



TEHNILISE JÄRELEVALVE AMET
ESTONIAN TECHNICAL SURVEILLANCE AUTHORITY



**TEHNILISE JÄRELEVALVE AMETI 2013. AASTA
ARUANNE**

**ANNUAL REPORT OF NATIONAL SAFETY
AUTHORITY OF ESTONIA 2013**

A. 1 Raporti sisu

Antud aastaaruanne annab ülevaate Eesti raudteevaldkonnast 2013. aastal. Põhiline rõhuasetus on raudteeohutuse arengus toimunud edasiminekul, ohutustunnistuste menetlemisel, olulistel muudatustel raudteeohutust käsitlevates õigusaktides ning raudteefrastruktuuri-ettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate järelevalve tulemustel ning sellega seotud kogemustel. Lisaks eelnevale on ka esitatud Tehnilise Järelevalve Ameti (National Safety Authority – NSA) struktuur ja sidusus raudteevaldkonnaga.

2013. aastal väljastas Tehnilise Järelevalve Amet (edaspidi TJA) Eesti Liinirongid AS-i uutele Stadler FLIRT tüüpi elektri- ja diislrongidele kasutuselevõtu loa, millega need hinnati nõuetele vastavaks. Kasutuselevõtu loa saamiseks läbis uus veerem vastava menetluse, mida koordineeris TJA koostöös Eesti Liinirongid AS-i ja Stadler Bussnang AG-ga. Eesti avalike raudteede võrgustikus loodi ühilduvus reisijate ooteplatvormide ning uute rongide vahel. Samuti jätkus ka ooteplatvormide rekonstrueerimine kõrgusele 550 mm – kasutusloa said 25 uut ooteplatvormi. Uute rongide ohutuks teenindamiseks püstitati ka 10 ajutist ooteplatvormi jaamades ja peatuskohtades, kus alalised ooteplatvormid valmivad 2014. aasta jooksul. Seega on jõutud reisijate ooteplatvormide rekonstrueerimisega, mis on uute reisirongide kasutuselevõtu üks eeldusi, lõpusirgele.

TJA transporditeenistuse raudteevaldkonna ohutusjärelevalve peamiseks märksõnadeks oli 2013. aastal järelevalvetegevuse aluste ülevaatamine ning ajakohastamine. 2013. aastal täiendati ning hinnati üle hädaolukorra seaduse alusel TJA kohustusena koostatav riskianalüüs „Raskete tagajärgedega õnnetus raudteel“ ning anti ülevaade elutähtsa teenuse toimepidevuse (avaliku raudtee majandamise ning raudteeveoteenuse) korralduse seisust Eesti Vabariigis.

2013. aastal registreeriti kokku 15 raudteeõnnetust, mis jääb samale tasemele 2012. aastaga, kuid mida on pea poole võrra vähem kui 2011. aastal, mil toimus kokku 28 raudteeõnnetust. Kuna liiklejate tähelepanematus raudteega kokku puutudes on endiselt õnnetuste peamiseks põhjuseks, siis 2013. aastal jätkas TJA koostöös MTÜ-ga Operation Lifesaver Estonia ennetustegevusena raudteeohutuskampaaniaid kutsumaks kõiki üles järgima liiklusreegleid ja ohutusjuhiseid raudtee ületamisel, rongi sisenemisel ja sealt väljumisel, samuti raudtee piirkonnas liikumisel.

A.2 Summary

This annual report provides an overview of the Estonian railway sector in the year of 2013. The main focus is on giving an overview of the development of the railway safety improvement, proceedings of safety certificates, important changes in the acts, which regulate railway safety and conclusions of supervision performed at infrastructure managers and railway undertakings. The structure and position of Estonian Technical Regulatory Authority (National Safety Authority – NSA) among the institutions of the railway sector is also presented.

After the successful tests and submitted documents compliance with the requirements valid in the European Union and in Estonia, the Estonian Technical Regulatory Authority issued the permit to introduce the Stadler Flirt multiple units on the Estonian railway networks. The tests were held together with Eesti Liinirongid AS and Stadler Bussnang AG. In 2013, compatibility between passenger waiting platforms and new trains was created in the entire

Estonian railway system. Reconstructing the passenger platforms to the height of 550 mm was continued – 25 new passenger platforms were issued a permit to operate. To safely operate the new trains, 10 temporary passenger platforms were also established in stations and stops where permanent passenger platforms shall be completed in 2014. Therefore, reconstructing the passenger platforms in all over Estonia, as the most crucial prerequisite for introducing new passenger trains, is almost complete. Up-to-date information on the passenger platforms to be built or already being completed was provided via a safety portal www.ohutus.ee.

The main keywords for the Transport Division of the Estonian Technical Regulatory Authority in the supervision of railway safety in 2013 were reviewing and updating the grounds of supervision activities. In 2013, the risk analysis “Railway accident with severe consequences” mandatory to be complied by the Estonian Technical Regulatory Authority under the Emergency Act was supplemented and evaluated and an overview was given about the status of organising the sustainability of the vital service (managing public railway and railway carriage services) in the Republic of Estonia.

In 2013, a total of 15 railway accidents were registered, which is about the same as in 2012, but almost half less than in 2011 when 28 railway accidents took place in total. As inattentiveness of people upon coming in contact with railways is still the main cause for railway accidents, then in 2013 Estonian Technical Regulatory Authority together with the NGO Operation Lifesaver Estonia continued the railway safety campaigns for safety prevention, encouraging everyone to follow traffic rules and safety instructions upon crossing the railway, entering and exiting the train, also moving around in the railway area.

B. Tutvustav osa

B.1 Üldine

Tehnilise Järelevalve Ametile on 2013. aasta ohutusuaruanne järjekorras kaheksas (varasemad aastad 2006-2012). Käesolev ohutusuaruanne annab ülevaate nii ohutusedirektiivi rakendamisega seonduvast kui ka raudteeohutusalastest arengusuundadest ning seni tehtust.

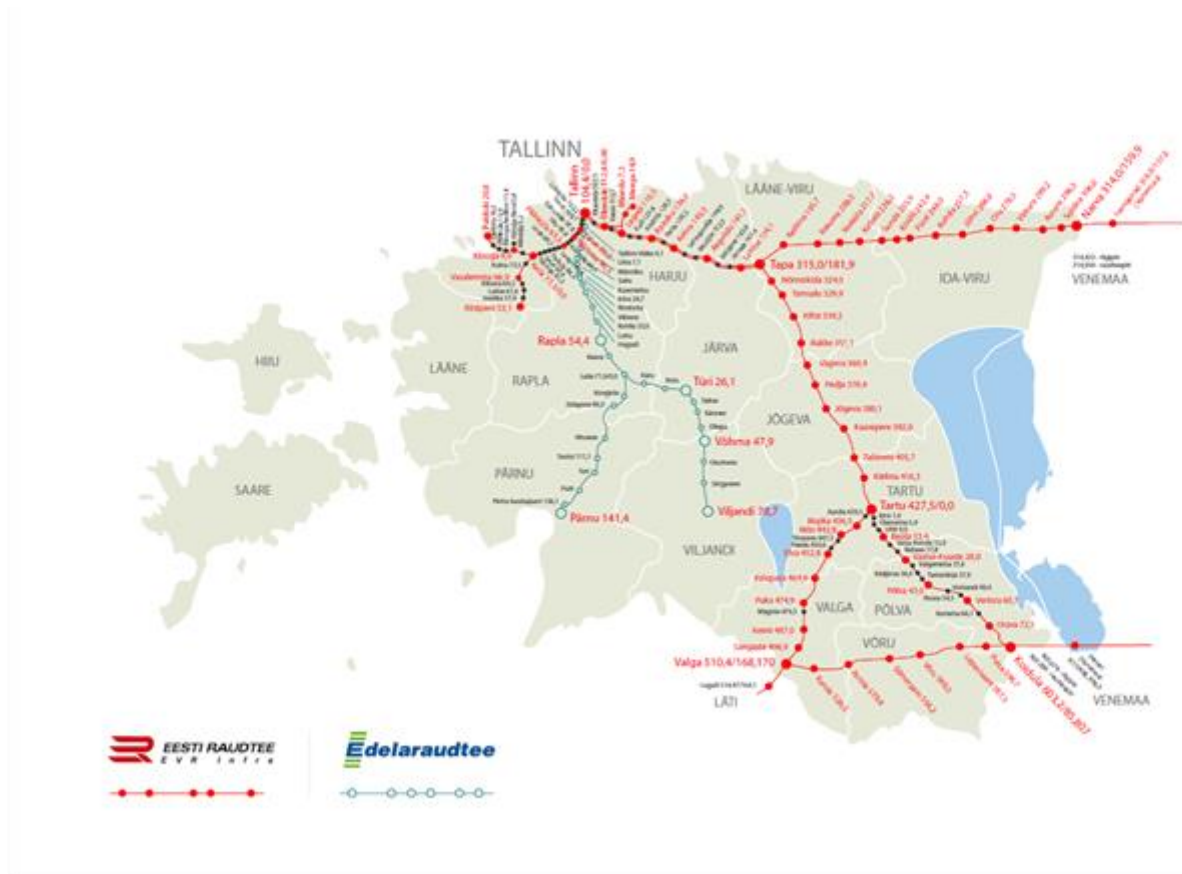
Ohutusuaruandes esitatakse mõne peamise ohutusnäitaja (kokkupõrked ülesõidukohtadel, otsasõidud jms) analüüsile tuginedes Eesti raudteeohutuse arengut iseloomustavad asjaolud. Asjakohaste algandmete laekumine ning nende sisu õigsus on igakülgseks olnud tagatud vähemalt aastast 2004, seega on sisuline võrdlus olnud võimalik pea kümme aastat. Võrreldes 2013. aasta andmeid varasemate perioodidega, saame välja tuua arenguid ohutusnäitajate osas.

Käesolev ohutusuaruanne on koostatud Euroopa Raudteeagentuurile (ERA) andmaks ülevaadet ohutusalasest arengust Eestis. Ohutusuaruanne on asjahuvilistele kättesaadav veebilehel www.tja.ee.

B.2 Raudteevaldkond Eestis

Raudteede kaart / Railway infrastructure (public railway)

LISA A.1/ANNEX A.1



Eesti raudteede kogupikkus 2013. aastal oli 2146 km, millest Eesti õigusaktide kohaselt on avalikuks kuulutatud 1510 km. Avalikke raudteid majandavad AS Eesti Raudtee ja Edelaraudtee Infrastruktuuri AS.

AS Eesti Raudtee (riiklik äriühing) omab ja majandab 1287 km raudteid (sh kahe- ja kolirajalisi ja elektrifitseeritud piirkondi).

Edelaraudtee Infrastruktuuri AS on erakapitalil põhineva Edelaraudtee AS-i tütarettevõtte, kellele kuulub 223 km raudteid.

LISA A.2.1/ANNEX A.2.1

Avaliku raudteeinfrastruktuuri majandajad / Public Railway Infrastructure Managers

1. AS Eesti Raudtee

TEN-T (va Valga-Koidula, Keila-Riisipere ja

	Klooga-Klooga-Ranna)
2. Edelaraudtee Infrastruktuuri AS	Mitte TEN-T

LISA A.2.2/ANNEX A.2.2

Kaubaveoga avalikul raudteel tegelevad raudtee-ettevõtted Eestis Railway Undertakings (cargo)	
1. E.R.S AS	alustas tegutsemist jaanuaris 2008 since January 2008
2. EVR Cargo AS	alustas tegutsemist jaanuaris 2009 since January 2009
3. Edelaraudtee AS	marginaalne kaubavedu Edelaraudtee infrastruktuuril marginal cargo transport on Edelaraudtee infrastructure
Reisijateveoga tegelevad raudtee-ettevõtted Eestis Railway Undertakings (passenger)	
1. Edelaraudtee AS	riigisisene reisijatevedu diiselrongidega passenger-train service all over Estonia by

	DMU-s
2. GoRail AS	rahvusvaheline reisijatevedu Tallinn-Moskva-Tallinn ja Tallinn-Peterburg-Tallinn international passenger-train service Tallinn-Moscow-Tallinn, Tallinn-St.Petersburg-Tallinn
3. Eesti Liinirongid AS (endise ärinimega Elektriraudtee AS)	riigisisene reisijatevedu elektrirongidega passenger-train service by EMU-s

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

2013. aastal võeti Eesti Vabariigi avalike raudteede võrgustikul kasutusse uued AS Eesti Liinirongid Stadler FLIRT tüüpi elektri- ja diislrongid. Võrreldes endiste kasutuses olevate mootorrongidega on oluliselt muutunud uute mootorrongide konstruktsioon ja kasutamise võimalused. Kuivõrd uued rongid on kiiremad, vaiksemad ja teistsuguse väljanägemisega, on harjumuspärane liikluskeskkond muutunud nii rongiga liiklejale, raudteed ületavale jalakäijale ja autojuhile kui ka raudtee läheduses liikuvale inimesele. Samas on uute rongide lisandumine võrgustikule märkimisväärselt vähendanud ohte (teatud kasutajagruppide piiratud juurdepääs veeremile ning sellest tulenevad kukkumised, vigastused uste enneaegsel sulgumisel jne), millised olid varem tingitud vana veeremi ning reisijate ooteplatvormide kehvast ühildumisest.

2013. aastal lõpetati AS Eesti Raudtee kontaktvõrgu rekonstrueerimine Tallinn-Keila-Paldiski/Klooga-Rand suunal. Nüüdseks on uuendatud ligikaudu pool elektrifitseeritud raudteevõrgustikust, mille tulemusel on suurenenud kontaktvõrgu töökindlus ja paranenud ühildumine uue reisivõrkemiga. See omakorda on vähendanud riske, millised olid tingitud kontaktvõrgu riputussüsteemide purunemisest veeremiga kokkupuutel.

2013. aastal töötati Eesti Standardikeskuse raudtee standardiseerimise tehnilise komitee EVS/TK16 töö raames välja standard "Raudteelased rakendused. Raudteefoorid, tee- ja signaalmärgid". Nimetatud standardiga standardiseeriti Eesti raudteevõrgustikul kasutatavad raudteefoorid, tee- ja signaalmärgid. Standardsete raudtee liikluskorraldusvahendite rakendamine tõstab raudtee liiklusohutust. Tehnilise komitee EVS/TK16 tööst võtavad osa Tehnilise Järelevalve Ameti ja raudtee-ettevõtjate esindajad.

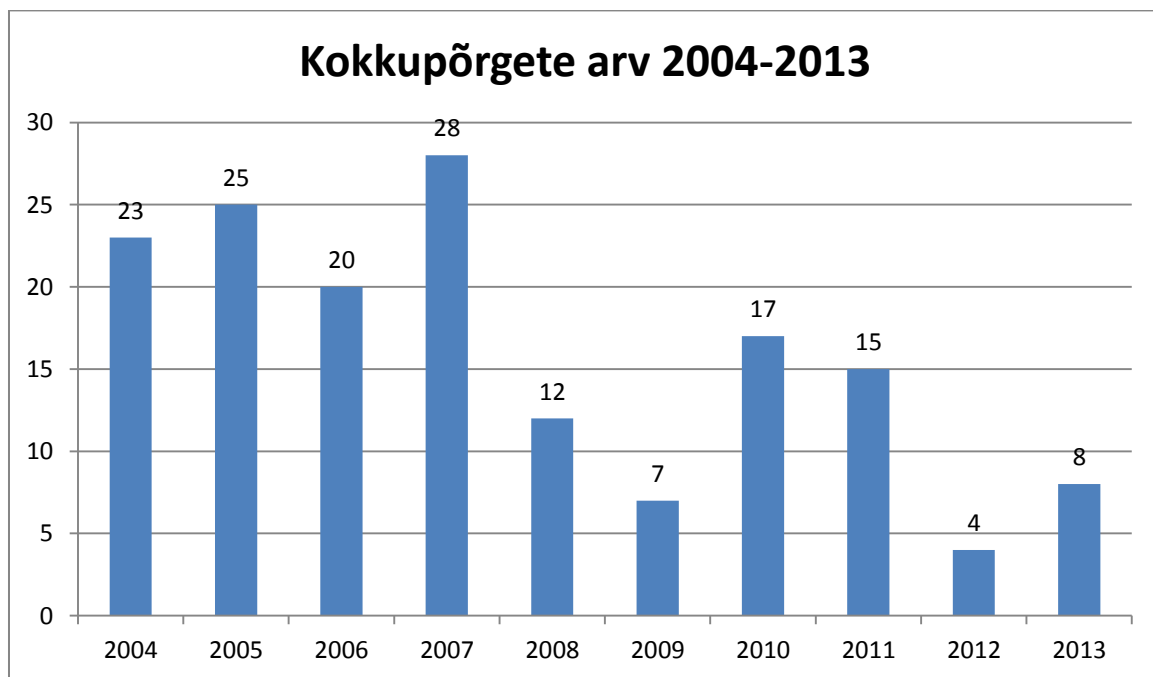
Ohutusnäitajate analüüsi tulemusel on 2013. aastast välja tuua üks negatiivne trend, mis on seotud raudteeülesõidukohtades toimunud sõidukite ja raudteeveeremite kokkupõrgete arvu suurenemisega, võrreldes 2012. aastaga 4 juhtumi võrra (vt LISA B.3.1/ANNEX B.3.1).

Positiivsetest trendidest saab analüüsi tulemusel välja tuua järgneva:

- Tähelepanuväärne edasimineku ohutust silmas pidades on saavutatud jalakäijate poolt omavoliliselt tekitatud ülekäikude piiramisega ning olemasolevate liikumisteede ohutumaks muutmisega. Analüüs näitab, et võrreldes 2012. aastaga on rongi otsasõidu juhtumite arv jalakäijatele vähenenud viie võrra (vt LISA B.3.2/ANNEX B.3.2). Sellele on kaasa aidanud vahemikus 2010-2013 avalikul raudteeinfrastruktuuril paiknevates jaamades ja peatuskohtades aset leidnud reisijate infrastruktuuri kaasajastamine ning selle raames inimeste liikumistrajektoore ümberkorraldamine ja mittesobivates kohtades liiklemise tõkestamine.
- Vähenenud on juhtumite arv, mis oli tingitud teatud kasutajagruppide piiratud juurdepääsust reisivõrrele. Uue reisivõrre kasutuselevõtmine elektrifitseeritud piirkonnas (suurima teenuse kasutatavusega piirkond) 2013. a keskpaigas on viinud sedalaadi juhtumite arvu miinimumini (1 juhtum aasta jooksul, esimeses poolaastas).

LISA B.3.1/ANNEX B.3.1

Raudteevõrre ja maanteeõiduki kokkupõrked raudteetõrrekohtadel (2004-2013) /
 Level crossing accidents (excluding accidents involving pedestrians at level crossings),
 collisions (2004-2013)



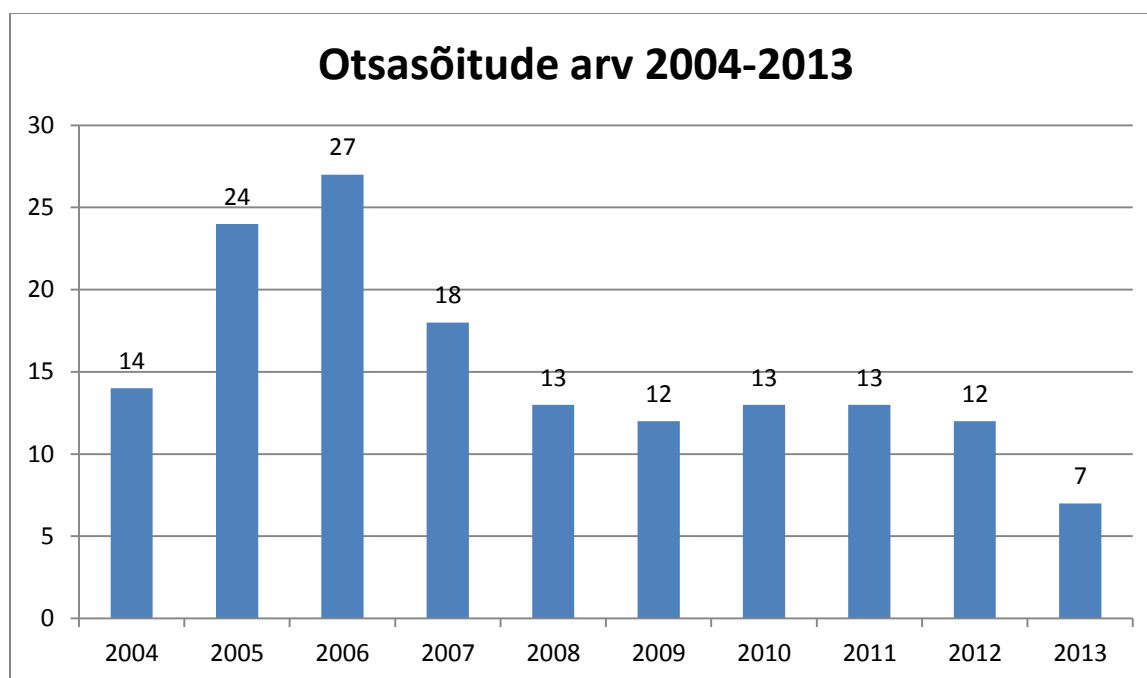
2013. aastal oli mootorsõiduki ja rongi kokkupõrke juhtumeid kaheksa ning neis hukkus üks inimene, vigastatuid ei olnud. Juhtumid koondusid valdavalt kolmandasse kvartalis, mil toimus viis õnnetusjuhtumit. Kokkupõrgete põhjuseks on jätkuvalt mootorsõiduki juhtide tähelepanematus raudteetõrrekohtade ületamisel.

Kuigi kokkupõrgete koguarv võrreldes eelmise aastaga suurenes, võib välja tuua asjaolu, et õnnetuste tagajärjed on kergemad ning lõppevad enamasti vigastanute. Varasematel perioodidel alguse saanud ning 2013. aastal jätkunud ülesõitude varustatuse parendamine (LED foorid, parem nähtavus, täristid jms) on kindlasti oluline meede, mis on raudteetõrre taset tervikuna tõstnud.

Suurematest projektidest väärib märkimist Tallinn-Tapa raudteelõigul (suurima intensiivsusega lõik) seitsme tõkkepuudega täiendatud automaatse foorsignalisatsiooni kasutusele võtmine. Nimetatud lõigu viis ülejäänud seni tõkkepuudeta raudteeülesõidukohta varustatakse tõkkepuudega 2014. aasta esimeses pooles, samuti varustatakse tõkkepuudega kolm ülesõidukohta Tapa-Tartu raudteelõigul. Tehnilise Järelevalve Ameti hinnangul avaldavad nimetatud parendustegevused positiivset mõju ka järgnevatel perioodidel.

LISA B.3.2/ANNEX B.3.2

Raudteeveeremi otsasõidud inimestele (2004-2013) / Accidents to persons caused by rolling stock 2004-2013



Rongi otsasõite raudteel viibinud inimestele oli seitse, neis sai vigastada neli ja hukkus kolm inimest. Võrreldes 2012. aastaga on otsasõitude arv vähenenud viie võrra. Otsasõitude peamiseks põhjusteks on jalakäijate tähelepanematus raudtee ületamisel ning liikleeskirjade eiramine või raudtee ületamine (või raudteel viibimine) selleks mitte ettenähtud kohas. Tähelepanuväärne edasimineku ohutust silmas pidades on saavutatud omavoliliselt tekitatud ülekäikude piiramisega ning olemasolevate liikumisteede ohutumaks muutmisega. Aastatel 2010-2013 kiirendatud tempos läbiviidud reisijate infrastruktuuri uuendamisega kaasnenud inimeste liikumistrajektoore analüüsimine ning parendamine on Tehnilise Järelevalve Ameti hinnangul avaldamas positiivset mõju nimetatud juhtumite arvule.

C. Organisatsioon

C.1 Tehnilise Järelevalve Amet

Tehnilise Järelevalve Amet on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (edaspidi MKM) valitsemisalas tegutsev asutus, mille laiemaks eesmärgiks on riigi majanduspoliitika elluviimisele kaasaaitamine läbi ohutuse suurendamise, piiratud ressursi otstarbeka kasutuse korraldamise ning toodete usaldusväärsuse tõstmise tootmiskeskondade, tööstusseadmete, raudtee ja elektroonilise side valdkonnas.

Tehnilise Järelevalve Ameti transporditeenistuses on 3 osakonda- raudteeinfrastruktuuri osakond, raudteetranspordi osakond ja transpordi investeeringute osakond.

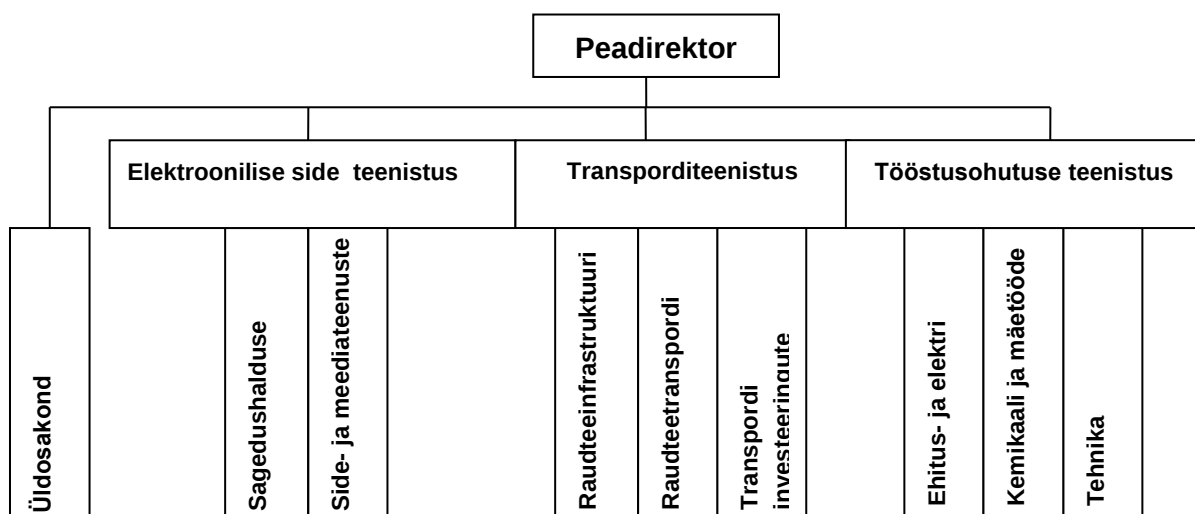
Nimetatud teenistus tegeleb siseriiklikes õigusaktides sätestatud (raudteeseadus ja selle alusel antud õigusaktid) tegevustega ning riikliku ohutusasutusena jälgib Euroopa Liidu koostalituse ja ohutuse alaste õigusaktide täitmist raudtee-ettevõtjate poolt, samuti osaleb asutus vastava regulatsiooni rakendamisel praktikas.

Raudteeseaduse kohaselt on Tehnilise Järelevalve Ameti transporditeenistuse pädevuses ohutustunnistuste väljaandmine ja kehtivuse pikendamise otsustamine, raudteeveeremi, raudteeinfrastruktuuri ja raudteeliikluse korraldamise nõuetele vastavuse kontrollimine, raudteerajatiste detailplaneeringute või projekteerimistingimuste kooskõlastamine ja raudtee-ehituse riiklik järelevalve, ehitus- ja kasutuslubade ning vedurijuhilubade väljastamine, raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise toimingute tegemine, rahvusvahelistest lepingutest tulenevate raudtee-alaste tehnilise järelevalvega seonduvate Eesti Vabariigi kohustuste täitmise tagamine ja vajadusel Eesti Vabariigi esindamine rahvusvahelistes raudteeorganisatsioonides, samuti muude seadusest tulenevate ülesannete täitmine. Kontrollitakse ka ohtlike kaupade veo korraldamist.

Lähtuvalt eeltoodust kindlustab Tehnilise Järelevalve Ameti transporditeenistus Eesti raudteevõrgustiku turvalise ja ohutu arengu läbi pideva järelevalve vastavalt riiklikele õigusaktidele ja Euroopa õigusele. Lisaks harmoniseerib ja uuendab Tehnilise Järelevalve Amet koos MKM-iga valdkonna õiguslikku baasi Eestis.

Organisatsiooni struktuur / Organization structure

LISA B.1/ANNEX B.1



C.2 Vastustuse jaotus organisatsioonide vahel

MKM-i koosseisus on teede- ja raudteeosakond, mis osaleb riigi arengukavade väljatöötamisel teedevõrgu, veoste- ja sõitjateveo, raudteeinfrastruktuuri, raudteetranspordi logistika, raudtee reisijate- ja kaubaveo, sõidukite, raudteeveeremi, tee- ja raudteeliikluse ning nende liiklus- ja keskkonnaohutusega seotud valdkondades, tagab nende arengukavade elluviimise ja valmistab ette valdkonda reguleerivate õigusaktide eelnõud.

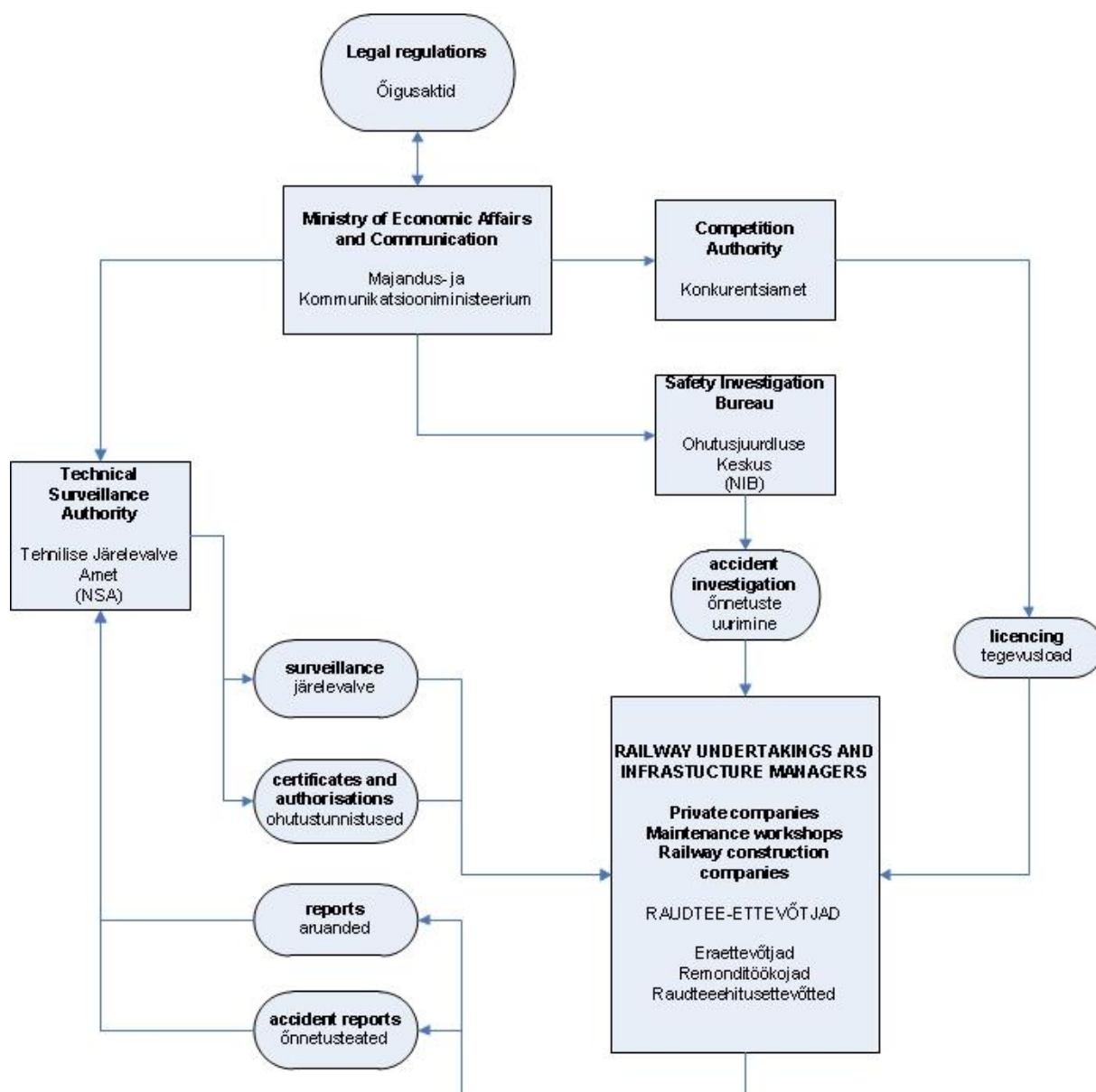
OhutusjuurdLuse Keskus (National Investigation Body – NIB) tegeleb raudteeõnnetuste uurimisega ning transpordivaldkonna riskianalüüside koostamisega.

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 sunni korraldamise. Lisaks väljastab transporditeenistus raudteerajatiste ehitus- ja kasutuslubasid, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele ohutuslubade A ja B osasid ja raudteeveo-ettevõtjatele ohutustunnistuste A ja B osasid ning tegutsemise ohutustunnistusi. Koostöös Maanteeameti liiklusregistri bürooga korraldatakse vedurijuhieksameid ning väljastatakse vedurijuhilubasid.

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

Organisatsiooni seos raudteevaldkonna teiste ettevõtete ja asutustega / Organizational relationship chart

LISA B.2/ANNEX B.2



D. Raudteeohutuse areng

D.1 Raudteeohutuse säilitamise ja suurendamise algatus

2013. aastal keskenduti eelkõige uue reisivõrkemise kasutuselevõtmise ettevalmistavatele tegevustele. Raudteeohutuse taseme säilitamise vajadust silmas pidades kontrollis Tehnilise Järelevalve Amet koostöös avaliku raudteeinfrastruktuuri ettevõtjatega ettevaatavalt üle kõik rongide ühildumist mõjutavad kriitilised aspektid (rajatiste gabariidid, kontaktvõrgu riputussüsteemid, ülesõidukohtade ohutusseadmete rakendumise jne).

Raudteeohutuse suurendamise algatuseks võib pidada kogu senise amortiseerunud reisivõrkemise pargi väljavahetamist uue vastu väga lühikese aja jooksul, samuti sellega seonduvaid ettevalmistusi raudteeinfrastruktuurile (kontaktvõrgu uuendamine hinnanguliselt 50% ulatuses, reisirajatisete täielik rekonstrueerimine). Nimetatud tehnoloogilise baasi uuendamine avaldab positiivset mõju raudteeohutuse tasemele järgnevatel perioodidel.

Seoses uute rongide lubamisega võrgustikule korraldas Tehnilise Järelevalve Amet 2013. aastal koostöös MTÜ-ga Operation Lifesaver Estonia raudteeohutuse kampaania „Märka rongi“. Ennetustegevuse eesmärgiks oli pöörata liiklejate tähelepanu uute liinile minevate rongidega seotud muudatustele, liiklusreeglite järgmisele ja raudteede piirkonnas liiklumisele. Tunnuslause: „Vaata, kuula, ela!“ sõnum oli inimeste tähelepanu juhtimine asjaolule, et Stadler Flirt tüüpi reisirongid on võrreldes vanade rongidega mürasoonilt vaiksemad ja liiklemisel kiiremad, mistõttu on vajalik liiklejate erilist tähelepanu raudtee ületamisel.

D.2 Detailsem andmete analüüs

LISA C/ANNEX C – CSI data

Tehnilise Järelevalve Ameti 2013. aasta sisend ühiste ohutusnäitajate (Common Safety Indicators – CSI) osas on laetud ERAILi infosüsteemi (<http://erail.era.europa.eu/>).

aasta	raudteeõnnetused	surmajuhtumid	vigastatud
year	railway accidents	fatalities	injuries
2006	47	16	21
2007	46	13	19
2008	26	9	10
2009	19	10	7
2010	31	12	14
2011	28*	9	7
2012	20*	7	7
2013	15*	4	4

*Raudteeõnnetuste lahter sisaldab nii raudteeveeremi ning mootorsõiduki kokkupõrkeid kui veeremi otsasõite inimestele, rongide mahaminekuid ja rongide omavahelisi kokkupõrkeid. Varasematel aastatel on see lahter kajastanud vaid kokkupõrkeid ja otsasõite põhjusel, et mahaminekuid ja rongide omavahelisi kokkupõrkeid manöövrilistel ei loetud rongiliikluses toimunuteks. Viimastel aastatel on Eesti õigusruumi kohaldatud Euroopa õigusega vastavaks ning seetõttu kajastuvad õnnetuste koguarvus nii rongiliikluses kui ka manöövrilistel toimunud rongide mahaminekud ja omavahelised kokkupõrked.

D.3 Ohutusalaste soovitude kokkuvõte

2012. aastal OhutusjuurdLuse Keskus raudtee-ettevõtjatele ega Tehnilise Järelevalve Ametile raudteeohutuse parendamiseks soovitusi ega ettepanekuid esitanud. 2013. aastal esitati OhutusjuurdLuse Keskuse poolt kaks ettepanekut avaliku raudteefrastruukturi majandajale AS-ile Eesti Raudtee. Ettepanekud olid seotud raudteeülesõidukoha foorisignalisatsiooni tehniliste asjaoludega.

Eesti Ohutusjuurdrluse Keskuse koduleheküljel on kogu info pidevalt kättesaadav kõigile huvilistele <http://www.ojk.ee/>.

E. Tähtsamad muudatused õigusaktides

Tehnilise Järelevalve Amet osales olulise sisendiga õigusruumi muutmises, tehes vajalike muudatuste osas pidevat koostööd nii sektori kui Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga.

2013. aastal tehti muudatus raudteeseaduses, millega täpsustati Ohutusjuurdrluse Keskuse funktsioonid raudteeõnnetuste uurimisel. Ohutusjuurdrluse Keskus on loodud lennunduses, merenduses ja raudteel toimuvate õnnetusjuhtumite sõltumatuks uurimiseks ja õnnetusjuhtumi uurimise järgsete ohutuslaste soovitude ja ettepanekute menetlemiseks.

2013. aastal kehtestati majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus „Veduri juhi eksamineerija tunnustamise kord ja nõuded eksamineerimise korrale“ ning uues redaktsioonis „Veduri juhiloa väljaandmise, uuendamise ja duplikaadi väljaandmise eeskiri ning veduri juhiloa vorm“ ja „Veduri juhi eksamineerimise kord“. Nimetatud määruste kehtestamisega võeti Eesti õigusesse üle Euroopa komisjoni otsuse 2011/765/EL „Veduri juhtide koolitamisega tegelevate koolituskeskuste tunnustamise kriteeriumide, veduri juhtide eksamineerijate tunnustamise kriteeriumide ja eksamite korraldamise kriteeriumide kohta kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2007/59/EÜ“ sätteid.

F. Ohutustunnistuse areng ja autoriseerimine

F.1 Riiklik õigusruum ohutustunnistuse ja –lubade menetlemisel

Ohutustunnistustega seonduv regulatsioon on esitatud raudteeseaduse 2. peatüki „Tegevusloa ja ohutustunnistus“ 2. jaos „Ohutustunnistus“. Ohutustunnistuse väljastamise protsessi detailsemaks reguleerimiseks on kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus „Ohutustunnistuse väljaandmise, muutmise ja kehtivuse pikendamise kord ning ohutustunnistuse vormid“. Nimetatud õigusaktid on kättesaadavad www.riigiteataja.ee.

F.2 Väljastatud ohutustunnistused (tabelina)

LISA E/ANNEX E

Jrk nr	Raudtee-ettevõtja OT number	Riiklik äriregistri kood	Tegevusala (RU, RU-passenger, IM)	Kehtib kuni (validation)
	Westgate Transport OÜ EE1120130008 A osa	11056908	Raudtee kaubavedu (RU)	02.10.2018

	EE1220130008 B osa			10.12.2018
	OÜ Dekoil	10069369	Raudtee kaubavedu (RU)	01.10.2018
	EE1120130005 A osa			
	EE1220130005 B osa			09.12.2018
	AS Sillamäe Sadam	10318973	Raudtee kaubavedu (RU)	01.10.2018
	EE1120130002 A osa			
	EE1220130002 B osa			10.12.2018
	Maardu Raudtee AS	10049295	Raudtee kaubavedu (RU)	01.10.2018
	EE1120130007 A osa			
	EE1220130007 B osa			09.12.2018
	AS Railservis	10677459	Raudtee kaubavedu (RU)	01.10.2018
	EE1120130003 A osa			
	EE1220130003 B osa			10.12.2018
	AS E.R.S.	10676715	Raudtee kaubavedu (RU)	02.10.2018
	EE1120130001 A osa			
	EE1220130001 B osa			10.12.2018
	AS GoRail	10541949	Raudtee reisijatevedu (RU-passenger)	02.10.2018
	EE1120130004 A osa			

	EE1220130004 B osa			10.12.2018
	AS Eesti Liinirongid	10520953	Raudtee reisijatevedu (RU-passenger)	02.10.2018
	EE1120130006 A osa			
	EE1220130006 B osa			10.12.2018
	Edelaraudtee Infrastruktuuri AS	10786958	Raudteefrastruktuuri majandamine (IM)	10.11.2018
	EE1120130001 A osa			23.12.2018
	EE1220130006 B osa			
	AS Kunda Trans	10228551	Raudtee kaubavedu (RU)	23.12.2018
	EE1120130009 A osa			23.12.2018
	EE1220130010 B osa			
	AS EVR Cargo	11575850	Raudtee kaubavedu (RU)	22.01.2019
	EE1120130010 A osa			
	EE1220130011 B osa			22.01.2019
	AS Eesti Raudtee	11575838	Raudteefrastruktuuri majandamine (IM)	24.01.2019
	EE1120130002 A osa			
	EE1220130007 B osa			24.01.2014

	Vesta Terminal Tallinn OÜ EE1220130007 A osa	11301354	Raudtee kaubavedu (RU)	09.12.2018
	EE 1220130009 B osa			23.12.2018
	Edelaraudtee AS EE1120140001 A osa	10702335	Raudtee kaubavedu (RU)	06.06.2019
	EE1220140001 B osa			06.06.2019
	Edelaraudtee AS EE1120140002 A osa	10702335	Raudtee reisijatevedu (RU-passenger)	06.06.2019
	AS Alexela Terminal EE1120100001 A osa	10392389	Raudtee kaubavedu (RU)	02.02.2015
	EE1220100003 B osa			02.02.2015
	Eesti Energia Kaevandused AS EE1120100002 A osa	10032386	Raudtee kaubavedu (RU)	02.02.2015
	EE1220100004 B osa			02.02.2015
	Leonhard Weiss RTE AS EE1120120002 A osa	10133328	Raudtee kaubavedu (RU)	24.09.2017
	EE1120120001 B osa			23.10.2017

F.3 Ohutusload ja ohutustunnistused

2013. aasta seisuga omas Eestis 11 ettevõtet kaubaveo ohutustunnistuste A ja B osasid, 3 ettevõtet reisijateveo ohutustunnistuste A ja B osasid ning 2 ettevõtet omasid avaliku raudteeinfrastruktuuri majandamise ohutuslubade A ja B osasid. 2013. aastal uuendasid 13 ettevõtet oma ohutuslubade ning ohutustunnistuste A ja B osasid. Nendest 2 olid reisijateveoga tegelevad ettevõtted, 9 olid kaubaveoga tegelevad ettevõtted, 2 olid avalikku infrastruktuuri majandavad ettevõtted. Tegutsemise ohutusloa B osa pikendati 5 mitteavaliku infrastruktuuri ettevõtjal.

G. Raudtee-ettevõtjate järelevalve

Tehnilise Järelevalve Ameti raudteetranspordi osakond viis 2013. aastal läbi 11 planeeritud järelevalvetoimingut, mille käigus kontrolliti raudtee-ettevõtjate ohutusjuhtimise süsteemi rakendumist, sealhulgas liikluskorraldust, raudteeveeremi vastavust kehtestatud nõuetele, ohtlike ainetega seotud kaupade vedu ja veokorralduslike dokumentide olemasolu, raudteeliikluse ohutust ning ohutuse tagamist jaamades.

Kõik planeeritud järelevalve toimingud viidi läbi raudtee-ettevõtja eelneval teavitamisel ja ettevõtja esindaja juuresolekul.

Tehnilise Järelevalve Ameti raudteeinfrastruktuuri osakond viis 2013. aastal läbi 25 järelevalvemenetlust, millest 20 oli infrastruktuuri korrashoiu järelevalvetoimingud ning 5 ehitusjärelevalvetoimingud, mille käigus kontrolliti raudtee infrastruktuuri korrashoidu ning ohutuse tagamist jaamades. Ettekirjutusi koostati viiel juhul, neist kolm ülesõitude mittekorrasoleku kohta ja kaks ooteplatvormide kohta. Ettekirjutustest neli on lõpetatud (puudused likvideeritud, st õiguspärane olukord tagatud), ühe ettekirjutuse puhul nõudeid hetkel veel täidetakse.

H. Ühise ohutusmeetodi määruse rakendamine

Ühise ohutusmeetodi määrus (Common Safety Methods) võeti Eestis vastu 24.04.2009. a ning selle ülevõtmist korraldati koostöös Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga. Uute rongide kasutusele võtmisele eelnevalt hinnati infrastruktuuri valmisolekut ning võimalikke riske. Koostati ohuhinnangud raudteevõrgustikul olemasolevate platvormide, kontaktvõrgu ja raadioside sobivusele, lähtudes uute rongide funktsionaalsustest ning tehnilistest tingimustest. Lisaks kujunes uue reisiveeremi pargi kasutuselevõtmine AS-ile Eesti Liinirongid sedavõrd oluliseks muudatuseks, et ettevõtte hindas ühise ohutusmeetodi määruse alusel üle enda tegevusega seotud riskid.

Ohutusindikaatorite osas tasub siinkohal välja tuua, et 2013. aastal esitasid kõik raudtee-ettevõtjad oma iga-aastased ohutusaruanded 2011. aastal kehtima hakanud määruandes „Raudteeliiklusõnnetuste ja raudteeentsidentide jaotus, ohutuse näitajad ja nendest teavitamise kord“ nõutud kujul.

I. Kokkuvõte, järelused, prioriteedid

2012. aasta ohutusaruandes nimetas Tehnilise Järelevalve Amet, et 2013. aastal on suurimaks prioriteediks uue reisiveeremi ohutu integreerimine avalikul raudteevõrgustikul

ning sellega kaasneva muutuva keskkonna teadvustamine nii avalikkusele kui raudteesektorile. Kokkuvõttena saab nimetada, et 2013. aasta prioriteet on edukalt täidetud. Stadler Flirt reisivõrk on integreeritud Eesti avalike raudteede võrgustikku.

Eelkirjeldatud oluline muudatus Eesti avaliku raudtee võrgustikul on kindlustanud ennekõike elektrirongiliikluse kvaliteedi- ja ohutuse tõusu ning seeläbi reisijate heaolu kasvu. Samuti on nimetatud muutus vähendanud oluliselt sektoris varem esinenud riske, mis olid seotud veeremi ja infrastruktuuri mitteühildumisega.

Järgnevatel perioodidel keskendub Tehnilise Järelevalve Amet olemasoleva raudteevõrgustiku ohutustaseme määramisel eelkõige raudteeületuskohtade turvavarustusele ning jalakäijate liikumisteede täpsemale piiritlemisele, et vältida mitte seotud isikute sattumist raudteele, selleks mitte ettenähtud kohas.

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);
- Tehnilise Järelevalve Ameti aastaraamat 2013.