

**KINNITATUD:**

Pjotr Sedin  
Aktsiaselts Milstrand  
Juhatuse liige

Heiki Silm  
Aktsiaselts Milstrand  
Juhatuse liige  
12.12.2025. a.  
/kuupäev digiallkirjas/

**AS EESTI RAUDTEE MAARDU JAAMA JA AKTSIASELTS MILSTRAND  
RAUDTEETARISTUTE VAHELISE PIIRI ÜLETAMISE KORD NING MANÖÖVRITÖÖ  
TEGEMINE JA LIIKLUSOHUTUSE TAGAMINE AKTSIASELTS MILSTRAND RAUDTEEL**

## **1. ÜLDANDMED**

- 1.1. Aktsiaselts Milstrand (edaspidi Tee Valdaja) raudteetaristu (edaspidi harutee) liitub Maardu jaama 201 teega. Harutee piir asub Maardu jaama ühendusteel 201, mõõdetuna 116 m pöörme nr 53 sulgrööpa algusest Harutee suunas.
- 1.2. Harutee piirid on ära näidatud juurde lisatud skeemil (Lisa 1). Maastikul on paigaldatud piirtähistusega märgid. Harutee koosneb ühendusteest Maardu jaama valgusfoorist M37 (k.a. ühendusjätk) kuni pööranguni nr 101 ja terminali tehnoloogilistest teedest nr 1, 2, 3, 4, 5, 11, 12, 13
- 1.3. Manöövrikoosseisude etteandmine ja äratoomine Tee Valdaja raudteel toimub Vedaja veduriga mis koosnevad veovahenditest teljekoormusega alla 25 tonni ja veovahendid teljekoormusega üle 25 tonni.
- 1.4. Väljumisel Maardu jaamast või terminalist ja manöövrite ajal peavad veeremi automaatpidurid olema sisse lülitatud ja proovitud (seejuures vedurijuhile piduriõiendit VU-45 väljastamata). Automaatpidurid lülib sisse ja teeb lühiproovi manöövrijuht.
- 1.5. Vagunite etteandmine jaamast ja äraviimine jaama toimub manöövrikorras, veduriga ees. Valgusfoori M37 ja pöörangu nr 101 vahelisel ühendusteel võib asuda ainult üks manöövrikoosseis (kaks kokkuhaagitud vedurit) või üksikvedur.
- 1.6. Manöövritöödel haruteel seab käsijuhtimisega pöörangud ümber manöövrijuht.
- 1.7. Kiirused manöövritöödel. Manöövritööde kiirused haruteedel on määratud Tee Valdaja kehtestatud käskkirjaga.

## **2. MANÖÖVRITÖÖ KORRALDAMINE**

- 2.1. Raudteeinfrastruktuuridevahelise piiri ületamiseks on vajalik AS Eesti Raudtee Maardu liikluskorraldaja luba, mis antakse Vedaja manöövrijuhile raadioside teel, ja manöövrijuhi signaal. Maardu liikluskorraldaja annab loa pärast teate saamist Vedaja esindajalt, et Tee Valdaja on valmis manöövritöö tegemiseks. Vedaja esindaja edastab oma teate ainult pärast seda, kui on saanud kinnituse Tee Valdaja vahetuse ülemalt selle kohta, et Harutee on korras, tööd teedel lõpetatud, gabariidid vabad, pimedal ajal tee valgustatud, vagunid kindlalt kinnitatud ja avatud väravad kindlalt kinnitatud.
- 2.2. Vagunite etteandmine äraviimine toimub etteteatamisega. Vedaja esindaja informeerib Tee Valdajat telefoni või e-posti teel. Tee Valdaja teated vagunite äratoomiseks valmisoleku kohta edastatakse Vedaja esindajale ööpäevaringselt telefoni või e-posti teel.
- 2.3. Manöövrivedurit teenindab Vedaja manöövribrigad, mis koosneb vedurijuhist ja manöövrijuhist.
- 2.4. Vagunite etteandmisel-äraviimisel ja manöövritöö tegemisel on vajalik automaatpidurite sisselülitamine ja proovimine. Automaatpidurid lülitab sisse ja proovib manöövrijuht,

väljastamata vedurijuhile piduriteatist vorm VU-45. Haruteel tehakse manöövritöö tõugeteta.

- 2.5. Manöövrignaale edastatakse raadioside teel, viimase rikke korral antakse signaale edasi käsisignaalvahenditega.
- 2.6. Manöövritöö tegemise plaani edastab Tee Valdaja esindaja Vedaja esindajale telefoni või e-posti teel. Saadud plaani edastab Vedaja manöövrijuhile.
- 2.7. Teede pikkused, piirid ja sihitus on näidatud Tabelis nr 1.

Tabel nr 1.

Tee nr	Tee sihitus ja piir	Kalle ‰	Kasulik pikkus (m)	Mahtuvus tingvagunites ilma vedurita	Mahtuvus 4-teljelistes tsisternides ilma veduri pikkuseta	Tühjendusfrondi mahtuvus füüsilistes vagunites
1	Väljapaneku tee Prg2 pt kuni prg13 pt	0,75	408	29	34	
2	Väljapaneku tee Prg2 pt kuni prg10 pt	0,61	338	23	27	
3	Mahalaadimistee Prg14 pt kuni tõkkepukini	0	243	17	20	17
4	Mahalaadimistee Prg14 pt kuni tõkkepukini	0	291	20	23	17
5	Väljapaneku tee Prg1 pt kuni prg9 sulgrööpani	1,50	337	24	28	
11	Väljapaneku tee Prg102 pt kuni prg103 pt	2,0	213	15	18	
12	Väljapaneku tee Prg102 pt kuni prg103 pt	2,0	213	15	18	
13	Veduri möödasõidu tee	5,5	121	8	10	
5+	Prg9 pt kuni prg16 pt	0,9	165	11	13	

5+	Prg16 sulgrööpast kuni tõkkepukkini	2,7	258	18	21	
5+	Prg9 sulgrööpast kuni tõkkepukini	2,1	471	33	39	
5+	Prg1 pt kuni prg16 pt	0,78	542	38	45	
5+	Prg1 pt kuni tõkkepukini	0,49	900	60	70	

2.8. Raskekaaluliste, normatiividest pikemate- ja topeltveoga koosseisude vastuvõtmine ja ärasaatmine.

2.8.1 Raskekaaluliste, normatiividest pikemate- ja topeltveoga koosseisude vastuvõtmine Maardu jaamast.

Ärasaatmine Maardu jaamast toimub harilikus korras. Edasi liigub manöövrikoosseis kuni ülesõidu Ranna tee km 21 pk7 peatusega enne ülesõidu isoleerlukku, lülitamata tööle ülesõidu signalisatsiooni, s.t. kuni ülesõidu lähenemispiirkonnani. Juhtveduri juht annab koosseisu juhtimise üle teise veduri juhile. Peale juhtimise üleandmist esimeselt vedurijuhilt, teine vedurijuht teostab automaatpiduri kontrolli Raudtee liikuvkoosseisude pidurite ekspluatatsiooni instruksioonile. Teise veduri rongikoostaja kontrollib automaatpidurite tööd pidurdamisel ja pidurdamise väljalülitamisel koosseisu esimese 5 (viie) vaguni ulatuses. Peale teise veduri juhi valmisolekut juhtida koosseisu, haagib esimese veduri juht oma veduri koosseisust lahti ning kannab terminali vahetuse ülemale ette valmisolekust edasi sõita ja sõidab oma veduriga terminali hariliku reglemendi kohaselt. Veduri saabudes terminali teedele valmistab manöövrijuht ette matka ühendusteel ootava rongi jaoks. Peale manöövrijuhi ettekannet marsruudi valmisolekust kutsub vahetuse ülem raadioside abil välja ühendusteel oleva koosseisu vedurijuhi ja annab vastuvõtu loa, näidates ära tee numbri ja vastuvõtu tingimused. Luba ühendusteelt ärasõiduks antakse vahetuse ülema poolt ainult peale mnöövrijuhi ettekannet matka valmisolekust ja esimese veduri asumisest ohutus kohas. Peale koosseisu saabumist töötavad Tee valdaja esindaja ja Vedaja esindaja välja manöövritööde plaani. Vastuvõttu ootaval vedurijuhil on keelatud omavoliliselt koosseisuga liikuma hakata. Terminalis viibival veduril on keelatud vastuvõtu ajal liikumine.

2.8.2 Raskekaaluliste ja normatiividest pikemate, samuti topeltveoga koosseisude saatmine terminalist Maardu jaama.

Raskekaaluliste ja normatiividest pikemate koosseisude saatmisel terminalist Maardu jaama pannakse esimeseks veduriks võimsama kompressoriga vedur.

2.9. Abi - ja taastusrongide liikumine.

Abi - või taastusrong saadetakse Haruteele peale Maardu liikluskorraldaja ja vahetuse ülema kokkulepet. Saatmise loaks Maardu jaamast on Tee Valdaja esindaja saadetud telefoni või e-posti teel.

Abi - või taastusrongi juhile peab olema antud Maardu liikluskorraldaja poolt hoiatus läbimise- ja vastuvõtu tingimustest.

### 2.9.1 Abiveduri kasutamine tehniliste probleemide korral.

Haruteel seisma jäänud koosseisu vedurijuht kannab terminali vahetuse ülemale viivitamatult ette koosseisu peatumisest, osutab täpse asukoha, põhjuse ja vajadusest kutsuda välja abivedur. Vahetuse ülem omakorda teavitab Maardu liikluskorraldajat sellest, et ühendustee on hõivatud seoses veduri rikkega. Tee Valdaja esindaja otsustab abiveduri saatmise suuna. Maardu jaama suunalt abi osutamise korral annab vahetuse ülem tellimuse hoiatuse väljastamiseks Maardu liikluskorraldajale. Liikluskorraldaja väljastab kirjaliku hoiatuse abivedurile, kus on märgitud vagunite arv koosseisus ja veduri täpne asukoht. Abi osutamisel terminali poolt annab hoiatuse vahetuse ülem. Sunnitud peatusel ühendusteel on vedurijuhil keelatud alustada liikumist vahetuse ülema loata.

### 2.10. Liikumine- ja tööde teostamine haruteel.

#### 2.10.1. Mehhanismide saatmine ja vastuvõtt:

Tehnika saatmine ja vastuvõtt remonditöödeks toimub analoogiliselt manöövrikoosseisude vastuvõtu ja ärasaatmisega. Teostavate tööde eest vastutav isik on kohustatud informeerima tööde plaanist ja asukohast terminali Tee Valdaja esindajat ja samuti informeerima tööde lõpust. Töid, kus kasutatakse teetööde masinat, peab juhtima vähemalt meistri kvalifikatsiooniga isik. Enne töid Haruteel edastab terminali Tee Valdaja esindaja järgmise informatsiooni: tööde algus, lõpp, töö iseloom, kasutatav tehnika, töökoha piiramine, rongide läbilaske tingimused ja tööde eest vastutav isik. Haruteele teetööde masinate saatmise ja äratoomise eest, mehhanismide liikumise eest töötsoonis ja samuti ohutuse eest kannab vastutust tööde juhataja. Peale tööde lõppu teatab tööde vastutav isik Tee Valdaja esindajale tööde lõpu aja, tehnika väljaviimise piirkonnast, harutee ja gabariidi vabaoleku ja rongide läbilaske korra.

#### 2.10.2 Ekskavaatoriga tüüp „ATLAS“ või rööbastelt maha võetava dresiiniga töötamise kord.

Mahavõetavat tüüpi tehnika pealesõit rööbasteele tohib toimuda ainult vahetuse ülema loal, mille aluseks on töödejuhataja avaldus. Avalduses peab olema ära näidatud raudteele pealesõidu koht, liikumise suund ja kaugus. Peale rööbastelt mahasõitu on tööde juhataja kohustatud teavitama vahetuse ülemat tee ja gabariidi vabaolekust. Ühendusteele või terminali teele on keelatud saata koosseisu, kui ei ole teavitatud teede vabaolekust.

Tööde piirkond peab olema piiratud signaalidega vastavalt Signalisatsiooni ja ohutustehnika instruksioonide ettekirjutustele teetööde puhul.

#### \* Märkus

Manöövritööd haruteel toimuvad Tee Valdaja esindaja korraldusel. Samuti juhindub Tee Valdaja esindaja informatsioonist, mida ta saab Vedaja esindajalt saabuvate vagunite kohta. Manöövrite ajal haruteedel kontrollivad visuaalselt pöörme korrasolekut, seavad pöörmeid ja blokeerivad pöörmeriivi fiksaatoriga manöövrijuht.

### 2.11. Manöövritööde piirkonnad ja nende piirid:

2.11.1. I piirkond – teed nr 1,2,3,4,5. Piirkonna piirid: 3,4,5 tee tõkkepukist prg 101 piirdetulbani.

2.11.2. II piirkond – teed nr 11,12,13. Piirkonna piir: prg 101 kuni 13 tee tõkkepukini.

2.11.3. Haruteel manöövri piirkondades võib töötada kaks vedurit.

2.11.4. Veduri sissesõit ühest piirkonnast teise piirkonda on lubatud ainult pärast seda, kui

Vedaja esindaja on saanud Tee Valdaja esindajalt loa. Seejuures peavad sellest olema teavitatud mõlemad manöövrjuhid, kes omakorda on kohustatud sellest teavitama vedurijuhte. Manöövritöö piirkonna piirid eelpool toodud variantide kohaselt kehtestab Tee Valdaja esindaja. Terminali teedel on keelatud manöövritööd tõukamistega.

### 3. VAGUNITE KINNITAMISE KORD.

- 3.1. Haruteel kinnitatakse vagunid alati tühjade vagunite kinnitusnormide järgi rataste sõiduga pidurkingale.
- 3.2. Vagunid peavad olema kinnitatud pidurkingadega enne veduri lahtihaakimist, pidurkingad peavad olema eemaldatud pärast veduri külgehaakimist ja automaatpidurite töösseülitamist ning proovimist.
- 3.3. Vagunid kinnitab ja pidurkingad eemaldab Vedaja manöövrjuht.
- 3.4. Pärast vagunite haruteele etteandmist ja pärast seda, kui Vedaja manöövrjuht on need pidurikingadega kinnitatud, kontrollib Harutee esindaja vagunite kinnitamise õigust ja vagunite edaspidi kinnitamise eest vastutab tema.
- 3.5. Vagunite kinnitamise normid on ära näidatud tabelis nr 2

Tabel nr 2.

Tee nr	Tee mahtuvus vagunites*	Kinnitamise normid				Kust poolt vagunid kinnitatakse
		pidurkingades				
		1	2	3	4	
		tsisternvagunites				
1	34	1-12	14-28	30-34	-	Prg13/14 pt poolt +1prg2 poolt
2	27	1-14	16-28	-	-	Prg10 poolt + 1 prg1 poolt
3	20	1-20	-	-	-	Mõlemalt poolt
4	23	1-23	-	-	-	Mõlemalt poolt
5	28	1-16	17-28	-	-	Tõkkepuki poolt
5+	70			29-62	63-70	
11	17	1-5	6-11	12-17	-	Prg 103 poolt

12	17	1-5	6-11	12-17	-	Prg poolt	103
13	10	Vagunite seismajätmine ilma vedurita on keelatud					

üks vagun = 1 neljateljelist tsisternvagunit = 4 telge

\* Märkus: Lubatakse kokkuhaagitud vagunite gruppi jätmine teedele 11 või 12 ulatusega 13-le teele kuni tupiku piirdeni.

Vagunite grupi jätmise tingimused:

- Teed 11 või 12 peavad olema maksimaalselt ära kasutatud.
  - Vagunite grupp teedel 11 või 12 tuleb kinnitada lisa pidurkingadega arvestusega +1 pidurking iga 20-ne telje kohta mis asub 13 teel.
- 3.6. Tugeva tuule korral, mille suund ühtib vagunite võimaliku äraveeremise suunaga, on Tee Valdaja esindaja kohustatud kontrollima vagunite kindlat kinnitamist vastavuses käesoleva juhendi nõuetega ning lisama vagunirataste alla kaks pidurkinga. Täiendavad pidurkingad lisatakse rataste alla mõlemalt poolt. Täiendavad pidurkingad asetatakse rööpale nii, et pidurkinga talla ots puudutaks ratta põida.
- 3.7. Haruteel vagunite käsitsi- või mehhaaniliselt liigutamine on keelatud.
- 3.8. Suure kalde tõttu on keelatud jätta vagunit seisma ilma vedurita ühendusteele Maardu jaama valgusfoorist M37 kuni terminali pööranguni 101.
- 3.9. Automaatpidurite rikke puhuks peab veduril olema 4 pidurkinga peatunud veeremi kinnitamiseks. Veeremi kinnitamise vajadusest teavitab manöövrijuhi vedurijuht.
- 3.10. Pidurkingade hoiukohad on:
- 1 ja 2 tee prg13/14 pt juures-6tk;
  - 3 ja 4 tee prg13/14 pt juures-4tk;
  - Tõkkepukkide 3 ja 4 tee vahel-4tk;
  - 5 tee prg 9 pt juures - 4tk;
  - 5 tee prg16 pt juures - 4tk;
  - 5 tee tõkkepukki juures - 4tk;
  - 1 ja 2 tee vahel dispetseri ruumi vastas - 4tk; - 1 ja 2 tee prg2 pt juures - 4tk.
  - 11 ja 12 tee prg 102 pt juures - 6tk.
  - 11. ja 12. tee prg 103 pt juures – 6 tk;
  - 13. tee tupiku juures – 6 tk;
  - kastid liivaga asuvad 3. ja 4. (laadimis) tee vahel – 1 tk. ja 13. tee tupiku juures 1 tk.
- 3.11. Kuna 1 ja 2 tee kalle väiksem kui 1‰, siis kinnitatakse tühjad vagunid ühe pidurkingaga langu vastasküljelt.

## **4. ERITINGIMUSED**

- 4.1. Liiklus lõigul Maardu jaam - Terminal toimub ainult sisselülitatud veduri prožektoriga. Manöövrijuhil on keelatud sõita veduri või vaguni erjalatoel mööda ehitistest, mille gabariidi kaugus on tee teljest väiksem kui 2450 mm. Manöövrijuhil on keelatud koosseisu liikumise ajal minna automaatsiduri ülevaatamiseks vagunite vahele, samuti haakida vaguneid lahti pöörangul ja ülesõidul, astuda veeremi jalatoele või sealt maha hüpata liikumisel üle ülesõidukoha. Manöövrijuht võib veeremile peale minna ja sealt maha tulla koosseisu liikumiskiirusel kuni 3 km/h. Kuna 3 ja 4 tee juures on arvukalt torusid, voolikud ja teisi seadmed, peab manöövrijuht olema selliste kohtade läbimisel väga ettevaatlik ning mitte astuma liikuvale veeremile või veeremilt maha. Manöövrijuht peab hindama visuaalselt vagunite tehnilist seisukorda. Tehnilisest või kommertspraagist peab viivitamatult ette kandma vahetuse ülemale või Maardu jaama korrapidajale.
- 4.2. Tee Valdaja terminali teedel toimub manöövritöö kahel viisil: kas vedur vagunite ees või vastupidi, sisselülitatud automaatpiduritega. Kui liigutakse vedur ees, peab manöövrijuht asuma liikumissuuna esimesel vagunil või astuma veduri ees, andes vedurijuhile signaale vastavalt olukorrale. Signaale võib anda raadioside kaudu. Mõlemal puhul peab vedurijuht kordama signaali või korraldust vilega ja raadioside kaudu. Manööverdamisel peavad pöörangud olema lukustatud pöörmeriiviga fiksaatoriga. Marsruudi ettevalmistamisel peab manöövrijuht kontrollima pöörangute korrasolekut ja sulguvust pöörmeriiviga fiksaatoriga.
- 4.3. Pöörme rikke, mille olemasolul on pöörme ekspluateerimine keelatud, avastamisel, suletakse pöörang liikluseks ja vahetuse ülem võtab tarvitusele abinõud rikke kõrvaldamiseks. Manöövrijuht kooskõlastab vedurijuhiga oma asukoha manööverdamisel (vedurijuhist vasakul või paremal) juba varem kas suuliselt või raadioside kaudu ning kinnitab oma asukohta vedurijuhile pidevalt omavahelise raadioside käigus. Kui raadioside manöövrijuhiga katkeb, peab vedurijuht veduri peatama ja olukorda selgitama. Raadiojaama rikke korral peab manöövrijuht asuma kogu aeg vedurijuhile nähtavas kohas.
- 4.4. 3 ja 4 teel võib manöövrijuht manöövreid teha ainult Tee Valdaja esindaja loal ja jälgimisel. Seejuures peab vahetuse ülem veenduma et:
- laadimisoperatsioonid vagunitega on lõppenud;
  - estakaadi valamisseadmed on viidud ohutusse piirkonda ;
  - raudteesisternide ülemised ja alumised valamisseadmed on transpordi asendis;
  - manöövritööde piirkonnas ei ole AS-i Milstrand ega teiste organisatsioonide töötajaid; Kõik töötajad kes asuvad Tee Valdaja raudteetaristul tsoonis, peavad kandma signaalveste.
- 4.5. Raudteeülesõidukohad:  
AS Milstrand haruteel olevad ülesõidukohad:
- PK18+90,6 km- Altmetsa tee;
  - PK39+84,0 km- Maardu tee, on varustatud ülesõidu automaatsignalisatsioonidega;

- PK51+39,1 km - Muuga tee;
- PK78+47,8 km–Randvere tee, on varustatud ülesõidu automaatsignalisatsiooniga;
- PK83+01,2 km–Pärnamäe tee, on varustatud ülesõidu automaatsignalisatsiooniga.
- PK111+47,3 km - Ranna tee, on varustatud ülesõidu automaatsignalisatsiooniga.

Ülesõidud, kus on ülesõidu automaatsignalisatsioon, on varustatud valgusfooridega, mis on normaalolukorras kustunud tuledega (s.t. koosseisu puudumine piirkonnas). Piirkonda veeremkoosseisu saabumisel ja ülesõidu signalisatsiooni normaalse töö korral signaleerib valgusfoor valge tulega. Mittepõlev foor tuleb läbida normaalse kiirusega, kuid võttes tarvitusele abinõud igal hetkel peatumiseks.

Punane tuli valgusfooris signaleerib ülesõidusignalisatsiooni rikkest, nõuab erilist valvsust läbimisel (kiirusega max. 15 km/t), andes pidevalt helisignaale ja valmisolekut igal hetkel peatuma. Vedurijuht, avastades rikkis ülesõidusignalisatsiooni, on kohustatud sellest viivitamatult teatama dispetšerile. Liiklusohutus kõigil ülesõitudel on reguleeritud liikluseeskirja ja TKE-ga.

Alates 08.12.2006 a. on raudteeülesõit Pärnamäe tee PK83+01,2 km automaatsignalisatsiooniga ülesõit mis on varustatud M3 ja M4 valgusfooridega, mis normaalolukorras näitavad Vedurijuhile punast tuld (s.t. koosseisu puudumine piirkonnas). Ülesõidu läbimistingimused on samad kui teistel automaatikaga varustatud ülesõitudel.

- 4.6. Ebagabariitseid kohti haruteel ei ole.
- 4.7. Ebagabariitsete veostega töötamist haruteel ei ole ette nähtud. Vajaduse korral otsustab seda raudtee omanik kehtestatud korra alusel.
- 4.8. Kõigist tee valdaja raudteedel läbiviidavatest, liiklust takistatavatest hooldus- või remonttöödest on tee valdaja esindaja kohustatud teatama Maardu liikluskorraldajale tel 6158853 või e-postiga [maardujkorral@evr.ee](mailto:maardujkorral@evr.ee) .
- 4.9. Remonttööde tegemise koht peab olema piiratud peatussignaalidega vastavalt raudtee signalisatsioonijuhendile. Samuti peab tee valdaja teatama Maardu liikluskorraldajale hooldus- või remonttööde lõpetamisest.
- 4.10. Teetööde tegemisel, liiklustakistuste ilmnemisel annab tellimuse hoiatuse andmiseks või muutmiseks tee valdaja esindaja Maardu liikluskorraldajale tel 6158853 või e-postiga [maardujkorral@evr.ee](mailto:maardujkorral@evr.ee). Liikluskorraldaja annab tee valdaja raudteele sõitva manöövrijuhile kirjaliku hoiatuse allkirja vastu (ettenähtud vormil) või kiireloomulise teatena raadioside teel.
- 4.11. Tee Valdaja kohustused ja vastus:
  - infrastruktuuri tehnilise seisukorra eest vastavalt TKE-le, õigeaegse raudtee teede, pöörangute, läbipääsude ja ülesõitude puhastamise eest lumest, jääst ja mustusest;
  - normatiivse välisvalgustuse eest;

- kraanade ja teise tehnika õigeaegse töö lõpetamise eest manöövr tööde tsoonis;
  - ülesõitudel ettenähtud hoiatusmärkide olemasolu eest;
  - väljalaaditava kauba ja hoonete gabariidi eest;
  - vastava arvu pidurkingade olemasolu eest koos nende märgistamise numbrite ja omaniku andmetega;
  - harutee piiri märgistuse ja ülesõitude märgistamise eest vastavate märkidega;
  - autotranspordi asumise eest raudtee gabariidis (2,5m lähemast rööpast);
- 4.12. Ülejäänud küsimustes, mida selles juhendis käsitletud pole, juhinduvad manöövr juht, vedurijuht ja Tee Valdaja korrast, mis on määratud raudtee tehnokasutuseeskirjas ja selle lisades, raudteeinfrastruktuuridevahelise ühenduse ning manöövr töö tegemise ja liiklusohutuse tagamise lepingus ning teistes AS Eesti Raudtee kehtivates normdokumentides.
- 4.13. Vaidlusaluste küsimuste tekkimisel ja ebastandardsete situatsioonide korral lubatakse kuulata Maardu jaama telefonikõnede salvestusi terminali esindaja juuresolekul.

Määrkus. Lugeda kehtetuks 12.12.2020 kinnitatud „AS Eesti Raudtee ja AS Milstrand raudteetaristute vahelise piiri ületamise kord Maardu jaamas ning manöövr töö tegemine ja liiklusohutuse tagamine AS Milstrand raudteel“ alates lepingu nr [REDACTED] allkirjastamisest.

**Lisad :**

**Lisa nr 1** Harutee mõõtkavaline skeem;

**Lisa nr 2** Teede pikiprofiilid;

**Lisa nr 3** Harutee piiriakt;

**Koostaja:**

Heiki Silm

**Kooskõlastatud:**

Viktor Boldõšev  
AS Eesti Raudtee  
Põhja piirkonna asetäitja  
(kooskõlastatud digitaalselt)

Martin Kuusk  
AS Eesti Raudtee  
Arendus- ja tehnoloogiaosakonna juhataja  
(kooskõlastatud digitaalselt)

Kaido Lanno  
AS Eesti Raudtee  
Teejärelevalve juht  
(kooskõlastatud digitaalselt)