



TEHNILISE JÄRELEVALVE AMET
ESTONIAN TECHNICAL SURVEILLANCE AUTHORITY

TEHNILISE JÄRELEVALVE AMETI 2012. AASTA
ARUANNE

**ANNUAL REPORT OF NATIONAL SAFETY
AUTHORITY OF ESTONIA 2012**

A. 1 Raporti sisu

Aastaaruanne annab ülevaate Eesti raudteevaldkonnast 2012. aastal. Aruandes kirjeldatakse ohutusedirektiivi rakendamist, ohutustunnistuste väljastamisega seonduvat, peamisi trende raudteeohutuses ning antakse ülevaade riiklikust järelevalvest. Lisaks on esitatud Tehnilise Järelevalve Ameti (National Safety Authority – NSA) struktuur ja sidusus raudteevaldkonnaga.

Kõik arvulised tabelid on esitatud teksti sees kakskeelsetena.

2012. aastal jätkusid Eestis sarnaselt 2011. aastale raudteesektori jõupingutused uue reisivõime kasutuselevõtu ettevalmistamiseks - raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad panustasid eelkõige reisijate infrastruktuuri uuendamisse, Tehnilise Järelevalve Amet seevastu õigusliku baasi täiendamisse. Nimetatud tegevuste teostamisega kulmineerub oluline ajajärk Eesti raudteevõrgustiku tehnilise baasi uuendamisel - tekkinud on ohutumad ligipääsud ooteplatvormidele, paranenud on kõikide kasutajagruppide juurdepääs reisijateveoteenusele ning tagatud on paremad raudtee ületamise võimalused.

Lisaks eeltoodule toimus mitmete võrgustiku ohutust suurendavate meetmete elluviimine, mille rakendamise kohustus sätestati Tehnilise Järelevalve Ameti initsiatiivil siseriiklikus õiguses eelnevatel perioodidel – ennekõike uuendati raudteeülesõidukohtade automaatikat (eelkõige vananenud fooride asendamine LED-tüüpi fooridega) ja parandati nähtavustingimusi raudteeülesõidukohtadel. Nimetatu on osa suuremast programmist (ajavahemikul 2011-2018 on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatel kohustus asendada kõik vanal tehnoloogial põhinevad raudteeülesõidukoha automaatikaseadmed uue tehnilise lahendusega ehk nn LED-tüüpi fooridega), mis Tehnilise Järelevalve Ameti hinnangul edeneb oodatud kujul ning on juba 2012. aastaks andnud märkimisväärse efekti (nähtub ka vastavatest ohutusnäitajatest).

Mõnevõrra muutusid ka Tehnilise Järelevalve Ameti prioriteedid raudteeohutusalases järelevalvetöös – raudteevõrgustiku riskianalüüsi järeldeste tuginedes täpsustusid ohutusalase ennetustöö eesmärgid ning nende elluviimise kava, tihenes koostöö nii raudtee-ettevõtjate kui ka kohalike omavalitsustega. Lisaks analüüsi olemasolevat infot järjepidevamalt kõigis Tehnilise Järelevalve Ameti raudteeteenistuse struktuuriüksustes, et viia tööplaanid maksimaalse täpsuseni ja kasutada võimalikult efektiivselt olemasolevat ressursi. Varasemalt inspekteerimispõhiselt järelevalvelt on liigutud samm-sammult auditeerimispõhise järelevalve suunal – selline lähenemine lubab Tehnilise järelevalve Ametil uurida raudtee-ettevõtjate tegevust vastavate funktsioonide lõikes läbi terve organisatsiooni.

A.2 Summary

This annual report provides an overview of the Estonian railway sector in 2012. It describes the implementation of the Safety Directive, relating to the issuing of safety certificates, key trends in railway safety and provides an overview of the national rail safety supervision. 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.

In 2012, as in previous year the sector worked towards introduction of new EMUs and DMUs – infrastructure managers invested into reconstruction of passenger infrastructure, Estonian Technical Surveillance Authority into improvement of regulations. These activities mark a significant milestone in modernisation of technical foundation of Estonian railway Network – marked improvements are visible in passenger infrastructure, passenger services and railway crossing possibilities, both in terms of safety and ease of access to all categories of potential users.

In addition a number of measures were taken to improve safety levels. Principal attention was on upgrading level crossings and automation (particularly the replacement of obsolete traffic signals with LED traffic lights) and improving visibility conditions on level crossings. These activities are part of a larger program (within a period of 7 years, from 2011 to 2018, the infrastructure managers are obliged to replace all existing traffic signals with LED traffic lights) that is advancing according to schedule and has had marked visible effects as early as in 2012. The aforementioned activities were prescribed in national regulations by the initiative of Technical Surveillance Authority during previous years.

Some changes took place in Technical Surveillance Authority's priorities for railway safety work – risk analysis of railway network resulted in clarification of objectives for accident prevention and the implementation plan for those objectives, co-operation with both rail operators and local authorities was intensified. Due to a consistent analysis of available information the Technical Surveillance Authority rail division's work plans were modified to be as effective as possible to fully utilise available resources. Previously most of the supervision actions were inspections but the supervision process has gradually moved towards supervision audits - an approach which allows to investigate the activities of railway undertakings or infrastructure managers in one category through the entire organization (from on-site measurements to the interviews of management).

B. Tutvustav osa

B.1 Üldine

Tehnilise Järelevalve Ametile on 2012. aasta ohutisaruanne järjekorras seitsmes (varasemad aastad 2006-2011). Käesolev raport annab ülevaate nii ohutusdirektiivi rakendamisega seonduvast kui ka raudteeohutusalastest arengusuundadest ning seni tehtust.

Raportis esitatakse mõne peamise ohutuspärijat (kokkupõrked ülesõidukohtadel, otsasõidud, rööbastelt mahasõidud ja muud intsidendid) analüüsile tuginedes Eesti raudteeohutuse arengut iseloomustavad asjaolud. Kuigi sellekohase info edastamine raudtee-ettevõtjatele muudeti kohustuslikuks alles 2011. aastal, saab siiski väita, et

asjakohaste algandmete laekumine ning nende sisu õigsus on igakülgset olnud tagatud vähemalt aastast 2004. Sektor on selles osas olnud koostöövalmis ning seetõttu on ka 2012. aastal jõustunud määruse „Raudteeliiklusõnnetuste ja raudteeentsidentide jaotus, ohutusnäitajad ja nendest teavitamise kord“¹ rakendumine läinud sujuvalt. Samuti on sisuline võrdlus ja trendide jälgimine olnud võimalik pea kümme aastat.

B.2 Raudteevaldkond Eestis

Raudteede kaart, Railway infrastructure (public railway)

ANNEX A.1



Eesti raudteede kogupikkus aastal 2012 on 2167 km, millest Eesti õigusaktide kohaselt on avalikuks kuulutatud 1540 km. Avalikku raudteed majandavad **AS Eesti Raudtee** ja **Edelaraudtee Infrastruktuuri AS**.

AS Eesti Raudtee (riiklik äriühing) omab ja majandab 1317 km raudteid (sh kaherajalisi ja elektrifitseeritud piirkondi).

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

ANNEX A.2.1

Avaliku raudteefrastrukturi majandajad Public Railway Infrastructure Manager	
1. AS Eesti Raudtee	TEN-T (va Valga-Koidula, Keila-Riisipere ja Klooga-Klooga-Ranna)
2. Edelaraudtee Infrastruktuuri AS	Mitte TEN-T

ANNEX A.2.2

Avalikul raudteel 2012. aastal kaubaveoga tegelevad/tegelenu raudtee-ettevõtted Railway Undertaking (cargo)	
1. AS E.R.S	alustas tegutsemist jaanuaris 2008 started in January 2008
2. AS EVR Cargo	alustas tegutsemist jaanuaris 2009 started in January 2009
3. Edelaraudtee AS	marginaalne kaubavedu Edelaraudtee infrastruktuuril marginal cargo transport on Edelaraudtee infrastructure
Railway Undertaking (passenger) Reisijateveoga tegelevad raudtee-ettevõtted Eestis	
1. Edelaraudtee AS	riigisisene reisijateveoteenus diiselrongidega passenger-train service all over Estonia by DMU-s
2. AS GoRail	rahvusvaheline reisijateveoteenus Tallinn-Moskva-Tallinn ja Tallinn-Peterburg-Tallinn international passenger-train service Tallinn-Moscow-Tallinn, Tallinn-St.Petersburg-Tallinn
3. Elektriraudtee AS	reisijateveoteenus elektrifitseeritud piirkonnas Tallinnas ja Harjumaal passenger-train service on electrified tracks in Tallinn and Harjuma county

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

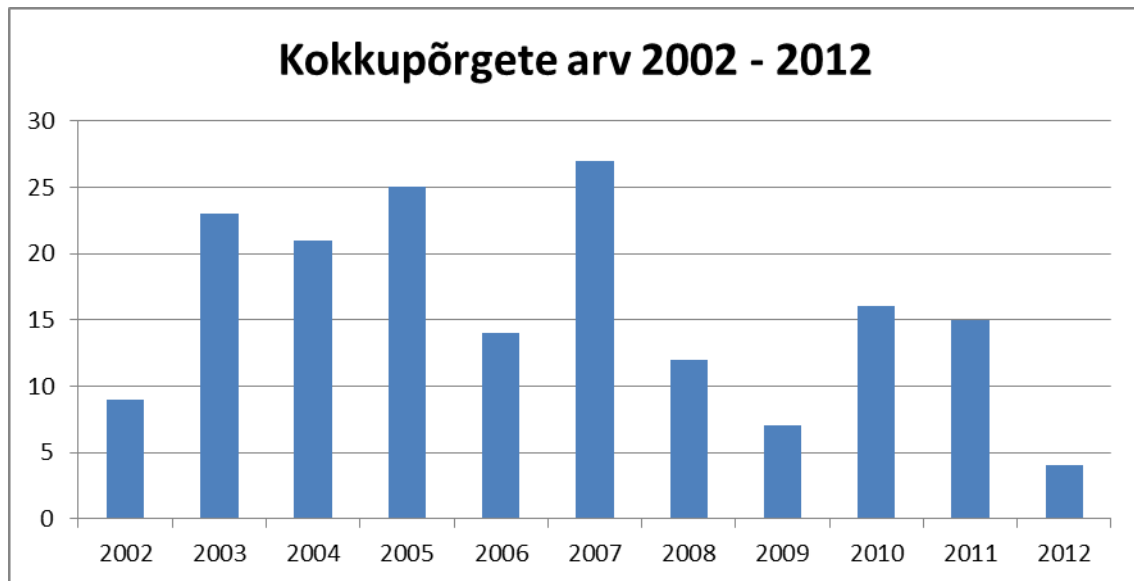
Tehnilise Järelevalve Ameti ohutusjärelevalve metoodika muutmisega on tekitatud ka ettevõtjatele senisest selgem kohustus ja vajadus perioodiliselt hinnata enda kehtestatud enesekontrolli instrumentide tõhusust. Ettevõtjate senisest aktiivsem ohutusalase teadlikkuse tõstmine nähtub ka nende endi poolt oma koostööpartnerite seas läbiviidud loengutest, infopäevadest ning koostööppustest (ennekõike pääste- ja politseiasutusega koostöö parendamine).

Ohutuskäitajate analüüsi tulemusel ei ole 2012. aastast välja tuua mitte ühtegi negatiivset trendi. Positiivsetest trendidest saab välja tuua järgmised olulised tähelepanekud:

- Otsasõitude arv on mõnevõrra vähenenud. Selle peamiseks põhjuseks on ooteplatvormide ohutuma juurdepääsetavuse loomine, ohutusmärgistuse parandamine ning optimaalsemate ja selgemate trajektooride kujundamine raudtee vahetus läheduses või sellest üle liikumiseks;
- Vähenenud on intsidentide arv veeremirikete, mahasõitude, rööpamurdude ning keelava näiduga foorisignaalist möödasõitude osas, samuti side- ja turvanguseadmete rikete lõikes. Seda asjaolu saab selgitada sellega, et ettevõtjate kontroll iseenda tegevuse üle on muutunud läbipaistvamaks ja süsteemsemaks. Samuti on Tehnilise Järelevalve Ameti hinnangul mõjutanud seda tendentsi ka rekonstrueeritud infrastruktuur ning vähenenud kaubaveo mahud;
- Samuti on vähenenud 2012 aastal kokkupõrgete arv (vt ANNEX B.3.1). Alanemise tendents on tingitud ühelt poolt raudteevõrgustiku enda ohutumaks muutumisest, teisalt on ka tõusnud liiklejate teadlikkus raudteel varitseda võivatest ohtudest. Eeltoodud asjaoludele lisaks on oluline mõju ka ohtlike ülesõidukohtade sulgemisel (aastatel 2010-2012 on Eestis suletud kokku kaheksa samatasandilist raudteeülesõidukohta, millel valdavalt toimusid raskete tagajärgedega õnnetused) ja viiel varasema tehnilise varustatuseta raudteeülesõidukohal ohutumate lahenduste rakendamisel (LED-foorid, tõkkepuud).

ANNEX B.3.1

Kokkupõrgete arv 2002-2012/ Collisions 2002-2012



Eeltoodust nähtub, et raudteevõrgustiku riskianalüüsi käigus kaardistatud ohtude vähendamise meetmete rakendamine on esimesi positiivseid tulemusi andnud ennekõike raudteeületuskohtadel. Samas on alustatud ka teiste riskianalüüsi käigus kaardistatud meetmete elluviimist – uue raudteeveeremi käikuandmisel on tähelepanu pööratud veeremi ohutusseadmete lisafunktsioonide olemasolule, mis välistavad autoriseerimata isikute poolt veeremi käitamise, samuti on nõutud täiendavate ohutusfunktsionaalsuste olemasolu raudteeveeremi juhtimisel ühes isikus. Tehnilise Järelevalve Ameti hinnangul annab eeltoodu täiendava panuse raudteevõrgustiku ohutustaseme tõstmisele.

Lisaks üldmäärgitule tagab Tehnilise Järelevalve Ametile täiendava kindluse raudteevõrgustiku ohutustaseme ajakohasusest muutunud oludele asjaolu, et 2010. aasta 1. jaanuaril kehtima hakanud raudteeseaduse muudatus kohustab mitteavaliku raudteeinfrastruktuuri omanikke taotlema tegutsemise ohutustunnistust (B osa) mitteavalikul raudteeinfrastruktuuril raudteeliikluse korraldamiseks. Siinkohal võib välja tuua, et Eestis on mainitud tegutsemise ohutustunnistusi 55 ettevõttel.

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

Raudteeseaduse kohaselt on Tehnilise Järelevalve Ameti 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 ning vedurijuhilubade väljastamine; raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise toimingute tegemine; rahvusvahelistest lepingutest tulenevate raudtee-alaste tehnilise järelevalvega seonduvate Eesti Vabariigi kohustuste täitmise tagamine ja vajadusel Eesti Vabariigi esindamine rahvusvahelistes raudteeorganisatsioonides; samuti muude seadusest tulenevate ülesannete täitmine.

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.

2012. aastal oli raudteeteenistuses raudteeinfrastruktuuri osakond ja raudteetranspordi osakond ning neis töötas kokku 14 inimest, kellest 10 tegeles riikliku raudteeohutuse järelevalvega. Järelevalvetevõimega ei tegelenud peale teenistuse juhi veel kolm inimest, kelle ülesandeks oli raudteevaldkonna arendusprojektidega tegelemine, sealhulgas Euroopa Liidu struktuuritoetuste kasutamise korraldamine ning raudteeinfrastruktuuri kasutustasude määramine.

Organisatsiooni struktuur
Structure of NSA

ANNEX B.1

Peadirektor Director General								
	Elektroonilise side teenistus Electronic Communications Division			Raudteeteenistus Railway Division		Tööstusohutuse teenistus Industrial Safety Division		
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 arengukavasid 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.

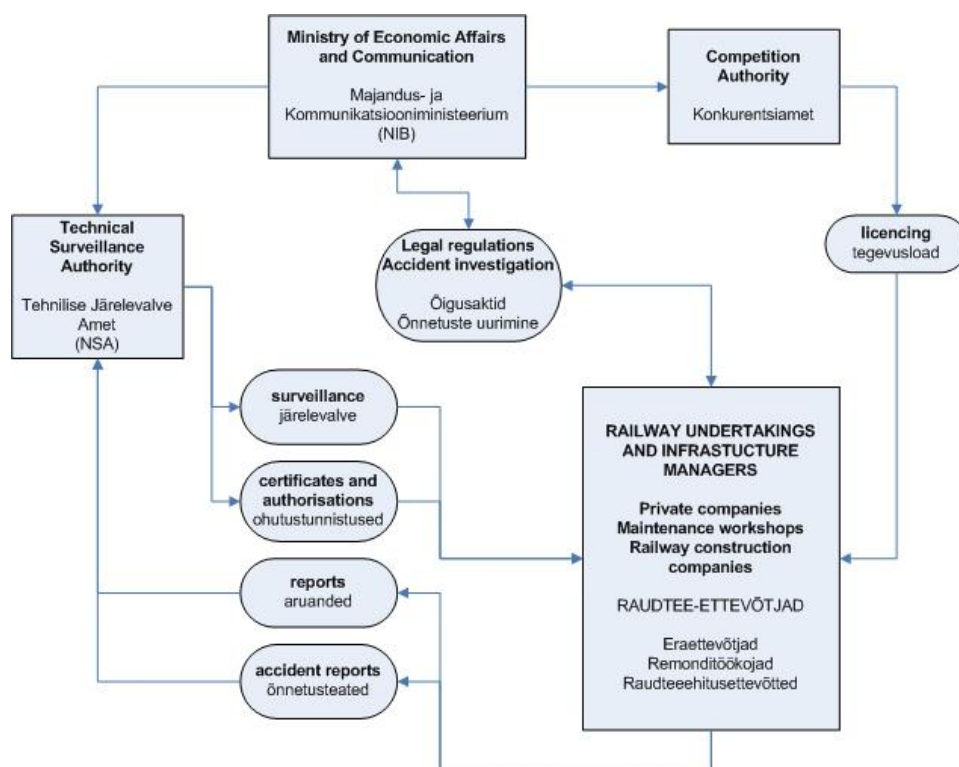
Nimetatud osakond valmistab ette ka valdkonda reguleerivate õigusaktide eelnõusid. Samuti tegeleb ministeerium kui uurimisasutus (National Investigation Body – NIB) raudteeõnnetuste uurimisega ning transpordivaldkonna riskianalüüside koostamisega.

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, vedurijuhilubasid 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

2012. aastal koondusid raudteeohutuse säilitamiseks ja suurendamiseks ettevõtetud tegevused peamiselt kehtiva õigusraamistiku täiendamisele (vt alapeatükk E ja ANNEX D), et luua vajalik baas selle tarbeks, kui riik realiseerib oma plaanid tõsta rongide liikumiskiirust ning suurendada liiklusmahte.

Ajendatuna vajadusest suurendada rongide liikumiskiirusi ja tihendada liiklusgraafikut, tegi Tehnilise Järelevalve Amet 2012. aastal mitmeid ettepanekuid kehtivate reeglite täiendamiseks. Olulisimad nendest on kindlasti kohustus raudtee-infrastruktuuri ettevõtjatele varustada oma infrastruktuur aastaks 2020 täiendavate veeremi teljelaagri ülekuumenemise tuvastamise seadmetega ning tagada ka rööbasteede geomeetria pideva jälgimise tõhustamine (seni kasutatud meetodika pole piisavalt operatiivne ja usaldusväärne). Veeremi valdajatele tekkis omakorda kohustus lisada veeremi ohutusseadmetele täiendavad funktsioonid, mis muuhulgas ei luba autoriseerimata isikutel veeremiga opereerida.

Siinkohal tasub välja tuua asjaolu, et raudtee-ettevõtjad on viimasel paaril aastal hinnanud oma riske tulenevalt kolmandate isikute sattumisest raudteele ning piiranud tiheasustusega aladel raudteid aiaga. Nimetatud tegevus pole kehtivates õigusaktides otseselt kohustusena sätestatud, kuid Tehnilise Järelevalve Ameti hinnangul on juba käesolevaks hetkeks märkimisväärse efekti andnud (varem nimetatud piirkondades toimunud otsasõite enam ei eksisteeri).

D.2 Detailsem andmete analüüs

Tehnilise Järelevalve Ameti 2012. aasta sisend ühiste ohutusnäitajate (Common Safety Indicators – CSI) osas on laetud ERAILI infosüsteemi (<http://erail.era.europa.eu/>).

ANNEX C – CSI data (attached separately)

Järgnevalt on toodud 2012. aasta peamiste ohutusnäitajate koondandmed võrdluses 2006-2011 aastaga.

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

*Raudteeõnnetuste lahter 2012 ja 2011 sisaldab nii raudteeveeremi ning mootorsõiduki kokkupõrkeid kui veeremi otsasõite inimestele, rongide mahaminekuid ja rongide omavahelisi kokkupõrkeid (rongide mahaminekuid ja omavahelisi kokkupõrkeid oli 2012. aastal kokku 4). Varasematel aastatel on see lahter kajastanud vaid kokkupõrkeid ja otsasõite põhjusel, et mahaminekuid ja rongide omavahelisi kokkupõrkeid manöövritöödel ei loetud rongiliikluses toimunuteks. Kahel viimasel aastal on Eesti õigusruumi kohaldatud Euroopa õigusega vastavaks ning seetõttu kajastuvad õnnetuste koguarvus nii rongiliikluses kui ka manöövritöödel toimunud rongide mahaminekud ja omavahelised kokkupõrked.

Võrreldes 2011. aastaga langes oluliselt 2012. aastal toimunud raudteeõnnetuste koguarv. Endiselt võib kokkupõrgete peamiseks põhjuseks pidada liikluseeskirjade eiramist liiklejate poolt ning tee- ja ilmastikuoludele sobimatu sõidukiiruse valimist. Enamus kokkupõrkeid (neljast juhtumist 3) leidis aset talvisel perioodil reguleeritud ülesõitudel rasketes ilmastikuoludes ning sõidukijuhtide tähelepanematusel tõttu. Viimaste aastate tegevused on tõstnud raudteeülesõitude ohutuse soovitud tasemele. Regulatsiooni uuendamine, probleemsete ülesõidukohtade sulgemine ja nähtavuse parendamine ülesõitudel ohutuse tagamiseks on vilja kandnud.

Otsasõitude peamiseks põhjuseks oli tähelepanematus ning liikluseeskirjade eiramine (8 juhtumit), samuti raudteel viibimine selleks mitteettenähtud kohas (4 juhtumit). Hooletusest tingitud õnnetuste vähendamiseks piirati möödunud aastal

mitmetes sõlmjaamades ning linnasisestel jaamavahedel (nt Tallinn-Balti, Lilleküla, Tapa, Tartu, Jõgeva) raudtee ületamiseks mitte ettenähtud kohtasid. Lisaks avati mitmeid jalakäijate tunnelid, mis muudavad raudtee ületamise maksimaalselt ohutuks. Nende muudatuste positiivne mõju avaldub aga Tehnilise Järelevalve Ameti hinnangul järgnevatel perioodidel.

2012. aastal väljastas Tehnilise Järelevalve Amet kasutusloa ka viiele jalakäijate tunnelile, mis asuvad Tallinnas ja Harjumaal suurtes liiklussõlmedes ja jaamades. Üks tunnel avati Tallinnas seoses Ülemiste raudteejaamas toimunud ooteplatvormide rekonstrueerimisega ja kaks tunnelit olid seotud Ülemiste liiklussõlme uuendamisega. Neljas jalakäijate tunnel avati Tallinnas Lilleküla piirkonnas – kohas, kus eelnevalt oli väga kõrge kasutusintensiivsusega ühetasandiline raudteeülekäigukoht (seal asuvad mõlemal pool raudteed elurajoonid ja vahetus läheduses on ka üks Tallinna suurimaid kaubanduskeskusi). Kujunenud olukorras leidis raudtee-ettevõtja võimaluse piirkonna rekonstrueerimistööde käigus raudteeohutuse suurendamiseks rajada eritasandiline raudteeületuskoht. Viies jalakäijate tunnel avati Tallinna lähisel asuvas Lagedi jaamas – sealse tunneli rajamise vajaduse tingis eelkõige asjaolu, et Lagedi jaamas toimuva rongiliikluse ja manöövritööde intensiivsuse tõttu oli sealne samatasandiline ülekäigukoht väga sageli inimestele suletud. Lagedil ooteplatvormide rekonstrueerimise käigus rajatud tunneliga loodi turvalisem olukord, kus inimesed pääsevad ohutult nii teisele poole raudteed kui ka vajadusel ooteplatvormile.

Jätkuva ooteplatvormide rekonstrueerimise ning koos sellega ka inimeste liikumistrajektooride täpsustumisega raudtee kõrval ja selle ületamisel loodetakse saavutatud ohutustaset selles osas säilitada. 2012. aastal andis Tehnilise Järelevalve Amet kasutusload kokku 36 ooteplatvormile, mis olid rekonstrueeritud kõrgusele 550 mm. Koos 2011. aastal väljastatud ooteplatvormide kasutuslubadega (mida oli 55), on 2012. aastaks kogu avalikul raudteefrastruktuuril olevatest ooteplatvormidest viidud kõrgusele 550 mm ca 80%. 2013. aastaks loodetakse ka ülejäänud viiendik ooteplatvormidest rekonstrueerida vajalikule kõrgusele.

D.3 Ohutusalaste soovitude kokkuvõte

2012. aasta jooksul viidi ellu 2011. aastal Eesti Ohutusjuurduse Keskuse (NIB) poolt viiele erinevale adressaadile tehtud kokku 18 ettepanekut raudteeliiklusohutuse suurendamiseks. Tehnilise Järelevalve Ametile oli kokku suunatud 5 ettepanekut, mis kõik olid seotud õigusloomega. Ettepanekute menetlemise protsessi jälgides saab nimetada, et 2013. aastaks on juba üle poolte kõigist tehtud ettepanekutest täidetud.

2012. aasta kohta käivaid täiendavaid ohutusalaseid ettepanekuid ei ole Tehnilise Järelevalve Ametile esitatud.

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

E. Tähtsamad muudatused õigusaktides

Tehnilise Järelevalve Amet osales olulise sisendiga õigusruumi muutmises, tehes vajalike muudatuste osas pidevat koostööd nii sektori kui majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumiga. Muudatused olid eelkõige tingitud vajadusest tekkinud olukorras (uus ja kiirem veerem, uuenenud infrastruktuur ja selle rajatised) hoida endiselt saavutatud ohutustaset.

Tähtsamad muudatused õigusaktides on esitatud alljärgnevas tabelis.

ANNEX D

Õigusakti nimi ja väljaandja Legal reference	Jõustumise kuupäev Date legislation comes into force	Alus kehtestamiseks Reason for introduction	Kirjeldus Description
Raudtee tehnikasutuseeskiri Railway Technical Rules	Jõustus 12.09.2012. a Came into force 12.09.2012	Muutunud olukorras ohutustaseme jätkuv säilitamine; raudteesektori ja riigi vajadused transpordipoliitika elluviimisel The ongoing preservation of safety level in changed circumstances; the railway sector's and the government's need of transport policy implementation	Raudteevõrgustikul lubatud maksimaalse kiiruse tõus; rööbastee kvaliteedi kontrolli täiendavad nõuded; reisirongide opereerimisel suurem paindlikkus; raudteevõrgustiku üldise ohutustaseme suurendamine Increasing the maximum allowed speed; additional requirements to rail quality inspection; enabling additional flexibility in operating with passenger trains; increasing the level of safety on a railway network
Ooteplatvormide standard Standard for passenger platforms		Uue veeremi kasutuselevõtmine Authorisation of new trains	Uuenenud nõuded 550 mm kõrgustele ooteplatvormidele Updated or changed requirements for 550

			mm high passenger platforms
TSI-de ajakohastamine 1520 mm võrgustiku eriosades Technical Specifications for Interoperability		1520 mm raudtee-võrgustiku erisuste ülevaatamine ning ühtlustamine EL raudteevõrgustiku ga Evaluation of 1520 mm railway network specific parameters with the intention to harmonize them with the whole EU network	Erinevates Euroopa Raudteeagentuuri töögruppides arutatu sisseviimine TSI eelnõudesse Introducing updated 1520 mm rail network specific technical parameters in TSI drafts

F. Ohutustunnistuse areng ja autoriseerimine

F.1 Riiklik õigusruum ohutustunnistuse ja –lubade menetlemisel

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

Regulatsioonide väljatöötamisesse on kaasatud suuremate raudteeveo-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate esindajad. Ohutusdirektiivi harmoniseerimise protsess on Eestis olnud avatud ning kõigil asjast huvitatud ettevõtetel 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)
--------	-----------------------------	--------------------------	-----------------------------------	--------------------------

	Westgate Transport OÜ EE1120080004 A osa	11056908	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	01.10.2013
	EE1220080024 B osa			09.12.2013
	OÜ Dekoil EE1120080006 A osa	10069369	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	01.10.2013
	EE1220080025 B osa			09.12.2013
	AS Sillamäe Sadam EE1120080007 A osa	10318973	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	01.10.2013
	EE1220080019 B osa			09.12.2013
	Maardu Raudtee AS EE1120080008 A osa	10049295	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	01.10.2013
	EE1220080020 B osa			09.12.2013
	AS Railservis EE1120080009 A osa	10677459	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	01.10.2013
	EE1220080022 B osa			09.12.2013
	AS E.R.S. EE1120080010 A osa	10676715	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	01.10.2013
	EE1220080026 B osa			09.12.2013
	AS GoRail EE1120080011 A osa	10541949	Raudtee reisijateveoteenus (RU-passenger)	01.10.2013
	EE1220080032 B osa			23.12.2013
	Elektriraudtee AS EE1120080012 A osa	10520953	Raudtee reisijateveoteenus (RU-passenger)	01.10.2013
	EE1220080028 B osa			09.12.2013
	Edelaraudtee Infrastruktuuri AS EE1120080015 A osa	10786958	Raudteeinfrastruktuuri majandamine (IM)	10.11.2013
	EE1220080031 B osa			23.12.2013
	OÜ Eurodek Synergy EE1120080016 A osa	11301354	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	09.12.2013
	EE1220080033 B osa			23.12.2013
	AS Kunda Trans EE1120080029 A osa	10228551	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	23.12.2013
	EE1220080030 B osa			23.12.2013
	AS EVR Cargo EE1120090035 A osa	11575850	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	21.01.2014
	EE1220090036 B osa			21.01.2014
	AS Eesti Raudtee EE1120090037 A osa	11575838	Raudtee infrastruktuuri majandamine (IM)	23.01.2014
	EE1220090038 B osa			23.01.2014
	Petromaks Stiviori AS EE1120090039 A osa	10411916	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	03.02.2014
	EE1220090041 B osa			20.02.2014
	AS Paldiski Raudtee EE1120090040 A osa	10892057	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	19.02.2014
	EE1220090042 B osa			28.03.2014

	Edelaraudtee AS EE1120090043 A osa	10702335	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	05.06.2014
	EE1220090044 B osa			05.06.2014
	Edelaraudtee AS EE1120090045 A osa	10702335	Raudtee reisijateveoteenus (RU-passenger)	05.06.2014
	EE1220090046 B osa			05.06.2014
	AS Alexela Terminal EE1120100001 A osa	10392389	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	02.02.2015
	EE1220100003 B osa			02.02.2015
	Eesti Energia Kaevandused AS EE1120100002 A osa	10032386	Raudtee kaubaveoteenus (RU)	02.02.2015
	EE1220100004 B osa			02.02.2015

F.3 Ohutustunnistused, autoriseerimine

2012. aasta lõpu seisuga omas Eestis 15 ettevõtet kaubaveoteenuse ohutustunnistust (A ja B osa), 3 ettevõtet reisijateveoteenuse ohutustunnistust (A ja B osa) ja 2 ettevõtet omasid avaliku raudteeinfrastruktuuri majandamise ohutustunnistuse A ja B osasid. 2012. aastal muudeti ühe ettevõtte ohutustunnistuse B osa seoses raudtee-ettevõtte muudatustega ettevõtte struktuuris. Väljastatud ohutustunnistused on kantud ERADIS andmebaasi.

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 täiendavat ohutusalast kindlust kogu sektorile, eelkõige aga veoettevõtjatele, kes pakuvad veoteenust mitteavalikul raudteeinfrastruktuuril. 2012. aasta lõpuks oli nimetatud ohutustunnistusi väljastatud 55 ettevõttele.

Seoses uue Stadler Flirt-tüüpi reisiveeremi jõudmisega Eestisse algas 2012. aasta lõpus uute rongide katsetusperiood. Katsetamine oli üks osa vastavushindamise menetlusest, mille käigus hinnati uue veeremitüübi vastavust Euroopa Liidus ja Eestis kehtivatele nõuetele. Kohapealsete katsetuste eesmärk oli veenduda ennekõike uue veeremi ja Eesti raudteevõrgustiku koostoimes, samuti kontrollida veeremi võimekust opereerida ohutult ning vajadusel veeremit täiendavalt häälestada. Katsed viidi läbi vastavalt Tehnilise Järelevalve Ameti poolt heakskiidetud katsetuste programmile, mille kohaselt läbivad kontrolli kõik kriitilised veeremi osad. Tehnilise Järelevalve Amet pööras katsetuste perioodi vältel erilist tähelepanu sõiduohutusega seotud katsetele (pidurite efektiivsus, sõidustabiilsus) ning reisijatele mõeldud funktsionaalsuste kontrollimisele (kõikide kasutajagruppide ligipääs, teavitussüsteemid rongis).

G. Raudtee-ettevõtjate järelevalve

Tehnilise Järelevalve Ameti kogu personalist moodustab raudteeteenistus oma 14 töötajaga ca 16 % ja vaid neli inimest raudteeteenistuse töötajatest ei tegele otseselt järelevalvetegevusega.

Tehnilise Järelevalve Amet viis 2012. aastal läbi 46 planeeritud järelevalve toimingut, mille käigus kontrolliti raudtee-ettevõtjate ohutusjuhtimise süsteemi rakendumist, sealhulgas liikluskorraldust, veeremijuhtide tööd, raudtee veeremi korrashoidu, ohtlike kaupade vedu, raudtee infrastruktuuri korrashoidu ning raudteetranspordi tuleohutust.

Auditeerimist raudteeohutuse direktiivi mõistes (sisaldab ühe ettevõtte lõikes kolmel erineval tasandil läbiviidavat järelevalvet) viidi 2012. aastal läbi kahes ettevõttes. Ühel juhul tingis sellise auditeerimise ettevõtte struktuurne muutus ja jagunemine, teisel juhul oli tegu reisiveo-ettevõttega, kes pidi pika perioodi vältel opereerima liinidel, kus viidi läbi laiaulatuslikke rekonstrueerimistöid. Tööde mahukuse tõttu oli tõsiselt häiritud ka veo-ettevõtja tavapärase tegevus. Kontrolli käigus veenduti, et veo-ettevõtja ja infrastruktuuri-ettevõtja vahelised lepingud ning teavitus toimiks ja et tekkinud olukorras oleks ohutus pidevalt tagatud.

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

Ühtegi raudtee-ettevõtjate poolset kaebust Tehnilise Järelevalve Ameti tegevuse kohta 2012. aastal ei laekunud.

Mitteplaneeritud järelevalvetegevusi oli 2012. aastal kokku 10 ja need kõik puudutasid raudteerajatiste ehitusjärelevalvet.

Järelevalvetoimingud raudtee-ettevõtetes 2012 Inspections and audits of RUs/IMs for 2012		Ohutustunnistuste A osa väljastamine Issued Safety Certificates Part A	Ohutustunnistuse B-osa väljastamine Issued Safety Certificates Part B	Ohutuslubade väljastamine Issued Safety Authorisations	Muud tegevused (riiklik järelevalve) Other Activities (national surveillance)
planned	46	0	0	0	46
unplanned	10	0	0	0	10
carried out	56	0	0	0	56

Siinkohal juhime tähelepanu, et 2012. aastal toimus Euroopa Raudteeagentuuri poolne Tehnilise Järelevalve Ameti auditeerimise intervjuude osa: auditeeriti Eesti riikliku ohutusasutuse ohutustunnistuste väljastamise protseduure, järelevalve strateegia koostamist ja selle elluviimist ning veeremi ja infrastruktuuri vastavushindamist. Auditi lõpparuanne valmis 2013. aastal ning mõningaid soovitusi, mis tehti töö käigus, on Tehnilise Järelevalve Amet juba rakendanud (eelkõige täpsemad töölehed ja protseduurireeglite kirjeldused).

H. Ühise ohutusmeetodi määrase rakendamine

Ühise ohutusmeetodi määrus (Common Safety Methods) võeti Eestis vastu 24.04.2009. a ning selle ülevõtmist korraldati koostöös Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga.

Olulisim asjaolu, millele tuleb tähelepanu juhtida, on see, et ühtegi olulist muudatust raudteevaldkonnas, mis vajanuks selle rakendamisega kaasnevate riskide hindamist vastavalt eelnimetatud määrase artiklis 5 kirjeldatud riskijuhtimismenetlusele, 2012. aastal ei olnud.

Ohutusindikaatorite osas tasub siinkohal välja tuua, et 2012. aastal esitasid kõik raudtee-ettevõtjad oma iga-aastased ohutusuaruanded 2011. aastal kehtima hakanud määruuses „Raudteeliiklusõnnetuste ja raudteeentsidentide jaotus, ohutusnäitajad ja nendest teavitamise kord¹“ nõutud kujul. Ehkki kõigile ettevõtjale oli see esimene kord kõnealust määrust täita, esitati kõik aruanded korrektsete ja õigeaegsetena. See tuleneb Tehnilise Järelevalve Ameti hinnangul asjaolust, et ühise ohutusmeetodi määrase kohast informatsiooni on Eestis kogutud juba aastaid ning seetõttu ei tekitanud siseriiklikus õiguses kehtima hakanud uus kord ettevõtjates segadust.

I. Kokkuvõtte, järeldused, prioriteedid

Kokkuvõtteks saab öelda, et 2012. a jätkus Tehnilise Järelevalve Ameti enda rutiinide täpsustamine – ajakohastati olemasolevaid töövahendeid, täpsustati ohutusalase ennetustöö elluviimise kava ning hinnati täiendavalt valdkonnas esinevaid riske eesmärgiga omandada võimalikult aktuaalne ülevaade ohutustasemest vastava hetke seisuga. Ajendatuna eeltoodust keskendus planeeritud järelevalve 2012. aastal jätkuvalt ettevõtjate ohutusjuhtimissüsteemide rakendumise kontrollimisele.

Tehnilise Järelevalve Amet on valinud suuna, mille kohaselt perspektiivis minnakse valdavalt üle raudtee-ettevõtjate enesekontrolli rakendumises veendumisele ning üha enam pööratakse oma rutiinide ajakohastamisel tähelepanu raudteevõrgustiku riskianalüüsis ilmnunud peamistele järeldustele ohtude vähendamiseks.

2012. aasta tegevused keskendusid peaasjalikult olemasoleva regulatiivse baasi täiendamisele, et luua ettevaatavalt tingimused rongiliikluse mahu kasvuks ning kiiruste tõusuks. Lisaks väärib märkimist kahe tehnilise standardi (reisijate infrastruktuur ja reisiveerem) uuendamine ning ühildamine, tagamaks uue reisiveeremi ohutu integreerimine Eesti raudteevõrgustikul 2013. aastal.

Tehnilise Järelevalve Ameti suurim prioriteet 2013. aastal on uue reisiveeremi ohutu integreerimine avalikul raudteevõrgustikul ning sellega kaasneva muutuva keskkonna teadvustamine nii avalikkusele kui raudteesektorile. Ühtlasi jätkab Tehnilise Järelevalve Amet ERA auditi raames tehtud soovitude juurutamist oma töökorralduses.

J. Info algallikad

- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi koostatud õnnetuste aruanded (NIB);
- Raudtee-ettevõtjate esitatud aruanded, taotlused;
- Järelevalve käigus Tehnilise Järelevalve Ameti poolt kogutud info (vastavalt ühistele ohutusindikaatoritele);
- Tehnilise Järelevalve Ameti aastaraamat 2012.