Majandus- ja taristuministri
09.11.2020 määrus nr 71
„Raudtee tehnokasutuseeskiri"
Lisa 3

Raudtee signalisatsioonijuhend

1. peatükk
Üldsätted

1. Üldsätted

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

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

2. peatükk
Signaalid

2. Nähtavad signaalid

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

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

2.3 Nähtavad signaalid jagunevad kasutamisaja järgi:
2.3.1 päevasteks, mis on kasutusel ööpäeva valgel ajal. Neid signaale edastatakse signaalketaste, -kilpide, -lippude ja -näidikute, pöörmenäidikute, teetõkke- ja veevõtukoha näidikute abil;
2.3.2 öisteks, mis on kasutusel ööpäeva pimedal ajal. Neid signaale edastatakse kehtestatud värvi signaaltulede (käsi-, rongi- ja muudes signaallaternates ning signaalnäidikutes) abil. Öiseid signaale tuleb kasutada ka päevasel ajal udu, tuisu ja muudel ebasoodsa nähtavuse juhtudel, kui signaali nähtavus päevastel peatussignaalidel on alla 1000 m, kiiruse vähendamise signaalidel alla 400 m ja manöövrisignaalidel alla 200 m;
2.3.3 ööpäevasteks, mis on kasutusel pidevalt ja edastavad signaale ühesuguselt nii ööpäeva valgel kui ka pimedal ajal. Nendeks signaalideks on foorituled, matka- ja muud näidikud, alalised kiiruse vähendamise kettad, kollased ruudukujulised kilbid (nende tagumine külg on roheline), kaubarongi saba tähistavad valgust peegeldava pinnaga kettad ning signaalnäidikud ja -märgid.

3. Kuuldavad signaalid

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

käsivilesid, signaalpasunaid ja sireene.

3. peatükk
Alalised signaalid

4. Alalised signaalid

4.1 Alalised signaalid on foorid, mis jagunevad järgmiselt:
4.1.1 *sissesõidufoor* on rongi jaamavahelt jaama sõitmise lubamiseks või keelamiseks;
4.1.2 *väljasõidufoor* on rongi jaamast jaamavahele väljumise lubamiseks või keelamiseks;
4.1.3 *matkafoor* on rongi jaama ühest rajoonist teise sõitmise lubamiseks või keelamiseks;
4.1.4 *läbisõidufoor* on rongi ühest blokkpiirkonnast teise sõitmise lubamiseks või keelamiseks;
4.1.5 *kattefoor* on raudteede, raudtee ja trammitee või raudtee ja trollibussiliini ühetasandilise ristumiskoha, lahtikäiva silla ning saaturi juhendamisel läbisõidetava teelõigu piiramiseks;
4.1.6 *tõkkefoor* on raudteeülesõidukohal või muudel raudteerajatistel liikuva rongi või muu liikuva raudteeveeremi peatamiseks ootamatult tekkinud ohu korral. Tõkkefoori rakendatakse samuti jaama pargis raudteeveeremi piiramiseks selle remontimisel või järelevaatusel;
4.1.7 *hoiatusfoor* on põhifoori (sissesõidu-, läbisõidu-, tõkke- ja kattefoori) näitudest eelteate edastamiseks;
4.1.8 *kordusfoor* on eelteate edastamiseks väljasõidu- või matkafoori lubavast näidust või sorteerimismäefoori (edaspidi *mäefoor*) näidust neil juhtudel, kui eelnimetatud põhifooride nähtavus normaalolukorras ei ole tagatud;
4.1.9 *vedurifoor* on teefoori näidu edastamiseks veduri või juhtvaguni kabiini ning teefooride puudumisel rongi jaamavahe ühest blokkpiirkonnast teise sõitmise lubamiseks või keelamiseks;
4.1.10 *manöövrifoor* on manöövritöö lubamiseks või keelamiseks;
4.1.11 *sorteerimismäefoor* on mäelt raudteeveeremi allalaskmise lubamiseks või keelamiseks.
4.1.12 *harutee tõkkefoor* on harutee liikluse piiramiseks raudteeületuskoha ees, kui seal ei ole võimalik saavutada normpikkusega piirkondi lähenemiseks.

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

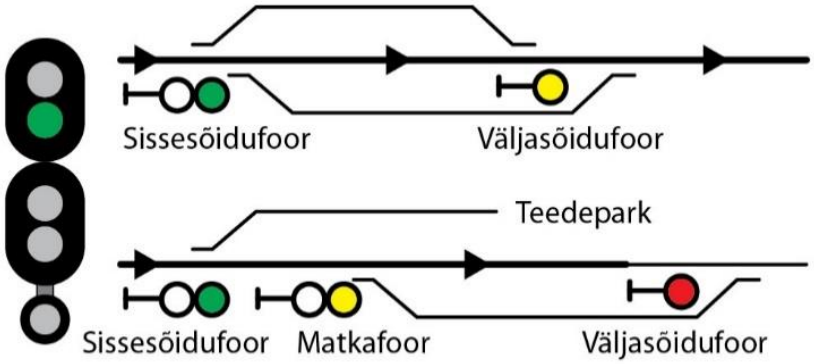
4.3 Fooris kasutatakse nii alaliselt põlevaid kui ka alaliselt mittepõlevaid ja vilkuvaid (kindla perioodi järel süttivaid ja/või kustuvaid) signaaltulesid. Automaatblokeeringuga liinil tähistatakse läbisõidufoorid numbritega ning muud foorid tähtedega või tähtede ja numbritega raudtee valdaja sätestatud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

4.4 Foori signaaltulede tähendused, sõltumata nende asukohast ja otstarbest, on järgmised:
4.4.1 üks roheline tuli lubab sõita raudtee valdaja kehtestatud suurima kiirusega (edaspidi *piirkiirus*), järgmine foor on avatud;
4.4.2 üks kollane vilkuv tuli lubab sõita kehtestatud piirkiirusega, järgmine foor on avatud ja lubab sõita vähendatud kiirusega;
4.4.3 üks kollane tuli lubab sõita valmisolekuga peatumiseks, järgmine foor on suletud;
4.4.4 kaks kollast tuld, nendest ülemine vilkuv, lubab sõita vähendatud kiirusega, rong sõidab kõrvalteele, järgmine foor on avatud;
4.4.5 kaks kollast tuld lubab sõita vähendatud kiirusega ja valmisolekuga peatumiseks, rong sõidab kõrvalteele, järgmine foor on suletud;
4.4.6 üks punane tuli keelab signaalist möödasõidu.

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

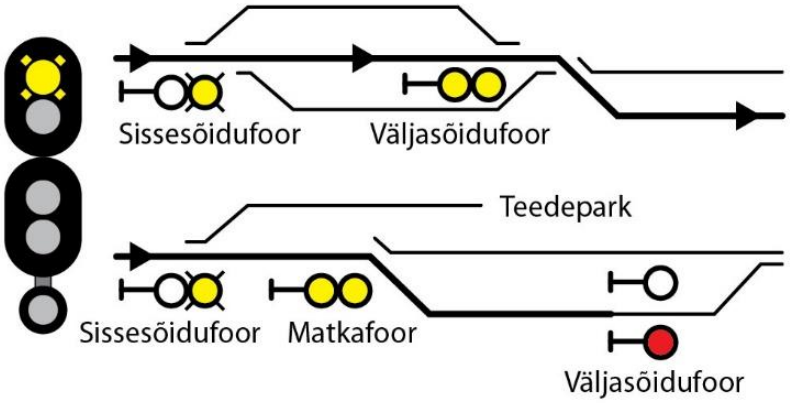
5. Sissesõidufoor

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



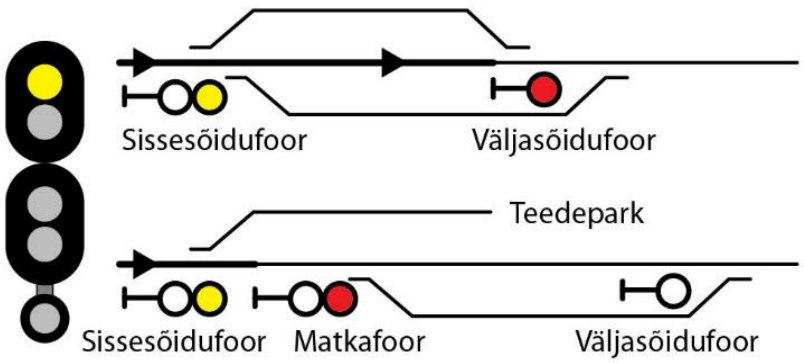
Joonis 1

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



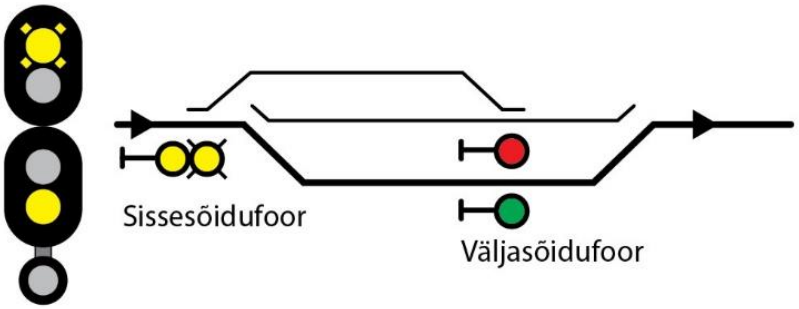
Joonis 2

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



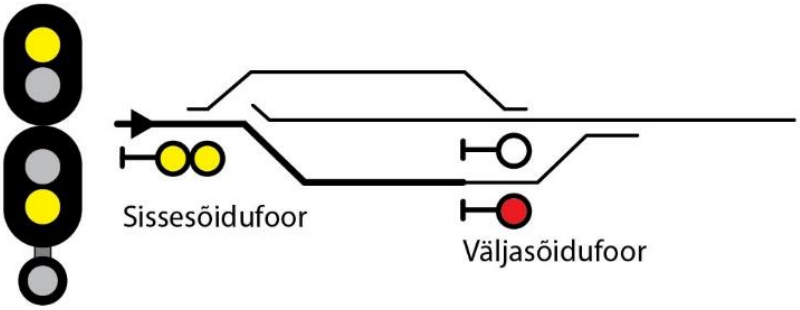
Joonis 3

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



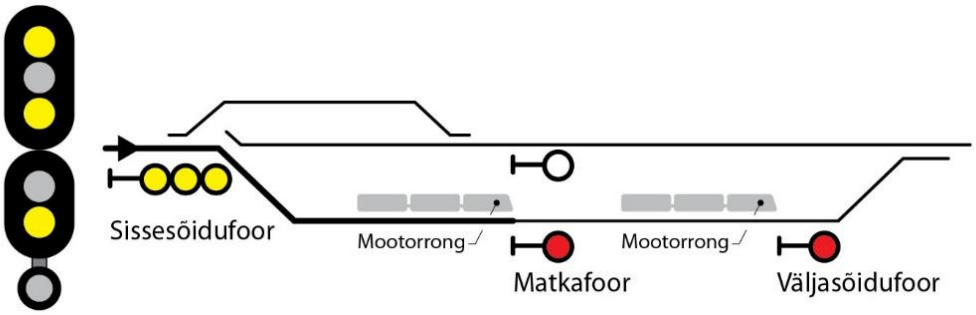
Joonis 4

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



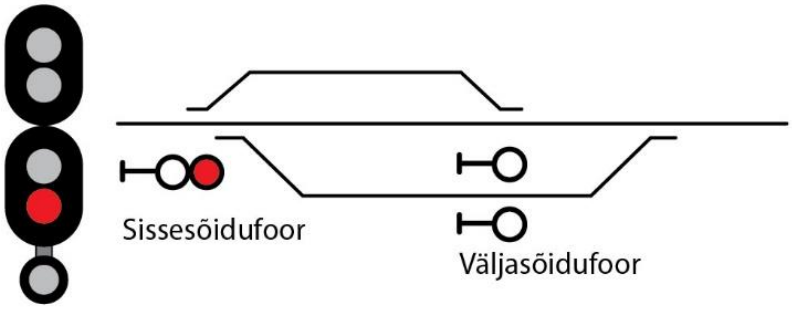
Joonis 5

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



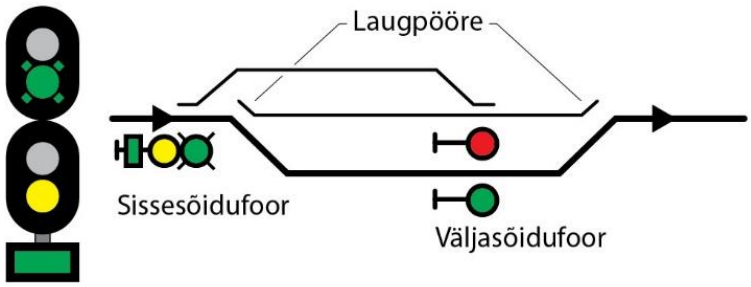
Joonis 6

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



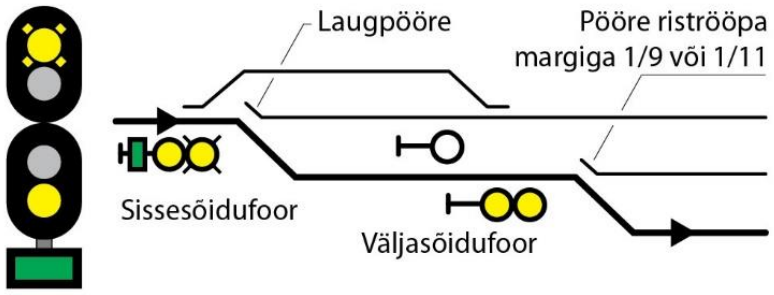
Joonis 7

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



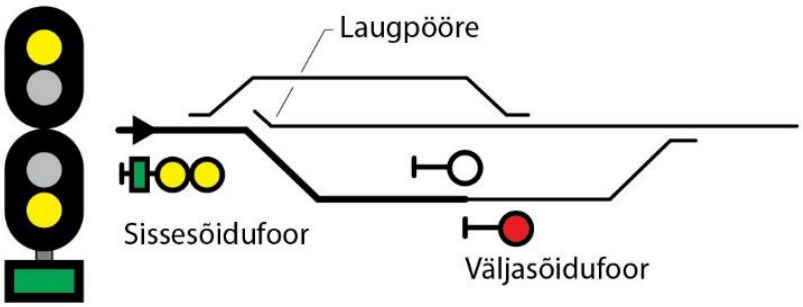
Joonis 8

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



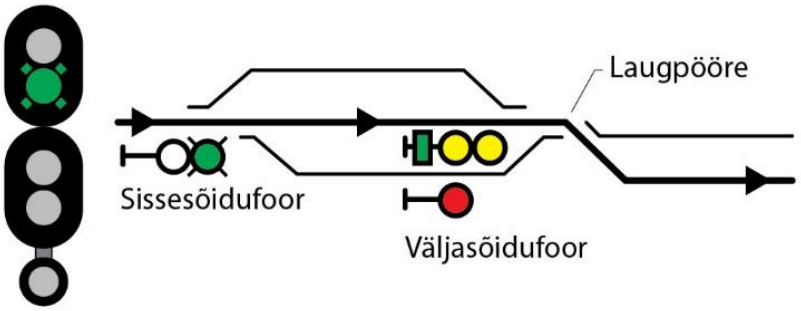
Joonis 9

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



Joonis 10

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



Joonis 11

** Kasutatakse vajadusel, sõltumata pöörme riströöpa margist.*

6. Kutsesignaal

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

Joonis 12

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

7. Väljasõidufoor

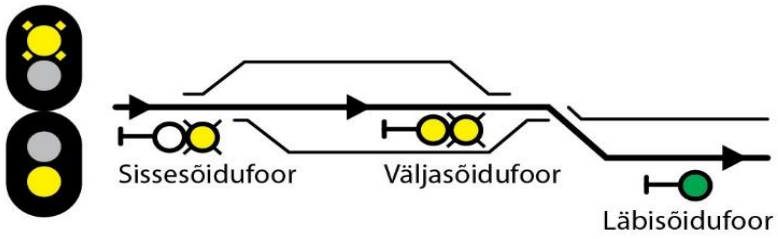
7.1 Automaatblokeeringuga liinil edastatakse väljasõidufooriga järgmisi signaale:
7.1.1 üks roheline tuli lubab rongil väljuda jaamast ja sõita kehtestatud piirkiirusega, ees on vaba kaks või enam blokkpiirkonda (joonis 13);

Joonis 13

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

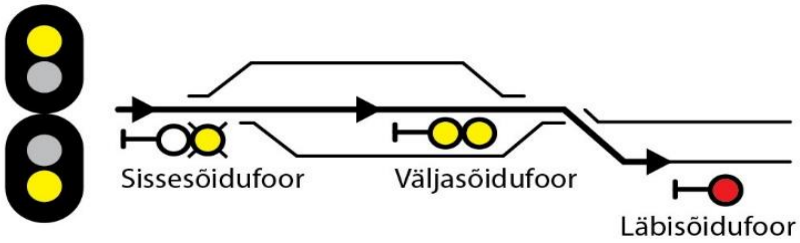
Joonis 14

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



Joonis 15

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



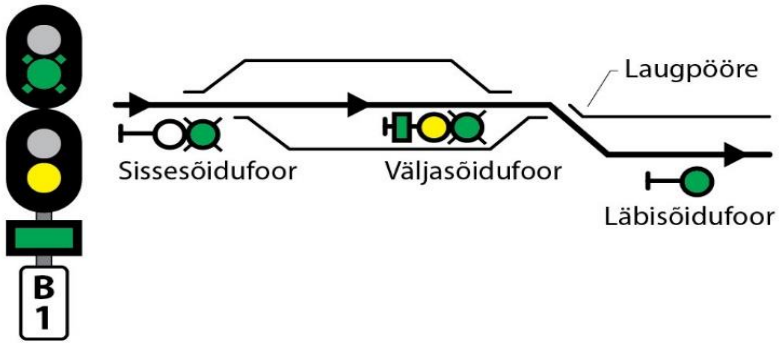
Joonis 16

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

Joonis 17

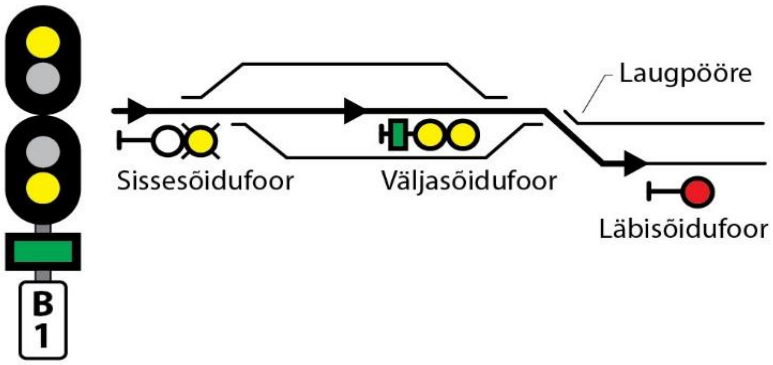
7.2 Rongi saatmisel mööda laugpööret kõrvalteele automaatblokeeringuga liinil edastatakse väljasõidufooriga järgmisi signaale:

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



Joonis 18

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



Joonis 19

7.3 Poolautomaat- ja kombineeritud teeblokeeringuga liinil edastatakse väljasõidufooriga järgmisi signaale:
7.3.1 üks roheline tuli lubab rongil väljuda jaamast kehtestatud piirkiirusega, jaamavahe on vaba kuni järgmise jaamani (joonis 20);

Joonis 20

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

Joonis 21

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

Joonis 22

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

Joonis 23

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

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

Joonis 24

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

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

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

Joonis 25

8. Matkafoor

8.1 Matkafooriga edastatakse järgmisi signaale:
8.1.1 üks roheline tuli lubab sõita kehtestatud piirkiirusega, järgmine foor (matka- või väljasõidufoor) on avatud;
8.1.2 üks kollane tuli lubab sõita valmisolekuga peatumiseks, järgmine foor (matka- või väljasõidufoor) on suletud;
8.1.3 üks punane tuli keelab signaalist möödasõidu.

8.2 Sõltuvalt matkafoori asukohast võidakse vajaduse korral kasutada järgmisi signaale:
8.2.1 üks kollane vilkuv tuli lubab sõita kehtestatud piirkiirusega, järgmine foor (matka- või väljasõidufoor) on avatud ja lubab sõita vähendatud kiirusega;
8.2.2 kaks kollast tuld, nendest ülemine vilkuv, lubab sõita vähendatud kiirusega, rong sõidab kõrvalteele, järgmine foor (matka- või väljasõidufoor) on avatud;
8.2.3 kaks kollast tuld lubab sõita vähendatud kiirusega, valmisolekuga peatumiseks jaamas, rong sõidab kõrvalteele, järgmine foor on suletud.

9. Läbisõidufoor

9.1 Automaatblokeeringuga liinil edastatakse läbisõidufooriga järgmisi signaale:
9.1.1 üks roheline tuli lubab sõita kehtestatud piirkiirusega, ees on vaba kaks või rohkem blokkpiirkonda (joonis 26);

Joonis 26

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

Joonis 27

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

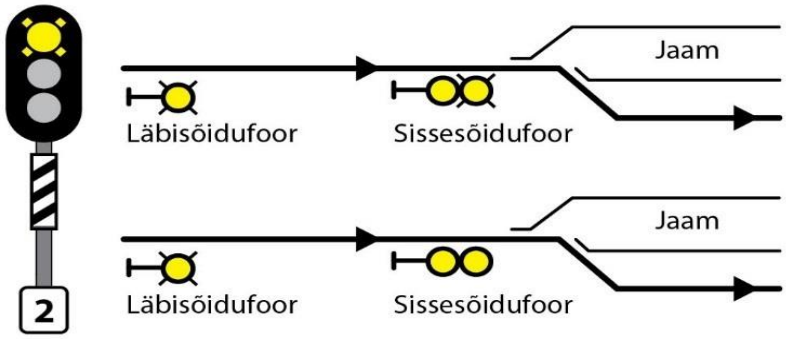
Joonis 28

9.2 Neljanäidulise signalisatsiooniga automaatblokeeringuga liini peateel edastatakse läbisõidu-, sissesõidu-, matka- ja väljasõidufooriga järgmisi signaale:
9.2.1 üks roheline tuli lubab sõita kehtestatud piirkiirusega, ees on vaba kolm või rohkem blokkpiirkonda;
9.2.2 üks kollane ja üks roheline tuli lubab sõita kehtestatud piirkiirusega, ees on vaba kaks blokkpiirkonda (joonis 29);

Joonis 29

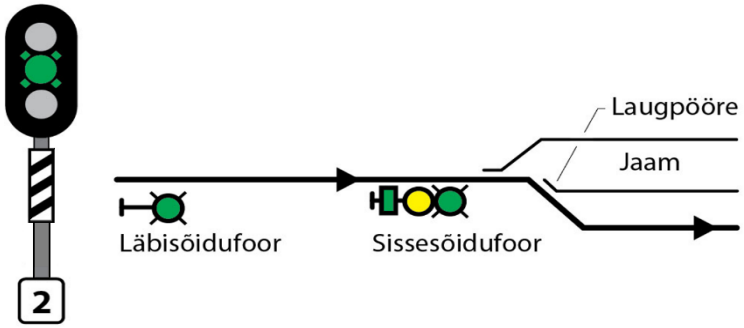
9.2.3 üks kollane tuli lubab sõita valmisolekuga peatumiseks, ees on vaba üks blokkpiirkond;
9.2.4 üks punane tuli keelab signaalist möödasõidu.

9.3 Automaatblokeeringuga liinil kasutatakse enne sissesõidufoori erimärgistusega foore, mis signaliseerivad lisaks punktides 9.1 ja 9.2 nimetatule järgmiselt:
9.3.1 üks kollane vilkuv tuli lubab rongil sõita kehtestatud piirkiirusega, sissesõidufoor on avatud ja lubab sõita vähendatud kiirusega, rong võetakse jaama kõrvalteele (joonis 30);



Joonis 30

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



Joonis 31

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

10. Tinglubav signaal

10.1 Automaatblokeeringuga liinil kohas, kus tõusul paikneva läbisõidufoori ette seismajäänud rong ei ole suuteline ilma abivedurita sõitu jätkama, kinnitatakse läbisõidufoori masti külge rombikujuline kilp, millel on läbipaistvatest helkuritest moodustuv T-kujuline märk (joonis 32).
10.2 Märki nimetatakse tinglubavaks signaaliks, mis lubab kaubarongil erandkorras sõita punase tulega teefoorist mööda kiirusega kuni 20 km/h, ülivalvsusega ja valmisolekuga peatumiseks.

Joonis 32

11. Katte- ja tõkkefoor

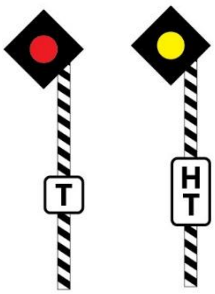
11.1 Kattefooriga edastatakse järgmisi signaale:
11.1.1 üks roheline tuli lubab sõita kehtestatud piirkiirusega;
11.1.2 üks punane tuli keelab signaalist möödasõidu.

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

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

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

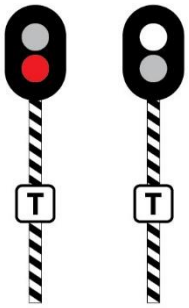
11.5 Normaalolekus kattefoori ja selle hoiatusfoori või harutee tõkkefoori signaaltuled põlevad ning tõkkefoori ja selle hoiatusfoori signaaltuled ei põle.



Joonis 33 Joonis 34

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

erandjuhul raudteeinfrastruktuuri majandaja kehtestatud korras.



Joonis 35

12. Hoiatusfoor ja kordusfoor

12.1 Automaatblokeeringuta liinil edastatakse sissesõidu- ja kattefoori juurde kuuluva hoiatusfooriga järgmisi signaale:
12.1.1 üks roheline tuli lubab sõita kehtestatud piirkiirusega, põhifoor on avatud (joonis 36);

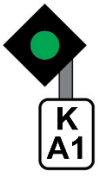
Joonis 36

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

Joonis 37

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

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

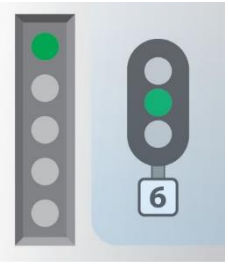


Joonis 38

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

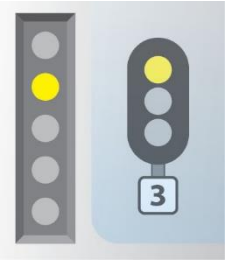
13. Vedurifoor

13.1 Automaatblokeeringuga ja veduriautomaatsignalisatsiooniga liinil edastatakse vedurifooriga järgmisi signaale:
13.1.1 roheline tuli lubab sõita kehtestatud piirkiirusega, ees on rohelise tulega teefoor (joonis 39);



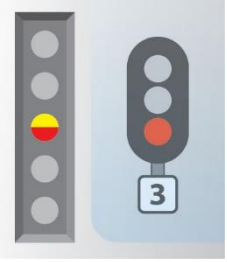
Joonis 39

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



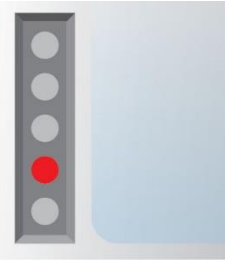
Joonis 40

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



Joonis 41

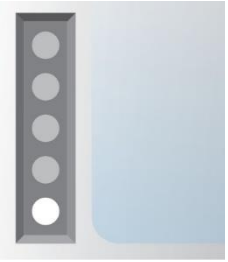
13.1.4 punane tuli süttib vedurifooris punase tulega teefoorist möödasõidul (joonis 42);



Joonis 42

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

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



Joonis 43

13.2 Lisaks eelnimetatule signaliseerib vedurifoor:
13.2.1 rohelise tulega rongi lähenemisest ühe kollase vilkuva tulega või ühe rohelise vilkuva tulega või ühe kollase ja ühe rohelise tulega teefoorile;
13.2.2 kollase tulega rongi lähenemisest kahe kollase tulega, või nendest ülemine vilkuv, teefoorile ning kõikide muude signaalnäitude korral teefooris, mis signaliseerivad rongi sõitmisest kõrvalteele.

13.3 Liinil, kus veduriautomaatsignalisatsiooni kasutatakse iseseisva rongiliikluse side- ja signalisatsioonivahendina, edastatakse vedurifooriga järgmisi signaale:
13.3.1 roheline tuli lubab sõita kehtestatud piirkiirusega, ees on vabad kaks või rohkem blokkpiirkonda;
13.3.2 kollane tuli lubab sõita vähendatud kiirusega, ees on vaba üks blokkpiirkond;
13.3.3 kollane tuli koos punasega lubab sõita valmisolekuga peatumiseks, järgmine blokkpiirkond on hõivatud.

13.4 Rongi sissesõitmisel hõivatud blokkpiirkonda hakkab vedurifooris põlema punane tuli.

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

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

14. Inaktiivse foori tähistamine

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

Joonis 44

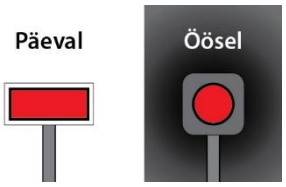
14.2 Inaktiivse foori tulede sisselülitamise korra kehtestab raudtee valdaja.

4. peatükk
Piiramissignaalid

15. Piiramissignaalid

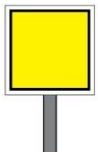
15.1 Piiramissignaalideks nimetatakse ajutisi teisaldatavaid, mõlemalt poolt punast või ühelt poolt punast ja teiselt poolt valget ristkülikukujulist kilpi, kollast (teine pool roheline) ruudukujulist kilpi ning teiba külge kinnitatud punast signaallippu või öösel signaallaterna punast tuld.

15.2 Piiramissignaalidega edastatakse järgmisi signaale:
15.2.1 päeval punane ristkülikukujuline kilp (või punane signaallipp teiba otsas) ja öösel punase tulega signaallatern teiba otsas keelavad sõita (joonis 45);

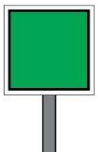


Joonis 45

15.2.2 päeval ja öösel ruudukujuline kollane kilp (joonis 46), mis signaliseerib sõltuvalt ohtliku koha asukohast järgmiselt:
15.2.2.1 jaamavahel lubab sõita kiirust vähendades, ees on ohtlik koht, kus tuleb peatuda või mis lubatakse läbida vähendatud kiirusega;
15.2.2.2 jaama peateel lubab sõita kiirust vähendades, ees on ohtlik koht, mis lubatakse läbida vähendatud kiirusega;
15.2.2.3 jaama muudel teedel lubab sõita kirjalikus hoiatuses märgitud kiirusega, hoiatuse puudumisel kuni 25 km/h.

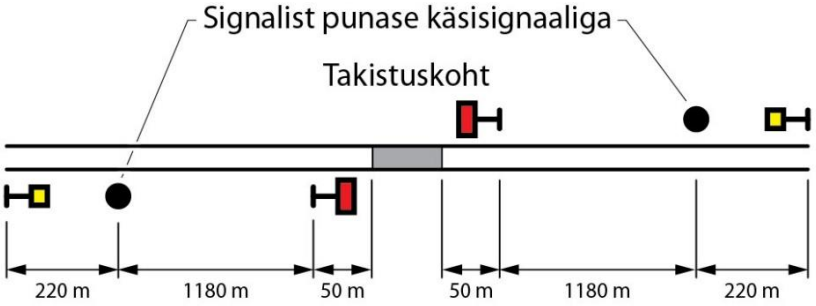

Joonis 46

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


Joonis 47

16. Takistuskoha ja töökoha piiramine jaamavahel

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



Joonis 48

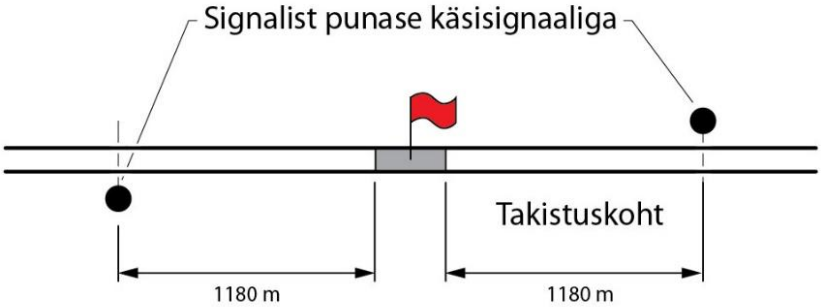
16.2 Töökoht jaamavahel, kus rong tuleb peatada, piiratakse kui takistuskoht jaamavahel.

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

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

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

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



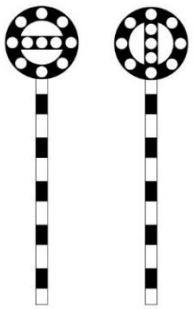
Joonis 49

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

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

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

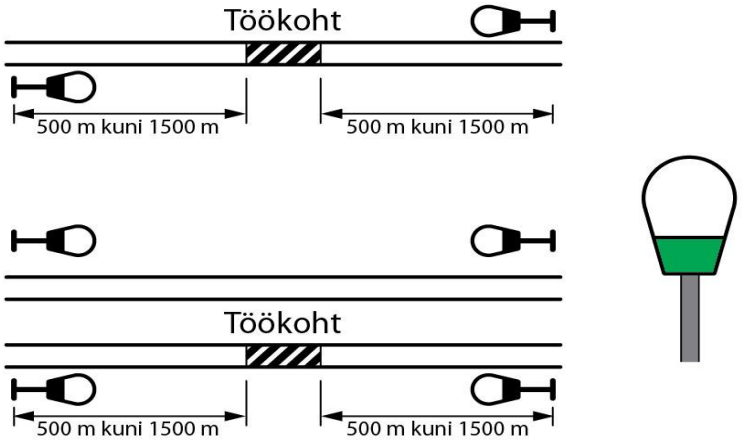
16.10 Ajutised kiiruse vähendamise signaalid ja signaalmärgid „ohtliku koha algus“ (joonis 50) ja „ohtliku koha lõpp“ (joonis 51) paigaldatakse raudteehoiutööde juhendis näidatud skeemide järgi.



Joonis 50 Joonis 51

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

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



Joonis 52

16.13 Vile andmise signaalmärgid pannakse raudteehoiutööde juhendis sätestatud skeemide järgi.

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

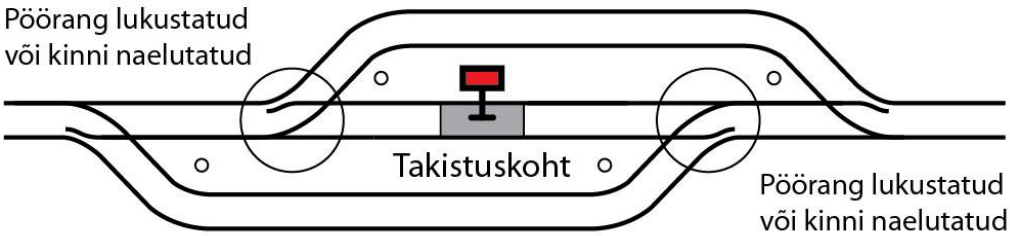
17. Takistuskoha ja töökoha piiramine jaamas

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

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

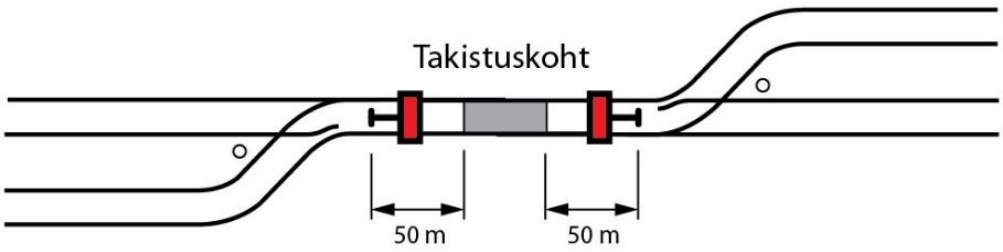
17.3 Kaitseasendisse seatud pöörmete riiv lukustatakse tabalukuga või nende kaitseasendis sulgrööpad naelutatakse kinni rööpanaeltega.

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



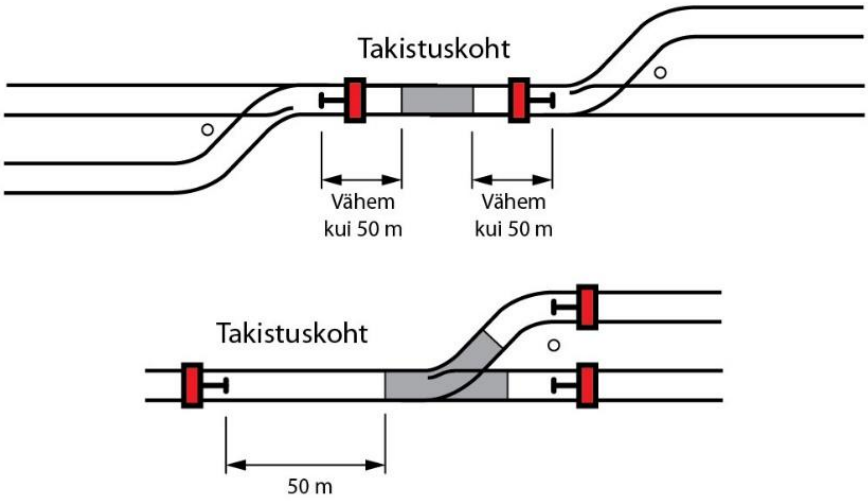
Joonis 53

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



Joonis 54

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

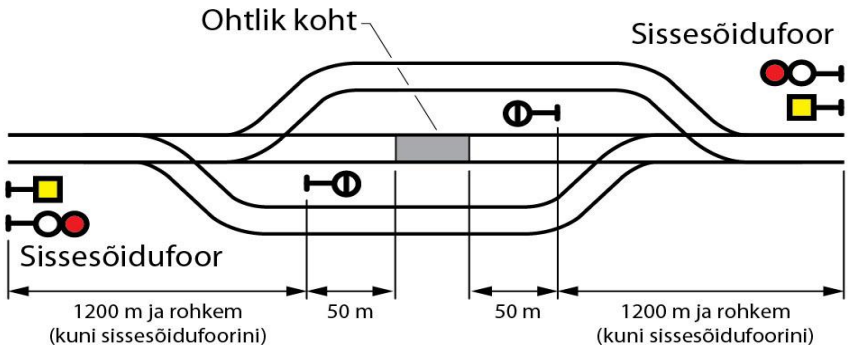


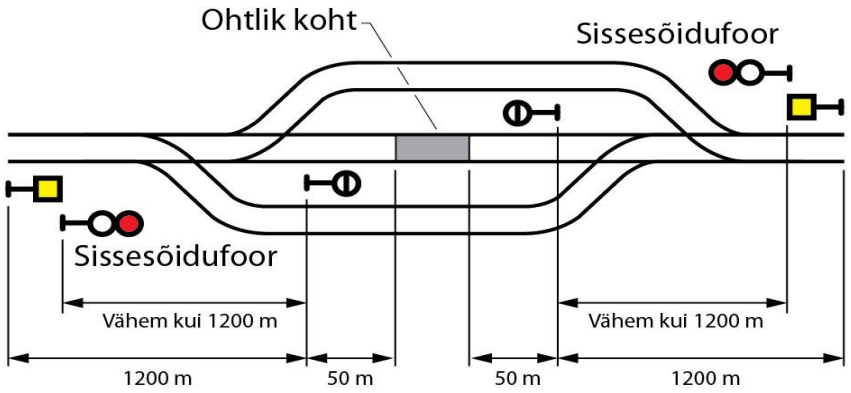
Joonis 55

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

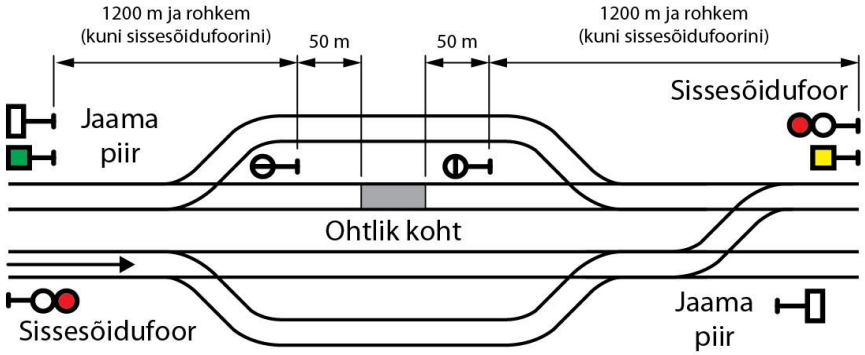
17.8 Ohtliku koha avastamisel pöörmel on selle avastaja kohustatud rakendama otsekohe meetmeid selle piiramiseks. Neil juhtudel piiratakse liiklusele ohtlik koht ajutise punase signaaliga ja juhtunust informeeritakse jaamakorraldajat või dispetšerit (dispetšeritsentralisatsiooniga liinidel), kes vastavalt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

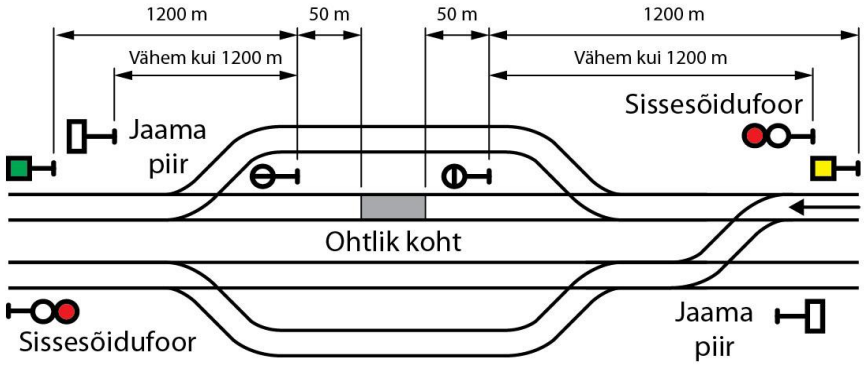
17.9 Jaama peateel paiknev vähendatud kiirusega läbisõidetav koht piiratakse ajutiste kollaste kiiruse vähendamise signaalidega ja signaalmärkidega „ohtliku koha algus“ ja „ohtliku koha lõpp“, rakendades joonistel 56 ja 57 näidatud tüüpskeeme.





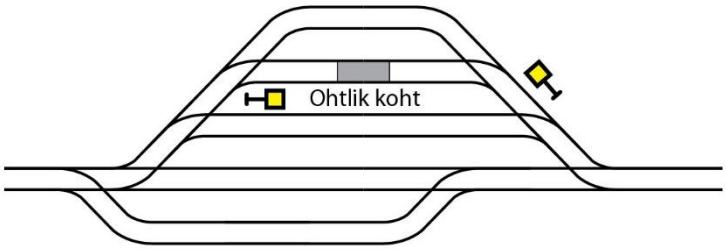
Joonis 56





Joonis 57

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



Joonis 58

18. Raudteeveeremi piiramine jaamateel

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

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

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

18.4 Raudteeveeremi piiramise täpse korra jaamateedel kehtestab raudtee valdaja.

19. Rongi piiramine jaamavahel

19.1 Reisirongi sundpeatumisel jaamavahel piirab rongi vedurijuhi korraldusel sabavaguni saatja või konduktor järgmistel juhtudel:
19.1.1 päästerongi või abiveduri nõudmisel siis, kui on teada, et abi saabub rongi saba poolt;
19.1.2 kui reisirong saadeti kõikide side- ja signalisatsioonivahendite tegevuse katkemisel kaheteelisele jaamavahele mööda pärisuunalist teed või üheteelisele jaamavahele kirjaliku teatisega teise samasuunalise rongi kannulesaatmise kohta.

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

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

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

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

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

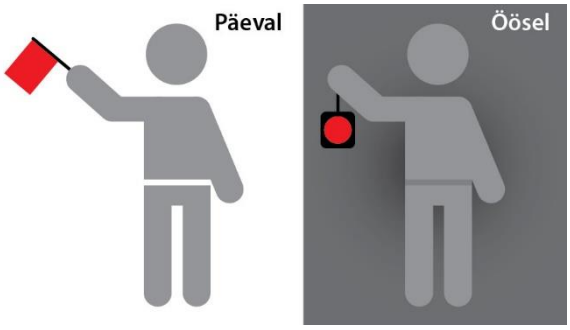
19.7 Rongi sundpeatamisel kahe- või mitmeteelisel jaamavahel veduri või muu veeremi rööbasteelt mahamineku, kokkupõrke, veose teele varisemise tõttu või muul põhjusel, kui naaberteel asuv takistuskoht on vaja piirata, peab jaamavahel seisva raudteeveeremi juht andma perioodiliselt üldhäiresignaali.

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

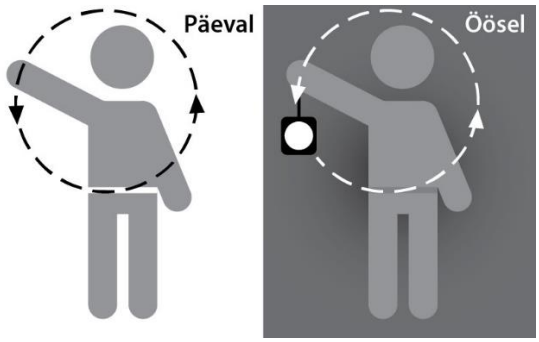
5. peatükk
Käsisignaalid

20. Käsisignaalid

20.1 Käsisignaalidega, milleks on käes hoitavad kehtestatud kujuga ja värvi signaallipud ja -kettad või signaallaternad, edastatakse järgmisi signaale:
20.1.1 punane signaallipp päeval või punane käsisignaallaterna (edaspidi *signaallatern*) tuli öösel (joonis 59) on peatussignaal ja keelab sõita. Signaalvahendite puudumisel võib peatussignaali edastada, liigutades käega ringikujuliselt kollast signaallippu, liigutades ainult kätt või käes mõnda eset päeval või mis tahes värvi tulega öösel (joonis 60);



Joonis 59

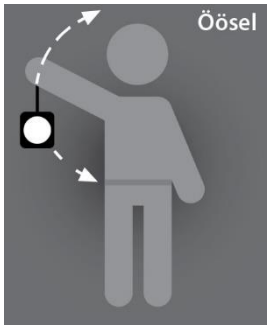


Joonis 60

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

Joonis 61

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

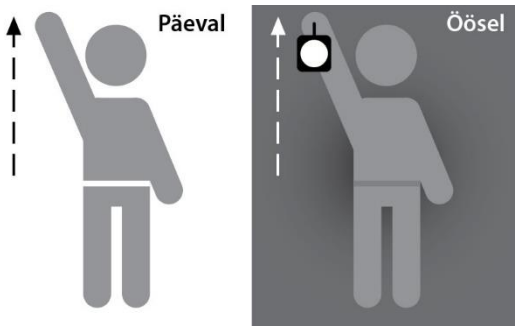


Joonis 62

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

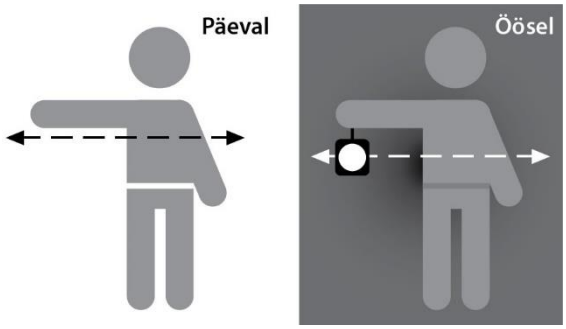
20.4 Üldjuhul tehakse automaatpidurite piduriproov raadioside vahendusel vedurijuhile antud suusõnalise korralduse alusel.

20.5 Piduriproovi tegemisel antakse järgmisi käsi- ja helisignaale:
20.5.1 teha piduriproov – päeval vertikaalselt ülestõstetud käsi ja öösel ülestõstetud signaallaterna valge tuli (joonis 63). Vedurijuht vastab vedurivile ühe lühikese heliga ja alustab piduriproovi;



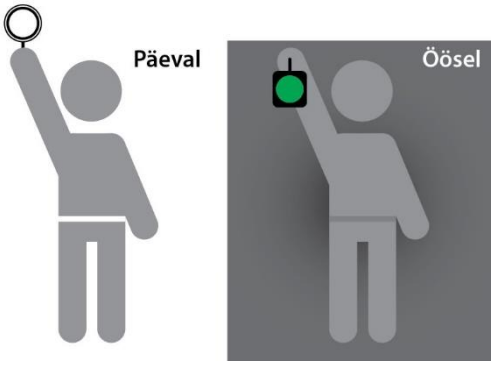
Joonis 63

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



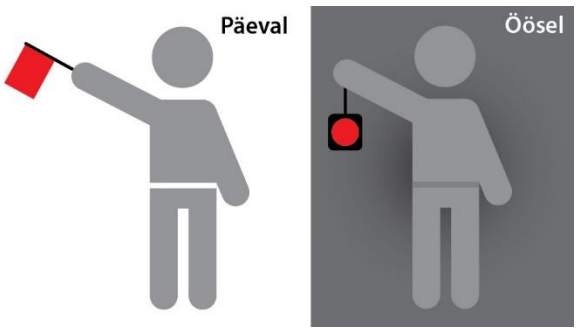
Joonis 64

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



Joonis 65

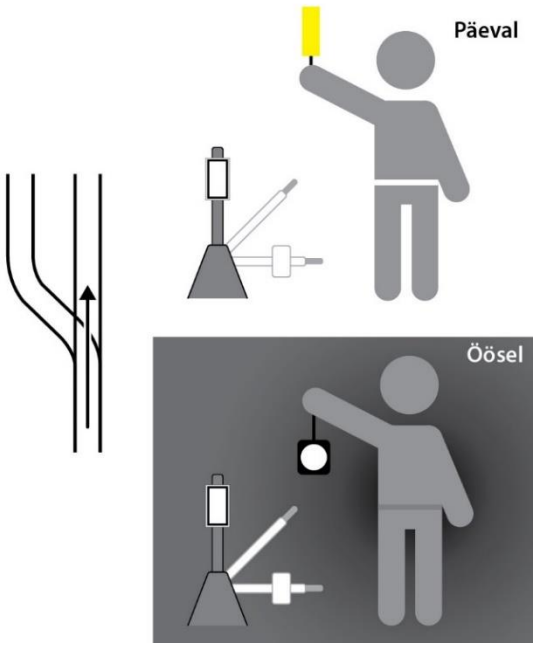
20.7 Sõiduplaani järgi jaamast läbisõitva rongi peatamiseks näitab jaamakorraldaja raudteeveeremi juhile päeval punast signaalketast või punast signaallippu ja öösel signaallaterna punast tuld (joonis 66).



Joonis 66

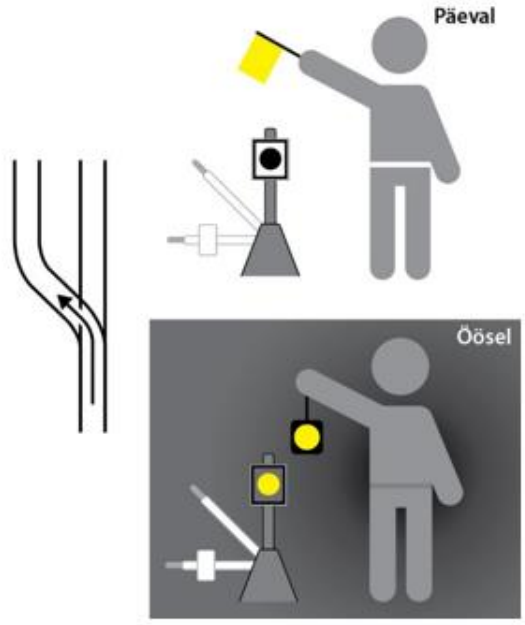
20.8 Jaamakorraldaja, kohates või saates rongi, peab kandma raudtee valdaja kehtestatud punast ametimütsi.

20.9 Signalistid ja pöörmeseadjad kohtavad jaama saabuvat rongi järgmiste signaalidega:
20.9.1 rongi peatuseta läbisõidul mööda peateed päeval rulli keeratud kollase signaallipuga ja öösel signaallaterna valge tulega (joonis 67);



Joonis 67

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



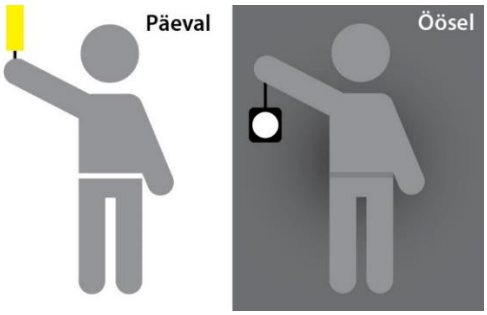
Joonis 68

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

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

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

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

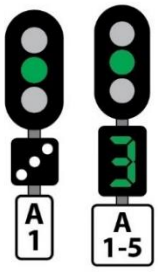


Joonis 69

6. peatükk
Signaalnäidikud ja signaalmärgid

21. Signaalnäidikud ja signaalmärgid

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



Joonis 70 Joonis 71

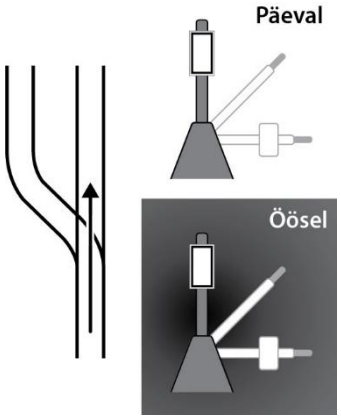
21.2 Liikumissuuna (joonis 70) näitamiseks kasutatakse numbrite, tähtede või signaalriba asendiga signaliseerivaid matkanäidikuid, mis üldjuhul kinnitatakse teefoori masti külge või püstitatakse matkanäidikule oma mast.

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

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

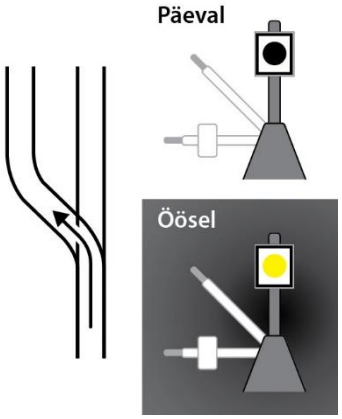
22. Pöörmenäidikud

22.1 Valgustiga üksikpöörmenäidik signaliseerib identselt vastupidistes suundades alljärgnevalt:
22.1.1 pöörang seatud sirgteele – päeval pöörmenäidiku ristkülikukujuline külg valge klaasiga, öösel põleb pöörmenäidikus valge tuli (joonis 72);



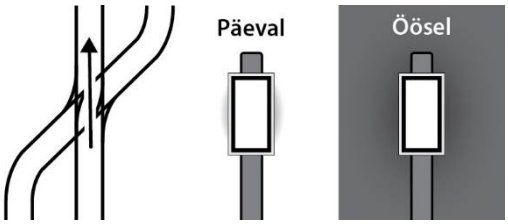
Joonis 72

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



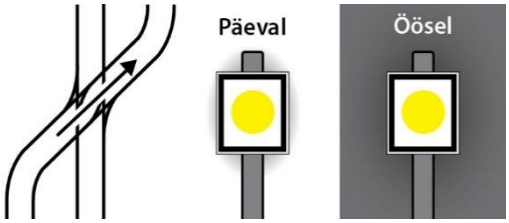
Joonis 73

22.2 Ristpöörmetel kasutatakse kahte tavalist pöörmenäidikut, mis paiknevad järjestikku ja signaliseerivad alljärgnevalt:
22.2.1 pöörang seatud sirgteele – päeval pöörmenäidikutes ristkülikukujulised küljed valge klaasiga, öösel põlevad pöörmenäidikutes valged tuled (joonis 74);



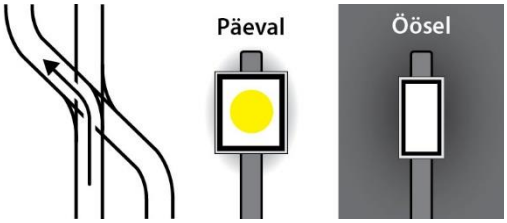
Joonis 74

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



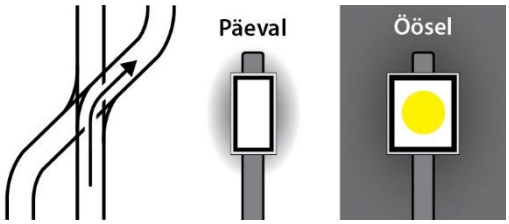
Joonis 75

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



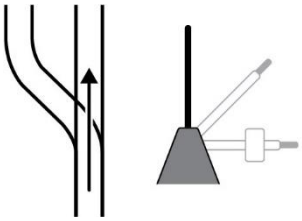
Joonis 76

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



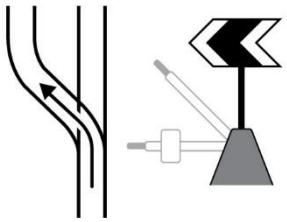
Joonis 77

22.3 Tavaline pöörmenäidik valgustita signaliseerib järgmiselt:
22.3.1 pöörang on seatud sirgteele – näha noolekujulise näidiku teravik, mis suunab sirgteele (joonis 78);



Joonis 78

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

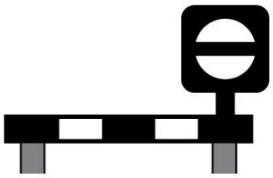


Joonis 79

23. Teetõkkenäidikud

23.1 Valgustiga teetõkkenäidikud signaliseerivad järgmiselt:
23.1.1 teele sõitmine tõkestatud (blokeeritud) – päeval on näha ruudukujulise signaalnäidiku must horisontaaltriip ringikujulise valge klaasi taustal ja öösel must horisontaaltriip signaalnäidiku valge tule taustal;
23.1.2 teele sõitmine lubatud (deblokeeritud) – päeval ruudukujulise signaalnäidiku must vertikaaltriip ringikujulise valge klaasi taustal ja öösel must vertikaaltriip valge tule taustal.

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



Joonis 80

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

24. Veevõtukoha näidik

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

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

25. Puksi kuumenemise signaalnäidik

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

Joonis 81

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

26. Vooluvõtturi allalaskmise signaalnäidik

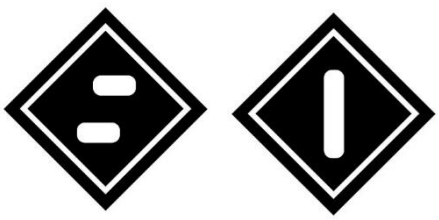
26.1 Kontaktvõrgu sektsioonidevahelise lühise vältimiseks asetatakse õhkvahemiku ees olevale kontaktvõrgu mastile signaalnäidik „vooluvõtturi allalaskmine“ (joonised 82 ja 85).

Joonis 82

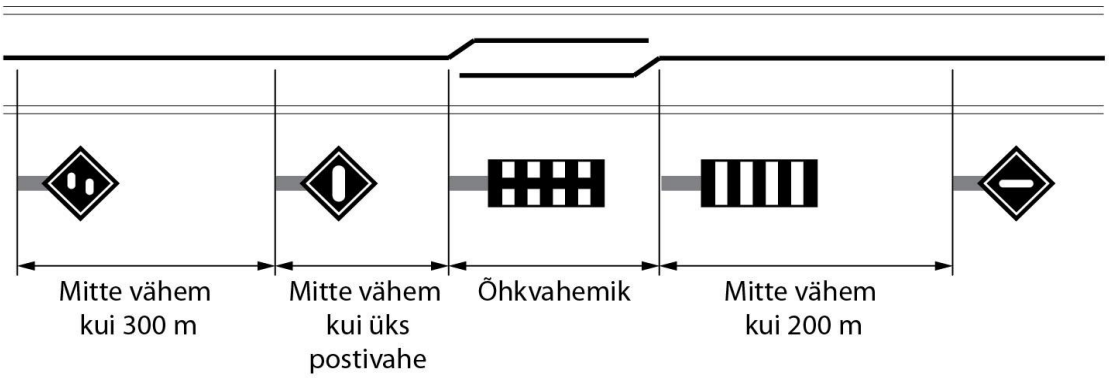
26.2 Valgustamata signaalnäidikul signaaltähendust ei ole, kuid sisselülitatult signaliseerib vilkuva valge tulega, mis nõuab vooluvõtturite viivitamatut allalaskmist.

27. Alalised signaalmärgid

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

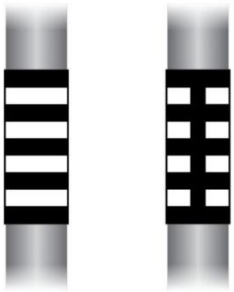


Joonis 83 Joonis 84

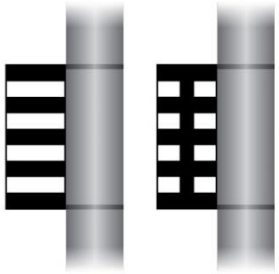


Joonis 85

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



Joonis 86



Joonis 87

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

Joonis 88

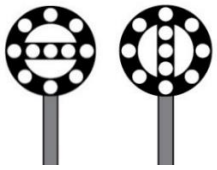
Joonis 89

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

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

Joonis 90

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



Joonis 91 Joonis 92

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

Joonis 93

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

Joonis 94

Joonis 95

27.7.3 mootorrongi ühendamise koht (joonis 96).

Joonis 96

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

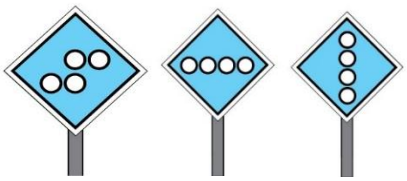
Joonis 97

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

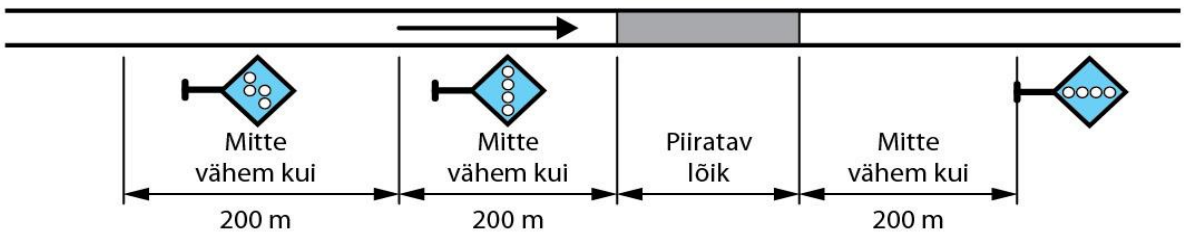
27.9 Elektrifitseeritud liinil kasutatavad signaalmärgid:
27.9.1 kontaktvõrgu lõppemisel riputatakse kontaktjuhtme ja rööbastee telje kohale alaline signaalmärk „kontaktvõrgu lõpp“ (joonis 98);

Joonis 98

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



Joonis 99 Joonis 100 Joonis 101



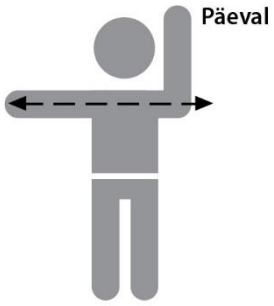
Joonis 102

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

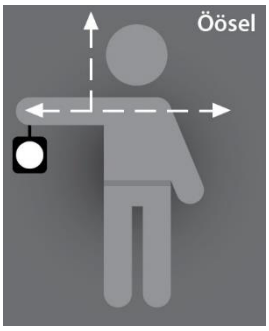
27.11 Kontaktvõrgu vigastuse avastamisel peab vigastuse või rikke avastaja minema rikkekohast 500 m kaugusele esimese oodatava rongi suunas ja andma lähenevale rongile käsisignaali „vooluvõttur alla lasta“:

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

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



Joonis 103

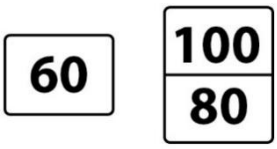


Joonis 104

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

27.13 Vooluvõtturid võib üles tõsta alles pärast ohu möödumises veendumist.

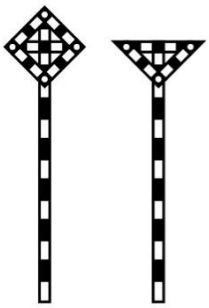
27.14 Signaalmärk „piirkiiruse muutumine“ (joonis 105) pannakse peateel sõidukiiruse muutumise kohta. Signaalmärgi üksiktahvel näitab kõikide rongide piirkiirust, kaksiktahvli ülemine tahvel reisirongi ja alumine kaubarongi piirkiirust.



Joonis 105

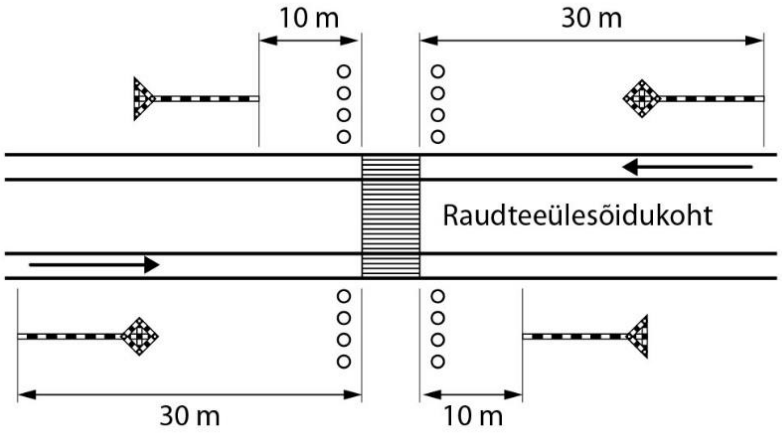
28. Ajutised signaalmärgid

28.1 Talveks pannakse raudteeülesõidukohtade ja muude lumekoristustöid takistavate rajatiste ette ajutised signaalmärgid, mis signaliseerivad järgmiselt:
28.1.1 lumesaha nuga üles tõsta ja tiivad sulgeda (enne takistuskohta, joonis 106);
28.1.2 lumesaha nuga alla lasta ja tiivad avada (pärast takistuskohta, joonis 107).



Joonis 106 Joonis 107

28.2 Need signaalmärgid paigutatakse joonisel 108 näidatud skeemi järgi.



Joonis 108

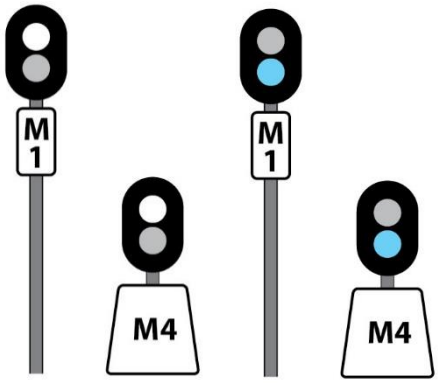
28.3 Kui kahe lähestikku paikneva takistuse vahekaugus ei võimalda teemasinal ohutult töötada, tähistatakse see koht signaalmärgiga, mis kinnitatakse ühe teiba otsa vastavalt joonisel 109 näidatule.

Joonis 109

7. peatükk
Manöövritöö signaalid

29. Manöövritöö signaalid

29.1 Manöövrifooriga edastatakse järgmisi signaale:
29.1.1 üks valge tuli lubab teha manöövreid (joonis 110);
29.1.2 üks sinine tuli keelab teha manöövreid (joonis 111).



Joonis 110 Joonis 111

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

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

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

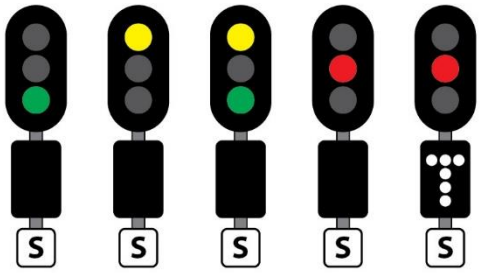
29.5 Jaama kindlaksmääratud piirkonnas lubatakse grupimanöövrifooriga edastada manöövritöö signaale ühes ja vajadusel ka kahes liiklussuunas.

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

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

29.8 Mäefooriga (joonis 112) edastatakse järgmisi signaale:
29.8.1 üks roheline tuli lubab tõugata vaguneid sorteerimismäest alla suurima kehtestatud piirkiirusega;
29.8.2 üks kollane tuli lubab tõugata vaguneid sorteerimismäest alla väikseima kehtestatud kiirusega;
29.8.3 üks kollane ja üks roheline tuli lubab tõugata vaguneid sorteerimismäest alla kehtestatud piirkiiruse ja väikseima kiiruse vahelise kiirusega;
29.8.4 üks punane tuli keelab sõita;

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



Joonis 112

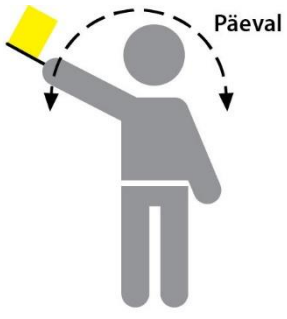
29.9 Vagunite sorteerimismäest allatõukamise kiirused mäefoori ühe rohelise, ühe kollase ja ühe rohelise ning ühe kollase tule järgi kehtestab raudtee valdaja, võttes aluseks sorteerimismäe ehituse eripära.

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

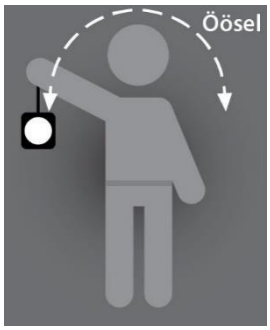
29.11 Manöövriveeremi etteandmiseks vastuvõtupargi teedelt mäefoorini ja samuti sorteerimismäealustel teedel võib manöövritööks kasutada manöövrifoore.

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

29.13 Manöövritööl kasutatakse järgmisi käsi- ja helisignaale:
29.13.1 ülestõstetud käe liigutused pea kohal kollase lipuga päeval (joonis 113) ja signaallaterna valge tulega öösel (joonis 114) või üks pikk heli lubab sõita veduril juhtimisega edasi;

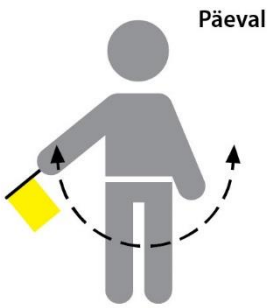


Joonis 113

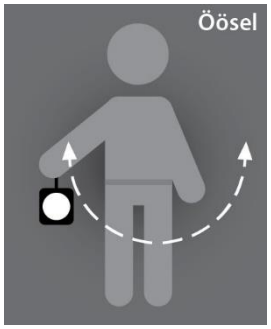


Joonis 114

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

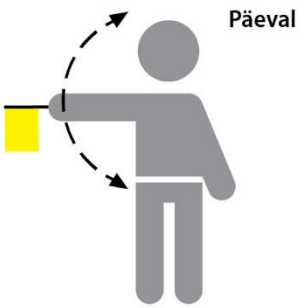


Joonis 115

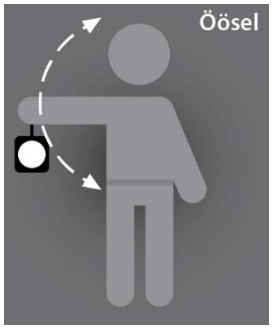


Joonis 116

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

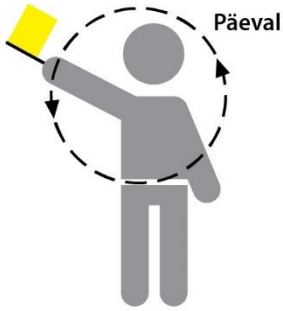


Joonis 117

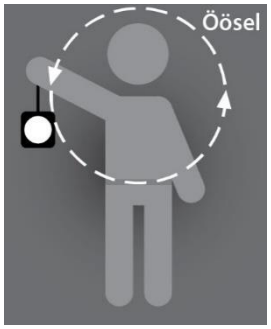


Joonis 118

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



Joonis 119



Joonis 120

29.14 Manöövritööl antakse helisignaale käsivilega, signaalpasunaga või veduri vilega.

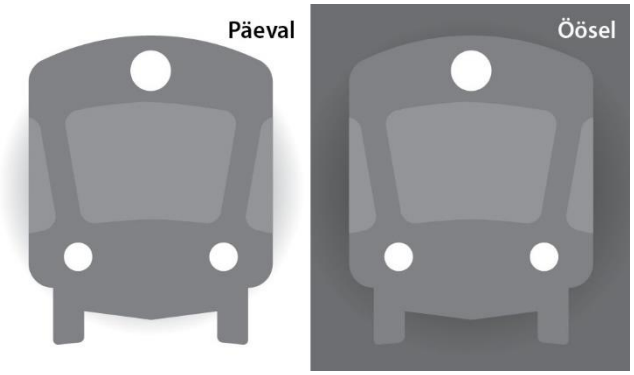
29.15 Manöövritööl antud käsisignaale peab raudteeveeremi juht kordama veduri vilega, mis kinnitab signaali vastuvõtmist täitmiseks.

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

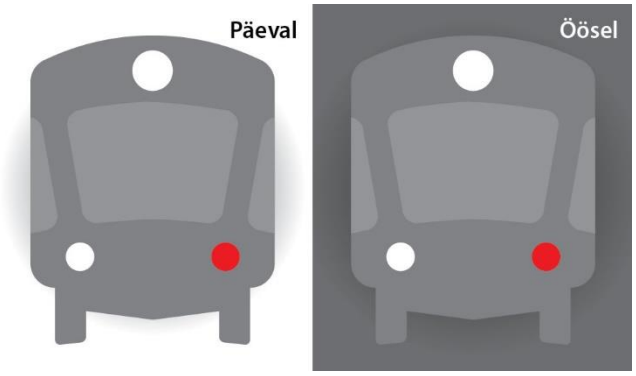
8. peatükk
Rongide, vedurite ja muu raudteeveeremi tähistamine

30. Raudteeveeremi tähistamine

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

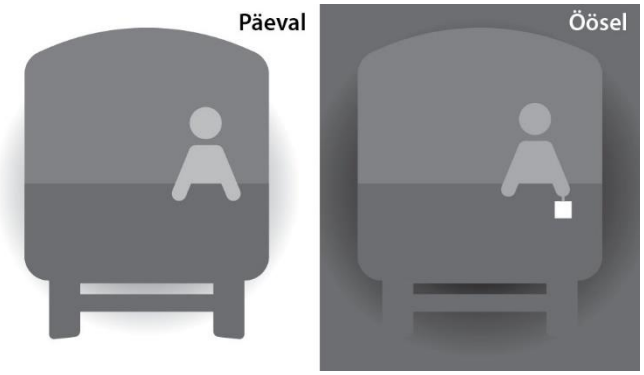


Joonis 121



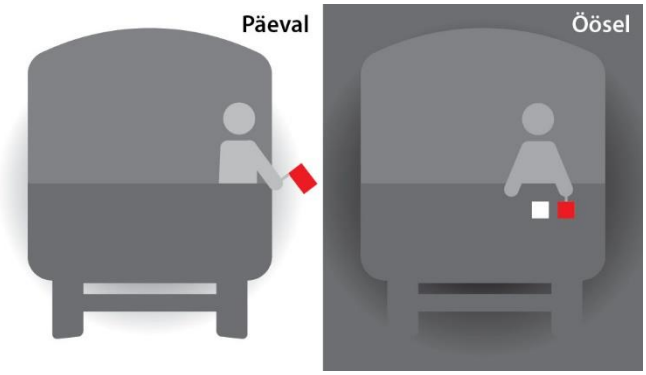
Joonis 122

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



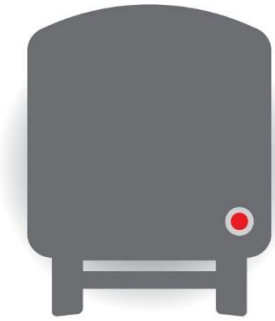
Joonis 123

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



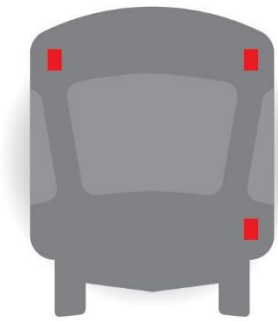
Joonis 124

30.4 Rongi saba tähistatakse ööpäev läbi:
30.4.1 kaubarongil puhvriprussi juures paremal pool valgust peegeldava punase signaalkettaga (joonis 125);



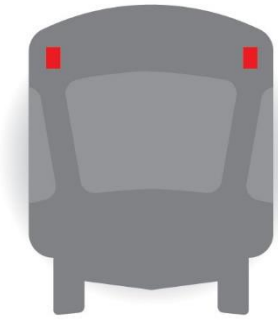
Joonis 125

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



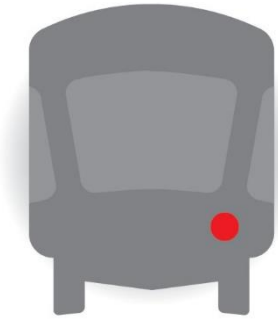
Joonis 126

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



Joonis 127

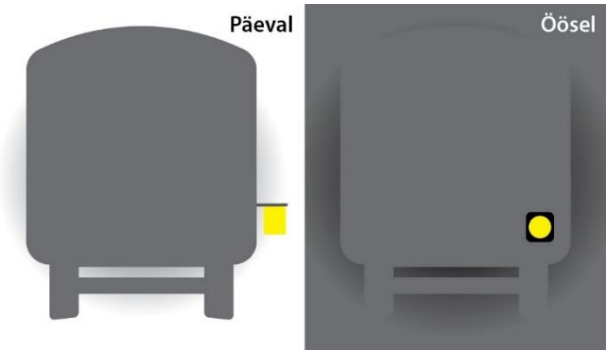
30.4.4 üksikveduril (rongi sabas, tõukevedur ja mittemahatõstetav dresiin) parempoolse signaallaterna punase tulega (joonis 128).



Joonis 128

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

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

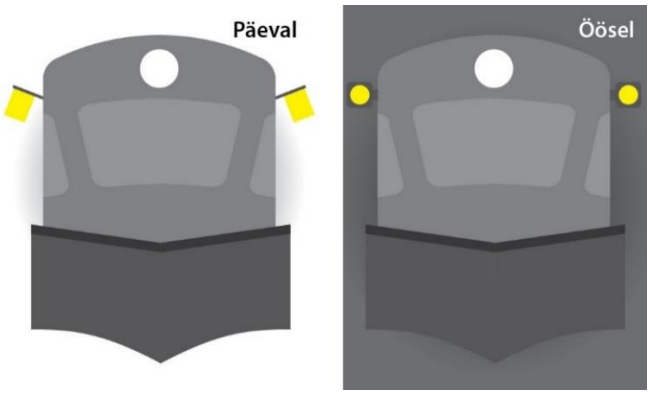


Joonis 129

30.7 Viimane jaamavahelt jaama viidav kaubarongi osa tähistatakse punase signaalkettaga.

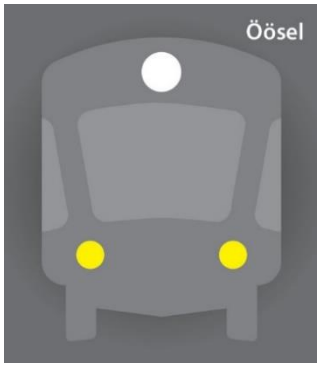
30.8 Mitmeteelisel liinil tähistatakse rongid signaalidega nii nagu ühe- ja kaheteelisel liinil, vastavalt kehtestatud liiklemise korrale mitmeteelise liini ühel või teisel teel.

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



Joonis 130

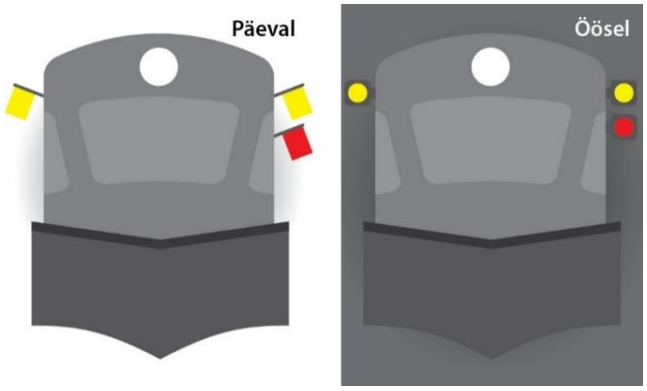
30.9.2 kui rongi peas on vedur, siis ööpäev läbi veduri esilaterna kahe kollase tulega (joonis 131).



Joonis 131

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

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



Joonis 132

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

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

30.14 Mahatõstetavad dresiinid, remondipukid elektrifitseeritud liinil, teerullikud ja muu teelt mahatõstetav raudteeveerem jaamavahel tähistatakse järgmiselt:
30.14.1 üheteelisel liinil ja kaheteelise liini vastassuunalisel teel päeval mõlemalt poolt punane signaalkilp või punane signaallipp ja öösel nii ette- kui tahapoole punase tulega signaliseeriv signaallatern;
30.14.2 kaheteelise liini pärisuunalisel teel päeval ettepoole valge signaalkilp ja tahapoole punane signaalkilp ja öösel ettepoole valge ja tahapoole punase tulega signaliseeriv signaallatern.

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

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

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

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

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

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

9. peatükk
Helisignaalid

31. Helisignaalid

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

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

Märkus:

1. Punktis 31.1 mõistetakse vedurijuhi all rongi peas vedava veduri vedurijuhti.

2. Tõukeveduriga kaksikveol kordab teise veduri vedurijuht kõiki tõukevedurilt antavaid helisignaale. Sel juhul kehtestab raudtee-ettevõtja tõukeveduri vedurijuhi poolt signaali „vooluvõttur alla lasta“ andmise korra.

3. Kaksikveol või tõukeveduriga veol võib raadioside olemasolul helisignaale mitte kehtestada. Sel juhul toimuvad vedurijuhtide vahelised kõnelused liiklemistingimuste kohta raadioside vahendusel.

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

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

nõudvale signaalile, vile andmist nõudvale signaalmärgile, süvendile, teekõverikule, tunnelile, raudteeülesõidukohale, mahatõstetavale dresiinile, remondipukile, teerullikule ja muule teelt mahatõstetavale raudteeveeremile;
31.2.2 rongi lähenemisel töökohale alates hoiatuses näidatule eelnevast kilomeetrist, olenemata ajutiste piiramissignaalide olemasolust;
31.2.3 signalisti antava käsisignaali „vooluvõttur alla lasta“ vastuvõtmisel;
31.2.4 rongi lähenemisel teel töötavatele inimestele ja muudel raudtee valdaja kehtestatud juhtudel.

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

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

31.5 Valvsussignaal antakse veduri, mootorrongi või muu veovahendi vilega ühe lühikese ja ühe pika heliga ja seda korratakse perioodiliselt kuni signaali andmise eesmärgiga seotud valvsus on tagatud:
31.5.1 rongi lähenemisel tinglubavale signaalile ja edasisel liikumisel selle signaali järgi;
31.5.2 rongi möödumisel punase tulega, arusaamatu näiduga või kustunud läbisõidufoorist pärast nende ees seismist ja edasisel liikumisel;
31.5.3 rongi vastuvõtmisel jaama kutsesignaaliga ja kõikidel muudel juhtudel keelava signaalnäiduga või rongi vastuvõtmisel kustunud sissesõidufoori põhitulega;
31.5.4 vastassuunalisel teel sõitva rongi sissesõidul jaama ja kogu teekonna vältel jaamas.

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

31.7 Rongi lähenemise helisignaale antakse:
31.7.1 jaamavahel raudteevalvurite, raudteeülesõidukoha korraldajate, kontaktvõrgu- ja teetööjuhtide, mahatõstetavaid remondipukke ja teerullikuid saatvate töötajate poolt ühe pika heliga;
31.7.2 jaamades pöörmeseadja või signalisti poolt paaritusuunalise rongi lähenemisel ühe ja paarissuunalise rongi lähenemisel kahe pika heliga;
31.7.3 jaamades pöörmeseadja või signalisti poolt rongi väljumisel signaalpasuna ühe pika heliga.

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

10. peatükk
Häiresignaalid

32. Häiresignaalid

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

32.2 Järgnevates punktides näidatud helisignaalide andmine löökidena toimub:
32.2.1 pikad helid – tihedalt üksteisele järgnevate löökidena;
32.2.2 lühikesed helid – harvade löökidena vastavalt lühikeste helide arvule.

32.3 Üldhäiresignaal antakse ühe pika ja kolme lühikese heli gruppidena järgmistel juhtudel:

–...–...–...

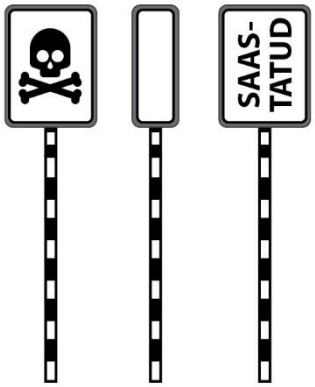
32.3.1 raudteeliiklust ähvardava rikke avastamisel;
32.3.2 rongi sundpeatumisel lumme kinnijäämise tõttu, rongiõnnetuse korral ja teistel juhtudel, kui vajatakse ja kutsutakse abi. Üldhäiresignaali võib anda iga raudteetöötaja.

32.4 Tulekahjuhäiresignaal antakse ühe pika ja kahe lühikese heli gruppidena.

–..–..–..

32.5 Tulekahjuhäiresignaali võib anda iga raudteetöötaja.

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



Joonis 133

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

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