



TEHNILISE JÄRELEVALVE AMET

TEHNILISE JÄRELEVALVE AMETI 2017. AASTA
ARUANNE

**ANNUAL REPORT OF TECHNICAL
REGULATORY AUTHORITY OF ESTONIA 2017**

Sisukord

A.1 Raporti sisu.....	3
A.2 Summary	3
B. Tutvustav osa B.1 Üldine	4
B.1.1 Põhilised järeldused ja ülevaade aastast 2017	4
B.1.2 NSA ohutusstrateegia, programmid ja tegevused	4
B.1.3 Teemad, mis on olulised 2018. aastal	5
B.2 Raudteevaldkond Eestis	6
B.2.1 Rail Baltic	6
B.2.2 Riisipere-Turba keskkonnamõjude hindamise algatamine või ettevalmistus	7
B.2.3 Euroopa Raudteeinfrastruktuuri Register (RINF)	7
C. Raudteeohutuse areng	8
C.1 Raudteeohutuse säilitamise ja suurendamise algatus	8
C.1.1 Riiklik Liiklusohutusprogramm - Koostöö Maanteeametiga	8
C.1.2 Riiklik Liiklusohutusprogramm – Alushariduse õppekava raudteeohutuse teemal	8
C.1.3 Koostöö MTÜ Operation Lifesaver Estoniaga	9
C.1.4 Ennetustegevused – õpetajaraamatud koolidele	9
C.1.5 Tehnikakõrgkoolis raudteeautomaatika labor - Stadleri rongijuhtimise simulaator	9
C.2 Detailsem andmete analüüs	10
C.3 Ohutusalaste soovitude kokkuvõte	13
D. Raudtee-ettevõtjate järelevalve	14
D.1 Strateegia ja plaanid	14
D.2 Inimressursid ja kompetents	14
D.3 Otsuste tegemine	14
D.4 Koordineerimine ja koostöö	15
D.5 Järelevalvemeetmete tulemused	15
E. Ohutustunnistuse areng ja autoriseerimine	16
E.1 Riiklik õigusruum ohutustunnistuse ja –lubade menetlemisel	16
E.1.1 Väljastatud ohutustunnistused	16
E.2 Kontaktid teiste ohutusasutustega	18
E.3 Probleemid protseduurides	18
E.4 Tagasiside	18
F. Tähtsamad muudatused õigusaktides	19
F.1 Raudteeohutusdirektiiv	19
F.1.1 Ettevalmistused 4. raudteepaketi jaoks	19
F.1.2 OPE KTK	19
F.2 Muudatused siseriiklikes õigusaktides	19
F.2.1 Raudteeseaduse ja TKE muudatused	19
F.2.2 Hädaolukorraseduse muudatused	20
I. Kokkuvõte, järeldused, prioriteedid	20
J. Info allikad	21
Lisa A – ÜHISED OHUTUSNÄITAJAD	22
Lisa B – JÄRELEVALVE 2017. AASTAL	24

A.1 Raporti sisu

Käesolev aruanne annab ülevaate Eesti raudteevaldkonnast ja ohutuse arengust 2017. aastal. Raporti on koostanud Tehnilise Järelevalve Amet (edaspidi TJA). Aruanne on suunatud eelkõige Euroopa Raudteeagentuurile, kes antud aruande põhjal teeb ohutusalaseid järeldusi Euroopa Liidu raudteesektori ohutusest aastal 2017. Raportis on võetud arvesse Euroopa Raudteeagentuuri koostatud soovituslikku raporti vormi aastaks 2017 ning Euroopa Raudteeagentuuri kvalitatiivset analüüsi NSA 2015. aasta raportite põhjal.

2017. aastal toimus Eesti raudteedel mitmeid väga erakordseid õnnetusjuhtumeid. 2017. aastal toimus kokku 22 raudteeõnnetust, millest 10 olid mootorsõiduki ja rongi kokkupõrked ja 12 otsasõidud raudteel viibinud inimesele. Õnnetustes sai vigastada 4 ja hukkus 13 inimest. Võrreldes 2016. aastaga (13 õnnetust, 7 vigastatut, 1 hukkunu) on nii õnnetuste koguarv kui ka vigastatute ning hukkunute arv kahetsusväärset tõusnud. Õnnetuste peamiseks põhjuseks on liiklejate hooletus ning liiklus- ja ohutusreegleid eirav käitumine.

A.2 Summary

This annual report provides an overview of the current situation in Estonia railway sector in 2017. The report has been composed by the Technical Regulatory Authority (hereinafter TJA). The report is primarily aimed at the European Railway Agency, which uses this report and makes safety conclusions on the safety of the European Union's rail sector in 2017. The report takes into account the European Railways Agency's draft report form for 2017 and the qualitative analysis of the European Railway Agency on the basis of the 2015 NSA reports.

In 2017, several very exceptional accidents occurred on Estonian railways. In 2017, a total of 22 railway accidents occurred, of which 10 were motorvehicle and train collisions and 12 accidents to persons caused by rolling stock in motion. All in all there were 4 people injured and 13 people killed. Compared to 2016 (13 accidents, 7 injured, 1 death), both the total number of accidents and the number of injured and dead have been sadly increased. The main cause of accidents is neglect of road users and behavior that is in contrary to traffic and safety regulations.

B. Tutvustav osa

B.1 Üldine

TJA-le on 2017. aasta ohutusuaruanne järjekorras kaheteistkümnes (varasemad 2006-2016). Ohutusuaruandes tutvustatakse peamiste ohutuspärijate (kokkupõrked ülesõidukohtadel, otsasõidud jms) analüüsile tuginedes Eesti raudteeohutuse arengut. Käesolev ohutusuaruanne on koostatud Euroopa Raudteeagentuurile eesmärgiga anda ülevaade ohutusalasest arengust Eestis. Ohutusuaruanne on asjahuvilistele kättesaadav veebilehel www.tja.ee

B.1.1 Põhilised järeldused ja ülevaade aastast 2017

2016. aastal esitatud aruandes tõime välja, et 2017. aastal jätkame raudtee ohutusjärelvalvega ning pöörame igapäevases töös rõhku ennetustegevusele. 2017. aastal jätkasime nende tegevustega. 2017. aasta tõi TJA-le kaasa muutusi nii organisatsiooni struktuuris kui ka mitmeid erakordseid õnnetusi (sh õnnetus ohtliku kaubaga). Sellega seoses oleme oma tegevustes pööranud olulist tähelepanu ettevõtete järelvalvele, ennetustegevusele ja sektoriga suhtlusele.

B.1.2 NSA ohutusstrateegia, programmid ja tegevused

Organisatsioonilises mõttes oluliseks muutuseks oli raudteetranspordi osakonna ja raudteeinfrastruktuuri osakonna ühendamise raudteeohutusosakonnaks. Sellest tulenevalt said alguse osakonna ühisjärelvalved, mille eesmärgiks oli saada terviklikum pilt ettevõttest ja samuti vähendada ettevõtte koormust järelvalvele kuluva aja osas. Juurutasime uue praktika, mille puhul tekib järelvalve tulemusena üks tervikprotokoll, kus on toodud ettevõtte järelvalve tulemused teemade kaupa.

B.1.3 Teemad, mis on olulised 2018. aastal

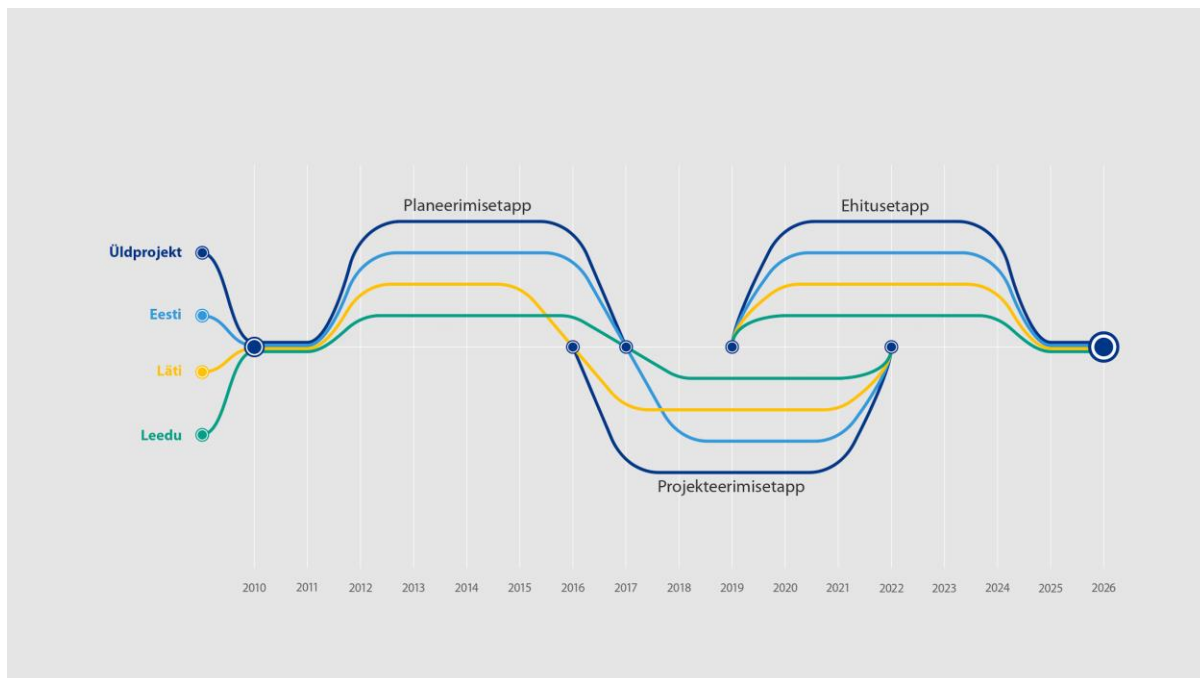
2017. aasta lõpus kaardistasime raudteeohutuosakonna jaoks mitmeid olulisi teemasid ning eesmäärke, millega täitmisega tegeleme 2018. aastal.

1. Avaliku raudteeohutuse taseme NRV näitaja $\leq 0,8$. Näitaja koosneb hukkunute/vigastatute ja läbitud rongkilomeetrite suhtarvust.
2. Raudteeliikluse ohutuse taseme näitaja $\leq 0,2$. Näitaja on raudteetehniliste juhtumite ja võrgustikul aasta jooksul läbitud rongkilomeetrite suhtarv.
3. Riiklik liiklusohutusprogramm (RLOP), koostöö Maanteeameti, OÜ Operation Lifesaver Estoniaga (OLE). Muuhulgas tegeletakse raudteeohutusalase töövihiku loomisega 5.-7. aastastele lastele, samatasandiliste raudteeületuskohtade sulgemise, raudtee ületuskohtade tehniliste lahenduste loomise ja hindamisega ning ülesõidukohtade automaatse foorikaamera lahendusega.
4. Seadusandluse muudatused seoses raudteeseaduse, tehnokasutuseeskirja, vedurijuhtide eksamineerimise ning ohutusuannete ja muude näitajatega.
5. Ettevõtjate konsulteerimine seoses seaduse muudatustega:
 - a. 4. raudteepakett
 - b. Koostöökokkulepe EE, LT, LV/EUAR
 - c. Koostöökokkulepe EE/EUAR
 - d. Ettevõtjate teavitustöö: infopäevad ettevõtjatele. EUAR roll.
 - e. Ekspertide koolitus (pool of experts)
6. Ennetustegevuses jätkuv koostöö Maanteeameti, OLE, Siseministeeriumi ja Tartu Ülikooliga. Koostöö jätkumine raudtee-ettevõtjatega.
7. Riigi eriplaneeringute menetlemiste ettevalmistus.
8. Maakonna üldplaneeringute menetlemine.
9. Ohutustunnistuste menetlemine seoses tunnistuse kehtivuse perioodi lõpuga.
10. Tehnilise järelevalve infosüsteem (JVIS) 2018 kui põhilise töövahendi muutmine toimivaks ja kasutajasõbralikuks süsteemiks.
11. Järelevalve protseduuride uuendamine.

B.2 Raudteevaldkond Eestis

B.2.1 Rail Baltic

Rail Balticu (RB) raudtee kavandamisel oli 2017. aasta TJA jaoks märgilise tähtsusega. Globaalsest vaatest valmis aprillis EY Baltics poolt koostatud uuendatud tasuvusanalüüs kogu projekti tarbeks. Uuendatud tasuvusarvutus sai aluseks mitmete suurte rahvusvaheliste ning riiklike otsuste tegemisel.



Projekti ajakava. Allikas: RB Rail AS

Siseriiklikult valmisid RB planeerimise võtmedokumendid. 9. augustil 2017 kiitis Keskkonnaministeerium heaks kogu RB trassi keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande, avades sellega võimaluse läbi Harju-, Rapla- ja Pärnumaa RB planeeringute Rahandusministeeriumile järelevalveks esitada. Aasta viimastel päevadel järelevalvemenetluste positiivne otsus ka saadi. Kõigi nende sammudega jõuti juba 2012. aastal alanud protsessis nii kaugele, et 2018. alguses on võimalik maakonnaplaneeringud kehtestada, sellega, pärast mida saab RB trassi Eestis lõplikuks kindlaks lugeda. Maakonnaplaneeringute valmimisega hakkab oluliselt kahanema ka TJA roll RB projekti arendamises, sest järgmistes projekti faasides peab TJA täitma ohutusasutuse funktsiooni.

B.2.2 Riisipere-Turba keskkonnamõjude hindamise algatamine või ettevalmistus

TJA algatas 15.09.2017 taotluse alusel Riisipere-Turba raudteeliini keskkonnamõjude hindamise menetluse. Taotluse järgi plaanitakse rajada 6,5 km pikkuse elektrifitseeritud raudteeliini Riisiperest Turbani. Uus raudtee planeeritakse endisesse raudteekoridori, kus ka varasemalt paiknes 1520 mm rööpmelaiusega raudtee. Raudteelõik varustatakse kontaktvõrguga, signalisatsioonisüsteemina kasutatakse poolautomaatblokeeringu lahendust. Kontaktvõrk paikneb ühel pool raudteed. Lõigul paiknevad kaks raudbetoonsilda ja üks metallsild. Pöörmeid lõigus planeeritud pole. Lõigule rajatakse samatasandilised ülesõidud Nissi teele ja Kivitammi teele ning säilitatakse läbipääs raudtee alt Veetõusme teel. Rajatavad raudteeülesõidukohad varustatakse automaatse foorsignalisatsiooni ja tõkkepuudega. Turba alevikku on plaanis rajada 138 m pikkune reisijate ooteplatvorm. Samuti rajatakse Turbasse juhtratastega eriveeremi rööbastele ja rööbastelt (maha)sõidu koht. Keskkonnamõjude hindamine viiakse läbi ehitusprojekti koostamise käigus ning koos ehitusprojektiga koostatakse ka geodeetiliste ja geoloogiliste uuringute ning maaparandusprojekt.

B.2.3 Euroopa Raudteeinfrastruktuuri Register (RINF)

TJA alustas tööd Euroopa Raudteeinfrastruktuuri Registri (RINF) jaoks vajaliku Eesti raudteevõrgustiku info kogumiseks juba 2014. aastal. Esmane andmete nimekirja ja vajaliku IT-arenduse analüüs valmis 2014. aasta lõpus. Sellele järgnes analüüsi tulemuste ning eelseisva töö tutvustamine suurematele raudteeinfrastruktuuri valdajatele, mille käigus selgus, et suurt osa RINF-i jaoks vajalikke andmeid pole raudteeinfrastruktuuri valdajatel olemas või on info mitte-masinloetaval kujul. 2015. aastal toimus ka raudteeliiklusregistri pidamise põhimääruse muudatuse eelnõu ettevalmistus, millega viidi sisse viide komisjoni rakendusotsusele 2014/880/EL. Uus põhimäärus jõustus 13.06.2016. Paralleelselt sellega viidi läbi TJA uue järelevalve infosüsteemi JVIS arendustööd, mille üheks osaks on raudteeliiklusregister, kuhu kogutakse ka RINF-i andmed. Raudteeinfrastruktuuri valdajad tegelesid 2015. aastast alates RINF-i andmete kogumisega ning 2017. aasta teises pooles esitasid kogutud andmed TJA-le. Paraku ei olnud kõik esitatud andmed nõutud kujul ning nende raudteeliiklusregistrisse importimine nõudis veel palju tööd.

C. Raudteeohutuse areng

C.1 Raudteeohutuse säilitamise ja suurendamise algatus

C.1.1 Riiklik Liiklusohutusprogramm - Koostöö Maanteeametiga

Liiklusohutusprogrammi 2016-2025 ja elluviimiskava aastateks 2016-2019 raames on Maanteeamet alustanud raudteeülesõidukohtade liikluskorralduse juhendi loomisega. Juhend on mõeldud infoallikaks nii riigiteede hooldajale, kohalikele omavalitsustele kui ka teistele huvilistele (sh projekteerijad ning ehitajad). Juhendi eesmärgiks on pakkuda täielikku ülevaadet raudteeülesõidukohti käsitlevatest nõuetest: liikluskorralduse põhimõtted (riigiteede) raudteeülesõidukohtadele, määrates tähistuse ning kasutatava kiirusrežiimi, samuti tuuakse välja alused raudteeülesõidukohtade tähistamiseks nii teede projekteerimisel, kui ka hooldetööde mahus tähistuse uuendamisel. Tehnilise Järelevalve Amet on juhendi loomisel raudtee poolse konsultandi rollis. Juhend valmib 2018. aastal, selle valmimisse kaasatakse ka raudteevaldajad.

C.1.2 Riiklik Liiklusohutusprogramm – Alushariduse õppekava raudteeohutuse teemal

2016. aastal alustasime MTÜ Operation Lifesaver Estonia (OLE) ja TJA koostööprojektiga riikliku liiklusohutusprogrammi raames (RLOP), mille eesmärgiks oli luua raudteeohutuse töövihik lasteaia ealistele lastele vanuserühmas 5.-7.aastat ja alushariduse õpetajatele ning laste juhendajatele. Projekti sisustamisega tegelesime peamiselt 2017. aastal ning lõime lastele ülesanded ja visuaalse poole. Lisaks osales töövihiku loomises AS Eesti Raudtee. TJA ja AS Eesti Raudtee esindajate ülesandeks oli vaadata üle töövihiku sisuline pool ning OLE kogus kokku ülesannete mõtted ning lõi visuaalse poole. Töövihiku algidee pärineb OLE poolt varasematel aastatel läbiviidud loomekonkurssidest Sina Saad, mille käigus kogutud mitmed tööd on töövihikus leidnud oma koha. Lasteaia töövihik valmib 2018. aastal.

C.1.3 Koostöö MTÜ Operation Lifesaver Estoniaga

Koostöö OLE-ga on ka 2017. aastal olnud pidev. Anname välja ühiseid pressiteateid (nt OLE jõulukampaania pressiteade), viime läbi ohutuskoolitusi ning loome uusi meetodeid, millega inimesi harida raudteega seotud ohtudest. OLE eesmärgiks on see, et teadmatusel ei toimuks raudteel ühtegi surmaga lõppevat õnnetust. OLE vastutab seega kampaaniate loomise, levitamise ning ennetusalaste tegevuste läbiviimise eest avalikus ruumis (koolides, ohutuspäeval jms). TJA rolliks on olla sisuteemades partner, kes jagab oma teadmist ja informatsiooni kitsaskohtadest raudteeohutuses (näiteks kui oleme märganud mõnda konkreetset negatiivset trendi).

C.1.4 Ennetustegevused – õpetajaraamatud koolidele

2017. aastal avanes võimalus osaleda Siseministeeriumi kokku kutsutud ohutuse rakkerühmas, mille eesmärk oli luua ohutusteemalised ülesanded kõikidele kooliastmetele. Tegemist oli esimese sellelaadse projektiga, mille raames käsitleti enamikke ohutuse valdkonna teemasid nagu näiteks vee-, tule-, interneti-, plahvatus- ning liiklusohutus (sh raudteeohutus). 2018. aastal on planeeritud viia läbi vähemalt kolm koolitust õpetajatele, et tutvustada erinevate ametite poolt loodud ühtset õppematerjali, mida õpetajad saavad koolitundides üldhariduse õppekava läbiva ohutuse teema raames kasutada. Tänu Siseministeeriumi ohutuse rakkerühmale oleme saanud hea kontakti erinevate ohutusvaldkondade esindajatega, mis on tänasel päeval juba andnud aluse mõneks ühisprojektiks. Näiteks teeme koostööd Maanteeametiga, et luua materjalid, mis käsitlevad liiklusohutust ühtse tervikuna.

C.1.5 Tehnikakõrgkoolis raudteeautomaatika labor - Stadleri rongijuhtimise simulaator

Raudteealast rakenduslikku kõrgharidust pakkuv Tallinna Tehnikakõrgkool on koostöös AS-iga Eesti Raudtee loonud Baltikumi ja Soome moodsaima raudteeautomaatika labori, kus on võimalik lisaks raudteetehnika eriala üliõpilaste süvendatud raudteeautomaatika ja liikluskorralduse õppele korraldada ka täiendkoolitusi raudtee-ettevõtete töötajatele raudteeautomaatika, signalisatsiooni, liikluskorralduse vallas. Labor oma olemuselt kujutab

reaalset raudteejaama, kus rööpad ja rong on asendatud mudelrongiga. Samas kõik muud seadmed on realselt raudteel kasutusel olevad ning tagavad tugeva praktilise õppe baasi.

Lisaks on laboris olemas 2017. aastast Stadleri rongijuhtimise simulaator. Simulaator võimaldab valgusfoori näitude muutmist, millele vastavalt peab vedurijuht reageerima. Tekitada saab erinevaid rongivigu, mida simulatsioonis istuv vedurijuht saab lahendada.

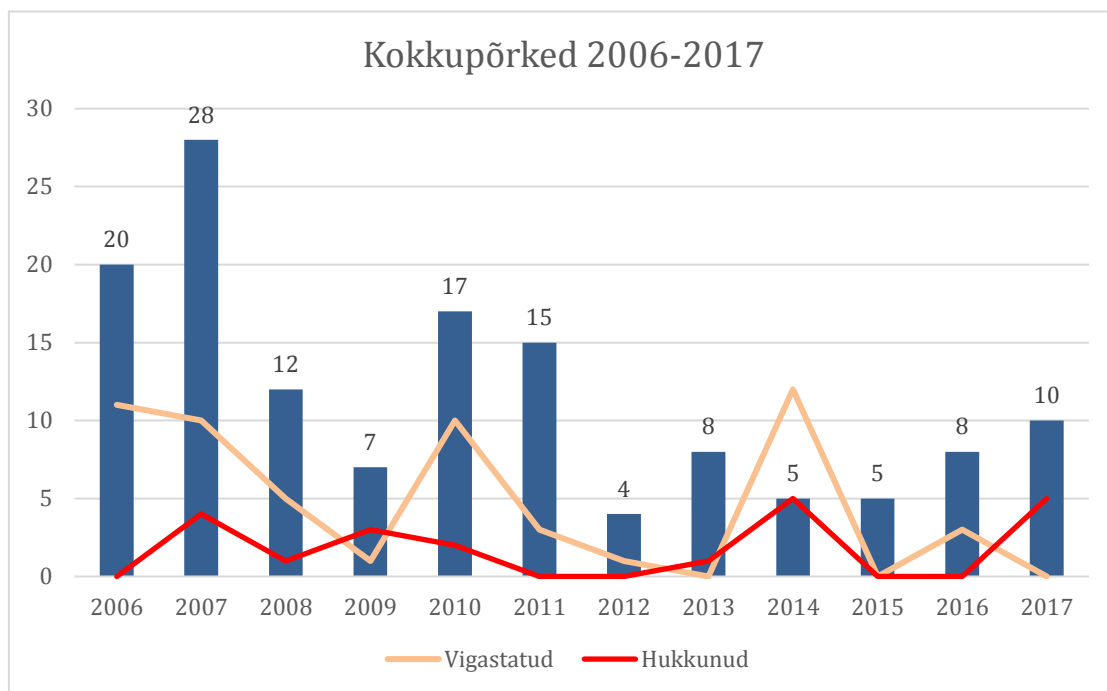
C.2 Detailsem andmete analüüs

Oleme välja toonud CSI andmete olulisemad näitajad 2013-2017. aasta kohta. Kui võrrelda viie aasta keskmisena, siis võib järeldada, et üheks suuremaks probleemiks on ületuskohtades toimuvate õnnetuste arv.

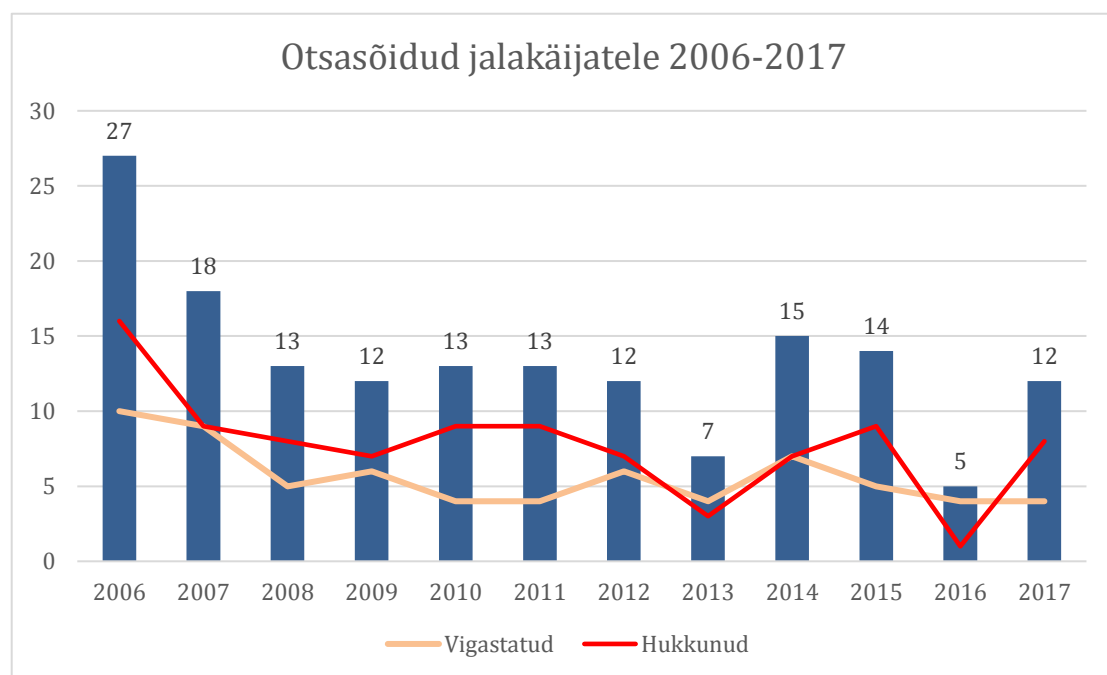
		2013	2014	2015	2016	2017	2013-2017 average
N00	Total number of significant accidents	15	15	12	15	19	15,2
N011	Collisions of train with rail vehicle	0	0	0	0	0	0,0
N012	Collisions of train with obstacle within the clearance gauge	0	0	0	3	4	1,4
N02	Derailments of trains	0	0	0	0	0	0,0
N03	Level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	11	5	10	8	13	9,4
N031	Level crossing accidents on passive LCs	0	0	6	4	11	4,2
N032	Level crossing accidents on manual LCs	0	0	0	0	0	0,0
N033	Level crossing accidents on LCs automatic with user-side warning	0	0	4	4	1	1,0
N034	Level crossing accidents on LCs automatic with user-side protection	0	0	2	0	0	0,4
N035	Level crossing accidents on rail-side protected LCs	0	0	0	0	0	0,0
N04	Accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides and attempted suicides	4	10	2	1	2	4,2
N05	Fires in rolling stock	0	0	0	1	0	0,2
N06	Other accidents	0	0	0	2	0	0,4
N18	Total number of accidents involving at least one railway vehicle transporting dangerous goods	0	0	0	0	1	0,2
N07	Suicides	1	5	7	1	5	3,8
N08	Attempted suicides	0	0	1	1	0	0,4
I01	Broken rails	7	7	7	10	7	7,6
I02	Track buckles and other track misalignments	0	0	2	0	0	0,4
I03	Wrong-side signalling failures	0	0	0	0	1	0,2
I041	Signals passed at danger when passing a danger point	0	0	3	1	1	1,0
I042	Signals passed at danger without passing a danger point	0	0	2	3	4	1,8
I05	Broken wheels on rolling stock in service	0	0	0	0	0	0,0
I06	Broken axles on rolling stock in service	0	0	0	0	0	0,0

2017. aastal toimus Eesti raudteedel mitmeid väga erakordseid õnnetusjuhtumeid. 2017. aastal toimus kokku 22 raudteeõnnetust, millest 10 olid mootorsõiduki ja rongi kokkupõrked ja 12 otsasõidud raudteel viibinud inimesele. Õnnetustes sai vigastada 4 ja hukkus 13 inimest. Võrreldes 2016. aastaga (13 õnnetust, 7 vigastatut, 1 hukkunu) on nii õnnetuste koguarv kui ka

vigastatute ning hukkunute arv kahetsusväärselt tõusnud. Õnnetuste peamiseks põhjuseks on liiklejate hooletus ning liiklus- ja ohutusreegleid eirav käitumine.



Raudteeveeremi ja mootor- või maastikusõiduki kokkupõrked ning neis vigastatud ja hukkunud inimeste arv perioodil 2006-2017



Raudteeveeremi otsasõidud inimestele ning neis vigastatud ja hukkunud inimeste arv perioodil 2006-2017

Et hinnata raudteeohutuse taset ning rongiteenuse kvaliteeti, arvestame aasta jooksul toimunud õnnetuste ja vahejuhtumitega seotud ohutusnäitajaid. Avaliku raudteeohutustaseme arvestamises kasutatakse kolme näitajat - hukkunute arv, vigastatute arv ning enesetappude arv. Raudteeliikluse ohutustaseme puhul analüüsitakse raudteeliikluse ohutust mõjutavad juhtumeid (nt rongi keelavast foorinäidust möödasõit), tehnilisi juhtumeid (nt rööpmurrud) ning kolmanda osapoolega seonduvad juhtumid, kuhu kuuluvad veeremi kokkupõrked takistustega vabas gabariitmõõdmes ning veeremi kokkupõrked raudteeülesõidukohal sõidukiga. Nendel kolmel teguril on ohutusnäitajas erinev osakaal. Nii avaliku raudteeohutustaseme ning raudteeliikluse ohutustaseme puhul saadakse tulemuseks suhtarv, mis on sõltuv läbitud rongikilomeetritest.

Eelmiste aastatega võrreldes 2017. aastal on oluliselt vähenenud avalik raudteeohutustase (0,10-lt 1,29-le), mille peamiseks põhjuseks on suurenenud õnnetusjuhtumite arv, kus juhtumis osalenud isik saab surma. Raudteeliikluse ohutustase on 2017. aastal võrreldes eelmise aastaga vähenenud (0,80-lt 0,35-le), mida võib seostada raudteeliikluse ohutust mõjutavate juhtumite arvu langusega. Näiteks vähenes 2017. aastal oluliselt rongide kokkupõrked ja keelavast näidust möödasõit (0 juhtumit) võrreldes 2016. aastaga (2 juhtumit). Eesti raudteedel toimuvate juhtumite arv on küll suhteliselt väike, kuid iga juhtum mõjutab seetõttu oluliselt statistilisi näitajaid.

24.10.2017 avaldas Ohutusjuurdluskeskus (OJK) juurdluskokkuvõtte Ida-Virumaal Sompa raudteeülesõidukohal 12.03.2017 toimunud reisirongi ja sõiduauto kokkupõrke kohta. Tegemist oli juhtumiga, kus said surma sõiduautojuht ja kaasreisija. OJK juurdluskokkuvõtte põhjal tehti järeldus, et õnnetuse otseseks põhjuseks oli inimlik eksimus, kus narkojoobes autojuht ei suutnud teadvustada raudteeületuskoha maanteeliiklejatele suletust ja sõitis reisirongile ette. Lisaks sõitis narkojoobes autojuht mööda ülesõidukoha foori juures peatunud autode rivist. Õnnetus toimus raudteeülesõidukohal, mis oli varustatud automaatse foorisignalisatsiooniga ning korrektsete liiklusmärkidega märgistatud. Tegemist oli valge ajaga ning raudteeülesõidukohani viis kuiv ja sirge tee. OJK järeldas juhtumist, et rongiliikluse korraldamisega seotud isikute tegevuse ja toimunud õnnetusjuhtumi vahel puuduvad põhjuslikud seosed. Samuti puuduvad põhjuslikud seosed juhtumi toimumist mõjutavatest puudujääkidest õiguslikes regulatsioonides.

Erakordne oli 2017. aastal ka asjaolu, et 27.03.2017 toimus Kohtla-Tapa jaamavahel kahe tsisternvaguni leke. Tsisternvagunites veeti ohtlikku kemikaali solvent (ÜRO number 1993, avariikaardi number 328). Kaks tsisterni lekkisid eri aegadel. Avaliku raudteeinfrastruktuuri ettevõtte andmetel lekkis ühest vagunist ligikaudu 34,5 tonni ja teisest 17,4 tonni ainet. Tegemist oli õnnetusjuhtumiga, millega kaasnes suur keskkonnakahju. Juhtumi osas viis TJA läbi haldusmenetluse, et koguda kokku olulised materjalid ning teha juhtumi kokkuvõte. Riiklikul tasandil algatas 2017. aastal juhtumi osas kriminaalmenetluse Keskkonnainspeksioon.

2017. aastal toimus Eesti raudteedel mitmeid juhtumeid, kus noored osalesid liikluses nii öelda väljakutsemängudes, kus joosti autode ja rongide eest vahetult läbi ning tekitati ohtlikke olukordi. Ettevõtjad reageerisid juhtumitele väga kiiresti ning jõuti järeldusele, et peab rakendama ennetavaid meetmeid. TJA kohtus juhtumiga seotud ettevõtjate ja politseiga. Ühiselt jõuti järeldusele, et olukorrast teavitatakse kõiki raudtee-ettevõtjaid, et nad oleksid toimuvast teadlikud ning saaksid oma töötajaid teavitada. Õnneks ei toonud noorte riskikäitumine raudteel kaasa ühtegi otsasõitu.

Tehnilise Järelevalve Amet teeb kõikide õnnetuste asjaolude väljaselgitamiseks koostööd raudtee-ettevõtete ning Politsei- ja Piirivalveametiga, et jõuda iga juhtumi põhjusteni. Juhul, kui õnnetus on toimunud raudtee ülesõidu- või ülekäigukohal, kontrollitakse põhjalikult ületuskoha tehnilist ohutust, et veenduda raudteeinfrastruktuuri nõuetele vastavuses (korrektnel märgistus ja muud liikluskorraldusvahendid, nähtavus). Õnnetusjuhtumite analüüs näitab, et ükski 2017. aasta õnnetus ei ole põhjustatud infrastruktuuri või veeremi tehnilisest rikkest, vaid liikleja hooletusest ning reeglite rikkumisest. Jätkuvalt on palju õnnetusjuhtumeid, mis leiavad aset inimeste viibimise tõttu raudteel selleks mitte ettenähtud kohas. 2017. aasta õnnetuste koguarvu on tõstnud ka raudteetöödel toimunud rongi kokkupõrked töömasinaga.

C.3 Ohutusalaste soovitude kokkuvõte

OJK tegi lähtuvalt Sompa raudteeülesõidukohal 12.03.2017 toimunud reisirongi ja sõiduauto kokkupõrkest liiklusohutuse suurendamiseks soovitud TJA-le sotsiaalkampaania korraldamiseks maanteeliikleja osast raudteeületuskoha ohutuses ja raudteeveeremi juhi täiendavaks instrueerimiseks piduriproovi tegemise kohta. TJA planeeris soovitude osas vastuskirja koostamise 2018. aastasse.

D. Raudtee-ettevõtjate järelevalve

D.1 Strateegia ja plaanid

2017. aasta alguses võeti Tehnilise Järelevalve Ametis kasutusele uus tehniline järelevalve infosüsteem JVIS, eesmärgiga tõhustada järelevalvet. Kõik menetslused (s.h menetluste alustamine, protokollide ja ettekirjutuste koostamine), juhtumite sisestamine ning analüüs, lubade väljastamine toimub läbi süsteemi.

Uus tehniline järelevalve infosüsteem soodustab raudteeohutusosakonna ühise järelevalve läbiviimist ning võimaldab menetslusi ja dokumendihaldust ühes süsteemis hoida ning omavahel ühendada.

2017. aasta järelevalve plaan on toodud lisas B. 2017. aastal pöörasime oma järelevalves tähelepanu mitteavalikul raudteeinfrastruktuuril tegutsevatele ettevõtetele, kuna nende ettevõtete puhul on kõige tõenäolisem, et ei olda teadlikud raudteesektori muudatustest ning vajalikest lubadest ja muudest normdokumentidest.

D.2 Inimressursid ja kompetents

2017. aastal ühendati Tehnilise Järelevalve Ameti raudteeinfrastruktuuri ja raudteetranspordi osakonnad üheks raudteeohutusosakonnaks, mis tähendas seda, et meie osakonna peamist ressursi ehk inimeste koostöona on võimalik teha tõhusamalt järelevalvet ning täita osakonnale TJA põhimäärusega antud kohustusi.

Ettevõtjate puhul on oluline nii nende personali kui ka nende alltöövõtjate töötajate kompetents.

D.3 Otsuste tegemine

Otsuste tegemine järelevalves toimub vastavalt olukorrale, võimaliku ohu suurusele ning ettevõtja tegevusele. Otsused lähtuvad siseriiklikest ja Euroopa Liidu tasandi seadusandlusest.

D.4 Koordineerimine ja koostöö

TJA teeb aktiivset koostööd raudtee-ettevõtjate ja ametiühinguga. Lisaks tehakse koostööd teiste ametiasutustega ühistes teemades nagu ohutus ja ennetustegevused. Koordineerimine ja koostöö on kindlasti oluline ka TJA ning ettevõtjate ennetustegevustes. TJA osaleb ka ettevõtjate poolt kokku kutsutud ohutusümarlaval.

D.5 Järelevalvemeetmete tulemused

2017. aastal kontrollis raudteeohutuosakond kokku 18 ettevõtet. Nende hulgas olid avalikul raudteefrastruktuuril tegutsevad ettevõtted nagu AS EVR Cargo, AS Eesti Raudtee, AS Eesti Liinirongid, AS GoRail, Maardu Raudtee AS, Edelaraudtee AS ja Edelaraudtee Infrastruktuuri AS.

Lisaks kontrollis raudteeohutuosakond ka mitteavalikul raudteefrastruktuuril tegutsevaid ettevõtteid nagu AS Talot, AS Nordkalk, Debora Grupp AS, Eesti Keskkonnateenused AS, RGR AS/RGR Metall OÜ, Elme Metall OÜ, Propaan AS, Frelök AS, Alexela Energia AS, Lemeks AS ja Estrefransservice AS.

Järelevalve tulemused on näidanud järgmist. Ettevõtete ohutusjuhtimise süsteemi rakendamise ja uuendamisega on probleeme. Ettevõtted ei uuenda oma ettevõtte ohutusjuhtimise süsteeme piisavalt tihti, mis tekitab olukorra, kus järelevalvemenetluse tulemustes peame seda asjaolu tihti välja tooma. Ettevõtetele on keeruline selgitada ohutusjuhtimise süsteemi praktilist vajadust ning viise, kuidas süsteem aitab ettevõttel oma protsesse paremini juhtida ning tagada ettevõtte tegevuse ohutus ja seaduspärasus. Sellegi poolest suhtleme ettevõtetega igapäevaselt ning ühiste kohtumiste ja järelevalve käigus informeerime neid kehtivatest nõuetest ning viisidest, kuid oleks ohutusjuhtimise süsteem oma ettevõtte kasuks toimima panna.

Kuna vedurijuhi koolitust võib läbi viia ettevõtja, kellele on antud selleks tegevusluba, siis AS E.R.S. esitas aasta esimeses pooles TJA-le tegevusloa taotluse eelhaldusakti saamiseks. Selleks, et väljastada eelhaldusakt, pidi TJA nõuete täitmise eelnevalt tuvastama ja siis selle kinnitama. Kontrolli käigus tuvastati, et koolituskeskusel on olemas koolituse jaoks vajalikud ruumid, õppematerjal, õppevahendid ja koolituse programmid. Positiivse kontrolli tulemuse järel väljastas TJA eelhaldusakti, mille alusel Haridus- ja Teadusministeerium väljastas

01.06.2017 AS E.R.S.-ile vedurijuhtide koolituse loa nr 116. Aasta lõpus alustasime AS Sillamäe Sadam menetlust, mis jätkus 2018. aastal.

2017. aasta oktoobris külastasime raudteeohutuosakonna ja Leedu ohutusasutuse kolleegidega Norra ohutusasutust, ohutusjuurdluskeskust (Accident Investigation Board Norway) ja ettevõtet BaneNor Põhja- ja Baltimaade avaliku halduse mobiilsusprogrammi raames, kus muuhulgas arutlesime teemadel nagu raudteeohutus ja järelvalvesüsteemid. Tutvusime Norra raudteeohutuse seisuga, kasutusel olevate meetodite ja parimate praktikatega. Lisaks saime vahetada kolme riigi kogemusi raudteevaldkonnast.

E. Ohutustunnistuse areng ja autoriseerimine

E.1 Riiklik õigusruum ohutustunnistuse ja –lubade menetlemisel

E.1.1 Väljastatud ohutustunnistused

Avaliku raudteefrastruktuuri majandajad	
1. AS Eesti Raudtee	TEN-T võrgustik (v.a Valga-Koidula, Keila-Riisipere ja Klooga-Kloogaranna)
2. Edelaraudtee Infrastruktuuri AS	Mitte TEN-T võrgustik

Kaubaveoga avalikul raudteel tegelevad raudtee-ettevõtted Eestis	
1. E.R.S AS	Ohutustunnistus väljastatud 2013
2. EVR Cargo AS	Ohutustunnistus väljastatud 2014
3. Alexela Terminal AS	Ohutustunnistus väljastatud 2015

4. Enefit Kaevandused AS	Ohutustunnistus väljastatud 2015
5. Edelaraudtee AS	Ohutustunnistus väljastatud 2014
6. AS Kunda Trans	Ohutustunnistus väljastatud 2013
7. Vesta Terminal Tallinn OÜ	Ohutustunnistus väljastatud 2013
8. Westgate Transport OÜ	Ohutustunnistus väljastatud 2013
9. AS Maardu Raudtee	Ohutustunnistus väljastatud 2013
10. Dekoil OÜ	Ohutustunnistus väljastatud 2013
11. AS Railservis	Ohutustunnistus väljastatud 2013
12. AS Sillamäe Sadam	Ohutustunnistus väljastatud 2013
13. Leonhard Weiss RTE AS	Ohutustunnistus uuendatud 2017
14. Horizon Tselluloosi ja Paberi AS	Ohutustunnistus väljastatud 2017
Reisijateveoga tegelevad raudtee-ettevõtted Eestis	
1. GoRail AS	Rahvusvaheline reisijatevedu veduriteenuse osutamisenä Tallinn-Peterburg- Moskva
2. Eesti Liinirongid AS (Elron)	Riigisisene reisijatevedu diisel- ja elektrirongidega

E.2 Kontaktid teiste ohutusasutustega

Ohutustunnistuste teemades oleme me suhelnud teiste ohutusasutustega. Teemat sai osaliselt katta Norra mobiilsusprogrammi raames. Lisaks toimus 2017. aastal mitmepoolseid kokkusaamisi Eesti, Läti ja Leedu ohutusasutuste vahel, mille teemaks olid ohutustunnistused ja veeremi autoriseerimine.

E.3 Probleemid protseduurides

Ohutustunnistuste heakskiitmise menetluses on probleemiks menetluste pikkus. Ohutusjuhtimise süsteemi menetlemisel oleme avastanud puudusi, mida ettevõtte ei ole suutnud mõistliku aja jooksul ohutusjuhtimise süsteemis parandada.

E.4 Tagasiside

Seoses järelevalvega on ettevõtted ja ohutusasutus pidevas suhtluses. Lisaks on nii ettevõtjate kui ka ohutusasutuse poolt kokku kutsutud erinevad töögrupid, mis tegelevad ohutusteemadega nii tehnilise kui ka ennetusliku poole pealt.

F. Tähtsamad muudatused õigusaktides

F.1 Raudteehutusdirektiiv

F.1.1 Ettevalmistused 4. raudteepaketi jaoks

2017. aastal alustasime ohutusasutuse vahelise veeremi kasutuselevõtu lubade ja ühtsete ohutustunnistuste väljaandmise koostöö kokkulepete teksti sõnastamisega. Kokku toimus 2017. aastal 4 töökoosolekut Eestis, Soomes, Lätis ja Leedus. Kuna meie raudteevõrgustik erineb liidusisese raudteevõrgustikust, siis valmistame ette erilepingut Balti riikide (Eesti, Läti ja Leedu) ja Euroopa Raudteeameti vahel. Mis puudutab Euroopa Raudteeameti ja Eesti ohutusasutuse vahelist kahepoolset lepingut, siis sellega otsustasime edasi minna siis, kui amet valmistab ette lepingu tüüpteksti. Lisaks täpsustasime ja ühtlustasime töökoosolekutel Balti riikide 1520 mm võrgustiku vahelisi tehnilisi nõudeid ning tulemused laadisime üles RDD-sse.

F.1.2 OPE KTK

Valmistasime ette OPE KTK rakendamise plaani ja edastasime selle Euroopa Raudteeametile. Tegime kindlaks Eesti raudteevõrgustikul kehtivad erisused seoses OPE KTK-ga ja edastasime samuti EUAR-ile.

F.2 Muudatused siseriiklikes õigusaktides

F.2.1 Raudteeseaduse ja TKE muudatused

2017. aastal alustati uue raudteeseaduse väljatöötamise toimingutega majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi eestvedamisel. Raudteeseaduse eelnõu eesmärgiks sai seaduse regulatsioonide korrastamine, 4. raudteepaketist tulenevate uute nõuete rakendamine ning mitte ajakohaste sätete likvideerimine. Tehnilise Järelevalve Ameti spetsialistid on esitanud seaduseelnõusse vastavasisulisi asjakohaseid ettepanekuid. Raudteeseadus uues redaktsioonis on plaanitud jõustada 2019. aasta esimeses pooles.

Aastatel 2015-2017 töögrupp Tehnilise Järelevalve Ameti raudteevaldkonna ekspertidest ja raudtee-ettevõtjate esindajatest valmistas ette majandus- ja kommunikatsiooniministri määruse eelnõud "Raudtee tehnokasutuseeskiri". Valminud määruse eelnõu anti majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumile edasisteks toiminguteks üle 2017. aastal.

Raudtee tehnokasutuseeskirja uue redaktsiooni eelnõu motivaatoriks oli avanenud raudteeturg ning 4 raudteepaketi rakendamine 2019. aastal. Uudne raudtee tehnokasutuseeskiri lähtub läbivalt põhimõttest - riik reguleerib raudtee tehnilisi-, tehnoloogilisi-, liikluse- ja veo korraldamise aspekte nii vähe kui võimalik, kuid piisavalt et on tagatud raudtee üldised ohutuse põhimõtted kõikidele osapooltele.

F.2.2 Hädaolukorraseaduse muudatused

01.07.2017 kehtima hakanud uue hädaolukorra seadusega (HOS) tunnistati kehtetuks senine hädaolukorra seadus (RT I 2009, 39, 262). Raudteevaldaja jaoks oli olulisim muudatus see, et võrreldes eelneva regulatsiooniga ei käsitata elutähtsa teenusena enam järgmisi teenuseid: raudteeveo, sealhulgas avaliku reisijateveo toimimine ja avaliku raudtee majandamise toimimine. Eelpool toodud teenuste olemus ja toimivus jäi endiselt eriseadustega reguleerituks, kuid nende teenuste toimimine tagatakse hädaolukorra ajal vaid võimaluse korral. Teenuseosutaja ei pea teenuste toimepidevusse seega nii palju panustama, näiteks suurendama tehnilist võimekust, dubleerima teenuse erinevaid osasid. Piisab sellest, et majandustegevuse seadustiku üldosa seaduse¹ (MsüS) regulatsiooni kohaselt on üldhuviteenuse osutajal keelatud lahkuda turult, kui talle ei ole leitud asendajat. Samuti muutus 2017. aastal hädaolukorra riskianalüüsi koostamist juhtivate asutuste koosseis, mis on edaspidi päästesündmuse põhine, mitte järelevalve tegevuse põhine.

I. Kokkuvõte, järeldused, prioriteedid

2018. aastaks oleme võtnud mitmeid olulisi eesmärke. Tegeleme nii ohutustaseme parendamise, ennetustegevuse, seadusandluse muudatustega ning ettevõtjate konsulteerimisega. 2018. aastal olulised teemad oleme pikemalt välja toonud punktis B.1.3.

J. Info allikad

1. MTÜ Operation Lifesaver kodulehekül <https://ole.ee/2018/03/raudteeohutusalane-toovihik-lastele/>
2. Ohutusjuurdluskeskuse juurdluskokkuvõte Sompa raudteeülesõidukohal toimunud õnnetuse kohta
https://www.ojk.ee/et/system/files/fail/manus/sompa_12.03.17_ee_ojk.pdf
3. AS Eesti Raudtee Riisipere-Turba raudtee ehituse keskkonnamõjude hindamise programm, eelnõu versioon 27.11.2017
https://www.tja.ee/sites/default/files/content-editors/KMH/riisipereturba_kmh_progr_eelnou_elle_271117.pdf
4. Hädaolukorra seadus 205 SE menetlusandmed
<https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/6e396188-c9c2-4673-9fb6-ad324ec9a36c>
5. Raudteeülesõitude liikluskorralduse juhend (kavand, hetkel mitteavalik)
6. ERR uudisteportaal. TTK tudengid saavad uues laboris simuleerida vedurijuhi tööd.
<https://www.err.ee/592066/ttk-tudengid-saavad-uues-laboris-simuleerida-vedurijuhi-tood>
7. Tallinna Tehnikakõrgkooli kodulehekül. Raudteetehnika õppekava
<https://www.tktk.ee/sisseastujale/oppekavad/raudteetehnika>

Lisa A – ÜHISED OHUTUSNÄITAJAD

TJA 2017. aasta sisend ühiste ohutusnäitajate (Common Safety Indicators – CSI) osas on laetud ERAIL-i infosüsteemi (<http://erail.era.europa.eu/>).

aasta	raudteeõnnetused	surmajuhtumid	vigastatud
2006	47	16	21
2007	46	13	19
2008	26	9	10
2009	19	10	7
2010	31	12	14
2011	28*	9	7
2012	20*	7	7
2013	15*	4	4
2014	20*	12	19
2015	19*	9	5
2016	13*	1	7
2017	19*	7	4

*Raudteeõnnetuste lahter sisaldab nii raudteeveeremi ning mootorsõiduki kokkupõrkeid kui veeremi otsasõite inimestele, rongide mahaminekuid ja rongide omavahelisi kokkupõrkeid. Varasematel aastatel on see lahter kajastanud vaid kokkupõrkeid ja otsasõite põhjusel, et maha

minekuid ja rongide omavahelisi kokkupõrkeid manöövritöödel ei loetud rongiliikluses toimunuteks.

2017. aasta õnnetusjuhtumitest said Politsei-ja Piirivalveameti vahendusel kinnituse 5 juhtumit, mille hilisem uurimine näitas, et tõenäoliselt oli tegu inimese ettekavatsetud tegevuse ehk enesetapuga.

Lisa B – JÄRELEVALVE 2017. AASTAL

Kuu	Ettevõte	Järelevalve teemad
Märts	AS EVR Cargo	Veerem, ohutusjuhtimise süsteem, kaubavedu, depoodetegevus, mitteavalik raudteefrastruktuur
Aprill	AS Eesti Raudtee	Jaamad, signalisatsioon
Aprill	AS EVR Cargo	Liiklus
Mai	AS Eesti Liinirongid	Kontrollsõit vedurijuhiga
Mai	AS GoRail	Kontrollsõit vedurijuhiga, veerem, vedurijuhtide töö
Juuni	AS Eesti Raudtee	Liiklus, jaamad, signalisatsioon
Juuni	AS Talot	Mitteavalik raudteefrastruktuur
Juuni	AS Nordkalk	Liiklus, ülesõidu- ja ülekäigukohad, mitteavalik raudteefrastruktuur
Juuni	AS Maardu Raudtee	Veerem, liiklus, signalisatsioon, ohutusjuhtimise süsteem, kaubavedu, ülesõidu- ja ülekäigukohad, mitteavalik raudteefrastruktuur
Juuni	AS Eesti Raudtee	Liiklus, jaamad, signalisatsioon
Juuni	RGR AS/RGR Metall OÜ	Liiklus, mitteavalik raudteefrastruktuur
Juuni	Elme Metall OÜ	Liiklus, mitteavalik raudteefrastruktuur
Juuni	Propaan AS	Liiklus, mitteavalik raudteefrastruktuur
Juuni	FRELOK AS	Liiklus, mitteavalik raudteefrastruktuur
September	AS Eesti Liinirongid	Kontrollsõit vedurijuhiga
Oktoober	AS Eesti Raudtee	Veerem
Oktoober	Alexela Energia AS	Liiklus, mitteavalik raudteefrastruktuur
Oktoober	Lemeks AS	Liiklus, mitteavalik raudteefrastruktuur
Oktoober	Nordkalk AS	Liiklus, mitteavalik raudteefrastruktuur
Oktoober	Estrefransservice AS	Liiklus, mitteavalik raudteefrastruktuur
November	Edelaraudtee AS	Veerem, liiklus, ohutusjuhtimise süsteem, kaubavedu
November	Edelaraudtee Infrastruktuuri AS	Ohutusjuhtimise süsteem, kaubavedu
November	AS Eesti Liinirongid	Veerem, ohutusjuhtimise süsteem, reisivedu, mitteavalik raudteefrastruktuur