

RAUDTEE RONGIILIKLUSE JA MANÖÖVRITÖÖ JUHEND

I peatükk ÜLDSÄTTED

1. Jaam, teepost ja iga muu raudteeliiklust korraldav post ning rong tohib üheaegselt olla ainult ühe raudteeliiklust korraldava töötaja käsutuses, kelleks võib olla jaamakorraldaja, postikorraldaja, rongiliikluse dispetšer (edaspidi *dispetšer*) või muu raudtee-ettevõtja pädev liikluskorraldaja.

2. Rongide vastuvõtmise, ärasaatmise ja läbilaskmisega seotud operatsioonid, samuti manöövr töö tuleb teha vastavuses kehtivate nõuetega ning kindlaksmääratud tehnoloogilise normaja piires.

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

Raudteeveeremi juhile antavad rongiliikluse ja manöövr töö alased korraldused või käsud, mille andmine on sätestatud käesolevas juhendis, edastatakse harilikult rongiraadioside kaudu ja käsud kantakse rongiliikluse lauaraamatusse, rongiliiklusgraafikule, veduripäevikusse või mõnda muusse raudtee-ettevõtja nimetatud raamatusse, märkides ära edastamise või sissekandmise kuupäeva ja kellaaja. Kui raudteeveeremi juhile edastatav rongiliikluse või manöövr töö alane käsk edastamise hetkel lindistatakse, siis selle registreerimist eespool sätestatud korras ei nõuta.

3. Turvanguseadmeid juhtida ja signaale avada või sulgeda võib ainult raudtee-ettevõtja volitatud raudteeliikluse ohutuse eest vastutav töötaja (edaspidi pädev liikluskorraldaja):

- 1) jaamas – jaamakorraldaja või tema korraldusel operaator, pöõrmeseadja või mõni muu raudtee-ettevõtja nimetatud pädev liikluskorraldaja;
- 2) liikluskorralduspostis – selle posti korraldaja, operaator või mõni muu raudtee-ettevõtja nimetatud pädev liikluskorraldaja;
- 3) dispetšeritsentralisatsiooni juhtimiskeskuses – dispetšer.

4. Rongi võib saata jaamast jaamavahele väljasõidufoori keelava näidu korral või ärasaateteelt, kus ei ole väljasõidufoori, kas kehtestatud vormi kohase kirjaliku sõiduloaga või rongiraadioside kaudu raudteeveeremi juhile antud registreeritava käsuga. Kirjaliku käsu või sõiduloa raudteeveeremi juhile edastamise täpne kord sätestatakse jaama tehnokorraldusaktis.

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

5. Rongi saabumise, väljumise, jaamavahelt naasmise või läbisõitmise aja ja rongi numbri märgib jaamakorraldaja rongiliikluse laudaraamatusse ning teatab selle võimalikult lühikese aja jooksul naaberjaama korraldajale, kuhu rong saadeti või kust rong saabus.

Rongi jaamavahele väljumise aja kannab jaamakorraldaja ette ka dispetšerile, kui raudtee-ettevõtja ei ole sätestanud teisiti. Rongi väljumisest või läbisõidust teatatakse vormikohaselt.

Näide nr 1

Rong nr 2001 väljus (või läbis) kell 12.08. Jaamakorraldaja (edaspidi JK) (nimi).

Rongi numbrile lisatakse rongi iseloomustav indeks. Kui rong on:

- 1) üle kehtestatud kaalunormi (või raske-kaubarong) – **R**;
- 2) üle kehtestatud pikkusnormi (pikk-kaubarong või pikk-reisirong) – **P**;
- 3) kui rongis on lõhkeaine ehk 1. ohuklassi kuuluva veosega vagun – **O**;
- 4) kui rongis on vagun mittegabariitse (kasutatakse ka ebagabariitne) kaubaga, lisatakse rongi numbrile indeks, mis iseloomustab mittegabariitsuse tsooni ja astet, näiteks **2001E-0238**.

Rongi saabumisest teatatakse rongi jaamavahele saatnud jaamakorraldajale ja dispetšerile vormikohaselt.

Näide nr 2

Rong nr 2002 saabus kell 22.10. JK (nimi).

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

Kaherajalise liini ühesuunalise automaatblokeeringuga mööda pärisuunalist rada sõitnud rongi saabumisest naaberjaama korraldajale üldjuhul ei teatata.

6. Tee, pöörme, turvangu-, side-, signalisatsiooni- ja elektriseadme rikke tunnuse märgib pädev liikluskorraldaja jaamaseadmete järelevaatuse raamatusse (edaspidi *järelevaatusraamat*) ja teatab rikke olemasolust neid seadmeid teenindavale töötajale raudtee-ettevõtja sätestatud korras.

Signalisatsiooni- ja sidevahendi ning rongiraadioside rikkest ja rikkest, mis takistab või ei võimalda sissesõidu- või väljasõidufoori avamist, peab jaama pädev liikluskorraldaja kandma ette ka dispetšerile.

Kõrvaldanud rikke, teeb raudtee-ettevõtja pädev liikluskorraldaja selle kõrvaldamise kohta järelevaatusraamatusse vormikohase sissekande ja kinnitab seda oma allkirjaga. Sissekandega tutvumise kohta annab pädev liikluskorraldaja oma allkirja.

Kui rikke tõttu eemaldatakse kutsesignaali edastava seadme käepidemelt või nupult plomm, teeb pädev liikluskorraldaja selle kohta järelevaatusraamatusse vormikohase sissekande.

Näide nr 3

Pöörmepiirkonna 3–5pp (cn) rööbasahel näitab hõivatust. Pöörmepiirkonna 3–5pp (cn) rööbasahel kontrollitud ja on veeremist vaba.

*Plomm sissesõidufoori A1 kutsesignaali edastava seadme nupult eemaldatud. JK
. . (allkiri).*

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

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

Enne telefonside kehtestamist peab jaamavahet piirava jaama korraldaja panema jaamavahele saatmist piirava väljasõidusignaali käepideme (nupu) asendisse, mis vastab selle signaali keelavale näidule (normaalasendisse).

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

Kui dispetšerside ei tööta, tuleb jaamakorraldajal rongiliiklust korraldada teiste tema käsutuses olevate sidevahendite abil.

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

Rongi saatmisel jaamavahele tuleb jaamakorraldajal veenduda ka selles, et automaatsblokeeringuga liini esimene blokkpiirkond või jaamavahe (muudel liinidel) on veeremist vaba ja blokkisüsteem lülitatud soovitud liiklemis-suunale.

Kutsesignaali nuppu tuleb hoida allavajutatult seni, kuni saabuva või väljuva rongi vedur on foorist mööda sõitnud.

9. Kui raudteeülesõidukoht paikneb jaama territooriumil, tuleb jaamakorraldajal edastada ülesõidukohta teade rongi vastuvõtmise või ärasaatmise kohta foori keelava näiduga ja tõkestada maanteeülesõidukite liiklus ülesõidukohal, vajutades juhtimispuldi nupule „*ületuskoha sulgemine*“ (kui juhtimispuldil on vastav nupp). Rongi eemaldumisel ülesõidukohast tuleb juhtimispuldi nupp „*ületuskoha sulgemine*“ panna tagasi normaalasendisse. Kui rong võetakse jaama või saadetakse jaamavahele foori keelava näiduga, peab raudteeveeremi juht ülesõidukohal sõitma kiirusega kuni 20 km/h, tagades ülivalvsuse.

10. Rongi vastuvõtmisel jaama või saatmisel jaamavahele sissesõidu- või väljasõidufoori keelava näiduga tehakse rongiliikluse lauaraamatusse sissekanne selle kohta, mille alusel raudteeveeremi juht sõitis mööda foori keelavast näidust, sealhulgas indeks RTK (raadio teel edastatud käsk) või KS (kutsesignaal) või KSL (kirjalik sõiduluba).

11. Valvekorra vastuvõtmisel jaamakorraldaja peab:

- 1) tutvuma eelseisva töö korralduse ja ülesandega, rongide vastuvõtmist ja jaamavahele saatmist ning manöövritööd käsitlevate juhistega, veeremi paigutusega vastuvõtu- ja ärasaateteedel, kontrollides veeremi nõuetekohast kinnitust jaamateedel või muude tehnokorraldusaktis sätestatud iseveeremist ennetavate abinõude rakendamist, ning rongiliikluse olukorraga piirnevatel jaamavahedel;
- 2) veenduma, et turvanguseadmed töötavad häireteta, on plommitud ja tema teenindada olevad pöörmed on töökorras;
- 3) kontrollima, et tööks ettenähtud tööriistad, signaalvahendid ja inventar on töökohal olemas ja töökorras;
- 4) tutvuma sissekannetega dispetšerikorralduste, rongiliikluse, hoiatuste, järelevaatuse ja telefonogrammide registreerimise raamatus ning muude vahetust üleandva jaamakorraldaja registreeritud märkmetega, mis sätestavad rongiliikluse ja manöövritöö korralduse jaamas.

Valvekorra vastuvõtmine ja üleandmine vormistatakse rongiliikluse lauaraamatus järgmiste vormikohaste sissekannetena:

Näide nr 4

16.märts 2012.a kell 8.00

Valvekorra võttis vastu JK(allkiri).

16.märts 2012.a kell 8.00

Valvekorra andis üle JK (allkiri).

Kui juhtimispuhli käepidemed või nupud on vajutusloenduriga, märgitakse nii valvekorra vastuvõtmise kui ka üleandmise sissekande juurde vastava käepideme või nupu vajutusloenduri näit. Raudtee-ettevõtja võib sätestada ka muude rongiliiklusega seotud andmete märkimise rongiliikluse lauaraamatus.

12. Võtnud valvekorra vastu, jaamakorraldaja peab:

- 1) kontrollima rongikoostajate, liikluskorralduspostide korraldajate ja teiste töötajate tööle ilmumist ja kuulama ära nende ettekanded tööleasumise kohta;
- 2) veenduma kaastöötajate ettekannete põhjal, et töökohtade seisukord tagab raudteeliikluse ohutuse ja jaamateedel seisev veerem on kinnitatud iseveeremise vältimiseks tehnokorraldusaktis kehtestatud korras;
- 3) rakendama abinõud, tagamaks normaalse töö ja ohutu raudteeliikluse.

Jaamades, kus jaamakorraldaja valvekorda ette nähtud ei ole, kehtestab ohutu raudteeliikluse tagamise korra raudtee-ettevõtja.

II peatükk

RONGILIKLUS AUTOMAATBLOKEERINGUGA LIINIL

13. Automaatblokeeringuga liinil:

- 1) blokkpiirkonda sissesõitmise (edaspidi hõivamine) loaks on väljasõidu- või läbisõidufoori lubav näit;
- 2) kohas, kus tõusul paikneva läbisõidufoori ette seismajäänud rong ei ole suuteline ilma abivedurita sõitu jätkama, kinnitatakse läbisõidufoori masti külge tinglubav signaal (vt SJ punkt 24), mis lubab kaubarongi vedurijuhil erandkorras sõita punase tulega teefoorist mööda kiirusega kuni 20 km/h ja ülivalvsusega;
- 3) pärast rongi sundpeatamist kustunud, punase või ebamäärase näiduga läbisõidufoori ees ei ole raudteeveeremi juhil lubatud jätkata sõitu läbisõidufooriga piiratava blokkpiirkonna vabanemiseni veeremist. Teabe puudumisel takistuse olemasolust blokkpiirkonnas võib raudteeveeremi juht pärast rongi automaatpidurite lahtilaskmist jätkata sõitu ülivalvsalt järgmise teefoorini kiirusega kuni 20 km/h.

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

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

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

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

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

Punase ja ebamäärase näiduga läbisõidufoorist võib sõita mööda punktis 13 sätestatud korras, olenemata vedurifoori näidust.

Kustunud tulega läbisõidufoorist võib peatamata mööda sõita siis, kui vedurifooris on lubav näit.

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

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

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

17. Kui ühesuunalise automaatblokeeringuga kahe- ja kolme- jaamavahel korraldatakse rongide kahe- ja kolme- jaamavahel liiklemine ainult mööda üht rada (automaatblokeeringu kasutamise), toimub rongide liiklemine mööda pärisuunalist rada automaatblokeeringu signaalide järgi ja mööda vastusuunalist rada vedurifoori näidu järgi.

Sõitmisel vedurifoori näidu järgi mööda vastusuunalist rada raudteeveeremi juht peab:

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

Kahe- ja kolme- jaamavahel automaatblokeeringuga liinil mööda vastusuunalist rada sõitev rong võetakse jaama vastu sissesõidufooriga, mis erandkorras võib olla paigutatud vasakule poole, arvestades rongi sõidusuunda.

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

Rongi vastuvõtmine jaama ja saatmine jaamavahele

18. Jaamakorraldaja valmistab tehnikorraldusaktis ette nähtud korras rongi vastuvõtu- või ärasaatematka ja avab signaali.

Rongi saatmine ühe- ja kolme- jaamavahelise või kahe- ja kolme- jaamavahelise automaatblokeeringuga liini jaamavahel mööda vastusuunalist rada tuleb eelnevalt kooskõlastada dispetšeriga.

Dispetšerside rikke korral kooskõlastatakse rongi saatmine jaamavahel käesolevas punktis

käsitletud juhtudel naaberjaama korraldajaga.

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

Kui sisse- või väljasõidufoor avatakse signaalkäepideme keeramise teel (edaspidi tööasend), peab jaamakorraldaja pärast foori kontroll-lambi näidu keelavaks muutumist keerama signaalkäepideme tagasi asendisse, mis vastab foori keelavale näidule (edaspidi normaalasend).

19. Rongi saatmine jaamavahele grupiväljasõidu- või grupimatkafooriga, kui kordusfoori ei ole, toimub grupiväljasõidu- või grupimatkafoori lubava näiduga ja matkanäidiku järgi signalisatsioonijuhendi (raudtee tehnokasutuseeskirja lisa 1) punktis 63 sätestatud korras.

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

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

Näide nr 5

*Käsk nr 3. Rongi nr 1002 raudteeveeremi juht. Grupiväljasõidufoor B10-14 on teile avatud. Luban sõita jaamavahele. JK
..... (allkiri).*

Kui rongiraadioside ei tööta ja käsku raadioside abil raudteeveeremi juhile edastada ei saa, antakse raudteeveeremi juhile käesolevas punktis käsitletud juhul lisaks grupiväljasõidufoori lubavale näidule veel sinakasrohelist värvi sõiduluba vorm LA-54 punkt II täitmisega.

20. Kui jaama ärasaateteed on varustatud turvanguseadmetega, ei saadeta üldjuhul rongi jaamavahele jaamateelt, millel puudub väljasõidufoor.

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

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

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

Näide nr 6

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

Kui rongiraadioside ei tööta, antakse raudteeveeremi juhile käesolevas punktis käsitletud juhul lisaks väljasõidufoori lubavale näidule ka sinakasrohelist värvi kirjalik sõiduluba vorm LA-54 (edaspidi kirjalik sõiduluba vorm LA-54) punkt II täitmisega.

Kui vedur asub väljasõidufoori taga, mille külge on kinnitatud kehtestatud liiklemissuunale vastusuunas signaliseeriv kordusfoor, võib rong sõita jaamavahele kordusfoori lubava näidu järgi.

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

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

Jaamavahelt saatejaama tagasisõiduks antakse tõukevedurijuhile saatejaama juhtimispuldist väljavõetud võtisau.

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

Jaamavahelt saatejaama tagasisõiduks antakse töörongi tööjuhile või konduktorile saatejaama võtisau, mille tööjuht (konduktor) annab jaamavahel pärast töö lõppu raudteeveeremi juhile.

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

23. Kui võtisaua ei saa juhtimispuldist välja võtta või see puudub, tuleb automaatblokeeringu tegevus katkestada ja töörong või tõukevedur saata jaamavahe osale naasmisega jaamavahelt saatejaama telefonside abil. Sel juhul antakse juhtveduri ja tõukeveduri juhile kirjalik teeluba valgel blanketil vorm LA-50 (edaspidi teeluba vorm LA-50).

24. Teelt mittemahatõstetav dresiin saadetakse automaatblokeeringuga jaamavahele automaatblokeeringu signaalide järgi.

Automaatblokeeringuga liinil töötav dresiin peab tagama rööbasahela šunteerimise. Dresiini passis peab olema märge dresiini šunditundlikkuse kontrollimise kohta.

Mahatõstetava veeremi (mootordresiin, remonditorn ja muud) rattapaarid peavad olema isoleeritud, vältimaks rööbasahela lülitumist.

Nende liiklemise täpne kord automaatblokeeringuga liinil määratakse raudtee-ettevõtja kinnitatud juhendiga.

Automaatblokeeringu rikked

25. Kui rongi ärasaatematk on valmistatud tehnikorraldusaktis sätestatud korras õigesti ja lukustatud ning esimene blokkpiirkond (sõidusuunas) on veeremist vaba, kuid väljasõidufoor siiski ei avane, võib rongi saata kahe rajalise liini jaamavahele mööda pärisuunalist rada:

- 1) kirjaliku sõiduloaga vorm LA-54 punkt I täitmisega;
- 2) kutsesignaali järgi;
- 3) jaamakorraldaja käsuga, mis antakse raudteeveeremi juhile rongiraadioside kaudu.

Näide nr 7

Käsk nr 5. Luban rongil nr 2001 väljuda 3. teelt väljasõidufoori A3 keelava näidu korral ja sõita mööda I peateed kuni esimese läbisõidufoorini, sealt edasi automaatblokeeringu signaalide järgi. JK (allkiri).

26. Kirjaliku sõiduloaga vorm LA-54 punkt I täitmisega või jaamakorraldaja käsuga saadetakse rong automaatblokeeringuga üherajalise liini jaamavahele või kahesuunalise automaatblokeeringuga kaheajalise liini jaamavahele mööda vastusuunalist rada väljasõidufoori keelava näidu korral (kui väljasõidufoor ei avane). Enne kirjaliku sõiduloa vorm LA-54 raudteeveeremi juhile kätteandmist või raadioside teel käsu edastamist tuleb automaatblokeeringu suund ettenähtud korras lülitada rongi saatmise suunale, võtta võtisau juhtimispldi pesast välja ja saada dispetšerilt registreeritud käsk, mis kinnitab jaamavahe vabaolekut vastassuunarongidest.

Näide nr 8

*Käsk nr 1. Luban rongil nr 2002 väljuda Kaarli jaama 4. teelt väljasõidufoori B4 keelava näiduga . Kaarli-Loodi paarisraja peatee on vastassuunarongidest vaba. RD
. (allkiri).*

Dispetšeri käsk võib olla antud kas ainult ühele või mitmele ühes järjestikku suunas keelava väljasõidufoori näiduga jaamast väljasaadetavale rongile. Käsk adresseeritakse jaamavahet piiravate jaamade korraldajatele.

Juhtimispldi pesast väljavõetud võtisau pannakse pesasse tagasi pärast rongi jõudmist või väljasõitu jaamavahele (juhtimispldil põleb kaugenemissuuna blokkpiirkonna ja jaamavahe hõivatuse kontroll-lamp).

Ei ole lubatud saata rongi kutsesignaali järgi automaatblokeeringuga üherajalise liini jaamavahele ja kaheajalise liini jaamavahele mööda vastusuunalist rada.

27. Ei ole lubatud saata rongi automaatblokeeringuga jaamavahele väljasõidufoori keelava näidu korral enne, kui jaamakorraldaja on veendunud selles, et rongi sõidusuuna esimene blokkpiirkond on veeremist vaba.

Kui esimese blokkpiirkonna läbimiseks rongile ette nähtud aja möödumisel näitavad kontrolltuled juhtimispldil ikka veel selle blokkpiirkonna hõivatust, kuid ärasaatematk rongile on valmistatud õigesti ja väljasõidufoor ei avane, tuleb jaamakorraldajal käepäraste vahendite abil (teatis raadioside vahendusel varem ärasaadetud rongi raudteeveeremi juhilt, teatis signalistilt või pöörmeseadjalt või raudteeülesõidukoha korraldajalt või mõnel muul viisil) selgitada välja, kas rongi sõidusuuna esimene blokkpiirkond on ikka veeremist vaba ning kontroll-lamp juhtimispldil näitab kinniolekut rikke tõttu (või mõnel muul teadmata põhjusel).

Kui esimese blokkpiirkonna läbimiseks ette nähtud aja möödumisel ei suudeta 10 minuti jooksul selgitada jaamavahele saadetud rongi täpset asukohta, tuleb järgmisena jaamavahele saadetava rongi raudteeveeremi juhti rongiraadioside kaudu hoiatada või teha raudteeveeremi

juhile antaval kirjalikul sõiduloal vorm LA-54 märkus selle kohta, et andmed esimese blokkpiirkonna vabaoleku kohta puuduvad.

Rong võib mittemehitatud blokkposti keelava näiduga foorist mööda sõita selle jaama jaamakorraldaja registreeritava käsuga, mille juurde blokkpost on kinnistatud. Raudteeveeremi juhile edastab käsu jaamakorraldaja rongiraadioside kaudu. Kui rong saadetakse automaatblokeeringuga üherajalisele jaamavahele või kahesuunalise automaatblokeeringuga kaheajalisele jaamavahele mööda vastusuunalist rada, peab jaamakorraldaja saama dispetšeri registreeritava käsu, mis tõendab jaamavahe või vastava peatee vabaolekut vastassuunarongidest.

28. Keelava tulega matkafoorist möödasõiduks antakse raudteeveeremi juhile üks käesoleva juhendi punktis 25 nimetatud sõidulubadest pärast seda, kui jaamakorraldaja on tehnikorraldusaktis sätestatud korras kontrollinud matkafooriga piiravat teosa ja veendunud selle vabaolekus.

29. Kutsesignaali tuli väljasõidufooris või kirjalik sõiduluba vorm LA-54 punkt I täitmisega või jaamakorraldaja rongiraadioside kaudu antud käsk annab raudteeveeremi juhile õiguse sõita keelava näiduga väljasõidufoorist mööda ülivalvsusega jaamavahe esimese läbisõidufoorini (läbisõidufooride puudumisel kuni naaberjaama sissesõidufoorini) kiirusega kuni 20 km/h ja sealt edasi automaatblokeeringu signaalide järgi.

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

Veduri automaatsignalisatsiooni ja autostoppidega liinil, kui rong sõidab ühe käesoleva punkti esimeses lõigus nimetatud sõiduloa alusel, võib raudteeveeremi juht pärast kodeeritud piirkonda jõudmist ja vedurifooris roheline, kollane või kollane-punane tule süttimist sõita vedurifoori näitude järgi kuni esimese läbisõidufoorini.

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

30. Kui grupiväljasõidu- või grupimatkafoor ei tööta, saadetakse rong jaamavahele foori keelava näidu korral jaamakorraldaja registreeritava käsuga või kirjaliku sõiduloaga vorm LA-54 punkt I täitmisega.

31. Kui väljasõidufoori matka- või suunanäidik ei tööta, saadetakse rong jaamavahele avatud väljasõidufooriga. Jaamakorraldaja peab enne rongi ärasaatmist teatama raudteeveeremi juhile (raadioside, signalisti või pöõrmeseadja kaudu või mõnel muul viisil) väljasõidufoori suuna- või matkanäidiku rikkest ning ärasaatematka valmisolekust.

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

Korraldus või muu rongiliiklusega seotud vastastikune suhtlemine või kõne (telefoni teel või raadioside kaudu) dispetšeriga, naaberjaama korraldajaga, raudteeveeremi juhiga või mõne teise tööülesandeid täitva töötajaga tuleb sooritada vastavalt kehtestatud korrale, täites täpselt sellekohast juhust, juhendit või muud sellekohast tehnilist akti.

33. Kui kontroll-lamp juhtimispuldil näitab jaamavahe hõivatust selle tegeliku vabaoleku korral, tuleb automaatblokeeringu suund lülitada rongi sõidusuunale (üherajalisel liinil ja kahesuunalise automaatblokeeringuga kaherajalise liini jaamavahe vastaval teel) abirežiimi käepideme või nupu abil. Suunamuutmise abirežiimi käepideme kasutamine on lubatud ainult dispetšeri registreeritud käsu alusel, mis antakse jaamavahet piiravate jaamade korraldajatele pärast seda, kui dispetšer on veendunud jaamavahe vabaolekus rongidest.

Näide nr 9

Käsk nr 30. Luban muuta automaatblokeeringu suuna sõitmiseks Loodist Kaarlisse abirežiimi käepidemete (nuppude) abil. Jaamavahe (või jaamavahe paaris- või paaritusuunaline rada) on rongidest vaba. RD (allkiri).

Dispetšeri käsu põhjal eemaldab jaamakorraldaja plommi automaatblokeeringu suunamuutmise abirežiimi käepidemelt või nupult ja muudab koos naaberjaama korraldajaga automaatblokeeringu suuna dispetšeri käsu alusel tehnikorraldusakti lisas sätestatud korras.

Juhtimispuldi kontroll-lampide näitude järgi tuleb veenduda selles, kas automaatblokeeringu suund vastab soovitule, misjärel keeratakse suunamuutmise abirežiimi käepidemed normaalasendisse. Plommide mahavõtmise kohta tehakse vormikohane sissekanne järelevaatusraamatusse.

34. Kui automaatblokeering on töökorras ja kontroll-lambid juhtimispuldil näitavad blokkpiirkondade vabaolekut, kuid telefonside ei tööta, saadetakse rong ühesuunalise automaatblokeeringuga kaherajalise liini jaamavahele automaatblokeeringu signaalide järgi.

Kõnealusel juhul võib saata rongi automaatblokeeringu signaalide järgi üherajalise liini jaamavahele ainult sel juhul, kui raudteeveeremi juhiga saadetakse naaberjaama korraldajale kirjalik teatis (vt lk 67 ja 68) rongiliikluse edasise korraldamise kohta. Ei ole lubatud saata rongi automaatblokeeringu signaalide järgi kaherajalise liini jaamavahele mööda vastusuunalist rada.

Rongi ärasaatematka valmisolekust peab jaamakorraldaja kandma ette dispetšerile.

35. Automaatblokeeringu tegevus katkestatakse, kui:

- 1) kahes või enamas järjestikku asuvas läbisõidufooris on signaaltuled kustunud;
- 2) läbisõidufooris põleb liiklemist lubav signaaltuli sel ajal, kui läbisõidufooriga piiratud blokkpiirkond on veeremiga hõivatud;
- 3) pole võimalik muuta üherajalise liini jaamavahe automaatblokeeringu suunda või suunda rongi saatmiseks kaherajalise liini kahesuunalise automaatblokeeringuga jaamavahele mööda

vastusuunalist rada, sh ka automaatblokeeringu suunamuutmise abinuppude või -käepidemete abil.

Automaatblokeeringut saab kasutada rongi saatmiseks ainult varem rakendatud suunas.

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

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

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

36. Telefonside korral antakse raudteeveeremi juhile jaamavahele sõitmiseks teeluba vorm LA-50. Teeluba vorm LA-50 on ühtlasi loaks keelava näiduga väljasõidufoorist möödasõiduks. Keelava näiduga matkafoorist möödasõitmisel (automaatblokeeringu tegevuse katkestamise korral) toimitakse käesoleva juhendi punktis 28 sätestatud korras.

37. Kui jaamas, mis piirneb jaamavahega, kus automaatblokeering ei tööta, puudub jaama pädev liikluskorraldaja, saadetakse pärast automaatblokeeringu tegevuse katkestamist rong jaamavahele dispetšeri käsuga. Selliselt tohib tegutseda juhul, kui dispetšeri juhtimisseadmehel on olemas jaamateede ja pöörmete asendi kontroll (põlevad vastavad kontroll-lambid), või sai dispetšer punktis 68 näidatud korras ettekande matka valmisolekust ja teede vabaolekust ning seni, kuni jaamas asub tööle pädev liikluskorraldaja.

Näide nr 10

Käsk nr 6. Automaatblokeering Kaarli–Loodi jaamavahel ei tööta. Luban rongil nr 2001 väljuda Kaarli jaamast ja sõita Loodi jaama sissesõidufoorini, sealt edasi sissesõidufoori näidu järgi. RD (allkiri).

Dispetšer annab käsu automaatblokeeringu tegevuse katkestamise kohta sellesse jaama, kus hetkel töötab vahetuses jaama pädev liikluskorraldaja. Pärast automaatblokeeringu tegevuse katkestamist saadetakse rong jaamavahele teeloaga vorm LA-50. Rongi võib saata üherajalise liini automaatblokeeringuga jaamavahele pärast seda, kui jaama pädev liikluskorraldaja on saanud dispetšerilt seda lubava käsu.

Näide nr 11

Käsk nr 19. Kaarli–Loodi jaamavahe on rongidest vaba. Luban saata rongi nr 2002. RD (allkiri).

38. Kui rong sõidab automaatblokeeringuga jaamavahele mitme töötava veduriga või tõukeveduriga, mis sõidab koos rongiga jaamavahe ulatuses naaberjaama, antakse kirjalik sõiduluba vorm LA-54 punkt I täitmisega ainult juhtveduri juhile. Teiste vedurite juhid peavad tegutsema juhtveduri juhi poolt antavate korralduste järgi.

39. Dispetšerside mittetöötamisel toimub automaatblokeeringu tegevuse katkestamine üleminekuiga telefonsidele alljärgnevalt:

1) Üherajaline liin

Jaamakorraldaja, kes avastas, et automaatblokeering ei tööta, selgitab telefoni teel ja veendub rongiliikluse lauaraamatu järgi koos naaberjaama korraldajaga jaamavahe rongidest vabaolekus. Selle hõivatuse korral oodatakse ära rongi saabumine. Veendunud jaamavahe vabaolekus, saadab rikke avastanud jaamakorraldaja naaberjaama korraldajale telefonogrammi.

Näide nr 12

Automaatblokeering Kaarli-Loodi jaamavahel ei tööta. Viimasena saabus teilt rong nr 2001. Viimasena saadetud teile rong nr 2002. Palun alustada rongiliiklust telefonside abil. JK (allkiri).

Naaberjaama korraldaja, veendunud samuti jaamavahe vabaolekus, saadab vastuseks telefonogrammi.

Näide nr 13

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

2) Kaherajaline liin

Jaamakorraldaja, kellel on rongiliikluseks vaba pärisuunaline rada, küsib naaberjaama korraldajalt telefoniga andmed automaatblokeeringu signaalide järgi viimasena saadetud rongi saabumise kohta. Saanud andmed, saadab naaberjaama korraldajale telefonogrammi.

Näide nr 14

Loodi-Kaarli jaamavahe paaritu suuna raja automaatblokeering ei tööta. Alustan rongiliiklust telefonside abil. JK (allkiri).

Analoogselt alustatakse rongiliiklust telefonside abil ka siis, kui automaatblokeering ei tööta kõnealuse kaherajalise liini jaamavahe teisel rajal (antud näite puhul paarissuunarada).

40. Kui dispetšerside ei tööta, taastatakse rongiliiklus pärast rikke kõrvaldamist automaatblokeeringu signaalide järgi järgmise tegevusskeemi alusel:

1) Üherajaline liin

Pärast rikke kõrvaldamist ja järelevaatusraamatusse vormikohase sissekande tegemist saadab jaamakorraldaja naaberjaama korraldajale telefonogrammi.

Näide nr 15

Automaatblokeeringu rike Kaarli-Loodi jaamavahel on kõrvaldatud. Viimasena saabus teilt rong nr 2001. Viimasena saadetud teile rong nr 2002. Palun alustada rongiliiklust automaatblokeeringu signaalide järgi. JK (allkiri).

Naaberjaama korraldaja, veendunud jaamavahe vabaolekus, saadab vastutelefonogrammi.

Näide nr 16

Viimasena saabus teilt rong nr 2002. Viimasena saadetud teile rong nr 2001. Jaamavahe on vaba. Alustan rongiliiklust automaatblokeeringu signaalide järgi. JK (allkiri).

2) Kaherajaline liin

Jaamakorraldaja, kes kasutab rongi saatmiseks pärisuunalist rada, saadab pärast automaatblokeeringu rikke kõrvaldamist ja vormikohase sissekande tegemist järelevaatusraamatus või naaberjaama korraldajalt saadud teatise alusel järgmise telefonogrammi:

Näide nr 17

Automaatblokeeringu rike Loodi-Kaarli jaamavahe paaritu suuna teel on kõrvaldatud. Alustan rongiliiklust automaatblokeeringu signaalide järgi. JK (allkiri).

41. Kui kaherajalise liini jaamavahe radadel ei ole kahesuunalist automaatblokeeringut, tuleb rongi saatmiseks mööda vastusuunalist rada automaatblokeeringu tegevus katkestada ja alustada rongiliiklust telefonside abil. Sel juhul antakse raudteeveeremi juhile jaamavahe hõivamiseks teeluba vorm LA-50.

42. Kui dispetšerside ei tööta ja rongiliikluse tagamiseks tuleb muuta automaatblokeeringu suunda abirežiimi käepidemete (abinuppude) abil, peab jaamakorraldaja enne automaatblokeeringu suuna muutmist kehtestatud korras veenduma jaamavahe vabaolekus rongidest. Automaatblokeeringu suuna muutmiseks pöörduakse naaberjaama korraldaja poole järgmise telefonogrammiga:

Näide nr 18

Automaatblokeeringu suuna vahetus paaritust liiklussuunast paarissuunda ei tööta. Viimasena saabus teilt rong nr 2001. Viimasena saadetud teile rong nr 2002. Rongi nr 2004 saatmiseks palun muutke automaatblokeeringu suund abirežiimi nuppude abil. JK (allkiri).

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

Näide nr 19

Viimasena saabus teilt rong nr 2002. Viimasena saadetud teile rong nr 2001. Alustan automaatblokeeringu suuna muutmist paaritust suunast paarissuunda abirežiimi nuppude abil. JK (allkiri).

43. Käesolevas peatükis nimetatud telefonogrammid peab jaamakorraldaja kandma kehtestatud korras sisse oma jaama rongitelefonogrammide registreerimise raamatusse kas nende edastamise hetkel või eelnevalt vormistatud telefonogrammide puhul registreerima need edastamisel.

44. Rongiliikluse täpse korra automaatblokeeringuga liinil, kus kasutatakse veduri automaatsignalisatsiooni iseseisva rongiliikluse signalisatsiooni- ja sidevahendina, kehtestab raudtee-ettevõtja kooskõlastatult Tehnilise Järelevalve Ameti peadirektoriga.

Kirjaliku sõiduloa vorm LA-54 sinakasrohelistel blanketil

Vorm LA-54

KIRJALIK SÕIDULUBA NR 00001

„_____“ _____ 20____ a. _____ jaam /
post

(tempel)

I

Luban rongil nr _____ väljuda jaamavahele teelt nr _____ ja sõita läbi tee nr _____,

möödudes keelava näiduga / matkafoorist / väljasõidufoorist / kiirusega mitte üle 20 km/h, ülivahvusega,

valmisolekuga viivitamatuks peatumiseks, kui tekib oht liiklusele. Käesolev kirjalik sõiduluba annab õiguse sõita kuni / väljasõidufoorini / esimese läbisõidufoorini / ja edaspidi automaatblokeeringu signaalide järgi.

II

Luban rongil nr _____ väljuda jaamavahele teelt nr _____ ja sõita läbi tee nr _____ lubava näiduga / grupiväljasõidufoori / matkafoori / järgi, millel ei põle / matkanäidik / suunanäidik / , edaspidi automaatblokeeringu signaalide järgi.

Kehtib ainult automaatblokeeringuga liinil.

Jaamakorraldaja / Postikorraldaja _____
(allkiri)

(Mittevajalik kriipsutatakse läbi)

Kirjaliku sõiduluba vormi LA-54 teisikeksemplar valgel blanketil

Vorm LA-54

KIRJALIKU SÕIDULOA NR 00001 TEISIKESKEMPLAR

„_____“ _____ 20____ a. _____ jaam /
post

(tempel)

I

Luban rongil nr _____ väljuda jaamavahele teelt nr _____ ja sõita läbi tee nr _____, möödudes keelava näiduga / matkafoorist / väljasõidufoorist / kiirusega mitte üle 20 km/h, ülivalvsusega, valmisolekuga viivitamatuks peatumiseks, kui tekib oht liiklusele. Käesolev kirjalik sõiduluba annab õiguse sõita kuni / väljasõidufoorini / esimese läbisõidufoorini / ja edaspidi automaatblokeeringu signaalide järgi.

II

Luban rongil nr _____ väljuda jaamavahele teelt nr _____ ja sõita läbi tee nr _____ lubava näiduga / grupiväljasõidufoori / matkafoori / järgi, millel ei põle / matkanäidik / suunanäidik /, edaspidi automaatblokeeringu signaalide järgi.

Kehtib ainult automaatblokeeringuga liinil.

Jaamakorraldaja / Postikorraldaja _____
(allkiri)

(Mittevajalik kriipsutatakse läbi)

III peatükk

RONGILIIKLUS DISPETŠERITSENTRALISATSIOONIGA LIINIL

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

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

Kõik rongiliikluse ja manöövritöö alased korraldused annab dispetšer telefoni või raadio teel käsuna kas otse raudteeveeremi juhile või raudtee-ettevõtja pädevale liikluskorraldajale, kes korraldab rongide vastuvõtmist ja ärasaatmist ning manöövritööd kõnealuses raudteejaamas.

46. Rongidispetšer võib käesolevas juhendis sätestatud korras anda jaama varujuhtimisele. Varujuhtimisele antud jaamas korraldab rongiliiklust ja manöövritööd ning avab ja sulgeb signaale jaama pädev liikluskorraldaja, kellele on raudtee-ettevõtja delegeerinud nende operatsioonide teostamise (vt jaama tehnikorraldusakt). Enne jaama varujuhtimisele andmist

peab dispetšer informeerima jaama pädevat liikluskorraldajat kõikidest rongidest, mis asuvad külgnevatel jaamavahedel.

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

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

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

Rongi vastuvõtmine jaama ja saatmine jaamavahele

47. Dispetšer, veendunud juhtimisseadmete näitude järgi vastuvõtutee ja pöörmeipiirkondade rööbasahelate vabaolekus, valmistab rongile vastuvõtumatka.

Kui dispetšeritsentralisatsiooni seadmed võimaldavad matkade eelvalimist, võib vastuvõtumatka valida eelvalimise teel, st ka siis, kui vastuvõtutee või pöörmeipiirkond on veel veeremiga hõivatud (v.a tee ja pöörmeipiirkonna rööbasahela hõivamisel üksikveduri või teelt mittemahatõstetava muu raudteeveeremiga).

Sissesõidufoori avamist ja pöörmete ümberseadmist kontrollitakse juhtimisseadmete näitude järgi.

48. Dispetšer, veendunud juhtimisseadmete näitude järgi pöörmeipiirkondade ja rööbasahelate (suuna muutmisel ja kombineeritud teeblokeeringuga liinil ka jaamavahe) vabaolekus, valmistab rongile ärasaatematka.

Kui dispetšeritsentralisatsiooni juhtimisseadmed võimaldavad matkade eelvalimist, võib ärasaatematka valida eelvalimise teel, st ka siis, kui pöörmeipiirkond on veel veeremiga hõivatud (v.a pöörmeipiirkonna hõivamisel üksikveduri või teelt mittemahatõstetava raudteeveeremiga).

Väljasõidufoori avamist ja pöörmete ümberseadmist kontrollitakse juhtimisseadmete näitude järgi.

Kui kombineeritud teeblokeeringuga liini jaamast rongi ärasaatmisel jaamavahel ükskõik milline isoleer- või rattapaariloenduriga piirkond, aga samuti ärasaatematkas asuv jaama

isoleerpiirkond, näitab juhtimisseadmetel valehõivatust, võib dispetšer vastutava käsuga ignoreerida valehõivatust ja avada rongile väljasõidufoori.

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

50. Töörong, mis töötab jaamavahel, ja tõukeveduriga rong, mis sõidab pärast tööde teostamist jaamavahelt naaberjaama, saadetakse jaamavahele automaatsblokeeringu ja kombineeritud teeblokeeringu signaalide järgi ettenähtud korras.

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

51. Töörong või tõukeveduriga rong, mis naaseb pärast tööd jaamavahelt saatejaama, saadetakse automaatsblokeeringuga ja kombineeritud teeblokeeringuga liini jaamavahele signaalide järgi. Tööjuhile (töörongi konduktorile) või tõukeveduri juhile antakse automaatsblokeeringuga liinile väljumisel saatejaama võtisa. Kombineeritud teeblokeeringuga liinil dispetšer hoiatab raudteeveeremi juhti töörongi kokkulepitud jaama naasmise ajast, mis annab raudteeveeremi juhile õiguse sõita jaamavahelt tagasi saatejaama sissesõidufoorini või signaalmärgini „Jaama piir“. Tööjuhile või tõukeveduri juhile võtisa kätteandmiseks kutsub dispetšer jaama tööle pädeva liikluskorraldaja, kellele on raudtee-ettevõtja delegeerinud nende operatsioonide teostamise siis, kui jaam on antud varujuhtimisele.

Kui võtisa ei tööta (jaama juhtimisseadmed ei ole varustatud võtisauga), võib saata automaatsblokeeringuga jaamavahele töörongi või tõukeveduriga rongi, mis pöördub pärast tööd jaamavahelt saatejaama tagasi, telefonside abil. Sel juhul automaatsblokeeringu tegevus katkestatakse.

Enne telefonside kehtestamist annab dispetšer varujuhtimisele jaamad, mis piirnevad jaamavahega, kuhu rong saadetakse.

Töörong või tõukeveduriga rong, mis naaseb pärast tööd kombineeritud teeblokeeringuga liini jaamavahelt saatejaama, saadetakse jaamavahele teeblokeeringu signaalide järgi. Tööjuhile või tõukeveduri juhile annab dispetšer registreeritud käsu, kus märgib töökoha (tõukeveduri rongist mahajäämise) kilomeetri ja kellaaja, millal töörong või tõukevedur peab naasma saatejaama. Antud käsu alusel võib töörongi või tõukeveduri juht sõita tagasi saatejaama sissesõidufoorini.

52. Päästerong või abivedur saadetakse jaamavahele, kus alustatakse päästetöid, pärast jaamavahet piiravate jaamade varujuhtimisele andmist ja jaama pädeva liikluskorraldaja valvekorda asumist. Nendel juhtudel suletakse liiklusohtlik jaamavahe dispetšeri käsuga rongiliikluseks ja päästerong (abivedur) saadetakse jaamavahele kirjaliku sõiduloaga valgel blanketil punase diagonaaltriibuga vormil LA-64 (edaspidi *kirjalik sõiduluba vorm LA-64*). Abiveduri või päästerongi võib saata jaamavahele ka dispetšeri käsuga, mis antakse rongiraadioside kaudu otse raudteeveeremi juhile, ootamata ära jaama pädeva liikluskorraldaja valvekorda asumist.

Näide nr 20

Käsk nr 15. Luban päästerongil/abiveduril/ nr 1002 veduriga nr 5003 väljuda Loodi jaama teelt nr 1 ja sõita Kaarli–Loodi jaamavahele (jaamavahe I peateele), möödudes keelava näiduga väljasõidufoorist A1 üliavalvusega, ja sõita jaamavahel kuni 6 kilomeetrini. RD (allkiri).

Käsule lisatakse päästerongi või abiveduri jaamavahele saatmise põhjus või eesmärk vastavalt käesoleva juhendi punktis 212 toodule, samuti võib kasutada käsu tekste, nagu on toodud käesoleva juhendi punkti 292 näidetes 48 ja 49.

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

Näide nr 21

Käsk nr 16. Rongi nr 4005 raudteeveeremi juht. Luban Teil sõita Kaarli jaama 3. vastuvõtu-ärasaatetele, mis on hõivatud rongiga nr 2004, talle abi osutamiseks. Peatuma peate tee nr 3 piirdetulba juures, sealt edasi liigute rongi nr 2004 raudteeveeremi juhile korralduste järgi. Vastuvõtumatk on valmis. RD (allkiri).

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

Näide nr 22

Käsk nr 17. Luban abiveduril nr 3006 mööduda keelava näiduga sissesõidu-(väljasõidu) foorist B1 üliavalvusega, ja sõita abi osutamiseks rongile nr 2005 kuni 5 kilomeetrini 5 piketini (pöörmeni nr 10). RD (allkiri).

Manöövritöö dispetšeritsentralisatsiooniga liini jaamas

54. Manöövritööl võib pöörmeid seada:

- 1) dispetšer, avades vastavaid manöövrifoore või andes manöövr juhile juhtnõore manöövrimatka valmisoleku kohta raadioside teel või muu sideliigi kaudu;
- 2) pädev liikluskorraldaja, kellele on pandud rongi vastuvõtmise ja ärasaatmise ning manöövrimatka valmistamise kohustus siis, kui jaam on varujuhtimisel;
- 3) rongikoostaja, manöövrjuht või mõni teine jaama töötaja vastavalt jaama tehnikorraldusaktis kehtestatud korrale, kui jaam on antud kohalikule juhtimisele.

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

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

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

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

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

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

Kombineeritud teeblokeeringuga liinil, kui manöövritööd teostatakse manöövrifoori avamata, peab dispetšer pöörangud blokeerima ümberseadmise vastu.

56. Kui dispetšeril ei ole manöövritöö käigus võimalik seada pöörangut vajalikku asendisse (pöörang kaotas kontrolli ümberseadmise käigus või pöörmepiirkond näitab valehõivatust), peab manöövrijuht või raudteeveeremi juht dispetšeri korraldusel kontrollima pöörangut või pöörmepiirkonda ja võimalusel kõrvaldama takistuse. Manöövrimatka valmistamine toimub sel juhul juhendi punktis 68 sätestatud korras.

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

58. Ei ole lubatud seada pöörangut teise asendisse kohaliku juhtimise püstikpuldilt enne isoleeritud pöörmepiirkonna rööbasahela vabanemist, aga seal, kus pöörme rööbasahel pole sõltuvusse lülitatud või pöörangut seatakse teise asendisse kohaliku juhtimise võtmega, enne pöörangu vabastamist veeremi poolt.

59. Pärast manöövritöö lõppu seatakse pöörangute ja manöövri käepidemed püstikpuldil või kohaliku juhtimise võti normaalasendisse (tsentraaljuhtimise asend) ning manöövrijuht kannab manöövritöö lõpetamisest ette dispetšerile. Dispetšer, saanud manöövrjuhilt ettekande, seab kohalikule juhtimisele andmise nupud normaalasendisse tagasi.

60. Kohaliku juhtimise püstikpult peab olema lukus. Töötajate nimekiri, kellel on lubatud kasutada kohalikku juhtimispulti (kasutamiseks või järelevaatuseks), samuti püstikpuldi võtmete väljaandmise ja hoidmise kord määratakse raudtee-ettevõtja kinnitatud dispetšeritsentralisatsiooni kasutamise juhendiga.

61. Dispetšeritsentralisatsiooniga liinil toimub manöövritöö väljasõiduga jaamavahele järgmiselt:

1) kahe- või enamarajalise liini jaamavahele võib manöövriveerem sõita mööda pärisuunalist rada jaama piiri taha dispetšeri suulise loa alusel. Seejuures võib manöövriveerem sõita kuni esimese läbisõidufoorini;

2) kahe- või enamarajalise liini jaamavahele võib manöövriveerem sõita mööda vastusuunalist rada jaama piiri taha ainult koos automaatblokeeringu tegevuse katkestamisega ja üleminekuga telefonsidele.

Manöövriveeremi saatmisel jaamast annab dispetšer raudteeveeremi juhile järgmise sisuga käsu:

Näide nr 23

Käsk nr 18. Raudteeveeremi juht Kallaste. Automaatblokeering Kaarli–Loodi jaamavahel ei tööta. Luban Teil teha manöövritööd väljasõiduga Kaarli–Loodi jaamavahele mööda vastusuunalist rada ja mööduda signaalmärgist „Jaama piir“. RD (allkiri).

Pädeva liikluskorraldaja kohalolekul naaberjaamas edastatakse talle automaatblokeeringu tegevuse katkestamise käsk.

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

Enne loa andmist peab dispetšer muutma jaamavahel automaatblokeeringu suuna ja avama väljasõidufoori. Järgnevad väljasõidud kõrikust jaamavahele toimuvad dispetšeri käsu alusel (näide nr 24).

Kui automaatblokeeringu suunda muuta ei saa (näiteks turvanguseadmete rikke tõttu), tuleb automaatblokeeringu tegevus katkestada ja üle minna telefonsidele. Sel juhul toimub manöövriveeremi väljasõitmine jaamavahele dispetšeri käsu alusel (näide nr 23).

Üherajalise liini jaamavahele, kui naaberjaamas puudub pädev liikluskorraldaja, võib manöövriveerem sõita jaama piiri taha dispetšeri suulise loa alusel. Enne loa andmist peab dispetšer muutma jaamavahel automaatblokeeringu suuna ja avama väljasõidufoori. Järgnevad väljasõidud kõrikust jaamavahele toimuvad dispetšeri käsu alusel (näide nr 24).

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

Näide nr 24

Käsk nr 19. Raudteeveeremi juhile Kallaste . Luban Teil teha manöövritööd väljasõiduga Kaarli–Loodi jaamavahel mööda I peateed ja mööduda Loodi jaama sissesõidufoorist. RD (allkiri).

Kombineeritud teeblokeeringuga liinil jaama piiri taha sõidu loaks on dispetšeri käsk (näide nr 24) ja manöövrifoori lubav näit, kuid enne manöövrifoori avamist peab dispetšer blokeerima jaamavahel selle piirkonna, kuhu toimub manöövriveeremi väljasõit, matka valimise vastu.

Dispetšeritsentralisatsiooni rikked

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

Näide nr 25

Käsk nr 15. Sissesõidufoor ei avane. Luban rongil nr 2001 sõita Loodi jaama 3. teele sissesõidufoori A keelava näidu korral. RD (allkiri).

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

Kui jaam töötab varujuhtimisel, siis sissesõidufoori rikke korral võetakse rong jaama vastu käesoleva juhendi punktides 18 ja 275 sätestatud korras.

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

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

Näide nr 26

Käsk nr 30. Rongi nr 0501 raudteeveeremi juht. Rongi vastuvõtumatkas Loodi jaama teele nr 2 puudub pöörangul nr 1 asendikontroll. Kontrollige pöörangu asendit ja kandke ette. RD (allkiri).

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

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

Saanud ettekande pöörangu blokk-kontaktide lahutamisest ja selle sulgrööpa vastavas asendis riivistamisest ja riivi lukustamisest, annab dispetšer raudteeveeremi juhile käsu keelava näiduga sissesõidufoorist möödasõitmiseks käesoleva juhendi punktis 62 näidatud käsu järgi (näide nr 25). Ka reisirongi, millel antud jaamas ei ole peatust, võib lasta läbi mööda mittespetsialiseeritud teed.

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

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

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

65. Kui väljasõidufoor ei tööta, kuid jaamavahel automaatblokeering või kombineeritud teeblokeering töötab, siis saadetakse rong jaamavahele dispetšeri käsuga, mis antakse raudteeveeremi juhile raadioside kaudu. Enne rongi jaamavahele saatmist peab dispetšer kontrollima, et jaamavahe oleks vastassuunarongidest vaba ja automaatblokeeringu suund õige ning vastab jaamast saadetava rongi sõidusuunale.

Näide nr 27

Käsk nr 31. Luban rongil nr 2002 väljuda 4. teelt Kaarli–Loodi jaamavahele väljasõidufoori B4 keelava näidu korral. RD (allkiri).

Dispetšeri käsu alusel on raudteeveeremi juhil õigus sõita:

- 1) automaatblokeeringuga liini jaamavahele esimese läbisõidufoorini ülivalvsusega, kiirusega kuni 20 km/h ja sealt edasi automaatblokeeringu signaalide järgi;
- 2) kombineeritud teeblokeeringuga liini jaamavahele ülivalvsusega, viimase matkas oleva pöörangu ületamiseni kiirusega kuni 20 km/h ja sealt kehtestatud kiirusega edasi kuni naaberjaama sissesõidufoorini.

Kui liin on varustatud veduri automaatsignalisatsiooni ja autostopiga, peab raudteeveeremi juht pärast rongi kodeeritud piirkonda jõudmist jätkama sõitu käesoleva juhendi punktides 13 ja 17 sätestatud korras.

Kui jaamas töötab pädev liikluskorraldaja, siis saadetakse rong jaamavahele käesoleva juhendi punktides 18, 19 ja 26 sätestatud korras.

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

Kui esimese blokkpiirkonna läbimiseks rongile ette nähtud aja möödumisel näitavad juhtimisseadme näidud ikka veel selle blokkpiirkonna hõivatust, kuid ärasaatematk rongile on valmistatud õigesti ja väljasõidufoor ei avane, tuleb dispetšeril käepäraste vahendite abil (teatis raadioside vahendusel varem ärasaadetud raudteeveeremi juhilt, teatis raudteeülesõidukoha korraldajalt või mõnel muul viisil) selgitada välja, kas rongi sõidusuuna esimene blokkpiirkond on ikka veeremist vaba ning juhtimisseade näitab kinniolekut rikke tõttu (või mõnel muul teadmata põhjusel).

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

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

Näide nr 28

Kaarli jaama korraldaja, saadan Loodi jaamast rongi nr 5001 keelava väljasõidufooriga. Kuni käsu muutmiseni jaamavahel liikumissuunda muuta ei tohi. RD (allkiri).

68. Kui dispetšeri juhtimisseadmete abil ei saa pöörangut seada teise asendisse, kutsub dispetšer jaama tööle pädeva liikluskorraldaja või nõuab raudteeveeremi juhilt mittetöötava pöörme ülevaatamist ja võimaluse korral rikke kõrvaldamist (näiteks raamrööpa ja sulgrööpa vahele sattunud kõrvalise eseme koristamine vms), edastades neile vastava käsu:

Näide nr 29

Käsk nr 13. Rongi nr 2008 raudteeveeremi juht. Pöörangut nr 3 ei saa seada matkaasendisse. Kontrollige pöörangu asendit ja teavitage mind sellest. RD (allkiri).

Kui jaama pädev liikluskorraldaja või raudteeveeremi juht ei suuda välise ülevaatamisega avastada rikke põhjust ja seda kõrvaldada, peatab dispetšer pöörmel rongiliikluse ja kutsub pöörme rikke kõrvaldamiseks tööle elektrimehaaniku. Neil juhtudel antakse jaam varujuhtimisele või pöörangud kohalikule juhtimisele. Kuni elektrimehaaniku saabumiseni annab dispetšer raudteeveeremi juhile korralduse pöörangu matka seadmiseks kurbliiga, raudteeveeremi juhile kurbli väljastamise korra kehtestab raudteeinfrastruktuuri ettevõtja.

Näide nr 30

Käsk nr 100. Rongi nr 2004 raudteeveeremi juht, lahutage kurbliiga pöörangu nr 2 ajami blokk-kontaktid, seadke pöörang nr 2 tee (pöörme) nr 4 suunas, pärast vasaku (parema) sulgrööpa raamrööpaga tihke liikumise kontrollimist kinnitage sulgrööbas riiviga ja lukustage riiv universaallukuga ning kontrollige matka valmisolekut ja tee vabaolekut. RD (allkiri).

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

Näide nr 31

Rongidispetšer, Loodi jaamas seadsin pöörangu nr 2 kurbliiga tee (pöörme) nr 4 suunas, vasak (parem) sulgrööbas liibub tihkelt vastu raamrööbast, sulgrööbas on riivistatud ja riiv on lukustatud universaallukuga. Matk tee nr 4 on valmis ja tee on vaba. Raudteeveeremi juht (allkiri).

Jaama andmine varujuhtimisele vormistatakse dispetšeri käsuga.

69. Pöörme rööbasahela rikke korral, kui juhtimisseadmed näitavad valehõivatust (st kinniolekut, kui rööbasahelal tegelikult veeremit ei ole), seatakse pöörang vajadusel teise asendisse kohaliku juhtimise püstikpuldist või jaam antakse varujuhtimisele.

Kombineeritud teeblokeeringuga liini jaamas võib sellise pöörangu hõivatust ignoreerida ja pöörangu seada teise asendisse vastutava käsuga.

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

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

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

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

72. Kui automaatblokeering ei tööta, kutsub dispetšer jaamavahet piiravasse jaama tööle pädeva liikluskorraldaja, kellele on pandud rongi vastuvõtmise ja ärasaatmise operatsioonide teostamine varujuhtimisega jaamas.

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

Kui jaamavahe, kus automaatblokeering ei tööta, piirneb jaamadega, kus ei ole pädevat liikluskorraldajat, keda saaks vajadusel kutsuda valvekorda, siis kuni pädeva liikluskorraldaja tööle kutsumiseni rongiliikluse korraldamiseks varujuhtimisega jaamas võib saata rongi vabale jaamavahele dispetšeri käsuga, mis antakse otse raudteeveeremi juhile käesoleva juhise punktis 37 sätestatud korras.

Kui kombineeritud teeblokeering ei tööta, kutsub dispetšer varujuhtimisele antavasse piirkonda tööle pädeva liikluskorraldaja, kellele on pandud rongi vastuvõtmise ja ärasaatmise operatsioonide teostamine varujuhtimisele antavas piirkonnas.

Sel juhul katkestatakse kombineeritud teeblokeeringu tegevus dispetšeri käsu alusel ja rongiliiklust alustatakse telefonside abil. Enne telefonsidele üleminekut peab dispetšer veenduma piirkonna jaamavahede vabaolekus ning andma need varujuhtimisele.

Kui jaamavahe, kus kombineeritud teeblokeering ei tööta, piirneb jaamadega, kus ei ole pädevat liikluskorraldajat, keda saaks vajadusel kutsuda valvekorda, siis kuni pädeva liikluskorraldaja tööle kutsumiseni rongiliikluse korraldamiseks varujuhtimisele antavas piirkonnas võib saata rongi vabale jaamavahele dispetšeri käsuga, mis antakse raudteeveeremi juhile käesoleva juhise punktis 37 sätestatud korras, asendades näite nr 10 tekstis sõna „Automaatblokeering“ sõnaga „Kombineeritud teeblokeering“.

Käesolevas punktis käsitletust täpsema korra ja selle rakendamise sätestab raudtee-ettevõtja dispetšeritsentralisatsiooni kasutamise juhendis.

73. Üleminek telefonsidele ja automaatblokeeringu suuna vahetus abinuppude (käepidemete) abil dispetšeritsentralisatsiooniga liinil dispetšerside puudumisel toimub käesoleva juhendi punktides 39, 40 ja 41 sätestatud korras.

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

Sel juhul võtavad vastavates jaamades tööle asunud pädevad liikluskorraldajad dispetšeri korraldusel maha plommi abirežiimi käepidemetelt (abinuppudelt) ja muudavad automaatblokeeringu suunda käepidemete (abinuppude) abil. Pärast seda, kui jaamavahega piirnevate jaamade pädevad liikluskorraldajad on juhtimisseadmete näitude järgi veendunud, et suuna muutmine toimus õigesti, panevad nad abirežiimi käepideme (abinupu) normaalasendisse ja rong saadetakse jaamavahele automaatblokeeringu signaalide järgi.

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

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

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

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

Tegutsemine raudteeinfrastruktuuri korrashoiu tööde läbiviimisel

78. Raudteeinfrastruktuuri korrashoiutööd, mis nõuavad tee või teeosa liikluseks sulgemist, kuid ei nõua turvanguseadmete väljalülitamist, kooskõlastatakse dispetšeriga. Dispetšer, nähes võimalust tööde teostamiseks, annab tööjuhile telefonogrammi järgmise tekstiga:

Näide nr 32

Tööjuht Kallaste, luban Teil teostada teeremonditöid Kaarli jaama teel nr 4 rongiliikluse sulgemisega alates kella 11.00 kuni kella 13.00. Töökoht piirata peatussignaalidega.

Pöörangud nr 3 ja 4 sean kõrvaltee suunas. Pöörangute nr 1 ja 2 sulgrööpad riivistada suleriiviga. RD (allkiri).

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

Näide nr 33

Rongidispetšer, mina, tööjuht Kallaste, lõpetasin Kaarli jaamas töö teel nr 4. Gabariit normis, rongide liikumiskiirus 60 km/h, pöörangute nr 1 ja 2 sulgrööbastelt riivid eemaldatud.

79. Raudteefrastruktuuri korrashoiutööd, mis nõuavad seadmete sõltuvusest väljalülitamist, vormistatakse vastavalt raudteettevõtja poolt välja töötatud turvanguseadmete remondi- ja hooldustööde juhendi nõuetele.

Lühemaajalised turvanguseadmete väljalülitamised, mis teostatakse rongiliikluse sulgemisega, kooskõlastatakse tööjuhi poolt dispetšeriga analoogselt punktis 78 toodule.

80. Kui raudteefrastruktuuri korrashoiutööd ei häiri rongiliiklust ega nõua jaamas pädeva liikluskorraldaja kohalolekut, määrab nende tööde registreerimise korra raudtee-ettevõtja.

IV peatükk
RONGILIIKLUS POOLAUTOMAATBLOKEERINGUGA LIINIL

Rongi vastuvõtmine jaama ja ärasaatmine jaamavahele

81. Rongi poolautomaatblokeeringuga liini jaamavahele sõitmise loaks on väljasõidufoori (või kasutamise korral läbisõidufoori) lubav näit. Väljasõidufoori avamiseks üherajalise liini jaamavahele sõitmiseks on vaja saada naaberjaama (kuhu rong saadetakse) korraldajalt elektriline blokksignaali „*nõusolek*“.

82. Rongi vastuvõtmiseks jaama valmistab jaamakorraldaja tehnikorraldusaktis kehtestatud korras vastuvõtumatka ja avab sissesõidufoori.

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

Veendunud tehnikorraldusaktis sätestatud korras, et rong saabus jaamavahelt kõikide rongi kaalulehte kantud vagunitega ja rongi saba tähistava signaaliga (edaspidi täiskoosseisus), saadab jaamakorraldaja rongi jaamavahele saatnud naaberjaama elektrilise blokksignaali „*saabumine*“ ja teatab telefoni teel rongi saabumise kellaaja. Kui rong sõidab tõukeveduriga, siis annab jaamakorraldaja rongi saabumise teate ja saabumise blokksignaali pärast seda, kui ta on veendunud ka tõukeveduri saabumises.

83. Kui rongi saabumisel jaama ei hakka rongi saabumist fikseeriv seadeldis (relee) tööle, tuleb jaamakorraldajal anda saabumise blokksignaali dispetšeri loal (antakse üheaegselt

mõlemasse jaamavahet piiravasse jaama) abinuppu kasutades. Enne abinupu kasutamist peab jaamakorraldaja veenduma, et rong saabus jaamavahelt täiskoosseisus.

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

Jaamakorraldaja teeb järelevaatusraamatusse vormikohase sissekande „saabumise“ blokksignaali andmise kohta abinupu abil ja abinupult plommi mahavõtmise kohta.

Kui saabumise blokksignaali andmise abinupul on vajutusloendur, ei plommita abinuppu. Kui saabumise blokksignaal antakse abinupu abil, kirjutab jaamakorraldaja rongiliikluse lauaraamatusse vastava rongi numbri juurde ettenähtud lahtrisse ka abinupu vajutusloenduri näidu.

Saabumise blokksignaali andmise abinupu kasutamise põhjus (tehniline rike või muu põhjus) kantakse ettenähtud vormi kohaselt järelevaatusraamatusse.

84. Jaamakorraldaja võib edastada teate rongi saabumise kellaaja kohta ning saata elektrilise blokksignaali „saabumine“ alles pärast seda, kui ta on veendunud, et rong saabus jaamavahelt täiskoosseisus.

Jaamakorraldaja veendub rongi täiskoosseisus saabumises isiklikult või pöormeseadja ettekande järgi või mõnel muul raudteettevõtja sätestatud viisil vastavalt jaama tehnikorraldusaktile.

Kui kaubarongil oli sundpeatus jaamavahel isepidurduse või pidurimagistraali katkemise tõttu, peab raudteeveeremi juht rakendama tehnikasutuseeskirja punktis 235 ette nähtud meetmeid ja teatama sellest jaamakorraldajale rongiraadioside kaudu. Kui rongiraadioside ei tööta, peab raudteeveeremi juht peatama rongi esimeses sõidusuuna jaamas ning teatama jaamakorraldajale jaamavahel asetleidnud sundpeatumisest. Rongi jaamavahelt täiskoosseisus saabumist peavad kontrollima nii jaamakorraldaja kui ka raudteeveeremi juht.

85. Enne jaamavahele saatmist valmistab jaamakorraldaja rongile ärasaatematka ja avab väljasõidufoori. Üheaegselt väljasõidufoori avamisega saadetakse naaberjaama (automaatselt) elektriline blokksignaal „väljumine“.

Pärast rongi möödasiitmist väljasõidufoorist tuleb väljasõidufoori signaalnupp (käepide) panna normaalasendisse (vastab väljasõidufoori keelavale näidule) ja jaamakorraldaja teatab telefoni teel nii naaberjaama korraldajale kui ka dispetšerile rongi jaamavahele siitmise (väljumise) kellaaja.

Olenemata varem saadetud rongi kohta blokksignaali „saabumine“ saamisest, ei tohi jaamakorraldaja avada väljasõidufoori ega saata järgmist samasuunalist rongi jaamavahele enne, kui ta on saanud naaberjaamast telefoni teel teate ja kellaaja varem saadetud rongi saabumise kohta.

86. Kui ärasaatematk on valmistatud õigesti ja jaamavahe veeremist vaba, kuid väljasõidufoori pöörmeipiirkonna rööbasahela valehõivatuse (kui rööbasahelal veeremist ei ole, kuid selle kontroll-lamp näitab hõivatust) tõttu avada ei saa, võib jaamakorraldaja avada pärast pöörmeipiirkonna vabaoleku kontrollimist dispetšeri nõusolekul väljasõidufoori,

kasutades abinuppu *ärasaatematka pöörmepiirkonna vabaoleku kontrolli väljalülitamine* (kui see on kasutusel).

87. Kui pärast väljasõidusignaali avamist rongi jaamavahele ei saadeta, tuleb jaamakorraldajal hoiatada sellest raudteeveeremi juhti, sulgeda väljasõidufoor, teatada naaberjaama korraldajale ja dispetšerile rongi saatmise peatamisest ning teha juhtumi kohta vormikohane sissekanne rongiliikluse lauaraamatus vastava rongi numbri real ettenähtud kohas.

Kõnealune või mõni teine samasuunaline rong saadetakse jaamavahele kirjaliku sõiduloaga rohelisel blanketil vorm LA-52 (edaspidi kirjalik sõiduluba vorm LA-52) punkt I täitmisega (vt lk 41) väljasõidufoori keelava näidu korral. Pärast rongi väljumist teatab jaamakorraldaja naaberjaamale rongi väljumise kellaaja telefoni teel. Järgmine samasuunarong saadetakse jaamavahele poolautomaatblokeeringu signaalide järgi.

Kirjalik sõiduluba vorm LA-52 punkt I täitmisega antakse juhtveduri juhile ka sel juhul, kui poolautomaatblokeering on töökorras, aga väljasõidufoor sulgus enne rongi väljumist iseenesest ja seda teist korda avada ei saa (rikke tõttu või jaamakorraldaja vale tegutsemise tõttu).

88. Kui üherajalist jaamavahet piiravas jaamas tekib pärast väljasõidufoori avamist vajadus peatada saatevalmis rongi sõitmine jaamavahele ja saata naaberjaamast samale jaamavahele vastassuunarong, siis väljasõidufoor suletakse, poolautomaatblokeeringu tegevus katkestatakse ja vastassuunarong saadetakse jaamavahele telefonside abil. Jaamavahele sõitmiseks antakse vastassuunarongi raudteeveeremi juhile kirjalik teeluba vorm LA-50.

Poolautomaatblokeeringu tegevus taastatakse sellest hetkest, kui jaamavahele saadetakse varem kinni peetud või mõni teine samasuunarong punktis 87 sätestatud korras.

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

Kui grupiväljasõidufoori matkanäidik ei tööta, saadetakse rong jaamavahele grupiväljasõidufoori lubava näidu järgi ja raudteeveeremi juhile antakse kas jaamakorraldaja käsk rongiraadioside kaudu või kirjalik sõiduluba vorm LA-52 punkt II täitmisega.

Kui väljasõidufooris ei tööta sõidusuunda signaliseeriv valge tulega matkanäidik, saadetakse rong jaamavahele punktis 31 sätestatud korras.

90. Kui jaamavahele saadetava rongi vedur seisab lubava näiduga väljasõidu- või matkafoori taga ja raudteeveeremi juht väljasõidufoori näitu ei näe, antakse raudteeveeremi juhile jaamavahele sõitmiseks rongiraadioside kaudu jaamakorraldaja käsk punktis 20 toodud vormi järgi või kirjalik sõiduluba vorm LA-52 punkt II täitmisega.

Kui pöörmepiirkonna rööbasahelatega varustatud teelõik näitab valehõivatust või sellel seisab saatevalmis rongi peosa, võib väljasõidufoori avamiseks kasutada abinuppu *ärasaatematka pöörmepiirkonna vabaoleku kontrolli väljalülitamine* (kui see on kasutusel).

Kui saatevalmis rongi peosa ulatub väljasõidufoori taha ja väljasõidufoori avada ei ole võimalik, siis poolautomaatblokeeringu tegevus katkestatakse ja rong saadetakse jaamavahele

telefonside abil. Raudteeveeremi juhile antakse teeluba vorm LA-50. Eelnimetatud korras saadetakse jaamavahele rong ka teelt, millel väljasõidufoori ei ole või mis ei ole avatud organiseeritud rongiliikluseks (ei ole rongi vastuvõtu ega ärasaate tee).

91. Rong, mis tuleb pärast tööd jaamavahelt saatejaama tagasi, saadetakse jaamavahele väljasõidufoori keelava näidu korral. Saatejaamas antakse raudteeveeremi juhile jaamavahe võtisau, mis on möödasõidu loaks nii keelava näiduga väljasõidufoorist kui ka jaamavahelt tagasisõidu loaks saatejaama sissesõidufoorini.

92. Kui võtisau ei tööta või kui blokkaparaadil võtisaua ei ole, saadetakse rong, mis tuleb pärast tööd jaamavahelt saatejaama tagasi, telefonside abil. Poolautomaatblokeeringu tegevus katkestatakse. Rong saadetakse jaamavahele väljasõidufoori keelava näidu korral ja raudteeveeremi juhile antakse jaamavahe sõiduks ja tagasisõiduks saatejaama sissesõidufoorini teeluba vorm LA-50.

93. Rong tõukeveduriga, mis sõidab kogu jaamavahe ulatuses (st tõukevedur saabub koos rongiga naaberjaama), saadetakse jaamavahele poolautomaatblokeeringu signaalide järgi. Rong tõukeveduriga, mis sõidab ainult osa jaamavahe ulatuses (tõukevedur tuleb pärast töö lõppemist jaamavahelt saatejaama tagasi), saadetakse jaamavahele poolautomaatblokeeringu signaalide järgi. Tagasisõiduks jaamavahelt saatejaama antakse tõukeveduri juhile võtisau.

94. Kui võtisau ei tööta või seda blokkaparaadis ei ole, tuleb rong tõukeveduriga, mis pärast tööd sõidab jaamavahelt saatejaama tagasi, saata jaamavahele telefonside abil, katkestades poolautomaatblokeeringu tegevuse. Jaamavahele sõiduks ja tõukeveduri tagasisõiduks saatejaama antakse juhtveduri juhile ja tõukeveduri juhile teeluba vorm LA-50.

95. Teelt mittemahatõstetav dresiin saadetakse jaamavahele poolautomaatblokeeringu signaalide järgi kui rong.

Poolautomaatblokeeringu rikked

96. Poolautomaatblokeeringu tegevus tuleb katkestada järgmistel juhtudel:

- 1) väljasõidufoori (kui on kasutusel, siis läbisõidufoori) ei saa sulgeda;
- 2) väljasõidufoori (kui on kasutusel, siis läbisõidufoori) ei saa avada vabale jaamavahele sõitmiseks (sh ka ärasaatematka pöörmeipiirkondade rööbasahelate vabaoleku kontrolli väljalülitamisel abinupuga);
- 3) blokksignaali iseeneslik (spontaanne) saamine (tekkimine);
- 4) pole võimalik anda ega saada blokksignaali;
- 5) juhtimispuuldil (blokkaparaadil) plommide puudumine (v.a nn pedaali või abinupu plommid).

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

97. Kui poolautomaatblokeeringu juhtimispuuldi (blokkaparaadi) järelevaatust teeb elektrimehaanik, ei katkestata selleks ajaks poolautomaatblokeeringu tegevust. Järelevaatuse ajal, kui blokkaparaat ja juhtimispuuldi on avatud, tuleb jaamakorraldajal ja elektrimehaanikul

olla eriti tähelepanelik ja jälgida, et poolautomaatblokeeringu seadmed töötaksid häireteta ja tagaksid raudteeliikluse ohutuse.

Enne poolautomaatblokeeringu blokkaparaadi või juhtimispuldi taasplommimist peab elektrimehaanik koos jaamakorraldajaga kontrollima, et juhtimispuldi kontrollnäidud on vastavuses tegeliku rongiliikluse olukorraga jaamavahel (üldjuhul rongiliikluse lauaraamatu sissekannete järgi ja läbirääkimise teel naaberjaama korraldajaga).

Blokkaparaadi või juhtimispuldi järelevaatuseks või remondiks avamise ja selle töö lõpetamise kohta teeb elektrimehaanik järelevaatusraamatusse vormikohase sissekande.

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

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

99. Telefonside korral antakse raudteeveeremi juhile jaamavahele sõitmiseks teeluba vorm LA-50, mis annab talle õiguse sõita kuni naaberjaama sissesõidufoorini.

100. Rong võib sõita keelava näiduga matkafoorist mööda (kuni väljasõidufoorini) jaamakorraldaja käsu alusel, mis antakse jaamavahele saadetava rongi raudteeveeremi juhile rongiraadioside kaudu, kutsesignaaliga või kirjaliku sõiduloaga vorm LA-52 punkt I täitmisega.

101. Rongi saatmisel jaamavahele kaksikveoga (mitmikveoga) või tõukeveduriga kogu jaamavahe ulatuses antakse teeluba vorm LA-50 ainult juhtveduri juhile. Teiste vedurite juhid ja tõukeveduri juht juhinevad sõiduajal juhtveduri helisignaalist või juhtveduri juhi raadio teel antavast korraldusest.

102. Kui poolautomaatblokeeringu meldeside ei tööta, peab jaamakorraldaja eriti tähelepanelikult jälgima kontrollnäitusid juhtimispuldil. Teated rongiliikluse kohta edastatakse dispetšerside kaudu või kasutades mõnda muud jaamakorraldaja käsutuses olevat sidekanalit.

103. Tulenevalt kasutusel olevast poolautomaatblokeeringu tehnilisest süsteemist või tüübist konkreetsel raudteeliinil määratakse töötajate tegevuskord poolautomaatblokeeringu seadmete kasutamisel, rongi jaama vastuvõtmisel või jaamast ärasaatmisel ja läbisõidul raudtee-ettevõtja kinnitatud juhendi või tehnikorraldusaktiga.

Kirjaliku sõiduloa vorm LA-52 rohelisel blanketil

Vorm LA-52

KIRJALIK SÕIDULUBA NR 00001

„_____“ _____ 20____ a. _____ jaam /
post

(tempel)

I

Luban rongil nr _____ väljuda jaamavahele teelt nr _____ ja sõita läbi tee nr _____ ,
möödudes keelava näiduga / väljasõidufoorist / matkafoorist / ülivalvsusega, ja sõita
jaamavahel kuni
_____ / jaama / posti / sissesõidufoorini.

II

Luban rongil nr _____ väljuda jaamavahele teelt nr _____ lubava näiduga /
grupiväljasõidufoori / grupimatkafoori / järgi, millel ei põle matkanäidik.

Kehtib ainult poolautomaatblokeeringuga liinil.

Jaamakorraldaja / Postikorraldaja _____
(allkiri)

(Mittevajalik kriipsutatakse läbi)

Kirjaliku sõiduloa vormi LA-52 teisikeksemplar valgel blanketil

Vorm LA-52

KIRJALIKU SÕIDULOA NR 00001 TEISIKEKSEMPLAR

„_____“ _____ 20____ a. _____ jaam /
post

(tempel)

I

Luban rongil nr _____ väljuda jaamavahele teelt nr _____ ja sõita läbi tee nr _____ ,
möödudes keelava näiduga / väljasõidufoorist / matkafoorist / ülivalvsusega, ja sõita
jaamavahel kuni
_____ / jaama / posti / sissesõidufoorini.

II

Luban rongil nr _____ väljuda jaamavahele teelt nr _____ lubava näiduga /
grupiväljasõidufoori / grupimatkafoori / järgi, millel ei põle matkanäidik.

Kehtib ainult poolautomaatblokeeringuga liinil.

Jaamakorraldaja / Postikorraldaja _____
(allkiri)

(Mittevajalik kriipsutatakse läbi)

V peatükk
RONGILIIKLUS ELEKTRISAUASÜSTEEMIGA LIINIL

104. Elektrisauasüsteemi kasutatakse rongiliikluse vahendina vähese rongiliiklusega liinil või haruraudteel. Elektrisauasüsteemis on rongi jaamavahele sõitmise loaks sau, mis antakse saatejaamas raudteeveeremi juhile.

105. Elektrisauasüsteem ei tohi võimaldada sauaaparaadist korraga välja võtta rohkem kui üht sau. Sauaaparaat, mis asub pöörmepostis või mõnes teises liikluskorralduspostis, ei tohi võimaldada saua väljavõtmist sauaaparaadist jaamakorraldaja loata (antakse induktoriga elektriliselt).

106. Saual peab olema järjekorranumber, seeria ja jaamavahet piiravate jaamade nimetused (kehtiv jaamavahe). Igale jaamavahele vastab oma sauade seeria. Ühe ja sama seeria sauaaparaate ei lubata kasutada tihedamalt kui igal neljandal jaamavahel (üle kolme).

Kui jaamavahel rongi ei ole, peab jaamavahet piiravate jaamade sauaaparaatides olema kokku paarisarv sauasid.

107. Kui rakendatakse rongide saatmist jaamavahele tõukeveduriga, mis sõidavad jaamavahelt saatejaama tagasi, siis jaama sauaaparaat varustatakse võtisaua lisaseadmega. Sel juhul ei tohi sauaaparaadi konstruktsioon võimaldada võtisaua kättesaamist lisaseadmest enne nn põhisaua väljavõtmist ning samuti põhisaua väljavõtmist siis, kui võtisau ei ole pandud lisaseadmesse.

108. Jaamas, kust saadetakse ronge tõukeveduriga kogu jaamavahe ulatuses (tõukevedur sõidab koos rongiga naaberjaama), tuleb kasutada sauaaparaati lahtikruvitavate sauadega. Lahtikruvitav sau koosneb kahest osast - *piletist ja sauast*.

109. Lubatud on anda jaamavahelt saabunud rongi sau samale jaamavahele saadetavale rongile sauaaparaati panemata. Seda korda võib kasutada ainult naaberjaama korraldaja nõusolekul.

Jaamades, kus on kasutusel võtisaua lisaseadmega sauaaparaadid, ei tohi punktis 108 kirjeldatud korda rakendada ega anda jaamavahelt saabunud rongi sau samale jaamavahele saadetavale vastassuunarongile sauaaparaati panemata.

110. Üldjuhul annab jaamakorraldaja saua raudteeveeremi juhile oma tööruumi läheduses tehnikorraldusaktis märgitud kohas mehaanilise sauavahetaja abil või käsitsi. Käsitsi üleandmisel pannakse sau eelnevalt nn sauarõngasse.

111. Lubatud ei ole:

- 1) küsida luba saua väljavõtuks sauaparaadist, kui rong ei ole valmis sõiduks jaamavahele, välja arvatud siis, kui rong sõidab jaamast läbi peatuseta või selle seisuaeg sõiduplaani järgi on alla 5 minuti;
- 2) hoida saua sauaparaati panemata;
- 3) sõita sauaga (või viia) naaberjaamavahele, kus see ei ole kehtiv.

Rongi vastuvõtmine jaama ja saatmine jaamavahele

112. Jaamakorraldaja valmistab rongi jaama vastuvõtuks tehnikorraldusaktis sätestatud korras vastuvõtumatka ja avab sissesõidusignaali.

Raudteeveeremi juht, saabudes jaamavahelt rongiga jaama, annab saua tehnikorraldusaktis märgitud kohas jaamakorraldaja kätte. Kui jaamakorraldaja on veendunud, et rong saabus täiskoosseisus, ja kontrollinud saua kuuluvust sellele jaamavahele, kust rong saabus, kirjutab ta rongiliikluse lauaraamatusse saua numbri, paneb saua sauaparaati ja teatab rongi saabumise kellaaja meldeside kaudu saatejaama korraldajale.

113. Tõukeveduriga rongi saabumisel kruvib jaamakorraldaja juhtveduri juhilt saadud pileti ja tõukeveduri juhilt saadud saua omavahel kokku ja paneb kokkukruvitud saua sauaparaati.

114. Rongi jaamavahele saatmiseks peab saatejaama korraldaja küsima naaberjaama korraldajalt meldeside kaudu nõusoleku (teeloa).

Näide nr 34

Kas võin saata rongi nr 3002? JK (allkiri).

Naaberjaama korraldaja annab reglemendis ette nähtud vormi kohaselt nõusoleku rongi saatmiseks, vändates seejärel sauaparaadi induktorit.

Näide nr 35

Ootan rongi nr 3002. JK (allkiri).

Pärast saua väljavõtmist sauaparaadist kirjutab jaamakorraldaja saua numbri rongiliikluse lauaraamatusse ja annab saua jaamavahele saadetava rongi vedurijuhi kätte.

Kui jaamavahet piiravate jaamade korraldajad kooskõlastasid rongi saatmise jaamavahelt saabuva rongi sauaga, panemata seda sauaparaati, tehakse rongiliikluse lauaraamatus vastava rongi numbri real alljärgnev märkus.

Näide nr 36

*Jaamavahele saatmine on kooskõlastatud rongi nr 3002 sauaga nr 15.
JK (allkiri).*

115. Kui rong sõidab elektrisauasüsteemiga jaamavahele ärasaateteelt, millel on väljasõidufoor, tohib vedurijuht saua olemasolul sõita väljasõidufoori keelavast näidust mööda siis, kui väljasõidufooris põleb valge tuli (punane tuli peab olema kustunud).

Kui väljasõidufoori valge tuli ei tööta, saadetakse rong jaamavahele sauaga. Sel juhul teatab jaamakorraldaja vedurijuhile (isiklikult, pöörmeseadja või signalisti kaudu, raadioga või muul viisil), et väljasõidufoori valge tuli ei tööta ja rongi ärasaatematk on jaamavahele sõiduks valmis.

116. Kui pärast saua sauaparaadist väljavõtmist rongi jaamavahele ei saadeta, peab jaamakorraldaja panema väljavõetud saua tagasi sauaparaati, teatama naaberjaama korraldajale rongi jaamavahele saatmise peatamisest (muutmisest) ja tegema rongiliikluse lauaraamatus selle rongi real vormikohase märkuse.

Näide nr 37

Rongi nr 3001 saatmine Loodi-Kaarli jaamavahele on peatatud (muudetud).

JK (alkiri).

117. Rong, mis sõidab tagasi saatejaama, saadetakse jaamavahele sauaga punktis 104 sätestatud korras. Jaamavahet piirava naaberjaama korraldajale teatatakse rongi jaamavahele väljumise ja saabumise kellaajad.

118. Rong tõukeveduriga, mis sõidab koos rongiga naaberjaama, saadetakse jaamavahele lahtikruvitava sauaga. Juhtveduri juhile antakse saua lahtikruvitud osa kirjaga pilet ja tõukeveduri juhile sau.

Teeloa küsimisel teatab saatejaama korraldaja naaberjaama korraldajale, et temale saadetakse ja saabub rong tõukeveduriga.

Kui tõukevedur sõidab kogu jaamavahe läbi rongi sabavaguni külge haagituna, antakse sau ainult juhtveduri juhile. Tõukeveduri juht tegutseb juhtveduri juhi korralduste alusel.

119. Tõukeveduriga rongi saatmiseks jaamast, kus sauaparaadis ei ole lahtikruvitavaid sauasid, kui tõukevedur sõidab koos rongiga naaberjaama, tuleb dispetšeri käsuga katkestada sauasüsteemi tegevus ja rongiliiklust korraldada telefonside abil.

120. Tõukeveduriga rongiga jaamavahele sõitmiseks, kui tõukevedur pöördub jaamavahelt saatejaama tagasi, antakse juhtveduri juhile sau ja tõukeveduri juhile võtisau.

Võtisauaga saadetakse rong ka haruteele, mis liitub jaamavahel peateega, ja töörong jaamavahele, mis pöördub pärast tööd jaamavahelt saatejaama tagasi, ning töörong, kui see sõidab jaamavahele varem saadetud rongi kannul. Seejuures tuleb järgida raudtee-ettevõtja kehtestatud tegevuskorda ja rongiliikluse ohutusnõudeid.

121. Kui jaama sauaparaadil ei ole võtisaua lisaseadet, siis tõukeveduriga rongi jaamavahele saatmiseks, kui tõukevedur pöördub jaamavahelt saatejaama tagasi, tuleb sauasüsteemi tegevus dispetšeri käsuga katkestada ja rongiliiklust korraldada telefonside abil.

Rongiliiklus sauasüsteemiga liinil, kui jaamavahel liitub peateega harutee

122. Kui jaamavahel liitub peateega harutee ja liitumiskoha teenindamiseks ei ole liikluskorraldusposti ette nähtud, kontrollitakse liitumispöörangu asendit pöörmekontroll-luku võtme abil, mis kinnitatakse haruteele sõitmiseks ette nähtud saua või võtisaua külge (sau võtmega).

123. Rong saadetakse jaamavahel liituvale haruteele, mida liikluskorralduspost ei teeninda, sauaga, mille külge on kinnitatud liitumispöörme kontroll-luku võti. Naaberjaama korraldajale teatatakse meldeside kaudu rongi jaamast haruteele väljasõidu ja haruteelt jaama tagasituleku aeg.

124. Jaamavahel peateega liituvat harutee liitumispöörangut teenindav liikluskorralduspost ühendatakse ühe jaamavahega piirneva jaamaga täiendava sausidesüsteemi abil.

Täiendav sauaaparaat ja sauad peavad olema jaamavahe põhisauasüsteemi aparaadiga ühest ja samast seeriast ning nendele sauadele peab olema kantud põhisauadega sama jaamavahe nimetus.

Kui jaamavahel ei ole rongi, siis jaamavahet piiravate jaamade põhisauasüsteemi sauaaparaatides peab olema kokku paarisarv sauasid, aga täiendava sauside sauaaparaatides, mille abil saadetakse rong haruteele, paaritu arv sauasid.

Harutee liitumispöörangut teenindav liikluskorralduspost ei osale rongiliikluses jaamade vahel. Liitumiskoha pöörangud on võtmesõltuvusega, mis välistab:

- 1) pöörangute seadmise teise asendisse, kui postikorraldajal ei ole sauaaparaadist väljavõetud sau;
- 2) sauapanemise liikluskorraldusposti sauaparaati, kui liitumiskoha pöörangud ei ole seatud ja lukustatud peatee suunas (normaalasendis).

125. Rongi saatmine haruteele haruteed teenindava liikluskorraldusposti vahendusel tuleb saatejaama korraldajal kooskõlastada nii postikorraldajaga kui ka naaberjaama korraldajaga. Naaberjaama korraldaja loal võetakse sau sauaaparaadist välja ja antakse haruteele saadetava rongi vedurijuhi kätte. Rongi väljumisaja teatab jaamakorraldaja meldeside kaudu nii postikorraldajale kui ka naaberjaama korraldajale.

126. Pärast rongi jaamavahe liikluskorraldusposti saabumist ja rongikoosseisu paigutamist haruteele seab postikorraldaja liitumispöörangu normaalasendisse (peatee suunas), paneb rongi vedurijuhilt saadud saua sauaparaati ja teatab jaamavahega piirnevate jaamade korraldajatele rongi saabumise kellaaja ning peatee vabaolekust. Pärast seda saadab ta jaama, millega liikluskorralduspost on sauside abil sõltuvuses, induktori elektrilise signaali. See võimaldab võtta täiendavast sauaaparaadist saua välja ja panna põhisauaaparaati selleks, et edaspidist rongiliiklust korraldada põhisauasüsteemi abil.

127. Rong saadetakse haruteelt ühte jaamavahega piirnevasse jaama liikluskorralduspostist saadud sauaga, mille postikorraldaja võtab oma sauaaparaadist välja selle jaamakorraldaja loal, millega post on sausidega sõltuvuses.

Enne loa andmist kooskõlastab jaamakorraldaja haruteelt rongi saatmise naaberjaama korraldajaga, võtab põhisauaaparaadist saua ja paneb selle täiendava sauside sauaparaati.

128. Rongiliikluse korra elektrisauasüsteemiga liinil, kus raudteeliini läbilaskevõime suurendamiseks avatakse teepostid, kehtestab raudtee-ettevõtja.

Elektrisauasüsteemi rikked, sauade reguleerimise kord

129. Elektrisauasüsteem ei ole töökorras, kui:

- 1) saua ei saa panna sauaparaati või sauaparaadist välja võtta ajal, mil jaamavahe on rongidest vaba;
- 2) jaamavahe sau on kadunud või puudub muul põhjusel;
- 3) sauaparaadil või induktoril puudub kasutusjuhendiga ette nähtud kohas plomm või plommid;
- 4) sauaparaadi induktori vänta saab pöörata koos ankruga ettenähtule vastupidises suunas;
- 5) sauaparaadi ampermeetri osuti kaldub kõrvale või heliseb elektrikell sel ajal, kui naaberjaamast induktoriga voolu ei saadeta.

130. Kõigil punktis 129 nimetatud juhtudel, samuti sauaparaadi remondi, ümberpaigutamise ja vahetamise korral katkestatakse elektrisauasüsteemi tegevus ja rongiliiklust korraldatakse telefonside abil.

Üleminek rongiliikluse korraldamisel elektrisauasüsteemilt telefonsidele ja elektrisauasüsteemi tegevuse taastamine toimub dispetšeri käsu alusel. Dispetšer annab käsu pärast seda, kui on jaamakorraldajate kaudu kontrollinud ja veendunud jaamavahe vabaolekus ning kontrollinud sauade arvu sauaparaatides.

Kui sauasüsteemi telefonside ei tööta, aga kõnealuse jaamavahe sauaparaadid on töökorras, siis rongiliiklust korraldatakse elektrisauasüsteemi vahendusel ja rongiliiklusalaseid läbirääkimisi peetakse dispetšerside kaudu või mõne muu jaamakorraldaja kasutuses oleva sidevahendiga.

Sauaparaadi järelevaatuse ajaks, kui seda teeb elektrimehaanik, sauasüsteemi ei katkestata.

131. Dispetšerside ja elektrisauasüsteemi rikke korral teeb jaamakorraldaja järelevaatusraamatusse vormikohase sissekande ja saadab naaberjaama korraldajale telefonogrammi.

Näide nr 38

Elektrisauasüsteem ei tööta. Viimasena saabus teilt rong nr 3001. Viimasena saadetud teile rong nr 3004. Sauasid sauaparaadis 25 tk. Palun alustada rongiliiklust telefonsidel. JK (allkiri).

Naaberjaama korraldaja kontrollib ja võrdleb saadud teavet sauade arvuga oma jaama sauaparaadis ning kui sauasid on jaamade sauaparaatides kokku paarisarv, saadab naaberjaama korraldajale telefonogrammi.

Näide nr 39

Viimasena saabus teilt rong nr 3004. Viimasena saadetud teile rong nr 3001. Sauasid sauaparaadis 17 tk. Jaamavahe on rongidest vaba. Alustan rongiliiklust telefonsidel. JK (allkiri).

132. Pärast elektrisauasüsteemi töökorda seadmist ja selle kohta elektrimehaaniku poolt (kui dispetšerside ei tööta) järelevaatusraamatus vormikohase sissekande tegemist saadab jaamakorraldaja naaberjaama telefonogrammi.

Näide nr 40

Viimasena saabus teilt rong nr 3005. Viimasena saadetud teile rong nr 3008. Jaamavahe on rongidest vaba. Alustan rongiliiklust elektrisauasüsteemis. JK (allkiri).

133. Saua kaotamise korral, samuti jaamavahelt saabunud rongilt saua mittesaamisel teeb jaamakorraldaja vormikohase sissekande järelevaatusraamatusse ja kannab sellest dispetšerile ette. Pärast jaamavahe vabaoleku ja sellega piirnevate jaamade sauaparaatides sauade arvu kontrollimist annab dispetšer käsu alustada rongiliiklust telefonside vahendusel.

Elektrisauasüsteemi tegevuse taastamiseks teeb jaamakorraldaja elektrimehaanikule ettepaneku võtta aparaadist välja veel üks sau (sauaparaatides on paarisarv sauasid). Sauaparaadist eemaldatud sau peab elektrimehaanik hoidma kuni vajaduseni enda käes.

Saua eemaldamise kohta teeb elektrimehaanik järelevaatusraamatusse vormikohase sissekande ja jaamakorraldaja teatab sellest dispetšerile. Elektrisauasüsteemi tegevus taastatakse dispetšeri nõusolekul ja tema käsu alusel.

Kadunud sau leidmisest teatab jaamakorraldaja elektrimehaanikule ja hoiab leitud sau enda käes seni, kuni elektrimehaanik paneb selle koos varem väljavõetud sauaga sauaparaati tagasi. Selle kohta teeb elektrimehaanik järelevaatusraamatusse vormikohase sissekande.

134. Kui sauade koguarv ühes jaama sauaparaadis on väiksem kui veerand jaamavahe sauade koguarvust (jaamavahe sauaparaatides kokku), teeb jaamakorraldaja elektrimehaanikule ettepaneku reguleerida sauade arvu sauaparaatides.

Elektrimehaanik, saanud jaamakorraldajalt tellimuse reguleerida jaamavahe sauaparaatides sauasid, peab minema naaberjaama korraldaja juurde, avama tema juuresolekul sauaparaadi ja võtma sellest välja vajaliku hulga sauasid (paarisarv). Selle kohta teeb elektrimehaanik koos jaamakorraldajaga järelevaatusraamatusse vormikohase sissekande, märkides ära aparaadist väljavõetud sauade arvu ja nende numbrid.

Väljavõetud sauad viib elektrimehaanik sellele jaamakorraldajale, kes tegi ettepaneku reguleerida sauade arvu sauaparaatides.

Naaberjaama viidud sauad paneb elektrimehaanik jaamakorraldaja juuresolekul sauaparaati ja teeb selle kohta järelevaatusraamatusse vormikohase sissekande, näidates ära aparaati pandud sauade arvu ja nende numbrid.

Elektrimehaaniku sissekanded järelevaatusraamatus sauade reguleerimise kohta peavad olema läbi loetud ja jaamakorraldaja allkirjastatud.

135. Üherajalise liini teeblokeeringuga jaamavahel on lubatud mõjuvatel tehnilistel põhjustel ja häirete korral teeblokeeringu töös korraldada rongiliiklust elektrisauasüsteemi abil.

Üleminek teeblokeeringult elektrisauasüsteemile ja tagasi teeblokeeringule toimub dispetšeri käsu alusel.

Raudtee-ettevõtja võib vajadusel rakendada rongiliikluse korraldamiseks ka ühesauasüsteemi. Sel juhul peab ta töötama välja ja kinnitama ühesauasüsteemi rakendamise korra või selle kasutamise juhendi.

VI peatükk **RONGILIIKLUS TELEFONSIDEL**

136. Telefonside kasutamisel rongiliikluse korraldamise vahendina on rongi jaamavahele sõitmise loaks teeluba vorm LA-50, mis antakse saatejaamas vedurijuhile.

Enne teeloa vorm LA-50 vormistamist ja vedurijuhile andmist peab jaamakorraldaja üherajalisel liinil saama naaberjaamast nn nõusoleku rongitelefogramm (edaspidi telefonogramm), milles naaberjaama korraldaja annab nõusoleku rongi vastuvõtuks, kaheajalisel liinil aga telefonogrammi, milles naaberjaama korraldaja kinnitab varem seda teed mööda saadetud rongi saabumist naaberjaama.

137. Telefonogrammi edastab naaberjaamale jaamakorraldaja isiklikult, tema ülesandel ka operaator või muu raudtee-ettevõtja määratud töötaja.

138. Rongiliiklusalasteks läbirääkimisteks kasutatakse dispetšersidet või jaamadevahelist meldesidet. Erandjuhul, kui dispetšerside või jaamadevaheline meldeside ei tööta, võib rongiliiklusalaseid läbirääkimisi pidada ka jaamakorraldaja kasutuses olevate muud liiki sidevahendite abil.

139. Teeloa vorm LA-50 blanketi täidab jaamakorraldaja isiklikult, jaamakorraldaja ülesandel ka operaator või muu raudtee-ettevõtja määratud töötaja. Teeloa vorm LA-50 blankett täidetakse pärast ettenähtud sissekande vormistamist jaama telefonogrammide raamatus, sh *üherajalisel liinil* naaberjaama telefonogramm, mis sisaldab nõusolekut rongi vastuvõtu kohta, *kaheajalisel liinil* telefonogramm varem saadetud rongi naaberjaama saabumise kohta.

Teeloa vorm LA-50 märgitakse see kellaeg, mille ütleb naaberjaama korraldaja pärast telefonogrammi kordamist. Jaamakorraldaja peab võrdlema vedurijuhile antavat teeluba vorm LA-50, mille täitis operaator või muu raudtee-ettevõtja määratud töötaja, sissekandega telefonogrammide raamatus ning kinnitama selle õigsust oma allkirjaga ja jaama templi löömisega.

140. Lubatud ei ole:

- 1) küsida naaberjaamast nõusolekut (teeluba) rongi saatmiseks ajal, mil jaamavahe on rongiga hõivatud;
- 2) vormistada teeluba vorm LA-50 enne rongi vastuvõtuks nõusoleku telefonogrammi saamist naaberjaamast üherajalisel liinil või telefonogrammi varem saadetud rongi naaberjaama saabumise kohta kaheajalisel liinil;
- 3) saata telefonogrammi naaberjaama korraldajale enne selle sissekandmist telefonogrammide raamatusse või telefonogrammi, millel puudub jaamakorraldaja allkiri.

141. Teeluba vorm LA-50 annab vedurijuhile õiguse sõita rongiga jaamavahele kuni naaberjaama sissesõidusignaali. Rongi saatmisel kaheajalise liini jaamavahele mööda

vastusuunalist rada võib sõita kuni signaalmärgini „*Jaama piir*“ (kui sellelt rajalt jaama sissesõiduks foori ei ole).

Rongi jaamast peatusteta läbisõidul antakse teeluba vorm LA-50 vedurijuhile üleanderõnga abil jaama tehnikorraldusaktiga määratud kohas.

142. Rongi saatmisel väljasõidufooriga ärasaateteelt annab teeluba vorm LA-50 õiguse sõita jaamavahele ka keelava signaalnäiduga väljasõidufoorist mööda, andmata selleks muud sõiduluba.

143. Kaksikveol (mitmikveol) või tõukeveduriga rongi saatmisel kogu jaamavahe ulatuses antakse teeluba vorm LA-50 ainult juhtveduri juhile.

Teiste vedurite juhid sõidavad juhtveduri juhi antud signaalide järgi ja korralduste alusel. Kui tõukevedur sõidab jaamavahele ja pöördub jaamavahelt tagasi saatejaama, antakse teeluba vorm LA-50 ka tõukeveduri juhile.

Jaama rongitelefogrammide raamatu pidamine

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

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

145. Üherajalise liini jaamas peetakse ainult ühte telefonogrammide raamatut. Telefonogrammide raamatu vasakpoolsel leheküljel registreeritakse ühe piirneva jaamavahe telefonogrammid ja parempoolsel leheküljel teise piirneva jaamavahe telefonogrammid. Üherajalise liini tupikjaamas (piirneb ainult ühe jaamavahega) kantakse telefonogrammid raamatusse järjekorras lehekülgi parem- või vasakpoolseteks jaotamata.

146. Kahe- ja enamarajalise liini jaamas peetakse kahte või mitut telefonogrammide raamatut, st iga jaamaga liituva jaamavahe kohta eraldi. Raamatu vasakpoolsele leheküljele kirjutatakse paaritu liiklusuuna telefonogrammid (A-suund) ja parempoolsele leheküljele paarisliiklusuuna telefonogrammid (B-suund). Rongi saatmisel kahe- ja enamarajalise liini jaamavahele mööda vastusuunalist rada registreeritakse A-suuna telefonogrammid raamatu parempoolsele leheküljele ja B-suuna telefonogrammid raamatu vasakpoolsele leheküljele.

Kui jaamaga liitub mitu liiklusuunda, peetakse telefonogrammide raamatut iga liiklusuuna kohta eraldi.

147. Telefonogrammid kirjutab telefonogrammide raamatusse jaamakorraldaja isiklikult, tema ülesandel operaator või muu määratud töötaja sulepeaga või muu raudtee-ettevõtja määratud kirjutusvahendiga (v.a pliiats). Jaamast saadetavale telefonogrammile peab kirjutama alla jaamakorraldaja.

Pärast saabuva telefonogrammi sissekandmist telefonogrammide raamatusse esitab sissekandja selle jaamakorraldajale läbilugemiseks ja allakirjutamiseks.

Telefonogrammi sissekandmiseks raamatusse võib kasutada sellekohase telefonogrammi tekstiga templeid.

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

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

149. Telefonogrammi tekstis ei tohi teha parandusi, juurdekirjutusi ega muid märkusi. Valesti vormistatud telefonogrammile tõmmatakse joon peale ja selle juurde tehakse märkus „*kehtetu*“. Seda kinnitab jaamakorraldaja oma allkirjaga.

150. Valvekorra vastuvõtmisel ja üleandmisel kirjutab jaamakorraldaja, operaator või muu raudtee-ettevõtja määratud töötaja telefonogrammide raamatusse järgmise sissekande.

Näide nr 41

26. mai 2012. a kell 8.01

Valvekorra võttis vastu JK (allkiri).

Operaator (allkiri).

Valvekorra andis üle JK (allkiri).

Operaator (allkiri).

Telefonside kehtestamisel, kui pöhirongiside ei tööta, samuti pöhirongiside taastamisel teevad vormikohase sissekande telefonogrammide raamatusse jaamakorraldaja ja operaator valvekorra alustamise ja lõpetamise kohta pärast seda, kui dispetšer on andnud vastava käsu.

Näide nr 42

26. mai 2012. a kell 15.30.

Dispetšeri käsuga nr 21 kehtestati Loodi-Kaarli jaamavahel rongiliiklus telefonside abil.

Valvekorda telefonsidel alustan. JK (allkiri).

Operaator (allkiri)

Kaarli jaamas töötavad JK (nimi) ja operaator (nimi).

Näide nr 43

26. mai 2012. a kell 17.30.

Dispetšeri käsuga nr 29 taastati Loodi-Kaarli jaamavahel automaatblokeering rongiliikluseks.

Valvekorra telefonsidel lõpetan. JK (allkiri).

Operaator (allkiri).

Jaamakorraldaja ja operaator teatavad oma perekonnanime naaberjaama korraldajale või operaatorile, kes kirjutab need telefonogrammide raamatusse valvekorra vastuvõtmise ja üleandmise sissekande alla.

151. Telefonside kehtestamine jaamavahel, mis piirneb jaamaga, kus valvekorras ei ole jaamakorraldajat, registreeritakse kõik dispetšeriga peetud rongiliiklusega seotud läbirääkimised selle jaama telefonogrammide raamatus, kus valvekorras on jaamakorraldaja. Telefonogrammi vorm 2 asendatakse dispetšeri käsuga vastavalt käesoleva juhendi punktile 37.

152. Enne telefonogrammi saatmist teatavad jaamavahet piiravate jaamade korraldaja ja operaator teineteisele oma perekonnanime. Telefonogrammi võib anda üle ja võtta vastu ainult siis, kui üleandmise eel öeldud perekonnanimed on identsed telefonogrammide raamatusse kirjutatud nimedega.

153. Telefonogrammi vastuvõtja peab kontrollima telefonogrammi teksti selle sõnasõnalise kordamise teel. Kui korratud tekst vastab üleantule, siis telefonogrammi saatja (jaamakorraldaja või operaator) kinnitab seda sõnaga „õige“ ja jaamade telefonogrammide raamatusse märgitakse saatja (jaamakorraldaja või operaatori) öeldud telefonogrammi üleandmise ja vastuvõtmise kellaeg, mis kinnitatakse jaamakorraldaja või operaatori allkirjaga.

Telefonogrammi vormid üherajalisel liinil

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

SAATEJAAM	VASTUVÕTUJAAM
VORM 1 <i>Kas võin saata rongi nr _____ Jaamakorraldaja _____ (allkiri)</i>	VORM 2 <i>Ootan rongi nr _____ Jaamakorraldaja _____ (allkiri)</i>
VORM 3 <i>Rong nr _____ väljus kell _____ Jaamakorraldaja _____ (allkiri)</i>	VORM 4 <i>Rong nr _____ saabus kell _____ Jaamakorraldaja _____ (allkiri)</i>

Telefonogrammi aadress vormistatakse järgmise vormi järgi:

Näide nr 44

_____ (jaam) _____ (jaamast), näiteks LOODI KAARLIST.

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

a) rongi saatmisel

SAATEJAAM	NAABERJAAM
VORM 5 <i>Kas võin saata rongi nr _____ kuni _____ km ja tagasi</i> Jaamakorraldaja _____ (allkiri)	VORM 6 <i>Võite saata rongi nr _____ km _____ ja tagasipöördumisega teie juurde</i> Jaamakorraldaja _____ (allkiri)

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

VORM 7 <i>Rong nr _____ pöördus jaamavahelt tagasi kell _____</i> Jaamakorraldaja _____ (allkiri).
--

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

b) tõukeveduriga rongi saatmisel

SAATEJAAM	NAABERJAAM
VORM 8 <i>Kas võin saata rongi nr _____ tõukeveduriga, mis _____ km pöördub jaamavahelt tagasi</i> Jaamakorraldaja _____ (allkiri)	VORM 9 <i>Ootan rongi nr _____ tõukeveduriga, mis _____ km</i> <i>pöördub jaamavahelt teile tagasi</i> Jaamakorraldaja _____ (allkiri)

Teade rongi jaamavahele saatmisest edastatakse vormi 3 järgi, lisades tekstiosa „tõukeveduriga, mis . . . km pöördub jaamavahelt tagasi“.

Teade rongi saabumisest edastatakse vormi 4 järgi, tõukeveduri naasmise kohta vormi 10 järgi.

VORM 10 <i>Rongi nr _____ tõukevedur pöördus jaamavahelt tagasi kell _____ .</i> Jaamakorraldaja _____ (allkiri)
--

Rongi saatmisel tõukeveduriga, mis sõidab koos rongiga naaberjaama, kasutatakse telefonogrammi vorme 1, 2, 3 ja 4, lisades sõna „tõukeveduriga“.

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

VORM 11

Rong nr _____ läbis jaama kell _____ .
Jaamakorraldaja _____ (allkiri)

157. Kui jaamakorraldajal on saatevalmis rong, siis võib ta samaaegselt rongi saabumise teatamisega küsida naaberjaama korraldajalt teeluba vastassuunalise rongi saatmiseks, ühitades seejuures telefonogrammi vormide 4 ja 1 tekstid.

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

159. Rongi haruteele (abipostile) saatmiseks küsib saatejaama korraldaja abiposti korraldajalt ja eespool asuva naaberjaama korraldajalt teeloa vormi 12 järgi.

VORM 12

Kas võin saata rongi nr _____ haruteed
teenindavasse _____ km abiposti.
Jaamakorraldaja _____ (allkiri)

Naaberjaama korraldaja saadab saatejaama ja abiposti korraldajale nn nõusoleku ehk teeloa telefonogrammi vormi 13 järgi.

VORM 13

Võite saata rongi nr _____ haruteed
teenindavasse _____ km abiposti.
Jaamakorraldaja _____ (allkiri)

Abiposti korraldaja, saanud telefonogrammi vormi 13, annab saatejaama korraldajale nõusoleku telefonogrammi vormi 2 järgi.

Rongi saatmisest teatab saatejaama korraldaja abiposti korraldajale ja naaberjaama korraldajale telefonogrammi vormi 3 järgi.

Pärast rongi saabumist abiposti ja haruteele manööverdamist ning liitumispöörangu seadmist normaalasendisse teatab abiposti korraldaja jaamavahet piiravate jaamade korraldajatele telefonogrammi vormi 4 järgi rongi saabumisest.

160. Rongi saatmiseks haruteelt ühte jaamavahet piiravasse jaama küsib abiposti korraldaja teeloa jaamavahet piiravate jaamade korraldajatelt telefonogrammi vormi 14 järgi.

VORM 14

Kas võin saata rongi nr

_____ jaama.

Jaamakorraldaja _____ (allkiri)

Nõusolekut ehk teeluba andva jaama korraldaja vastab abiposti korraldajale ja rongi ootava jaama korraldajale telefonogrammi vormi 15 järgi.

VORM 15

Võite saata rongi nr _____
jaama.

Jaamakorraldaja _____ (allkiri)

Saanud loa, annab rongi ootava jaama korraldaja abiposti korraldajale telefonogrammi vormi 2 järgi nõusoleku. Postikorraldaja, saanud nõusoleku, saadab rongi jaamavahele, paneb liitumispöörangu normaalasendisse ja teatab sellest telefonogrammiga vormi 3 järgi mõlemale jaamavahet piirava jaama korraldajale.

Vastuvõtijaama korraldaja teatab rongi saabumisest abiposti korraldajale ja naaberjaama korraldajale telefonogrammiga vormi 4 järgi.

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

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

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

Telefonogrammi vormid kahe rajalisel liinil

162. Telefonside kehtestamisel või kasutamisel kahe rajalise jaamavahe mõlemal rajal (peateel) rakendatakse rongide jaamavahele saatmisel telefonogrammi vorme 3 ja 4. Rongi vastuvõtijaamast saadetud telefonogramm vorm 4 annab jaamakorraldajale õiguse sama rada mööda järgmise samasuunalise rongi saatmiseks. Kui rong sõidab tõukeveduriga, siis lisatakse vormide 4 ja 5 telefonogrammi tekstile punktis 155 ette nähtud täiendavad sõnad.

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

164. Rongi jaamavahele saatmisest mööda pärisuunalist rada pöördumisega jaamavahelt tagasi saatejaama teatab jaamakorraldaja naaberjaamale telefonogrammiga vormi 3 järgi, lisades tekstiosa „. . . kuni ____ km ja tagasi“. Rongi jaamavahelt tagasipöördumisest teatatakse naaberjaamale telefonogrammiga vormi 7 järgi.

Jaamavahele saadetava rongi vedurijuhile antakse teeluba vorm LA-50, lisades selle tekstile tekstiosa „ . . . kuni _____ km ja tagasi“.

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

Rongi haruteele saabumisest ja liitumispöörme seadmisest normaalasendisse teatab postikorraldaja mõlema jaama korraldajale vormi 4 järgi.

Abiposti poolt teenindatavalt haruteelt saadetakse rong ühte jaamavahet piiravasse naaberjaama punktis 160 sätestatud korra järgi.

166. Kaherajalise liini ühe tee rongiliikluseks sulgemisel ja üherajalise rongiliikluse rakendamisel selle jaamavahe naaberrajal kasutatakse telefonogrammi vormi 1, 2, 3, 4 ning vajadusel ka teisi üherajalise liini rongitefonogramme. Vedurijuhile antava teeloa vorm LA-50 ülaservale tehakse märkus „(kas paaritu või paaris) peatee on rongiliikluseks suletud.“

Kirjaliku teeloa vorm LA-50 valgel blanketil

Vorm LA-50
KIRJALIK TEELUBA
„ _____ “ _____ 20 ____ a. _____ jaam / post
kell ____ tund ____ min
(tempel)
Luban rongil / tõukeveduril nr _____ väljuda teelt nr _____ ja sõita läbi _____ tee ning edaspidi mööda jaamavahet / kuni _____ jaama sissesõidufoorini / kuni _____ kilomeetrini ja sealt tagasi.
Blokeering ei tööta.
Jaamakorraldaja / Postikorraldaja _____ (allkiri)
(Mittevajalik kriipsutatakse läbi)

Kirjaliku teeloa vormi LA-50 teisikeksemplar valgel blanketil

Vorm LA-50

KIRJALIKU TEELOA TEISIKEKSEMPLAR

» _____ « _____ 20 ____ a. _____ jaam /
post

kell ____ tund ____ min

(tempel)

Luban rongil / tõukeveduril nr _____ väljuda teelt nr _____ ja sõita läbi
_____ tee ning edaspidi mööda jaamavahet / kuni _____ jaama
sissesõidufoorini / kuni _____ kilomeetrini ja sealt tagasi.

Blokeering ei tööta.

Jaamakorraldaja / Postikorraldaja _____
(allkiri)

(Mittevajalik kriipsutatakse läbi)

VII peatükk

RONGILIIKLUS SIGNALISATSIOONI- JA SIDEVAHENDITE TÖÖ KATKEMISEL

167. Kõigi kehtestatud signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkemisel toimub rongiliiklus üherajalisel liinil teatise (kirjalik teade) abil ja kaheajalisel liinil saadetakse rongid jaamavahele mööda pärisuunalist rada ajavahemiku järel, mis on rongile ette nähtud kõnealuse jaamavahe läbimiseks.

168. Rongiliiklust teatise abil või mööda pärisuunalist rada ajavahemiku järel rakendatakse juhul, kui jaamavahet piiravate jaamade korraldajatel puudub omavaheline side.

169. Kõigi kehtestatud signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkemisel saadetakse rong jaamavahele kirjaliku sõiduloaga vorm LA-56, mille jaamakorraldaja kehtestatud korrast vormistab ja annab vedurijuhile. Kui ei ole teadet varem jaamavahele saadetud rongi naaberjaama saabumise kohta, peab vedurijuht sõitma jaamavahel eriti tähelepanelikult ja kui ta märkab varem saadetud rongi saba (mis võib olla piiramata), peatama kohe rongi.

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

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

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

Rongiliiklus üherajalisel liinil

171. Kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkemisel on lubatud kuni rongiliikluse alustamiseni kirjalike teatiste abil saata jaamavahele rong ainult paaritus suunas, mis üherajalisel liinil on eelissõidusuund (edaspidi eelissuund) ehk A-suund. Eelissuunale vastassuunas ei tohi enne rongiliikluse kehtestamist kirjalike teatiste abil saata jaamavahele ühtegi rongi. Erandiks on:

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

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

172. Esimese rongi saatmiseks eelissuunas üherajalisele jaamavahele ei ole naaberjaama korraldaja nõusolek või jaamadevahelise peatee hõivamise luba (teeluba) nõutav. Eelõeldu kehtib sel juhul, kui jaamavahe ei ole kahesuunalise automaatblokeeringuga.

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

Jaamavahe vabaoleku kontrollimiseks ja rongiliikluse käitamiseks lubatakse jaamakorraldajal kasutada mootordresiini või üksikvedurit.

Rong saadetakse jaamavahele kirjaliku sõiduloaga vorm LA-64. Vedurijuhile antakse lisaks kirjalik hoiatus tekstiga „Jaamavahel lubatud sõidukiirus kuni 20 km/h“. Naaberjaama korraldajale edastamiseks antakse vedurijuhi kätte kirjalik teatis punktides 174 ja 175 toodud vormi kohase tekstiga.

Kui vedurit, mootorvagunit või mootordresiini teenindab ainult juht, peab jaamakorraldaja saatma teenistusest vaba liiklustöötaja rongi veduriga naaberjaama sealselt jaamakorraldajalt teatise saamiseks või oma teatise edastamiseks.

173. Päästerongi ja abivedurit on lubatud jaamavahelt saadud nõudmise alusel jaamavahele saata kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite katkemisel nii eelissuunas kui ka vastupidises suunas. Nõudmise võib saata rongi vedurijuht või teeameti, side- ja turvanguameti, elektrivõrgu või muu töötaja, kellele raudtee-ettevõtja on delegeerinud niisuguse õiguse. Enne päästerongi või abiveduri automaatblokeeringuga jaamavahele saatmist peab jaamakorraldaja veenduma, et jaama ja abi nõudva koha vahelisel teelõigul ei ole ronge.

174. Kõigi kehtestatud signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkemisel alustatakse teatiste saatmist esimese jaamavahele saadava rongiga.

Jaamavahele sõitmiseks antakse juhtveduri juhile kirjalik sõiduluba vorm LA-56. Rongi juhtveduri juhiga saadetakse naaberjaama korraldajale ka kirjalik teatis vorm LA-55 edasise rongiliikluse kohta ühe järgneva vormi järgi.

VORM A

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

VORM B

Saatsin teile kell _____ rongi nr _____, selle järel saadan kell _____ rongi nr _____.
Jaamakorraldaja _____ (allkiri)

175. Kui jaamas kõigi kehtestatud signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkemisel ei ole eelissuuna jaamavahele (paaritu suund) saatmiseks saatevalmis rongi, siis jaamakorraldaja teades, et naaberjaamas on sellele jaamavahele saatmiseks saatevalmis rong, saadab naaberjaama kirjaliku teatise vormi C järgi.

VORM C

Ootan teilt rongi.
Jaamakorraldaja _____ (allkiri)

Kahesuunalise automaatblokeeringuta jaamavahel lubatakse kirjaliku teatise vormi C naaberjaama saatmiseks kasutada mittemahatõstetavat mootordresiini ja üksikvedurit punktis 172 sätestatud korras.

176. Rongiliiklus kirjaliku teatise abil loetakse alustatuks pärast seda, kui jaamakorraldaja on saanud kirjaliku teatise vormi A, B või C järgi.

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

Kui enne kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkemist oli jaamavahele saadetud eelissuuna- (paaritu) rong sihitusega jaamavahel liituvale haruteele, kuid haruteed teenindavalt postikorraldajalt ei ole enne signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkemist saadud teadet rongi saabumise ja haruteele paigutamise kohta, siis loetakse jaamavahe hõivatuks ajavahemiku vältel, mis on arvestuslik sõiduaeg rongi abipostini sõitmiseks ja haruteele manöövrikorras sõitmiseks, lisades 3 minutit.

178. Kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkestusaja vältel saadetakse rongid jaamavahele kirjaliku sõiduloaga vorm LA-56.

Kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite tegevuse katkestusaja vältel peavad jaamakorraldajad informeerima naaberjaama korraldajat iga jaamavahele saadetava rongi vedurijuhi kaudu

edasisest rongiliikluse korraldusest, kasutades selleks kirjalike teatiste vorme A või B. Teatised (vorm A, B, C) kirjutatakse telefonogrammide raamatusse.

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

Kui on antud nõusolek või teeluba haruteed teenindavale postikorraldajale paarissuunarongi saatmiseks, loetakse jaamavahe hõivatuks seni, kuni postikorraldajalt ei ole saadud teadet rongi saabumise ja haruteele paigutamise kohta.

180. Kui enne kõigi signalisatsiooni- ja sidevahendite töö katkemist oli postikorraldajale antud nõusolek või teeluba haruteelt paaritu suuna rongi saatmiseks ja saadud teade rongi ärasaatmise kohta, siis pärast signalisatsiooni- ja sidevahendite töö katkemist on selle jaama korraldajal, kes võib saata jaamavahele eelissuuna- (paaritu) rongi, lubatud saata jaamavahele esimene rong alles pärast ajavahemiku möödumist, mis on arvestatud rongi läbisõitmiseks abipostist kuni jaamavahet piirava jaamani, millele lisatakse 3 minutit.

Jaamavahe loetakse hõivatuks seni, kuni postikorraldajalt ei ole saadud teadet paaritu suuna rongi ärasaatmise kohta ja harutee liitumispoorme seadmist normaalasendisse (peatete suunas) või teadet kavandatud rongi saatmise kinnipidamise või muutmise kohta.

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

181. Kui jaamakorraldaja sai nõusoleku või teeloa eelissuunarongi saatmiseks jaamavahele enne signalisatsiooni- ja sidevahendite töö katkemist, siis on ta kohustatud alustama naaberjaama korraldajaga rongisidet kirjalike teatiste abil selle rongi vedurijuhi vahendusel, kes esimesena saadetakse jaamavahele enne signalisatsiooni- ja sidevahendite töö katkemist saadud nõusoleku või teeloa alusel.

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

183. Kui signalisatsiooni- ja sidevahendite töö taastatakse varem kui dispetšerside, siis jaamakorraldaja, kes kasutab rongi jaamavahele saatmiseks eelissuunaõigust, saadab naaberjaama korraldajale järgmise telefonogrammi.

Näide nr 45

Alustan Loodi-Kaarli jaamavahel rongiliiklust poolautomaatblokeeringu signaalide abil. Viimasena saabus teilt rong nr 2002. Viimasena saadetud teile rong nr 2001.

JK..... (allkiri).

Veendunud jaamavahe vabaolekus, vastab naaberjaama korraldaja järgmise telefonogrammiga.

Näide nr 46

Viimasena saabus teilt rong nr 2001. Viimasena saadetud teile rong nr 2002. Jaamavahe on vaba. JK..... (allkiri).

Pärast kohustuslikku telefonogrammide (näited 45 ja 46) vahetamist alustavad jaamakorraldajad rongiliiklust liinil kehtestatud side- ja signalisatsioonivahendi signaalide järgi.

Telefonogrammid kirjutatakse jaama rongitefonogrammide raamatusse.

Rongiliiklus kaherajalisel liinil

184. Kehtestatud side- ja signalisatsioonivahendi töö katkemisel saadetakse rong kaherajalise liini jaamavahele nn pärisuunas arvestusliku aja piiritlemisega, mis on rongile sõiduplaanis ette nähtud jaamavahe läbisõitmiseks, lisades 3 minutit.

Enne rongi väljasaatmist kaherajalise liini kahe-suunalise automaatblokeeringuga jaamavahele peab jaamakorraldaja veenduma selles, et jaamavahe vastav rada on vastassuunarongidest vaba.

185. Päästerongi või abiveduri väljasaatmisel mööda vastusuunalist rada peab jaamakorraldaja enne päästerongi või abiveduri jaamavahele saatmist veenduma raja (või raja lõigu kuni kohani, kus seisab abiväljakutse saanud rong) vabaolekus vastassuunarongidest.

186. Pärast signalisatsiooni- ja sidevahendi töö taastamist alustatakse rongiliiklust kehtestatud signalisatsiooni- ja sidevahendi alusel dispetšeri käsuga. Dispetšerside puudumisel alustavad jaamakorraldajad rongiliiklust kehtestatud signalisatsiooni- ja sidevahendi abil mööda pärisuunalist rada punktis 184 sätestatud korras.

Kirjalik teatise vorm LA-55 valgel blanketil

Vorm LA-55

KIRJALIK TEATIS NR 00001

» _____ « _____ 20 _____ a. _____ jaam /
post

(tempel)

Rongi liikumise kohta üherajalisel liinil kõikide side- ja signalisatsioonivahendite töö katkestamisel _____ jaama korraldajale

Jaamakorraldaja / Postikorraldaja _____
(allkiri)

(Mittevajalik kriipsutatakse läbi)

Kirjaliku teatise vormi LA-55 teisikeksemplar valgel blanketil

Vorm LA-55

KIRJALIKU TEATISE NR 00001 TEISIKEKSEMPLAR

„ _____ “ _____ 20 _____ a. _____ jaam /
post

(tempel)

Rongi liikumise kohta üherajalisel liinil kõikide side- ja signalisatsioonivahendite töö katkestamisel _____ jaama korraldajale

Jaamakorraldaja / Postikorraldaja _____
(allkiri)

(Mittevajalik kriipsutatakse läbi)

Kirjaliku sõiduloa vorm LA-56 valgel blanketil kahe punase diagonaaltriibuga

Vorm LA-56

KIRJALIK SÕIDULUBA NR 00001

„ _____ “ _____ 20 _____ a. _____ jaam /
post

(tempel)

Luban rongil nr _____ väljuda _____ / jaama / posti / teelt nr _____ ja sõita läbi tee nr _____ jaamavahele, möödudes keelava näiduga / matkafoorist / väljasõidufoorist / ülivalvsusega, ja sõita kuni _____ / jaama / posti / sissesõidufoorini.

Kõigi side- ja signalisatsioonivahendite töö on katkenud.

HOIATUSTEATIS

Teadet varem väljunud rongi saabumisest naaberjaama on / ei ole.

Jaamakorraldaja / Postikorraldaja _____
(allkiri)

(Mittevajalik kriipsutatakse läbi)

Kirjaliku sõiduloa vormi LA-56 teisikeksemplar valgel blanketil kahe punase diagonaaltriibuga

Vorm LA-56

KIRJALIKU SÕIDULOAO NR 00001 TEISIKEKSEMPLAR

” _____ “ _____ 20 _____ a. _____ jaam /
post

(tempel)

Luban rongil nr _____ väljuda _____ / jaama / posti / teelt nr _____ ja
sõita läbi tee nr _____ jaamavahele, möödudes keelava näiduga / matkafoorist /
väljasõidufoorist / ülivalvsusega, ja sõita kuni _____ / jaama / posti /
sissesõidufoorini.

Kõigi side- ja signalisatsioonivahendite töö on katkenud.

HOIATUSTEATIS

Teadet varem väljunud rongi saabumisest naaberjaama on / ei ole.

Jaamakorraldaja / Postikorraldaja _____
(allkiri)

(Mittevajalik kriipsutatakse läbi)

VIII peatükk
PÄÄSTERONGI JA ABIVEDURI LIHKLEMINE

187. Päästerong ja abivedur määratakse käiku ning lähetatakse päästetööle hädaolukorras oleva juhtveduri juhi (vedurijuhi abi) abi osutamise nõudmise (edaspidi abistamismõue) alusel, mis võib olla edastatud kirjalikult, telefoni teel või rongiraadioside kaudu.

Abistamismõude võib esitada ka mõni teine volitatud töötaja raudtee-ettevõtja tegevuseeskirjas sätestatud korras.

Päästerong kutsutakse välja ja suunatakse päästetööle Tehnilise Järelevalve Ameti peadirektori kinnitatud sellekohase eeskirja alusel.

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

188. Jaamavahele seismajäänud rongi vedurijuht või tema abi peab abistamisinõudes teatama jaamakorraldajale või dispetšerile hädaolukorras oleva rongi pea asukoha (kilomeetri ja piketi numברי) ning märkima abistamisinõude saatmise kellaaja.

Kui jaamavahele seismajäänud rongi vedurijuhil või tema abil puudub raadioside jaamakorraldaja või dispetšeriga, võib kasutada kirjaliku abistamisinõude jaamavahega piirnevasse jaama toimetamiseks ka rongi vedurit. Veduri tohib haakida rongist lahti alles pärast muu rongiveeremi nõuetekohast kinnitamist pidurkingade ja käsipiduritega. Enne veduri lahtihaakimist rongist peab vedurijuht rakendama jaamavahele mahajäävate vagunite automaatpidurid töösse rongi pidurimagistraali otsakraani täieliku avamise teel.

Rongi seismisel ebasoodsa profiiliga teelõigul, kui veeremi kinnitamiseks olemasolevaid vahendeid pole piisavalt, ei ole lubatud vedurit rongist lahti haakida. Kirjaliku abistamisinõude toimetamiseks jaamavahet piirava jaama korraldaja kätte võib kasutada kaherajalise liini naaberrajal vastassuunas sõitva rongi vedurimeeskonna abi.

189. Jaamakorraldaja, saanud abistamisinõude saata jaamavahele päästerong või abivedur, kannab sellest viivitusest ette dispetšerile. Dispetšer kannab abistamisinõude oma käskude raamatusse.

Telefoni teel või rongiraadioside kaudu saadud abistamisinõude kannab jaamakorraldaja rongiliikluse lauaraamatusse.

190. Abistamisinõude saanud dispetšer kannab sellest viivitusest ette raudteekorraldajale või muule raudtee-ettevõtja määratud vastutavale töötajale. Raudteekorraldaja või mõni teine raudtee-ettevõtja määratud vastutav töötaja määrab koos dispetšeriga kindlaks abi osutamise ja jaamavahe veeremist vabastamise korra ning tagab selle täitmise.

Dispetšer teatab ise või jaamakorraldaja vahendusel rongiraadioside kaudu jaamavahel seisva veduri abistamisinõude esitanud juhile kavandatud abiosutamise korra.

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

191. Päästerong ja abivedur saadetakse rongiliikluseks suletud jaamavahele dispetšeri käsu alusel. Vedurijuhile antakse jaamavahele sõiduks kirjalik sõiduluba vorm LA-64. Kirjalikule sõiduloale vorm LA-64 märgitakse, kummalt poolt (kas rongi pea või saba poolt) abi antakse ning kilomeeter, milleni tuleb päästerongil või abiveduril sõita.

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

Kirjalik sõiduluba vorm LA-64 antakse vedurijuhile jaamavahele sõiduks ka sel juhul, kui kohas, kus rongiliiklus on takistatud, avatakse ajutine liikluskorralduspost. Ajutise liikluskorraldusposti avamisel saadetakse päästerong ja abivedur jaamavahele jaamavahet piiravate jaamade korraldajate ja ajutise liikluskorraldusposti korraldaja kokkulepete alusel.

Abiveduri saatmine dispetšeritsentralisatsiooniga liini jaamavahele toimub käesoleva juhendi punktis 52 sätestatud korras.

192. Päästerongiga, mis saadetakse rongiliikluseks suletud jaamavahele, peab sõitma kaasa jaamavahet piirava jaama ülem või tema asetäitja või valvekorrast vaba jaamakorraldaja või muu raudtee-ettevõtja tegevuseeskirjas nimetatud vastutav töötaja.

Eelõeldu ei kehti päästerongi saatmisel jaamavahele dispetšeritsentralisatsiooniga liini jaamast.

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

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

Abiveduri juht peab abistamishõudes nimetatud kohta jõudmisel kooskõlastama oma tegevuse abistamishõude esitanud vedurijuhiga.

194. Päästerongi ja abiveduri jaamavahele väljumise ning sealt saabumise kellaajad märgib jaamakorraldaja rongiliikluse lauaraamatusse ning teatab need jaamavahet piirava naaberjaama korraldajale ja dispetšerile.

195. Jaamavahe või selle üks peateedest avatakse taas rongiliikluseks dispetšeri käsuga, mis antakse jaamavahelt päästetööjuhilt saadud teate alusel. Teade võib olla edastatud kirjalikult, telefoniga või rongiraadioside kaudu. Sellise teate võib anda teemeister või temast ametiastmelt kõrgem raudtee-ettevõtja määratud raudteefrastruktuuri hoiu eest vastutav töötaja, kes isiklikult võttis osa abi või päästetöödest.

Kontaktvõrgu vigastuse kõrvaldamisest teatab dispetšerile energiadispetšer vigastuse likvideerimise töid juhtinud energiavarustuse vastutavalt töötajalt saadud teate alusel, kes ametiastmelt ei tohi olla elektrimontöörast madalam.

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

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

Automaatblokeeringuga kaheosalise liini jaamavahe või selle üks peateedest võib olla rongiliikluseks taasavatud pärast abiveduri juhilt rongiraadioside kaudu saadud teadet selle kohta, et ta on alustanud jaamavahele seismajäänud rongi väljavedamist mööda pärisuunalist rada eespaiknevasse jaama.

196. Rongi lahtihaakumisel jaamavahel (edaspidi rongi katkemisel) peab vedurijuht:

- 1) teatama juhtunust rongiraadioside kaudu jaamavahel sõitvate rongide vedurijuhtidele ja jaamavahet piiravate jaamade korraldajatele, kes annavad teate edasi dispetšerile. Kui rongiraadioside ei tööta, antakse teade rongi katkemisest edasi tehnokasutuseeskirja punktis 235 sätestatud korras;
- 2) kontrollima (vedurijuhi abi vahendusel) rongiveeremi, eriti lahtihaakunud vagunite tehnilist seisundit ning nende korrasolekul haakima katkenud rongi taas kokku. Rongiga tagurdamisel olema eriti ettevaatlik ja jälgima, et rongi manöövriskiirus vagunite kokkuhaakumise hetkel ei ületaks 3 km/h;
- 3) asendama vigase pidurivooliku tagavarapidurivoolikuga. Vajadusel võib asendamiseks kasutada rongi sabavaguni või veduri esiprussi juurest võetud töös mitteolevat pidurivoolikut. Kui katkenud rongi pole 20 minuti jooksul suudetud ühendada, peab vedurijuht korraldama vedurita jäänud rongi osa kinnitamise pidurikingade ja käsipiduritega.

Pärast rongiosade taas kokkuhaakimist peab vedurijuhi abi kontrollima rongi sabavaguni numbrit ja sabasignaali järgi rongi koosseisu ja veenduma selle terviklikkuses.

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

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

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

Erandjuhul võib katkenud rongiosade ühendamiseks kasutada kannul sõitva rongi vedurit.

198. Kui rongi eraldiseisvaid osi (vaguneid) pole tehnilise seisundi tõttu võimalik taasühendada, peab vedurijuht nõudma abiveduri, teatades abistamisnõudes katkenud rongi osade paiknemise ja osadevahelise kauguse.

Kirjaliku abistamisnõude võib toimetada jaamavahet piiravasse lähimasse jaama ka rongi veduriga, mis võib sõita sinna koos veduri külge haagitud vagunitega. Sel juhul tähistatakse vedur või veduriga koos jaama sõitev sabavagun signalisatsioonijuhendi punktis 96 sätestatud korras.

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

199. Abistamisnõudega automaatblokeeringuga liini jaamavahelt piirnevasse jaama sõitmisel juhindub vedurijuht automaatblokeeringu signaalidest. Abistamisnõudes elektrisauasüsteemiga jaamavahelt piirnevasse jaama saabudes annab vedurijuht abistamisnõude jaamakorraldajale üle koos sauaga. Jaamakorraldaja peab hoidma vedurijuhilt

saadud saua enda juures, panemata seda sauaaparaati seni, kuni jaamavahe on rongiveeremist vabastatud ja rongiliiklus kehtestatud korra järgi taastatud.

200. Jaamavahe sulgemine ja abiveduri või päästerongi saatmine jaamavahele toimub käesoleva juhendi punktis 191 sätestatud korras.

Kui jaamavahel seisvale rongile antakse abi saba poolt ja rongi sabaosa asukoht pole täpselt teada, antakse abiveduri juhile koos kirjaliku sõiduloaga vorm LA-64 veel hoiatava sisuga kirjalik teatis (kirjaliku hoiatuse blanketil vorm LA-61): „*Jaamavahel katkenud rongiosade täpne asukoht ei ole teada*“.

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

Rongi tagurdamine jaamavahelt saatejaama

201. Kui rong pärast jaamavahel peatumist ei saa tehnilistel põhjustel jätkata sõitu, siis toimetatakse see ühte jaamavahet piiravasse jaama. Peatumisest jaamavahel peab vedurijuht teatama (kirjalikult, telefoni teel või rongiraadioside kaudu) vedurijuhi abi või konduktori vahendusel jaamavahega piirneva jaama korraldajale või dispetšerile.

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

202. Üldjuhul veetakse rong jaamavahelt jaama abiveduriga. Jaamavahele seismajäänud rongi võib tagurdada ka kuni saatejaama sissesõidufoorini või signaalmärgini *Jaama piir* seismajäänud rongi veduriga. Tagurdada tohib dispetšeri või jaamakorraldaja käsu alusel ja pärast jaamavahe või peatee rongiliikluseks sulgemist dispetšeri käsuga. Sel juhul annab dispetšer või jaamakorraldaja seismajäänud rongi vedurijuhile registreeritava käsu.

Näide nr 47

Käsk nr 13. Jaamavahe Kaarli-Loodi (või jaamavahe üks peatee) on rongiliikluseks suletud. Luban rongi nr 3001 tagurdada kuni Loodi jaama sissesõidufoorini (või signaalmärgini Jaama piir).

Jaamakorraldaja (või RD) (jaama nimetus ja allkiri).

Rongiraadioside või telefonside puudumisel tohib jaamavahel rongi tagurdada pärast jaamavahe sulgemist dispetšeri käsuga ja virgatsiga kirjaliku sõiduloa vorm LA-64 kättetoimetamist seismajäänud rongi vedurijuhile.

Dispetšeri käsu või kirjaliku sõiduloa vorm LA-64 rongi tagurdamiseks võib rongi vedurijuhile üle anda automaatblokeeringuga liini jaamavahel ainult siis, kui raudteelõik seismajäänud rongi ja jaama sissesõidufoori või signaalmärgi *Jaama piir* vahel on muudest rongidest vaba.

Kui automaatblokeeringuga liini jaamavahele sõitnud rong jäi seisma esimeses blokkpiirkonnas, võib selle tagurdada kuni saatejaama sissesõidufoorini või signaalmärgini *Jaama piir* jaamakorraldaja suusõnalise käsu alusel jaamavahet rongiliikluseks sulgemata.

Näide nr 48

Käsk nr 15. Rongi nr 3002 vedurijuhile. Luban tagurdada rongi kuni Metsa jaama sissesõidufoorini (või signaalmärgini Jaama piir).

Jaamakorraldaja. (allkiri).

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

Mootorrongi, mittemahatõstetava dresiini ja üksikveduri tagurdamise kiirus peab võimaldama rongi peatamist nõudva signaali või liiklustakistuse ees. Mootorrongi juht või kahe juhiruumiga üksikveduri juht peab tagurdamisel asuma sõidusuuna esimeses juhiruumis.

Kui jaamavahele saadetud rongi saba pole jõudnud sõita jaamapiirist välja, võib selle rongi vajadusel tagurdada jaamateele manöövrikorras jaamakorraldaja suusõnalise korralduse alusel.

204. Jaamavahelt tagurdav rong võetakse jaama vastu avatud sissesõidufooriga või keelava sissesõidufoori näiduga kehtestatud korras.

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

Abi andmine jaamavahel peatunud rongile kannul sõitva rongi veduriga.

205. Automaatblokeeringuga ja rongiraadiosidega liinil võib hea nähtavuse korral jaamavahel peatunud rongi abistada:

- 1) üksikveduriga, mis sõidab jaamavahel peatunud rongi kannul;
- 2) kaubarongi veduriga, mis sõidab jaamavahel peatunud rongi kannul.

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

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

206. Abi andmiseks üksikveduriga, mis sõidab jaamavahel peatunud rongi kannul, annab dispetšer üksikveduri juhile käsu.

Näide nr 49

Käsk nr 8. Rongi nr 4303 vedurijuht. Andke abi eespeatunud rongile nr 2801. RD (allkiri).

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

Näide nr 50

Käsk nr 56. Rongi nr 3001 vedurijuht. Kinnitage rongi veerem, haakige vedur rongist lahti ja andke abi eespeatunud rongile nr 2001. RD (allkiri).

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

207. Abiveduri juhil on lubatud sõita dispetšeri käsu alusel veeremiga hõivatud blokkpiirkonda ja sõita seal sellise kiirusega, mis tagab abiveduri peatamise seisva rongi juurde jõudmisel. Seisva rongi juurde jõudmisel veendub abiveduri juht seisva rongi sabavaguni ja veduri automaatsiduri korrasolekus ning haagib veduri ettevaatlikult sabavaguniga kokku. Rong pannakse liikuma taas juhtveduri juhi signaali või rongiraadioside kaudu antud korralduse alusel. Vedurijuhid on kohustatud pidama teineteisega raadiosidet ja tegutsema kooskõlastatult. Abiveduri juht katkestab tõukamise abivajaduse möödumisel juhtveduri juhi signaali või raadioside kaudu antud korralduse alusel. Kui abi osutati üksikveduriga, mis sõitis jaamavahel peatunud rongi kannul, jätkab see tõukamise lõpetamisel sõitu automaatblokeeringu signaalide järgi.

Kui abi osutati veduriga, mis haagiti lahti rongi kannul sõitnud rongist, siis pärast tõukamise lõpetamist pöörduv see vedur jaamavahele varem veetud rongi juurde tagasi. Kui abivedur saabus koos rongiga eespaiknevasse jaama, siis saadetakse see vedur jaamavahele jäetud rongi juurde tagasi jaamakorraldaja loal kirjaliku sõiduloaga vorm LA-64. Varem veetud rongi juurde tagasijõudmisel peab vedurijuht peatama oma veduri seisva rongi juures ja veenduma selles, et kokkuhaagitavad automaatsidurid on töökorras, tagavad kindla kokkuhaakumise, ning sooritama kokkuhaakimise eriti ettevaatlikult.

Pärast veduri rongi külge taashaakimist ja pidurimagistraali õhuga täitmist tehakse automaatpidurite lühiproov. Seejärel eemaldab vedurimeeskond (konduktor) veeremirataste alt pidurkingad ja keerab käsipidurid lahti.

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

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

Näide nr 51

Käsk nr 40. Rongi nr 3103 vedurijuht. Ühendage eesliikunud rongi nr 3103 lahtihaakunud sabaosa kokku rongi peaosaga. RD (allkiri).

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

rongiosade ühendamist haagib abiveduri juht oma veduri kokkuhaagitud rongi küljest lahti ning mõlemad rongid jätkavad sõitu iseseisvalt automaatblokeeringu signaalide järgi.

210. Üksikveduri või mittemahatõstetava dresiini seismajäämisel automaatblokeeringuga liini jaamavahel, kui edasisõitmine iseseisvalt ei osutu tehniliselt võimalikuks, tuleb need tõugata lähimasse jaamavahet piiravasse jaama kannul sõitva kaubarongiga (vedurit lahti haakimata). Sel juhul antakse dispetšeri käsk (näide nr 49) mõlemale vedurijuhile ja jaamavahet piirava selle jaama korraldajale, kuhu üksikvedur või dresiin tõugatakse.

Seismajäänud üksikvedur või dresiin haagitakse tagant läheneva rongi veduriga kokku ning tõugatakse lähimasse jaama kiirusega kuni 20 km/h.

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

Dispetšeri registreeritav käsk antakse rongi ja jaama vahelise teelõigu vabaolekul nii rongi tagurdavale vedurijuhile kui ka rongi taga asuva jaamavahet piirava jaama korraldajale.

Näide nr 52

Käsk nr 25. Rongi nr 3202 vedurijuht. Luban tagurdada rongi hoovõtuks sobiva profiiliga teelõigule. Teelõik kuni Metsa jaama sissesõidufoorini (või signaalmärgini Jaama piir) on rongidest vaba. RD (allkiri).

Saanud dispetšeri käsu (näide nr 40), ei tohi jaamakorraldaja saata jaamavahele muud rongi enne dispetšerilt sellekohase korralduse saamist. Korralduse annab dispetšer pärast seda, kui saab rongi vedurijuhilt teate edasiliikumise alustamise kohta.

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

Sel juhul jaamavahele seismajäänud mootorrongi vedurijuht peab:

- 1) rakendama tööle rongi automat- ja käsipidurid;
- 2) teatama dispetšerile ja jaamavahet piiravate jaamade korraldajatele rongi seismajäämisest ja saama dispetšerilt korralduse rongi jaamavahelt väljaviimise kohta;
- 3) piirama rongi signalisatsioonijuhendis sätestatud korras.

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

Näide nr 53

Käsk nr 50. Rongi nr 0502 ja rongi nr 0504 vedurijuht. Ühendage mootorrongid ja sõitke kaksikrongina Metsa jaama. RD (allkiri).

Pärast dispetšeri käsu (näide nr 53) saamist peab kannul sõitva mootorrongi vedurijuht sõitma käsus nimetatud kilomeetrini (piketini) eriti tähelepanelikult kiirusega kuni 20 km/h.

Abi andva mootorrongi vedurijuht peab:

- 1) jätma oma rongi seisma enne abistamisnõudes märgitud mootorrongi ning isiklikult veenduma kokkuhaagitavate automaatsidurite, pidurivoolikute ja pidurimagistraali töökorras olekus, haakima mootorrongid kokku, ühendama pidurimagistraalid ja survevoolikud ning avama kokkuhaagitaval veeremil otsakraanid;
- 2) pärast mootorrongide ühendamist laadima pidurisüsteemi ja tegema automaatpidurite lühiproovi sellest vedurijuhiruumist, kust hakatakse kaksikrongi juhtima. Juhtmootorrongi vedurijuht alustab sõitu oma abilt saadud signaali järgi.

Veeremi nõuetekohase kokkuhaakimise, pidurisüsteemi ja survevoolikute ühendamise eest vastutab vedava ehk juhtmootorrongi vedurijuht.

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

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

MÄRKUS. Kirjalikule sõiduloale vorm LA-64 märgitakse päästerongi liikluseks suletud jaamavahele saatmise põhjus või eesmärk, näiteks: „jaamavahelt rongi nr väljavedamiseks jaama“, „jaamavahel peatunud rongi nr tõukamiseks jaama ja tõukamise lõpetamisel tagasipöördumiseks jaama“, „remonttööde teostamiseks ja nende lõpetamisel tagasipöördumiseks jaamavahelt töödejuhataja korraldusel jaama“ jne.

Kirjaliku sõiduloa vorm LA-64 valgel blanketil punase diagonaaltriibuga

<p>Vorm LA-64</p> <p style="text-align: center;">KIRJALIK SÕIDULUBA NR 00001</p> <p>„ _____ “ _____ 20 _____ a. _____ jaam / <div style="text-align: center;">post</div> <div style="text-align: right;">(tempel)</div> <p>Luban rongil nr _____ veduriga _____ väljuda _____ / jaama / posti / teelt nr _____ ja sõita läbi tee nr _____ jaamavahele, möödudes keelava näiduga / matkafoorist / väljasõidufoorist / ülivalvsusega, ja sõita kuni _____ kilomeetrini.</p> <hr/> <p>(põhjus)</p> <p>Käesolev kirjalik sõiduluba lubab sõita mööda keelava näiduga / matkafoorist / väljasõidufoorist / ja sõita automaatblokeeringuga liini jaamavahel sõltumata läbisõidufoori näidust.</p> <p>Sõitmiseks rongiliikluseks suletud jaamavahele.</p> </p>

Jaamakorraldaja / Postikorraldaja _____
(allkiri)

(Mittevajalik kriipsutatakse läbi)

Kirjaliku sõiduloa vormi LA-64 teisikeksemplar valgel blanketil punase diagonaaltriibuga

Vorm LA-64

KIRJALIKU SÕIDULOEA NR 00001 TEISIKEKSEMPLAR

» _____ « _____ 20 _____ a. _____ jaam /
post

(tempel)

Luban rongil nr _____ veduriga _____ väljuda _____ / jaama / posti /
teelt nr _____ ja sõita läbi tee nr _____ jaamavahele, möödudes keelava
näiduga / matkafoorist / väljasõidufoorist / ülivalvsusega, ja sõita kuni _____
kilomeetrini.

(põhjus)

Käesolev kirjalik sõiduluba lubab sõita mööda keelava näiduga / matkafoorist /
väljasõidufoorist / ja sõita automaatblokeeringuga liini jaamavahel sõltumata läbisõidufoori
näidust.

Sõitmiseks rongiliikluseks suletud jaamavahele.

Jaamakorraldaja / Postikorraldaja _____
(allkiri)

(Mittevajalik kriipsutatakse läbi)

**IX peatükk
TÖÖRONGI LIIKLEMINE**

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

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

Raudtee infrastruktuurirajatiste ja turvanguseadmete jooksva korrashoiu töödeks tuleb kasutada rongiliiklusgraafikus ette nähtud tehnoloogilisi aknaid (rongidest vaba aega) vastavalt raudtee-ettevõtja kehtestatud korrale.

Raudtee infrastruktuurirajatiste korrashoiu töid väljaspool rongiliiklusgraafikus ette nähtud aega peab üldjuhul tegema jaamavahet või kaheerajalise jaamavahe ühte peateed rongiliikluseks sulgemata.

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

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

215. Tööloas peab raudtee-ettevõtja nimetama jaamavahe (peatee) sulgemise ja rongiliikluseks taasavamise täpse kellaaja ning liiklusohutuse eest vastutava tööjuhi nime. Dispetšer peab enne tööde alustamist teatama jaamavahet piiravate jaamade korraldajatele liiklusohutuse eest vastutava tööjuhi perekonnanime ja ametinimetuse.

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

217. Jaamavahe rongiliikluseks sulgemise ja eraldatud tööaja alguse kättejäudmisel veendub dispetšer jaamavahe või kaheerajalise liini vastava peatee vabaolekus. Pärast seda annab ta suletava jaamavahega või vastava peateega piirnevate jaamade korraldajatele ja tööjuhile registreeritava käsu kõnealusel jaamavahel rongiliikluse sulgemise kohta.

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

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

218. Töörong saadetakse rongiliikluseks suletud jaamavahele (peateele) kirjaliku sõiduloaga vormil LA-64, millele vastavalt tööjuhi tellimisavalduses näidatule märgitakse iga töörongi peatumiskoht (kilomeeter) jaamavahel.

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

Näide nr 54

Käsk nr ... Luban töörongil nr 0404 veduriga nr 2008 väljuda Loodi jaama teelt nr 4 ja sõita Kaarli–Loodi jaamavahele (jaamavahe I peateele), möödudes keelava näiduga väljasõidufoorist A4 ülivalvsusega, ja sõita jaamavahel kuni 7. kilomeetrini remonttööde tegemiseks ja nende lõpetamisel tagasipöördumiseks jaamavahelt töödejuhataja korraldusel Loodi jaama sissesõidufoorini (märgini „Jaama piir“). RD (allkiri).

219. Suletud jaamavahel (peateel) võib üheaegselt töötada ka mitu töörongi ühe raudteeliikluse ohutuse eest vastutava tööjuhi koondjuhtimisel, kes on pandud vastutama ja märgitud raudtee-ettevõtja väljastatud tööloas.

Iga töörongi vedurijuht peab sõitma temale määratud töökohta, mis on näidatud kirjalikus sõiduloas vormil LA-64 või dispetšeri käsus. Esimene töörong sõidab töökohta raudtee-ettevõtja kehtestatud kiirusega, iga järgnev töörong kiirusega mitte üle 20 km/h.

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

Jaamavahet piiravatest jaamadest üksteisele vastu saadetud töörongid peavad sõitma kirjalikus sõiduloas LA-64 või dispetšeri käsus näidatud töökohani, mis tööjuhi korraldusel tähistatakse peatussignaali raudtee-ettevõtja sätestatud korras. Eri suundadest töökohta sõitvad töörongid ei tohi liikuda teineteisele lähemale kui 1 km. Pärast peatumist kirjalikus sõiduloas või dispetšeri käsus näidatud kohas jätkavad töörongid sõitmist ja tööd tööjuhi korraldusel.

220. Mitme töörongi saatmine töökohale, mis on jaama lähedal ja mille tõttu pole võimalik pidada kinni 1 km pikkuse ohutusdistanti nõudest, toimub tööjuhi ühekordsete tellimisavalduste alusel. Selle kohta tehakse kas märke kirjalikule sõiduloale vorm LA-64 või lisatakse dispetšeri käsku – „*tööjuhi korraldusel*“.

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

Iga töörongi vedurijuhile antakse kirjalik hoiatus peatumise kohta töökohas, mille väljaandmise aluseks on tööjuhi tellimisavalduses märgitud koht. Kirjalik sõiduluba vorm LA-64 antakse tööjuhi või tema volitatud töötaja kätte töörongi saatejaamas, kes annab selle jaamavahel pärast töörongi peatumist kirjalikus hoiatuses märgitud kohas ja dispetšerilt jaamavahe sulgemise käsu saamist vedurijuhile. Jaamavahe (üks peatee) suletakse rongiliikluseks dispetšeri käsuga pärast seda, kui on tõestatud, et seal ei ole ronge, mis olid saadetud jaamavahele enne töörongi.

222. Soodsa tee plaani ja profiiliga poolautomaatsblokeeringu või kombineeritud teeblokeeringuga seadmestatud liini jaamavahele võib saata töörongi kohe pärast kaubarongi väljumist, oodates ainult ära liiklusohutuse garantiiaja viis minutit, arvestades kaubarongi väljumise ajast. Töörongi saatmise luba jaamavahet piiravate jaamade pädevatele liikluskorraldajatele ja tööjuhile antakse dispetšeri käsuga.

Näide nr 55

Käsk nr 101. Seoses Kaarli–Loodi jaamavahe eelseisva sulgemisega rongiliikluseks ja ehitustöödeks luban saata Loodi jaamast töörongi nr 5201 kaubarongi nr 3001 järel. RD (allkiri).

Töörong saadetakse jaamavahele kirjaliku sõiduloaga vormil LA-64 või dispetšeri käsuga. Kirjalikus sõiduloas või dispetšeri käsus märgitakse tööjuhi tellimisavalduse alusel töörongi esmase peatumise töökoht (kilomeeter) jaamavahel. Esimese jaamavahele saadetava töörongi vedurijuhile antakse kaasa järgmise sisuga kirjalik hoiatus.

Näide nr 56

Kell 15.40 saatsin jaamavahele kaubarongi nr 3003, mille saabumise kohta ei ole teadet naaberjaamast. JK (allkiri).

Kui dispetšer saadab töörongi jaamavahele oma käsuga, siis ta täiendab näites nr 55 toodud käsu teksti näites nr 56 toodud lausega.

Töörongiga sõitmisel tuleb järgida käesoleva juhendi punktis 219 sätestatud korda.

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

Kui jaamavahele saadetakse ühendatud töörong ja selle üksikud töörongid hakkavad jaamavahel töötama üheaegselt, antakse iga töörongi vedurijuhile omaette kirjalik sõiduluba vormil LA-64 või dispetšeri käsk.

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

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

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

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

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

227. Töörong sõidab automaatblokeeringuga liini kaherajaliselt jaamavahelt piiravasse jaama mööda pärisuunalist rada, juhindudes automaatblokeeringu signaalidest. Sel juhul sõidab vedurijuht jaamavahel töörongiga raudtee-ettevõtja kehtestatud kiirusega, vaatamata sellele, et talle on antud ka kirjalik sõiduluba vorm LA-64.

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

228. Rongiliikluseks suletud jaamavahe (peatee) avatakse taas rongiliikluseks dispetšeri käsuga, mille dispetšer annab pärast seda, kui on saanud vastavalt raudtee-ettevõtja töötajalt,

kes on tööloas nimetatud, teate (kirjaliku, telefoni või rongiraadioside kaudu) selle kohta, et ehitustööd on rajatisel lõpetatud, jaamavahe töörongidest ja muudest takistustest vaba ning ehitusgabariidi nõuded täidetud.

Dispetšerile annab teate tööjuht ise või lähima jaamakorraldaja vahendusel. Telefoni või raadio teel saadud teate kannab dispetšer oma käskude raamatusse. Turvangu- ja sideseadmete töö ning energiavarustus taastatakse pärast teate saamist nende töökorrasoleku kohta turvanguseadmete vanemelektrimehaanikult ja energiadispetšerilt. Dispetšerile teadete edastamise täpsema korra sätestab raudteettevõtja.

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

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

231. Kahe- ja kolme- jaamavahe ühe peatee sulgemisel remonttöödeks määrab rongiliikluse korra teisel avatud peateel raudteettevõtja, arvestades läbilaskevõime paremat ärakasutamist.

232. Remont- või ehitustöö, mida saab teha jaamavahet rongiliikluseks sulgemata, tehakse üldjuhul liiklusgraafikus ette nähtud *aknas* rongidest vabal ajal rongiliiklust häirimata. Raudteeliikluse ohutuse tagamise täpse korra remont-ehitustööde tegemisel määrab raudteettevõtja oma vastava tegevuseeskirjaga.

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

Tööjuhile ja vedurijuhile antakse kirjalik hoiatus, kus märgitakse töörongi kokkulepitud jaama saabumise kellaeg. Hoiatuses märgitud ajast tuleb täpselt kinni pidada ja keelatud on teha jaamavahel töörongiga kirjalikus hoiatuses ette nähtud ajast kauem tööd.

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

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

234. Kui teemasin või lumesahk töötab kahe- ja kolme- jaamavahe ühel peateel, piiratakse naaberpeatee ajutiste signaalidega raudteettevõtja tegevuseeskirjas sätestatud korras. Rongile, mis sõidab naaberpeateel, antakse kirjalik hoiatus vastavalt tööjuhi tellimisavaldusele.

235. Vaguntüüpi lumesaha või teehöövli töötamisel kaherajalise liini jaamavahel antakse mööda naaberpeateed sõitvatele rongidele kirjalik hoiatus.

Näide nr 57

Õisu-Loodi jaamavahe paaritu suuna peateel töötab teehöovel (või lumesahk). Jaamavahel tuleb sõita ettevaatlikult ja halva nähtavusega kohtade ees anda rongi lähenemise helisignaali. JK. (allkiri).

Kirjaliku hoiatuse annab jaamavahet piirava jaama korraldaja dispetšeri korraldusel.

236. Jaamateel tehakse remonttöid tehnokasutuseeskirja punktides 138–145 ning signalisatsioonijuhendi punktides 40 ja 41 sätestatud korras.

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

Rongi jaama vastuvõtmisel või läbilaskmisel mööda neid teid, kus tehakse hoolde- või remonttööd, antakse vedurijuhtidele kirjalikud hoiatused kiiruse vähendamise või mõne muu ettevaatusabinõu rakendamise kohta.

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

X peatükk

RONGI VASTUVÕTMINE JAAMA JA SAATMINE JAAMAVAHELE

Üldnõuded

237. Jaama tehnovahendite kasutamise korra, mis reglementeerib rongide vastuvõtmise jaama, saatmise jaamavahele ja jaamast läbisõitmise ning ohutu jaamasisese manöövritöö, kehtestab raudtee-ettevõtja jaama tehnokorraldusaktis. Tehnokorraldusaktis kehtestatud kord on kohustuslik kõikidele raudteeliiklusega seotud töötajatele kõnealuses jaamas.

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

239. Pöörmete ja signaalide elektritsentralisatsiooniga jaamas valmistab rongi jaama vastuvõtu ja jaamavahele saatmise matka jaamakorraldaja või tema korraldusel tsentralisatsiooniposti operaator (edaspidi operaator).

Pöörmete ja signaalide kasutamise kord ja jaamakorraldaja, tsentralisatsiooniposti operaatore ning teiste rongiliiklusega seotud töötajate reglementeeritud tegevus rongi matka ettevalmistamisel kehtestatakse raudtee-ettevõtja kinnitatud turvanguseadmete kasutamise juhendis (üks tehnikorraldusakti lisadest).

240. Pöörmete ja signaalide elektritsentralisatsioonita jaamas peab jaamakorraldaja andma rongi matka valmistamise korralduse arusaadavalt ja üheaegselt kõigile matka valmistamisest osavõtivate pöörmepostide pöörmeseadjatele (signalistidele) kindlaksmääratud reglemendi kohaselt.

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

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

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

242. Kui jaamas puudub või ei tööta pöörmete elektrikontrollseadmed ja pöörangu asendi kontroll-lambid juhtimispuldil ei põle, tuleb jaamakorraldajal kontrollida isiklikult või tehnikorraldusaktis nimetatud töötaja kaudu matka valmistamise õigsust ja võtta lukustatud pöörangute kontroll-lukkude võtmed enda kätte kuni valmistatud matka ärakasutamiseni.

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

243. Pööranguid, mis asuvad pöörmepostist kaugel ja mida rongi matka ettevalmistamisel kehtestatud normaalasendist teise asendisse ümber ei seata (peateedevaheline ühendustee, peatee ja vastuvõtutee või ärasaatete liitumine muu harva kasutatava teega), võib üldjuhul kontrollida põhjalikult vahetult enne valvekorra vastuvõtmist ja edaspidi ainult perioodiliselt raudtee-ettevõtja sätestatud korras.

Selliste pöörangute asendit ja korrasolekut tuleb tingimata kontrollida sel juhul, kui neid enne rongimatka ettevalmistamist kasutati manöövritööl, seati teise asendisse remontimisel või muudel põhjustel. Rongi matka kuuluvad pöörangud peavad olema kontrolllukuga varustatud ja kontroll-luku võti peab asuma juhtimispuldil, võtmesõltuvuse puudumisel aga jaamakorraldaja käes hoiul.

Jaamade loetelu, kus on lubatud kasutada käesolevas punktis sätestatud pöörmete kasutamise korda, kinnitab raudtee-ettevõtja.

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

244. Pärast rongi jaama vastuvõtu või jaamavahele saatmise matka valmistamist ja sellekohast ettekannet jaamakorraldajale on pöörmeseadjal (signalistil) ja jaamakorraldajal keelatud anda valvekorda üle teisele töötajale seni, kuni rong, mille sõiduks matk valmistati, on selle ära kasutanud. Erandjuhul võib jaamakorraldaja loal anda valvekorda üle uuele vahetusele ka enne rongi jaama saabumist või jaamavahele saatmist. Sel juhul peab valvekorra vastuvõtja isiklikult veenduma matka õigsuses ja mitte toetuma ainult valvekorda üleandva töötaja ütlusele.

245. Keelatud on jätta kaubarongi seisma vaksalihoone (reisijatehoone) ja peatuvate reisirongide vahelisele teele. Kui kaubarong jääb mingil põhjusel seisma vaksalihoone ja reisirongi vahelisel teel ning reisijate rongile minek või rongilt tulek on ohtlik või takistatud, tuleb reisijate ülekäigukoht vabastada kaubarongi veeremist, et tagada reisijatele ohutu läbipääs. Rongi haagib lahti konduktor või vedurimeeskond jaamakorraldaja (dispetšeri) korraldusel. Kui on vaja teha manöövritööd jaamas seisva reisirongi ja vaksalihoone (reisijatehoone) vahelisel teel, tuleb jaamakorraldajal, vaksalikorraldajal või mõnel teisel raudtee-ettevõtja nimetatud töötajal rakendada jaama tehnikorraldusaktis ette nähtud ohutusmeetmed ning tagada reisijatele ohutu rongile minek või rongilt tulek, selleks:

- 1) informeerida manöövriveduri juhti reisirongi seismisest;
- 2) informeerida reisijaid eelseisvast manöövritööst valjuhääldi kaudu;
- 3) paigutada liiklusohutikesse kohtadesse töötajad, kes informeeriksid reisijaid.

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

247. Rongi jaama vastuvõtmine teele või saatmine jaamavahele teelt, mis ei ole jaama tehnikorraldusaktis selleks ette nähtud, on lubatud ainult erandjuhul ja dispetšeri registreeritava käsu alusel. Enne loa andmist kooskõlastab dispetšer oma otsuse raudteekorraldajaga või mõne teise raudtee-ettevõtja määratud raudteeliikluse eest vastutava töötajaga. Kui jaamas puuduvad või ei tööta seadmed, mis juhtimispuldil tagavad pöörangute elektrikontrolli matkas, peab pöörangu õigsust rongi vastuvõtu- või ärasaatematkas kontrollima jaamakorraldaja isiklikult või mõni teine raudtee-ettevõtja määratud rongiliikluse eest vastutav töötaja.

Reisirongi vastuvõtmisest teele, mis ei ole jaama tehnikorraldusaktiga selleks otstarbeks ette nähtud, samuti reisirongi kinnipidamisest jaamas, kus reisirongil sõiduplaani järgi peatust ette nähtud ei ole, tuleb jaamakorraldajal (dispetšeril) informeerida vedurijuhti rongiraadioside kaudu. Rongi läbisõidust jaama kõrvalteed mööda, samuti reisirongi kinnipidamisest sissesõidufoori ees tuleb jaamakorraldajal (dispetšeril) aegsasti informeerida vedurijuhti rongiraadioside kaudu ja edastada talle täpne teade eelolevast sõidugraafiku muutusest. Vedurijuht kordab ettenähtud korras rongiraadioside kaudu saadud teadet.

248. Elektrirongi jaama vastuvõtmisel või jaamavahele saatmisel variantmatkade kasutamisega pöörmete ja signaalide elektritsentralisatsiooniga jaamas tuleb jaamakorraldajal veenduda, et elektrirongi sõidutee mööda variantmatka oleks kontaktvõrguga varustatud.

Rongi vastuvõtmine jaama

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

250. Tagamaks rongi ohutu sissesõidu jaama, peab jaamakorraldaja:

- 1) võtma rongi vastu jaama tehnikorraldusaktis sätestatud korras veeremist vabale spetsialiseeritud vastuvõtuteele;
- 2) koostama jaama vastuvõtuteede saabuvate rongidega hõivamise kava ja vastavalt sellele korraldama rongide vastuvõtmist jaama;
- 3) pidama juhtimispuldi näitude järgi jaama vastuvõtu- ja ärasaateteede hõivatuse (vabaoleku) täpset arvestust (rongiliiklusgraafiku või lauaraamatu, vastuvõtu- ja ärasaateteede hõivamise meelespea pidamisega või mõne muu raudtee-ettevõtja sätestatud tehnoloogilise korraga).

Vastuvõtu- või ärasaateteede hõivamisel üksikveduri, dresiini, üksiku vaguni või vagunigrupiga tuleb jaamakorraldajal asetada hõivatud tee matkakäepidemele ette nähtud punast värvi kuppelkapsel ja teele silt.

251. Pöörmete ja signaalide elektritsentralisatsioonita jaamas või jaamas, kus need seadmed ei tööta ja pöörmeid seatakse matkaasendisse käsitsi, on jaamakorraldaja ja pöörmeseadja (vanempöörmeseadja, signalist või mõni teine raudtee-ettevõtja määratud vastutav töötaja) rongi vastuvõtumatka valmistamisel kohustatud pidama kinni järgmisest korrast:

1) kui rongi jaama vastuvõtmiseks ette nähtud vastuvõtutee on veeremist vaba, kutsub jaamakorraldaja pöörmeside või jaama raadioside kaudu kuuldele kõikide vastuvõtumatka valmistamisest osavõtivate pöörmepostide ja vastuvõtutee vastassuunakõriku pöörmeposti pöörmeseadjad (vanempöörmeseadja, signalisti või mõne teise pöörmeposti valvekorda määratud liiklusohutuse eest vastutava töötaja) ja annab neile rongimatka valmistamise korralduse. Üks jaamakorraldaja määratud pöörmeseadjaist kordab matka valmistamise korraldust kõigi teiste pöörmepostide pöörmeseadjate kuuldes, st pöörmeseadjad kuulavad matka valmistamise korralduse kordamist pöörmeside telefoni (raadio) juures. Kui kõikide matkas osalevate pöörmepostide pöörmeseadjad on veendunud, et matka valmistamise korraldusest on õigesti aru saadud, kinnitavad nad seda sõnaga „õige“. Kui jaamakorraldaja on veendunud, et asjaosalised on matka valmistamise korraldusest õigesti aru saanud, kinnitab ta seda sõnaga „täitke“;

2) vanempöörmeseadja, saanud rongimatka valmistamise korralduse, annab selle edasi oma pöörmerajooni pöörmeseadjatele ja veendub, et temast on õigesti aru saadud. Pöörmeseadjad asuvad viivitusega täitma saadud matkakorraldust. Kui pöörmeposti piirkonnas tehakse manöövrütöid väljasõiduga rongi vastuvõtuteele või matka kuuluvatele pöörangutele, siis tuleb need katkestada ja hoiatada nii manöövrijuhti kui ka manöövriveduri juhti eelseisvast rongi vastuvõtmisest jaama tehnikorraldusaktis sätestatud korras. Eelseisvast rongi jaama vastuvõtmisest tuleb informeerida ka manöövrijuhti sel juhul, kui manöövrütöid tehakse teel ja pöörmetel, mis asuvad rongi vastuvõtutee kõrval. Kui manöövrütöid tehakse vastuvõtutee vastaspoolses kõrikus, peab pöörmeseadja seadma ja lukustama vastuvõtuteele suunduvad pöörangud mõne teise tee suunas, mis ei võimalda manöövriveeremil sõita vastuvõtuteele, ning hoidma need rongi jaama saabumiseni nn kaitseasendis. Matka valmistamisel on pöörmeseadja kohustatud kontrollima tehnikorraldusaktis sätestatud korras vastuvõtutee vabaolekut veeremist, seadma vastuvõtumatka kuuluvad pöörangud nõutava rongimatka asendisse, kontrollima iga matka kuuluva pöörme juures sulgrööpa ja raamrööpa vahelist pilu (liikumist) ja lukustama pöörangud. Kui pöörmepostis on vanempöörmeseadja, peab viimane isiklikult kontrollima pöörmeseadjate poolt valmistatud matka õigsust ja veenduma, et rongi vastuvõtutee on kontrollitud ja veeremist vaba, ning võtma lukustatud pöörmete võtmed hoiule;

- 3) täitnud matka valmistamise korralduse ja veendunud matka valmistamise õigsuses, kutsub pöörmeseadja (vanempöörmeseadja) pöörmeside teel välja jaamakorraldaja ning kannab reglemendis sätestatud korras ette matka valmisolekust ja vastuvõtutee vabaolekust. Pöörmeseadjad kannavad jaamakorraldajale matka valmisolekust ette kordamööda. Jaamakorraldaja võtab vastuvõtumatka valmisoleku ettekande vastu siis, kui pöörmeside telefoni juures viibivad korraga kõik need pöörmeseadjad, kellele matka valmistamise korraldus anti. Selles jaamas, kus on juhtimispuul ja elektrikontrollseadmed võimaldavad kontrollida pöörangute asendit matkas, veendub jaamakorraldaja matka valmistamise õigsuses juhtimispuuldi kontroll-lampide näitude järgi;
- 4) veendunud, et vastuvõtumatk rongi jaama vastuvõtmiseks on õigesti valmistatud ja vastuvõtutee on veeremist vaba, avab jaamakorraldaja sissesõidu foori;
- 5) pöörmeseadjad peavad valvama valmistatud matka ja jälgima tähelepanelikult veeremi liiklemist kõrvalteedel, eriti siis, kui seal tehakse manöövrööd;
- 6) rongi möödasõidul peab pöörmeseadja jälgima rongiveeremi seisundit, veoste paigutust lahtisel veeremil, rongi tähistavate signaalide olemasolu jms. Märkatud puudustest tuleb teatada viivitusega jaamakorraldajale ning raudteeliiklust või inimeste elu ohustavatel juhtudel rakendada abinõud rongi peatamiseks.

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

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

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

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

254. Vastuvõtutee veeremist vabaoleku kontrollimise kord sätestatakse jaama tehnikorraldusaktis ja seda võidakse teostada:

- 1) juhtimispuldi kontrollnäitude järgi (kui vastuvõtu- ja ärasaateteedel on kinnioleku või vabaoleku elektrikontroll);
- 2) vastuvõtutee jaotatakse pöörmepostide vahel mõttelisteks osadeks ja igale teesale kinnistatakse kontrollimise eest vastutav isik. Teesa vabaoleku kontrollimiseks käiakse see läbi kohani, kust on hästi näha kogu kontrollitav teesa;
- 3) pöörmeseadja või raudtee-ettevõtja määratud raudteeliikluse eest vastutav muu töötaja käib läbi kogu vastuvõtutee;
- 4) jaamast läbisõitva rongi sabasignaali järgi. Jaamakorraldaja ülesandel võib kontrollida vastuvõtutee vabaolekut ka varakult (ühte või mitut teed korraga), piirates iga kontrollitud ja veeremist vaba vastuvõtutee mõlemast otsast punase piiramissignaali, mis teisaldatakse rongi jaama vastuvõtu matka valmistamise käigus.

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

255. Jaamakorraldaja ja pöörmeseadja peavad kohtama jaama saabuvaid ja jaamast väljuvaid ronge raudtee signalisatsioonijuhendis määratud signaaliga jaama tehnikorraldusaktis ette nähtud kohas. Rongi möödaskõigul peavad jaamakorraldaja ja pöörmeseadja jälgima rongi seisukorda, signaalide olemasolu ja nende näite.

256. Jaamakorraldaja veendub rongi täiskoosseisus jaama saabumises isiklikult, pöörmeseadja või mõne muu jaama tehnikorraldusaktis nimetatud töötaja ettekande põhjal. Dispetšeritsentralisatsiooniga liini jaamades on dispetšer (varujuhtimisega jaamas jaamakorraldaja) kohustatud pärast reisirongi saabumist seadma pöörmed sellisesse asendisse, mis ei võimalda muul veeremil sõita reisirongiga hõivatud teele.

257. Automaatblokeeringuga liini jaamades, kus jaamakorraldaja töökoht ei võimalda tal kohata ronge isiklikult ja teisi töötajaid (pöörmeseadjat, signalisti) selleks ette nähtud ei ole, kontrollitakse rongi saabumist jaama täiskoosseisus juhtimispuldi kontrollnäitude järgi. Rongi täiskoosseisus jaama saabumist peab kontrollima ka vedurijuht, veendudes veduri kontrollseadmete näitude põhjal rongi pidurimagistraali töökorras olekus. Jaamade loetelu, kus jaamakorraldaja ei pea ronge kohtama, kinnitab raudtee-ettevõtja. Samuti sätestab ta neis jaamades raudteeliiklusohutuse tagamise täpse korra.

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

Kui rongi vedurijuht ei saa jaamakorraldajalt korraldust sõita vastuvõtutee väljasõidu- või matkafoorist peatumata mööda, vaatamata valgele tulele väljasõidu- või matkafooris, on ta kohustatud peatama rongi vastuvõtuteel enne väljasõidu- või matkafoori.

Rongi tagurdamiseks väljasõidufoori taha annab jaamakorraldaja vedurijuhile ettenähtud signaali või korralduse rongiraadioside kaudu, kontrollides eelnevalt, et matk rongi tagurdamiseks on valmis ja lukustatud.

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

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

Rongi saatmine jaamavahele

260. Jaamakorraldajal (dispetšeritsentralisatsiooniga liinil dispetšeril) on keelatud avada väljasõidufoori või anda mõnda muud luba jaamavahele sõiduks enne, kui ta on kindel, et rongi ärasaatematk on valmis ja pöörmed lukus, manöövritöö rongi väljasõidu matka on katkestatud, rongi tehniline ja kommertsjärelevaatus (edaspidi tehnójärelevaatus) on lõpetatud ning pidurkingad vagunite alt eemaldatud. Rongi saatmisel koostejaamast või jaamast, kus rong haagiti lahti veeremi rongist maha- või juurdehaakimiseks, peab jaamakorraldaja enne väljasõidufoori avamist või vedurijuhile jaamavahele sõiduks muu sõiduloa andmist kontrollima ka viimasel vagunil sabasignaali olemasolu jaama tehnikorraldusaktis ette nähtud korras.

261. Loa sõiduks jaamavahele teelt, kus ei ole väljasõidufoori, samuti rongi jaamavahele saatmisel väljasõidufoori keelava näidu korral annab jaamakorraldaja vedurijuhile isiklikult või tehnikorraldusaktis nimetatud muu töötaja.

Vedurijuht peab kirjaliku sõiduloa kättesaamisel veenduma, et see kuulub sellele jaamavahele, kuhu rong saadetakse, ja sõiduluba ise on nõuetekohaselt vormistatud. Vedurijuhile jaamavahele sõiduks sõiduloa kätteandmise täpne kord sätestatakse jaama tehnikorraldusaktis.

262. Pöörmete ja signaalide elektritsentralisatsioonita jaamas või jaamas, kus need seadmed ei tööta ning pöörmeid seatakse matkaasendisse käsitsi, on jaamakorraldaja ja pöörmeseadja (vanempöörmeseadja, signalist või mõni muu raudtee-ettevõtja määratud vastutav töötaja) kohustatud pidama rongi jaamavahele saatmise matka valmistamisel kinni järgmisest korrast:

1) jaamakorraldaja kutsub pöörmeside telefonide (raadio) juurde kuuldele kõik väljasõidumatka valmistamisest osavõtivate pöörmepostide pöörmeseadjad (vanempöörmeseadja, signalisti või mõne teise pöörmepostis valvekorda määratud liiklusohutuse eest vastutava töötaja) ja annab neile rongimatka valmistamise reglemendi (edaspidi reglement) järgi väljasõidumatka valmistamise korralduse. Üks jaamakorraldaja nimetatud pöörmeseadjaist kordab matka valmistamise korraldust kõigi teiste pöörmepostide pöörmeseadjate kuulates (pöörmeseadjad kuulavad matka valmistamise korralduse kordamist pöörmeside telefoni või raadio juures). Veendunud, et matka valmistamise korraldusest on õigesti aru saadud, kinnitavad kõik teised matka valmistamisest osavõtavad pöörmeseadjad seda sõnaga „õige“. Veendunud, et matka valmistamise korraldusest on asjaosalised õigesti aru saanud, kinnitab jaamakorraldaja seda sõnaga „täitke“;

2) vanempöörmeseadja, saanud matkavalmistamise korralduse, annab selle edasi oma rajooni pöörmeseadjatele ja veendub, et temast on õigesti aru saadud. Pärast matka valmistamise korralduse saamist asuvad pöörmeseadjad viivitusega selle täitmisele. Väljasõidumatka valmistamine ja selle juurde kuuluvad ettekanded jaamakorraldajale toimuvad samas korras nagu vastuvõtumatka puhul (vt punkti 251);

3) veendunud, et väljasõidumatka rongi jaamavahele saatmiseks on õigesti valmistatud, jaamavahe vastassuunarongidest vaba, ja saanud naaberjaama korraldajalt nõusoleku rongi saatmiseks, avab jaamakorraldaja väljasõidufoori või annab vedurijuhile mõne muu sõiduloa jaamavahele sõitmiseks (jaamakorraldaja käsk rongiraadioside kaudu, kirjalik sõiduluba, sau, dispetšeri käsk);

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

Pärast rongi jaamavahele sõitmist seatakse ärasõidumatka kuulunud pöörangud tehnikorraldusaktis ette nähtud normaalasendisse, kui ärasaatetee jääb veeremiga hõivatuks, siis suunaga mõnele vabale teele.

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

264. Kui on vaja jaamavahele saata samas suunas mitu rongi järjestikku, siis pärast järjekorras esimese rongi väljasõidumatka valmisoleku ettekannet võib jaamakorraldaja anda pöörmeseadjatele korralduse uue väljasõidumatka valmistamiseks järjekorras teisele jaamavahele saadetavale rongile. Pärast väljasõidufoori sulgumist ja esimese rongi täiskoosseisus jaamast väljumist valmistavad pöörmeseadjad uue väljasõidumatka teise rongi jaamavahele saatmiseks. Seejuures võib esimese rongi väljasõidumatka mittekuuluvad pöörmed seada aegsasti teise rongi väljasõidumatka asendisse ja lukustada need. Pöörmeseadjad esitavad jaamakorraldajale ettekande väljasõidumatka valmisolekust järjekorras teise rongi jaamavahele saatmiseks üheaegselt esimese rongi väljumise teate ettekandega.

265. Rongide kohtumisel võib jaamakorraldaja pärast rongi vastuvõtumatka valmisoleku ettekande vastuvõtmist anda pöörmeseadjatele korralduse väljasõidumatka valmistamiseks vastassuunas sõitvale rongile, arvestades jaama saabuva rongi sõidusuunda. Sel juhul valmistavad pöörmeseadjad pärast rongi ühest liikumissuunast täiskoosseisus jaama saabumist väljasõidumatka vastassuuna rongile. Jaama saabuva rongi vastuvõtumatka mittekuuluvad pöörmed võib seada aegsasti vastassuunarongi väljasõidumatka asendisse ja lukustada need. Pöörmeseadjad esitavad jaamakorraldajale ettekande väljasõidumatka valmisolekust üheaegselt rongi jaama saabumise teatega.

266. Kui rong saadetakse jaamavahele väljasõidufoori keelava tule juures või teelt, millel ei ole väljasõidufoori, ei tohi jaamakorraldaja anda vedurijuhile korraldust või muud luba rongi jaamavahele sõiduks seni, kuni ta veendub väljasõidumatka valmisolekus ja õigsuses. Samuti ei tohi anda vedurijuhile kirjalikku sõiduluba jaamavahele sõiduks käigu pealt enne väljasõidumatka täielikku valmisolekut.

Kutsesignaal väljasõidufooris või rongiraadioside kaudu vedurijuhile antud jaamakorraldaja käsk ei vaja täiendavat ärasaatesignaali andmist rongi jaamavahele saatmiseks.

267. Rongi läbisõidul pöörangute ja signaalide elektritsentralisatsioonita jaamast tuleb jaamakorraldajal ja pöörmeseadjal (vanempöörmeseadjal) järgida jaama sissesõidumatka ja jaamast väljasõidumatka valmistamiseks ette nähtud korda.

Matka valmistamise korralduse andmise ja matka valmisoleku ettekande ajal peavad pöörmeside telefonide (raadio) juures olema üheaegselt kuuldel kõik rongi matka valmistamisega seotud pöörmeseadjad (vanempöörmeseadjad või teised jaama tehnikorraldusaktis nimetatud töötajad).

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

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

Jaamakorraldaja veendub vastuvõtutee vabaolekus kas isiklikult juhtimispuldi kontrollnäitude järgi või vastuvõtuteed teenindavate pöörmepostide pöörmeseadjate ettekannete põhjal vastavalt kehtestatud korrale.

269. Jaamakorraldaja kohtab jaamast läbisõitvat rongi jaama tehnikorraldusaktis nimetatud kohas, jälgides rongi korrasolekut ja rongisignaali olemasolu vastavalt signalisatsioonijuhendile.

Rongi täiskoosseisus väljumises veendub jaamakorraldaja isiklikult või signalisti ja pöörmeseadja ettekande põhjal.

Jaamas, kus rongi ärasaatete on jaamakorraldaja töökohast kaugel ja korraldaja ei saa isiklikult ronge saata, peab olema sätestatud kord, et seda teeb pöörmeseadja, signalist või mõni muu tehnikorraldusaktis nimetatud töötaja.

Dispetšeritsentralisatsiooniga liinil, kus jaamakorraldajaid ei ole, ning jaamades, kus jaamateed ja pöörmed on elektritsentralisatsiooniga ning jaamakorraldaja ei saa kohata ronge, kontrollitakse rongi nõuetekohast jaamast jaamavahele väljasõitu juhtimispuldi kontrollnäitude järgi.

Sääraste jaamade loetelu, kus jaamakorraldaja võib ronge mitte saata või kohata, kinnitab raudtee-ettevõtja. Raudteeliiklusohutuse tagamise nõuded selleks juhtumiks sätestab samuti raudtee-ettevõtja.

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

Rongi vastuvõtmine jaama sissesõidufoori keelava näidu korral

271. Rong võetakse sissesõidufoori keelava näidu või kustunud põhitulede korral jaama vastu kutsesignaaliga, jaamakorraldaja käsuga või selleks juhtumiks ette nähtud eriloaga. Rongi sõidukiirus jaama vastuvõtul kutsesignaaliga, jaamakorraldaja käsuga või eriloaga ei tohi olla üle 20 km/h ja vedurijuht peab juhtima rongi ülivalvsusega, olles valmis peatama rongi liiklustakistuse ilmnemisel.

272. Rongi on lubatud võtta jaama vastu sissesõidufoori või matkafoori keelava tule juures järgmistel juhtudel:

- 1) sissesõidufoori ei saa rikke tõttu avada;
- 2) rong võetakse teele, mis ei ole jaama tehnikorraldusaktiga rongide vastuvõtuks ette nähtud;
- 3) tõukeveduri vastuvõtmisel veeremist vabale teelõigule, samuti üksikveduri vastuvõtmisel, mis pärast jaama saabumist sõidab depoosse või ärasaatetele jaamast ärasaadetava rongiveeremiga kokkuhaakimiseks;
- 4) päästerongi, abiveduri, üksikveduri, lumesaha, teelt mitte mahatõstetava dresiini, töörongi ja teemasina vastuvõtul vastuvõtutee vabale lõigule.

273. Rongi võidakse võtta jaama vastu sissesõidu- või matkafoori keelava tule juures järgmiste lubadega:

- 1) jaamakorraldaja käsuga, mis edastatakse vedurijuhile rongiraadioside kaudu;
- 2) jaamakorraldaja käsuga, mis antakse vedurijuhile sissesõidufoori juurde paigutatud telefoniga;
- 3) kutsesignaaliga;
- 4) jaamakorraldaja kirjaliku käsuga, mille viib vedurijuhile virgats;
- 5) dispetšeritsentralisatsiooniga piirkonnas rongidispetšeri käsuga, mis edastatakse vedurijuhile rongiraadioside kaudu;
- 6) manöövrifooriga, mis on kinnitatud sissesõidufoori masti külge ja signaliseerib jaamavahe suunas valge tulega.

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

Ühe ülalloetletud lubadest võib jaamakorraldaja anda vedurijuhile pärast seda, kui ta on tehnikorraldusaktis sätestatud korras veendunud vastuvõtumatka valmisolekus ja kandnud sellest dispetšerile ette.

Jaama sissesõidu- või matkafoori keelava tule juures, samuti mööda vastusuunalist rada sõitva rongi vastuvõtu üksikasjalik kord sätestatakse jaama tehnikorraldusaktis.

274. Kui sissesõidu- või matkafooril matkanäidik ei tööta, võetakse rong jaama vastu sissesõidu- või matkafoori lubava tulega. Täiendavat sõiduluba rikkis matkanäidikuga foorist möödasõiduks vedurijuhile ei anta. Neil juhtudel peab vedurijuht olema sissesõidul jaama eriti tähelepanelik.

275. Rongi vastuvõtmiseks jaama sissesõidufoori keelava tule juures annab jaamakorraldaja vedurijuhile rongiraadioside kaudu käsu.

Näide nr 58

Käsk nr 100. Rongi nr 3002 vedurijuht. Mina, Metsa jaama korraldaja, luban teil sõita 4. vastuvõtuteele ja mööda sissesõidufoori keelavast tulest. Matk rongi jaama vastuvõtuks on valmis. JK (allkiri).

Kui rong sõidab mööda vastusuunalist rada, millel ei ole jaama sissesõidu foori, annab jaamakorraldaja vedurijuhile rongiraadioside kaudu käsu.

Näide nr 59

Käsk nr 101. Rongi nr 3004 vedurijuht. Mina, Palu jaama korraldaja, luban teil sõita jaama mööda vastusuunalist rada 6. vastuvõtuteele. Matk rongi vastuvõtuks jaama on valmis. JK (allkiri).

Korranud käsku ja saanud jaamakorraldajalt kinnituse selle kohta, et käsust on õigesti aru saadud, sõidab vedurijuht rongiga jaama.

Üldjuhul annab jaamakorraldaja rongiraadioside kaudu juba rongi jaamale lähenemisel aegsasti käsu. Sissesõidufoori juurde paigutatud telefoniga antakse vedurijuhile käsk pärast rongi peatumist sissesõidufoori või signaalmärgi „Jaama piir“ ees, kui vedurijuht kutsub jaamakorraldaja telefoni juurde.

276. Dispetšeritsentralisatsiooniga liinil võetakse rong jaama vastu sissesõidufoori keelava tule juures punktis 62 sätestatud korras.

277. Erandjuhul võetakse rong jaama vastu jaamakorraldaja kirjaliku käsuga siis, kui rongi jaama vastuvõtmiseks pole võimalik kasutada teisi punktis 273 nimetatud lubasid. Jaamakorraldaja kirjalik käsk jaama sissesõiduks vormistatakse alljärgnevalt.

Näide nr 60

Käsk nr 102. Rongi nr 2005 vedurijuht. Luban sõita Kose jaama 2. vastuvõtuteele. Matk rongi vastuvõtuks jaama on valmis. JK (allkiri).

Kirjalik käsk kinnitatakse jaama templiga ja jaamakorraldaja allkirjaga. Sellele märgitakse veel täitmise kuupäev ja kellaeg. Kirjaliku käsu võib viia saabuva rongi vedurijuhile pöörmeseadja, signalist, tsentralisatsiooniposti operaator, rongi koostaja või mõni muu töötaja, kellele see on jaama tehnikorraldusaktiga kohustuseks pandud.

278. Töötaja, kes annab kirjaliku käsu üle saabuva rongi vedurijuhile, kohtab rongi sissesõidufoori (matkafoori) juures ja mööda vastusuunalist rada saabuvat rongi signaalmärgi „Jaama piir“ juures ning annab endast ja läheneva rongi peatamiseks vedurijuhile märku: päeval lahtirullitud punase lipuga, öösel käsilaterna punase tulega. Pärast rongi peatumist annab ta jaamakorraldaja kirjaliku käsu vedurijuhi kätte.

279. Päästerong, abivedur, üksikvedur, lumesahk ja teelt mittemahatõstetav dresiin võetakse jaama vastu vastuvõtutee vabale teelõigule (välja arvatud teele, kus seisab reisirong või 1. ohuklassi veosega kaubarong) sissesõidufoori keelava tule juures ühe punktis 273 nimetatud loaga. Seejuures teatatakse vedurijuhile (dresiinijuhile) üheaegselt jaama vastuvõtmise loa üleandmisega või kutsesignaali avamisega jaamateel peatamise koht.

280. Jaamatee vabale lõigule rongi vastuvõtmise kord peab nägema ette tõukeveduri ja üksikveduri, mis sõidab jaama depoosse või depoost rongi ette, jaamateel sõitmise korra vastava manöövrifoorini või peatumiskohani, mis on tähistatud viidaga „Tõukeveduri peatuskoht“, „Rongi veeremi külge haakimist ootava veduri peatuskoht“, „Ootekoht“,

„Depoosse sõitva veduri peatuskoht“. Jaama tehnikorraldusaktiga kehtestatud kord tehakse teatavaks kõigile vedurijuhtidele raudtee-ettevõtja sätestatud korras.

Rongimatka valmistamise reglement

281. Rongi vastuvõtumatka, väljasõidumatka ja jaamast läbisõidumatka valmistamise korralduse andmisel ja täitmisel peavad jaamakorraldaja ja pöörmeseadja või mõni muu matka valmistamise eest vastutav raudtee-ettevõtja määratud töötaja pidama täpselt kinni käesolevas punktis kehtestatud läbirääkimise reglemendist.

Muudel juhtudel, mida käesolevas punktis käsitletud ei ole, peavad jaamakorraldaja (korralduse andja) ja pöörmeseadja (matka valmistamise eest vastutav korralduse täitja) väljendama ennast täpselt, rääkima arusaadavalt, selgelt ja võimalikult lühidalt.

Enne rongi vastuvõtumatka, väljasõidumatka või jaamast läbisõidumatka valmistamise korralduse andmist, samuti enne korralduse täitmise ettekande vastuvõtmist peab jaamakorraldaja veenduma selles, et teda kuuleb pöörmeside telefonide juures see isik või töötaja, kes on määratud seda tööd tegema. On keelatud anda üle korraldust või võtta vastu selle täitmise ettekannet isikult, kes ei ole määratud seda tööd tegema.

Matkakorralduste ja ettekannete näidisreglement

Matkakorraldused ja ettekanded	Jaamakorraldaja korraldus	Pöörmeseadja ettekanne
1) rongi vastuvõtumatka korraldus	„Valmistage Antslast tulevale rongile nr 0291 vastuvõtumatk 3. teele“. Korraldus antakse üheaegselt kõigile matka valmistamisest osavõtivatele pöörmepostidele.	„3. post. Valmistage Antslast tulevale rongile nr 0291 vastuvõtumatk 3. teele“. Kordab üks jaamakorraldaja nimetatud pöörmeseadjatest. Kõik teised matka valmistamisest osavõtnud pöörmeseadjad kinnitavad sõnaga „õige“.
Kui rong sõidab tõukeveduriga, siis lisab jaamakorraldaja oma korralduses ja pöörmeseadja oma ettekandes sõna „tõukeveduriga“.		
2) rongi ärasaatematka korraldus	„Valmistage 1. teelt rongile nr 0290 ärasaatematk Karulasse“. Korraldus antakse üheaegselt kõigile matka valmistamisest osavõtivatele pöörmepostidele	„2. post. Valmistage 1. Teelt rongile nr 0290 ärasaatematk Karulasse“. Kordab üks jaamakorraldaja nimetatud pöörmeseadjatest. Kõik teised matka valmistamisest osavõtnud pöörmeseadjad kinnitavad sõnaga „õige“
Kui rong sõidab tõukeveduriga, siis lisab jaamakorraldaja oma korralduses ja pöörmeseadja oma ettekandes sõna „tõukeveduriga“.		
3) rongi läbisõidumatka korraldus	„Valmistage Antslast tulevale rongile nr 2301 läbisõidumatk 2. teed mööda Valka“. Korraldus antakse üheaegselt kõigile matka valmistamisest osavõtivatele pöörmepostidele	„1. post. Valmistage Antslast tulevale rongile nr 2301 läbisõidumatk 2. teed mööda Valka“. „2. post. Valmistage Antslast tulevale rongile nr 2301 läbisõidumatk 2. teed mööda Valka“. Kordab üks

		jaamakorraldaja nimetatud pöormeseadjatest. Kõik teised matka valmistamisest osavõtnud pöormeseadjad kinnitavad sõnaga „õige“.
Pöormeseadjate ettekanded jaamakorraldajale		
4) vastuvõtumatka valmistamise ettekanne	Jaamakorraldaja võtab vastu ja kuulab ettekande ära kõigi matka valmistamisest osavõtnud pöormeseadjate üheaegsel pöormeside telefonide juures viibimisel	„3. post. Antslast tulevale rongile nr 0291 vastuvõtumatk 3. teele on valmis, tee vaba.“ Kannavad ette kõik matka valmisseadmisest osavõtnud pöormeseadjad.
5) ärasaatematka valmistamise ettekanne	Jaamakorraldaja võtab vastu ja kuulab ettekande ära kõigi matka valmistamisest osavõtnud pöormeseadjate üheaegsel pöormeside telefonide juures viibimisel	„2. post. 1. teelt väljuvale rongile nr 0290 ärasaatematk Karulasse on valmis“. Kannavad ette kõik matka valmisseadmisest osavõtnud pöormeseadjad.
6) ettekanne rongi saabumise kohta		„3. post. Rong nr 0291 Antslast saabus 3. teele täiskoosseisus ja seisab piirdetulba taga, möödaskõit tagatud“. Kui rong sõitis jaamavahelt jaama tõukeveduriga, siis lisatakse sõna „tõukeveduriga“.
7) ettekanne rongi väljumise kohta		„2. post. Rong nr 0290 väljus 1. teelt Karulasse täiskoosseisus“. Kui rong sõitis jaamavahele tõukeveduriga, siis lisatakse sõna „tõukeveduriga“.

XI peatükk RONGILIIKLUSE DISPETŠERI TÖÖ

282. Raudtee-ettevõtja määratud piirkonnas tohib rongiliiklust juhtida ainult üks töötaja - rongiliikluskorraldaja ehk dispetsjer, kes peab tagama ohutu raudteeliikluse ja vastutab rongiliiklusgraafiku täitmise eest.

Dispetsjeripiirkonnas peavad kõik rongiliiklusega seotud töötajad täitma dispetsjeri rongiliiklusalaseid käske. Rongiliiklust reguleerivaid operatiivkorraldusi võib anda ainult dispetsjeri kaudu.

283. Dispetsjer on kohustatud:

1) kasutama raudteeliini tehnilisi vahendeid ratsionaalselt, tagama kehtestatud rongiliikluse mahu liinil, sh rongide läbilaskmise suurendatud marsruutkiirusega, lühendades nende töötlemise aega jaamades, kasutama efektiivselt vaguniparki ja vedureid ning raudtee läbilaskevõimet;

2) tagama kontrolli jaamade töö üle, võtma meetmeid rongide koosteplaani ja lähetamisülesande täitmiseks vastavalt kinnitatud liiklusgraafikule ja tööplaanile;

- 3) andma jaamakorraldajatele, vedurijuhtidele ja teistele rongiliiklusega seotud töötajatele rongiliiklusalaseid korraldusi õigeaegselt;
- 4) jälgima rongiliiklust jaamavahel, rongide vastuvõtmist, väljasaatmist ja läbisõitmist jaamast turvanguseadmete, side- ja signalisatsiooniseadmete rikke korral, samuti reisirongi ja pikk-kaubarongi, raske-kaubarongi, kergsüttiva ja mittegabariitse veosega kaubarongi vahetust ning möödasõitu jaamas. Rakendama abinõud rongiliiklusgraafiku täitmiseks ja ohutu raudteeliikluse tagamiseks ning mitte lubama vedurimeeskondade töötamist üle kehtestatud normtööaja.

284. Valvekorra vastuvõtmisel peab dispetšer tutvuma rongiliikluse olukorraga liinil, kutsuma dispetšerside kaudu välja kõik piirkonna jaamad ja kontrollima jaamakorraldajate valvekorda asumist, teatama täpse kellaaja kellade ühtlustamiseks, tutvuma rongiliikluse olukorraga jaamades ja kehtivate hoiatustega liinil ning andma töökorralduse juhiseid eelseisva töö kohta, juhtima töötajate tähelepanu esmatähtsate raudteeliikluse ohutust tagavate ülesannete täitmisele (raudteeliikluse ohutusnõuete rikkumised, käskkirjad ja muud raudteeliikluse ohutuse alased õigusaktid, vedurita seisva rongiveeremi kinnitamine jms). Dispetšeritsentralisatsiooniga liinil peab dispetšer valvekorda asumisel kontrollima rongiliikluse korraldamiseks ette nähtud tehovahendite korrasolekut ja tutvuma jaamakorraldaja või mõne muu töötaja kaudu, kellele on pandud rongide jaama vastuvõtmise või jaamavahele saatmise operatsioonide täitmine, rongiliikluse olukorraga piirkonna jaamades.

285. Dispetšer peab saama piirkonna jaamakorraldajatelt iga rongi jaama saabumise, jaamast väljumise või läbisõidu kellaaja. Võttes jaamadest vastu ettekandeid, tuleb dispetšeril hoolikalt jälgida kehtestatud ronginumbrite ja indeksite kasutamise korda.

286. Dispetšer peab raudtee-ettevõtja sätestatud korras rongiliiklusgraafikut, kannab sellele rongiliiklust iseloomustavad andmed ning kõik kõrvalekalded reglementeeritud töökorraldusest piirkonnas ja nende põhjused.

Dispetšeri liiklusgraafikule kantakse:

- 1) liinil sõitva iga rongi ja veduri number, vedurijuhi nimi, rongi mass ja tingpikkus vagunites ning erinõuded sõidutingimuste kohta. Rongi number, millele on lisatud täht või indeks, kantakse dispetšeri liiklusgraafikule koos vastava indeksiga;
- 2) rongi jaama saabumise, jaamast väljumise või läbisõidu kellaag;
- 3) andmed vedurite kasutamise kohta;
- 4) andmed rongiliikluse ja kaubaveo kohta raudtee-ettevõtja kehtestatud perioodide järgi ööpäeva jooksul;
- 5) vahejaamade vastuvõtu- või ärasaateteede kinnioleku kohta üksikvagunitega või veeremigruppidega;
- 6) andmed elektrifitseeritud raudteeliini peateede, vastuvõtuteede ja ärasaateteede kontaktvõrgu sektsioonidest pinge väljalülitamise kohta;
- 7) kehtivad hoiatused ja esimesena hoiatuse saanud rongi number;
- 8) andmed rongide sõitmise kohta mööda vastusuunalist rada;
- 9) jaamavahede, peateede ja teiste rongiliiklust tagavate rajatiste või seadmete rongiliikluseks sulgemise ja avamise kohta.

Raudtee-ettevõtja äranägemisel võidakse dispetšerile määrata abiks operaator.

287. Dispetšer annab kõik rongiliiklusalased korraldused jaamakorraldajale või teistele rongiliiklusega seotud töötajatele käsuna, mis ettenähtud korras registreeritakse dispetšeri korralduste raamatus.

288. Dispetšeri korralduste raamatusse kantakse järgmised dispetšeri käsud:

- 1) jaamavahe või selle ühe peatee rongiliikluseks sulgemise ja avamise kohta, sh elektrirongide liiklemise kohta kontaktvõrgust pinge väljalülitamise korral;
- 2) kahe- ja kolme- jaamavahel üheteelise liikluse kehtestamise ja kahe- ja kolme- jaamavahelise liikluse taastamise kohta;
- 3) kehtestatud rongiliikluse side- ja signalisatsioonivahendite töö katkestamise ja teiste (üldjuhul telefonside) rongiliikluse side- ja signalisatsioonivahendite kehtestamise kohta;
- 4) rongi saatmise kohta mööda vastusuunalist rada;
- 5) pikkrongi, raskerongi, ohtliku või mittegabariitse veosega rongi liinile lähetamise kohta;
- 6) reisirongi jaama vastuvõtmise ja jaamast jaamavahele saatmise kohta teelt (teele), mis jaama tehnikorraldusaktiga pole selleks ette nähtud;
- 7) rongiliiklusgraafikuvälise rongi käikumääramise kohta koos liiklemiskorra kehtestamisega sellele rongile ja muudatuste kohta liiklusgraafikus graafikujärgsete rongide liiklemisel;
- 8) jaamavahe vastassuunarongidest vabaoleku kontrollimise kohta juhul, kui rong saadetakse üherajalise automaatsblokeeringuga jaamavahele väljasõidufoori keelava tule juures või mööda vastusuunalist rada kahe- ja kolme- jaamavahelise liini jaamavahele ja sellel peateel on kahe- ja kolme- jaamavahelise automaatsblokeering;
- 9) sõiduplaanist mahajäänud reisirongile uue sõiduplaani kehtestamise kohta;
- 10) liiklemissuuna vahetuse kohta abirežiimi nupu abil nii üherajalise liini jaamavahel kui ka kahe- ja kolme- jaamavahel, kui selle peateed on kahe- ja kolme- jaamavahelise automaatsblokeeringuga;
- 11) jaama või piirkondade varujuhtimisele üleandmise ja keskjuhtimisele tagasivõtmise kohta;
- 12) muid rongiliiklusalaseid käsked registreerib dispetšer, juhindudes oma veendumusest.

Dispetšerikorralduste raamatusse kantakse samuti kõik rongi vedurijuhtidele antud registreerimisele kuuluvad käsud ning naaberpiirkonna dispetšeri käsud, mis on adresseeritud selle piirkonna dispetšerile.

Korralduste raamatusse dispetšeri käskude sissekandmise kiirendamiseks soovitatakse kasutada dispetšeri käskude tekstiga templeid.

Dispetšerikorralduste raamatusse tehakse samuti dispetšeri valvekorra vastuvõtmise ja üleandmise vormikohane sissekanne.

289. Jaama pädev liikluskorraldaja (operaator) kannab dispetšeri käsu jaama dispetšerikorralduste raamatusse, raudteeveeremi juht aga liinilehele. Pärast dispetšeri käsu sissekandmist jaama dispetšerikorralduste raamatusse loeb jaama pädev liikluskorraldaja (operaator) või pärast liinilehele kirjutamist loeb raudteeveeremi juht selle sõna-sõnalt dispetšerile ette, nimetades lõpus oma perekonnanime. Veendunud, et käsk on õigesti vastu võetud, kinnitab dispetšer seda sõnaga „täitke“.

Käsu kontrollimise kellaeg ja dispetšeri nimi märgitakse dispetšeri ja jaama dispetšerikorralduste raamatusse või liinilehele. Operaator kannab dispetšeri käsu jaama dispetšerikorralduste raamatusse ning esitab selle tutvumiseks ja allakirjutamiseks jaama pädevale liikluskorraldajale.

Raudteeveeremi juhile annab dispetšer käsu üle ise rongiraadioside kaudu või kohustab jaama pädevat liikluskorraldajat seda tegema. Dispetšeril (jaama pädeval liikluskorraldajal) tuleb veenduda, et raudteeveeremi juht on dispetšeri käsust õigesti aru saanud. Raudteeveeremi juhi nimi ja käsu üleandmise kellaeg kantakse vastavalt dispetšeri või jaama dispetšerikorralduste raamatusse.

290. Kui dispetšeri käsk antakse üheaegselt mitmele jaamale, siis dispetšer nimetab ühe jaamakorraldaja, kes kontrollimise eesmärgil kordab dispetšeri käsku teiste jaamade korraldajate kuulates dispetšerside kaudu, kes peavad jälgima, et käsk on jaama dispetšerikorralduste raamatusse õigesti sisse kantud.

291. Üherajalise liini jaamavahe või kaheajalise liini üks peateedest võidakse sulgeda rongiliikluseks dispetšeri käsuga:

- 1) raudtee-ettevõtja korralduse alusel remondiplaanis ette nähtud teeremondiks või muudeks raudtee infrastruktuuri ehitiste või rajatiste ehitustöödeks ja kontaktvõrgu remonttöödeks;
- 2) teel seismajäänud rongi vedurijuhilt või tee-, side- ja turvangutöötajate, energiavarustuse ning teiste raudtee-ettevõtja määratud töötajate käest saadud abistamismõudeavalduse alusel, mis on antud jaamavahel avastatud tee, ehitise, rajatise, seadeldise või muu rongiliiklust ohustava rikke puhul. Saadud nõude kannab dispetšer dispetšerikorralduste raamatusse, näidates ära selle saamise kellaaja, isiku nime ja ametikoha, kes abistamismõudeavalduse andis.

Kõik kirjalikus vormis saadud nõudeavaldused, telegrammid, telefonogrammid, faksiteated jms hoitakse koos dispetšerikorralduste raamatuga.

292. Jaamavahe või selle ühe peatee rongiliikluseks sulgemise käsu annab dispetšer jaamavahet piiravatele jaamadele, kasutades käskude näidisvorme.

Näide nr 61

Käsk nr 65. Seoses raudteesilla remonttöödega sulgen paarisliikluse suuna peatee Põllu-Metsa jaamavahel kell 10.30 rongiliikluseks, välja arvatud töörongid, mis saadetakse rongiliikluseks suletud jaamavahele Põllu jaamast tööjuhi vanemteemeister P. Killustiku (näidatakse ametikoht ja perekonnanimi) nõudeavalduse alusel. RD (allkiri).

Näide nr 62

Käsk nr 66. Abi andmiseks rongile nr 3002, mis seisab 15. km paarisliikluse suuna peateel, sulgen Põllu-Metsa jaamavahe kell 10.45 rongiliikluseks, välja arvatud abivedur, mis saadetakse rongiliikluseks suletud jaamavahele Põllu jaamast seal seisva rongi väljavedamiseks Põllu jaama. RD (allkiri).

Näide nr 63

Käsk nr 67. Abi andmiseks rongile nr 3002, mis seisab 15. km paarisliikluse suuna peateel, sulgen Põllu-Metsa jaamavahe kell 10.45 rongiliikluseks, välja arvatud abivedur, mis saadetakse rongiliikluseks suletud jaamavahele Põllu jaamast seal seisva rongi tõukamiseks Metsa jaama sissesõidufoorini, kust vedur pöördub tagasi Põllu jaama. RD (allkiri).

Näide nr 64

Käsk nr 68. Päästetöödeks 234. km paaritu liiklusuuna peateel sulgen Põllu-Metsa jaamavahe kell 10.50 rongiliikluseks, välja arvatud päästerong, mis saadetakse rongiliikluseks suletud jaamavahele Metsa jaamast. RD (allkiri).

Kui kahe- ja kolme-kiirte liini jaamavahel suletakse rongiliikluseks üks peateedest, siis mööda teist peateed säilitatakse pärisuunaline (kahepoolse automaatblokeeringu puhul ka vastassuunas) rongiliiklus kehtestatud side- ja signalisatsioonivahendite järgi. Kui on vaja saata rong mööda vastassuunalist rada, siis kehtestatud side- ja signalisatsioonivahendite tegevus katkestatakse ning rongiliiklust alustatakse telefonside kaudu.

Näide nr 65

Käsk nr 70. Alates kella 15.30 sulgen Põllu-Metsa jaamavahe paaritu suuna peateel automaatblokeeringu tegevuse ja käsin alustada rongiliiklust telefonsidega üheteelise liiklemise korra järgi. Esimesena saadab rongi nr 2102 Põllu jaam. RD (allkiri).

Dispetšer võib anda käsu rongiliikluse alustamiseks telefonside kaudu koos dispetšeri käsuga peatee sulgemise kohta.

293. Kui rongiliikluseks suletava jaamavahe üks piirnevast jaamast asub naaberraudtee dispetšeripiirkonnas, siis selle jaamavahe rongiliikluseks sulgemise käsk kooskõlastatakse naaberraudtee dispetšeriga ja temale antakse käsust ärakiri.

294. Enne jaamavahe või selle ühe peatee sulgemiskäsu üleandmist on dispetšer kohustatud kutsuma välja jaamavahet piiravate jaamade korraldajad, hoiatama neid eelseisvast sulgemisest, teatama neile tööjuhi nime ja ametinimetuse ning kavandatud rongiliikluse korra mööda töötavat peateed või muud tööks vajalikku teavet.

295. Jaamavahe (selle peatee) avatakse dispetšeri käsuga käesoleva juhendi punktis 226 sätestatud korras pärast tööjuhilt teate saamist takistuse kõrvaldamise, töö lõpetamise ja jaamavahe töörongidest vabastamise kohta.

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

Kirjalikku teadet või telefonogrammi töö lõpetamise ja rongiliikluse taastamise võimaluse kohta hoitakse koos dispetšerikorralduste raamatuga.

296. Jaamavahe (peatee) avatakse rongiliikluseks dispetšeri käsuga, mis antakse jaamavahet piiravate jaamade korraldajatele.

Näide nr 66

Käsk nr 100. Muudan 30.10.2012. a käsu nr 70. Rongiliikluse Põllu-Metsa jaamavahe paaritu suuna peateel taastan automaatblokeeringu signaalide järgi alates kella 16.00. RD (allkiri).

297. Rongi saatmiseks mööda kahe- ja kolme-kiirte liini jaamavahe vastassuunalist rada, kus ei ole kahesuunalist automaatblokeeringut, tuleb dispetšeril enne käsu andmist kontrollida selle raja vabaolekut vastassuunarongidest ja anda jaamavahet piiravatele jaamadele käsk.

Näide nr 67

Käsk nr 150. Katkestan Põllu-Metsa jaamavahe paarissuuna peateel automaatblokeeringu tegevuse. Alates kella 12.30 alustage rongide saatmist Metsa jaamast paarissuuna peateel mööda vastusuunalist rada telefonsidega üksiktee liiklemiskorra järgi. Esimesena saadab rongi nr 2102 Põllu jaam. RD (allkiri).

Enne kui anda käsk reisirongi saatmiseks mööda vastusuunalist rada, tuleb otsus kooskõlastada ja saada sellekohane korraldus raudteekorraldajalt või mõnelt teiselt raudtee-ettevõtja volitatud raudteeliikluse eest vastutavalt töötajalt. Korraldus kantakse dispetšerikorralduste raamatusse.

Näide nr 68

Käsk nr 5. Saatke rong nr 0501 Metsa jaamast mööda paarissuuna peatee vastusuunalist rada. Raudteekorraldaja (edaspidi RK) (allkiri).

Kui mööda vastusuunalist rada sõidab üksteise järel kaks või enam rongi, täiendatakse dispetšerikäsu teksti vastavalt sellele.

Pärast dispetšeri käsu saamist vahetavad jaamakorraldajad rongitelefonogramme dispetšeri kuuldes vastavalt reglementeeritud korrale.

Rongi saatmiseks kahesuunalise automaatblokeeringuga jaamavahele mööda vastusuunalist rada tuleb dispetšeril lülitada automaatblokeering vastavale liiklemissuunale ja anda jaamakorraldajale korraldus rongi jaamavahele saatmiseks.

298. Rongiliikluse ohutuse tagamise abinõud rongi saatmisel jaamavahele mööda vastusuunalist rada, kus raudteeülesõidukoht on automaatsignalisatsiooniga ja automaattõkkepuudega ainult pärisuunaliseks rongiliikluseks, ning jaamavahele, kus on püüdeumbteed, määrab kindlaks raudtee-ettevõtja. Tuleb näha ette raudteeülesõidukoha korraldaja telefonsidega hoiatamise kord iga rongi jaamavahele saatmisel. Selle korraga peavad olema tutvunud vedurijuhid ja teised rongiliiklusega seotud töötajad.

Mööda vastusuunalist rada sõitva rongi vedurijuhil on lubatud sõita üle ülesõidukoha, mis on automaatsignalisatsiooniga ja automaattõkkepuudega ainult pärisuunaliseks rongiliikluseks, järgmiste kiirustega: valvega ülesõidukohal kuni 40 km/h ja valveta ülesõidukohal kuni 25 km/h.

299. Pärast teate saamist mööda vastusuunalist rada sõitnud rongi jaama saabumise kohta taastab dispetšer jaamavahel rongiliikluse kehtestatud side- ja signalisatsioonivahendite järgi, andes jaamavahet piiravatele jaamadele järgmise käsu.

Näide nr 69

Käsk nr 101. Muudan 31.10.2012. a käsu nr 71. Rongiliikluse Põllu-Metsa jaamavahe paaritu suuna peateel taastan automaatblokeeringu signaalide järgi alates kella 16.00. RD (allkiri).

300. Rongi saatmisel jaamavahele peatusega (mida rongiliiklusgraafikuga ei ole ette nähtud) raudteetöötajate töökohta viimiseks ja sealt tagasitoomiseks või mõnel muul eesmärgil annab dispetšer vastavalt rongiliikluse olukorrale jaamavahet piiravatele jaamadele

korralduse, kus näitab ära rongi jaamavahele väljumise kellaaja ja jaamavahe hõivamise kestuse.

Vedurijuhile ja ohutu rongiliikluse eest vastutavale töötajale, kes juhib inimeste rongile minekut ja rongilt mahatulekut ning veose peale- või mahalaadimist, antakse rongi jaamavahele saatmisel kirjalik hoiatus. Pärast jaamavahel hoiatuses märgitud kohas peatumist võib rongi vedurijuht alustada uuesti sõitu ohutu rongiliikluse eest vastutava töötaja signaali järgi.

Töörongi, teemasina ja agregaaadi saatmine rongiliikluseks suletud jaamavahele toimub käesoleva juhendi IX peatükis sätestatud korras.

301. Saanud teate jaamavahel rongiliikluse side- ja signalisatsioonivahendite rikkest, kannab dispetšer selle dispetšerikorralduste raamatusse. Veendunud jaamakorraldajate ettekannete alusel jaamavahe (peatee) vabaolekus, annab dispetšer käsu rongiliikluse alustamiseks telefonside abil.

Näide nr 70

Käsk nr 102. Automaatblokeeringu rikke tõttu Põllu-Metsa jaamavahel (või jaamavahe peateel) kehtestan alates kella 19.00 rongiliikluse telefonside abil üksiktee rongiliikluskorra järgi. Esimesena saadab rongi nr 3202 Põllu jaam. RD(allkiri).

302. Kui turvanguseadmete rikke tõttu on jaamavahel automaatblokeeringu tegevus katkestatud, kuid ühes jaamavahet piiravas jaamas on pädev liikluskorraldaja ning jaam on antud varujuhtimisele ja rongiliiklus on kehtestatud telefonsidel, saadetakse rong sellest jaamast jaamavahele vastavalt käesoleva juhendi punktis 37 toodud korras, seejuures toimub telefonogrammide vahetamine rongidispetšeri ja jaama pädeva liikluskorraldaja vahel. Jaama telefonogrammide raamatus asendatakse telefonogrammi vorm nr 2 dispetšeri käsuga vastavalt käesoleva juhendi punktidele 151 ja 37.

303. Pärast teate saamist kehtestatud side- ja signalisatsioonivahendi rikke kõrvaldamise ja töökorda seadmise kohta kannab dispetšer teate ettenähtud korras dispetšerikorralduste raamatusse ning veendub jaamakorraldajate ettekannete alusel jaamavahe või peatee vabaolekus. Pärast seda annab dispetšer jaamavahet piiravatele jaamadele järgmise käsu.

Näide nr 71

Käsk nr 103. Muudan 31.10.2012. a käsu nr 102. Rongiliikluse Põllu-Metsa jaamavahe paaritu suuna peateel taastan automaatblokeeringu signaalide järgi alates kella 16.00. RD(allkiri).

Alates dispetšeri käsus nimetatud ajast alustavad jaamad rongiliiklust kehtestatud side- ja signalisatsioonivahendi järgi.

Ühesuunalise automaatblokeeringuga varustatud kaheerajalisel jaamavahel võib automaatblokeeringu taastamise käsu anda üle jaamakorraldajatele, ootamata ära jaamavahe vabanemist rongidest, mis sõidavad mööda pärisuunalist rada.

304. Ajutise abiposti avamise ja sulgemise korra sätestab raudtee-ettevõtja ning see vormistatakse dispetšeri käsuga. Nimetatud käsk antakse jaamavahet piiravatele jaamadele järgmise vormi järgi.

Näide nr 72

*Käsk nr 104. Alates kella 8.00 avan (või sulgen) liikluskorraldusposti 350. km. RD
. (allkiri).*

305. Elekterveoga liinil peab dispetšer töötama koostöös energiadispetšeriga ja tagama normikohase elektrivarustuse ja seadmete normaalse töö.

Kontaktvõrgu rikke, veoalajaama väljalülitamise või selle võimsuse vähendamise korral või mõnel muul põhjusel peab dispetšer koos energiadispetšeriga määrama kõige ratsionaalsema rongide liiklemise korra liinil.

Kontaktvõrgu juhtme jäätumisel antakse energiadispetšeri avalduse põhjal nn aknad jää sulatamiseks kontaktvõrgu juhtmelt voolu abil.

306. Kui dispetšerside ei tööta, tuleb korraldada rongiliiklust dispetšeri osavõtuta. Sel juhul korraldavad rongiliiklust jaamavahel seda piiravate jaamade korraldajad ettenähtud korras.

Dispetšerside rikke kohta teevad nii dispetšer kui ka jaamakorraldaja vastava sissekande dispetšerikorralduste raamatusse ja järelevaatusraamatusse.

Dispetšerside taastamisest teatab dispetšer üheaegselt kõigile jaamadele registreeritava käsuga.

XII peatükk MANÖÖVRITÖÖ

307. Manöövritööd tehakse jaama tehnoloogilise protsessiga sätestatud korras ja manöövritöö plaani järgi, mis üldjuhul näeb ette:

- 1) rongide õigeaegse koostamise ja jaamast liinile lähetamise;
- 2) vagunite õigeaegse etteandmise laadimiseks (tühjendamiseks) ja äratoomise pärast laadimise (tühjendamise) lõpetamist vastavalt jaama tehnoloogilise protsessiga sätestatud korrale ja manöövritöö plaanile;
- 3) vagunite töötlemise vähima ajakuluga;
- 4) jaama tehnovahendite ratsionaalseima kasutamise;
- 5) ohutu raudteeliikluse, manöövritööga seotud töötajate ohutuse ja veeremi säilivuse tagamise.

308. Suure manöövritöömahuga jaam jaotatakse manöövrirajoonideks. Ühes manöövrirajoonis võib töötada üheaegselt ainult üks manöövrivedur. Raudtee-ettevõtja võib kehtestada korra, mis lubab töötada ühes manöövrirajoonis korraga ka kahel või enamal manöövriveduril. Nimetatud kord peab tagama ohutu raudteeliikluse ja sätestatakse jaama tehnikorraldusaktis.

309. Manöövrivedur peab olema töökorras, omama häireteta töötavat manöövriraadiosidet, ettenähtud signaale ja inventari.

310. Pöörangute ja signaalide elektritsentralisatsioonita jaamas valmistab manöövrimatka signalist või pöörmeseadja manöövrijuhi korralduse alusel.

Pöörangute ja signaalide elektritsentralisatsiooniga jaamas valmistab manöövrimatka jaamakorraldaja, tsentralisatsiooniposti operaator või dispetšer. Kui pöörangud antakse keskuhtimiselt kohalikule juhtimisele, siis manöövrimatka valmistab konduktor, rongikoostaja, vedurijuht või vedurijuhi abi, pargikorraldaja, jaamakorraldaja, jaamaülem või mõni teine raudtee-ettevõtja määratud töötaja. Sama kord kehtib ka manöövritööl elektritsentralisatsioonita jaamas, kus pöormeseadja pööranguid ei teeninda. Jaamade loetelu koos pöormete numbritega (mida pöormeseadja ei teeninda) ja töötajate ametinimetustega, kel on õigus seada manöövritööl pööranguid manöövrimatka asendisse, kinnitab raudtee-ettevõtja.

311. Enne tsentraliseeritud pöörangu seadmist manöövrimatka asendisse peab seda operatsiooni sooritav töötaja veenduma (isiklikult või selleks määratud töötaja ettekande põhjal) selles, et pöörang on veeremist vaba. Pöörangute ja signaalide elektritsentralisatsiooniga jaamas kontrollitakse pöormete vabaolekut veeremist juhtimisseadme näitude järgi. Juhtimisseadme mittetöötamisel või väljalülitamisel, samuti pöörangu seadmisel manöövrimatka asendisse kohalikust püstikpuldist, kontrollitakse pöörme vabaolekut jaama tehnikorraldusaktis sätestatud korras.

Pöörangute ja signaalide elektritsentralisatsioonita jaama pöörangud, v.a need, mis on sorteerimisteedel, kus manöövritööd tehakse seeriatugetega, samuti need tsentraliseeritud pöörangud, mida teenindatakse käsitsi vändaga (kurbliiga), tuleb manöövritööl lukustada riivi (krambi) abil.

312. Manöövritöö korraldamisel tuleb efektiivselt kasutada manöövriraadiosidet. Raadioside kaudu antud manöövritöö korraldus peab olema lühike ja arusaadav. Korralduse andja peab veenduma selles, et manöövriveduri juht (korralduse täitja) on korraldusest õigesti aru saanud (raadioside kaudu antud korralduse kordamise ärakuulamine, vedurivilega signaali andmine jms). Raadioside kaudu edastatavate manöövritöö tüüpkäskude ning teadete näidisreglemendi töötab välja jaama tööd korraldav ja selle töö eest vastutav raudtee-ettevõtja.

Manöövriraadioside ja pargiside kasutamise kord ning teadete näidisreglemendid manöövritööl sätestatakse sellekohases juhendis, mis on jaama tehnikorraldusakti lisa.

313. Valmistatud manöövrimatka korral annab manöövriveduri juhile keelava tulega manöövrifoorist möödasõidu loa pädev liikluskorraldaja isiklikult manöövriraadioside, pargiside või manöövrijuhi kaudu.

314. Manöövriveeremi ühest jaama pargist teise mööda ühendus- või väljatõmbeteed ümberpaigutamise kord sätestatakse jaama tehnikorraldusaktis.

Üldjuhul juhib manöövriveeremi ümberpaigutamist ühest pargist teise parki manöövrijuht. Soodsate kohalike tingimuste olemasolul (teedeparkide järjestikune asetus, manöövrivedur haagitakse vaguni küljest lahti vedurijuhi kabiinist jms) võib manöövrivedurijuht sõita manöövriveeremiga ühest teedepargist teise ilma manöövrijuhi kaasasõiduta.

Mitteavaliku raudtee raudteeliikluspiirkonnas teenindatakse manöövrikoosseise ja korraldatakse rongide vastuvõtmist ja -ärasaatmist sellise side- ja signalisatsioonisüsteemi abil, mis tagab reaajas ülevaate raudteeliikluse korraldamisest.

Manöövritöö ja rongide vastuvõtmine ja -ärasaatmine toimub mitteavaliku raudtee raudteeliikluspiirkonna tehnikorraldusaktiga ja kohaliku manöövritöö juhendiga kehtestatud korra kohaselt.

Mitteavaliku raudtee teede kogumis teostatakse manöövritööd tehnikorraldusaktiga ja kohaliku manöövritöö juhendiga kehtestatud korra kohaselt.

315. 1. ja 2. ohuklassi kuuluva kaubaga laaditud vagunid (vedelgaasi tsisternvagunid ja muud), kui nad ei ole lülitatud formeeritud või formeeritava rongiveeremi koosseisu, peavad olema kehtestatud korras piiratud signaalidega ja seisma jaama tehnikorraldusaktis ette nähtud jaamateel. 1. ja 2. ohuklassi kuuluva kaubaga laaditud vagunid peavad seisma kokkuhaagitult ühes grupis ja olema kinnitatud pidurkingadega. Nende vagunite seisutee pöörang seatakse ja lukustatakse isoleerivas asendis, mis ei võimalda muul veeremil sellele teele sõita.

Kui manöövriveduril on vaja sõita teele, kus seisab 1. ja 2. ohuklassi kuuluva kaubaga vagun, peab jaamas manöövritööd korraldava pädev liikluskorraldaja informeerima sellest manöövrijuhti ja manöövrijuht ettenähtud korras manöövriveduri juhti.

316. Kui rongis või manöövriveeremi koosseisus on ohtliku kaubaga vagun, mis „Ohtlike kaupade veoeeskirja“ järgi vajab kattevaguneid, kajastub nende arv laadimisjaamas kaubaveodokumendile löödud templis. Näiteks 3/0-0-3-1, kus:

- 1) esimene murdarv (3/0) näitab kattevagunite arvu rongi vedurist;
- 2) teine arv (0) on kattevagunite arv tõukevedurist;
- 3) kolmas arv (3) on kattevagunite arv vagunist, milles on inimesed;
- 4) neljas arv (1) on kattevagunite arv manöövritööl tahkekütusega vedurist.

Märk 0 (null) tähendab, et kattevagunit ei nõuta.

317. Veeremidepoo teedel võib manöövritööd teha depoo juhtkonna korraldusega määratud raudteeliikluse eest vastutava isiku juhtimisel ja järelevalvel.

318. Jaamateel, kus remonditakse või laaditakse vaguneid või tehakse muid töid, ei ole tõugetega manöövritöö lubatud.

Ebasoodsates ilmastikuoludes (tugev tuul, udu, tuisk jms) ja pimedal ajal valgustamata teel tuleb teha manöövritööd tähelepanelikult ning vajadusel ettenähtust väiksema kiirusega ja väiksema manöövriveeremi koosseisuga.

319. Töörongi tööd jaamateel juhib raudtee-ettevõtja poolt seda tööd juhtima määratud vastava ala (tee-, signalisatsiooni- ja sideala jt) pädev liikluskorraldaja.

Töörongi või teemasina sõitmine ühelt jaamateelt teisele või jaama teise rajooni on lubatud manöövrijuhi ja jaama pädeva liikluskorraldaja loal. Vajadusel võib raudtee-ettevõtja poolt määratud ohutu raudteeliikluse eest vastutav töötaja määrata jaama tehnikorraldusaktiga juhtima manöövritööd vastava kogemusega jaamatöötaja.

320. Pidurimagistraali (ühendusvoolikud) manöövritööl ühendab või teeb lahti:

- 1) vedurijuht või vedurijuhi abi veduri lahtihaakimisel manöövriveeremist;

- 2) tehnohooldepunkti töötaja vastavalt jaamatöö ja tehnohooldepunkti ühtses tehnoloogilises protsessis sätestatule;
- 3) rongikoostaja või konduktor (edaspidi manöövrijuht) manöövritöö tegemisel jaamas, kus ei ole vagunite tehnohooldepunkti.

321. Tehnokorraldusaktis nimetatud erandjuhul on lubatud üksikute vagunite ümberpaigutamine ka käsitsi, kuid ainult loodis jaamateel (horisontaaltasapinnas).

Vaguni ümberpaigutamine käsitsi jaama peateel ja vastuvõtu-ärasaateteel on keelatud. Vaguneid võib käsitsi ümber paigutada ainult liiklusohutuse eest vastutava töötaja otsesel juhtimisel ja järelevalvel ning mitte rohkem kui üks laaditud või kaks tühja vagunit korraga.

Käsitsi manööverdamisel tuleb järgida järgmisi raudteeliiklusohutuse nõudeid:

- 1) vaguneid ei tohi lükata või veeretada kiirusega üle 3 km/h;
- 2) vagunid peavad olema kokku haagitud;
- 3) vaguneid ei tohi veeretada jaamatee piirdetulbast mööda või peatee või vastuvõtu-ärasaatete suunas;
- 4) vaguneid ei tohi veeretada enne, kui pidurkingad on seatud kasutamiskorda;
- 5) vaguniratta alla ei tohi asetada puutükke, laudu, liipreid, kive või muid keelatud esemeid pidurdamise eesmärgil.

Käsitsi ei ole lubatud manööverdada vaguneid, kus on inimesed, ja mittegabariitse või 1. ja 2. ohuklassi kuuluva kaubaga laaditud vaguneid.

Vagunite käsitsi veeretamise täpne kord pööra, elektripeli või muu mehaanilise väikeabivahendiga (sõrgkang) sätestatakse raudteeettevõtja kinnitatud sellekohases juhendis.

Manöövritöö juhtimine

322. Jaamas võib manöövritööd juhtida ainult üks vastutav töötaja, kelleks üldjuhul on jaamakorraldaja, manöövridispetšer, mäekorraldaja, pargikorraldaja ja dispetšeritsentralisatsiooniga liinil dispetšer. Nende töötajate volitused ja kohustuste jaotus manöövritöö korraldamisel määratakse jaama tehnikorraldusaktiga.

323. Manöövriveduri liikumist võib juhtida ainult üks manöövrijuht (rongikoostaja, konduktor või mõni muu raudtee-ettevõtja määratud töötaja), kes vastutab ohutu ja täpse manöövritöö eest.

Sorteermäel võib manöövriveduri liikumist juhtida mäekorraldaja. Manöövritööd ja manöövriveduri liikumist vahejaamas juhib konduktor (manöövrijuht). Manöövritööd veduriga, mida ei teeninda manöövrijuht, juhib jaama see töötaja, kelle töökohustuseks on korraldada manöövritööd jaamas. Nende jaamatöötajate loetelu on toodud jaama tehnikorraldusaktis.

Enne manöövriveeremi liikuma panemist (vedurijuhile signaali, korralduse või loa andmist) peab manöövrijuht veenduma manöövrimatka õigsuses. Jaamas, kus on kasutusel manöövrifoorid, tehakse manöövritööd manöövrifoori järgi.

324. Raudtee-ettevõtja määrab manöövritöö tegemiseks kas meeskonna (rongikoostaja ja tema abi) või ainult manöövrijuhi.

Manöövrijuht korraldab meeskonnaliikmete paigutuse vastavalt manöövritöö plaanile. Manöövrivedurit teenindab vedurijuht või vedurimeeskond raudtee-ettevõtja sätestatud korras.

325. Manöövrijuht saab manöövritöö ülesande ainult ühelt manöövritööd korraldavalt isikult. Nende isikute loetelu määratakse kindlaks jaama tehnikorraldusaktiga ja jaama töö tehnoloogilise protsessiga.

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

Kui manöövritöö käigus muudetakse kavandatud ja täitmiseks avaldatud manöövritööplaani, tuleb tööplaanis tehtavatest muudatustest õigeaegselt informeerida kõiki manöövritööst osavõtvaid töötajaid.

326. Manöövriveduri sõitu (vagunitega või ilma) ühest jaama manöövrirajoonist teise saab lubada ainult üks ohutu raudteeliikluse tagamise eest vastutav töötaja - jaamakorraldaja, mäekorraldaja või jaama manöövridispetšer ja dispetšeritsentralisatsiooniga liini jaamas rongidispetšer.

Manöövriveduri sõitmine ühest jaama manöövrirajoonist teise peab olema kooskõlastatud selle manöövrirajooni manöövritöö korraldajaga (postikorraldaja, pargikorraldaja, manöövrijuht), kuhu manöövrivedur sõidab.

Töötajate kohustused manöövritööl

327. Manöövrijuht peab:

- 1) koostama rongi täpses vastavuses koosteplaani, tehnikasutuseeskirja, sellekohaste juhendite ja juhistega;
- 2) tagama manöövritööst osavõtva töötajate õige paigutuse ja edaspidise kooskõlastatud tegevuse, tutvustama neid enne manöövritöö algust manöövritööplaaniga ja selle täitmise korraga;
- 3) täitma manöövritöö ülesande täpselt ja ettenähtud tehnoloogilise aja piires;
- 4) korraldama manöövritööd nii, et oleks tagatud ohutu raudteeliiklus ja manöövritööst osavõtva töötajate ohutus ning raudteeveeremi ja veoste säilivus.

Erilise ettevaatusega tuleb teha manöövritööd vagunitega, kus on inimesed, mittegabariitsed veosed või ohtlikud kaubad.

328. Manöövrimeeskond peab enne valvekorda asumist tutvuma veeremi paigutusega jaama manöövrirajooni teedel, kontrollima veeremi kinnitust iseveeremise vältimiseks ja veenduma manöövrirajoonile ette nähtud pidurikingade olemasolus. Kontrolli tulemustest kannab manöövrijuht ette jaama pädevale liikluskorraldajale ja teeb sissekande valvekorra vastuvõtu ja pidurikingade raamatusse.

329. Enne manöövritöö algust on manöövrijuht kohustatud:

- 1) veenduma, et kõik manöövritööst osavõtavad töötajad (sh vedurimeeskond) asuvad neile ette nähtud kohtadel;
- 2) avaldama manöövritöö plaani vedurijuhile ja teistele manöövritöös osalejatele ning tutvustama selle läbiviimise korda;
- 3) kontrollima pidurkinga olemasolu veeremirataste all või teel ja veenduma muude veeremi liikumist takistavate esemete puudumises.

330. Pöörmeseadjale, signalistile või mõnele teisele manöövrimatka ettevalmistavale töötajale annab manöövrimatka valmistamise käsu manöövrijuht isiklikult manöövriraadioside kaudu, vedurivilega, suuvilega või mõnel muul kehtestatud viisil, nagu see on sätestatud jaama tehnikorraldusaktis.

331. Manöövritööl on manöövrijuht kohustatud:

- 1) andma manöövritöö signaale ja korraldusi selgelt ja õigeaegselt;
- 2) jälgima manöövrimatka ettevalmistamist ja signaalide andmist signalisti, pöörmeseadja ja vedurijuhi poolt;
- 3) asuma sellises kohas, kust manöövritöö on hästi jälgitav;
- 4) rakendama manööverdamisel pikk-manöövriveeremiga kõveral teosal või halva nähtavuse puhul (udu, tuisk, lumesadu jms) lisameetmeid raudteeliikluse ohutuse tagamiseks (andma sagedamini signaale ja korraldusi, kasutama signaalide edastamiseks signaliste, pöörmeseadjaid, vähendama manöövriveeremit jms);
- 5) mitte lubama veeremi sõitu üle läbilõigatud pöörangu enne selle järelevaatust, töökorda tegemist ja sõidukõlblikuks tunnistamist;
- 6) veenduma enne sõitu teel seisva veeremi juurde, et seal ei ole piiramissignaale;
- 7) kinnitama jaamateele seisma jäetud veeremi tehnikorraldusaktis ette nähtud normatiivide kohaselt;
- 8) veenduma enne manöövriveeremi liikuma panemist, et kõik vagunid on omavahel ja veduriga kokku haagitud;
- 9) rakendama manöövritööl tõugetega abinõusid, mis välistaksid vagunite iseenesliku tagasilikumise või väljasõidu piirdetulba taha tee vastaspooles otsas, kus manöövritööd ei tehta;
- 10) seadma vagunite automaatsidurite haakekangi enne manöövritööd tõugetega või sorteermäest allatõukamist lahtihaakimise asendisse, pärast vagunigrupi või vaguni eemaldumist manöövriveeremi põhigrupist panema automaatsidurite haakekangi tagasi kokkuhaakimis- ehk normaalasendisse;
- 11) veenduma sõitmisel manöövriveduriga vagunitega hõivatud teele seal seisvast vagunigrupist maha- või juurdehaakimiseks või seisvate vagunite kokkusurumiseks, et teel seisvad vagunid on kinnitatud iseveeremise vältimiseks kehtestatud normatiivide kohaselt ja seda eriti tee vastaspooles kõrikus, kus manöövritööd ei tehta;
- 12) kontrollima teel seisvale vagunigrupile vagunite juurdehaakimisel, mis on kehtestatud normatiivi järgi, et juurdehaakimisega ei muudetaks varem pandud pidurkingade asendit ja pidurkingi oleks normatiivi järgi piisavalt, arvestades vagunite arvu suurenemist nende seisuteel;
- 13) veenduma kaupade vagunisse ja vagunist mahalaadimise kohtades enne manöövriveeremi liikuma panemist, et teel ei ole veeremi liikumist takistavaid esemeid ega töötajaid;
- 14) manööverdama vaguniga, mille laadimine ei ole veel lõpetatud, alles pärast loa saamist laadimise eest vastutavalt töötajalt.

332. Manöövrijuht peab korraldama manöövritöö nii, et raudteeliikluse ohutus vastaspoolse kõrikus oleks tagatud ja ei toimuks veeremi sõitu vastaspoolse kõriku tee piirdetulba taha, isoleerpõkkudele või väljasõidufoori taha. Manöövritöö tegemisest tuleb teavitada tee vastaspoolse kõriku pöörmeposti pöörmeseadjat, korraldajat või signalisti, kes peab võtma lisameetmed raudteeliikluse ohutuse tagamiseks (jälgima vagunite liikumist, panema vajadusel teele pidurkinga, seadma pöörangu nn isoleerivasse asendisse jms).

333. Manöövritöö korraldaja (jaama pädev liikluskorraldaja) peab enne manöövritööd vagunitega, kus on inimesed või mis on laaditud mittegabariitse, 1. ja 2. ohuklassi kuuluva kaubaga, informeerima manöövrijuhti, manöövrijuht aga teisi töötajaid, sh vedurijuhti.

334. Kui jaamavahele saadetava rongi sabast jääb jaamateele maha grupp vaguneid, tuleb rongiveeremi ja mahajäävate vagunite vahele teha vähemalt 5-meetrine vahe. Kui sellist vahet pole võimalik teha, tuleb teele maha jäävad vagunid kinnitada iseveeremise vältimiseks pidurkingadega, et hoida ära iseveeremist jaamavahele väljuva rongi paigaltvõtmisel tekkivast tõukest.

335. Manöövritööl tee või muu raudteeinfrastruktuuri objekti remontimise kohas, ülesõiduga raudteeületuskohast, reisiplatvormi ääres või kaubaaida, kaubahoovi, kütuselao, vagunidepoo, veduridepoo, tehase, töökoja jms teel või territooriumil peavad manöövrijuht ja vedurimeeskonna liikmed olema eriti valvsad, andma inimestele lähenemisel ettenähtud helisignaali ja hoiatama neid, kes töötavad laadimistööl, tee ja vagunite remonditööl jms.

Kui sõidetakse vagunitega ees, peab manöövrijuht ise või tema määratud manöövrimeeskonna liige asuma ümberpaigutatava vagunigrupi esimesel vagunil või liikumise suunas esimese vaguni astmeraual (pidurrõdul). Raudteettevõtja võib kehtestada ka muu korra sõitmisel vagunitega ees, tingimusel, et see tagab ohutu manöövritöö.

Möödasõidul kõrgest platvormist ei ole lubatud seista platvormipoolsel vaguni või veduri astmeraual.

336. Manöövritööl juhib manöövrivedurit vedurijuht. Vedurijuhi abi ettevalmistamisel vedurijuhiks või teise vedurijuhi ümberõppel võib neile veduri juhtimise üle anda vahetuses töötava vedurijuhi isiklikul vastutusel.

337. Manöövritööl on vedurimeeskond kohustatud:

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

338. Kogumisrongi teenindav vedurijuht ja konduktor peavad teadma teenindatava liini jaamade tehnikorraldusaktides sätestatud manöövritöö korda. Kui konduktor on vahejaamas manöövritöö juhiks, saab vedurijuht temalt kõik signaalid ja korraldused.

339. Vedurijuht ei tohi panna vedurit liikuma enne manöövrjuhilt raadioside (pargiside) kaudu või mõnel muul viisil antud korraldust. Väljasõidul tsentraliseeritud pöörangule peab vedurijuht veenduma foori lubavas näidus, foori puudumisel saama

jaamakorraldajalt teate matka valmisoleku kohta. Kohaliku juhtimisega tsentraliseeritud pöörangutele võib sõita neid teenindava töötaja korraldusel. Sõiduks tsentraliseerimata pöörangule peab vedurijuht saama pöörmeseadja või manöövrijuhi signaali.

340. Kui vagunite tõukamisel ehk sõitmisel vagunitega ees ei näe vedurijuht matka valmisoleku kohta antavat signaali või manöövrifoori tuld, võib manöövrijuht anda korralduse või signaali sõiduks pärast seda, kui on saanud pöörmeseadjalt signaali või teate manöövrimatka valmisoleku kohta ja veendunud selles, et manöövrifoor on avatud ja lubab teha manöövritööd.

341. Vaguniteta manöövrivedur sõidab jaamateel jaama pädeva liikluskorraldaja korralduse, pöörmeseadja signaali (teate) või manöövrifoori tulede järgi.

342. Vedurijuht peab manöövritöö signaali või korraldust kinnitama vedurivilega (helisignaaliga). Kui vedurijuht ei ole saanud täpselt aru signaalist, korraldusest või ei tunne manöövritöö plaani, peab ta peatama töö ja selgitama või teadvustama enesele edaspidise tööplaani.

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

Reisirongi taga seisva veduri juhil on keelatud panna oma vedurit liikuma seni, kuni ta pole saanud teadet reisirongi jaamavahele väljumise ja ärasaatete rongiveeremist vabanemise kohta.

344. Pöörmeseadja, signalist või mõni teine manöövrimatka valmistanud isik on manöövritöö ajal kohustatud:

- 1) jälgima tähelepanelikult manöövriveeremi liikumist, antavaid korraldusi ja signaale ning tagama nendega antud nõuete täitmise kehtestatud tehnoloogilise aja piires;
- 2) andma vedurijuhile ja rongikoostajale või manöövrijuhile signaale ja teateid täpselt reglementeeritud korras;
- 3) veenduma enne signaali andmist või korralduse üleandmist manöövrijuhile või manöövriveduri juhile selles, et manöövrimatka on valmis sõiduks;
- 4) lukustama pöörangu pärast matkaasendisse seadmist või kinnitama sulgrööpa krambiga ja veenduma selles, et sulgrööbas oleks surutud tihkelt vastu raamrööbast.

Vagunite kinnitamine

345. Veeremit võib jätta seisma jaamateele ainult tee piirdetulpade (signaalide) vahelisel teosal. Vedurita seisev rongiveerem peab olema kinnitatud iseveeremise vältimiseks pidurkingadega, käsipiduritega või muude kehtestatud kinnitusvahenditega. Jaamateel seisvate vagunite ukсед ja luugid peavad olema kinni (juhul kui nendega ei tehta kaubaveooperatsioone või kui ei toimu puhastamist, desinfitseerimist või remonti).

346. Jaamateel kinnitatakse vagunid käesoleva juhendi XVI peatükis toodud normide kohaselt. Veeremi kinnitamise kord sätestatakse tehnokorraldusaktis sõltuvalt jaama kohalikest oludest. Selles sätestatakse veeremi kinnitamise kord igal jaamateel, veeremi kinnitamise eest vastutav töötaja ja samuti see isik, kes eemaldab kinnitusvahendid vagunite rataste alt või vabastab käsipidurid enne veeremi liikumapanemist.

347. Rong, vagunigrupp või üksik vagun, mis seisab jaama teel, tuleb kinnitada pidurkingadega jaama tehnikorraldusaktis ette nähtud normatiivide kohaselt enne veduri või vagunite lahtihaakimist rongiga sõitu jätkavast vagunite põhigrupist.

348. Vedurijuhil on keelatud haakida vedurit rongiveeremist lahti seni, kuni ta ei ole saanud usaldusväärset teadet veeremi kinnitamise kohta. Niisugune teade antakse vedurijuhile jaama tehnikorraldusaktis sätestatud korras. Enne veduri lahtihaakimist rongist on vedurijuht kohustatud teele seisma jäetava veeremigrupi pidurdama automaatpiduritega.

349. Vagunite pikemaks ajaks (reservis, remonti andmise ootel jms) seisma jätmisel tuleb nad paigutada soodsa profiiliga teele ja see tee tuleb isoleerida jaamast läbisõitva rongi matkast. Sellised vagunid kinnitatakse vagunirataste pidurkingale pealesõiduga. Vagunite õiget kinnitamist peab kontrollima jaamaülem, tema asetäitja või jaamakorraldaja.

350. Vahejaama ajutiselt ilma vedurita seisma jäetud kaubarongi veerem kinnitatakse normatiivi järgi, mis on jaama tehnikorraldusaktis ette nähtud sellele jaamateele, vagunirataste pealesõiduga pidurkingale. Jaamaülem, tema asetäitja või mõni teine raudtee-ettevõtja määratud töötaja peab kontrollima jaamateele seismajäetud rongiveeremi kinnituse õigsust (kes dispetšeri ülesandel kutsutakse jaama) ja kandma kontrollimise tulemusest ette dispetšerile. Veeremi kinnituse õigsust võib dispetšeri ülesandel kontrollida ka jaamakorraldaja, kes samuti kannab kontrollimise tulemusest ette dispetšerile.

Ebasoodsa profiiliga jaamateele ei tohi ilma vedurita rongiveeremist seisma jätta.

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

352. Kallakuga jaamateel, kus on vagunite jaamavahele veeremise oht, võib teha manöövritööd ainult veduri paigutamise ja languga poole ning töötavate ja proovitud automaatpiduritega. Kui vedurit ei saa paigutada languga poole, võib teha manöövritööd manöövriveeremist tagurdades, töötavate ja proovitud automaatpiduritega. Manöövritöö tegemise täpne kord jaamas, kus jaamateed on kallakuga, määratakse kindlaks jaama tehnikorraldusaktiga.

353. Manöövritöö tegemisel kallakuga jaamateel tuleb rangelt järgida raudteeliikluse ohutusnõudeid (pöörmete seadmine isoleerivasse asendisse, vagunigruppide kinnitamine pidurkingadega jms), mis välistavad vagunite iseliikumise ja kokkupõrked manööverdava veeremiga, vagunite väljaveeremise rongimatka või naabermanöövrirajooni.

Kallakuga jaamateede loetelu, kus manöövritööl on vagunite jaamavahele, rongimatka või naabermanöövrirajooni veeremise oht, ning raudteeliikluse ohutusabinõud, mida peab rakendama manöövritööl, sätestatakse jaama tehnikorraldusaktis.

354. Veeremi jaamavahele iseveeremise ärahoidmiseks on haruraudteed või ühendusteed teenindava liikluskorraldusposti korraldaja, pöörmeseadja või manöövrijuht kohustatud pärast vagunite etteandmist või väljasõitu seadma liitumispöörangu (sh tsentraliseeritud

pöörangu) kaitseumbteele suunatud asendisse või panema kaitsepöörangu sulgrööpad või heitekinga kaitse- ehk normaalasendisse.

355. Ilmaennustuse kohaselt saabuva või ootamatult saabunud tugeva tuule korral on jaamatöötajad, igaüks oma tööpostil, kohustatud täiendavalt kontrollima veeremi kinnituse usaldusväärsust jaama teedel ja vajadusel võtma lisameetmed vagunite kinnitamiseks.

356. Veeremi jaamavahele väljaveeremise ohu korral tuleb rakendada kõiki jaamatöötajate käsutuses olevaid vahendeid ise veerema hakanud veeremi peatamiseks. Veeremi jaamavahele väljaveeremisest on jaamakorraldaja kohustatud kohe teatama jaamavahel olevatele vedurijuhtidele, dispetšerile, naaberjaama korraldajale ja ülesõidukohtade valvuritele ning vajadusel teistele töötajatele.

Vastassuunas sõitvad rongid peatatakse ning võetakse erakorralised meetmed jaamavahele liikunud veeremi peatamiseks.

357. Manöövritööl ei tohi sõita kiiremini kui:

- 1) 60 km/h mööda vaba teed veduriga või veduri järele haagitud vagunitega, kui manöövriveeremi automaatpidurid on töökorras ja piduriproov tehtud;
- 2) 40 km/h mööda vaba teed, kui vagunid on haagitud vedurile järele (automaatpidurid ei tööta);
- 3) 25 km/h, sõites vaguniga ees mööda vaba teed või sõitmisel päästerongiga;
- 4) 15 km/h, sõites vaguniga, kus on inimesed või mis on laaditud 4., 5. ja 6. külgmise või alumise mittegabariitsuse astme kategooriasse kuuluva või 1. ja 2. ohuklassi kuuluva veosega;
- 5) 3 km/h, lähenedes veduriga või vagunitega teel seisvatele vagunitele.

Manöövriveeremi sõidukiirus üle vagunikaalu määratakse jaama tehnikorraldusaktiga olenevalt vagunikaalu konstruktsioonist ja ehitusest.

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

Manöövritöö sorteermäel ja väljatõmbeteel

359. Manöövritööd jaama sorteermäel tehakse vastavalt raudtee-ettevõtja kinnitatud sorteermäe (edaspidi mägi) tööjuhendile. Mäe tööjuhendis nähakse ette meetmed, mis välistavad vagunite väljaveeremise sorteerimisteedelt mäe vastassuunakõrikusse (väljasõitu piiravate pidurkingade panemine teele mäe vastassuunakõrikus, vagunigruppide pidurdamine sorteerimispargi keskosas jms).

360. Mäekorraldaja peab enne vagunite allatõukamist mäest:

- 1) kontrollima mäealuse pargi sorteerimisteede täitumust ja veeremist vaba kohta teedel ning vahekaugusi vagunigruppide vahel sorteerimispargi mäepoolses küljes;
- 2) tutvuma vagunite mäest alla veeretamise plaaniga, lahtihaagitavate vagunite paiknemisega manöövriveeremi koosseisus, vagunite arvuga igas lahtihaagitavas vagunigrupis ja nende liikumisomadustega ning muude tööks vajalike andmetega;

3) tutvustama vagunite mäest alla veeretamise plaani (sorteerimisplaani) selles töös osalevatele töötajatele (täitevposti operaatorid, rongikoostajad, vagunipidurdajad jt).

361. Mäekorraldaja, operaator, manöövrjuht, rongikoostaja ja vagunipidurdaja peavad reguleerima vagunite allatõukamise intervalli ja tõukekiirust, võttes aluseks mäealuse pargi sorteerimisteede täitumuse ja vagunite veeremise omaduse nii mäealuse pargi sorteerimisteedel kui ka pöörmete tsoonis, samuti vagunite arvu ühes veerevas vagunigrupis, vagunigruppide jagunemise sorteerimispargi teede järgi jms.

Vagunite mäest alla veeremise ajal peavad mäekorraldaja ja operaator jälgima vagunigruppide veeremist ja nende paiknemist sorteerimispargi teedel, kontrollima automatiseeritud mäeseadmete tööd ning vajadusel korrigeerima nende töörežiimi.

362. Manöövridispetšer, mäekorraldaja ja mäeoperaator peavad pidama täpset arvestust nende sorteerimisteede kohta, kus paiknevad 1. ja 2. ohuklassi kuuluva kaubaga vagunid või vedelgaasi tsisternvagunid.

Vagunite mäest alla veeretamise ajal peavad mäekorraldaja, mäeoperaator, rongikoostaja või manöövrjuht informeerima raadioside kaudu või muude kehtestatud sidevahenditega manöövrjuhti, mäeoperaatorit, pöormeseadjat ja vagunipidurdajat nende vagunigruppide liikumisest, mis nõuavad ettevaatust ja muude spetsiifiliste ohutusnõuete rakendamist (vagunid veosesaaturitega, elusloomadega, mittegabariitse, 1. ja 2. ohuklassi kuuluva kaubaga jms).

Töötajad, kes korraldavad vagunigruppide mäest alla veeretamist, peavad olema tähelepanelikud, tagama raudteeliikluse ohutuse ja veeremise säilivuse. Tõukekiirust ja vaguniaeglusti pidurdusjõudu tuleb reguleerida selliselt, et vagunigruppide vahed oleksid optimaalse pikkusega ja ei ületataks lubatud suurimat kokkupõrkekiirust kokkuhaakumisel sorteerimisteel seisvate vagunitega.

Töötajate informeerimise kord neist vaguneist, mis mäest alla veeretamise protsessis nõuavad suurimat eritähelepanu ja muude spetsiifiliste ohutusnõuete rakendamist, määratakse kindlaks sorteermäe tööjuhendiga.

363. On keelatud teha tõukega manöövritööd ja veeretada mäest alla:

- 1) vagunit, kus on inimesed (v.a veosesaaturiga vagun);
- 2) vagunit veosega, mis nõuab suurimat tähelepanu ja muude spetsiifiliste ohutusnõuete rakendamist;
- 3) platvormi ja poolvagunit, mis on laaditud 4., 5. ja 6. külgmise ja alumise mittegabariitsuse astme veosega või 3. ülemise mittegabariitsuse astme veosega;
- 4) veosega raudteetransportööri;
- 5) vedurit, mootorrongi, külmutusrongi, reisivagunit, raudteekraanat ja tee-ehituse masinaid;
- 6) vagunit ja muud veeremit, millel on pealkiri „Mäest alla mitte veeretada“.

Alapunktides 1 kuni 6 nimetatud veerem võib sõita üle mäe ainult koos manöövriveduriga.

On keelatud sõita üle mäe 12 ja enama teljega raudteetransportööriga ja enam kui 120-tonnise kandevõimega haagistüüpi veosega raudteetransportööriga, kui haagise koosseisus on vaheplatvormid.

364. Vagunite mäest alla tõukamise ja veeremise piirkiirused mäefoori signaaltulede järgi ning raudteeliikluse ohutuse nõuded kehtestab raudteeettevõtja lähtuvalt mäe tehnilistest parameetritest ja kohalikest oludest. Vagunigruppide kiirus kokkuhaakimisel mäealuses pargis (tõugetega manöövritööl) ei tohi ületada 5 km/h. Kaubaveoeeskirjas loetletud juhtudel, kui manöövritööl tuleb teatud liiki veoste pöörata suurimat tähelepanu või rakendada muid spetsiifilisi ohutusnõudeid, ei tohi vagunigruppide kokkuhaakimise kiirus olla üle 3 km/h.

365. Veoste loetelu, millega laaditud vaguneid ei tohi mäest alla veeretada või teha tõugetega manöövritööd, on kindlaks määratud kaubaveoeeskirjaga. Nende veoste kaubaveodokumentidesse lüüakse laadimisjaamas tempel „Mäest alla mitte veeretada“ või „Mäest alla veeretada ettevaatlikult“.

Külmutusrongide ja autonoomsete külmutusvagunite mäest alla veeretamisel ei tohi lubada nende kokkupõrkamist mäealuse pargi teedel seisvate vagunitega. Külmutusronge ja autonoomseid külmutusvaguneid tõugatakse mäest alla mäefoori kollase tulega.

366. Enne kui alustatakse manöövritööd vaguniga, kus on veose või elusloomade saatur, peab manöövrijuht hoiatama saaturit eelseisvast manöövritööst.

367. Vagunipidurdaja peab jälgima vagunite kogunemist sorteerimisteel ja selle täitumisest teatama vanemvagunipidurdajale, mäekorraldajale, mäeoperaatorile või manöövrijuhile.

Vagunipidurdaja on kohustatud:

- 1) asuma veeremi mäest alla tõukamise alustamise hetkel tema teenindatavate sorteerimisteede vahel ette nähtud kohas;
- 2) kuulama tähelepanelikult raadioside kaudu antavaid korraldusi ja teateid mäest alla veerevate vagunite liikumise kohta ja jälgima mäekorraldaja, rongikoostaja, manöövrijuhi ning manöövriveduri juhi antavaid signaale;
- 3) pidurdama vaguneid sellise kaalutlusega, et oleks võimalikult ratsionaalselt ära kasutatud sorteerimisteede mahutavus ja tagatud vagunite ohutu kokkuhaakumine mäealuse pargi sorteerimisteel seisvate vagunitega. Suure vagunigrupi mäest alla veeremisel pannakse vagunigrupi keskmiste vagunite rataste alla ettenähtule lisaks pidurkingi kas pidurkingapaigaldiga või kasutades selleks ette nähtud harki;
- 4) pärast vagunigrupi seismajäämist mäealuse pargi sorteerimisteel eemaldama pidurkingad vagunirataste alt;
- 5) abistama naaberteedel töötavaid vagunipidurdajaid vajadusel nende töös ja seda eriti siis, kui toimub pidev vagunigruppide mäest alla tõukamine lubatud suurima kiirusega ja tempos.

368. Pidurkinga ei tohi panna:

- 1) rööbaste ühenduskoha (põku) ette või peale;
- 2) pöörme riströöpa ette;
- 3) pöörme raamrööpale, mille vastu surutakse või on surutud sulgrööbas;
- 4) kõveriku välisrööpale.

369. Ei tohi kasutada defektiga pidurkinga (purunenud tugipakk, puudub tugipaku plaat; kõverdunud, kulunud või purunenud tald; murdunud, purunenud, kõverdunud või laiaks vajutatud tallanina, tallakinnituse ja tugipaku kinnituse nõrgenemine, käepideme kõverdumine, murdumine või puudumine, tallaservade vigastus või suur kulumus, jäätunud või õline tallarenn või tallarenn ei vasta rööpapea laiusele).

Pidurkingad värvitakse värviga, mis teeb nad hästi märgatavaks, neile kantakse tempelmärk ja number, neid hoitakse manöövrirajoonis teede vahele paigutatud alustel ning nende üle peetakse ranget arvestust. Pidurkingade kasutamise täpse korra kehtestab raudtee-ettevõtja.

370. Vagunite tagurdamine ja/või ühendamine sorteerimispargi teedel tuleb kooskõlastada mäekorraldajaga, manöövrjuhiga ja sorteerimispargi korraldajaga (rongikoostajaga) enne manöövritöö alustamist.

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

371. Väljatõmbeteel tehakse manöövritööd üldjuhul tõugetega (üksik- või seeriatõugetega). Seeriatõugetega manöövritöö kord peab olema täpselt reglementeeritud jaama tehnikorraldusaktis. Tehnikorraldusaktis tuleb samuti sätestada vagunigruppide pidurdamise kord, kasutades olemasolevaid tehnovahendeid, ja vajadusel ka muud raudteeliikluse ohutusnõuded.

372. Manöövrjuht peab tõukehoo reguleerimisel arvestama vagunite sõiduomadusi, sorteerimisteede täitumust, ilmastikuolusid ning andma pöormeseadjatele ja vagunipidurdajatele piisavalt aega pöörangute ümberseadmiseks manöövrimatka asendisse ja õigeaegselt pidurkingade paigaldamiseks ning jälgima, et vagunite kokkuhaakimisel ei ületataks lubatud piirkiirust.

373. Kui manöövritöö on mingil põhjusel takistatud (veerevale vagunile sõidab otsa järeletulev grupp vaguneid või vagun jääb seisma otse pöörangul ja edaspidine manöövrimatka valmistamine osutub võimatuks jms) või on muul põhjusel liiklusohutlik, siis peavad manöövrjuht, pöormeseadja või vagunipidurdaja andma vedurijuhile peatussignaali ja võtma meetmed liikuva vagunigrupi peatamiseks.

Manöövritöö jaama peateel ja vastuvõtu- või ärasaateteel

374. Manöövritööd jaama peateel ja peateest ülesõitmisega ning sõitmisega esimese sissesõidupöörme taha võib teha ainult jaamakorraldaja loal, mis antakse igaks kavandatud sõiduks ühekordseks kasutamiseks. Dispetšeritsentralisatsiooniga liini jaamas annab sellise manöövritööloa dispetšer.

375. Jaama vastuvõtu- ja ärasaateteede pargis võib teha manöövritööd ainult nendel teedel ja pöörmel, mida jaama pädev liikluskorraldaja on lubanud kasutada ja nimetanud manöövritöö korralduse andmisel manöövrjuhile.

376. Manöövritööd väljasõiduga jaamavahele üherajalise liini jaamas ja signaalmärgi „*Jaama piir*“ taha mööda vastusuunalist rada kaheajalise liini jaamas võib teha ainult dispetšeri ja naaberjaama korraldaja nõusolekul. Vedurijuhile antakse selleks ette nähtud sõiduluba või sõidetakse selleks ette nähtud signaalist juhindudes. Manöövriveeremiga võib kaheajalise liini jaamavahele sõita mööda pärisuunalist rada valvekorras oleva dispetšeri nõusolekul ja jaamakorraldaja suulise korralduse alusel.

377. Manöövriveeremi jaamavahele sõidu loaks on:

1) automaatblokeeringuga üherajalisel liinil (kui jaam on varujuhtimisel) võtisau, mis antakse manöövrivedurijuhile pärast väljasõidufoori avamist. Manöövriveeremi esimene väljasõit jaamast jaamavahele toimub väljasõidufoori lubava näidu järgi. Edasised manöövritööga seotud sõidud jaamavahele toimuvad võtisaua alusel kinnise näiduga väljasõidufoori juures.

Kui jaama juhtimisseadmetel puudub võtisau või rikke tõttu ei saa seda anda vedurijuhile ja jaamas ei ole ka spetsiaalset teefooridega sõltuvusse viidud manöövrifoori, tuleb automaatblokeeringu tegevus manöövritöö ajaks katkestada ja manöövriveduri juhile antakse jaamavahele sõiduks teeluba (vorm LA-50).

Automaatblokeeringuga üherajalise liini jaamas, kus on spetsiaalne teefooridega sõltuvusse viidud manöövrifoor, võib manöövriveerem sõita jaamavahele selle manöövrifoori lubava näidu järgi.

Automaatblokeeringuga kaheajalise liinil pärisuunalist rada mööda võib manöövriveeremi jaamavahele väljasõidu loaks olla võtisau või jaama pädeva liikluskorraldaja raadioside teel edastatud luba. Manöövriveeremi väljasõiduks jaama piiri taha kaheajalisel liinil mööda vastasuunalist rada tuleb automaatblokeeringu tegevus manöövritöö ajaks katkestada ja manöövriveduri juhile antakse jaamavahele sõiduks teeluba;

2) poolautomaatblokeeringuga liinil võtisau, selle puudumisel poolautomaatblokeeringu tegevus katkestatakse ja vedurijuhile antakse jaamavahele sõiduks teeluba;

3) elektrisauasüsteemiga liinil jaamavahele kuuluv sau või võtisau;

4) telefonside korral teeluba vorm LA-50;

5) kombineeritud teeblokeeringuga liinil manöövrifoori lubav näit, kuid enne manöövrifoori avamist peab pädev liikluskorraldaja blokeerima jaamavahel selle piirkonna, kuhu toimub manöövriveeremi väljasõit, matka valimise vastu.

378. Manöövriveerem võib sõita üherajalise liini jaamavahele teeloa alusel ainult dispetšeri loal, mis antakse üheaegselt mõlemale jaamavahet piiravale jaamale, sulgemata rongiliikluse side ja signalisatsiooni põhivahendit.

Pärast dispetšerilt loa saamist vahetavad jaamakorraldajad järgmisi telefonogramme:

Näide nr 73

SAATEJAAM NAABERJAAM

Kas võin teha manöövritööd väljasõiduga jaamavahele.

JK (allkiri).

Võite teha manöövritööd väljasõiduga jaamavahele.

JK (allkiri).

Naaberjaamast saadud rongitefonogramm on vedurijuhile teeloa väljakirjutamise aluseks. Teeloa vorm LA-50 ülaseriale tehakse märkus „Manöövritööks väljasõiduga jaamavahele“. Jaamakorraldajad vahetavad ülalnimetatud telefonogramme dispetšerside kaudu dispetšeri kuuldes ja kontrolli all.

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

Kui nõusolek antakse sel hetkel, kui jaamavahel sõidab manöövritööd tegevast jaamast jaamavahele saadetud rong, siis jaamavahe loetakse hõivatuks seni, kuni naaberjaamast ei

anta teadet rongi saabumise kohta ning naaberjaamale ei ole edastatud teadet manöövriröö lõpetamise kohta.

Näide nr 74

Manöövriröö väljasõiduga jaamavahele on lõpetatud.

JK (allkiri).

Jaamakorraldajate läbirääkimised manöövriveeremi sõiduks jaama piiridest jaamavahele vormistatakse sissekannetena jaama rongitelefogrammide raamatus pealkirjaga „Manöövriröö väljasõiduga jaamavahele“.

379. Manöövriveeremi väljasõiduks kaherajalise liini jaamavahele mööda vastusuunalist rada, millel ei ole kahesuunalist automaatsblokeeringut, katkestatakse automaatsblokeeringu tegevus sellel peateel ja vedurijuhile antakse jaamavahele sõiduks ettenähtud teeluba vorm LA-50, mis vormistatakse punktis 378 sätestatud korras. Teeloa ülaseriale tehakse märkus „Manöövrirööks väljasõiduga jaamavahele mööda vastusuunalist rada“.

Manöövriveeremi sõiduks kaherajalise liini kahesuunalise automaatsblokeeringuga jaamavahele mööda vastusuunalist rada lülitatakse automaatsblokeeringu suund ümber vastavale liiklussuunale ja manöövriröö sõiduga jaama piiridest jaamavahele mööda vastusuunalist rada toimub jaamakorraldaja suusõnalise korralduse alusel, mille ta annab dispetšeri nõusolekul.

380. Ei ole lubatud jätta seisma jaama vastuvõtu- ja ärasaatetele üksikuid vaguneid või vagunigruppe, mis on jaamast läbi sõitnud rongist mingil põhjusel maha haagitud ja kuuluvad etteandmiseks laadimistöodeks, remontimiseks või muudeks operatsioonideks.

Vastuvõtu- või ärasaatete ajutist hõivamist vagunitega manöövrirööks võib lubada ainult jaamakorraldaja või dispetšeritsentralisatsiooniga liinil dispetšer. Vastuvõtu- või ärasaatete ajutist hõivamist vagunitega või vagunigruppidega vahejaamas võib lubada jaamakorraldaja ainult dispetšeri loal.

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

381. Manöövriröö tegemisel väljasõiduga rongi vastuvõtu- ja ärasaatematkasse või vastavale teele tuleb manöövriveduri juhti ja manöövrijuhti hoiatada eelseisvast rongi jaama vastuvõtust või jaamavahele saatmisest. Sellekohaseid korraldusi edastatakse manöövriraadioside kaudu, helisignaali, vahetult signalisti või pöörmeseadja kaudu või mõnel muul kehtestatud viisil. Eelnimetatud teate manöövrjuhi ja manöövriveduri juhile üleandmise kord sätestatakse jaama tehnikorraldusaktiga.

Manöövriröö jaama rajoonis, mida ei teeninda pöörmeseadja

382. Manöövriveduri sõidu ja vagunite etteandmise või äratoomise kaubahoovi, sõelao, vaguni- või veduridepoo teelt (teedele) peab jaamakorraldaja ja manöövrijuht eelnevalt kooskõlastama selle tööpiirkonna tööjuhi või ohutu raudteeliikluse eest vastutava isikuga. Kooskõlastamise kord sätestatakse jaama tehnikorraldusaktis.

383. Manöövrijuht on enne sõitmist manöövrirajooni teedele, mida pöormeseadja või signalist ei teeninda, kohustatud tähelepanelikult kontrollima teede ja pöormete seisundit ning veenduma valmistatud manöövrimatka õigsuses ja liiklustakistuste puudumises.

384. Ei ole lubatud sõita manöövriveduri või manöövriveeremiga välja manöövrirajoonist, mida pöormeseadja ei teeninda, saamata sellekohast luba jaamakorraldajalt. Manöövriveduri ja manöövriveeremi väljasõidu kord manöövrirajoonist, mida pöormeseadja ei teeninda, sätestatakse jaama tehnikorraldusaktis.

XIII peatükk **KIRJALIKUD HOIATUSED**

385. Kirjalik hoiatus (edaspidi hoiatus) antakse rongi vedurijuhile siis, kui vedurimeeskonnalt nõutakse rongi või muu veeremiga sõitmisel kõrgendatud tähelepanu või ülivalvsust.

Vedurijuhile antakse hoiatus:

- 1) tee, kontaktvõrgu, ülesõidukoha, side ja signalisatsiooni, silla või muu raudtee infrastruktuurirajatise rikke korral või raudteehoiuga seotud ehitustööde tegemisel (kui töökohast läbisõidul nõutakse sõidukiiruse vähendamist või rongi peatamist);
- 2) uute side- ja signalisatsioonivahendite või uute fooride töölerakendamisel, töösolevate fooride mahavõtmisel või teise alalise kohta panemisel ning mittetöökorras foori avastamisel, kui seda ei ole võimalik sulgeda;
- 3) veduri automaatsignalisatsiooni teeseadmete mittetöötamisel;
- 4) laadimisgabariiti ületava või ohtliku veosega rongi jaamavahele saatmisel, kui rong peab sõitma piirkiirusest väiksema kiirusega või vedurimeeskonnal tuleb järgida muid mittetavapäraseid rongiliikluse ohutusnõudeid;
- 5) lumesaha, teeremondimasinate (ballasttöör, teepaigaldusmasin, tõstekraana, killustikupuhastusmasin jms) töötamisel kahe- ja kolmele liini jaamavahel;
- 6) kui rongis on veerem, mis ei tohi sõita sellel raudteeliinil kehtestatud piirkiirusega;
- 7) töötamisel teelt mahatõstetava dresiiniga halva nähtavuse oludes ja raskeveoste vedamisel dresiini või teerullikuga;
- 8) kõigil muudel juhtudel, kui rong peab sõitma kehtestatud piirkiirusest väiksema kiirusega, peatuma jaamavahel või kui vedurimeeskonnalt nõutakse rongiga sõitmisel kõrgendatud tähelepanu (ülivalvsust).

386. Kehtivusaja järgi jagunevad hoiatused kolmeks alaliigiks:

- 1) tähtajatud, mis kehtivad väljaandmise hetkest kuni tühistamiseni;
- 2) tähtajalised, mis kehtivad tööjuhi või muu väljaandmise eest vastutava töötaja kindlaks määratud aja jooksul;
- 3) ühekordsed, mis kehtivad ainult rongi sõidu ajal, kui selle rongiga sõitmisel tuleb järgida raudteeliikluse tagamise spetsiifilisi ohutusnõudeid (rongi on pandud veos või veerem, mis võib sõita liinile kehtestatud piirkiirusest väiksema kiirusega, sõiduplaaniväline peatus jms).

387. Kirjalike hoiatuste väljaandmise nõudeavaldusi väljastatakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt kehtestatud korra kohaselt. Kirjalike hoiatuste väljaandmise kord tuleb kinnitada raudteeinfrastruktuuri-ettevõtte tegevuseeskirja lisana.

Kui defektoskoopia- või teemõõtevaguniga kontrollimisel avastatakse rongiliiklusele ohtlik koht, võib hoiatuse nõudeavalduse anda ka defektoskoopia- või teemõõtevaguni juhataja või tema asetäitja.

Teemeister, kontaktvõrgurajooni juhataja, turvanguseadmete mehaanik ning raudteeside elektrimehaanik esitavad hoiatuse nõudeavalduse järgmistel juhtudel:

- 1) mahatõstetava veeremiüksusega töötamisel halva nähtavuse puhul;
- 2) teerullikuga raskete esemete vedamisel, kui kahe rajalise liini jaamavahel laaditakse veeremilt maha ehitusmaterjale teede vahele või tehakse laadimistööd üle teise peatee, mida mööda sõidavad rongid, või laaditakse veoseid naaberpeateel ning muudel raudteehoiutööde juhendis sätestatud juhtudel.

Teemeister võib anda hoiatuse nõudeavalduse ka nende raudtee infrastruktuurirajatiste ehitustööde kohta, mida juhib teemeistri abi. Niisuguste ehitustööde loetelu sätestatakse raudteehoiutööde juhendis.

388. Ootamatu infrastruktuurirajatise rikke kõrvaldamiseks, kui infrastruktuurirajatise rike ohustab raudteeliiklust ja töökoht piiratakse peatussignaalidega (defektse rööpa, sidelappide, pöörangu sulgrööbastest ja riströöpa vahetus, külmamuhkude kõrvaldamine jms), kiiruse vähendamise signaalidega või signaalnäidikuga vooluvõttur alla lasta, antakse hoiatuse nõudeavaldus vastavalt raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kehtestatud korrale.

389. Hoiatuse nõudeavaldus antakse kirjalikult, telegrammiga, telefonogrammiga, faksiga või mõnel muul raudtee-ettevõtja määratud viisil järgmistele töötajatele:

- 1) nende jaamade korraldajatele, keda raudtee-ettevõtja on kohustanud väljastama vedurijuhtidele kirjalikke hoiatusi;
- 2) jaamavahet piiravate jaamade korraldajatele, kui töökoht asub jaamade vahel;
- 3) rongidispetšerile.

Isik, kes andis kirjaliku hoiatuse nõudeavalduse ühte hoiatusi väljaandvasse jaama, peab seda kinnitama ja edastama selle ka kõikidele teistele raudtee-ettevõtja määratud adressaatidele telegrammiga, telefonogrammiga või mõnel muul raudtee-ettevõtja kehtestatud viisil.

390. Hoiatuse nõudeavaldus tuleb anda sellise kaalutlusega, et hoiatusi väljaandva jaama korraldaja saaks selle kätte hiljemalt neli tundi enne hoiatuse kehtima hakkamist.

Vedurijuhile võib hoiatuskorralduse anda ka rongiraadioside kaudu, st peatamata jaamas liinil sõitvat rongi kirjaliku hoiatuse väljastamise eesmärgil. Jaamakorraldaja ja dispetšeritsentralisatsiooniga liinil dispetšer edastavad vedurijuhile hoiatuskorralduse raadioside kaudu. Raadioside kaudu antud hoiatuskorraldus registreeritakse jaama rongiliikluse lauaraamatus või dispetšerikorralduste raamatus.

Hoiatuste nõudeavalduste andmise ja tühistamise ning vedurijuhtidele kirjalike hoiatuste edastamise täpse korra iga raudteeliini jaoks kehtestab raudtee-ettevõtja.

391. Tööjuht ei tohi alustada varem kavandatud tööd seni, kuni ta ei ole saanud kinnitust selle kohta, et hoiatuse nõudeavaldus on võetud täitmiseks.

392. Hoiatuse nõudeavalduses peab olema märgitud:

- 1) kehtestatava kirjaliku hoiatuse täpne koht (jaamavahe, kilomeeter, tee, jaam, pöörang, pikett);
- 2) kohustuslikud raudteeliikluse ohutusnõuded rongiga sõitmisel;
- 3) kirjaliku hoiatuse kehtima hakkamise ja kehtivuse täpne kellaeg.

393. Hoiatuse nõudeavaldus (sh dispetšeri käsuga edastatud korraldus) peab olema registreeritud. Hoiatuste nõudeavalduste kanded nummerdatakse kuude viisi, alates iga uut kuud number ühest. Nummerdamist alustatakse iga kuu esimesel kuupäeval kell 00.00.

394. Üldjuhul antakse vedurijuhtidele kirjalikke hoiatusi neis jaamades, kus rongidel on sõiduplaani järgi tehnoloogiline peatus (rongi järelevaatus, vedurite või meeskondade vahetus jms). Kirjaliku hoiatuse linnalähirongile, riigisisesele reisirongile ja kogukaubarongile võib väljastada vedurimeeskonna vahetuse alguses kogu vahetuse tööajaks.

395. Rongidele kirjalikke hoiatusi väljastavate jaamade loetelu kehtestab raudtee-ettevõtja. Tööjuht peab oma hoiatuse nõudeavalduse adresseerima hoiatusi väljastavatele jaamadele, vajadusel ka naaberraudteele.

396. Rongi või veduri saatmisel jaamavahele jaamast, mis ei ole kantud hoiatusi väljastavate jaamade nimekirja, peab jaamakorraldaja saama dispetšerilt teatise hoiatuste olemasolu kohta rongi või veduri sõidu marsruudil ja väljastama vedurijuhile kirjaliku hoiatuse kehtestatud korras.

397. Manöövriveduri kasutamisel rongi vedamiseks või tõukamiseks antakse vedurijuhile kirjalik hoiatus ettenähtud korras. Punkti 386 alapunktis 3 ette nähtud kirjalikke hoiatusi antakse välja selle rongi koostamise jaamas või jaamas, kus rongi haagitakse eriomaste sõiduomadustega veerem. Hoiatuse väljaandmisest teatab jaamakorraldaja dispetšerile, kes annab liini jaamadele vastava sisuga registreeritud käsu. Kui rong eriomaste sõiduomadustega veeremiga antakse üle naaberliini dispetšerile, adresseerib üleandja dispetšer käsu ka naaberliini dispetšerile.

398. Veduri või vedurimeeskonna vahetuse jaamas peab vedurit üleandev meeskond andma järgmise vahetuse meeskonnale üle ka kehtivad hoiatused. Selle kohta teeb vahetust vastuvõtva vedurimeeskonna vedurijuht märkuse üleandja sõidulehele.

399. Kirjalik hoiatus vormistatakse selleks ette nähtud valgele blanketile kollase diagonaaltriibuga vorm LA-61 (edaspidi vorm LA-61) ja antakse raudteeveeremi juhile või tema abile allkirja vastu. Kirjaliku hoiatuse annab raudteeveeremi juhi või tema abi kätte raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt nimetatud töötaja. Kui hoiatus antakse vedurijuhi abile, siis peab ta selle andma üle vedurijuhile, kes omakorda kontrollib hoiatuse õigsust. Jaamades, kus töökohad on varustatud arvutite ja vastavate programmidega, võidakse hoiatusi trükkida printeril, kasutades selleks vormikohast kollase diagonaaltriibuta blanketti, või kopeerida paljundusmasinaga.

400. Kirjalike hoiatuste blanketid täidetakse aegsasti, enne rongi jaamast liinile saatmist (v.a rongi number), ja neile kirjutab alla raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt nimetatud töötaja hoiatusi väljastavas jaamas. Hoiatuse blanketi täitmisel tuleb jälgida, et hoiatuse tekst ja muu blanketile kantu oleks täpne ja loetav. Rongi number kirjutatakse hoiatusele enne selle vedurijuhile või tema abile väljastamist.

Kaksikveol antakse kirjalik hoiatus ainult juhtveduri juhile, kes teatab sellest teise veduri juhile. Tõukeveduriga sõitmisel antakse hoiatus ka tõukeveduri juhile.

Hoiatuse väljastanud jaamakorraldaja peab teatama dispetšerile rongi numbri, millele ta esimesena andis hoiatuse (alustas hoiatuste väljastamist) tehes märkuse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja määratud raamatusse. Dispetšer teeb saadud teate alusel rongiliiklusgraafikule vastava märkuse.

401. Hoiatuse väljastava jaama korraldaja selgitab dispetšeri vahendusel, kas kehtima hakkav hoiatus on juba väljastatud ka jaamavahel sõitvale rongile. Hoiatuseta rong peatatakse esimeses jaamas ja vedurijuhile antakse kehtiv hoiatus. Suulise hoiatuskorralduse võib edastada jaamavahel sõitva rongi vedurijuhile ka rongiraadioside kaudu, tehes märkuse rongiliikluse lauaraamatusse.

402. Rongi saatmisel kaheteelise liini jaamavahele mööda vastusuunalist rada peab jaamakorraldaja kontrollima dispetšerside kaudu, kas sellel teel on kehtivaid hoiatusi, ning kui on, siis andma hoiatuse liinile saadetavale rongile.

403. Raudteeveeremi juht peab liinil sõites juhinduma väljaantud hoiatusest ja tähelepanelikult jälgima töökohti piiravaid signaale.

Töökohta sõitmisel tuleb hoiatuses märgitud kohas ja ajal kinni pidada hoiatuses märgitud kiirusest, sõltumata piiramissignaalist töökohtal.

Enne või pärast hoiatuses märgitud aega sõidukiirust töökohast läbisõitmisel ei vähendata, kuid jälgitakse tähelepanelikult töökoha piiramissignaale.

Teate töö lõpetamise kohta enne hoiatuse nõudeavalduses märgitud tähtaega või hoiatuslega kehtestatud kiiruse suurendamise kohta võib vedurijuhile anda rongiraadioside kaudu dispetšeri registreeritava käsuga. Rongiraadioside katkemisel võib dispetšeri käsu hoiatuse tühistamise kohta anda vedurijuhile jaamakorraldaja kaudu lähimas jaamas, kus rong peatub.

404. Rikke avastanud raudteeveeremi juht on kohustatud vähendama sõidukiirust ja vajadusel peatama rongi, teatama sellest rongiraadioside kaudu rongi taga sõitvate teiste rongide vedurijuhtidele, lähima jaama korraldajale ja dispetšerile, nimetades oma teates rikke tunnuse ja võimalikult täpse asukoha (kilomeeter, pikett).

Kui raudteeveeremi juhilt või mõnelt teiselt isikult saadud teate alusel saab järeldada, et rongiliiklus on takistatud ja ohtlik, peab jaamakorraldaja võtma meetmeid selle teate edastamiseks kõigile jaamavahel sõitvate rongide vedurijuhtidele. Kui saadud teate kohaselt tuleb rongiliiklus peatada, peab jaamakorraldaja keelama rongiliikluse kuni liiklustakistuse kõrvaldamiseni. Jaamakorraldaja, ootamata ära dispetšeri käsku jaamavahe või tee sulgemiseks, peab edastama rongiliiklust ohustava teate naaberjaama korraldajale ja nõudma rongide jaamavahele saatmise peatamist. Sõltuvalt saadud korraldusest peavad jaamavahel sõitvate rongide vedurijuhid olema eriti valvsad ja tähelepanelikud, kui sõidavad läbi liiklusohtlikust kohast. Vajaduse korral tuleb vähendada kiirust ja olla valmis peatumiseks või peatama rongi ja alustama sõitu alles pärast teate saamist liiklustakistuse kõrvaldamise kohta.

Esimese rongi võib saata jaamavahele, kust saadi teade liiklustakistuse kohta, raudtee-ettevõtja määratud töötaja saatel, kontaktvõrgu rikke puhul kontaktvõrgu elektrikuga saatel.

Selle rongi vedurijuhile väljastatakse kirjalik hoiatus, kus märgitakse rongi peatamise koht (üks kilomeeter enne liiklusohtlikku kohta) ja nõue sõita peatamise kohast edasi rongi saatva töötaja juhiste järgi.

Rongiga kaasa sõitnud raudtee-ettevõtja määratud töötaja või kontaktvõrgu elektrik määrab kindlaks takistuskohast rongide läbisõitmise korra ja kohustuslikud liiklusohutuse tagamise nõuded.

405. Raudteeülesõidukoha signalisatsiooni rikke korral või elektrienergia puudumisel annavad ülesõidukoha piiravate jaamade liiklustöötajad rongidele järgmise sisuga kirjalikke hoiatusi:

Näide nr 75

Põllu-Metsa jaamavahe 14. kilomeetri raudteeülesõidukohast ülesõitmisel tuleb olla eriti tähelepanelik. Ülesõidukoha automaatsignalisatsiooni töötamise kohta puuduvad andmed. JK (allkiri).

Kirjaliku hoiatuse vorm LA-61 valgel blanketil kollase diagonaaltriibuga

Vorm LA-61					
KIRJALIKU HOIATUSE KONTS					
Hoiatus rongile nr _____					
Kätte saadud „ _____ “ _____ 20 ____ a.					
Vedurijuht (vedurijuhi abi, tööjuht) _____					
allkiri					
.....					
_____ (jaama nimetus)					
„ _____ “ _____ 20 ____ a.					
KIRJALIK HOIATUS RONGILE nr ...					
	Hoiatuse koht (jaam, kilomeeter)	Hoiatuse kehtimise aeg	Kiirus mitte üle km/h	Peatuda punase signaali ees, selle puudumisel sõita kiirusega mitte üle km/h	Muud nõuded

Jaamakorraldaja _____
(allkiri)

XIV peatükk

RONGI VASTUVÕTMINE JAAMA JA SAATMINE JAAMAVAHELE JAAMA TURVANGUSEADMETE RIKKE KORRAL

406. Häirete korral turvanguseadmete töös peab jaamakorraldaja (dispetšeritsentralisatsiooniga liinil dispetšer) kontrollima ja selgitama välja häirete põhjuse. Häired turvanguseadmete töös võivad olla tingitud kas jaamakorraldaja enda või teiste turvanguseadmete kasutamisega seotud töötajate ebaõigest tegutsemisest, veeremi iseenesest veerema hakkamisest või mõnest muust tehnoloogilisest väärtgevusest raudteeliikluse korraldamisel. Neil juhtudel tuleb kontrollida, kas:

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

407. Kui jaamakorraldaja on veendunud oma tegevuse õigsuses, peab ta tegema vormikohase sissekande järelevaatusraamatusse ja teatama häirest turvanguseadmete töös elektrimehaanikule, side- ja turvangujaoskonna valveinsenerile või mõnele muule raudteettevõtja nimetatud jaama turvanguseadmete töö eest vastutavale töötajale; jaama teede vabaoleku või rööbasahela hõivatuse kontrolllambi põlemisel, kui tegelik olukord on vastupidine, ja pöörangu rikke korral ka raudtee-ettevõtja määratud jaama infrastruktuurirajatiste töö eest vastutavale töötajale (teeameti valveinsenerile).

Kuni turvanguseadmete normaalse töö taastamiseni ja ettenähtud korras kontrollimiseni ning turvanguseadmete töö eest vastutava elektrimehaaniku sissekande tegemiseni järelevaatusraamatusse on jaamakorraldajal keelatud, sõltumata rongiliikluse olukorrast, kasutada rongiliikluse korraldamiseks mittekorras turvanguseadmeid (avada sissesõidu-,

väljasõidu- ja matkafoori rongiliikluseks, juhinduda juhtimispldi kontrollnäitudest jms) ka siis, kui mingil hetkel elektriline kontrollnäit rööbasahela vabaoleku või hõivatuse kohta taastub või muud juhtimispldi kontroll-lampide näidud muutuvad iseenesest raudteeliikluse korraldamist lubavaks.

408. Jaamakorraldaja, ootamata ära elektrimehaaniku, teameeti töötaja või mõne muu raudtee-ettevõtja volitatud isiku jõudmist rikke kohta, peab kasutama kõiki tema käsutuses olevaid üldtuntud võtteid ja vahendeid, selgitamaks turvanguseadmete häirete põhjust teede, pöörangute ja rööbasahelate välise vaatluse teel. Näiteks tuleb kontrollida, kas:

- 1) jaama tee või pöörmepiirkonna rööbasahela hõivatuse kontrollnäidu ilmumise põhjuseks juhtimispldil ei ole lühis pöörmepiirkonna rööbasahelas mõne juhuslikult sinna sattunud või ekslikult pandud voolujuhtiva esemega, vagunite iseeneslik veeremine tee või pöörmepiirkonna rööbasahelale või veduri omavoliline väljasõitmine pöörmepiirkonda;
- 2) mõni juhuslik ese ei ole sattunud sulg- ja raamrööpa vahele, mis takistab pöörangu sule tihket liikumist vastu raamrööbast ega võimalda seada pöörangut matkaasendisse juhtimispldist.

Kui välisel järelevaatusel rikke põhjus selgitati ja kõrvaldati, võib jaamakorraldaja edaspidi kasutada jaama turvanguseadmeid rongiliikluse korraldamiseks ja juhinduda oma töös kontrollnäitudest. Juhul kui häire pöörmepiirkonna rööbasahela töös oli põhjustatud vagunite iseeneslikust veeremisest pöörmepiirkonna rööbasahelale või veduri omavolilisest väljasõitmisest isoleeritud pöörmepiirkonnale, tuleb kontroll-lampide näitudest olenemata enne rongiliikluse taasalustamist kontrollida pöörangu sulgede seisundit ja nn töötava sule liikumist vastu raamrööbast.

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

409. Kui välisel vaatlusel ei leitud turvanguseadmete töös häirete põhjust, peab jaamakorraldaja kuni elektrimehaaniku jaama saabumiseni ja turvanguseadmete normaalse töö taastamiseni võtma ronge jaama vastu ja saatma jaamavahele, korraldama manöövritööd, tagama teede ja pöörangute vabaoleku kontrollimise ning rongide vastuvõtu- ja väljasõidumatkade valmistamise jaama tehnikorraldusaktis sätestatud korras.

410. Kui pöörmepiirkonna rööbasahela kontroll-lamp jaamakorraldaja juhtimispldil näitab rööbasahela hõivatust, seatakse pöörang vastavasse matkaasendisse nn abinupu abil. Enne pöörangu viimist abinupu abil teise asendisse on jaamakorraldaja kohustatud veenduma selles, et pöörmepiirkond on veeremist vaba. Sel juhul võetakse rong jaama vastu ja saadetakse jaamavahele sissesõidu- või väljasõidufoori keelava näidu korral.

411. Vastuvõtutee hõivatust näitava kontroll-lambi põlemisel siis, kui tee ei ole veeremiga hõivatud (tegelikult vaba), tuleb jaamakorraldajal enne rongi jaama vastuvõtmist veenduda isiklikult või selleks volitatud töötajate ettekannete põhjal, et vastuvõtuteel ei ole veeremist ja see on kogu vastuvõtumatka ulatuses vaba. Sel juhul võetakse rong jaama vastu sissesõidufoori keelava näidu korral.

412. Kui jaamakorraldaja avastab, et jaamatee, pöörmepiirkonna, pöörme-eelse piirkonna või esimese blokkpiirkonna tegeliku hõivatuse korral veeremiga näitavad juhtimispldi vastavad kontroll-lambid nende vabaolekut (tegemist on ohtlikuma rikkega), peab ta tegema sellekohase sissekande järelevaatusraamatusse, kutsuma kohale elektrimehaaniku ja riket

kõrvaldama raudtee-ettevõtja määratud infrastruktuuriaala töötaja. Kuni rikke põhjuse väljaselgitamiseni ja kõrvaldamiseni on lubatud valmistada matka, kuhu kuuluvad häiretega teed ja pöörangud (sh kaitsepöörang ja mittegabariitne pöörmepiirkond), ning avada vastavat signaali alles pärast seda, kui jaamakorraldaja on isiklikult või selleks volitatud töötajate ettekannete põhjal veendunud, et juhtimispuldil nn valet vabaolekut näitav rööbasahel on ka tegelikult veeremist vaba.

413. Kui juhtimispuldil ei põle tsentraliseeritud pöörangu asendi kontroll-lamp, tuleb selle tehnilist seisundit ja matkaasendi õigsust kontrollida tehnokorraldusaktis sätestatud korras kohapeal. Sellise rikkega pöörang peab matkaasendis olema lukustatud tabalukuga.

Kuni rikke kõrvaldamiseni või pöörme tsentralisatsioonist väljalülitamiseni ei tohi kasutada rongiliikluse korraldamiseks foore. Rongid peavad sõitma mittetöökorras pöörmepiirkonna läbi foori keelava tule juures. Kui sellise rikkega pöörang on rongi matkaasendis ja korraldaja saab selle asendit kontrollida juhtimispuldil, võib rong sõita valmistatud matka läbi vastava foori lubava tule järgi.

414. Kui pöörangut ei saa juhtimispuldil matkaasendisse seada, võib jaamakorraldaja dispetšeri nõusolekul kuni elektrimehaaniku või riket kõrvaldama raudtee-ettevõtja määratud infrastruktuuri töötaja kohale tulekuni seada häirega pöörangu matkaasendisse vända ehk kurbliiga (edaspidi kurbel) käsitsi. Kurbliiga seab pöörangu matkaasendisse jaamakorraldaja, tsentralisatsiooniposti operaator, signalist või mõni muu raudtee-ettevõtja määratud töötaja. Jaamakorraldaja veendub pöörangu õigesse matkaasendisse viimises nende töötajate ettekannete põhjal, kes vastava matka käsitsi ette valmistasid. Kui pärast pöörangu matkaasendisse seadmist on juhtimispuldil pöörangu asendi kontroll (põleb vastav kontroll-lamp), võetakse rong jaama vastu ja saadetakse jaamavahele vastava foori lubava signaalnäidu järgi. Kui pöörmeasendi kontroll-lamp juhtimispuldil ei põle, võetakse rong jaama vastu ja saadetakse jaamavahele vastava foori keelava tule juures. Sel juhul lukustatakse matkaasendis pöörang tabalukuga.

415. Kui sissesõidufoori lubav tuli muutub iseenesest keelavaks, tuleb jaamakorraldajal lisaks juhtimispuldi kontrollnäitudele veenduda pöörangute matkaasendi õigsuses ning pöörmepiirkondade ja vastuvõtutee vabaolekus jaama tehnokorraldusaktis sätestatud korras ning pärast seda veel kord avada sissesõidufoor. Kui sissesõidufoor avaneb, tohib seda ka edaspidi kasutada rongiliikluse korraldamiseks. Sissesõidufoori iseenesliku sulgumise korral peab jaamakorraldaja tegema vormikohase sissekande järelevaatusraamatusse ja teatama sellest elektrimehaanikule. Analoogselt toimib jaamakorraldaja ka sel juhul, kui väljasõidufoor sulgub iseeneslikult rongi saatmisel automaatblokeeringuga jaamavahele. Enne väljasõidufoori veelkordset avamist tuleb kontrollida esimese blokkpiirkonna vabaolekut pärisuunalistest rongidest. Kahesuunalise automaatblokeeringuga üherajalise jaamavahe saatmisel tuleb lisaks eelõeldule kontrollida ka jaamavahe või kaheajalise jaamavahe vastava peatee vabaolekut vastassuunarongidest.

Kui pärast sissesõidufoori lubava tule iseeneslikku keelavaks muutumist pöörangute õige matkaasendi korral ning pöörmepiirkondade ja vastuvõtutee veeremist vabaolekul (kontroll-lampide näitude järgi) sissesõidufoor veelkordsel avamiskatsel ei avane, tuleb rong kuni rikke kõrvaldamiseni võtta jaama vastu sissesõidufoori keelava näidu korral, kontrollides eelnevalt sissesõidumatka valmisolekut kehtestatud korras. Analoogselt peab jaamakorraldaja toimima ka sissesõidufoori teistkordsel sulgumisel, olenemata juhtimispuldi kontrollnäitudest.

Väljasõidufoori iseenesliku sulgumise korral ning kui väljasõidufoori ei saa rikke tõttu avada, juhindub jaamakorraldaja automaatblokeeringuga liini ja poolautomaatblokeeringuga liini rongiliikluse korraldamise vastavatest sätetest.

416. Kui võtmesõltuvusega pöörangu kontroll-lukk ei tööta, siis turvanguseadmete elektrimehaanik demonteerib kontroll-luku, annab remonti võetud kontroll-luku võtme pöörmeseadja kätte, säilitades signaalide ja turvanguseadmete kasutamise rongiliikluse korraldamisel. Demonteeritud kontroll-lukuga pöörang rongi vastuvõtumatkas ja väljasõidumatkas lukustatakse pärast pöörangu vastavasse matkaasendisse seadmist tabalukuga. Pärast pöörmeseadja ettekannet jaamakorraldajale vastava rongimatka valmisoleku kohta pannakse kontroll-luku võti jaamakorraldaja käsul pöörmeposti täitevposti aparati, mis tagab matka lukustuse ja rongide sõitmise signaalide järgi.

417. Elektritsentralisatsiooniga jaamas on jaamakorraldaja rongi jaama vastuvõtmisel või jaamavahele saatmisel kutsesignaali järgi, kirjaliku sõiduloaga või registreeritud käsuga keelava fooritule juures enne kutsesignaali nupule vajutamist, vedurijuhile vastava kirjaliku sõiduloa või käsu andmist kohustatud:

1) panema matka kuuluvate pöörangute käepidemed või nupud juhtimispuldil matkaasendisse ja veenduma kontroll-lampide järgi, et rongimatk on valmistatud õigesti. Matka kuuluvate pöörangute ja kaitsepöörangute käepidemed või nupud kaetakse punast värvi kuppelkapslitega. Nende pöörangute matkaasendit, mida juhtimispuldi kontroll-lampide abil ei saa kontrollida, tuleb kontrollida kohapeal. Lisaks eelöeldule tuleb need pöörangud matkaasendis lukustada tabalukuga ja lülitada elektriajamite blokk-kontaktide abil tsentralisatsioonist välja. Lisaks eelöeldule lukustatakse elektritsentralisatsiooniga jaamas matka kuuluvad pöörangud signalkäepideme pööramisega vastavasse asendisse (kui elektritsentralisatsioon seda võimaldab). Pärast rongimatka valmistamist ja pöörangute matkaasendis kontrollimist peab jaamakorraldaja veenduma ka rongi matkasse kuuluva tee vabaolekus, pöörmepiirkondade vabaolekus ja valmistatud matkaga külgnevate mittegabariitsete pöörmepiirkondade vabaolekus;

2) rongi jaama vastuvõtu või jaamavahele saatmise matka saab valmistada ka manöövrimatekade abil ehk valimisega. Selleks valitakse ja valmistatakse vastav arv manöövrimateku ja need lukustatakse manöövrifooride avamisega. Pöörangute individuaaljuhtimise käepidemed (matkavalimise nupud matkatsentralisatsiooni korral) juhtimispuldil pannakse matkaasendisse ja kaetakse punast värvi kuppelkapslitega. Matka kuuluva tee vabaolekut võib kontrollida juhtimispuldi tablool valget värvi valgusriba järgi. Kui manöövrimatekal ei ole valget värvi valgusriba, tuleb kontrollida matka kuuluva tee vabaolekut jaama tehnikorraldusaktis sätestatud korras. Jaama saabuvate või jaamast väljuvate rongide vedurijuhid, sõites mööda lubava näiduga manöövrifooridest, ei tohi juhinduda nendest näitudest ja peavad rongiga sõitmisel juhinduma ainult kas kutsesignaalist, jaamakorraldaja käsust või vastavast kirjalikust sõiduloast, mis lubab sõita mööda keelava näiduga sissesõidu-, matka- või väljasõidufoorist. Kui rongimatk ei saa valmistada manöövrimatekade abil või valmistatud rongimatk ei saa lukustada manöövrifoori avamisega, siis jaama vastuvõtu matk või jaamavahele saatmise matk valmistatakse jaama tehnikorraldusaktis sätestatud korras;

3) koodjuhtimisega elektritsentralisatsiooniga jaamades seatakse selle mittetöötamisel pöörangud matkaasendisse kohalikust varujuhtimispuldist. Varujuhtimispuldi pöörmekäepidemed (nupud), valmistatud rongimatk asendis, kaetakse punast värvi kuppelkapslitega. Pöörangute õigsust matkaasendis kontrollitakse kohaliku varujuhtimispuldi kontrollnäitude järgi. Matka kuuluva tee vabaolekut kontrollib jaamakorraldaja tehnikorraldusaktis sätestatud korras.

418. Saanud teate häirete olemasolu kohta turvanguseadmete töös, peab elektrimehaanik tegema kindlaks, kas mittetöökorras turvanguseade või objekt on vaja lülitada tsentralisatsioonist välja signaale kasutades või kasutamiset ja tegema selle kohta vormikohase sissekande järelevaatusraamatusse.

Elektrimehaanikul ei ole lubatud:

- 1) alustada jaama objektidel turvanguseadmete rikke kõrvaldamise tööd jaamakorraldaja loata ja järelevaatusraamatusse vormikohast sissekannet tegemata;
- 2) pärast remonditöö lõppu või rikke kõrvaldamist lülitada tsentralisatsiooni (sõltuvusesse) või panna tööle turvanguseadmeid, mille töö ajutiselt katkestati või lülitati tsentralisatsioonist (sõltuvusest) välja, kontrollimata koos jaamakorraldaja või tsentralisatsiooniposti operaatoriga nende tööd ja korrasolekut ning veendumata juhtimispuldi kontrollnäitude õigsuses.

419. Üksikuid isoleerpiirkondi, tsentraliseeritud pööranguid, pöörmete kontroll-lukke või teisi turvanguseadmeid võib lülitada tsentralisatsioonist ja sõltuvusest välja signaalide kasutamisega (rongiliiklust korraldatakse signaalide järgi) või signaalide kasutamiset. Turvanguseadme väljalülitamisel signaalide kasutamisega tuleb matka kuuluva väljalülitatud seadme või objekti seisukorda ja lukustatust matkas kontrollida jaama tehnikorraldusaktis sätestatud korras. Pärast eelnimetatud kontrolli võetakse rongid jaama vastu ja saadetakse jaamavahele vastava signaali lubava näidu järgi.

Turvanguseadmete elektrimehaanik võib lülitada isoleerpiirkonna või rööbasahela, tsentraliseeritud pöörangu või mõne muu turvanguseadme tsentralisatsioonist ja/või sõltuvusest välja signaalide kasutamisega järgmise kestusega:

- 1) *kuni kaheksa tundi* jaamaülema loal, dispetšeritsentralisatsiooniga liinil dispetšeri nõusolekul, kooskõlastatult raudtee-ettevõtja side ja turvangu jaoskonna valveinseneriga või mõne muu raudtee-ettevõtja määratud isikuga. Erandjuhul, kui jaamas ei ole jaamaülemat või mõnda teist raudteeettevõtja määratud ohutu rongiliikluse tagamise eest vastutavat töötajat, võib lülitada turvanguseadmeid tsentralisatsioonist ja/või sõltuvusest välja signaalide kasutamisega, *kestusega kuni kaheksa tundi* jaamakorraldaja loal, kes peab enne loa andmist saama sellekohase nõusoleku dispetšerilt;
- 2) *üle kaheksa tunni, kestusega kuni viis ööpäeva* raudtee-ettevõtja loal;
- 3) *üle viie ööpäeva* raudtee-ettevõtja loal, kes peab enne vastava loa andmist saama sellekohase kooskõlastuse Tehnilise Järelevalve Ameti peadirektorilt.

Dispetšeritsentralisatsiooniga liini jaamad antakse ehitus- või remonditööde tegemise ajaks varujuhtimisele. Pöörmete ja isoleerpiirkondade rööbasahelate väljalülitamine rikete kõrvaldamise tööde ajaks võib toimuda alles pärast jaama varujuhtimisele üleandmist.

Plaanilisi töid jaama turvanguseadmete väljalülitamisega tehakse raudtee-ettevõtja kinnitatud graafiku alusel. Raudtee-ettevõtja peab graafiku kinnitamisel määrama ka ohutu raudteeliikluse eest vastutava isiku, kes kontrollib remondi või ehitustööde kulgu ja võtab meetmeid ohutu rongiliikluse tagamiseks.

420. Pöörangu tsentralisatsioonist või sõltuvusest väljalülitamisel signaalide kasutamisega peab elektrimehaanik koos jaamakorraldajaga kontrollima ja veenduma juhtimispuldi kontrollnäitude järgi, et välja lülitatud on nimelt see pöörang, mille kohta on tehtud vormikohane sissekanne järelevaatusraamatusse.

421. Pöörmepiirkonna rööbasahela, tsentraliseeritud pöörme, pöörangu kontroll-luku või muu turvanguseadme tsentralisatsioonist või sõltuvusest väljalülitamisel signaalide kasutamiset võetakse rongid jaama vastu ja saadetakse jaamavahele vastava foori keelava signaalnäidu korral. Tee vabaolekut, pöörangu tehnilist seisundit ning lukustust matkaasendis ja matkalukustust kontrollitakse jaama tehnikorraldusaktis sätestatud korras.

422. Enne pöörmepiirkonna või muu rööbasahela tsentralisatsioonist või sõltuvusest väljalülitamist on jaamakorraldaja, tema korraldusel tsentralisatsiooniposti operaator või mõni muu raudtee-ettevõtja määratud töötaja kohustatud panema väljalülitatavate pöörmete käepidemetele või nuppudele punased kuppelkapslid.

423. Kui pöörangute ja signaalide elektritsentralisatsiooniga jaamas ei saa pöörangut seada matkaasendisse juhtimispuldilt, siis lülitatakse see tsentralisatsioonist välja ja seatakse matkaasendisse käsitsi kurbliiga.

Kui kurbliiga matkaasendisse seatud pöörangul on juhtimispuldil matkaasendi kontroll, siis juhendub jaamakorraldaja juhtimispuldi kontroll-lampide näitudest ja veendub pöörangu õiges matkaasendis selle töötaja ettekande alusel, kes seadis pöörangu matkaasendisse kurbliiga. Sel juhul võetakse rongid jaama vastu ja saadetakse jaamavahele foori lubava signaalnäidu järgi.

Kui kurbliiga matkaasendisse seatud pöörangul puudub elektriline matkaasendi kontroll juhtimispuldil, siis tuleb see pöörang lukustada rongi matkas tabalukuga. Rongi jaama vastuvõtu ja jaamavahele saatmise ajal tuleb tabaluku võtit hoida jaamakorraldaja, signalisti, vanempöörmeseadja, tsentralisatsiooniposti operaatori või mõne muu raudtee-ettevõtja määratud raudteeliikluse eest vastutava töötaja juures. Jaamakorraldaja peab veenduma niisuguste pöörmete matkaasendi õigsuses ja lukustuses selle töötaja ettekande põhjal, kes valmistab rongimatka ja seadis pöörangu matkaasendisse kurbliiga.

424. Pöörangu remontimisel või muul põhjusel, kui pöörangu sulgrööpad ei ole ettenähtud korras mehaaniliselt ja jäigalt omavahel ühendatud (sulgrööbaste eraldumine), lülitatakse sellise ohtliku rikkega pöörang tsentralisatsioonist või sõltuvusest välja. Sellise häirega pöörangu sulgrööpad naelutatakse matkaasendis ettenähtud tehnoloogia kohaselt rööpanaelaga kinni. Sulgrööpa naelutab kinni selleks kohale kutsutud raudtee-ettevõtja infrastruktuuri töötaja, mille kohta teeb ta ka sissekande järelevaatusraamatusse.

Kui on vaja sõita naelutatud sulega pöörangust rongiga üle, siis veendub jaamakorraldaja pärast sulgrööbaste kinninaelutamise kohta teate saamist isiklikult või seda pöörangut teenindama määratud töötaja ettekande põhjal, et pöörangu sulgrööbaste asend matkas on õige.

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

425. Selles peatükis on käsitletud ainult rongide jaama vastuvõtmise ja jaamavahele saatmise korra põhialuseid sel juhul, kui jaama turvanguseadmed ei ole töökorras. Turvanguseadmete tööst, tsentralisatsioonist või sõltuvusest väljalülitamise ja taas töösselülitamise täpne kord rikete puhul nende töös, järelevaatuse või remondi ajal sätestatakse raudtee-ettevõtja kinnitatud turvanguseadmete korrashoiu juhendis.

XV peatükk

peatükk RONGILIIKLUS JA MANÖÖVRITÖÖ OHTLIKU VEOSEGA

Üldsätted

426. Rongiliikluse ja manöövritöö ohutuse tagamiseks vajalik teave lõhkeainega ehk „Ohtlike kaupade veoeskirja“ järgi 1. ohuklassi kuuluva kaubaga (edaspidi veos) laaditud vaguni kohta on kirjas kaubaveodokumentides.

1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguni kaubaveodokumentide lahtris „*Kauba nimetus*“ märgitakse ohtliku kauba nimetus ja muud vajalikud andmed vastavalt „Ohtlike kaupade veoeskirjale“. Vaguni saatedokumentidesse lüüakse templid, milles on vajalik teave 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguni kohta ja mida tuleb järgida rongiliikluse ja manöövritöö korraldamisel.

1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguni saatedokumenti lüüakse punast värvi templid „*Eriti ohtlik last, laadung nr.*“, „*1. ohuklassi kuuluv veos*“, „*Mäest mitte alla lasta*“, „*Kattevagunid*“ ja seda ainult sel juhul, kui see on ette nähtud „Ohtlike kaupade veoeskirjas“. Templi „*Eriti ohtlik last, laadung nr.*“ alusel määratakse käesoleva juhendi XVIII peatükis toodud tabeli abil kattevagunite arv rongis ja manöövritööl. Vajadusel võib kasutada ka muu informeeriva sisuga templeid, nagu: „*Seksioon. Mitte lahti haakida*“, „*Mürgine*“, „*Saaturiga*“, „*Ahjukiittega*“, „*Raudtee-ettevõtja valve*“ jms.

Kui 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguni saatedokumentides on tempel „*Kattevagunid*“, siis selle vaguni rongi panemisel ja manöövritööl ette nähtud kattevagunite arvu kindlaksmääramiseks kasutatakse käesoleva juhendi XVIII peatükis toodud tabelit.

427. Kaubasaatja peab 1. ohuklassi kuuluva ohtliku kauba veoks esitamisel lisama saatedokumentidele ohukaardi või näitama ära kauba ohukaardi numbrit. Saatedokumentides peab olema tehtud sellekohane märge. 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguni vagunilehe lahtrisse „*Katte kood*“ kirjutatakse või kantakse ettenähtud kood vastavalt „Ohtlike kaupade veoeskirjale“ ja vagunilehe vormistamise juhendile.

428. Sorteerimisjaamades ja muudes raudteejaamades, kus laaditakse, tühjendatakse või töödeldakse mõnel muul viisil ohtliku veosega laaditud vaguneid, täiendatakse jaama tehnikorraldusakti raudtee-ettevõtja kinnitatud ohtlike kaupade töötlemise juhendiga. Kõnealusel juhendis tuleb sätestada vajalikud ohutusnõuded raudteeliikluse korraldamisel lõhkeainega laaditud vaguniga, jaamatöötajate, tehno- ja kommertsjäreleavaatuse punktide, veduridepoo, valvemeeskondade, saaturite-spetsialistide ja manöövritöö meeskondade ning vajadusel teiste jaamatöötajate hoiatamise kord eelseisvast rongide vastuvõtmisest või jaamavahele saatmisest ja manöövritööst ohtliku veosega laaditud vaguniga „Ohtlike veoste veoeskirja“ nõuete alusel. Manöövrijuhile antakse kirjalik hoiatus vorm LA-61.

Keelatud on edastada teavet 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguni kohta isikutele, kes ei ole seotud veose töötlemisega. Veose töötlemisega seotud korralduste edastamiseks peab kasutama raadiosidet.

429. Väljaspool rongikoosseisu seisvad 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunid, v.a rongide kogumis- või sorteerimisteedel seisvad vagunid, peavad olema paigutatud jaama tehnikorraldusaktis selleks ette nähtud ohutule tee. Seisvad vagunid peavad olema kokku haagitud, kinnitatud pidurkingadega ja piiratud teisaldatavate peatumissignaalidega signalisatsioonijuhendi kohaselt.

Pöörangud, mis viivad nende vagunite seisuteedele, tuleb seada kaitseasendisse ja lukustada, mis välistab muu veeremi sattumise 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunite seisuteele. Pöörangute lukustamise ja võtmete hoidmise kord sätestatakse jaama tehnikorraldusaktis.

Vagunid saatemeeskonnaga või kaubasaatja (vastuvõtja) spetsialistidega tuleb paigutada samale seisuteele või selle kõrvalteele, kuid mitte kaugemale kui 50 m nende poolt saadetavatest või teenindatavatest vagunitest.

430. Manöövrivedur peab olema varustatud raadiosidega ja manöövrijuht kantava raadiojaamaga. Manöövriraadioside mittetöötamisel peab manöövrimeeskond koosnema vähemalt kahest isikust.

1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunite etteandmisel või äratoomisel ladude teedelt ning manöövritööl olenemata kohast tuleb kasutada käesoleva juhendi XVIII peatükis ette nähtud hulgal kattevaguneid. Manöövrivedur peab olema töökorras ja varustatud sädemepüüduri või sädemesummutiga.

Kattevaguniteks võivad olla tühjad vagunid või mitteohtliku kaubaga laaditud vagunid. Tühjade kattevagunite ukсед ja luugid peavad olema suletud. Kattevaguniteks ei tohi kasutada kauba jääkidega tsisternvaguneid ja samuti ohtliku kaubaga laaditud tsisternvaguneid. 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguni katteks võib kasutada tühje ja laaditud platvormvaguneid ning transportööre, välja arvatud esimeseks vaguniks veduri järel.

431. 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguni haruteele või töötlemisteele etteandmise ja äratoomise matkad määratakse kindlaks vastava töötlemistee teenindamise kohaliku juhendiga. Kõnealusel juhendis peab olema sätestatud ülesõidukohtade läbimise kord, valmistatud matkade valvamise kord ja suurimad lubatud manöövritöö kiirused 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunite etteandmisel ja äratoomisel ning muud raudteeliiklusohutuse abinõud.

432. Enne tühjade vagunite etteandmist 1. ohuklassi kuuluva veosega laadimiseks peab manöövridispetšer, jaamakorraldaja või mõni teine jaama tehnikorraldusaktis määratud töötaja veenduma, et laadimiseks antavad vagunid on ettenähtud korras testitud ja tunnistatud tehniliselt kõlblikeks 1. ohuklassi kuuluva veosega laadimiseks.

Rongi koostamine

433. 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunit võib panna rongi üksikvagunina või vagunigrupina. 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunid, mida võib vedada ainult väljalülitatud automaatpiduritega, paigutatakse rongi grupina, milles ei ole üle kaheksa telje. Rongi koosseisus tohib olla kuni neli väljalülitatud automaatpiduritega vagunite gruppi tingimusel, et oleks tagatud rongikoosseisu normikohane pidurdusjõud.

Keelatud on 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguneid panna:

- 1) reisirongi ja posti- või kauba-reisirongi;
- 2) pikk-kaubarongi ja raskerongi;
- 3) kolmanda ülemise, kolmanda ja suurema alumise, neljanda ja suurema külgmise mittegabariitsuse astmega veosega kaubarongi.

Lisaks eelnimetatule ei tohi 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguneid panna nende kaubarongide koosseisu, kus on vagunid:

- 1) survestatud või hõrenstatud gaasidega (2. ohuklassi kuuluv veos);
- 2) kergsüttivate vedelikega (3. ohuklassi kuuluv veos);
- 3) kergsüttivate või isesüttivate ainetega või ainetega, mis veega ühinedes eraldavad põlevgaasi (4. ohuklassi kuuluv veos);
- 4) oksüdeeruvate ainetega ja orgaaniliste peroksiididega (5. ohuklassi kuuluv veos);
- 5) tugevatoimeliste mürkainetega (6.1 ohuklassi kuuluv veos);
- 6) vaguneid seadmete või kaubaga, mis sisaldavad ülalnimetatud aineid.

434. 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguneid võib vedada sorteerimis- ja piirkonnajaamade vahel igat liiki kaubarongide koosseisus ja üksikveduriga. 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguneid ei ole lubatud panna lähikaubarongide koosseisu, siis kui koosteplaani järgi saab neid vedada kaugkaubarongidega. Keelatud on 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguneid vedada kogumisrongiga, mida ei teeninda rongimeeskond või konduktor.

435. Saatemeeskonna jaoks tuleb panna rongi spetsiaalne tühi kinnine vagun. Kui valvatav vagunigrupp on paigutatud rongi peaossa, mitte kaugemale kui viis vagunit vedurist, ja rongis ei ole üleikäigurõduga vagunit, võib erandkorras raudtee-ettevõtja sätestatud korras lubada saatemeeskonna sõitmist veduri kabiinis. Seejuures peab vedurijuht saatemeeskonda eelnevalt juhendama veduril viibimise korras.

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

436. Rongis peavad 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunid olema eraldatud kattevagunitega käesoleva juhendi XVIII peatükis sätestatud korras. Vagunid, milles on inimesed (sh kaubasaaturi, saatemeeskonna, valvemeeskonna vagunid), ja elusloomadega laaditud vagunid võivad asuda rongis nii ees- kui tagapool 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunit, kuid alati eespool neid vaguneid, mis on laaditud tugevatoimelise mürkainega (6. ohuklassi kuuluv veos). Elusloomade veo vagunit ei ole vaja eraldada kattevaguniga 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunist.

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

1. ohuklassi kuuluva veosega rongi sõitmine liinil

437. 1. ohuklassi kuuluva veosega rong peab olema dispetšeri ja jaamakorraldajate pideva kontrolli ja järelevalve all, kes peavad tagama selle rongiliiklusgraafikukohase ja ohutu

liikumise. Kui rongikoosseisus on 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagun, antakse vedurijuhile ja konduktorile kirjalik hoiatus, milles märgitakse ära vaguni number, ohtliku kauba klass ja number, selle asukoht rongis ning sihtjaam.

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

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

440. Tähist „O“ sisaldav rongi number kantakse rongiliikluse lauaraamatusse, liiklusgraafikule, vedurijuhile antavale kirjalikule loale ja hoiatusele, rongi kaalulehele ja teistele rongiliiklusalastele dokumentidele.

Rongiliiklusega seotud teadete naaberjaama või rongidispetšerile edastamisel peab jaamakorraldaja rongi numbrile lisama „1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunid“.

441. 1. ohuklassi kuuluva veosega rongi jaama saabumisest peab jaamakorraldaja teatama tehnohooldepunkti, kommertsülevaatusse punkti ja teistele töötajatele, kes on seotud 1. ohuklassi kuuluva veosega vaguni teenindamise või töötlemisega.

442. 1. ohuklassi kuuluva veosega rong võetakse jaama vastu ainult jaama tehnokorraldusaktis ette nähtud teele.

443. Ei tohi jätta vahejaama seisma 1. ohuklassi kuuluva veosega rongi või vagunit ilma vedurita. Erandkorras võib jätta 1. ohuklassi kuuluva veosega rongi ja vagunit vahejaama ilma vedurita seisma ainult raudteeveo-ettevõtja loal.

Koos loaga peab raudteeveo-ettevõtja määrama ka ohutusabinõud, mida raudteeliiklusega seotud töötajad on kohustatud rakendama rongi seismajätmisel vahejaama.

444. Üksikutel 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud või nendega ühtsesse sektsiooni kuuluvatel vagunitel teeloleku ajal avastatud tehniliste rikete ja kommertsvigade kõrvaldamine toimub sõltuvalt rikke või vea iseloomust kas 1. ohuklassi kuuluva veosega vaguni mahaakimisega rongist ja remonditeele suunamisega või rongikoosseisust mahaakimiseta.

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

Sõjaväerongide vaguneid ja vagunigruppe, mida saadavad sõjaväevahtkonnad või kaubasaatja (vastuvõtja) spetsialistid, on keelatud rongist maha haakida. Rikete või vigade kõrvaldamiseks või kaupade ümberlaadimiseks tervetele vagunitele peetakse kinni kogu sõjaväerong, millest jaamaülem peab teatama dispetšerile. Remondi, vigade kõrvaldamise või ümberlaadimise lõppemisel saadetakse sõjaväerong edasi sihtsuunas.

Eriveeremi sektsiooni kuuluvate 1. ohuklassi kuuluva veosega vagunite lahtihaakimist eeldava remondi vajadusel võib selliseid vaguneid sektsioonist lahti haakida ja remonditeedele suunata ainult veost saatva spetsialisti või valvemeeskonna vanema nõusolekul ja järelevalvel. Sel juhul peetakse kogu sektsioon, milles on avastatud remonti vajav vagun, kinni ja lülitatakse taas pärast vaguni remonti rongi koosseisu ettenähtud kohale tagasi. Kui rongi kuuluv tühi vagun ei saa tehnilise rikke tõttu liikuda sihtjaamani, võib selle veost saatvate spetsialistide või valvemeeskonna vanema avalduse alusel rongist maha haakida ning saata remonti, vormistades saatedokumendid kehtestatud korras ümber.

Kõik seisma jäetud sõjaväerongide vagunid ja 1. ohuklassi kuuluva veosega vagunite grupid, mida saadavad sõjaväevahtkonnad või kaubasaatja (vastuvõtja) spetsialistid, tuleb paigutada jaama tehnikorraldusaktis 1. ohuklassi kuuluva veosega vagunitele määratud teele. 1. ohuklassi kuuluva veosega rongikoosseisude ja vagunite tehnilise ja kommertsteenindamise kord määratakse kindlaks raudteeteetvõtja kinnitatud juhendis.

Tegevuskord raudteeliiklusõnnetuse korral

445. Rongiliiklusega seotud töötaja peab tundma ja täpselt täitma ohutuseeskirja nõudeid ning raudteel ohtlike veostega tekkinud avariolukordade likvideerimise korda. 1. ohuklassi kuuluva veosega rongi ähvardava ohu (pukside põlemine, telje murdumine, rööbastelt mahaminek, veose süttimine jms, mis ohustab rongiliiklust) korral peavad vedurimeeskond, konduktor, veose saatmise ja valvamise tegelevad isikud, jaamakorraldajad ja teised rongi vastuvõtmise, ärasaatmise, läbilaskmise ja 1. ohuklassi kuuluva veosega vaguni teenindamisega seotud töötajad tegema kõik neist sõltuva rongi peatamiseks ja ohu kõrvaldamiseks. Jaamakorraldaja peab avariist või rongiõnnetusest viivitusega kandma ette dispetšerile.

446. Käesoleva juhendi punktis 445 märgitud juhtudest peab vedurijuht või konduktor viivitusega teatama rongidispetšerile ja lähima jaama korraldajale, kes peavad võtma vajalikud meetmed. Avari ja tulekahju korral peab vedurijuht edastama oma teates nende asjaolud, ohtliku ja 1. ohuklassi kuuluva veosega vaguni asukoha rongi koosseisus, ohukaartide numbrid või saatelehtedele lisatud ohukaartide sisu, elektrifitseeritud piirkondades lisaks sellele teatama veel kontaktvõrgust voolu väljalülitamise vajadusest ning lähtuvalt kujunenud olukorrast võtma meetmed avariolukorra ja selle tagajärgede likvideerimiseks, juhindudes ametijuhendist, ohukaartidest, ohtlikku veost saatvate spetsialistide ja dispetšeri korraldustest. Jaamakorraldaja, saanud vedurijuhilt teate avari või rongiõnnetuse kohta, peab viivitusega edastama teate sisu dispetšerile, dispetšerside puudumisel hoiatama kohalikku võimuorganit ja päästeteenistust ning tegutsema nende juhiste järgi.

447. 1. ohuklassi kuuluva veose või veeremi süttimisel tuleb rong peatada. Vedurijuhil tuleb rongi peatamise koht valida sellise kaalutlusega, et võimaliku õnnetuse tagajärjed (inimeste vigastused, keskkonnareostus, raudteefrastruktuuri rajatiste, tee, sildade, elu- ja tootmishoonete, ladude jms kahjustused) oleksid minimaalsed.

Pärast rongi peatamist peab vedurimeeskond koos isikutega, kes saadavad või valvavad 1. ohuklassi kuuluvat veost, analüüsima olukorda, viima põleva vaguni muust rongiveeremist ohutusse (vähemalt 100 m) kaugusse ja esitama abistamisnõude. Mahajääv vedurita veerem tuleb kinnitada kehtestatud normatiivide kohaselt. Arvestades 1. ohuklassi kuuluva veose

eripära, tuleb enne päästesalga saabumist võimaluste piires püüda kustutada tulekollet, täites seejuures kõiki ohukaardil toodud nõudeid.

448. 1. ohuklassi kuuluva veosega avariolukorra tekkimisel jaamas on jaamakorraldaja kohustatud teatama sellest dispetšerile, jaamaülemale ning täpsustama edasise rongiliikluse ja manöövritöö korra. Vajadusel tuleb rongiliiklus ja manöövritöö jaamas peatada.

Mitteohtliku veosega laaditud vaguni, hoone, rajatise või seadme süttimisel tuleb 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagun toimetada eemale tulekahju piirkonnast ja viia ohutusse kohta, mitte lähemale kui 100 m õnnetuskohast.

449. 1. ohuklassi kuuluva veosega rongi või vaguniga toimunud õnnetusjuhtumist peab dispetšer teatama raudteekorraldajale või mõnele teisele raudtee-ettevõtja määratud ohutu rongiliikluse eest vastutavale töötajale ja võtma koostöös päästeametiga kohesed meetmed avariolukorra tagajärgede kiireks likvideerimiseks.

450. Muus tegevuses raudteeliiklusõnnetuse korral 1. ohuklassi kuuluva veosega rongi või vaguniga raudteeliiklusohutuse tagamisel ja avariolukorra tagajärgede likvideerimisel tuleb juhinduda päästeameti töötajate juhistest ning kujunenud olukorrast kooskõlas raudteeettevõtja kinnitatud avarii- või eriolukorras tegutsemise juhendi ning „Ohtlike kaupade veoeskirja“ nõuetega.

XVI peatükk

VEEREMI KINNITAMISE NORMID

451. Veeremi kinnitamisel pidurkingadega tuleb järgida järgmisi norme:

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

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

Näited

Tühjadest vagunitest koosneva vagunigrupi, kokku 80 vagunitelge, mis seisab 0,0025 kallakuga teel, kinnitamiseks on vaja:
 $80 (2,5 \times 4 + 1) / 200 = 4,4$ ligikaudu 5 pidurkinga.

Laaditud külmutusvagunitest koosneva vagunigrupi, teljekoormus üle 15 tonni, kokku 80 vagunitelge, mis seisab 0,0025 kallakuga teel, kinnitamiseks on vaja:
 $80 (2,5 \times 1,5 + 1) / 200 = 1,9$ ligikaudu 2 pidurkinga.

Põlevkiviga laaditud marsruutrongi, kokku 240 vagunitelge, mis seisab 0,0015 kallakuga teel, kinnitamiseks on vaja:
 $240 (1,5 \times 1,5 + 1) / 200 = 3,9$ ligikaudu 4 pidurkinga.

Reisirongi, kokku 72 vagunitelge, mis seisab 0,003 kallakuga teelõigul, kinnitamiseks on vaja:
 $72 (3 \times 1,5 + 1) / 200 = 1,98$ ligikaudu 2 pidurkinga.

453. Õliga määratud rööbastega teedel (õlide laadimisteed, pesulateed jms) suurendatakse punktides 451 ja 452 nimetatud vagunite kinnitamise norme 1,5 korda.

454. Rongide ja vagunigruppide kinnitamise aluseks võetakse seisutee keskmine kallak tuhandikes. Kui vagunigrupid jäetakse seisuteele, kus on erineva kallakuga teelõike, siis tuleb vagunid kinnitada arvestusliku normi järgi, mis vastab selle teelõigu tegelikule kaldele. Selliste teelõikude piirid ja sellel teelõigul vagunite kinnitamise norm sätestatakse jaama tehnikorraldusaktis.

455. Laaditud vagunigrupi või laaditud ja tühjadest vagunitest koosneva vagunigrupi kinnitamisel tuleb pidurkingad panna niisuguse laaditud vaguni rataste alla, mille teljekoormus on 15 tonni või suurem. Tühjade vagunite või nn kergveostega vagunite (teljekoormus on alla 15 tonni) kinnitamisel võetakse aluseks tühjade vagunite kinnituskriteerium. Eelõeldu kehtib samuti tühjendamiseks etteantud laaditud vagunite kinnitamisel.

456. Kinnitamiseks kasutatavad pidurkingad peavad olema terved ja töökorras. Need pannakse veeremi erinevate vagunitelgede rataste alla ja nii, et pidurkinga nina puudutaks või oleks surutud vastu rattapöida. Ühe rattapaari alla ei panda mitut pidurkinga.

Pidurkingade kasutamise alalistes kohtades peavad olema kastid liivaga. Liiva kasutatakse parema pidurdusefekti saamiseks härmatise, lume, jäite ja muudel taolistel juhtudel. Ei ole lubatud kasutada jäätunud või õliga määratud tallaga pidurkinga.

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

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

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

460. Mootorronge ja vedureid ning erandjuhul ka muud veeremit võib kinnitada veeremi käsipiduritega. Sel juhul on arvestuslik norm üks pidurking või viis käsipiduritelge. Rõhtsal teel (väiksema kallakuga kui 0,0005) võib kasutada veduri käsipidurit. Siis puudub vajadus kinnitada seisvat rongiveeremit otstest pidurkingaga.

XVII peatükk

ERIOMASTE SÕIDUOMADUSTEGA VEEREMI RONGI PANEMISE KORD

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

462. Üksikvagon, millel on korras, kuid piirkiirusega sõitu mittetagavad veereosad, transporditakse remondipunkti ainult üksikveduriga vagunidepoo vastutava töötaja vormistatud saatedokumentide alusel.

463. 4. ja 5. astme külgmise või alumise mittegabariitsusega veosega vagon peab omama üht kattevagunit rongi pea poolt ja teist rongi saba poolt. Selliseks kattevaguniks võib olla kas tühi vagon või laadimisgabariidi kohaselt laaditud vagon.

Külgmise ja alumise astme mittegabariitsusega veosega (välja arvatud astmed 1 kuni 3) vagunit ei tohi panna pikk-kaubarongi. Kontrollraamiga vagon peab sõitma rongis veduri järel või vajadusel eraldatakse vedurist ühe tühja platvormiga selleks, et parandada kontrollraami ülemise tsooni nähtavust.

Vagon 6. külgmise või 6. alumise astme mittegabariitsusega kaubaga või ülimittegabariitse kaubaga pannakse rongi keskele, kuid kontrollraamiga vagunile mitte lähemale kui 20 vagunit.

Kui ülimittegabariitset veost transporditakse omaette veduriga (erirong), siis mittegabariitse kaubaga vagon peab olema eraldatud kontrollraamiga vagunist vähemalt viie vaguniga. Rongis võib sõita kuni 300-tonnise kandevõimega laaditud transportöör, välja arvatud liigendtransportöör (tüübi kood 3994).

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

Laaditud transportöör 12 või enama teljega (välja arvatud 120-tonnise kandevõimega haagistransportöör) peab rongis olema eraldatud kummastki otsast vähemalt kahe neljateljelise kattevaguniga. Laaditud kattevaguni netokaal ei tohi olla üle 40 tonni. Kui rongis on mitu transportööri, eraldatakse nad üksteisest vähemalt kolme kattevaguniga.

Tühja või laaditud 4-teljelist transportööri ning 120-tonnist haagistransportööri võib panna rongi neid kattevagunitega eraldamata. 120-tonnise kandevõimega (tüübi koodid 3960 ja

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

Kaheksa ja enama teljega tühje transportööre võidakse panna 3000-tonnise kaaluga rongi sabaossa. Tühjadest vagunitest koosnevas rongis või rongis kaaluga alla 3000 tonni võib transportöör olla paigutatud rongi vastavalt sobivusele või vajadusele.

464. Doseerhopperitest koostatakse marsruutrongid, mis kurseerivad raudtee-ettevõtja sätestatud korras kindlatel liinidel pendelrongidena ja nende koosseisus peab olema vähemalt üks vagun teenindava personali jaoks.

Killustikku, kruusa ja muid suuremahulisi ehitusmaterjalide vedusid teostavad doseerhopperitest koosnevad pendelrongid ühendatakse nn kaksikrongiks. Doseerhopperitest koostatud marsruutronge võib panna kõikidesse liinil sõitvatesse kaubarongidesse (välja arvatud dumpkaaridest koostatud rongid) tingimusel, et neid ronge ei haagita lahti liini vahejaamades. Doseerhopperitest koosneva pendelrongi kogumass ei tohi olla üle 2600 tonni. Kaubarongi, mille koosseisus on doseerhopperitest pendelrong, sõidukiirus ei tohi olla suurem kui doseerhopperitest koosneva pendelrongi maksimaalne lubatud sõidukiirus.

Laaditud doseerhopperitest koosneva pendelrongi sõiduvõime kohta liinil lubatud piirkiirusega teeb pendelrongi mehaanik veodokumentidesse (saatekirja) sissekande, kinnitades sellega, et pendelrong on ette valmistatud sõiduks, vagunite laadurid ja annustid on kontrollitud, üle vaadatud ja viidud teisel asendisse.

Tühje doseerhoppereid ja dumpkaare võib lähetada saatejaamast liinile valmistajatehase, vagunidepoo ja raudtee-ettevõtja nimetatud infrastruktuuri allüksuse vastutava töötaja avalduse alusel saatemeeskonnata ning kaubarongiga, kuid mitte rohkem kui viis dumpkaarvagunit rongis.

Doseerhopperite saatja peab tagama nende viimise teisel asendisse ja tegema saatedokumentidesse (saatekirja) sissekande doseerhopperite sõiduvõime kohta ning määrama lubatud sõidukiiruse.

Kui rongist haagitakse maha mittetöökorras laaditud doseerhopper, tuleb see enne remonti saatmist tühjendada ja viia teisel asendisse. Jaamatöötaja võib saata mittetöökorras doseerhopperi jaamast ära ainult siis, kui selle kohta on vormistatud veodokumendid.

465. Raudtee-ettevõtjatele kuuluvate laaditud ja tühjade dumpkaaride kurseerimine avalikuks kasutamiseks määratud raudteel toimub raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja (raudtee valdaja või omaniku) sätestatud korras ja loal.

Dumpkaaride mitteavalikult raudteelt avalikule raudteele väljasõitmine võib toimuda pärast seda, kui raudtee-ettevõtja määratud komisjon on need üle vaadanud ja teinud otsuse vagunite liikluskõlblikkuse kohta. Avalikuks kasutamiseks määratud raudteel võivad 6BC-60 ja 7BC-60 tüüpi dumpkaarid sõita kaubarongidele kehtestatud piirkiirusega. Kõik muud tüüpi dumpkaarid võivad sõita neile kehtestatud piirkiirusega ja see näidatakse saatekirjas.

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

Dumpkaaridest pendelrongi saadab meeskond, kuhu kuulub mehaanik ja tema abi, kes peavad tundma dumpkaaride ehitust ja ekspluateerimise nõudeid. Meeskonna komplekteerib ja määrab dumpkaaride valdaja või omanik.

Dumpkaare võidakse saata remonti või töökohta ka kaubarongidega ainult tühjalt kaubarongidele ette nähtud piirkiirusega, 6BC-60 ja 7BC-60 tüüpi dumpkaare võib panna kaubarongi mis tahes ossa, kõiki muud tüüpi dumpkaare – ainult rongi sabaossa viimasena. Laaditud dumpkaaride mahahaakimine pendelrongist vormistatakse vastavalt kaubaveo eeskirjale marsruutidena veetavate massveoste vedamiseks ette nähtud korra järgi. Järelsaatedokumentides tehakse vastavad märkused ja lisatakse mittetöökorras vaguni akt (vorm KA-23).

466. Rasked teemasinad, raudteekraanad ja muud raudteeveeremi mõiste alla kuuluvad raudteefrastruktuuri rajatiste ehitusmasinad saadetakse jaamast liinile ainult teisaldusasendis (mitte tööasend) kas kaubarongiga või veduriga ainult neid omavate ettevõtjate avalduste põhjal. Sõiduks ettevalmistust ja teisaldusasendisse viimist kontrollib raudteeettevõtja määratud komisjon.

Tee-ehtusmasin pannakse kaubarongi vastavalt tehnilistele nõuetele või passiandmete põhjal, mis sätestavad kõnealuse teehitusmasina kasutamise korra. Kui tee-ehtusmasina lubatud sõidukiirus on kaubarongide piirkiirusest erinev, tuleb tee-ehtusmasina teisaldusasendisse viimisel määrata saatjal ka selle sõidukiirus rongis.

467. Mittetöötav vedur lähetatakse saatejaamast liinile veeremi valdaja või omaniku avalduse põhjal pärast selle tehnilise seisundi kontrollimist, mis vormistatakse vormikohaselt koostatud aktiga. Aktis, mis esitatakse saatejaamale koos avaldusega, peab olema näidatud veduri sõidukiirus. Akti teine eksemplar antakse veduri saatjale.

Mittetöötav vedur pannakse kaubarongis vedava veduri järele. Mittetöötavaid vedureid võib panna kaubarongi raudtee-ettevõtja määratud hulgal. Kui raudtee-ettevõtja soovib lähetada liinile suurema hulga mittetöötavaid vedureid, siis lubatakse koostada neist grupp massiga mitte üle 8,1 tonni jooksva meetri kohta (st 3 kuni 10 kaheseksioonilist, 10 kolmeseksioonilist või 20 üheseksioonilist vedurit, arvestamata vedavat vedurit). Diiselrong pannakse kaubarongi sabaossa viimaseks veeremiks.

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

469. Raudtee-ettevõtja, omades ja kasutades teelt mahatõstetavaid või mittemahatõstetavaid dresiine, peab sätestama ka nende kasutamise tehnilised nõuded ja liiklemise korra tema kasutuses oleval raudteefrastruktuuril.

XVIII peatükk

MINIMAALSED KATTEVAGUNITE NORMATIIVID LÕHKEAINEGA (1. OHUKLASSI KUULUVA VEOSEGA) LAADITUD VAGUNILE

470. Minimaalsed kattevagunite normatiivid lõhkeainega (1. ohuklassi kuuluva veosega) laaditud vagunile:

Jrk	Olukord, millal 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunil peab olema kattevagun	Kattevagunite normatiiv (vagunites)
1.	Kõik 1. ohuklassi kuuluva veosega kinnised vagunid vedavast vedurist (veduri tüübist olenemata)	3
2.	1. ohuklassi kuuluva veosega platvorm ja poolvagun vedavast vedurist, sh: - tahkekütusega auruvedurist, - muud tüüpi vedurist	5 3
3.	Kõik 1. klassi veosega vagunid rongi sabast, sh tõukeveduriga rong	3
4.	Vagunist inimestega (kui need on samas rongis 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguniga)	3
5.	Veeremist (mittetöötavad vedurid, raudteekraanad jms) saaturi või valvemeeskonnaga	3
6.	Vagunist ohtliku veosega (v.a vagun 2.,3.,4.,5. ja 6,1 ohuklassi kuuluva veosega)	3
7.	Vagunist, mis on laaditud 2.,3.,4.,5. ja 6,1 ohuklassi kuuluva veosega	keelatud
8.	Ohtliku kauba veoks kasutatud tühjast tsisternvagunist	1
9.	Muu 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vagunist	3
10.	Platvormvagunist ja poolvagunist metsamaterjaliga või pikamõõduliste raudbetoondetailidega vagunist, kui need on laaditud üle vaguni otsa tala, ning transportööridest	1
11.	Manöövrivedurist manöövritööl 1. ohuklassi kuuluva veosega laaditud vaguniga (sh vagunite etteandmisel ja äratoomisel laadimiselt), olenemata manöövriveduri tüübist	1 – töökorras sädemepüüduri või sädemesummuti olemasolul. 3 – töökorras sädemepüüduri või sädemesummuti puudumisel.

XIX peatükk SÕIDULUBADE KOONDTABEL

471. Sõidulubade koondtabel:

Rongi jaamavahele saatmise tingimused	Raudteeveeremi juhile jaamavahe hõivamise luba	Väljasõidufoori avamise, kirjaliku sõiduloa või mõne muu jaamavahe hõivamise loa väljaandmise alus
Automaatblokeeringuga üherajaline liin		
Rongi saatmine jaamavahele teelt, millel	Väljasõidufoori lubav tuli	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)

on töökorras väljasõidufoor		
Rongi saatmine jaamavahele grupifooriga, mis on varustatud matkanäidikuga	Väljasõidufoori lubav tuli ja matkanäidikus põleb ärasaatete number (roheline)	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Rongi saatmine jaamavahele grupifooriga, kui ärasaateteel on grupifoori lubava tule kordusfoor	Kordusfooris roheline tuli (süttib samaaegselt lubava tulega grupifooris)	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Rongi saatmine jaamavahele grupifooriga, kui matkanäidik või ärasaatete kordusfoor ei tööta	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud jaamakorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm LA-54 punkti II täitmisega (käsk või kirjalik sõiduluba võivad olla antud vedurijuhile siis, kui grupifooris põleb lubav tuli)	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Rongi saatmine jaamavahele teelt, millel puudub väljasõidufoor	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud jaamakorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm LA-54 punkti I täitmisega	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi), dispetšeri registreeritav käsk rongi saatmiseks väljasõidusignaali keelava tule korral ja jaamavahe vabaoleku kohta vastassuuna rongidest, automaatblokeeringu ümberlülitamine vastavale sõidusuunale, võtisaua väljavõtmine juhtimisaparaadist
Rongi saatmine jaamavahele, kui rongi peaosa asub väljasõidufoori taga	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud jaamakorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm LA-54 punkti I täitmisega	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi), dispetšeri registreeritav käsk rongi saatmiseks väljasõidusignaali keelava tule korral ja jaamavahe vabaoleku kohta vastassuuna rongidest, automaatblokeeringu ümberlülitamine vastavale sõidusuunale, võtisaua väljavõtmine juhtimispuldist
Rongi saatmine jaamavahele avatud väljasõidufooriga, kui vedurijuht ei näe väljasõidufoori tuld	Vedurijuhile raadioside teel antud jaamakorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm LA-54 punkti II täitmisega.	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)

	Väljasõidufooris põleb lubav tuli	
Tõukeveduriga rongi saatmine, kui tõukevedur sõidab koos rongiga järgmisse jaamavahet piiravasse jaama	Väljasõidufoori lubav tuli	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Tõukeveduriga rongi saatmine jaamavahele, kui tõukevedur pöördub pärast tõukamist tagasi saatejaama	Väljasõidufoori lubav tuli. Saatejaama tagasisõiduks (kuni sissesõidufoorini) antakse raudteeveeremi juhile võtisau	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Töörongi saatmine jaamavahele, kui töörong pöördub pärast tööd tagasi saatejaama	Väljasõidufoori lubav tuli. Tagasisõiduks saatejaama (kuni sissesõidufoorini) antakse enne rongi jaamavahele väljumist tööjuhi kätte võtisau, mille tööjuht annab jaamavahel pärast töö lõppu raudteeveeremi juhile tagasisõitmiseks saatejaama	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi) ning <i>dispetšeri luba</i> töörongi jaamavahele saatmiseks
Võtisaua puudumisel või kui selle rikke tõttu ei saa võtisaua kasutada, võib saata tõukeveduriga rongi jaamavahele või töörongi, mis pöördub pärast tööd saatejaama tagasi alles pärast automaatblokeeringu sulgemist ja telefonside kasutusele võtmist.		
Rongi saatmine jaamavahele juhul, kui väljasõidufoor ei tööta.	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud jaamakorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm LA-54 punkti I täitmisega	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi), <i>dispetšeri käsk</i> rongi saatmiseks väljasõidufoori keelava tule korral ja jaamavahe vabaoleku kohta vastassuunarongidest, automaatblokeeringu ümberlülitamine vastavale sõidusuunale, võtisaua väljavõtmine juhtimispuldist
Rongi saatmine jaamavahele olukorras, kus automaatblokeering ei tööta	Teeluba	<i>Dispetšeri käsk</i> automaatblokeeringu tegevuse sulgemise ja telefonsidele ülemineku kohta ning naaberjaama korraldajalt saadud nõusolek (rongitelefogrammiga) rongi vastuvõtmiseks
Automaatblokeeringuga kahe rajaline liin		
Rongi saatmine jaamavahele teelt, millel on töökorras väljasõidufoor	Väljasõidufoori lubav tuli	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Rongi saatmine jaamavahele	Väljasõidufoori lubav tuli ja matkanäidikus põleb	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)

grupifooriga, mis on varustatud matkanäidikuga	ärasaatete number (roheline)	
Rongide saatmine jaamavahele grupifooriga, kui ärasaateteel on grupifoori lubava tule kordusfoor	Roheline tuli kordusfooris (süttib samaaegselt lubava tulega grupifooris)	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Rongide saatmine jaamavahele grupifooridega, kui matkanäidik või ärasaatete kordusfoor ei tööta	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud jaamakorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm LA-54 punkti II täitmisega (käsk või kirjalik sõiduluba võib olla antud raudteeveeremi juhile siis, kui grupifooris põleb lubav tuli)	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Rongi saatmisel jaamavahele teelt, millel puudub väljasõidufoor	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud jaamakorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm LA-54 punkti I täitmisega	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Rongi saatmine jaamavahele, kui rongi peaosa asub ärasaatete väljasõidufoori taga (pikkrong)	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud jaamakorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm LA-54 punkti I täitmisega	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Rongi saatmine jaamavahele avatud väljasõidufooriga, kui raudteeveeremi juhile ei ole väljasõidufoori tuli nähtav (pikkrong)	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud jaamakorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm LA-54 punkti II täitmisega	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Tõukeveduriga rongi saatmine, kui tõukevedur sõidab kogu jaamavahe koos rongiga ja jõuab järgmisse, jaamavahet piiravasse jaama	Väljasõidufoori lubav tuli	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Tõukeveduriga rongi saatmine jaamavahele, kui tõukevedur pärast tõukamist pöördub tagasi saatejaama	Väljasõidufoori lubav tuli. Saatejaama tagasisõiduks (kuni sissesõidufoorini) antakse raudteeveeremi juhile võtisau	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Töörongi saatmine	Väljasõidufoori lubav tuli.	Ühe või enama blokkpiirkonna

jaamavahele, kui töörong pärast tööd pöördub saatejaama tagasi	Tagasisõiduks saatejaama (kuni sissesõidufoorini) antakse enne rongi jaamavahele väljumist tööjuhi kätte võtisau, mille tööjuht annab jaamavahel pärast tööde lõppu raudteeveeremi juhile tagasisõitmiseks saatejaama	vabaolek (kontrollnäitude järgi) ning <i>dispetšeri luba</i> töörongi jaamavahele saatmiseks
Võtisaua puudumisel või kui selle rikke tõttu ei saa võtisaua kasutada, võib saata tõukeveduriga rongi jaamavahele või töörongi, mis pöördub pärast tööd tagasi saatejaama, alles pärast automaatblokeeringu sulgemist ja telefonside kasutusele võtmist.		
Rongi saatmine jaamavahele olukorras, kus väljasõidufoor ei tööta	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud jaamakorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm LA-54 punkti I täitmisega või kutsesignaali valge tuli	Ühe või enama blokkpiirkonna vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Rongi saatmine jaamavahele, kui automaatblokeering ei tööta	Teeluba	<i>Esimesele rongile dispetšeri käsk</i> blokeeringu sulgemise ja telefonsidele ülemineku kohta. Järgmistele rongidele rongitelefonomogramm naaberjaama korraldajalt varem saadetud rongi saabumise kohta
Poolautomaatblokeeringuga üherajaline liin		
Rongide saatmine jaamavahele teelt, millel on töökorras väljasõidufoor	Väljasõidufoori lubav tuli	Naaberjaamalt saadud <i>nõusoleku blokksignaali</i>
Kinnipeetud või mõne teise samasuunalise rongi saatmine jaamavahele pärast väljasõidufoori sulgemist (sh iseeneslikul sulgumisel)	Kirjalik sõiduluba vorm LA-52 punkti I täitmisega	Naaberjaamalt saadud <i>nõusoleku blokksignaali</i>
Jaamades, mis on varustatud seadmetega väljasõidusignaali teistkordseks avamiseks (pärast selle sulgemist), saadetakse kinnipeetud või samasuunaline rong teistkordselt avatud väljasõidufooriga dispetšeri loal.		
Rongi saatmine jaamavahele avatud väljasõidufooriga, kui raudteeveeremi juhile ei ole nähtav väljasõidufoori tuli (pikkrong)	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud jaamakorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm LA-52 punkti II täitmisega	Naaberjaamalt saadud <i>nõusoleku blokksignaali</i>
Teede ja pöörangute elektrilise isolatsiooniga jaamas, kui väljasõidufoor ei avane pöörme isoleeritud piirkonna rööbasahela nn vale hõivatuse tõttu, võib kasutada väljasõidufoori avamiseks abinõu „ <i>pöörme piirkonna vabaoleku kontrolli väljalülitamine ärasaatematkas</i> “.		

Rongi saatmine jaamavahele, kui selle peaosa asub keelava tulega väljasõidufoori taga (pikkrong)	Teeluba	<i>Dispetšeri käsk</i> poolautomaatblokeeringu sulgemise ja telefonside kehtestamise kohta
Vastassuunarongi saatmine jaamavahele pärast väljasõidufoori sulgemist	Teeluba	<i>Dispetšeri käsk</i> poolautomaatblokeeringu sulgemise ja telefonside kehtestamise kohta
Rongi ärasaatmine jaamavahele grupifooriga, millel on matkanäidik	Väljasõidufooris lubav tuli ja matkanäidik üraasaatete number (roheline)	Naaberjaamalt saadud <i>nõusoleku blokkisignaali</i>
Rongi saatmine jaamavahele grupifooriga, millel matkanäidik puudub või see ei tööta	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud jaamakorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt või kirjalik sõiduluba vorm LA-52 punkti II täitmisega	Naaberjaamalt saadud <i>nõusoleku blokkisignaali</i> .
Rongi saatmine jaamavahele olukorras, kus ei saa avada väljasõidufoori	Teeluba vorm LA-50	<i>Dispetšeri käsk</i> poolautomaatblokeeringu sulgemise ja telefonside kehtestamise kohta ning naaberjaama korraldajalt rongitelefonogrammiga saadud nõusolek rongi vastuvõtmiseks
Kui väljasõidufoor ei avane isoleeritud piirkonna rööbasahela vale hõivatus tõttu, võib rongidispetšeri nõusolekul väljasõidufoori avada, kasutades abinõu „Pöörmete isoleeritud piirkonna vabaoleku kontrolli väljalülitamine ärasaatematkas“ (jaamades, kus juhtimispuul on varustatud eelnimetatud nupuga).		
Töörongi saatmine jaamavahele, kui töörong pärast tööd pöördub saatejaama tagasi	Võtisau (väljasõidufoor on suletud)	Naaberjaama korraldajalt saadud <i>nõusoleku blokkisignaali</i> ja dispetšeri nõusolek töörongi saatmiseks, mis pöördub jaamavahelt saatejaama tagasi
Tõukeveduriga rongi saatmine, kui tõukevedur pöördub pärast tõukamist saatejaama tagasi	Väljasõidufoori lubav tuli. Saatejaama tagasisõiduks (kuni sissesõidufoorini) antakse raudteeveeremi juhile võtisau	Naaberjaama korraldajalt saadud <i>nõusoleku blokkisignaali</i> ja dispetšeri nõusolek tõukeveduri saatmiseks, mis pöördub jaamavahelt saatejaama tagasi
Võtisaua puudumisel või kui selle rikke tõttu ei saa võtisaua kasutada, võib saata tõukeveduriga rongi jaamavahele või töörongi, mis pöördub pärast tööd tagasi saatejaama, alles pärast poolautomaatblokeeringu sulgemist ja telefonside kasutusele võtmist.		
Tõukeveduriga rongi saatmine, kui tõukevedur sõidab koos rongiga kogu jaamavahe ja jõuab järgmisse jaamavahet piiravasse jaama	Väljasõidufoori lubav tuli	Naaberjaama korraldajalt saadud <i>nõusoleku blokkisignaali</i>
Rongi saatmine	Teeluba	<i>Dispetšeri käsk</i> blokeeringu

jaamavahele, kui poolautomaatblokeering ei tööta		sulgemise ja telefonside kehtestamise kohta ning naaberjaama korraldajalt telefonogrammiga saadud nõusolek rongi vastuvõtmiseks
Kombineeritud teeblokeeringuga üherajaline liin		
Rongi saatmine jaamavahele teelt, millel on töökorras Väljasõidufoor	Väljasõidufoori lubav tuli	Dispetšerilt saadud luba rongi saatmiseks
Rongi saatmisel jaamavahele teelt, millel puudub väljasõidufoor	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud jaamakorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt	Dispetšerilt saadud registreeritud käsk, mis kinnitab jaamavahe vabaolekut vastassuunarongidest
Rongi saatmine jaamavahele, kui rongi peaosa asub väljasõidufoori taga	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud jaamakorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt	Dispetšerilt saadud registreeritud käsk, mis kinnitab jaamavahe vabaolekut vastassuunarongidest
Rongi saatmine jaamavahele avatud väljasõidufooriga, kui raudteeveeremi juht ei näe väljasõidufoori tuld	Raudteeveeremi juhile raadioside teel antud jaamakorraldaja käsk rongi väljumiseks vastavalt teelt	Jaamavahe vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Tõukeveduriga rongi saatmine, kui tõukevedur sõidab koos rongiga järgmisse jaamavahet piiravasse jaama	Väljasõidufoori lubav tuli	Jaamavahe vabaolek (kontrollnäitude järgi)
Tõukeveduriga rongi saatmine, kui tõukevedur pöördub pärast tõukamist tagasi saatejaama	Väljasõidufoori lubav tuli. Raudteeveeremi juhile antakse hoiatus, kus näidatakse tõukamise lõpetamise koht	Dispetšerilt saadud luba tõukeveduri saatmiseks jaamavahele ja pöördumiseks tagasi saatejaama
Töörongi saatmine, kui töörong sõidab pärast tööd järgmisse jaamavahet piiravasse jaama	Väljasõidufoori lubav tuli. Raudteeveeremi juhile antakse hoiatus, kus näidatakse kokkulepitud jaamavahe vabastamise kellaaeg	Jaamavahe vabaolek (kontrollnäitude järgi) ja dispetšerilt saadud luba töörongi saatmiseks

Töörongi saatmine jaamavahele, kui töörong pöördub pärast tööd saatejaama tagasi	Väljasõidufoori lubav tuli. Raudteeveeremi juhile antakse hoiatus, kus näidatakse kokkulepitud saatejaama tagasi pöördumise kellaeg	Jaamavahe vabaolek (kontrollnäitude järgi) ja dispetšerilt saadud luba töörongi saatmiseks jaamavahele ja pöördumiseks saatejaama tagasi
Rongide saatmisel kombineeritud teeblokeeringu seadmete rekonstrueerimisel, ümberpaigutamisel, parandamisel, katsetamisel, vahetamisel jms, millega kaasneb kombineeritud teeblokeeringu seadmete töö ajutine katkemine	Teeluba	Dispetšeri käsk blokeeringu sulgemise ja telefonside kehtestamise kohta ning naaberjaama korraldajalt telefonogrammiga saadud nõusolek rongi vastuvõtmiseks

Telefonside ühe- ja kahe- ja kaherajalisel liinil

472. Telefonside kasutamisel antakse rongidele kõigil juhtudel teeluba (vorm **LA-50**), mis peab olema täidetud käesoleva juhendi 6. peatükis sätestatud korras.

Kirjalikud sõiduload (vorm LA-56 ja LA-64) ning teatis (vorm LA-55)

473. Rongid saadetakse jaamavahele signalisatsiooni- ja sidevahendite töö katkemisel kirjaliku sõiduloaga (vorm **LA-56**), mis peab olema täidetud käesoleva juhendi 7. peatükis sätestatud korras.

Päästerong ja abivedur saadetakse suletud jaamavahele kirjaliku sõiduloaga (vorm **LA-64**), mis peab olema täidetud käesoleva juhendi 8. peatükis sätestatud korras.

Kirjalik teatis (vorm **LA-55**) saadetakse raudteeveeremi juhiga naaberjaama korraldajale rongiliikluse korraldamise tagamiseks.

Kirjalikud sõiduload (vorm **LA-50, LA-52, LA-54, LA-56 ja LA-64**) koosnevad kirjalikust sõiduloast, vormi **LA-55** teatisest ning teisikeksemplarist, mis valmistatakse isekopeerivast paberist. Kirjalik sõiduluba antakse raudteeveeremi juhile jaamavahele sõitmiseks ja selle dubletteksemplar jääb sellesse jaama või mõnda teise liikluskorraldusposti, kes vormistas ja väljastas kirjaliku sõidu- või teeloa raudteeveeremi juhile. Nende hoidmise, arvestuse pidamise, säilitamise ja utiliseerimise täpse korra sätestab raudtee-ettevõtja. Teisikeksemplare, rikutud kirjalikke sõidu- ja teelubasid ning kõiki rongiliiklusega seotud raamatuid säilitatakse kaks aastat.

XX peatükk

RONGILIIKLUS KOMBINEERITUD TEEBLOKEERINGUGA LIINIL

Rongi vastuvõtmine jaama ja saatmine jaamavahele

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

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

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

476. Kui rongi saabumisel jaama turvanguseadmed ei edasta elektrilist jaamavahe vabaoleku signaali, tuleb jaama pädeval liikluskorraldajal kontrollida tehnikorraldusaktis sätestatud korras jaamavahe vabaolekut veeremist. Kui selgus, et jaamavahe on veeremist vaba, siis võib jaama pädev liikluskorraldaja dispetšeri loal vastutava käsuga ignoreerida jaamavahe hõivatust. Nimetatud kord kehtib ka sel juhul, kui rong võetakse jaama sissesõidufoori keelava näidu korral.

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

477. Kui kaubarongil oli sundpeatus jaamavahel isepidurduse või pidurimagistraali katkemise tõttu, peab vedurijuht rakendama tehnikasutuseeskirja punktis 235 ette nähtud meetmeid ja teatama sellest jaama pädevale liikluskorraldajale rongiraadioside või telefonside teel. Kui rongiraadio- või telefonside ei tööta, peab vedurijuht peatama rongi esimeses sõidusuuna jaamas, kus on jaama pädev liikluskorraldaja, ning teatama temale asetleidnud sundpeatumisest.

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

478. Enne jaamavahele saatmist valmistab jaama pädev liikluskorraldaja rongile ärasaatematka ja avab väljasõidufoori. Väljasõidufoor sulgub automaatselt rongi möödasisõitmisel väljasõidufoorist.

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

479. Kui ärasaatematk on valmistatud õigesti ja jaamavahe veeremist vaba, kuid väljasõidufoori pöörmepiirkonna isoleerpiirkonna valehõivatuse (kui rööbasahelal veeremist ei ole, kuid juhtimisseadmed näitavad hõivatust) tõttu avada ei saa, võib jaama pädev liikluskorraldaja avada pärast isoleerpiirkonna vabaoleku kontrollimist dispetšeri loal väljasõidufoori, kasutades vastutavat käsku ärasaatematkas oleva isoleerpiirkonna hõivatuse ignoreerimiseks.

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

480. Kui pärast väljasõidusignaali avamist rongi jaamavahele ei saadeta, tuleb jaama pädeval liikluskorraldajal hoiatada sellest raudteeveeremi juhti, sulgeda väljasõidufoor (muuta ärasaatematk), teatada naaberjaama liikluskorraldajale ja dispetšerile rongi saatmise peatamisest.

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

482. Kui jaamavahele saadetakse rong seisab lubava näiduga väljasõidufoori taga ja vedurijuht väljasõidufoori näitu ei näe, antakse vedurijuhile jaamavahele sõitmiseks rongiraadioside kaudu pädeva liikluskorraldaja käsk punktis 20 toodud vormi järgi.

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

483. Rongi saatmiseks teelt, millel väljasõidufoori ei ole või mis ei ole avatud organiseeritud rongiliikluseks (ei ole rongi vastuvõtutee ega ärasaate tee), peab jaama pädev liikluskorraldaja valmistama ärasaatematka, avama manöövrifoori või blokeerima pöörangud seadmise ja matkavalimise vastu ning dispetšeri loal edastama vedurijuhile raadioside teel registreeritud käsu:

Näide nr 76

Käsk nr 5. Luban rongil nr 1512 väljuda 201. teelt ja sõita mööda peateed kuni Vastse-Kuuste jaama sissesõidufoorini, sealt edasi sissesõidufoori signaalide järgi. JK (allkiri).

Enne vedurijuhile raadioside teel käsu edastamist peab jaama pädev liikluskorraldaja saama dispetšerilt registreeritud käsu, mis kinnitab jaamavahe vabaolekut vastassuunarongidest:

Näide nr 77

Käsk nr 11. Luban rongi nr 1512 saata Reola jaama 201. teelt väljasõidufoori puudumisel. Reola–Vastse-Kuuste peatee on vastassuunarongidest vaba. RD (allkiri).

484. Töörong, mis tuleb pärast tööd jaamavahelt saatejaama tagasi, saadetakse jaamavahele väljasõidufoori lubava näidu korral. Saatejaamas antakse vedurijuhile hoiatus, kus märgitakse

töörongi kokkulepitud jaama naasmise kellaeg. Hoiatuses märgitud ajast tuleb täpselt kinni pidada ja keelatud on teha jaamavahel töörongiga kirjalikus hoiatuses ette nähtud ajast kauem tööd.

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

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

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

Rong tõukeveduriga, mis sõidab ainult osa jaamavahe ulatuses (tõukevedur tuleb pärast töö lõppemist jaamavahelt saatejaama tagasi), saadetakse jaamavahele signaalide järgi.

Tõukeveduri juhile antakse hoiatus, kus näidatakse tõukamise lõpetamise koht. Jaamavahelt naasev tõukevedur võetakse saatejaama vastu avatud sissesõidufoori järgi.

486. Teelt mahasõitev (mahatõstetav) ja mittemahatõstetav dresiin või mõni muu veeremiüksus (sõiduk, millele on rööbaste peal püsimiseks paigaldatud sõiduki esi- ja tagaossa metallist juhtrattad, näiteks kombineeritud liikumisvõimalustega ekskavaator vms) saadetakse jaamavahele teeblokeeringu signaalide järgi kui rong.

Kui mahasõitev (mahatõstetav) veeremiüksus, mis sõitis üle ühest rattapaariloendurist, sõidab (tõstetakse) rööbasteelt maha enne järgmist rattapaariloendurit, siis jaama pädev liikluskorraldaja, pärast eriveeremi juhilt telefonogrammi saamist rööbastee vabastamisest dispetšeri loal vastutava käsuga nullib loendustulemuse.

487. Kui vastutava käsuga rattapaariloendurit nullida ei õnnestu, siis saadab jaama pädev liikluskorraldaja rongi jaamavahele, järgides punktis 484 sätestatut.

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

489. Kui kombineeritud teeblokeeringu seadmete järelevaatust teeb elektrimehaanik, ei katkestata selleks ajaks kombineeritud teeblokeeringu seadmete tegevust. Järelevaatuse ajal, kui jaama pädev liikluskorraldaja ei saa seadmeid juhtida oma töökohalt, tuleb seadmete töö juhtimine dispetšeri loal anda üle teisele dubleeritud töökohale (dispetšeri või elektrimehaaniku töökohale), ning jaama pädeval liikluskorraldajal ja elektrimehaanikul tuleb olla eriti tähelepanelik ja jälgida, et kombineeritud teeblokeeringu seadmed töötaksid häireteta ja tagaksid raudteeliikluse ohutuse.

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