



TEHNILISE JÄRELEVALVE AMET
ESTONIAN TECHNICAL SURVEILLANCE AUTHORITY



**TEHNILISE JÄRELEVALVE AMETI 2010. AASTA
ARUANNE**

**ANNUAL REPORT OF NATIONAL SAFETY
AUTHORITY OF ESTONIA 2010**

A. 1 Raporti sisu

Aastaruanne annab ülevaate Eesti raudteevaldkonnast 2010. aastal. Kirjeldatakse ohutusedirektiivi rakendamist, ohutustunnistuste väljastamisega seonduvat, peamisi trende raudteeohutuses ning riikliku järelevalve läbiviimist. Lisaks on esitatud Tehnilise Järelevalve Ameti (National Safety Authority – NSA) struktuur ja sidusus raudteevaldkonnaga.

Kõik arvulised tabelid on esitatud teksti sees kakskeelsetena.

2010. aastal jätkusid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate investeeringud infrastruktuuri ohutustaseme tõstmiseks – uuendati raudteeülesõidukohtade automaatikat, parandati nähtavustingimusi raudteeülesõidukohtadel ning rekonstrueeriti ooteplatvorme kõrgusele 550 mm. Viimane tegevus tekitab muuhulgas ohutuma ligipääsetavuse platvormidele ning tagab paremad raudtee ületamise võimalused. Ühtlasi on see hädavajalik eeldus uue reisiveeremi kasutuselevõtmiseks Eesti võrgustikus.

Mõnevõrra muutusid ka Tehnilise Järelevalve Ameti prioriteedid raudteeohutusalases järelevalvetöös – koostöö tihenes nii raudtee-ettevõtjate kui ka kohalike omavalitsustega (ohutuskampaania raames levitatud sõnum sai seetõttu senisest suurema katvuse), täpsustusid ohutusalase ennetustöö eesmärgid ning nende elluviimise kava. Ühtlasi tegutseti 2010. aasta teisel poolel intensiivselt ohutusportaali ohutus.ee avamise nimel. Lisaks analüüsiti olemasolevat infot järjepidevamalt kõigis Tehnilise Järelevalve Ameti raudteeteenistuse struktuuriüksustes, et viia tööplaanid maksimaalse täpsuseni ja kasutada võimalikult efektiivselt olemasolevat ressursi.

A.2 Summary

The Annual Report gives an overview of the developments in Estonian railway sector in 2010. The report gives an overview of implementing the Safety Directive, issuing of safety certificates, statistics and surveillance activities. The structure and position of Estonian Technical Surveillance Authority (National Safety Authority – NSA) among the institutions of the railway sector is also presented.

All numerical tables (ANNEX) within the report are presented bilingually.

Compared to 2009 the number of accidents has risen somewhat but the number of deaths still remained within 10. In 2010 railway infrastructure managers continued to invest into improvements to safety on level-crossings (automatic upgrades, improvement of visibility). The project to reconstruct existing passenger platforms to the height of 550 mm also continued. The project also aims to provide a safer access to platforms and railway crossings for pedestrians.

Railway division of Technical Surveillance Authority (TSA) has improved its cooperation with railway companies and local governments year after year and

2010 was no exception. New prevention objectives were established (including concentrated efforts to open safety portal “ohutus.ee”).

Technical Surveillance Authority acted as implementing agency in acquisition of new passenger trains (EMUs and DMUs) in Estonia.

B. Tutvustav osa

B.1 Üldine

Tehnilise Järelevalve Ametile on 2010. aasta ohutuaruanne järjekorras viies (varasemad aastad 2006-2009). Käesolev raport annab ülevaate nii ohutusdirektiivi rakendamisega seonduvast kui ka raudteeohutusalastest arengusuundadest ning senistest tövõitudest.

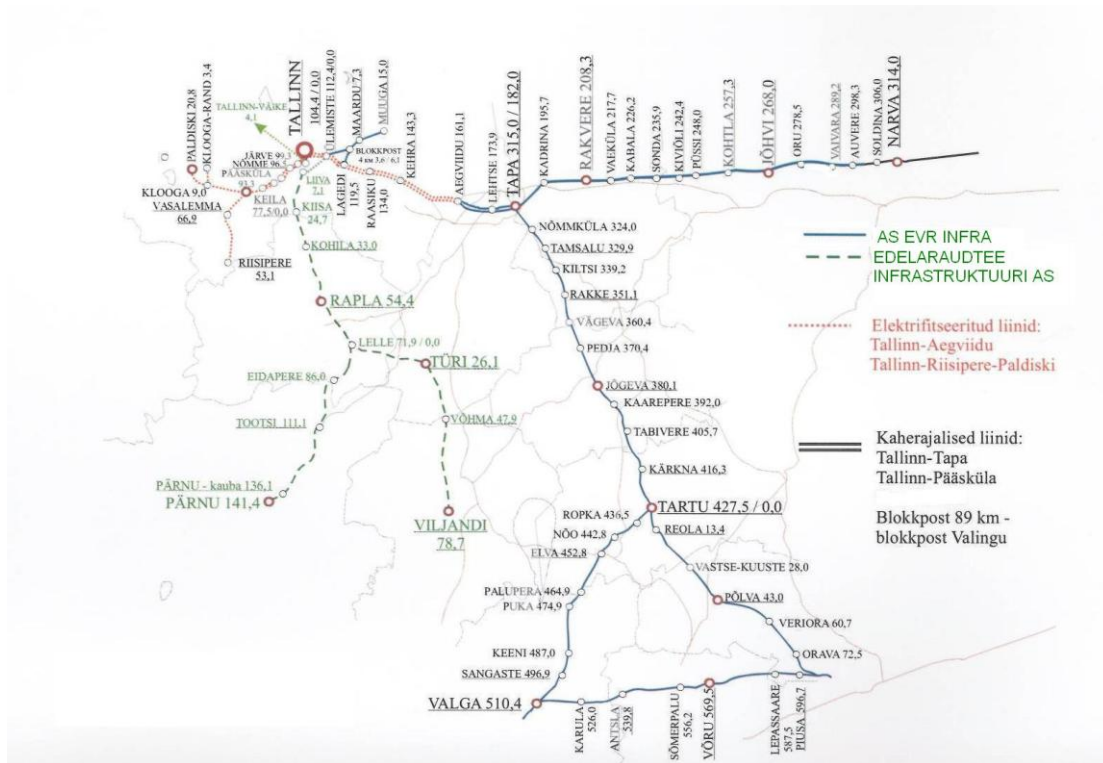
Raportis esitatakse detailsemalt vaid mõne peamise ohutusnäitaja (kokkupõrked ülesõidukohtadel, otsasõidud) analüüsile tuginedes Eesti raudteeohutuse arengut iseloomustavad asjaolud. Põhjuseks tõsiasi, et vastavaid trende on hakatud süsteemselt hindama alles viimastel aastatel, kuivõrd varasema perioodi kohta puudus nimetatud ohutusnäitajatest ammendav ülevaade ning need ei olnud lõpuni ühtlustatud Euroopa Liidus kehtiva määratlusega.

Ajendatuna eeltoodust alustati 2010. a ka siseriikliku intsidentide määratluse täpsustamist täiendavate juhtumitega, eesmärgiga koguda senisest detailsemat teavet võrgustiku ohutustaseme ning seeläbi ettevõtjate ohutusjuhtimise kohta. Lisaks paremale ohutusnäitajate trendide analüüsile loob see täiendava täpsuse ühiste ohutusnäitajate määratlusele vastava info kogumisel. Tehnilise Järelevalve Ameti kogemus näitab selgelt, et asjakohaste algandmete laekumine ning nende sisu õigsus on igakülgseks olnud tagatud vähemalt aastast 2004 ning sektor on selles osas koostöövalmis.

B.2 Raudteevaldkond Eestis

Raudteede kaart, Railway infrastructure (public railway)

ANNEX A.1



Eesti raudteede kogupikkus aastal 2010 on 2167 km, millest Eesti õigusaktide kohaselt on avalikuks kuulutatud 1540 km. Avalikku raudteed majandavad **AS EVR Infra** ja **Edelaraudtee Infrastruktuuri AS**.

AS Eesti Raudtee (riiklik äriühing) emattevõttena omab ja majandab läbi tütarettevõtte AS EVR Infra 1317 km raudteid (sh kaherajalisi ja elektrifitseeritud piirkondi).

Edelaraudtee Infrastruktuuri AS on erakapitalil põhineva Edelaraudtee AS tütarettevõtte, kellel kuulub 223 km raudteid.

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

ANNEX A.2.1

Public Railway Infrastructure Manager Avaliku raudteeinfrastruktuuri majandajad	
1. AS EVR Infra	TEN-T (va Valga-Orava, Keila-Riisipere ja Klooga-Klooga-Ranna)
2. Edelaraudtee Infrastruktuuri AS	Mitte TEN-T

ANNEX A.2.2

Railway Undertaking (cargo) Avalikul raudteel 2009. aastal kaubaveoga tegelevad/tegelenu raudtee-ettevõtted	
1. AS E.R.S	started in January 2008 alustas tegutsemist jaanuaris 2008
2. AS EVR Cargo	started in January 2009 alustas tegutsemist jaanuaris 2009
3. Edelaraudtee AS	marginal cargo transport on Edelaraudtee infrastructure marginaalne kaubavedu Edelaraudtee infrastruktuuril
Railway Undertaking (passenger) Reisijateveoga tegelevad raudtee-ettevõtted Eestis	
1. Edelaraudtee AS	passenger-train service all over Estonia by DMU-s riigisisene reisijateveoteenus diiselrongidega
2. AS GoRail	international passenger-train service Tallinn-Moscow-Tallinn rahvusvaheline reisijateveoteenus Tallinn-Moskva-Tallinn
3. Elektriraudtee AS	passenger-train service on electrified tracks in Tallinn and Harjumaa county reisijateveoteenus elektrifitseeritud piirkonnas Tallinnas ja Harjumaal

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

Vaadeldaval perioodil on raudteeohutuse arengule mõju avaldanud kindlasti 23. detsembril 2010. a toimunud raudteeõnnetus, kus tühja reisirongi juht rikkus öisel ajal teadlikult rongiliikluse reegleid ja millega kaasnes Aegviidu-Kehra jaamavahel kokkupõrge kaubarongiga. Ajendatuna sellest, ning ühe raudtee-ettevõtja soovist üle minna ühemehejuhtimisele, hinnati 2010. aastal täiendavalt selle tegevusega kaasnevaid riske ning võimalikke meetmeid nende maandamiseks. Lisaks analüüsiti peamistele ohutusnäitajatele tuginedes võrgustiku ohutustaset üldiselt.

Ohutusnäitajate analüüsi tulemusel saab 2010. aastast välja tuua vaid ühe negatiivse trendi:

- Ülesõitudel on märgata kokkupõrgete suurenemist võrreldes eelmise kolme aastaga. Siiski on selline trend kitsalt kvartaalne probleem ning põhjustatud peamiselt teiste ametkondade nõrgemast tegutsemisest eelkõige talihoolde osas.

Positiivsetest trendidest saab välja tuua alljärgnevad asjaolud:

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

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

Samuti võib märkida, et Tehnilise Järelevalve Ameti ohutusjärelvalve meetodika muutumisega seonduvalt tekitati ettevõtjatele senisest selgem kohustus ja vajadus täiendavalt hinnata ning analüüsida ettevõttesisest ohutusalast käitumist ja täiendada siseauditi läbiviimise korda (muuta perioodilisust ja ulatust). Aktiivsem ohutusalase teavitamise ja koolitustaseme tõstmine raudtee-ettevõtjate endi poolt nähtub ka nendepoolselt läbiviidavatest loengutest, infopäevadest ning koosõppustest (kaubaveo-ettevõtjate koolitamine ja tulemuste hindamine, raudtee-ettevõtte poolt initsieeritud loengud päästjatele ja politseile, praktilised päästeõppused koostoime tagamiseks).

Lisaks haakub üldise raudtee ohutustaseme tõstmisega see, et 2010. aasta 1. jaanuaril hakkas kehtima raudteeseaduse muudatus, mis kohustas mittevaliku raudteeinfrastruktuuri omanikke taotlema tegutsemise ohutustunnistust (B osa) mitteavalikul raudteeinfrastruktuuril raudteeliikluse korraldamiseks. Sisuliselt tähendab see täiendavat kindlust Tehnilise Järelevalve Ametile ning raudteevõrgustikul tegutsevatele veoettevõtjatele. Siinkohal peab märkima, et tulemusi selles osas saab hinnata ja analüüsida alles järgmistel perioodidel.

C. Organisatsioon

C.1 Tehnilise Järelevalve Amet

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

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

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

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

2010. aastal oli raudteeteenistuses raudteeinfrastruktuuri osakond ja raudteetranspordi osakond ning neis töötas kokku 12 inimest, kellest 10 tegeles riikliku raudteeohutuse järelevalvega. Kaks inimest tegeles raudteevaldkonna arendusprojektidega, sealhulgas Euroopa Liidu struktuuritoetuste kasutamise korraldamisega ning raudteeinfrastruktuuri kasutustasude määramisega.

Organisatsiooni struktuur
Structure of NSA

ANNEX B.1

Director General peadirektor			
	Electronic Communications Division Elektroonilise side teenistus	Railway Division Raudteeteenistus	Industrial Safety Division Tööstusohutuse teenistus

General Department	Apparatus Department	Radio Frequency Management Department	Communication Services Department	Railway Infrastructure Department	Railway Transport Department	Construction and Electricity Department	Chemical and Mining Department	Technical Department
--------------------	----------------------	---------------------------------------	-----------------------------------	--	-------------------------------------	---	--------------------------------	----------------------

C.2 Vastustuse jaotus organisatsioonide vahel

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

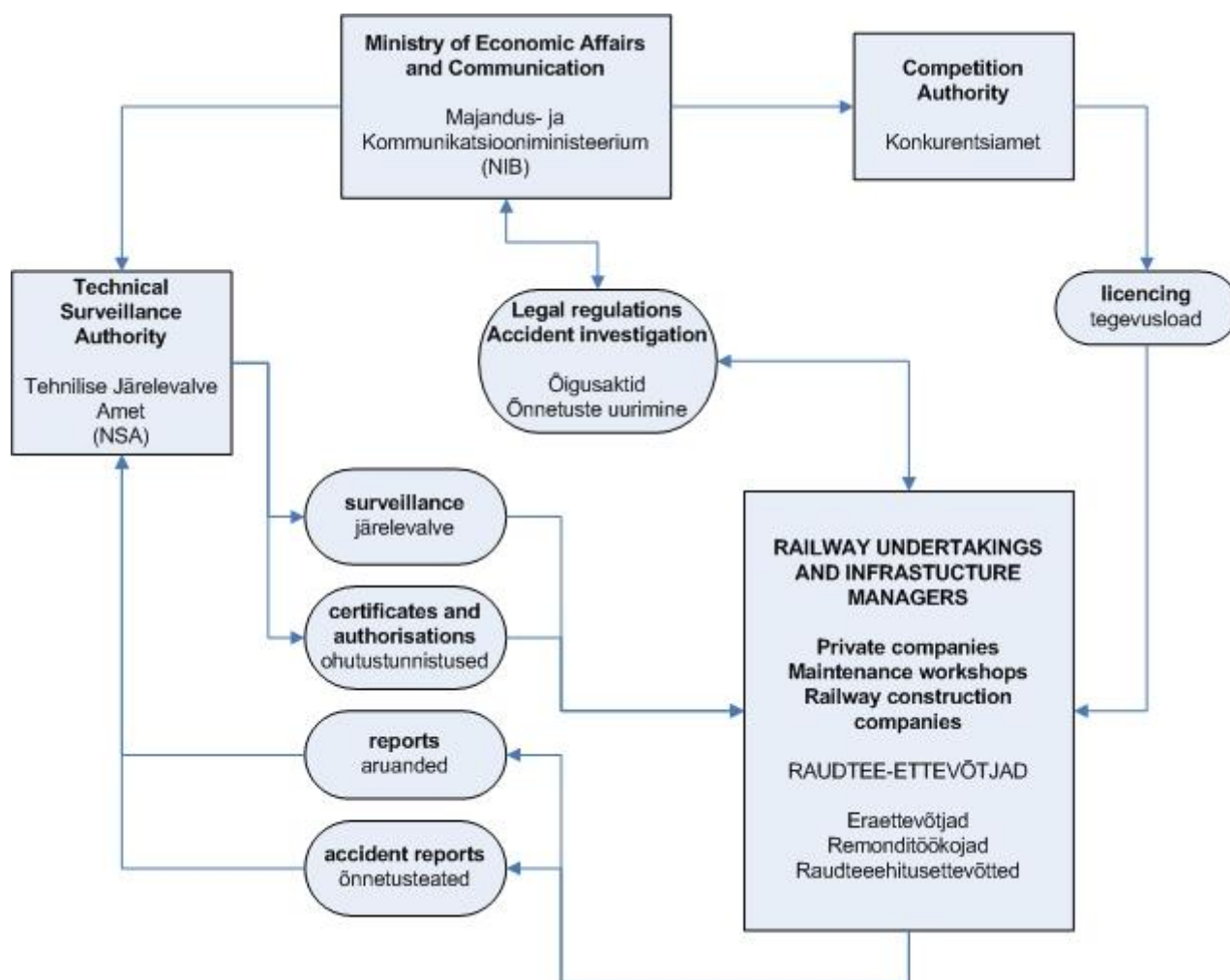
Nimetatud osakond valmistab ette ka valdkonda reguleerivate õigusaktide eelnõusid. Samuti tegeleb ministeerium kui uurimisasutus (National Investigation Body – NIB) raudteeõnnetuste uurimisega ning transpordivaldkonna riskianalüüside koostamisega.

Tehnilise Järelevalve Amet kui riiklik ohutusasutus (National Safety Authority - NSA), teostab seadusega sätestatud ülesannete ulatuses riikliku järelevalvet ning kohaldab seadusega ettenähtud alustel ja ulatuses riikliku sundi. Lisaks väljastab raudteeteenistus raudteerajatiste ehitus- ja kasutuslubasid ning ohutustunnistusi raudtee-ettevõtjatele.

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

Organisatsiooni seos raudteevaldkonna teiste ettevõtete ja asutustega,
Organisational relationship chart

ANNEX B.2



D. Raudteeohutuse areng

D.1 Raudteeohutuse säilitamise ja suurendamise algatus

2010. aastal raudteeohutuse säilitamiseks ja suurendamiseks ettevõetu oli ajendatud nii üldistest ohutusindikaatoritest kui ka 23. detsembril 2010. a juhtunud raudteeõnnetusest.

Üldiste ohutusindikaatorite lõikes saab 2010. aastal välja tuua viimaste aastatega võrreldes enam-vähem samaks jäänud otsasõitude arvu. Positiivne on, et potentsiaalsed kohad, kuhu sellised juhtumid varasemalt koondusid (eelkõige kohad, kus jalakäijatel viibimine oli keelatud), pole enam õnnetusi juurde tekitanud. Jätkuva ooteplatvormide rekonstrueerimise ning koos sellega ka inimeste liikumistrajektoorede täpsustumisega raudtee kõrval ja selle ületamisel loodetakse ohutustaset selles osas veelgi tõsta. 2010. aastal andis Tehnilise Järelevalve Amet kasutusloa kokku 40 ooteplatvormile, mis oli rekonstrueeritud kõrgusele 550 mm, so ligikaudu 25% kõigist Eestis olevatest ooteplatvormidest. Kõigi avalikul raudteeinfrastruktuuril olevate ooteplatvormide rekonstrueerimine peaks lõppema 2012. aastaks.

Raudteeohutuse taseme paranemisele andis tõuke mitme ohtliku ülesõidukoha varustamise järel täiendavate ohutusseadmetega ning ka eelnevalt täiendavate ohutusabinõudega varustatud ülesõitukohtadel toimunud õnnetuste arv märkimisväärselt ei tõusnud. Hoolimata Tehnilise Järelevalve Ameti ja raudtee-ettevõtjate pingutustest suurendada raudteeülesõidukohtade ohutust, näitab eespool nimetatud õnnetuste analüüs (vt D.2), et kvartaalse statistika tõusu põhjustasid ennekõike tavapärasest lumerohkem talveperiood, keerulised ilmastikuolud ning sõidukijuhtide suutmatus kontrollida oma liikluskäitumist. Siinkohal peab mainima, et seoses ilmastikust tingitud raskete oludega, täpsustusid 2010. aastal erinevate osapoolte vastustused raudteeülesõidukohtade talihoolde küsimuses.

Oluline on ka märkida, et Eestis kehtiva hädaolukorra seaduse kohaselt lasus Tehnilise Järelevalve Ametil kohustus koostada 2011. aastaks kaks riskianalüüsi – reisirongiga ja kaubarongiga juhtuda võiva hädaolukorra kohta. Eeltöö selleks algas juba 2010. aastal ning selle käigus hinnati seni rakendatud meetmeid ohutustaseme hoidmiseks: rongide liiklusjuhtimisega ja veeremi tehnilise seisundiga seonduv ning infrastruktuuri kvaliteedi kontrollimisega seonduv. Võrreldes viimase kolme aasta neid ohutusnäitajaid võib öelda, et nimetatud valdkondades on referents tagasihoidlik (õnnetuste arv on väike) ning neil juhtudel saab rääkida vaid ohutustaseme säilitamisest.

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

Koostöös kohalike omavalitsustega pööras Tehnilise Järelevalve Amet jätkuvalt kõrgendatud tähelepanu tegevustele raudteekaitsevööndis, seda nii detailplaneeringute kui ka raudtee-ehituse osas. Märkimist vääribki tõsiasi, et 2010. aastal teadvustas kohalik omavalitsus teravamalt vajadust oma planeerimistegevuses arvestada raudteega ja sellest lähtuvaga. Samas ka selle meetme tõhusus avaldub alles perspektiivis.

D.2 Detailsem andmete analüüs

Tehnilise Järelevalve Ameti 2010. aasta sisend ühiste ohutusnäitajate (Common Safety Indicators – CSI) osas on laetud ERAILi infosüsteemi (<http://eccairs-era.softeco.it:8080>).

ANNEX C – CSI data (attached separately)

Järgnevalt on toodud peamiste ohutusnäitajate koondandmed võrdluses 2006-2009 aastaga.

Year aasta	Accidents raudteeõnnetus	Fatalities surmajuhtumid	Injuries vigastatud
2006	47	16	21
2007	46	13	19
2008	25	9	10
2009	19	10	7
2010	31*	12	14

*sisaldab nii kokkupõrkeid kui otsasõite. Kokkupõrkeid raudteeülesõidukohal oli 17, lisaks 23.12.2010 toimunud kahe rongi kokkupõrge ning otsasõite inimestele oli 13.

Võrreldes 2009. aastaga tõusis 2010. aastal raudteeõnnetuste arv, kuid siiski jäi see vaadeldava perioodi algusaastatega võrreldes madalamaks. Raudteeõnnetuste peamiseks põhjuseks võib pidada liikluseeskirjade eiramist liiklejate poolt ning tee- ja ilmastikuoludele sobimatu sõidukiiruse valimist. Raudteel toimunud õnnetusjuhtumite arvu suurenemine on seotud ka tavapärasest pikema ja lumerohkema talvega ning sõidukijuhtide suutmatusega arvestada talvisel ajal ülesõidukohal valitsevate tingimustega. Vaadeldavate raudteeõnnetuste vähendamise osas toome allpool meetmed raudteeülesõidukohtade ja –ülekäigukohtade lõikes.

Ooteplatvormide rekonstrueerimise raames hinnati muuhulgas üle ka liikumistrajektorid jaamades ja peatuskohtades (näiteks Tartu-Valga ja Lääne Harjumaa raudteelõikudel), eesmärgiks on luua liiklejatele senisest mugavam ja ohutum liikumisteekond.

2010. aastal jätkati tegevusi raudteeülesõidukohtade varustatuse parendamiseks, seadmestades osad ülesõidukohad automaatsete foorisignalisatsiooniseadmetega esmakordselt ning uuendades mõnel juhul olemasolevaid seadmeid. Selliselt on vähemalt kuuest probleemsest ülesõidukohast kolm saanud ohutumaks.

Tehnilise Järelevalve Amet omaltpoolt tõhustas järelevalvet raudtee-ettevõtjate ohutusjuhtimise süsteemide toimimise üle, mille tulemusel paranesid ettevõtete ohutustasemed üldiselt (vähenenud on intsidentide arv). Koostöö suurendamisel pöörati tähelepanu ka raudtee-ettevõtjate ning raudtee-ehitusega tegelevate ettevõtjate koolitamisele raudtee-ehitusega seonduvalt (ehitusaegne liiklusohutus, pädevate isikute kasutamise vajalikkus, korrektne dokumenteerimine jm).

D.3 Ohutusalaste soovitude kokkuvõte

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium kui uurimisasutus (NIB) esitas oma 2010. aasta raudteeliiklusõnnetuste aastaaruandes Tehnilise Järelevalve Ametile 2 ettepanekut raudteeliiklusohutuse tõstmiseks. Mõlemad aktsepteeriti ja kuulusid täitmisele 2011. aasta jooksul.

Tehnilise Järelevalve Ametile tehtud ettepanekud olid suunatud uue, rajatava ülesõidukoha seadmestamisele vastavalt liiklusohutuse kaasaegsetele nõuetele ning meetmete rakendamisele vähese maanteeõidukitepoolse liiklusintensiivsusega ülesõidukohtade sulgemiseks (liikluse suunamisega uuele ülesõidukohale).

2010. aasta jooksul tehti NIB poolt kuuele erinevale adreessadile kokku 14 ettepanekut raudteeliiklusohutuse suurendamiseks. Ettepanekute menetlemise protsessi jälgides saab nimetada, et 2011. aastaks on juba ca 85% ettepanekutest täidetud.

E. Tähtsamad muudatused õigusaktides

Tähtsamad muudatused õigusaktides on esitatud alljärgnevas tabelis.

ANNEX D

Legal reference Õigusakti nimi ja väljaandja	Date legislation comes into force Jõustumise kuupäev	Reason for introduction Alus kehtestamiseks	Description Kirjeldus
Railway Act § 9' Raudteeseadus § 9'	Came into force 01.01.2010 Jõustus 01.01.2010. a		Safety certificate Part B obligation for non-public railway owners Mitteavalikul raudteel rongiliikluse korraldamisel tegutsemise ohutustunnistuse kohustuslikkus
Decree of the Minister of Economic Affairs and Communications from 12.08.2010 No 50 „Reglement of locomotive-driver examination “ Majandus- ja kommunikatsiooniministri 12. augusti 2010. a määrus nr 50 „Vedurijuhi eksamineerimise kord“	Came into force 21.08.2010 Jõustus 21.08.2010. a	Railway Act § 45 section 7 Raudteeseaduse § 45 lõige 7	Requirements for examination process for locomotive-driver Vedurijuhi eksamineerimisega seonduv

2010. aastal alustati raudteevaldkonna tehniliste normide ajakohastamisega ning tehti täpsustusi raudteeseaduses seoses teiste õigusnormide muutmisega.

F. Ohutustunnistuse areng ja autoriseerimine

F.1 Riiklik õigusruum-kehtivuse algusajad-kättesaadavus

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

Regulatsioonide väljatöötamise lõppfaasi on kaasatud suuremate raudteeveo-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate esindajad. Ohutusdirektiivi harmoniseerimise protsess on Eestis olnud avatud ning kõigil asjast huvitatud ettevõtjatel on olnud võimalik eelnõudega tutvuda ja omapoolseid ettepanekuid esitada. Ohutusjuhtimise süsteemi juhendmaterjalide tutvustamiseks on Tehnilise Järelevalve Amet läbi viinud koolituse kõigile raudtee-ettevõtjatele ning vajadusel pakub jätkuvalt raudtee-ettevõtjatele informatiivset tuge uute õigusaktide kehtima hakkamise eel.

F.2 Väljastatud ohutustunnistused (tabelina)

Annex E

Jrk nr	Raudtee-ettevõtja OT number	Riiklik äriregistri kood	Tegevusala (RU, RU-passenger, IM)	Kehtib kuni (validation)
1.	AS Põlevkivi Raudtee EE1120080001 A osa ¹	10338065	Raudtee kaubaveoteenus (RU) MUUDETUD/AJAKOHASTATUD (changed/updated)	01.10.2013
	EE1220080018 B osa ²			09.12.2013
2.	Westgate Transport OÜ EE1120080004 A osa	11056908	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	01.10.2013
	EE1220080024 B osa			09.12.2013
3.	OÜ Dekoil EE1120080006 A osa	10069369	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	01.10.2013
	EE1220080025 B osa			09.12.2013
4.	AS Sillamäe Sadam EE1120080007 A osa	10318973	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	01.10.2013
	EE1220080019 B osa			09.12.2013
5.	Maardu Raudtee AS EE1120080008 A osa	10049295	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	01.10.2013
	EE1220080020 B osa			09.12.2013
6.	AS Railservis EE1120080009 A osa	10677459	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	01.10.2013
	EE1220080022 B osa			09.12.2013
7.	AS E.R.S. EE1120080010 A osa	10676715	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	01.10.2013
	EE1220080026 B osa			09.12.2013
8.	AS GoRail EE1120080011 A osa	10541949	Raudtee reisijateveoteenus (RU-passenger)	01.10.2013
	EE1220080032 B osa			23.12.2013

¹ ohutusjuhtimise süsteemi ohutustunnistus

² tegutsemise ohutustunnistus

9.	Elektriraudtee AS EE1120080012 A osa	10520953	Raudtee reisijateveoteenus (RU-passenger)	01.10.2013
	EE1220080028 B osa			09.12.2013
10.	Edelaraudtee AS EE1120080013 A osa	10182640	Raudtee kaubaveoteenus (RU) MUUDETUD/AJAKOHASTATUD (changed/updated)	10.11.2013
	EE1220080021 B osa			23.12.2013
11.	Edelaraudtee AS EE1120080014 A osa	10182640	Raudtee reisijateveoteenus (RU-passenger) MUUDETUD/AJAKOHASTATUD (changed/updated)	10.11.2013
	EE1220080027 B osa			23.12.2013
12.	Edelaraudtee Infrastruktuuri AS EE1120080015 A osa	10786958	Raudteeinfrastruktuuri majandamine (IM)	10.11.2013
	EE1220080031 B osa			23.12.2013
13.	OÜ Eurodek Synergy EE1120080016 A osa	11301354	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	09.12.2013
	EE1220080033 B osa			23.12.2013
14.	AS Kunda Trans EE1120080029 A osa	10228551	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	23.12.2013
	EE1220080030 B osa			23.12.2013
15.	AS EVR Cargo EE1120090035 A osa	11575850	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	21.01.2014
	EE1220090036 B osa			21.01.2014
16.	AS EVR Infra EE1120090037 A osa	11575838	Raudtee infrastruktuuri majandamine (IM)	23.01.2014
	EE1220090038 B osa			23.01.2014
17.	Petromaks Stividori AS EE1120090039 A osa	10411916	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	03.02.2014
	EE1220090041 B osa			20.02.2014
18.	AS Paldiski Raudtee EE1120090040 A osa	10892057	Raudtee kaubaveoteenus (RU) MUUDETUD/AJAKOHASTATUD (changed/updated)	19.02.2014
	EE1220090042 B osa			28.03.2014
19.	Edelaraudtee AS EE1120090043 A osa	10702335	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	05.06.2014
	EE1220090044 B osa			05.06.2014
20.	Edelaraudtee AS EE1120090045 A osa	10702335	Raudtee reisijateveoteenus (RU-passenger)	05.06.2014
	EE1220090046 B osa			05.06.2014
21.	AS Alexela Terminal EE1120100001 A osa	10392389	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	02.02.2015
	EE1220100003 B osa			02.02.2015
22.	Eesti Energia Kaevandused AS EE1120100002 A osa	10032386	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	02.02.2015
				02.02.2015

	EE1220100004 B osa			
--	--------------------	--	--	--

F.3 Ohutustunnistused

Ohutustunnistuste (A ja B osa) kohustuslikkus raudtee-ettevõtjatele 2008. aastal tuli ohutusdirektiivist. 2010. aastal väljastati 2 ohutustunnistuse uut B osa seoses raudtee-ettevõtete struktuuriliste muudatustega.

Väljastatud ohutustunnistused on kantud ERA vastavasse registrisse.

2010. aasta lõpu seisuga omas Eestis 18 ettevõtet kaubaveoteenuse ohutustunnistust (A ja B osa), 4 ettevõtet reisijateveoteenuse ohutustunnistust (A ja B osa) ja 2 ettevõtet omase avaliku raudteeinfrastruktuuri majandamise ohutustunnistuse A ja B osasid.

2010. aasta 1. jaanuaril hakkas kehtima raudteeseaduse muudatus, mis kohustas mitteavaliku raudteeinfrastruktuuri omanikke taotlema tegutsemise ohutustunnistust (B osa) mitteavalikul raudteeinfrastruktuuril raudteeliikluse korraldamiseks. Sisuliselt tähendas see kindlust veoettevõtjatele, kes pakuvad veoteenust mitteavalikul raudteeinfrastruktuuril. 2010. aasta lõpuks oli nimetatud ohutustunnistusi väljastatud 40 ettevõttele.

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

G. Raudtee-ettevõtjate järelvalve

Tehnilise Järelevalve Ameti kogu personalist moodustab raudteeteenistus oma 12 töötajaga ca 14 % ja vaid kaks inimest raudteeteenistuse töötajatest ei tegele järelvalvetegevusega.

Tehnilise Järelevalve Amet ei eristanud 2010. aastal järelvalve toiminguid ja auditeid põhjusel, et pea iga järelvalvetoiming sisaldab endas teatud määral ka auditile iseloomulikke tegevust ettevõtte dokumentatsiooni ja enesekontrolli toimimise osas.

Tehnilise Järelevalve Amet viis 2010. aastal läbi 74 planeeritud järelvalve toimingut, mille käigus kontrolliti raudtee-ettevõtjate ohutusjuhtimise süsteemi rakendumist, liikluskorraldust, veeremijuhtide tööd, raudtee veeremi korrashoidu, ohtlike kaupade vedu, raudtee infrastruktuuri korrashoidu ning raudteetranspordi tuleohutust. Planeeritud järelvalvemenetlus on põhiliselt seotud ettevõtjate ohutusjuhtimissüsteemide rakendumise järelvalvega (selle olemasolul).

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

Ühtegi raudtee-ettevõtjate poolset kaebust Tehnilise Järelevalve Ameti tegevuse kohta 2010. aastal ei laekunud.

Mitteplaneeritud järelevalvetegevusi oli 2010. aastal kokku 4. Kolmel korral käivitas selle raudteeülesõidukohal talihoolde tegemata jätmise ning ühel korral oli tegu side- ja turvanguseadmete rikkumisega kolmandate isikute poolt.

INSPECTIONS of RUs/IMs for 2010 Järelevalvetoimingud raudtee-ettevõtetes 2010		Issued Safety Certificates Part A Ohutustunni stuste A osa väljastamine	Issued Safety Certificates Part B Ohutustunni stuste B-osa väljastamine	Issued Safety Authorisations Ohutuslubade väljastamine	Other Activities (national surveillance) Muud tegevused (riiklik järelevalve)
planned	74*	0	2	0	74
unplanned	4	0	0	0	4
carried out	78	0	2	0	78

*CSI andmetes on lisatud planeeritud järelevalve toimingutele raudtee-ettevõtjate poolsed 7 siseauditit, mistõttu CSI tabelis on vastav näitaja 81.

H. Common Safety Method (CSM) määruse rakendamine

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

Eestis toimus 2010. aastal üks oluline õnnetus (vt B.3), mille tulemusel alustati uue veeremi pardaseadmetele täiendava ohutusfunktsiooni lisamise kohustuse tekitamist ning raudtee-ettevõtja ohutusprotsesside ülevaatamist. Ühtegi olulist muudatust raudteevaldkonnas, mis vajanuks selle rakendamisega kaasnevate riskide hindamist vastavalt artiklis 5 kirjeldatud riskijuhtimismenetlusele, 2010. aastal ei olnud.

I. Kokkuvõte, järeldused, prioriteedid

2010. a oli Tehnilise Järelevalve Ameti enda rutiinide täpsustamise aeg – ajakohastati olemasolevaid töövahendeid, täpsustati ohutusalase ennetustöö elluviimise kava ning hinnati täiendavalt valdkonnas esinevaid riske eesmärgiga omandada võimalikult aktuaalne ülevaade ohutustasemest vastava hetke seisuga. Ühtlasi astuti esimesi samme riske alandavate meetmete rakendamisel. Ajendatuna eeltoodust keskendus planeeritud järelevalve 2010. aastal jätkuvalt ettevõtjate ohutusjuhtimissüsteemide rakendamise kontrollimisele. Perspektiivis minnakse valdavalt üle raudtee-ettevõtjate enesekontrolli rakendumises veendumisele ning üha enam pööratakse oma rutiinide ajakohastamisel tähelepanu ühiste ohutusmeetodite määruses esitatud parimatest praktikatest.

2010. a oli TJA muuhulgas varasemast enam pildis ohutusalase sõnumi levitamiseks. Teostatud ettevalmistused ohutusportaali sisustamiseks võimaldavad järgmistel perioodidel kindlasti ohusteatavet sihtgruppidele süsteemsemalt edastada.

Prioriteedid järgmiseks aastaks on vaieldamatult ohutustaset tõstvate meetmete sisseviimine valdkonda reguleerivatesse õigusaktidesse.

J. Info allikad

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