



TARBIJAKAITSE JA
TEHNILISE JÄRELEVALVE
AMET

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti 2019. aasta ohutusaruanne

**Annual Report of Consumer Protection and Technical Regulatory Authority
(Estonian NSA) 2019**

Sisukord

Aruandes kasutatud mõisted, lühendid.....	4
Sissejuhatus.....	5
Aruande eesmärk, ulatus ja sihtgrupp	5
Aruandeaasta kokkuvõte	5
English summary.....	7
1. Ohutusasutuse ohutusstrateegia, programmid, tegevused ja organisatsioon.....	9
1.1. Strateegia ja tegevuste planeerimine.....	9
1.2. Ohutusjuurdluse Keskuse ohutusalased soovitusel	13
1.3. Rakendatud ohutusmeetmed, mis ei ole seotud Ohutusjuurdluse Keskuse ohutusalaste soovitustega 17	
1.4. Organisatsioon	18
2. Ohutustase	21
2.1 Siseriiklikud ohutustaseme näitajad	24
2.2 Euroopa Liidu ohutustaseme näitajad	29
2.3 Ennetus- ja teavitustegevused.....	33
3. Euroopa Liidu seadusandlus ja regulatsioonid.....	35
3.1. Muudatused seadusandluses.....	35
3.2. Erandid vastavalt raudteeohutuse direktiivi artiklile 15.....	35
4. Ohutustunnistused, ohutusload, autoriseerimised ja teised ohutusasutuse poolt väljastatud sertifikaadid.....	36
4.1. Ohutustunnistused, ohutusload ja autoriseerimised	36
4.2. Veeremi autoriseerimised.....	40
4.3. Hoolduse eest vastutavad üksused	40
4.4. Vedurijuhid.....	40
4.5. Teised ohutusasutuse poolt väljastatud sertifikaadid või autoriseerimised	41
4.6. Kontaktid teiste ohutusasutustega.....	42
4.7. Informatsiooni jagamine ohutusasutuse ja raudtee-ettevõtete vahel.....	42
5. Järelevalve.....	45
5.1. Strateegia, plaanid, protseduurid ja otsuse vastuvõtmine	45
5.2. Järelevalve tulemused	49
5.3. Koordineerimine ja koostöö.....	51

6.	Ühtsete ohutusmeetodite rakendamine raudtee-ettevõtete poolt.....	53
6.1.	Ohutusjuhtimise süsteemi ühtsete ohutusmeetodite rakendamine	53
6.2.	Riskide hindamise ühtsete ohutusmeetodite rakendamine	54
6.3.	Järelevalve ühtsete ohutusmeetodite rakendamine.....	55
7.	Ohutuskultuur	56
7.1.	Ohutuskultuuri hindamine ja järelevalve.....	56
7.2.	Ohutuskultuuri initsiatiivid, projektid ja kommunikatsioon	56
8.	Euroopa Liidu projektide rakendamine ja osalus	57
LISA 1	Ülevaade järelevalve tegevustest 2019	61
LISA 2:	Arengud koostalitlusvõimes.....	67

Aruandes kasutatud mõisted, lühendid

CSI - *Common Safety Indicators* (eesti k ühtsed ohutusnäitajad)

CSM - *Common Safety Methods* (eesti k ühtsed ohutusmeetodid)

ECM – *Entity in Charge of Maintenance* (eesti k hoolduse eest vastutavad üksused)

ERA – Euroopa Raudteeamet

JKS - juhtimis- ja kontrollsüsteem

KMH - keskkonnamõjude hindamine

MKM – Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

NSA – *National Safety Authority* (eesti k riiklik raudteeohutusasutus)

OJK – Ohutusjuurdluse Keskus (ingl k NIB – *National Investigation Body*)

RB – Rail Baltic

RLOP - rahvuslikus liiklusohutusprogramm

THP - vagunite tehnohooldepunkt

TKE - raudtee tehnokasutuseeskiri

TTJA – Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet

SRÜ - Sõltumatute Riikide Ühendus

Sissejuhatus

Aruande eesmärk, ulatus ja sihtgrupp

Käesolev aruanne annab avalikkusele ülevaate Eesti raudtee valdkonnast ja ohutuse arengust järelevalveasutuse vaatekohast 2019. aastal vastavalt raudteeohutuse direktiivi artiklile 19. Raporti on koostanud Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (edaspidi TTJA). Ohutusasutuse rolli täitis kuni 31.12.2018 TJA (Tehnilise Järelevalve Amet) ning alates 01.01.2019 täidab ohutusasutuse rolli TTJA. Aruanne on suunatud Euroopa Raudteeametile, kes antud aruande põhjal teeb ohutusalaseid järeldusi Euroopa Liidu raudteesektori ohutusest aastal 2019. Samuti on aruanne 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 ohutusasutuste (edaspidi NSA) raportite põhjal. Aruanne avaldatakse Euroopa Raudteeameti ERADIS 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.

Aruandeaasta kokkuvõte

Avalikku raudteeohutust mõjutas 2019. aastal kokku 17 õnnetusjuhtumit. Nende hulgas oli 11 otsasõidu juhtumit ning 6 kokkupõrget. Kokku hukkus õnnetusjuhtumites 7 inimest ning vigastada sai 7 inimest. Rongi ja mootorsõiduki kokkupõrgete puhul oli juhtumite põhjuseks valdavalt autojuhi tähelepanematus. Otsasõidu juhtumite osas saab välja tuua mitmeid asjaolusid. Kaks otsasõidu juhtumit olid seotud jalgratturitega. Seitsme juhtumi puhul viibis inimene raudteel mitte-ettenähtud kohas. Ühe otsasõidu juhtumi puhul on tõenäoline, et inimene kasutas raudtee ületamisel kõrvaklappe ja seetõttu ei kuulnud lähenevat rongi. Mitme juhtumi osas on menetluse tulemused näidanud, et õnnetusjuhtumi toimumise ajal oli inimene joobes. Tõsisemaid õnnetusjuhtumeid 2019. aastal aset ei leidnud.

Kui võrrelda 2019. ja 2018. aastat, siis õnnetusjuhtumite koguarv on 2019. aastal vähenenud ligikaudu 50% (2019 – 17 juhtumit, 2018 – 35 juhtumit). 2019. aastal oli vähem ka raudteega seotud õnnetusjuhtumites hukkunuid ja vigastatuid (2019 – vastavalt 7 ja 7, 2018 – vastavalt 13 ja 17).

Kui 2018. aastal jagunesid õnnetusjuhtumid arvuliselt võrdselt mõlemasse poolaastasse, siis 2019. aastal oli I poolaastal 4 õnnetusjuhtumit ning 13 juhtumit II poolaastal. Kokkupõrgete arv ehk rongi ja mootorsõiduki kokkupõrgete arv on 2019. aastal oluliselt väiksem kui 2018. aastal (2019 – 6, 2018 – 17). 2019. aastal toimusid 17 õnnetusjuhtumist 11 raudteeületuskohtades (raudteeülesõidukoht või raudteeülekäigukoht). Erakordselt palju oli 2019. aastal ka olukordi raudteel, kus õnnetust küll ei toimunud, kuid tekkis väga ohtlik olukord. Nende juhtumitega olid seotud eelkõige noored ja lapsed ning need kinnitasid, et probleem on tähelepanematusesega raudtee ületamisel. Olukordadest sai ohutusasutus informatsiooni veeremi pardakaamera videotest.

Olgugi, et saame kahe viimase aasta võrdluses välja tuua, et õnnetusjuhtumite arv on vähenenud, siis jätkuvalt on probleemiks olukorrad, kus eiratakse kõiki raudtee ületamisega seotud nõudeid (ületatakse raudteed raudteeülekäigukohalt rattal sõites või näiteks kõrvaklapid peas, viibitakse raudteel selleks mitte-ettenähtud kohas). Raudtee-ettevõtjad panustavad ületuskohtade ohutumaks muutmisesse, muuhulgas lisades raudteeülesõidukohtadele foore ja tõkkepuid. Nii nagu maanteeliikluses üldiselt, on ka raudteed ületades eluliselt oluline, et jalakäija, rattur või autojuht pöörab tähelepanu raudteel toimuvale liiklusele ja annab rongile alati eesõiguse.

TTJA transpordiosakonna fookused 2019. aastal olid seotud ettevalmistustega 4. raudteepaketi ülevõtmiseks, ohutustaseme parendamise ning Rail Baltica järelvalve funktsiooni sisustamise ja rakendamisega. Osalesime ühtsete ohutustunnistuste ning veeremi vastavushindamise koolitusel ERA-s. Lisaks järelvalve tegevustele oli 2019. aastal jätkuvalt osakonna üheks tegevusvaldkonnaks ka sektori ennetus- ja teavitusprojektidesse panustamine.

Ohutusasutuse ohutusuaruande kontekstis oleme seadnud eesmärgiks iga aasta parandada oma aruande sisulist kvaliteeti, arvestades sealjuures Euroopa Raudteeameti tagasisidet eelmise aasta aruande osas. Samas teeme ka ettepaneku, et lisaks üldisele analüüsile oleks ohutusasutusele kasulik saada ka individuaalne tagasiside, mis oleks jagatud vaid konkreetse ohutusasutusega.

English summary

In 2019, public railway safety was affected by a total of 17 accidents. These included 11 accidents related to people and 6 collisions. A total of 7 people died and 7 were injured in accidents. In the case of train-motorvehicle collisions, the incidents were mainly due to the motorvehicle driver's inattention. There are a number of factors that can be identified in the case of accidents related to people. Two crashes involved cyclists. In seven cases, the person was in a non-designated place on the railway. In one crash case, it is likely that the person was using headphones when crossing the railway and therefore could not hear the approaching train. In several cases, the results of the proceedings have shown that the person was intoxicated at the time of the accident. There were no serious accidents in 2019.

Comparing 2019 and 2018, the total number of accidents has decreased by approximately 50% in 2019 (2019 - 17 cases, 2018 - 35 cases). In 2019, there were also fewer deaths and injuries in railway-related accidents (2019 - 7 and 7, respectively, 2018 - 13 and 17, respectively).

While in 2018 the number of accidents was equally divided in both half-years, in 2019 there were 4 accidents in the first half of the year and 13 cases in the second half of the year. The number of collisions, ie the number of train and motorvehicle collisions, is significantly lower in 2019 than in 2018 (2019 - 6, 2018 - 17). In 2019, 17 accidents occurred at 11 level crossings. There were also an extraordinary number of situations on the railway in 2019, where no accident occurred, but a very dangerous situation arose. Young people and children in particular were involved in these cases and these situations confirmed that there is a problem of inattentiveness when crossing the railway. The safety authority received information from the situations from the videos of the on-board camera of the vehicle.

Although we can show in the comparison of the last two years that the number of accidents has decreased, situations where all requirements for crossing the railway are disregarded (crossing the railway from a level crossing by bicycle or, for example, headphones on the head, in a place not intended) remain a problem. Railway undertakings contribute to making level crossings safer by, adding traffic lights and barriers to level crossings. As with road traffic in general, it is vital when crossing railways that a pedestrian, cyclist or driver pays attention to rail traffic and always gives priority to the train.

The focuses of the TTJA transport department in 2019 were related to the preparations for the transposition of the 4th railway package, the improvement of the safety level and the furnishing and implementation of the Rail Baltica supervision function. We participated in the training of safety certificates and rolling stock conformity assessment in ERA. In addition to monitoring activities, in 2019 one of the department's areas of activity was also contributing to the sector's prevention and information projects.

In the context of the safety authority's safety report, we have set ourselves the goal of improving the substantive quality of our report each year, taking into account the feedback from the European Railway Agency on last year's report. At the same time, we also suggest that, in addition to the general analysis, it would be useful for the safety authority to receive individual feedback that would only be shared with a specific safety authority.

1. Ohutusasutuse ohutusstrateegia, programmid, tegevused ja organisatsioon

Järgnevad alapeatükid kirjeldavad ohutusasutuse ohutusstrateegiat, seotud programme, tegevusi ning organisatsiooni ning transpordiosakonda üldiselt.

1.1. Strateegia ja tegevuste planeerimine

TTJA asutuse strateegia ja tegevused on planeeritud mitmel tasemel. On olemas üldised suunad ja väärtused, mis on ühised organisatsioonile ning konkreetsed strateegilised eesmärgid, mis on seostatud mõõdikutega osakondade töö hindamiseks. 2019. aastal kehtis asutuses TJA tegevuskava, kus olulised teemad kõikidest valdkondadest olid kajastatud koos vastavate mõõdikutega. Kuna kaks asutust liideti, siis alustati ühtlasi ka uue strateegia loomist. 2019-2020 üks eesmärkidest on organisatsioonis tegeleda strateegia loomise ning sisustamisega, kontrollimaks, et kõik olulised osakonna tegevused on seotud asutuse üldise strateegiaga ja vastupidi.

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, õiglasel 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, 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.

2019. aasta tööplaan lähtus asutuse kehtivast strateegiast ning osakonnas oli 4 strateegilist teemat (ohutusastusega seotud tegevused; kasutustasu; rakendusüksus; RB). Lähtuvalt on koostatud ka tööplaan ning kõikides rubriikides määratud eesmärgid. Osakonna tegevuste ning eesmärgi täitmist kajastavate näitajate seos on toodud allolevas tabelis. Transpordiosakonna raudtee poole tegevused on jaotatud nelja põhilisse tegevusvaldkonda ning need on seotud valdkonna strateegiliste dokumentidega. 2019. aastal toimub asutuse üleste ja osakonna strateegiliste eesmärkide ülevaatus, et tagada nende omavaheline seos ja vastavus.

Osakonna seatud eesmärgid vaadatakse juhtkonna tasemel üle igas kvartalis. Osakonna juhataja saab eesmärkide täitmise osas sisendi osakonnalt ning tagasisidestab eesmärkide täitmise konkreetsetest tulemustest lähtuvalt. Täiendavalt oleme osalised ka rahvuslikus liiklusohutusprogrammis (RLOP), mis on Eesti Maanteeameti koordineeritav programm, kus erinevatel osapooltel on ülesanded, mille täitmisel panustatakse riiklikku liiklusohutusse. Ohutusasutusena on meil seal roll näiteks raudteeülesõidukohtade ning raudteealaste ennetustegevuste rubriigis.

ASUTUSE EESMÄRK	OSAKONNA EESMÄRGID	TEGEVUS	TULEMUS	SEOTUD STRATEEGILINE EESMÄRK/ DOKUMENT
Tõsta ühiskonna teadlikkust ohutust ja vastutustundlikust käitumisest	1.1 Avalik ohutus tase (ohutusjärelvalve; ennetustegevus)	Ennetustegevuse läbiviimine (õpetajate koolituse läbiviimine; TTJA ohutussõnumi levitamine avalikus ruumis; valemivihikus ohutussõnumi edastamine)	2018. a eesmärk 0.8 (hukkunute/vigastatute suhtarv läbitud rongkilomeetri kohta). Tegelik 2018 a. 0.78 Tähtaeg 31.12.2019	Transpordi arengukava Riiklik liiklusohutus- programm TTJA strateegiadokument
	1.2 Raudteeliikluse ohutustase	Ohutusjärelvalve läbiviimine vastavalt riskimudelile ning osakonna detailsele tööplaanile.	2018. a eesmärk 0.2 (kriitiliste tehniliste juhtumite suhe läbitud rongkilomeetri kohta). Tegelik 2018 a 0.33. 2019 a eesmärk 0.2 (0.2 on talutav läbitud rongkilomeetrite juures)	Transpordi arengukava; Riiklik liiklusohutusprogramm TTJA strateegiadokument

			Tähtaeg 31.12.2019	
1.3 Veeremi tehnilise ohutustase	Ohutusjärelvalve vastavalt riskimudelile ning osakonna tööplaanile. 2019. aasta fookus on suunatud veeremi valdajate ja veeremi hoolduse läbiviimisele.	Baas eesmärk 0.85 (veeremi tehniliste juhtumite suhe rongkilomeetrite kohta). Tegelik 2018. aasta 1.24 Tähtaeg 31.12.2019	Transpordi arengukava; Riiklik liiklusohutusprogramm TTJA strateegiadokument	
2. Uue direktiivi rakendamine raudteevaldkonnas 2.1 Siseriiklike raudteetehniliste eeskirjade uuendamine	Euroopa Raudteeameti ja TTJA vahelise lepingu sõlmimine. Euroopa Raudteeameti ja Eesti, Läti ja Leedu ohutusasutuste vahelise lepingu sõlmimine. Raudteeseaduse alusel kehtestatud määruste uuendamine. Ettevõtjate nõustamine (Ettevõtjad peavad uuendama enamiku enda sisemistest juhenditest).	TTJA ning raudtee-ettevõtjad valmis 4. raudteepaketti rakendama. TKE juhendid uuendatud Esialgne tähtaeg: 31.12.2019 Seadusandlikud muudatused lõukkusid 2020. aastasse. Jõustumine planeeritud 31. oktoober 2020	4. raudteepakett TTJA strateegiadokument	

	3. Rail Baltica järelevalve funktsiooni sisustamine ja rakendamine	4. RB järelevalve funktsiooni läbiviimine. 5.1 MKM/RM-ile seoses sisendi andmine ja RB elluviimiseks kokku kutsutud siseriiklikes (maakorralduse töögrupp, tehniline töögrupp) ja rahvusvahelistes töögruppides (infrastruktuuri ettevõtja mudeli töögrupp, hangete töögrupp) osalemine. Täiendavate töögruppide moodustamine ja TTJA nendes osalemine otsustatakse ad hoc.	Tegevused osapooltega kokkulepitud ning järelevalve tegevused toimuvad tõrgeteta. Tähtaeg 31.12.2019	MKM JKS (uuendamisel) TTJA strateegiadokument
--	--	--	---	--

2019. aasta sügisel toimus osakonna strateegiapäev meeskonnakoolitusena, mille üheks eesmärgiks oli anda sisend asutuse ülesesse strateegiadokumenti. Tegevuse formaadiks oli grupidööde arutelu, mille tulemusi esitas iga grupp. Kõigi väljatoodud punkte selgitati ja grupeeriti vastavalt teemadele. Asutuse üleselt on planeeritud strateegiliste eesmärkide ning osakonna reaalsete igapäevategevuste sidumine, et tagada iga üksiku tegevuse panustamine organisatsiooni olulistesse eesmärkidesse. 2019. aasta eesmärkide täitmine on täpsemalt kirjeldatud peatükkides 2, 5 ja 6.

TTJA transpordiosakonna oluline ohutusstrateegia element on panustamine ennetus- ja teavitustegevustesse. Seoses sellega teeme koostööd raudtee-ettevõtete ning sektoris raudteeohutusalaseid tegevusi läbi viiva MTÜ Operation Lifesaver Estonia'ga (MTÜ OLE). Tegevused on täpsemalt kirjeldatud peatükis 4.

1.2. Ohutusjuurdluse Keskuse ohutusalased soovitud

2018. aastal 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 soovitud 11.10.2018 valminud ohutusuandes:

- Kavandada ettepanekute tegemine Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumile (edaspidi MKM) 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.

TTJA vastas OJK-le 29. märtsil 2019 kirjaga number 7-4/18-0601-010, kus tõi välja omapoolsed selgitused seoses Kulna raudteeülesõidukohas toimunud õnnetusjuhtumiga järgnevalt toodud tabelis.

Juhtumi toimumise aeg ja koht: Kulna raudteeülesõidukoht (km 73,208) 20.02.2018		
Juhtumi kirjeldus: 20. veebruaril 2018. aastal kell 08:29 toimus Keila – Vasalemma jaamavahel asulavälisel automaatselt seadistamata (passiivsel) Kulna raudteeületuskohal (km 73,208) veoki ja reisirongi kokkupõrge. Kokkupõrke tulemusena sai tõsiseid kehavigastusi veoki juht, kergemaid kehavigastusi 2 raudtee töötajat ja 6 rongireisijat.		
Uurimisarunde valmimise kuupäev: 11.10.2018		
Soovituste menetlemise aruande esitaja (asutus, institutsioon, ettevõtte): Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (edaspidi TTJA)		
Soovitus nr 1	Soovitus: Kavandada ettepanekute tegemine MKM-ile raudteeületuskoha ülevaatuskomisjoni staatuse tõstmiseks tema tööülesannete ja volituste suurendamise teel.	Menetlemise seis: 17.05.2019 toimus MKM-is raudteeülesõidukohtade teemaline ümarlaud.

		Muuhulgas arutati teemat seoses raudteeületuskoha ülevaatuskomisjoni staatuse tõstmisega tööülesannete ja volituste suurendamiseks.
Menetlemisprotseduuride kuupäevad: 17.05.2019 ümarlaud MKM-is	Soovituse põhjal võetud või kavandatud meede: Võimalike muudatuste arutamiseks toimus MKM-is 17.05.2019 ümarlaud, kus mitme osapoole (raudtee valdajad, Ohutusjuurdrluse Keskus (edaspidi OJK), ohutusasutus, MKM, kohalikud omavalitsused). Kohtumisel tegi ettekande ka TTJA esindaja ülevaatuskomisjoni teemal ning arutati ülevaatuskomisjoni staatuse tõstmist. Toimunud arutelu põhjal selgus, et raudteeületuskoha ülevaatuskomisjonil on piisavad volitused, mis puudutab raudtee valdajaid. Ülevaatuskomisjoni volitused ja ettepanekud raudtee valdajatele on otseselt seotud soovitusena nr 1. Siinkohal saab arvesse võtta ka asjaolu, et avaliku raudteeinfrastruktuuri ettevõtjate suundumus on raudteeülesõidukohtade foori -ja tõkkepuuga varustamise suunas, mis peaks samuti suurendama raudtee ületamise ohutust mootorsõidukitele. Kehtib Teede- ja sideministri 9. juuli 1999. a määrus nr 39 „Raudtee tehnokasutuseeskirja kinnitamine“ Lisa 4 (Majandus- ja taristuministri 05.02.2019 määruse nr 12 sõnastuses) Raudteeülesõidu- ja ülekäigukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhendi punktide 4.4 nõue: Ülevaatuskomisjon hindab, kas raudteeületuskoht vastab sätestatud nõuetele ning on kasutamiseks ohutu. Ülevaatuskomisjon teeb ettepanekuid ning tähelepanekuid raudteeületuskoha ja seal kasutatud seadmete ning ülesõidukohaga liituvate teede tehnilise olukorra ja nõuete järgimise kohta. Kui ülevaatuskomisjoni ettepanekuid ei järgita, peab raudteeületuskoha omanik või valdaja tõendama muu tehnilise dokumentatsiooni ja/või arvutustega, et	

	raudteeületuskoht vastab nõuetele ja on turvaline kasutada. 2019. aasta aruande info: TTJA valmistab ette MKM-ile raudtee tehnokasutuseeskirja Lisa 4 muudatusettepanekut, millega suurendada ülevaatuskomisjoni vastutust ning volitusi, et muuta komisjoni töö efektiivsemaks ning vastuvõetud otsused kiiremini teostatavaks. Raudteeületuskoha ülevaatuskomisjoni otsus peab olema koheselt täidetav ning raudtee-ettevõtjale ning tee-valdajale õiguslikult siduv. Tänane olukord on mitme-etapiline ning alati ei ole selge, kuidas teevaldajat kohustada kasutusele võtma näiteks kiirust alandavaid meetmeid (täiendavad liiklusmärgid jms), mis on loonud võimaluse komisjoni otsustest mööda vaadata ning neid mitte täita. Raudtee-ettevõtja puhul peab TTJA vormistama protokollid või ettekirjutuse. Muudatusega kaasneks väiksem bürokraatia ning kiirem aeg muudatuste ellu kutsumiseks ülesõidukohal. Samuti oleks tee-valdajal otsene kohustus komisjoni otsuseid ellu viia.	
Soovitus nr 2	Soovitus: Suunata AS-i Eesti Raudtee pidama prioriteetseks Kulna raudteeületuskoha automaatse foorisignalisatsiooniga seadmestamist.	Menetlemise seis: Aktsepteeritud ja täidetud.
Menetlemisprotseduuride kuupäevad: Ehitusloa taotlus nr 1911271/08396 esitati 23.09.2019. Ehitusluba nr 1912271/26661 väljastati 27.09.2019. Ehitamise alustamise teatis nr 1911581/08479 esitati 27.09.2019.	Soovituse põhjal võetud või kavandatud meede: Raudteerajatis Kulna raudteeülesõidu automaatne foorisignalisatsioon ehitisregistri kood on 221284919, esmase kasutuselevõtu aasta AFS-il on 2020. Peamine kasutamise otstarve rajatisel on „21216 Raudtee ohutus-, signalisatsiooni-, turva-, side-, valgustus- või energiarajatis või tehnorajatis“ ja ehitise koha-aadress on Harju maakond, Lääne-Harju vald, Ohtu küla, Vasalemma-Keila 67,9-75,8 km Ehitise ehitamise ajalugu dokumentides: Ehitusloa taotlus nr 1911271/08396 esitati 23.09.2019. Ehitusluba nr 1912271/26661 väljastati 27.09.2019.	

Ehitise kasutusloa väljastakse 2020. aastal. 01.03.2019 TTJA poolt AS-ile Eesti Raudtee esitatud ametlik päring nr 7-4/18-0601-006 19.03.2019 AS-i Eesti Raudtee poolt TTJA-le saadetud ametlik vastuskiri nr 1-12/570-1	Ehitust alustati ehk ehitamise alustamise teatis nr 1911581/08479 esitati 27.09.2019. 2019. aasta aruande info: Ettevõtte nõukogu otsusega AS Eesti Raudtee peab eriti oluliseks Lääne-Harju liiklusjuhtimissüsteemi projektis võimalikult kiirelt varustada automaatse foorisignalisatsiooni ja tõkkepuudega Kulna raudteeülesõidukoht. Lääne-Harju liiklusjuhtimissüsteemi töövõtja Mipro Eesti OÜ on teadlik, et Kulna raudteeülesõidukoht vastavalt nõukogu otsusele oli prioriteetsena vajalik varustada fooride ja tõkkepuudega hiljemalt I poolaastal 2019. Erinevatel põhjustel liiklusjuhtimissüsteemi projekti elluviimise tähtaegasid on muudetud, muuhulgas Mipro Eesti OÜ hinnangul on Kulna raudteeülesõidukoha ohutusseadmetega varustamine siiski realistlik 2019. a. augusti lõpuks.	
Soovitus nr 3	Soovitus: Juhendada AS-i Eesti Raudtee läbi vaatama dokumendihalduse põhimõtteid, et kindlustada mõistliku aja jooksul erinevate andmestike sisu ühtlustamine.	Menetlemise seis: Aktsepteeritud ja täidetud.
Menetlemisprotseduuride kuupäevad: 01.03.2019 TTJA poolt AS-ile Eesti Raudtee esitatud ametlik päring nr 7-4/18-0601-006 19.03.2019 AS-i Eesti Raudtee poolt TTJA-le saadetud ametlik vastuskiri nr 1-12/570-1	Soovituse põhjal võetud või kavandatud meede: Ohutusjuurdluse Keskuse uurimiskokkuvõtte ettepanek nr 5 oli seotud sellega, et AS Eesti Raudtee raudteeülesõidukohtade andmestikus Kulna ülesõidukoha andmed osaliselt nähtavuskolmnurga ja liiklusmärkide osas ei vastanud tegelikkusele. Nimelt raudtee kapitaalremondi töödega oli raudteeülesõidukohal kõrvaldatud nähtavuspiirangud ja pärast seda oli tee valdaja eemaldanud märgi „Peatu ja anna teed“, kuid AS Eesti Raudtee ülesõitude andmestikus olid jäänud need andmed ajakohastamata. Tänapäevaks on andmed kontrollitud ja mittevastavused kõrvaldatud.	

1.3. Rakendatud ohutusmeetmed, mis ei ole seotud Ohutusjuurdلuse Keskuse ohutusalaste soovitustega

Ohutuasutusena oleme seotud sektori ennetus- ja teavitustegevustega, mille 2019. aasta kokkuvõte on aruande peatükis 2.3. Peatükis 1.1 kirjeldasime seotust rahvusliku liiklusohutusprogrammiga (RLOP). 2019. aastaga seotud tegevused on kirjeldatud allolevas tabelis.

Eesmärk/Meede/Tegevus	Indikaator/Tulemus	Vastutaja	Lühiülevaade tegevusest 2019. aastal
<i>Olemasolevate ühetasandiliste raudteeületuskohtade sulgemine mõistlike liikumisalternatiivide olemasolul</i>	<i>Eritasandilistele raudteeülesõidukohtadele lähemal kui 2 km paiknevad samatasandilised ülesõidud on suletud</i>	<i>MKM/TTJA</i>	2019. aastal suleti olemasoleval raudteeinfrastruktuuril 5 raudteeülesõidukohta (Tartus: Sõbra tn ÜS, Turu tn ÜS, Tähe tn ÜS ning Võru tn ÜS ja Tallinnas: Telliskivi 1 ÜS). Tegemist oli AS Eesti Raudtee raudteeinfrastruktuuriga. Tartus lammutati raudteeülesõidukohad, kuna likvideeriti „sadamaraudtee“. Tallinnas lammutati Telliskivi 1 ÜS seoses Reisjate tänavaga paralleelne raudtee. Raudteeületuskohal on mõistlik liikumisalternatiiv ehk alternatiivselt pääseb üle samast kohast. TTJA poolt väljastati ehitusload raudtee, ÜS ja mõne raudteeülekäigukoha lammutamiseks.

Eestis on suurem osa ületuskohtadest samatasandilised ristumised. Raudteeülekäigukohtades on liiklusemärgid, mis hoiatavad inimesi, et lähenetakse raudteeületuskohale, ja täiendavad tõkked, mis takistavad inimesi (eriti jalgrattureid) jõudma raudteele täiskiirusel. Liiklusemärgid on mõeldud inimestele hoiatamiseks, et lähenetakse nn ohualale. Samuti on paigaldatud täiendavad hoiatusmärgid, mis hoiatavad rongide eest ja tulevad inimestele meelde, et jalgrattaga ülekäigukoha ületamine on keelatud ning nad ei tohiks vaadata mobiiltelefoni ega kuulata muusikat, vähendades sellega nägemist ja kuulmist. Üks Eesti avaliku infrastruktuuri ettevõtjatest plaanib jalakäijate raudteeülekäigukohad varustada hoiatavate fooridega, kuid kavandamine on hanke etapis. Need raudteeületuskohad on valitud riskianalüüsi tulemusel, tuginedes vahejuhtumitele ja raudteeületuskoha konkreetsele asukohale. Lisaks on AS Eesti Raudtee raudteeülesõidukohtadele ettevõtte planeerinud suures mahus

ohutusseadmete täiendamist fooride ja tõkkepuude näol. Taristul on plaanis piloteerida ka raudteeülesõidu foorikaamera lahendust.

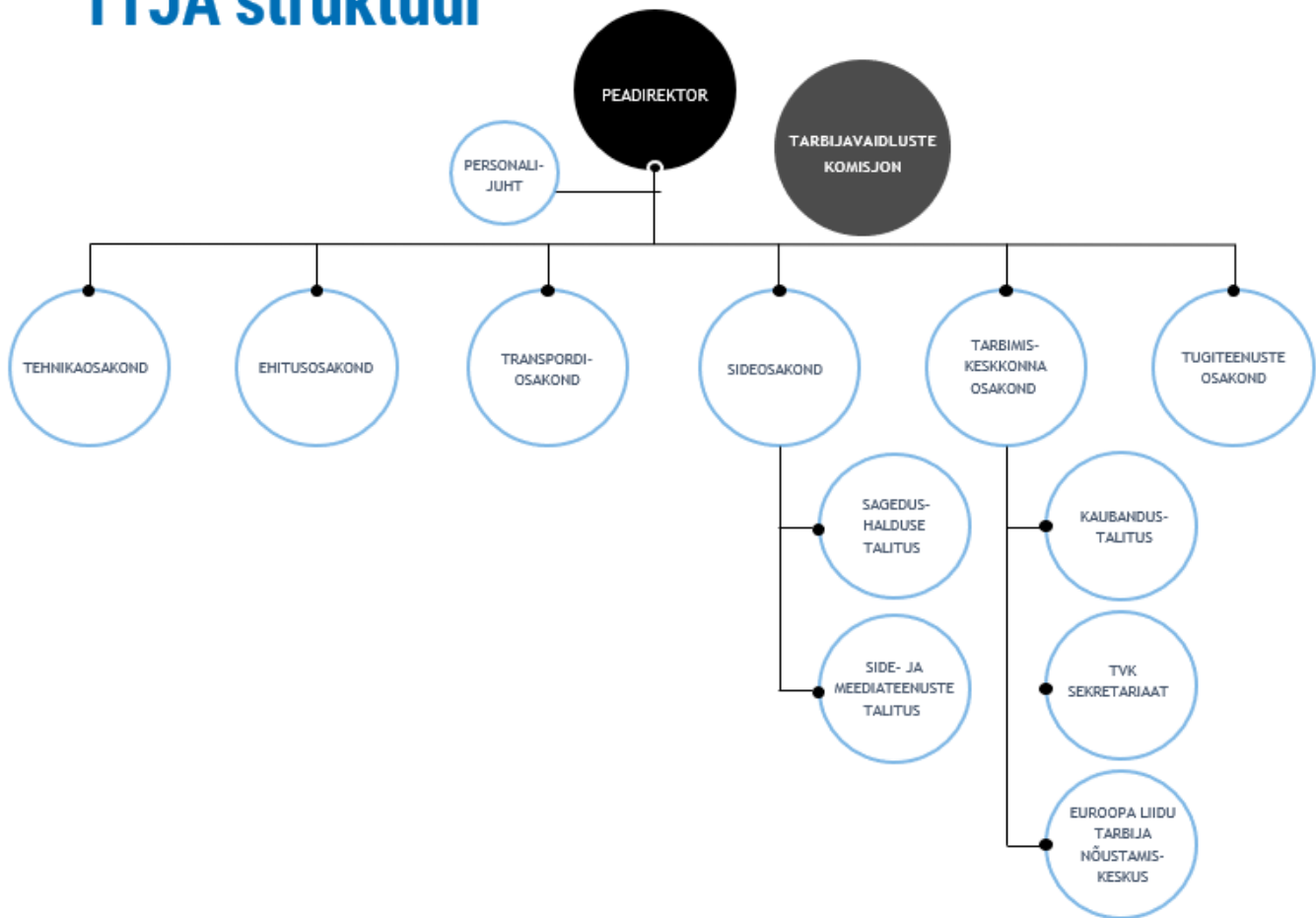
Üks ohutusmeede, et vähendada õnnetusjuhtumeid, on ohtlike ebaseaduslike ületuskohtade likvideerimine neid aiaga piirates. Aedadega seoses puudub konkreetne riiklik või infrastruktuuri ettevõtja nõue, kuid ettevõtjate riskianalüüsi tulemusena on ehitatud raudtee äärde täiendavaid aiapiireid. Ka ohutusasutuse järelevalvetegevuse põhjal oleme soovitanud, et jaamade läheduses oleks vaja täiendavaid aegasid. Infrastruktuuri ettevõtte on võtnud initsiatiivi ka linnadesse piirdeaedade ehitamiseks, et vältida inimeste raudtee ületamist selleks mitte-ettenähtud kohas.

1.4. Organisatsioon

Eesti riiklik raudteeohutusasutus kuulub MKM-i haldusalasse ning ohutusasutuse rolli täidab TTJA transpordi osakond. 2019. aastal toimus oluline muudatus, mis oli seotud kahe ameti – Tarbijakaitseameti ja Tehnilise Järelevalve Ameti – ühinemisega. Lisaks toimusid struktuurilised muudatused ning raudteeohutusasutuse ülesanded jaotati transpordiosakonna ja ehitusosakonna vahel. Lisaks täidab transpordiosakond Euroopa Liidu ühtekuuluvusfondi rahastussüsteemis rakendusüksuse rolli, täiendavad ülesanded on kasutustasu määramisel ja Rail Baltica projekti elluviimisel. Sellega seoses on osakonnas esindatud ka transpordi investeeringutega seotud rakendusüksus, mis koosneb kuuest inimesest.

Ohutusasutuse rolli täidab põhimääruse järgi transpordiosakonna raudteeohutuse pool. Samas on väga oluline raudteeinfrastruktuuri teemade sisend ehitusosakonnast. Kahe asutuse ühendamisel loodi ka tugiteenuste osakond, kellelt oleme ohutusasutusena saanud tuge oma tegevuste kommunikeerimisel, avalikele päringutele vastamisel ning ennetus- ja teavitustegevuste planeerimisel. 2019. aastal toimusid muudatused ka transpordiosakonna personali koosseisus.

TTJA struktuur



TTJA-s hallatakse kompetentse - nõuete kehtestamisest nende rakendamiseni - toetudes HR poliitika peamistele elementidele avatus, eetika, kommunikatsioon, kaasamine järgmiselt:

Avatus - TTJA-s rakendatakse avatud ja kaasavat juhtimisstiili. Juhtkonna otsused avalikustatakse koosolekute protokollidena TTJA siseveebis. Kõigi TTJA ametikohtade kohta kehtib: ametikohtade palgad on avalikud, ametikohtade täitmise konkursid on avalikud ja otsused põhjendatud, otsuseid on võimalus protestida ning dokumente säilitatakse ettenähtud aja. HR poliitika on värbamise puhul tõhusalt toimiv, kui õigete hoiakute ja õigete kompetentsidega inimesed on ametikohtadel.

Eetika - Juhindume Eesti avaliku teenistuse eetikakoodeksist. Teenistujatel on igal ajal võimalik ametniku eetika alaseid teadmisi omandada või värskendada e-koolitusel, mis on leitav Justiitsministeeriumi veebilehel <https://www.korruptsioon.ee/et/koolitusmaterjalid> (lehel on osaline inglise keelne versioon <https://www.korruptsioon.ee/en>).

Kommunikatsioon - TTJA juhtkond korraldab regulaarselt kord kuus infopäeva, mille raames pakutakse korraga kõigile töötajatele pädeva esineja poolt koolitusi. Dokumendihaldussüsteemi Delta kaudu saadavad osakondade juhatajad uued korrad ja juhendid tutvumiseks kõigile teenistujatele, kes kinnitavad selles dokumendihaldussüsteemis tutvumist ametlikult digitaalselt. Osakonnajuhatavad töötavad väga tõhusate infokanalitena info viimisel juhtkonna ringist oma osakondade töötajatele. Toimib siseveeb ning ettevalmistamisel on siseTV lahenduse käivitamine.

Kaasamine - Töötajatel on võimalik algatada teemasid ja panustada juhtkonna poolt algatatud teemadesse. Näiteks: TTJA strateegiadokumendi ja väärtuste loomisel toimus astmeline kaasamine osakondade seminaripäevadel; NSA/transpordiosakonna tööplaani koostamine hõlmas kõigi töötajate panust, samuti toimub kaasamine näiteks järelevalve küsimuste ning tunnistuste väljastamise aruteludesse; TTJA uue kontori kasutuselevõtu arvamuste ja tellimuste esitamine kõigi töötajate poolt, mis kaaluti läbi.

Poliitika ja meetmed, et alalhoida ja arendada töötajate kompetentse lähtuvad järgmistest dokumentidest: võetakse aluseks TTJA kehtiv strateegiadokument, millele toetub osakonna põhimäärus, millest juhindutakse osakonna tööplaani loomisel, milles sisalduva töö sisust tulenevad kompetentside vajadused. Ametikohtade kompetentsid tulenevad tööperede nõuetest ning nende ülesanded on kirjeldatud iga ametikoha ametijuhendis. Kompetentside arendamiseks rakendatakse uuele töötajale transpordiosakonnas sisseelamiskava, mis kätkeb sarja individuaalseid koolitusi, selgitamist, näitamist, tutvustamist, mõnikord ka mentorlust. 4-6 kuu pikkuse katseaja jooksul peavad mõlemad osapooled jõudma otsusele, kas koostööd jätkatakse. Sisseelamiskava läbimise tulemusena saavutatakse vajalik tase peaspetsialistina töötamiseks. Iga-aastaselt on TTJA-ss iga osakonna tarbeks eraldi koolituseelarve, mida saab kasutada vastava osakonna töötajatele vajalike koolituste ja kompetentside tõstmise jaoks. 2020. aastal on planeeritud pädevuste juhtimise süsteemi loomine, mis rakenduks asutusele tervikuna.

Edasise kompetentsi tagame mitme silmapaari meetodiga, jaotades vastutust ja püsites pidevalt kõigi tööjärjega kursis. Probleem võib tekkida siis, kui ametikohta täitev inimene lahkub. Ohutusasutuse ametikohale on keeruline

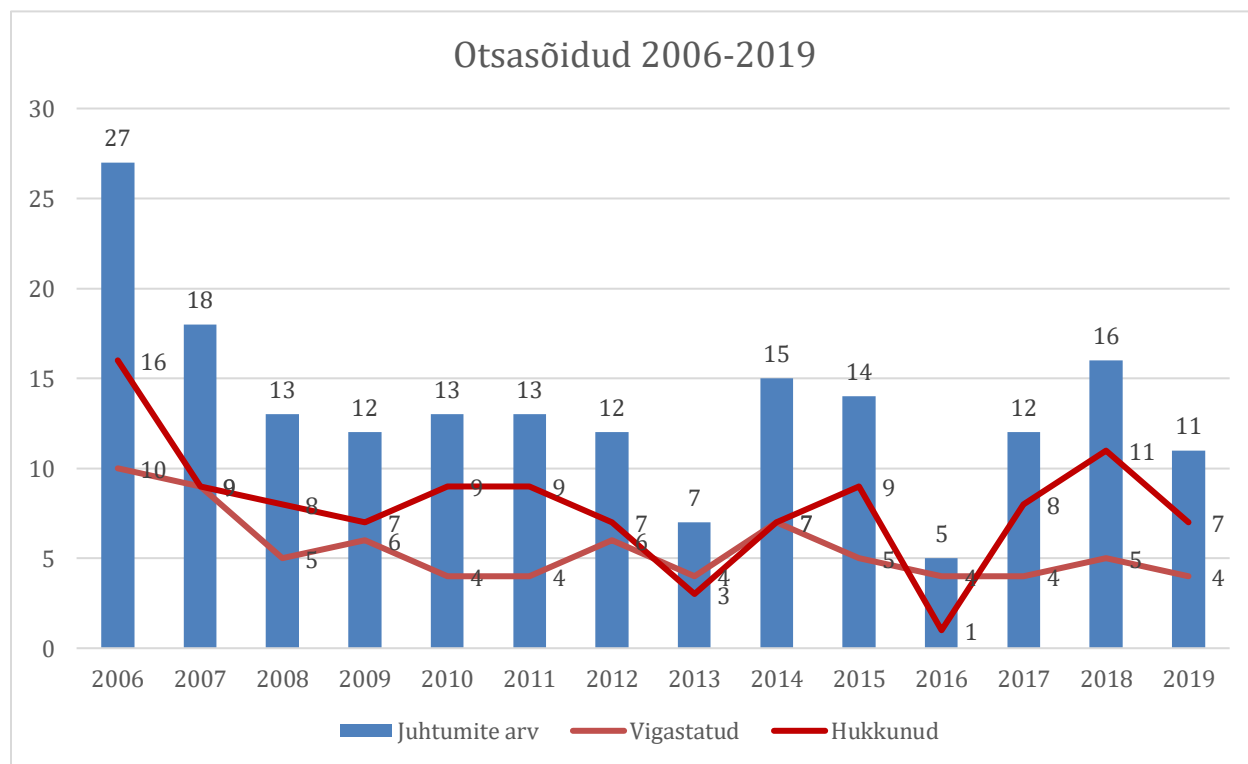
leida inimest, kel oleks raudteesektoris ka varasem kogemus. Erinevaid ülesandeid täidetakse vastava valdkonna eest vastutava ametniku juhtimisel (näiteks aastaaruande koostamine on samuti ühe kolleegi poolt juhitud kaasav protsess). Mitmete NSA töötajate töö osa on ka kutsekomisjonide liikme roll; osaletakse õppustel vaatelejana; panustatakse ja kasvatatakse oma kompetentsi valdkonna töögruppides, seminaridel ja konverentsidel.

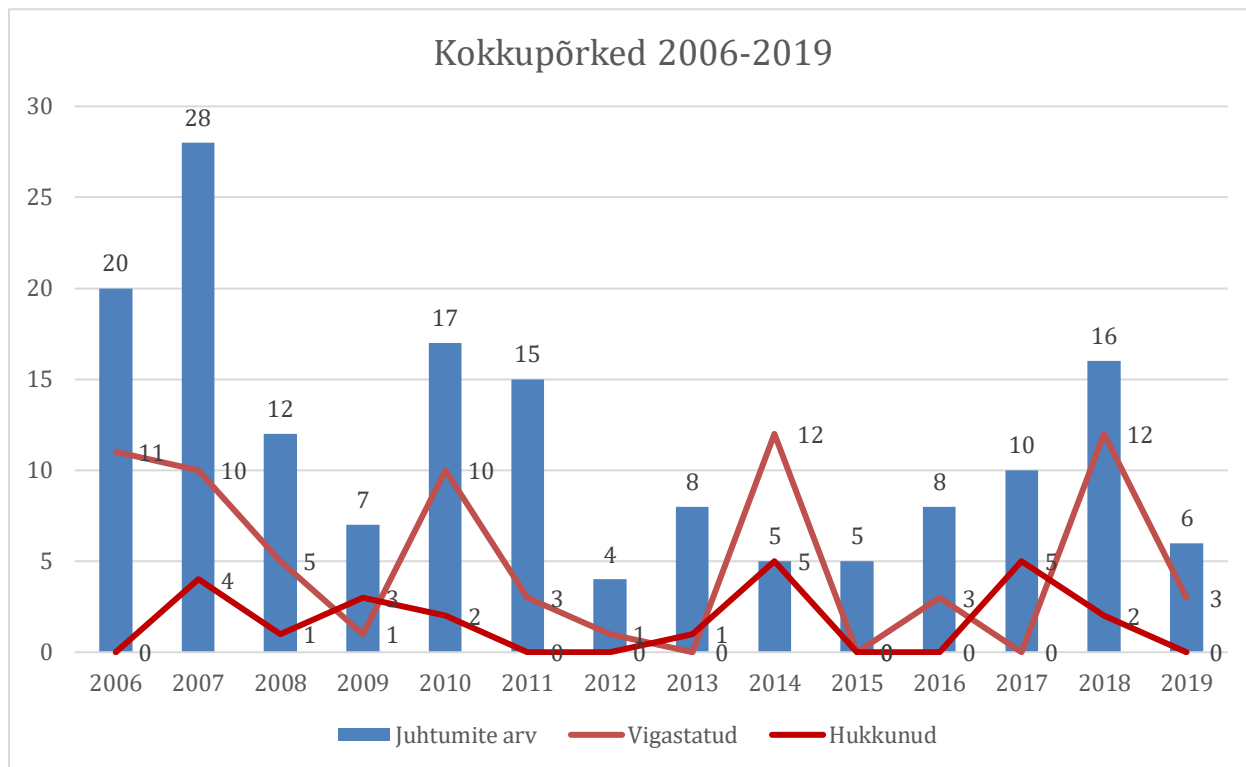
Loodud on traditsioon korraldada vähemalt kord aastas ettevõtjatele infopäev, mille sisu on näiteks seadusandluse muudatuste koolitus; uute e-lahenduste kasutamise instrueerimine; suurte, avaliku tähelepanu all olevate menetluste tutvustamine; operatiivse info muudatuste kohta ohutusasutuse organisatsioonis jagamine.

2. Ohutustase

Järgnevalt on toodud ülevaade ohutustaset iseloomustavatest peamistest näitajatest.

Avalikku raudteeohutust mõjutas 2019. aastal kokku 17 õnnetusjuhtumit. Nende hulgas oli 11 otsasõidu juhtumit ning 6 kokkupõrget. Kokku hukkus õnnetusjuhtumites 7 inimest ning vigastada sai 7 inimest.





Nagu eeltoodud joonistelt on näha, siis otsasõitude arv on püsinud stabiilne, keskel läbi 10 juhtumit aastas. Vaadates hukkunute ja vigastatute numbreid, on otsasõitude tagajärjeks suuremalt jaolt surm. Kokkupõrgete graafik näitab tugevat kõikumist – kui ühel aastal on juhtumite arv suhteliselt väike, siis järgmisel aastal see järsult tõuseb. Kokkupõrgete ja otsasõitude statistika näitab, et mõlemal juhul oli 2019. aastal juhtumite arv võrreldes 2018. aastaga tunduvalt väiksem. Kokkupõrgetega seotud graafikult näeme, et kokkupõrgetes hukkunute arv on 2006-2019 vahemikus olnud kõiguv, kuid jääb maksimaalselt 5 hukkunu piirile. Kokkupõrgetes vigasaanute arv tõuseb hüppeliselt kui toimub tõsine õnnetusjuhtum. 2014. aastal Raasiku raudteeülesõidukohas ning 2018. aastal Kulna raudteeülesõidukohas, kus lisaks rongile oli teiseks osapoolaks veoauto. Rongi ja mootorsõiduki kokkupõrgete puhul oli 2019. a juhtumite põhjuseks valdavalt autojuhi tähelepanematus ning liikluseadusest ja raudteeseadusest tulenevate liikleja kohustuste eiramine.

Otsasõidu juhtumite osas saab välja tuua mitmeid asjaolusid. 2019. aastal 7 juhtumi puhul viibis inimene raudteel mitte-ettenähtud kohas. Ühe otsasõidu juhtumi puhul on tõenäoline, et inimene kasutas raudtee ületamisel kõrvaklappe ja seetõttu ei kuulnud lähenevat rongi. Otsasõidu juhtumitest kinnitas Politsei- ja Piirivalveamet

tahtliku tegevuse tagajärjel 3 surmaga lõppenud juhtumit. Täiendavalt jäid 3 otsasõidujuhtumit Politsei- ja Piirivalveameti menetluse tulemustena toodi välja, et 2019. aastal 3 juhtumi puhul oli tegemist kas õnnetusjuhtumi, tähelepanematuse või tahtliku tegevusega. 2019. aastal oli kaks juhtumit, kus jalgrattur sõitis raudteeülekäigukohal rongile ette.

Õnnetusjuhtum raudteeseaduse tähenduses on ettekavatsemata või ootamatu sündmus või sündmuste jada, mille tagajärjel tekib kahju, nagu rongi kokkupõrge teise rongi või manööverdava raudteeveeremiga, rongi kokkupõrge takistusega, rongi rööbastelt mahaminek, raudteeületuskohal toimunud õnnetus, raudteeveeremi otsasõit inimesele, raudteeveeremi põleng, ja muud sellised õnnetusjuhtumid, mille tagajärjel tekib kahju. Sellest lähtuvalt lisandub 2 juhtumit. Tõsiseid õnnetusjuhtumeid 2019. aastal aset ei leidnud.

TTJA andmebaasis juhtum 5357 (õnnetusjuhtum). Seotud juhtum leidis aset 09.05.2019 AS Eesti Raudtee infrastruktuuril Kaarepere-Jõgeva jaamavahel, kus kaubavedurikapotist tuli suitsu, ülevaatuse käigus avastati toiteaparatuuris diisliküte leke ja põleng. Rakendatud meetmed: Koheselt seisati diiselmootor ning asuti põlengut kustutama. Rongidispetšer teatas kohe juhtunust raudteekorraldajale, kes helistas Häirekeskusse ja kutsus tuletõrje Jõgeva jaama. Põhjus: põlengu põhjustas diiselsütt leke.

TTJA andmebaasis juhtum 5681 (õnnetusjuhtum). Seotud juhtum leidis aset 09.11.2019 AS Edelaraudtee Infrastruktuuri Viljandi jaamas, manöövritöö käigus toimus AS GoRail veduri rattapaaride mahaminek. Põhjuseks tee halb seisukord.

Vahejuhtumitest: TTJA-le on esitatud 2019. aastal info 294 juhtumi kohta (vahejuhtumid, tehnilised juhtumid ja muud juhtumid). Kui lähtuda raudteeseaduse definitsioonist, mille järgi vahejuhtum on rongi kasutamisega seotud sündmus, mis ei ole õnnetusjuhtum ega tõsine õnnetusjuhtum, kuid mõjutab rongi kasutamise ohutust, näiteks rööpamurd, rööbastee deformatsioon, valemärguannetest tingitud tõrked, signaalist möödasõit ohuolukorras ja käituses oleva raudteeveeremi ratta või telje purunemine, siis neist kategoriseerib 2019. aastal vahejuhtumitena 11 rööpamurdu ning 4 muud juhtumit vahejuhtumi alla. Kokku sisuliselt 15 juhtumit.

Maanteeameti strateegilise planeerimise osakonna tellimusel teostati 2019. aastal Teede Tehnokeskuse poolt Liikluskäitumise monitooring (monitooring avalikult kättesaadav Maanteeameti kodulehel, allikas: https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/liikluskaitumise_monitooring_2019_aruanne.pdf), kus muuhulgas vaadeldi sõidukijuhtide käitumist raudteeülesõidukohal. Vaadeldi kokku 8-t erinevat

raudteeülesõidukohta, mis olid varustatud tõkkepuu ja fooriga ning vaid fooriga. Monitooringu tulemusel leiti, et foori ja tõkkepuuga varustatud raudteeülesõidukohtades eirab keskmiselt 51% liiklejatest foorituld enne rongi möödumist ning 44% liiklejatest peale rongi möödumist. Foor hakkab vilkuma enne kui tõkkepuu alla laskub, sellest lähtuvalt eiras tõkkepuud nendel ülesõidukohtadel enne rongi möödumist 4% liiklejatest. Samas peale rongi möödumist hakkavad sõidukijuhtides 51% liikuma enne kui tõkkepuu täielikult üles tõuseb. Vaid fooriga varustatud raudteeülesõidukohtadel eirab foorituld keskmisel 16% liiklejatest enne rongi möödumist ning 18% peale rongi möödumist. Tegemist ei ole otseselt uuringuga, mis näitab kõiki raudteeülesõidukohtadel käitumise asjaolusid, kuid annab tausta sellele, et raudteeülesõidukoha ületamise nõuetest kinnipidamine on probleemne.

2.1 Siseriiklikud ohutustaseme näitajad

Lisaks õnnetusjuhtumitele ja vahejuhtumitele kogutakse informatsiooni tehniliste juhtumite kohta, mille esitamist kohustab raudteeseadus § 40 lõige 5¹. Siseriiklikult kogutavate juhtumite baasilt koostatakse raudteeliikluse ohutustaseme näitaja, avaliku raudteeohutustaseme näitaja ning veeremi tehnilise ohutustaseme näitaja. Näitajaid arvestatakse TTJA transpordiosakonnas kvartalite ning aasta kohta. Näitajate väärtusi kasutatakse osakonna strateegiliste eesmärkide täitmise mõõdikutena ning sektori fookuste seadmisel.

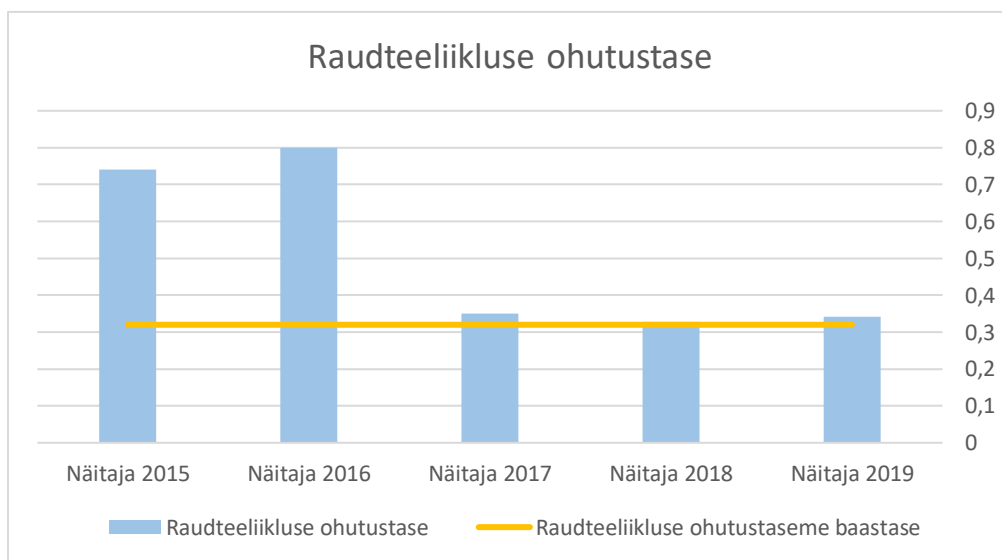
Avaliku raudteeohutustaseme arvestamises kasutatakse kolme näitajat: hukkunute arv, vigastatute arv ning tõenäoliste tahtliku tegevuse ilmingutega juhtumite arv. Raudteeliikluse ohutustaseme puhul analüüsitakse raudteeliikluse ohutust mõjutavad juhtumeid (nt rongi keelavast foorinäidust möödasõit), tehnilisi 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.

Alates 2018. aastast arvestatakse ka veeremi ohutustaseme näitajat, mis on seotud juhtumitega nagu näiteks raudteeveeremiosade teele kukkumine, raudteeveeremi peatala, automaatsiduri või pöördvankri osa murdumine rongi koosseisus, veduririke rongis, kui selle tõttu on vaja abivedurit või seoses veduririkkega tekib jaamavahel rongiliikluses seisak üle 30 minuti, veduri või mootorrongi turvaseadme rike rongis, tehnilise rikke tõttu reisivaguni mahajätmine enne sihtjaama jõudmist, kauba- või reisirongis automaatsiduri iseeneselik lahtihaakimine, Hotboxi

tuvastatud ja kinnitatud veeremi tehnilised kõrvalekalded rongis (punane). Ka nendel juhtumite puhul on osakaal erinev.

Raudteeliikluse ohutustaseme näitaja ning veeremi ohutustaseme näitaja on seotud järelevalve tegevustega, sest need annavad sisendit ja näitavad, millist tüüpi juhtumid on sagenenud. Vastavalt sellele saab transpordiosakond tähelepanu pöörata tegevustele ettevõtetes. Avaliku raudteeohutustaseme näitaja on seotud TTJA avalikkusele suunatud teavitus- ja ennetustegevustega.

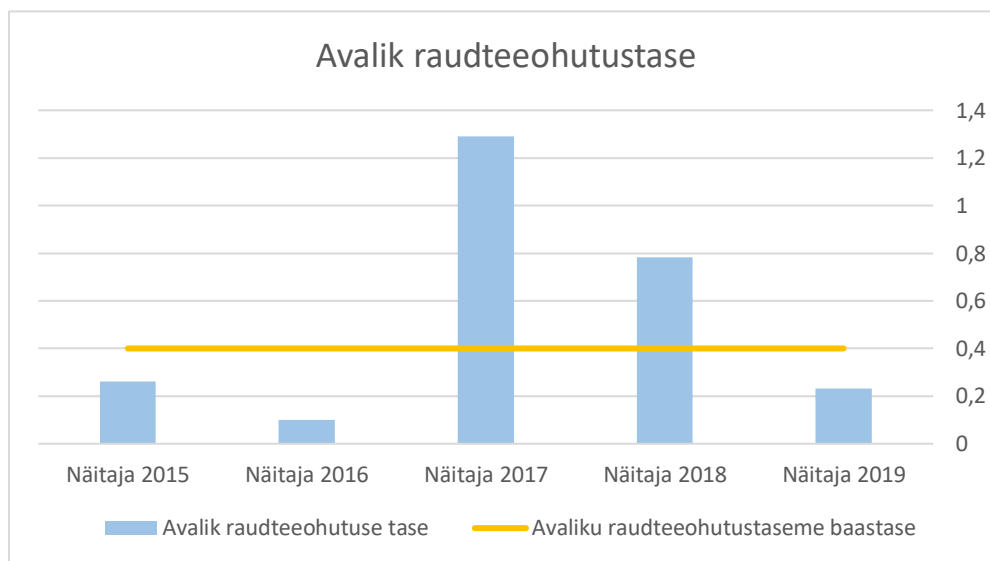
Ohutustaseme näitajaid tasandatakse rongkilomeetrite arvuga. Kõigile näitajatele on lisatud baastasemed või aktsepteeritavad tasemed. Raudteeliikluse ohutustaseme baastase on otseselt seotud rongkilomeetrite vahemikega. Viimastel aastatel on Eesti rongkilomeetrite arv jäänud alla 7,5 miljoni. Sellisel juhul on vastavalt kehtestatud vahemikele aktsepteeritav ohutustase 0.32. Häiretase alla 7,5 miljongi rongkilomeetri vahemiku juures on 0.72.



Raudteeliikluse ohutustaseme näitaja 2019. aasta I kvartalis 0.16. II kvartali raudteeliikluse ohutustaseme näitaja 0.02. Raudteeliikluse ohutustaseme näitaja oli III kvartalis 0.58. Näitaja on suurenenud võrreldes II kvartaliga seoses näitajas suurt osakaalu omavate juhtumite esinemisega - keelavast näidust möödasõit, veeremi mahasõit manöövritöödel ning rööpamurd). Raudteeliikluse ohutustaseme näitaja oli IV kvartalis 0.67. IV kvartali näitajat iseloomustasid rööpamurrud, vale foorisignaali juhtumid, kus rongi ees on foorinäit muutnud keelavaks ning veeremi mahasõitmine rööbastelt manöövritööl. 2019. aasta koondnäitaja on 0.35, mis on mõnevõrra suurem

2018. aasta näitajast, kuid jääb baastaseme 0.32 lähedale. 2018. aastal oli raudteeliikluse ohutustaseme näitaja 0.33, 2017. aastal 0.35 ning 2016. aastal 0.89.

Kui näeme raudteeliikluse ohutustaseme tõusu, siis annab see otsese informatsiooni, et olulise riskiga tehniliste juhtumite ja vahejuhtumite arv on suurenenud. Need on juhtumid, mis võivad viia õnnetusjuhtumini. Sellisel juhul oleme järelevalve plaanis teinud ümberkorraldusi ning tõstnud ettepoole need ettevõtted, kelle tegevusega seoses on vahejuhtumid või tehnilised juhtumid toimunud.



Avaliku raudteeohutuse baastasemeks Eestis on 0.4, mis on Euroopa Liidu riikide näitaja keskmine. Oleme loonud võrdluse Euroopa Liidu riikide sama näitaja keskmisega, et saaksime hinnata muutust ohutustasemes ning selle trendi.

2019. aasta I kvartali õnnetusjuhtumites 1 hukkunu ja 0 vigastatud ning ohutustaseme näitajaks oli 0.13. Ennetustegevus õpetajakoolitus Raplas ning lõime raudteeohutuse valikvastustega küsimustiku Valemivihikusse.

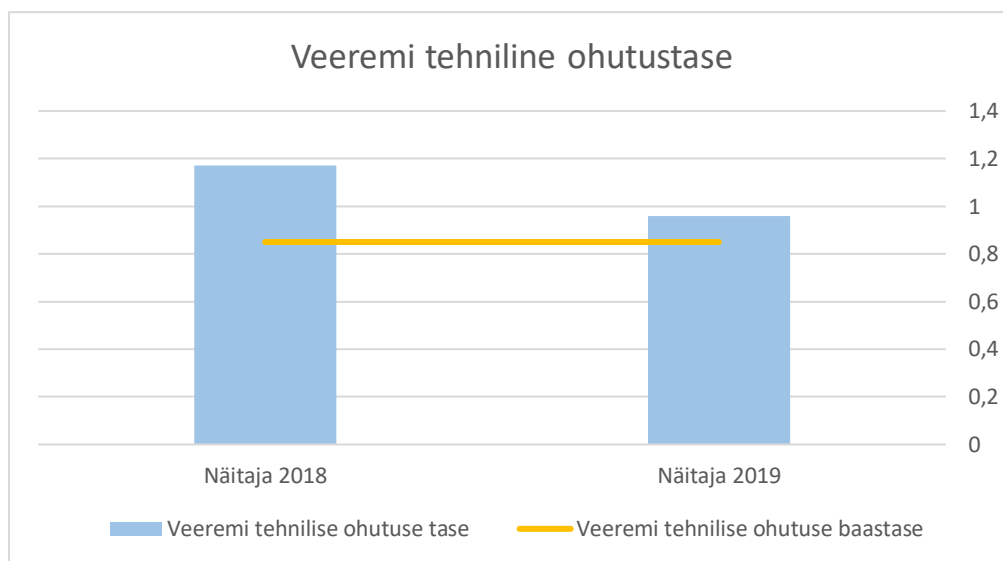
II kvartali avaliku raudteeohutuse taseme näitaja 0.54. Kokku 4 õnnetusjuhtumit, milles hukkus 2 inimest, vigastada sai 0. Toimus raudteeohutuse õpetajakoolitus Hiiumaal. Samas tegelesime OLEga raudteeohutuse laumänguga, mis saab üleval olema veebis ning on üheks tehniliseks vahendiks raudteeohutuse teema käsitlemisel koolides.

III kvartali avaliku raudteeohutuse taseme näitaja on 0.22. Toimus 4 õnnetusjuhtumit, milles hukkus 1 ja vigastada sai 4. Toimus on kaks raudteeohutuse õpetajakoolitust Tallinnas. Osalesime raudteeületuskohtade ohutuspäeval AS-i Eesti Raudtee eestvedamisel, kus osalesid ka PPA ja USS. Osalesime OLE koostööpartnerina ohutuskampanias, mille eesmärk oli pöörata tähelepanu kõrvaliste tegevuste ohtlikkusele raudtee ületamisel. Samuti olime OLE partneriks projektis, kus kasutatakse 360 vaadet ja interaktiivsust, et luua keskkond, kus saab tutvuda erinevate materjalide ja liikluskeskkonnaga.

IV kvartal toimus 8 õnnetusjuhtumit, milles hukkus 4 ja sai vigastada 3. IV kvartali avaliku raudteeohutuse taseme näitaja on 0.18. IV kvartalis viisime läbi raudteeohutuse jõulukampania koos OLE-ga. Tellisime 1000 raudteeohutuse töövihiku trükkimise. Toimusid kokkuvõtvad tegevused 2019. aasta õpetajakoolituste osas ja ettevalmistus 2020. aastaks. Valmis AgaMina 360 projekt Maanteeameti eestvedamisel.

Koondinfo 2019. aasta kohta: 11 otsasõitu, 6 kokkupõrget. Kokku 7 hukkunut ja 7 vigastatut. Otsasõidu juhtumitest I poolaastast 1 kinnitatud tahtliku tegevuse ilmingutega juhtum, II poolaastast 2 kinnitatud juhtumit. Täiendavalt andis 3 otsasõidujuhtumi puhul PPA infona, et tegemist on järgnevatest variantidest ühega: õnnetusjuhtum, tähelepanematus või tahtlik tegevus. 2019. aasta koondnäitaja on 0.24, mis on oluliselt parem 2017. aasta ning 2018. aasta näitajatest. See on seotud õnnetusjuhtumite arvu vähenemisega.

Faktiliselt saame öelda, et Eestis toimub läbitud rongkilomeetrite võrdluses keskmisest rohkem hukkunute ja vigastatutega õnnetusjuhtumeid. Ohutusasutusena on meie fookus suunatud sellele, et saaksime aru, mis oli iga juhtumi algpõhjus ning kas õnnetuse võis tingida raudteeinfrastruktuuri nõuetele mittevastavus või raudtee-ettevõtja töötaja tegevus või tegevusetus. Vastavalt Eestis kehtivale raudteeseadusele ja liiklusseadusele on raudtee ületamisel kohustus veenduda raudteeveeremi lähenemises liiklejal ning igal juhul tuleb lähenevale raudteeveeremile teed anda. Samuti ei ole lubatud raudteed ületada selleks mitte-ettenähtud kohas. Et suurendada selles teemas liiklejate teadlikkust, teeme ohutusasutusena koostööd MTÜ Operation Lifesaver Estonia ning raudtee-ettevõtetega, et tagada ohutussõnumite laiem levik.

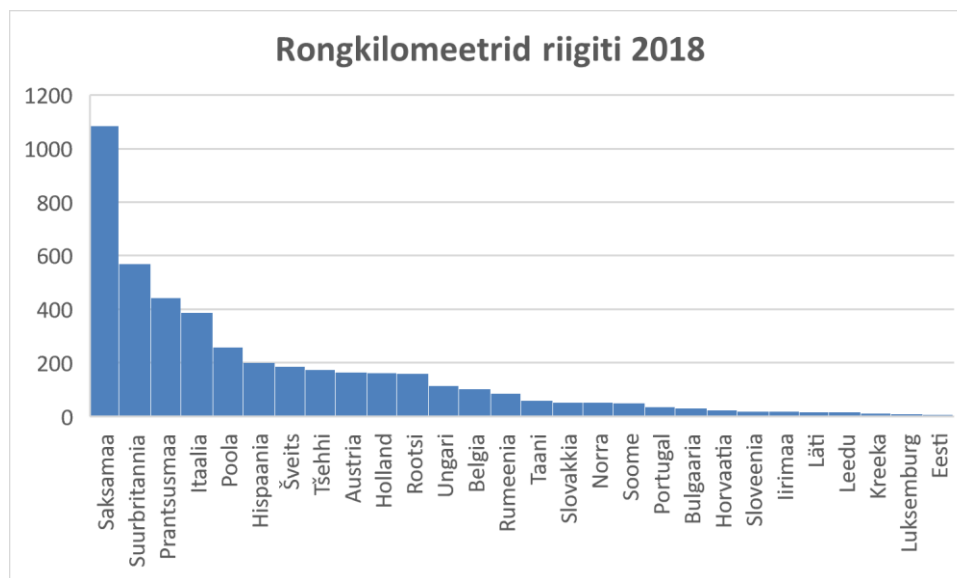


Veeremi tehnilise ohutuse tasemeks on seatud 0.85. Märtsis koostati veeremi järelevalve osas esialgne plaan ning jätkati jooksvate tegevustega. Igakuist plaani värskendati ning saadeti osakonnale ja muuhulgas määratakse vastutav ametnik. 2019. aasta I kvartali näitaja on 0.70. II kvartal näitaja on 0.01. III kvartal veeremi tehnilise ohutuse näitaja on 2.25. III kvartali ohutustaseme näitaja suurenemine oli tingitud diiselmootorite riketega seoses abivedurite nõudetega ning Hotbox seadmed poolt tuvastatud kaubavagunite pidurite riketega. IV kvartali veeremi tehnilise ohutuse näitaja 1.17. Näitajat iseloomustasid veduri või mootorrongi turvaseadme rikked ja Hotboxi seadmete poolt tuvastatud kõrvalekalded rongis. 2019. aasta koondnäitaja on 0.96, mis on parem tulemus kui 2018. aasta näitaja.

Veeremi tehnilise ohutustaseme näitaja on seotud veeremiga seotud ettevõtete vahejuhtumitega. Oluliste juhtumite puhul kogub vastutav ametnik juhtumi kohta täiendavat materjali, et oleks võimalik hinnata juhtumi algpõhjust. Üks 2019. aasta fookusi oli ka veeremi järelevalve, mille käigus kontrollitakse raudtee tehnokasutuseeskirjas nõutud dokumentide vastavus kehtestatud nõuetele (mis on otseselt seotud veeremi ohutusega), raudteeveeremite vastavust kehtestatud nõuetele, raudteeveeremi hoolduse teostamise vastavust kehtestatud nõuetele. Kui ettevõtte on seotud avaliku raudteeinfrastruktuuriga, siis kontrollime ka juhtumi puhul tegutsemist ning ettevõtte töötajate koolitamist, täiendõppeid jms.

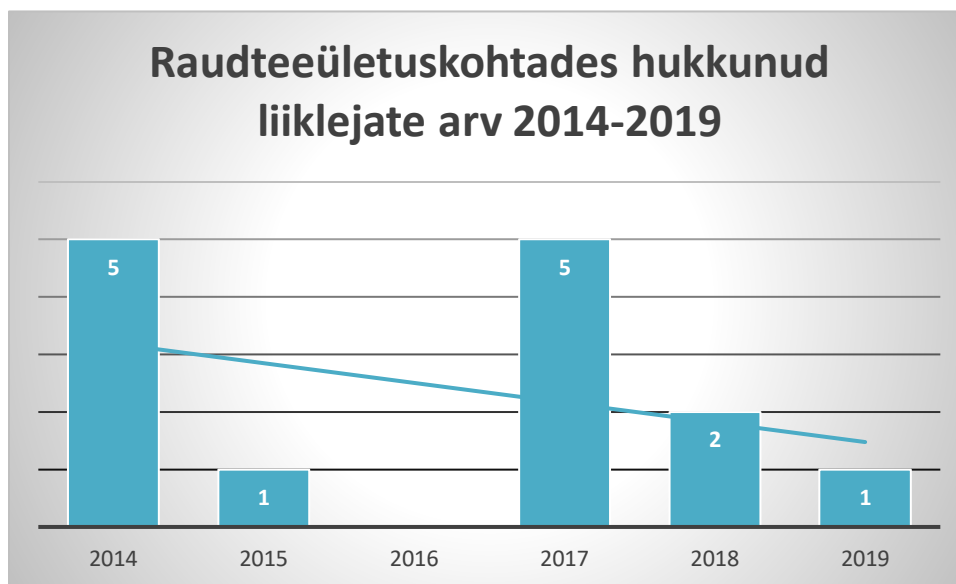
2.2 Euroopa Liidu ohutustaseme näitajad

Euroopa Liidu tasemel võrreldakse riikide ohutustaset läbi ühtsete ohutuskäitajate (CSI - *common safety indicators*). Järgnevalt on koostatud ülevaade Eesti ohutusasutuse olulisematest näitajatest. Euroopa Liidu ohutuskäitajaid tasandatakse sarnaselt Eesti siseriiklikele näitajatele rong-kilomeetrite arvuga. Allpool toodud tabelist x on näha, et Eestis on rongkilomeetrite arv väiksem Euroopa Liidus (2018. aasta andmestik). Kuna Eestis toimub keskmiselt 10 õnnetusjuhtumit aastas, mis arvukselt tundub küll väike number (nt võrreldes aastas maanteel toimunud õnnetusjuhtumite arvuga), siis kuna rongkilomeetrite arv on väike, on Eestis risk õnnetusjuhtumi toimumiseks küllaltki suur. Peamise osa Eesti rongkilomeetritest annab reisirongiliiklus, mis on viimastel aastatel järjest kasvanud ja saab öelda, et ka suurem enamus juhtumitest on seotud reisirongidega (90% 2019. aastal kogujuhtumitest). Samas saame ka öelda, et ligikaudu pooled hukkunuga juhtumitest on tahtliku tegevuse ilmingutega ning seetõttu ei ole definitsiooni mõttes õnnetusjuhtumid. Siseriiklikus statistikas käsitleme kõiki juhtumeid avaliku ohutusega seonduvateks, kuid Euroopa statistika esitamine on piisavalt suure viitega, et selleks ajaks on meil teada PPA juhtumite menetlustulemused.

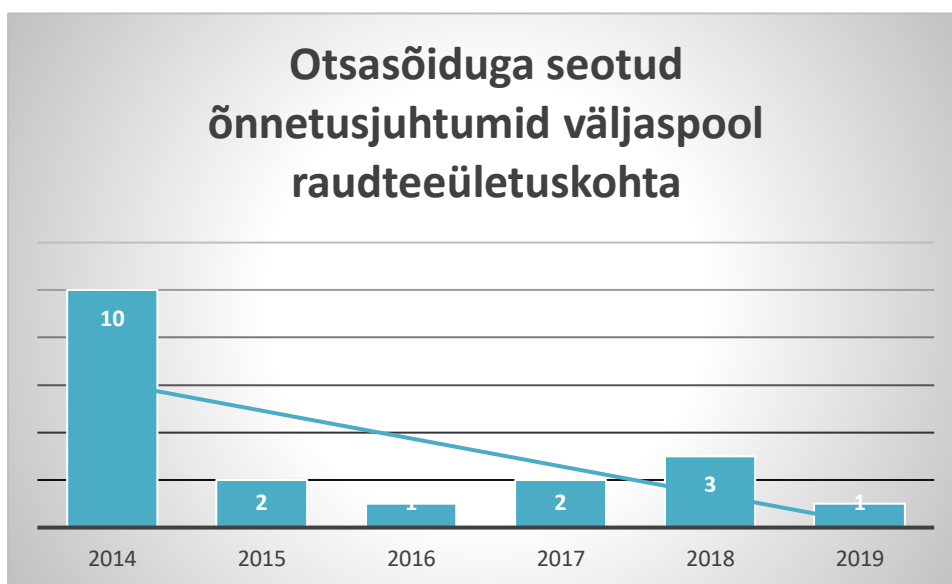


Nagu Euroopa Liidus üldiselt on ka Eestis murekohaks õnnetusjuhtumid raudteeületuskohtades. Eesti raudteeinfrastruktuuri iseloomustab asjaolu, et ligikaudu pooled raudteeületuskohtadest on reguleeritud foori ja/või tõkkepuuga. Raudteeülesõidukohtades hukub liiklejaid pigem harvem, sest sel juhul on tavapärast kokkupõrge sõidu- või veoautoga, mis teatud määral liiklejat kaitseb ning tagajärjeks on rasked vigastused. Raudteeülekäigukohtades puudub foor, kuid ohutusmeetmena on need piiratud raudteele otseliikumist

takistavate tõkete ja liiklusmärkidega. Ohutusmeetmete täiendamine raudteeülekäigukohtades on üks 2019. aasta fookus raudteeinfraettevõtjatel. Samas on alloleval graafikul näha, et raudteeületuskohtades hukkunud liiklejate arv on langustrendis.



Sarnaselt raudteeületuskohtades toimunud juhtumite arvu vähenemisele, on vähenenud ka inimesele väljaspool raudteeületuskohta toimunud otsasõidu juhtumite arv.

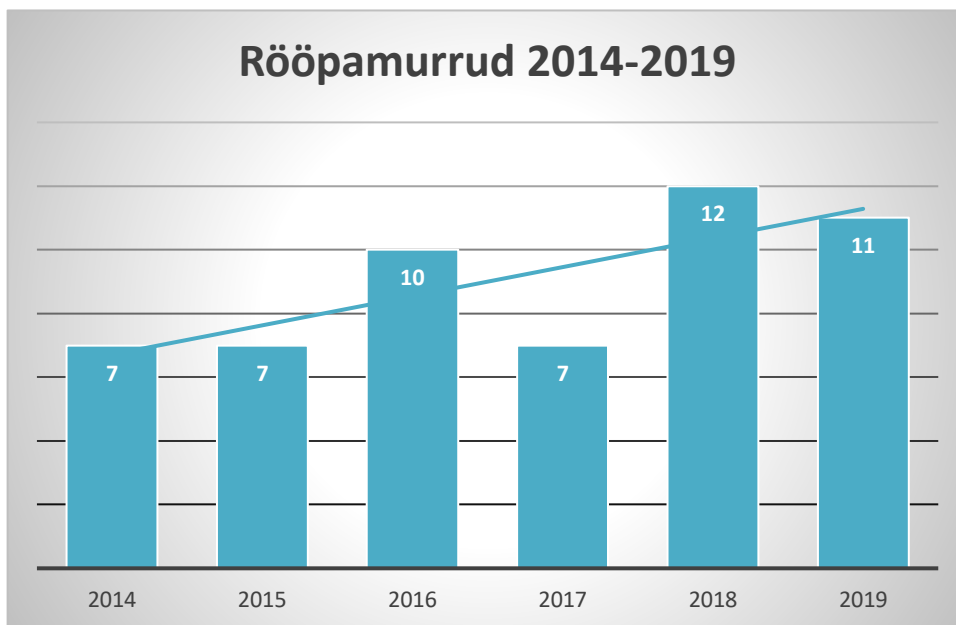


Samas saame välja tuua, et raudteega seonduvalt on Eestis hinnanguliselt pooled surmaga lõppenud juhtumid tahtliku tegevuse ilmingutega. Tegemist on probleemiga, mis on ka mujal Euroopas, kuid Eesti suhtelised hõreda rongiliikluse ning juhtumite koguarvu kontekstis sektorit oluliselt mõjutav probleem. Ametliku päringuga nende andmete osas pöörduma 2 korda aasta Politsei- ja Piirivalveameti (PPA) poole, kes surmaga lõppenud juhtumite osas viib läbi ametliku menetluse. Kui PPA menetlus tulemusena ei ole selgunud juhtumi kindel põhjus, siis vaatame veelkord üle juhtumi materjalid (sh videomaterjali) ning liigitame juhtumi kõige tõenäolisemale põhjusele tuginedes.

Vahejuhtumeid sealhulgas osasid tehnilisi juhtumeid (precursors) toimus Eestis 2019. aastal 17 korral. 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. 2019. aastal kvalifitseerusid CSI liigituse põhjal nendeks juhtumiteks rööpamurrud (11 juhtumit) ning signaalist möödumine ohupunktist möödumata (6 juhtumit).

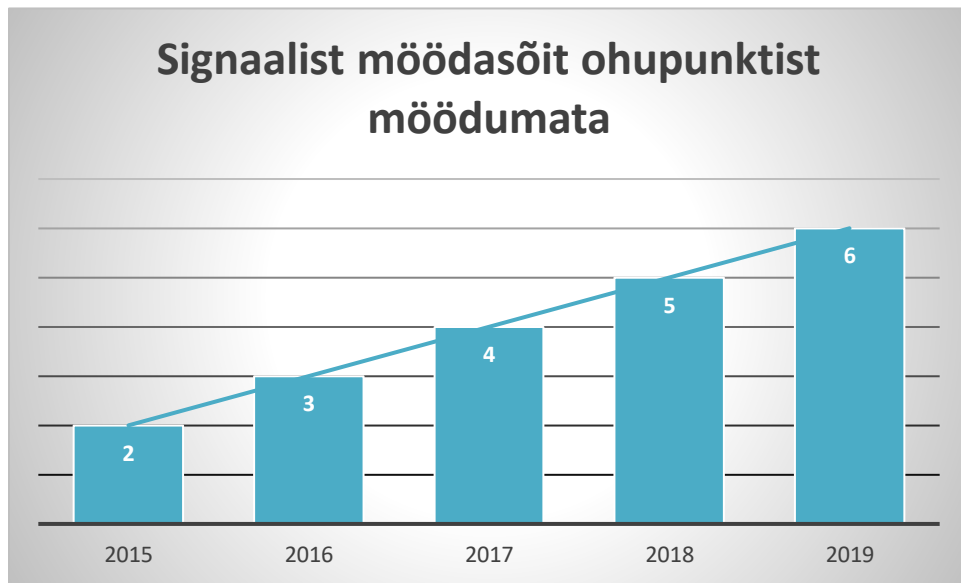
Rööpamurdude arv on jäänud eelmiste aastatega võrreldes samale tasemele. Üldjuhul on tegemist mehaanilisest vigastusest tekitatud murruga (löök või raudteeremonditööd); ebakvaliteetsest termiitkeemisest tulenev murd, mis on tekitanud korrosiooni. Samas toimus 2019. aastal ka juhtum, veoauto raudteeülesõidukohal raudteed ületades läks kastis olnud vanametalli koormas olnud traat vastu kontaktvõrku ja toimus elektrilühiühendus, mille tagajärjel said vigastada mõlemad rööpad. Ebaõigete töövõtete osas teevad raudteeinfrastruktuuri ettevõtted koostööd alltöövõtjatega, et tagada korrektsed töövõtted (nt korrektne eelsoojenduse temperatuur rööbaste

otsades termiitkeevituse tegemisel). Rööpamurdude ülevaade 2014-2019 perioodi kohta on toodud alloleval graafikul.



Rööpamurdudega seotud juhtumite koguarvu arvestades näeme tõusvat trendi. Selle tõttu on probleemkoht olnud ka raudteefrastruktuuri ametnike fookuses ning ettevõtetelt on küsitud juhtumite kohta täiendavat informatsiooni ning juhtumite vähendamise meetmeid. Defektoskoobiga ultraheli funktsiooni võimaldava autoga kontrollitakse raudteefrastruktuuri pidevalt, kuid osaliselt defekte ei tuvastata. Keeviseõmbluse servas olevaid defekte ei ole võimalik avastada defektoskoobi abil lauskontrolliga. Metallstruktuuri muutused jäävad teatud juhtudel ultraheli poolt puhtalt läbitavaks, kuna puudub signaali tagasipeegeldumist võimaldav takistus.

Signaalist möödumine ohupunktist möödumata on samuti vahejuhtumite osas oluline probleem. Toimunud juhtumitest viiel korral sulgus väljasõidufoor rongi ees, misjärel tegi vedurijuht kiirpidurduse, kuid keelavast signaalist polnud möödasõitu võimalik vältida. Teise raudteeveeremiga kokkupõrke ohtu nende juhtumite puhul polnud ning tegemist oli raudteefrastruktuuri poolsete tõrgetega (relee rike, signaali põhitoite rike jaamavahel seoses kaevetööde teostamisega, isoleerlukkudest tekitud tõrkega). Ühel juhul oli tegemist pöörangu läbilõikamisega jaamas, mis oli põhjustatud manöövrijuhi ja liikluskorraldaja poolt nõuete rikkumisest. Selle juhtumi puhul hindas TTJA väärtemenetluse algatamise põhjendatust.



Ohtliku kaubaga seotud veoga 2019. aastal juhtumeid ei toimunud. Viimane raskem juhtum toimus 2017. aastal, kus kahest tsisternist lekkis ohtlik aine solvent. Tegemist on õnnetusjuhtumiga, mille tagajärgede likvideerimine jätkub ning mille osas TTJA-l on jätkuvalt olnud selgitav roll erinevate riiklike ametiasutuste seotud menetlustes.

Tehniliste juhtumite teadete informatsioonist lähtuvalt näeme, et konkreetsete ettevõtete puhul on näha tehniliste juhtumite arvu kasvu kuust-kuusse. Hetkel on see eelkõige raudteeinfrastruktuuriga seotud juhtumite puhul nii, mille järelevalvega tegeleb ehitusosakond. Selles osa planeeritakse 2020. aastal täiendavaid tegevusi.

2.3 Ennetus- ja teavitustegevused

Erakordselt palju oli 2019. aastal ka olukordi raudteel, kus õnnetuse toimumine oli vaid mõne hetke küsimus. Nende juhtumitega olid seotud eelkõige noored ja lapsed. Sellele pöörati tähelepanu ka raudtee-ettevõtjate ühistegevustes, mille käigus avaldati MTÜ Operation Lifesaver Estonia poolt video rongide pardakaameratega jäädvustatud reaalsetest juhtumitest. Raudtee-ettevõtjad korraldasid pressikonverentsi ning kaasasid meediat, et sellele probleemi pöörataks tähelepanu.



2019. aasta lõpul viisime koos MTÜ Operation Lifesaver Estoniaga läbi jõulude eelse ohutuskampaania JÕULUKAMPAANIA „LASE RONG LÄBI – SIND OODATAKSE JÕULUKS KOJU“. Selle eesmärgiks oli meelde tuletada, et raudteele lähenedes veendu alati raudtee ületamise ohutuses. Raudtee ületamisel ole tähelepanelik, pööra tähelepanu nutiseadmetelt ümbritsevale liiklusele ning alati lase lähenev rong läbi.

Raudteeohutus on osa liiklusohutusest. Oluline on anda eeskujutähtsust ning käituda ise ohutult. „Tegeledes igapäevaselt raudteeohutuse riikliku järelevalvega, peame tõdema, et raudteeõnnetuste peamiseks põhjuseks on hooletus ja tähelepanematus. Seepärast osaleme nii koostöös MTÜ Operation Lifesaver Estonia kui ka teiste raudteeohutusega seotud asutustega teavitustegevustes, et inimesi

suunata mõtlema raudteega seotud ohtudele,“ selgitas TTJA transpordi osakonna juhataja Heigo Saare.

MTÜ Operation Lifesaver Estonia juhatuse esimees Tamo Vahemets lisas: „Rohkem kui kingitusi oodatakse koju meid. Võttes raudtee ohutuks ületamiseks piisavalt aega, saame olla kindlamad, et jõuluaeg toob endaga kaasa rahulolu ja palju positiivseid kogemusi. Raudtee turvaliseks ületamiseks on vaja loobuda kõigist tähelepanu hajutavatest tegevustest ning veenduda, et ületuskohale ei ole lähenemas rongi.“

Kampaania materjale levitati teles, välimeedia, raadios ning sotsiaalmeedias. Tänu korduvkontaktidele (st üks inimene nägi, kuulis kampaaniat mitmeid kordi ja erinevatest kanalitest) ning mitmetele erinevatele infoedastamise kanalitele hindas kampaaniat läbiviinud meediabüroo, et kokkuvõttes oli kampaanial eri kanalites üle 6 miljoni korduvkontakti.

Lisaks jõulukampaaniale on TTJA koostöös MTÜ Operation Lifesaver Estoniaga (OLE) koostanud raudteeohutuse töövihiku, et kujundada õpilaste teadmisi, hoiakuid ja käitumist raudteeohutuse valdkonnas. OLE vabatahtlikud külastavad hea meelega koolitunde ning räägivad raudteeohutusest.

Fookused oleme 2020. aastal seadnud lasteaedade ja õpetajatega seotud raudteeohutuslastele tegevustele. Samuti on koostamisel ja levitamisel ka mitmed ennetussõnumit edasiviivad õppematerjalid erinevatele

vanusegruppidele. 2020. aastal on plaanis osaleda ka mitmes raudteeohutuse kampaanias, mille fookus on raudteel realselt toimunud olukordade avalikkuse jaoks lahti mõtestamisel. Seoses TTJA tugiteenuste osakonnaga koostatakse detailne raudteeohutusealaste tegevuste kommunikatsioonikava. Koostöös sektoriga saame lisaks fookusgrupi määratlemisele kokku leppida kindlad ohutusteemad. Alati räägime raudtee ületamisega seotud ohtudest erinevate liiklejatüüpide rollides.

3. Euroopa Liidu seadusandlus ja regulatsioonid

3.1. Muudatused seadusandluses

Olulisi muudatusi 2019. a raudteealases seadusandluses ei olnud. Oleme mitmeid aastaid ette valmistanud ning osalenud MKM-iga seadusandlusega seotud ettevalmistavas töös, et üle võtta siseriiklikku seadusandlusesse Euroopa Liidu õigus. Ettevõtjate huvi seadusandluse muudatusse on arusaadavalt suur ning oleme neid ka arengutega kursis hoidnud. Avaliku raudteeinfrastruktuuri ettevõtjad valmistasid ette oma liiklusjuhendit, millega asendatakse TKE lisa.

2019. aastal oli mitmeid arutelusid raudteeseaduse muudatuste teemal. Näiteks olid arutelul raudteeseaduse vastutuse peatükid ning erimeetmete laiendamine TTJA-le. Samuti saatsime MKM-ile ettepanekuna aruandluse vormide määruise ettepanekud. Samuti kommenteerisime raudteeliikluse piiramise ja sulgemise määrust.

Kui osa liikmesriike võtsid 4. raudteepaketi üle juba 2019. a suvel, siis Eesti plaanib selle ülevõtmist 2020. aastal - seoses Covid-19 olukorraga on ülevõtmine lükkunud sügisesse (31.10.2020). Sellega on lükkunud edasi ka kõikide teiste raudteeseadusega seotud regulatsioonide muudatuste jõustumine.

3.2. Erandid vastavalt raudteeohutuse direktiivi artiklile 15

Liikmesriigid võivad otsustada täita oma kohustust hoolduse eest vastutava üksuse kindlaksmääramisel alternatiivsete meetmete kaudu, järgides artikliga 14 loodud hooldussüsteemi raudteeohutuse direktiivis artiklis 15 toodud juhtudel.

Eestis tegutsev hoolduse eest vastutav üksus ei pea taotlema ECM-sertifikaati, kui:

- 1) tegeletakse kolmandas riigis registreeritud ja selle riigi seaduse järgi veeremi hooldamisega;
- 2) hooldatakse veeremit, mida kasutatakse 1520 mm raudteevõrgustikus ja mille direktiivi 2016/798 artikli 14 lõike 2 kohane hooldus on tagatud kolmanda riigiga sõlmitud rahvusvahelise lepinguga;
- 3) kauba- ja reisivagunid, mida kasutatakse ühiselt sellise kolmanda riigiga, mille rööpmelaius on 1520 mm.

Uus määrus 2019/779 on tervikuna siduv ja otsekohalduv kõikides EL liikmesriikides ning seetõttu kohaldatakse seda Eestis alates jõustumisest 16. juunist 2020. Ettevõtted saavad seega hakata taotlema alates 16. juuni 2020 endale ECM sertifikaati. ECM sertifikaat vahetab kaubavagunite puhul meie siseriikliku tehnohooldde ja remondi tegevusloa välja.

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

4.1. Ohutustunnistused, ohutusload ja autoriseerimised

2019. aastal tegelesime 9 ettevõtte ohutustunnistuste ja -luba uuendamise protsessiga. Uue ohutustunnistuse A ja B osa väljastasime AS-ile DBT. Eestis on 2018. aasta seisuga 16 raudtee-ettevõtet, kellele on väljastatud ohutustunnistus kauba- või reisiveo teostamiseks. Lisaks on Eestis 2 raudteefrastruukturi ettevõtet, kellele on väljastatud siseriiklikud ohutusload - AS Eesti Raudtee ning Edelaraudtee Infrastruktuuri AS. 2019. aastal ei tühistatud ühtegi tunnistust, kuid nelja ettevõtte osas – AS Eesti Liinirongid, Leonhard Weiss OÜ, AS Railservis ning AS GoRail - toimusid ohutustunnistuse muutmised. Muudatused olid kolmel juhul seotud ettevõtte tegevusvaldkonna või -piirkonna laienemisega ning ühel juhul ettevõtte nimemuutusega.

Raudteesektoris on veoteenuse osutamise turg ettevõtete poolst jäänud sarnaseks. Suurenenud on AS Operail turuosa kaubaveo teostamise teenuse osas ning oluliselt on vähenenud AS E.R.S. veomahud.

Eestis kehtivad 2019. aastal ohutustunnistuste ja -lubade kontekstis siseriiklikud raudteeseaduse nõuded ning siseriiklik määrus nr 9 (vastu võetud 25.01.2008) „Raudtee-ettevõtja ohutusjuhtimise süsteemile ja selle rakendamisele esitatavad nõuded“, mis on üle võetud Euroopa Liidu õigusest.

Raudteeseaduse § 20. Ohutusloa, ohutustunnistuse ja tegutsemise ohutustunnistusega ettevõtjale antavad õigused

- (1) Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib avalikku raudteed majandada, kui tal on kehtivad ohutusloa A ja B osad.
- (2) Raudteeveo-ettevõtja võib tegeleda reisijateveoga või kaubaveoga avalikul raudteel, kui tal on kehtivad ohutustunnistuse A ja B osad.
- (3) Mitteavaliku raudtee valdaja võib korraldada raudteeliiklust mitteavalikul raudteel, kui tal on lisaks kehtivale vastutuskindlustuslepingule ka kehtiv tegutsemise ohutustunnistus.
- (4) Raudteeveo-ettevõtja võib tegeleda kaubaveoga mitteavalikul raudteel, kui tal on kehtiv tegutsemise ohutustunnistus või tal on kehtivad ohutustunnistuse A ja B osa.
- (5) Ettevõtja võib tegeleda reisijateveoga mitteavalikul raudteel, mis ei ole ühenduses avaliku raudtee võrgustikuga, kui tal on peale kehtiva vastutuskindlustuslepingu ka kehtiv tegutsemise ohutustunnistus.
- (6) Ohutustunnistuse ja ohutusloa A osa väljastatakse ettevõtjale, kellel on käesoleva seaduse ja selle alusel antud õigusaktide nõuetele vastav ohutusjuhtimise süsteem.
- (7) Ohutustunnistuse ja ohutusloa B osa ning tegutsemise ohutustunnistus väljastatakse ettevõtjale, kelle raudteeinfrastruktuur, raudteeliikluse korraldus või raudteeveerem ning personal vastavad käesoleva seaduse ja selle alusel antud õigusaktide nõuetele ning kui ettevõtja on võimeline täitma raudteeohutuslaseid nõudeid.
- (8) Ohutustunnistuse B osa väljastatakse üksnes juhul, kui ettevõtjal on kehtiv ohutustunnistuse A osa. Ohutusloa B osa väljastatakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale üksnes juhul, kui ettevõtjal on kehtiv ohutusloa A osa.
- (9) Ohutustunnistuse A ja B osa, ohutusloa A ja B osa ning tegutsemise ohutustunnistuse annab välja Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet.
- (10) Ohutustunnistuse A ja B osad, ohutusloa A ja B osad ning tegutsemise ohutustunnistus kehtivad viis aastat.

Ohutustunnistuste, järelevalve ja veeremi vastavushindamise meeskondade moodustamise peamine põhimõte on jaotamine kompetentsi alusel. Peetakse silmas, et komisjonis osalejatel oleks terviklik informatsioon ning et ametnike koormus oleks ühtlane. Selline meeskondade loomine põhineb sellel, et juht tunneb oma meeskonda. Protsess on järgmine: igaühel on oma tegevusvaldkond; järelevalve tiimi oleme kaasatud kõik (veerem, liiklus, vedu, õnnetusjuhtumid) ning lisaks küsime sisendi ehitusosakonna raudtee infrastruktuuri kolleegidelt.

Ohutustunnistuse ja -lubade menetlemiseks on meil alates 2017. aastast kasutusel komisjoni formaat, kus peamenetleja vaatab üle dokumentatsiooni kogu mahus, täidab ülevaateks vastava tabeli ning esitab informatsiooni komisjoni liikmetele. Komisjoni kuuluvad osakonnajuhataja asetäitja ning kolleegid raudtee teemade osas. Täidetav tabel sisaldab kõiki ohutusjuhtimise süsteemi ja dokumentide olulisi nõudeid ning selle

abil on võimalik saada hea ülevaade menetluse tulemustest. Dokumentidega ühise töö korraldamiseks on kõik menetluse dokumendid kättesaadavad TTJA dokumendihaldussüsteemis ning osakonna arvutikettal.

Üldiselt ei ole viimastel aastatel raudteesektor oluliselt muutunud. Lisandunud on üksikud uued raudteeveo-ettevõtjad ning osa ettevõttest on ühendatud. Ettevõtted on muutnud oma tegevuse piirkondi ja mahtusid. Näiteks on täiendatud ohutustunnistuse tegevust ohtlike kaupade raudteeveoga.

Ettevõtte nimi	Loa/tunnistuse tüüp	Loa/tunnistuse number	Kehtivuse algus	Kehtivuse lõpp
AS Eesti Raudtee	Ohutusloa A osa	EE1120190002	24.01.2019	24.01.2019
	Ohutusloa B osa	EE1220190002	25.01.2019	25.01.2019
Edelaraudtee Infrastruktuuri AS	Ohutusloa A osa	EE1120180003	11.11.2018	11.11.2023
	Ohutusloa B osa	EE1220180006	24.12.2018	24.12.2023
AS Operail	Ohutustunnistuse A osa	EE1120190001	23.01.2019	23.01.2024
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220190001	23.01.2019	23.01.2024
Vesta Terminal Tallinn OÜ	Ohutustunnistuse A osa	EE1120190003	01.02.2019	01.02.2024
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220190003	15.02.2019	15.02.2024
AS Maardu Raudtee	Ohutustunnistuse A osa	EE1120180004	02.10.2018	02.10.2023
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220180003	10.12.2018	10.12.2023
AS Eesti Liinirongid	Ohutustunnistuse A osa	EE1120180006	03.10.2018	03.10.2023
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220190006	03.12.2019	11.12.2023
Dekoil OÜ	Ohutustunnistuse A osa	EE1120180009	02.11.2018	02.11.2023
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220180009	10.12.2018	10.12.2023
AS GoRail	Ohutustunnistuse A osa	EE1120190006	07.06.2019	07.06.2024
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220190006	07.06.2019	07.06.2024
AS Railservis	Ohutustunnistuse A osa	EE1120190007	05.12.2019	11.12.2023
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220190008	05.12.2019	11.12.2023
AS Sillamäe Sadam	Ohutustunnistuse A osa	EE1120180008	02.10.2018	02.10.2023
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220180008	10.12.2018	10.12.2023
AS E.R.S.	Ohutustunnistuse A osa	EE1120180005	03.10.2018	03.10.2023
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220180004	11.12.2018	11.12.2023
AS Kunda Trans	Ohutustunnistuse A osa	EE1120190005	22.03.2019	22.03.2024
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220190005	22.03.2019	22.03.2024

Horizon Tselluloosi ja Paberi AS	Ohutustunnistuse A osa	EE1120170002	07.06.2017	07.06.2022
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220170002	07.06.2017	07.06.2022
Leonhard Weiss OÜ	Ohutustunnistuse A osa	EE1120190008	25.09.2017	25.09.2022
	Ohutustunnistuse B osa	EE1120190009	25.09.2017	25.09.2022
Skinest Rail AS	Ohutustunnistuse A osa	EE1120180002	11.07.2018	05.02.2023
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220180002	11.07.2018	05.02.2023
AS DBT	Ohutustunnistuse A osa	EE1120190004	22.03.2019	22.03.2024
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220190004	22.03.2019	22.03.2024
Alexela Terminal AS	Ohutustunnistuse A osa	EE1120150002	03.02.2015	03.02.2020
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220150002	03.02.2015	03.02.2020
Enefit Kaevandused AS	Ohutustunnistuse A osa	EE1120150001	02.02.2015	02.02.2020
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220150001	02.02.2015	02.02.2020

Kuna hiljuti on lõpetatud valdav osa ohutustunnistuste ja -lubade uuendamise menetlusi, siis on võimalik teha ka üldisi kokkuvõtteid menetluse tulemustest. Põhilised probleemkohad menetlustes olid ebakorrektsed menetlusedokumentid, puudulik riskianalüüs, vananenud juhtumite nimetused ja organisatsioonide nimed. Need viitasid asjaolule, et ettevõtted ei ole iga-aastaselt uuendanud oma ohutusjuhtimise süsteemi või ei ning sellega seotud juhendeid ja dokumente või on teinud seda ebapiisava tähelepanuga. Esines menetlusi, kus ohutuasutuse kommentaare viidi sisse kiirustades ning ebatäielikult. Seetõttu pikenes ka mõnede ettevõtete ohutustunnistuste menetlus ning vajalik oli väljastada siseriiklik otsus ettevõtte äritegevuse jätkamiseks kuni tunnistuse väljastamise otsuse tegemiseni.

Samas oli ettevõtteid, kes näitasid oma tegevuste sisulist küpsust. Esines ka ettevõtteid, kes on oluliselt edasi arendanud ettevõtte erinevate osakondade koostööd, riskianalüüsi ja riskide haldamise süsteeme.

Oleme lähtunud põhimõttest, et ohutusjuhtimise süsteem on tervikuna ka vahend informatsiooni vahetamiseks ettevõtete endi ning ohutuasutuse vahel. Seetõttu oleme korraldanud ettevõtetega kohtumisi, jaganud informatsiooni ja kommentaare telefoni ja meili teel ning järelevalvetoiminguid läbi viies. Nii toimides oleme olnud sektori ettevõtetele toeks ohutuse juhtimise kõrgema küpsustaseme saavutamisel. Oleme aktiivselt suunanud Eesti avalikul raudteel tegutsevaid ettevõtteid ohutusjuhtimise süsteemi kui tervikliku juhtimiskäsitluse kontseptsiooni järjest parema mõistmise ja elluviimise poole. Plaanime 2020. aastal TTJA kodulehel avalikustada menetlusprotsesside põhimõtted ja juhendmaterjali ettevõtete jaoks. Üheks ettevõtetega suhtlemise võimaluseks on pöördumine ametlike päringutega. Julgustame ka ettevõtteid küsimuste korral meie poole

pöörduma. Ettevõtted korraldavad omavahel ümarlaudasid, kus jagatakse kogemusi menetlustest ning ohutusjuhtimise süsteemi rakendamisest, ning TTJA ja Euroopa Raudteeameti kodulehtedel avaldatud teave võiks neil selles abiks olla.

4.2. Veeremi autoriseerimised

2019. aastal läbis vastavushindamise eelmenetluse faasi ning ettevõtja taotluse alusel võeti täiendava kasutuselevõtu loa väljastamise menetlusse manöövrivedur seeriast TEM-LTH, milline oli toodetud Vilniuse Veduremondi depoo 2017. aastal ning oli sertifitseeritud liiklemiseks Leedu Vabariigi raudteevõrgustikul. Vastavushindamise eelmenetluse protsessi käigus rakendati Läti Vabariigi teavitatud asutust, hindamaks veduri dokumentatsiooni ja tehnilist ülesehitust Eesti Vabariigis kehtestatud nõuetele. Teavitatud asutus väljastas vedurile vajalikud tootesertifikaadid, mis võimaldaks vedurile väljastada Eestis täiendava kasutuselevõtu loa. Siiski vedurile täiendavat kasutuselevõtuluba ei saanud väljastada, kuna menetluseks taotluse esitanud ettevõtja esitas avalduse taotluse menetluse lõpetamiseks.

2019. aastal esitlesid ettevõtjad uusi võimalike veduriprojekte, millised võivad lähiaegadel jõuda vastavushindamise eelmenetlusfaasi. Nii on ettevõtjad TTJA konsulteerinud aku-manöövriveduri, LNG gaasiveduri ning suure võimsusega veduri teemadel. Nendest veduriprojektidest on 2019. aastal jõuliselt tegevusse läinud LNG gaasiveduri projekt, kus on osapoolteks 2 Eesti raudteeveo-ettevõtjat, Läti ettevõtja seadmete projekteerija ja ehitajana ning Läti vajalikku tegevuspädevust omav teavitatud asutus.

4.3. Hoolduse eest vastutavad üksused

Eestis ei ole 2019. aasta seisuga raudteeveeremi remondi-ettevõtjatele ECM-sertifikaate väljastatud. Seoses 4. raudteepaketi rakendamisega tehti korralduslikku eeltööd ettevõtjatele teha jaanuaris 2020. aastal infopäevaks, kus kajastatakse hoolduse eest vastutavate üksuste nõudeid ning seotud seadusandlust.

4.4. Vedurijuhid

TTJA on hinnanud vastavaks 5 ettevõtja vedurijuhtide koolituskeskused ning Haridus- ja Teadusministeerium on neile väljastanud koolitusload. TTJA on ka väljastanud ning uuendanud tunnustatud eksamineerijate õigusi ning

tunnistusi 6 isikul. 2019. aastal osales TTJA andmetel ligikaudu 160 vedurijuhti tunnustatud eksamineerjate sertifikaadieksamil. Uusi vedurijuhilube väljastati 2. Ettevõtjate koolituskeskused ei viinud läbi ühtegi kursust, kuna raudteevõrgustikul puudus vajadus uute vedurijuhtide järele.

4.5. Teised ohutusasutuse poolt väljastatud sertifikaadid või autoriseerimised

2019. aastal TTJA menetles ettevõtja AS Ühinenud Depood taotluse alusel raudteeseaduse § 10 lõike 1 punkt 5 kohast raudteeveeremi ehitamise tegevusloa taotlust. Menetlemise käigus kontrolliti tootmispindade vastavust ning toomisvahendite olemasolu nagu on esitatud raudteeveeremi ehitamise tehnoloogilise protsessi kirjelduses. Taotluse menetlusprotsessi tulemusena TTJA väljastas taotlejale raudteeveeremi ehitamise tegevusloa 04.02.2019 nr RDE000002 kaubavagunite ehitamiseks (platvormvagon mudel 13-643).

Ka osales TTJA 2019. aastal Sõltumatute Riikide Ühenduse (SRÜ) Raudteetranspordi Nõukogu Eesti raudteeadministratsiooni (MKM volitusega AS Eesti Raudtee) moodustatud vagunite remondiettevõtete atesteerimise komisjoni töös. Komisjon atesteeris plaaniliselt ettevõtte tingnumbri säilimiseks 02.2019 Operail AS-i Tapa Depood kaubavagunite remondipositsioone ja tehnoloogilise protsessi täitmist ning 03.2019 automaatsidurite remondipositsiooni. 05.2019 teostati AS Valga Depoo kaubavagunite rattapaaride remonditsehhi, pöördvankrite remondipositsiooni ning automaatpidurite remondi osakonna plaanilist atesteerimist. 12.2019 atesteeriti Operail AS-i Tartu vagunite tehnohooldepunkti (THP) töökorraldust ja tehnohooldde kvaliteeti. Atesteerimiste osas koostati raudteeadministratsiooni poolt komisjonilised aktid ning fikseeriti tuvastatud puudused. Ettevõtjad lahendasid puudused. Operail AS sulges Tapa Depoodes kaubavagunite remondipositsioonid ning lõpetas kaubavagunite depoo- ja kapitaalremondi teostamise.

2019. aastal TTJA menetles raudteeveo-ettevõtja Operail AS taotlust loa saamiseks alustada kaubarongide teenindamist ühemehega juhtimisel, st ilma vedurijuhiabita. Peale dokumentide menetlusprotsessi ning EL määruse 402/2013 kohase hindamisasutuse (AsBo) ohutusraportit TTJA raudteeseaduse § 44 lõike 2 kohaselt kiitis heaks Operail AS vedurijuhiabita raudteeveeremi juhtimise eeskirja. Eeskirja kohaselt valmistatakse ühemehejuhtimisele määratud kaubavedur juhendis ettenähtud korras ette, paigaldatakse vajalikud lisaseadmed ning esitatakse komisjonilisele ülevaatusele, mille töös osalevad ohutusasutuse esindajad. 2019. aastal toimus kahe ettevalmistatud veduri komisjoniline ülevaatus ning vedurid lubati liiklusesse ühemehega juhtimisel.

4.6. Kontaktid teiste ohutusasutustega

2019. aastal valmisid koostöökokkuleppe Euroopa Raudteeameti ning Balti riikide vahel. Tegemist oli protsessiga, kus tegime osapooltega tihedat koostööd. 2019. aastal kohtusime Euroopa Raudteeameti, Läti ning Leedu kolleegidega Riias seoses Balti riikide koostöökokkuleppe ning sellega seotud teemadega. Arutelu oli peamiselt seotud koostöökokkuleppe lepingu viimase versiooni ning raudteeveeremi teemadega. Läti ja Leedu ohutusasutustega teeme koostööd ka OPE KTK nõuete kaardistamisel ning siseriiklike nõuete tuvastamisel. Järgnevatel aastatel suureneb teiste ohutusasutustega koostöö tegemise maht tunduvalt ning selles osas teeme samuti ettevalmistusi, uuendades oma juhendeid ja dokumente ning inglise keelset kodulehte.

2019. aasta alguses osalesid kolm transpordi osakonna spetsialisti ERA-s ühtse ohutustunnistuse ja veeremi vastavushindamise koolitusel. Koolituse käigus oli oluline roll töögruppide aruteludel, kus oli võimalik arutada erinevate riikide ohutusasutuste kogemusi ja näiteid. Koolitusel tutvustati nii 4. raudteepaketiga kaasnevaid muudatusi, tunnistuste menetluspõhimõtteid ning ühtset kontaktpunkti (OSS). Koosolekul saadud materjale ja teadmisi kasutasime, et valmistada ette infopäev Eesti ettevõtjatele aastal 2020.

Jätakuvalt osaleme ERA töögruppide töös ning saame informatsiooni ka meilitsi ning ERA Extraneti kaudu töögruppide dokumentide kaudu. 2019. aasta lõpus osalesime ohutusuaruannete koosolekul ERA-s ning CSM ASLP alguskoosolekul. Inimressursi mõttes väikse ohutusasutusena peame oluliseks, et kui isiklikult koha peale tulla ei saa, siis saame osaleda koosolekul eemalt ja hoida osakonda ning sektorit olulise informatsiooniga kursis.

4.7. Informatsiooni jagamine ohutusasutuse ja raudtee-ettevõtete vahel

Oleme ettevõtetega üsnagi tihedas suhtluses ning üritame teha koostööd info vahetuses. Suhtluse tihedus sõltub tihti peale ka ettevõtte suurusest. Kui tegemist on suure ettevõttega, siis paratamatult on selle ettevõttega ka rohkem suhtlust, sest teemade ring on laiem. Samas oleme üritanud tagasiside ja info edastamise abil kaasata ka väiksemaid ettevõtteid.

Raudteeseadus §34¹ lõige 6 sätestab, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja esitavad iga aasta 1. juuniks Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile eelmise kalendriaasta kohta ohutusuande alljärgneva kohta:

- 1) ülevaade ettevõtja raudteeohutuse eesmärkide saavutamise ja tulemuste kohta;
- 2) riigisestest ohutusnäitajate ja ühiste ohutusnäitajate areng, kui see on ettevõtja hinnangul vajalik ohutusaruandes esitada;
- 3) sisemise ohutusauditi tulemused;
- 4) tähelepanekud raudteefrastruktuuri või raudteeveo toimimise kitsaskohtadest või häiretest, millest Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti teavitamine on ettevõtja hinnangul vajalik.

2019. aastal vaatasime üle ettevõtete esitatud aruanded ning aruannete analüüs näitas, et mitmetes aruannetes kajastuvad sarnased probleemid. Kui varasemalt oleme andnud ettevõtetele eraldi tagasisidet, siis 2019. aastal otsustasime, et anname sektorile tervikuna tagasisidet, et ettevõtted saaksid üle hinnata oma aruandluse ning saaksid informatsiooni üldistest trendidest seoses ohutusaruannetega. Kokku laekus 2019. aastal 18 ohutusaruannet. Tagasisidet said kõik ettevõtted. Küsimuste korral esitasid ettevõtteid täiendavaid selgitusi või dokumente, mis pakusid lisainformatsiooni aruandluses käsitletule. Mitmete ettevõtete aruannete puhul ei olnud ohutusasutusel täiendavaid kommentaare. Nägime, et tagasiside andmist hindasid ettevõtted pigem positiivseks. Samas oli ettevõtteid, kellele oli vaja täiendavalt selgitada tagasiside eesmärki ja vajalikkust.

Üldiselt tegime aruannetest järgnevad järeldused, mille toome välja järgnevalt. Positiivse asjaoluna sai välja tuua, et on mitmeid ettevõtteid, kes on esitatud väga põhjalikud aruanded, kus raudteeohutuse eesmärgid on seotud konkreetsete tegevuste ja tulemustega. Mitmetest aruannetest selgub, et ettevõtted on juurutamas ohutuskultuuri, mille üheks osaks on juhtumite ennetamine ning toimunud juhtumitest õppimine, mitte vaid nendele reageerimine. Muuhulgas panustavad mitmed ettevõtted avalikku raudteeohutusse erinevate tegevuste kaudu.

Üldised tähelepanekud, kus oleks võimalik aruannete sisu parendada, on järgmised:

1. Puudub informatsioon sisemise ohutusauditi tulemuste kohta (sh milliseid puudusi tuvastati ning milliseid meetmeid on rakendatud puuduste kõrvaldamiseks);
2. Puudub informatsioon sisemise ohutusauditi teostaja ning teostaja sõltumatuse kohta. Nimelt ohutusjuhtimise süsteemis on kohustuslik kajastada ohutusauditi teostaja sõltumatust auditeeritavas valdkonnast, mis peaks olema välja toodud ettevõtte ohutusaruandes;
3. Puudub ülevaade ettevõtte raudteeohutuse eesmärkide nende saavutamise ja tulemuste kohta;
4. Raudteeohutusega seotud ohutusauditi asemel kajastatakse aruandes tööohutuse alast auditit, mille fookus, sisu ja eesmärk on erinev raudteeohutusega seotud auditist;

5. Lisatakse aruandele vene keelsed dokumendid. Soovimata dokumentide eesti keelse nõudega tekitada täiendavat koormust, peame rõhutama, et ametiasutusega suhtlusel ja dokumentide esitamisel on kohustuslikuks eesti keel kui ainus ametlik riigikeel Eesti Vabariigis. Ettevõtte dokumentides kasutatav keel on sisemise töökorralduse küsimus. Keeleseaduse § 12 järgi kehtib nõue, et kui riigiasutusele või kohaliku omavalitsuse asutusele esitatakse võõrkeelne avaldus või muu dokument, on asutusel õigus nõuda dokumendi esitajalt selle tõlget eesti keelde, välja arvatud keelseaduses §-s 9 sätestatud juhul. Tõlke nõudmisest antakse avalduse või muu dokumendi esitajale viivitamata teada;
6. Kasutatakse juhtumite esitamise osas vananenud mõisteid nagu näiteks intsident, raudteeõnnetus. Korrektne on kasutada vastavalt raudteeseaduse §-le 40 üldist mõistet raudteeohutust mõjutav juhtum, mis jaguneb õnnetusjuhtumiks, tõsiseks õnnetusjuhtumiks ja vahejuhtumiks;
7. Kasutatakse Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti asemel asutuse endist nimetust Tehnilise Järelevalve Amet.

Aruandest saadud informatsioon ja ohutusjuhtimise süsteemi rakendamine on oluliseks sisendiks ettevõtete järelevalves. Tagasiside ja analüüsi meetod on üks kaudse järelevalve vorme, mida riiklik ohutusasutus kasutab, et saada sektori tegevustest ülevaade. Antud tagasiside rakendamist on plaanis hinnata nii ettevõtete järelevalve kui ka 2020. aastal esitatava aruande sisus.

TTJA teostab igapäevaselt ettevõtetega suhtluse alusel raudteeohutuse parendamiseks tegevusi. Eesmärgiline suunatus ohutuse hoidmiseks ja selle parendamiseks on andnud NSA-le ja raudtee-ettevõtjatele hea omavahelise kontakti. Omavahelise one-on-one kontaktist alati ei piisa ning selleks, et ettevõtted saaksid info kätte, teeb NSA vastavalt olukorrale ja infomahu suurusele infopäevi. 2019. aasta lõpus alustasime vastavate ettevalmistustega. Infopäeva läbivaks teemaks oli 4. raudteepaketile üleminek. Antud teema selge ja ühemõtteline info edastus 2020. aasta jaanuaris oli oluline, tagamaks ettevõtete korralikku informeeritust.

Infopäeva ettevalmistamiseks kasutasime 4. raudteepaketiga muutuvaid teemasid: ühtne ohutustunnistus, ohutusjuhtimise süsteem (SMS), One Stop Shop (OSS) platvormile üleminek, veeremi vastavushindamine ja hooldusüksuse sertifitseerimine (ECM). Eelnimetatud teemade infopäeva materjalide kokkupanekul toetusime ERA vastavatele koolitustele, publitseeritud ja kehtivatele ning lähemal ajal kehtima hakkavatele seadustele ja regulatsioonidele. Info edastamiseks kasutasime esitlust, kus teemade eest vastutavatel ametnikel oli võimalus panustada omapoolselt ettevõtetele info andmisse. Selle all peame silmas, et iga teema arendus ja ettekanne oli

teema vastutaja koostatav, mis andis täpse ülevaate ja välistas ühe koostaja koormamise ning andis iga teema haldaja poolt täpse selgituse võimaldamise ettevõtjatele.

Samuti plaanime jagada NSA infopäeval esitletud teemade ettekandeid ja vajalikku informatsiooni peale infopäevade toimumist oma kodulehel. Eesmärk on anda ettevõtetele võimalus sobival ajal taas ettekanded avada. Selleks, et kõik ettekanded ning lisainfo saaks ka õigeaegselt kodulehele ülesse laetud, tuli detsembris transpordiosakonnal koostööd teha tugiteenuste osakonnaga. Tugiteenuste osakonna ülesanded on ohutusasutuses on toetavate tegevuste koordineerimine ning ameti kodulehekülje kaasajastatuse hoidmine ja kontrollimine. Samuti teostavad finantsvahendite eraldamist seosest korraldatavate infopäevadega. Eelnevast tulenevalt on omavahelise koostöö tulemuseks kiire info jagamine ja kajastatus, samuti infopäeva produktiivne finantsvahendite kasutamine.

Infopäeva läbiviimise ning tulemuste kirjeldusega saab tutvuda järgmises NSA aastaaruandes.

5. Järelevalve

5.1. 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 ohutusuaruandeid 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).

2019. aasta alguses TTJA moodustamise järel asuti kaasavalt looma uue ühendameti strategiadokumenti, mis on plaanis valmis saada 2020. aastal. Järgmine faas on strateegia ellu viimine, sh valdkondlike visioonide ja igaaastaste tööplaanide loomine ning ohuprognoosi kinnitamine. Kõik need dokumendid uuendatakse igal aastal. Strateegia täiendusena on loodud kommunikatsiooniplaan ja koostamisel on personalipoliitika põhimõtted. Eesti avalikus sektoris on personalivaldkond väga põhjalikult reguleeritud seadustega, mistõttu põhjalikke käsiraamatuid ei olegi asutustele vaja. Lähtume personalipoliitikas avaliku teenistuse seadusest ja värbamise käsiraamatust. Ametikohtadele võtame tööle inimesi, kes jagavad asutuse väärtusi. Personalipoliitika on tõhusalt toimiv, kui õigete hoiakute ja õigete kompetentsidega inimesed on ametikohtadel.

Menetlusliigi valimise protseduur järelevalves ja avalduse menetluses on TTJA järelevalve ametnikul haldusmenetluse seadusest (edaspidi HMS) tulenevalt kaalutusõigus ja seda nii järelevalve teostamisel kui avalduse menetlemisel. Eesti õigusruum ei tee vahet suurel ja väikesel puudusel, olulisel ja vähemolulisel rikkumisel – kõiki käsitletakse sarnaselt ja seetõttu ongi jäetud ametnikule kaalutusõigus.

Raudteeohutuse järelevalvet teostatakse Eestis kehtiva raudteeseaduse ja korrakaitseaduse alusel, mis kirjeldab ametniku õigused ja kehtivad nõuded järelevalve läbiviimisel. Täiendavalt lähtume ka järelevalve ühtsetest meetoditest. Täiendavalt lähtume ohutusasutuse tööplaanist, 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 tööplaan 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. Järelevalve riskiplaani eest vastutab peamiselt transpordiosakonna juhataja asetäitja, kelle poolt on loodud planeerimise ja koordineerimise töövahend Excelis. Igale järelevalvele määratakse vastutaja ning järelevalve teised teostajad. Järelevalvete teemad võivad olla seotud riiklike ohutustrendidega, kuid ka Ohutusjuurduse Keskuse poolt tehtud soovitusetega.

Järelevalvemeetodid on erinevad. Kasutatakse nii paikvaatlust, ettevõtetes kohapeale minekut (millega kaasneb ohutusintervjuu), 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).

Järelevalve teostamisele objektil eelneb järelevalve ettevalmistus. Vaadatakse üle asjakohased dokumendid. Näiteks: mis on seotud konkreetse ettevõtte või objektiga; eelmiste menetluste protokollid; ettevõtte poolt esitatud aruandlus. Teostades järelevalvet kasutatakse osakonna või järelevalveametniku kontroll-nimekirju või vajadusel muid vahendeid, mille abil on võimalik järelevalve tegevusi jäädvustada. Teostades järelevalvet ja mitte leides rikkumisi (st kõik kontrollitud objektid, tegevused jm vastavad kehtestatud nõuetele), koostatakse tagasi kontoris olles memo või akt, kus fikseeritakse teostatud järelevalve aeg ja kontrolli ese.

Järelevalve teostamisel leides puuduse, mille kõrvaldamine ei ole kriitiline – st ohutus on jätkuvalt tagatud (nt auk piirdeaias, ülesõidukoha plaadi liikumine), koostatakse protokoll, kus fikseeritakse leitud puudus ja lastakse ettevõtjal määrata tähtaeg selle puuduse kõrvaldamiseks. Kui ettevõtja korduvate meeldetuletuse järel (nt mitu protokollil samal teemal, lisaks meeldetuletuskirjad, suulised vestlused ettevõtja esindajaga) ei ole kõnealust puudust kõrvaldama asunud või pole suutnud määrata ise puuduse kõrvaldamise tähtaega, vormistatakse ettekirjutus. Ettekirjutuses määrab puuduse kõrvaldamiseks tähtaja TTJA, lisades sinna sunniraha nõude, mis pööratakse täitmisele, kui ettevõtte pole nimetatud tähtjaks puudust kõrvaldanud.

Ettekirjutus koostatakse ka juhul, kui järelevalve käigus on tuvastatud olukord, mis võib jätkumisel ohustada ohutustaset – nt rikutakse hoiatuste väljastamise protseduuri, raudteerajatised ei taga piisavat ohutust (platvormide serv on murenenud, raudtee muldkehal ballast ära vajunud selliselt, et liipriotsad on väljas jm) või ettevõtte sisemine protseduur/juhend ei taga läbiviidavate tegevuste ohutust.

Raudteeseaduse (10. peatükk vastutusest) on loetletud olukorrad, mille tuvastamisel tuleb TTJA ametnikult algatada vääртеomenetlus. Need on olukorrad, milles ametnikul kaalutusõigus, kas algatada vääртеomenetlus või mitte, puudub – õigus on ametnikul valida vääртеomenetluse liik ja kaaluda tõendeid karistuse (trahvisumma) määramisel.

Järelevalvetega seoses ohutusasutus eraldi tagasisidet (nt küsimustike teel) ei kogu, kuid kuna teeme ettevõtetega koostööd erinevates teemades, siis arvestame kaebusi, kui neid peaks tekkima. Oleme ettevõtjatega pidevas suhtluses erinevatel teemadel infopäevadel ja infokirjade kaudu. Konkreetsete haldusmenetlusega seotud otsuste osas on võimalik esitada vaie ameti peadirektorile või pöörduda halduskohtusse. 2019. aastal ei esitanud raudtee-ettevõtted kaebusi TTJA transpordiosakonna töö osas. Küsimustiku teel tagasiside kogumist planeerime 2020. aastal peale ettevõtjate infopäeva.

Haldusmenetluse seadus, mis reguleerib Eestis avaliku halduse toimimist (sh ka avalduse osas), ei määratle puuduste kaalu – puuduseid ei kategoriseerita. Igasuguste puuduste korral, mis avalduses tuvastatakse, edastatakse info avaldajale, kellele määratakse tähtaeg nimetatud puuduste kõrvaldamiseks. Kui puudusi nimetatud tähtajaks ei kõrvaldata, siis avaldus tagastatakse selle esindajale. Puuduste tähtaegsel kõrvaldamisel menetlus jätkub. Raudteeohutuse järelevalve esimesed plaanid koostati märtsiks 2019. Järelevalve on seotud raudteeohutuse näitajatega, mis on detailsemalt kirjeldatud peatükis 2.1.

5.2. Järelevalve tulemused

Järelevalve plaan 2019. aasta osas on toodud aruande Lisas 1 Ülevaade järelevalve tegevustest 2019.

2019. aastal viidi läbi 28 erinevat järelevalvetoimingut kahekümne ühes ettevõttes. Kuues järelevalvemenetluses kaasati TTJA ehitusosakond, kus kontrolliti ettevõtete kasutuses olevat raudteeinfrastruktuuri. 2019. aastal pöörasime järelevalves muuhulgas tähelepanu reisijateveole Eestis reisivedu teostavates ettevõtetes AS Eesti Liinirongid ja AS GoRail. 2019. aastal saavutati rongireisijate arvus rekord, mis tähendab, et nii reisirongiliikluse tihedus kui ka seotud reisijate arv on suurem kui varasemalt. Sellest lähtuvalt lisandusid reisijateveoga seotud ettevõtted ka osakonna 2019. aasta järelevalve tööplaani. Täiendavaks faktoriks oli see, et mõlema ettevõttega oli lõppenud ka ohutustunnistuste uuendamise menetlus. Järelevalve fookusteemadeks olid 2019. aastal ettevõtete ohutusjuhtimise süsteemi rakendamine (sh riskide juhtimine, personali koolitamine), raudteeveeremi ohutu opereerime, hooldus ja remont ja raudteeinfrastruktuuri ohutus.

Järelevalve tulemused näitasid, et ettevõtetes on probleeme kehtiva ohutusjuhtimise süsteemi ning sellega seotud riskide kajastamisega ettevõtte erinevatel tasemetel, dokumentatsiooni ajakohastamise ja kehtestamisega. Nimelt on selgunud ohutusintervjuudest, et ettevõtte töötajatele ei ole antud informatsiooni nende tööga seotud riskidest, mis on kajastatud näiteks ettevõtte riskianalüüsis. Ettevõtetes on probleeme kommunikatsiooniga või dokumentatsiooni jagamisega ettevõtte töötajatele. Samuti on olnud ohutuspõhise töökoostamise täitmisega probleeme, kus oleme tuvastanud, et raudteeveo ohtlike kaupade ohutuspõhised ei täida raudteeseadusest tulenevaid kohustusi. Tuvastatud on, et üksikutele juhtudel ei ole ettevõtte vedurijuhtidele ettevõtte poolt väljastatud vedurijuhtloa lisasertifikaati ning veeremiohutusega seotud dokumentatsioon puudub ettevõttes. Sisemise auditi läbiviimine on samuti olnud üks elementidest, mis on järelevalve käigus puudusena märgitud teatud ettevõtete puhul.

Tehnilisest poolest selgus 2019. aasta järelevalvetest näiteks, et ettevõtte eriveeremil on puudunud ohutusseade või on veeremi puhul puuduvad nõutud tähised, märgised. Tuvastatud on ka raudteeinfrastruktuuri ohutuse seisukohast kohti, kuhu ohutusasutus tegi täiendava ettepaneku piirata juurdepääsu raudteeinfrastruktuurile ning vajadust uuendada raudteeliikluskorralduslike seadmete

märgistust raudteejaamas. Märkusi on tehtud ka näiteks raudteeületuskohtade katteplaatide mittevastavuse kohta (laiuse ja tasasuse mittevastavus) ning raudteeülekäigukoha tõkete kohta.

Ettevõtted on meetmetena rakendanud dokumentatsiooni uuendamist, täiendavate koolituste korraldamist oma ettevõtte töötajatele. Mittevastava veeremi liiklemine on peatatud. Puuduste likvideerimist kontrollitakse täiendavate päringute ning jätkujärelevalvetega.

Ohutusasutusena rakendame eelkõige vahendeid, et tagada minimaalse sunnimeetmega puuduse likvideerimine. Järelevalve tegevustest koostatakse protokoll, milles toodud kommentaarid jagunevad puudusteks või soovitusteks. Palume ettevõtjal 7 kalendripäeva jooksul peale protokolliga kätte saamist kirjalikult teavitada TTJA-d rakendatud ja tähtajaliselt rakendatavatest meetmetest protokollis esitatud puuduste kõrvaldamisel või vastuväidetest protokollis esitatud asjaolude osas. Saame öelda, et üldiselt esitatakse ettevõtja vastuskirjad õigeaegselt ning ka jätkutegevused viiakse ettevõtjate poolt õigeaegselt ellu. Saame öelda, et ohutusalaselt on koostöö ettevõtjatega hea.

2019. aastal viidi läbi üks menetlus seoses veoeeskirjaga, mis puudutas AS GoRail tegevuse laienemist raudteekaubaveo osas.

Raudteeveo ohtlike kaupade ohutusnõuniku tunnistusi väljastati 8-le uuele ohutusnõunikule, kes läbisid Tallinna Tehnikakõrgkoolis vastava koolituse ning sooritasid edukalt TTJA poolt korraldatud eksami. Koolitus toimus 21.01-25.01.2019 ning eksam viidi läbi 25.01.2019. Kokku on Eestis 2019. aasta seisuga 32 tunnistust omavat raudteeveo ohtlike kaupade ohutusnõuniku, kelle tegevuse üle raudtee-ettevõtetes teostame ka järelevalvet.

TTJA on riigi esindajana täitnud ka kohustust osaleda Eesti Vabariigis raudteekutseid omistavate kutsekomisjonide töös. See kohustus tuleneb kutseseadusest, raudteeseadusest, kutsete andmise korrast ja teistest õigusaktidest. 2019. a oli peakutsekomisjoni liikmeks TTJA-st määratud TRO juhataja asetäitja Margus Meius; AS Eesti Raudtee kutsekomisjoni liikmeks oli TTJA-st määratud TRO peaspetsialist Karin Vesikioja; Edelaraudtee Infrastruktuuri AS kutsekomisjoni liikmeks oli TTJA-st määratud EO peaspetsialist Kristina Fuks-Kuus; Enefit Kaevandused AS Logistika kutsekomisjoni liikmeks oli TTJA-st määratud TRO peaspetsialist Tiit Linnas. Kutsekomisjonid tulevad kokku igakuiselt, et kinnitada kuu jooksul sooritatud eksamite ja proovitööde alusel kutsete omistamine. Kutsekomisjonides on TTJA esindajal roll jälgida

raudteekutsete omistamise õiguspärasust. Selles protsessis osalemine annab ohutusasutusele ka infot kvalifitseeritud tööjõu olemasolu kohta raudteesektoris. Raudteekutsete esmane ning korduv taotlemine on üks indikaatoreid, mis kajastab ohutuse tagamiseks vajaliku personali trende sektoris.

Täiendavalt pöörasime tähelepanu 2019. aasta teisel poolaastal toimunud õnnetusjuhtumitele, mille toimumise asjaolud ei olnud ohutusasutusele piisavalt selgelt välja toodud. Nende juhtumite osas teostasime täiendava kontrolli juhtumite materjalide osas, sh juhtumi asukohtade, peatumisteedkonna ja ilmastikutingimuste osas ja koostasime omapoolse analüüsi koos tekkinud küsimustega ning palusime seotud ettevõtetel esitada omapoolne täiendav analüüs õnnetusjuhtumite materjalidele. Tegevused jätkuvad 2020. aastal.

5.3. Koordineerimine ja koostöö

Koostöö on TTJA üks olulistest väärtustest mille sisuks on suhtlus sektori erinevate osapooltega. Igapäevase ohutusasutuse tegevustes avaldub see järgmiselt ning 2019. aastal võib tuua erinevaid näiteid sektori ühistest tegevustest raudtee valdkonnas.

17.05.2019 toimus Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi eestvedamisel ülesõidukohtade ümarlaud. Osalejateks olid lisaks ministeeriumile TTJA, raudteeinfrastruktuuri ettevõtted AS Eesti Raudtee ning Edelaraudtee Infrastruktuuri AS, Ohutusjuurdluse Keskus (Eesti NIB), kohalike omavalituste esindajad, Maanteeamet.

Kohtumisel toimusid arutelud üldises ringis ning töögruppides. Arutleti raudteeülesõidukohtade ohutuse, järelevalve ja seotud riiklike nõuete teemadel. Muuhulgas arutati teemat seoses raudteeületuskoha ülevaatuskomisjoni staatuse tõstmisega tööülesannete ja volituste suurendamiseks, lähtudes Ohutusjuurdluse Keskuse uurimiskokkuvõttest Kulna õnnetusjuhtumi osas.

2019. aastal toimus koordineerimine ja koostöö seoses raudteeülesõidukohtade punase tule kaamera tegevustega. Kaamera abil fikseeritakse raudteeülesõidukohal toimunud rikkumine ning saadetakse sellekohane teade koos pildi ja trahvi või hoiatusega sõiduki omanikule sarnaselt kiiruskaameratele. Maanteeameti koostööl oli TTJA võimalik luua kontakt ettevõttega, kes pakub raudteeülesõidukohtade punase tule kaamera lahendust. Kuna Eesti raudteedel on suur osa raudteeülesõidukohti kaetud

foorisignalisatsiooniga ning ülesõidukohtadel toimub jätkuvalt kokkupõrkeid, tõkkepuude mahasõitmisi ning liiklusreeglite eiramisi, võib raudteeülesõidukoha kaamera olla efektiivne lahendus, millega suunata liiklejaid jälgima raudteefoori keelavat tuld. TTJA roll oli projektis viia lahenduse pakkuja ja raudteefrastruktuuri ettevõtte kokku, et oleks võimalik arutada süsteemi efektiivsust ning tehnilist liidestatust olemasolevatesse automaatikasüsteemidesse. Projekti pilootide ettevalmistamisega plaanivad seotud osapooled jätkata 2020. aastal.

Tallinnas Kopli jaamas 26.09.2019.a toimus AS Eesti Raudtee eestvedamisel tõsist õnnetusjuhtumit imiteeriva õppus „Kopli raud“, millel TTJA osales asutuse poolse hindajana. Tegemist oli Eesti mõttes suure ettevõtmisega, millel osalesid ohutusega seotud asutused, kes vastutavad õnnetusjuhtumile reageerimise, lahendamise ja tagajärgede likvideerimise eest.

TTJA transpordiosakonna põhiline kontrollikoht õppuse kontekstis oli raudtee-ettevõtete töötajate tegevus. Näiteks konkreetsed aspektid, millest lähtuvalt vaatlesime olid:

- ettevõtte sisene infovahetus;
- info edastamine teistele ettevõtetele ja/või päästjatele;
- ohutuse eest vastutavate ametikohtade vastutusalad ja tegevused;
- ohutusasutuse teavitamine õnnetusjuhtumist;
- rongimeeskondade tegutsemine õnnetusjuhtumi korral.

Õppusele eelnesid mitmed kokkusaamised, kus arutati läbi juhtumi detailid. Õppuse sündmuse lahendamisel mängiti kõigi poolt läbi sündmusele reageerimine, infovahetus jms. Õppusele järgnesid mitmed kokkuvõtvad üritused, kus osapooled tõid välja juhtumi kitsaskohti ja õnnestumisi. TTJA esitas omapoolse tagasiside õppuse kokkuvõtte koostajatele.

6. Ühtsete ohutusmeetodite rakendamine raudtee-ettevõtete poolt

Järgnev peatükk kirjeldab ühtsete ohutusmeetodite (CSM – *Common Safety Methods*) rakendamist raudtee-ettevõtete poolt. Ühtsete ohutusmeetoditest teadlikkuse tõstmiseks informeerime ettevõtteid infokoosolekute ning TTJA esitlusmaterjalide kaudu Euroopa Liidu raudteeohutusalaste õiguslike materjalidest. Täiendavalt on plaanis TTJA kodulehe uuendamine 2020. aastal, mis oleks ettevõtetele lisaks ERA kodulehele infoallikas viimaste muudatustega tutvumiseks.

6.1. Ohutusjuhtimise süsteemi ühtsete ohutusmeetodite rakendamine

Ohutusjuhtimise süsteemi ühtsete ohutusmeetodite rakendamine tuleneb Komisjoni delegeeritud määrusest (EL) 2018/762, 8. märts 2018, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 kohastele ohutusjuhtimissüsteemi nõuetele vastavad ühised ohutusmeetodid ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrused (EL) nr 1158/2010 ja (EL) nr 1169/2010.

Ohutusjuhtimise süsteemi eesmärk on tagada, et organisatsioon kontrollib äriolulistest eesmärkidest tulenevaid riske ohutul viisil ja täidab kõiki tema suhtes kohaldatavaid ohutuse tagamise kohustusi. Ettevõtte rakendavad oma dokumentides ja tegevustes ohutusjuhtimise süsteemi ühtseid ohutusmeetodeid ning ohutusdirektiivi, kuid teevad seda ettevõtete tegevusvaldkonnast ning suurusest erineva detailsusega. Suuremad ettevõtte saavad planeerida ja kaasata ressursse, et oleksid rakendatud ühtsed ohutusmeetodid.

2019. aastal läbiviidud ohutusjuhtimise süsteemi menetlused olid kolmel juhul seotud ettevõtte tegevusvaldkonna või -piirkonna laienemisega ning ühel juhul ettevõtte nime muutusega. Ettevõtte peaks ohutusjuhtimise süsteemi ühtse ohutusmeetodi järgi võimalikult täpselt tõendama ametiasutusele, et tema ohutusjuhtimise süsteem hõlmab kogu tema tegevust. Ohutuasutusel peaks olema võimalik selgelt näha, milline on tegevuse laad ja kuidas seda ohutusjuhtimise süsteemi kaudu juhitakse. Samuti peaks ettevõtja näitama, et tal on selge arusaamine oma suhetest huvitatud isikutega ja tõsistest riskidest, millega ta kokku puutub, keda see mõjutab ja kuidas selliseid küsimusi ohutusjuhtimise süsteemi kaudu käsitletakse. Need on põhimõtted, mis on sõnastatud ohutusjuhtimise süsteemi ühtsete ohutusmeetodite

rakendamise määruses ning millest oleme ohutusasutusena lähtunud ettevõtete dokumentatsiooni ja tegevuste kontrollis.

Täiendav fookus nii ohutustunnistuste muutmise kui ka uuendamise menetluste puhul oli ettevõtte riske käsitlevad meetmed. Ohutustunnistuse muutmise (tegevusvaldkonna või -piirkonna laienemine) puhul oli eriti oluline ettevõttel tõestada, et tal on arusaam tegevuse laienemisest tulenevatest riskidest. Sellisel juhul oli tõendiks täiendava(te) riski(de) lisamine ettevõtte riskiregistrisse ning seoste loomine ohutusjuhtimise süsteemi olemasolevate osade vahel. Reaalsed tegevused selles kontekstis on seotud ettevõtete ohutusjuhtimise süsteemide heakskiitmise ning järelevalve tegevustega.

6.2. Riskide hindamise ühtsete ohutusmeetodite rakendamine

Riskide hindamise ühtsete ohutusmeetodite rakendamine tuleneb Komisjoni delegeeritud määrusest (EL) nr 402/2013, 30. aprill 2013, riskihindamise ühise ohutusmeetodi kohta ja määruse (EÜ) nr 352/2009 kehtetuks tunnistamise kohta ning Komisjoni rakendusmäärusest (EL) 2015/1136, 13. juuli 2015, millega muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 402/2013 riskihindamise ühise ohutusmeetodi kohta.

Ohutusasutusena hindame riske ohutusjuhtimise süsteemi uuendamisel, väljaandmisel ja järelevalvel perioodiliselt oluliste muudatuste korral. Samuti kui tegemist on vastavushindamisega näiteks veeremite kontekstis. Ühise ohutusmeetodi määruses viidatud riskijuhtimise ja -hindamise menetlused on seotud menetlustega, mis kehtestatakse ohutustasemete ning olulise muudatuse ohutusnõuetele vastavuse hindamiseks. Seega moodustavad need üksnes osa raudteefrastruktuuri-ettevõtjate ja raudtee-ettevõtjate ohutuse juhtimise süsteemi üldisest riskijuhtimise ja -hindamise menetlusest. Laiamahulisi riskihindamise menetlusi ühtsete ohutusmeetodite raames ei ole 2019. aastal läbi viidud.

Uue raudteeliini ehitamisel Riisipere-Turba lõigul viidi esmakordselt Eestis läbi teavitatud asutuste (Notified Body ehk NoBo) poolt vastavushindamine koostalitluse tehniliste kirjelduste (KTK) nõuete täitmise osas. Rööbasteed hinnati Euroopa Liidu raudteesüsteemi allsüsteemi „taristu“ KTK osas ja ooteplatvormi hinnati „taristu“ ning puuetega ja Euroopa Liidu raudteesüsteemis piiratud liikumisvõimega inimestele juurdepääsuvõimaluste tagamise KTK-de osas. Rajatud kontaktvõrgu puhul hinnati Euroopa Liidu raudteesüsteemi energiarustuse allsüsteemi KTK nõuete täitmist.

6.3. Järelevalve ühtsete ohutusmeetodite rakendamine

Järelevalve ühtsete ohutusmeetodite rakendamine tuleneb Komisjoni delegeeritud määrusest (EL) 2018/761, 16. veebruar 2018, millega kehtestatakse ühised ohutusmeetodid riiklike ohutusasutuste poolt pärast Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 kohase ühtse ohutustunnistuse või ohutusloa väljaandmist tehtavaks järelevalveks ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 1077/2012.

Ohutusasutusena kaasame oma töösse järelevalve/monitoorimise ühtsete ohutusmeetodite põhimõtteid ning rakendame neid järelevalve planeerimisel, teostamisel ja tulemuste analüüsimisel. Lähtume järelevalve planeerimise ettevõtete esitatud andmetest, varasematest järelevalvetest. Samas võtame arvesse ettevõtte tegevusega kaasnevaid riske. Järelevalve käigus oleme tuvastanud, et ettevõtted seiravad oma protsesse ning rakendavad sisekontrolli meetmeid. Üldiselt on monitoorimise ohutusmeetodite rakendamine seotud ettevõtte ohutusjuhtimise süsteemiga. Senine kogemus näitab, et väiksemad ettevõtted on suutelised oma protsesse haldama, kuid suuremad ettevõtted saavad ohutusmeetodeid rakendada süsteemsemalt.

Samas oleme järelevalve ning ohutusaruannete analüüsi kontekstis tuvastanud, et osaliselt on ettevõtetel keeruline rakendada pädevaid monitoorimise süsteeme või luua ettevõttes erinevate osapoolte sõltumatus, mis on teatud juhtudel vajalik adekvaatse monitoorimise jaoks. Jälgime aruannete ja järelevalves, kas ettevõtte on oma tegevustes proaktiivne ning on suunanud oma tegevused juhtumite ennetamisele ning neist õppimisele, mitte reageerimisele. Ettevõttel on oluline omada ülevaadet oma tegevusega seotud suurimatest riskidest ning prioritseerida oma tegevused nende riskide realiseerumise vältimisele. Samas on ettevõtted rakendanud protsesse, kus erinevad osakonnad teostavad raudteeohutusega otseselt seotud osakondade üle kontrolli ja järelevalvet. See on viis, kuidas on võimalik suurendada kontrolli sõltumatust ning üldist teadlikkust ettevõtte erinevate osakondade teemadest.

7. Ohutuskultuur

Järgnevad alapeatükid kirjeldavad ohutuskultuuri tegevusi raudteesektoris.

7.1. Ohutuskultuuri hindamine ja järelevalve

Arusaamine ohutuskultuurist ja selle rakendamisest ettevõtte tegevustes suureneb pidevalt. Oleme leidnud võimalusi, milliste teemadega seoses on võimalik ettevõtete ohutusjärelevalve tegevustes sisse tuua ohutuskultuuri teemat. Ohutusjuhtimise süsteemide uuendamise kontekstis on mitmed ettevõtted sõnastanud positiivse ohutuskultuuri edendamise ettevõtte tegevustes, mis ohutuasutusele annab omakorda konkreetse võimaluse selle rakendamist ka kontrollida.

Kahjuks näeme ka seda, et teatud olukordades on ettevõtete pühendamine ohutuskultuurile näiline ning seda konseptsiooni kas ei tunta piisavalt või rakendatakse vaid sõnades. Näeme, et keskmise suurusega ning suurettevõtete väljakutse on ettevõtte mahukaid protsesse ning juhendeid vastavusse viia ohutuskultuuri elementidega ning väiksematel ettevõtetel tihtipeale puudub ressurss igapäevategevuste kõrvalt arendada edasi ohutuskultuuri selle kokkulepitud elementides.

Ohutuskultuur teemana on sektorile uus. Ohutuasutusena oleme väljatöötamas kriteeriume, mille alusel hindame ohutuskultuuri elemente ettevõtte süsteemides. Plaanime esmased kriteeriumid välja töötada 4. raudteepaketi rakendumise ajaks.

7.2. Ohutuskultuuri initsiatiivid, projektid ja kommunikatsioon

Ettevõtete järelevalvetes on välja toodud erinevaid võimalusi, kuidas ohutuskultuuri on rakendatud. Mitmed ettevõtted on arendanud edasi ettevõtte riskide haldamist, erinevate tasandite kommunikatsiooni ning protsesse. Julgustatakse kogemusest õppimist ning ohutuse integreerimist erinevatesse tasanditesse.

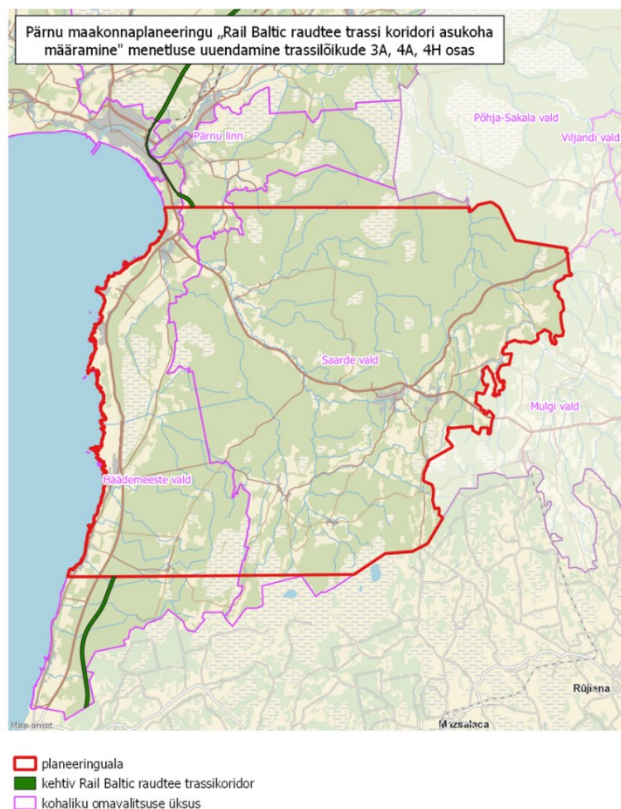
Ohutuskultuur on teema, mis järjest enam tuleb käsitletava teemana ettevõtetega kohtumisel ning järelevalves. Jagame ettevõtetega ohutuskultuuriga seotud infomaterjale ning TTJA raudteeohutuse teemade esitlusse oleme teemana juurde lisanud ka ohutuskultuuri rubriigi. Samas näeme, et kindlasti on sektoris tervikuna vajalik teemat edasi arendada ning rohkem ettevõtte igapäevategevustesse juurutada.

8. Euroopa Liidu projektide rakendamine ja osalus

Rail Baltic (edaspidi RB) – 2019. aasta jooksul täpsustusid oluliselt RB osas projekti ellu viimise vastutusalad. Aasta lõpus kinnitati MKM-i poolt formaalselt projekti uus juhtimis- ja kontrollsüsteem (JKS), mis kinnistab projektis osalevate asutuste rollid RB projekti ellu viimisel Eesti territooriumil. TTJA rolliks jääb ehitus- ja kasutuslubade menetlemine RB eriplaneeringuga kavandatavate rajatiste osas. Lisaks teeb TTJA edaspidi eelkontrolli RB projektis ette võetavate riigihangetele. Eelkontroll tähendab siinkohal kontrollimist, kas hanke alusdokumendid vastavad õigusaktidele ja RB rajamist reguleerivatele dokumentidele (rahastamislepingud, hanke-eeskirjad jms) ning kas hankemenetlused vastavad kehtivale riigihangete seadusele. JKS-s fikseeritud funktsioonide täitmiseks vajalikud ettevalmistused on TTJA-s tehtud. Kuna RB rajamisega kaasneb pretsedenditu hulk loataotlusi (hinnanguliselt 700-800), on TTJA ehitusosakonnas loodud ja mehitatud RB projektijuhi ja RB lubade menetleja ametikohad. Projektijuhi peamiseks ülesandeks on pidevalt jälgida projekteerimistööde edenemist ning jälgida, et ei mida vastuollu projekteerimise alustega (planeeringud, keskkonnamõju hindamine jms) ja seeläbi tagada hiljem võimalikult kiire ja efektiivne lubade menetlemine.

Projektis on käimas põhiprojekti koostamine kogu trassi ulatuses. 2019. aasta lõpus algatati TTJA poolt keskkonnamõjude hindamine (KMH) samuti kogu trassi ulatuses. KMH on jagatud 8 lõiguks, et võimaldada paindlikku mõjude hindamist ning projekteerimist. 2020. aastal algavad projekteerimistegevused Ülemiste reisiterminali alal ning alustatakse ka Muuga sadamas asuva multimodaalse kaubaterminali projekteerimist. Aasta oli väga märgilise tähtsusega, sest alustati esimese RB-ga seotud rajatise ehitamist Eestis, kui 2019. aasta lõpus pandi nurgakivi Saustinõmme maanteeviaduktile.

RB progress pole toimunud siiski päris tagasilöökideta. Pärnumaa osas on projekti ajakava takistanud kohtuvaidlus Pärnu maakonnaplaneeringu kehtivuse osas, mis 2019. aastal jõudis Riigikohtu menetluseni. Enne aruande esitamise aega (19. mail 2020) jõudis Riigikohus otsusele, et Pärnumaal on vajalik maakonnaplaneeringut täiendada, sest kohtu hinnangul ei ole piisava detailsusega hinnatud raudteetrassi mõju selle kõrval asuvalle Luitemaa Natura linnualale. Rahandusministeerium on algatanud Pärnu maakonnaplaneeringu täiendamise menetluse, esialgsel hinnangutel võtab planeeringu täiendamine aega rohkem kui aasta.



Muudetav RB planeeringuala. Allikas: Rahandusministeerium

Lääne-Harju raudtee rekonstrueerimine ja liiklusjuhtimissüsteemi uuendamine - Lääne-Harju raudtee ehitustööde käigus arendatakse raudteede võrku Tallinnas ja Lääne- Harjumaal ning parandatakse olemasolevate rööbasteede seisukorda, kaasajastatakse erinevaid vananenud tehnoloogiaid, sh rajatakse täiesti uus liiklusjuhtimissüsteem, ning püstitatakse täiendavaid reisijatele mõeldud rajatisi.

Tööd algasid 2017. aasta kevadel Vasalemma ja Riisipere jaamas. 2019. aastal valmis uus Riisipere-Turba raudteelõik, mis on esimene osa ajaloolise Haapsalu raudtee taastamisest. 6,5 km pikkune elektrifitseeritud raudteeliin rajati endisesse raudteekoridori, kus ka varasemalt paiknes 1520 mm rööpmelaiusega raudtee. Turba alevikku rajati 138 m pikkune reisijate ooteplatvorm ja juhtratastega eriveeremi rööbastele ning rööbastelt (maha)sõidu koht.

2019. aastal tehti samuti ehitustöid Klooga, Keila ning Paldiski jaamades. Lisaks käivitati 2019 eeltööd Pääsküla jaamas, Paldiski mnt uue viadukti kavandamiseks Tallinnas ja Tallinna Balti jaama rööbasteede

ja platvormi rekonstrueerimiseks. Paralleelselt raudteetöödega toimub ka uue liiklusjuhtimissüsteemi ehitus. Kokku teostatakse raudteetöid 42-l kilomeetril.

Investeeringute tulemus on ajavõit läbi tihedama rongigraafiku, moodsad digitaalsete infotabloodega ooteplatvormid, paranev reisijate ligipääsetavus ning ka paremad kaubaveo võimalused. Oma elutsükli lõpus olevate tehnoloogiate ja detailide väljavahetamine ning uute materjalide kasutamine suurendab raudteeliikluse ohutust ja töökindlust.

Lääne-Harju suurprojekt koosneb järgnevatest suurematest osaprojektidest:

1. Lääne-Harju raudteede kapitaalremondi 2. etapp s.o raudteede kapitaalremont kõikidel Lääne-Harju liinidel;
2. Lääne-Harju raudteeliinide liiklusjuhtimissüsteemi (LJS) moderniseerimine, mille tulemusena valmib kogu Lääne-Harju piirkonna liikluse juhtimiseks uus ja mikroprotsessortehnoloogial põhinev kaasaegne rongide liiklusjuhtimise süsteem;
3. Tallinn-Balti jaama laiendamine, mille tulemusena rajatakse üle Paldiski maantee täiendav viadukt, ehitatakse täiendav raudteelõik kuni Kitseküla peatuseni ning rajatakse Balti jaama uued platvormid ja käiguteed;
4. Pääsküla-Keila 2. peatee rajamine, mille tulemusena rajatakse puuduv teine rööppapaar Keila-Valingu ca 2,7 km ja Laagri-Pääsküla ca 3,8 km vahelistele raudteelõikudele, ehitatakse ümber Pääsküla ja Keila jaamad ning rajatakse Keilasse täiendav ooteplatvorm;
5. Paldiski raudteejaama laiendamine, mille tulemusena pikendatakse Paldiskis jaamateid, ehitatakse ringi reisijate ooteplatvorm ning rajatakse täiendav rööbastee reisirongidele.

Projekti kogumaksumus on 59,6 miljonit eurot, ehitustöid kaasrahastatakse 85% ulatuses Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfondist.

Täiendavalt on 2019. aasta seisuga Eestis käimas projektid seoses Tapa-Tartu raudtee rekonstrueerimine ning Tapa-Narva raudtee rekonstrueerimine. Tapa-Tartu raudtee rekonstrueerimise projekti eesmärgiks on raudteelõikudel liiklusohutuse ja toimepidevuse tagamine, kiiruspiirangute arvu vähendamine ning liikumiskiiruse võimaldamine reisirongidele kuni 120 km/h ja kaubarongidele kuni 80 km/h. 57 kilomeetri pikkuse raudteelõigu kapitaalremondi käigus vahetatakse välja kogu raudtee pealisehitus (ballast, rööpad, liiprid), vajadusel laiendatakse muldkeha, suurendatakse kandevõimet, remonditakse 17 ülesõidukohta ja rajatakse või puhastatakse veeviimarid. Pikkrööbastee kokku keevitamine tagab madala müra- ja

vibratsioonitasemega raudtee, millel rongide sõidukiirus võib olla kuni 120 km/h (Paralleelselt ÜF projektiga on EVR ellu viimas riigieelarvelise rahastusega projekti alates 2018. aastast, mille eesmärk on tõsta liikumiskiirust lõiguti kuni 135 km/h). Parendamaks liiklusohutust moderniseeritakse kõik ülesõidukohtade automaatsignalisatsioonid ja asendatakse amortiseerunud raudteefoorid. Tapa-Tartu raudteelõigu rekonstrueerimine ligikaudu 57 kilomeetri ulatuses toimub järgmistel peateedel: Pedja, Pedja-Jõgeva, Jõgeva, Kärkna, Jõgeva-Kaarepere, Kaarepere, Kärkna-Tartu, Tapa-Nõmmküla, Nõmmküla, Nõmmküla-Tamsalu, Tamsalu, Tamsalu-Kiltsi. Ülesõidukohtade remont teostatakse Veduridepoo, Moe, Nõmmküla, Näituse, Tamsalu, Põdrangu, Vao, Kiltsi, Pedja, Sordi, Kalevi, Kassinurme, Kärkna, Vasula, Vorbuse, Tiksoja, Betooni ülesõitudel. Projekt viiakse ellu perioodil 01.03.2015 - 31.12.2021.

Tapa-Narva projekti raames remonditavate lõikude suuremad tööd teostati aastatel 1985-1993. Detailide defektsus antud lõigul on saavutanud jooksva korrashoiu ja ohutuse seisukohalt kriitilise piiri. Projekti eesmärgiks on tagada Tapa-Narva raudteelõigul 54 kilomeetri ulatuses raudteeliikluse ohutuse, mugavuse ja kvaliteedi kasv koos reisirongide lubatava suurima kiiruse tõstmisega kuni 135 km/h. Eesmärgi saavutamiseks teostatakse Tapa-Narva liinil olevate lõikude rekonstrueerimine vastavalt tehnilisele seisukorrale. Rööbasteede rekonstrueerimise raames tehakse järgmised tegevused: olemasoleva raudtee demonteerimine; muldkeha laiendamine ja tihendamine (vastavalt vajadusele); uue ballastkillustiku paigaldus; uute või olemasolevate kasutuskõlblike 60E1 tüüpi rööbaste ja rööpakinnituste paigaldus; rööbaste kokku keevitamine pikkrööbasteks; pöörmete remont (vastavalt vajadusele); toppimis- ja rihtimistööd raudtee geomeetria tagamiseks; ülesõidukohtade remont (vastavalt vajadusele); ülekäigukoha rekonstrueerimine; truupide asendamine, olemasolevate kraavide ja veeviimarite puhastus ja taastamine; raudteeäärse võsa ja puude lõikus, maa-ala planeerimine. Projekt viiakse ellu perioodil 22.06.2018 - 31.12.2021.

LISA 1 Ülevaade järelevalve tegevustest 2019

Järelevalve algus kuupäev	Seotud ettevõtte	Järelevalve teemad	Järelevalve läbiviijad
23.01.2019	AS Ühinenud Depood	Ettevõtja valmisolek teostada platvormvaguni mudeli 13-643 komplekteerimist	Margus Meius Karl Siim Tiit Linnas
12.03.2019	Baltic Marine Group	Tegevusluba (Raudteeveeremite hooldus ja remont) Raudtee tehnikasutuseeskirjas nõutud dokumentide vastavus kehtestatud nõuetele Raudteeveeremite vastavus kehtestatud nõuetele Vedur reg.nr.: 98260220002-3; TGM23V-1057 Raudteeveeremite hoolduse ja remondi teostamine	Margus Meius Tiit Linnas
14.03.2019	Edelaraudtee Infrastruktuuri AS	Rapla (km. 54,816) raudteeülesõidukoht Raudteeliiklusregistri andmete kontroll Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele Kohila (km. 33,282) raudteeülesõidukoht Ettevõtte ohutusjuhtimise süsteem ja selle toimimine Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele Raudteeohutuse ja raudteeliikluse juhtimise eest vastutavate isikute kutsetunnistuse olemasolu Lohu (km. 39,605) raudteeülesõidukoht Rakenduspunkt Rapla Ooteplatvorm Hagudi Rakenduspunkt Kohila	Margus Meius Karin Veskioja Triinu Uiboleht Kaarel Ilustrumm Kristina Fuks-Kuus
19.03.2019	OÜ Stivis	Raudteeliiklusregistri andmete kontroll Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele	Triinu Uiboleht Tiit Linnas

		Raudteeveeremite vastavus kehtestatud nõuetele Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele Kaubaveo protsesside toimimine ja vastavus sätestatud nõuetele Veeoeskirja toimimine ja vastavus sätestatud nõuetele Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele Raudtee tehnokasutuseeskirjas nõutud dokumentide vastavus kehtestatud nõuetele	Aleksei Gornev Kaarel Ilustrumm
26.03.2019	AS Railservis	Ohutusnõuniku töö järelevalve Raudteeohutuse ja raudteeliikluse juhtimise eest vastutavate isikute kutsetunnistuse olemasolu Raudtee tehnokasutuseeskirjas nõutud dokumentide vastavus kehtestatud nõuetele Ettevõtte ohutusjuhtimise süsteem ja selle toimimine Kaubaveo protsesside toimimine ja vastavus sätestatud nõuetele Raudteeveeremite vastavus kehtestatud nõuetele	Tiit Linnas Karin Veskioja Triinu Uiboleht
09.04.2019	AS Eesti Raudtee	Ehitise kasutusjärgse ohutuse kontrollimine Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele Raudteeohutuse ja raudteeliikluse juhtimise eest vastutavate isikute kutsetunnistuse olemasolu Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele Ettevõtte riskide hindamise kord ja selle toimimine Ettevõtte ohutusjuhtimise süsteem ja selle toimimine	Margus Meius, Karin Veskioja Triinu Uiboleht Aleksei Gornev Kristina Fuks-Kuus
11.04.2019	AS Eesti Liinirongid	Raudteeveeremi juhtide kutsetunnistuste, veduri juhi lubade ja sertifikaatide olemasolu Veeoeskirja toimimine ja vastavus sätestatud nõuetele Ettevõtte ohutusjuhtimise süsteem ja selle toimimine	Tiit Linnas Karin Veskioja Triinu Uiboleht
30.05.2019	AS Eesti Raudtee	Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele	Margus Meius, Karin Veskioja Triinu Uiboleht Tiit Linnas

		Raudteeohutuse ja raudteeliikluse juhtimise eest vastutavate isikute kutsetunnistuse olemasolu Ettevõtte riskide hindamise kord ja selle toimimine Ettevõtte ohutusjuhtimise süsteem ja selle toimimine Rakenduspunkt Jõhvi Rakenduspunkt Kohtla	
31.05.2019	Enefit Kaevandused AS	Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele Ahtme mnt (nr. 4) raudteeülesõidukoht	Kristina Fuks-Kuus Kaarel Ilustrumm
18.06.2019	Aktsiaselts Milstrand	Tööd raudtee kaitsevööndis	Kristina Fuks-Kuus
11.07.2019	Osaühing Elme Metall	Vedur reg.nr.: 98260220008-2; TGM23V-1353 Raudtee tehnikasutuseeskirjas nõutud dokumentide vastavus kehtestatud nõuetele Raudteeveeremi juhtide kutsetunnistuste, veduriuhi lubade ja sertifikaatide olemasolu Raudteeveeremite hoolduse ja remondi teostamine Raudteeveeremite vastavus kehtestatud nõuetele Vedur reg.nr.: 98260220004-0; TGM23V-2656	Tiit Linnas Karl Siim
11.07.2019	Enefit Kaevandused AS	Eriveerem reg.nr.: 99269259009-2; Dresiin TKA-6 nr 158; Eriveerem reg.nr.: 99269259011-8; Dresiin TKA-6 nr 164; Eriveerem reg.nr.: 99269419007-3; Raudteekraana KDE-253 Raudteeliikluse ja manöövritöö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele Raudteeveeremite vastavus kehtestatud nõuetele Raudteeohutuse ja raudteeliikluse juhtimise eest vastutavate isikute kutsetunnistuse olemasolu Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele Ettevõtte ohutusjuhtimise süsteem ja selle toimimine Raudteeveeremite hoolduse ja remondi teostamine	Margus Meius, Karl Siim Tiit Linnas Triinu Uiboleht Kristina Fuks-Kuus Kaarel Ilustrumm

18.07.2019	AS Eesti Raudtee	Jaama tehnokorraldusakti kontroll Rakenduspunkt Maardu Rakenduspunkt Raasiku Rakenduspunkt Aegviidu Raudteeliikluse ja manöövritöö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele Raudteeohutuse ja raudteeliikluse juhtimise eest vastutavate isikute kutsetunnistuse olemasolu Ettevõtte ohutusjuhtimise süsteem ja selle toimimine Ettevõtte riskide hindamise kord ja selle toimimine Ettevõtte ohutusjuhtimise süsteem ja selle toimimine	Margus Meius Karin Veskioja Triinu Uiboleht Kristina Fuks-Kuus Aleksei Gornev
23.07.2019	AS E.R.S.	Vedurijuhtide koolituskeskus Raudteeohutusega seotud paigaldiste ja tegevuste vastavus kehtestatud nõuetele	Tiit Linnas Margus Meius
25.07.2019	PVS Kinnisvara OÜ	Raudtee tehnokasutuseeskirjas nõutud dokumentide vastavus kehtestatud nõuetele Raudteeveeremite vastavus kehtestatud nõuetele Vedur reg.nr.: 98260216002-9; TGM4-2531	Margus Meius Karl Siim Tiit Linnas
25.07.2019	OSAÜHING FORMET GRUPP	Raudtee tehnokasutuseeskirjas nõutud dokumentide vastavus kehtestatud nõuetele Raudteeveeremite vastavus kehtestatud nõuetele Vedur reg.nr.: 98260216001-2; TGM4-1275 Vedur reg.nr.: 98260215003-9; TGM 3B-1862	Margus Meius Karl Siim Tiit Linnas
25.07.2019	AS Operail	Raudteeohutuse ja raudteeliikluse juhtimise eest vastutavate isikute kutsetunnistuse olemasolu Raudteeveeremite hoolduse ja remondi teostamine	Margus Meius Karl Siim Tiit Linnas
12.08.2019	AS TREV-2 Grupp	Raudteeveeremite vastavus kehtestatud nõuetele Eriveerem reg.nr.: 99269419013-1; Raudteekraana KŽDE-25 nr 416	Karl Siim Tiit Linnas

23.08.2019	AS Operail	Raudteeohutuse ja raudteeliikluse juhtimise eest vastutavate isikute kutsetunnistuse olemasolu Raudteeveeremite hoolduse ja remondi teostamine	Margus Meius Karl Siim Kristi Lambing
29.08.2019	AS Eesti Liinirongid	Veoeeskirja toimimine ja vastavus sätestatud nõuetele Raudteeveeremi juhtide kutsetunnistuste, vedurijuhi lubade ja sertifikaatide olemasolu Ettevõtte ohutusjuhtimise süsteem ja selle toimimine	Triinu Uiboleht Kristi Lambing Karin Veschioja
10.10.2019	AS Ühinenud Depood	Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele Reisivagun reg.nr.: 58264938005-9 Raudteeohutuse ja raudteeliikluse juhtimise eest vastutavate isikute kutsetunnistuse olemasolu Raudtee tehnokasutuseeskirjas nõutud dokumentide vastavus kehtestatud nõuetele Reisivagun reg.nr.: 57262138626-5 Reisivagun reg.nr.: 58268838063-0 Reisivagun reg.nr.: 58264438166-4 Raudteeveeremite hoolduse ja remondi teostamine Tegevusluba (Raudteeveeremite hooldus ja remont)	Margus Meius Tiit Linnas Karl Siim Kristi Lambing Kaarel Ilustrumm Aleksei Gornev
18.10.2019	AS GoRail	Ohutusnõuniku töö järelevalve Kaubaveo protsesside toimimine ja vastavus sätestatud nõuetele Veoeeskirja toimimine ja vastavus sätestatud nõuetele Ettevõtte riskide hindamise kord ja selle toimimine Ettevõtte ohutusjuhtimise süsteem ja selle toimimine	Triinu Uiboleht Kristi Lambing Karin Veschioja
23.10.2019	AS Skinest Rail	Raudteeohutusega seotud paigaldiste ja tegevuste vastavus kehtestatud nõuetele	Tiit Linnas Kristi Lambing
23.10.2019	Viru Keemia Grupp AS	Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele Raudteeohutuse ja raudteeliikluse juhtimise eest vastutavate isikute kutsetunnistuse olemasolu	Kristina Fuks-Kuus Aleksei Gornev
23.10.2019	VKG Logistika OÜ	Raudteeveeremite vastavus kehtestatud nõuetele Eriveerem reg.nr.: 99269259015-9; Dresiin TKA-6 nr 149;	Margus Meius Karin Veschioja Tiit Linnas

		Raudteeliikluse ja manöövritöö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele Raudteeohutuse ja raudteeliikluse juhtimise eest vastutavate isikute kutsetunnistuse olemasolu Ettevõtte ohutusjuhtimise süsteem ja selle toimimine	Kristi Lambing Triinu Uiboleht
08.11.2019	AS GoRail	Vedur reg.nr.: 98260229003-2; TGM4B-0863 Vedur reg.nr.: 98260201010-9; CME3-7459 Vedur reg.nr.: 98260201026-5; CME3-5194 Vedur reg.nr.: 92260711002-6; TEP 70-0236 Vedur reg.nr.: 92260711003-4; TEP 70-0237 Vedur reg.nr.: 92260711004-1; TEP70 nr 0229 Vedur reg.nr.: 98260228001-7; TEM 7 nr 0234 Raudteeveeremite hoolduse ja remondi teostamine Raudtee tehnokasutuseeskirjas nõutud dokumentide vastavus kehtestatud nõuetele Raudteeohutuse ja raudteeliikluse juhtimise eest vastutavate isikute kutsetunnistuse olemasolu Diislrongivagun reg.nr.: 95260540009-4; DR1BJ 3716 Diislrongivagun reg.nr.: 95260540014-4; DR1BJ 4714 Diislrongivagun reg.nr.: 95260538015-5; DR1A 230-6 Diislrongivagun reg.nr.: 95260539016-2; DR1B 4755	Karl Siim Tiit Linnas
28.11.2019	AS Sillamäe Sadam	Veeremi kasutuselevõtu loa saamine	Margus Meius Tiit Linnas
11.12.2019	OÜ Arca Varahaldus	Tööd raudtee kaitsevööndis	Kristina Fuks-Kuus Aleksei Gornev

LISA 2: Arengud koostalitlusvõimes

Andmed seisuga 31. detsember 2019

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]	2147,5
1b	Length of lines excluded from the scope of application of the SAF Directive [km]	2147,5

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

2a	Total length of lines [km]	6,5
----	----------------------------	-----

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	67
3d	Other stations	25

4. Train driver licenses (end of year)

4a	Total number of valid European licenses issued in accordance with the TDD	507
4b	Number of newly issued European licenses (first issuance)	2

Number of vehicles authorized under the interoperability Directive (EU) 2008/57

5. (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	6
7b	FTE staff involved in vehicle authorization	2
7c	FTE staff involved in supervision	7
7d	FTE staff involved in other railway-related tasks	4