

## **Raudteeülesõidukoha ja -ülekäigukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend**

### **1. peatükk Üldsätted**

#### **1. Reguleerimisala**

1.1 Raudteeülesõidukoha ja -ülekäigukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhendis sätestatakse raudteeülesõidukoha ja -ülekäigukoha ning nende seadmete hoiu ja käitamise tehnilised nõuded ning raudteeülesõidukoha ja -ülekäigukoha ehitamise, signalisatsiooniseadmetega seadmestamise ja liiklusohutuse tagamise nõuded.

1.2 Käesolev raudteeülesõidukoha ja -ülekäigukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend kehtib kasutuses, ehitusjärgus ja projekteerimise staadiumis olevatele raudteeülesõidukohtadele ja -ülekäigukohtadele.

### **2. peatükk Raudteeületuskoha nõuded**

#### **2. Raudteeületuskoha üldnõuded**

2.1 Raudteeületuskoha kate on raudbetoonist, kummist, puidust, asfaltbetoonist, betoonist või muu omavahel kombineeritud materjalist valmistatud kate, mis asub rööbaste vahel ja mõlemal pool raudteed, ulatudes minimaalselt 1 meetri kaugusele rööpa välisküljest. Teekatte välispiir peab olema rööpaga paralleelne.

2.2 Raudteeinfrastruktuuri majandaja peab tagama raudteeületuskoha katte, rennide, liikluskorraldusvahendite, teljeloendurite, raudteeületuskoha automaatse foorisignalisatsiooni, tõkkepuude, gabariiditähiste, valgustuse ning tähispostide ja muude asjakohaste tehniliste ja ohutust tagavate vahendite nõuetekohase paigaldamise, korrashoiu ning punktis 7.6 toodud nõuetekohase nähtavussektori olemasolu.

2.3 Avalikult kasutatava raudteeületuskoha kate peab rööbaste vahel olema 0–25 mm rööpapea pealispinnast kõrgem ning rööbaste välisküljel 100 millimeetrit, lubatud kõrvalekaldega +/- 10 millimeetrit, ulatuses rööpast ühel tasapinnal rööpapea pealispinnaga või sellest kuni 5 mm madalam või tehtud elastsest materjalist rööpa kulumise kompenseerimiseks.

2.4 Raudteeveeremi rattapaaride vaba läbisõidu tagamiseks peab raudteeületuskoha kate ja rööpapea töötavate pindade vahel olema renn, mille laius on raudteeprojektist tulenevalt 70–100 millimeetrit, lubatud kõrvalekalle +/- 10 millimeetrit, ja sügavus vähemalt 45 millimeetrit.

2.5 Avalikult kasutataval raudteeületuskohal ei tohi sirgel teelõigul renni laius ületada 75 mm.

2.6 Raudteeületuskoha katte keskmise osa ja rööparenni vahel ning rööpa väliskülje ja rööpa katteplaadi vahel ei tohi olla tühimikku üle 10 mm, sealhulgas raudteeületuskoha katte või pinnase deformeerumist.

2.7 Raudteefrastruktuuri majandaja peab tagama, et raudtee signalisatsioonisüsteem võimaldab signaali saamise raudteeveeremilt arvestusega, et raudteeületuskoha automaatse foorisignalisatsiooni ja tõkkepuude olemasolul need õigeaegselt ja automaatselt lülituks.

2.8 Liiklusmärkide, ülesõidufooride ja kattemärgistuse (edaspidi ka *liikluskorraldusvahend*) ülesanne on anda liiklejatele ühetaolist teavet, korraldada liiklust ja luua tingimused ohutuks liikluseks.

2.9 Liiklusmärgid peavad olema liiklejatele nähtavad ning ei tohi olla varjatud taimestiku, ehitise, reklaamtahvli või muu esemega.

2.10 Keelatud on kasutada liikluskorraldusvahendit, mis on deformeerunud või muul viisil rikutud. Liikluskorraldusvahendid ja nende paigaldus peab vastama standardite EVS 613, EVS 614 ja EVS 615 või samaväärsetele nõuetele.

2.11 Teehooldustööd ei tohi kahjustada raudteeületuskoha katet, raudteed ja liikluskorraldusvahendeid.

2.12 2024. aasta 1. jaanuariks peavad raudteeületuskohad olema valgustatud. Valgustus peab vastama majandus- ja taristuministri 5. augusti 2015. a määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ sätestatud nõuetele ja linnapiirkonnas standardi EVS 843 nõuetele või olema standardiga samaväärsed.

2.13 Eelteate ajad raudteeületuskoha automaatse foorisignalisatsiooni tööle rakendamiseks peavad vastama käesoleva juhendi 5. peatüki nõuetele.

2.14 Automaatikaga raudteeületuskoht varustatakse monitooringuseadmetega, mis teatavad tõrgete või rikete olemasolust raudteeületuskoha seadmete töös.

2.15 2024. aasta 1. jaanuariks peab raudteele paigaldama raudteeületuskohast kuni 500 meetri kaugusele rongide liikumise suunas paremale poole peateed, kas rööbastee äärde või rööbastee vahele, alalised hoiatavad signaalmärgid „Vile andmise koht“. Sõltuvalt kohalikest oludest võib signaalmärki korrata. Kui raudteeülesõidukoht ja raudteeülekäigukoht asuvad lähedistiku, siis arvestatakse vile andmisel aeglasemalt reageeriva raudteeületuskoha vajadustega.

### **3. Raudteeületuskoha ülevaatus**

3.1 Raudteefrastruktuuri majandaja peab teostama iseseisvalt raudteeületuskoha ning selle seadmete ja liikluskorraldusvahendite kontrollimist vastavalt raudteefrastruktuuri majandaja kehtestatud juhendis määratud korrapärasusega, kuid mitte harvem kui raudteeületuskohtade ja seal kasutatavate seadmete ja materjalide tootjapoolsed ekspluatatsioonitingimused ette näevad.

3.2 Raudteefrastruktuuri majandaja korraldab regulaarselt vastavalt käitustingimustele tema omandisse või valdusesse kuuluvate avalikult kasutatavate raudteeületuskohtade ja nende seadmete ning raudteeületuskohale suubuvate teede liikluskorraldusvahendite komisjonilist ülevaatus.

3.3 Regulaarsed ülevaatuskomisjonid avalikult kasutatavatel raudteeületuskohtadel peavad toimuma vähemalt iga kolme aasta tagant.

3.4 Regulaarse ülevaatuskomisjoni koosseisu kaasatakse raudteefrastruktuuri majandaja poolt Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti, raudteeveoettevõtja, tee omaniku või valdaja, kohaliku omavalitsuse, Politsei- ja Piirivalveameti ja Transpordiameti esindaja või muu põhjendatud huvi või kompetentsi omav isik.

3.5 Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti, raudteefrastruktuuri majandaja, raudteeveoettevõtja, tee omaniku või valdaja, kohaliku omavalitsuse, Politsei- ja Piirivalveameti või Transpordiameti esindaja või asjasse puutuva kolmanda isiku põhjendatud ettepaneku alusel moodustab raudteefrastruktuuri majandaja või Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet erakorralise raudteeületuskoha ülevaatuskomisjoni.

3.6 Raudteefrastruktuuri majandaja koostab ülevaatuskomisjoni läbiviimiseks vajaliku töödokumendi, mis sisaldab muuhulgas ülevaadet raudteeületuskohale kehtestatud nõuetest, kasutatavate seadmete ja materjalide tootjapoolsetest ekspluatatsioonitingimustest ja muust teabest, mille alusel on võimalik hinnata raudteeületuskoha ohutuses.

3.7 Ülevaatuskomisjoni korraldaja vormistab komisjoni töö tulemused kirjalikult ning edastab 10 tööpäeva jooksul peale paikvaatluse lõppemist ülevaatuskomisjoni liikmetele kinnitamiseks. Erakorralise ülevaatuskomisjoni tulemuste kokkuvõtte vormistatakse kirjalikult ja edastatakse komisjoni liikmetele kinnitamiseks viivitamata pärast komisjonipoolse ülevaatusse toimumist.

3.8 Ülevaatuskomisjon hindab, kas raudteeületuskoht vastab sätestatud nõuetele ning on kasutamiseks ohutu. Ülevaatuskomisjon teeb ettepanekuid ning tähelepanekuid raudteeületuskoha ja kasutatud seadmete ning raudteeülesõidukohale suubuvate teede tehnilise olukorra ja nõuetele vastavuse kohta. Kui ülevaatuskomisjoni ettepanekuid ei järgita, peab raudteeületuskoha majandaja tõendama muu tehnilise dokumentatsiooni või arvutustega, et raudteeületuskoht vastab nõuetele ja on turvaline kasutada.

3.9 Raudteefrastruktuuri majandaja peab iga kalendriaasta kohta esitama hiljemalt järgmise aasta 31. jaanuariks Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile ajakohased andmed raudteeülesõidukoha ja - ülekäigukoha raudtee- ja teeliikluse intensiivsuse kohta, uuendades nimetatud andmeid raudteeliiklusregistris.

#### **4. Raudteeületuskoha sulgemine**

4.1 Raudteeületuskoha lühiajaline plaaniline sulgemine on lubatud raudteeületuskoha hooldus- või remonttöödeks ning lühiajalisteks tegevusteks, mida raudteeületuskohta sulgemata ei ole võimalik teha.

4.2 Raudteefrastruktuuri majandaja on kohustatud 10 tööpäeva enne raudteeületuskoha lühiajalist plaanilist sulgemist teavitama sellest kirjalikult Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametit ning esitama kooskõlastamiseks sulgemisaegse liikluskorralduse projekti, milles kirjeldatakse, kuidas tagatakse ajutisel raudteeületuskohal raudtee ületamise ohutus. Lühiajalisest sulgemisest tuleb eelnevalt teavitada ka tee omanikku või valdajat, Politsei- ja Piirivalveametit, Päästeameti ning kohaliku omavalitsust.

4.3 Raudteeületuskoha lühiajalisel sulgemisel:

4.3.1 pannakse raudteeülesõidukohale raudtee äärmisest rööpast 10 m kaugusele tee laiuselt hoiatustõkked ja liiklusmärgid 684 „Hoiatustara“ ja 331 „Sissesõidu keeld“;

4.3.2 paigaldatakse teave muutunud liikluskorralduse kohta ja rakendatakse majandus- ja taristuministri 13.07.2018. a määruses nr 43 „Nõuded ajutisele liikluskorraldusele“ sätestatud nõudeid;

4.3.3 jäetakse jalakäijatele nõuetekohaselt ehitatud jalgtee ja ülekäigukoht raudtee ületamiseks, kui selleks on põhjendatud vajadus;

4.3.4 lülitatakse raudteeületuskoha automaatsed foorisignalisatsiooni seadmed tööst välja.

4.4 Raudteeülesõidukoha ühe teepoole lühiajalisel sulgemisel tuleb teeliikluse korraldamiseks kasutada reguleerijat.

4.5 Kui raudteeületuskoha, raudteed ületava viadukti või raudtee alt läbimineva tee hooldus- või remonttööde teostamise tõttu on teeliiklus takistatud, võib tööde teostamise ajaks suunata liikluse mööda ajutist trajektoori, kasutades selleks lähimaid teerajatisi või teisi sobivaid raudteeületuskohti. Mõistlike alternatiivide puudumise korral on lubatud ehitada hooldus- või remonttööde teostamise ajaks ajutine samatasandiline raudteeületuskoht.

4.6 Raudteeinfrastruktuuri majandaja on kohustatud teavitama raudteeületuskoha lammutamise alustamisest kirjalikult sõidutee, jalgtee või jalgrattatee omanikku või valdajat, Politsei- ja Piirivalveametit, Päästeametit ja kohalikku omavalitsust vähemalt kolm tööpäeva ette.

4.7 Raudteeületuskoha läbipääsu peab lammutamise ajaks piirama kogu ulatuses tõketega, näiteks piirdeaia või muu sellisega, mis tuleb paigaldada mitte lähemale kui 10 meetrit raudteeületuskoha äärmisest rööpast ning mille külge kinnitatakse kogu ulatuses liiklusemärg 684 „*Hoiatustara*“. Tõkked eemaldatakse hiljemalt kuu aja möödumisel alates raudteeületuskoha lammutamise päevast. Täiendavalt tuleb välja lülitatud foorisignalisatsiooniga raudteeületuskohale paigaldada märk 222 „*Peatu ja anna teed*“, kui nõuetekohast nähtavussektorit ei ole võimalik tagada.

4.8 Alaliseks suletud raudteeületuskoht tuleb lammutada ehitusseadustikus sätestatud nõuete kohaselt. Lammutamisel tuleb eemaldada raudteeületuskoha kate ning demonteerida kõik raudteeületuskoha seadmed ja liiklusemärgid.

### **3. peatükk**

#### **Raudteeülesõidukoha nõuded**

#### **5. Raudteeülesõidukoha üldnõuded**

5.1 Raudteeülesõidukohad liigitatakse kasutuse alusel järgmiselt:

5.1.1 avalikult kasutatav raudteeülesõidukoht;

5.1.2 tehnoloogiline raudteeülesõidukoht.

5.2 Tehnoloogiline raudteeülesõidukoht peab vastama kate ja liikluskorraldusvahendite osas raudteeülesõidukoha kattele ja liikluskorraldusvahenditele sätestatud nõuetele. Tehnoloogiline raudteeülesõidukoht peab olema varustatud hoiatava liiklusemärgiga 121 „*Üherööpmeline raudtee*“, mis hoiatab ühe rööppaari tõkkepuuta raudteeülesõidukohast või liiklusemärgiga 122 „*Mitmerööpmeline raudtee*“, mis hoiatab kahe või enama rööppaari tõkkepuuta raudteeülesõidukohast. Vastavalt kohalikele oludele ja raudteeülesõidukoha seadmelisusele tuleb kasutada ka liiklusemärki 111 „*Tõkkepuuga raudteeülesõidukoht*“, mis hoiatab lähenemisest tõkkepuuga raudteeülesõidukohale või liiklusemärki 112 „*Tõkkepuuta raudteeülesõidukoht*“, mis hoiatab lähenemisest tõkkepuuta raudteeülesõidukohale.

5.3 Raudteeülesõidukoha valdaja võib loobuda tehnoloogilise raudteeülesõidukoha märgistamisel liiklusmärkide 123–128 „*Ees on raudteeülesõidukoht*“ kasutamisest, kui see on piiratud ligipääsuga territooriumi mõõtmete või seal asuvate ehitiste tõttu füüsiliselt võimatu ja mittevajalik ning kasutusele on võetud muud ohutust tagavad meetmed.

5.4 Kui raudteeülesõidukoha automaatse foorisignalisatsiooni töös esineb häireid, tuleb foorisignalisatsioon välja lülitada ja foorid kinni katta ning paigaldada kollase taustekraaniga liiklusmärk 186 „Muud ohud“ ja lisateatetahvel kakskeelse tekstiga „FOORID EI TÖÖTA“ ja „SIGNALS ARE NOT WORKING“. Vajadusel tuleb kasutada liikluse reguleerijat ja rakendatakse majandus- ja taristuministri 13.07.2018. a määruses nr 43 „Nõuded ajutisele liikluskorraldusele“ sätestatud nõudeid.

5.5 Raudteeülesõidukoht, mis on varustatud automaatikaga, peab võimaldama sulgeda raudteeülesõidukoha vastavalt 5. peatükis toodud läheneva rongi kiirusele ja lähenemiskiirusele pikkuse arvutamise nõuetele.

5.6 Kõvakattega asulavälisele sõiduteele tuleb paigaldada enne raudteeülesõidukohta teekattemärgis 979a täristi, mille ülesanne on tähistada teelõiku, kus tuleb olla eriti tähelepanelik. Eeldatakse, et täristid ja nende paigaldus on nõuetekohane, kui need vastavad standardile EVS 614 või muule samaväärsele lahendusele.

5.7 Raudteeülesõidukoha katte laius peab olema vähemalt sama lai tee kogulaiusega.

5.8 Keelatud on kasutada valgusdiodidega ülesõidufoori, kus üle 20% valgusdiodidest ei tööta.

5.9 Raudteeülesõidukoha automaatset foorisignalisatsiooni tuleb täiendada helisignaaliga, mis informeerib raudteeülesõidukoha kasutajaid lähenevast raudteeveeremist.

5.10 Raudteeülesõidukoha automaatse foorisignalisatsiooni töö peab olema jälgitav raudteefrastruktuuri majandaja määratud vastutava isiku poolt.

5.11 Kui raudteeülesõidukoha automaatse foorisignalisatsiooni töös ilmneb rike, peab raudteefrastruktuuri majandaja selle operatiivselt kõrvaldama. Raudteeülesõidukoha rikkest tuleb kohe informeerida asjaomaseid raudteeveeremi juhte.

5.12 Ülesõidufoorid peavad olema nähtavad kõigilt raudteeülesõidukohale suubuvatelt teedelt. Kui ülesõidufoor ei ole nähtav, tuleb kasutada lisafoori.

5.13 Tõkkepuu poom peab tõkestama sõidusuunas vähemalt poole kogu sõidutee laiusest, et vasak teepool jääb vabaks vähemalt kolme meetri ulatuses, välja arvatud IA kategooria raudteeülesõitudel. Ohutuse tagamiseks on soovitatav paigaldada tõkkepuud, mis sulgevad sõidutee kogu laiuses.

5.14 Tõkkepuude poomid peavad tõusma avatud asendisse, kui ülesõidufoorid lõpetavad keelavate signaalide andmise pärast raudteeveeremi läbisõitu raudteeülesõidukohast.

5.15 Raudteeülesõidukoha seadmed peavad olema kindlustatud akudelt saadava reservtoitega katkestusteta 8 tunni jooksul tingimusel, et eelneva 36 tunni jooksul ei ole olnud raudteeülesõidukoha automaatikaseadmete võrgutoite katkestust.

5.16 Mitteavalikul raudteel asuval raudteeülesõidukohal, kus lähenemispiirkonda ei ole võimalik luua elektriliste rööbasahelate või andurite abil, tuleb ülesõidufoorid sisse ja välja lülitada raudteeülesõidukoha signalisatsiooni juhtpuldist. Pärast raudteeülesõidukoha sõidukitest vabastamiseks kulunud aja möödumist peab manöövrifoori punane tuli rongi jaoks kustuma ning süttima valge signaaltuli. Raudteeülesõidukoha vabanemisel peab signalisatsiooni juhtpuldist välja lülitama ülesõidufoorid, manöövrifooris peab sel juhul kustuma valge tuli ning süttima punane.

5.17 Sõidukijuhile läheneva rongi nähtavuse tagamiseks automaatse foorisignalisatsioonita raudteeülesõidu kohal, tuleb maha raiuda kasvavad puud ja võsa ehitusseadustiku § 73 lõikes 5 sätestatud nõuete kohaselt.

5.18 Raudteeülesõidukohast mõlemas suunas paigaldatakse kolm kollaste helkuritega tähisposti ja ülejäänud tähispostide paigaldamisel kasutatakse valgeid helkureid.

5.19 Kollaste helkuritega tähispostina tuleb kasutada majandus- ja kommunikatsiooniministri 22. veebruari 2011. a määruse nr 12 „Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele” alusel sätestatud püstmärgiseid 991k ja 992k. Valgete helkuritega tähispostidena kasutatakse püstmärgiseid 991v ja 992v. Helkurpostide kasutamisel lähtutakse majandus- ja taristuministri 5. augusti 2015. a määruses nr 106 „Tee projekteerimise normid” sätestatud nõuetest.

5.20 Kollaste helkuritega tähispostid paigaldatakse äärmisest rööpast 2,5 , 5 ja 10 meetri kaugusele. Valgete helkuritega tähispostid paigaldatakse sammuga 15 ja 25 meetrit, edasi vastavalt teel olevate postide sammule.

5.21 Kui ei ole võimalik enne raudteeülesõiduga seotud tähispostidele tagada vahekaugusi alates 25 meetrise sammuga, tuleb eelnevate tähispostide vahekaugusi muuta. Muutus korrigeeritakse kahe tihedamini paigaldatud tähispostiga enne ja pärast raudteeülesõiduga ette nähtud tähisposte.

5.22 Kui raudtee lõikub sõiduteega 90 kraadist erineva nurga all, mõõdetakse esimese tähisposti kaugus täisnurkselt raudteega.

5.23 Tähispostid ja nende paigaldus peab vastama EVS 614 standardis toodule või samaväärsetele nõuetele.

5.24 Tähisposte ei paigaldata valgustusega asulasisestele lõikudele, kui nendel lõikudel on äärekiviga kõnnitee ning kui teel on lubatud sõidukiirus  $\leq 50$  km/h.. Erandina on tähispostide paigutust lubatud muuta, kui kehtestatud parameetritest ei ole tehnilistel või otstarbekuse kaalutlustel võimalik kinni pidada. Sellisel juhul kooskõlastatakse tähispostide paigutus Tehnilise Järelevalve Ametiga.

5.25 Raudteeinfrastruktuuri majandaja peab avalikule raudteeülesõidukohale paigaldama majandus- ja taristuministri 22. veebruari 2011. a määruse nr 12 „Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele“ lisas 5 toodud märgi 596, millel on kuvatud informatsioon,

kuhu saab teavitada raudteel toimunud õnnetustest või riketest. Eeldatakse, et liikluskorraldusvahendid ja nende paigaldus on nõuetekohane, kui need vastavad standardi EVS 613 või samaväärsetele nõuetele.

5.26 Raudteeülesõidukohale paigaldatud märk 596 peab sisaldama vähemalt järgmisi andmeid:

5.26.1 raudteeülesõidukoha nimetus;

5.26.2 raudteeülesõidukoha raudteeliiklusregistri identifitseerimisnumber;

5.26.3 raudteeinfrastruktuuri majandaja telefoninumber.

## 6. Raudteeülesõidukoha kategooriad

6.1 Raudteeülesõidukohale määrab kategooria raudteeinfrastruktuuri majandaja lähtuvalt raudteeülesõidukohta ööpäevas maksimaalselt läbiva raudteeveeremi arvu ja raudteeülesõidukohta ööpäevas keskmiselt ületavate sõidukite arvu korrutisest ning raudteeülesõidukohta läbivate rongide maksimaalsest lubatavast kiirusest, mille on kehtestanud raudteeinfrastruktuuri majandaja.

6.2 Tehnoloogilisi raudteeülesõidukohti kategooriatesse ei jaotata.

6.3 Eritasandiline raudteeülesõidukoht ei kuulu kategooriatesse.

6.4 Kategooriasse jaotamisel ei võeta arvesse raudteeülesõidukoha läbimisi, mis tehti rongi- või manöövrikoosseisu koostamise eesmärgil.

6.5 Raudteeülesõidukoha kategooria ei muutu, kui raudteeülesõidukoht varustatakse täiendavate seadmetega.

6.6 Avalikult kasutatavad raudteeülesõidukohad jaotatakse kategooriasse (tabel 1).

**Tabel 1. Avalikult kasutatavate raudteeülesõidukohtade kategooriad**

<b>Raudteeveeremi maksimaalne kiirus</b>	<b>Alla 90 km/h</b>	<b>91-120 km/h</b>	<b>121-140 km/h</b>	<b>141-160 km/h</b>
<b>Ületavate rongide ja sõidukite korrutis</b>				
<b>Üle 300 000</b>	<b>I B kategooria</b>	<b>I B kategooria</b>	<b>I B kategooria</b>	<b>Eritasandiline</b>
<b>30 000 - 300 000</b>	<b>II kategooria</b>	<b>II kategooria</b>	<b>I B kategooria</b>	<b>I A kategooria</b>
<b>Alla 30 000</b>	<b>III kategooria</b>	<b>II kategooria</b>	<b>II kategooria</b>	<b>I B kategooria</b>

6.7 I A kategooria raudteeülesõidukoht on reguleeritud ülesõidukoht, mis peab 2024. aasta 1. jaanuariks olema minimaalselt varustatud automaatse foorisignalisatsiooni ja automaatsete tõkkepuudega, mis tõkestab liikluse kogu sõidutee laiuses, videojälgimis- ja salvestusvahenditega ning majandus- ja kommunikatsiooniministri 22. veebruari 2011. a

määruse nr 12 „Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele“ alusel sätestatud kohustuslike liikluskorraldusvahenditega (joonis 1 ja 2).

6.8 I B kategooria raudteeülesõidukoht on reguleeritud ülesõidukoht, mis peab 2024. aasta 1. jaanuariks olema minimaalselt varustatud automaatse foorisignalisatsiooniga ja automaatsete või poolautomaatsete tõkkepuude, mis tõkestab liikluse ühe sõiduraja laiuses, videojälgimis- ja salvestusvahenditega ning majandus- ja kommunikatsiooniministri 22. veebruari 2011. a määruse nr 12 „Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele“ alusel sätestatud kohustuslike liikluskorraldusvahenditega (joonis 3 ja 4).

6.9 II kategooria raudteeülesõidukoht on reguleeritud raudteeülesõidukoht, mis peab olema minimaalselt varustatud raudteeülesõidukoha automaatse foorisignalisatsiooniga ning majandus- ja kommunikatsiooniministri 22. veebruari 2011. a määruse nr 12 „Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele“ alusel sätestatud kohustuslike liikluskorraldusvahenditega (joonis 5 ja 6).

6.10 III kategooria raudteeülesõidukoht on reguleerimata raudteeülesõidukoht, mis peab olema minimaalselt varustatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 22. veebruari 2011. a määruse nr 12 „Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele“ alusel sätestatud kohustuslike liikluskorraldusvahenditega (joonis 7 ja 8).

## **7. Avalikult kasutatava raudteeülesõidukoha tehnilised nõuded vastavalt raudteeülesõidukoha kategooriale**

7.1 Kui raudteeülesõidukohal muutub liikluskeskkond oluliselt ebasoodsamaks, tuleb raudteeülesõidukoht seadmestada vastavalt muutunud tingimustele.

7.2 I A ja I B kategooria raudteeülesõitjate videojälgimis- ja salvestusvahendid peavad tagama vahetu pildi raudteeülesõidukohast, et oleks võimalik jälgida sõidukite liiklust, raudteeülesõidukoha seisundit ja seadmete tööd. Raudteefrastruktuuri majandaja peab videosalvestisi säilitama vähemalt 30 kalendripäeva.

7.3 I A ja I B kategooria raudteeülesõidukohal tuleb kasutada majandus- ja kommunikatsiooniministri 22. veebruari 2011. a määruse nr 12 „Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele“ ülesõidufoori 71, 72 või 73.

7.4 Kui automaatikaga raudteeülesõidukohta ületaval teel on pärisuunas kaks või enam sõidurada, paigaldatakse raudteeülesõidukoha ette teise ja vajadusel ka järgmiste sõiduradade kohale konsool lisafooridega.

7.5 Tõkkepuuta või väljaspool jaama asuvatel II kategooria raudteeülesõidukohtadel tuleb kasutada ülesõidufoori 72 või 73.

7.6 III kategooria raudteeülesõidukohal peab olema tagatud majandus- ja taristuministri 05.08.2015. a määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisa „Maantee projekteerimismid“ tabelis 5.15 sätestatud nähtavuskaugused (edaspidi ka *nähtavussektor*).

7.7 Kui III kategooria raudteeülesõidukohal ei ole tagatud nõuetekohane nähtavussektor, raudteeveeremi liikumiskiirus on suurem kui 25 km/h ja raudteeülesõidukohta läbiva raudteeveeremi ja ületavate sõidukite korrutis ööpäevas on üle 800, peab raudteeülesõidukoha seadmestama vastavalt II kategooria raudteeülesõidukohale kehtivatele nõuetele.



7.8 Raudteeülesõidukoha kategooria muutmine toimub raudteeinfrastruktuuri majandaja poolt vastavalt ehitusseadustikus sätestatud ehitusloa menetlusele. Vähemalt 30 kalendripäeva enne raudteeülesõidukoha kategooria muutmist paigaldatakse raudteeülesõidukoha nähtavasse kohta teatised liikluskorralduslike muudatuste kohta. Kategooria muutmise ehitustehnilised nõuded on reguleeritud ehitusseadustikus.

## **8. Täiendavad nõuded uue raudteeülesõidukoha projekteerimiseks ja ehitamiseks**

8.1 Eritasandilise raudteeületuskoha lahendust tuleb eelistada uute raudteeületuskohtade planeerimisel ja projekteerimisel. Juhul, kui eritasandiline raudteeületuskoht ei ole tehniliselt teostatav või majanduslikult otstarbekas, tuleb samatasandilise raudteeületuskoha rajamist eelnevalt riskianalüüsi alusel hinnata.

8.2 Uue raudteeülesõidukoha projekteerimisel tuleb lähtuda majandus- ja taristuministri 5. augusti 2015. a määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ nõuetest.

8.3 Keelatud on rajada uut:

8.3.1 I A, I B või II kategooria raudteeülesõidukohta;

8.3.2 III kategooria raudteeülesõidukohta üle kahe- või enamateelise raudtee.

8.4 Keelatud on rajada uut avalikult kasutatavat raudteeülesõidukohta olemasolevale avalikult kasutatavale raudteeülesõidukohale või eritasandilisele raudteeülesõidukohale lähemale kui 2 kilomeetrit, välja arvatud uue raudtee rajamisel, mis lõikub olemasoleva avalikult kasutatava sõiduteega ning kui sellise raudteeülesõidukoha rajamine on põhjendatud suure avaliku huviga väljakujunenud ühenduste tagamiseks ja selle lahendus tagab tingimused ohutuks liiklemiseks, arvestades võimalikke täiendavaid riske.

8.5 Kui avalikult kasutatavale raudteeülesõidukohale, mis ületab kahte või enamat rööbasteed, ehitatakse juurde täiendav rööbastee, siis tuleb samatasandiline raudteeülesõidukoht sulgeda ja rajada eritasandiline raudteeülesõidukoht.

8.6 Raudteeülesõidukoha automaatse foorisignalisatsiooni ja tõkkepuude tüüp tuleb määrata ehitusprojektiga. Rööbasahelad või muud rongituvastusseadmed peavad paiknema nii, et oleks tagatud raudteeülesõidukoha optimaalne hõivatus. Raudteeülesõidukoha automaatse foorisignalisatsiooni projekteerimisel tuleb arvestada raudteeülesõidukohale suubuvate teede liikluskorraldust.

8.7 Uuele raudteeülesõidukohale tuleb paigaldada valgusdiodidega ülesõidufoorid 72 ja 73. Kahe horisontaalselt asetseva aeglaselt vilkuva punase ja ühe aeglaselt vilkuva valge tulega (signaaliga), mille tähendus on järgmine:

8.7.1 punased tuled vilguvad kordamööda ja valge on kustunud – sõidukitel ja teistel liiklejalatel on raudtee ületamine keelatud;

8.7.2 punased tuled on kustunud ja valge vilgub – sõidukid ja teised liiklejad võivad ületada raudteeülesõidukoha, olles eelnevalt veendunud selle ohutuses;

8.7.3 valge vilkuv tuli on kustunud ja punased tuled ei vilgu – raudteeülesõidukohta tuleb ületada nagu reguleerimata raudteeülesõidukohta.

8.8 Ülesõidufoorid paigaldatakse sõidukite sõidusuunas teest paremale või tee kohale. Ülesõidufooride nähtavuse suurendamiseks võib kasutada täiendavat foori, mis paigaldatakse põhifooriga eraldi kinnituskonstruktsioonile või põhifooriga mastile.

8.9 Raudteeveeremi lähenemisel raudteeülesõidukohale peavad vilkuvad punased ülesõidufoori tuled automaatselt tööle lülituma ehitusprojektis ettenähtud tingimustel, ajavaruga, et oleks tagatud enne ülesõidufoori tulede töösse rakendumist sõitu alustanud sõidukite ohutu ülesõit raudteest enne raudteeveeremi jõudmist raudteeülesõidukohale. Ülesõidufoorid peavad katkestama signaliseerimise vilkuvate punaste tuledega vahetult pärast raudteeveeremi läbisõitu raudteeülesõidukohast, misjärel avaneb ülesõidukoht sõidukite liikluseks.

8.10 Ülesõidufoori punaste tulede vilkumise intervalli aeg peab olema 0,75 sekundit, lubatava kõikumisega +/- 0,15 sekundit. Valgete tulede vilkumise intervall peab olema 1 sekund põleb, 0,5 sekundit kustunud, lubatava kõikumisega +/- 0,15 sekundit. Ülesõidufoorituled peavad olema liiklejatele nähtavad valgelt ja pimedal ajal ning ülesõidufoori tuld ei tohi varjata taimeistik, valgustusmast ega muu takistus.

8.11 Ülesõidufoori 72 või 73 valge vilkuv tuli peab sisse lülituma, kui möödunud raudteeveerem on raudteeülesõidukohast kaugenenu kaheteelise vastassuunalise liikluse korral vähemalt 150 meetri kaugusele. Eelteateajad raudteeülesõidukoha automaatse foorisignalisatsiooni tööle rakendamiseks peavad olema võimalikult optimaalse pikkusega.

8.12 Automaatselt töötavate tõkkepuude olemasolul peab tõkkepuude sulgemine toimuma pärast raudteeveeremi lähenemispiirkonda sisenemist arvestusliku aja jooksul, mis on vajalik raudteeülesõidukoha vabastamiseks sõidukitest. Tõkkepuude poomid peavad laskuma sujuvalt horisontaalasendisse. Pärast raudteeveeremi läbisõitu raudteeülesõidukohast peavad poomid tõusma vertikaalasendisse ning vahetult pärast seda peavad välja lülituma punased ülesõidufooride tuled.

8.13 Tõkkepuude juhtimisskeemides tuleb sõltuvalt maksimaalsest lubatavast sõidukiirusest ette näha 8–16 sekundi viivitus raudteeülesõidukoha automaatse foorisignalisatsiooni sisselülitamise hetkest kuni tõkkepuude langemise alguseni.

8.14 Tõkkepuud tuleb paigaldada äärmisest rööpast vähemalt 6 meetri kaugusele, vajadusel kaugemale.

8.15 Tõkkemehhanismid ja ülesõidufoorid peavad asuma sõidutee servast 0,5–2 meetri kaugusel. Lähemale kui 0,5 meetrit jääv tõkkemehhanism või foorikonstruktsiooni osa tuleb tähistada sõidu suunas liiklusemärgiga 686b „Ohtlik koht või teeäär“.

8.16 Tõkkepuudel peavad poomide küljed olema kaetud puna-valgevöödilise vähemalt I klassi valgust peegeldava killega või tähistatud punaste helkuritega. Tõkkepuude poomid kaetakse valgete-punaste vöötidega sõidu suunas vaadatuna kaldega 45–50° paremale. Vöötide laius peab olema 500–600 mm. Poomi otsal peab punase vöödi laius olema 250–300 mm. Poomid võivad olla ka sõidu suunas vaadatuna sama laiade vertikaalsete vöötidega.

8.17 Mehaanilised tõkkepuud peavad katma kogu sõidutee või sõidutee ühe suuna telgjooneni.

8.18 Mitteavalikule raudteele ehitataval raudteeülesõidukohal, kus lähenemispiirkonda ei ole võimalik luua elektriliste rööbasahelatega või anduritega, tuleb ülesõidufoorid sisse lülitada raudteeülesõidukoha signalisatsiooni juhtpuldist. Pärast raudteeülesõidukoha sõidukitest vabastamiseks vajamineva arvestusliku aja möödumist peab rongile kustuma manöövrifoori

punane tuli ning süttima valge signaaltuli. Raudteeülesõidukoha vabanemisel tuleb ülesõidufoorid välja lülitada raudteeülesõidukoha signaalpuldist ja manöövrifooris peab kustuma valge tuli ning süttima punane.

8.19 Raudteeülesõidukohal, mis asub jaamas või jaama lähisel, kus on rongi- ja manöövrimatekade valmistamisega seotud raudteeülesõidukoha automaatne foorisignalisatsioon või teatesignalisatsioon, automaatsed või poolautomaatsed tõkkepuud, nähakse ette jaamakorraldaja poolt signalisatsiooni sisselülitamine üheaegselt fooride avamisega ja matkade lukustamisega rongi asumisel lähenemispiirkonnas, seejuures vajadusel foorid avanevad viivitusega ning rongide väljasaatmisel ja manöövriskoosseisude liikumisel fooride keelavate näitudega.

8.20 Jaamas asuvatel raudteeülesõidukohtadel võib tõkkefooridena kasutada jaama rongiliikluse foore. Kui nad asuvad raudteeülesõidukohast kaugemal kui 800 meetrit või kui fooride asukohast pole vedurimeeskonna jaoks raudteeülesõidukoht nähtav, tuleb paigaldada lisaks tõkke- või manöövrifoorid, sealhulgas kääbusfoorid, mida on täiendatud punase tulega.

#### **4. peatükk**

##### **Raudteeülekäigukoha nõuded**

##### **9. Raudteeülekäigukoha üldnõuded**

9.1 Raudteeülekäigukoht on jalgte, kõnnitee või jalgrattatee ja raudtee samatasandiline lõikumiskoht jalgsi raudtee ületamiseks. Erandina on lubatud raudteeülekäigukohta sõites ületada puuetega või piiratud liikumisvõimega isikutel vastavate abivahenditega.

9.2 Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet koostab ja avalikustab oma koduleheküljel raudteeülekäigukohtade riskianalüüsi hindamise juhendi, mida raudtee-ettevõtja saab riskihindamisel aluseks võtta.

9.3 Raudteeülekäigukoha seadmestamisel tuleb kasutada ohutusmeetmeid, mis arvestab raudtee ületamise ohutust mõjutavate teguritega.

9.4 Raudteeinfrastruktuuri majandaja peab iga raudteeülekäigu osas läbi viima riskianalüüsi, mille käigus tuvastab raudteeülekäigukoha ületamist mõjutavad tegurid.

9.5 Riskianalüüsi tegemine ei ole kohustuslik, kui rongide liikumiskiirust vähendatakse raudteeülekäigukohal ajutiselt ning seejärel kehtestatakse varem kehtinud rongide liikumiskiirus.

9.6 Kui riskianalüüsi käigus jõutakse tulemuseni, et riskide maandamiseks tuleb raudteeülekäigukoht ümber ehitada ja liikluskorralduslikult ümber kujundada, peab raudteeinfrastruktuuri majandaja koostama selleks projekti, mille esitab ehitusloa väljastamiseks Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile.

9.7 Raudteeülekäigukohad peavad tagama raudtee ületamise liikleja jaoks võimalikult ohutult ja rööbasteede alal optimaalseimal trajektooriga.

9.8 Raudteeülekäigukoht peab võimaldama sujuvat liikumist üle raudtee, arvestades raudteeülekäigukoha asukohast ning seda läbiva raudteeliikluse eripärast tulenevaid ohtusid.

9.9 Keelatud on rajada uut samatasandilist avaliku raudteeülekäigukohta üle nelja või enama rööbastee ja asukohtades, kus raudteeülekäigukohta läbivate rongide maksimaalne lubatud sõidukiirus on üle 121 km/h ja ületavate rongide ja liiklejate korrutis ööpäevas on üle 30 000.

9.10 Raudteeülekäigukoht peab vastama majandus- ja taristuministri 5. augusti 2015. a määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ sätestatud nõuetele.

9.11 Raudteejaamas ja peatuskohas paiknevad raudteeülekäigukohad peavad vastama Komisjoni määruse (EL) nr 1300/2014 nõuetele, milles käsitletakse koostalitluse tehnilist kirjeldust seoses puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele juurdepääsuvõimaluste tagamisega Euroopa Liidu raudteesüsteemis (PRM KTK).

9.12 Avalikult kasutatavad raudteejaamad peavad olema piiratud piirdeaedadega, mis takistavad raudtee ületamist selleks mitte-ettenähtud kohas ning suunavad liiklejat raudteed ületama selleks ette nähtud raudteeülekäigukohtades.

9.13 Jaamavahedes tuleb raudteeinfrastruktuuri majandajal riskianalüüsiga välja selgitada kohad, kus raudtee peab olema ümbritsevast keskkonnast piiratud, arvestades konkreetset asukohta läbivate rongide ja raudteed ületavate (sh mittelubatud) liiklejate arvu.

9.14 Jalgtee või jalgrattatee ja raudtee lõikumisnurk peab olema võimalikult täisnurga lähedane ja ei tohi väljuda vahemikust 70°–110°.

9.15 Projekteeritava või ehitatava raudteeülekäigukoha konstruktsioon peab tagama raudtee ballastiprisma ja mulde stabiilsuse.

9.16 Raudteeülekäigukoha lähted võivad kohalikest oludest sõltuvalt, näiteks kõrge mulde tõttu, olla kujundatud järkjärgulisena. Sel juhul peab raudteeülekäigukohale pääsemiseks olema ehitatud vähemalt ühepoolse käsipuuga varustatud trepp ja pandus.

9.17 Uute ja renoveeritavate trepi, panduse ja nende käsipuude nõuded peavad vastama ettevõtlus- ja infotehnoloogiaministri määruse nr 28 "Puudega inimeste erivajadustest tulenevad nõuded ehitisele" nõuetele.

## **10. Raudteeülekäigukoha kategooriad**

10.1 Raudteeülekäigukohale määrab kategooria raudteeinfrastruktuuri majandaja lähtuvalt raudteeülekäigukohta ööpäevas maksimaalselt läbiva raudteeveeremi arvu ja raudteeülekäigukohta ööpäevas keskmiselt ületavate liiklejate arvu korrutisest ning raudteeülesõidukohta läbivate rongide maksimaalsest lubatavast kiirusest, mille on kehtestanud raudteeinfrastruktuuri majandaja (tabel 2).

10.2 Raudteeülekäigukoha kategooria muutmine toimub raudteeinfrastruktuuri majandaja poolt vastavalt ehitusseadustikus sätestatud ehitusloa menetlusele. Vähemalt 30 kalendripäeva enne raudteeülekäigukoha kategooria muutmist paigaldatakse raudteeülekäigukoha nähtavasse kohta teatised liikluskorralduslike muudatuste kohta. Kategooria muutmise ehitustehnilised aspektid on reguleeritud ehitusseadustikus.

10.3 Eritasandiline raudteeülekäigukoht ei kuulu kategooriatesse.

10.4 Kategooriasse jaotamisel ei võeta arvesse raudteeülekäigukoha läbimisi, mis tehti rongi- või manöövrikoosseisu koostamise eesmärgil.

10.5 Raudteeülekäigukoha kategooria ei muutu, kui raudteeülekäigukoht varustatakse täiendavate seadmetega.

10.6 Raudteefrastruktuuri majandaja peab tuvastama raudteeülekäigukohta ületavate liiklejate arvu enne kategooria määramist.

**Tabel 2 Avalikult kasutatavate raudteeülekäigukohtade kategooriad**

<b>Raudteeveeremi maksimaalne kiirus Ületavate rongide ja liiklejate korrutis</b>	<b>Alla 60 km/h</b>	<b>61-80 km/h</b>	<b>81-120 km/h</b>	<b>121-160 km/h</b>
<b>Üle 100 000</b>	<b>III kategooria</b>	<b>II kategooria</b>	<b>I kategooria</b>	<b>Eritasandiline</b>
<b>30 000 -100 000</b>	<b>III kategooria</b>	<b>II kategooria</b>	<b>I kategooria</b>	<b>Eritasandiline</b>
<b>Alla 30 000</b>	<b>III kategooria</b>	<b>III kategooria</b>	<b>II kategooria</b>	<b>I kategooria</b>

10.7 I kategooria raudteeülekäigukoht peab 2024. aasta 1. jaanuariks olema varustatud automaatse foorisignalisatsiooni ja automaatsete tõketega ning aktiivse ja passiivse raudteeülekäigukoha märgistusega (joonis 9).

10.8 II kategooria raudteeülekäigukoht peab 2024. aasta 1. jaanuariks olema varustatud automaatse foorisignalisatsiooni, tõketega ning aktiivse ja passiivse raudteeülekäigukoha märgistusega (joonis 10).

10.9 III kategooria raudteeülekäigukoht peab 2024. aasta 1. jaanuariks olema varustatud tõketega ja passiivse raudteeülekäigukoha märgistusega (joonis 11).

## **11. Avalikult kasutatava raudteeülekäigukoha märgistamise nõuded vastavalt kategooriale**

11.1 Avalikult kasutatava raudteeülekäigukoha märgistamise nõuded jagunevad aktiivseks ja passiivseks.

11.2 Aktiivne märgistus koosneb järgnevast:

11.2.1 raudteeülekäigukoha automaatse foorisignalisatsioon vastavalt majandus- ja kommunikatsiooniministri 22. veebruari 2011. a määruse nr 12 „Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele“ § 35 punktile 2;

11.2.2 helisignaali, mis informeerib liiklejaid lähenevast raudteeveeremist.

11.3 Passiivne märgistus koosneb järgnevast:

11.3.1 kontrastriba, mis kantakse raudteepoolse tõkke joonele või selle puudumisel raudtee teljest minimaalselt 3,1 meetri kaugusele kõvakattega osale. Kontrastribaks on kollane joon

laiusega vähemalt 100 mm, mis tähistab raudtee ohutsooni piiri. Ooteplatvormi olemasolul tuleb kontrastriba kanda arvestusega, et platvormilt tulija jaoks oleks raudtee ohutsooni algus näha ja arusaadav;

11.3.2 liiklusmärk „Raudteeülekäik“ peab olema paigaldatud raudtee teljest vähemalt 3,1 meetri kaugusele. Kui raudteeülekäigukohalt saab liikuda rongide ooteplatvormile, peab ooteplatvormilt kõnnitee poole liikujate otsasuunas käigutee äärde paigaldama täiendava liiklusmärgi „Raudteeülekäik“;

11.3.3 Liiklusmärk 321 „Jalgrattaga sõidu keeld“ peab olema paigaldatud raudtee teljest vähemalt 3,1 meetri kaugusele ning kõrgusel, mis tagab liiklejale selle nähtavuse.

11.4 Passiivne raudteeülekäigukoha märgistus on ette nähtud raudteeülekäigukoha ja sellega seotud raudtee ohutsooni piiritlemiseks. Märgistus peab olema paigaldatud liiklejate jaoks nähtavale kohale ja nii, et see ei mõjuta raudtee ületamise ohutust.

11.5 I, II ja III kategooria raudteeülekäigukohale tuleb raudteeinfrastruktuuri majandajal paigaldada majandus- ja kommunikatsiooniministri 22. veebruari 2011. a määruse nr 12 „Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele“ lisas 5 toodud märgi 596, millel on kuvatud informatsioon, kuhu saab teavitada raudteel toimunud õnnetustest või rikestest. Eeldatakse, et liikluskorraldusvahendid ja nende paigaldus on nõuetekohane, kui need vastavad standardi EVS 613 või samaväärsetele nõuetele. Märgid tuleb raudteeülekäigukohtadele paigaldada 2024. aasta 1. jaanuariks.

11.6 Raudteeülekäigukohale paigaldatud märk 596, peab näitama järgmisi andmeid:

11.6.1 raudteeülekäigukoha nimetus;

11.6.2 raudteeülekäigukoha raudteeliiklusregistri identifitseerimisnumber;

11.6.3 raudteeinfrastruktuuri majandaja telefoninumber.

11.7 III kategooria raudteeülekäigukohale tuleb raudteeinfrastruktuuri majandajal paigaldada ilma automaatikata tõkked või muu samaväärne lahendus, mille eesmärgiks on aeglustada liiklust enne raudteeülekäigukohale jõudmist ning suunata liikleja vaatama mõlemale poole enne raudtee ületamist. Tõkete omavaheline kaugus peab olema 1,5 – 2 meetrit ja lähima tõkke kaugus raudtee teljest minimaalselt 3,1 meetrit. Tõkete asukoht peab arvestama raudteeülekäigukoha ja juurde viivate teede eripärasid ning võimaldama sujuvat liikumist, sh piiratud liikumisvõimega liiklejatel. Tõke peab olema puna-valgevöödilise, et tagada tõkete parem nähtavus. Tõkete lahendusel peab arvestama, et tõkke alt ei oleks võimalik läbi minna. Nõuetele mittevastavad III kategooria raudteeülekäigukohad tuleb ümber ehitada 2024. aasta 1. jaanuariks.

11.8 Raudteeinfrastruktuuri majandaja võib lisaks käesolevas määrusest kehtestatud, ise vajadusepõhiselt otsustada, milliseid täiendavaid liiklusseadusega sätestatud märgistusi soovib ta ohutuse tagamiseks raudteeülekäigukohale paigaldada.

## **5. peatükk**

### **Juhised raudteeületuskoha automaatsignalisatsiooni projekteerimiseks**

#### **12. Raudteeületuskoha automaatsignalisatsiooni projekteerimise nõuded**

12.1 Raudteeületuskoha automaatse foorisignalisatsiooni projekteerimisel ja selle rekonstrueerimisel määratakse arvutuslik teateag rongi lähenemisest raudteeületuskohale sõltuvalt raudteeülesõidukoha või raudteeülekäigukoha arvutuslikust pikkusest. Elteateag peab olema vähemalt:

12.1.1 automaatsignalisatsiooni puhul – 30 sekundit;

12.1.2 teatesignalisatsiooni puhul – 40 sekundit.

12.2 Raudteeületuskoha arvutuslik pikkus on kaugemast raudteeületuskoha foorist või tõkkepuust kuni vastaspoolse äärmise rööpani. Saadud pikkusele lisatakse 2,5 meetrit. Tulemus ümardatakse kümnendikeni suurema arvu poole.

12.3 Kui raudteeülekäigu- ja raudteeülesõidukoht asuvad kõrvuti, tuleb lähtuda mõlema lähenemiskiiruse pikkuse sätestamisel pikemast eelteateajast.

### 13. Raudteeülesõidukoha lähenemiskiiruse pikkuse arvutamine

13.1 Raudteeülesõidukoha lähenemiskiiruse pikkus peab arvestama selles piirkonnas kehtestatud rongide maksimaalset liikumiskiirust ja sõidukite minimaalset liikumiskiirust, kuid mitte alla 8 km/h, samuti sõidukite lubatud maksimaalset pikkust, mis on kuni 24 meetrit. Vajadusel tuleb nõutud teateaja tagamiseks väljasõidu-, sissesõidu- ja manöövrifooride avamisega viivitada.

13.2 Raudteeülesõidukoha lähenemiskiiruse pikkus ( $L_{arv}^s$ ) meetrites arvutatakse valemiga:

$$L_{arv}^s = T_{teate}^s * V_r$$

, kus

$T_{teate}^s$  – rongi raudteeülesõidukohale lähenemise eelteateaeg sekundites;

$V_r$  – antud piirkonnas kehtestatud rongide maksimaalkiirus (meeter/sekundis).

13.3 Eelteateaeg arvutatakse valemiga:

$$T_{teate}^s = \frac{L_{\ddot{u}}^s + L_a^s + L_p^s}{V_a^s} + T_v^s + T_r^s$$

, kus

$T_{teate}^s$  – rongi raudteeülesõidukohale lähenemise eelteateaeg sekundites;

$L_{\ddot{u}}^s$  – raudteeülesõidukoha pikkus meetrites;

$L_a^s$  – sõiduki pikkus, mis loetakse võrdseks autorongi maksimaalse pikkusega 24 meetrit;

$L_p^s$  – sõiduki peatumiskaugus ülesõidufoorist, mis loetakse võrdseks 5 meetriga;

$V_a^s$  – sõiduki arvestuslik liikumiskiirus raudteeülesõidukohal, mis võetakse võrdseks 2,2 meetrit sekundis;

$T_v^s$  – varuaeg, mis loetakse võrdseks 10 sekundiga;

$T_r^s$  – eelteateseadmete ahelate ja raudteeülesõidukoha signalisatsiooniseadmete rakendumiseks suurim vajalik aeg, mis relee-baasil ülesõidukoha automaatikaseadmete puhul loetakse võrdseks 4 sekundiga, elektroonilise ülesõidukoha automaatikaseadmete puhul loetakse võrdseks 2 sekundiga.

13.4 Teatesignalisatsiooniga ja automaatsete tõkkepuudega varustatud raudteeülesõidukoha puhul eelteateajale lisatakse 10 sekundit.

13.5 Raudteeülesõidukoha pikkuseks arvestatakse kaugus ülesõidufoorist või tõkkepuust, mis on kõige kaugemal äärmisest rööpast, kuni vastaspoolse äärmise rööpani pluss 2,5 meetrit, mis on vajalik autotranspordivahendi ohutuks peatumiseks peale raudteeülesõidukoha ületamist.

#### 14. Raudteeülekäigukoha lähenemispiirkonna pikkuse arvutamine

14.1 Raudteeülekäigukoha lähenemispiirkonna pikkus peab arvestama selles piirkonnas kehtestatud rongide maksimaalset liikumiskiirust ja raudteeülekäigukohta kasutavate liiklejate minimaalset liikumiskiirust, kuid mitte alla 3 km/h. Vajadusel tuleb nõutud teateaja tagamiseks väljasõidu-, sissesõidu- ja manöövrifooride avamisega viivitada.

14.2 Raudteeülekäigukoha lähenemispiirkonna pikkus ( $L_{arv}^k$ ) meetrites arvutatakse valemiga:

$$L_{arv}^k = T_{teate}^k * V_r$$

, kus

$T_{teate}^k$  – rongi raudteeülekäigukohale lähenemise eelteateaeg sekundites;

$V_r$  – antud piirkonnas kehtestatud rongide maksimaalkiirus (meeter/sekundis).

14.3 Raudteeülekäigukoha pikkuseks arvestatakse kaugus raudteeülekäigufoorist, mis on kõige kaugemal äärmisest rööpast, kuni vastaspoolse äärmise rööpani, pluss 2,5 meetrit.

14.4 Eelteateaeg arvutatakse valemiga:

$$T_{teate}^k = \frac{L_{\ddot{u}}^k + L_a^k + L_p^k}{V_a^k} + T_v^k + T_r^k$$

, kus

$T_{teate}^k$  – eelteateaeg sekundites;

$L_{\ddot{u}}^k$  – raudteeülekäigukoha pikkus meetrites;

$L_a^k$  – jalakäijate grupi pikkus, mis loetakse võrdseks 3 meetrit;

$L_p^k$  – jalakäija peatumiskaugus ülekäigufoorist, mis loetakse võrdseks 5 meetriga;

$V_a^k$  – jalakäija arvestuslik liikumiskiirus raudteeülekäigukohal, mis võetakse võrdseks 0,83 meetrit sekundis ehk 3 km/h;

$T_v^k$  – varuaeg, mis loetakse võrdseks 10 sekundiga;

$T_r^k$  – eelteateseadmete ahelate ja raudteeülekäigukoha signalisatsiooniseadmete rakendumiseks suurim vajalik aeg, mis relee-baasil automaatikaseadmete puhul loetakse võrdseks 4 sekundiga, elektroonilise automaatikaseadmete puhul loetakse võrdseks 2 sekundiga.



**Lisa** Joonised samatasandiliste raudteeületuskohtade miinimumnõuete kohta:

1. IA kategooria asulasisene raudteeülesõidukoht (joonis 1);
2. IA kategooria asulaväline raudteeülesõidukoht (joonis 2);
3. IB kategooria asulasisene raudteeülesõidukoht (joonis 3);
4. IB kategooria asulaväline raudteeülesõidukoht (joonis 4)
5. II kategooria asulasisene raudteeülesõidukoht (joonis 5);
6. II kategooria asulaväline raudteeülesõidukoht (joonis 6);
7. III kategooria asulasisene raudteeülesõidukoht (joonis 7);
8. III kategooria asulaväline raudteeülesõidukoht (joonis 8);
9. I kategooria raudteeülekäigukoht (joonis 9);
10. II kategooria raudteeülekäigukoht (joonis 10);
11. III kategooria raudteeülekäigukoht (joonis 11).























