 – jõust. 01.01.2020]

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

[RT I, 12.09.2012, 1 – jõust. 01.01.2020]

## **Teetõkkeseadmed**

96. Teetõkkeseadmed (heitekingad, -pöörangud või -sulgrööpad) ei tohi suletud asendis võimaldada rongi või muu veeremi väljumist teelt, millele nad on üles seatud. Nendel seadmetel peavad olema teetõkkenäidikud.

## **Side**

97. Kõigil raudteeliinidel peab olema rongiliikluse dispetšerside, -meldeside ja -raadioside. Jaamades, kus on käsijuhtimisega pöörangud, võib olla pöörmeside. Muude sideliikide kasutamise raudteeliinil ja jaamas määrab raudtee valdaja.

[RT I, 12.09.2012, 1 – jõust. 15.09.2012]

98. Raudteeliikluse juhtimiseks tuleb kasutada nii rongiraadiosidet kui ka jaamaraadiosidet.



Rongiraadioside süsteem peab võimaldama kõrgema prioriteediga abonendi sekkumise käimasolevasse sideseansi hiljemalt 10 sekundi jooksul vastavast algatusest. Prioriteetid kõnede sooritamisel tähtsuse järjekorras on järgmised:

- 1) esimene prioriteet: kõik rongidispetšeri algatatavad kõned;
- 2) teine prioriteet: jaamakorraldaja algatatavad kõned veeremile ja rongidispetšerile
- 3) kolmas prioriteet: raudteeveeremi juhi algatatavad kõned liikluskorraldajale (rongidispetšerile või jaamakorraldajale);
- 4) neljas prioriteet: muude rongiraadioside võrgu abonentide algatatavad kõned.

Rongiraadioside süsteem peab välistama madalama prioriteediga abonendi automaatse sekkumise kõrgema prioriteediga abonendi osalusega kõnesse. Avariiolukorras peab rongiraadioside süsteem võimaldama avariikutsungi edastamist prioriteetide üleselt.

Rongiraadioside ei tohi häirida raudteeliikluse juhtimiseks kasutatava teabe edastust veeremi ning teeseadmete vahel ja peab välistama autoriseerimata isikute juurdepääsu sideseansile.

Pärast rekonstrueerimist peab rongiraadioside olema dubleeritud (ring-transmissiooniga).“;

[RT I, 12.09.2012, 1 – jõust. 15.09.2012]

Olenevalt tehnoloogilistest vajadustest peab jaamaraadioside tagama kahepoolse side sidevõrkudes, mille abil korraldatakse otseselt raudteeliiklusega seotud tööd.

Kahepoolsed pargisideseadmed peavad tagama hea kuuldavuse kogu pargi ulatuses. Et vähendada müra, peavad need seadmed olema suundtoimega.

Rongi- ja manöövritööl antavate korralduste ning reisijatele määratud teadete edastamiseks kasutatav kahepoolne side peab olema pidevalt sisse lülitatud ja tagama sidekanalite pideva töö. Neil peab olema sisselülitatuse kontroll, nad peavad vastama tehnilistele nõuetele ning tehnohoold- ja remondinormidele.

99. Rongiraadiosidet, rongiliikluse dispetšeri- ja pöörmesidet ei ole lubatud kasutada kõnelusteks, mis ei ole seotud raudteeliiklusega.

[RT I, 12.09.2012, 1 – jõust. 15.09.2012]

Pöörmesidevõrku ei ole lubatud lülitada teisi telefone peale pöörmepostide ja tsentralisatsiooni täitepostide ning jaamakorraldajate telefonide.

Rongiliikluse dispetšeri sideliinidesse tohib lülitada ainult jaamakorraldajate, manöövridispetšerite, operaatorite, veduridepookorraldajate, elektri- ning veduridispetšerite ja raudteeside allüksuse valvetelefone. Dispetšeritsentralisatsiooniga liinil tohib rongiliikluse dispetšerisidesse lülitada ülesõidukorraldajate telefone.

[Neljas lõik – Kehtetu – RT I, 12.09.2012, 1 – jõust. 15.09.2012]

Korteritelefone lülitab dispetšer sisse ainult kõneluste ajaks.

Ajutiselt tohib jaamavahel lülitada rongiliikluse dispetšerisidesse dresiinijuhtide (sundpeatuse korral), päästerongide ülemate, turvangulektrimehhaanikute, taastamistöõde, tee ja elektrivarustusseadmete remonditööde juhatajate kantavaid telefone.

[RT I, 12.09.2012, 1 – jõust. 15.09.2012]

Rongiliikluse meldesidega võib ühendada ainult jaamakorraldajate telefone, automaatblokeeringuga liinidel ka jaamavahe- ja ülesõidukorraldajate telefone.

### **Turvangu- ja sideliinid**

100. Turvangu- ja sideõhuliinide juhtmete alumise punkti kõrgus maapinnast suurima rippe korral peab olema jaamavahel vähemalt 2,5 m, jaamas vähemalt 3,0 m ning maanteega ristumise kohas vähemalt 5,5 m (olemasolevatel liinidel tohib kuni ümberehitamiseni säilitada kõrguse 4,5 m).

Raudteeliiniga ristumise kohas peab õhuliini juhtme kõrgus rööpapea pealispinnast olema vähemalt 7,5 m. Elektrifitseeritud liinil määratakse see kõrgus vastavalt tehnilistele tingimustele olenevalt kontaktjuhtme pingest ja rippekõrgusest.

101. Turvangu- ja sideliinide vigastamise korral on nende taastamise järjekord järgmine:

- 1) dispetšerside juhtmed;
- 2) teeblokeeringu, elektrisauasüsteemi, rongiliikluse meldeside ning pöörmeside juhtmed;
- 3) elektrivarustuse kaugjuhtimiseseadmete juhtmed;
- 4) magistraalside juhtmed;
- 5) muud turvangu- ja sidejuhtmed.

102. Turvangu- ja siderajatised ning -seadmed peavad olema kaitstud veovoolu, elektriliinide ning pikselaengute segava ja ohtliku toime eest. Rajatiste hoiu ja kaitse korra kehtestab raudtee valdaja.

[RT I, 12.09.2012, 1 – jõust. 15.09.2012]



## **Turvangu- ja sideseadmete tehnohooldus**

103. Turvanguaparaadid, mille abil luuakse sõltuvusi, ning rongi- ja jaamaraadioside aparaadid peavad olema suletud ja plommitud. Neid võib avada ainult raudtee valdaja volitatud töötaja, kes peab eelnevalt tegema teede, pöörmete, turvangu-, side- ja kontaktvõrguseadmete järelevaatuse raamatusse (edaspidi jaamajärelevaatusraamat) vastava sissekande. Turvangu- ja raadiosideaparaatide plommide terviklikkuse eest vastutavad neid aparaate kasutavad valvekorra töötajad. Jaama järelevaatusraamatu pidamise korra kehtestab raudtee valdaja.

104. Raudtee valdajal peavad olema kasutuses olevate turvangu- ja side- ning muude hooldatavate seadmete kirjeldused ja joonised, vastavad standardid ning normid.

105. Ajutisi muudatusi turvanguseadmete sõltuvustes võib teha ainult raudtee valdaja loal.

106. Plaanilist turvanguseadmete ümberehitamist ja -paigutamist ning remondi-, katsetus-, asendus- jt plaanilisi töid, mis põhjustavad määratud sõltuvuste rikkumist või ajutist katkestust, tuleb teha raudtee valdaja kinnitatud graafiku kohaselt. Jaamas on keelatud teha selliseid töid jaamakorraldajaga kooskõlastamata ja ilma tööjuhi eelneva vormikohase sissekandeta jaama järelevaatusraamatus. Dispetšeritsentralisatsiooniga liinil võib seda laadi töid teha ainult dispetšeri nõusolekul.

Kui seadmed paiknevad jaamakorraldaja ruumist kaugel, siis võib sissekande nende seadmete sisselülitamise või ajutise väljalülitamise kohta ettenägematute rikete kõrvaldamiseks asendada jaama järelevaatusraamatus registreeritava telefonogrammiga, mis edastatakse jaamakorraldajale ja millele tööjuht annab hiljem oma allkirja.

Kui sõltuvusi ei rikuta, võib üksikuid turvanguseadmeid vahetada või välja lülitada jaamakorraldaja (dispetšeritsentralisatsiooniga liinidel dispetšeri) nõusolekul jaama järelevaatusraamatusse sissekannet tegemata. Kõnealuse tööde loendi koostab raudtee valdaja. Töötavate turvanguseadmete katsetused peavad toimuma jaamakorraldaja nõusolekul ja järelevalvel, dispetšeritsentralisatsiooniga liinil aga dispetšeri nõusolekul.

107. Signaalseadmete, sealhulgas ka pöörmenäidikute selge nähtavus peab olema tagatud ööpäevaringselt. Nende seadmete plaanikohase järelevaatuse, hoiu ja korrasoleku tagab raudtee valdaja.

108. Tee-, turvangu- ja elektrivarustusseadmed ning veerem peavad tagama elektriliste rööbasahelate pideva ja kindla töö.

Tee-, turvangu- ja elektrivarustusseadmete ning veeremi korrashoiu normid ja tehnohoolduse kord, mis tagavad elektriliste rööbasahelate häireteta töö, määratakse raudtee valdaja kinnitatud juhenditega.

109. Töötajad, kes kasutavad turvangu- ja sideseadmeid, peavad olema selleks välja õpetatud ja nende teadmised ettenähtud korras kontrollitud.

Väljaõppe ja teadmiste perioodilise kontrollimise korra kehtestab raudteevaldaja.

## **RAUDTEE ELEKTRIPAIGALDISED**

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

110. Raudtee elektripaigaldised peavad tagama kindla elektrivarustuse:

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

Raudtee elektripaigaldised ja kontaktvõrk peavad läbima elektriohusseaduses sätestatud intervallide tagant korralise tehnilise kontrolli. Kontaktvõrgu reguleerimisparameetreid peab täiendavalt kontrollima selleks ette nähtud diagnostika seadme abil. Täpsemad tingimused, intervallid kontaktvõrgu kontrolli läbiviimiseks, reguleerimisparameetrid ja korrashoiukord tuleb kehtestada raudtee valdaja vastavas juhendis.

2) turvangu-, side- ja andmeedastusseadmetele (sealhulgas tee- ja jaamablokeeringutele, elektritsentralisatsioonile, ülesõiduseadmetele, dispetšerisidele) ette nähtud elektrivarustuse kindlustasemel.

Sellele nõudele mittevastaval erandjuhul võib kasutada olemasolevat elektritoidet kuni seadmete ümberehitamise lõpetamiseni.

Avariitoeteks kasutatavad aku varutoiteallikad peavad olema pidevalt töövalmis ja kindlustama turvangu-, side- ja andmeedastusseadmete häireteta töö vähemalt 8 tunni jooksul tingimusel, et vooluei ole eelneva 36 tunni jooksul välja lülitatud.



119. Ekipeerimisseadmete ja elektridepoo kontaktvõrgu lahküliteid ning elektriveeremi katusel paiknevate seadmete järelevaatuseks määratud teede kontaktvõrgu lahküliteid lülitatakse sisse või välja raudtee valdaja määratud korras.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Käsiajamid peavad olema lukus, lukkudel aga eriotstarbega võtmed.

Pideva vooluvarustuse ja töö ohutuse tagamiseks määrab raudtee valdaja kontaktvõrgu lahkülite, automaatblokeeringu ja elektriliinide sisse- ja väljalülitamise ning lukustatud lahkülite ajamite võtmete hoidmise korra.

Lõikude lahküliteid võivad elektridispetšeri käsul sisse ja välja lülitada ka vastava väljaõppe saanud teiste talituste töötajad, kelle loetelu kehtestab raudtee valdaja.

120. Automaatblokeeringu ja dispetšeritsentralisatsiooni seadmeid toitvate üle 1000 V pingega elektriliinide juhtmete alumise punkti kõrgus maapinnast peab suurima rippe korral olema vähemalt:

- 1) jaamavahel 6,0 m;
- 2) raskesti ligipääsetavates kohtades 5,0 m;
- 3) jaamades, asulates ja maanteedegaristumisel 7,0 m.

Üle 1000 V pingega elektriliini ristumisel raudteega peab juhtmete alumise punkti kõrgus rööpapeast olema vähemalt 7,5 m. Elektrifitseeritud piirkondades määratakse see kõrgus tehniliste tingimustega olenevalt kontaktvõrgu pingest ja juhtmete rippekõrgusest.

## **EHITISTE JA SEADMETE JÄRELEVAATUS NING REMONT**

121. Rajatiste ja seadmete järelevaatus tuleb teostada sellekohaste eeskirjade ja juhenditega sätestatud korras ning raudtee valdaja määratud tähtaegadel.

Järelevaatus tulemused ja vajalikud abinõud leitud rikete kõrvaldamiseks kantakse selleks ettenähtud järelevaatusraamatusse, kus määratakse ja märgitakse rikete kõrvaldamise ja abinõude rakendamise tähtajad.

122. [Kehtetu – RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

### **Ehitiste ja seadmete remondi- ja ehitustööd**

123. Ehitiste ja seadmete remondi- ja ehitustööd tuleb teha liiklusohutuse ja tööohutuse nõudeid täites, üldjuhul rongide liiklusgraafikut rikkumata. Raudteeliikluse ajutisi piiranguid ja sulgemisi rakendatakse raudteeseaduse alusel.

Vajadusel remondi- ja ehitustööde tegemiseks tuleb liiklusgraafikus ette näha aknad ning rongiliikluse korraldamisel arvestada nende töödega põhjustatud kiirusepiiranguid.

Tee, sildade, kontaktvõrgu ja turvanguseadmete jooksva korrashoiu töödeks planeeritakse rongide liiklusgraafikusse tehnoloogilisi «aknaid» (edaspidi *aken*) vastavalt raudtee valdaja kehtestatud korrale.

Väljaspool rongiliiklusgraafikus ettenähtud aega peab tee, kontaktvõrgu, turvangu- ja sideseadmete ning muude infrastruktuurirajatiste ja seadmete remondi- ja ehitustööd üldjuhul tegema jaamavahet rongide liikluseks sulgemata.

Kui ehitustöö tegemine nõuab rongiliikluse katkestamist, määrab raudtee valdaja tööjuhi ettepanekul töö täpse alguse ja lõpetamise aja.

Töö tegemise ajaks, mis nõuab rongiliikluse katkestamist või mille jaoks on rongide liiklusgraafikus ette nähtud aknad, on tööjuht kohustatud tagama dispetšeriga pideva telefon- või raadioside.

Kui aken rongide liiklusgraafikus on ette nähtud pimedal ajal, peab tööjuht korraldama töökoha nõuetekohase valgustamise.

124. Sorteerimismägede seadmete, rajatiste ja teede tehnohooldeks ning remondiks tuleb raudteeliiklus seal ajutiselt katkestada ja anda tehnoloogilisi aknaid vastavalt raudtee valdaja määratud korrale.

125. Igasugune liiklustakistus (peatumist nõudev koht) või liiklusohulik töökoht, mis nõuab peatumist või kiiruse vähendamist, peab olema mõlemalt poolt signaalidega piiratud, olenemata sellest, kas rongi (manöövriveeremit) onoodata või mitte.

Lubatud ei ole:

- 1) alustada tööd enne liiklustakistuse või liiklusohutliku töökohta piiramist signaalidega;
- 2) ära võtta liiklustakistust või töökohta piiravaid signaale enne takistuse kõrvaldamist või töö täielikku lõpetamist, tee ja kontaktvõrgu seisundi ning gabariidinduete täitmise kontrollimist.

Liiklustakistuse ja töökohtade piiramise täpne kord sätestatakse signalisatsioonijuhendis ja rööbastee korrashoiu juhendis.

126. Teetöödel töökohta piiravate teisaldatavate signaalide paigaldamiseks ja valveks eraldab tööjuht brigaadi liikmete seast signalistid, kes on sooritanud vastava eksami.

Kui tööloik on ulatuslik või tööd tehakse väikese raadiusega kõverikul, süvendis ja mujal halva nähtavusega kohas või tiheda rongiliiklusega teelõigul, on tööjuht kohustatud tagama telefon- või raadioside töökohta piiravate signaalide juures asuvate töötajatega. Töökohtadega side pidamise täpse korra määrab raudtee valdaja.

127. Jaamateel on keelatud teha peatust või kiiruse vähendamist nõudvate signaalidega piiratavaid töid ilma jaamakorraldaja nõusolekuta ja ilma tööjuhi eelneva sissekandeta jaama järelevaatusraamatusse. Dispetšeritsentralisatsiooniga raudteeliinil tehakse neid töid samal viisil, kuid ainult dispetšeri nõusolekul. Kui remonditakse kontaktvõrku, lülitades voolu välja tee ja rajatiste terviklikkust rikkumata, või kui tegemist on ootamatult tekkinud rikke kõrvaldamisega, võib töö alguse ja lõpu sissekande asendada jaama järelevaatusraamatus registreeritava, tööjuhi poolt jaamakorraldajale (dispetšeritsentralisatsiooniga liinidel dispetšerile) edastatava telefonogrammiga.

Pärast töö lõpetamist paneb jaamakorraldaja seadmed tööle tööjuhi sissekande alusel jaama järelevaatusraamatus või jaamakorraldajale üle antud jaama järelevaatusraamatus registreeritud telefonogrammi alusel, millele tööjuht kirjutab alla hiljem.

128. Jaamavahe või selle ühe raja sulgemine ehitus- või remonditöödeks toimub üldjuhul, kui see ei põhjusta ettenähtud liiklusmahtude muutumist naaberraudteedel, raudtee valdaja loal ja raudteeseaduses sätestatud korras.

Juhul kui jaamavahe või selle ühe raja sulgemine ehitus- või remonditöödeks põhjustab ettenähtud liiklusmahtude muutumise naaberraudteedel, tuleb niisugune sulgemine eelnevalt kooskõlastada naaberraudraudtee valdaja teehoidja ja Tehnilise Järelevalve Ametiga.  
[RTL 2008, 21, 312- jõust. 21.03.2008]

129. Eelseisvast jaamavahe või selle ühe raja sulgemisest teatab raudtee valdaja tööjuhilehiljemalt üks ööpäev ette.

Jaamavahe või rada suletakse enne töö algust ja avatakse pärast selle lõpetamist dispetšeri käsuga.

On keelatud alustada tööd enne, kui tööjuht on saanud dispetšeri käsu (raadio teel või telefonogrammiga) jaamavahe või raja sulgemise kohta ja kui töökoht ei ole piiratud signaalidega.

130. Jaamavahe või tee avatakse rongiliikluseks alles pärast raudtee tööjuhi kirjaliku teate, telefonogrammi või telegrammi saamist töö lõpetamise ning takistuste puudumise kohta, olenemata sellest, milline raudtee-ettevõtja töid teeb või tegi. Turvangu- ja sideseadmete või elektrivarustusseadmete remondieelneväljalülitamine ning remondijärgne sisselülitamine toimub raudtee valdaja sätestatud korras.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

### 3. peatükk

#### VEEREM

131. Veerem peab tagama häireteta töö ning vastama liiklusohutuse, tuleohutuse, tööohutuse ja keskkonnakaitse eeskirjade nõuetele.

Veeremi tehnohoolduse ja remondi eest vastutavad isikud peavad ennetama rikkeid ja tagama veeremi ettenähtud kasutusea.

Rekonstrueeritavas veeremis peavad ka üksikud komponendid vastama asjakohastele standarditele ja muudele kehtivatele nõuetele.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

132. Teiste riikide raudteedele väljuv ja teiste riikide raudteedelt saabuv veerem peab vastama sellekohaste rahvusvaheliste kokkulepete ja käesoleva tehnokasutuseeskirja nõuetele.

133. Veeremi sõlmed ja osad peavad vastama valmistajatehase kinnitatud joonistele ja tehnilistele tingimustele. Veeremi põhisõlmede (veereosad, piduri- jasaduriseadmed, raam või kandevkere) ehitust tohib muuta ainult Tehnilise Järelevalve Ameti loal.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

134. Veerem peab vastama veeremigabariidi T (GOST 9238-83) nõuetele. Veeremiosade ja -sõlmede tehnoseisund peab tagama sujuva ja ohutu liikluse määratud piirkiirusega.

135. Kapitaalremondist tulnud veeremit tuleb veeremi valdajal enne kasutuselevõtmist katsetada javastu võtta. [RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

136. Veeremil peavad olema järgmised pealdised: veeremi haldaja logo(märk) ja tähttähis, veeremi registreerimisnumber, valmistajatehase silt, sildid ja muud kirjed vastavalt veeremi valdaja määratud korrale.

Reisivagunite ja teiste riikide raudteede väljuvate kaubavagunite pealdised peavad vastama sellekohaste rahvusvaheliste kokkulepete nõuetele.

137. Iga veeremi kohta tuleb sisse seada pass, mis sisaldab antud veeremi tehnilisi ja kasutusandmeid. Passi pidamise korra kehtestab veeremi valdaja.

138. Veduri, mootorrongi ja iseliikuva eriveeremi juhirus peavad olema rongi- või manöövriraadioside seadmed, liikumisel ettenähtud parameetreid registreeriv pardaarvuti või selle puudumisel kiirusmeerik, veduri automaatsignalisatsiooni seadmed ja muud ohutusseadmed.

Veduri automaatsignalisatsiooni seadmed peavad näitama teeseadmete poolt edastatud lähenevate teefooride signaalide informatsiooni juhirusis asuval vedurifooril.

Veduri, mootorrongi ja iseliikuva eriveeremi juhirusis asuv pardaarvuti või kiirusmeerik peab salvestama vähemalt järgmised parameetrid:

- 1) liikumiskiirus;
- 2) sõidusuund ja teepikkus;
- 3) rõhk pidurisüsteemis;
- 4) foorinäit;
- 5) kuupäev (pardaarvuti korral) ja kellaeg.

Veduri automaatsignalisatsiooni seadmed peavad olema täiendatud ohutusseadmetega, mis tagavad kehtestatud piirkiirustest kinnipidamise ja raudteeveeremi juhi valvsuse kontrolli.

Veduri, mootorrongi ja iseliikuva eriveeremi ohutusseade peab olema varustatud autostopp funktsiooniga, mis peatab rongi lühima võimaliku aja ja vahemaa jooksul ning rakendub järgmistes olukordades:

- 1) keelavast signalist möödumisel, välja arvatud käesolevas eeskirjas lubatud juhtudel;
- 2) vedurijuhi valvsuse kaotusel (punkti 138<sup>1</sup>tabelis toodud ajaliste piiride ületamisel);
- 3) vedurifoori näidust tuleneva lubatud veeremi maksimaalse kiiruse ületamisel (vastavalt punkti 138<sup>1</sup>tabelile);
- 4) veduri liikumise korral juhul, kui raudteeveeremi juht ei viibi juhikabiinis.

Nimetatud seadmete kasutamise ja hoolduse korra kehtestab veeremi valdaja kooskõlastades selle asjakohase raudtee valdajaga.

Kui raudteeveoks vajalikku vedurit või mootorrongi juhib vedurimeeskonna asemel üksnes raudteeveeremi juht, peab vedur olema täiendatud ohutusseadmetega, mis kontrollivad vedurijuhi seisundit ja rakendavad seisundi halvenemisel automaatselt kiirpidurduse.

Uued paigaldatavad veeremi pardaseadmed peavad välistama autoriseerimata isikute võimaluse veeremiga liikumiseks.

Veeremi pardaseadmed peavad vastama veeremi valdaja poolt kehtestatud nõuetele ning ühilduma raudteeinfrastruktuuriga, millel veeremit kasutatakse.

Käesoleva punkti nõuded ei laiene järgmistele veeremiüksustele, mille konstruktsioonis puuduvad tehnilised eeldused ohutusseadmete paigaldamiseks:

- 1) olemasolevatele väikeveduritele, mida kasutatakse ainult mitteavalikul raudteeinfrastruktuuril;
- 2) juhtratastega eriveeremile.

Raudtee valdaja peab kehtestama tegevusjuhised käitumiseks veduri automaatsignalisatsiooni ja ohutusseadmete rikke korral.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012, kohaldatakse iseliikuvale eriveeremile alates 2018. aasta 1. jaanuarist.]

138<sup>1</sup>. Veduri, mootorrongi ja iseliikuva eriveeremi automaatsignalisatsiooni ohutusseadme valvsuskontroll peab rakenduma sõltuvalt veeremi sõidukiirusest ja teefooride näitudest vähemalt järgmiste intervallide tagant:

Vedurifooris kuvatav parameeter	Lubatud piirkiirus (kuni 120 km/h)	Lubatud piirkiirus (kuni 140 km/h)	Lubatud piirkiirus (kuni 160 km/h)	Valvsuskontrolli intervall kiirusel kuni 120 km/h	Valvsuskontrolli intervall kiirusel 120–160 km/h
Foorinäitude muutumine	–	–	–	Alati, koheselt	Alati, koheselt

Punane-kollane tuli	50 km/h	60 km/h	60 km/h	20–40 s	15–30 s
Punane tuli	20 km/h	20 km/h	20 km/h	20–40 s	15–30 s
Kollane tuli	80 km/h	80 km/h	90 km/h	20–40 s	15–30 s
Kollane-roheline tuli	100 km/h	100 km/h	110 km/h	20–40 s	15–30 s
Valge tuli (PAB/KTB piirkond)	120 km/h	140 km/h	160 km/h	60–90 s	30–45 s
Roheline tuli (AB ja PAB/KTB piirkonnad)	120 km/h	140 km/h	160 km/h	60–90 s	30–45 s
Lubatud kiiruse ületamine	–	–	–	5 km/h	Alati, koheselt

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012, kohaldatakse iseliikuvale eriveeremile alates 2018. aasta 1. jaanuarist.]

138<sup>2</sup>. Kui iseliikuva eriveeremi konstruktsiooni eripära tõttu ei ole juhuruumi võimalik paigaldada veduri automaatsignalisatsiooni seadmeid koos liikumisel ettenähtud parameetreid registreeriva pardaarvuti või kiirusmeeriku ja ohutusseadmega, ei ole iseliikuval eriveeremil lubatud liigelda iseseisvalt rongiliikluseks avatud jaamavahel. Eeltoodu ei kehti raudteefrastruktuuri-ettevõtja valduses ja raudteehoiutööde läbiviimiseks mõeldud iseliikuva eriveeremi liiklemise kohta.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012, kohaldatakse iseliikuvale eriveeremile alates 2018. aasta 1. jaanuarist.]

139. Dresiinide, teeremondimasinate, kraanade ja muude raudteel liiklemiseks ehitatud veovahendite, masinate ja mehhanismide (edaspidi *eriveerem*) ja mahatõstetava veeremi tehnoloogide ja remondi korra ning tehnilised nõuded kehtestab valmistajatehas. Eriveeremi, sealhulgas juhtratatega eriveeremi, kasutamise korra oma raudteefrastruktuuril kehtestab raudtee valdaja.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

140. [Kehtetu – RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

141. [Kehtetu – RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

## Rattapaarid

142. Avaliku raudtee valdaja määrab oma tegevuseeskirjas raudteeveeremi rattapaaride üldised tehnilise nõuded, mis reguleerivad veeremi rattapaari ja rööbastee ühilduvuse, sh rattapaari veerepinna profiili.

Veeremi valdaja rakendab rattapaari ja rööbastee ühilduvuse nõuete tagamiseks avalikul raudteel kasutatava veeremi rattapaari tehnoloogiat, koostamist ja remonti vastavalt juhenditele, mis on kooskõlastatud avaliku raudtee valdajaga.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

142<sup>1</sup>. Rataste sisekülgede vahe koormuseta rattapaaril peab olema 1440 mm. Veduritel ja vagunitel, mis liiguvad kiirusega 121 kuni 160 km/h lubatakse kõrvalekalle suurenemise suunas mitte üle 3 mm ja vähenemise suunas mitte üle 1 mm. Liikumiskiirusel kuni 120 km/h lubatakse kõrvalekalded nii suurenemise kui ka vähenemise suunas mitte üle 3 mm.

[RT I, 20.03.2013, 9– jõust. 23.03.2013]

142<sup>2</sup>. Keelatud on käitada veeremit, mille rattapaari teljel või ratta põias, kilbis ja rummus on mõrad või ratta veeringil, veerepinna ja rattaharjal esinevad kulumid ja kahjustused, mis rikub veeremi ja rööbastee normaalset ühildumist.

Keelatud on kasutada veeremit, mille rattapaari rattaharjal on teravatipuline pealemuljumine.

Ratta veerepinna lihkelohk liikumiskiirusel kuni 120 km/h ei tohi olla üle 1 mm ja kiirusel 121–160 km/h ei tohi olla üle 0,5 mm.

Veduri, mootorrongi ja reisivaguni ratta veeringi kulum liikumiskiirusel 121 kuni 160 km/h ei tohi ületada 5 mm. Liikumiskiirusel kuni 120 km/h ei tohi ratta veeringi kulum ületada veduril, rahvusvahelise liini mootorrongil ja reisivagunil 7 mm, riigisisese liini mootorrongil ja reisivagunil 8 mm ning külmutus- ja kaubavagunil 9 mm.

Rattaharja paksus liikumiskiirusel 121 kuni 160 km/h ei tohi olla üle 33 mm või alla 28 mm. Liikumiskiirusel kuni 120 km/h ei tohi rattaharja paksus olla üle 33 mm või alla 25 mm.

Kolmeteljeliste vankritega veduril on lubatud vankri keskmisel rattapaaril rattaharja paksuse vähendamine 21 millimeetrit ja ratta veerepinna eriprofiili kasutamine.



Rattaharja paksus mõõdetakse veduril 20 mm kauguselt rattaharja tipust ning mootorrongil ja reisivagunil 18 mm kauguselt rattaharja tipust.

Rattaharja vertikaalkulumine mõõdetuna erisablooniga ei tohi ületada 18 mm.  
[RT I, 20.03.2013, 9– jõust. 23.03.2013]

143. Kui reisirongi pannakse kaubavagun, peavad selle rattapaarid vastama reisivaguni normidele.

#### **Piduriseadmed**

144. Veerempeab olema varustatud automaatpiduritega. Veeremi valdaja poolt tagatavad automaatpidurite tehnoseisund, käsitsemine ja hooldus peavad vastama raudtee valdaja kinnitatud veeremi pidurikasutuse juhendi nõuetele.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Automaatpidurid peavad olema igasugustes tingimustes juhitavad, töökindlad, tagama sujuva pidurdamise ja rongi peatamise õhutorustiku katkemise või lahutamise ja hädapidurikraani avamise puhul.

Automaatpidurid peavad tagama sellise pidurisurve, mis kiirpidurdamisel peatab rongi arvutusliku pidurdusmaa piires.

145. Kõigil pidurihoovastiku osadel, mille lahtimineku või purunemine võib põhjustada selle gabariidist väljumise või teelekukkumise, peavad olema kaitseseadmed.

#### **Automaatsiduriseade**

146. Veeremil peavad üldjuhul olema SA-3 tüüpi automaatsidurid, mille tehnoseisund ja hoole peab vastama veeremi valdaja kinnitatud raudteeveeremi automaatsiduriseadme remondi ja tehnohooldde juhendile. Automaatsidurite kasutamise korra kehtestab raudtee valdaja.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

SA-3 tüüpi automaatsiduri telje kõrgus rööpapea pealispinnast peab olema:

- veduril, tühjal reisi- ja kaubavagunil kuni 1080 mm;
- veduril ja inimestega reisivagunil vähemalt 980 mm;
- laaditud kaubavagunil vähemalt 950 mm.

Remonditud veeremi automaatsiduri telje kõrgus rööpapea pealispinnast määratakse kehtestatud remondieeskirja alusel ja see peab tagama vastavuse eeltoodud normidele.

Automaatsidurite pikitelgede kõrguste vahe ei tohi ületada:

- kaubarongis 100 mm;
- veduri ja kaubarongi esimese laaditud vaguni vahel 110 mm;
- kiirusega kuni 120 km/h liikuvast reisirongis 70 mm;
- kiirusega 121 kuni 140 km/h liikuvast reisirongis 50 mm;
- veduri ja reisirongi esimese vaguni vahel 100 mm.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Reisivaguni SA-3 tüüpi automaatsiduril peab olema püstsuunalist liikumist takistavad piirikud.

Veeremil on lubatud kasutada Tehnilise Järelevalve Ameti kooskõlastusel ka teist tüüpi automaatsidureid. Sellise veeremi haakimiseks põhitüüpi SA-3 automaatsiduritega veeremi külge peab veerem olema varustatud abiseadmega.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Lääne-Euroopa tüüpi vagunitel võib kasutada kruvisidureid koos puhvritega. Nende vagunite haakimiseks SA-3 tüüpi automaatsidurite ja puhvritega veeremi külge peab kasutama abiseadet.

147. Automaatsiduriseadme tehnoseisundi ja vagunite õige kokkuhaakimise eest vastutab üldjuhul see töötaja, kes tegi rongi tehnohooldust enne selle väljumist.

Automaatsiduriseadme tehnoseisundi kontrollimise ja vagunite õige kokkuhaakimise täpsema korra määrab veeremi valdaja.



### **Veeremi tehnohoole ja remont**

148. On keelatud panna rongi liiklusohlike riketega veeremit ja samuti laaditud kaubavagunit, mille seisund ei taga veose säilivust või põhjustab keskkonnareostust.

Rongi ei tohi panna reisivagunit, mille kütte-, elektri-, ventilatsiooni- jm seadmete rikked häirivad reisijate vedu.

Veeremi tehnoseisundile esitatavad nõuded ning tehnohoolde korra ja remondi eeskirjad kehtestab veeremi valdaja.

149. Veeremi järelevaatust tuleb teha eeskirjade ja juhenditega sätestatud korras ning veeremi valdajamääratud tähtaegadel.

Avalikult kasutatavale raudteele väljuva eraveeremi järelevaatust tuleb teha veeremi valdaja kinnitatud juhendiga sätestatud korras.

150. Vedurite ja mootorrongiveeremi manomeetrid ja kaitseklapid peavad olema plommitud ja läbima tehnilise kontrolli veeremi valdaja määratud korras ja tähtaegadel.

151. Raudteeseaduses ettenähtud korras vedurimeeskonna koosseisu, samuti veduri ja mootorrongi juhtimise korra määrab veeremi valdaja võttes arvesse veduri ning mootorrongi tüüpi ja kohalikke olusid.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Mootorrongi või rongivedurit võib raudteeveeremi juht ilma abita juhtida ainult siis, kui on olemas automaatsed peatamiseseadmed juhuks, kui raudteeveeremi juht kaotab ootamatult juhtimisvõime.

152. On keelatud jätta töötavaid vedureid või mootorrongiveeremit ilma järelevalveta. Järelevalve korraldamise sätestab raudtee valdaja.

### **Vagunite tehnohoole ja remont**

153. Keelatud on anda vaguneid laadimiseks ja inimeste veoks, tegemata enne tehnohoole ja valmidust kinnitavat sissekannet raudtee valdaja kehtestatud raamatus.

Kui tühje ja laaditud vaguneid saadetakse tehnohooldepunktita jaamadesse laadimiseks või tühjemiseks ja taaslaadimiseks, siis tuleb hinnata nende tehnilist seisundit ja vajadusel remontida lähimas tehnohooldepunktis enne jaama jõudmist.

Vagunite tehnohooldeks esitamise ja nende korrasolekust teatamise korra kehtestab raudtee-ettevõtja või veeremi valdaja.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

153<sup>1</sup>. Ronge on keelatud saata jaamast ära eelneva tehnohooldeta ja valmidust kinnitava sissekandeta raudtee valdaja kehtestatud raamatus.

Rongide tehnohooldeks esitamise ja nende korrasolekust teatamise korra kehtestab raudtee valdaja.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

154. Raudteeveo-ettevõtja ja veeremi valdaja peavad tagama nõuetekohase rongi tehnilise järelevalve ja veeremi tehnohoolde ja remondi.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

## **4. peatükk**

### **RONGILIIKLUSE KORRALDAMINE**

#### **Rongide liiklusgraafik**

155. Rongiliikluse korraldamise aluseks on liiklusgraafik, mis ühendab kõigi raudteehoiu ja raudteetranspordi alal tegutsevate raudtee-ettevõtjate töö. Liiklusgraafik koostatakse, kooskõlastatakse ja kinnitatakse raudteeseaduses sätestatud korras.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

156. Rongide liiklusgraafik peab tagama:

- 1) reisijate- ja kaubaveo nõutava mahu;
- 2) rongide liiklusohutuse;
- 3) raudteeliinide läbilaske- ja veovõime ning jaamade töötlusvõime tõhusaima kasutamise;
- 4) vedurimeeskondadele kehtestatud pideva tööaja kestusest kinnipidamise;
- 5) võimaluse tee ja rajatiste ning turvangu-, side- ja elektripaigaldiste jooksvaks korrashoiuks ja remonditöödeks.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

157. Rongide käikupaneku ja käigust ärajätmise korra kehtestab raudtee valdaja tulenevalt raudteeseaduse ja raudteefrastruktuuri kasutamise lepingu nõuetest.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

158. Igale rongile antakse liiklusgraafikus ettenähtud number. Ühe raudtee valdaja kindlaksmääratud liiklemisuuuna rongidele omistatakse paarisnumbrid (suund «B»), vastassuunarongidele paaritud numbrid (suund «A»).

Rong, mida liiklusgraafikus ei ole, saab numbri käikumääramisel. Rongidele numbrite omistamise täpse korra kehtestab raudtee valdaja.

159. Rongid jagunevad tähtsuse järgi järgmiselt:

1) erakorralised, mis pannakse käiku normaalse raudteeliikluse taastamiseks või tulekahju kustutamiseks: päästerongid, lumesahad, abivedurid ja mittemahatõstetavad dresiinid. Nimetatud rongidel on liiklemisel eelisõigus;

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

2) korralised tähtsuse järgi:

- 1) rahvusvahelised kiirusel 141–160 km/h liikuvad reisirongid;
- 2) rahvusvahelised reisirongid;
- 3) riigisisised kiirusel 141–160 km/h liikuvad reisirongid;
- 4) riigisisised reisirongid;
- 5) muud reisirongid;
- 6) kaubarongid, töörongid ja üksikvedurid;

3) erinõudmisel käiku määratavad rongid, mille korralisus otsustatakse nende käikupanemisel.

[RT I, 20.03.2013, 9– jõust. 23.03.2013]

160. Rongiliiklus toimub Ida-Euroopa aja järgi 24-tunnise arvestusega.

161. Rongiliikluse korraldamiseks kasutatakse käesolevas tehnoasutuseeskirjas, signalisatsioonijuhendis ning rongiliikluse ja manöövr töö juhendis ettenähtud side- ja signalisatsioonivahendeid.

161<sup>1</sup>. Rongiliikluse ja manöövr töö korraldamine sätestatakse «Raudtee rongiliikluse ja manöövr töö juhendis» (lisa 2).

[RTL 2000, 54, 836– jõust. 01.07.2000]

## Meldepunktid

162. Jaamad jaotavad raudteeliini jaamavahedeks, kus korraldatakse rongide liiklust.

Teeblokeeringuga jaamavahele ehitatakse vastavalt teeblokeeringu liigile ohutu raudteeliikluse korraldamiseks teepostid, automaatblokeeringu läbisõidufoorid ja iseseisva signalisatsiooni- ja sidevahendina kasutatava veduri automaatsignalisatsiooni piirid.

[RTL 2008, 70, 995- jõust. 24.08.2008]

Jaamad, teepostid, automaatblokeeringu läbisõidufoorid ja iseseisva signalisatsiooni- ja sidevahendina kasutatava veduri automaatsignalisatsiooni plokkpiirkondade piirid on meldepunktid.

163. Jaama piiri tähistavad:

- 1) üherajalisel teel sissesõidufoorid;
- 2) kaheajalisel teel igal pearajal eraldi ühelt poolt sissesõidufoor ja teiselt poolt vähemalt 50 m kaugusele viimase väljasõidupöörde taha paigutatud signaalmärk «Jaama piir» või sissesõidufoor vastusuunalist rada liikuvate rongide jaoks.

Kahepoolse automaatblokeeringuga kaheajalisel teel tähistavad jaama piiri igal pearajal sissesõidufoorid.

164. Igal meldepunktil, abipostil ja reisirongi peatuskohal peab nähtaval kohal olema selle nimetus või number. Meldepunkti ja reisirongi peatuskoha nimetus paigaldatakse raudtee valdaja sätestatud korras.

165. Rööbasteed jagunevad peateedeks (sealhulgas ka jaamade peateed), jaamateedeks ja eriotstarbelisteks teedeks.

166. Igal jaamateel, pöörmel ja pöörmepostil ning jaamavahe peateel (pearajal) peab olema tähttähis või number.

Lubatud ei ole anda ühe jaama piires teedele, pöörmetele ja postidele ühesuguseid numbreid. Jaamas, kus on eraldi teedepargid, ei tohi anda teedele ühe pargi piires ühesuguseid numbreid.

### **Jaama tehnilise töö korraldamine**

167. Jaama ning mitteavaliku raudtee raudteeliikluspiirkonna tehnilise töö korraldamine määratakse tehnikorraldusaktiga, mis reglementeerib rongide ohutu ja häireteta vastuvõtmise, ärasaatmise, läbilaskmise, manöövriröö ohutuse ning tööohutusnõuete täitmise.

Jaama ning mitteavaliku raudtee raudteeliikluspiirkonna tehnikorraldusakti koostab raudtee valdaja kooskõlas käesoleva tehnikasutuseeskirja, signalisatsioonijuhendi ning rongiliikluse ja manöövriröö juhendiga.

Tehnikorraldusaktis kehtestatud kord on kohustuslik kõikidele raudteeliiklusega seotud töötajatele antud jaamas või piirkonnas.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

### **Pöörmete kasutamine**

168. Peateedel ja vastuvõtu-ärasaateteedel asetsevad pöörangud ning kaitsepöörangud peavad olema normaalasendis ja lukustatud vastavalt jaama tehnikorraldusaktile.

Pöörangu normaalasendile vastav suund määratakse tehnikorraldusakti koostamise juhendis sätestatud korras ja kantakse jaama tehnikorraldusakti ning märgistatakse ettenähtud korras vastava pöörangu pukkalusel või elektritsentralisatsiooniga pöörangu ajami kestal.

Elektritsentralisatsiooniga jaamas ei ole pöörangute normaalasendisse viimine üldjuhul kohustuslik, välja arvatud heitepöörangud ja kaitseumbteele viivad pöörangud. Jaamas peavad pööranguid viima normaalasendisse automaatenistusseadmed, nende puudumisel aga raudtee valdaja määratud töötaja.

Pöörangu asendit võib muuta ainult rongiliikluse ja manöövriröö juhendis nimetatud juhtudel.

169. Jaamavahel paikneva raudteeharu pööre võetakse arvele ühes jaamavahet piiravas jaamas või ehitatakse hargnemiskohale liikluskorralduspost.

Nende pöörmete tehnohoolde, valgustamise, valve ja lukkude võtmete hoidmise korra kehtestab raudtee valdaja.

170. Iga pöörangute ja signaalide juhtimise post peab olema ainult ühe töötaja juhtida, kes vastutab tema juhitavate pöörangute ja signaalide ning liiklusohutuse eest. Jaama tsentralisatsiooniposti peab juhtima jaamakorraldaja, täiteposti tsentralisatsiooniposti operaator, pöörmeposti pöörmeseadja ning mehhaniseeritud ja automatiseeritud sorteerimismäe tsentralisatsiooniposti korraldaja või operaator.

Pöörangute ja signaalide juhtimise, lukustamise ja käsitlemise täpne kord määratakse rongiliikluse ja manöövriröö juhendiga ning jaama tehnikorraldusaktiga.

Dispetšeritsentralisatsiooniga liini jaamades vastutab pöörangute seadmise ja signaalide käsitlemise eest dispetšer.

171. Rongi vastuvõtu- või ärasaatematka tsentraliseerimata võtmesõltuvuseta lukustatud pöörangute võtmeid tuleb hoida jaamakorraldaja või pöörmeseadja juures, võtmesõltuvusega pöörangute võtmed aga pöörmeposti täitevaparadaadis või jaamakorraldaja aparadaadis.

Jaamavahel või vahejaama vastuvõtu-ärasaateteedel (kui nendel teedel paikneb vedurita veerem) paiknevate võtmesõltuvuseta lukustatud pöörangute võtmeid tuleb hoida jaamakorraldaja juures. Muude vastutusrikaste pöörangute (mis viivad ohtlike veostega laaditud vagunite ning päästerongide seisuteedele, püüdeumbteedele, teedevahelistele siiretele jms) võtmete hoidmise korra ja nende pöörangute loendi (iga jaama kohta) kehtestab raudtee valdaja.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

172. Kui pööre vajab remonti, võib signalist või pöörmeseadja lubada parandustööd teha ainult jaamakorraldaja loal.

Pärast remonditöö lõpetamist peab signalist või pöörmeseadja veenduma, et pöörme seisund tagab ohutu raudteeliikluse, ja kandma sellest ette jaamakorraldajale.

173. Jaamateed ja pöörmesed ning jaamas paiknevad mitteavaliku raudtee omanikele või valdajatele kuuluvate teede liitumis- ja pöörmesed on raudtee valdaja nimetatud isiku valduses.

Raudtee valdaja nimetatud isik ja mitteavaliku raudtee omanik või valdaja peavad tagama nende valduses olevate pöörmete korrasoleku, puhastamise, pöörmenäidikute puhtuse ja hea valgustuse ning nende häireteta töö.

Mitteavaliku raudtee tehnoseisundit kontrollitakse tehnilise järelevalve teostamise eesmärgil Tehnilise Järelevalve Ameti ja raudtee valdaja sätestatud korras.  
[RTL 2008, 21, 312- jõust. 21.03.2008]

### **Manöövr töö**

174. Manöövreid tuleb jaamateedel teha ainult jaamakorraldaja, manöövridispetšeri, sorteerimismäe või pargikorraldaja korraldusel, dispetšeritsentralisatsiooniga liinidel dispetšeri korraldusel. Nende töötajate kohustuste täpne tööjaotus manöövr töö korraldamisel määratakse jaama tehnikorraldusaktiga.

175. Põhiliseks manöövr töö käskude edastamise vahendiks on raadioside ning vajaduse ka kahepoolne pargiside.

Manöövr isignaale on lubatud anda ka käsisisignaalvahenditega signalisatsioonijuhendis sätestatud korras.

176. Manöövriveduri liikuma panemine, lubatud suurimad kiirused manöövritel, manöövr töö peateel ja väljasõiduga jaamavahele, manöövr ite tegemise kord jaamades, mille teed paiknevad kallakul, ja manöövr ite kord jaamades, kus vagunite sorteerimiseks kasutatakse mäeseadmeid või eriprofiiliga väljatõmbeteesid, määratakse rongiliikluse ja manöövr töö juhendiga ning jaama tehnikorraldusaktiga.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

177. Jaamateedel peab veerem paiknema piirdetulpadega piiratud teosal. Jaamateedel vedurita seisvad rongikoosseisud, vagunid ja muu veerem peavad iseveeremise vältimiseks olema pidurkingade või käsipiduritega kindlalt kinnitatud.

Vagunite ja koosseisude kinnitamise kord määratakse rongiliikluse ja manöövr töö juhendiga ning sätestatakse jaama tehnikorraldusaktis kohalike olusid arvestades.

Jaamateel seisval kinnist tüüpi vagunil, mis pole seotud veondusoperatsioonide, puhastamise, desinfitseerimise või remondiga, peavad ukсед olema kinni.

178. Ohtlike veostega vagunid, mis nõuavad erilist ettevaatust, tuleb manöövr edamisel eraldada töötavast vedurist kolme ohutu rasküttiva veosega laaditud või tühja vaguniga.

Ohtlike veostega vagunite ja vedelgaasitsisternide rongist lahus jaamateedel hoidmise kord sätestatakse jaama tehnikorraldusaktis.

Tõugetega manöövr ite ja vagunite mäest allalaskmise kord sätestatakse rongiliikluse ja manöövr töö juhendis ning jaama tehnikorraldusaktis.

179. Rongikoostaja ja manöövr ivedurimeeskonna kohustused ja täpne tegevuse kord manöövr itööl sätestatakse rongiliikluse ja manöövr töö juhendis.

### **Rongide koostamine**

180. Kaubarong tuleb koostada täielikus kooskõlas käesoleva tehnikasutuseeskirja, rongide liiklusgraafiku ja koosteplaani ning vajadusel sellekohases rahvusvahelises lepingus sätestatud korraga. Kaubarongide kaalu- ja pikkusnormid määratakse rongide liiklusgraafikuga ja koosteplaani ning nad peavad vastama veduritüübile, rongi liiklusiirkonna teeprofiilile ja jaamade vastuvõtu-ärasaateteede kasulikkude pikkusele. Pikk-kaubarongi või raskekaubarongi koostamise ja läbilaskmise korra kehtestab raudtee valdaja.

Rahvusvaheliste ja riigisiseste reisirongide kaalu- ja pikkusnormid ning vagunite paigutuse kord rongides avaldatakse reisirongide sõiduplaaniraamatus.

Reisirongide ülennormiliste vagunite külgehaakimise ja pikakoosseisuliste reisirongide liikumise korra kehtestab raudtee valdaja raudteeveo-ettevõtja taotlusel.  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Veeremi kaal ja pikkus rongi panekul määratakse sõiduplaaniraamatu vastavate tabelite järgi.

181. Kaubarongi ei ole lubatud panna:

- 1) tehnilise rikkega vaguneid, mis ohustavad liiklust või mille seisukord ei taga veoste säilivust;
- 2) vaguneid, mis on koormatud üle vagunil näidatud kandejõu;
- 3) lahtist veeremit, mille laadimisel on rikutud veoste laadimise ja kinnitamise tehnilisi tingimusi;
- 4) vaguneid, mille vedrude läbivajumise tagajärjel raam või kere lööb vastu veereosi või kere on viltu;
- 5) vaguneid lagunenuid või lahtirebenenud katusekattega;
- 6) rööbastelt maaskäinud või rongiõnnetuse läbiteinud vaguneid enne nende kontrollimist ja liikluskõlblikkuse tunnistamist;

- 7) vaguneid, millel puudub märge ettenähtud remondi kohta, välja arvatud vagunid, mis liiguvad eridokumentide alusel (veosena oma telgedel);
- 8) ebagabariitse veosega veeremit, kui tema liikumise kohta pole antud erijuhiseid;
- 9) lahtiste poortidega platvorme (välja arvatud kaubaveo eeskirjaga lubatud või ettenähtud juhud), kinnitamata punkritega punkerpoolvaguneid, tsisterne, hoppereid, viljavaguneid, tsemendivaguneid ja muud sellist veeremit, mille ülemiste või alumiste laadeseadmete kaaned või luugid on lahti;
- 10) lahtiste uste ja lahtiste või ainult ühe riiviga suletud luukidega poolvaguneid;
- 11) lahtiste või riivistamata ustega tühje kinnisi vaguneid;
- 12) vaguneid, mille rataste veerepind on saastast (õli, bituumen, masuut jm) puhastamata.

182. Reisirongil peavad esimese ja viimase vaguni otsauksed olema lukus ning ülekaigusillad üles tõstetud ja kinnitatud.

183. Reisirongi ei ole lubatud panna:

- 1) ohtliku veosega, suru- või vedelgaasiga ning kergsüttivate ja haisevate veostega vaguneid;
- 2) korralise remondi või täieliku tehnolüüsi vajaduse tähtsajaks ületanud või selle pikenduseta vaguneid.

Raudtee valdaja sätestatud korras ja loal võib panna riigisisesse reisirongi (peale kiirrongide) ka kinnist tüüpi kaubavaguneid. Seejuures ei tohi riigisisesse reisirongi panna üle kolme kaubavaguni. Rahvusvahelisse reisirongi haagitavate kaubavagunite liik ja arv kooskõlastatakse otseühenduses osalevate riikide raudtee-ettevõtjatega.

Juurdehaagitavate kaubavagunite ehitus ja tehnoseisund peavad tagama reisirongi ohutu liikluse määratud kiirusega.

184. Inimestega kauba- ja reisivagunid (v.a ametivagunid ja veosesaatjaga vagunid) paigutatakse kaubarongis ühte gruppi ja grupp eraldatakse vähemalt ühekattevaguniga vedurist, rongi sabast ja rööbaste, palkide, talade või muu järsu tõuke või peatuse korral paigalt nihkuda võiva veosega laaditud lahtisest veeremist.

Inimeste vedu kaubarongiga sätestatakse raudtee valdaja kinnitatud sellekohase juhendiga.

#### **Pidurihoolde, rongilülitamise ja proovitegemise kord**

185. Veerem peab olema varustatud automaat- ja käsipiduritega vastavalt normidele. Arvestuslikud piduriklotsi-survenormid veeremitelje kohta, rongide käsipiduritega varustamise normid, pidurdusarvutusteks vajalikud andmed, veeremi pidurdusrežiimi ja pidurivõrku lülitamise kord, rongide automaatpidurite täis- ja lühiproovi teostamise ning vormikohase õiendi täitmise kord ja muu vajalik oskusteave pidurite hoolde kohta sätestatakse veeremi valdaja kinnitatud raudteeveeremi pidurikasutuse juhendis.

#### **Rongide varustamine ja teenindamine**

186. Reisirong ja -vagon varustatakse tulekustutus- ja arstlike esmaabivahendite ning muude vajalike tarvetega. Reisirongi ja -vaguni nimetatud vahenditega varustamise normid kinnitab veeremi valdaja.

187. Veduril ja mootorrongil peavad veeremi valdaja määratud kohtades olema tulekustutus- ja arstliku esmaabi vahendid, ettenähtud tööriistad ja signaalvahendid ning neli pidurkinga rongi kinnitamiseks automaatpidurite rikke korral.

188. Reisirongi teenindavad peale vedurimeeskonna vagunisaatjad või teised töötajad veeremi valdaja kehtestatud korras.

Vahejaamas manöövreid tegevale kaubarongile võib määrata töö juhtimiseks konduktori või rongikoostaja. Jaamavahel juhhib töörongi liikumist tööjuht. Nende töötajate täpsed töökohustused ja ohutu raudteeliikluse tagamise kord sätestatakse käsitletud juhtudel rongiliikluse ja manöövr töö juhendis.

Vedurite ja rongide pöördejaamas peavad olema nõuetekohased toitlustus-, puhke- ja ööbimistingimused veduri- ja rongimeeskondadele.

189. Töötav vedur pannakse rongi ette, seejuures rongi vedamisel kahekabiinilise veduriga juhitakse seda eesmisest juhirusumist. Kaksik- või mitmikveol, kui ühe rongi vedamiseks kasutatakse kahte või enam vedurit, pannakse rongi ette eesmiseks võimsamate kompressoritega vedur, välja arvatud juhul, kui kõiki rongis olevaid vedureid kaugjuhitakse eesmisest juhirusumist.

Mittetöötav vedur, mootorrong või selle vagun valmistatakse ette ja pannakse rongi vastavalt raudteeveo-ettevõtja või veeremi valdaja kinnitatud veoveeremi transportimise juhendile.

[RT I, 12.09.2012, 1 – jõust. 15.09.2012]

Manöövr töö tohib juhtida vedurit ükskõik kummast juhirusumist vastavalt raudtee valdaja kehtestatud korrale.

[RTL 2003, 118, 1899- jõust. 29.11.2003]

189<sup>1</sup>. Ühe juhirusumiga vedurid võivad liikuda tagurpidi:

- 1) töö- ja päästerongides;

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

- 2) saatejaama naasmisel pärast rongi tõukamist;
  - 3) rongi tõukamisel;
  - 4) ilma vaguniteta liikumisel;
  - 5) üleanderongides, mis koosnevad vagunitest, mida saadetakse sõlmjaamas asuvast ühest jaamapiirkonnast teise;
  - 6) kogumisrongides, mis koosnevad sõlmjaamade vahel asuvates jaamades rongi juurde haagitud vagunitest;
  - 7) väljaveorongides, mis koosnevad vagunitest, mis saadetakse sõlmjaamast liinil asuvasse jaama;
  - 8) rongide liikumisel veduri veoõlal (ühe veduriga rongi teenindamise piirkond), millega piirnevates jaamades puudub vedurite ümberpööramise võimalus, üksnes juhul, kui raudteeveo-ettevõtja on kehtestanud asjakohase liiklusohutuse tagamise juhendi, mis on heaks kiidetud Tehnilise Järelevalve Ameti poolt.
- [RTL 2009, 89, 1303- jõust. 11.12.2009]

Ühe juhirusumiga vedurid ei või liikuda nende üleande-, kogumis- ja väljaveorongide vedamisel tagurpidi, mille koosseisus on 1. ja 2. ohuklassi kuuluvate ohtlike kaupadega laaditud vaguneid.

Ühe juhirusumiga ja ühe juhtimispludiga vedurite tagurpidiliikumise kord, mis tagab liiklusohutuse, määratakse raudtee-ettevõtja juhendiga.

Kui ühe juhirusumiga veduril on juhtimispludid mõlemal pool, võib vedur tagurpidi liikuda piiranguteta.

[RTL 2003, 118, 1899- jõust. 29.11.2003]

### **Rongiliiklus**

190. Rongiliiklust raudtee valdaja määratud raudteeliinil (edaspidi *piirkonnas*) juhib rongiliikluse dispetšer ainuisikuliselt, kes vastutab rongide liiklusgraafiku täitmise eest.

Kõik rongiliiklusega seotud töötajad peavad tingimusteta täitma dispetšeri antud rongiliikluse käsku. Rongiliikluse operatiivkorraldusi on lubatud anda ainult dispetšeri kaudu.

191. Iga rong, jaam ja teepost peavad üheaegselt olema ainult ühe töötaja käsutuses. Jaamas on see töötaja jaamakorraldaja, dispetšeritsentralisatsiooniga liinil dispetšer, postil postikorraldaja ja rongis juhtveduri juht (edaspidi *raudteeveeremi juht*).

Suures jaamas võib olla mitu jaama-, posti- või pargikorraldajat, kellest igaüks korraldab rongiliiklust oma töörajooni piires ainuisikuliselt. Rongiliiklusega seotud kohustuste ja töörajoonide jaotus jaama-, posti- või pargikorraldajate vahel sellistes jaamades määratakse jaama tehnikorraldusaktiga.

Jaamas alluvad raudteeveeremi juht ja teised rongi teenindavad töötajad jaamakorraldaja, dispetšeritsentralisatsiooniga piirkonnas aga dispetšeri korraldustele.

192. Iga reisirong võetakse vastu jaama tehnikorraldusaktis ettenähtud teele, kaubarong ühele kaubarongide vastuvõtuks kindlaksmääratud teedest.

Rong, millel ei ole jaamas peatust ette nähtud, lastakse üldjuhul läbi mööda peateed.

Inimestega vaguneid ning ohtliku veosega kaubavaguneid ei ole lubatud paigutada kaitseumbteele.

Jaamateede kasutamise täpne kord rongide vastuvõtmiseks ja ärasaatmiseks määratakse jaama tehnikorraldusaktis.

Jaamakorraldaja peab tagama rongi õigeaegseks vastuvõtuks vaba tee.

193. Raudtee valdaja sätestatud korras tuleb kontrollida jaamakorraldajate, tsentralisatsioonipostide operaatorite, signalistide ja pöörmeseadjate tööd rongide vastuvõtmisel, ärasaatmisel ja manöövritööl, eriti siis, kui turvanguseadmete töös on häireid. Jaamakorraldaja peab korraldama töö nii, et ronge ei peetaks põhjendamatult kinni kinniste signaalide ees ja oleks tagatud liiklusohutus.

Jaamakorraldaja ja dispetšeri tööruum peab olema muudest ruumidest eraldatud. Sinna võivad siseneda ainult isikud, kes vahetult jaamakorraldajaga töötavad.

### **Rongi vastuvõtmine**

194. Rong võetakse jaama vastu üldjuhul avatud sissesõidusignaali, vabale, jaama tehnikorraldusaktis ettenähtud teele.



Üksikutes jaamades tohib raudtee valdaja kehtestatud korras võtta mootorronge vastu teele, kus juba seisavad teised mootorrongid. Teiste mootorrongidega hõivatud teele mootorrongiga saabudes tohib liigelda kas signaalimärgini „Mootorrongi ühendamise koht“ või vastava foorini. Mootorrongide koosseisude ühendamise toimingud kehtestatakse raudtee valdaja ja veeremi valdaja poolt. Vastassuunaliste mootorrongide üheaegne vastuvõtt samale vastuvõtuteele on keelatud.  
[RT I, 12.09.2012, 1 – jõust. 15.09.2012]

Pääste-, tuletõrje- ja töörongide, abi- ja üksikvedurite, lumesahkade, teemasinate ja mittemahatõstetavate dreesiinide jaamateede vabadele lõikudele vastuvõtmise kord sätestatakse rongiliikluse ja manöövriröö juhendis.

195. Jaamakorraldajal ei ole lubatud avada rongile sissesõidufoori, veendumata, et vastuvõtumatka on valmis, pöörangud lukustatud, vastuvõtutee vaba ja manöövrirööd vastuvõtumatka pöörangutel katkestatud.  
[RT I, 12.09.2012, 1 – jõust. 15.09.2012]

Sissesõidufoori võib avada jaamakorraldaja või tema korraldusel tsentralisatsiooniposti operaator, dispetšeritsentralisatsiooniga piirkonnas aga dispetšer.

Sissesõidufoor peab automaatselt sulguma pärast saabuva rongi esimese rattapaari möödumist sissesõidufoorist. Jaamas, kus ei ole elektrilisi rööbasahelaid, sulgeb sissesõidufoori pärast saabuva rongi möödumistsissesõidufoorist jaamakorraldaja, tsentralisatsiooniposti operaator või pöõrmeseadja või mõni muu volitatud töötaja jaama tehnikorraldusaktis sätestatud korras.

196. Jaamakorraldaja, dispetšeritsentralisatsiooniga piirkonnas dispetšer, on enne rongi vastuvõtmist kohustatud:  
1) veenduma, et vastuvõtutee on vaba;  
2) katkestama vastuvõtuteele või -matkale väljuvad manöövrirööd;  
[RT I, 12.09.2012, 1 – jõust. 15.09.2012]

3) valmistama matka rongi vastuvõtuks;  
4) avama sissesõidufoori.

Jaamakorraldaja ja dispetšeri tegevuse täpne kord rongi jaama vastuvõtul määratakse rongiliikluse ja manöövriröö juhendiga ja raudtee-ettevõtja tegevuseeskirjaga.

197. Rongide üheaegne vastuvõtt vastassuundadest ei ole lubatud, kui jaama sissesõidutee paikneb kas või ühelt poolt kestvuslangul ja vastassuunaliserongide vastuvõtumatka ei ole kestvuslangupoolsest vastuvõtumatkast eraldatud (kaitseumbteega või teede vastastikuse asetusega).

Kaherajalise liini vahejaamas ei ole vastassuunarongide üheaegne vastuvõtt lubatud ka siis, kui sellelt jaamavahelt, kus pidurdusmaapikkune lang on järsem kui 0,006, saabuva rongi vastuvõtumatka pikendus ristub reisirongi vastuvõtumatkaga.

Jaamas, kus rongide üheaegne vastuvõtt ei ole lubatud, võetakse nende üheaegsel aamale lähenemisel esimesena vastu see rong, mille peatumiseks suletud sissesõidusignaali juures või uuesti liikumahakkamiseks on tingimused vähem soodsad.

198. Jaama saabuv rong peab peatuma vastuvõtutee väljasõidufoori ja piirdetulba vahel, seal aga, kus foori ei ole, - piirdetulpade vahel (tee kasulik pikkus).

Juhul kui rongi saba jääb piirdetulba taha, on signalisti või pöõrmeseadja kohustatud sellest kohe ette kandma jaamakorraldajale. Viimane võtab tarvitusele abinõud rongi paigutamiseks vastuvõtutee kasuliku pikkuse piiridesse.

Jaamas, kus on pöõrmete elektritsentralisatsioon, kontrollib rongi paiknemist vastuvõtutee kasuliku pikkuse piires jaamakorraldaja, dispetšeritsentralisatsiooniga piirkonnas aga dispetšer kontrollaparaadi näitude järgi.

Kui rongi ei saa paigutada vastuvõtutee kasuliku pikkuse piiridesse, peavad dispetšer ja jaamakorraldaja rakendama abinõud veeremi ohutu liikumise tagamiseks naaberteedel.

199. Dispetšeri, jaamakorraldaja, signalisti, pöõrmeseadja tegevuse täpne kord rongi vastuvõtmisel ning erandkorras rongi vastuvõtmine jaama sissesõidufoori keelava näidu või kustunud põhitulede korral (kutsesignaali järgi või jaamakorraldaja eriloaga) sätestatakse rongiliikluse ja manöövriröö juhendis ning jaama tehnikorraldusaktis.

## **Rongi ärasaatmine**

200. Jaamakorraldajal on keelatud rongi saata üherajalisele jaamavahele ja kaherajalise jaamavahe vastassuunalisele rajale ilma selle jaama korraldajanõusolekuta, kuhu rong saadetakse. Automaatblokeeringuga üherajalisele jaamavahele saadetakse rong dispetšeri korralduse alusel pärast esimese blokkpiirkonna vabanemist, arvestades sõidusuunda.

Teeblokeeringuta kaherajalisele jaamavahele saadetakse rong mööda pärisuunalist rada pärast naaberjaamast teate saamist varem ärasaadetud rongi kohalejõudmise kohta selle jaamakorraldaja korraldusel, kust väljumine

toimub. Automaatblokeeringuga kahe rajalisele jaamavahele saadetakse rong pärast esimese blokkpiirkonna vabanemist, arvestades sõidusuunda.

Dispetšeritsentralisatsiooniga piirkonnas saadetakse rong jaamavahele dispetšeri korraldusel.

201. Jaamakorraldaja (dispetšeritsentralisatsiooniga piirkonnas dispetšer) on enne rongi jaamavahele saatmist kohustatud:

- 1) veenduma, et jaamavahe (automaatblokeeringuga jaamavahel esimene blokkpiirkond sõidusuunas) on vaba;
- 2) katkestama manöövr tööid väljasõiduga rongi ärasaatematkasse; [RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]
- 3) valmistama ärasaatematka;
- 4) avama väljasõidufoori või andma vedurijuhile muu kehtestatud sõiduloa jaamavahe hõivamiseks.

Jaamakorraldaja ja dispetšeri tegevuse täpne kord rongi jaamavahele saatmisel määratakse rongiliikluse ja manöövr töö juhendiga ja raudtee-ettevõtja tegevuseeskirjaga.

202. Rongi jaamavahele sõitmine ilma jaamakorraldaja loata on keelatud.

Rongi vedurijuhile on jaamavahe hõivamise jaoks üldjuhul väljasõidufoori lubav näit. Väljasõidufoori rikke korral või rongi ärasaatmisel teelt, kus puudub väljasõidufoor, on jaamavahe hõivamise jaoks vormikohane kirjalik sõiduluba, sau või raadio teel edastatud jaamakorraldaja käsk.

Reisirongi vedurijuhil ei ole lubatud jaamast või ettenähtud peatuskohast väljuda enne sõiduplaanis ettenähtud aega või sõita jaamast või peatuskohast läbi peatuseta, kui rongi sõiduplaanis on ette nähtud peatus reisijate peale- ja mahatulekuks.

Jaamas, kus reisirongil on ette nähtud peatus vahetuseks või möödasõiduks, mitte aga reisijate peale- ja mahaminekuks või posti ja pagasi laadimiseks, võib peatust lühendada või ära jätta jaamakorraldajale ja vedurijuhile antud dispetšeri käsu alusel.

203. Väljasõidufoori peab jaamakorraldaja avama isiklikult või tema korraldusel teeb seda tsentralisatsiooniposti operaator. Dispetšeritsentralisatsiooniga piirkonnas avab väljasõidufoori dispetšer.

Jaamakorraldajal (dispetšeritsentralisatsiooniga piirkonnas dispetšeril) ei ole lubatud avada väljasõidufoori või anda mõnda muud luba jaamavahe hõivamiseks enne, kui ta ei ole veendunud, et rongi ärasaatematk on valmis, manöövr töö ärasaatepöörangutel katkestatud, pöörangud lukustatud ning veeremi tehnohooldus ja kommertsülevaatus lõpetatud. Rongi ärasaatmisel selle koostejaamast jajaamast, kus veeremit haagiti juurde või maha või kus on ette nähtud rongi saba tähistavate signaalide vahetus, peab jaamakorraldaja enne väljasõidufoori avamist või vedurijuhile sõiduloa andmist veenduma, kas viimasel rongi saba vagunil on tähistav signaal ja veodokumendid vedurijuhile kätte toimetatud.

Dispetšeri, jaamakorraldaja, signalisti ja pöörmeseadja täpne tegevuskord rongi ärasaatmisel määratakse rongiliikluse ja manöövr töö juhendiga ning jaama tehnikorraldusaktiga.

Kaubarongi saba tähistavate signaalide panemise, vahetamise, mahavõtmise ja signaalide tehnohooldde korra kehtestab raudtee valdaja.

204. Rongi saatmisel jaamateelt keelava väljasõidufoori näidu juures võib väljasõidufoorita teelt on vedurijuhil keelatud isegi siis, kui tal on jaamavahe hõivamise luba, alustada liikumist, saamata raadio teel jaamakorraldaja korraldust, või ärasaatesignaali, mille annab jaamakorraldaja ise või tema käsul posti (pargi) korraldaja, tsentralisatsiooniposti operaator, pöörmeseadja, signalist või konduktor (rongikoostaja) tehnikorraldusaktis sätestatud korras.

205. Samasuunaliste rongide üheaegne jaamavahele saatmine ja vastuvõtmine jaama ei ole lubatud sel juhul, kui vastuvõetav rong läheneb jaamale kestvuslangu poolt ja selle vastuvõtumatk ei ole jaamavahele saadetava rongi matkast isoleeritud (kaitseumbteega või vastuvõtu-ärasaate teede vastastikuse asetusega).

206. Liiklust ohustava takistuse või inimese ohtu sattumise korral peab veduri- ja rongimeeskond võtma kohe tarvitusele abinõud liikuva rongi peatamiseks.

Veduri- ja rongimeeskonna täpse tegevuse korra hädapidurduse kasutamise juhul sätestab veeremi valdaja.

### **Rongiliikluse signalisatsiooni- ja sidevahendid**

207. Rongiliikluse signalisatsiooni- ja sidevahendid on automaat-, poolautomaat- või kombineeritud teeblokeering.

[RTL 2008, 70, 995- jõust. 24.08.2008]

Vähese rongiliiklusega liinidel ja haruteedel võib rongiliikluse sidevahendina kasutada elektrisauasüsteemi või telefonsidet. Sellistes piirkondades on rongide liiklemine lubatud ka ühe saua, ühe veduri või dispetšerikäsu abil.

Kui raudteehoiuga seotud ehitus- või taastamistöode ajal korraldatakse automaatblokeeringuga kaherajalisel jaamavahel rongiliiklus mööda üht rada, siis tohivad rongid liikuda mööda vastusuunalist rada vedurifooride signaalide järgi.

Käesolevas punktis nimetatud signalisatsiooni- ja sidevahendite kasutamise ja rongiliikluse korra kehtestab raudtee valdaja.

208. Rongiliikluse täpne kord automaat-, poolautomaat- või kombineeritud teeblokeeringuga liinil, elektrisauasüsteemi või telefonside abil, vedurifooride järgi ning kõigi ettenähtud signalisatsiooni- ja sidevahendite töö katkemise korral sätestatakse rongiliikluse ja manöövr töö juhendis.  
[RTL 2008, 70, 995- jõust. 24.08.2008]

### Rongide liikumise kord

209. Olenevalt raudtee tehnilisest seisundist ja kasutatavast veeremitüübist määrab raudtee valdaja rongide suurimad piirkiirused, millest lähtutakse rongide liiklusgraafiku koostamisel. Kõrvalteele sõitmisel ei tohi kiirus olla:

- 1) mööda pöörmeid, mille ristööpa mark on 1/11 või järsem, üle 40 km/h;
- 2) R65 ja UIC 60 tüüpi 1/11 marki pöörmel üle 50 km/h;
- 3) sümmeetrilistel 1/11 marki pöörmel üle 70 km/h;
- 4) 1/18 marki pöörmel üle 80 km/h ja
- 5) reisirongidel mööda 1/9 marki pöörmeid üle 25 km/h.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Ühe kollase mittevilkuva tulega foorist tohib mööduda sellise kiirusega, mis tööpidurdamisel tagab peatumise järgmise keelava näiduga foori ees.

Ühe kollase mittevilkuva tulega foorist, mille kaugus järgmisest foorist (automaatblokeeringuga piirkonnas) või põhifoorist (automaatblokeeringuta piirkonnas) on täielikul tööpidurdamisel vajalikust pidurdusmaast lühem, võib mööda sõita raudtee valdaja määratud kiirusega.

Liikumisel vaguni(te)ga ees ei tohi rongi kiirus olla üle 25 km/h, töörongi (kui veduri ja teemasina vahel on raadioside), päästerongi kiirus ei tohi olla üle 40 km/h. Lumesaha liikumise kiiruse määrab raudtee valdaja lähtuvalt lumesaha tüübist.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Rongi vastuvõtmisel jaama umbteele ei tohi kiirus vastuvõtutee alguses olla üle 25 km/h.

Kohas, kus tuleb kiirust vähendada, peab rongi sõidukiirus vastama vedurijuhile väljastatud kirjalikus hoiatuses või raudtee valdaja poolt määratud (kirjalikus vormis kehtestatud) kiirusele, nende puudumisel aga ei tohi ületada 25 km/h.

210. Juhul kui rongi sõiduajal nõutakse vedurimeeskonnalt erilist valvsust ja ta peab teadma, et teel tehakse tööd, antakse vedurijuhile kirjalik hoiatus (edaspidi *hoiatus*) rongiliikluse ja manöövr töö juhendis sätestatud korras järgmistel juhtudel:

- 1) tee, kontaktvõrgu, ülesõidukoha signalisatsiooni, silla või muu rajatise rikke korral ning kiiruse vähendamist või peatumist nõudvate raudteehoiuga seotud ehitustööde tegemisel;
- 2) uute signalisatsiooni- ja sidevahendite ning uute fooride töölepanemisel, olemasolevate ümberpaigutamisel või mahavõtmisel ning rikke korral, kui foori ei ole võimalik sulgeda;
- 3) veduri automaatsignalisatsiooni teeseadmete rikke korral;
- 4) laadimisgabriiti ületava veosega rongi väljasaatmisel, kui sõitmisel sellise rongiga on vaja vähendada kiirust või järgida muid eritingimusi;
- 5) lumesaha, ballastööri, teepaigaldus- või tõstekraana, killustikupuhastus- ja muude masinate töötamisel kaherajalisel teel;
- 6) kui rongi pannakse veerem, mis ei tohi liikuda antud piirkonnas kehtestatud piirkiirusega;
- 7) mahatõstetava veeremi töötamisel halva nähtavuse korral ja raskete veoste vedamisel teerullikuga;
- 8) kõigil muudel juhtudel, kui rongil on teel olles vaja vähendada sõidukiirust või peatuda või hoiatada vedurimeeskonda mõnel muul põhjusel.

211. Üldjuhul onkaherajalisel jaamavahel kumbki pearada nähtud ette rongide liiklemiseks ühes raudtee valdaja määratud kindlas suunas ning rongide liiklemist selles suunas nimetatakse pärisuunaliseks liiklemiseks.

212. Dispetšeri käsul tohib rongiliikluse reguleerimiseks saata ronge ka pärisuunalisele liiklemisele vastupidises suunas. Seda nimetatakse vastusuunaliseks liiklemiseks. Liiklusohutusabinõud vastusuunalisel liiklemisel sätestatakse rongiliikluse ja manöövritöö juhendiga.

213. Vajaduse korral võib ronge ühendada ja lasta neil liikuda koos, kusjuures iga rongi peas on töötav vedur. Selliste rongide liikluskord sätestatakse raudtee valdaja kinnitatud juhendiga.

Veduri ees paiknevate vagunitega liiklemise kord määratakse rongiliikluse ja manöövritöö juhendiga.

### **Vedurijuhi tegevus rongi juhtimisel**

214. Raudteeveeremi juht on oma töös kohustatud:

1) järgima veduri ekspluateerimisel ettenähtud tehnilisi nõudeid, liini teeprofili ja seal asuvate signaalide, signaalnäidikute ja -märkide paiknemist, nende tähendust ning rongi sõiduplaani;

2) veduri vastuvõtmisel veenduma, et see on korras, kütuse ja määrdeainetega varustatud, pöörates enim tähelepanu pidurite, liivapuisturite ja raadiosideadmete tööle; tegema veduri tehno seisundi raamatu sissekannete alusel kindlaks, kas veduri automaatsignalisatsioon ja autostopp on töökorras, ning kontrollima signaal- ja päästevahendite olemasolu;  
[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

3) tagama rongi ohutu liikumise vastavalt liiklusgraafikule.

215. Pärast veduri rongihaakimist on raudteeveeremi juht kohustatud:

1) veenduma, et vedur on esimese vaguniga õigesti kokku haagitud, õhuvoolikud ühendatud ja otsakraanid nende vahel avatud;

2) täitma pidurimagistraali suruõhuga, veenduma, et rõhulang ei ületa kindlaksmääratud norme, ja proovima automaatpidureid;

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

4) tutvuma rongi kaalulehe järgi kaubarongi koosseisuga, tehes kindlaks, kas seal on vaguneid inimestega ja erilist ettevaatust nõudvate kategooriaveostega või lahtist veeremit.

Veduri automaatsignalisatsiooniga piirkonnas on raudteeveeremi juht kohustatud enne jaamast väljumist veduri automaatsignalisatsiooni veduriseadmed sisse lülitama, raadiosidega liimidel veenduma, et raadiojaam on sisse lülitatud.

216. Raudteeveeremi juht ja tema abi on rongi juhtimisel kohustatud:

1) jälgima, kas tee on vaba, signaale, signaalnäidikuid ja -märke, täitma nende nõudeid ja kordama teineteisele kõiki foorisignaale ning teelt või rongilt antavaid peatust ja kiiruse vähendamist nõudvaid signaale;

2) jälgima rongi seisukorda ja terviklikkust, rongilt antavaid signaale ning elektrifitseeritud piirkonnas ka kontaktvõrgu seisukorda;

3) jälgima kontrollseadmete näitude järgi veduri häireteta ja ohutut tööd;

4) elektrit, kütust ja määrdeid säästlikult kulutades saavutama veduri võimsuse võimalikult täieliku kasutamise;

5) sissesõidul jaama ja jaamast läbisõidul andma ettenähtud signaale, jälgima pöörmärgide järgi, kas matk on õige ja tee vaba, jaamatöötajate signaale ning rongide ja manöövrivedurite liikumist naaberteedel ning liiklusohu tekkimisel võtma kohe tarvitusele abinõud peatumiseks.

Kui pärast jaamas peatumist leitakse rongis puudusi, on raudteeveeremi juht kohustatud sellest kohe ette kandma jaamakorraldajale, dispetšeritsentralisatsiooniga piirkonnas aga dispetšerile.

Kui jaamas tuleb peatuda, on raudteeveeremi juht kohustatud rongi peatama vastuvõtuteel enne väljasõidusignaali (selle puudumisel enne piirdetulpa). Seejuures peab kaubarongi vedur peatuma väljasõidusignaali juures (selle puudumisel piirdetulpa juures). Enne nendeni jõudmist võib raudteeveeremi juht peatada rongi ainult siis, kui ta on veendunud, et see mahub tervenisti vastuvõtutee kasulikku pikkusesse.

Juhul kui teel olles leitakse teeblokeeringusignaalide, rööbastee, kontaktvõrgu, muude seadmete, rajatiste või naaberrajal liikuva rongi rike, on raudteeveeremi juht kohustatud sellest teatama raadio vahendusel lähima jaama korraldajale või dispetšerile ning vajaduse korral naaberrajal liikuva rongi vedurijuhile.

217. Raudteeveeremi juht peab rongi juhtimisel:

- 1) hoidma pidurid alati tegevusvalmis, neid teel olles kontrollima ning vältima mahuti ja pidurimagistraali rõhu langemist alla lubatud normi;
- 2) alalise signaali keelava näidu või kiiruse vähendamist nõudva signaali juures peatama rongi enne peatussignaali, kasutades tööpidurdust, või mööduma kiiruse vähendamist nõudvast signaalistettenähtud kiirust ületamata;
- 3) neutraalvahelikku piiravast signaalist mööduma kiirusega vähemalt 20 km/h, et vältida veduri peatumist selle piires;
- 4) ootamatu peatussignaali puhul või ootamatu takistuse tekkimisel viivitamatult rakendada kõik tema käsutuses olevad abinõud rongi peatamiseks kiirpidurdamisega;
- 5) tugeva udu, paduvihma või tuisu korral, kui signaalide nähtavus järsult väheneb, juhtima rongi eriti valvsalt ja vajaduse korral vähendada kiirust, et tagada täielik liiklusohutus.

218. Teel olles ei ole vedurijuhil lubatud:

- 1) ületada raudtee valdaja määratud piirkiirust või signaalide ja hoiatustega lubatud kiirust;
- 2) lasta tähelepanu veduri juhtimiselt ning signaalide ja tee seisukorra jälgimiselt kõrvale suunata.

219. Isikutel, kes ei kuulu raudteeveeremi meeskonna koosseisu, on keelatud sõita veduris või muus veovahendis. Välja arvatud manöövrimeeskonna liikmed ning töötajad, kellel on selleks raudteeveo-ettevõtja või veeremi valdaja poolt antud luba, kuid mitte üle kahe isiku korraga.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

#### **Tegevuskord rongi sundpeatumisel jaamavahel**

220. Rongi sundpeatumise korral jaamavahel raudteeveeremi juht peab:

- 1) peatama rongi võimalikult tasasel ja sirgel teosal, välja arvatud kiirpidurdamise juhul;
  - 2) rakendada tööle rongi automaatpidurid ja veduri abipiduri;
  - 3) teatama peatumisest raadio teel kohe jaamavahel liikuvate rongide raudteeveeremi juhtidele, jaamavahega piirnevate jaamade korraldajatele, kes peavad sellest viivitamata ette kandma dispetšerile;
  - 4) kui peatumist ei põhjustanud foori keelav näit, siis selgitama peatumise põhjuse ja edasiliikumise võimaluse;
  - 5) kui rong seisab 20 minutit või enam, rakendada tööle veduri või muu veovahendi käsipiduri ja andma signaali, et vastava väljaõppe saanud ja raudteeveo-ettevõtja poolt atesteeritud töötajad rakendaksid tööle rongi käsipidurid. Rongis, kus selliseid töötajaid ei ole, peab raudteeveeremi meeskonna liige asetama vagunirataste alla veduril või muul veovahendil olevad pidurkingad, nende vähesuse korral rakendada peale selle tööle vagunite käsipidurid raudteeveo-ettevõtja või veeremi valdaja poolt määratud korras ning rongiliikluse ja manöövritöö juhendis sätestatud hulgal;
- [RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]
- 6) andma raadioside kaudu jaamakorraldajale või dispetšerile lisateateid peatumise põhjuse ja liiklustakistuse kõrvaldamiseks vajalike abinõude kohta. Rongiraadioside rikke korral tuleb teade jaamakorraldajale või dispetšerile edastada lähimast punktist, kus on telefon (vedurijuhi abi, konduktori, reisivagunisaatja või töörongi tööjuhi kaudu);
  - 7) koos teiste rongitöötajatega võtma tarvitusele abinõud liiklustakistuse kõrvaldamiseks, vajaduse korral aga piirama rongi ja kõrvalasuva tee.

221. Jaamavahel peatumisel piiratakse:

- 1) reisirong kohe pärast päästerongi või abiveduri väljakutset;
- 2) pärast kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite töö katkemist jaamavahele saadetud rong kohe pärast peatumist.

Igal juhul tuleb rongiliiklust takistav koht kohe piirata kahe- või mitmerajalise jaamavahe naaberrajal ja kõigepealt sealtpoolt, kust on oodata rongi.

Rongi piiramise kord sätestatakse signalisatsioonijuhendis, töötajate tegevuskord - rongiliikluse ja manöövritöö juhendis.

222. Kui rong peatus tõusul ja rongi sabas ei ole tõukevedurit, võib raudteeveeremi juht vajaduse korral tagurdada rongi sama jaamavahe laugemale teesale.

Tagurdatava rongi ees peab sel juhul olema vedurimeeskonna liige, konduktor või töörongi tööjuht. Tagurdamiskiirus ei tohi olla üle 5 km/h.

Tagurdada on keelatud:

- 1) reisirongiga;
- 2) automaatblokeeringu või veduri automaatsignalisatsiooniga jaamavahel;
- 3) udus, tuisus ja muudes ebasoodsates oludes, kui signaalid on raskesti eraldatavad;
- 4) kui peatunud rong oli välja saadetud pärast kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite töö katkemist.

Kui tõusul peatus rong, mille kaal ületab rongi paigaltvõtu tingimuste normi sellel tõusul ja tema tagurdamine ei ole lubatud, peab raudteeveeremi juht kohe nõudma abivedurit.

223. Kui rong ei saa pärast peatumist ise edasi liikuda, viiakse ta jaamavahelt ära kas abiveduriga, järeltuleva rongi veduriga või mootorrongi korral teise mootorrongiga rongiliikluse ja manöövr töö juhendis sätestatud korras.

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

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

Päästerongi või abiveduri nõudmise, määramise ja liikumise kord ning jaamavahel kahe elektrirongi kokkuhaakimise ja nende edasise liikumise kord sätestatakse rongiliikluse ja manöövr töö juhendis.

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

### **Mahatõstetava veeremi liiklus**

225. Mahatõstetava veeremi liiklemise korra sätestab raudtee valdaja. Mahatõstetava veeremi liiklus ei tohi põhjustada rongiliikluses häireid.

226. Mahatõstetava veeremi rattapaarid peavad olema elektriliselt isoleeritud nii, et läbi rattapaaride ei toimuks rööbasahela šunteerimist.

## **5. peatükk**

### **TULEOHUTUS**

[RT I, 12.09.2012, 1– jõust. 15.09.2012]

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

228. Puitliipreid- ja prusse võib raudteemaal või raudtee kaitsevööndis alaliselt ladustada ainult raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri muu omaniku või valdaja poolt selleks ettenähtud ja -valmistatud alalistes ladustamiskohtades. Alalistes ladustamiskohtades rakendatavate tuleohutuse tagamise meetmete piisavust hindab ja tuleohutuse tagamise eest vastutab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri muu omanik või valdaja.

Puitliiprite ja -prusside alaline ladustamiskoht peab vastama siseministri 2. septembri 2010. a määruses nr 44 „Põlevmaterjalide ja ohtlike ainete ladustamise tuleohutusnõuded” kehtestatud nõuetele.

Puitliipreid ja -prusse võib raudteemaal või raudtee kaitsevööndis ajutiselt ladustada väljaspool raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri muu omaniku või valdaja poolt selleks ettenähtud ja ettevalmistatud alalist ladustamiskohta üksnes mõistliku aja jooksul teetööde ettevalmistamisel ja tegemisel. Sel juhul võib puitliipreid ja -prusse hoida kuni 20 kaupa virnas, virnade kaugusega üksteisest vähemalt 5 meetrit ning kaugus lähima rööpa pea välisservast vähemalt 2,5 meetrit.

229. Tuletõrje veevõtukoha olemasolul tagab ja vastutab selle korrashoiu ja alalise töökorra eest omanik.

Tuletõrje voolikusüsteemi olemasolul peab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, samuti raudteeinfrastruktuuri muu omanik või valdaja korraldama tuletõrje voolikusüsteemi korrashoiu ning töötajatele vastava väljaõppe selle kasutamiseks.

230. Jaamas ja depoos olevad ehitised peavad olema varustatud esmaste tulekustutusvahenditega vähemalt järgmises ulatuses:



- 1) ehitised, kus hoitakse tuleohtlikke aineid ning veeremi remondi- ja hooldetsehhiid – 2 tulekustutit põrandapinna iga 100 m<sup>2</sup> kohta, kuid mitte vähem kui 2 tulekustutit korruse kohta;
- 2) ehitised, kus ei hoita tuleohtlikke aineid – 1 tulekustuti põrandapinna iga 100 m<sup>2</sup> kohta, kuid mitte vähem kui 1 tulekustuti korruse kohta;
- 3) elektrikilbi ruum, akuruum ja katlamaja – mitte vähem kui 1 tulekustuti igas ruumis;
- 4) estakaadid (lahtised) ja muud raudtee sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalikud ehitised, kus hoitakse tuleohtlikke aineid – 1 tulekustuti iga jooksva 100 m kohta.

Tuleohtlike kaupade laod, veeremi remondi- ja hooldetsehhiid ja muud sarnased objektid tuleb lisaks tulekustutitele varustada ka liivakasti, absorbendi, veeanuma ja tulekustutusvaibaga piisaval hulgal, et tagada objekti tuleohutus.

Tulekustutite minimaalse koguse arvestamisel lähtutakse vastavasse keskkonda sobivast tulekustutist, mille kustutusaine toime on samaväärne 6 kg pulberkustuti omaga.

Tulekustutite täpse paiknemise väljapääsude või ohtlike objektide juures määrab raudtee-ettevõtja, raudteeinfrastruktuuri muu omanik või valdaja või veeremi valdaja oma kirjaliku otsusega.

231. Veeremil, sh eriotstarbelisel veeremil ja eriveeremil, on keelatud tekitada tuleohtlikku olukorda. Muuhulgas on keelatud:

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

232. Elektriseadmete kasutamisel reisivagunis on keelatud tekitada tuleohtlikku olukorda, sealhulgas:

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

233. Kütteseadmete kasutamisel reisivagunis on keelatud tekitada tuleohtlikku olukorda, sealhulgas:

- 1) kasutada kütteseadmeid, mis ei ole töökorras;
- 2) kasutada kütteseadeid, mis ei vasta vaguni kasutamisdokumentatsioonis ettenähtule;
- 3) kütta katlaid, boilerid või veekeetjaid veeta või kui veetase on alla lubatud taseme või mitte korras olevate suitsuväljatõmbetorudega, kui veekeetja küttekoldes puudub leegirefektor;
- 4) jätta töötavaid kütteseadeid selleks ettenähtud järelevalveta;
- 5) puhastada katelt avatud tamburiustega ning ladustada räbu või tuhka väljaspool selleks ettenähtud kohti;
- 6) kasutada vagunit, millel on rikutud seinte või vaheseinte termoisolatsioon katlaruumis, köögis, veekeetjate läheduses või suitsuväljatõmbetorude paiknemise piirkonnas (laepealsetel pindadel).

234. Suitsetamine on lubatud üksnes „Tubakaseaduse” § 30 lõigetes 1–4 sätestatud nõuetele vastavas selleks spetsiaalselt eraldatud ja märgistatud suitsetamisruumis suletava kaanega tuhatooi olemasolul. Veduri ja muu veovahendi juhirus on suitsetamine lubatud üksnes raudteeveeremi meeskonna liikmete vastastikusel kokkuleppel ning suletava kaanega tuhatooi olemasolul.

235. Keelatud on kasutada lahtist tuld või suitsetada veduri ning mootorrongi masina-, aku- ja diisli ruumis, samuti kütusepaagi täitmise ajal. Lahtist tuld võib kasutada veeremi remondi või hoolduse ajal, järgides seejuures kõiki tuleohutuse nõudeid.

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

Sädemeohtlikud kohad peavad olema tahmast puhtad, veeremi tehnonõuetes ettenähtud ajal kontrollitud ning remonttööde ja tehniliste hoolduste käigus puhastatud.

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

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

Masinaruumi väljapääs peab suunduma kas otse või läbi tamburi veeremist välja.

237. Veeremi kütusevaru (va selleks projekteeritud mahutid sisepõlemismootoriga vagunites) tuleb hoida ainult õhukindlalt suletud metalltaaras ja transportida metallkastis, millel on astmeliselt fikseeritavad luugid ja mis ei

tekita luukide järsu sulgemise korral sädemeid. Metallkastis asuvad kütusepaagid või -kanistrid peavad olema kindlalt kinnitatud ja suletud. Muude esemete ja materjalide hoiustamine nimetatud kastides ei ole lubatud.

Kütuse hoiustamine vahetult sise põlemismootoriga vaguni masinaruumis on lubatud ainult vaguni projektijärgsetes mootorkütusepaagi mahutites.

238. Raudteeveerem tuleb varustada tulekustutitega vähemalt järgmises ulatuses:

- 1) vedur, diislrongi juhtvagun ja restoranvagun – 3 tulekustutit;
- 2) elektrirongi juhtvagun – 1 tulekustuti;
- 3) diiseli- või elektrirongi mootorvagun (automaatse tulekustutusüsteemiga) ja rööbasbuss – 2 tulekustutit;
- 4) lumesahk, teemasin, raudteekraana, reisi-, pagasi- ja postivagun – 2 tulekustutit;
- 5) juhtrastega veerem – 1 tulekustuti;
- 6) muu veovahend – 2 tulekustutit;
- 7) päästerongi veeremiosa – 16 tulekustutit.

Tulekustutite minimaalse koguse arvestamisel lähtutakse vastavasse keskkonda sobivast tulekustutist, mille kustutusaine toime on samaväärne 6 kg pulberkustuti omaga.

239. Mootorrong tuleb varustada automaatse tulekahjusignalisatsiooniga selliselt, et oleks kaetud vähemalt jõuallika ja jõuvooluelektriseadmete ruum. Alaline tulekustutusüsteem on nõutav vaguni tüüpi veduritel ja tulekahjusüsteem mitmesektsioonilisel veduril. Kui mootorrongile on paigaldatud lisaks automaatne tulekustutusüsteem, siis ei tohi see kujutada täiendavat ohtu inimestele ning süsteemiga peavad olemakaetud vähemalt jõuallika ja jõuvooluelektriseadmete ruum.

Kui raudteeveoks vajalikku vedurit või mootorrongi juhib vedurimeeskonna asemel üksnes raudteeveeremi juht, siis tuleb veduri või mootorrongi jõuallika või jõuvoolu elektriseadmete ruum lisaks tulekahjusignalisatsioonile varustada ka manuaalselt rakendatava tulekustutusüsteemiga.

Enne tulekustutusüsteemi rakendamist või muude tulekustutusvahendite kasutamist peab rong olema peatatud. Vedurimeeskonna tegevus tulekahju korral peab vastama veeremi valdaja poolt kinnitatud juhendile vedurimeeskonna tegevuse kohta tulekahju korral, sh tulekustutusüsteemi rakendamise või muude tulekustutusvahendite kasutamisel.

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

240. Tuleohtliku kauba raudteevedu toimub raudteeseaduse §-s 66 kehtestatud nõuete alusel. Enne tuleohtliku kauba raudteeveo korraldamise alustamist peab raudteeveo-ettevõtja veenduma veodokumentide õigsuses ning visuaalselt kontrollima tuleohtlike ainetega täidetud vagunite seisukorda lähtuvalt tuleohutusnõuetest.

Raudteeveo-ettevõtja peab tuleohutuse tagamiseks enne raudteeveo korraldamise alustamist kõrvaldama tuleohtliku kauba täidetud vaguni kontrollimisel ilmnenud tehnilise rikke või muu tuleohtu tekitada võiva puuduse. Kui raudteeveo korraldamise käigus ilmnevad tehnilised rikked või muud tuleohtu tekitada võivad puudused, siis peab raudteeveo-ettevõtja kasutusele võtma vastavad meetmed nende kiireks kõrvaldamiseks. [RT I, 20.03.2013, 9- jõust. 23.03.2013]

241. Üle ühe ööpäeva raudteel seisvale tuleohtlikku kaupa vedavale veeremile peab selle veeremi valdaja tagama ööpäevaringse valve.

Tuleohtlike kaupade laadimistööde tuleohutuse eest vastutab nende tööde tegija. [RT I, 12.09.2012, 1- jõust. 15.09.2012]

[Lisa 1 Raudtee signalisatsioonijuhend](#)

[Lisa 2 Raudtee rongiliikluse ja manöövritöö juhend](#)  
[RT I, 18.07.2015, 3- jõust. 21.07.2015]

[Lisa 3 Ehitusgabariidi rakendamise juhend](#)

[Lisa 4 Raudteeülesõidu- ja ülekäigukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend](#)  
[RT I, 18.07.2015, 3- jõust. 21.07.2015]

[Lisa 5 Täiendavad tehnilised nõuded, kui reisiringide suurim lubatud kiirus jääb vahemikku 141–160 km/h](#)  
[RT I, 20.03.2013, 9- jõust. 23.03.2013]