

## **RAUDTEELIIKLUSÕNNETUSE UURIMISARUANNE**

Raudteeõnnetus „Raudteede ohutuse direktiivi” 2004/49/EÜ jaotuse järgi:  
õnnetusjuhtum – kategooria: raudteeületuskoha õnnetusjuhtum

Raudteeõnnetus „Raudteeseaduse” jaotuse järgi: esimese astme raudteeõnnetus  
(raudteeveeremi kokkupõrge teise transpordivahendiga, millega kaasnes inimohver)

Raudteeõnnetuse koht ja kuupäev: Suigu raudteeülesõidukoht (Pärnumaal) 03. juunil  
2008.a.

Tallinn  
2008

## 1. KOKKUVÕTE

1. Reisirongi nr 0238 ja sõiduauto Toyota Corolla kokkupõrge toimus 03. juunil 2008.a kell 17.34 Pärnu – Tootsi jaamavahel asuval automaatselt seadistamata Suigu raudteeülesõidukohal.
2. Raudteeülesõidukohal toimunud õnnetuses hukkus saadud kehavigastuste tagajärjel sõiduauto juht.
3. Sõiduauto Toyota Corolla muutus vrakiks. Auto vasak külg oli täielikult deformeerunud.
4. Reisirongina sõitnud diislrongi juhtvagunil DR1BJ-2714 purunesid toite- ja pidurimagistraali toru, otsavoolikud ja puhvrilatern. Lumeraud oli kinnituskohadest lahti rebitud. Lumeraud, vaguni kere välisvärv ja AVS koodide vastuvõtu pooli tala said vigastatud.
5. Reisirongi juhtvaguni vigastused ei võimaldanud rongil graafikujärgset reisi jätkata. Reisijad toimetati sihtkohta selleks kohale kutsutud bussiga.
6. Rong seisis õnnetuspaigal 2 tundi ja 2 minutit, mille tagajärjel peeti 29 minuti jooksul kinni vastassuunas sõitev reisirong.
7. Õnnetuse otseseks vahetuks põhjuseks on inimlik eksimus. Autojuht ei järginud liiklusmärkide kehtestatud liiklustingimusi ega peatunud eesõigusemärgi 222 „Peatu ja anna teed“ ees rongi läbilaskmiseks, vaid jätkas sõitu rööbasteele, kus auto sai rongilt löögi vasakule küljele.
8. Raudteehutuse suurendamiseks tehti ettepanek muuta paindlikumaks väiksema liiklusintensiivsusega raudteeülesõitude ülesõidufooridega seadistamise õiguslikke aluseid, kus ülesõidukoha ohutuse hindamisel võetakse arvesse varem sellel toimunud õnnetusi.
9. Uurimisaruanne edastatakse aruande lõpus tehtud ettepanekute menetlemiseks Edelaraudteele AS, Tehnilise Järelevalve Ametile ja Tööinspektsiooni Põhja Inspektsioonile. Teadmiseks edastatakse uurimisaruanne Euroopa Raudteehutustele, Häirekeskuse Lääne-Eesti Keskusele, Lääne Politseiprefektuuri Pärnu politseiosakonnale ja Pärnu Teedevalitsusele.

### 1.1 Conclusion

1. The collision between passenger train no 0238 and motorcar Toyota Corolla took place on the 3rd of June 2008 at 17.34 p.m. on the Suigu level crossing without automatic fitting, located in the section between Pärnu and Tootsi.
2. The driver of the motorcar perished as the result of injuries received in the accident on the level crossing.
3. The Toyota Corolla car was wrecked. The left side of the car was totally deformed.
4. The most seriously was damaged the master wagon DR1BJ-2714 of a 3-wagon diesel passenger train, which feed pipe and the brake main pipe as well

as the end hosepipes and buffer lanterns were smashed. The snowplough was torn off insertions. The snow plough, the outside paint of the wagon frame and the AVS code reception coil core were damaged.

5. The damages of the master wagon of the passenger train made it impossible to continue the scheduled run. The passengers were transported to their places of destination with the help of a bus, called to the place of accident.
6. The train stood on the place of accident 2 hours and 2 minutes, which caused the stoppage of the passenger train, running from the opposite direction for 29 minutes.
7. The direct cause of the accident was human error. The driver of the car did not follow traffic conditions, laid down by traffic signs and did not stop, as regulated by the traffic sign 222 "Stop and make way" in order to let the train pass. Instead of that he continued to drive to the rail track, where the car was hit on its left side by the train.
8. In order to increase rail traffic safety we suggested that the legal bases for fitting with railway crossing traffic lights the level crossings with smaller traffic intensity be made more flexible, whereas upon safety evaluation of level crossings the earlier accidents on the said crossings should be taken into account.
9. The investigation report for proceeding of the proposals, presented at the end of the report will be forwarded to the Southwest Rail Ltd, to the Technical Surveillance Authority and to the North Inspection of the Labour Inspectorate. For information purposes the investigation report will be forwarded to the European Rail Agency, to the West Estonian Division of the Alarm Centre, to the Pärnu Police Department of the Western Police Prefecture and to the Pärnu Road Administration.

## 2. OTSESED FAKTID JUHTUMI KOHTA

### 2.1 Juhtum

Teisipäeval, 03. juunil 2008.a kell 17.34 toimus Suigu automaatselt seadistamata raudteeülesõidukohal reisirongi ja sõiduauto kokkupõrge.

Eesti Vabariigi „Raudteeseaduse“ järgi kvalifitseerub antud juhtum I astme raudteeõnnetuseks (raudteeveeremi kokkupõrge teise transpordivahendiga, millega kaasnes üks või mitu inimohvrit). Euroopa Parlamendi ja Nõukogu „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ järgi kuulub toimunud juhtum õnnetusjuhtumite hulka, mille kategooriaks on raudteeületuskoha õnnetusjuhtum.

Reisirongi ja sõiduauto kokkupõrke järgselt peatus rong peale ülesõidukohta, olles lükanud kokkupuutes enda ees sõiduautot. Auto asus 291,4m kaugusel raudteeülesõidukohast risti rööbastega, esiots suunatud Are poole. Auto esimesed ja tagumised rattad ulatusid üle rööbaste. Avariilise auto juhiistmel asus surnukeha. Sõiduki parempoolne esiüks oli avatud. Ukse juures rööbaste vahel lebas hingav koer. Sõiduki salongis esiistme põrandal oli riidest kotis mobiiltelefon Nokia.

Raudteeületusõidukohast 230m kaugusel ehk autost 61m kaugusel Pärnu poole seisis rööbastel diiselrong DR1BJ-3718.

Sündmuskohale kutsuti kiirabi, päästeteenistus ja politsei. Kiirabi fikseeris õnnetuses hukkunu, päästeteenistus osutas õnnetuse tagajärgede likvideerimisel abi politseile, politsei alustas juhtumi menetlemist.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kriisireguleerimise osakonda raudteeõnnetuste uurimisüksusele saabus Tehnilise Järelevalve Ameti raudteeohutuse osakonnast teade toimunud õnnetuse kohta 06. juuni 2008 hommikul. Uurimisüksus täpsustas esialgse info juhtumi kohta ning otsustas alustada õnnetuse uurimist. Uurimise alustamisest teavitas uurimisüksus veel 06. juunil Euroopa Raudteeagentuuri. Uurimise viib läbi vastutava uurija ülesannetes kriisireguleerimise osakonna peaspetsialist Jüri Olde. Vastutav uurija teeb koostööd raudtee-ettevõtte, politsei ning teiste asutuste, ettevõtete ning organisatsioonidega, mille tulemusel kogutud teabe analüüsile tuginedes koostab ta õnnetusjuhtumi uurimisaruande, kus kavandab meetmed liiklusohutuse suurendamiseks ja edaspidi taoliste juhtumite vähendamiseks.

## 2.2 Juhtumi taust

Suigu raudteeülesõidukohal sattus õnnetusse Edelaraudtee AS reisirong nr 0238, mida juhtis sama ettevõtte Tallinnas asuva veeremiteenistuse vedurimeeskond. Reisirong nr 0238 sõitis marsruudil Pärnu – Tallinn ja teda teenindas 75meetri pikkune kolmevaginiline diislrong DR1BJ-3718. Kokkupõrkesse sõiduautoga sattus diislrongi juhtvagin DR1BJ-2714.

Diislrongi juhtis alates 1975.a vastavat juhtimisõigust ja Raudteeinspeksiooni poolt välja antud ning 2005.a kehtivust pikendatud juhiluba omav diislrongijuht. Vedurijuhiabina töötas Eesti Raudtee ja Kutsekoja poolt omistatud ning kuni 2011.aastani kehtiva vedurijuhi abi I, diislrongijuhi abi kutsekvalifikatsiooniga isik.

Rööbasteele rongi ette sõitis eraisikule kuuluv punast värvi sõiduauto Toyota Corolla riikliku numbrimärgiga 712 MCV, mille juht omas B-kategooria kehtivat juhiluba.



Sõiduauto Toyota Corolla õnnetusjärgselt

Suigu raudteeülesõit asub Edelaraudtee Infrastruktuuri AS infrastruktuuril peateel Tootsi – Pärnu jaamavahel 120,006km. Ülesõidukohta ületab üks raudtee ja ülesõidukohale on omistatud III kategooria. Rongide liiklussagedus on 6 rongi

ööpäevas, autotranspordi liiklussagedus on 620 ühikut ööpäevas. Reisirongidele lubatud suurim kiirus on 80km/h, autotranspordile 90km/h.

Rongi tuleku suunalt on nähtavus ülesõidukohale 500m. Eeskirjadekohaselt on paigaldatud raudtee vile märgid. Autojuhil oli 50m kauguselt lähimast rööpast nähtavus rongi tuleku suunale 400m ulatuses, samasugune oli nähtavus 8m kauguselt.

Suigu raudteeülesõidukoht jääb Tori vallas Are – Tori tee 13,425km. Puitkattega ülesõidukoha laius on 9,2m, kõik prussid ei olnud alati jäigalt kinni. Ülesõidukohale viiv kõvakattega sõidutee laius on 4,9m. Suigu raudteeülesõidukoht ei ole varustatud automaatse foorisignalisatsiooniga. Paigaldatud on eesõigusmärk 222 „Peatu ja anna teed“, liiklusmärgid 112 „Tõkkepuuta raudteeülesõidukoht“, 121 „Üherööpmeline raudtee“, 123, 124 ja 125 „Ees on raudteeülesõidukoht“ ning pörkepostid. Liiklusmärgid on kaetud standardi EVS 613:2001 kohaselt valgustpeegeldava kilega. Sõidutee haldajaks on Pärnu Teedevalitsus.

Peale juhtumit teatas vedurijuht mobiiltelefoni teel toimunust Pärnu jaamakorraldajale, rongidispetšerile ja päästeteenistusele.

Häirekeskuse Lääne-Eesti Keskusele saabus vedurijuhilt teade Kuiaru külas Suigu raudteeülesõidul toimunud liiklusõnnetusest 03.06 kell 17.42. Veel kell 17.42:52 anti häirekeskuse poolt Pärnu kiirabile korraldus väljasõiduks sündmuskohale. Kiirabi asus teele kell 17.45:04 ja saabus sündmuskohale kell 18.05:12. Kell 18.33:07 lahkus kiirabi sündmuskohalt. Pärnu päästemeeskonnale andis häirekeskus korralduse sündmuskohale sõita kell 17.43:43. Päästemeeskond sõitis välja kell 17.45:04 ning jõudis sündmuskohale kell 18.05:12 ning lahkus sündmuskohalt kell 19.27:49.

Sündmuskohale saabus politsei, kes menetles juhtumit. Samuti saabus kohale Edelaraudtee AS esindaja. Raudtee hädaolukorra plaani käivitamiseks puudus vajadus. Edelaraudtee AS esindaja, päästeteenistuse ja politsei koostööna vabastati rööbastee sõiduauto vrakist. Auto tõugati inimjõul raudteelt teemuldele, millega vabastati raudtee. Autovraki äraviimise korraldas politsei.

## 2.3 Hukkimised, vigastused ja varaline kahju

Reisirongi ja sõiduauto kokkupõrke tagajärjel hukkus sõiduauto juht. Autojuhi surma põhjustas pea ja rindkere lahtine tõmp trauma hulgaliste luumurdudega ning peaaju ja elutähtsate siseorganite vigastustega.



Juhtvaguni  
vigastus

lumeraua

Autos oli koer, kes sai luumurdude näol raskeid vigastusi.

Diislrongi DR1BJ-3718 juhtvagunil DR1BJ-2714 tuvastati purunenud toite- ja pidurimagistraali toru, otsavoolikud, kinnituskohtadest oli lahti rebitud lumeraud, mis oli saanud vigastada. Kere vasakpoolne esiosa välisserv omas 1,5m<sup>2</sup> ulatuses värvikahjustusi, vigastatud oli AVS-koodide vastuvõtu pooli tala ning purunenud oli puhvrilatern. Remondikulud kokku moodustavad 183196 krooni.

Ettevõtte tegi täiendavad kulutused lisabussi tellimisega reisijate sihtkohta veoks, mis moodustas 6038 krooni. Vedurimeeskonnale anti täiendavad tasulised vabad päevad psüühilise tasakaalu saavutamiseks, mille kulutused moodustasid 7009 krooni.

Sõiduauto Toyota Corolla 712 MCV purunes täielikult ja muutus kasutuskõlbmatuks. Auto juhikoolne vasak külg oli täielikult deformeerunud, juhikoolne uks puudus.

Reisijad ja raudtee infrastruktuur kannatada ei saanud.

## 2.4 Välised asjaolud

Õnnetus toimus päeva ajal, ilm oli pilves, kuid selge. Sõidutee oli tasane ja kuiv. Raudtee moodustab Suigu ülesõidu lähistel lauge kõveriku.

## 3. UURIMISTE JA KÜSITLUSTE ANDMED

### 3.1 Kokkuvõtte ülestunnistustest

Õnnetuses hukkunud autojuhi lähisugulane on andnud ütlused, kus märgib, et hukkunu oli hariduselt meedik. Ta armastas loomi ning suhtus neisse abivalmilt ja tähelepanelikult. Oma tervise eest kandis autojuht hoolt ja kontrollis seda perioodiliselt. Tema kireks oli sport, kus ta armastas ka riske võtta. Autojuht teadis teed Sindist Are kaudu Tallinna maanteele juba lapsest saadik väga hästi ja teadis, et sealt läheb läbi ka raudtee. Autos kaasas olnud koer sai raskeid vigastusi ja tema elupäevad lõpetati sugulaste palvel veterinaarkliinikus.

Diislrongi vedurijuht on juhtumi kohta andnud ütlused ja seletuse, kus teatab, et 03.06.08 hommikul kell 06.58 alustas ta rongiga nr 0231 sõitu Tallinnast Pärnusse, kuhu jõuti kell 09.39. Peale seda oli puhkeaeg ja vedurimeeskond magas Pärnu raudteejaama puhkeruumis. Kell 17.10 teenindades rongi nr 0238 Pärnu – Tallinn, oli tagasisõit tavapärane. Olles sõitnud umbes 15 minutit Tallinna suunas, näitas esimene märk raudteel, et tulemas on raudteeülesõidukoht.

Lähenedes ülesõidukohale andis vedurijuht tugevat vilet. Mingi aja pärast oli kurv, sellest väljudes nägi vedurijuht üle ülesõidu sõitmas metsamaterjaliga laaditud autot, vedurijuht kordas signaali. Teiselt poolt liikus punane sõiduauto, vedurijuht andis tugevat vilet. Autojuht viledele ei reageerinud, vaatas vastassuunas. Vedurijuht nägi, et punase auto roolis olnud juhil oli vasak käsi põse kõrvale tõstetud nagu räägiks telefoniga. Vedurijuht sooritas kiirpidurduse. Otsasõitu vältida ta ei suutnud. Pärnu – Tootsi jaamavahe raudteeülesõidul km

120 pk 10 toimus otsasõit autole Toyota Corolla numbriga 712 MCV, mis lõppes autojuhi surmaga.

Hiljem sündmuskoha ülevaatusel selgus, et autojuht oli surnud, auto signalisatsioon töötas, kapotti avada ei suudetud, autost jooksis välja bensiini.

Vedurijuht tagandas rongi autost kaugemale juhuks, kui peaks toimuma süttimine.

Juhtvaguni DR1BJ-2714 ülevaatomisel avastati, et küljest oli murdunud lumeraud, purunenud piduri magistraalitoru ja purunenud esimese puhvriprojektoriklaas.

Vedurijuht teatas juhtumist dispetšerile ja päästekomandole.

Diislrongi vedurijuhi abi on oma seletuses ja ütlustes märkinud, et teenindades rongi nr 0238 Pärnu – Tallinn, sõideti Pärnust välja kell 17.10, võibolla et ka veidi hiljem. Nagu märkide järgi ette nähtud, andis vedurimeeskond signaali.

Vasakult paremale lipsas läbi metsaveok. Autojuht ei reageerinud STOP-märgile. Pärnu lähistel ei tehta neist märkidest üldse välja.

Metsaveoautole vastu liikus punane sõiduauto, mille juht ei reageerinud antud viledele ja sõitis ülesõidule. Enne ülesõitu teostas vedurijuht kiirpidurduse ja andis tugevat vilet, kuid otsasõitu vältida ei õnnestunud. Toimus otsasõit autole Toyota Corolla numbriga MCV 712.

Peale rongi peatumist vaadati üle auto. Autojuhile abi enam vaja ei olnud. Õnnetuse tagajärjel hukkus autojuht ja sai kannatada koer.

Auto signalisatsioon töötas. Autost jooksis välja bensiini. Võimaliku süttimise vältimiseks tagandas vedurimeeskond rongi 50-60m.

Rongi ülevaatomisel avastati vigastatud pidurimagistraal, lumeraud ja vasak puhvrituli.

Rongi kiirus kokkupõrke hetkel võis olla 75km/h. Pärast teatas rongijuht juhtumist dispetšerile ja päästekomandole.

### 3.2 Ohutuse juhtimissüsteem

Edelaraudtee AS on kehtestanud alates 21.11.2005 „Õnnetustest teatamine ja tagajärgede likvideerimine” (EÜ04). Dokumendi EÜ04 III osa „Õnnetused Edelaraudteel” sätestab

1. Õnnetuseks loetakse:

1.1. raudteeavariid või rongiõnnetused, millega kaasnevad tulekahjud, keskkonnareostused või inimohvrid või raudteeliikluse katkemine.

2. Sidevahendid õnnetusest teatamiseks

2.1. Õnnetusest teatamiseks kasutatakse esimest kättesaadavat sidevahendit.

3. Teate koosseis

3.1 Õnnetuse teade peab olema lühike ja selge ning sisaldama järgmist informatsiooni:

3.1.1. teate edastaja nimi, töökoht, telefoninumber, faks

3.1.2. mis toimus (juhtunu kirjeldus)

3.1.3. kus toimus ja kuidas sõita sündmuskohale

3.1.4. mis ajal toimus

3.1.5. kas on ohvreid

3.1.6. kas on vaja kiiresti abi ja millist

3.1.7. kas on inimeste evakueerimise vajadus

3.1.8. õnnetuse ulatus, riskihinnang ja tarvitusele võetud abinõud

3.1.9. keskkonnareostuse oht, mürgiste veoste olemasolu ja milliste

3.1.10. kellele on juhtunust varem teatatud

### 3.1.11. side sündmuskohaga.

Lisa 1 „Töötajate tegutsemise kord õnnetuse puhul”

Vedurijuht ja vedurijuhi abi. Juhtum, millest teate peab edastama: õnnetused rongide osavõtul või rongidega. Kellele edastab teate ja tähtaeg: jaamakorraldajale või rongidispetšerile koheselt. Jaamakorraldaja ja rongidispetšeri korraldused klienditeenindajale koheselt. Mida teeb töötaja ise: annab rongis olevate vahenditega esmaabi inimestele. Suurema avarii või rikke korral selgitab välja rikke ulatuse ja võimalikud likvideerimise viisid ning teatab rongidispetšerile. Peab raadiosidet sündmuskohalt kuni abi saabumiseni.

Reisiteeninduse juht. Juhtum, millest teate peab edastama: kõikidest rongiõnnetustest. Kellele edastab teate ja tähtaeg: Edelaraudtee rongidispetšerile koheselt, reisijateveo ettevõtte juhile. Mida teeb töötaja ise: selgitab välja juhtunu asjaolud, korraldab vajadusel reisijate veo autobussidega, klienditeenindajate töö ja neile vajaliku informatsiooni andmise.

Edelaraudtee AS on kehtestanud alates 15.06.2006 „Reisijate teenindamine reisirongide liiklushäirete korral” (EÜ04-J03). Dokumendi EÜ04-J03 II osa „Mõisted” sätestab

Liiklushäire – rongidele kinnitatud liiklusgraafikust väljalangemine rohkem kui kümme (10) minutit, kuid mitte üle kahe (2) tunni.

Liiklusseisak – kinnitatud liiklusgraafikust väljalangemine eeldatavalt rohkem kui (2) tundi.

III osa „Töötajate kohustused ja õigused liiklushäirete või liikluskatkestuste korral” sätestab

#### 3.6. Vedurimeeskond:

3.6.1. Liiklushäirete korral on vedurimeeskond kohustatud tegutsema vastavuses käesoleva juhendiga ja protsessikirjeldusega „Veduritöötajate töökorraldus (juhend V-001EDEL)”. Juhul, kui käesoleva juhendi ja eelmainitud protsessikirjelduse vahel esineb vasturääkivusi või ei sätesta käesolev juhend tegutsemist teatud tingimustes, on vedurimeeskond kohustatud tegutsema vastavalt protsessikirjeldusele „Veduritöötajate töökorraldus (juhend V-001 EDEL)”.

3.6.2. Teavitab reisirongi liiklusgraafikust väljalangemisest kümme (10) või enam minutit, selle asjaoludest ja hilinemise kestvusest koheselt Edelaraudtee Infrastruktuuri AS rongidispetšerit ja teiste raudtee-ettevõtjate infrastruktuuril ka piirkonna rongidispetšerit ja rongi teenindavat klienditeenindajat ning rongi translatsioonisüsteemi kaudu rongis viibivaid reisijaid.

#### 3.7. Klienditeenindaja:

3.7.3. Korraldab reisijate ohutu ümberistumise teisele transpordivahendile.

Edelaraudtee AS on jõustanud alates 01.06.2006 „Õnnetuste ja rikkumiste põhjuste juurdlus. Kahjude kindlakstegemine” (EÜ04-J06).

EÜ04-J06 sätestab

#### 1. Üldsätted

Eesmärk

Selgitada välja sündmuse põhjused, põhjustajad ja tagajärjed.

#### 2. Õnnetuste ja rikkumiste põhjuste juurdlus.

2.4. Õnnetuse põhjustanud praaktöö, õnnetuse ja avarii juurdlust võivad läbi viia kas struktuuriüksuste juhid iseseisvalt või teeb seda kvaliteedi- ja ohutusosakond.



Juurdluse viis oleneb juhtunu iseloomust ja toimub vastavalt käesoleva juhendi lisale. (Lisa 1) „Õnnetuste põhjuste juurdلuse korraldajad ja tähtajad”.

2.8. Kui juhtumi lõppjuurdلuse kohustus on Majandus- ja Kommunikatsiooni-ministeeriumi kriisireguleerimise osakonnal, tuleb ettevõttesiseses juurdلuse korraldamisel kindlasti juhinduda Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivi 2004/49/EÜ nõuetega (lisa 6).

### 3.3 Õigusnormid

„Raudteeseadus” sätestab

§ 34<sup>1</sup> Raudtee-ettevõtja ohutusjuhtimise süsteem

(1) Raudtee-ettevõtja peab oma ettevõttes kehtestama ohutusjuhtimise süsteemi ja tagama selle rakendamise. Ohutusjuhtimise süsteem kehtestatakse kirjalikult, samuti peab ohutusjuhtimise süsteemi rakendamine olema dokumenteeritud kõigis selle olulistes osades.

§ 115. Seaduse rakendussätted

(1<sup>1</sup>) Alates 1999. aasta 1. maist kuni 2007. aasta 31. detsembrini väljaantud raudteefrastruktuuri majandamise, raudtee reisijateveoteenuse või raudtee kaubaveoteenuse ohutustunnistused jäävad kehtima kuni 2008. aasta 31. detsembrini. ... Raudteefrastruktuuri majandamise, raudtee reisijateveoteenuse või raudtee kaubaveoteenusega tegelevad ettevõtjad peavad esitama taotlused uue ohutustunnistuse saamiseks hiljemalt 2008. aasta 1. juuliks.

„Töö- ja puhkeaja seadus” sätestab

§ 13. Igapäevase tööaja jaotamine osadeks.

Töödel, kus see on vajalik töö iseloomu tõttu, võib kollektiivlepinguga või kokkuleppel töötajaga jagada igapäevase tööaja osadeks, kusjuures vaheaeg võib ületada käesoleva seaduse § 16 lõikes 2 ettenähtud vaheaaja kestust.

§ 20. Tööpäevade ja töövahetuste vaheline puhkeaeg.

(1) Tööpäevade ja töövahetuste vahelise puhkeaja kestus on vähemalt 11 järjestikust tundi.

„Liikluseeskiri” sätestab

§ 170. Raudtee ületamisel peab liikleja olema eriti tähelepanelik. Nähes või kuuldes lähenevat raudteesõidukit, tuleb sellele teed anda. Juht peab sõitma sellise kiirusega, et ta oleks vajaduse korral võimeline peatama käesoleva määruse §-s 174 ettenähtud kohas. Liikleja peab arvestama liiklusmärke, ...

§ 172. Tõkkepuuta ja foorita raudteeülesõidukohale ei tohi juht sõita veendumata, et ei lähene raudteesõidukit.

§ 174. Lähenevale raudteesõidukile tee andmiseks ning muul juhul, mil raudteed ületada ei tohi, peab juht peatuma tõkkepuu ees, selle puudumisel vähemalt 10m kaugusel esimesest rööpast, liiklusmärgi „Peatu ja anna teed“ olemasolul aga selle ees.

„Raudteeülesõidukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend“ sätestab

§ 3. Ülesõidukohtade kategooriad

(1) ... Igal kalendriaastal mai- või juunikuus korraldab raudtee valdaja tema omandisse või valdusse kuuluva ülesõidukoha ja selle seadmete ning ülesõidukohale suubuvate teede liikluskorraldusvahendite komisjonilise ülevaatuse. Ülevaatuse komisjoni kutsutakse esindajad kohalikust omavalitsusest,

tee valdajalt, Tehnilise Järelevalve Ametist ja ülesõidukoha asukohajärgset politseiprefektuurist. Komisjoni otsused vormistatakse aktiga, mis edastatakse ülesõidukoharajatise valdajale või omanikule.

(4) Ülesõidukoht võib olla reguleeritud ja reguleerimata. Ülesõidukohad jagunevad järgmiselt:

1) valvega reguleeritud ülesõidukoht seadistatakse automaatsignalisatsiooniga ja automaatsete või poolautomaatsete tõkkepuudega. ... Siia kuuluvad olemasolevad I kategooria ülesõidukohad, kus ei ole tagatud 50m kauguselt äärmisest rööpast olevale autole rongi nähtavus järgmiselt:

....  
rongi kiirusel 41 – 80km/h 250m

....  
3) valveta reguleeritud ülesõidukoht seadistatakse ülesõidukoha automaatsignalisatsiooniga ja vajadusel ka automaatsete tõkkepuudega, kusjuures tõkkepuude vajaduse määrab § 3 lõikes (1) nimetatud komisjon.

§ 4. Nõuded olemasolevatele ülesõidukohtadele.

(7) Reguleeritud ülesõidukoha üleviimine reguleerimata ülesõidukoha kategooriasse või reguleerimata ülesõidukoha üleviimine reguleeritud ülesõidukoha kategooriasse toimub raudtee valdaja initsiatiivil.

§ 5. Nõuded uute ülesõidukohtade projekteerimiseks ja ehitamiseks

(7) Liinil rongiga sõitvale vedurijuhile peab olema tagatud ülesõidukoha nähtavus kauguselt, mis on võrdne kaubarongi arvestusliku maksimaalse pidurdusmaaga tabeli 4 järgi +50m, kusjuures reguleerimata ülesõidukohta peab vedurijuht nägema vähemalt 1000m kauguselt.

### 3.4 Veeremi ja tehniliste seadmete töö

Diislrong DR1BJ-3718 oli enne liiklusõnnetust tehniliselt korras ja käitusse lubatud Edelaraudtee AS kehtiva korra kohaselt. Vigastada saanud juhtvaguni DR1BJ-2714 tehnohoolded olid tehtud järgmiselt: H1 – 02.06.2008, H2 – 20.05.2008 ja H3 – 18.03.2008, peale remondist R6 väljaandmist oli läbisõit 162000km.

Rongi juhtvaguni valgustus oli sisse lülitatud.

Diislrongi DR1BJ-2714 kiirusmeeriku SL2M nr 82171 lindi dešifreerimise tulemusel on tehtud kindlaks, et 3. juunil 2008 rongi nr 0238 teenindamisel Pärnu – Tootsi jaamavahel km 120 pk 9, kiirusel 69km/h kell 17.34 on fikseeritud kiirpidurdus. Rong seisis 122 minutit.

Faktiline pidurdusmaa on 330 meetrit, pidurdusmaa määramise nomogrammi järgi on maksimaalne lubatud pidurdusmaa 341 meetrit.

Sõiduauto Toyota Corolla registreerimismärgiga 712 MCV oli läbinud tehnilise ülevaatuse.

### 3.5 Töökorraldust käsitlev dokumentatsioon

Peale kokkupõrget sõiduautoga teatas vedurijuht toimunust Pärnu jaamakorraldajale, rongidispetšerile ja päästeteenistusele.

Rong seisis sündmuskohal 2 tundi ja 2 minutit. Peale koosseisu ülevaatamist järeldati, et juhtvaguni vigastused ei võimalda graafikukohase reisi jätkamist.

Rongis olnud 20 reisija jaoks kutsuti kohale buss, mis jõudis reisijatega lõppeatusesse Tallinnasse plaanitu kella 19.48 asemel kell 22.30, mis on 2 tundi ja 42 minutit hiljem.

Peale politseilt loa saamist ja dispetšeri korraldusel sõitis rong väikesel kiirusel Tootsi jaama, kus talle tehti vajalik remont, mis võimaldas sõita depoesse. Tootsi jaama saabus rong kell 20.05 ja Tallinna depoesse järgmisel päeval, 04. juunil kell 01.07.

Tootsi jaamas peeti jaamavahe hõivatuse tõttu 29 minutit kinni reisirong nr 0237 Tallinn – Pärnu.

Õnnetuses osalenud rong oli 75m pikk ja peale kokkupõrget peatus ta tervenisti teisel pool Suigu raudteeülesõitu. Ülesõit jäi maanteeliiklusele avatuks.

### 3.6 Inimene-masin-organisatsioon koostöö

Vedurimeeskond oli tööle lubatud Edelaraudtee AS kehtiva korra kohaselt ja enne liiklusõnnetust tööl olnud 1 tunni ja 56 minutit. Töövahetus algas kell 15.40 ja enne seda oli vedurimeeskonnal töövahetuste vaheline puhkeaeg 4 tundi ja 55 minutit.

Sündmuskohal viidi läbi kontroll vedurijuhi alkoholijoobe tuvastamiseks indikaatorvahendi või mõõteriista kasutamisel. Vedurijuht käitus adekvaatselt olukorrale ja oli kaine.

Kohtukeemilisel uuringul autojuhi uriinis narkootilisi ega psühhotroopseid aineid ei leitud. Samuti ei leitud etanooli.

### 3.7 Varasemad sarnase iseloomuga juhtumid

Lelle – Rapla jaamavahel automaatselt reguleerimata Hertu raudteeülesõidukohal toimus Pärnu – Tallinn kolmevagunilise reisirongi nr 0232 ja sõiduauto BMW 525 registreerimisnumbriga 579 AZM kokkupõrge 14.04.2007 kell 18.08.

Hertu raudteeülesõidukohal on suhteliselt väike raudtee- ja teeliiklusintensiivsus. Teeliikleja ülesõidukohale lähenemisel avaneb talle avar vaade üle heinamaa vasakule rongi lähenemise suunale. Ülesõidukoht on varustatud normikohaste hoiatusmärkidega.

Õnnetuse tagajärjel hukkus sõiduauto juht ja kergemaid vigastusi sai kaassõitja. Sõiduauto BMW muutus kasutuskõlbmatuks. Diislrongi mootorvagun sai kahjustusi. Vedurimeeskond ega reisijad vigastusi ei saanud. Raudteefrastruktuur jäi terveks.

Autojuht sõitis ülesõidule kiirusel 50-60km/h. Ta jaotas tähelepanu paremal tagaistmel oleva reisija ja vastupäikese korral ees oleva sõidutee vahel. Autojuht ei vaadanud vasakule, et teha kindlaks lähenevat reisirongi.

Õnnetuse põhjustas inimlik eksimus. Autojuht ei peatanud sõidukit selleks ettenähtud kohas rööbastee ees, et lähenevat rongi läbi lasta.

Pärnu - Tallinn reisirongi nr 0230 ja veoauto Volvo FL617 kokkupõrge toimus 28. juunil 2005.a Suigu (km 120,006) reguleerimata kolmanda kategooria raudteeülesõidul hommikul kell 07.33.

Vigastada said rongi kahe esimese vaguni tamburid ja kere. Veoauto esiosa ja raami deformatsioonide tulemusena muutus auto sõidukõlbmatuks.

Õnnetuses sai vigastada autojuht. Raudteelased ja reisijad vigastusi ei saanud.

Autojuht ei suutnud autot kinni pidada eesõigusemärgi 222 „Peatu ja anna teed” ees. Autojuhi väitel ei võimaldanud sõidupiduri tehniline seisund autot nõuetekohaselt peatada.

## 4. ANALÜÜS JA JÄRELDUSED

### 4.1 Sündmusteahela lõppkirjeldus

Reisirong nr 0238 sooritas oma tavapärase reisi Pärnust Tallinna. Rong oli sõitnud umbes veerand tundi ja jõudmas kõverikku. Ettenähtud kohas andis vedurimeeskond helisignaali, mis oli eelteateks ja hoiatuseks lähikonnas asuval raudteeülesõidukohas liiklejatele. Kõverikust väljudes nägi vedurimeeskond vasakult paremale metsaveoautot ülesõitu ületamas. Metsaveoauto eesõigusemärgi 222 „Peatu ja anna teed” juures ei peatunud.

Kohe peale seda lähenes paremalt ülesõidule punast värvi sõiduauto, mis kiirust ei vähendanud. Vedurijuht andis uuesti tähelepanu signaali, kuid auto kiirus ei vähenenud. Vedurimeeskond nägi, et autojuht vaatas paremale ja hoidis vasakut kätt kõrva juures, nagu räägiks mobiiltelefoniga.

Vedurijuht sooritas kiirpidurduse, kuid kokkupõrget vältida ei õnnestunud. Rongi pidurdusmaa oli 330meetrit ja kokkupõrkekohast lükkas rong peatumiseni autot enda ees 291,4m. Kiirpidurduse sooritamise algusest kokkupõrkeni sõitis rong pidurdavalt 38,6m. Rong andis löögi autole autojuhi asukohas juhipoolele küljele. Peale rongi seiskumist tegi vedurimeeskond kindlaks, et autojuht oli surnud ja tema kõrval olev koer lebas vigastatult auto kõrval ja hingas. Autost tilkus bensiini.

Auto võimaliku süttimisega kaasneva tule rongini leviku vältimiseks tagurdas vedurimeeskond rongi kokkupõrkest autoga tagasi. Rongi kaugus autost jäi 61m.

Toyota Corolla juht lahkus oma lähisugulase juurest Sindis ja asus sõitma koju Tallinna. Tee oli juhile tuttav. Juhi kõrval istus koer. Juht oli teadlik, et ta läheneb Suigu raudteeülesõidukohale, kus on paigaldatud eesõigusemärk 222 „Peatu ja anna teed”. Ülesõidule lähenedes jäid tee äärde liiklusemärgid 112 „Tõkkepuuta raudteeülesõidukoht”, 121 „Üherööpmeline raudtee”, 123, 124 ja 125 „Ees on raudteeülesõidukoht”. Juht oli teega tuttav ja kasutas seda oma külaskäikude ajal Tallinnast Sinti. Rongiliiklus sellel lõigul on hõre ja seetõttu kohtab ronge harva. Vahetult enne ülesõitu tuli vastu metsaveoauto, mis ületas probleemideta ülesõidu. Juht ei keskendunud võimalikele ohtudele ülesõidul ja sõitis rongi ette, mille tulemusel hukkus saadud vigastuste tõttu.

### 4.2 Arutelu

Vedurimeeskond oli sõidu ajal tähelepanelik. Ettenähtud kohtades anti tähelepanu helisignaali. Umbes 500m kaugusel jõudis kõverikust väljudes Suigu raudteeülesõit vedurimeeskonna nähtavuspiirkonda. Vedurimeeskond jälgis

tähelepanelikult ülesõidul toimuvat. Rongi liikumiskiirus oli lubatavuse piires. Uute ülesõidukohtade projekteerimisel on kriteeriumiks, et reguleerimata ülesõidukohta peab vedurijuht nägema vähemalt 1000m kauguselt. Olemasoleva Suigu ülesõidukoha seadmestamine vastab kehtestatud normidele. Suurem nähtavusulatus veduri kabiinist annab vedurimeeskonnale parema ülevaate toimuvast ja võimaldab vastavalt sellele käituda. Samal ülesõidukohal toimus eelmine õnnetus kolm aastat tagasi 28.06.2005. Paljude asjaolude kokkusattumise tulemusel toimub mõnel ülesõidukohal aeg-ajalt maanteeõiduki ja raudteeveeremi kokkupõrkeid, kuid mõnel mitte. Liiklusohutuse suurendamise eesmärgil on mõttekas analüüsida vajadusi mõningatel juhtudel ülesõidukoha automaatse foorisignalisatsiooniga seadistamiseks. Huvi liiklusohutuse suurendamiseks on kindlasti raudtee-infrastruktuuri ettevõttel, kuid ettevõttel on ka huvi kulusid kokku hoida. Õiguslikult ei ole nähtavasti kõige otstarbekam jätta reguleerimata ülesõidukoha üleviimine reguleeritud ülesõidukoha kategooriasse ainult raudtee valdaja initsiatiivile tuginevaks. Selline initsiatiiv võiks olla ka erandjuhtudel raudteeülesõidukoha liikluskorraldusvahendite ülevaatuse iga-aastaselt komisjonil. Komisjoni ettepaneku aluseks võiks olla näiteks üldine õnnetuste toimumise sagedus viimase viie kuni kümne aasta jooksul võrreldes teiste sama tüüpi ülesõitudega.

Õnnetusse sattudes käitus vedurimeeskond adekvaatselt. Väsimuse tundemärgid käitumises puudusid. Vedurimeeskonna töövahetus algas kell 15.40 ja õnnetuse toimumise hetkeks oli ta tööl olnud ligi 2 tundi. Kahe töövahetuse vaheline puhkeaeg vedurimeeskonnale oli ligi 5 tundi. Vedurimeeskonna eelmine töövahetus oli alanud varahommikul ja lõppenud 4 tundi ja 55 minutit enne uue töövahetuse algust Pärnus. Seadusandja on sätestanud töövahetuste vahelise puhkeaja 11 tundi. Käesoleval juhul ei olnud see täidetud. Vedurimeeste töökorralduslike organisatsiooniliste meetmete vastavust kehtivatele õiguslikele alustele tuleb lähemalt tundma õppida.

Autojuht oli külastanud Sindis oma lähisugulast ja asus koduteel. Juht tundis end roolis enesekindlalt ja hoidis rooli vaid parema käega. Rongiliiklus on üle antud ülesõidu hõre – 6 rongi ööpäevas. Aegajalt ülesõitu ületav maanteeliikleja ei pruugi pika aja jooksul näha ronge liikumas ja see mõjub ohutundele pärssivalt. Toyota Corolla lähenes ülesõidule stabiilse kiirusega, kuigi ülesõidu eel olid hoiatavad liiklusmärgid ja vahetult enne seda peatumist kohustav märk 222 „Peatu ja anna teed“. Vahetult enne Toyota Corolla ülesõidule jõudmist tuli talle vastu äsja ülesõidu ületanud metsaveoauto. Metsaveoauto möödus sõiduauto rongipoolsest küljest ja varjas mingiks ajaks juhi vaatevälja. Suure veoauto mootorimüra võis mingil hetkel summutada vedurivile heli. Juht ei osanud kuulata või eristada diiselrongi helisignaali muust mürataustast.

Sõiduautos oli koer. Paremale vaadates võis autojuht suhelda kõrvalistmel oleva koeraga. Juht sõitis ülesõidule, mille tõttu sai löögi rongilt ja surmavad kehavigastused. Peale õnnetust leiti autost riidest kotis olev mobiiltelefon. Juht kas oli lõpetanud kõne vahetult enne ülesõidule jõudmist ja telefoni kotti pannud või ei kasutanud ta seda ülesõidule lähenemise ajal. Peale kokkupõrget ei oleks autojuht olnud suuteline mobiiltelefoni kotti panema.

### 4.3 Järeldused

1. Pärnu – Tallinn reisirongi nr 0238 vedurimeeskond sõitis laugesse kõverikku ja andis ettenähtud kohas helisignaali. Kõverikust väljasõidul oli vedurimeeskonna nähtavusulatus ülesõidukohale 500m. Rongi lähenemisel jälgis vedurimeeskond ülesõidukohal toimuvat ja andis korduvat helisignaali. Toyota Corolla lähenemisel sooritas vedurimeeskond kiirpidurduse kohe, kui veendus, et auto ei kavatse rongile teed anda. Rong liikus pidurdades 38,6m kuni andis löögi autole. Vedurimeeskond ei saanud kokkupõrget vältida.
2. Autojuhile on nähtavusulatus 50m kauguselt rongi tuleku suunale 400m, kusjuures norm näeb ette 250m. Vahetult enne ülesõidule jõudmist sõitis autost rongi poolt mööda metsaveoauto, mille mootorimüra segas teiste helide kuuldavust ja vaadatavust rongi tuleku suunale.
3. Raudteeülesõidukoht on varustatud hoiatusmärkidega 112 „Tõkkepuuta raudteeülesõidukoht“, 121 „Üherööpmeline raudtee“, 123, 124 ja 125 „Ees on raudteeülesõidukoht“ ning pörkepostidega. Vahetult enne ülesõidukohta on eesõigusmärk 222 „Peatu ja anna teed“. Autojuht sõitis mööda tuttavat teed stabiilse kiirusega. Autojuhil ei olnud kavatsust eesõigusmärgi juures peatuda.
4. Autojuht juhtis ülesõidukohale lähenedes sõidukit enesekindlalt, hoides rooli parema käega. Rongi lähenemissuunda jääv vasak käsi oli tõstetud kõrva juurde. Ülesõidule sõites vaatas juht paremale, kui rong lähenes vasakult. Autos oli juhi kõrval koer. Juht võis suhelda koeraga.
5. Reisirongi ja sõiduauto kokkupõrke otsene põhjus on inimlik pealiskaudsus ohuolukorra hindamisel. Autojuht ei peatanud autot selleks ettenähtud kohas eesõigusmärgi 222 „Peatu ja anna teed“ ees, et anda rongile liikumisel eesõigust.
6. Eelmine raudteeõnnetus antud ülesõidul toimus 28.06.05. Ülesõidu ohtlikkust liiklejatele aitab suurendada vedurimeeskonna piiratud nähtavusulatus sellele.

### 4.4 Täiendavad tähelepanekud

Suigu ülesõidukohal ei ole alati tagatud ülesõidukatte prusside jäik fikseeritus aluse külge. Antud õnnetuse ajal ei olnud täheldatud võimalike lahtiste prusside mõju toimunud õnnetusele. Teatud olukorras võivad üksikud lahtised prussid ülesõitu ületava transpordivahendi liikumist takistada ja liiklusohutlikku olukorda või õnnetust tekitada.

Vedurimeeskonna tööaja korraldamisel on vastuolu „Töö- ja puhkeaja seaduse“ sätetega. Seadusekohaselt on sätestatud kahe töövahetuse vahelise puhkeaja kestvus 11 tundi. Vedurimeeskonnal oli puhkeaja kestvus 4 tundi ja 55 minutit.

Edelaraudtee AS on kehtestanud ettevõttes eeskirjad ja juhendid, mis ohutusjuhtimise süsteemi kehtima hakkamisel kujunevad selle koostisosadeks. Ettevõtte on esitanud tähtajaliselt Tehnilise Järelevalve Ametile taotluse ohutustunnistuse saamiseks. Ohutusjuhtimise süsteemi heakskiitmine Tehnilise Järelevalve Ameti poolt on uue ohutustunnistuse saamise tingimuseks.

## 5. VÕETUD MEETMED

Õnnetusjärgselt toimus Suigu raudteeülesõidukoha komisjoniline ülevaatus. Vedurimeeskonnale anti tasulised vabad päevad hingelise tasakaalu saavutamiseks.

## 6. ETTEPANEKUD RAUDTEELIIKLUSOHUTUSE PARANDAMISEKS

Edelaraudteel AS

1. Vaadata üle vedurimeeskondade töö- ja puhkeaega reguleerivad ettevõttesisesed kokkulepped ja regulatsioonid ning võrrelda nende sätteid „Töö- ja puhkeaja seaduse“ mõttega. Täpsustada ettevõttesiseseid regulatsioone.
2. Vaadata üle Suigu raudteeülesõidu katte seisund ja kindlustada puitprusside jäika kinnitust.

Tehnilise Järelevalve Ametil

3. Vaadata üle „Raudteeülesõidukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend“ ning kavandada selle paindlikumaks muutmist iga-aastase komisjonilise ülevaatuse käigus tehtud ettepanekute alusel lisaseadmestamiseks ülesõidufooriga, kui automaatselt seadistamata ülesõidule on vedurijuhil nähtavus alla 1000m ja ülesõidul on toimunud eelnevalt raudteeliiklusõnnetusi.

Tööinspeksiooni Põhja inspeksioonil

4. Paluda kontrollida Edelaraudtee AS veeremiteenistuse vedurimeeskondade suhtes „Töö- ja puhkeaja seaduse“ sätetest kinnipidamist.

Uurimine lõpetati 10. oktoobril 2008

Uurimise teostas:

Jüri Olde

## Lisad:

1. Praaktöö, õnnetuse või avarii juurdluskokkuvõte. Türi, 06.06.2008 – 2 lehel.
2. Seletus. Edelaraudtee juhatajale diislerongi vedurijuhilt, 06.06.2008 – 2 lehel.
3. Vedurijuhiluba RI00226. Raudteeinspeksioon. Ärakiri, 16.01.2001 – 1 lehel.
4. Raport. Tallinna diislerongide tsehi Tallinna Depoo juhataja kohusetäitjale diislerongi vedurijuhiabilt, 04.06.2008 – 2 lehel.
5. Kutsetunnistus 013239. Eesti Raudtee. Kutsekoda. Ärakiri, 01.06.2006 – 1 lehel.
6. Kiirusmeeriku lindi dešifreerimise tõend nr 8/08. Edelaraudtee AS, 04.06.2008 – 1 lehel.
7. 03.06.2008 Pärnu – Tootsi jaamavahel raudteeülesõidukohal km 121 pk 1 toimunud liiklusõnnetuse juurdlus, 05.06.2008 – 2 lehel.
8. Teade esimese astme raudteeõnnetuse kohta. Edelaraudtee Infrastruktuuri AS, 04.06.2008 – 2 lehel.
9. Akt diislerongi DR1BJ-3718 juhtvaguni DR1BJ-2714 vigastuse kohta peale liiklusõnnetust 03.06.2008. a Pärnu – Tootsi jaamavahel 121km, pk 1 kokkupõrge sõiduautoga, 04.06.2008 – 1 lehel.
10. Raudteeülesõidukoha pass. Suigu. Edelaraudtee Infrastruktuuri AS – 3 lehel.
11. Raudteeõnnetus 03.06.2008. a kell 17.34. Suigu raudteeülesõit. Edelaraudtee Infrastruktuuri AS. Tee Tallinn – Pärnu 120,006km – 1 lehel.
12. Fototabel. Raudteeõnnetus Suigu raudteeülesõidul (km 121 pk 1). Edelaraudtee Infrastruktuuri AS, 03.06.2008 – 12 lehel.
13. Info õnnetusjuhtumist 03.06.08. Tehnilise Järelevalve Amet, raudteeohutuse osakond, 06.06.2008 – 1 lehel.
14. Tulekustutus-päästemeeskondade ja kiirabibrigaadide sündmuskohale väljasõidu protokoll-arvestuskaart. Lääne-Eesti Keskus, 16.06.2008 – 1 lehel.
15. Raudteeõnnetusest. Pärnu Teedevalitsuse liikluskorralduse ja ohutuse osakonna juhataja, 09.09.2008 – 1 lehel.
16. Kokkupõrge Suigu ülesõidul 03.06.2008. Edelaraudtee AS kvaliteedi ja ohutusjuht, 09.09.2008 – 1 lehel.
17. Teatis kriminaalmenetluse alustamise kohta. Lääne Politseiprefektuur. Pärnu kriminaaltalitus – 1 lehel.
18. Kannatanu ülekuulamise protokoll kriminaalasjas nr 08267000712. Lääne Politseiprefektuur. Pärnu, 25.07.2008 – 2 lehel.
19. Õiend. Esemete üleandmise kohta, 04.06.2008 – 1 lehel.
20. Sündmuskoha vaatlusprotokoll kriminaalasjas nr 08267000712. Lääne Politseiprefektuur. Pärnu politseiosakond, 03.06.2008 – 3 lehel.
21. Fototabel. Liiklusõnnetus Are – Tori tee 13,425km Tori vallas raudteeülesõidukohal. Pärnu politseiosakond, 03.06.2008 – 6 lehel.
22. Liiklusõnnetuse akt. LÕ nr 610186. Lääne PP, Pärnu pol. osak., 03.06.2008 – 4 lehel.
23. Protokoll alkoholijoobe tuvastamise kohta indikaatorvahendi või mõõteriista kasutamisel. Pärnu politseiosakond, korrakaitsetalitus, 03.06.2008 – 1 lehel.
24. Tunnistaja ülekuulamise protokoll kriminaalasjas nr 08267000712. Vedurijuht. Lääne Politseiprefektuur. Tallinn, 26.06.2008 – 4 lehel.
25. Tunnistaja ülekuulamise protokoll kriminaalasjas nr 08267000712. Vedurijuhiabi. Lääne Politseiprefektuur. Tallinn, 26.06.2008 – 4 lehel.
26. Ekspertiisimäärus. Lääne Politseiprefektuur. Pärnu, 03.06.2008 – 1 lehel.
27. Surnu ekspertiisiakt nr 108. Pärnu, 31.07.2008 – 6 lehel.



28. Õiend ekspertiisi maksumuse kohta. Eesti Kohtuekspertiisi Instituut – 1 lehel.
29. Fototabel. Surnu ekspertiisiakt 108/06.06.2008 – 5 lehel.
30. Liikluskindlustuse tavalepingu poliis E2033171990. Ärakiri – 1 lehel.
31. Sõiduki registreerimistunnistus EB078432. Ärakiri – 2 lehel.
32. Prokuratuuri loal kriminaalasjas nr 08267000712 menetluse lõpetamise määrus. Pärnu Politseiprefektuur. Pärnu politseiosakond, 16.09.2008 – 2 lehel.