



TEHNILISE JÄRELEVALVE AMET
ESTONIAN TECHNICAL SURVEILLANCE AUTHORITY



**TEHNILISE JÄRELEVALVE AMETI 2011. AASTA
ARUANNE**

**ANNUAL REPORT OF NATIONAL SAFETY
AUTHORITY OF ESTONIA 2011**

A. 1 Raporti sisu

2011. aasta oli Eesti raudteevaldkonnale oluline raudteerajatiste rekonstrueerimise ja ehitamise osas. Jätkusid avalike raudteefrastruktuuri-ettevõtjate investeringud infrastruktuuri ohutustaseme tõstmiseks – uuendati raudteeülesõidukohtade automaatikat, parandati nähtavustingimusi raudteeülesõidukohtadel ning rekonstrueeriti ooteplatvorme kõrgusele 550 mm. Viimane tegevus tagab muuhulgas ohutuma ligipääsetavuse platvormidele ja paremad raudtee ületamise võimalused ning on vajalik eeldus uue reisiveeremi kasutuselevõtmiseks Eesti võrgustikus. Firma Stadler rongide Flirt autoriseerimise ettevalmistamine sai alguse 2011. aastal ning 2014. aastal peaks kogu Eesti avalikul raudteel sõitma valdavalt need reisirongid.

Seoses raudtee-ettevõtjate suurenenud ehitusmahtudega, kasvas hüppeliselt Tehnilise Järelevalve Ameti (National Safety Authority – NSA, edaspidi ka TJA) töökoormus ehitus- ja kasutuslubade väljastamisel. See omakorda seadis TJA olukorda, kus piiratud ressursiga tuli lisaks tavalisele järelevalvetgevusele läbi viia ka ehitusjärelevalvet.

Märgilise tähendusega on ka asjaolu, et 2011. aastal sai TJA heakskiidu ühes isikus reisirongi käitamiseks järjekordne reisiveoettevõtja, mis tähendab ühtlasi seda, et valdav osa reisirongiliiklusest hakkab lähiajal toimuma ühe juhiga.

2011. aastal lõpetas TJA mahuka järelevalvemenetluse 23.12.2010 Aegviidu lähistel toimunud rongide kokkupõrke põhjuste väljaselgitamisel, mis andis nii mõnegi sisendi õigusruumis muudatuste sisseviimiseks.

Lisaks eelmainitule annab aastaaruanne ülevaate ohutusdirektiivi rakendumisest, ohutustunnistuste väljastamisega seonduvast, peamistest trendidest raudteeohutuses ning riikliku järelevalve läbiviimisest. Lisaks on esitatud TJA struktuur ja sidusus raudteevaldkonnaga.

Kõik arvulised tabelid raportis on esitatud teksti sees kakskeelsetena.

A.2 Summary

2011 marked a period of construction and reconstruction for Estonian railway sector. Public infrastructure managers continued to invest into improvements of safety level - safety on level-crossings was enhanced mainly through automatic upgrades and improvement of visibility. The project to reconstruct existing passenger platforms to the height of 550 mm also continued. The project results in better access to passenger platforms and better conditions for crossings for pedestrians.

Reconstruction of passenger platforms is a prerequisite for putting into service of new passenger EMUs and DMUs on Estonian railway network. The authorisation process for Stadler Flirt rolling stock began in 2011 and by 2014 this type of EMUs and DMUs should be prevalent passenger trains in Estonia.

In 2011 Estonian Technical Surveillance Authority (National Safety Authority – NSA, hereinafter also ETSA) authorised one-man operations for a next railway undertaking. This is another preparatory step in the process of putting into service the new passenger trains.

Additionally the Annual Report gives an overview of the implementation of the Safety Directive, issues concerning safety certification and safety authorisation, main trends in railway safety and conducting surveillance activities. The structure and the position of ETSA among the institutions of railway sector are also presented.

Due to increased construction activities of infrastructure managers the workload of ETSA in the field of issuing construction and user permits increased considerably. This lead to a situation where in addition to normal safety surveillance the construction surveillance procedures had to be undertaken with the same amount of resources.

In 2011 a large scale surveillance proceedings regarding the causes of collision of trains near Aegviidu on 23rd of December 2010 was concluded.

All numerical tables within the report are presented bilingually.

B. Tutvustav osa

B.1 Üldine

Tehnilise Järelevalve Ametile on 2011. aasta ohutisaruanne järjekorras kuues (varasemad aastad 2006-2010). Käesolev raport annab ülevaate nii ohutusedirektiivi rakendamise seonduvast kui ka raudteeohutusalastest arengusuundadest ning senistest tööviitadest. Kõrvutades raporteeritava aasta andmeid varasema perioodiga, saame välja tuua ka trende mõne peamise ohutusnäitaja (kokkupõrked ülesõidukohtadel, otsasõidud) osas.

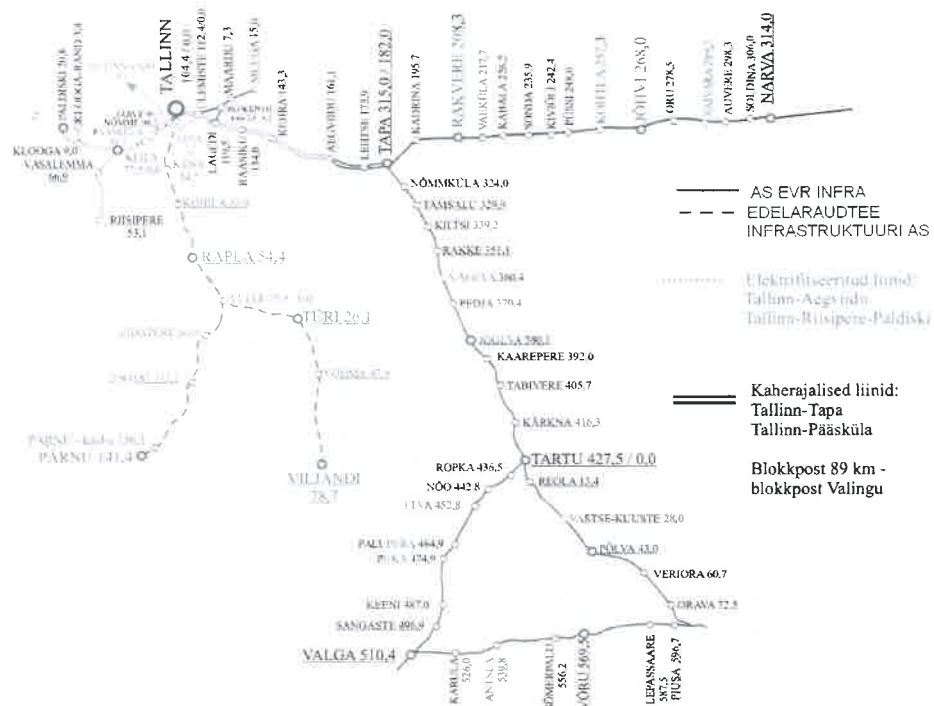
2011. aastal jätkati siseriiklikult intsidentide määratluse täpsustamist täiendavate juhtumitega, eesmärgiga koguda senisest detailsemat teavet võrgustiku ohutustaseme ning seeläbi ettevõtjate ohutusjuhtimise kohta. Tehnilise Järelevalve Ameti kogemus näitas selgelt, et 2010. aastal alustatud järelevalve planeerimine läbi riskimudeli, on ennast igati õigustanud. Samuti on raudtee-ettevõtjatele edastatud selgem sõnum, et järelevalve keskendub põhisosas ettevõtjate endi suutlikkusele tagada ohutus kogu raudteevõrgustikul.

Käesolev raport on koostatud Euroopa Raudteeagentuurile andmaks ülevaadet ohutusalasest arengust Eestis ning see kuulub avalikustamisele veebilehel www.ohutus.ee, kus on kättesaadav kõigile asjahuvilistele.

B.2 Raudteevaldkond Eestis

Raudteede kaart, Railway infrastructure (public railway)

ANNEX A.1



Eesti raudteede kogupikkus aastal 2011 on 2164 km, millest Eesti õigusaktide kohaselt on avalikuks kuulutatud 1540 km. Avalikku raudteed majandavad **AS EVR Infra** ja **Edelaraudtee Infrastruktuuri AS**.

AS Eesti Raudtee (riiklik äriühing) ematettvõttena omas ja majandas läbi tütarettevõtte AS EVR Infra 1269 km raudteid (sh kahe- ja kolirajalisi ja elektrifitseeritud piirkondi).

Edelaraudtee Infrastruktuuri AS on erakapitalil põhineva Edelaraudtee AS tütarettevõtte, kellele kuulub 271 km raudteid.

Edelaraudtee AS ja AS Eesti Raudtee on vertikaalselt integreeritud raudteetettvõtjad, kes tegelevad läbi oma tütarettevõtete nii raudteeinfrastruktuuri majandamise kui raudteeveo teenuse osutamisega.

ANNEX A.2.1

Public Railway Infrastructure Manager Avaliku raudteeinfrastruktuuri majandajad 2011	
1. AS EVR Infra <u>www.evr.ee</u> Toompuiestee 35 Tallinn 15073 Harjumaa	TEN-T (va Valga-Orava, Keila-Riisipere ja Klooga-Klooga-Ranna)
2. Edelaraudtee Infrastruktuuri AS <u>www.edel.ee</u> Kaare 25 Türi 72212 Järvamaa	Mitte TEN-T

ANNEX A.2.2

Railway Undertaking (cargo) Avalikul raudteel 2011. aastal kaubaveoga tegelevad/tegelenud raudtee-ettevõtted	
1. AS E.R.S www.ers.com.ee Pirita tee 102 Tallinn 12011 Harjumaa	started in January 2008 alustas tegutsemist jaanuaris 2008
2. AS EVR Cargo www.evr.ee Toompuiestee 35 Tallinn 15073 Harjumaa	started in January 2009 alustas tegutsemist jaanuaris 2009
3. Edelaraudtee AS www.edel.ee Kaare 25 Türi 72212 Järvamaa	marginal cargo transport on Edelaraudtee infrastructure marginaalne kaubavedu Edelaraudtee infrastruktuuril
Railway Undertaking (passenger) Reisijateveoga tegelevad raudtee-ettevõtted Eestis 2011	
1. Edelaraudtee AS www.edel.ee Kaare 25 Türi 72212 Järvamaa	passenger-train service all over Estonia by DMU-s riigisisene reisijateveoteenus diislongidega
2. AS GoRail www.gorail.ee Toompuiestee 37 Tallinn 10133 Harjumaa	international passenger-train service Tallinn-Moscow-Tallinn rahvusvaheline reisijateveoteenus Tallinn-Moskva-Tallinn
3. Elektriraudtee AS www.elektriraudtee.ee Vabaduse pst 176 Tallinn 10917 Harjumaa	passenger-train service on electrified tracks in Tallinn and Harjumaa county reisijateveoteenus elektrifitseeritud piirkonnas Tallinnas ja Harjumaal

B.3 Kokkuvõte – üldine trendide analüüs (raudteeohutuse areng, sertifitseerimine)

Vaadeldaval perioodil on raudteeohutuse arengule positiivset mõju avaldamas infrastruktuuri kaasajastamine ja ooteplatvormide vastavusse viimine uue veeremi gabariitidega, kuid loomulikult on see ehitusaegne olukord keeruline nii reisijatele kui ettevõtjatele.

Ohutusnäitajate analüüsi tulemusel saab 2011. aasta positiivsetest trendidest välja tuua samad asjaolud, mis 2010. aastal:

- otsasõitude arv on jäänud samaks ning põhjustest saab peamiselt välja tuua nõ ettekavatsetud rongi ette astumise. Sellele viitab muuhulgas asjaolu, et enamuse otsasõite on leidnud aset kohtades, kus ei ole ülekäigukohti ega ka nõ väljakujunenud käiguradasid. Sellise trendi osas on reisijatele mõeldud infrastruktuuri (ooteplatvormid, ülekäigud) ajakohastamine ning lahenduste hindamine Tehnilise Järelevalve Ameti poolt suunatud peamiselt ooteplatvormide ohutuma juurdepääsetavuse, ohutusmärgistuse paranemise ning optimaalsemate ja selgemate trajektoore kujunemisele raudtee kõrval liikumiseks;
- vähenenud on intsidentide arv osade näitajate lõikes (nt mahasõidud, rööpamurrud, keelavast foorisignaalist möödasõidud). Seda asjaolu saab selgitada sellega, ettevõtjate kontroll iseenda tegevuse üle on muutunud läbipaistvamaks ja süsteemsemaks.

Ohutusnäitajate analüüsi käigus tuvastatud meetmed, mis avaldavad perspektiivis mõju võrgustiku ohutustasemele, on kindlasti näiteks uue veeremi pardaseadmetele lisaohutusfunktsioonide paigaldamine, mis ei võimalda veeremijuhil seadmeid välja lülitada, samuti rööbastee geomeetria ja terviklikkuse kontrolli tõhustamine ja automaatikaga varustatud ülesõidukohtade pidev seisundikontroll (rikete operatiivseks avastamiseks).

2011. aasta juunis hakkasid kehtima ka uued nõuded olemasolevatele ülesõidukohtadele, millega kohustati ettevõtjaid varustama kõik automaatse foorisignalisatsiooniga ülesõidukohad LED-tüüpi fooridega. Samuti muutusid ülesõidukohtade kategooriatesse jagunemise alused.

Lisaks haakub üldise raudtee ohutustaseme tõstmisega see, et 2010. aasta 1. jaanuaril hakkas kehtima raudteeseaduse muudatus, mis kohustas mittevaliku raudteeinfrastruktuuri omanikke taotlema tegutsemise ohutustunnistust (B osa) mitteavalikul raudteeinfrastruktuuril raudteeliikluse korraldamiseks. See on riigisisene regulatsioon ning ei oma puutumust direktiivis nimetatud ohutuslubade ning – tunnistustega, kuid sisuliselt tähendab see täiendavat ohutusala kindlust Tehnilise Järelevalve Ametile veendumaks nende infrastruktuuri omanike võimekuses ohutult tegutseda; sama tähendus on sellel ohutustunnistusel ka nende raudteevõrgustikel tegutsevatele veoettevõtjatele. Kõnealuse ohutustunnistuse saamise eelduseks on rööbastee pädev hooldus, kehtiv kindlustusleping, vastutavate isikute määramine – sisuliselt samad nõuded, mis kohalduvad ka avaliku infrastruktuuri majandajatele ohutustunnistuse B-osa saamisel. 2011. aasta lõpuks oli nimetatud ohutustunnistusi väljastatud 43 ettevõttele.

Siinkohal tasub veel märkida, et TJA kasutas 2011. aastal oma järelevalve plaanide tegemisel riskimudelipõhist lähenemist ning lisas järelevalve toimingutele ka intervjuude osa, millega viidi järelevalvetoimingud sisuliselt audititeks, mis on defineeritud ohutusdirektiivis ja selle alamdokumentides. Seonduvalt ohutusjärelevalve meetodika muutumisega tekitati ettevõtjatele senisest selgem kohustus ja vajadus täiendavalt hinnata ning analüüsida ettevõttesisest ohutusalast käitumist ja täiendada siseauditi läbiviimise korda (muuta perioodilisust ja ulatust).

Kokkuvõtvalt võib 2011. aastat nimetada aastaks, kus TJA jätkas järelevalve kõrval oluliste ohutuselementide ülevaatamisega Eesti raudteevõrgustikul, et selgitada välja kohad, kus oleks vajalik ohustaseme tõstmiseks raudtee-ettevõtjatel teha investeeringuid ning viia siseriiklik praktika kooskõlla ohutusdirektiivi nõuetega.

C. Organisatsioon

C.1 Tehnilise Järelevalve Amet

Tehnilise Järelevalve Amet on riigiasutus, mis asub Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (MKM) valitsemisalas. Asutus loodi 01.01.2008. a ja see koosneb elektroonilise side teenistusest, tööstusohutuse teenistusest ning raudteeteenistusest.

Tehnilise Järelevalve Ameti raudteeteenistus tegeleb siseriiklikes õigusaktides sätestatuga (raudteeseadus ja selle alusel antud õigusaktid) ning riikliku ohutusasutusena jälgib Euroopa Liidu koostalituse ja ohutuse alaste õigusaktide täitmist raudtee-ettevõtjate poolt, samuti osaleb asutus vastava regulatsiooni rakendamisel praktikas. Alates 01.01.2008 on Eesti raudtee-ettevõtjatele kohustuslik raudtee ohutusjuhtimise süsteemi ohutustunnistus ning alates 2009. aastast on kohustuslik määrata ohutusindikaatorid (seda tulenevalt raudteeohutuse direktiivist).

Raudteeseaduse ja -ohutusdirektiivi kohaselt on Tehnilise Järelevalve Ameti raudteeteenistuse pädevuses:

- ohutustunnistuste väljaandmine ja kehtivuse pikendamise otsustamine (raudteeohutusdirektiiv);
- raudteeveeremi, raudteeinfrastruktuuri ja raudteeliikluse korraldamise nõuetele vastavuse kontrollimine (raudteeohutusdirektiiv ja raudteeseadus);
- raudteerajatiste detailplaneeringute või projekteerimistingimuste kooskõlastamine ja raudtee-ehituse riiklik järelevalve (raudteeseadus);
- ehitus- ja kasutuslubade väljastamine (raudteeseadus);
- raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise toimingute tegemine (raudteeseadus);
- raudteeinfrastruktuuri kasutustasu määramine;
- rahvusvahelistest lepingutest tulenevate raudtee-alaste tehnilise järelevalvega seonduvate Eesti Vabariigi kohustuste täitmise tagamine ja vajadusel Eesti Vabariigi esindamine rahvusvahelistes raudteeorganisatsioonides ning muude seadustest tulenevate ülesannete täitmine.

Lähtuvalt eeltoodust kindlustab Tehnilise Järelevalve Ameti raudteeteenistus Eesti raudteevõrgustiku turvalise ja ohutu arengu läbi pideva järelevalve vastavalt riiklikele õigusaktidele ja Euroopa õigusele. Kasutustasu määramise kaudu tagab Tehnilise Järelevalve Amet kõigile soovijatele diskrimineerimata juurdepääsu kaubaturule. Lisaks harmoniseerib ja uuendab Tehnilise Järelevalve Amet koos Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga valdkonna õiguslikku baasi Eestis.

2011. aastal oli raudteeteenistuses raudteeinfrastruktuuri osakond ja raudteetranspordi osakond ning neis töötas kokku 12 inimest, kellest 10 tegeles riikliku raudteeohutuse järelevalvega. Kaks inimest tegeles raudteevaldkonna arendusprojektidega, sealhulgas Euroopa Liidu struktuuritoetuste kasutamise korraldamisega ning raudteeinfrastruktuuri kasutustasude määramisega.

Organisatsiooni struktuur
Structure of NSA

ANNEX B.1

Director General peadirektor								
	Electronic Communications Division Elektroonilise side teenistus			Railway Division Raudteeteenistus		Industrial Safety Division Tööstusohutuse teenistus		
General Department	Apparatus Department	Radio Frequency Management Department	Communication Services Department	Railway Infrastructure Department	Railway Transport Department	Construction and Electricity Department	Chemical and Mining Department	Technical Department

C.2 Vastustuse jaotus organisatsioonide vahel

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi koosseisus on teede- ja raudteeosakond, mis koostab teedevõrgu, veoste- ja sõitjateveo, raudteeinfrastruktuuri, raudteetranspordi logistika, raudtee reisijate- ja kaubaveo alaseid arengukavu ja prognoose ning teostab sellealast järelevalvet. Lisaks vastutab osakond sõidukite, raudteeveeremi, tee- ja raudteeliikluse ning nende liiklus- ja keskkonnaohutusega seotud valdkondades riigi arengukavade väljatöötamise ning nende elluviimise tagamise eest. Nimetatud osakond valmistab ette ka valdkonda reguleerivate õigusaktide eelnõusid.

Samuti tegeleb ministeerium kui uurimisasutus (National Investigation Body – NIB) raudteeõnnetuste uurimisega ning transpordivaldkonna riskianalüüside

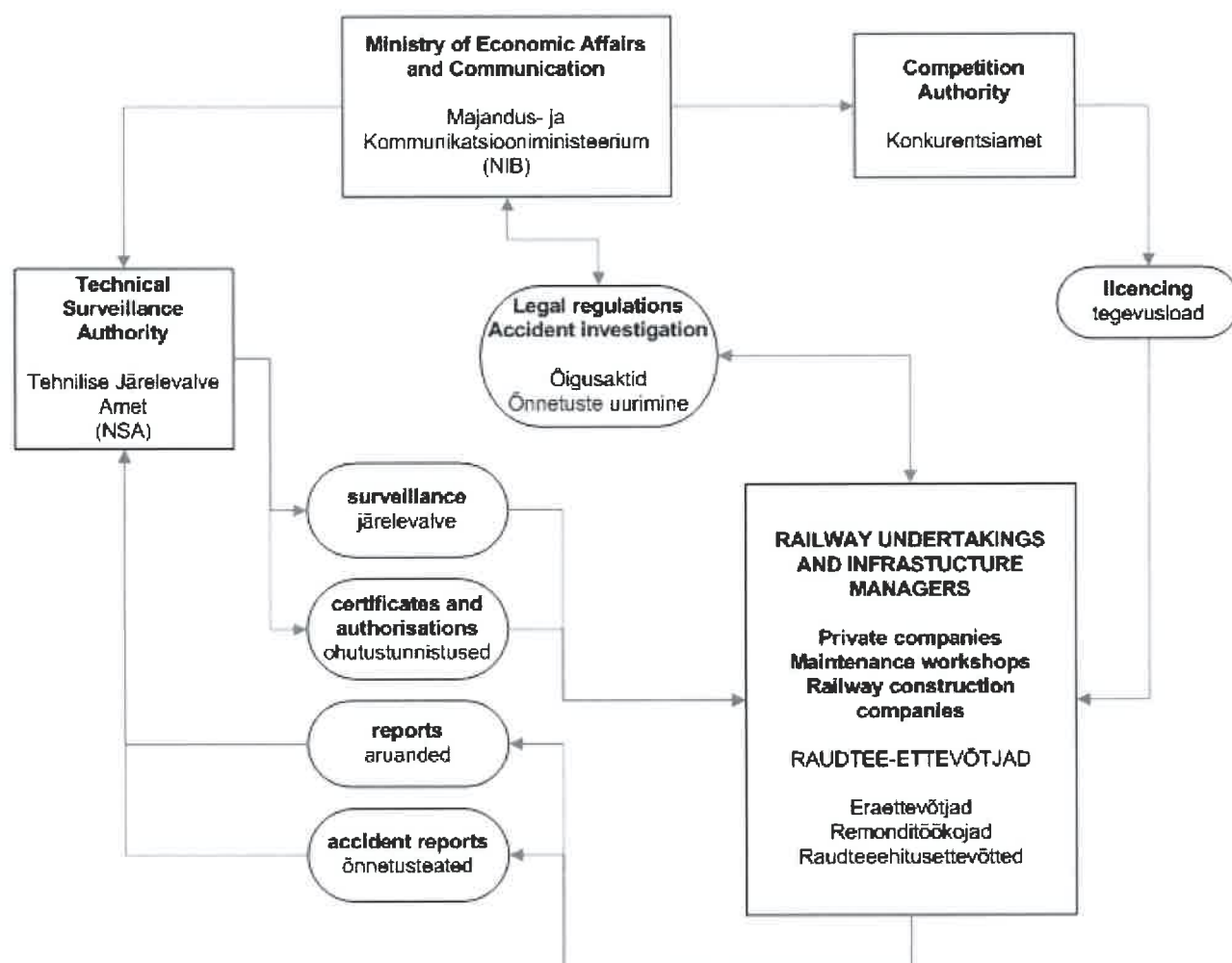
koostamisega. Vastutavaks selles valdkonnas on ministeeriumi koosseisus olev ohutusjuurdلuse keskus, kus töötab 3 spetsialisti.

Tehnilise Järelevalve Amet kui riiklik ohutusasutus (National Safety Authority - NSA), teostab seadusega sätestatud ülesannete ulatuses riikliku järelevalvet ning kohaldab seadusega ettenähtud alustel ja ulatuses riikliku sundi. Lisaks väljastab raudteeteenistus raudteerajatiste ehitus- ja kasutuslubasid ning ohutustunnistusi raudtee-ettevõtjatele. Tururegulaatorina on TJA ülesandeks olla ka kasutustasu määraja rollis ning tegeleda läbilaskevõime jaotamisega.

Eesti raudtee-ettevõtjate kohustus on tagada nende tegevuse vastavus seadusega kehtestatud nõuetele raudteeinfrastruktuuri majandamisel, kauba- ja reisijateveoteenuse osutamisel, raudteeveeremi remondil ning raudteerajatiste ehitamisel.

Organisatsiooni seos raudteevaldkonna teiste ettevõtete ja asutustega,
Organisational relationship chart

ANNEX B.2



D. Raudteeohutuse areng

D.1 Raudteeohutuse säilitamise ja suurendamise algatus

2011. aastal välja tuua viimaste aastatega võrreldes enam-vähem samaks jäänud otsasõitude arvu. Positiivne on, et potentsiaalsed kohad, kuhu sellised juhtumid varasemalt koondusid (eelkõige kohad, kus jalakäijatel viibimine oli keelatud), pole enam õnnetusi juurde tekitanud. Jätkuva ooteplatvormide rekonstrueerimise ning koos sellega ka inimeste liikumistrajektooride täpsustumisega raudtee kõrval ja selle ületamisel loodetakse ohutustaset selles osas veelgi tõsta. Kõigi avalikul raudteefrastruktuuril olevate ooteplatvormide rekonstrueerimine peaks lõppema 2014. aastaks.

Varasematel aastatel kõrgena püsinud õnnetuste arv raudteeülesõidukohtadel on sundinud nii TJA-d kui raudtee-ettevõtjaid üle vaatama ja hindama kohti, kus kõige rohkem kokkupõrkeid juhtus. Selle tulemusel suleti 2011. aastal kaheksa ühetasandilist raudteeülesõidukohta, millest pooled paistsid silma eriti suure õnnetuste arvuga.

Jalakäijate ohutumaks ja sujuvamaks liiklemiseks rajati 2011. aastal Tallinna ja selle lähiümbruse olulistesse liiklussõlmedesse (Ülemiste ja Lagedi) jalakäijate tunnelid.

Oluline on märkida, et Eestis kehtiva hädaolukorra seaduse kohaselt lasus Tehnilise Järelevalve Ametil kohustus koostada 2011. aastal kaks riskianalüüsi – reisirongiga ja kaubarongiga juhtuda võiva hädaolukorra kohta. Selle käigus hinnati seni rakendatud meetmeid ohutustaseme hoidmiseks: rongide liiklusjuhtimisega ja veeremi tehnilise seisundiga seonduv ning infrastruktuuri kvaliteedi kontrollimisega seonduv. Võrreldes viimase kolme aasta liiklusjuhtimise vigadest, veeremi või infrastruktuuri rikest põhjustatud õnnetusi, siis võib öelda, et nimetatud valdkondades on ohutusmeetmed olnud piisavad, sest õnnetuste arv on väike ning rääkida saab siin vaid ohutustaseme säilitamisest.

23. detsembril 2010. a toimunud raudteeõnnetuse tulemusena võeti 2011. aastal kasutusele laias laastus kaheks jagunevad meetmed. Operatiivsed meetmed, mis rakendati raudtee-ettevõtja poolt, olid tööruutide tõhustamine ning ohutusjuhtimissüsteemi riskide kirjeldamise ja hindamise osa täiendamine. Tehnilise Järelevalve Amet rakendas omakorda nn strateegilisi meetmeid (läbi õigusruumi täpsustamise) – pardaseadmete täiendavate ohutusfunktsioonide lisamine, täiendavad kaitsemeetmed jaamades. Nii operatiivsete kui ka strateegiliste meetmete tõhusust saab hinnata alles keskpikas perspektiivis.

2011. aasta paistis silma suuremahuliste ehitustöödega, mis omakorda viis TJA initsiatiivil tihedamale koostööle kohalike omavalitsustega raudtee-ehituse valdkonnas. Eestis kehtiva õiguse kohaselt tuleb Tehnilise Järelevalve Ametiga kooskõlastada kõik tegevused raudteekaitsevööndis, seda nii detailplaneeringute kui ka raudtee-ehituse osas. Kohalikud omavalitsused on asunud tihedamale koostööle TJA-ga ning selline tegevus suurendab kindlasti ka kohaliku kogukonna teadlikkust raudteeohutusest.

D.2 Detailsem andmete analüüs

Tehnilise Järelevalve Ameti 2011. aasta sisend ühiste ohutusnäitajate (Common Safety Indicators – CSI) osas on laetud ERAILi infosüsteemi.

ANNEX C – CSI data (attached separately)

Järgnevalt on toodud peamiste ohutusnäitajate koondandmed võrdluses 2006-2011 aastaga.

Year/aasta	Collisions/kokku põrked	Derailments/mahasõidud	Level crossing accidents/kokku põrked ülesõidukohtadel	Accidents to persons caused by RS in motion/ostasõidud	Fires in RS/tulekahjud veeremil	Others/muud	Total/kokku
2007	0	1	33	14	1	0	49
2008	0	2	12	12	0	0	26
2009	0	0	7	12	0	0	19
2010	1	0	17	13	0	0	31
2011	0	0	15	13	0	0	28

Kokkupõrgete peamiseks põhjuseks raudteeülesõidukohtadel võib pidada liikluseeskirjade eiramist liiklejate poolt ning tee- ja ilmastikuoludele sobimatu sõidukiiruse valimist. Otsasõitude osas on põhilisteks põhjusteks inimeste tähelepanematus ning viibimine raudteel selleks mitte ettenähtud kohas. Vaadeldavate raudteeõnnetuste vähendamise osas toome allpool meetmed raudteeülesõidukohtade ja –ülekäigukohtade lõikes.

2011. aastal jätkati tegevusi raudteeülesõidukohtade varustatuse parendamiseks, seadmestades osad ülesõidukohad automaatsete foorisignalisatsiooniseadmetega esmakordselt ning uuendades mõnel juhul olemasolevaid seadmeid.

Ooteplatvormide rekonstrueerimise raames hinnati muuhulgas üle ka liikumistrajektorid jaamades ja peatuskohtades, eesmärgiks on luua liiklejatele senisest mugavam ja ohutum liikumisteed. Siinkohal saab välja tuua kahe jalakäijate tunneli rajamise 2011. aastal, mis suurendavad liiklusohutust Lagedi ja Ülemiste raudteejaamades.

Tuginedes ettevõtjate ohutusalase võimekuse vastavatele indikaatoritele (tulekahju, möödasõit keelava näiduga foorist, mahasõit, rööpamurd jm) võib väita, et selles osas on võrgustiku ohutustase säilinud stabiilsena.

D.3 Ohutusalaste soovitude kokkuvõte

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium kui uurimisasutus (NIB) esitas oma 2011. aasta raudteeliiklusõnnetuste aastaaruandes Tehnilise Järelevalve Ametile 4 ettepanekut raudteeliiklusohutuse tõstmiseks.

Tehnilise Järelevalve Ametile tehtud ettepanekud olid suunatud raudtee tehnokasutuseeskirja muutmisele, mille kaudu karmistatakse nõudeid veeremi pardaseadmetele ning juhita veeremi seismisele jaamateedel.

Ettepanek	TJA vastus/tegevus
Kavandada „Raudtee tehnikasutuseeskirja“ (TKE) täiustamist sätetega, mille kohaselt lubada motoriseeritud veoveeremi juhita pöördepunktis seismine vaid neil jaamateedel, kust ei ole võimalik dispetšeri või jaamakorraldaja loata pääseda peateele	Kuulus arvestamisele ning TKE muudatuste paketti lülitamisele 2012
Kujundada avalike raudteede jaamateede rekonstrueerimiseks antavate ehituslubade väljastamisel seisukoht, mis tagab mootorveeremi juhita seismise vaid nendel jaamateedel, kust ei ole võimalik rongiliiklust korraldava isiku loata veeremil peateele liikuda.	Kuulus arvestamisele ning TKE muudatuste paketti lülitamisele 2012
Kavandada „Raudtee tehnikasutuseeskirja“ punkti 152 läbivaatamine eesmärgiga täpsustada töökorras motoriseeritud veoveeremi üle järelevalve korraldamist raudteefrastruktuuril.	Kuulus arvestamisele ning TKE muudatuste paketti lülitamisele 2012
Kavandada „Raudtee tehnikasutuseeskirja“ täiendamine motoriseeritud veoveeremi pardaseadmete turvasüsteemide tugevdatud nõuetega.	Kuulus arvestamisele ning TKE muudatuste paketti lülitamisele 2012

Nagu eeltoodust nähtub, aktsepteeriti kõik ettepanekud ja need kuulusid täitmisele 2012. aasta jooksul.

2011. aasta jooksul tehti NIB poolt viiele erinevale adressaadile kokku 18 ettepanekut raudteeliiklusohutuse suurendamiseks. Eelkõige olid need ettepanekud seotud 23.12.2010 toimunud raudteeõnnetuse põhjustega: nii puudutasid need suuresti raudtee-ettevõtjate sisemiste protseduurireeglite ülevaatamist, jälgimisseadmete tõhustamist ning õigusaktide muudatusi. Tõe huvides peab siinkohal mainima, et 2011. aasta õnnetuste aruanne oligi vaid ühe õnnetuse kohta.

E. Tähtsamad muudatused õigusaktides

2011. aastal jõustunud tähtsamad muudatused õigusaktides on esitatud alljärgnevas tabelis.

ANNEX D

Legal reference Õigusakti nimi ja väljaandja	Date legislation comes into force Jõustumise kuupäev	Reason for introduction Alus kehtestamiseks	Description Kirjeldus
Liiklusseadus	01.07.2011		Üldine liiklusohutuse parandamine Eestis
Raudteeseaduse § 3 muudatus ja peatükk 7 ² lisamine	01.01.2011	Nõukogu direktiiv 2005/47/EÜ	Euroopa Liidu liikmesriikide piires piiriüleseid koostalitlusteenuseid osutava liikuva töötaja töö- ja puhkeaja tingimuste reguleerimine
Raudteeseaduse muudatused	14.07.2011	Direktiiv 2004/49/EÜ	Õnnetuste ja intsidentide mõistete muutmine; vedurijuhi lubadega seonduvad muudatused (eksamineerimine)

F. Ohutustunnistuse areng ja autoriseerimine

F.1 Riiklik õigusruum-kehtivuse algusajad-kättesaadavus

Kogu seadusloomega seotud protsess on Eestis jälgitav internetis aadressidel www.riigiteataja.ee ja <http://www.tja.ee/index.php?id=11142>. Viimasel aadressil on kehtivatest õigusaktidest loetelu, mida uuendatakse pidevalt. Kõigil raudtee-ettevõtjatel on vahetult võimalus vaadelda kooskõlastamisel olevaid raudteevaldkonna õigusakte ja osa võtta õigusloomest.

Raudteeseadus on inglisekeelsena kättesaadav aadressil <http://www.legaltext.ee/et/andmebaas/tekst.asp?loc=text&dok=X70044K1&keel=en&pg=1&ptyyp=RT&tyyp=X&query=raudteeseadus>.

Regulatsioonide väljatöötamise lõppfaasi on kaasatud nii ministeeriumi kui suuremate raudteeveo-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate esindajad. Ohutusedirektiivi harmoniseerimise protsess on Eestis olnud avatud ning kõigil asjast huvitatud osapooltel on olnud võimalik eelnõudega tutvuda ja omapoolseid ettepanekuid esitada. Seaduse ja muude õigusaktide muudatuste tutvustamiseks viib Tehnilise Järelevalve Amet vajadusel läbi koolitusi kõigile raudtee-ettevõtjatele ning pakub jätkuvalt raudtee-ettevõtjatele informatiivset tuge uute õigusaktide kehtima hakkamise eel.

(F.2) Annex E

	Raudtee-ettevõtja, OT number/ IM RU, number of SA SC	Riiklik äriregistri kood/ registry code	Tegevusala/ field of activity
1.	Eesti Energia Kaevandused AS EE1120100002 A osa ¹	10032386	Raudtee kaubaveoteenus/ RU
	EE1220100004B osa ²		
2.	Westgate Transport OÜ EE1120080004 A osa	11056908	Raudtee kaubaveoteenus/ RU
	EE1220080024 B osa		
3.	OÜ Dekoil EE1120080006 A osa	10069369	Raudtee kaubaveoteenus/ RU
	EE1220080025 B osa		
4.	AS Sillamäe Sadam EE1120080007 A osa	10318973	Raudtee kaubaveoteenus/ RU
	EE1220080019 B osa		
5.	Maardu Raudtee AS EE1120080008 A osa	10049295	Raudtee kaubaveoteenus/ RU
	EE1220080020 B osa		
6.	AS Railservis EE1120080009 A osa	10677459	Raudtee kaubaveoteenus/ RU
	EE1220080022 B osa		
7.	AS E.R.S. EE1120080010 A osa	10676715	Raudtee kaubaveoteenus/ RU
	EE1220110001 B osa		
8.	AS GoRail EE1120080011 A osa	10541949	Raudtee reisijateveoteenus/ RU (passenger)
	EE1220080032 B osa		
9.	Elektriraudtee AS EE1120080012 A osa	10520953	Raudtee reisijateveoteenus/ RU (passenger)
	EE1220080028 B osa		
10.	Edelaraudtee AS EE1120090043 A osa	10702335	Raudtee kaubaveoteenus/ RU
	EE1220090044 B osa		
11.	Edelaraudtee AS EE1120090045 A osa	10702335	Raudtee reisijateveoteenus/ RU (passenger)
	EE1220090046 B osa		
12.	Edelaraudtee Infrastruktuuri AS EE1120080015 A osa	10786958	Raudteefrastruktuuri majandamine/ IM
	EE1220080031 B osa		
13.	OÜ Eurodek Synergy EE1120080016 A osa	11301354	Raudtee kaubaveoteenus/ RU
	EE1220080033 B osa		
14.	AS Kunda Trans EE1120080029 A osa	10228551	Raudtee kaubaveoteenus/ RU
	EE1220080030 B osa		

¹ ohutusjuhtimise süsteemi ohutustunnistus

² tegutsemise ohutustunnistus

15.	AS EVR Cargo EE1120090035 A osa	11575850	Raudtee kaubaveoteenus/ RU
	EE1220090036 B osa		
16.	AS EVR Infra EE1120090037 A osa	11575838	Raudtee infrastruktuuri majandamine/ IM
	EE1220090038 B osa		
17.	Petromaks Stiviori AS EE1120090039 A osa	10411916	Raudtee kaubaveoteenus/RU
	EE1220090041 B osa		
18.	AS Alexela Terminal EE1120100001 A osa	10392389	Raudtee kaubaveoteenus/RU
	EE1220100003 B osa		

F.3 Ohutustunnistused

Ohutustunnistuste (A ja B osa) kohustuslikkus raudtee-ettevõtjatele 2008. aastal tuli ohutusdirektiivist.

2011. aastal muudeti (väljastati uus) üks B osa ohutustunnistus seoses opereeritavate liinide muutumisega (E.R.S. AS).

2011. aasta lõpu seisuga omas Eestis 13 ettevõtet kaubaveoteenuse ohutustunnistust (A ja B osa), kolm ettevõtet omas reisijateveoteenuse ohutustunnistust (A ja B osa) ja kaks ettevõtet omasid avaliku raudteefrastruktuuri majandamise ohutustunnistuse A ja B osasid, (annex E).

Väljastatud ohutustunnistused on kantud ERA vastavasse registrisse.

Vastastikkuse tunnustamisega Eestis pole probleeme ette tulnud, sest seda protseduuri pole rakendatud (ühtegi taotlust pole esitatud).

Ohutustunnistuste väljastamise, muutmise ja kehtivusaja pikendamise eest tasutav riigilõiv on määratud riigilõivuseaduse §-s 199:

(1) Ohutusjuhtimise süsteemi ohutustunnistuse taotluse läbivaatamise eest tasutakse riigilõivu, lähtudes tunnistuse liigist:

- 1) avaliku raudteefrastruktuuri majandamiseks 1917,34 eurot;*
- 2) raudtee reisijateveoteenuse osutamiseks 639,11 eurot;*
- 3) raudtee kaubaveoteenuse osutamiseks 639,11 eurot.*

(2) Tegutsemise ohutustunnistuse taotluse läbivaatamise eest tasutakse riigilõivu, lähtudes tunnistuse liigist:

- 1) avaliku raudteefrastruktuuri majandamiseks 1917,34 eurot;*
- 2) mitteavaliku raudtee kogupikkusega kuni 5000 meetrit majandamiseks 319,55 eurot;*
- 3) mitteavaliku raudtee kogupikkusega 5000 kuni 15 000 meetrit majandamiseks 958,67 eurot;*
- 4) mitteavaliku raudtee kogupikkusega vähemalt 15 001 meetrit majandamiseks 1278,23 eurot;*

- 5) raudtee reisijateveoteenuse osutamiseks 639,11 eurot;
6) raudtee kaubaveoteenuse osutamiseks 639,11 eurot.

(3) Ohutustunnistuste muutmise või kehtivusaja pikendamise taotluse läbivaatamise eest tasutakse riigilõivu 319,55 eurot.

Peale riigilõivu tasumist esitab raudtee-ettevõtja taotluse, millele lisab raudteeseaduse § 21 nimetatud dokumendid tõendamaks ohutusjuhtimissüsteemi olemasolu ning selle toimimist. TJA otsustab menetluse käigus, kas piisab esitatud dokumentides kirjeldatust või on vajalik lisainformatsiooni kogumine. Positiivse lahenduse korral väljastatakse taotletud ohutustunnistus.

G. Raudtee-ettevõtjate järelevalve

Tehnilise Järelevalve Ameti kogu personalist moodustab raudteeteenistus oma 12 töötajaga ca 13 % ja vaid kaks inimest raudteeteenistuse töötajatest ei tegele järelevalvetegevusega.

Võrreldes eelneva perioodiga moodustas Tehnilise Järelevalve Ameti 2011. aasta riikliku järelevalve toimingutest raudtee-ehituse järelevalve suhteliselt suure osa – eelnevatel perioodidel see nii ei ole olnud.

Tehnilise Järelevalve Amet viis 2011. aastal läbi 68 planeeritud järelevalve toimingut, mille käigus kontrolliti raudtee-ettevõtjate ohutusjuhtimise süsteemi rakendumist nii liikluskorralduse, veeremijuhtide töö, raudtee veeremi korrashoiu, ohtlike kaupade veo, raudtee infrastruktuuri korrashoiu ning raudteetranspordi tuleohutuse osas.

Ettekirjutusi tehti 2011. aastal kokku 8. Põhiosas oli probleeme ülesõidukohtade automaatika uuendamisega.

Kõik planeeritud järelevalvetoimingud viidi läbi kas raudtee-ettevõtja poolse esindajaga või ettevõtja teadmisel.

Ühtegi raudtee-ettevõtjate poolset kaebust Tehnilise Järelevalve Ameti tegevuse kohta 2011. aastal ei laekunud. Samuti ei tulnud TJA-l lahendada ühtegi kaebust, kus veo-ettevõtja kaebaks infrastruktuuri omaniku tegevuse peale (ja ka vastupidi).

Mitteplaneeritud järelevalveteggevusi 2011. aastal ei olnud. Käidi küll paaril korral kontrollimas laekunud infot, kuid ühelgi korral ei algatatud järelevalvemenetlust.

INSPECTIONS of RUs/IMs for 2011 Järelevalvetoimingud raudtee-ettevõtetes 2011	Issued Safety Certificates Part A Ohutustunnistuste A osa väljastamine	Issued Safety Certificates Part B Ohutustunnistuste B-osa väljastamine	Issued Safety Authorisations Ohutuslubade väljastamine	Other Activities (national surveillance) Muud tegevused (riiklik järelevalve)

planned	68	0	1	0	13
unplanned	0	0	0	0	0
carried out	68	0	1	0	13

H. Common Safety Method (CSM) määruse rakendamine

Ühise ohutusmeetodi määrus (CSM) võeti vastu 24.04.2009. a ning selle ülevõtmist Eestis korraldatakse koostöös Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga.

Ühtegi olulist muudatust raudteevaldkonnas, mille rakendamisega kaasnevate riskide hindamine oleks toimunud vastavalt artiklis 5 kirjeldatud riskijuhtimismenetlusele, 2011. aastal ei olnud.

Sellegi poolest oli 2011. aastal paar sündmust, millest esimesena tasub nimetada Koidula raudtee-piirjaama avamist. Seda asjaolu ei pidanud raudtee-ettevõtja AS EVR Infra enda ohutusjuhtimise süsteemis oluliseks muudatuseks, sest kõik seal kasutatavad protseduurid ning ka tehniline baas on ettevõtjal juba varasemast kasutusel teises piirjaamas, Narvas.

Teiseks sündmuseks oli reiseveo-ettevõtja AS EDR üleminek ühemehejuhtimisele. Ka sel juhul ei leidnud ettevõtja, et tegu oleks olulise muudatusega määruse kohaselt. Siiski hindas ettevõtja kogu muudatustega kaasnevat (sh riske) tulenevalt raudteeseaduses sätestatust. Muudatuste heakskiitmisega aktsepteeris TJA kogu uuenduste baasi, millega ettevõtte kinnitas oma võimekust kasutada ühest mehest koosnevat vedurimeeskonda.

I. Kokkuvõte, järeldused, prioriteedid

2011. a ajakohastati jätkuvalt olemasolevaid töövahendeid, täpsustati ohutusalase ennetustöö elluviimise kava ning hinnati täiendavalt valdkonnas esinevaid riske eesmärgiga omandada võimalikult aktuaalne ülevaade ohutustasemest vastava hetke seisuga. Planeeritud järelevalve keskendus 2011. aastal ettevõtjate ohutusjuhtimissüsteemide rakendumise kontrollimise kõrval ka raudteerajatiste ehitusjärelevalvele. Perspektiivis minnakse valdavalt üle raudtee-ettevõtjate enesekontrolli rakendumises veendumisele ning üha enam pööratakse oma rutiinide ajakohastamisel tähelepanu ühiste ohutusmeetodite määrukses esitatud parimatest praktikatest. Jõustati rida meetmeid ohutustaseme tõstmiseks ning algatati õigusaktide muutmist lähtuvalt uurimisasutuse soovistest – tegevused, mille tulemuslikkust saab hinnata järgnevatel perioodidel.

J. Info allikad

- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi koostatud õnnetuste aruanded (NIB);
- Raudtee-ettevõtjate esitatud aruanded, taotlused;
- Järelevalve käigus Tehnilise Järelevalve Ameti poolt kogutud info (vastavalt ühistele ohutusindikaatoritele).