



TARBIJAKAITSE JA
TEHNILISE JÄRELEVALVE
AMET

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti 2025. aasta
ohutuseruanne

Annual Report of Consumer Protection and Technical Regulatory
Authority (Estonian NSA) 2025

SISUKORD

Aruandes kasutatud lühendid	4
Sissejuhatus	5
Aruande eesmärk, ulatus ja sihtgrupp	5
Aruandeaasta kokkuvõte.....	6
English summary	7
1. Ohutusstrateegia, programmid, tegevused ja organisatsioon	9
1.1. Strateegia ja tegevuste planeerimine	9
1.2. Ohutusjuurdluse Keskuse ohutusalased soovitusel.....	9
1.3. Rakendatud ohutusmeetmed, mis ei ole seotud Ohutusjuurdluse Keskuse ohutusalaste soovitustega	9
1.4. Organisatsioon	10
1.5 Infotehnoloogiliste lahenduste arendus.....	12
2. Ohutustase.....	13
2.1 Siseriiklikud ohutustaseme näitajad	13
2.2 Liiklejatega toimunud õnnetusjuhtumite kokkuvõte.....	13
2.3 Sisemised ohutusnäitajate indikaatorid.....	20
2.4 Ohutussihttaseme näitajad.....	25
3. Euroopa Liidu seadusandlus ja regulatsioonid	30
3.1 Erandid vastavalt raudteeohutuse direktiivi artiklile 15	30
4. Ohutustunnistused, ohutusload, autoriseerimised ja teised ohutuasutuse poolt väljastatud sertifikaadid	30
4.1. Ohutustunnistused- ja load.....	30
4.2. Veeremi vastavushindamised	31
4.3. Hoolduse eest vastutavad üksused.....	32
4.4. Vedurijuhid.....	32
4.5. Teised ohutuasutuse poolt väljastatud sertifikaadid või autoriseerimised	33
4.6. Koostöö ohutuasutuste ja Euroopa Liidu Raudteeametiga.....	33
4.7. Koostöö ohutuasutuse ja raudtee-ettevõtete vahel	34
5. Järelevalve	36
5.1. Strateegia, plaanid, protseduurid ja otsuse vastuvõtmine.....	36
5.2. Järelevalve tulemused	38
5.3. Koordineerimine ja koostöö.....	38
6. Ühtsete ohutusmeetodite rakendamine raudtee-ettevõtete poolt	40

6.1.	Ohutusjuhtimise süsteemi ühtsete ohutusmeetodite rakendamine	40
6.2.	Riskide hindamise ühtsete ohutusmeetodite rakendamine.....	40
6.3.	Järelevalve ühtsete ohutusmeetodite rakendamine	41
7.	Ohutuskultuur.....	42
7.1.	Ohutuskultuuri hindamine ja järelevalve.....	42
7.2.	Ohutuskultuuri initsiatiivid, projektid ja kommunikatsioon	43
LISA 1	Ülevaade raudteeosakonna järelevalve tegevustest 2025.....	44
LISA 2	Arengud koostalitlusvõimes	46
LISA 3	Kehtivad ohutustunnistused ja -load.....	48
LISA 4	Kehtivad tegutsemise ohutustunnistused	49

Aruandes kasutatud lühendid

Lühendid

CSI - ühtsed ohutuspäikajad (*Common Safety Indicators*)

CSM - ühtsed ohutusmeetodid (*Common Safety Methods*)

CST – ühtsed ohutuseesmärgid (*Common Safety Targets*)

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

ERA – Euroopa Liidu Raudteeamet

ERADIS – Euroopa Liidu Raudteeameti koostalitlusvõime ja ohutuse andmebaas (*European Railway Agency Database of Interoperability and Safety*)

KOM – Euroopa Komisjon

NSA – riiklik raudteehutusasutus (*National Safety Authority*)

NRV - riiklik kontrollväärtus (*National Reference Value*)

OBS – iga-aastase ülevaatuse näitaja (*Annual Observation*)

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

RLOP - rahvuslik liiklusohutusprogramm

TTJA – Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet

SRÜ - Sõltumatute Riikide Ühendus

OSS – ühtne kontaktpunkt (*One-Stop Shop*)

Sissejuhatus

Aruande eesmärk, ulatus ja sihtgrupp

Käesolev ohutusaruanne annab avalikkusele ülevaate Eesti raudtee valdkonnast ja ohutuse arengust järelvalveasutuse, kui ka riikliku raudteeohutusasutuse vaatekohast 2025. aasta kohta vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu raudteeohutuse direktiivi (EL) 2016/798 artiklile 19. Aruande on koostanud Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (edaspidi TTJA). Aruanne on suunatud Euroopa Liidu Raudteeametile, kes teeb ohutusalaseid järeldusi Euroopa Liidu raudteesektori ohutuse olukorrast aastal 2025. Samuti on käesolev tegevuste ülevaade suunatud raudtee-ettevõtjatele ning TTJA koostööpartneritele raudtee valdkonnas. Aruandes on võetud arvesse Euroopa Liidu Raudteeameti poolt koostatud soovituslikku vormi ning Euroopa Liidu Raudteeameti kvalitatiivset analüüsi ohutusasutuste aruannete põhjal. Aruanne avaldatakse eesti ja inglise keeles Euroopa Liidu Raudteeameti koostalitlusvõime ja ohutuse andmebaasis (edaspidi ERADIS) ning TTJA kodulehel.

Aruanne tutvustab Eesti raudteesektori ja raudteeohutusasutuse 2025. aasta tegevusi järgmistes valdkondades: ohutusasutuse ohutusstrateegia, programmid, tegevused ja organisatsioon, ohutustase, muudatused seadusandluses, ohutustunnistused, ohutusload, veeremi autoriseerimised ja teised ohutusasutuse poolt väljastatud sertifikaadid, kontaktid teiste ohutusasutustega, informatsiooni jagamine ohutusasutuse ja raudtee-ettevõtete vahel ning teiste ohutusasutustega, järelvalve, ühtsete ohutusmeetodite rakendamine raudtee-ettevõtete poolt, ohutuskultuur ja osalemisest Euroopa Liidu projektides.

Aruandeaasta kokkuvõte

Riikliku raudteeohutusasutuse (NSA) rolli täidab TTJA struktuuris raudteeosakond ja ehitusosakond. Käesolevas aruandes käsitletakse 2025. aasta kalendriaasta jooksul toimunud tegevusi.

2025. aastal toimus Eesti Vabariigi raudteedel 13 õnnetusjuhtumit, millest 10 olid sõiduki ja rongi kokkupõrked ja 3 otsasõidud liiklejatele. Õnnetusjuhtumite tagajärjel hukkus 2 inimest ning vigastada sai 6. Avaliku raudteeohutuse näitaja puhul saab välja tuua, et juhtumite arv eelmise aastaga võrreldes on tõusnud – 2024. aastal oli Eesti raudteedel 7 avaliku raudteeohutusega seotud juhtumit. Neist 4 olid sõiduki ja rongi kokkupõrked raudteeülesõidukohtadel ning 3 otsasõidud raudteel viibinud inimestele. Õnnetustes hukkus 1 ja sai vigastada 4 inimest.

Lisaks õnnetusjuhtumitele registreeritakse raudtee-ettevõtete poolt jätkuvalt ka ohtlike olukordi raudteel, mis oleksid võinud halvemate asjaolude korral lõppeda õnnetusjuhtumitena. Olukorrad on seotud raudteeületuskohtadega ja isikute viibimisega mittelubatud kohas raudteel. Sel aastal registreeriti ohuolukordi, kus liikleja on vahetult rongi eest möödunud, jäänud seisma rongile ohtlikult lähedal või viibis selleks mitte ettenähtud kohas, 86 korral.

2025. aastal oli järelevalves fookuses mitteavalike raudteeinfrastruktuuri majandamise tegutsemise ohutustunnistuste väljastatud ettevõtetes plaanilised ennetustegevused raudteerajatiste korrashoiul. Kontrolliti raudtee majandamise üldist taset ning ettevõtete võimet tagada piisav veoohutus. Kontrollitud raudtee-ettevõtjatest enamik täidab nõutud ohutus- ja hoolduskohustusi, kuid järelevalvetoimingute käigus ilmnes mitmeid valdkondi, mis vajavad ettevõtja suuremat tähelepanu. Lisaks pöörati plaaniliselt tähelepanu ohutusjuhtimissüsteemide rakendamise järelevalvele ja raudteeohutusele. Kontrolliti raudteeülekäigu- ja ülesõidukohtade korrashoidu ja ohutusvarustust Edelaraudtee AS, AS Eesti Raudtee ja Enefit Industry OÜ majandatavatel raudteel. 2025. aasta suurim väljakutse oli Škoda rongide vastavushindamine ja tüübi- ning kasutuselevõtulubade menetlused.

2023. aastal muudeti majandus- ja taristuministri 09.11.2020 määruse nr 71 „Raudtee tehnokasutuseeskiri“ Lisa 4 „Raudteeülesõidukoha ja -ülekäigukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend“, millega sätestatakse raudteeületuskohtadele lisanduvad nõuded. Passiivse märgistusega III kategooria raudteeülekäigukohtadele kinnitatud üleminekutähtaeg saabub 31.12.2026. Seoses läheneva üleminekutähtaja ja teiste uute Lisa 4 nõuetega on raudteeohutusasutus teinud raudtee-ettevõtjatega järjepidevat teavitus- ja nõustamistööd. Samuti on liikluskiiruse tõstmise kavade koostööstamisele lähtunud põhimõttest, et oluliste muudatuste elluviimisel tuleb uued nõuded rakendada samaaegselt vastava muudatuse kasutuselevõttuga.

English summary

The role of the National Safety Authority (NSA) within the Consumer Protection and Technical Regulatory Authority (CPTRA) is performed by the Railway Department and the Construction Department. This report presents the activities carried out during the 2025 calendar year.

In 2025, a total of 13 railway accidents occurred on the railways of the Republic of Estonia, of which 10 were collisions between road vehicles and trains, and 3 were train-person accidents involving road users. As a result of these accidents, 2 persons were killed and 6 persons were injured. Regarding accidents related to public railway safety, the number of occurrences increased compared with the previous year. In 2024, seven public railway safety-related accidents were recorded on Estonian railways. These included four collisions between road vehicles and trains at level crossings and three train-person accidents involving individuals present on the railway. As a result of those accidents, one person was killed and four persons were injured.

In addition to accidents, railway undertakings continue to report dangerous occurrences that, under less favourable circumstances, could have resulted in accidents. These occurrences are mainly related to level crossings, pedestrian crossings, and the presence of persons on railway infrastructure in unauthorized areas. During the reporting year, 86 dangerous occurrences were recorded involving road users or pedestrians crossing immediately in front of an approaching train, remaining stationary at an unsafe distance from a train, or being present in locations not intended for public access.

In 2025, supervisory activities focused on planned preventive inspections of railway infrastructure maintenance practices at companies holding safety authorisations for the management of non-public railway infrastructure. The overall standard of infrastructure management and the undertakings' ability to ensure an adequate level of operational safety were assessed. The majority of the inspected infrastructure managers complied with the applicable safety and maintenance requirements; however, supervisory activities identified several areas requiring increased attention from the undertakings. In addition, planned oversight activities focused on the implementation of Safety Management Systems (SMS) and general railway safety performance. Inspections were carried out to assess the condition and safety equipment of railway pedestrian crossings and level crossings on infrastructure managed by Edelaraudtee AS, AS Eesti Raudtee and Enefit Industry OÜ. The most significant challenge in 2025 was the conformity assessment process for Škoda passenger trains, including the procedures related to vehicle type authorisation and authorisation for placing in service.

In 2023, Annex 4, "Guidelines for the Construction, Maintenance and Use of Railway Level Crossings and Pedestrian Crossings", to Regulation No. 71 of the Minister of Economic Affairs and Infrastructure

of 9 November 2020, “Railway Technical Operating Rules”, was amended to introduce additional requirements for railway crossing facilities. The deadline for complying with the new requirements applicable to Category III railway pedestrian crossings equipped with passive warning devices is 31 December 2026. In preparation for the approaching transition deadline and the implementation of other new requirements set out in Annex 4, the National Safety Authority has carried out continuous information and guidance activities with railway undertakings. In addition, when reviewing and approving plans for increases in line speeds, the Authority has applied the principle that, where a change is considered significant, the new requirements must be implemented concurrently with the introduction of the respective change.

1. Ohutusstrateegia, programmid, tegevused ja organisatsioon

1.1. Strateegia ja tegevuste planeerimine

2025. aastast hakkas kehtima uuendatud TTJA strateegia aastateks 2025-2030, mis jutustab asutuse lugu, toetub inimestele ning kannab edasi TTJA visiooni, missiooni ja väärtusi, mis on seotud konkreetsete eesmärkide ja tegevuskavaga.

Missioon: ennetame ohtu ning anname kindlustunde tarbijale ja ettevõtjale.

Visioon: Eestis on tulevikku vaatav ja vastutustundlik majanduskeskkond.

Strateegilised suunad 2025-2030:

- Võimaldada tarbijatel ja ettevõtjatel tegutseda uuenduslikus, ohutus ja õiglas majanduskeskkonnas.
- Tõhustada digilahendusi ja parendada kliendikogemust.
- Olla atraktiivne tööandja nii sisemiselt kui ka väliselt.

Strateegia elluviimisel on kokku lepitud ühised väärtused, mis integreeritakse organisatsiooni igapäevaellu:

- Tulevikku vaatav. Arendame end ja oma teenuseid, oleme avatud innovatsioonile ja muutustele.
- Tõhus tegudes. Tegutseme proaktiivselt ja tulemuslikult ning keskendume olulisele.
- Julge otsustes. Võtame vastutuse ja oleme teerajajad, kes ei karda vahel ka eksida.
- Avatud koostööle. Oleme usaldusväärsed partnerid, kes on alati keskendunud lahendustele.

1.2. Ohutusjuurdluse Keskuse ohutusalased soovitus

Ohutusjuurdluse Keskus (OJK) algatas 27.11.2025 Liiva-Kiisa jaamavahel Saku-Soo raudteeülesõidukohal toimunud tõsise õnnetusjuhtumi asjus ohutusjuurdluse. Tulemused selguvad ohutusjuurdluse käigus.

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

2025. aastal jätkati raudteefrastruktuuri-ettevõtjate ja raudtee-ettevõtjate tähelepanu juhtimist puudustele, mis võivad mõjutada raudteeliikluse ohutust ning töötajate ja reisijate turvalisust. Järelevalve käigus käsitleti muu hulgas raudteeülekäigukohtade seisukorda, nähtavusnõuete täitmist, taristu korrashoidu ning raudteetöötajate ohutut liikumist mõjutavaid asjaolusid.

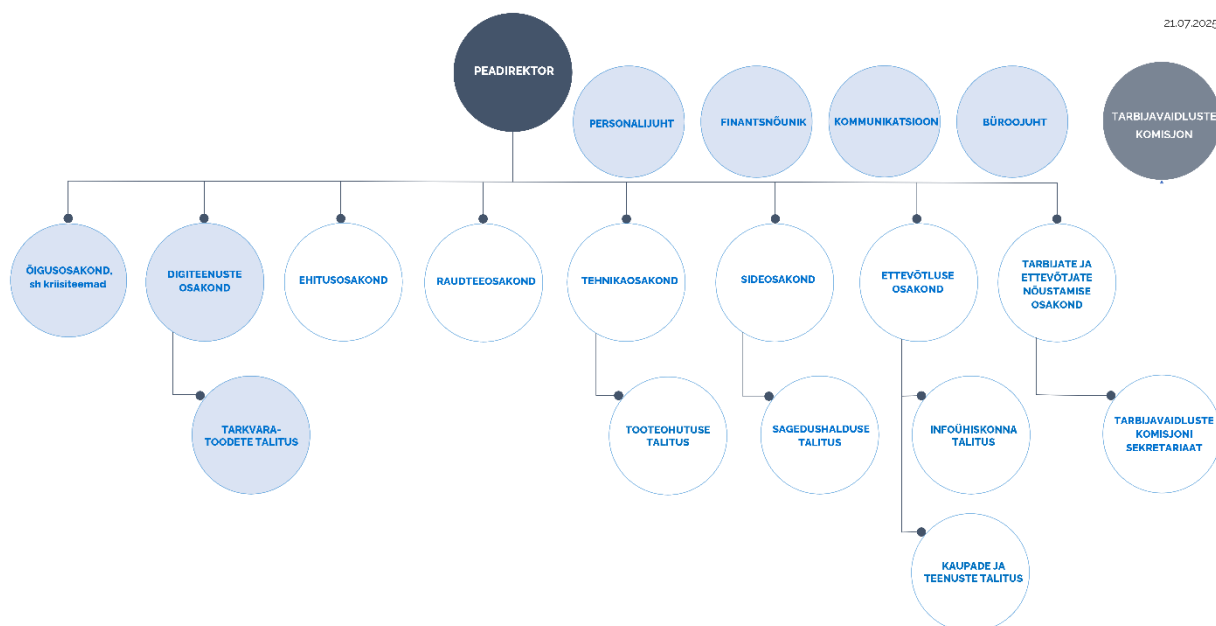
Raudteefrastruukturi-ettevõtjatele tehti ettepanekuid kõrvaldada puudused, mis olid seotud jalakäijate liikumisteede ning raudteeülekäigukohtade ohutusega, sealhulgas piiratud liikumisvõimega isikutele mõeldud juhtelementide korrasolekuga. Samuti juhiti tähelepanu isetekkeliste raudteeületuskohtade kasutamisest tulenevatele riskidele ning vajadusele rakendada meetmeid nende kasutamise piiramiseks või tõkestamiseks.

Mitteavaliku raudtee majandajatele soovitati jätkata ülesõidukohtade ja ülekäigukohtade ohutustaseme parandamist, sealhulgas liikluskorraldusvahendite nähtavuse tagamist, katendite korrashoidu ning liiklejate ohutuse seisukohalt oluliste tehniliste lahenduste rakendamist.

2025. aastal edastati raudtee-ettevõtjatele ka täiendavaid selgitusi ja teabematerjale vedurite kasutamise, liiklusohutuse tagamise ja ohutusjuhtimissüsteemide rakendamisega seotud nõuete kohta. Nende tegevuste eesmärk oli suurendada ettevõtjate teadlikkust ohutusnõuetest ning ennetada juhtumeid, mis võivad põhjustada raudteeõnnetusi, intsidente või tööõnnetusi.

1.4. Organisatsioon

Organisatsioonis toimus muutus, mille käigus moodustati ehitus- ja raudteeosakonna talitustest eraldiseisvad osakonnad: ehitusosakond ja raudteeosakond.



Joonis 1. TTJA struktuur alates 21.07.2025.

Vastavalt majandus- ja taristuministri määrusele "Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti põhimäärus" täidab raudteeosakond järgnevaid raudteega seotud ülesandeid:

- ohutuasutuse ülesanded, välja arvatud ülesanded, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 artikli 16 lõike 2 punktis a;
- raudteeseadusega ametile pandud ülesanded, välja arvatud infrastruktuuri ehitustegevusega seotud ülesanded;
- raudteetranspordi tegevusvaldkonna arendusprojektide läbiviimine.

Vastavalt majandus- ja taristuministri määrusele "Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti põhimäärus" täidab ehitusosakond järgnevaid raudteega seotud ülesandeid:

- ehitusseadustikuga ametile pandud ülesanded;
- raudteeseadusega ametile pandud ülesanded ehitustegevuse valdkonnas;
- need ülesanded, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 artikli 16 lõike 2 punktis a;
- energiamajanduse korralduse seadusega ametile pandud ülesanded;
- keskkonnatasude seadusega ametile pandud ülesanded.

Raudteeohutusasutuse rolli täidab TTJA-s raudteeosakond ja ehitusosakond raudteerajatiste ehitusõiguse tegevustes.

Ehitusosakond kontrollib raudteerajatistega seotud projektide projekteerimistingimusi, annab välja ehitus- ja kasutuslubasid, viib läbi keskkonnamõju hindamise aruannete heakskiitmisi ja samuti tegeletakse raudtee kaitsevööndi tegevustega. Lisaks ehitusega seotud teemadele hinnatakse ka välisriigi kutsekvalifikatsioone. Eestisse on liikunud välismaal raudteevaldkonna hariduse omandanud spetsialiste, kelle kutsekvalifikatsioonid vajavad võrdlemist Eestis nõutavate tingimustega. Märkimisväärne osa ehituse tegevusõiguse talituse raudtee-ehitusega seotud menetlustest keskendub Rail Baltica trasside ehitusele ja keskkonnamõjude hindamisele.

Raudteeosakonna ülesanneteks on teostada järelevalvet raudteeohutuse tagamise ja järjepidevuse üle. Lisaks kontrollida raudteeinfrastruktuuri toimimist ning reisijate ja kaubaveo korraldamist, arvestades avaliku ja mitteavaliku raudtee erisusi. Samuti tagada raudteeveeremi tehnohoolde ja remondi ning raudteeveeremi ehituse nõuetekohase tegutsemise tegevuslubade ja hoolduse eest vastutava üksuse sertifikaatide väljastamise abil ning kontrollida nende toimimist. Tegeleda vedurijuhtide pädevuse ja koolitamise teemadega, eelkõige koolituskeskuste töö, vedurijuhilubadega seotud menetluste ja eksamineerijate pädevuse tagamisega. Lisaks nõustada ja kontrollida, et kitsarööpmelistel raudteedel oleks reisijatel ohutu sõita.



Joonis 2. TTJA raudteeosakonna põhiülesanded.

1.5 Infotehnoloogiliste lahenduste arendus

Jätkati erinevate menetluste üleviimist uude infosüsteemi TARVIK.

Jätkus raudteeliiklusregistri üleviimist ehisregistri süsteemi projekti, mille eesmärk on luua ettevõtjatele üks kontaktpunkt raudteerajatiste ehitusõiguse ja andmete esitamise osas. Projekti esimene etapp on planeeritud realiseeruma 01.01.2027, mil ehisregistril on olemas kõik vajalikud andmeväljad nii siseriiklikust kui ka euroopa õigusest tulenevate nõuete osas. Etapp II on planeeritud liidestus Euroopa Liidu taristuregistriga (RINF).

Hakati ette valmistama protsesse teenusepõhisele juhtimisele üleminekuks.

2. Ohutustase

2.1 Siseriiklikud ohutustaseme näitajad

TTJA esitab statistikat ja aruandlust järgmistele osapooltele:

- Eurostat;
- Statistikaamet,
- Euroopa Liidu Raudteeamet;
- Ohutusjuurdluse Keskus;
- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium;
- Avaliku raudteeohutusega seotud päringute puhul (meedia, partnerid).

TTJA andmeallikad statistika ja aruandluse koostamiseks on järgmised:

- ettevõtete juhtumitega seotud teated;
- ettevõtete aruandlus;
- raudteeliiklusregistri andmed;
- järelevalvetoimingud

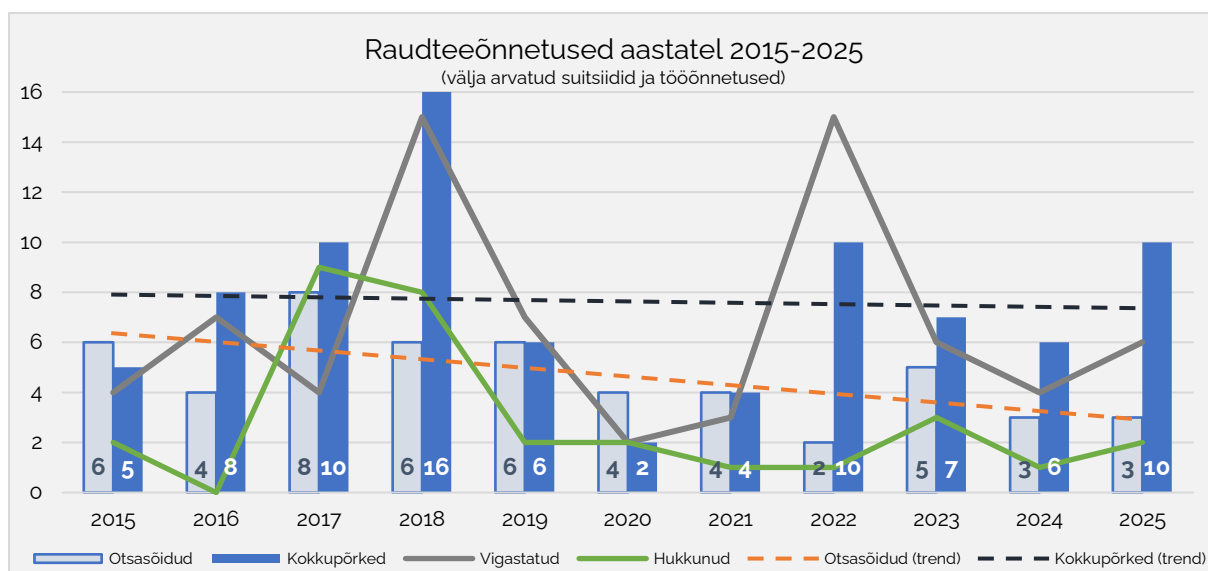
2.2 Liiklejatega toimunud õnnetusjuhtumite kokkuvõte

Õnnetusjuhtum raudteeseaduse tähenduses on ettekatsetamata või ootamatu sündmus või sündmuste jada, mille tagajärjel tekib kahju. Õnnetusjuhtumid jagunevad:

- rongi kokkupõrge teise rongi, manööverdava raudteeveeremi või muu takistusega;
- rongi rööbastelt mahaõit;
- raudteeületuskohal toimunud õnnetus;
- raudteeveeremi otsasõit inimesele;
- raudteeveeremi põleng;
- muud raudteega seotud õnnetusjuhtumid.

Tõsine õnnetusjuhtum on raudteeseaduse tähenduses rongide kokkupõrge või rööbastelt mahaõit, mis põhjustab inimese surma või vähemalt viiele inimesele raske tervisekahjustuse või mille tulemusena saab raudteeveerem, raudteeinfrastruktuur või keskkond Ohutusjuurdluse Keskuse hinnangul vähemalt kahe miljoni euro ulatuses kahjustusi, ja muud samade tagajärgedega õnnetusjuhtumid, millel on selge mõju raudteeohutusele.

Avaliku raudteeohutustasemega on seotud eelkõige raudteeveeremi otsasõidud inimestele ning kokkupõrked sõidukiga. Võrreldes 2024. aastaga, tõi 2025. aasta kaasa õnnetusjuhtumite arvu suurenemist. Viimase kümne aasta statistikast on näha, et aastate lõikes on raudteeõnnetuste juhtumite arv korrapäratu. Siiski positiivne on näha, et viimase kümne aasta lõikes on langev trend õnnetusjuhtumite arvus (Joonis 3).



Joonis 3. Liiklejatega seotud õnnetusjuhtumid aastatel 2015-2025 (välja arvatud suitsiidid ja tööõnnetused).

2025. aastal toimus liiklejatega Eesti raudteedel 13 õnnetusjuhtumit, millest 10 olid sõiduki ja reisirongi kokkupõrked ja 3 otsasõidud liiklejatele. Nendest üks õnnetusjuhtum arvestati tõsise õnnetusjuhtumina. Juhtumite tagajärjel hukkusid 2 inimest ning vigastada sai 6. (Joonis 3)

Õnnetusjuhtumitest toimusid 6 Harjumaal, 2 Raplamaal, 2 Ida-Virumaal, 1 Lääne-Virumaal, 1 Tartumaal ning 1 Valgemaal. 8 kokkupõrget leidsid aset raudteeületuskohtadel, millest 4 olid õnnetuse ajal reguleeritud ainult liiklusmärkidega ja 2 raudteeülekäigukohal, mis on varustatud otseliikumist takistavate passiivsete tõketega. 2 kokkupõrget toimusid fooridega reguleeritud raudteeülesõidukohtadel. Valdavalt on juhtumite menetluste tulemusena hinnatud, et tegemist on olnud liikleja tähelepanematuses ja ebaõige sõidukiirusega, mis ei ole võimaldanud enne veenduda raudteeülesõidukoha ületamise ohutuses või kõrvaliste tegevustega tegelemisega.

Kvartalite kaupa jagunesid liiklejatega seotud õnnetusjuhtumid 2025. aastal järgnevalt:

Kvartal	Juhtumite arv	Otsasõidud	Kokkupõrked	Hukkunud	Vigastatud
I	5	2	3	0	2
II	1	0	1	0	0
III	2	0	2	0	0
IV	5	1	4	2	4
Kokku	13	3	10	2	6

Tabel 1. 2025. aasta liiklejatega seotud õnnetusjuhtumite jagunemine kvartaalselt (välja arvatud suitsiidid ja tööõnnetused).

Tõsine õnnetusjuhtum toimus IV kvartalis ainult liiklusmärkidega varustatud raudteeülesõidukohal, kuhu TTJA oli automaatsele foorisignalisatsioonile ehitusloa juba väljastatud. Kallurauto lähenes raudteeülesõidukohale ühtlase kiirusega ja sõitis reisirongile pidurdamata ette. Antud raudteelõigul on kehtestatud suurim lubatud kiirus 100km/h, millest on kinni peetud. Kokkupõrge toimus kiiruselt 72 km/h. Kallurauto juht hukkus ja reisirongis sai kergemaid vigastusi kokku 2 inimest. Kokkupõrke

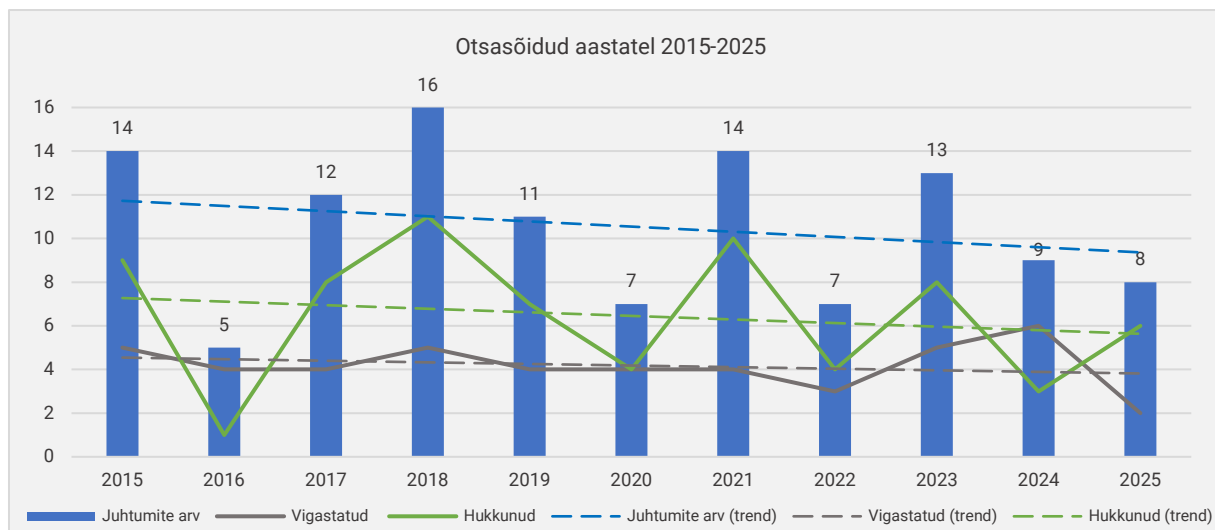
tulemusena sõitis rong rööbastelt maha. Ohutusjuurdluste Keskus alustas selle õnnetusjuhtumi osas ohutusjuurdlust.

Esimene I kvartalis toimunud ainult liiklusmärkidega reguleeritud raudteeülesõidukoha kokkupõrke puhul lähenes sõidukijuht rööbastele talviseid teeolusid arvestamata. Sõidukijuht, aru saades, et pidurdusteed on liiga pikk ja tegevus jätkas sõiduki rööbastele, otsustas kiirendada eesmärgiga jõuda enne rongi saabumist raudteeülesõidukohta ületada. Kaubik tabas kergelt kolmandat vagunit ja keegi õnnetuses viga ei saanud. Teises kokkupõrkes, mis toimus fooridega reguleeritud raudteeülesõidukohas, oli sõiduk talviste tingimuste tõttu rööbasteele kinni jäänud. Sõidukijuht eemaldus autost enne kokkupõrget. Kolmandas kokkupõrkes ei märganud sõiduauto juht töötavat foorisignalisatsiooni ja sõitis pidurdamata rongile ette. Raudteeülesõidukohale eelneb maanteekurv, mis raskendab nähtavust raudteeülesõidukohale autojuhi vaatest.

II kvartali sõitis kastirattur raudteeülekäigule veendumata ohutuses ja pidurdas viimasel hetkel nii, et rongi gabariiti jäi vaid ratta ette kinnitatud kast.

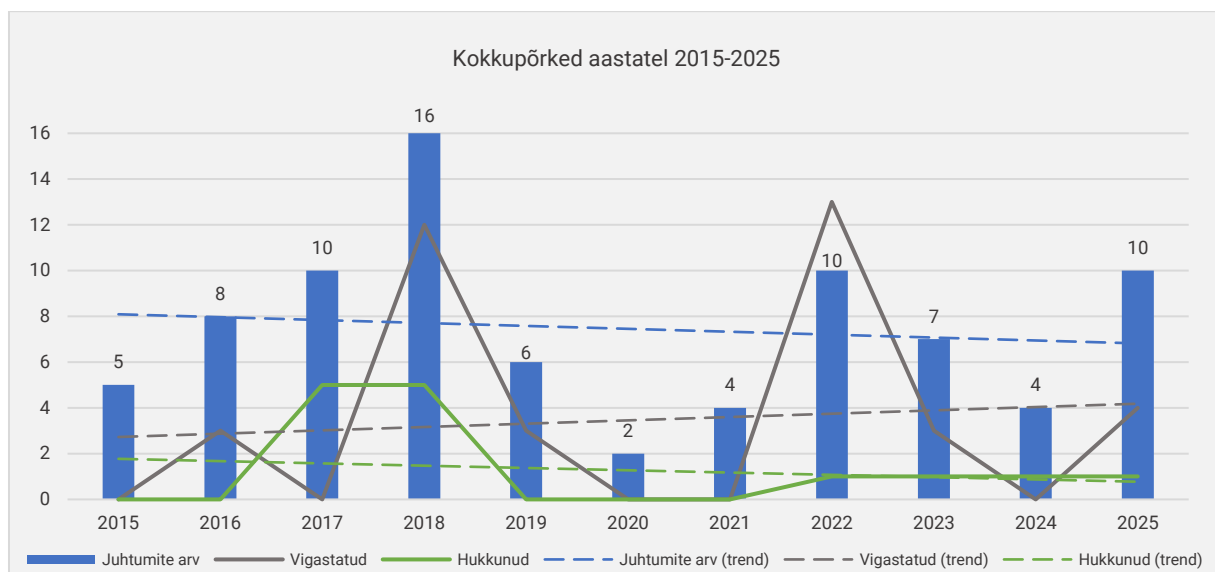
III kvartalis toimus kokkupõrge raudteeülesõidukohas, kuhu oli seoses ehitustegevusega paigaldatud fooride ja tõkkepuude asemele kuni ehitustegevuse lõppemiseni ajutised liiklusmärgid ning kehtestatud rongide liikumiskiirus 25 km/h, sõitis III kvartalis sõiduauto reisirongi esimesse vagunisse küljelt sisse. Keegi vigastada ei saanud. Teine III kvartali kokkupõrge toimus maastikusõidukiga, sest ATV ületas rööbasteid kohas, mis ei olnud selleks ettenähtud, ja oli rööbaste vahele kinni jäänud.

IV kvartali kokkupõrkes raudteeülesõidul, kuhu oli seoses rikkega raudteeülesõidukoha automaatikas paigaldatud ajutise liiklusmärgid, fooripead kinni kaetud ja tõkkepuud eemaldatud ning rongidele kehtestatud 25 km/h sõidukiirus, sõitis auto reisirongile küljepealt sisse. Sõiduauto juht viidi kiirabiga tervisekontrolli. Teine reisirongi ja jalgratturi kokkupõrge toimus raudteeülekäigukohal, mis on varustatud otseliikumist takistavate passiivsete tõketega. Jalgrattur sõitis tõkete vahel läbi ohutuses veendumata ja sai vigastada. Kolmas kokkupõrge toimus suletud raudteeülesõidukoha vahetus läheduses, kus teleskooplaadur asetses raudtee gabariidis ja tõstis lähedal asuva ehitustegevuse jaoks esemeid üle raudtee. Reisirong sõitis teleskoobile sisse. Kuna õnnetuse koht asetseb kurvil, siis oli mõlema osapoole võimalik reageerimisaeg lühike. Kokkupõrke hetkel teostas teleskooplaadur kooskõlastamata töid. Reisirongi ülemine esiosa sai tugevaid kahjustusi, kuid õnnetuses vigastatuid ei olnud ning peatöövõtja tööloa peatati.



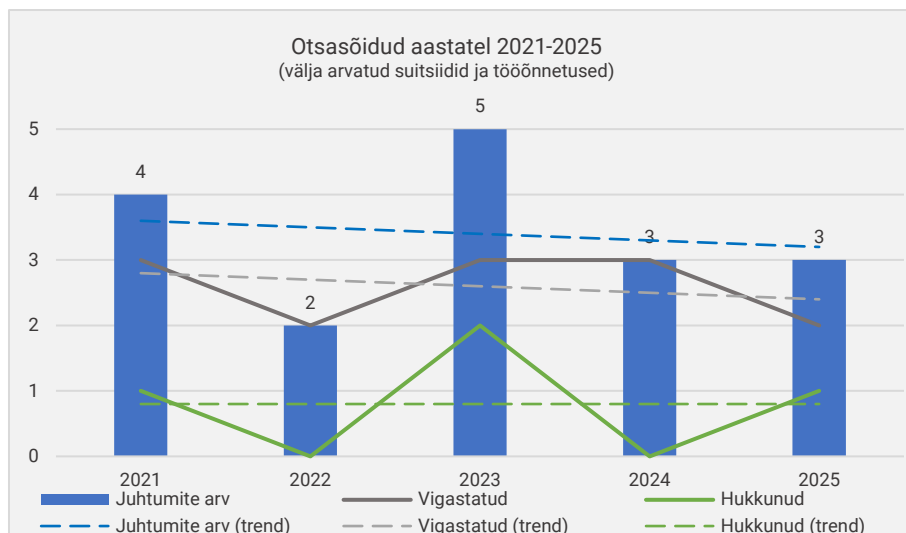
Joonis 4. Raudteel toimunud otsasõidud aastatel 2015-2025 sh suitsiidid.

Otsasõitudest 2 toimusid raudteeülekäigukohtades ja 1 isik viibis raudteemaal, kus on kõrvalistel isikutel keelatud viibida. Ühes õnnetuses osalenud jalakäija, kes sai kergemaid vigastusi, tähelepanu oli suunatud telefonile ja nägemist piiras kapuuts. Teises õnnetuses pole pardakaameralt näha, kas hukkunu teadvustas reservrongi, mis sõidab jaamast peatumata läbi, lähenemist. Ülejäänud 5 otsasõitu olid suitsiidid.



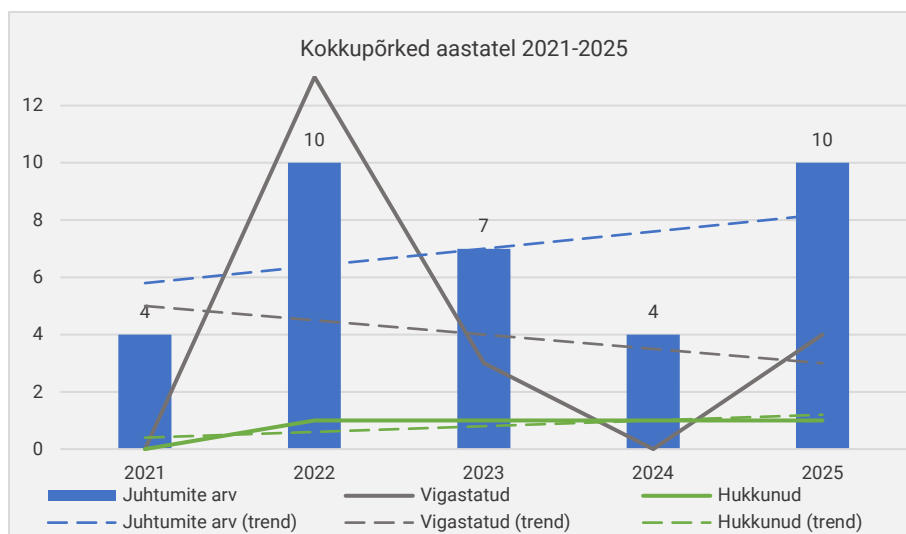
Joonis 5. Kokkupõrked aastatel 2015-2025 sh suitsiidid.

Aasta 2025 oli raudteeohutuse seisukohast pigem negatiivne, sest õnnetusjuhtumite arv oli kolme aasta kõrgeim. Võrreldes 2024. aastaga on avaliku raudteeohutusega seotud õnnetusjuhtumite arv tõusnud – otsasõitude arv jäi samaks, kuid kokkupõrgete arv on tõusnud 6 juhtumi võrra. 10 aasta vaates on kokkupõrgete ja otsasõitude (nii suitsiididega (Joonis 4) kui ka ilma (Joonis 3)) arv langevas trendis. Vaadeldaval ajavahemikul on raudteeõnnetustes hukkunute arv langevas trendis ning otsasõitudes vigastatute arv langevas, kuid kokkupõrkes vigastatute arv tõusvas trendis (Joonis 5).



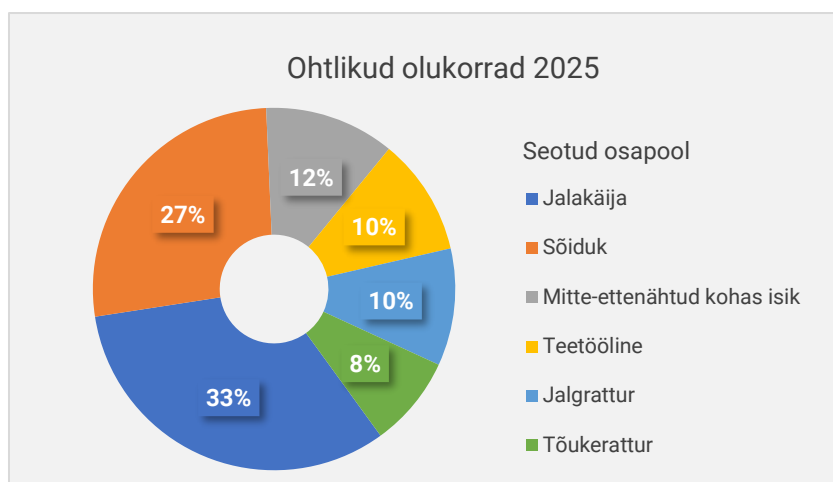
Joonis 6. Raudteel toimunud otsasõidud aastatel 2021-2025 (välja arvatud suitsiidid ja tööõnnetused).

Vaadeldes lühemat ajavahemikku, on trendid teised. Viimase 5 aasta vaates on kokkupõrgete arv tõusvas trendis, mis on tingitud 2025. aasta juhtumite rohkusest. Teisiti on märkimisväärt langev trend õnnetusjuhtumites vigastatute arvus sel ajavahemikul. (Joonis 6, Joonis 7)



Joonis 7. Kokkupõrked aastatel 2021-2025.

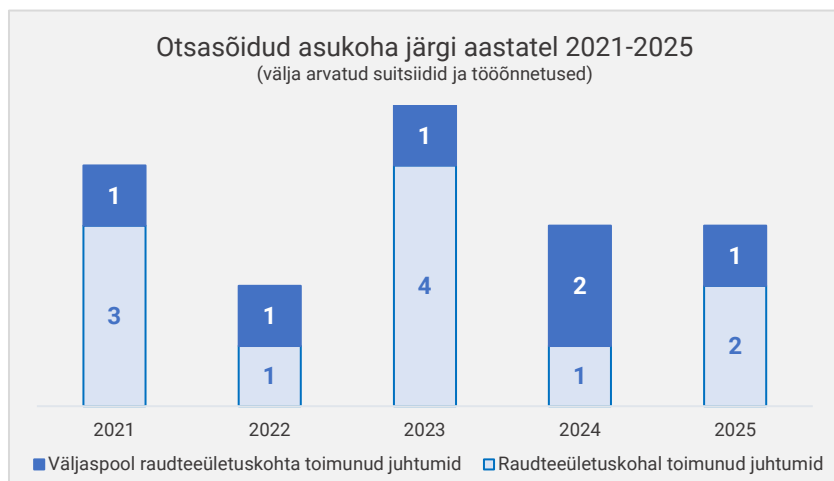
Kvartali põhiselt saab täheldada, et I ja IV kvartalis on juhtunud viimasel 4 aastal rohkem õnnetusjuhtumeid, kui II ja III kvartalis kokku (Tabel 1). II kvartal on alates 2022. aastast kõige vähesemate õnnetustega. 2022. aastast varasemate õnnetusjuhtumite kvartalite kaupa jagunemistel ei ole muster märgatav.



Joonis 8. Ohtlikud olukorrad 2025.

Raudtee-ettevõtjad teavitavad TTJA-d ka ohtlikest olukordadest, mis oleksid võinud teatud tingimustel realiseeruda õnnetusjuhtumiteks. 2025. aastal registreeriti kokku 93 ohtlikku olukorda. Enim esines juhtumeid jalakäijatega, kus raudteed ületati vahetult rongi eest või viibiti rongile liiga lähedal (Joonis 8). Kuigi raudteed ületades selleks ettenähtud raudteeülekäigukohas peab jalgrattalt maha tulema, esines tihti ka jalgrattaga vahetult rongi eest läbi sõitmist. Ametit teatati ka juhtumitest, kus sõidua autod ületasid raudteed vahetult rongi eest või jäid raudteeülesõidukoha juures seisma viimasel hetkel. 2024. aasta ohtlike olukordade seas on registreeritud 16 juhtumit, mil sõideti rongi haakeseadmel. Taolisi juhtumeid ei olnud varem registreeritud. 2025. aastal registreeriti ainult 1 selline juhtum. Võrreldes 2024. aasta registreeritud ohtlike olukordadega, on juhtumid jalakäijate, sõidukite ja rööbasteid mitte-selleks ettenähtud kohas ületavate isikutega vähenenud. Rohkem registreeriti olukordi, kus sõideti raudteeülekäigukohal jalg-või tõukerattaga rongi eest läbi.

TTJA on analüüsinud ohtlike olukordade põhinäitajaid toimumise asukoha järgi ning jõudnud järeldusele, et 2021-2025 aastate statistika alusel registreeritakse kõige rohkem olukordi raudteeületuskohtadel. Mitte-ettenähtud kohtadel registreeritud olukordasid on raudteeületuskohtades umbes poole vähem.



Joonis 9. Otsasõidu juhtumite näitajad asukoha järgi aastatel 2021-2025 (välja arvatud suitsiidid ja tööõnnetused).

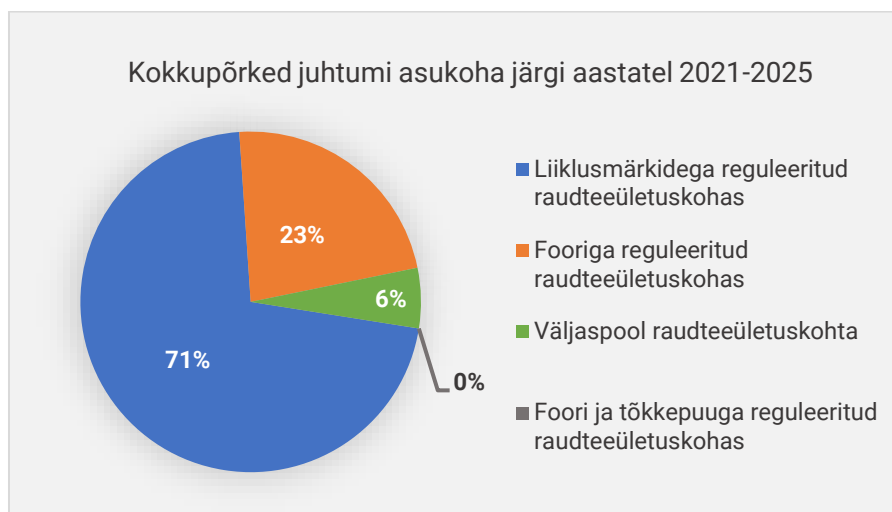
Kümne aasta lõikes võib andmete alusel öelda, et õnnetusjuhtumeid toimub rohkem raudteeületuskohtadel kui mujal raudteel (Tabel 2, Joonis 9). Vaatamata sellele, et raudtee ületamine selleks mitte ettenähtud kohas on seadusandlusega keelatud, leidub liiklejaid, kes ületavad raudteed väljaspool raudteeületuskohta. Raudteeohutuse järelevalvet tehes on TTJA soovitanud ettevõtetele rakendada lisa meetmeid (tõkete paigutus, piirdeaiaid, foorid, tõkkepuud), mille abil suunata ja reguleerida liiklejat raudteed ületama õigel ajal ja korrektsest kohast, kus on loodud tingimused võimalikult ohutuks raudtee ületamiseks.

Otsasõidu juhtumid	Väljaspool raudteeületuskohta	Raudteeülesõidukohal	Raudteeülekäigukohal
2015	1	1	4
2016	1	1	1
2017	2	0	5
2018	4	0	2
2019	3	0	3
2020	2	1	1
2021	1	0	3
2022	1	0	1
2023	1	2	2
2024	2	0	1
2025	1	0	2

Tabel 2. Otsasõidu juhtumite näitajad asukoha järgi aastatel 2015-2025 (välja arvatud suitsiidid ja tööõnnetused).

Viimase viie aasta statistikat vaadates on selgelt näha, et suurem osa kokkupõrgetest toimub raudteeülesõidukohtadel, mis on reguleeritud ainult liiklusmärkidega. Juhtumite analüüs näitab, et enamasti ei pööra liiklejad piisavalt tähelepanu ohutult raudtee ületamisele või ei teadvustata raudteeületuskohta ohuna. Raudteeülesõidukohtadel, mis on varustatud automaatse foorisignalisatsiooniga on viie aastaga juhtunud rohkem kui kaks korda vähem õnnetusjuhtumeid, kui

ainult märkidega tähistatud ülesõidukohtadel. Aastatel 2021-2025 ei toimunud ühtegi kokkupõrget raudteeülesõidukohtadel, mis on varustatud nii automaatse foorisignalisatsiooniga, kui ka tõkkepuuga. Selline lahendus püüab tähelepanu ja sunnib autojuhte õigeaegselt peatuma. (Joonis 10)



Joonis 10. Kokkupõrked juhtumi asukoha järgi aastatel 2020-2024.

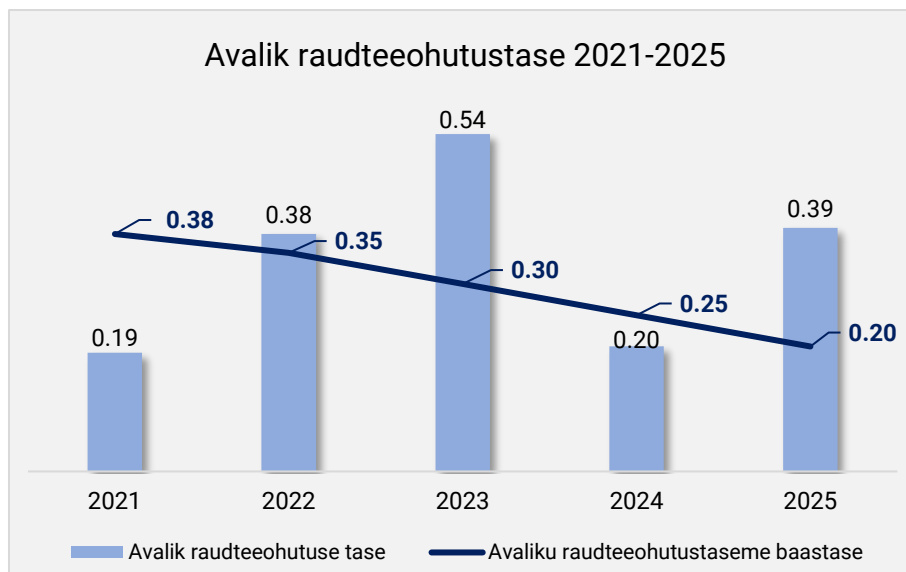
2.3 Sisemised ohutuspäitajate indikaatorid

TTJA kogub ja koondab raudtee-ettevõtete esitatud juhtumite andmeid õnnetusjuhtumite, vahejuhtumite ja tehniliste juhtumite kohta, millest tulenevalt oleme välja töötanud sisemised ohutuspäitajate indikaatorid:

- avaliku raudteeohutustaseme näitaja,
- raudteeliikluse ohutustaseme näitaja,
- veeremi tehnilise ohutustaseme näitaja.

Ohutustaseme näitajate puhul saadakse tulemuseks suhtarv, mis on sõltuv läbitud rongkilomeetritest.

Avaliku raudteeohutustaseme arvestamises kasutatakse kolme näitajat: hukkunute arv, vigastatute arv ning tõenäoliste tahtliku tegevuse ilmingutega juhtumite arv. Hukkunute ja vigastatute arvul on näitajas erinev osakaal. Tahtliku tegevuse ilmingutega juhtumite arv arvestatakse hukkunute koguarvust välja, sest see element ei ole raudteeohutusega põhjus-tagajärg seoses, vaid kolmanda osapoole tegevus.



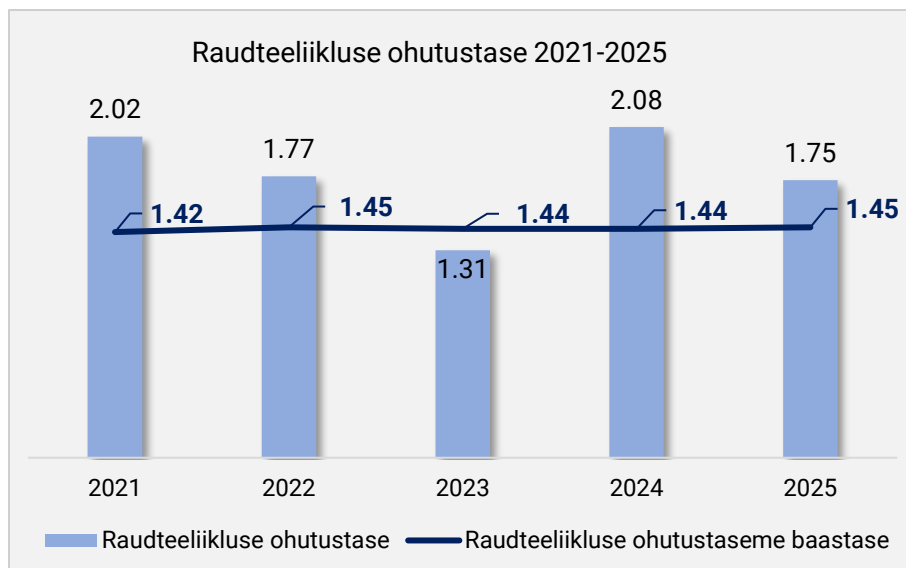
Joonis 11. Avalik raudteeohutustase 2021-2025.

Avalik raudteeohutustaseme näitaja koosneb järgmistest osadest:

- Hukkunud inimeste arv (100% osakaal)
- Vigastatud inimeste arv (10% osakaal)
- Tahtliku tegevuse juhtumid (jäetakse näitajast välja)

Avaliku raudteeohutustaseme näitaja oli 2025. aastal üle sihttaseme. 100% osakaaluga juhtumeid registreeriti 2 ja 10% osakaaluga juhtumeid 6. Võrreldes 2024. aastaga on näitaja peaaegu kahekordistunud ning viie aasta arvestuses on 2025. aasta tulemuselt teine kõige halvem.

Raudteeliikluse ohutustaseme puhul analüüsitakse raudteeliikluse ohutust mõjutavad juhtumeid (näiteks rongi keelavast forinäidust möödasõit), tehnilisi juhtumeid (näiteks 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.



Joonis 12. Raudteeliikluse ohutustase 2021-2025.

Raudteeliikluse ohutustaseme näitaja koosneb järgmistest osadest:

Näitajas osakaal 100%

- Rongide kokkupõrked, sh kokkupõrked takistustega vabas gabariitmõõtmes;
- Keelavast näidust möödasõit;
- Rongide rööbastelt mahasõitmine;
- Veeremipõlengud.

Näitajas osakaal 50%

- Veeremi mahasõitmine rööbastelt manöövritöödel;
- Rööpamurrud;
- Rööbastee kõverdused;
- Tehnohoolduses tuvastatud veeremi rattatelgede murrud;
- Tehnohoolduses tuvastatud veeremi rataste murrud;
- Intsident ohtliku kaupa vedava raudteeveeremiga, kus ohtlik kaup ei olnud lubatud;
- Intsident ohtliku kaupa vedava raudteeveeremiga, kus vabaneb ohtlikku ainet;
- Rongi saatmine mööda ettevalmistamata matka;
- Vale foorisignaali juhtumid (infrastruktuuri rike).

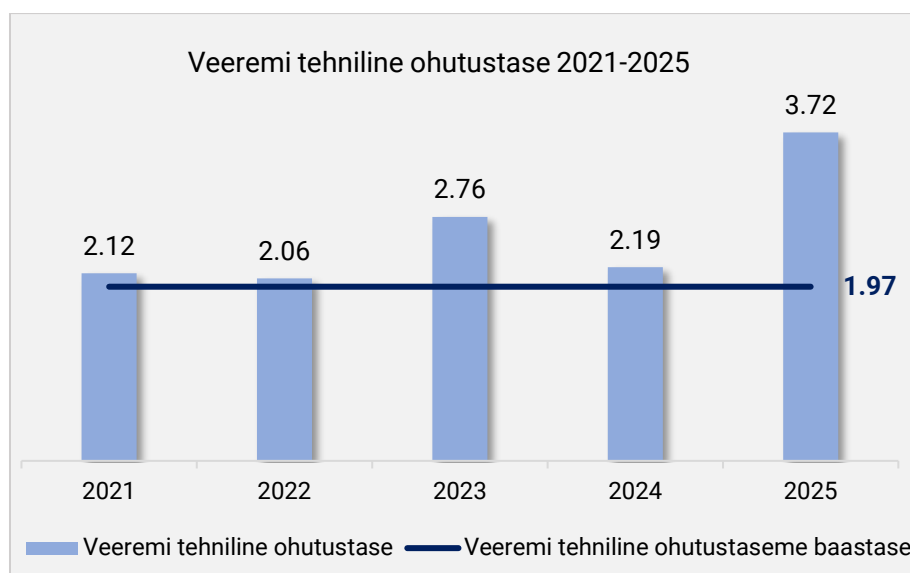
Näitajas osakaal 25%

- Veeremi kokkupõrked takistustega vabas gabariitmõõtmes;
- Veeremi kokkupõrked raudteeülesõidukohal sõidukiga.

Raudteeliikluse ohutus on seotud eelkõige tehniliste juhtumitega. 2025. aasta juhtumiteks, millel on näitajas 100% osakaal, registreeriti 7 keelavast näidust möödasõitu. 50% osakaaluga registreeritud juhtumiks on 3 rongi/manöövrikoosseisu saatmist mööda ettevalmistamata matka ja 1 vale foorisignalisatsiooniga juhtum. 25% osakaaluga juhtumiteks on 3 veeremi kokkupõrget takistustega vabas gabariitmõõtmes ja 8 veeremi kokkupõrget raudteeülesõidukohal sõidukiga. Võrreldes 2024.

aastaga, on keelavast näidust möödasõitude arv sagenenud, kuid ei registreeritud ühtegi rööpamurdu ja veeremi kokkupõrgete arv takistustega vabas gabariitmõõtmes vähenes 4 võrra.

Veeremi ohutustaseme näitaja 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 iseeneslik lahti haakimine, Hotboxi tuvastatud ja kinnitatud veeremi tehnilised kõrvalekalded rongis. Ka nende juhtumite puhul on osakaal erinev.



Joonis 13. Veeremi tehniline ohutustase 2021-2025.

Veeremi tehnilise ohutustaseme näitaja koosneb järgmistest osadest:

Näitajas osakaal 100%

- 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.

Näitajas osakaal 50%

- Tehnilise rikke tõttu reisivaguni mahajätmine enne sihtjaama jõudmist;
- Kauba- või reisirongis automaatsiduri iseeneslik lahtihaakimine;
- Hotboxi tuvastatud ja kinnitatud veeremi tehnilised kõrvalekalded rongis.

Veeremi ohutustaseme näitaja on varasematel aastatel olnud baastaseme (1,97) lähedal või üle selle, mis näitab, et veeremitega esineb arvestataval määral tehnilisi juhtumeid, kuid 2025. aastal on ohutusnäitaja kõrge. 2025. aastate tehnilisteks juhtumiteks, mis mõjutasid veeremi ohutustaset, olid: 16. korral veduririke rongis, kui selle tõttu on vaja abivedurit või seoses veduririkkega tekib jaamvahel rongiliikluses seisak üle 30 minuti; 18. korral registreeriti raudteeveeremi teljelaagrite ülekuumenemise ja kinnitati veeremi tehnilised kõrvalekalded rongis. 2024. aastal oli sarnaseid juhtumeid vähem: 6 veduririket ja 15 teljelaagrite ülekuumenemise tuvastamist.

	2025	2024	2023	2022	2021
Raudteeliikluse ohutustase	1,75	2,08	1,31	1,77	2,02
Baastase	1,45	1,46	1,45	1,45	1,42
Avalik raudteeohutustase	0,39	0,2	0,54	0,38	0,19
Baastase	0,2	0,25	0,3	0,35	0,4
Veeremi tehniline ohutustase	3,72	2,19	2,76	2,06	2,12
Baastase	1,97	1,97	1,97	1,97	1,97

Tabel 3. Ohutustasemete näitajate koond 2020-2024.

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 raudteeosakond tähelepanu pöörata erinevatele 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. Ohutustaseme näitajate olukorda arvestatakse ja hinnatakse igas kvartalis, mille alusel vaadatakse üle ka osakonna järelevalve tööplaani.

Tabelis 3 on esitatud ohutustaseme näitajate koond ning vastavalt ohutustasemele on näitajad kategoriseeritud valgusfoorisüsteemi järgi. Näitajad, mis on baastasemest väiksemad või kuni 0,10 võrra suuremad, jäävad rahuldavasse vahemikku ja on märgitud rohelisteks. Kollase värvi vahemikku jäävad näitajad on baastasemest 0,10 kuni 0,40 võrra suuremad. Baastasemest alates 0,40 võrra suuremad näitajad värvitakse punaseks. Avaliku raudteeohutuse näitaja puhul saab välja tuua, et juhtumeid ja hukkunuid on eelmise aastaga võrreldes rohkem ja näitaja on soovitud baastasemest kõrgemal. Veeremi tehnilise ohutustase on viimase 5 aasta kõige kõrgem. Ainuke ohutustaseme näitaja, mis on võrreldes eelmise aastaga paranenud, on raudteeliikluse ohutustase. Siiski ei ole ka see näitaja sihttaseme lähedal.

2.4 Ohutussihhtaseme näitajad

Euroopa Liidu Raudteeamet avaldas sel aastal 2024. aasta ülevaate ohutusalastest suundumustest Euroopas. Ühiste ohutusnäitajate (CSI) aruanne koostatakse liikmesriikide riiklike ohutusalastest edastatud statistika põhjal. Arvestama peab seda, et Euroopa ülene statistika tuleb viivitusega, seetõttu põhineb andmestik 2024. aastal ja varem toimunud juhtumitel.

Aruandes jõutakse liikmesriikide esitatud andmete põhjal järeldusele, et ELi raudteesüsteem on Lõuna-Korea ja Austraalia järel üks maailma ohutumaid. Samuti on ELi raudtees reisivate inimeste risk sattuda surmaga lõppevasse õnnetusse Lõuna-Korea ja Jaapani järel üks madalamaid. 2024. aastal vähenesid nii märkimisväärsete raudteeõnnetuste kui ka nende tagajärjel hukkunute arvud. Samuti jäid 2024. aasta näitajad madalamaks COVID-19 pandeemia eelsetest tasemetest. ELi raudteesüsteemis oli 2024. aastal raudteeületuskohtade õnnetuste näitaja üks kõigi aegade madalamaid. Raudteeületuskohtade õnnetuste arv erineb liikmesriikide lõikes märkimisväärselt. Madalaima õnnetuste arvuga riikides on vähe raudteeületuskohti, mille ohutusvarustus on puudulik või puudub täielikult. Andmete põhjal järeldatakse aruandes, et kõrgeima õnnetuste arvuga riike iseloomustavad madal rahvastikutihedus ja väike raudteeliikluse maht. Sellistes tingimustes võibolla väiksem motivatsioon raudteeületuskohtade ohutust süsteemselt hallata ja sellesse investeerida.

Riskitase määratakse kindlaks arvestades Euroopa Liidu poolt kehtestatud ühtseid ohutusnäitajaid ja osakonnasiseselt koostatud arvestustabeli riskihinnangust tulenevaid riigisiseseid ohutusnäitajaid. Ohutusnäitajate puhul jälgitakse üldiselt avaliku raudteeohutuse taset, raudteeliikluse ohutustaset ja veeremi tehnilist ohutustaset. Nendest lähtuvalt mõõdetakse konkreetsemaid riske lähtuvalt Euroopa Komisjoni (edaspidi KOM) otsuse 2009/460/EÜ suunistest, majandus ja taristuministri 03.12.2020. a määrusest nr 831 ja raudteeosakonna arvestustabeli (jaguneb kolmeks alamtabeliks) näitajatest.

Riiklikud kontrollväärtused, mis on kehtestatud KOM otsusega 2012/226/EL (konsolideeritud versioon) lähtuvalt näitajast 2004-2009 aastate põhjal. Euroopa Liidu Raudteeamet annab igal aastal välja ohutuseesmärkide täitmise kohta aruande ja teeb iga-aastase ülevaate näitaja (*annual observation* OBS). Viimases aruandes on näitajate baasväärtuseks 2023. aasta, mis liikmesriikide poolt on viimati esitatud. Oluline on see, et ülevaate näitaja oleks väiksem riiklikust kontrollväärtusest. NRV tähendab riiklikku kontrollväärtust 2004-2009 aastate põhjal, millega näidatakse aktsepteeritavat taset riigis. CST tähendab ühiste ohutuseesmärkide väärtusi, mis hõlmavad kogu Euroopa Liidu raudteesüsteemi.

	Riiklik (Eesti) kontrollväärtus (NRV) (2004- 2009)	Eesti 2024. aasta väärtus (OBS)	Eesti ohutuseesmärk (CST)
Reisijatega seotud riskid (1.1)	78.18	0	0.17
Reisijatega seotud riskid (1.2)	0.67	0	0.00165
Raudteetöötajatega seotud riskid (2)	64.83	0	0.0779
Raudteeületuskoha kasutajaga seotud riskid (3)	399.88	164.18	0.71
Muude isikutega seotud riskid (4)	11.64	0	0.0145
Raudteemaal loata viibivate isikutega seotud riskid (5)	1547.95	29.85	2.05
Ühiskonnaga seotud riskid (6)	2107.86	194.03	2.59

Tabel 4. Euroopa Liidu ohutustaseme näitajad.

Riiklik kontrollväärtus reisijatega seotud riskid arvestatakse järgmiselt: reisijatega seotud rasketest õnnetustest tulenevate surmajuhtumite ja kaalutud raskete vigastuste arv aastas/reisiringikilomeetrite arv aastas.

Riiklik kontrollväärtus reisijatega seotud riskid arvestatakse järgmiselt: reisijatega seotud rasketest õnnetustest tulenevate surmajuhtumite ja kaalutud raskete vigastuste arv aastas/reisijakilomeetrite arv aastas.

Riiklik kontrollväärtus raudteetöötajatega seotud riskid arvestatakse järgmiselt: töötajatega seotud rasketest õnnetustest tulenevate surmajuhtumite ja kaalutud raskete vigastuste arv aastas/rongikilomeetrite arv aastas.

Riiklik kontrollväärtus raudteeületuskoha kasutajaga seotud riskid, väljendatuna järgmiselt: raudteeületuskoha kasutajatega seotud rasketest õnnetustest tulenevate surmajuhtumite ja kaalutud raskete vigastuste arv aastas/rongikilomeetrite arv aastas. Riiklik kontrollväärtus raudteeületuskoha kasutajaga seotud riskid arvestatakse järgmiselt: raudteeületuskoha kasutajatega seotud rasketest õnnetustest tulenevate surmajuhtumite ja kaalutud raskete vigastuste arv aastas/[(rongikilomeetrite arv aastas × raudteeületuskohtade arv)/rööbastee kilomeetrid)].

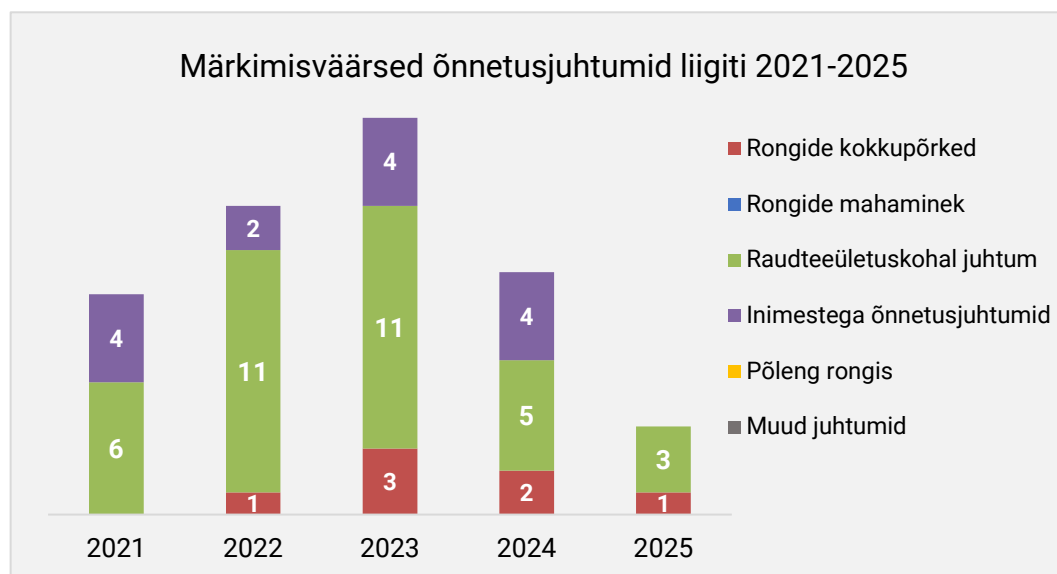
Riiklik kontrollväärtus muude isikutega seotud riskid, arvestatakse järgmiselt: muude isikutena määratletavate isikutega seotud rasketest õnnetustest tulenevate surmajuhtumite ja kaalutud raskete vigastuste arv aastas/rongikilomeetrite arv aastas.

Riiklik kontrollväärtus raudteemaal loata viibivate isikutega seotud riskid arvestatakse järgmiselt: raudtee territooriumil loata viibivate isikutega seotud rasketest õnnetustest tulenevate surmajuhtumite ja kaalutud raskete vigastuste arv aastas/rongikilomeetrite arv aastas.

Riiklik kontrollväärtus ühiskonnaga seotud riskid, arvestatakse järgmiselt: rasketest õnnetustest tulenevate surmajuhtumite ja kaalutud raskete vigastuste koguarv aastas/rongikilomeetrite arv aastas.

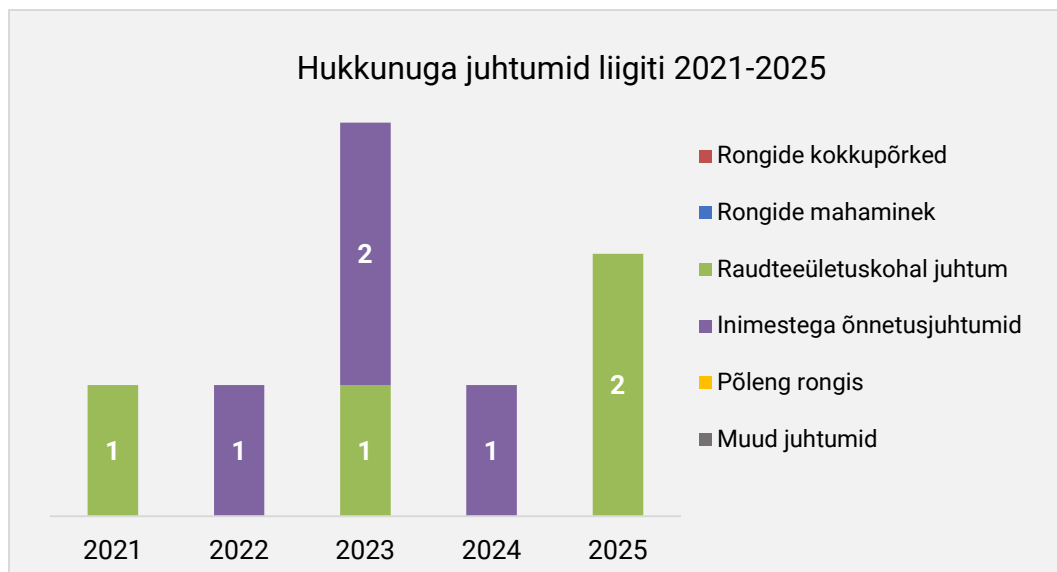
Euroopa Parlamendi ja Nõukogu (EL) 2016/798 raudteeohutuse direktiivi kohaselt nimetatakse õnnetusjuhtumit, milles osaleb vähemalt üks liikuv veeremiüksus ja mille tagajärjel hukub või saab raskelt vigastada vähemalt üks inimene või mis kahjustab märkimisväärselt veeremit, rööbasteed, muid rajatisi või keskkonda või mis põhjustab ulatuslikke liiklushäireid, v.a õnnetusjuhtumid töökodades, ladudes ja depoodes, märkimisväärses õnnetusjuhtumiks. Siinkohal määratakse kahju veeremile, rööbasteele, muudele rajatistele või keskkonnale märkimisväärses, kui kahju väärtus on vähemalt 150 000 eurot.

Järgnevad graafikud põhinevad andmetel, mida NSA edastab iga-aastaselt Euroopa Liidu Raudteeametile ühiste ohutusnäitajate aruandes.



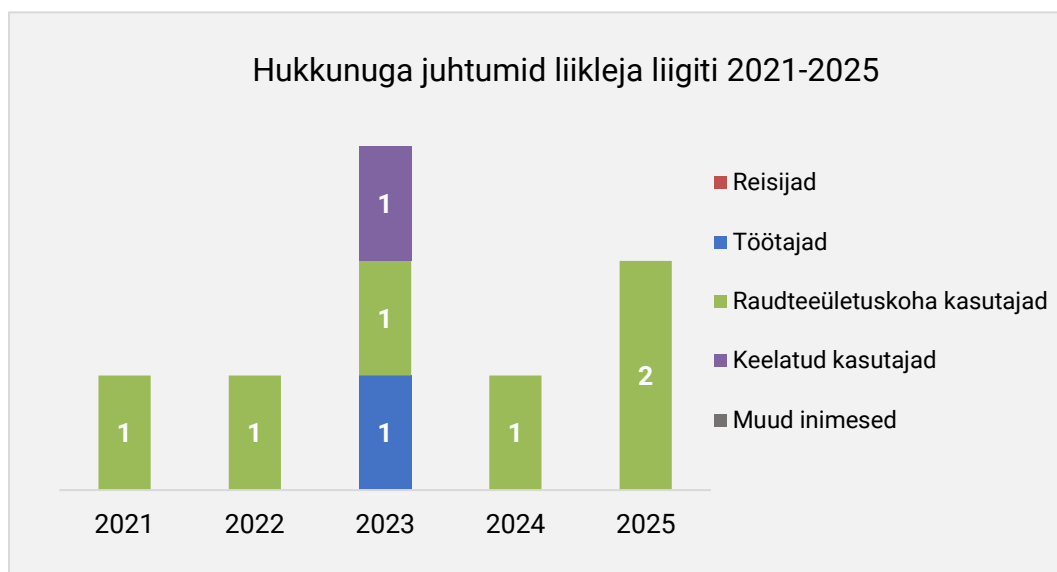
Joonis 14. Märkimisväärsed õnnetusjuhtumid liigiti 2021-2025 (välja arvatud suitsiidid).

Märkimisväärsede juhtumite arv on vähenenud viimasel 2 aastal. 2025. aastal toimus üks rongi kokkupõrge takistusega vabas gabariitmõõtmes, mis liigitub kategooria „rongide kokkupõrked“ alla ja kolm märkimisväärses õnnetusjuhtumit raudteeületuskohal. Kaks raudteeületuskoha õnnetusjuhtumit toimusid raudteeülekäigul. Kolmas on tõsine õnnetusjuhtum raudteeülesõidukohal, kus toimus reisirongi ja sõiduki kokkupõrge ning kokkupõrke tagajärjel rongi rööbastelt maha sõitmine. Märkimisväärsede õnnetusjuhtumite tagajärjel hilinesid 2025. aastal reisirongid kokku 1382 minutit.

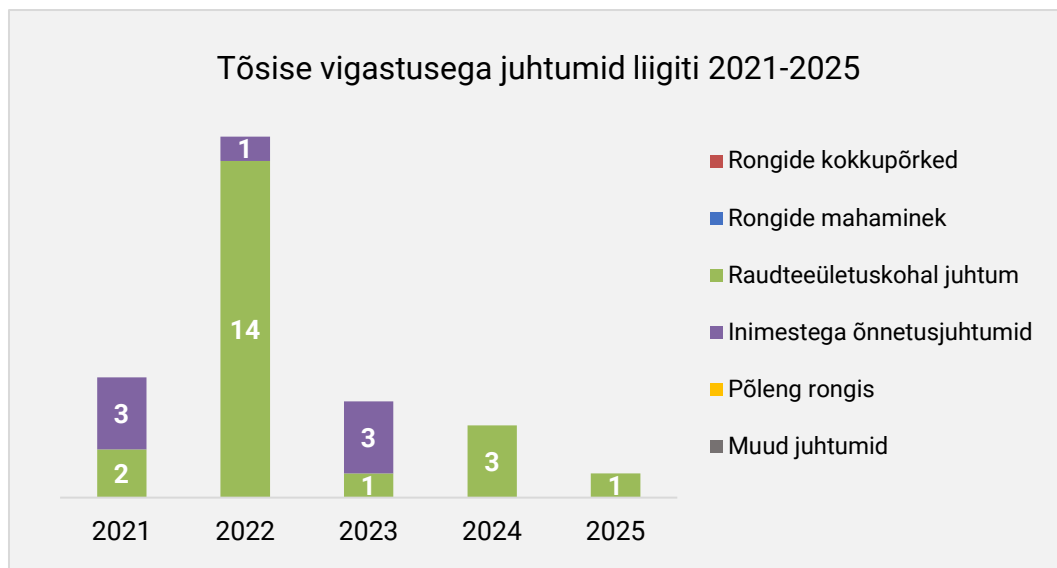


Joonis 15. Hukkunuga juhtumid liigiti 2021-2025 (välja arvatud suitsiidid).

2025. aastal hukkus 2 inimest raudteeületuskohtadel toimunud õnnetusjuhtumites.

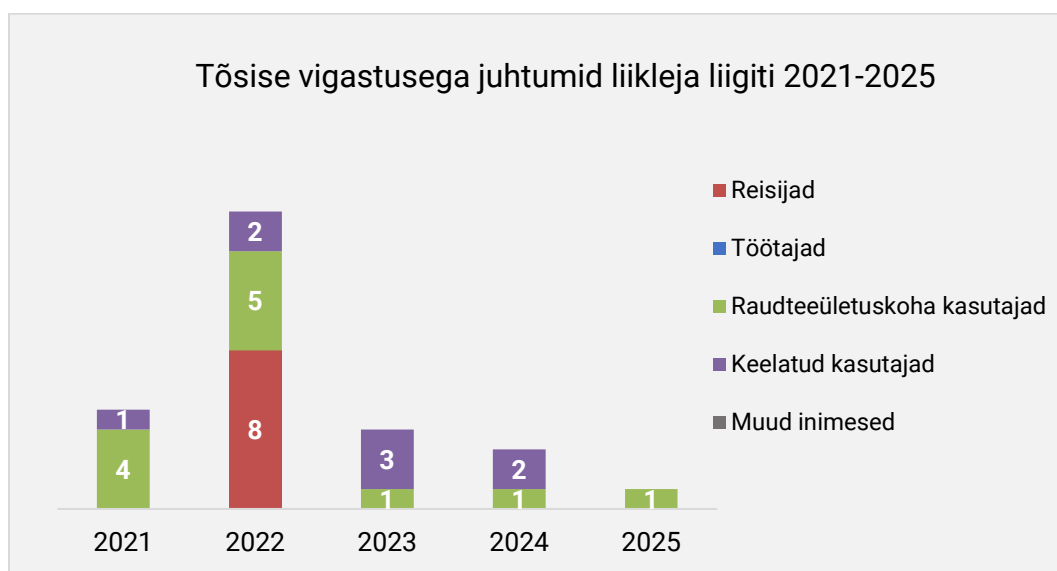


Joonis 16. Hukkunuga juhtumid liikleja liigiti 2021-2025 (välja arvatud suitsiidid).



Joonis 17. Tõsise vigastusega juhtumid liigiti 2020-2024 (välja arvatud suitsiidid).

2025. aastal sai tõsiselt vigastada raudteeülekäigukohta ületanud jalgrattur.



Joonis 18. Tõsise vigastusega juhtumid liikleja liigiti 2021-2025 (välja arvatud suitsiidid).

2025. aastal ei toimunud juhtumeid, mis oleksid seotud järgnevate kategooriatega:

- rongide omavahelised kokkupõrked
- rongide rööbasteelt mahaminek
- põleng rongis
- juhtumid ooteplatvormil, millega kaasnesid vigastused
- ohtlike kaupadega aset leidnud õnnetusjuhtumid
- tehnohoolduses tuvastatud veeremi rattatelgede või rataste murd
- rööbastee kõverdused

3. Euroopa Liidu seadusandlus ja regulatsioonid

Lähiaastatel on raudtee-ettevõtjatel plaanis suurendada rongiliikluse kiirust kuni 160 km/h ja tihendada reisijateveoga seotud liiklust olulisel määral. Seetõttu vaadati üle raudteeületuskohtadele seatud tehnilised nõuded, mis tagaks turvalisuse ka suuremate kiiruste korral. Majandus- ja taristuministri määruse "Raudtee tehnokasutuseeskiri" lisas 4 "Raudteeülesõidukoha ja -ülekäigukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend" on kehtestatud täiendavad ohutusnõuded raudteeületuskohtadele ja ka vastavad üleminekuajad. Ületuskohtade kategooriate määramisel arvestatakse rongide kiirustega ja raudteeülekäigukohad on samuti kategoriseeritud, lisaks on täpsustatud ohutusnõudeid vastavalt kategooriatele. Esimene üleminekutähtaeg on 31.12.2026, millega varustatakse III kategooria raudteeülekäigukohad otseliikumist takistavate tõketega ja passiivse raudteeülekäigukoha märgistusega.

3.1 Erandid vastavalt raudteeohutuse direktiivi artiklile 15

Hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimise süsteemi erandid on kehtestatud raudteeseaduse § 42 lõikes 8, mis on vastavuses raudteeohutuse direktiivi artiklis 15 kehtestatule. Järgnevad erandid, mille puhul ei pea Eestis taotlema hoolduse eest vastutava üksuse sertifikaati:

1. Kolmandas riigis registreeritud raudteeveeremid selle riigi nõuete kohaselt. Eranditeks on vedurid, mis sõidavad Narva piirjaama ja on registreeritud Vene Föderatsioonis.
2. Raudteeveeremid, mida kasutatakse raudteevõrgustikus, mille rööpmelaius erineb Euroopa Liidu peamise raudteevõrgustiku rööpmelaiusest ja mille puhul on Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 artikli 14 lõikes 2 sätestatud nõuete täitmine tagatud kolmanda riigiga sõlmitud rahvusvahelise lepinguga. Eranditeks on kaubavagunid, mille ühine kasutamine on reguleeritud lepingutega ja registreeritud SRÜ Raudteetranspordi Nõukogu Arvestuskeskuses.

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

4.1. Ohutustunnistused- ja load

2025. aastal osales Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalveamet kui Eesti riiklik raudteeohutusasutus 3 ühtse ohutustunnistuse (0 uut, 0 uuendamist, 5 ajakohastamist ja 0 kehtetuks tunnistamist) menetluses alljärgnevalt:

Jrk. nr.	Ettevõtte nimi	Taotluse tüüp	Menetleja (riik/ERA)	Taotluse esitamise aeg	Otsuse aeg	Ühtse ohutustunnistuse kehtivusaeg
1.	AS Eesti Liinirongid	ajakohastamine	ERA, EE, LV	21.06.2024	24.02.2025	28.02.2025 - 13.06.2028
2.	Maardu Raudtee AS	ajakohastamine	EE	30.07.2024	24.04.2025	25.04.2025 - 27.02.2029
3.	Operail OÜ	ajakohastamine	EE	28.11.2024	23.01.2025	23.01.2025 - 23.01.2029
4.	Enefit Industry AS	ajakohastamine	EE	10.04.2025	11.04.2025	11.04.2025 - 31.08.2026
5.	Operail OÜ	ajakohastamine	ERA, EE, LV, LT	18.05.2025	10.11.2025	14.11.2025 - 23.01.2029

Tabel 5. Ühtsete ohutustunnistustega seotud menetlused aastal 2025.

AS Eesti Liinirongide rahvusvaheline ühtse ohutustunnistuse menetlus oli seotud ettevõtte tegevuspiirkonna laienemisega Läti Vabariiki. Ettevõtte AS Operail erastati emaettevõtte AS Tiigi Keskuse poolt ning ettevõtte nimi vahetus RailProject OÜ-ks ning 02.01.2025 Operail OÜ-ks. Vana registrikood 11575850 muudeti 17093388-ks. Ettevõtte raudteealastes tegevustes muudatusi ei olnud. Enefit Power AS eraldati kaheks ettevõtteks ning raudteega tegeleva ettevõtte nimi vahetus alates 01.04.2025 Enefit Industry AS-ks. Registrikood ei muutunud ning ettevõtte raudteealastes tegevustes muudatusi ei olnud. Operail OÜ menetlus oli seotud ettevõtte laienemisega Läti ja Leetu.

Aastal 2025 ohutuslubasid avalikule raudteele ei väljastatud.

4.2. Veeremi vastavushindamised

2025. aastal anti välja Eesti NSA poolt 3 vastavushindamisega seotud luba, millest 1 oli esmane luba koos turule laskmise loaga (mootorrong Škoda EMU 21Ev 3kV), 1 oli uus luba (eriveerem - Plasser & Theurer USP 2000 SWS) ning 1 oli kasutusala laiendus 25kV raudteevõrgustikule (mootorrong Škoda EMU 21Ev 3kV+25kV). Toimus ka mootorrong Škoda EMU 21Ev 3kV+25kV tüübiversiooni menetlus, mille alusel anti välja tüübiversioon Škoda EMU 21Ev2. Osalesime ka kahes ERA poolt menetletud kasutuspiirkonna laiendamise menetluses (mootorrong - Stadler Flirt DMU, eriveerem APV 320 SPAZIO 10 – 100 L).

Koostöös ERA-ga uuendati 2025. aastal veeremite referentstabelit RDD süsteemis.

4.3. Hoolduse eest vastutavad üksused

Raudteeveeremite kasutusele võtmisel tuleb määrata nendele hoolduse eest vastutav üksus. Hoolduse eest vastutav üksus tagab tema vastutuse all olevate veeremiüksuste ohutu sõiduseisundi hooldussüsteemi abil. Hooldussüsteem koosneb neljast funktsioonist:

1. Juhtimisfunktsioon- F1
2. Hoolduse arendamise funktsioon- F2
3. Veeremipargi hoolduse juhtimine- F3
4. Hoolduse teostamise funktsioon- F4

Hoolduse eest vastutava üksuse sertifikaat (ECM sertifikaat) antakse välja ulatusega vastavalt raudteeveeremi tüüpidele, millele hoolduse eest vastutava üksuse teenust ettevõtte pakub.

2025. aasta alguseks omasid ECM-sertifikaati: AS GoRail, OÜ Operail Repairs, AS Valga Depoo ja OÜ GoTrack.

2025. Aastal ühtegi ECM sertifikaati ei väljastatud, kuid alustati menetlust kahe taotlusega OÜ Operail Repairs ECM ulatuse laiendamise menetlus ja AS Eesti Liinirongid sertifitseerimismenetlus.

Koos ühtse ohutustunnistusega ühtegi ECM-i 2025. aastal ei väljastatud.

Euroopa Komisjoni määruse (EL) 2019/779 artikkel 8 kohaselt tuleb hoolduse eest vastutaval üksusel esitada sertifitseerimisasutusele oma tegevuse aastaaruanne. Sellest tulenevalt toimusid kohapealsed auditid OÜ Operail Repairs, AS Valga Depoo, OÜ GoTrack ja AS GoRail veeremidepoodes.

4.4. Vedurijuhid

Kokku väljastati 2025. aastal 106 vedurijuhiluba, millest 17 olid esmased juhiloa. Kõige rohkem esmakordseid juhilubasid väljastati AS-i Eesti Liinirongid vedurijuhtidele, kokku 13 esmakordset juhiluba.

2025. aastal toimus vedurijuhtide poolt 1 kiiruse ületamine ja 4 muud raudteeliikluse nõuete rikkumist ning nende suhtes algatati väärteomenetlused. Seoses vedurijuhtide poolt sooritatud rikkumistega on TTJA teostanud järelevalvemenetlusi AS Eesti Liinirongid, AS Eesti Raudtee ja teiste ettevõtete üle. Nendes keskenduti vedurijuhtidele ning nende töötingimustele ja täiendkoolitustele.

Vedurijuhtide teadmiste kontrollimiseks võeti 2025. aasta algul kasutusele uued eksamiküsimused.

4.5. Teised ohutusasutuse poolt väljastatud sertifikaadid või autoriseerimised

Lisaks ohutuslubadele ja ühtsetele ohutustunnistusele väljastab TTJA siseriiklikult tegutsemise ohutustunnistusi raudtee majandamiseks ning kauba- ja reisiveo teostamiseks.

Siseriikliku seadusandluse järgi peavad tegutsemise ohutustunnistust omama mitteavaliku raudtee valdaja, mitteavalikul raudteel kaubaveo või reisijateveoga tegelev ettevõtte. Tegutsemise ohutustunnistus antakse välja ettevõtjale, kelle raudteeinfrastruktuur, raudteeliikluse korraldus või raudteeveerem ning personal vastavad käesoleva seaduse ja selle alusel antud õigusaktide nõuetele ning kui ettevõtja on võimeline täitma raudteeohutusalaseid nõudeid. Kui varasemalt oli siseriiklikus seadusandluses nimetatud tunnistus raudteeliikluse korraldamise ohutustunnistuseks, siis uuenenud raudteeseadusega üldistati mõistet raudtee majandamise ohutustunnistuseks. Raudtee majandamine ehk raudteeinfrastruktuuri majandamine on raudteeinfrastruktuuri ja liiklusjuhtimise süsteemide ehitamine, remont, hooldamine ning haldamine, samuti raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamine. 2025. aastal väljastati 24 tegutsemise ohutustunnistust (Enefit Industry OÜ tegutsemise ohutustunnistus väljastati 2025 lõpus kehtivusega alates 02.01.2026). Kehtivad tegutsemise ohutustunnistused seisuga 31.12.2025 on leitavad Lisa 4.

Osakonna ametnikud osalesid komisjoni korras tegutsemisetunnistuste väljastamise menetluses oma pädevuse piires. Tegemist on menetluse mõttes väiksema mahuga menetlusega kui ühtse ohutustunnistuse puhul, kuid omab väga olulist mõju mitteavaliku raudtee raudteeohutuse kontrollis.

4.6. Koostöö ohutusasutuste ja Euroopa Liidu Raudteeametiga

TTJA raudteeosakonna ametnikud osalevad erinevates töögruppides ja koostöövormides, mis on väga vajalikud informatsiooni saamiseks ja koostöö arendamiseks. 2025. aastal osalesime Euroopa Liidu Raudteeameti ja ohutusasutuste plenaarikohtumistel, ECM sertifitseerimisasutuste koostöökohtumistel (CCB), veeremiregistri (EVR), RINF, TAF-TAP töögruppide kohtumistel, üritusel "Railway data forum", topical working group for 1520 mm (TWG), Supervision sub-group.

Euroopa Liidu Raudteeametilt küsisime eraldi konsultatsiooni veeremi kasutuselevõtulubade menetluste osas; Läti ja Leedu ohutusasutustega on koostöö eelkõige läbi erinevate menetluste (veerem, ühtsed ohutustunnistused) kui ka Rail Baltica projekti raames.

Koostöö Läti ja Leedu ohutusasutusega:

1. 14.01.2025 - 15.01.2025 toimus Euroopa Liidu Raudteeameti kohapealne audit ettevõttes AS Eesti Liinirongid. Auditil oli esindatud Läti ohutusasutus, kes tõstatas erinevaid teemasid auditi käigus; näiteks Vedurijuhtide rendilepingud, veeremite ECM ja Läti suunaga lisanduv

riskihindamine. Seoses riskihindamisega küsis TTJA ettevõttelt täiendavalt, kuidas ettevõttes kõrge tasemega riskid reguleeritud on.

2. 18.05.2025 - 14.11.2025 taotles ettevõtte Operail OÜ kehtiva ühtse ohutustunnistuse ajakohastamist. Kuna ettevõtte plaanid hõlmasid kaubavedu Läti ning Leedu taristul, oli ühtses kontaktpunktis One-Stop-Shop (OSS) peamenetlejaks Euroopa Liidu Raudteeamet. Menetluse käigus ajakohastati ettevõtte ohutusjuhtimise süsteemi (OJS) ning lisati Lätis ja Leedus planeeritud projektid/tegevused.
3. 05.11.2025 näitas TTJA üles huvi ning edastas Leedu ohutusasutusele kirja ühise memorandumi loomiseks.

Koostöö teiste riikide ohutusasutustega:

1. 29.04.2025 edastas TTJA Türgi ohutusasutusele koos riigilõivuseadusele viitega riigilõivud, mis tuleb ettevõttel tasuda ühtse ohutustunnistuse taotlemise, ajakohastamise ja uuendamise eest. Tulemusena sai Türgi ohutusasutus sai Eesti sisendit uurimustöö läbiviimiseks.
2. 24.07.2025 vastas TTJA Prantsusmaa ohutusasutuse küsimusele OSS-i ja TTJA sisemise süsteemi (JVIS) ühildamise kohta. TTJA-l ei ole kasutusel süsteemide ühildamise lahendust.

Koostöö Euroopa Liidu Raudteeametiga (ERA):

1. 14.01.2025 - 15.01.2025 viis ERA läbi kohapealse auditi ettevõttes AS Eesti Liinirongid ning kaasas sinna Eesti ja Läti ohutusasutused. Ettevõttele selgitati tegutsemiseplaani loomise vajadust ning paluti kaasata Eesti- ning Läti ohutusasutuste ühtses kontaktpunktis OSS lahendamata jäänud jätkuteemad tegutsemiseplaani.
2. 18.05.2025 - 14.11.2025 taotles ettevõtte Operail OÜ kehtiva ühtse ohutustunnistuse ajakohastamist. Kuna ettevõtte plaanid hõlmasid kaubavedu Läti ning Leedu taristul, oli ühtses kontaktpunktis One-Stop-Shop (OSS) peamenetlejaks ERA. Kontrolliti eelkõige ettevõtte laienemise võimekust seoses ohutuskriitilise tööjõu- ning finants ressursidega.
3. 03.06.2025 - 05.06.2025 toimus Roomas ERA eestvedamisel ohutusasutuste kohtumine "69th NSA Network meeting". Teemade tõstatamisel otsustas TTJA liituda järelevalve töögrupiga "Subgroup of Supervision".
4. 25.08.2026 uuendati ERA poolt RDD andmebaasis Eesti riiklikke nõudeid, millele eelnesid konsultatsioonid ERA ja TTJA ametnike vahel.

4.7. Koostöö ohutusasutuse ja raudtee-ettevõtete vahel

Riiklik ohutusasutus (TTJA) teeb süsteemset ja riskipõhist koostööd kõigi riigis tegutsevate raudtee-ettevõtjatega eesmärgiga tagada ohutustaseme säilimine ja pidev parandamine vastavalt direktiivile (EL) 2016/798. Koostöö hõlmab sertifitseerimis- ja loaandmise protsesse, järelevalvemenetlusi, regulaarset teabevahetust, õnnetuste ja juhtumite käsitlemist ning ühiseid arutelusid ohutusriskide ja parandusmeetmete üle, säilitades TTJA sõltumatuse järelevalvefunktsiooni täitmisel.

TTJA rakendab riskipõhist järelevalvemudelit, mille aluseks on ohutuspädevad, varasemad järelevalveandmed, ettevõtja tegevuse ulatus ja keerukus ning tuvastatud riskid. Auditite ja kontrollide tulemused dokumenteeritakse, ettevõtjatele määratakse vajadusel parandusmeetmed ning jälgitakse nende rakendamist ja tõhusust.

Ohutussertifikaatide ja -lubade menetlemisel toimub läbipaistev ja struktureeritud teabevahetus, sealhulgas Euroopa Liidu ühtse kontaktpunkti kaudu, tagades nõuete ühtse mõistmise ja proportsionaalse hindamise. Õnnetuste ja juhtumite korral hinnatakse ettevõtjate analüüse ja parandusmeetmeid ning kasutatakse saadud infot järelevalveprioriteetide ajakohastamiseks.

TTJA osaleb raudtee kutsekomisjonide, temaatiliste töötubade ja -gruppide töös ning teeb koostööd ERA-ga (European Union Agency for Railways) piiriüleste küsimuste ja ühtse ohutustunnistuse menetluste raames. Koostöö tõhusust ettevõtjatega hinnatakse parandusmeetmete rakendamise, korduvate rikkumiste ja ohutuspädevate muutuste alusel, et tagada kogu raudteesüsteemi ohutustaseme pidev paranemine.

Edastame teabekirju, kutsume kokku erinevaid töögrupe, konsulteerime ja korraldame infopäevi, et ettevõtjad oleksid teadlikumad.

Jätkasime šundikadudega seotud töögrupi kohtumisi, et kõik hinnata rakendatud meetmete toimivust ja, et osapooled oleksid ühes infoväljas.

25.07 - 26.07 toimus Relsiralli, kus osales ka TTJA meeskond. Üritus tõi kokku palju Eesti raudtee ettevõtteid.

TTJA osaleb mitmel raudteeohutusega seotud arutelul. Üheks neist on riiklik liiklusohutusprogramm (LOP), mis seab liiklusohutuse sihid järgnevas kümneks aastaks. Programmi põhifookuses on hukkunute ja raskesti vigastada saanutega liiklusõnnetuste vähendamine. Elluviimiskava sees on muuhulgas ka foorisignalisatsiooniga raudteeülesõidukohtade varustamine täiendavate tõkkepuudega. Keskendutakse raudteeülesõidukohtadele, mille liiklustiheduse ja rongide liikumiskiiruse järgi seotud kategooria ei nõua tõkkepuu paigaldust, kuid kus on liiklustihedus suur või tihedamalt toimuvad õnnetused. Programmi aruteludes osalevad riigiasutused.

Samuti toimub TTJA, Operation Lifesaver MTÜ ja raudtee-ettevõtjate vahel raudteeohutusele tähelepanu pöörvate kampaaniate ja teavitustööde arutelud.

5. Järelevalve

5.1. Strateegia, plaanid, protseduurid ja otsuse vastuvõtmine

TTJA kavandab järelevalvetegevusi pikaajalise ja riskipõhise lähenemise alusel, tuginedes põhjalikele analüüsidele. Lisaks Euroopa Liidu ja Eesti õigusaktidele lähtutakse tegevuste planeerimisel Transpordi- ja liikuvuse arengukavast 2021–2030, transpordiprogrammi eesmärkidest, TTJA arengukavast, ohuproгноosidest ning Euroopa Liidu Raudteeameti (ERA) juhendmaterjalidest.

TTJA peamised eesmärgid

Ohutusjuhtimise pidev arendamine koostöös raudteesektoriga

Toetame ohutusjuhtimissüsteemide järjepidevat täiustamist, korraldades regulaarset teavitustööd, edendades ettevõtete vahelist kogemuste vahetamist ning otsides võimalusi ühiste koolituste läbiviimiseks nii sektorile kui ka TTJA ametnikele.

Ohutuse tagamine raudteel

Jälgime raudteesüsteemi ohutust, analüüsides ohutuspärijaid, aruandeid ja riskitegureid. Kontrollime raudteeliikluse, raudtee-ettevõtjate, raudteerajatiste ja veeremi vastavust õigusaktidest ning tehnilistest nõuetest tulenevatele tingimustele. Samuti hindame tegevuseeskirjade järgimist ning töötajate pädevust. Vajaduse korral rakendame ohutuse tagamiseks piiranguid või muid meetmeid, sealhulgas kiiruspiiranguid või liikluse ajutist piiramist.

Ohutuseesmärkide kavandamine ja hindamine

Seame ja hindame regulaarselt raudteesektori ohutuseesmärke. Igal aastal vaatame üle eesmärkide saavutamiseks vajalikud meetmed ning koostame vastava tegevuskava. Samuti koostame iga-aastase ohutusaruande, mis avaldatakse TTJA veebilehel.

Raudteeliiklusregistri ja Euroopa veeremiregistri ajakohasuse tagamine

Menetleme registrikande taotlusi ning hoolitseme selle eest, et raudteeliiklusregistri ja Euroopa veeremiregistri andmed oleksid ajakohased, täielikud ja usaldusväärsed. Vajaduse korral täiendame registreid uute andmetega vastavalt raudteerajatiste, vedurijuhtide ja veeremite kohta.

Ohutustunnistuste ja tegevuslubade menetlemine ning järelevalve

Menetleme ühtsete ohutustunnistuste taotlusi Euroopa Liidu Raudteeameti One-Stop Shop (OSS) ühtses kontaktpunktis ning ohutuslube ja tegutsemise ohutustunnistusi TTJA järelevalve

infosüsteemis. Menetluse käigus hindame esitatud dokumente, kogume vajadusel täiendavaid tõendeid ning kasutame saadud teavet järjepidevalt ka edasises järelevalvetöös.

Ajaloolise raudtee ohutuse tagamine

Toetame ajalooliste ja kitsarööpmeliste raudteede ohutut käitamist, nõustades ettevõtjaid ohutusjuhendite koostamisel ning andes nendele vajaduse korral seaduses ette nähtud heakskiidu.

Rahvusvaheline koostöö

Teeme koostööd Euroopa Liidu liikmesriikide riiklike ohutusasutuste ja Euroopa Liidu Raudteeametiga. Osaleme piiriüleste menetluste läbiviimises, jagame ohutusalast teavet ning toetame ühtsete ohutustunnistuste menetlemist.

Raudteeveeremi hoolduse nõuetekohasuse tagamine

Väljastame hoolduse eest vastutavatele üksustele ECM-sertifikaate ning tehnohoold- ja remonditegevuse lube. Samuti teostame nende ettevõtete üle regulaarset järelevalvet.

Vedurijuhtide koolitamise ja eksamineerimise kvaliteedi tagamine

Tagame vedurijuhtide väljaõppe ja eksamineerimise kvaliteedi ning erapooletuse, teostades järelevalvet koolituskeskuste ja eksamineerijate üle ning andes vajalikud heakskiidud.

Riskihindamise nõuete rakendamise jälgimine

Kontrollime, et raudteesektoris kasutatakse riskihindamise meetodeid nõuetekohaselt. Oluliste muudatuste korral jälgime, et ettevõtjad kaasaksid sõltumatu ohutushindamisasutuse (Assessment Body, AsBo).

Ohutuskultuuri arendamine

Edendame ohutuskultuuri põhimõtete rakendamist ettevõtete ohutusjuhtimissüsteemides ning toetame parimate praktikate jagamist kogu raudteesektoris.

Otsuste põhjendamine ja vaidlustamine

TTJA põhjendab oma otsuseid vajaduse korral järelevalve protokollis, haldusaktis või ettekirjutuses. Isikul, kes leiab, et TTJA haldusakt või toiming rikub tema õigusi, on õigus otsus vaidlustada 30 kalendripäeva jooksul selle teatavaks tegemisest. Vaidlustamiseks võib esitada vaide TTJA peadirektorile haldusmenetluse seaduses sätestatud korras või kaebuse Tallinna Halduskohtule halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras.

5.2. Järelevalve tulemused

Viidi läbi järelevalvetoiminguid raudteesektori ettevõtjate ja organisatsioonide üle, keskendudes raudteeohutuse, ohutusjuhtimissüsteemide rakendamise, veeremi tehnilise seisukorra ning hooldusfunktsioonide nõuetekohasuse kontrollimisele.

Kokku teostati 35 järelevalvetoimingut, mille koosseis jagunes:

- Vedurijuhi tegevuste kontrollimine - 9 toimingut;
- Tegutsemise ohutustunnistused - 10 toimingut;
- Ühtsed ohutustunnistused - 4 toimingut;
- Ühtsed ohutusload - 2 toimingut;
- ECM-sertifikaadid - 4 toimingut;
- Muud - 6 toimingut.

Järelevalve käigus koostati järelevalveprotokolle, akte ja aruandeid, mis võimaldasid hinnata järelevalvealuste subjektide vastavust kehtivatele nõuetele. Järelevalvetoimingute tulemusena tuvastati üksikuid puudusi ja mittevastavusi, kuid kontrollitavad kõrvaldasid need üldjuhul vabatahtlikult ning määratud tähtajaks. Olulisi süsteemseid rikkumisi ega selliseid puudusi, mis oleksid seadnud ohtu raudteeliikluse ohutuse, järelevalve käigus ei tuvastatud.

Jätkuvalt kontrolliti ühtsete ohutustunnistuste ja ohutuslubadega seotud ohutusjuhtimissüsteemide toimimist ning ECM-sertifitseeritud hooldusüksuste tegevuse vastavust nõuetele. Hinnati raudteefrastruktuuri objektide, raudteeületuskohtade ja veeremi tehnilist seisundit, et tagada nende ohutu kasutamine. Teostati järelevalvet vedurijuhtide koolituse ja kutsealase pädevuse üle, mille käigus olulisi puudusi ei tuvastatud. TTJA ametnikud osalesid kutsekomisjonide töös vaatlajatena, et tagada kutsete andmise protsessi sõltumatus ja läbipaistvus. Probleeme kutsekomisjonide tegevuses ei tuvastatud.

Kokkuvõttes näitas järelevalve, et raudteesektori ettevõtjad järgisid valdavalt kehtivaid ohutusnõudeid ning tuvastatud puudused kõrvaldati koostöös järelevalveasutusega.

5.3. Koordineerimine ja koostöö

Koostöö ja koordineerimine on raudteeohutuse järelevalves keskse tähtsusega põhimõtted. TTJA eesmärk ei ole üksnes kontrollida nõuete täitmist, vaid toetada ka ohutuskultuuri arengut kogu raudteesektoris. Seetõttu julgustab TTJA järelevalveprotsessis kõiki osapooli tegema avatud ja konstruktiivset koostööd ning on lisaks ametlikule menetlusele valmis andma täiendavaid selgitusi,

jagama parimaid praktikaid ning põhjendama tehtud otsuseid. Selline lähenemine aitab ennetada rikkumiste tekkimist ning suurendab osapoolte teadlikkust ohutusnõuetest.

Järelevalvetegevus on üha enam suunatud ennetusele ja riskide varajasele tuvastamisele. Selleks teeb TTJA regulaarset koostööd nii raudtee-ettevõtjate, infrastruktuurivaldajate, hooldusüksuste kui ka teiste riigiasutustega. Oluliseks koostöövormiks on infovahetus, ühised arutelud ning järelevalvete käigus tuvastatud probleemkohtade analüüsimine eesmärgiga leida püsivaid lahendusi ja vältida sarnaste juhtumite kordumist.

Asutusesiseselt toimus tihe koostöö tugiteenuste osakonnaga ennetus- ja teavitustegevuste läbiviimisel ning ehitus- ja raudteeosakonna kolleegidega, kes tegelevad raudteeinfrastruktuuri küsimustega. Koostöös hinnati raudteeohutusega seotud riske, koordineeriti järelevalvetoiminguid ning jagati teadmisi keerukamate juhtumite menetlemisel.

2025. aastal jätkus hea koostöö ka Tööinspeksiooniga, eelkõige valdkondades, kus põimuvad raudteeohutus ja tööohutus. Ühise infovahetuse ning vajaduse korral koordineeritud järelevalvetoimingute kaudu pöörati tähelepanu töötajate ohutusele raudtee ehitus-, hooldus- ja käidutöödel. Selline koostöö võimaldab terviklikumalt hinnata töökeskkonnast ja töökorraldusest tulenevaid riske ning toetab ohutuskultuuri arengut ettevõtjate seas.

Samuti osales TTJA aktiivselt raudteeületuskohtade komisjonilistes ülevaatustes ja järelevalvetoimingutes, kuhu olid kaasatud kohalike omavalitsuste, infrastruktuurivaldajate, teeomanike ning teiste asjaomaste osapoolte esindajad. Ülevaatuskomisjoni käigus hinnati ülesõitude ja ülekäikude nähtavust, tehnilist seisukorda, liikluskorraldust ning võimalikke ohutusriske. Selline koostöömudel võimaldab erinevate osapoolte teadmised ja kogemused ühendada ning leida kiiremini lahendusi liiklusohutuse parandamiseks.

Tähelepanu pöörati ka andmepõhise järelevalve arendamisele. Järelevalves kogutud teabe, ohutusaruannete, juhtumite analüüside ja riskinäitajate senisest laiem kasutamine võimaldab paremini suunata järelevalveressursse sinna, kus ohutusriskid on suurimad. See aitab muuta järelevalvet tõhusamaks ja ennetavamaks ning toetab kogu raudteesektori ohutustaseme pidevat parendamist.

Kokkuvõttes oli 2025. aasta märksõnadeks avatud koostöö, ennetav lähenemine, asutuste vaheline infovahetus ja ühistegevused, mille eesmärk oli tagada Eesti raudteesüsteemi kõrge ohutustase ning toetada sektori osapoolte vastutustundlikku ja ohutut tegutsemist.

6. Ühtsete ohutusmeetodite rakendamine raudtee-ettevõtete poolt

Ühtsed ohutusmeetodid (inglise keeles lühend CSM), mida raudtee-ettevõtjad rakendavad, on eelkõige seotud riskihindamisega (EL rakendusmäärus 402/2013), raudtee-ettevõtja enda ohutuseesmärkide ja ohutusnäitajatega ning raudtee-ettevõtja sisese järelevalvemenetlusega (EL määrus 1078/2012). Tegemist on kokkulepitud süsteemse lähenemise ja ohutuse jälgimisega, mis võimaldab raudtee-ettevõtjatel saada parema ülevaate oma olukorrast ja võrrelda seda nii teiste raudtee-ettevõtjatega kui ka riigi ja Euroopa Liidu tasemetega. Järgnev peatükk kirjeldab ühtsete ohutusmeetodite rakendamist raudtee-ettevõtete poolt. Ühtsete ohutusmeetoditest teadlikkuse tõstmiseks informeerib ohutusasutus raudtee-ettevõtteid infokoosolekute ning TTJA esitlusmaterjalide kaudu Euroopa Liidu raudteeohutusalaste õiguslikest materjalidest.

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 ärilistest eesmärkidest tulenevaid riske ohutul viisil ja täidab kõiki tema suhtes kohaldatavaid ohutuse tagamise kohustusi. Ettevõtted rakendavad oma dokumentides ja tegevustes ohutusjuhtimise süsteemi ühtseid ohutusmeetodeid ning ohutusedirektiivi, kuid teevad seda ettevõtete tegevusvaldkonnast ning suurusest erineva detailsusega. Suuremad ettevõtted saavad planeerida ja kaasata ressursi, et oleksid rakendatud ühtsed ohutusmeetodid.

2025. aastal viidi lõpule 3 ühtse ohutustunnistuse menetlust, mille tulemusena väljastati ettevõttele ajakohastatud ühtne ohutustunnistus. Lisandusid 2 ajakohastamise menetlust, kus ühes vahetus ettevõtte nimi ning teises oli peamenetlejaks ERA, mis viidi lõpuni 10.11.2025. Kõik menetlused lõpetati ning järgmisesse aastasse üle ei viidud.

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. Ohutusasutus hindab riske ohutusjuhtimise süsteemi uuendamisel, väljaandmisel ja järelvalvel perioodiliselt oluliste muudatuste korral. Samuti kui tegemist on vastavushindamisega näiteks veeremite kontekstis või olulise ohutusalase muudatuse kontekstis. Ühise ohutusmeetodi määruks viidatud riskijuhtimise ja -hindamise menetlused on seotud menetlustega, mis kehtestatakse ohutustasemete ning olulise muudatuse ohutusnõuetele vastavuse hindamiseks. Seega moodustavad need osa raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja raudtee-ettevõtjate ohutuse juhtimise süsteemi üldisest riskijuhtimise ja -hindamise ning ka infrastruktuuri kasutuslubade menetlusest.

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.

Ohutusasutus kaasab oma töösse järelevalve/seire ühtsete ohutusmeetodite põhimõtteid ning rakendatakse neid järelevalve planeerimisel, teostamisel ja tulemuste analüüsimisel. Järelevalve planeerimisel lähtutakse ettevõtete esitatud andmetest, varasematest järelevalvetest. Samas võetakse arvesse ettevõtte tegevusega kaasnevaid riske. Järelevalve käigus on tuvastatud, et ettevõtted seiravad oma protsesse ning rakendavad sisekontrolli meetmeid. Üldjuhul on monitoorimise ohutusmeetodite rakendamine seotud ettevõtte ohutusjuhtimise süsteemiga. Üldiselt on järelevalves selgunud, et väiksematel ettevõtetel kelle põhitegevus pole kaubaveod, ühtsete ohutusmeetodite rakendamine on siiski keerulisem. Kui näiteks kaubavedu toimub 1-2 korda aastas, siis sobivate seirenäitajate määratlemine on suure halduskoormusega ja keeruline ning märgatavat ohutuse paranemist ei saa efektiivselt vaadelda. Senine kogemus näitab, et väiksemad ettevõtted on suutelised oma protsesse haldama, kuid suuremad ettevõtted saavad ohutusmeetodeid rakendada süsteemsemalt.

Ohutusasutus jälgib aruannetes ja järelevalves, kas ettevõtte on 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 prioriseerida oma tegevused nende riskide realiseerumise vältimisele. Samas on ettevõtted rakendanud protsesse, kus erinevad osakonnad teostavad raudteeohutusega otseselt seotud osakondade üle kontrolli ja järelevalvet.

7. Ohutuskultuur

7.1. Ohutuskultuuri hindamine ja järelevalve

Euroopa Komisjoni direktiivi 2016/798 artikli 9 punktist 6 on tuletatud raudteeseaduse paragrahv 40 lõige 6. Nõue näeb ette iga-aastast raudtee infrastruktuurivaldajate ning raudtee-ettevõtete eelmise aasta ohutusuaruannete esitamist TTJA-le hiljemalt kuupäeval 31.05. Ohutusuaruanne on iga aastane suhtlusvahend TTJA ja ettevõtete vahel, mille eesmärgiks on ettevõttel ja TTJA-l näha, millised muudatused on möödunud aastal sisse viinud ettevõtte poolt kehtestatud ja rakendatavas OJS-is ning kuidas on ohutusnäitajate areng edenenud.

Raudtee-ettevõtted:

Ohutusuaruandeid hinnates leidis TTJA, et levinumaks puuduseks oli ohutusuaruande sisu sassi aetud tegevusuaruandega või ohutusunõuniku aruandega. Veel leiti vigu ohutusnäitajate arengu väljatoomisel aastate lõikes, ühiste ohutusmeetodite kohaldamisel ning ohutusuaruandeid reguleerivate nõuetega kursis olemisel. Suhtlus ettevõtetega oli tihe kuna TTJA tähelepanekuid leiti 9-l ettevõttel 12-st.

Lätis ja Leedus registreeritud ettevõtted tõlkisid pärast TTJA-ga suhtlust ohutusuaruanded eesti keelde ning saatsid pärast TTJA-ga kokkulepitud parandusi eeskujulikud ohutusuaruanded.

Hoolimata TTJA meeldetuletustest, 2024. aasta ohutusuaruanne ei laekunud ettevõttelt "Horizon" Tselluloosi ja Paberi AS, millest tulenevalt organiseeriti kohapealne järelevalve 2026. aasta alguseks.

Ettevõtte AS Baltijas Ekspresis ei saatnud TTJA-le ohutusuaruannet, kuid Eesti avaliku raudtee taristuettevõtja (AS Eesti Raudtee) taristu kasutamiste kokkuvõtetest selgub, et ettevõtte ei ole aastal 2024. tegutsenud Eesti territooriumil.

Oma aasta ohutusuaruannetes on avaliku raudteetaristu ettevõtjad raudteeinfrastruktuuri toimise kitsaskohtade peatükis välja toonud eritasandilistele raudteeületuskohtade teemalise seisukoha. Seoses 2023. aastal avaldatud raudtee tehnokasutuseeskirja muudatustega, mis hõlmab üleminekutähtaegadega uuendusi raudteeületuskohtade ohutumaks muutmise teemal, on võetud kindel hoiak ehitada nii uued kui ka olemasolevad raudteeületuskohad eritasandilisteks.

Sõltuvalt raudteeületuskoha kategooriast, mis põhineb liiklustihedusest ja rongi liikumiskiirusest, tuleb raudteeületuskohtade ohutusvarustuses uuendusi teha. Raudtee-ettevõtete soovil on lisatud erinevatele uuendustele üleminekutähtajad, et muudatused ei oleks raudteeinfrastruktuuri majandajale liialt koormavad. Endiselt on mitmel puhul öeldud, et taolised investeerimised ohutusalastesse projektidesse on võimalik vaid juhul, kui on tagatud riigipoolne finantseerimine.

Kui pikas perspektiivis on ettevõtete sihiks olnud rongikiiruste suurendamine ja taristu moderniseerimine, siis viimased aastad on eriline rõhk olnud ka raudteeületuskohtade ohutusel.

Siinkohal pooldatakse nii uute loomisel kui ka olemasolevate rekonstrueerimisel peamiselt eritasandilisi lahendusi. Peamisteks põhjusteks sellele eelistusele tuuakse madalad pikaajalised hoolduskulud, kõige ohutum lahendus ja sõltuvalt peaaegu samad rajamis- või renoveerimiskulud kui samatasandilisel lahendusel. Nii TTJA kui ka Riigikontroll on üleminekutähtaegade sätestamisega kaasnevaid elemente selgitanud. Täpsemalt on rongi sõidukiiruste tõstmine enne raudteeületuskohale kohalduva ülemineku perioodi lõppu võimalik vaid siis, kui raudteeületuskoht vastab soovitud rongi liikumiskiiruse ja liiklejate kordajaga kategooria ohutusvarustuse nõuetele.

Määrused kehtima hakanud raudteeületuskohtade kategooriad piiravad ka rongi liikumiskiiruse selles kohas – kui ületavate rongide ja liiklejate kordaja ja raudteeületuskoha ohutusvarustus ei vasta nõuetele, siis tuleb rongi kiirust alandada.

Kokkuvõtlikult sisaldavad paljud ohutusuanded mitmes peatükis eelmise aastaga võrreldes sama teksti. Eriti nõuab tähelepanu peatükk „Aruanne asjakohaste ühiste ohutusmeetodite kohaldamise kohta“, kus tihti on lisatud üldine jutt, lisamata aastapõhiseid fookuseid ja täpsustusi.

7.2. Ohutuskultuuri initsiatiivid, projektid ja kommunikatsioon

Raudteealase ohutusteadlikkuse tõstmisega tegeleb mittetulundusühing Operation Lifesaver Estonia (edaspidi OLE). Ühingu tegevuse eesmärkideks on muulhulgas raudteeõnnetuste vähendamise avalikkuse teavitamise teel raudteeliiklustega kaasnevatest ohtudest. Seda juurutatakse õppeprogrammide väljatöötamisega, ohualaste loengute ja esitlustega, üleriigiliste kampaaniatega jne. Raudtee-ettevõtjad on saavad selle ühingu liikmeteks ja kõik ohutusalased kommunikatsiooni projektid viiakse läbi OLE ühingu.

LISA 1 Ülevaade raudteeosakonna järelevalve tegevustest 2025

Järelevalve toimumine	Seotud ettevõtte	Järelevalve teemad
I poolaasta	Eesti Liinirongid AS	Vedurijuhi tegevused raudteeveeremi juhtimisel
I poolaasta	Eesti Liinirongid AS	Ohutusjuhtimissüsteemi rakendamine ettevõttes
I poolaasta	GoTrack OÜ	ECM-sertifikaadi kasutamise järelevalve
I poolaasta	Enefit Power AS	- Ettevõtte ohutusjuhtimise süsteem ja selle toimimine - Ettevõtte riskide hindamise kord ja selle toimimine - Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine - Veeremi tehniline ohutus ja dokumentatsioon - Vedurijuhi tegevused raudteeveeremi juhtimisel - Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele - Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele
I poolaasta	Orica Eesti AS	- Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine - Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele
I poolaasta	Valga Depoo AS	- ECM-sertifikaadi kasutamise järelevalve - Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine - Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele
I poolaasta	Skinest Rail AS	- Vedurijuhi tegevused raudteeveeremi juhtimisel - Ohutusjuhtimissüsteemi rakendamine ettevõttes
I poolaasta	Steel Buckle OÜ	Vedurijuhi tegevused raudteeveeremi juhtimisel
I poolaasta	Enefit Industry AS	- Raudteeületuskohtade ülevaatus - Veeremi tehniline ohutus ja dokumentatsioon
I poolaasta	Edelaraudtee AS	- Ohutusjuhtimissüsteemi rakendamine ettevõttes - Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine
II poolaasta	VKG Logistica OÜ	- Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine - Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele
II poolaasta	AS VNK (Kohtla-Järve)	- Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine - Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele
II poolaasta	Eesti Raudtee AS	Raudteeületuskohtade ülevaatus (Ida-Virumaa, Tartu linn, Jõgevamaa)
II poolaasta	Sillamäe Sadam AS	Veeremi tehniline ohutus ja dokumentatsioon

		• Vedurijuhtide sertifitseerimine • Vedurijuhtide koolituskeskus • Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine • Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele • Ohutusjuhtimissüsteemi rakendamine ettevõttes • Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele
II poolaasta	Edelaraudtee AS	• Raudteeületuskohtade ülevaatus • Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele
II poolaasta	Eesti Raudtee AS	• Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele
II poolaasta	Aleksander-Ehitus OÜ	• Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine • Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele
II poolaasta	Ingle AS	• Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine • Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele
II poolaasta	Seaside OÜ	• Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine • Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele
II poolaasta	Operail Repairs OÜ	• Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine • Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele • ECM-sertifikaadi kasutamise järelvalve ja laiendamine
II poolaasta	Eesti Raudtee AS	• Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele

Tabel 6. 2025. aasta järelvalve tegevused.

LISA 2 Arengud koostalitlusvõimes

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]	0
1b	Length of lines excluded from the scope of application of the SAF Directive [km]	0

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

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

3. PRM adapted stations (end of year)

3a	PRM TSI compliant railway stations	0
3b	PRM TSI compliant railway stations - partial TSI compliance	0
3c	Accessible railway stations	62
3d	Other stations	25

4. Train driver licenses (end of year)

4a	Total number of valid European licenses issued in accordance with the Directive 2007/59/EC (as amended)	774
4b	Number of newly issued European licenses (first issuance)	17

5. Number of vehicles authorised under the interoperability Directive (EU) 2016/797 (during the reporting year)

5a	First authorisations (article 14(1)(a) Regulation (EU) 2018/545) - total	0
5aa	Freight wagons	0
5ab	Passenger coaches	0
5ac	Thermal or electric traction units	0
5ad	Self-propelling thermal or electric passenger trains	1
5ae	Special vehicles/OTM	0
5b	Renewed vehicle type authorisations (article 14(1)(b) Regulation (EU) 2018/545) - total	0
5ba	Freight wagons	0
5bb	Passenger coaches	0
5bc	Thermal or electric traction units	0
5bd	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0
5be	Special vehicles/OTM	0
5c	Extended area of use authorisations (article 14(1)(c) Regulation (EU) 2018/545) - total	0
5ca	Freight wagons	0
5cb	Passenger coaches	0
5cc	Thermal or electric traction units	0
5cd	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0
5ce	Special vehicles/OTM	0

5d	New authorisations (article 14(1)(d) Regulation (EU) - total	0
5da	Freight wagons	0
5db	Passenger coaches	0
5dc	Thermal or electric traction units	0
5de	Self-propelling thermal or electric passenger trains	1
5df	Special vehicles/OTM	1
5e	Authorisations in conformity to type (article 14(1)(e) Regulation (EU) - total	0
5ea	Freight wagons	0
5eb	Passenger coaches	0
5ec	Thermal or electric traction units	0
5ee	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0
5ef	Special vehicles/OTM	0

6. ERTMS equipped vehicles (total fleet, end of year)

6a	Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS Level 1	0
6b	Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS Level 2	0
6c	Tractive vehicles including trainsets – no ERTMS installed	0

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

FTE staff involved in safety certification	1,0
FTE staff involved in vehicle authorization	1,5
FTE staff involved in supervision	3,5
FTE staff involved in other railway-related tasks	3

Tabel 7. Andmetabel Euroopa Liidu Raudteeametile. Andmed seisuga 31. detsember 2025

LISA 3 Kehtivad ohutustunnistused ja -load

Ettevõtte nimi	Loa/tunnistuse tüüp	Loa/tunnistuse number	Kehtivuse algus	Kehtivuse lõpp
AS Eesti Liinirongid	Ühtne ohutustunnistus	EU1020250060	28.02.2025	13.06.2028
AS Sillamäe Sadam	Ühtne ohutustunnistus	EE1020230267	03.11.2023	02.11.2028
AS Skinest Rail	Ühtne ohutustunnistus	EE1020230105	01.05.2023	30.04.2028
Enefit Industry AS	Ühtne ohutustunnistus	EE1020260023	11.04.2025	31.08.2026
Horizon Tselluloosi ja Paberi AS	Ühtne ohutustunnistus	EE1020220258	11.11.2022	11.11.2027
LEONHARD WEISS OÜ	Ühtne ohutustunnistus	EE1020230328	14.06.2023	13.06.2028
Maardu Raudtee AS	Ühtne ohutustunnistus	EE1020250144	25.04.2025	27.02.2029
Sabiedrība ar ierobežoto atbildību "LDZ CARGO"	Ühtne ohutustunnistus	EU1020210211	17.12.2021	16.12.2026
Operail OÜ	Ühtne ohutustunnistus	EU1020250357	14.11.2025	23.01.2029
AS GoRail	Ühtne ohutustunnistus	EE1020240120	08.06.2024	07.06.2029
LTG Cargo	Ühtne ohutustunnistus	EU1020240059	20.03.2024	29.10.2028
Baltijas Ekspresis	Ühtne ohutustunnistus	EU1020240170	30.07.2024	27.09.2026
AS Eesti Raudtee	Ohutusluba	EE2120240001	25.01.2024	25.01.2029
Edelaraudtee AS	Ohutusluba	EE2120230001	12.11.2023	12.11.2028

Tabel 8. Kehtivad ohutustunnistused ja -load seisuga 31.12.2025.

LISA 4 Kehtivad tegutsemise ohutustunnistused

Ettevõtte nimi	Tunnistuse number	Kehtivuse algus	Kehtivuse lõpp
AS Liwathon E.O.S.	EE 1 3 2025 0023	21.dets.25	21.dets.30
EuroChem Terminal Sillamäe Osaühing	EE 1 3 2025 0021	09.dets.25	09.dets.30
Katoen Natie Eesti Aktsiaselts	EE 1 3 2025 0020	02.dets.25	02.dets.30
AS VNK	EE 1 3 2025 0022	07.nov.25	07.nov.30
Scandagra Eesti Aktsiaselts	EE 1 3 2025 0019	02.nov.25	02.nov.30
AS GoProperty	EE 1 3 2025 0018	16.juuli.25	16.juuli.30
PALDISKI SADAMATE AS	EE 1 3 2025 0013	10.juuli.25	10.juuli.30
Aktsiaselts SILLAMÄE SADAM	EE 1 3 2025 0011	09.juuli.25	09.juuli.30
HHLA TK Estonia AS	EE 1 3 2025 0009	09.juuli.25	09.juuli.30
BLRT Grupp AS	EE 1 3 2025 0015	04.juuli.25	04.juuli.30
ESTMA Terminaali Osaühing	EE 1 3 2025 0014	04.juuli.25	04.juuli.30
AS Nynas	EE 1 3 2025 0008	03.juuli.25	03.juuli.30
Kunda Trans OÜ	EE 1 3 2025 0017	03.juuli.25	03.juuli.30
Muuga Storage Terminal OÜ	EE 1 3 2025 0010	03.juuli.25	03.juuli.30
aktsiaselts TALLINNA SADAM	EE 1 3 2025 0016	03.juuli.25	03.juuli.30
Puma Energy Baltics AS	EE 1 3 2025 0006	17.juuni.25	17.juuni.30
Osaühing Roodevälja Terminal	EE 1 3 2025 0012	03.juuni.25	03.juuni.30
AS Valga Depoo	EE 1 3 2025 0004	24.mai.25	24.mai.30
Aktsiaselts Olerex Terminal	EE 1 3 2025 0002	19.mai.25	19.mai.30
LEONHARD WEISS OÜ	EE 1 3 2025 0007	16.mai.25	16.mai.30
ORICA EESTI OSAÜHING	EE 1 3 2025 0005	02.mai.25	02.mai.30
Aktsiaselts Milstrand	EE 1 3 2025 0001	30.apr.25	30.apr.30
AS Eesti Liinirongid	EE 1 3 2025 0003	29.apr.25	29.apr.30
MAARDU RAUDTEE AKTSIASELTS	EE 1 3 2024 0006	20.dets.24	20.dets.29
OÜ Estreftransservice	EE 1 3 2024 0004	15.nov.24	15.nov.29
VKG Logistika OÜ	EE 1 3 2024 0001	17.mai.24	17.mai.29
Operail Repairs OÜ	EE 1 3 2024 0002	14.mai.24	14.mai.29
Creafin Eesti OÜ	EE 1 3 2023 0007	05.dets.23	05.dets.28
OÜ Berenike	EE 1 3 2023 0006	01.nov.23	01.nov.28
Elme Metall OÜ	EE 1 3 2023 0005	18.okt.23	18.okt.28

Skinest Technology OÜ	EE 1 3 2023 0004	11.juuli.23	11.juuli.28
Operail OÜ	EE 1 3 2024 0005	10.dets.24	28.apr.28
Seaside Development OÜ	EE 1 3 2023 0002	13.apr.23	13.apr.28
Tapa Vallavalitsus	EE 1 3 2023 0001	20.jaan.23	20.jaan.28
Osaühing Eesti Viljasalv	EE 1 3 2022 0008	21.okt.22	21.okt.27
Osaühing Select Service	EE 1 3 2022 0009	21.okt.22	21.okt.27
Agrochema Eesti OÜ	EE 1 3 2022 0006	31.mai.22	31.mai.27
Osaühing MGT MUUGA GRAIN TERMINAAL	EE 1 3 2022 0005	20.mai.22	20.mai.27
Cronimet Nordic OÜ	EE 1 3 2022 0004	17.mai.22	17.mai.27
OSAÜHING FORMET GRUPP	EE 1 3 2022 0003	25.veebr.22	25.veebr.27
AS Tiigi Keskus	EE 1 3 2022 0002	27.jaan.22	27.jaan.27
AS Tiigi Keskus	EE 1 3 2022 0001	10.jaan.22	10.jaan.27
AS SANKOTRANS	EE 1 3 2021 0025	06.dets.21	06.dets.26
AS Terminal	EE 1 3 2021 0024	26.nov.21	26.nov.26
Stivis OÜ	EE 1 3 2021 0021	25.nov.21	25.nov.26
Aktsiaselts RGR	EE 1 3 2021 0023	12.nov.21	12.nov.26
Aktsiaselts Propaan	EE 1 3 2021 0022	07.okt.21	07.okt.26
BLRT Refonda Baltic OÜ	EE 1 3 2021 0020	04.aug.21	04.aug.26
AS Kuusakoski	EE 1 3 2021 0019	15.juuli.21	15.juuli.26
OÜ Exmet	EE 1 3 2021 0018	16.juuni.21	16.juuni.26
ALEKON CARGO Osaühing	EE 1 3 2021 0017	08.juuni.21	08.juuni.26
INHUS Prefab OÜ	EE 1 3 2021 0016	03.juuni.21	03.juuni.26
OÜ Kemotar	EE 1 3 2021 0013	06.mai.21	06.mai.26
Aktsiaselts FRELOK	EE 1 3 2021 0014	06.mai.21	06.mai.26
Aktsiaselts Komerck	EE 1 3 2021 0015	05.mai.21	05.mai.26
Stivis OÜ	EE 1 3 2021 0012	14.apr.21	14.apr.26
"HORIZON" TSELLULOOSI JA PABERI AKTSIASELTS	EE 1 3 2021 0005	06.apr.21	06.apr.26
aktsiaselts Vigolin	EE 1 3 2021 0009	02.apr.21	02.apr.26
osaühing Aleksander-Ehitus	EE 1 3 2021 0011	01.apr.21	01.apr.26
BALTIC OIL SERVICE OÜ	EE 1 3 2021 0008	01.apr.21	01.apr.26
Narva Gate OÜ	EE 1 3 2021 0007	01.apr.21	01.apr.26

ABEMI LAOTEENUSED OÜ	EE 1 3 2021 0006	04.märts.21	04.märts.26
Aktsiaselts Ingle	EE 1 3 2021 0004	15.veebr.21	15.veebr.26
Osaühing Riigiressursside Keskus	EE 1 3 2021 0003	28.jaan.21	28.jaan.26
AS Alexela	EE 1 3 2021 0026	21.jaan.21	21.jaan.26
Enefit Industry OÜ	EE 1 3 2021 0001	01.jaan.21	01.jaan.26
Enefit Industry OÜ	EE 1 3 2021 0002	01.jaan.21	01.jaan.26

Tabel 9. Kehtivad tegutsemise ohutustunnistused seisuga 31.12.2025.