

Majandus- ja taristuministri 9. novembri 2020. a määruse „Raudtee tehnokasutuseeskiri“ muutmise määruse eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

Määrus kehtestatakse raudteeseaduse § 35 lõike 4 ja tuleohutuse seaduse § 28 lõike 1 alusel.

Määrusega ajakohastatakse nii vormiliselt kui ka sisuliselt majandus- ja taristuministri 9. novembri 2020. a määrust nr 71 „Raudtee tehnokasutuseeskiri“ ja selle lisades sisalduvaid nõudeid ning viiakse need vastavusse tänapäevaste vajaduste ja nõuetega. Määruse muutmise tingivad ka rongide kiiruste suurenemisest tulenevate riskide maandamine ning liiklejate ohutuse tagamine raudtee ületamise kohtadel.

Määruse koostamisel on arvestatud tehniliste lahenduste arenguga, ohutust mõjutavate tegurite ja õigusaktide muutumisega ajas ja senise riikliku järelevalve praktikaga, st määruses on arvestatud ka praktilises igapäevatoos ilmnunud vajaduspõhiseid muudatusi.

Eelnõu peamiseks sihtrühmaks on raudtee-ettevõtjad ning raudteel hooldus-, renoveerimis- ja ehitustöid teostavad ettevõtjad.

1.1 Sisukokkuvõte

Määrusega muudetakse termineid, jäetakse välja teistes õigusaktides sisalduva regulatsiooni, mille dubleerimine ei ole vajalik ning muudetakse määruse lisasid.

Üheks olulisemaks muutmise vajaduseks on rongikiiruste suurenemisest tulenevate riskide maandamine ning liiklejate ohutuse tagamine raudteeületuskohtadel. Eelnõu muudatused on otseselt seotud rongiliikluse perspektiivsete kiiruste tõstmisega kuni 160 km/h ja sellega kaasneva vajadusega täiendada raudteeinfrastruktuuri ohutusmeetmeid.

Eelnõuga tehakse määruses järgmised muudatused:

- kehtestatakse uued raudteeülesõidu- ja raudteeülekäigukoha kategooriad;
- kaotatakse ebavajalikud ja aegunud nõuded;
- ühtlustatakse raudteesüsteemide nõuetele vastavuse ja terviklikkuse kontrollimist;
- võimaldatakse uute tehnoloogiate kasutuselevõtmist raudteel;
- ühtlustatakse ja ajakohastatakse riigisisesed nõuded;
- täpsustatakse ja täiendatakse sõnastust ja terminoloogiat, et tagada õigusselgus ning kooskõla teiste õigusaktidega.

Eelnõu puudutab eelkõige raudtee-ettevõtjaid, mille puhul täpsustatakse nõudeid, mis peavad tagama ohutu liikluskorralduse ja tänapäevastele põhimõtetele vastava raudteeinfrastruktuuri majandamise.

Ühtsete tehniliste nõuete kasutamine tagab, et raudteeinfrastruktuuri ja -veeremit kasutatakse ohutult ning eesmärgipäraselt vastavalt tootja antud suunistele ning EL-is kehtivatele õiguslikele koostalitlusvõimet tagavatele põhimõtetele.

1.2 Eelnõu ettevalmistaja

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (edaspidi ka *TTJA*) esitas 28.01.2022. a kirjaga nr 2-3/2022/0130 ja 18.02.2022. a kirjaga nr 2-3/2022/0289 Majandus- ja

Kommunikatsiooniministeeriumile ettepanekud majandus-ja taristuministri 09.11.2020. a määruse „Raudtee tehnokasutuseeskiri“ täiendamiseks ja muutmiseks. TTJA poolt esitatud muudatusettepanekud põhinevad raudteevaldkonda puudutavate asjaosalistega toimunud aruteludel.

Eelnõu ja seletuskirja koostas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi teede- ja raudteeosakonna peaspetsialist Marko Roots (tel: 639 7656, e-post: marko.roots@mkm.ee). Juriidilise ja keelelise analüüsi ning vormistuslikke ettepanekuid tegi Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi õigusosakonna õigusnõunik Gerly Lootus (tel: 639 7652, e-post: gerly.lootus@mkm.ee).

1.3. Märkused

Eelnõu ei ole seotud ühegi hetkel menetluses oleva eelnõuga ega Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammiga.

2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Majandus- ja taristuministri 9. novembri 2020. a määruses nr 71 „Raudtee tehnokasutuseeskiri“ tehakse järgmised muudatused:

Punktis 1 tunnistatakse § 1 lõige 3 kehtetuks. Muudatus tuleneb sellest, et määruse lisa 2 sätestatud nõuded on üle viidud teistesse määruse osadesse või reguleeritud juba Euroopa Liidu otsekohalduvate määrustega (TSI-ga).

Punktis 2 täiendatakse määruse § 2 punktiga 4¹ määratledes termini „avalikult kasutatav raudteeülesõidukoht“. Tegemist ei ole uue terminiga, vaid lisa 4-st „Raudteeülesõidukoha ja -ülekäigukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend“ tuuakse olemasolev termin määruse põhiteksti, kus need on kergemini leitavad ja asuvad teiste terminitega ühes kohas.

Punktis 3 muudetakse määruse § 2 punkti 70, asendades sõna „ristumiskoht“ sõnaga „lõikumiskoht“.

Punktis 4 muudetakse määruse § 2 punkti 73, asendades sõna „ristumiskoht“ sõnaga „lõikumiskoht“.

Punktides 3 ja 4 tehtud muudatustega ühtlustatakse terminid liiklusseaduses sätestatud terminitega.

Punktis 5 täiendatakse § 2 punktiga 91¹. Määruse lisa 4 asendatakse uue lisaga, mistõttu määratletakse lisas kasutatav termin määruses.

Punktis 6 tunnistatakse § 5 lõiked 1–4 ja § 9 lõige 5 kehtetuks, sest vastavad nõuded on kehtestatud juba majandus- ja taristuministri 27. novembri 2020. a määruses nr 80 „Allsüsteemi ja koostalitluse komponendi tehniliste kirjelduste kohaldamise kord, kasutusele võtmise tingimused, nende nõuetele vastavuse hindamise ja tõendamise kord ning oluliste nõuete loetelu“.

Punktis 7 täiendatakse § 12 lõikega 4. Tegemist on kehtetuks tunnistatavas lisa 2 punktides 6.2. ja 6.3. sätestatuga, mis tuuakse määrusesse üle. Ettevõtjatele uusi nõudeid ei kehtestata.

Punktis 8 tunnistatakse lisa 2 kehtetuks, sest mõned lisa 2 punktid on reguleeritud juba Euroopa Liidu õigusaktidega ning osa lisa 2 sätteid viiakse üle määruse teksti või teistesse määruse lisadesse.

Lisa 2 punktid 2–4 regulatsioon on sätestatud juba Komisjoni määruses (EL) nr 1299/2014, 18. november 2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi allsüsteemi „taristu” koostalitluse tehnilist kirjeldust. Lisaks on vastavad nõuded sätestatud raudteenfrastruuktuuriettevõtja tegevuseeskirja lisadokumentides.

Lisa 2 punkt 5 nõuded sätestatakse eelnõuga muudetud lisa 4 „Raudteeülesõidukoha ja - ülekäigukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend“ tekstis, kus kiiruse tõstmine eeldab riskianalüüsi tegemist ning piirdeaia vajaduse väljaselgitamist ning rajamist.

Lisa 2 punkt 6 nõuded reisijate ooteplatvormidele tunnistatakse kehtetuks, sest vastavad nõuded on sätestatud juba Komisjoni määruses (EL) nr 454/2011, 5. mai 2011, üleeuroopalise raudteesüsteemi allsüsteemi „reisijatevee teenuste telemaatilised rakendused” koostalitluse tehnilise kirjelduses.

Lisa 2 punkt 6.2 ja 6.3 nõuded on üle viidud eelnõuga muudetud § 12 lõikesse 4. Lisaks on valdkonda reguleerivad täiendavad nõuded sätestatud otsekohalduvas Komisjoni määruses (EL) 1300/2014, 18. november 2014, milles käsitletakse koostalitluse tehnilist kirjeldust seoses puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele juurdepääsuvõimaluste tagamisega Euroopa Liidu raudteesüsteemis ning Komisjoni määruse (EL) nr 454/2011, 5. mai 2011, üleeuroopalise raudteesüsteemi allsüsteemi „reisijatevee teenuste telemaatilised rakendused” koostalitluse tehnilises kirjelduses.

Lisa 2 punkt 7 nõuded turvanguseadmete kohta on sätestatud juba eelnõus ja Komisjoni määruses (EL) 2016/919, 27. mai 2016, Euroopa Liidu raudteesüsteemi juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta. Lisa 2 punkti 7.3 nõuete põhimõtted on üle viidud määrusega asendatud uude lisasse 4 „Raudteeülesõidukoha ja - ülekäigukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend“, punktide sisu on ohutustehniliselt muudetud.

Lisa 2 punkt 8 nõuded elektrivarustuse kohta on määruses juba sätestatud ja Komisjoni määruses (EL) nr 1301/2014, 18. november 2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi energiavarustuse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ning Komisjoni määruses (EL) nr 1299/2014, 18. november 2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi allsüsteemi „taristu” koostalitluse tehnilist kirjeldust.

Lisa 2 punkt 9 nõue raudteeveeremi automaatsignalisatsiooni kohta on kaetud juba määruses toodud põhimõtetega (määruse lisa 3 „Raudtee signalisatsioonijuhend“).

Lisa 2 punktis 10 toodud nõuded on sätestatud juba Komisjoni määrus (EL) 2019/773, 8. juuni 2015, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ning millega tunnistatakse kehtetuks otsus 2012/757/EL. Lisaks on vastavad sätted reguleeritud raudteenfrastruuktuuriettevõtja rongiliikluse ja manöövr töö ohutu korraldamise juhendites ja jaamade tehno korraldusaktides.

Lisa 2 punkt 11 ja 12 nõuded on reguleeritud juba määruse üldiste põhimõtetega ning ei vaja ettevõtjatele nii detailset ettekirjutamist. Samuti peab antud valdkond olema vastavalt raudteenfrastruuktuuri eripäradele sätestatud raudteenfrastruuktuuriettevõtja rongiliikluse ja manöövr töö ohutu korraldamise juhendites, jaamade tehno korraldusaktides ja ettevõtja tegevuseeskirja lisadokumentides.

Punktis 9 muudetakse määruse lisa 3 „Raudtee signalisatsioonijuhend“ punkte 4.4.4 ja 4.4.5, asendades tekstiosa „rong sõidab kõrvalteele“ tekstiosaga „rong sõida pöörmel kõrvalteekaldumisega“. Tegemist on tõlketäpsustusega. Kehtiv sõnastus tuleneb vene keelsest terminoloogiast, mida nüüd keeleliselt täpsustatakse.

Punktides 10–12 muudetakse määruse lisa 3 „Raudtee signalisatsioonijuhend“ punkte 7.1.3., 7.1.4., 7.2.2., 7.3.3 ja 7.3.4 asendades tekstiosa „rong sõidab kõrvale teele“ tekstiosaga „seatud matkal toimub pöörmel liikumine kõrvalekaldumisega“. Tegemist on tõlketäpsustusega.

Punktis 13 täiendatakse lisa 3 „Raudtee signalisatsioonijuhend“ punktiga 7.9, mis sätestab, et rongi saatmisel automaatblokeeringuga kaheteelisel liinil vastassuunalist teed mööda, võib väljasõidufooris matkanäidiku asemel kasutada lisaks põhi signaalnäidule ka näitu „üks valge tuli. Üks valge tuli signaliseerib antud juhul liikumist vastassuunalisele teele. Määruse lisa täiendatakse joonisega 25¹.

Punktis 14 täiendatakse määruse lisa 3 „Raudtee signalisatsioonijuhend“ punktiga 8.3 ja mis sätestab, et kui matkafoorile järgnevas fooris on kiiruse vähendamist nõudev foorinäit, siis matkafooris on lubatud kasutada näitu „üks roheline tuli“ tingimusel, et matkafoori ja temale järgneva kiiruse vähendamist nõudva näiduga foori vahele seatud matkal toimub pöörmel liikumine kõrval suunas. Määruse lisa täiendatakse joonisega 25².

Punktis 15 määruse lisa 3 punkt 30.4.2 muudetakse ja sõnastatakse ümber selliselt, et joonisel 126 näidatud märgistus kehtiks kõikidel reisirongidel või mootorrongidel, mitte ainult rahvusvahelistel. Tegemist on OPE TSI ja siseriiklike nõuete ühtlustamisega.

Punktis 16 tunnistatakse kehtetuks määruse lisa 3 punkt 30.4.3. Tegemist on OPE TSI ja siseriiklike nõuete ühtlustamisega.

Punktis 17 asendatakse majandus- ja taristuministri 9. novembri 2020. a määruse nr 71 „Raudtee tehnokasutuseeskiri“ lisa 4 „Raudteeülesõidukoha ja -ülekäigukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend“ uue lisaga 4 järgmiselt:

Lisa 4. Raudteeülesõidukoha ja -ülekäigukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend

Juhendi punkt 1 sätestab reguleerimisala.

Juhendis kasutatud terminid on defineeritud määruses, eesmärgiga tagada terminite parem leitavus ning eelnõu kompaktsus. Raudteeseaduses toodud termineid eelnõus ei sätestata.

Juhendi punkt 2 sätestab nõuded raudteeületuskoha korrashoiu korraldamiseks. Juhendiga on sätestatud raudteeinfrastruktuuri majandaja kohustused erinevate ületuskoha elementide ja nähtavussektorite kontrolli ja korrashoiu osas.

Juhendi punkt 2.1 sätestab raudteeületuskoha kate definitsiooni, mis sätestab, kui kaugale peab raudteeületuskoha kate ulatuma ning mis materjalist see koosneb. Raudteeületuskoha kate võib koosneda erinevatest materjalidest või nende kombinatsioonidest.

Juhendi punkt 2.2 sätestab nõude, mida peab raudteeinfrastruktuuri majandaja tagama. Nõue on vajalik konkreetse vastutaja ja tehtavate ülesannete määratlemiseks.

Juhendi punkt 2.3 sätestab nõuded raudteeületuskoha kate ja rööbaste omavahelise kõrguse suhtes. Kehtestatud nõuded lähtuvad põhimõttest, et raudteeületuskohta oleks võimalik mõistlikult hooldada ning raudteeületuskohta kasutades ei tekiks eri tasapindade kõrgustest

tulenevaid nõ „lööke“. Tegemist on praktikast tuleneva kompromissiga, mis peab tagama raudteeületuskoha ohutu kasutamise ning mõistliku ekspluatatsiooni.

Juhendi punkt 2.4 sätestab, et raudteeveeremi rattapaaride vaba läbisõidu tagamiseks peab raudteeületuskoha katte ja rööpapea töötavate pindade vahel olema renn. Eesmärgiks on tagada, et pinnase vajumine või kuhjumine ei saaks mõjutada rattapaaride vaba läbisõitu.

Juhendi punkt 2.5 sätestab nõude, et avalikult kasutataval raudteeületuskohal ei tohi sirgel teelõigul renni laius ületada 75 mm. Sellega tagatakse, et raudteeületuskohast on võimalik ohutult üle sõita ka ratta või ratastooliga.

Juhendi punkt 2.6 sätestab, et raudteeületuskoha katte keskmise osa ja rööparenni vahel ning rööpa väliskülje ja rööpa katteplaadi vahel ei tohi olla tühimikke üle 10 mm. Sellega tagatakse olukord, kus raudteeületuskohtadel on võimekus piiratud liikumisvõimega inimesel raudteed ületada. Samuti on praktikas mitmel pool ilmnenud olukordi, kus raudteeületuskoha katte ja kontrarööpa või rööpa vahel on ebamõistlik tühimik, mille tõttu mõjuvad sõidukite ületamisel rööbastee pealisehituse elementidele täiendavad jõud, mis kahjustavad neid.

Juhendi punkt 2.7 sätestab, et raudteeületuskoha automaatse foorisignalisatsiooni ja tõkkepuude olemasolul peavad need olema seadmestatud põhimõttel, et tagatud oleksid kasutajate ohutus.

Juhendi punktides 2.8–2.10 sätestatakse liiklusmärkide, raudteeülesõidufooride ja kattermärgistuse ülesanne, milleks on anda liiklejatele ühetaolist teavet, korraldada liiklust ja luua tingimused ohutuks liikluseks. Selles punktis eeldatakse, et liikluskorraldusvahendid ja nende paigaldus vastavad nõuetele, kui need vastavad standarditele EVS 613, EVS 614 ja EVS 615. Kui nimetatud standardeid ei ole järgitud, peab paigaldaja tõendama muu tehnilise dokumentatsiooni ja arvutustega, et liikluskorraldusvahend täidab püstitatud ülesannet samaväärselt.

Juhendi punkt 2.11 sätestab nõude, et teehooldustöid tuleb teha selliselt, et teehooldustööd ei kahjustaks raudteeületuskoha katet, raudteed ja liikluskorraldusvahendeid. Sätte eesmärk on suunata teehooldust tegevaid ettevõtjaid arvestama mitte üksnes teehoolduseks vajalike parameetrite täitmisega, vaid ka seda, et tagatud oleksid raudteevaldkonda reguleerivate parameetrite täitmine. Näiteks, ei tohi kasutada teehooldusvahendeid, mis lõhuvad raudteeületuskoha katet, liigutavad katte asukohta ja selle parameetreid jne.

Juhendi punkt 2.12 sätestab nõude, et kõik raudteeületuskohad peavad olema hiljemalt 2024. aasta 1. jaanuariks 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. Nõudega tagatakse, et raudteeületuskoha kasutajad on pimedal ajal teadlikud ohutust puudutavatest liikluskorraldusvahenditest. Sätte rakendamine eeldab ettevõtjatele üleminekuaja kehtestamist, et nad saaksid olemasolevad raudteeületuskohad ümber ehitada.

Juhendi punkt 2.13 esitab viite, et eelteate ajad raudteeületuskoha automaatse foorisignalisatsiooni tööle rakendamiseks arvutatakse 5. peatüki nõuete kohaselt.

Juhendi punkt 2.14 sätestab nõude, et automaatikaga raudteeületuskohad peavad olema varustatud monitooringuseadmetega, mis teatavad tõrgete või rikete olemasolust raudteeületuskoha seadmete töös. Nõue võimaldab rikkeid puudutava informatsiooni kiiremaks

liikumiseks ning rikkega seotud riskide operatiivsemaks maandamiseks ja rikke lahendamiseks.

Juhendi punkt 2.15 sätestab, et vileandmise signaalmärgi asukoht on toodud vahemikku kuni 500 meetrit raudteeülesõidukohast. Hiljemalt 2024. aasta 1. jaanuariks peavad nõuetele mittevastavad signaalmärgid olema ümber paigutatud. Muudatusega soovitakse tagada, et helisignaali jõuaks paremini sihtrühmadesse ning selle mõju oleks suurem ja häiriks vähem ümbritsevat keskkonda (raudteearseid elanikke). Kui raudteeülesõidukoht ja raudteeülekäigukoht asuvad lähedasse, siis arvestatakse vile andmisel aeglasemalt reageeriva raudteeületuskoha vajadustega. See katab ära ka teise raudteeületuskohal liiklejate informeerimise vajaduse. Kohalikest oludest sõltuvalt võib signaalmärki korrata. Sätte rakendamine eeldab ettevõtjatele üleminekuaja kehtestamist, et nad saaksid olemasolevad signaalmärgid „Vile andmise koht“ nõuetekohaselt ümber paigutada.

Juhendi punkt 3 sätestab nõuded raudteeületuskoha ülevaatusel. Raudteeinfrastruktuuri majandaja peab raudteeületuskohti kontrollima perioodilisusega, kuid mitte harvem kui raudteeületuskohtade ja seal kasutatavate seadmete ja materjalide tootjapoolsed ekspluatatsioonitingimused ette näevad. Nõude eesmärk on tagada, et raudteeületuskohti kontrollitakse piisava perioodilisusega, mis omakorda peab vähendama raudteeülesõidukoha seisundist tuleneva võimaliku õnnetuse toimumise tõenäosust. Sätestatakse, et komisjoniline ülevaatus tuleb teostada regulaarselt kõikidel avalikult kasutatavatel raudteeületuskohtadel. Eelnõus on sätestatud, kes peab esitama TTJA-le andmed sõidutee ja raudtee liikluse intensiivsuste kohta.

Kui juhendi punkt 3.1 sätestab, et raudteeinfrastruktuuri majandaja peab teostama kontrolle iseseisvalt, siis punkt 3.2 sätestab, et raudteeinfrastruktuuri majandaja eestvõtmisel tuleb teostada ka komisjonilist ülevaatus, et hinnata koos kõigi asjaosalistega raudteeületuskohtade seadmetatuse ajakohastamist vastavust muutunud vajadustele ja nõuetele.

Komisjonilise ülevaatus kohustus kehtib avalikult kasutatavatel raudteeületuskohtadel, kuivõrd need on avatud liikluseks kõigile kasutajatele. Tehnoloogilise raudteeületuskoha korral reguleerib raudteeületust ning instrueerib liiklejaid vastav ettevõtja, kelle territooriumil piiratud tingimustes liikumine toimub. Alati ei ole otstarbekas selleks kokku kutsuda mitme asutuse esindajatest (TTJA, kohalik omavalitsus, politsei jne) koosnevat komisjoni.

Juhendi punkt 3.3 sätestab, et regulaarsed ülevaatuskomisjonid avalikult kasutatavatel raudteeületuskohtadel peavad toimuma vähemalt iga kolme aasta tagant. Komisjoni kokkukutsumise intervall on määratletud praktikas väljakujunenud vajaduse põhiseiselt. Kolm aastat on üldjuhul selline aeg, millal raudteeületuskoht võib vajada ajakohastamist ja nõuete kontrollimise osas komisjonilist ülevaatusmist.

Juhendi punkt 3.4 sätestab, et regulaarse ülevaatuskomisjoni koosseisu, kus muuhulgas on antud võimalus kaasata ka muu põhjendatud huvi ja/või kompetentsi omavat isikut.

Euroopa Liidu Raudteeameti varasemate soovitude põhjal on eelnõus säilitatud põhimõte, et kõigil asjaosalistel ja asjassepuutuvatel isikutel on õigus kiireloomulise kontrolli läbiviimiseks teha põhjendatud ettepanek (juhendi punkt 3.5), millega kutsutakse kokku erakorralist kontrolli teostav ülevaatuskomisjon. Üldise kõrgendatud ohuga raudteeületuskohtadel on tarvilik säilitada ohtlike puuduste esinemise korral piisavalt kiire sekkumisvõimalus. Sellest tulenevalt võivad nii TTJA kui ka teevaldaja kokku kutsuda erakorralise raudteeületuskoha ülevaatuskomisjone. TTJA-l on õigus teostada iseseisvalt erakorralist kontrolli avalikult

kasutatavate raudteeületuskohtade ja nende seadmete ning raudteeülesõidukohale suubuvate teede korrasoleku ja nõuetele vastavuse ning toimivuse kohta.

Juhendi punkt 3.6 sätestab, et raudteeinfrastruktuuri majandaja koostab ülevaatuskomisjoni läbiviimiseks vajaliku töödokumendi, mis sisaldab muuhulgas ülevaadet raudteeületuskohale kehtestatud nõuetest, kasutatavate seadmete ja materjalide tootjapoolsetest ekspluatatsioonitingimustest ja muust teabest. Nimetatud teave on vajalik ülevaatuskomisjoni efektiivseks toimimiseks.

Juhendi punkt 3.7 sätestab, et erakorralise ülevaatuskomisjoni tulemuste kokkuvõtte edastatakse peale paikvaatluse lõpetamist komisjoni liikmetele viivitamata. Vastav nõue tuleneb reaalsest vajadusest, et komisjonil oleks võimalik sisulisi otsuseid vastu võtta ning ülevaatuskomisjon jõuaks oma sisulise töö lõpetada kvaliteetselt ja kõiki riske arvesse võttes.

Juhendi punkt 3.8 sätestab, et ülevaatuskomisjon hindab, kas raudteeületuskoht vastab sätestatud nõuetele ning on kasutamiseks ohutu. Kui raudteeinfrastruktuuri majandaja soovib rakendada muid meetmeid ohutuse tagamiseks, kui ülevaatuskomisjoni ettepanekud ette näevad, siis on raudteeületuskoha omanikul või valdajal see võimalus olemas, kui ta tõendab tehnilise dokumentatsiooni ja/või arvutustega, et raudteeületuskoht vastab nõuetele ja on turvaline kasutada, või kui ta tõendab, et nõuetekohast turvalisust on võimalik samaväärselt saavutada ka muid meetmeid rakendades. Nimetatud nõue võimaldab ettevõtjatel kasutusse võtta ka uusi (seni rakendamata) tehnoloogiaid ja meetodeid, mis on seni harvaesinevad või millest komisjoni liikmed veel teadlikud ei ole.

Juhendi punkt 3.9 sätestab nõude, et raudteeinfrastruktuuri majandaja peab iga kalendriaasta kohta esitama hiljemalt järgmise aasta 31. jaanuariks TTJA-le ajakohased andmed raudteeülesõidukoha ja - ülekäigukoha raudtee- ja teeliikluse intensiivsuse kohta, uuendades nimetatud andmeid raudteeliiklusregistris. Nimetaud andmeid on vajalikud riskitasemete hindamiseks ja riiklike järelevalvetoimingute planeerimiseks.

Juhendi punkt 4 sätestab raudteeületuskoha sulgemise nõuded.

Juhendi punkt 4.1 sätestab, et raudteeületuskoha lühiajaline plaaniline sulgemine on lubatud ennekõike raudteeületuskoha hooldus- või remonttöödeks, kuid ka nendeks tegevusteks, mida ei ole võimalik raudteeületuskoha sulgemata teha. Mõeldud on siin näiteks ebagabariitse või ohtliku veose läbilaskmist vms iseloomuga tegevust.

Juhendi punkt 4.2 sätestab, et enne raudteeületuskoha lühiajalist plaanilist sulgemist tuleb teavitada kirjalikult 10 tööpäeva ette TTJA-d ning kooskõlastamiseks tuleb esitada ka raudteeületuskoha sulgemiseaegne liikluskorralduse projekt, milles kirjeldatakse, kuidas tagatakse ajutisel raudteeületuskohal raudtee ületamise ohutus. Projektis näidatakse liikluskorraldusvahendid, liikumissuunad, katematerjal ja selle paiknemine ning muud ohutust mõjutavad asjaolud. Lisaks peab enne lühiajalist sulgemist teavitama sellest tee omanikku või valdajat, Politsei- ja Piirivalveameti, Päästeameti ning kohalikku omavalitsust. Säte on vajalik, et asjaosalised saaksid vajadusel võtta kasutusele meetmeid riskide maandamiseks.

Juhendi punkt 4.3 sätestab, et raudteeületuskoha lühiajalisel sulgemisel paigaldatakse teave muutunud liikluskorralduse kohta ja tee tähistatakse majandus- ja taristuministri 13. juuli 2018. a määruse nr 43 „Nõuded ajutisele liikluskorraldusele“ ettenähtud korras. Jalakäijatele jäetakse nõuetekohaselt ehitatud jalgtee ja ülekäigukoht raudtee ületamiseks, kui selleks on põhjendatud vajadus. Põhjendatud vajadust hinnatakse selle järgi, kas jalakäijatel on antud

piirkonnas võimalus alternatiivseks ohutuks raudtee ületuseks. Lühiajalisel sulgemisel on soovitatav sulgeda tööde teostamise ajaks ainult pool raudteeületuskohast.

Juhendi punkt 4.4 sätestab nõude, et raudteeülesõidukoha ühe teepoole lühiajalisel sulgemisel tuleb teeliikluse korraldamiseks kasutada liiklusseaduses sätestatud reguleerijat. Nõue on vajalik, sest muutunud liikluskorraldus raudteeülesõidukohal võib oluliselt tõsta liiklusõnnetusesse sattumise riskitaset.

Juhendi punkt 4.5 sätestab, et 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. Nõue tuleneb praktikas asetleidnud reaalsest vajadusest, kuid siinjuures tuleb arvestada liiklejate ohutusega ning kasutusele tuleb võtta riskide maandamise meetmed (kiiruste vähendamine, sobivate liikluskorraldusvahendite kasutamine jne). Ajutise samatasandiline raudteeületuskoha all tuleb mõista ajutist ehitist ehitusseadustiku mõistes (§3).

Juhendi punkt 4.6 sätestab, keda peab teavitama raudteeületuskoha lammutamise alustamisest vähemalt kolm tööpäeva ette. Nõue on vajalik, et asjaosalised saaksid vajadusel võtta kasutusele meetmed riskide maandamiseks, mida raudteeületuskoha lammutamine võib endaga kaasa tuua.

Juhendi punktid 4.7 sätestab nõuded, mida tuleb järgida raudteeületuskoha lammutamise ajal. Riskide maandamiseks tuleb lammutamise ajaks piirata raudteeületuskoha läbipääs tõketega, ning kasutada asjakohaseid liikluskorraldusvahendeid.

Juhendi punkt 4.8 viitab, et lammutamine peab toimuma ehitusseadustikus sätestatud korras, mille nõudeid dubleerimise vältimiseks eraldi välja ei tooda. Sätestatakse nõue, et lammutamisel tuleb eemaldada raudteeületuskoha kate ning demonteerida kõik raudteeületuskoha seadmed ja liiklusemärgid. Nõue on vajalik, et vanast harjumisest ei jätkataks samas kohas raudteeületust või ei tekiks valet arusaama raudteeületuskoha kasutatavusest.

Juhendi punkt 5 hõlmab raudteeülesõidukohtade liigitamist. Täpne definitsioon on viidud terminite alla.

Juhendi punkt 5.2 sätestab tehnoloogiline raudteeülesõidukoha katte ja liikluskorraldusvahendite nõuded. Nõuded lähtuvad raudteeülesõidukoha seadestusest ning peab vastama ohu hinnangutele.

Juhendi punktis 5.3 sätestatakse, et raudteeülesõidukoha valdaja võib loobuda tehnoloogilise raudteeülesõidukoha märgistamisel märkide 123 kuni 128 „Ees on raudteeülesõidukoht“ kasutamisest, kui see on piiratud ligipääsuga territooriumi möötmete või seal asuvate ehitiste tõttu füüsiliselt võimatu ja mittevajalik. Juhendiga antakse tehnoloogilise raudteeülesõidukoha valdajale võimalus hinnata tehnoloogilisel raudteeületuskohal kasutatavate märkide 123 kuni 128 paigaldamise reaalsel vajadust ning otstarbekust. Samas jääb tehnoloogilise raudteeülesõidukoha valdajale kohustus ja vastutus tagada raudteeülesõidukoha kasutamise ohutus.

Juhendi punkt 5.4 sätestab, et kui raudteeülesõidukoha automaatse foorisignalisatsiooni töös esineb häireid, tuleb foorisignalisatsioon välja lülitada ja foorid kinni katta ning paigaldada kollase taustekraaniga liiklusmärk 186 „Muud ohud“ ja lisateetahvel kakskeelse tekstiga „FOORID EI TÖÖTA“ ja „SIGNALS ARE NOT WORKING,“. Nõue on vajalik, et

mittekorrektnel või häiritud signaalil ei eksitaks liiklejaid. Samuti on oluline, et informatsioon jõuaks arusaadaval viisil kõikide liiklejateni, sealhulgas inimesteni, kes eesti keelt ei mõista. Eesmärgiks on tagada kõigi liiklejate ohutus. Lisaks peab raudteefrastruktuuri majandaja hindama tõrgetega kaasnevaid riske ning vajadusel kasutama liikluse reguleerijat foorisignalisatsiooni töös esinevate häirete kõrvaldamise ajal. Liikluskorralduslike muudatuste korral, tuleb rakendada majandus- ja taristuministri 13.07.2018. a määruses nr 43 „Nõuded ajutisele liikluskorraldusele“ sätestatud nõudeid.

Juhendi punkt 5.5 sätestab, et taudteeülesõidukoht, mis on varustatud automaatikaga, peab võimaldama sulgeda raudteeülesõidukoha vastavalt läheneva rongi kiirusele ja lähenemispiirkonna pikkuse arvutamise nõuetele. Täpsemad nõuded on toodud peatükis 5.

Juhendi punkt 5.6 sätestab, et asulavälisel kõvakattega raudteeülesõidukohal tuleb kasutada teekatemärgist 979a täristit, vastavalt standardi EVS 614 nõuetele. Raudteeülesõidukohtade tähistamisel ja seadmestamisel tuleb asulavälisel püsi- või kergkatendiga (asfaltbetoon, betoon, pinnatud teed) teel paigaldada täristid, mille paigaldamine on vajalik seetõttu, et äratada liiklejate tähelepanu lähenevast raudteeülesõidust ning sundida neid vähendama oma sõidukiirust (näiteks: 90 km/h kuni 50km/h) ning kontsentreeruma raudteeülesõidukoha ohutule ületamisele. Kui ülalnimetatud standardit ei ole järgitud, peab tee omanik või valdaja tõendama muud moodi, et täristi või muu väljapakutud lahendus täidab liikluskorraldusvahendile sätestatud ülesandeid.

Juhendi punkt 5.7 sätestab, et raudteeülesõidukoha katte laius peab olema vähemalt sama lai tee kogulaiusega. Sellega tagatakse, et liiklejate tähelepanu ei koonduks raudteeülesõidukoha ületamisel üksnes sõiduki ja tee gabariitide muutusele, vaid et liikleja tähelepanu oleks pigem ümbruse jälgimisel (lähenev rong, teised liiklejad, liikluskorraldusmärgid jms).

Juhendi punkt 5.8 keelab kasutada valgusdiodidega ülesõidufoori, kus üle 20% valgusdiodidest ei tööta. Nõudega tagatakse liikluskorraldusvahendi parem nähtavus ja ohutus.

Juhendi punkt 5.9 sätestab, et raudteeülesõidukoha automaatset foorisignalisatsiooni tuleb täiendada helisignaali, mis informeeriks raudteeülesõidukoha kasutajaid lähenevast raudteeveeremist. Kuna raudteeülesõidukohad on erinevate liikluskorralduskeskkonna karakteristikutega, siis helisignaali tugevusele ei saa ette anda ühtseid nõudeid. Raudteeülesõidu seadmestaja peab arvestama helisignaali eesmägi ja antud keskkonda puudutavaid eripärasid. Tuleb lähtuda sellest, et helisignaal informeeriks liiklejaid ohupiirkonnas, kuid ei segaks liigselt lähedalasuvaid kõrvalisi isikuid. Mõistliku helitaseme leidmisel tuleb arvestada kõikide osapoolte argumentidega ning paigaldaja peab leidma parima tasakaalustatud lahenduse.

Juhendi punkt 5.10 sätestab, et raudteeülesõidukoha automaatse foorisignalisatsiooni töö peab olema jälgitav raudteefrastruktuuri majandaja määratud vastutava isiku poolt. Sellega tagatakse, et rikete või häirete ilmnemisel oleks reageerimisajad ja riskid minimiseeritud.

Juhendi punkt 5.11 sätestab, et kui raudteeülesõidukoha automaatse foorisignalisatsiooni töös ilmneb rike, peab raudteefrastruktuuri majandaja selle operatiivselt kõrvaldama. Nõue lähtub põhimõttest, et raudteefrastruktuuri majandaja peab eelnevalt enesele looma vajaliku võimekuse, et ta suudaks riketele operatiivselt reageerida. Raudteeülesõidukoha rikkest tuleb kohe informeerida ka asjaomaseid raudteeveeremi juhte, et nad oleksid tavapärasemast

tähelepanelikumad võimalike rikete esinemise suhtes, mis võivad mingis piirkonnas esineda. Sellega tagatakse reageerimiskiiruse ning ohu vältimisvõimekuse suurenemine.

Juhendi punktis 5.12 sätestatud nõue on vajalik, et ülesõidufooride paiknemisega tagatakse õigeaegne teave liiklejale ning vajaminev aeg ohule reageerida.

Juhendi punktid 5.13 ja 5.14 sätestavad, et tõkkepuu poom peab tõkestama sõidusuunas vähemalt poole kogu sõidutee laiupest ning vasak teepool jääb vabaks vähemalt kolme meetri ulatuses (va IA kategooria raudteeülesõidud). Ohutuse tagamiseks on soovitatav paigaldada tõkkepuud, mis sulgevad sõidutee kogu laiupest ehk täistõkkepuu. Kohtadesse, kus liiklejad kasutavad vastassuunavööndit (nõudeid eirates) tõkkepuust möödumiseks, on täistõkkepuu kasutamine kindlasti üheks võimalikuks lahenduseks, mida tasub kindlasti kaaluda. Lisaks peavad tõkkepuude poomid tõusma avatud asendisse, kui ülesõidufoorid lõpetavad keelavate signaalide andmise pärast raudteeveeremi läbisõitu raudteeülesõidukohast.

Juhendi punkt 5.15 sätestab nõude, et raudteeülesõidukoha seadmed peavad olema varustatud reservtoitega, mis peavad töötama katkestusteta vähemalt 8 tundi, kui eelneva 36 tunni jooksul ei ole olnud raudteeülesõidukoha automaatikaseadmete võrgutoite katkestust. Nõudega maandatakse elektrikatkestustest tingitud riske. Raudteeülesõidukoha seadmete osas on tegu elektritoitel töötavate seadmetega, mistõttu on kehtestatud ohutuse suurendamiseks nõue kindlustada kõik elektrilised seadmed akudelt saadava reservtoitega. Seega töötavad raudteeülesõidukohas kasutatavad seadmed (foorisignalisatsioon, tõkkepuu jne) ka elektrivõrgus toimunud katkestuse korral.

Juhendi punkt 5.16 sätestab toimingud mitteavalikul raudteel asuval raudteeülesõidukohal. Riskide maandamise ja operatiivse toimimise huvides on oluline, et kohtades, kus lähenemispiirkonda ei ole võimalik luua elektriliste rööbasahelate või andurite abil, oleks seadmestatud raudteeülesõidukoha signalisatsiooni juhtpult, millega tagatakse nõuetekohane ja liiklust suunav signaalsüsteemi toimimine.

Juhendi punkt 5.17 sätestab, et automaatse forisignalisatsioonita raudteeülesõidu kohal tuleb nõuetekohase nähtavuse tagamiseks maha raiuda kasvavad puud ja võsa ehitusseadustiku § 73 lõikes 5 sätestatud nõuete kohaselt.

Juhendi punktid 5.18 – 5.24 sätestavad nõuded tähispostide paigutamiseks ning juhib infrastruktuuri majandaja tähelepanu ühtsete parameetrite kasutamisele. Avalikult kasutatava raudteeülesõidukoha kõnniteeta servale pannakse kolm tähisposti, millele kleebitakse kollased helkurid. Esimene post pannakse äärmisest rööpast 2,5 m, järgmised sammuga 5 ja 10 m. Ülejäänud postid sõidutee teepeenral märgistatakse valgete helkuritega sammuga 15, 25, 50, edasi 50 või 100 m. Tähispost pannakse teepeenra välisäärele, erandjuhul kindlustamata teepeenrale, kuid katte servast mitte lähemale kui 0,5 m. Tähispostile paigaldatud helkuri keskpunkti kõrgus sõidutee välisserva pinnast peab olema 0,9 m. Tähispostide paigaldamisel võib tähispostide paigutust muuta, kui kehtestatud parameetritest ei ole tehnilistel või otstarbekuse kaalutlustel võimalik kinni pidada. Sellisel juhul paigutatakse tähispostid viisil, mis järgib etteantud parameetreid kõige paremal moel, lähtudes seejuures tähispostide paigutamise eesmärgist – edastada liiklejale vajaminevat infot õigeaegselt ning tulemuslikult. Sellisel juhul kooskõlastatakse tähispostide paigutus TTJA-ga. Tähispostina tuleb kasutada majandus- ja kommunikatsiooniministri 22. veebruari 2011. a määruse nr 12 „Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele” alusel sätestatud püstmärgiseid. Helkurpostide kasutamisel lähtutakse majandus- ja taristuministri 5. augusti 2015. a määruses

nr 106 „Tee projekteerimise normid” sätestatud nõuetest ning peavad vastama standardis EVS 614 toodule (või lähtuma samaväärsetest nõuetest).

Juhendi punktid 5.25 – 5-26 sätestavad nõude, et raudteefrastruktuuri majandaja peab avalikule raudteeülesõidukohale paigaldama märgi 596, millel on kuvatud informatsioon, kuhu saab teavitada raudteel toimunud õnnetustest või rikestest. Nõude eesmärk on muuta informatsiooni liikumist kiiremaks.

Raudteeülesõidukohad tuleb varustada teabetahvlitega, millel on raudteeülesõidu nimi, nr ja raudteefrastruktuuri ettevõtja telefoninumber.

Paigaldatav märk peab vastama standardis EVS 614 toodule (või lähtuma samaväärsetest nõuetest).

Juhendi punkt 6 kehtestab nõuded raudteeülesõidukohtade seadmestamisele vastavalt kategooriale. Samuti kirjeldatakse täiendavate ohutust suurendavate vahendite paigaldamist sõltuvalt kategooriast.

Juhendi punkt 6.1 sätestab, et raudteeülesõidukohale määrab kategooria raudteefrastruktuuri 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 raudteefrastruktuuri majandaja. Näide: kui raudteeülesõitu läbib ööpäevas keskmiselt 15 rongi ning 200 autot ja raudteeülesõidul võib kiirus olla 100 km/h, siis saame korrutiseks 300 000. Vastavalt tabelile 1 jääb selline raudteeülesõit II kategooriasse.

Juhendi punkt 6.2. Tehnoloogilisi raudteeülesõite kategooriasse ei jaotata, sest sellised raudteeülesõidud asuvad üldjuhul kinnisel territooriumil, kus kiirused on väikesed ning kõrvaliste isikute juurdepääs piiratud.

Juhendi punkt 6.3. Eritasandilisi raudteeülesõite kategooriasse ei jaotata, sest seal puudub raudteeveeremi ja sõidukite kokkupõrke risk, mida oleks vaja erineva seadmestamisega maandada.

Juhendi punkt 6.4 sätestab, et kategooriasse jaotamisel ei võeta arvesse raudteeülesõidukoha läbimisi, mis tehti rongi- või manöövriskoosseisu koostamise eesmärgil, sest manöövr töödel on kiirused väikesed ning ohuhinnangute koostamisel ei oma nii suurt mõju kui näiteks täislastis kiirrong.

Juhendi punkt 6.5. Raudteeülesõidukoha kategooria ei muutu, kui raudteeülesõidukoht varustatakse täiendavate seadmetega. Raudteeülesõidukohad peavad vastama minimaalselt neile nõuetele, mis vastavad tema kategooriale. Samas on lubatud ja soovituslik seadmestada raudteeülesõidukoht kõrgema kategooria nõuetele või kasutada lisameetmeid turvalisuse tagamiseks. Raudteefrastruktuuri majandaja peab hindama kõiki riske ning vastavalt sellele leidma kõige otstarbekama lahenduse raudteeülesõidukohtade riskitaseme maandamiseks.

Juhendi punktid 6.7 – 6.10 sätestavad erinevate raudteeülesõitude kategooriatele vastavad nõuded.

I A kategooria raudteeülesõidukoht peab olema varustatud automaatse foorisignalisatsiooni ja automaatsete tõkkepuudega kogu sõidutee laiuses. Lisaks varasematele nõuetele tuleb raudteeülesõit varustada ka videojälgimis- ja salvestusvahenditega.

I B kategooria raudteeülesõidukoht peab olema varustatud automaatse foorisignalisatsiooni ja automaatsete või poolautomaatsete tõkkepuudega ühe sõiduraja ulatuses. Lisaks varasematele

nõuetele tuleb raudteeülesõit varustada ka videojälgimis- ja salvestusvahenditega. Lisaks tähistatakse IA ja IB kategooria raudteeülesõidukoht majandus- ja kommunikatsiooniministri 22. veebruari 2011. a määruse nr 12 „Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele“ alusel ettenähtud kohustuslike liikluskorraldusvahenditega. Ettevõtjatele on antud üleminekuaeg nõuetele mittevastavad I A ja I B raudteeülesõidud hiljemalt 2024. aasta 1. jaanuariks ümber ehitada.

II kategooria raudteeülesõidukoht on reguleeritud raudteeülesõidukoht peab olema 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. III kategooria raudteeülesõidukoht on reguleerimata raudteeülesõidukoht, mis tähistatakse majandus- ja kommunikatsiooniministri 22. veebruari 2011. a määruse nr 12 „Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele“ alusel ettenähtud kohustuslike liikluskorraldusvahenditega.

Juhendi punkt 7 sätestab tehnilised nõuded avalikult kasutatava raudteeülesõidukoha kategooriale.

Juhendi punkt 7.1 sätestab, et kui raudteeülesõidukohale lähenemisel on muutunud liiklusolud liiklejatele ebasoodsamaks, tuleb raudteeülesõidukoha kategooria esimesel võimalusel üle vaadata ning määrata uus kategooria vastavalt muutunud karakteristikutele.

Juhendi punkt 7.2 sätestab, et I A ja I B kategooria raudteeülesõitude videojälgimis- ja salvestusvahendid peavad tagama vahetu pildi raudteeülesõidukohast. Nõudega soovitakse vähendada rikestest või õnnetustest tulenevat reageerimisaega, mis annaks võimaluse operatiivsemalt riske maandada. Raudteefrastruktuuri majandaja peab looma omale võimekuse, mis võimaldaks videosalvestisi säilitada vähemalt 30 kalendripäeva. Nõue aitab tagant järgi hinnata erinevaid juhtumeid ning võtta kasutusele vajalikud meetmed õnnetuste ja rikete ennetamiseks.

Juhendi punkt 7.3 sätestab, et 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.

Juhendi punkt 7.4 sätestab, et kui I A, I B ja II kategooria (automaatikaga) raudteeülesõidukohta ületaval teel on pärisuunas kaks või enam sõidurada, paigaldatakse raudteeülesõidukoha ette teise ja vajadusel ka järgmiste sõiduradade kohale konsool lisafooridega. Nimetatud nõue on vajalik eelkõige seetõttu, et tagada välimises (teises, kolmandas jne) sõidureas liiklevale sõidukijuhile fooritulede nähtavus olukorras, kus esimene sõidurida on hõivatud suure gabariidilise sõiduki poolt või foori nähtavussektor jääb teise jne sõidureas piiratuks.

Juhendi punkt 7.5 sätestab nõude, et tõkkepuuta või väljaspool jaama asuvatel II kategooria raudteeülesõidukohtadel tuleb kasutada ülesõidufoori 72 või 73. Nõude eesmärk on, et kui tõkkepuud ei ole ja raudteeülesõit asub väljaspool jaama, siis tuleb kasutada ülesõidufoore, mis omab lisaks punastele foorituledele ka valget tuld ning on seetõttu liiklejatele paremini nähtav.

Juhendi punkt 7.6 sätestab nõude, et III kategooria raudteeülesõidukoha (reguleerimata) kasutajale peab olema tagatud majandus- ja taristuministri 05.08.2015. a määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisa „Maanteede projekteerimise normid“ tabelis 5.15 sätestatud

nähtavuskaugused ehk nähtavussektor. Muudatusega soovitakse, et tee projekteerimise normides sätestatud ohutusala nõuded rakenduksid parimal viisil ka praktikas. Lisaks sooviti kahe määruse („Tee projekteerimise normid“ ja „Raudtee tehnokasutuseeskiri“) nõudeid ühtlustada. Nimetatud nõudega tagatakse raudteeületuskoha kasutajale võimalus aegsasti märgata ohtu. Nähtavussektori vahemaad on määratletud selle põhjal, et liiklejal oleks võimalik lähenevale ohule reageerida.

Juhendi punkt 7.7 sätestab, et kui nähtavussektorit ei ole võimalik tagada, näiteks ehitise või maastikust tuleneva eripära tõttu ja raudteeveeremi liikumiskiirus on suurem kui 25 km/h ning raudteeülesõidukohta läbiva raudteeveeremi ja ületavate sõidukite korrutis ööpäevas on üle 800, tuleb III kategooria automaatse foorisignalisatsioonita raudteeülesõidukoht seadmestada vastavalt kõrgema II kategooria ülesõidukoha nõuetele. Kõrgem raudteeülesõidu kategooria eeldab täiendavate meetmete kasutuselevõttu, mis peab kompenseerima piiratud nähtavusest tulenevate riskide maandamise muude meetmetega (näiteks automaatikaga vms).

Juhendi punkt 7.8 sätestab, et raudteeülesõidukoha kategooria muutmine toimub raudteefrastruktuuri majandaja poolt vastavalt ehitusseadustikus sätestatud ehitusloa menetlusele. Kuna kategooria muutmine eeldab ehitustööde projekteerimist ja kooskõlastamist asjakohaste asutustega, siis bürokraatia vähendamiseks eraldi kooskõlastusringi enam vaja teha ei ole. TTJA saab vajaliku teabe kätte juba ehitusloa menetluses. Samas tuleb arvestada, et enne raudteeülesõidukoha kategooria muutmist tuleb kontrollida ja veenduda, et enne vastavasisulise otsuse vastuvõtmist on arvesse võetud kõikide põhjendatud huvi omavate isikute arvamust. Nimetatud isikute ring peab tagama, et otsustusprotsess oleks läbipaistev ja laiapõhjaline. Oluline on tagada, et enne vastavasisuliste otsuste vastuvõtmist saaksid kõik osapooled oma arvamusi ja ettepanekuid esitada.

Juhendi punkt 8 sätestab nõuded uue raudteeülesõidukoha projekteerimiseks ja ehitamiseks. Juhend sätestab, et raudteeülesõidukoha projekteerimisel tuleb lähtuda tee projekteerimise normidest. Nõude eesmärk on eelkõige tagada vajalikud kalded sõidutee piki- ja ristprofiilis, tee ja raudtee lõikumisnurk ning nõuetekohane märgistus

Juhendi punkt 8.1 sätestab, et eritasandilise raudteeületuskoha lahendust tuleb eelistada uute raudteeületuskohade planeerimisel ja projekteerimisel. Kui eritasandiline raudteeületuskoht ei ole tehniliselt teostatav või majanduslikult otstarbekas, tuleb enne samatasandilise raudteeületuskoha rajamist läbi viia riskianalüüs võimalike riskide väljaselgitamiseks ning tuvastatud riskid tuleb maandada.

Juhendi punkt 8.2 sätestab, et uue raudteeülesõidukoha projekteerimisel tuleb lähtuda majandus- ja taristuministri 5. augusti 2015. a määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ nõuetest. Tegemist on tee ja raudtee projekteerimisnõuete ühtlustamisega.

Juhendi punkt 8.3 ja 8.4 sätestab, et 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. Sättega soovitakse, et uusi raudteeülesõidukohti, mis asuvad teineteisele lähemal kui 2 km, ei saa rajada olemasolevale raudteetrassile, vaid ainult uuele, ja seda ka juhul, kui trass lõikab ära juba olemasolevad ja aktiivses kasutuses olevad liikumisteed. Ka uuel trassil

tuleb raudteeülesõidu rajamist põhjalikult kaaluda, sest iga uus raudteeülesõidukoht on potentsiaalne oht raudteeohutusele, eriti veel olukorras kus rongikiirused tõusevad.

Juhendi punkt 8.5 sätestab, et kui avalikult kasutatavale raudteeülesõidukohale, mis ületab kahte või enamat rööbasteed, ehitatakse juurde täiendav rööbaste, siis tuleb samatasandiline raudteeülesõidukoht sulgeda ja rajada eritasandiline raudteeülesõidukoht.

Juhendi punkt 8.6 sätestab, et raudteeülesõidukoha automaatse foorisignalisatsiooni ja tõkkepuude tüüp tuleb määrata ehitusprojektiga. Ehitusprojekt on dokument, mille alusel saab TTJA hinnata seadmestuse ohutust ja vastavust nõuetele.

Juhendi punkt 8.7 sätestab nõude, et uuele raudteeülesõidukohale tuleb paigaldada ülesõidufoorid 72 ja 73. Tegemist on valgusdiodidega ülesõidufooridega. Nimetatud nõue on tingitud asjaolust, et kolme tulega ülesõidufoor on raudteeülesõidukohale lähenemisel paremini nähtav ning seega raudteeülesõidukoht paremini tajutav. Lisaks annab see sõidukijuhile kindlustunde, et raudteeülesõidukoha automaatne foorisignalisatsioon on töökorras. Valgusdiodidega foori eeliseks on ka suurem nähtavusulatus ja valguse erksus, mis võimaldab autojuhil raudteeülesõidu hõivatust kaugemalt märgata. Nõuded ülesõidufooridele on kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 22.02.2011. a vastu võetud määrusega nr 12 „Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele“. Punkt 8.8 sätestab kuhu ülesõidufoorid paigaldatakse ning punkt 8.9 sätestab, mis tingimustele peab vastama ülesõidufooride seadmestatus. Juhendi punkt 8.10 sätestab ülesõidufoori vilkumise intervalli.

Juhendi punkt 8.11 sätestab, et ehitusprojekti peab arvestama sellega, et rööbasahelad või muud rongituvastusseadmed peavad paiknema nii, et oleks tagatud raudteeülesõidukoha optimaalne hõivatus, ehk raudteeülesõidukoht oleks hõivat ainult nii kaua, kui on see vajalik ohutuse tagamiseks. Projekteerimisel tuleb arvestada raudteeülesõidukoha eripäradega, sh üldise liikluskorraldusega. Raudteeülesõidufoorid peavad olema nähtavad kõigilt raudteeülesõidukohale lähenevatelt teedelt. Tehnilise lahendusega tuleb tagada võimalikult optimaalne raudteeülesõidu hõivatuse aeg, mis omakorda vähendab sõidukite ooteaega raudteeülesõidukohal. See omakorda vähendab sõiduteel liiklejate rahulolematust ning seisvatest sõidukitest keskkonda erituvate heitgaaside hulka.

Juhendi punkt 8.12–8.17 sätestab üldised nõuded tõkkepuude kasutamiseks. Iga raudteeülesõidukohta tuleb hinnata eraldiseisvalt ning lähtuma peab parimast lahendusest ohutuse tagamisel. Automaatselt töötavad tõkkepuud peavad avanema/sulgema liikluse pärast/enne raudteeveeremi lähenemispiirkonda sisenemist/väljumist arvestusliku aja jooksul. ning ülesõidufoorid peavad rakenduma õigeaegselt, et tagada kõigi liiklejate ohutus.

Juhendi punkt 8.18 sätestab, mis tingimustel on lubatud mitteavalikule raudteele ehitataval raudteeülesõidukohal lubatud ülesõidufoorid sisse lülitada raudteeülesõidukoha signalisatsiooni juhtpuldist ja mida peab seejuures arvestama.

Juhendi punkt 8.19 sätestab, et raudteeületuskohal, mis asub jaamas või jaama lähistel, nähakse ette jaamakorraldaja poolt signalisatsiooni sisselülitamine üheaegselt fooride avamisega ja matkade lukustamisega rongi asumisel lähenemispiirkonnas. Kuna arvestatav kogus raudteeülesõidukohti asub jaamas või selle vahetus läheduses ja on seotud raudteeveeremi matkadega, nähakse ette, et jaamakorraldaja lülitab signalisatsiooni sisse üheaegselt fooride avamisega ja seda ka koosseisude liikumisel keelavate näitudega. Seega tuleb saavutada raudteeülesõidukohtade minimaalne kinnioleku aeg, eriti manöövritööde puhul. Punktis 8.20

on sätestatud tõkkefooride kasutamise vajadus ning asjaolud, milliseid foore võib tõkkefooridena kasutada, kui raudteeülesõidukoht asub jaamas.

Kehtivast määrusest on kustutatud nõuded mehitatud valvega raudteeülesõidukoha ülesõidukorraldajale ja tema tööruumile. Põhjuseks on asjaolu, et statsionaarseid mehitatud valvega raudteeülesõidukohti kasutuses enam ei ole ning vajaduse tekkimisel katab ehitusseadustik ja liiklusseadus vajaminevad ohutusalsased nõuded.

Juhendi 4. peatükk sätestab raudteeülekäigukoha nõuded.

Juhendi punkt 9 sätestab raudteeülekäigukoha üldnõuded. Punkt 9.1 sätestab, raudteeülekäigukoht on ette nähtud jalgsi raudtee ületamiseks. Raudteeülekäigukohta on lubatud ületada jalakäijana liiklusseaduse tähenduses, st jalgratta, kergliikuri vms vahendiga raudteeülekäigukohal sõita on keelatud. Erandina on lubatud raudteeülekäigukohta sõites ületada puuetega või piiratud liikumisvõimega isikutel vastavate abivahenditega. Nõude eesmärk on sundida liiklejalatel oma kiirusi vähendama ning olema tähelepanelikum raudteeülekäigukohal toimiva suhtes.

Juhendi punkt 9.2 sätestab, et TTJA koostab ja avalikustab oma koduleheküljel raudteeülekäigukohtade riskianalüüsi läbiviimise juhendi. Nimetatud juhendi eesmärk on ühtlustada riskihindamise läbiviimise raamistikku ning karakteristikuid. Juhendi alusel saab raudtee-ettevõtja välja töötada oma ettevõtte jaoks parima riskihindamise töödokumendi, kartmata sealjuures, et mõned olulised karakteristikud või parameetrid on jäetud arvesse võtmata.

Juhendi punkt 9.3 juhib tähelepanu asjaolule, et raudteeülekäigukoha seadmestamisel tuleb arvestada raudtee ületamise ohutust mõjutavate teguritega, milleks võivad olla näiteks raudteeülekäigukohta ületavate liiklejalate arv, rongide maksimaalne liikumiskiirus, läbivate rongide arv, halb nähtavus, asukohast tingitud mõjurid (tõusud, langused, kurvid), varasem õnnetusjuhtumite arv, vahejuhtumid, ohutusasutuse tagasiside vms. Vastavalt tuvastatud teguritele, tuleb raudteeülekäigukohal kasutada ohutusmeetmeid, mis riskid minimeeriks. Ohutusmeetmetena võib kasutada tõkkepuid, tõkkeid, liikluskorraldusvahendeid jne.

Juhendi punkt 9.4 sätestab, et iga raudteefrastruktuuri majandaja peab iga raudteeülekäigukoha suhtes läbi viima riskianalüüsi, et tuvastada ohtlikud kohad ja mõjurid.

Juhendi punkt 9.5 sätestab, et ajutisel kiiruste vähendamisel ei ole riskianalüüsi koostamine kohustuslik, kui rongide liikumiskiirus taastatakse. Kuna eelnevalt on sel liikumiskiirusel riskitasemeid juba hinnatud, siis iga kiiruse vähendamise ja uuesti samale tasemele tõstmise pärast (näiteks hooldustööde ajaks) ei ole vaja neid uuesti hinnata.

Juhendi punkt 9.6 sätestab, et raudteeülekäigukoha ümberehitus ja seadmestamine eeldab projekti ning ehitusloa väljastamist TTJA poolt.

Juhendi punktid 9.7 ja 9.8 sätestavad, et raudteeülekäigukohad peavad võimaldama sujuvat liikumist üle raudtee ja tagama raudtee ületamise liikleja jaoks võimalikult ohutult ja rööbasteede alal optimaalseimal trajektooriga. Viimase all mõeldakse seda, et inimeste liikumine raudteel ja vahetus läheduses on võimalikult piiritletud. See eeldab raudteeülekäigukohtade sellist paiknemist, kus nad on maksimaalselt seotud olemasolevate teede võrgustikega ning seega harjumuspäraste liikumisteedega. Vajadusel tuleb muudes kohtades inimeste liikumine

üle raudteede tõkestada. Lisaks peab raudteeülekäigukoht olema pidevalt kasutatav, st sellel ei tohi seista raudteeveeremit. Ohutuse tagamiseks peab raudteeülekäigukoht olema ka nõuetekohaselt tähistatud ning ümbruskonnast lihtsasti eristatav, et selle kasutajad saaksid üheselt aru, milline on raudtee ületamiseks ettenähtud teekond.

Juhendi punkt 9.9 sätestab, et ohutuse kaalutlusel on keelatud 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. Ohutuse tagamiseks on soovitatav rajada eritasandilisi raudteeülekäigukohti ja loobuda samatasandilistest, kui võimalik.

Juhendi punkt 9.10 sätestab, et raudteeülekäigukohtadele projekteeritavad ja ehitatavad teed peavad vastama majandus- ja taristuministri 5. augusti 2015. a määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ sätestatud nõuetele. Sellega ühtlustatakse raudteeülekäigukoha tee (kõnni- ja kergliiklustee vms) nõuded.

Juhendi punktis 9.11 viidatakse EL-i otsekohalduvale määrusele (EL) nr 1300/2014, milles käsitletakse koostalitluse tehnilist kirjeldust seoses puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele juurdepääsuvõimaluste tagamisega Euroopa Liidu raudteesüsteemis (PRM KTK).

Juhendi punkt 9.12 sätestab, et avalikult kasutatavad raudteejaamad peavad olema piiratud piirdeaedadega, mis takistavad raudtee ületamist selleks mitte ettenähtud kohas ning suunavad liiklejat raudteed ületama selleks ette nähtud raudteeülekäigukohtades. Kehtestatud nõudega soovitakse, et inimesed ei ületaks raudtee selleks mitte ettenähtud kohas.

Juhendi punkt 9.13 sätestab, et jaamavahedes tuleb raudteeinfrastruktuuri majandajal riskianalüüsiga välja selgitada kohad, kus raudtee peab olema ümbritsevast keskkonnast piiratud, et tagada ohutus. Kehtestatud nõudega soovitakse, et inimesed ei ületaks raudteed selleks mitte ettenähtud kohas.

Juhendi punkt 9.14 sätestab, et jalgtee või jalgrattatee ja raudtee lõikumisnurk peab olema võimalikult täisnurga lähedane ja ei tohi väljuda vahemikust 70–110°. Nõudega soovitakse tagada, et veerem ei läheneks liiklejale nõ „selja tagant“, mida ei ole võimalik õigeaegselt märgata ning et ratas (ratastool, jalgratas vms) ei vajuks rööpa ja raudteeülekäigukoha katte vahele.

Juhendi punkt 9.15 sätestab, et projekteeritava või ehitatava raudteeülekäigukoha konstruktsioon peab tagama raudtee ballastiprisma ja mulde stabiilsuse. Nõue on vajalik, et raudteeülekäigukoha projekteerimisel ja ehitamisel lähtutakse raudteeinfrastruktuurist, kui tervikust, mitte ei lähtuta üksnes raudteeülekäigukoha nõuetest.

Juhendi punktid 9.16 ja 9.17 sätestavad, et 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. Uute ja renoveeritavate trepi, panduse ja nende käsipuude nõuded peavad vastama ettevõtlus- ja infotehnoloogiaministri 29. mai 2018. a määruse nr 28 "Puudega inimeste erivajadustest tulenevad nõuded ehitisele" nõuetele.

Juhendi punkt 10 kehtestab nõuded raudteeülekäigukohtade seadmestamisele vastavalt kategooriale. Samuti kirjeldatakse täiendavate ohutust suurendavate vahendite paigaldamist sõltuvalt kategooriast.

Juhendi punkt 10.1 sätestab, et raudteeülekäigukohale määrab kategooria raudteefrastruktuuri majandaja lähtuvalt raudteeülekäigukohta ööpäevas maksimaalselt läbiva raudteeveeremi arvu ja keskmiselt ületavate liiklejate arvu korrutisest ning raudteeülekäigukohta läbivate rongide maksimaalsest lubatavast kiirusest.

Näide: kui raudteeülekäiku läbib ööpäevas keskmiselt 10 rongi ning 150 liiklejat (jalakäijat) ja raudteeülesõidul võib kiirus olla 50 km/h, siis saame korrutiseks 75 000. Vastavalt tabelile 1 jääb selline raudteeülesõit III kategooriasse.

Juhendi punkt 10.2 sätestab, et raudteeülekäigukoha kategooria muutmine toimub raudteefrastruktuuri majandaja poolt vastavalt ehitusseadustikus sätestatud ehitusloa menetlusele. Tuleb arvestada, et enne raudteeülekäigukoha kategooria muutmist tuleb kontrollida ja veenduda, et enne vastavasisulise otsuse vastuvõtmist on arvesse võetud kõikide põhjendatud huvi omavate isikute arvamust. Nimetatud isikute ring peab tagama, et otsustusprotsess oleks läbipaistev ja laiapõhjaline. Oluline on tagada, et enne vastavasisulist otsuste vastuvõtmist saaksid kõik osapooled oma arvamusi ja ettepanekuid esitada.

Juhendi punkt 10.3 sätestab, et eritasandilisi raudteeülekäigukohti kategooriasse ei jaotata, sest seal puudub raudteeveeremi ja liikleja kokkupõrke risk, mida oleks vaja erineva seadmestamisega maandada.

Juhendi punkt 10.4 sätestab, et kategooriasse jaotamisel ei võeta arvesse raudteeülekäigukoha läbimisi, mis tehti rongi- või manöövrikoosseisu koostamise eesmärgil, sest manöövritöödel on kiirused väikesed ning ohuhinnangute koostamisel ei oma nii suurt mõju kui täislastis kiirrong.

Juhendi punkt 10.5 sätestab, et raudteeülesõidukoha kategooria ei muutu, kui raudteeülekäigukoht varustatakse täiendavate seadmetega. Raudteeülekäigukohad peavad vastama minimaalselt neile nõuetele, mis vastavad tema kategooriale. Samas on lubatud ja soovituslik seadmestada kõrgema kategooria nõuetele. Raudteefrastruktuuri majandaja peab hindama kõiki riske ning vastavalt sellele leidma kõige otstarbekama lahenduse raudteeülekäigukohtade riskitaseme maandamiseks.

Juhendi punkt 10.6 sätestab, et raudteefrastruktuuri majandaja peab tuvastama raudteeülekäigukohta ületavate liiklejate arvu enne kategooria määramist. Nõude eesmärk on tagada liiklusoludele vastav kategooria ja seadmestatus.

Juhendi punktid 10.7 – 10.9 sätestavad erinevate raudteeülekäigukohtade kategooriatele vastavad miimumnõuded. Alati võib raudteeülekäigukoha seadmestada täiendavate ohutust tagavate või riske maandavate seadmetega. Uue nõudena tuleb I kategooria raudteeülekäigukohal kasutada automaatseid tõkkeid, milleks võivad olla väravad, turnikeed, tõkkepuud või muud barjäärid, mis sulguvad ja avanevad vastavalt raudteeülekäigukoha automaatikale. III kategooria raudteeülekäigukohale tuleb raudteefrastruktuuri 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. Juhendi punkt 10.7 - 10.9 rakendamine eeldab üleminekuaja kehtestamist, et ettevõtjad saaksid raudteeülekäigukohad nõuetega vastavusse

viia. Ettevõtjatele on antud üleminekuaeg nõuetele mittevastavad raudteeülesõidud hiljemalt 2024. aasta 1. jaanuariks ümber ehitada.

Juhendi punkt 11 sätestab avalikult kasutatava raudteeülekäigukoha märgistamise nõuded vastavalt kategooriale. Selles punktis eeldatakse, et liikluskorraldusvahendid ja nende paigaldus vastavad nõuetele, kui need vastavad standarditele EVS 613, EVS 614, EVS 843 ja EVS 615. Kui nimetatud standardeid ei ole järgitud, peab paigaldaja tõendama muu tehnilise dokumentatsiooni ja arvutustega, et liikluskorraldusvahend täidab püstitatud ülesannet samaväärselt.

Juhendi punkt 11.1. Avalikult kasutatav raudteeülekäigukoha märgistus jaguneb aktiivseks ja passiivseks, vastavalt sellele, mismoodi informatsioon liiklejani jõuab. Aktiivne märgis on helisignaal ning valgusel põhinev info edastamise seade. Avaliku raudteeülekäigukoha aktiivse märgistuse eesmärgiks on raudtee ületajale anda automaatne teavitus läheneva rongi saabumisest. Passiivne märgistus põhineb liiklusmärkidel ja teekattemärgistusel, mille normtehnilised nõuded ja tähendus on sätestatud liiklusseadusega või selle alamaktidega. Passiivne lahendus ei teavita liiklejat automaatselt saabuvast rongist, vaid annab püsiva hoiatuse raudtee ja selle ohutsooni olemasolust. Passiivse lahendusena võib liikluse aeglustamiseks enne raudteeülekäigukoha ohualale jõudmist kasutada näiteks raudteeülekäigukoha kurvilist juurdepääsuteed (sh tõkked), kasutades selleks reljeefset/kombatavat teekattemärgistust või muud samaväärset lahendust.

Juhendi punkt 11.2 sätestab, et aktiivne märgistus on automaatse foorisignalisatsioon vastavalt majandus- ja kommunikatsiooniministri 22. veebruari 2011. a määruse nr 12 „Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele“ § 35 punktile 2 ja helisignaal.

Juhendi punkt 11.3 sätestab nõuded ja viited passiivsele märgistusele. Passiivne märgistus on kontrastriba ja liiklusmärgid.

Juhendipunkt 11.4 sätestab, et passiivne raudteeülekäigukoha märgistus on ette nähtud raudteeülekäigukoha ja sellega seotud raudtee ohutsooni piiritlemiseks ning kasutatav märgistus peab olema paigaldatud liiklejate jaoks nähtavale kohale ja nii, et see ei mõjuta raudtee ületamise ohutust. Märgistus (liiklusmärk) ise ei tohi varjata vaatevälja ega olla kohas kus on sellele võimalik vastu minna jne.

Juhendi punktid 11.5–11.6 sätestavad nõude, et raudteeinfrastruktuuri majandaja peab I, II ja III kategooria raudteeülekäigukohale paigaldama märgi 596, millel on kuvatud informatsioon kuhu saab teavitada raudteel toimunud õnnetustest või rikestest. Nõude eesmärk on muuta informatsiooni liikumist kiiremaks. Raudteeülesõidukohad tuleb varustada märgiga, millel on raudteeülesõidu nimi, nr ja raudteeinfrastruktuuri ettevõtja telefoninumber. Märgi 596 mõõtmed ja paigaldus peab vastama standardis EVS 614 toodule (või lähtuma samaväärsetest nõuetest). Ettevõtjatele on antud üleminekuaeg märkide paigaldamiseks. Märgid tuleb paigaldada raudteeülekäigukohtadele hiljemalt 2024. aasta 1. jaanuariks.

Juhendi punkt 11.7 sätestab, et III kategooria raudteeülekäigukoht tuleb varustada tõketega, mis takistaks liiklejatel otsesuunas raudteele liikumist. Tõkete paigaldamisel tuleb veenduda, et ka ratastooliga või kaksikute käruaga liiklejatel oleks võimalik tõkkeid läbida. Tõkete paigaldamise eesmärk on tagada, et liiklejad (jalgratturid, jalakäijad, sh rulluisutajad, rulaga sõitjad jne) ei liiguks ootamatult ja ohu olemasolu kontrollimata raudteeületuskohale. Tõkete paigaldamiseks sätestatakse ühtsed nõuded, mis tagaksid parimal viisil liiklusohutuse raudteeületuskohal ega

võimaldaks ootamatut liikumist raudteeületuskohale. Nõuetele mittevastavad III kategooria raudteeülekäigukohad tuleb ümber ehitada hiljemalt 2024. aasta 1. jaanuariks.

Juhendi punkt 11.8 sätestab, et raudteeinfrastruktuuri majandaja võib vajadusepõhiselt ise otsustada, milliseid täiendavaid liiklusseadusega sätestatud märgistusi soovib ta raudteeülekäigukohale ohutuse tagamiseks paigaldada. Sättega soovitakse anda raudteeinfrastruktuuri-majandajale võimalus võtta kasutusele täiendavaid meetmeid, et minimeerida raudteeülekäigukohtadel õnnetustesse sattumise riski. Näiteks võib kasutusele võtta lisateatetahvli „Ettevaatust rong“, teavitustekstiga foori (näiteks teise järjestikuse rongi lähenemisest teavitamiseks), liiklusseaduse kohased teekattemärgised (sh täristid), reljeefsed (mummudega) katteplaadid või muud märgistused.

Juhendi 5. peatükis sätestatakse juhised raudteeületuskoha automaatsignalisatsiooni projekteerimiseks.

Juhendi punkt 12 sätestab nõuded raudteeületuskoha automaatsignalisatsioonile. Raudteeületuskoha automaatse foorisignalisatsiooni projekteerimisel ja selle rekonstrueerimisel määratakse arvutuslik eelteateaja rongi lähenemisest raudteeülesõidukohale sõltuvalt raudteeülesõidukoha arvutuslikust pikkusest. Määruses toodud valemid ja seal kasutatud näitarvud on toodud miinimumnõudena ning iga raudteeületuskoha puhul tuleb projekteerijal arvestada lisaks veel konkreetsete oludega, eesmärgiga, et valemite kasutatavad näitarvud peavad tagama igasugustes tingimustes (vihma, lume, tee kaldest jne tingitud pikemate pidurduste, suurenenud kiiruste jms) kõigi osapoolte ohutuse kõige paremal ja mõistlikumal viisil.

Juhendi punkt 13 kehtestab nõuded raudteeülesõidukoha lähenemispääringkonnale. Raudteeülesõidukoha lähenemispääringkonna pikkus peab arvestama selles pääringkonnas kehtestatud rongide maksimaalset liikumiskiirust ja sõidukite minimaalset liikumiskiirust, samuti sõidukite lubatud maksimaalset pikkust. Vajadusel tuleb nõutud teateaja tagamiseks väljasõidu- ja manöövrifooride avamisega viivitada.

Juhendi punkt 14 sätestab, kuidas arvutatakse raudteeülekäigukoha lähenemispääringkonna pikkust. Lähenemispääringkond arvutatakse valemiga, kus antud pääringkonnas kehtestatud rongide maksimaalkiirus (km/h) korrutatakse rongi raudteeülekäigukohale lähenemise eelteate ajaga. Nimetatud valemi puhul on oluline, et sõidukile või jalakäijale arvestataks raudteeülekäigukoha ületamiseks piisavalt pikk aeg. Eelnimetatud valemi eesmärgiks on tagada, et raudteeülekäigukoha foorisignalisatsioon arvestaks rongide lähenemist piisava eelteateajaga, mis võimaldaks jalakäijatel aegsasti ja ohutult raudteeülekäigukoht ületada.

3. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu on kooskõlas Euroopa Liidu õigusega.

4. Määruse mõjud

Eelnõu väljatöötamisel keskenduti õiguslike muudatuste kõrval ka eelnõu sisulistele muudatustele ning nende mõjudele. Ajakohastatud eelnõuga soovitakse parandada kontrolli ja ohutuprotsesside kvaliteeti ja läbipaistvust. Samuti aidata kaasa, et planeeritud tegevused viivad soovitud tulemusteni ilma oluliste negatiivsete kaasmõjudeta.

Eelnõus sätestatud muudatused on tehtud põhimõttel, et need aitaksid kaasa eelnõu paremale rakendamisele ning oleksid suunatud tegelike vajaduste täitmisele. Määruse kehtestamine korrastab õiguskorda ega too endaga kaasa liigselt korralduslikke muudatusi, mis tähendab, et kehtiva korraga võrreldes ei teki raudtee-ettevõtjatel olulisel määral uusi õigusi või kohustusi, küll aga muudab olemasolevaid protsesse läbipaistvamaks ning selgemaks.

Määruse sotsiaalne, sh demograafiline mõju:

Eelnõu ajakohastamine mõjutab raudteeohutuse kaudu inimeste turvalisust ja seeläbi omab ka mõningast sotsiaal-majanduslikku mõju. Turvalisem ja kiirem raudteetransport aitab populariseerida raudteetransporti ning vähendada transpordiga kaasnevaid negatiivseid välismõjusid (ummikud, liiklusõnnetused, saastatus, müra jms). Eelnõu sätestab raudtee-ettevõtjate tegevusele täpsustatud ja ajakohastatud nõuded, mis lähtuvad ennekõike praktilistest ning ohutust tagavatest vajadustest.

Ohutustaseme tõstmine vähendab õnnetustesse sattumise riske, sh vigastatute ja hukkunute arvu. Eesmärgiks on liiklusõnnetustes hukkunute arvu vähendamine miinimumini. Seetõttu on oluline olemasoleva taseme säilitamiseks ja arendamiseks ajakohastada kasutusele võetavaid ohutusseadmeid ning nõudeid ohutusprotsessidele. Kiiruste suurendamine võimaldab rongide sõidugraafikut tihendada, mistõttu tekib parem ühendus tõmbekeskuste vahel, võimaldades senisest paremini kaugemal tööl või koolis käia ning tõmbekeskuste potentsiaali paremini ära kasutada. Seega saab raudteetranspordi arengu mõjusid regionaalarengule ja demograafilise olukorrale lugeda positiivseteks.

Reisijaid mõjutab eelkõige reisirongide kiiruste tõstmine, tänu millele on võimalik optimaalsemalt kasutada reisirongide seni kasutamata võimalusi ning potentsiaali.

Määruse mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele:

Otsene mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele puudub.

Määruse mõju majandusele:

Uute tehnoloogiate kasutuselevõtmise soodustamine raudteesektoris parandab ühiskonna praegust kuvandit raudteeliikluse osas. Kuigi mitmete nõuete täitmine eeldab raudtee-ettevõtjate täiendavaid kulutusi, on need raudteevaldkonna arengu ja Euroopa Liidu ühiste raudteevaldkonna põhimõtete rakendamise osas vajalikud. Raudteeinfrastruktuuri tehtavad investeeringud võivad mõningal määral mõjutada raudteeinfrastruktuuri kasutustasusid, kuid eeldatav reisijate arvu kasv, raudteeliikluse tõhusam korraldamine ja ohutuse tagamine võimaldavad neid kulutusi tasakaalustada. Eelnõu eesmärgist lähtuvalt on majanduslik mõju eeldatavasti positiivne, kuivõrd raudteeinfrastruktuurile kehtestatud nõudeid ühtlustatakse vastavalt koostalitluse tehnilistele kirjeldustele, mis peaks soodustama uute raudtee-ettevõtjate turule tulekut ja seeläbi suurendama konkurentsi raudteeveoturul. Kiiremad ning ohutumad raudteeliinid on raudteevaldkonna arengu aluseks, mille poole püüelda. Reisirongide kiiruse tõstmisel vahemikku 141–160 km/h muutub reisirongide kasutamine senisest atraktiivsemaks, mis võimaldab raudteetranspordis rohkem reisijaid teenindada.

Majandusliku mõju ulatust võib hinnata keskmiseks, sest raudteeinfrastruktuuri majandajad peavad raudteeohutusse panustama, kuid investeeringuid on võimalik paindlikult planeerida ja vajadusel ajas hajutada. Osade uute sätete osas on raudteeinfrastruktuuri majandajale antud ka üleminekuperiood vajalike muudatuste planeerimiseks ja elluviimiseks. Kiiruste kasv raudteel võimaldab muuta raudteeveoturu välisinvestoritele atraktiivsemaks, mis loob raudteevaldkonna arenguks täiendava potentsiaali.

Eelnõu raudteeinfrastruktuuri kasutustasu oluliselt ei mõjuta, kuna ühikuhind kujuneb raudteeinfrastruktuuri tehtud kulutustest ja veetud brutotonnkilomeetritest.

Määruse mõju elu- ja looduskeskkonnale:

Raudteetranspordi arendamine ja ohutumaks muutmine aitab kaasa raudteetranspordi populariseerimisele ja seeläbi ka väliste negatiivsete mõjude (põlengud, saastatus, ummikud, müra, liiklusõnnetused teedel jms) vähendamisele, mistõttu on eelnõu eeldatav mõju loodus- ja elukeskkonnale positiivne. Looduskeskkonna säilitamisega aidatakse kaasa inimeste elukvaliteedi tagamisele ning senise looduskeskkonna säilimisele. Eelnõu kohaselt tuleb raudteesüsteemi rajamise ja käitamise mõjusid keskkonnale arvesse võtta juba süsteemi algstaadiumis (projekteerimisel). Lisaks on rõhku pandud riskianalüüside tegemisele, mille eesmärgiks on tuvastada riskantsed kohad raudteel ning vastavalt riskianalüüsile leida ka ristase maandumise meetmed.

Mõju regionaalarengule:

Eelnõu kehtestab nõuded, mida tuleb täita, enne kui raudteeinfrastruktuuri majandaja lubab tõsta reisirongide kiirust vahemikku 141–160 km/h. Eelnõu võimaldab ettevõtjatel ette planeerida, millised kulutused ja tegevused on reisirongide kiiruste tõstmiseks vajalikud. Kiiruste tõstmine võimaldab tihendada reisirongiliiklust erinevate regionaalsete piirkondade vahel ning muuta seeläbi elukeskkonda atraktiivsemaks. Seega on kiiruste tõstmise mõju regionaalarengule positiivne ning aitab kaasa regionaalpoliitiliste eesmärkide saavutamisele.

Mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele

Eelnõu puudutab riigiasutuste tööd mõnevõrra, kuna puudutab Politsei- ja Piirivalveametit, Päästeametit, Transpordiametit, TTJA-d ja kohalike omavalitsuste koostööd raudteeületuskohtade ohutuse hindamisel. Kuna riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele uusi täiendavaid nõudeid eelnõus ei sätestata (võrreldes seni kehtivate nõuetega), siis sellekohased mõjud puuduvad. Eelnõu jõustumine ei too kaasa organisatsioonilisi muudatusi. Samuti ei muutu riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse ülesannete ega pädevuse jaotus.

5. Määruse rakendamisega seotud tegevused, vajalikud kulud ja määruse rakendamise eeldatavad tulud

Eelnõu jõustumisega kaasnevad raudteeinfrastruktuuri ettevõtjatele lisakulud, mis tulenevad ennekõike raudteeülesõidu- ja raudteeülekäigukohtadele uute kategooriate kehtestamisest, vastavalt kategooriale nende seadmestamisest ja nende valgustamisest.

6. Määruse jõustumine

Määrus jõustub üldises korras.

7. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu edastatakse Siseministeeriumile kooskõlastamiseks elektroonilise infosüsteemi EIS kaudu ning arvamuse avaldamiseks Konkurentsiametile, Transpordiametile, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile, MTÜ-le Eesti Puuetega Inimeste Koda, AS-le Eesti Raudtee, AS-le Operail, AS-le Eesti Liinirongid, AS-le Edelaraudtee, Eesti Raudteelaste Ametiühingule, Tallinna Tehnikakõrgkoolile ja

Eelnõu esitatakse täiendavalt veel Euroopa Liidu Raudteeametile (<http://www.era.europa.eu>) kooskõlastamiseks ning hinnangu andmiseks.

Kuna eelnõu sisaldab tehnilisi norme, siis teavitatakse enne eelnõu vastuvõtmist veel täiendavalt ka Euroopa Komisjoni, vastavalt Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 09. septembri 2015. aasta direktiivile (EL) 2015/1535, millega nähakse ette tehnilistest eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord.