



TARBIJAKAITSE JA
TEHNILISE JÄRELEVALVE
AMET

**Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti 2018. aasta
ohutusaruanne**

**Annual Report of Consumer Protection and Technical Regulatory
Authority (Estonian NSA) 2018**

Sisukord

1.	Sissejuhatus.....	4
1.1.	Aruande eesmärk, ulatus ja sihtgrupp.....	4
1.2.	Aruandeaasta kokkuvõte	5
2.	English summary	6
3.	Ohutusasutuse ohutusstrateegia, programmid, tegevused ja organisatsioon	7
3.1.	Strateegia ja tegevuste planeerimine	7
3.2.	Ohutusjuurdluse Keskuse ohutusalased soovitusel.....	10
3.3.	Rakendatud ohutusmeetmed, mis ei ole seotud Ohutusjuurdluse Keskuse ohutusalaste soovitustega 12	
3.4.	Organisatsioon	12
4.	Ohutustase	13
5.	Euroopa Liidu seadusandlus ja regulatsioonid	20
5.1.	Muudatused seadusandluses	20
5.2.	Erandid vastavalt artiklile 15 raudteeohutuse direktiivis	21
6.	Ohutustunnistused, ohutusload, autoriseerimised ja teised ohutuasutuse poolt väljastatud sertifikaadid 21	
6.1.	Ohutustunnistused, ohutusload ja autoriseerimised	21
6.2.	Veeremi autoriseerimised	23
6.3.	Hoolduse eest vastutavad üksused (ECM)	23
6.4.	Vedurijuhid	23
6.5.	Teised ohutuasutuse poolt väljastatud sertifikaadid või autoriseerimised	23
6.6.	Kontaktid teiste ohutuasutustega	23
6.7.	Informatsiooni jagamine ohutuasutuse ja raudtee-ettevõtete vahel	24
7.	Järelevalve	25
7.1.	Strateegia, plaanid, protseduurid ja otsuse vastuvõtmine	25
7.2.	Järelevalve tulemused	26
7.3.	Koordineerimine ja koostöö	29
8.	Ühtsete ohutusmeetodite rakendamine raudtee-ettevõtete poolt	30
8.1.	Ohutusjuhtimise süsteemi ühtsete ohutusmeetodite rakendamine	30
8.2.	Riskide hindamise ühtsete ohutusmeetodite rakendamine	31
8.3.	Järelevalve ühtsete ohutusmeetodite rakendamine	31
8.4.	Euroopa Liidu projektide rakendamine ja osalus.....	31
9.	Ohutuskultuur	33

9.1.	Ohutuskultuuri hindamine ja järelevalve	33
9.2.	Ohutuskultuuri initsiatiivid ja projektid	34
9.3.	Ohutuskultuuri initsiatiivid, projektid ja kommunikatsioon	35
10.	Valitud teema peatükk.....	35

1. Sissejuhatus

1.1. Aruande eesmärk, ulatus ja sihtgrupp

Käesolev aruanne annab avalikkusele ülevaate Eesti raudtee valdkonnast ja ohutuse arengust järelevalveasutuse vaatekohast 2018. aastal. Raporti on koostanud Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (edaspidi TTJA), mis kandis kuni 1. jaanuarini 2019. aastal Tehnilise Järelevalve Ameti nimetust – seda endist nimetust kasutame peamiselt ka käesolevas aruandes. Aruanne on suunatud eelkõige Euroopa Raudteeametile, kes antud aruande põhjal teeb ohutusalaseid järeldusi Euroopa Liidu raudteesektori ohutusest aastal 2018. Samuti on raportis esitatud kokkuvõtted suunatud raudtee-ettevõtetele ning TTJA koostööpartneritele raudtee valdkonnas. Raportis on võetud arvesse Euroopa Raudteeameti poolt koostatud soovituslikku raporti vormi aastaks 2018 ning Euroopa Raudteeameti kvalitatiivset analüüsi NSA raportite põhjal. Aruanne avaldatakse Euroopa Raudteeameti ERAIL andmebaasis ning TTJA kodulehel.

Aruanne tutvustab Eesti raudteesektori tegevusi järgmistes valdkondades: ohutusasutuse ohutusstrateegia, programmid, tegevused ja organisatsioon, ohutustase, muudatused seadusandluses, ohutustunnistused, ohutusload, autoriseerimised ja teised ohutusasutuse poolt väljastatud sertifikaadid, kontaktid teiste ohutusasutustega, informatsiooni jagamine ohutusasutuse ja raudtee-ettevõtete vahel ning teiste ohutusasutustega, järelevalve, ühtsete ohutusmeetodite rakendamine raudtee-ettevõtete poolt, ohutuskultuur.

1.2. Aruandeaasta kokkuvõte

Aastaaruande eesmärgid on eri osapoolte jaoks erinevad.

Euroopa Raudteeameti jaoks on aastaaruande eesmärgid järgnevad:

- jälgida raudteeohutuse arengut riigi raudteesüsteemis, et parandada raudteeohutust EL-i liikmesriikides;
- mõista, kuidas valitsusvälised ohutusasutused juhivad liikmesriigi tööstust ohutuse parandamisel;
- aru saada, kuidas valitsusvälised osalejad täidavad oma ülesandeid;
- jälgida riigi raudteesüsteemi ohutuse ja koostalitlusvõime osas tehtud edusamme.

Riiklike ohutusasutuste jaoks (oma pädevuse piires) on aastaaruande eesmärgid järgnevad:

- avaldada oma tegevused (nt mida on tehtud ja miks, et vähemalt praegust ohutustaseme taset säilitada);
- jälgida riigi raudteeohutuse ja raudteesüsteemi koostalitlusvõime arengut;
- aru saada, mis läheb hästi ja mitte nii hästi, ja leida olukorra põhjuseid;
- edastada sidusrühmadele ohutuse parandamisega seotud teavet.

2018. aastal toimus kokku 32 õnnetusjuhtumit raudteel, millest 16 olid mootorsõiduki ja rongi kokkupõrked ja 16 otsasõidud raudteel viibinud inimesele. Õnnetustes sai vigastada 17 ja hukkus 13 inimest. Võrreldes 2017. aastaga (22 õnnetust, 4 vigastatut, 13 hukkunut) on õnnetuste koguarv tõusnud ja vigastatute arv tõusnud, kuid hukkunute arv on jäänud samaks. Õnnetuste peamiseks põhjuseks on liiklejate tähelepanematus ning liiklus- ja ohutusnõuete eiramine. Vigastatute arvu tõstis tõsine õnnetusjuhtum Kulna raudteeülesõidukohal, kus toimus rongi ja veoauto kokkupõrge. Juhtumi osas algatas uurimismenetluse ka Ohutusjuurdلuse Keskus.

2018. aastal leidis aset üks viimaste aastate tõsisemate tagajärgedega õnnetusjuhtumeid, kus veoauto põrkas Kulna raudteeülesõidukohas kokku reisirongiga. Õnnetuses sai vigastada 9 inimest, neist 2 raskelt (nende hulgas vedurijuht). Juhtumi tagajärjel paiskusid 2 reisirongi vagunit kõrvalolevale põllule ning oluliselt sai kahjustada nii reisirong kui ka veoauto. Infrastruktuuri omanik AS Eesti Raudtee panustas, et tõsta reisirong tagasi rööbastele ning toimetada rong depoesse.

Seoses õnnetusjuhtumite arvu suurenemisega raudteeülesõidukohtadel toimus 2018. aastal mitmeid arutelusid raudteeülesõitude ohutuse osas, et suurendada ületuskohtade ohutust ning rakendada täiendavaid meetmeid.

2019. aasta üks olulisemaid prioriteete on valmistada TTJA raudteega seotud osakondi ning raudtee-ettevõtteid ette 4. raudtee paketiga kaasnevateks muudatusteks 2020. aastal. Jätkame seadusandluse muutmise sisulise töö, järelevalve ning ennetusalaste tegevustega.

2. English summary

The objectives of the annual report are different for the various actors.

For the Agency:

- monitor the development of railway safety in the Union railway system, in order to improve railway safety in the EU Member States;
- understand how the NSAs are leading the industry in a Member State on a safety improvement journey;
- understand how the NSAs are fulfilling their tasks under art. 16 of Directive (EU) 2016/798;
- monitor the progress on the safety and interoperability of the railway system in the Union.

For the National Safety Authorities (within the limits of their competences):

- publish their activities (e.g. what has been done and why in order to at least maintain the current level of safety performance);
- monitor the development of railway safety and interoperability of the railway system in their own country;
- understand what is going well and not so well and for both why they think this is the case;
- communicate to the stakeholders information related to safety improvement.

In 2018, a total of 32 railway accidents occurred, of which 16 were motor vehicle and train collisions and 16 accidents to persons caused by rolling stock in motion. All in all there were 17 people injured and 13 people killed. Compared to 2017 (22 accidents, 4 injured, 13 death), the total number of accidents has increased and the number of injured has increased. The main cause of accidents is neglect of road users and behavior that is in contrary to traffic and safety regulations. The number of serious injuries sustained an accident at the Kulna level crossing where a train and a truck collided. Estonian NIB also opened an investigation into the case.

In 2018, one of the most serious accident occurred when a truck collided with a passenger train at the Kulna level crossing. 9 people were injured in the accident, two of them more severely (among them the train driver). The train was thrown by 2 passenger train cars on an adjacent field as well as a truck. The owner of the infrastructure, Eesti Raudtee Ltd, contributed their full Resources to lift the passenger train back to the rails and send the train to the depot.

3. Ohutusasutuse ohutusstrateegia, programmid, tegevused ja organisatsioon

3.1. Strateegia ja tegevuste planeerimine

TTJA missioon: KUJUNDAME OHUTUT JA ÕIGLAST ELUKESKKONDA

TTJA visioon: UUENDUSLIK JA VASTUTUSTUNDLIK ELUKESKKOND KÕIGILE

TTJA üldisteks väärtusteks on olla:

- AVATUD

Meie tegevus on läbipaistev ning sõltumatu, meie otsused on objektiivsed, õiglased ja põhjendatud. Oleme proaktiivsed nõuandjad ning suhtluses peame oluliseks ausust ja austust.

- KOOSTÖÖLE SUUNATUD

Väärtustame koostööd ja kaasamist nii asutuse sees kui väliste partnerite ja turuosalistega. Toimime ühtse meeskonnana, hoiame häid suhteid ning hindame meile antud tagasisidet.

- ASJATUNDLIKUD

Väärtustame kompetentsust, teaduspõhisust ning elukestvat õpet. Oleme avatud muutustele ning otsime pidevalt võimalusi arenguks. Ühiskonnas oleme hinnatud ja usaldusväärne arvamusi liider, kes panustab ka tarbijate ja ettevõtete teadlikkuse tõstmisesse.

- UUENDUSLIKUD

Oleme tulevikku vaatav nutikas ja arenev riigiasutus. Innovatsiooni eestvedajana otsime pidevalt võimalusi uute tehnoloogiate, meetodite ning e-lahenduste kasutuselevõtuks. Meie eesmärgiks on nutikus ja väiksem halduskoormus.

- TULEMUSLIKUD

Meie töö on eesmärgistatud ning me soovime, et meie tegevusel oleks mõju. Oleme alati orienteeritud lahendusele, kuid protsessis püüdleme efektiivsuse ning võimalikult optimaalse tulemuse poole.

Siseriiklikult oleme ohutusasutusena sätestanud oma tegevuskava eesmärgid, mis on kirjeldatud alltoodud tabelis. Eesmärkide täitmist hindame kasutades konkreetseid mõõdikuid. Oleme ohutusasutusena seadnud põhilised eesmärgid 2018. aastaks ning nendeks on raudteeohutuse taseme säilitamine ja parandamine, raudteevaldkonna õigusloome uuendamine 4. raudteepaketi rakendamiseks ning suurprojektide lansseerimine.

Tegevuskava eesmärk (sh alameesmärgid)	Tulemus	Seotud strateegiline eesmärk/dokument
1. Raudteeohutuse taseme säilitamine/parandamine		TJA tegevuskava 2018; Riiklik liiklusohutusprogramm
1.1 Avaliku ohutuse tase (ohutusjärelevalve; ennetustegevus)	0,8 (hukkunute vigastatute suhe läbitud rongkilomeetri kohta); 2018. aasta tulemus 0,78	
1.2 Raudteeliikluse ohutuse tase	0,2 (kriitiliste tehniliste juhtumite suhe läbitud rongkilomeetri kohta); 2018. aasta tulemus 0,33	
1.3 Veeremi tehnilise ohutuse tase	0,85 (veeremi tehniliste juhtumite suhe rongkilomeetrite kohta); 2018. aasta oktoobrikuu seisuga hinnanguline tulemus 1,24	
2. Raudteevaldkonna õigusloome uuendamine 4. raudteepaketi rakendamiseks	TJA ning raudtee-ettevõtjad valmis 4. raudteepaketti rakendama.	4. raudteepaketi direktiivi ülevõtmine
	Lepingu mustandid valmis	
2.1 Siseriiklike raudteetehniliste eeskirjade uuendamine	TKE juhendid uuendatud	
3. Suurprojektide lansseerimine	Menetlusprotsess läbiviidud ajakohaselt	Rail Baltica, Lääne Harju liiklusjuhtimine, riigi eriplaneeringud

Oleme teatud tegevuste eest vastutajad Eesti riiklikus liiklusohutusprogrammis (edaspidi RLOP). 2018. aastal andsime sisendi Eesti riiklikku liiklusohutusprogrammi tegevusteks aastateks 2020-2023. Antud sisend on esitatud allolevas tabelis. Tabelis on kirjeldatud konkreetset tegevust, tulemuslikkuse hindamise kriteeriumeid, tegevuste algtaset 2017. aastaga ning tegevuste eest vastutajaid. Tegevustest on näha, et asutusena soovime panustada ennetustegevustesse ning raudteeületuskohtade sulgemisse mõistlike alternatiivide olemasolul, et vähendada õnnetusjuhtumi toimumise riski.

Eesmärk/Meede/Tegevus	Indikaator/Tulemus	Algtase 2017	Vastutaja (org)
Lasteaedadele mõeldud raudteeohutusalase materjali levitamine	Koostatud materjali kasutatakse lasteaedades	Valminud materjal on veebis kättesaadav	TJA ning kohalik omavalitsus
Raudteeohutusalaste koolituste läbiviimine õpetajatele/õpilastele	Koolitused on läbi viidud, õpilaste teadlikkus raudteeohutusest on tõusnud	Jätkatakse alustatud tegevustega	TJA Maanteeamet Operation Lifesaver Estonia
Olemasolevate ühetasandiliste raudteeületuskohtade sulgemine mõistlike liikumisalternatiivide olemasolul	Eritasandilistele raudteeülesõidukohtadele lähemal kui 2 km paiknevad samatasandilised ülesõidud on suletud	Tegevustega on alustatud	Majandus-ja Kommunikatsiooniministeerium TJA Kohalik omavalitsus Raudteefrastrukturi-ettevõtjad

Panustame riikliku raudteeohutusasutuse ennetustegevustesse. 2018. aastal osalesime õpetajakoolitustel Siseministeeriumi rakkerühma raames. Tegemist on töögrupiga, kes 2017. aastal lõi koolide läbivasse teemasse „Tervis ja ohutus“ ohutusalased õpetajaraamatud. Üheks seotud teemaks on liiklus, kus käsitleme maantee- ja raudteeohutust koos. Rakkerühmaga viime läbi koolitusi õpetajatele üle kogu Eesti. Samuti teeme koostööd Maanteeametiga mitmetes teemades. Oleme sisendit andnud nende ohutusalastesse kampaaniatesse. Näiteks kui räägime teeületusest, siis muuhulgas ka raudtee ületusest. Täiendavalt tegime koostööd ülesõidukohtade juhendi koostamisse, mille eestvedajaks oli Maanteeamet. Juhend on mõeldud rakendamiseks eelkõige riigimaanteedega lõikuvate raudteede ülesõidukohtadel, kuid loodetavasti on abimaterjaliks ka kohalikele omavalitsustele. Suuremaks eesmärgiks on muuta ülesõidukohad paremini markeeritavaks ning tagada minimaalne nähtavus.

Täiendavalt on TJA 2018. aastal viinud läbi järgmistes teemades:

- Riikliku liiklusohutusprogrammi raames on 2018. aastal valminud koostöös raudtee-ettevõtjate ja OLE-ga raudteeohutusalane töövihik 5.-7.aastastele lastele (töövihik on kättesaadav siin:

<https://ole.ee/2018/03/raudteeohutuslane-toovihik-lastele/>). Töövihikus on raudteealane

lauamäng, ristsõna ning nummerdatud värvialad, et pakkuda lastele vahvat võimalust õppimiseks;

- Koostöös Maanteeametiga on valmimas raudteeülesõidukohtade liikluskorralduse juhendmaterjal;
- 2018. aasta kevadel ohutusalasel õpetajate koolitusel osalemine, kus muuhulgas on teemaks raudteeohutus;
- 2017. aastal ohutuslase õpetajaraamatu koostamises osalemine, kuhu muuhulgas loodi raudteeohutuslased ülesanded kõikidele kooliastmetele. Lisaks on koostatud eraldi raudteeohutuse õpetajaraamat;
- Sisendi andmine Maanteeameti kampaaniasse, mille kaudu edastame raudteeohutuslast sõnumit;
- Avalikkusega suhtleme muuhulgas läbi ohutuslaste teavituste, mida jagame nii Tehnilise Järelevalve Ameti ja partnerite kodulehekülgedel ja pressiteated (näited pressiteadetest on kättesaadavad siin: <https://ole.ee/2018/02/raudteeonnetuste-valtimine-on-eelkoige-liikleja-enda-kates/> ja <https://ole.ee/2018/08/algava-kooliaasta-eel-tuleb-lastele-raudtee-uletamise-reeglid-meelde-tuletada/>). Tavaliselt koostame kokkuvõtlikud pressiteated eelmise aasta kohta aasta lõpus või järgneva aasta alguses. Oleme ka kevade ja sügise alguses teinud pressiteateid, mille eesmärgiks on tuletada meelde raudtee ületamise reegleid lastele ja täiskasvanutele.

3.2. Ohutusjuurdluse Keskuse ohutuslased soovitused

2018. aastal viis Ohutusjuurdluse Keskus (edaspidi OJK) lõpuni 12. märtsil 2017 kell 17:29 Kohtla–Jõhvi jaamavahel asulavälisel automaatselt seadistatud AS Eesti Raudtee infrastruktuuril Sompaa raudteeülesõidukohal toimunud sõiduauto ja AS Eesti Liinirongid (Elron) reisirongi kokkupõrge. Autojuht ja kõrvalistmel viibinud kaasreisija hukkusid sündmuskohal.

Tehnilise Järelevalve Ametile kui ohutuasutusele tehti uurimistulemustest lähtuvalt järgmised soovitused:

- Leida liiklusohutuse programmi raames võimalusi sotsiaalkampaania korraldamiseks, milles keskendutakse maanteeliikleja osatähtsusele ja rollile raudteeületuskohtade ohutuse tagamisel.
- Taotleda AS-i Eesti Liinirongid õnnetusjuhtumisse sattunud raudteeveeremi juhi ettevõtte „FLIRT tüüpi mootorrongi pidurikasutuse juhend Ver.02“ rakendamise täiendav juhendamine.

Tehnilise Järelevalve Amet vastas OJK uurija poolt esitatud soovitudele. Ohutusasutusena tõime välja, et OJK uurimisaruanDES on toodud, et õnnetusjuhtumi otseseks põhjuseks on inimlik eksimus, kus narkojoobes autojuht ei hinnanud adekvaatselt maanteeliikluseks suletud ülesõidul esinevaid ohtusid.

OJK esimese soovitusE osas tõime ohutusasutusena välja, et Tehnilise Järelevalve Amet ei ole otseselt vastutav joobes juhtidega seotud ennetustegevuste eest, seda käsitletakse Eestis erinevate osapoolte poolt. Liiklusohutusprogramm panustab joobes juhtimise vähendamisse ja liiklejate teadlikkuse tõstmisse, mis toetab üldise alkoholitarbimise vähendamisele suunatud tegevusi. Samas viib Tehnilise Järelevalve Amet läbi ning osaleb erinevates raudteeohutusalases ennetustegevustes, mis on täpsemalt välja toodud peatükis 3.1.

OJK teine soovitus lähtus OJK uurimisaruandest, kus oli on toodud, et õnnetusjärgselt sooritas raudteeveeremi juht sündmuskohal 3-tunnise vaheaja järel kaks manöövrit, kummagi erinevast juhtimiskabiinist. VEPS andmestikus on enne teist manöövrit kohustuslik eeskirjade kohane piduriproov fikseerimata. Puuduvad andmed, et veeremijuht selle sooritanud oleks. Tehnilise Järelevalve Amet viis läbi 21.11 ja 24.11.2017 a. plaanilise järelevalvemenetluse AS-is Eesti Liinirongid, mille käigus kontrolliti muuhulgas ka raudteeveeremi juhtidega läbiviidud juhendi „FLIRT tüüpi mootorrongi pidurikasutuse juhendi Ver. 02“ tutvustamist ja teadmiste kontrolli. Järelevalve käigus veendusime, et juhendit tutvustatakse pidevalt tehnilistel õppustel. Pärast õnnetusjuhtumit oli pidurikasutuse juhendi kasutamise koolitus läbi viidud kõigile vedurijuhtidele ja seda toimingut tõestas iga vedurijuht oma allkirjaga, nende seas ka õnnetuses osalenud vedurijuht. Puudusi selles osas ei tuvastatud.

2018. aastal alustas viis OJK läbi menetluse 20. veebruaril 2018 kell 08:29 toimus Vasalemma-Keila jaamavahel asulavälisel automaatselt seadistamata AS Eesti Raudtee infrastruktuuril Kulna raudteeületuskohal veoki ja AS Eesti Liinirongid reisirongi kokkupõrge. Autojuht sai tõsiseid kehavigastusi. Kergemaid vigastusi said kaks rongimeeskonna liiget ja 6 reisijat.

Tehnilise Järelevalve Ametile kui ohutusasutusele esitati järgmised soovitused 11.10.2018 valminud ohutusaruanDES:

- Kavandada ettepanekute tegemine Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile raudteeületuskoha ülevaatus komisjoni staatuse tõstmiseks tema tööülesannete ja volituste suurendamise teel.
- Suunata AS-i Eesti Raudtee pidama prioriteetseks Kulna raudteeületuskoha automaatse foorisignalisatsiooniga seadmestamist.
- Juhendada AS-i Eesti Raudtee läbi vaatama dokumendihalduse põhimõtteid, et kindlustada mõistliku aja jooksul erinevate andmetike sisu ühtlustamine.

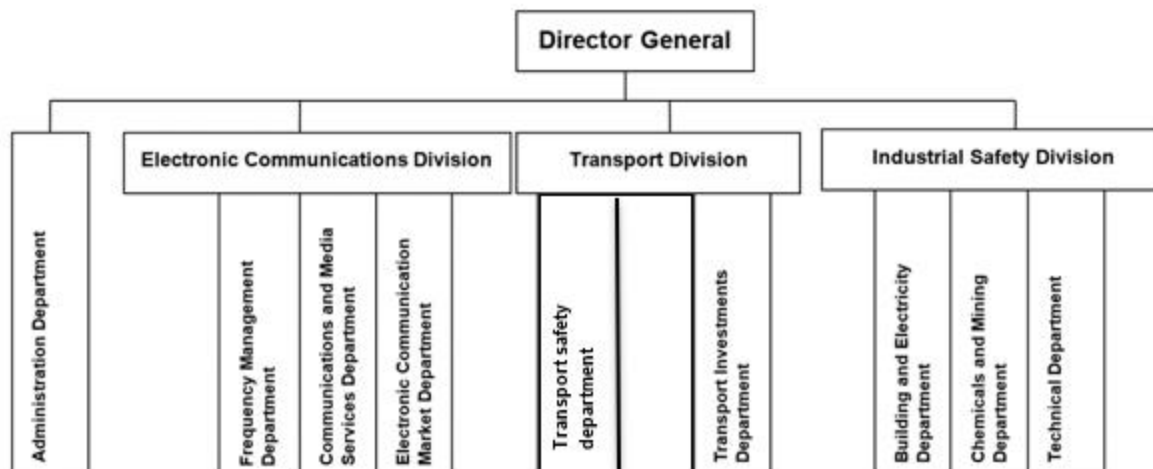
Soovitused on 2018. aasta lõpu seisuga täitmisel.

3.3. Rakendatud ohutusmeetmed, mis ei ole seotud Ohutusjuurdluse Keskuse ohutusalaste soovitustega

2018. aastal kohtusime Ohutusjuurdluse Keskuse raudteeõnnetuste uurijaga Ja arutasime jalakäijatega seotud õnnetusjuhtumite analüüsi koostamise teemasid. Eesmärgiks oli analüüsida esialgu 2017-2018. aastal toimunud õnnetusjuhtumeid, need ühiseid parameetreid kasutades kaardistada ning leida võimalikke ühiseid tunnuseid või trende (näiteks tähelepanu segavad faktorid, liikleja seisund ning tegevused enne juhtumi asetleidmist). Tegevused jätkuvad 2019. aastal.

3.4. Organisatsioon

Eesti ohutusasutus kuulub Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi haldusalasse ning ohutusasutuse rolli täidab transporditeenistuse raudteeohutuosakond. Lisaks on raudteega seotud ametiasutuste hulgas eraldiseisev Ohutusjuurdluse Keskus, kelle uurimisvaldkonda kuuluvad ka õnnetusjuhtumid raudteel.



2018. aastal raudteeohutusesakonnas muudatusi ei toimunud, kuid võrreldes 2017. aastaga moodustati raudteetranspordi ja raudteeinfrastruktuuri osakondadest ühtne raudteeohutusesakond. 2018. aastal kehtinud transporditeenistuse struktuuri jagunemine on esitatud alltoodud tabelis. Ohutustunnistuste, veeremi autoriseerimise, järelevalve ja vedurijuhilubadega tegelevate inimeste kompetentsi tagatakse vastavate direktiivide ja määrustega kursisolemisega. Täiendavalt suheldakse töögruppidega ning ministeeriumiga.

Struktuuriüksus	Osakond	Ametikoha kirjeldus	Ametnike arv
Transporditeenistus	Raudteeohutusesakond	juhataja	1
Transporditeenistus	Raudteeohutusesakond	peaspetsialist	8
Transporditeenistus	Raudteeohutusesakond	projektiexpert	2
Transporditeenistus	-	nõunik	1

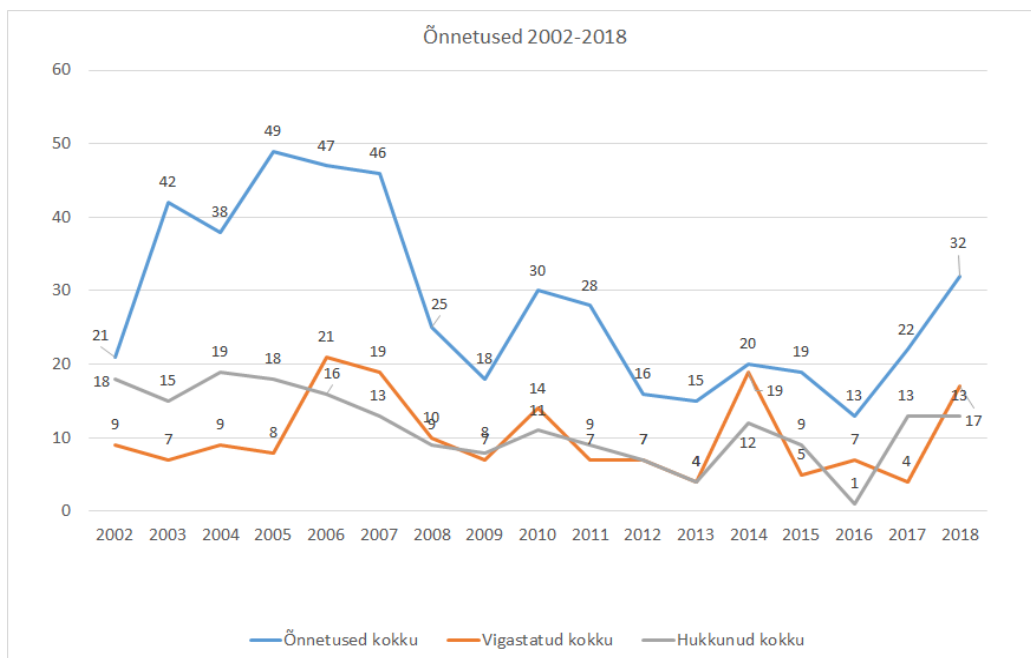
4. Ohutustase

Järgnevalt on toodud ülevaade ohutustaset iseloomustavatest peamistest näitajatest. 2018. aastal toimus kokku 32 õnnetusjuhtumit raudteel, millest 16 olid mootorsõiduki ja rongi kokkupõrked ja 16 otsasõidud raudteel viibinud inimesele. Õnnetustes sai vigastada 17 ja hukkus 13 inimest. Võrreldes 2017. aastaga (22 õnnetust, 4 vigastatut, 13 hukkunut) on õnnetuste koguarv tõusnud ja vigastatute arv tõusnud, kuid hukkunute arv on jäänud samaks. Auto ja rongi kokkupõrgete puhul oli 11 juhtumit, kus keegi liiklejatest

ei saanud tõsiselt vigastada ega surma. Jalakäijatega toimunud otsasõidu juhtumite puhul on kokku 8 juhtumil tuvastatud liikleja tahtlik tegevus. Õnnetuste peamiseks põhjuseks on liiklejate tähelepanematus ning liiklus- ja ohutusnõuete eiramine. Kvartalite kaupa juhtumite jagunemine on toodud alljärgnevalt.

Kokkupõrked ülesõidukohtadel 2018			
	Õnnetused kokku	Vigastatud	Hukkunud
I kvartal	7	12	0
II kvartal	3	0	1
III kvartal	2	0	1
IV kvartal	4	0	0
Aasta kokku	16	12	2
Otsasõidud jalakäijatele 2018			
	Õnnetused kokku	Vigastatud	Hukkunud
I kvartal	5	3	2
II kvartal	2	0	2
III kvartal	5	1	4
IV kvartal	4	1	3
Aasta kokku	16	5	11

Alates 2002. aastast on ohutusasutus kogunud statistilisi andmeid rongiliikluse ja liiklejatega toimunud õnnetusjuhtumite statistilisi andmeid, mis on esitatud alltoodud graafikul. Sellelt ilmneb, et 2018. aastal on viimase 10 aasta lõikes olnud suurima õnnetusjuhtumite arvuga, kuid hukkunute arv jäänud samale tasemele.



2018. aastal suurendas vigastatute arvu tõsine õnnetusjuhtum Kulna raudteeülesõidukohal, kus toimus rongi ja veoauto kokkupõrge. TJA raudteeohutuosakonna peaspetsialistid käisid Kulna õnnetusjuhtumi puhul koheselt sündmuskohal ning andsid osakonnajuhatajatele sündmuse kohta tagasisidet. TJA tuvastas hilisema menetluse käigus, et ettevõtjate tegevuses puudusi ei olnud. Nii AS Eesti Liinirongid kui ka AS Eesti Raudtee ohutusjuhtimise süsteemid olid juhtumi puhul rakendatud ning infovahetus ja käitumine õnnetusjuhtumi puhul oli korrektne. TJA alustas juhtumi osas täiendavat menetlust ning selle käigus kontrolliti ettevõtete ohutusjuhtimise süsteemide rakendumist, raudteeülesõidukoha hetkeolukorra vastavust kehtestatud nõuetele ning vedurijuhi käitumist enne kokkupõrke toimumist VEPS-i abil (vile andmine, reageerimine valvsuskontrollile) ning kehtivat dokumentatsiooni (vedurijuhiluba, lisasertifikaat). Ettevõtted esitasid samuti omapoolsed sisejuurdluse materjalid.

Kulna juhtumi osas algatas uurimismenetluse ka Ohutusjuurdluse Keskus.

Ohutusjuurdluse Keskuse uurimustulemustest on toodud järgnev ülevaade:

- Kulna raudteeületuskoht ei ole varustatud rongiga kokkupõrkesse sõitnud veoki lähenemissuunalt 43,3 m kaugusel lähimast rööpast lisahoiatuse 125 „Ees on raudteeülesõidukoht“ postil ettenähtud hoiatusmärgiga 112 „Tõkkepuuta raudteeülesõidukoht“.
- Kolmveerand tundi enne õnnetusjuhtumit oli ülesõidukohal tehtud sõidutee talihoonet. Sõidutee kvaliteet vastas normidele. Veoki kiirus hakkas talihoonet tehtud piirkonnas suurenema.

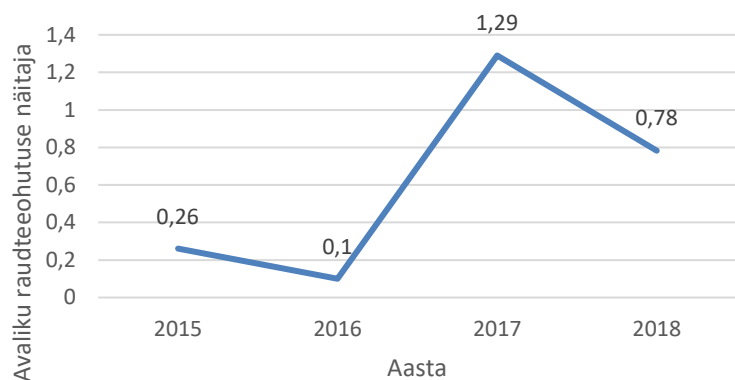
- Veoki lähenedes ülesõidukohale oli juhil 50 m kaugusel lähimast rööpast võimalus vaadata rongi lähenemise suunale normikohaselt 400 m.
- Autojuht oli ilmselt keskendunud otsevaates teeoludele. Ta ei märganud lähenevat rongi. Selle asemel, et tahtlikult ümber lülituda ja fikseerida rongi lähenemine ning peatuda rongi läbilaskmiseks ettenähtud kohas, hindas autojuht sõidutee kvaliteedi talihoolde piirkonnas senisest sõidualast paremaks ja hakkas tasapisi autole kiirust lisama.
- Õnnetuse otseseks põhjuseks (*direct causes*) on inimlik eksimus, kus autojuht oli ettevaatlikult sõites keskendunud talviste teeoludele ja ei suutnud tähelepanu õigeaegselt lähenevale rongile ümber lülitada. Autojuht alustas hilinevalt kokkupõrke vältimiseks pööret paremale, kui rong oli jõudnud juba ülesõidukohale. Seejärel toimus koheselt kokkupõrge rongiga.
- Ülesõidukoha eel lähimast rööpast 43,3 m kaugusel hoiatusmärgi 112 „Tõkkepuuta raudteeülesõidukoht“ puudumine ei ole õnnetuse põhjuseks. Hoiatusmärgi 112 „Tõkkepuuta raudteeülesõidukoht“ puudumine ei takista juhil tähele panemast ülesõidukoha eel asuvaid teisi liikluskorraldusvahendeid, mis hoiatavad teda samuti võimalikust ohust ülesõidukohal. Hoiatusmärk on lisavahend teiste liiklusmärkide seas veokijuhi tähelepanu köitmiseks. Hoiatusmärgi 112 „Tõkkepuuta raudteeülesõidukoht“ puudumine on juhtumi täiendavaks asjaoluks.
- Meditsiinilise läbivaatuse käigus tuvastati autojuhil alkoholijoove. Joobeseisund pärsib tähelepanu ümberlülitamist. Autojuht oma joobeseisundit eitab.

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 rööpamurrud) ning kolmanda osapoolega seonduvad juhtumid, kuhu kuuluvad veeremi kokkupõrked takistustega vabas gabariitmõõtmes 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.

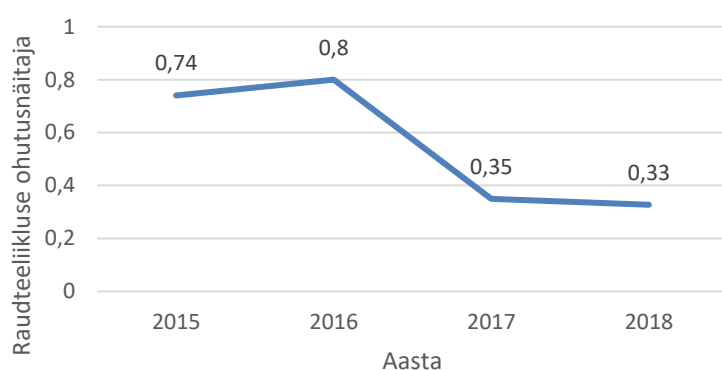
Eelmiste aastatega võrreldes on 2018. aastal oluliselt paranenud avalik raudteeohutustase (1,29-lt 0,78-le). Võrreldes 2017. aastaga on õnnetusjuhtumite arv küll suurenenud, kuid samas peab silmas

pidama, et õnnetusjuhtumite hulgas on juhtumid, mille puhul on politsei uurimine tuvastanud hukkumise põhjusena isiku tahtliku raudteeohutuse nõudeid eirava tegevuse. Samas Eesti ohutusasutuse siseriiklik avaliku raudteeohutustaseme näitaja sarnaselt CSI näitajale ei hõlma tahtliku tegevuse tagajärjel hukkunuid. Raudteeliikluse ohutustase on 2018. aastal võrreldes eelmise aastaga veidi paranenud (0,35-lt 0,33-le). Raudteeliikluse ohutustasemes arvestatavad näitajad on 2018. aastal suurenenud, kuid näitajat tasandab suurem rong-kilomeetrite arv. Eesti raudteedel toimuvate juhtumite arv on küll suhteliselt väike, kuid iga juhtum mõjutab seetõttu oluliselt statistilisi näitajaid.

Avalik raudteeohutustase (2015-2018)

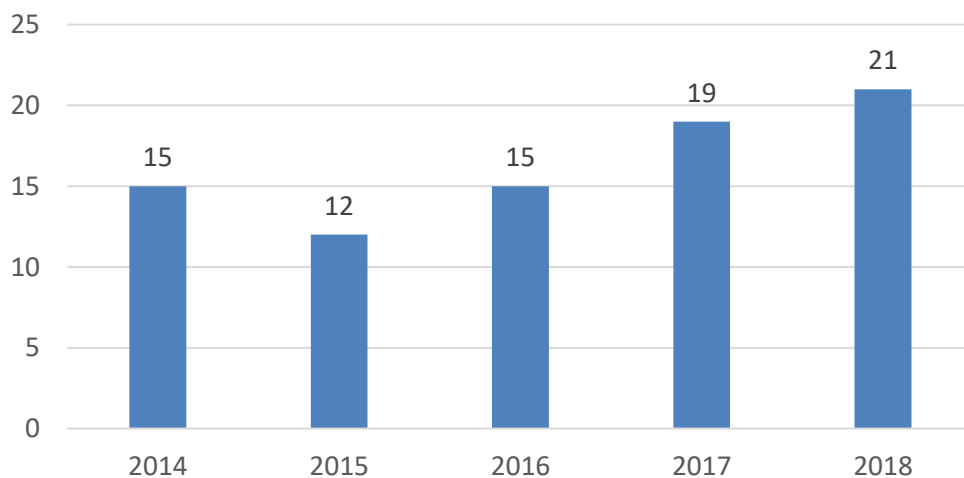


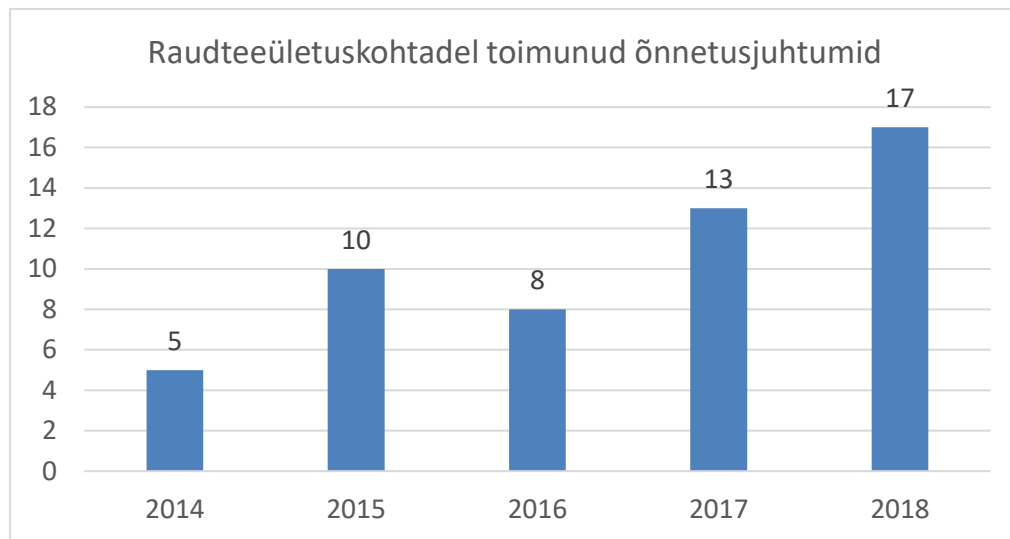
Raudteeliikluse ohutustase (2015-2018)



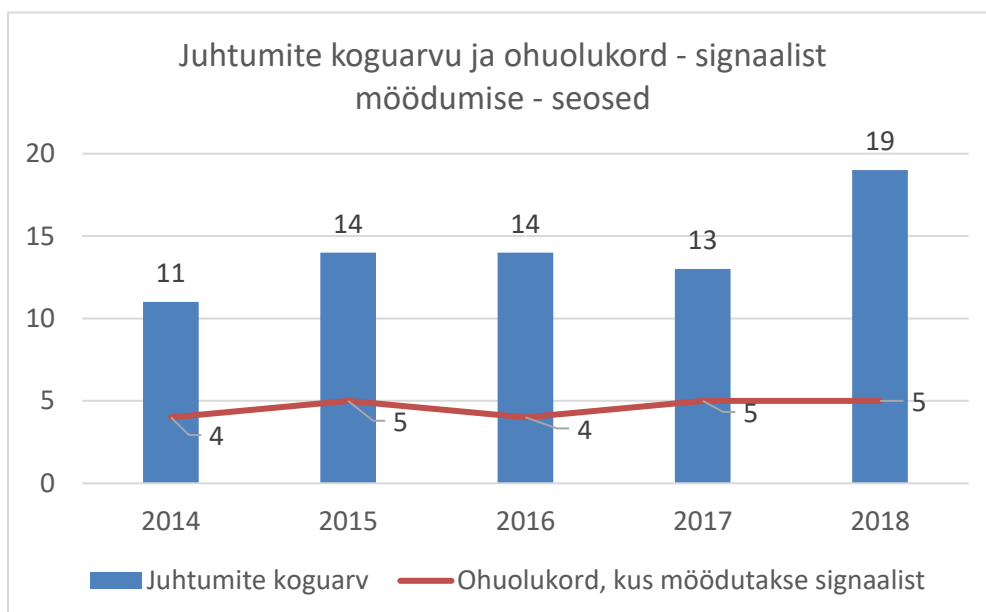
CSI andmete analüüsis on peamised näitajad toodud järgnevalt välja. Märkimisväärseid õnnetusi toimus Eesti 2018. aastal 21 korral. Peamiselt oli tegemist raudteeületuskohtadel toimunud õnnetusjuhtumitega, mis tõstsid ka üldnäitajat.

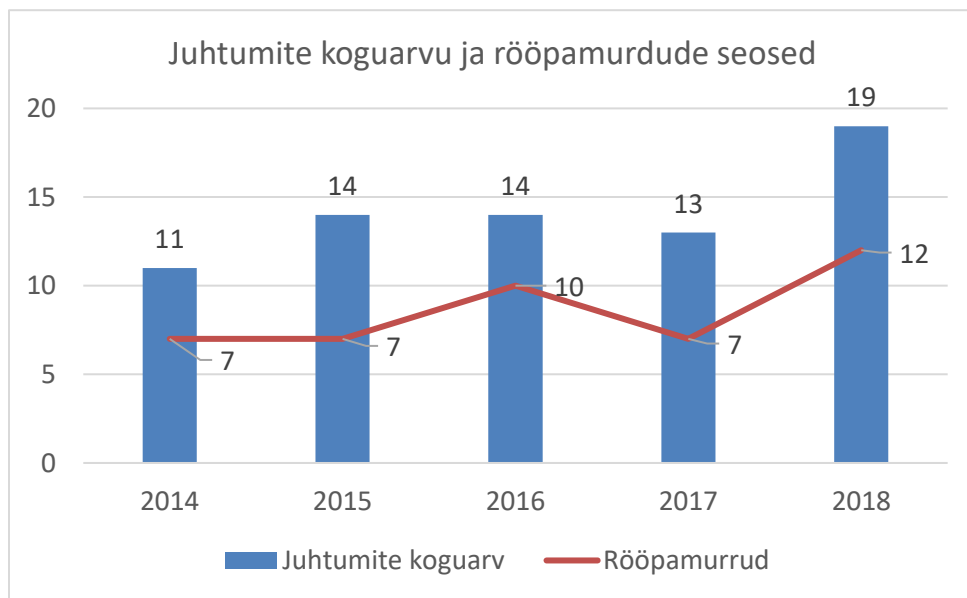
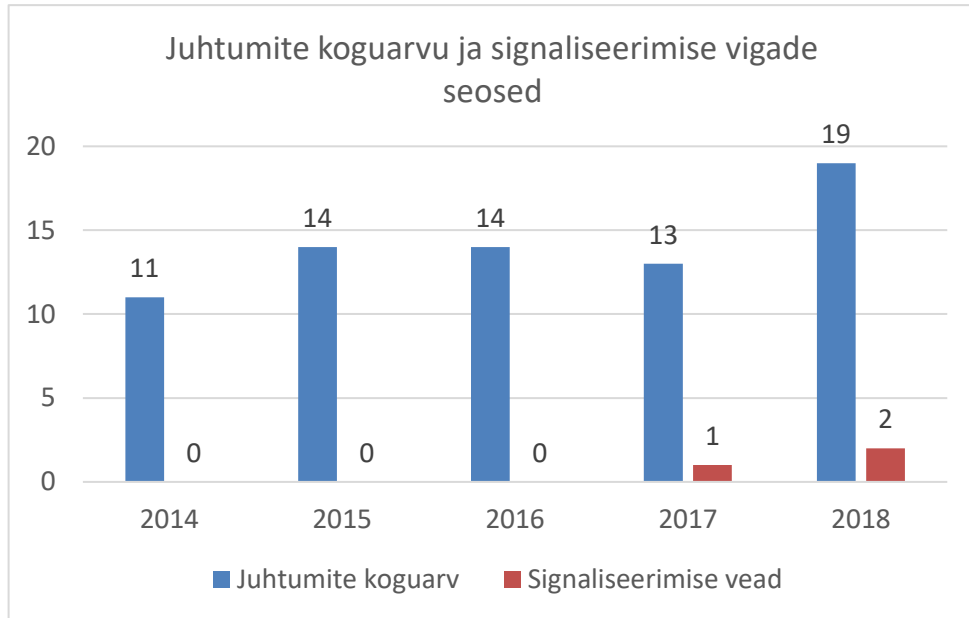
Märkimisväärsete õnnetuste arv (significant accidents)





Vahejuhtumeid sealhulgas osasid tehnilisi juhtumeid (*precursors*) toimus Eestis 2018. aastal 19 korral. Need olid seotud rööpamurdude, signaliseerimise vigade ja ohuolukordadega, kus möödutakse vastavast signaalist. Nende juhtumite osas on ohutusasutusel mitmeid võimalusi olukordade põhjuste välja selgitamiseks. Ettevõtted esitavad kord kuus tehniliste juhtumite aruandeid, kus tuuakse välja juhtumi asjaolud, likvideerimise meetmed ja järelmeetmed. Juhtumite puhul on oluline likvideerida ohuolukord ja taastada liiklus. Samuti viivad ettevõtted läbi oma töötajatele täiendjuhendamisi. Täiendavalt on ohutusasutusel võimalus algatada täiendav menetlus – seda meedet kasutasime ka 2018. aastal.





Toimunud õnnetusjuhtumite ning juhtumite, mis oleks võinud viia õnnetusjuhtumi analüüsimisel on väga väärtuslikuks allikas rongidel olevate pardakaamerate salvestused, mida raudtee-ettevõtted periooditi ohutuasutusele edastavad. Kaamerapilt võimaldab juhtumit analüüsida kõigil osapooltel ning võimaldab juhtumit kirjeldada objektiivselt. Kaamerapilt annab informatsiooni liikleja käitumisest enne otsasõitu ja kokkupõrget ja teha otsuseid võimalike ohutusmeetmete rakendamise kohta.

2018. aastal leidis aset ka juhtum manöövritööl Viljandi jaamas, kus läks manöövritöö käigus rööpalt maha ühe vaguni esimese pöördvankri ratas. Vagunis veeti ohtlikku kaupa, kuid juhtumi tagajärjel leket ei toimunud. Juhtumi põhjustena leiti, et tegemist oli kolmandate osapoolte vandalismiga. Juhtum ei kategoriseeru CSI andmetesse, sest juhtum leidis aset manöövritööl.

2018. aasta õnnetusjuhtumite juurpõhjuste tuvastamisel tegime koostööd ettevõtjate ning Politsei-ja Piirivalveametiga. On selgunud, et 2018. aastal 32 õnnetusjuhtumist raudteel olid viiel juhtumil kinnitatud liikleja ettekavatsetud tegevus, mis viis neljal juhul liikleja surmani ning ühel juhul tõsiste vigastusteni. Kuue juhtumi puhul oli juhtumi põhjuseks kas liikleja ettekavatsetud tegevus või tähelepanematus. Nelja juhtumi menetlus lõpetati uurijate poolt põhistamata määrusega ehk juhtumi kindlat põhjust uurimise käigus ei tuvastatud.

2018. aastal leidis aset ka üks juhtum jalgratturiga, kus jalgrattur oleks jäänud kaubarongi alla. Õnneks ei kaasnenud juhtumiga jalgratturile tõsiseid vigastusi, kuid juhtumi järgselt toimus ohutusasutuse kokkusaamine infrastruktuuri ettevõtja, politsei ja kohaliku Maanteeameti esindajaga, kus arutati konkreetset juhtumit ning võimalikke ennetavaid ühistegevusi ja informatsiooni vahetamist. Kohtumise tulemusena korraldas infrastruktuuri-ettevõtja ühistegevusi politseiga, mille käigus viidi ennetustegevusi läbi üle Eesti raudteeületuskohtades ning selgitati liiklejatele ohutusnõudeid raudtee ületamisel.

5. Euroopa Liidu seadusandlus ja regulatsioonid

5.1. Muudatused seadusandluses

2018. aastal panustasime ohutusasutusena siseriikliku raudteeseaduse eelnõu koostamisse. Seaduse eelnõu teksti vaatasid üle ohutusasutuse erinevate raudteevaldkondadega seotud inimesed ning kommenteeritud tekst edastati Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi. Seaduse uus redaktsioon võetakse vastu eeldatavasti 2019. aasta teises pooles.

Riikliku raudteeseadusega on seotud ka raudtee tehnokasutuseeskiri ja selle lisad. Määruse eelnõu koostati ohutusasutuse poolt ning edastati Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi. Määruse uue

redaktsiooniga on ettevõtetel kohustus kehtestada ettevõtte sisesed juhendid, mis kirjeldavad rongiliikluse ja manöövr töö teostamist. Tehnokasutuseeskiri annab ettevõttele ette raamistiku ja suunised, millest juhendid lähtuma peavad.

Seoses 2018. aasta veebruaris toimunud Kulna õnnetusjuhtumiga tegi Ohutusjuurdluse Keskus Eesti riiklikule ohutuasutusele ettepaneku kavandada ettepanekute tegemine Majandus- ja Kommunikatsiooniministriumile raudteeületuskoha ülevaatus komisjoni staatuse tõstmiseks tema tööülesannete ja volituste suurendamise teel. Eeltoodud teema osas on 2019. aastal planeeritud täiendavad tegevused.

5.2. Erandid vastavalt artiklile 15 raudteeohutuse direktiivis

Not Applicable

6. Ohutustunnistused, ohutusload, autoriseerimised ja teised ohutuasutuse poolt väljastatud sertifikaadid

6.1. Ohutustunnistused, ohutusload ja autoriseerimised

Eestis on 2018. aasta seisuga 16 raudtee-ettevõtet, kellele on väljastatud ohutustunnistus kauba- või reisiveo teostamiseks. Lisaks on Eestis 2 raudteeinfrastruktuuri ettevõtet, kellele on väljastatud siseriiklikud ohutusload - AS Eesti Raudtee ning Edelaraudtee Infrastruktuuri AS. 2018. aastal lõpetati 8 ettevõtte ohutustunnistuste menetlused. Nendeks ettevõteteks olid AS Maardu Raudtee, AS Eesti Liinirongid, Dekoil OÜ, AS GoRail, AS Railservis, AS Sillamäe Sadam, AS E.R.S. ning AS Skinest Rail. 7 nendest ettevõtetest olid seotud ohutustunnistuste uuendamise menetlustega. Lisaks olid 2018. aasta lõpust käimas 4 ettevõtte ohutustunnistuse uuendamise või väljastamise menetlused. 2018. aastal väljastati üks uus ohutustunnistus ettevõttele AS Skinest Rail. 2018. aastal ei tühistatud ühtegi ohutustunnistust.

Ohutustunnistuste ja -lubade menetlused kattusid ajaliselt seoses asjaoluga, et tunnistused olid 5 aastat tagasi uuendatud ka küllaltki lühikeses ajavahemikus. Põhilised probleemid menetlustes on erinevad. Näiteks saab välja tuua, et ohutusjuhtimise süsteemides on uuendamata raudteeohutusalased mõisted

ning kasutatakse juhtumite kirjeldamisel vananenud liigitust. Samuti oli probleeme ettevõtete riskianalüüsides, mis ei hõlmanud kogu ettevõtte tegevusvaldkonnaga seotud riske.

Muudatused strateegias ja protseduurides on seotud eelkõige ettevõtetele tagasiside andmisega. Ohutustunnistuste ja -lubade menetlemisel olime ettevõtetega pidevas suhtluses. Lisaks kasutasime ohutusjuhtimise süsteemide ja ettevõtete dokumentatsiooni ülevaatamisel raudteeohutuosakonna eriala spetsialistidest koosnevat komisjoni, mis muutis hõlpsamaks ettevõtte tegevuse kõigi aspektide põhjaliku ja pädeva tervikliku käsitlemise.

Ohutustunnistuste ja -lubade menetlemisel tegime nii öelda kaudset järelevalvet lähtudes ettevõtte kommentaaride lahendamisest seoses ohutusjuhtimise süsteemi muudatustega, ettevõtete esitatud aruannetest, eelnevatest järelevalvetest ja seotud õnnetusjuhtumitest. Täiendav järelevalve viiakse läbi aasta jooksul ohutustunnistuste ja -lubade väljastamisest.

Väljastatud ohutustunnistused A-osa:

Ettevõtte	Tunnistuse number	Kehtivuse algus	Kehtivuse lõpp
AS Operail	EE1120190001	23.01.2019	23.01.2024
Vesta Terminal Tallinn OÜ	EE1120190003	01.02.2019	01.02.2024
AS Maardu Raudtee	EE1120180004	02.10.2018	02.10.2023
AS Eesti Liinirongid	EE1120180006	03.10.2018	03.10.2023
Dekoil OÜ	EE1120180009	02.11.2018	02.11.2023
AS GoRail	EE1120180007	03.10.2018	03.10.2023
AS Railservis	EE1120180010	11.12.2018	11.12.2023
AS Sillamäe Sadam	EE1120180008	02.10.2018	02.10.2023
AS E.R.S	EE1120180005	03.10.2018	03.10.2023
AS Kunda Trans	EE1120190005	22.03.2019	22.03.2024
Horizon Tselluloosi ja Paberi AS	EE1120170002	07.06.2017	07.06.2022
Alexela Terminal AS	EE1120150002	03.02.2015	03.02.2020
Enefit Kaevandused AS	EE1120150001	02.02.2015	02.02.2020
Leonhard Weiss RTE AS	EE1120170006	25.09.2017	25.09.2022
Skinest Rail AS	EE1120180002	11.07.2018	05.02.2023
AS DBT	EE1120190004	22.03.2019	22.03.2024

6.2. Veeremi autoriseerimised

Not Applicable

6.3. Hoolduse eest vastutavad üksused (ECM)

Not Applicable

6.4. Vedurijuhid

2018. aastal väljastati 32 vedurijuhiluba, neist esmaseid vedurijuhilubasid 5. Vedurijuhilubade peatamisi ja tühistamisi 2018. aastal ei toimunud. Samuti ei ole muutunud vedurijuhilubade väljastamise protsessid ja strateegiad.

Uusi vedurijuhtide koolituskeskusi ei tunnustatud ohutusasutuse poolt. Eraldi ei toimunud 2018. aastal koolituskeskuste järelevalvet. Samas teostati järelevalvet vedurijuhtide koolitusega seotud teemades ohutusjuhtimise süsteemi kontekstis.

6.5. Teised ohutusasutuse poolt väljastatud sertifikaadid või autoriseerimised

25.01.2019 väljastati iseliikuval eriveeremil kasutatavale ohutusseadmele “Kadri” siseriiklik vastavussertifikaat ja 30.01.2019 väljastati samale tootele kasutuselevõtu luba.

6.6. Kontaktid teiste ohutusasutustega

2018. aastal ei ole välismaised operaatorid soovinud Eestis tegevust alustada, seetõttu ei ole Eesti ohutusasutusel selles osas teiste ohutusasutustega kontakte olnud.

2018. aasta jaanuaris külastasime Põhja- ja Baltimaade avaliku halduse mobiilsusprogrammi raames Taani ohutusasutust, Taani Ohutusjuurduse Keskuse rolli täitvat AIB-d ning infrastruktuuri-ettevõtjat Rail Net Denmark. Külastuse käigus arutasime mitmeid erinevaid teemasid nagu näiteks NSA rolli, õigusloomet ja 4. raudteepaketi tegevusi, järelevalvet, õnnetusjuhtumite analüüsimist näidete põhjal ning ettevõtte vaates ohutusjuhtimise süsteemi rakendamist ja üldist raudteeohutust Taanis. Külastus toimus koostöös Leedu ohutusasutusega. Külastus näitas taaskord, et ohutusasutustel on lahendamist vajavate teemade

osas kattuvusi, kuid samas pakuvad sellised külastused võimalust jagada ning rakendada parimaid praktikaid.

2018. aastal osalesime Euroopa ohutusasutuste ohutusuannete analüüsi tutvustaval seminaril, kus saime kasulikke informatsioone, kuidas arendada Eesti ohutusuannet. Üldiseks probleemiks oli asjaolu, et ohutusasutused kasutavad ohutuse hindamisel erinevaid näitajaid ning näitajate analüüs on erineval tasemel. Ohutusasutuse eesmärgiks on parandada oma tegevuste ja ohutusuandega seotud näitajate analüütilist poolt.

2018. aastal jätkusid tegevused Euroopa Raudteeameti koostöökokkuleppe ning Baltimaade (Eesti, Läti, Leedu) mitmepoolse lepingu osas.

6.7. Informatsiooni jagamine ohutusasutuse ja raudtee-ettevõtete vahel

Informatsiooni jagamine 2018. aastal ohutusasutuse ja raudtee-ettevõtete vahel oli pidev. See oli seotud ohutustunnistuste ja -lubade uuendamise menetlustega, kuid ka järelevalve toimingutega. Menetluste läbiviimisel on oluliseks osaks osapoolte koostöö ning arusaamine, et tegevuste eesmärgiks on tagada valdkonna ohutus. On ettevõtteid, kellega suhtlus on ettevõtte suurusest tulenevalt tihedam – näiteks avaliku raudteefrastruktuuri ettevõtted ning suuremad veoettevõtted. Seda seetõttu, et need ettevõtted on seotud avaliku raudtee ohutusega.

Informatsiooni jagamise vahenditeks on ametlikud koosolekud ja ümarlauad, kui ka telefonikõned ja kirjavahetus.

2018. aastal toimus ohutusasutuse kokku kutsutud ümarlaud, kus kohtusid osalejad Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumist, Maanteeametist, MTÜ-st Operation Lifesaver Estonia ning mitmete raudtee-ettevõtjate esindajad (sh kaks Eesti avaliku raudteefrastruktuuri ettevõtet). Kohtumise teemadeks olid raudteeülekäigukohtade foorid, punase tule kaamera paigaldamine raudteeülesõidukohtadele, raudteeülesõidukohtade kodeerimine ja lisateadete tahvlid ning samatasandiliste ülesõidukohtade sulgemine. Kohtumisel arutati kokkuvõtvalt meetmeid ja võimalusi, kuidas suurendada ohutust raudteeületuskohtades ning likvideerida võimalusel samatasandilisi ülesõidukohti. Tõdeti, et teatud tegevusteks on vajalik teha muudatusi kehtivas seadusandlusesse ning

täiendavat uurimistööd, et leida sobivad lahendused. Eelmainitud teemade osas jätkuvad tegevused ka 2019. aastal.

7. Järelevalve

7.1. Strateegia, plaanid, protseduurid ja otsuse vastuvõtmine

Riiklik ohutusasutus:

- a) kogub ja analüüsib strateegia ja kava(de) sisendandmetena mitmest allikast pärit andmeid/teavet. Allikad võiksid hõlmata ohutusjuhtimissüsteemide hindamise käigus kogutud teavet, varasema järelevalve tulemusi, teavet allsüsteemidele või veeremiüksustele antud lubade kohta, riiklike ohutusjuurdlusasutuste aruandeid õnnetusjuhtumite kohta ja nende sellekohaseid soovitusi, muid aruandeid või andmeid õnnetusjuhtumite/vahejuhtumite kohta, raudteeveo- või taristuettevõtja iga-aastaseid ohutusaruandeid riiklikule ohutusasutusele, hoolduse eest vastutavate üksuste iga-aastaseid hooldusaruandeid, kodanike kaebusi ja muid asjakohaseid allikaid;
- b) määrab sihtotstarbelise järelevalve jaoks kindlaks järelevalve strateegias käsitletavad riskivaldkonnad, sealhulgas asjakohasel juhul need, mis on seotud inim- ja organisatsiooniliste tegurite arvesse võtmise ja käsitlemisega;
- c) koostab järelevalvekava(d), milles näitab, kuidas ta rakendab järelevalvestrateegiat kehtivate ühtsete ohutustunnistuste ja ohutuslubade kehtivuse ajal;
- d) koostab kindlaksmääratud sihtvaldkondade põhjal esialgse hinnangu kava(de) rakendamiseks vajalike vahendite kohta;
- e) jaotab vahendeid kava(de) rakendamiseks;
- f) käsitleb järelevalvestrateegias ja -kava(de)s kõiki piiriülese tegevuse või taristu(te)ga seotud küsimusi, koordineerides tegevust teise riikliku ohutusasutusega (teiste riiklike ohutusasutustega).

Raudteeohutuse järelevalvet teostatakse ohutusasutuse tööplaani alusel, mille koostamisel arvestatakse ettevõtte tegevusega seotud võimalikke riske. Tööplaani koostamisel võetakse näiteks arvesse ettevõtte

suurust, veomahtusid, infrastruktuuri suurust, seotud õnnetusjuhtumite arvu ning eelnevate järelevalvete tulemusi. Järelevalve tööplaani pannakse üldjoontes paika terve aasta peale, kuid iga järgneva kuu kohta koostatakse detailne järelevalve plaan, kus arvestatakse osakonna teisi jooksvaid tegevusi, et ei toimuks tegevuste kattumist. Igale järelevalvele määratakse vastutaja ning järelevalve teised teostajad.

Järelevalvete teemad võivad olla seotud riiklike ohutustrendidega, kuid ka Ohutusjuurduse Keskuse poolt tehtud soovitustega.

Järelevalvemeetodid on erinevad. Kasutatakse nii paikvaatlust, ettevõtetesse kohapeale minekut, kuid ka järelevalvet distantsilt ehk dokumentide ja protsesside kontrolli. Järelevalvemeetod sõltub konkreetsest järelevalve teemast. Reisironge ja kaubaronge kontrollides kasutatakse näiteks kontrollsõite, mille käigus kontrollitakse nii vedurijuhti kui ka vedurijuhiabi (olemasolul) ning ka klienditeenindajat (reisirongide puhul).

Järelevalvetega seoses ohutusasutus eraldi tagasisidet ei kogu, kuid kuna teeme ettevõtetega koostööd erinevates teemades, siis arvestame kaebusi, kui neid peaks tekkima. Konkreetsete haldusmenetlusega seotud otsuste osas on võimalik esitada vaie ameti peadirektorile või pöörduda halduskohtusse.

7.2. Järelevalve tulemused

2018. aastal viidi läbi raudteeinfrastruktuuri järelevalvet kokku 20 mitteavaliku ettevõtte territooriumil, neljas avaliku raudteeinfrastruktuuri valdaja raudteejaamas ning osaleti 9 maakonna raudteeülesõidu- ja ülekäigukohtade ülevaatuskomisjonis.

Järgnevalt on toodud näited ülevaatuskomisjonidest 2018. aastal:

1. Eesti Raudtee, Võru maakond, Lõuna teosakond ülesõidukohad – 12 ülesõidukohta. Üldjoontes vastavad ülesõidukohad nõuetele, v.a vanad lampfoorid, mille osas alustati menetlust, mis kestab hetkel veel.
2. Edelaraudtee Infrastruktuuri, Tallinn - Rapla ülesõidukohad – 20 ülesõidukohta. Üldjoontes vastavad ülesõidukohad nõuetele. Enamlevinud probleemiks on võsalõikus, mis on seotud nähtavusega.
3. Edelaraudtee Infrastruktuuri, Pärnu-Rapla ülesõidukohad – 26 ülesõidukohta, Üldjoontes vastavad ülesõidukohad nõuetele. Enamlevinud probleemiks on võsalõikus, mis on seotud nähtavusega.

4. Eesti Raudtee, Harju maakond Ida teesakond (Tuuleväljast Aegviiduni) ülesõidukohad – 12 ülesõidukohta. Ülesõidukohad vastavad ülesõidukohad nõuetele.
5. Edelaraudtee Infrastruktuuri, Viljandi-Rapla ülesõidukohad – 23 ülesõidukohta. Üldjoontes vastavad ülesõidukohad nõuetele. Enamlevinud probleemiks on võsalõikus, mis on seotud nähtavusega.
6. Eesti Raudtee, Põlvamaa ülesõidukohad - 15 ülesõidukohta. Üldjoontes vastavad ülesõidukohad nõuetele.
7. Enefit Kaevandused AS ülesõidukohtade komisjon – 23 ülesõidukohta. Üldjoontes vastavad ülesõidukohad nõuetele, üksikud probleemid võsas olevate liiklusmärkidega.

2018. aastal viidi raudteeliikluse ja -ohutuse põhjalikku järelevalvet kokku läbi 14 korral. Ettekirjutusega lõppesid järelevalvetoimingud kuuel korral. Ettekirjutused kaasnevad järelevalve tegevustega pigem harva. Oleme jõudnud faasi, kus ettevõtted üldjuhul lahendavad järelevalve protokollis toodud puudused esimesel võimalusel ning mõistliku tähtajaga. Samuti võetakse arvesse ohutusasutuse poolt tehtud soovitusi.

2018. aastal olid järelevalve põhilised teemad järgmised: ohutusjuhtimise süsteemi rakendamine, jaamatöö kontroll, veoeeskirja kontroll, liikluskorralduse ja seadmete kasutamise kontroll, raudteeliiklusregistri andmete kontroll, ettevõtete erinevate ametikohtade (sh ohutusunõuniku) vastutusalade ja tegevuste kontroll, raudtee tehnikasutuseeskirjas nõutud dokumendid, raudteeinfrastruktuuri kontroll, kaubaveo protsesside kontroll, raudteeveeremi juhtide kutsetunnistused, load ja sertifikaadid, raudteeveeremite vastavus kehtestatud nõuetele, raudteeohutuse ja -liikluse juhtimise eest vastutavate isikute kutsetunnistused, liikluskorralduslike signaalmärkide ja lisatahvlite olemasolu, liikluse juhtimisega seotud dokumentatsiooni täitmine, raudteeveeremite hoolduse ja remondi teostamine.

Järelevalve käigus selgusid puudused, mis olid seotud ohutusjuhtimise süsteemi uuendamise ning rakendamisega (näiteks teemades nagu koolitus, ettevõtte struktuur ja vastutusalad, juhtkonnapoolne ülevaatus, ametijuhenditega tutvumise kinnitamine, riskide hindamine, täiendjuhendamine), raudteeveeremite nõuetekohase märgistusega (puudusid näiteks registreerimisnumbrid vaguni kerel), raudteeülesõidukohtade märgistusega (sh tehnoloogilised ülesõidukohad). Teatud juhtudel puudusid ettevõttes vajalikud juhendid ja dokumendid. Samuti pöörasime vähemalt ühel korral ettevõtja tähelepanu avalikule raudteeinfrastruktuurile väljasõiduks lubavate tingimuste kehtestamise ja kontrolli osas avaliku raudteeinfrastruktuuri ettevõtja poolt.

Ühe järelevalve käigus selgus, et liikluskorraldamise eest vastutavate töötajate keeleoskus ei vasta nõutud tasemele ning võib olla oluliseks riskiks vedurijuhi ja liikluskorraldaja omavahelises suhtluses. Puuduse likvideerimiseks koostas ettevõtte keeleõppe grupid, et tõsta töötajate keeleoskuse taset ning muutis töökorraldust nii, et vajalikul tasemel keelt kõnelev liikluskorraldaja oleks kõigis vahetustes tagatud.

Puuduste likvideerimiseks rakendasid ettevõtted järgmisi meetmeid: ohutusjuhtimise süsteemi uuendamine, veoeeskirja koostamine ja uuendamine, ohutusnõuniku töökohustused üle vaatamine ning täiendamine, mitteavaliku raudtee tehnokorraldusakti ning ohutute liikumisteede skeemi koostamine, raudtee ülesõidukoha katte ja liiklusmärgiste uuendamine, pidurkingade märgistuste uuendamine, täiendjuhendamiste läbiviimine töötajatele (nt seoses liiklusega seotud dokumentatsiooni täitmisega), raudteerajatiste ja -veeremi kandmine raudteeliiklusregistrisse.

Lisaks järelevalvetoimingutele viis raudteeohutusosakond 2018. aastal läbi mitmeid menetlusi ja toiminguid ehitusvaldkonnas, tegevusõiguse ning raudteeliiklusega seonduvalt. Allpool on kolmes koondtabelis toodud menetluste arvandmed raudteeohutusosakonnas 2018. aastal.

EHITUSVALDKOND	Menetluste arv
Ehituslubade väljastamine	59
Kasutuslubade väljastamine	8
Projekteerimistingimuste väljastamine ja nende kooskõlastamine	32
Kaitsevööndis tegutsemise lubade väljastamine	52
Üld/maakonna/detailplaneeringute kooskõlastamine	34
KMH menetluste arv	2

TEGEVUSÕIGUS	
Tegutsemiseohutustunnistuste väljastamine	5
Kutsetunnistuste tunnustamine	9
Ohutusjuhtimise süsteemide menetlemine	15
Ohutustunnistuste A osade väljastamise menetlemine	13

Ohutustunnistuste B osade väljastamise menetlemine	13
Veoeeskirjade menetlemine	5
Ohutusnõunike eksami läbiviimine ning tunnistuste väljastamine	8
Vedurijuhtide eksamineerijate tunnustamine	4
Vedurijuhilubade menetlemine	33
Vedurijuhtide tervisetõendi andmete uuendamine	64
Tunnustatud eksamineerijate teated eksamitest jaksamiprotokollid	366

RAUDTEELIIKLUS	Menetluste arv
Õnnetusjuhtumite teatiste menetlemine	27
Veeremi registreerimise, ümberregistreerimise ja arhiveerimise toimingud raudteeliiklusregistris	1158 (tk)
Kaubavagunite kasutusea pikendamine	52 (tk)
Eriveeremi registrikannete täiendamine	38 (tk)
Raudteeohutusalase järelevalve menetluste käigus koostatud protokollid	18
Koostatud ettekirjutused	7
Kontrollitud raudteeülekäigu ja ülesõidukohad	165

7.3. Koordineerimine ja koostöö

TJA-le on transpordi valdkonnas väga oluliseks väärtuseks erinevate osapoolte koostöö. Riikliku ohutusasutuseks on meie roll keskne, et tagada ettevõtete tegevuse vastavus kehtestatud nõuetele, anda sisendit siseriiklike nõuete loomiseks ja muutmiseks ning osaleda ning algatada valdkondlikke ennetustegevusi. Teiste Euroopa ohutusasutustega teeme koostööd töögruppides osalemiste näol.

2018. aastal on oluliseks koostöökohaks olnud ka Balti riikide ja Euroopa Raudteeametiga sõlmitavad lepingud. 2018. aastal toimus esimene koosolek seoses 4. raudteepaketi raames sõlmitava kahepoolse lepinguga, mille teiseks osapoolteks on Euroopa Raudteeamet. Samuti 4. raudteepaketi raames toimusid kohtumised 1520 mm võrgustiku koostöökokkulepe osas Euroopa Raudteeameti ja Balti riikide vahel. 2018. aastal toimus kokku 3 kohtumist.

8. Ühtsete ohutusmeetodite rakendamine raudtee-ettevõtete poolt

8.1. Ohutusjuhtimise süsteemi ühtsete ohutusmeetodite rakendamine

Riiklikud ohutusasutused avaldavad vastavalt Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivile (EL) 2016/798 oma eelnenud aasta tegevust käsitleva aastaaruande, mis sisaldab ka teavet raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate kogemused asjakohaste ühiste ohutusmeetodite kohaldamisel.

Ettevõtted rakendavad oma dokumentides ja tegevustes ohutusjuhtimise süsteemi ühtseid ohutusmeetodeid, kuid teevad seda ettevõtete tegevusvaldkonnast ning suurusest erineva detailsusega. Suuremad ettevõtted saavad planeerida ja rakendada ressursi, et oleksid rakendatud ühtsed ohutusmeetodid.

Ohutusasutusena näeme, et ettevõtetel on kohati probleeme näiteks siseauditi läbiviijate sõltumatuse tagamisega ning ohutusjuhtimise süsteemi pideva täiustamisega. Oleme nendele teemadele tähelepanu juhtinud nii ohutusjuhtimise süsteemi uuendamisel kui ka järelevalvetoimingutel. Ettevõtetel tihtipeale ei ole ressursi, et delegeerida siseauditi läbiviimine täiesti sõltumatule osapoolele ning seetõttu on siseauditiga tihtipeale seotud ka konkreetse valdkonna eest vastutav isik. Ohutusjuhtimise süsteemi pideva täiustamise koha pealt oleme näinud, et ettevõtted panustavad sisejuhendite muutmisesse, kuid need muudatused ei kajastu ohutusjuhtimise süsteemis. Mitme ettevõtte puhul oleme järelevalve käigus leidnud, et ohutusjuhtimise süsteem on ametlikult kord aastas üle vaadatud, kuid näiteks seadusandluses sel ajal toimunud muudatused ei ole ettevõtte dokumenti jõudnud. Siin on ohutusasutusel võimalus olukorda parandada tihedama kommunikatsiooni ja teavitamise näol.

Ohutuskultuur ning inim- ja organisatsioonilised faktorid on teemad, mida suuremad ettevõtted on juurutamas. Positiivse ohutuskultuuri edendamine on pikem protsess, millesse peavad olema kaasatud ettevõtte kõik tasandid. Informatsioon peab liikuma nii alt üles kui ka ülevalt alla ning töötajatel peaks olema võimalus oma ettepanekuid edastada ning olla osa avatud suhtlusest. See on asjaolu, millele ohutusasutusena saame tähelepanu juhtida.

8.2. Riskide hindamise ühtsete ohutusmeetodite rakendamine

Ohutusasutusena hindame riske ohutusjuhtimise süsteemi uuendamisel, väljaandmisel ja järelvalvel perioodiliselt. Samuti kui tegemist on vastavushindamisega näiteks veeremite kontekstis. Laiamahulisi riskihindamise menetlusi ühtsete ohutusmeetodite raames ei ole 2018. aastal läbi viidud.

8.3. Järelevalve ühtsete ohutusmeetodite rakendamine

Ohutusasutusena järgime järelevalve ühtsete ohutusmeetodite põhimõtteid ning rakendame neid järelevalve planeerimisel, teostamisel ja tulemuste analüüsimisel. Järelevalve käigus oleme tuvastanud, et ettevõtted seiravad oma protsesse ning rakendavad sisekontrolli meetmeid. Senine kogemus näitab, et väiksemad ettevõtted on suutelised oma protsesse haldama, kuid suuremad ettevõtted saavad ohutusmeetodeid rakendada süsteemsemalt.

8.4. Euroopa Liidu projektide rakendamine ja osalus

Rail Baltic (edaspidi RB) - 2018. aastal lõppes TJA jaoks ametlikult RB projekti rakendaja roll. 14.02.2018 kinnitati viimane RB maakonnaplaneering. Järgnenud kohtuasjad on aruande koostamise hetkeks edukalt läbinud ringkonnakohtu menetlused. Oktoobris võeti ametlikult vastu kõik Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringutega seotud tööd, sh planeeringulahenduse alusel koostatud raudtee ja sellega seotud rajatiste eelprojekt. Lepinguliselt anti Rail Baltic OÜ-le üle ka seni TJA poolt koordineeritud RB rajamiseks vajalike uuringute (metsiste elupaigaseire ning arheoloogilised eeluuringud) tellija kohustused.

Rail Baltica kiire raudtee Eestis

Raudtee arvudes

Kolme Baltimaad hakkab omavahel ja Euroopaga ühendama 1435-mm rööpmelisele kaasajale elektrifitseeritud ja keskkonnasõbralik raudtee, mille trassi pikkus Eestis on 213 kilomeetrit. Mõned olulisemad raudteeliikluse iseloomustavad faktid:

Kuni 240 km/h – reisirongi kiirus
20 minutit – sõiduaj Raplast Tallinnasse
45 minutit – sõiduaj Tallinnast Pärnusse

870 km – Trassi kogupikkus Balti riikides
213 km – Trassi kogupikkus Eesti
sh Pärnumaal – 109 km
sh Raplamaal – 55 km
sh Harjumaal – 49 km

Reisiterminalid – Tallinnas, Raplas, Pärnus

Võimalikud tulevased kohalikud peatused:

Assaku
Luige
Saku
Kurtna
Kohila
Järvakandi
Kaisma
Tootsi
Kikkasama
Häädemeeste

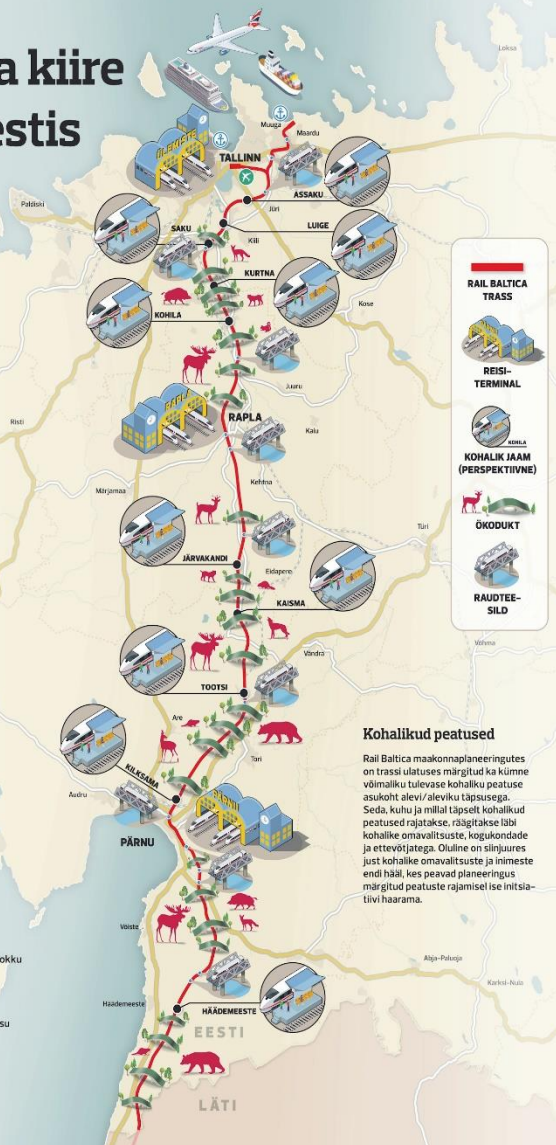
Keskkond ja taristu

Maakonnaplaneeringute käigus on saavutatud kokkulepe Rail Baltica Eesti-sisesel trassijoonel osas, mis arvestab maksimaalselt kohalike kogukondade ja teiste huvitatud osapoolte sisendit ning keskkonnakaitsete kaalutlust.

Raudtee maanteedega ristumisel on mugavat taristut ja liiklejate turvalisust silmas pidades plaanitud sillad ja viaduktid; ühtegi samatasandilist ristumist uuele raudteele ei tule. Loomapopulatsioonide liikumise tagavad ökodukid, samuti on kogu trassi ulatuses plaanitud läbipääsud kahepaiksetele.

Kogu trassil on mitmesugusel erinevald keskkonnametmeid ning taristulisi rajatisi, sealhulgas:

- 520 keskkonnametmeid kokku
- 24 ökodukti
- 80 kahepaiksete läbipääsu
- 8 kergliiklustunnelit
- 86 silda ja viadukti
- 21,5 km müüritõkkeselgu



Kohalikud peatused

Rail Baltica maakonnaplaneeringutes on trassi ulatuses märgitud ka kümne võimaliku tulevase kohaliku peatuse asukoht alevi / aleviku täpsusega.

Seda, kuhu ja millal täpselt kohalikud peatused rajatakse, räägitakse läbi kohalike omavalitsuste, kogukondade ja ettevõtjatega. Oluline on silmas panna, et kohalike omavalitsuste ja inimeste endi hääli, kes peavad planeeringus märgitud peatuste rajamisel ise initsiatiivi haarama.

RB projektis laiemalt on alanud tegevuste järgmine faas. Euroopa Komisjoni 26.10.2018 rakendusotsusega nr C (2018) 6969 sätestati projekti vahe- ja lõpptähtajad, eesmärgiga alustada regulaarliiklusega 2026. aastal. Alustatud on raudteetrassi põhiprojekti koostamist, aruande koostamise hetke seisuga on alustatud tehnilist projekteerimist lõikudel Tallinnast Raplani ning Raplast Pärnuni. Esimesed ehituslubade taotlused esitatakse TJA-le eeldatavalt 2020. alguses. TJA on tegemas ettevalmistusi tagamaks administratiivne võimekus taotluste võimalikult operatiivseks menetlemiseks. RB projekti kaasrahastatakse Eli Euroopa ühendamise rahastust (CEF).

Tapa-Tartu raudtee rekonstrueerimine - TEN-T põhivõrgustikul jätkus olemasoleva raudtee rekonstrueerimine. Ühtekuuluvusfondist kaasrahastatava projekti raames rekonstrueeritakse 57 km raudteed ning uuendatakse 17 samatasandilist raudteeülesõidukohta. Projektiga viiakse lõpule Tallinn-Tapa-Tartu-Koidula põhivõrku kuuluva raudteeinfrastruktuuri rekonstrueerimine projektkiirusele 120 km/h tunnis. 2018. aasta lõpuks oli töö lõpetatud 99% ulatuses.

Tallinn-Keila-Paldiski ja Keila-Riisipere kapitaalremondi II etapp - Ühtekuuluvusfondi kaasrahastamisel läbi viidava projekti käigus rekonstrueeritakse ca 42 km valdavalt TEN-T põhivõrgustikku kuuluvat raudteed ning uuendatakse 5 samatasandilist ülesõidukohta. Rekonstrueerimise käigus vahetatakse välja

kogu raudtee pealisehitis, vajadusel laiendatakse muldkeha ja suurendatakse selle kandevõimet. Välja vahetatakse ka kõik peatee pöörangud. Ühtlasi parandatakse rekonstrueerimistööde käigus Balti jaama (Eesti peamine reisirongide sõlmjaam) läbilaskevõimet. 2018. aasta lõpu seisuga olid tööd lõpetatud ca 30 km ulatuses. Rekonstrueerimistööd peaksid lõpule jõudma 2021. aasta jooksul.

Tapa-Narva raudtee rekonstrueerimine - 2018. aasta sügisel alustati Ühtekuuluvusfondi kaasrahastuse toetusel rekonstrueerimistöödega ca 54 km ulatuses ka Tapa-Narva raudteelõigul. Projekti eesmärgiks on tagada Tapa-Narva raudteelõigul raudteeliikluse ohutuse, mugavuse ja kvaliteedi kasv koos reisirongide lubatava suurima kiiruse tõstmisega kuni 135 km/h. Tapa-Narva raudtee projekt lõpeb esialgse kava kohaselt 2021. aastal.

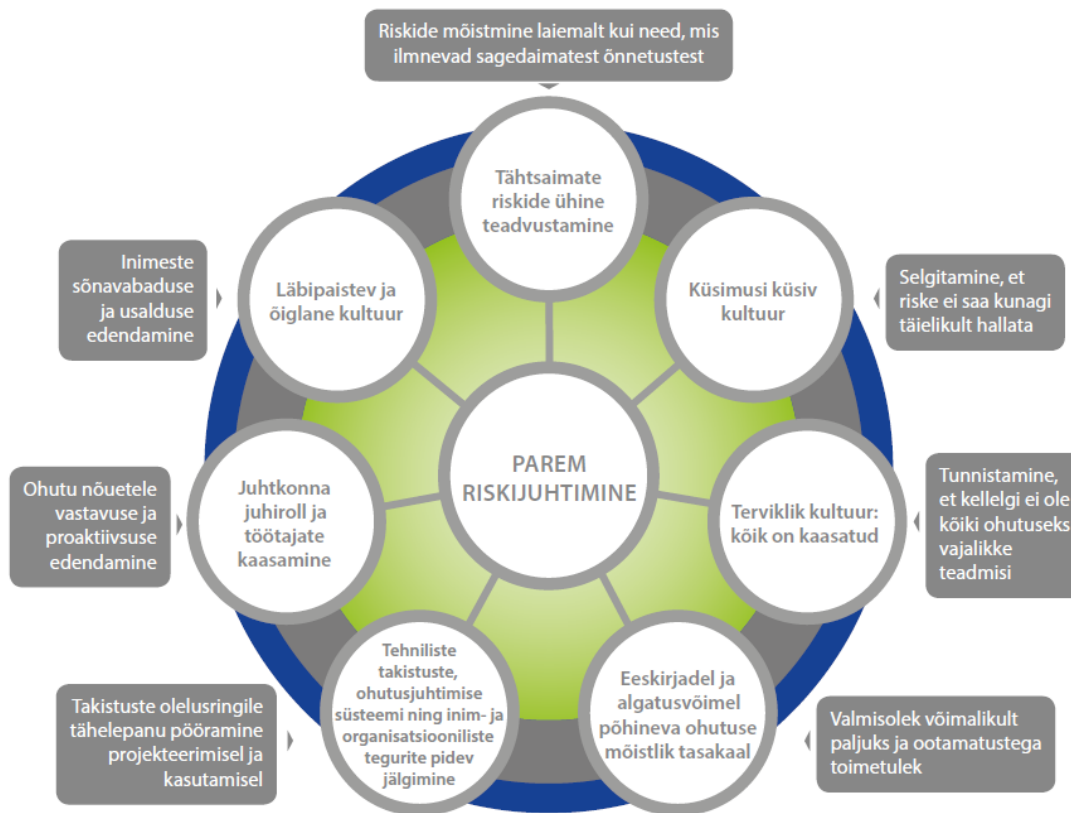
Pärast eelpool kirjeldatud kolme Ühtekuuluvusfondi toel ellu viidava projekti lõppu on kogu olemasolev TEN-T raudtee põhivõrgustik viidud projektkiirusele 120 km/h. Ühtlasi on loodud esmased eeldused tõstmaks reisirongide sõidukiirusi põhivõrgustiku liinidel kuni kiiruseni 135 km/h.

9. Ohutuskultuur

9.1. Ohutuskultuuri hindamine ja järelvalve

Ohutuskultuur on seos ohutusjuhtimise süsteemi nõuete ja inimeste poolt nõuete mõtestamise vahel. Mõtestamine põhineb hoiakutel, väärtustel, veendumustel ja tegevusel, mis on seotud otsuste ja käitumisega. Ohutuskultuuri mudeli üheks eesmärgiks on parem riskide juhtimine.

Joonis 1. Ohutuskultuuri mudel
Tööstusohutuskultuuri Instituudi (ICSI, www.icsi-eu.org) hiljutise tegevuse põhjal



Joonise allikas:

https://www.era.europa.eu/sites/default/files/library/docs/leaflets/promoting_a_positive_safety_culture_et.pdf

Ohutusasutus ei ole eraldi kehtestanud ohutuskultuuri hindamise kriteeriumeid. Oleme tutvustanud ettevõtetele ohutuskultuuri mudelit ning põhimõtteid ja jaganud Euroopa tasandil ühtselt kokku lepitud põhimõtteid. Ohutuskultuuri lisamine ohutusjuhtimise süsteemidesse toimub järk-järgult ning seotuna Euroopa Liidu määruste ja direktiivide ülevõtmisega siseriiklikku seadusandlusesse.

9.2. Ohutuskultuuri initsiatiivid ja projektid

Ohutusasutus on sektorile tutvustanud ohutuskultuuri põhimõtteid ja edastanud esmast teavet seoses Euroopa tasandil kokku lepitud põhimõtetega. Soovime selles osas areneda ja aidata sektoril areneda, et ohutuskultuuri initsiatiivid ja projektid leiaksid meie ettevõtetes rakendamist.

9.3. Ohutuskultuuri initsiatiivid, projektid ja kommunikatsioon

Ohutuskultuur on seotud juhtumite ennetamisega. TJA ohutusasutusena osaleb valdkonna töögruppide töös ning annab sisendit riiklikku seadusandluse täiendamiseks ja muutmiseks. Mitmed ettevõtted panustavad avalikesse raudteeohutuse tegevustesse. Näiteks toimus 2018. aastal raudteeülesõidukohtade osas mitmeid arutelusid ning ümarlaud, millel osalesid seotud osapooled. Uute lahenduste leidmine ning algatuste ellukutsumine on osa paremast riskijuhtimisest.

10. Valitud teema peatükk

2014. aastal alustatud töö Euroopa Raudteeinfrastruktuuri Registri (RINF) jaoks vajaliku info kogumiseks jätkus 2018. aastal. Aasta alguses viis TJA koostöös avalike raudteeinfrastruktuuri valdajatega nende esitatud info RINFi jaoks vajalikule kujule ja juuni lõpus kandsime avaliku raudteeinfrastruktuuri info registrisse. Peale seda kordasime protsessi mitteavalike raudteeinfrastruktuuri valdajatega - kogusime andmeid ning viisime need nõutud kujule.

2018. aastal alustati Riisipere-Turba raudteelõigu projekteerimisega ning aasta lõpus andis TJA välja selle ehitusloa. Tegu on 2004. aastal lammutatud ajaloolise Haapsalu raudtee trassile uue kaasaegse raudteeliini rajamise esimese etapiga. Tulevikus plaanitakse pikendada raudteeliini Haapsalu linnani.

Andmed seisuga 31. detsember 2018

1. Lines excluded from the scope of IOP/SAF Directive (end of year)

1a	Length of lines excluded from the scope of application of the IOP Directive [km]	2141
1b	Length of lines excluded from the scope of application of the SAF Directive [km]	2141

2. Length of new lines authorized by NSA (during the reporting year)

2a	Total length of lines [km]	0
----	----------------------------	---

3. PRM adapted stations (end of year)

3a	PRM TSI compliant railway stations	0
3b	PRM TSI compliant railway stations - partial TSI compliance	0
3c	Accessible railway stations	66
3d	Other stations	25

4. Train driver licenses (end of year)

4a	Total number of valid European licenses issued in accordance with the TDD	506
4b	Number of newly issued European licenses (first issuance)	5

5. Number of vehicles authorized under the interoperability Directive (EU) 2008/57 (during the reporting year)

5a	First authorization - total	0
----	-----------------------------	---

5aa	Wagon	0
5ab	Locomotives	0
5ac	Hauled passenger vehicles	0
5ad	Fixed or pre-defined formation	0
5ae	Special vehicles	0
5b	Additional authorization - total	0
5ba	Wagon	0
5bb	Locomotives	0
5bc	Hauled passenger vehicles	0
5bd	Fixed or pre-defined formation	0
5be	Special vehicles	0
5c	Type authorization - total	0
5ca	Wagon	0
5cb	Locomotives	0
5cc	Hauled passenger vehicles	0
5cd	Fixed or pre-defined formation	0
5ce	Special vehicles	0
5d	Authorizations granted after upgrade or renewal - total	0

5da	Wagon	0
5db	Locomotives	0
5dc	Hauled passenger vehicles	0
5de	Fixed or pre-defined formation	0
5df	Special vehicles	0

6. ERTMS equipped vehicles (end of year)

6a	Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS	0
6b	Tractive vehicles including trainsets – no ERTMS	0

7. Number of NSA staff (full time equivalent employees) by the end of year

7a	FTE staff involved in safety certification	2
7b	FTE staff involved in vehicle authorization	2
7c	FTE staff involved in supervision	8
7d	FTE staff involved in other railway-related tasks	0