



TARBIJAKAITSE JA
TEHNILISE JÄRELEVALVE
AMET

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti 2020. aasta
ohutusaruanne

Annual Report of Consumer Protection and Technical Regulatory
Authority (Estonian NSA) 2020

SISUKORD

Aruandes kasutatud lühendid	4
Sissejuhatus	5
Aruande eesmärk, ulatus ja sihtgrupp	5
Aruandeaasta kokkuvõte.....	6
English summary	8
1. Ohutusasutuse ohutusstrateegia, programmid, tegevused ja organisatsioon	10
1.1. Strateegia ja tegevuste planeerimine	10
1.2. Ohutusjuurdluse Keskuse ohutusalased soovitusel	11
1.3. Rakendatud ohutusmeetmed, mis ei ole seotud Ohutusjuurdluse Keskuse ohutusalaste soovitustega	11
1.4. Organisatsioon.....	15
2. Ohutustase	17
2.1 Siseriiklikud ohutustaseme näitajad.....	17
2.2 Euroopa Liidu ohutustaseme näitajad (CST)	30
3. Euroopa Liidu seadusandlus ja regulatsioonid	35
3.1. Muudatused seadusandluses	35
3.2. Erandid vastavalt raudteeohutuse direktiivi artiklile 15	35
4. Ohutustunnistused, ohutusload, autoriseerimised ja teised ohutusasutuse poolt väljastatud sertifikaadid	36
4.1. Ohutustunnistused, ohutusload ja autoriseerimised.....	36
4.2. Veeremi autoriseerimised	36
4.3. Hoolduse eest vastutavad üksused	36
4.4. Vedurijuhid	36
4.5. Teised ohutusasutuse poolt väljastatud sertifikaadid või autoriseerimised.....	36
4.6. Kontaktid teiste ohutusasutustega ja ERA-ga	37
4.7. Informatsiooni jagamine ohutusasutuse ja raudtee-ettevõtete vahel	38
5. Järelevalve.....	41
5.1. Strateegia, plaanid, protseduurid ja otsuse vastuvõtmine	41
5.2. Järelevalve tulemused	42
5.3. Koordineerimine ja koostöö	47
6. Ühtsete ohutusmeetodite rakendamine raudtee-ettevõtete poolt.....	48
6.1. Ohutusjuhtimise süsteemi ühtsete ohutusmeetodite rakendamine	48
6.2. Riskide hindamise ühtsete ohutusmeetodite rakendamine	48

6.3.	Järelevalve ühtsete ohutusmeetodite rakendamine	49
7.	Ohutuskultuur	50
7.1.	Ohutuskultuuri hindamine ja järelevalve	50
7.2.	Ohutuskultuuri initsiatiivid, projektid ja kommunikatsioon.....	50
8.	Euroopa Liidu projektide rakendamine ja osalus	52
LISA 1	Ülevaade transpordiosakonna järelevalve tegevustest 2020.....	56
LISA 2:	Arengud koostalitlusvõimes	59
LISA 3	Kehtivad ohutustunnistused.....	62
LISA 4	Kehtivad tegutsemise ohutustunnistused	63

Aruandes kasutatud lühendid

Lühendid

CSI - ühtsed ohutusnäitajad (*Common Safety Indicators*)

CSM - ühtsed ohutusmeetodid (*Common Safety Methods*)

CST – ühtsed ohutuseesmärgid (*Common Safety Targets*)

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

ERA – Euroopa Raudteeamet

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

MKM – Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

NSA – Riiklik raudteeohutusasutus (*National Safety Authority*)

NRV - riiklik kontrollväärtus (*National Reference Value*)

OBS – iga-aastase ülevaatuse näitaja (*annual observation*)

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

RB – Rail Baltic

RLOP - rahvuslik liiklusohutusprogramm

THP - vagunite tehnohooldepunkt

TKE - raudtee tehnokasutuseeskiri

TTJA – Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet

SRÜ - Sõltumatute Riikide Ühendus

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

Sissejuhatus

Aruande eesmärk, ulatus ja sihtgrupp

Käesolev aruanne annab avalikkusele ülevaate Eesti raudtee valdkonnast ja ohutuse arengust järelevalveasutuse vaatekohast 2020. aastal vastavalt raudteeohutuse direktiivi artiklile 19. Raporti on koostanud Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA). Aruanne on suunatud Euroopa Raudteeametile, kes antud aruande põhjal teeb ohutusalaseid järeldusi Euroopa Liidu raudteesektori ohutusest aastal 2020. Samuti on aruanne suunatud raudtee-ettevõtetele ning TTJA koostööpartneritele raudtee valdkonnas. Raportis on võetud arvesse Euroopa Raudteeameti poolt koostatud soovituslikku raporti vormi ning Euroopa Raudteeameti kvalitatiivset analüüsi ohutusasutuste raportite põhjal. Aruanne avaldatakse Euroopa Raudteeameti ERADIS andmebaasis ning TTJA kodulehel.

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

Aruandeaasta kokkuvõte

Riiklik ohutusasutus asub TTJA struktuuris transpordiosakonnas. Lisaks raudtee poolele on transpordiosakonnas Euroopa Liidu struktuurivahendite jagamisega seotud üksus. 2021. aastal on plaanid raudteeohutusasutust puudutavaks struktuurimuudatuseks, kus ehitusosakond ja transpordiosakond liidetakse üheks osakonnaks ning moodustatakse osakonna koosseisu raudteetalitus, mis täidab riikliku raudteeohutusasutuse ülesandeid. 2020. aasta teisel poolaastal liikusid TTJA ehitusosakonnast transpordiosakonda mitmed raudtee järelevalvega seotud ülesanded, mis varasemalt olid TTJA ehitusosakonnas.

Seoses Euroopa Liidu direktiivide (nn neljas raudteepakett) ülevõtmisega jõustus 31. oktoobril 2020 uus raudteeseadus. Sellega seoses kehtestati raudteeseadusega seotud ministri määrused uuendatud kujul. Eraldi tuuakse välja raudtee tehnokasutuseeskirja, millel toimus ulatuslik tervikteksti uustöötlus.

2020. aastal oli Eesti raudteedel 9 avaliku raudteeohutusega seotud juhtumit, neist 2 olid sõiduki ja rongi kokkupõrked raudteeülesõidukohas ja 7 otsasõidud raudteel viibinud inimestele, mille tulemusel hukkus neli inimest ning sai vigastada kolm inimest. Rongi ja mootorsõiduki kokkupõrgetes inimesi ei hukkunud ning ei saanud ka raskelt vigastada. Avaliku raudteeohutuse näitaja puhul saab välja tuua, et juhtumeid on eelmiste aastatega võrreldes vähem ning inimkahjude mõttes kergemate tagajärgedega. 2019. aastal toimus kokku 17 avaliku raudteeohutusega seotud juhtumit, neist 6 olid sõiduki ja rongi kokkupõrked raudteeülesõidukohas ja 11 otsasõidud raudteel viibinud inimestele. otsasõidu juhtumit. Seega juhtumite arv võrreldes eelmise aastaga on vähenenud ligi 50%, samas sõiduki ja rongi kokkupõrked on vähenenud ligi 70% ning otsasõidud ligi 40%. Samas sektori ettevõtete poolt on 2020. aastal kommu-nikeeritud peaaegu toimunud juhtumite probleem, mis on seotud raudteeületuskohtadega.

Järelevalve tegevused transpordiosakonnas olid 2020. aastal mõjutatud ülemaailmsest COVID-19 viirusest, mille tõttu tuli osaliselt jätta ära paikvaatlusi ettevõtetes. Üheksas erinevas raudtee-ettevõttes teostas transpordiosakond järelevalvet. Järelevalvetoiminguid teostati kokku viieteistkümnes raudteejaamas ja ühes dispetšerikeskuses. Sealhulgas raudteeohutuse üldjärelevalvet teostati viies raudtee-ettevõttes. Ohutusjuhtmise süsteemi toimimist kontrolliti kokku neljas raudtee-ettevõttes, nelja ettevõtte puhul toimus vastutavate isikutega eraldi ohutusintervjuu, mille käigus teostati ohutusjuhtmise süsteemi üldisem kontroll. Raudteeveeremi järelevalves kontrolliti paikvaatlustes muuhulgas kokku 7 vedurit, 7 eriveeremit, 2 kaubavagun-hopperdosaatorit, 1 kaubavagun. Kaugjärelevalves olid avaliku raudtee jaamadega seotud mitteavaliku raudtee ettevõtted,

eesmärgiga kontrollida ettevõtte tegevust, raudteeinfrastruktuuri seisukorda ja seaduse alusel nõutud lubade olemasolu.

English summary

The national safety authority is located in the Transport Department within the structure of the Consumer Protection and Technical Regulatory Authority (TTJA). In addition to the railway side, the Transport Department has a unit involved in the allocation of structural funds in the European Union. In 2021, there are plans for a structural change concerning the railway safety authority, where the Construction Department and the Transport Department will be merged into a single department and a railway division will be formed within the department, which will perform the functions of the national Railway Safety Authority. In the second half of 2020, a number of railway supervision tasks, moved from the Construction Department of the TTJA to the Transport Department, which were previously in the Construction Department of the Technical Regulatory Authority.

A new railway act entered into force on 31 October 2020 in connection with the transposition of European Union directives (fourth railway package). In this context, ministerial regulations related to the Railways Act were introduced in a renewed form. Separately, we highlight the rules for technical usage for railways, which underwent extensive reprocessing of the full text.

In 2020, there were 9 cases related to public railway safety on Estonian railways, 2 of which were vehicle and train collisions at the level crossing and 7 accidents related to persons who were on the railways, resulting in four deaths and three injuries. No people were killed or seriously injured in the collision between the train and the motor vehicle. As regards the public railway safety indicator, it can be pointed out that there are fewer cases than in previous years and with lighter consequences in terms of human damage. In 2019, a total of 17 public rail safety incidents occurred, 6 of which were vehicle-train collisions at the level crossing and 11 were for people on the railway tracks. a case of running out of time. Thus, the number of incidents has decreased by almost 50% compared to last year, while vehicle-train collisions have decreased by almost 70% and accidents related to persons by almost 40%. At the same time, in 2020, companies in the sector have been communicating on the problem of almost incidents involving level crossings.

Surveillance activities in the Transport Department were affected by the COVID-19 virus in 2020, which led to the partial cancellation of on-site inspections in companies. In nine different railway companies, the Transport Department carried out supervision. Surveillance activities were carried out at a total of 10 railway stations and one dispatch centre. Including general railway safety supervision, five railway companies were subject to general railway safety supervision. A total of four railway companies were inspected for the operation of the safety management system, and in four companies a separate safety

interview was conducted with the responsible persons, during which a more general control of the safety management system was carried out. A total of 7 locomotives, 7 special rolling stock, 2 freight wagon-hopperdozers, 1 freight wagon were checked on-the-spot inspections in the monitoring of rolling stock. In remote supervision, non-public railway companies were involved in public railway stations, with the aim of controlling the operation of the company, the condition of the railway infrastructure and the existence of permits required by law.

1. Ohutusasutuse ohutusstrateegia, programmid, tegevused ja organisatsioon

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

1.1. Strateegia ja tegevuste planeerimine

Järgime oma järelevalves Euroopa Liidu ja Eesti seadusandlust, eesmärgiga olla oma tegevuses ja otsustes proportsionaalsed, ühtsed ja vastutavad. Meie järelevalve põhimõtted on üldistatult järgmised:

- **Oleme avatud.** Meie tegevus on läbipaistev ja sõltumatu, meie otsused on objektiivsed, õiglasel ja põhjendatud. Oleme proaktiivsed nõuandjad ning suhtluses peame oluliseks ausust ja austust.
- **Oleme koostööle suunatud.** Väärtustame koostööd ja kaasamist nii asutuse sees kui välise partnerite ja turuosalistega, sh teised ohutusasutused, Ohutusjuurduse Keskus ja Euroopa Raudteeamet.
- **Oleme tulemuslikud.** Meie töö on eesmärgistatud ning me soovime, et meie tegevusel oleks positiivne mõju. Oleme alati orienteeritud lahendusele ning protsessis püüdleme efektiivsuse ja võimalikult optimaalse tulemuse poole.
- **Oleme asjatundlikud.** Väärtustame kompetentsust, teaduspõhisust ning elukestvat õpet. Oleme avatud muutustele ning otsime pidevalt võimalusi arenguks. Ühiskonnas oleme hinnatud ja usaldusväärne arvamusiider, kes panustab ka raudteesektori ja avalikkuse teadlikkuse tõstmisse.
- **Kogume ja analüüsime teavet.** Kogume teavet paljudest usaldusväärsetest allikatest. Raudteeohutuse tagamiseks kasutame mõõdikuid ja tegeleme riskide ennetamisega.
- **Oleme menetluslikult järjepidevad.** Tagame järjepidevuse sama liiki menetlustes, et süsteemi osapooltele oleks selge, millistel alustel toimub menetluse protsess ning otsuse tegemine.
- **Seame esikohale olulised tegevused.** Hindame erinevatest usaldusväärsetest allikatest saadud teavet ja analüüsime, et teha kindlaks, millised teemad on kõige tähtsamad.
- **Oleme uuenduslikud.** Oleme tulevikku vaatav nutikas ja arenev ohutusasutus. Hoiame ennast kursis uute tehnoloogiate, meetodite ning e-lahenduste kasutuselevõtu võimalustega. Meie eesmärgiks on nutikus ja väiksem halduskoormus.

1.2. Ohutusjuurdluse Keskuse ohutusalased soovitus

2020. aastal ei viinud Ohutusjuurdluse Keskus läbi raudtee juhtumitega seotud juurdlusi. Sellest tulenevalt ei esitanud TTJA-le ohutusalaseid soovitusi. Ohutusjuurdluse Keskusega on TTJA koostöö seotud raudtee üldise ohutuse ning juhtumitega seotud teemadega (sh vastav statistika). Ohutusasutus on Ohutusjuurdluse Keskust kursis hoidnud TTJA poolt korraldatavate ümarlaudade ja arutelude toimumisega ning asutust kaasanud.

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

Raudteega seotud juhtumite vähendamiseks viidi Eestis eelmisel aastal läbi mitmeid teavitustegevusi koolides ja lasteaedades arvestades kehtivate piirangutega viiruse leviku tõkestamiseks. Kokku koolitati raudteeohutuse teemadel 3450 inimest. Koolitusi viisid läbi MTÜ Operation Lifesaver Estonia (OLE) vabatahtlikud. Lisaks toimus raudteeohutusnädala raames OLE raudteeohutuskampaania „Vaata vasakule ja paremale ning lase rong läbi“. Detsembris oli OLE raudteeohutuskampaania „Sind oodatakse jõuluks koju“. TTJA panustas OLE jõulukampaaniasse pressiteate ja juhtumite statistika esitamise ning kampaania levitamise. Teisel poolaastal oli probleemiks raudteel pildistamise ja filmimise teema ning TTJA selgitas meedias täiendavalt raudteel teema ohtlikkust.

Eriolukorrast hoolimata oli TTJA ennetustegevustes aktiivne. Uuendati koolidele mõeldud Valemivihikus raudteeohutuse küsimuste rubriiki, kus õpilased saavad valikvastuses valida enda jaoks kõige õigema, kuid neile näidatakse ka õiget vastust. Maikuu lõpus toimus raudteesektori ümarlaud, kus kaardistati sektori olulised tegevused ja plaanid. TTJA andis sisuinfot 2020. aasta maikuu toimunud raudteeohutusnädala kampaaniasse, mida eest vedas OLE. Raudteeohutusnädala raames avaldati koostöös OLE-ga Mõmmi klipp, tehti postitus raudteel pildistamisest ja kajastati jalgrattaga raudtee ületamise teemat. Lisaks tegi transpordiosakond koostöös tugiteenuste osakonnaga mitmeid Facebooki postitusi ohutuse teemal.

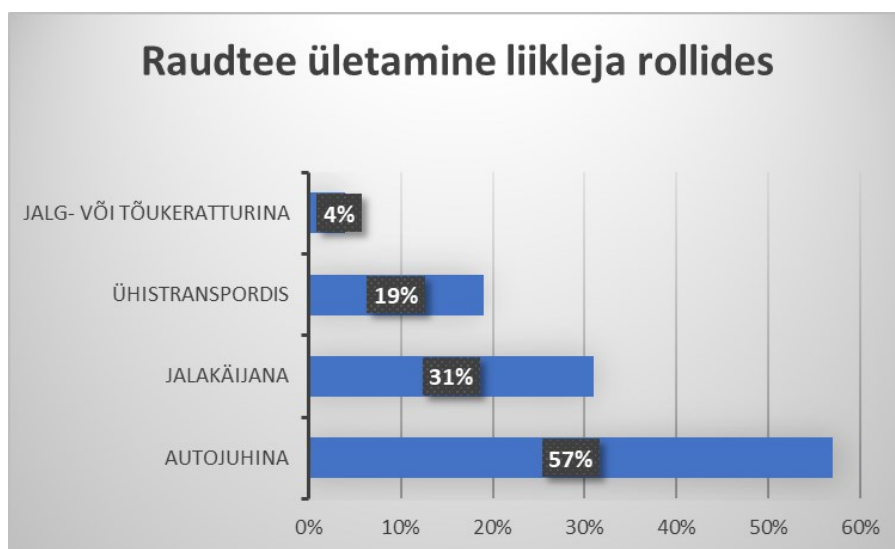
MTÜ Aga Mina, Transpordiameti (endise Maanteeameti) ja TTJA koostööl loodi uudne liiklusohutuse virtuaaltuur, kus ringi vaadates ja erinevaid meediaid kasutades, on lapsevanematel ja õpetajatel võimalik saada olulist informatsiooni või koos lapsega vaadelda erinevaid liiklussituatsioone ja arutleda ohutu liikumise teemadel, sh raudteeohutuses. Liiklusohutuse virtuaaltuuri valmimisse panustasid ka mitmed raudtee-ettevõtted (AS Eesti Raudtee, AS Operail, AS Eesti Liinirongid). TTJA lisas projektile juurde detailsema raudteeohutuse poole, kuhu muuhulgas kuuluvad ka 360 vaated veduri juhi

kabiinist. Novembris panustas TTJA Transpordiameti ja Aga Mina esindajate eestvedamisel kahte veebinari, kus osales kokku üle 300 lasteaia- ja kooliõpetaja. 360 projekti panustamise eest tunnustas Transpordiameti ennetustöö osakond TTJA transpordiosakonna spetsialisti aasta koostööpartneri kategoorias. Projekti jätkutegevused tulevad 2021. ning 2022. aastal, mil keskkonda täiustatakse.

Raudtee-ettevõtted panustasid raudteeohutusse ohutussõnumite levitamise, ennetustegevuste ning reaalses liikluspildis nähtavate meetmete kaudu. Näiteks 2020. aastal paigaldas AS Eesti Raudtee raudteeülesõidukohtadele infomärgistused, millel antakse informatsioon raudteeülesõidukoha nimetuse, identifitseerimise numbrini ning AS Eesti Raudtee juhtimiskeskuse dispetšeri kontaktnumbri kohta. Infomärgistuste eesmärgiks on anda liiklejale teavet raudteeülesõidukoha osas, mis võib olla abiks raudteeohutuse alase informatsiooni edastamisel konkreetse raudteeülesõidukoha kohta AS-ile Eesti Raudtee või näiteks Häirekeskusele.

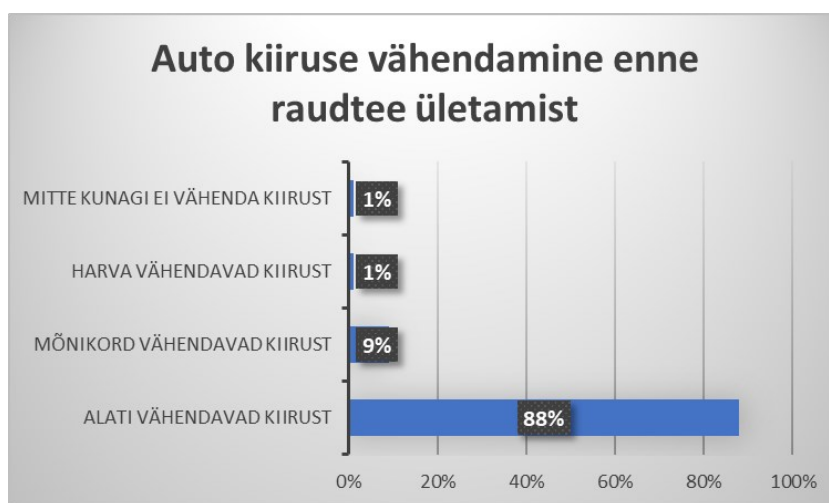
Sisekaitseakadeemia eestveetud projekti raames toimusid õpetajakoolitused, mille käigus koolitati 2020. aastal koos Transpordiameti ekspertidega kuues erinevas koolis kokku üle 200 õpetaja. Koolitusel tutvustati ohutuse õpetajaraamatuid ning TTJA ja Transpordiameti koolituse osas keskenduti liiklusohutustele ja kõrvalistele tegevustele.

Strateegia ja tegevuste planeerimise üheks meetodiks on ka olukorra tuvastamiseks küsitluste läbiviimine. Uuringupartner OÜ viis 2020. aastal TTJA tellimusel läbi uuringu Eesti elanikkonna hulgas, et leida vastuseid raudtee ületamisega seotud liikluskäitumise küsimustele. Uuringust selgus, et Eesti elanikud ületavad raudteed kõige sagedamini autojuhi rollis, 57% teeb seda sel viisil kõige sagedamini. Seejärel ületakse raudteed jalakäijana 31%, ühistranspordiga 19% ning jalg- või tõukeratturina 4%.



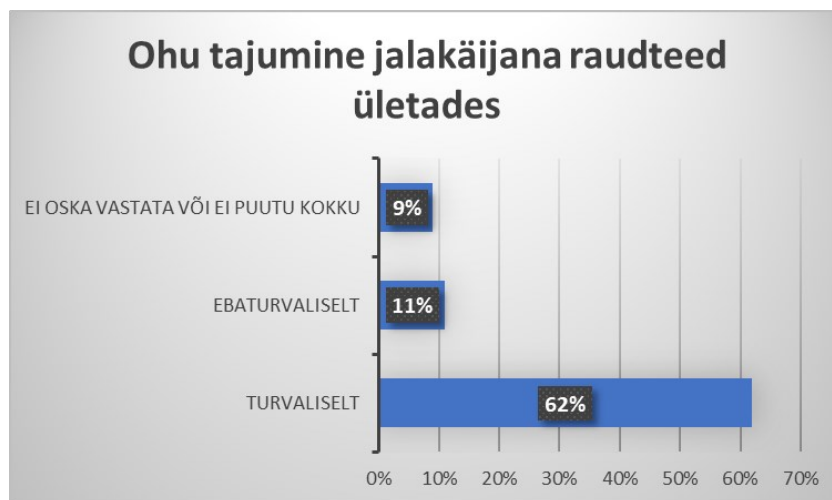
Graafik 1. Raudtee ületamine liikleja rollides

Raudtee ületamine autojuhi rollis on sagedasem meeste hulgas. Nimelt 71% meestest ületab raudteed kõige sagedamini autojuhi rollis. Samuti on raudtee ületamine sage 45-54 aastaste hulgas (vastanutest 70%) ning maa-asulas elavate inimeste hulgas (vastanutest 66%). Jalakäija rollis ületavad raudteed oluliselt sagedamini 15-24-aastased (vastanutest 55%). Samuti ületab see vanuserühm keskmisest oluliselt sagedamini raudteed ühistranspordiga (vastanutest 30%). Jalg- või tõukerattaga raudtee ületamine on keskmisest sagedasem inimeste hulgas, kes elavad suuremas linnas (v.a Tallinn ja selle lähiümbrus) (vastanutest 7%). Elanikest 75% puutub kokku raudtee ületamisega autojuhi rollis, kellest 88% vähendavad enda sõnul ülesõidukohale lähenedes alati auto kiirust, 9% vähendab kiirust mõnikord, 1% harva ja 1% mitte kunagi.



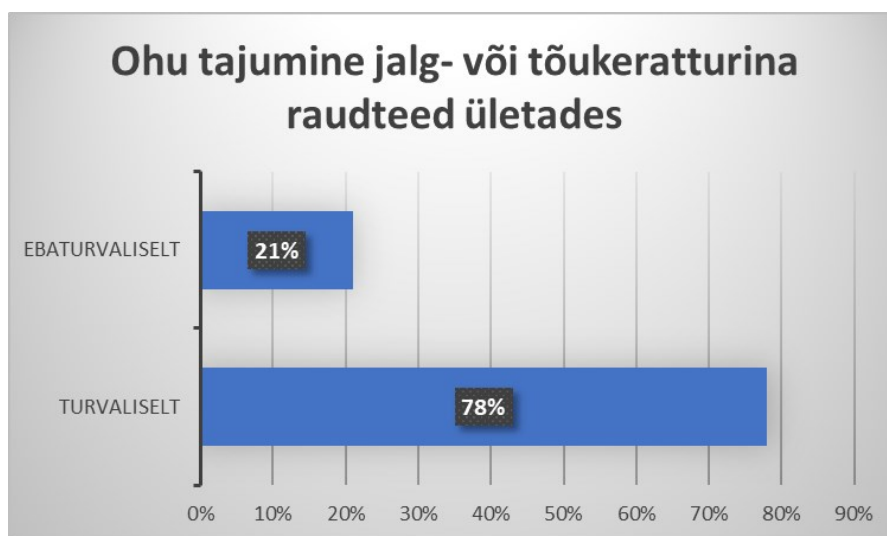
Graafik 2. Autojuhi poolt kiiruse vähendamine enne raudtee ületamist

Samuti uuriti TTJA tellitud uuringus, kuidas inimesed tajuvad ohtu seoses raudtee ületamisega. Eesti elanikest 62% tunneb ennast turvaliselt ja 11% ebaturvaliselt, kui ületab raudteed jalgsi, ülejäänud 9% ei oska sellele vastata või ei puutu kokku selles rollis raudtee ületamisega.



Graafik 3. Ohu tajumine jalakäijana raudteed ületades

Nendest elanikest, kes puutuvad kokku raudtee ületamisega jalgsi, tunnevad ennast turvaliselt 88% ning ebaturvaliselt 12%. Jalgsi raudtee ületamisel on ohutunnetus oluliselt suurem 75-aastaste ja vanemate elanike hulgas. Sellest sihtgrupist 21% tunneb ennast seda tehes ebaturvaliselt. Elanikest 59% tunneb ennast turvaliselt ja 17% ebaturvaliselt, kui ületab raudteed jalgrattaga või tõukerattaga, ülejäänud 25% ei puutu sellisel viisil raudtee ületamisega kokku või ei oska sellele hinnangut anda. Nendest elanikest, kes puutuvad kokku raudtee ületamisega jalgratta või tõukerattaga, tunnevad ennast turvaliselt 78% ja ebaturvaliselt 21%.



Graafik 4. Ohu tajumine jalg- või tõukeratturina raudteed ületades

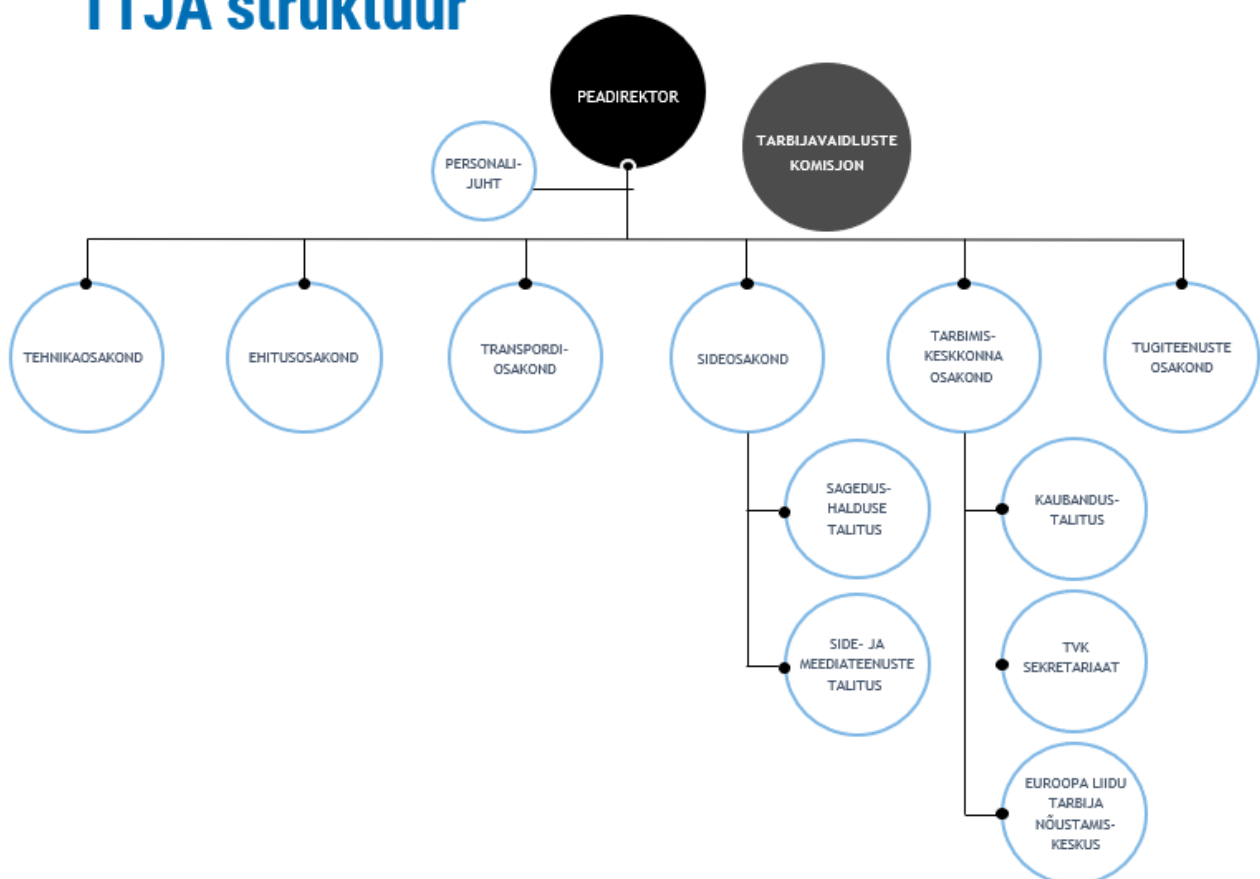
Jalgratta või tõukerattaga raudtee ületamisel on ohutunnetus kõrgem vanuserühmades 35-44 ja 75-aastat (vastavalt 25% ja 35% elanikest). Elanikest 82% tunneb ennast turvaliselt ja 10% ebaturvaliselt, kui ületab raudteed autoga, ülejäänud 8% ei puutu selles rollis raudtee ületamisega kokku või ei oska sellele hinnangut anda.

Uuringu tulemused näitavad, et inimesed tajuvad raudtee ületamist erinevates rollides pigem turvaliselt. Samas ei selgu uuringu tulemustest selle põhjusi. Võimalik on, et liikleja ei taju raudtee ületamisel ohtu või on raudteeületuskohad liikleja jaoks piisavalt arusaadavalt tähistatud. Samuti on ennetus- ja teavitustegevustes oluline teada, millisele sihtgrupile oma tegevusi suunata. Vastanutest suurim osakaal kuulub sõidukijuhtidele, kuid raudteeülesõidukohtadel toimunud juhtumite arv on vähenenud. Samas on suurenenud nii nimetatud peaaegu toimunud õnnetusjuhtumite arv kergliiklejate puhul. Näeme, et jalg- või tõukerattaga raudtee ületamine on keskmisest sagedasem inimeste hulgas, kes elavad suuremas linnas ning sinna on võimalik suunata ka teavitustegevusi.

1.4. Organisatsioon

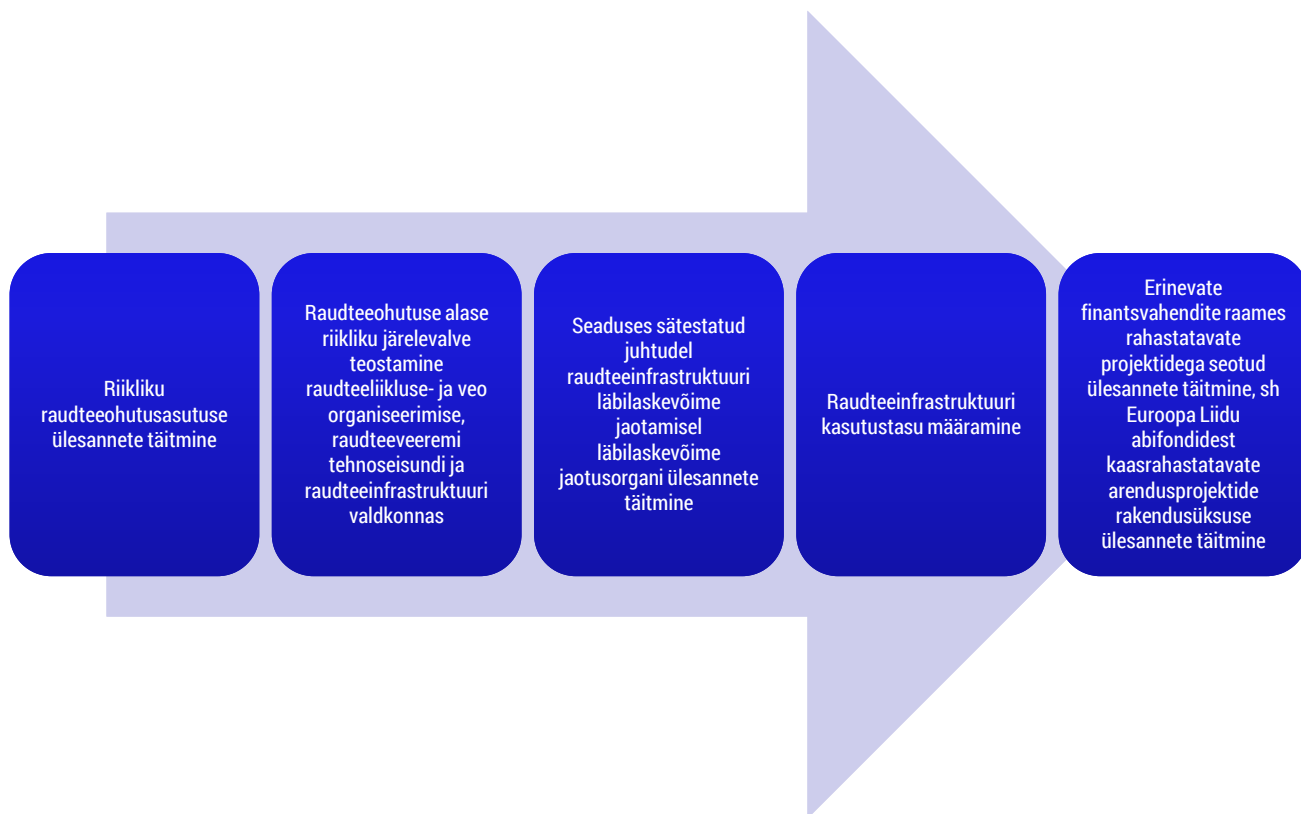
Eesti riiklik ohutusasutus asub TTJA struktuuris transpordiosakonnas. Lisaks raudtee poolele on transpordiosakonnas Euroopa Liidu struktuurivahendite jagamisega seotud üksus. 2021. aastal on plaanid raudteeohutusasutust puudutavaks struktuurimuudatuseks, kus ehitusosakond ja transpordiosakond liidetakse üheks osakonnaks ning moodustatakse osakonna koosseisu raudteetalitus, mis täidab riikliku raudteeohutusasutuse ülesandeid. 2020. aasta teisel poolaastal liikusid TTJA ehitusosakonnast transpordiosakonda mitmed raudtee järelevalvega seotud ülesanded, mis varasemalt olid TTJA ehitusosakonnas raudteeinfrastruktuuri seotud spetsialistide täita. Näiteks oli üheks oluliseks muudatuseks raudteeinfrastruktuuri järelevalve toimingute läbiviimise ja riikliku raudteeliiklusregistri raudteerajatiste registritoimingute liikumine transpordiosakonna spetsialisti pädevusse. TTJA ehitusosakond jätkas raudteerajatiste ehitus- ja kasutuslubade menetluste teostamist. Korra kuus toimusid TTJA ehitusosakonna ja transpordiosakonna tegevuste koordineerimise nõupidamised. Transpordiosakonna üldistatud ülesanded on toodud joonisel 2.

TTJA struktuur



Joonis 1. TTJA struktuur 2020. aastal

Osakonna põhimääruse järgi on osakonnal viis põhilist ülesannet. Transpordiosakond täidab Eestis riikliku ohutusasutuse ülesandeid. Lisaks on transpordiosakonnas riikliku järelevalve teostamine, läbilaskevõime jaotamise jaotusorgani ülesannete täitmine, raudteeinfrastruktuuri kasutustasu määramine, erinevate finantsvahendite raames rahastatavate projektidega seotud ülesannete täitmine.



Joonis 2. TTJA transpordiosakonna põhiülesanded

2020. aastal algas TTJA üleselt ametikohtade hindamine, mille tulemina on hinnatud TTJA transpordiosakonna ametikohad TTJA struktuuris ning ametikohad on grupeeritud vastava asutusesisese ja riikliku samavääriliste ametikohtade tasemega. Samaaegselt alustati kompetentside juhtimise süsteemi väljatöötamist, mille eesmärgiks on 2021. aastal 360 kraadise kompetentsi juhtimismudeli rakendamine piloodina TTJA transpordiosakonna ametnike hindamisel ning hilisemalt laiendada väljatöötatud kompetentsimudelit majaüleseks. Ametikohtade hindamisel ja kompetentsi juhtimismudeli väljatöötamise käigus viidi TTJA transpordiosakonna ametnikega läbi asjakohased intervjuud.

2. Ohutustase

Järgnevas peatükis esitab TTJA informatsiooni oluliste siseriiklike ning Euroopa tasandi ohutusnäitajate kohta. Esitatud on juhtumite analüüs ning asjaolud.

2.1 Siseriiklikud ohutustaseme näitajad

TTJA esitab statistikat ja aruandlust järgmistele osapooltele:

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

TTJA andmeallikad statistika ja aruandluse koostamiseks on järgmised:

- Ettevõtete juhtumitega seotud teated
- Ettevõtete aruandlus
- Raudteeliiklusregistri andmed
- Järelevalvetoimingud

2020. aastal oli Eesti raudteedel 9 avaliku raudteeohutusega seotud juhtumit, neist 2 olid sõiduki ja rongi kokkupõrked raudteeülesõidukohas ja 7 otsasõidud raudteel viibinud inimestele, mille tulemusel hukkus 4 inimest ja sai vigastada 3. Rongi ja mootorsõiduki kokkupõrgetes inimesi ei hukkunud ning ei saanud ka raskelt vigastada. Juhtumitest 3 toimusid Harjumaal, 3 Tartumaal, 1 Lääne-Virumaal, 1 Põlvamaal ja 1 Viljandimaal. Juhtumitest 5 toimusid raudteeülekäigukohal või -ülesõidukohal. Juhtumitest 4 toimusid väljaspool raudteeületuskohti ehk kohtades, kus raudtee ületamine ei ole lubatud. Ühe juhtumi puhul istus inimene rööbasteel ning läheneva rongi märkamisel hakkas raudteest eemalduma, kuid ei jõudnud rongi eest õigeaegselt ära liikuda. Juhtumitest 2 olid seotud jalgrattal raudtee ületajatega. Neist ühel juhul toimus otsasõit jalgratturile raudteeülekäigukohal, kus raudteed tohib ületada vaid jalgsi, mitte jalgrattal. Teisel juhul toimus otsasõit jalgratturile raudteeülesõidukohal, kus üks rong oli just möödunud ning teise rongi saabumisest andis samal ajal märku raudteeülesõidukoha foor, helisignalisatsioon ja tõkkepuu. Ühe otsasõidu juhtumi puhul tuvastati, et liiklejal olid peas kõrvaklapid, mis võisid olla faktoriks juhtumi toimumisel. Valdavalt on juhtumite menetluste tulemusena hinnatud, et tegemist on õnnetusjuhtumi või liikleja poolse tähelepanematusesega. Kahe juhtumi puhul on hinnatud, et tegemist võis olla inimese poolt

ettekavatsetud tegevusega. TTJA esitab hukkunu või vigastatuga juhtumi puhul päringu täiendava informatsiooni saamiseks politseile. Kui analüüsida ajavahemikku 2014-2020, siis positiivse asjaoluna saab välja tuua, et 2020. aastal toimunud juhtumite koguarv on selle ajaperioodi väikseim. Seega juhtumite arv võrreldes eelmise aastaga on vähenenud ligi 50%, samas sõiduki ja rongi kokkupõrked on vähenenud ligi 70% ning otsasõidud ligi 40%. Kokkupõrgete arvu osas oli juhtumite arv aastate madalaim. Inimkahjude poolest oli 2020. aasta sarnane 2016. aastale, mil hukkus 1 inimene ning vigastada sai 7.

Kvartalite kaupa jagunesid juhtumid 2020. aastal järgnevalt:

Kvartal	Juhtumite arv	Otsasõidu juhtumeid	Kokkupõrke juhtumeid	Hukkunud	Vigastatud
I	3	2	1	1	1
II	3	3	0	2	1
III	3	2	1	1	1
IV	0	0	0	0	0

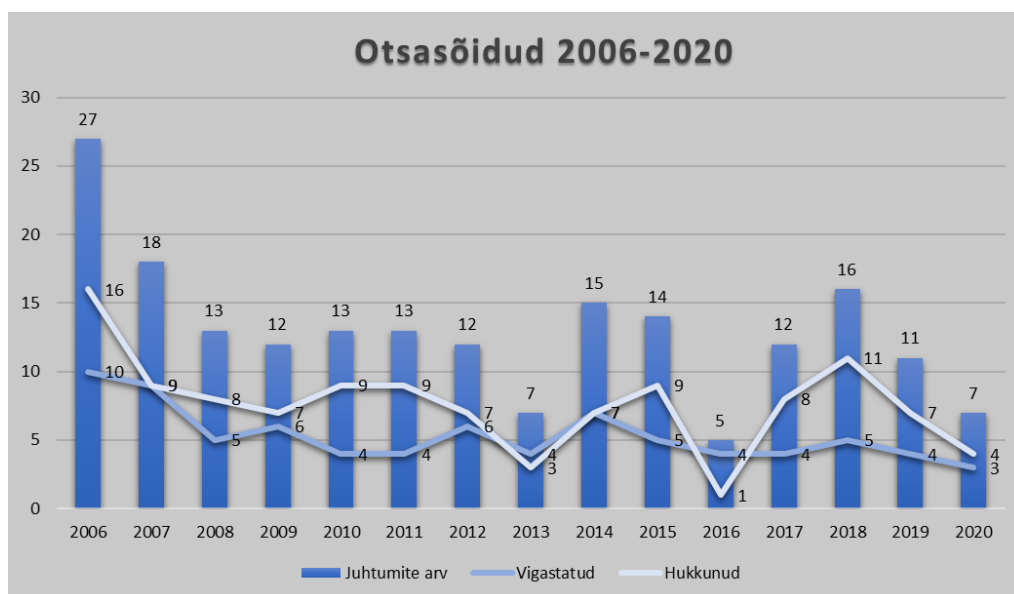
Tabel 1. 2020. aastal kvartalite kaupa juhtumite jagunemine

2020. aasta esimesel poolaastal toimus kokku 6 õnnetusjuhtumit, neist 5 otsasõitu ja 1 kokkupõrge. Kokku hukkus 3 inimest, vigastada sai 2. Kõik kannatanud on seotud otsasõidu juhtumitega. 2 juhtumit olid seotud rattal sõitva liiklejaga, 1 juhtumi puhul oli liiklejal jalgratas käe kõrval. Juhtumitest 4 on toimunud raudteeülekäigu- või ülesõidukohas. 2020. aasta teisel poolaastal toimus kokku 3 õnnetusjuhtumit, neist 2 otsasõitu ja 1 kokkupõrge. Teisel poolaastal hukkus 1 ja sai vigastada samuti 1. Kõik kannatanud on seotud otsasõidu juhtumitega seotud. Neljandas kvartalis juhtumeid ei lisandunud.

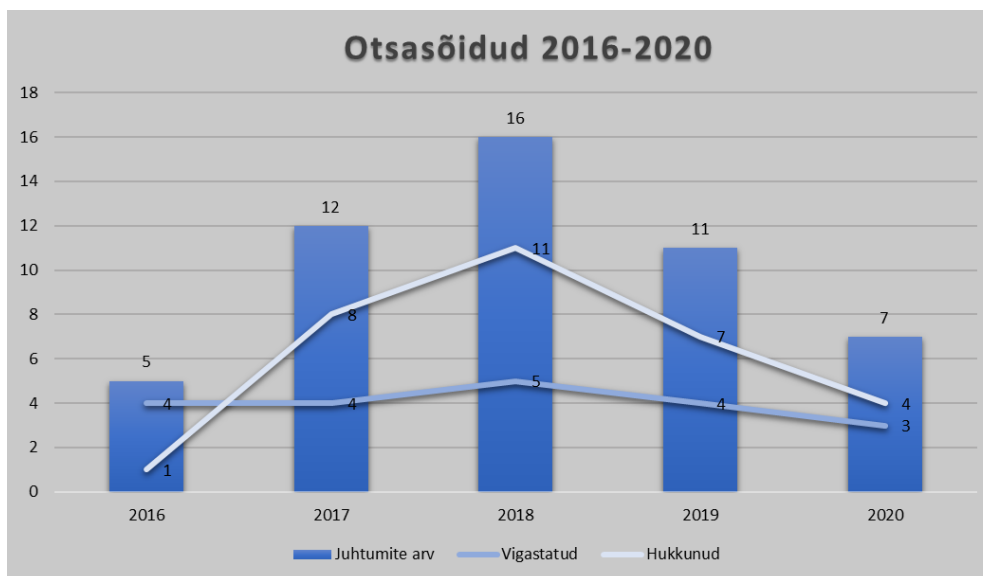
Lisaks avaliku ohutusega seotud juhtumitele toimus kaks õnnetusjuhtumit, kus ühel juhul toimus veeremi kokkupõrge takistusega, kus eriveerem liikus jaamavahel ning raudtee kõrval olnud puu kukkus sõiduki peale. Teisel juhul toimus kaubarongi osaline rööbastelt mahasõit, mis oli seotud kaubavaguni laadimisluukide ebakorrekse asendiga. Juhtumi tagajärjel sai kannatada veerem ning raudteefrastruktuur. Muu juhtumina läks arvesse juhtum, kus mitteavalikul raudteel toimus manöövr töödel ühe vaguni rööbastelt mahasõit. Vahejuhtumeid oli 2020. aastal kokku neli. Aset leidis kolm rööpamurdu. Paldiski jaamas toimunud elektrirongi vastuvõtmine mitte-elektrifitseeritud kolmandale teele (kategooria valemärguannetest tingitud tõrked). Täiendavalt toimus 2020. aastal juhtum, kus vedurijuht hõivas omavoliliselt jaamavahe olukorras, kus foorisignaali näitas keelavat näitu.

Antud juhtumi osas pidas TTJA vajalikuks lisaks täiendavate materjalide küsimisele ka algatada järelvalvemenetlus. Nendest juhtumitest tulenevalt sätestas TTJA ühe 2021. aasta eesmärgina täiendavat tähelepanu pöörata juhtumitega seotud sisejuurdlusele, lahendamisele ning seotud riskianalüüsidele.

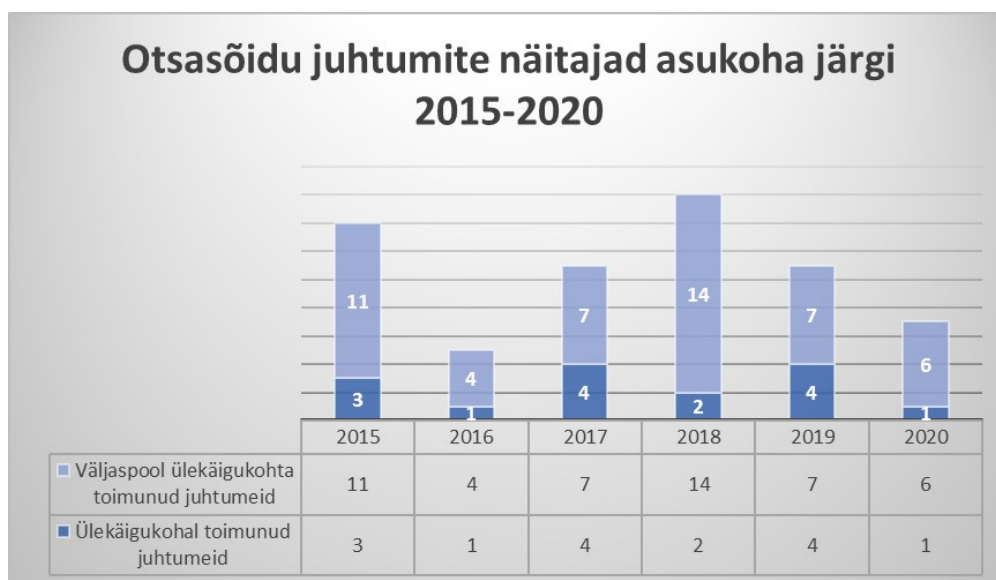
Avaliku raudteeohutustasemega on seotud eelkõige otsasõidud inimestele ning kokkupõrked sõidukiga. raudteel toimub arvuliselt juhtumeid vähe, kuid need on tavapäraselt raskete tagajärgedega. Kui vaadata pikemat aegrida, siis selgub, et otsasõidu juhtumite arv on langevas trendis, kuid numbrid ei ole stabiilselt madalad. Sama näitab ka viimase viie aasta otsasõidu juhtumite näitajate kokkuvõte. Viimasel viiel aastal juhtumites vigastada saanud liiklejate arv võrreldavalt samal tasemel, kuid hukkunute arv varieerub. Aastast 2018. on kahel aastal toimunud langus juhtumite koguarvus ning hukkunute inimeste arvus. Kui vaadata juhtumite toimumise asukohta (andmed graafikul 7), siis valdavalt on tegemist väljaspool raudteeülekäigukohta toimunud juhtumitega. Pikema aegreaga on toodud (andmed tabelis 2) andmed, millest selgub, et aastast 2005 on 76% juhtumitest toimunud väljaspool raudteeületuskohta ehk seotud inimestega, kes viibivad raudteel selleks mitte-ettenähtud kohtades. TTJA on raudteeohutuse järelvalves ettevõtetele soovitanud meetmeid (tõkete paigutus, piirdeaiaid), mille abil suunata inimest raudteed ületama korrektsest kohast, kus on loodud tingimused võimalikult ohutuks raudtee ületamiseks. Ohutusasutus teeb koostööd MTÜ Operation Lifesaver Estonia ning raudtee-ettevõtetega, et ellu viia ennetus- ja teavitustegevusi raudteega seotud ohtudest, mis on seotud inimeste teadlikkuse ning ohuteadliku käitumisega.



Graafik 5. Otsasõidud 2006-2020



Graafik 6. Otsasõidud 2016-2020

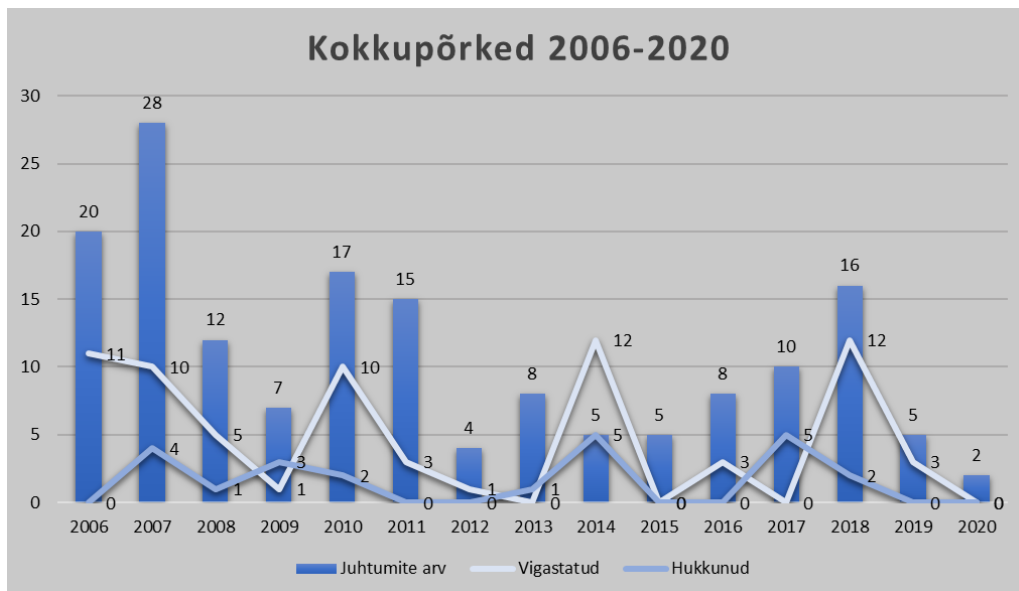


Graafik 7. Otsasõidu juhtumite näitajad asukoha järgi 2015-2020

TTJA on analüüsinud otsasõidu juhtumite põhinäitajaid asukoha järgi ning valdavalt toimuvad otsasõidu juhtumid väljaspool raudteeülekäigukohta. Näiteks 2020. aastal toimus seitsmest juhtumist 6 väljaspool raudteeülekäigukohta.

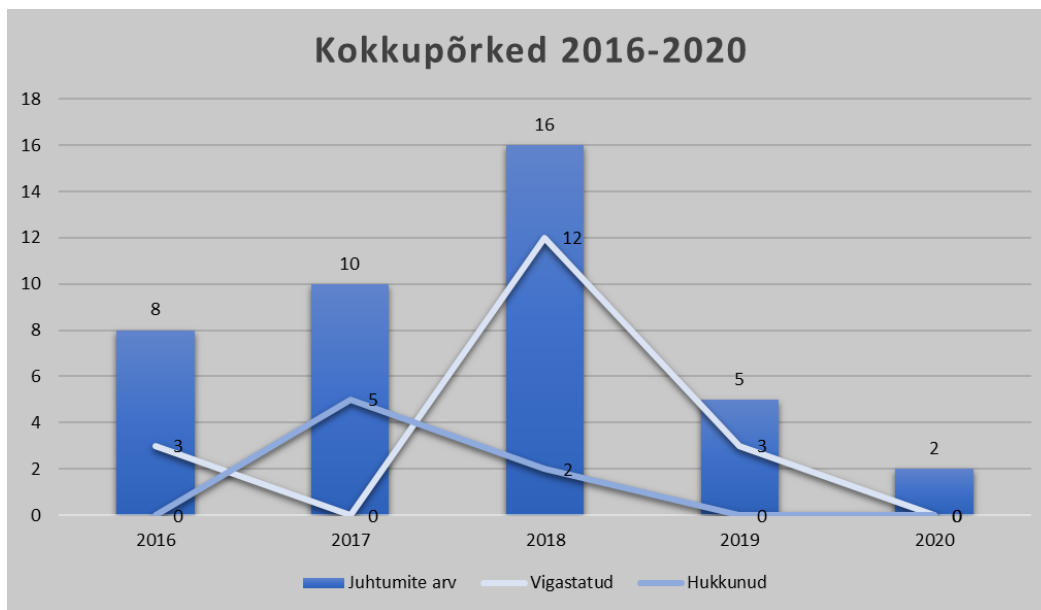
Otsasõidu juhtumeid (2005-2020)	Väljaspool ületuskohta	Raudteeülesõidukohal	Raudteeülekäigukohal
218	166	12	40
	76%	6%	18%

Tabel 2. Otsasõidu juhtumite näitajad asukoha järgi 2005-2020

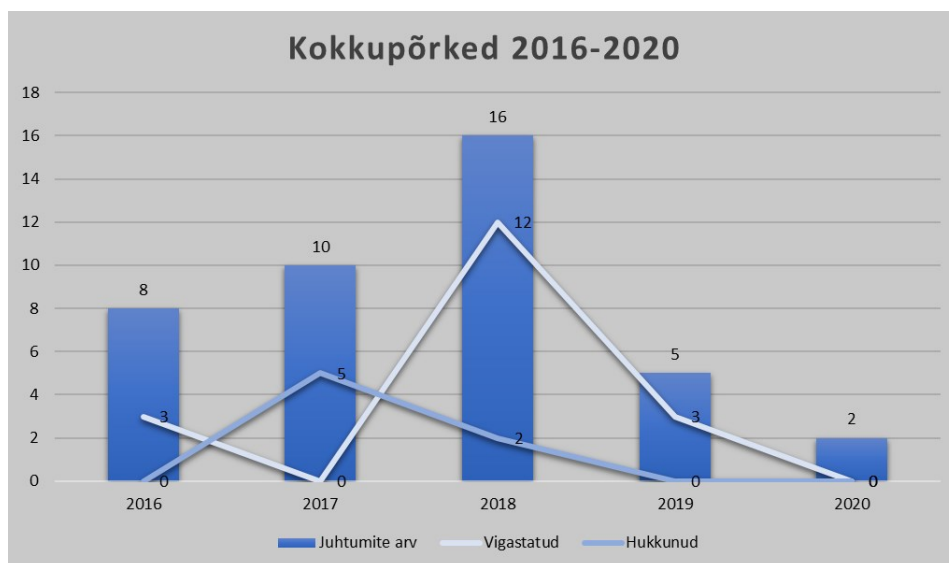


Graafik 8. Kokkupõrked 2006-2020

Kokkupõrgete osas on viimastel aastatel mõjutanud statistikat 2018. aastal, mil toimus õnnetusjuhtum Kulna raudteeülesõidukohas, milles sai vigastada nii raudteetöötajaid kui ka reisijaid. 2020. aastal ei hukkunud ega saanud tõsiselt vigastada inimesi kokkupõrgetes. Võimalik, et 2020. aasta puhul avaldas mõju COVID-19-st tulenev olukord, kus inimesed liikusid vähem ringi ning teatud ajaperioodil vähendati ka rongiliikluse sagedust. Aastast 2018. on kahel aastal toimunud langus juhtumite koguarvus ning hukkunute inimeste arvus.



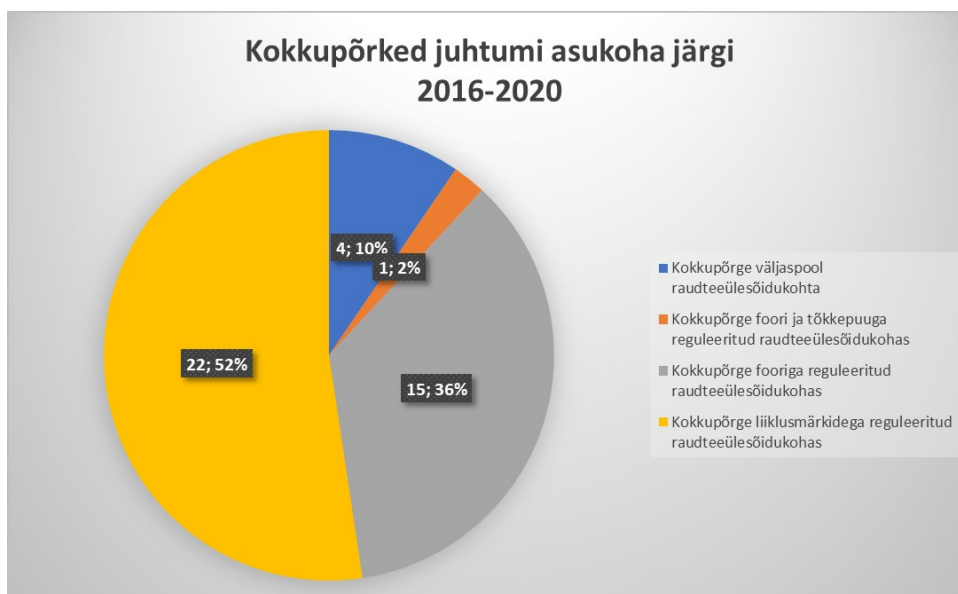
Graafik 9. Kokkupõrked 2016-2020



Graafik 10. Kokkupõrked 2016-2020

Eestis on raudteefrastruktuuril olnud üheks probleemkohaks raudteeohutuse mõttes raudteeületuskohtadel toimunud õnnetusjuhtumid. Graafikul 11 on esitatud andmed 2016-2020. aasta juhtumite kohta. Andmetest selgub, et viimaste aastate kriitilisem aasta on olnud 2018. aasta, mil kokkupõrked sõidukiga oli kokku 16. Viimaste aastate kõige väiksem näitaja on olnud 2020. aastal, mil toimus 2 kokkupõrget. 2020. aastal toimunud kokkupõrgetes ei saanud liiklejad vigastada. Perioodil 2016-2020. aastal on foori ja tõkkepuuga varustatud raudteeületuskohtades toimunud kokkupõrge ühel juhul. Kokkupõrked väljaspool raudteeületuskohta on seotud kahel juhul raudteele kinni jäänud ATV

ning kahel juhul väljaspool raudteeülesõidukohta asunud masinaga (ühel juhul raudtee eriveerem ning teisel juhul sõiduauto). Raudteeülesõidukohtade täiendav varustamine automaatsignalisatsiooniseadmetega on plaan, mis on mõlema peamise raudteefrastruktuuri-ettevõtja plaanides. Suuremate rongiliikluse kiiruste kontekstis vaadatakse üle seadusandlust, et täiendada nõudeid raudteeülesõidukohtade osas, et suurendada raudtee ületamise ohutust.



Graafik 11. Kokkupõrked juhtumi asukoha järgi 2016-2020

Vastavalt majandus- ja taristuministri 09.11.2020 määruse nr 71 „Raudtee tehnikasutuseeskiri” Lisa 4 „Raudteeülesõidukoha ja -ülekäigukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend” punktile 5.2 jaotatakse avalikult kasutatavad raudteeülesõidukohad kolme kategooriasse lähtuvalt raudteeülesõidukohta ööpäevas läbiva raudteeveeremi ja raudteeülesõidukohta ületavate sõidukite korrutisest. Kategooriasse jaotamisel ei võeta arvesse raudteeülesõidukoha läbimisi, mis tehti rongi- või manöövriskoosseisu koostamise eesmärgil. Raudteeülesõidukohale määrab kategooria raudteefrastruktuuri majandaja raudteeveeremi ja sõidukite liikluse intensiivsuse kontrollimisel fikseeritud liiklusmahtude alusel. Raudteeülesõidukoha kategooria ei muutu, kui raudteeülesõidukoht varustatakse täiendavate seadmetega.

Graafikult 12 selgub, et valdavalt on 2016-2020 ajavahemikul kokkupõrked toimunud kas liiklusemärgidega reguleeritud või fooriga reguleeritud raudteeülesõidukohas. Kokkupõrkeid tõkkepuu ja fooriga reguleeritud raudteeülesõidukohas on sel perioodil olnud üks.

Ohutuse baastasemed, mis on siseriiklikult paika pandud, on järgmised:

1. Avaliku raudteeohutustaseme baastase 0.4;

2. Raudteeliikluse ohutustase on seotud aasta jooksul läbitud rong-kilomeetrite vahemiku näitajaga, millele on määratud normaaltase ja häiretase;
3. Veeremi tehniline ohutustase 0.85

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

Raudteeliikluse ohutustaseme puhul analüüsitakse raudteeliikluse ohutust mõjutavad juhtumeid (nt rongi keelavast foorinäidust möödasõit), tehnilisi juhtumeid (nt rööpamurrud) ning kolmanda osapoolega seonduvad juhtumid, kuhu kuuluvad veeremi kokkupõrked takistustega vabas gabariitmõõtmes ning veeremi kokkupõrked raudteeülesõidukohal sõidukiga. Nendel kolmel teguril on ohutusnäitajas erinev osakaal. Nii avaliku raudteeohutustaseme ning raudteeliikluse ohutustaseme puhul saadakse tulemuseks suhtarv, mis on sõltuv läbitud rongikilomeetritest.

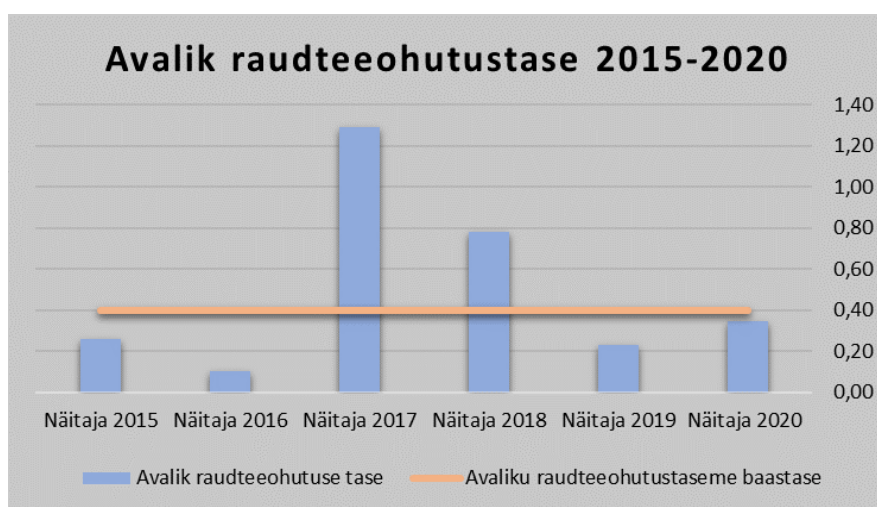
Alates 2018. aastast arvestatakse veeremi ohutustaseme näitajat, mis on seotud juhtumitega nagu näiteks raudteeveeremiosade teele kukkumine, raudteeveeremi peatala, automaatsiduri või pöördvankri osa murdumine rongi koosseisus, veduririke rongis, kui selle tõttu on vaja abivedurit või seoses veduririkkega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

Raudteeliikluse ohutustaseme näitaja ning veeremi ohutustaseme näitaja on seotud järelevalve tegevustega, sest need annavad sisendit ja näitavad, millist tüüpi juhtumid on sagenenud. Vastavalt sellele saab transpordiosakond tähelepanu pöörata tegevustele ettevõtetes. Avaliku raudteeohutustaseme näitaja on seotud TTJA avalikkusele suunatud teavitus-ja ennetustegevustega. Ohutustaseme näitajaid tasandatakse rongkilomeetrite arvuga. Kõigile näitajatele on lisatud baastasemed või aktsepteeritavad tasemed. Raudteeliikluse ohutustaseme baastase on otseselt seotud rongkilomeetrite vahemikega. Arvestame ohutusnäitajate olukorda iga kvartal, mille alusel vaadatakse üle ka osakonna järelevalve plaan.

	Näitaja 2020	Näitaja 2019	Näitaja 2018
Raudteeliikluse ohutustase	0,81	0,34	0,33
Baastase	0,32	0,32	0,32
Avalik raudteeohutuse tase	0,35	0,23	0,78
Baastase	0,4	0,4	0,4
Veeremi tehnilise ohutuse tase	0,61	0,96	1,17
Baastase	0,85	0,85	0,85

Tabel 3. Ohutustaseme näitajate koond 2018-2020

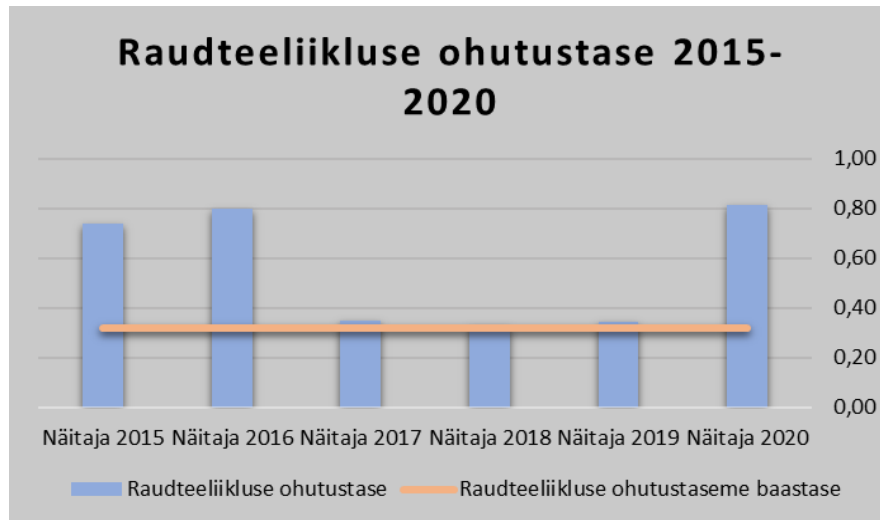
Tabelis 3 on esitatud ohutustaseme näitajate koond ning vastavalt ohutusele on väljatoodud valgusfoori süsteemis hinnang. Avaliku raudteeohutuse näitaja puhul saab välja tuua, et juhtumeid on eelmiste aastatega võrreldes vähem ning inimkahjude mõttes kergemate tagajärgedega ning näitaja on baastasemest allpool. Samas sektori ettevõtete poolt on 2020. aastal kommu- keeritud nõ napikate probleem, mis on seotud raudteeületuskohtadega.



Graafik 12. Avalik raudteeohutustase 2015-2020

Avalik raudteeohutustaseme näitaja koosneb järgmistest osadest:

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



Graafik 13. Raudteeliikluse ohutustase 2015-2020

Raudteeliikluse ohutustaseme näitaja koosneb järgmistest osadest:

Näitajas osakaal 100%

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

Näitajas osakaal 50%

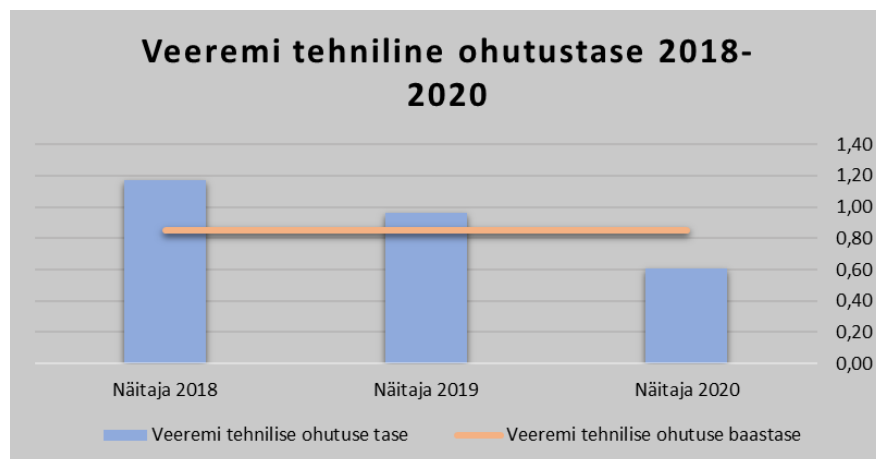
- Veeremi mahasõitmine rööbastelt manöövritöödel
- Rööpamurrud
- Rööbastee kõverdused
- Tehnohoolduses tuvastatud veeremi rattatelgede murrud
- Tehnohoolduses tuvastatud veeremi rataste murrud
- Intsident ohtliku kaupa vedava raudteeveeremiga, kus ohtlik kaup ei olnud lubatud
- Intsident ohtliku kaupa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

Näitajas osakaal 25%

- Veeremi kokkupõrked takistustega vabas gabariitmõõtmes
- Veeremi kokkupõrked raudteeülesõidukohal sõidukiga

Raudteeliikluse ohutus on seotud eelkõige tehniliste juhtumidega. 2020. aastal toimus mitmeid raudteeohutust mõjutavaid juhtumeid seoses keelavast näidust möödasõitudega, kas foori sulgumise tõttu (10 juhtumit) või eksimusena koos pöörangu läbilõikamisega (4 juhtumit). Samuti esines juhtumeid seoses omavolilise jaamavahe hõivamisega (2 juhtumit). Toimus ka raudteeinfrastruktuuri oluline kahjustamine seoses veoga – vagunite rööbastelt mahasõit. Taseme langus on seotud juhtumitega, millel on näitajas 100% või 50% osakaal. Näiteks toimus 2020. aastal 5 juhtumit, mis kuuluvad 100% arvestusse ning 17 juhtumit, mis kuuluvad 50% osakaalu arvestusse. Positiivse asjaoluna saab välja tuua, et rööpamurdude arv on vähenenud.

Raudteega seotud tehniliste juhtumite osas, mis mõjutavad raudteeliikluse ja veeremi tehnilise ohutustaseme näitajaid, esitati ettevõtetele mitmeid päringuid ning korraldati kohtumisi, et täpsustada juhtumi detaile. Aasta suuremad menetlused olid seotud rongide keelavast signaalist möödasõidu juhtumitega. See näitaja on baastaseme mõttes olnud 2020. aastal nii öelda punases tasemes, mistõttu TTJA pöörab juhtumite temaatikale 2021. aasta järelevalves täiendavat tähelepanu.



Graafik 14. Veeremi tehniline ohutustase 2018-2020

Veeremi tehnilise ohutustaseme näitaja koosneb järgmistest osadest:

Näitajas osakaal 100%

- Raudteeveeremiosade teele kukkumine
- Raudteeveeremi peatala, automaatsiduri või pöördvankri osa murdumine rongi koosseisus

- Veduririke rongis, kui selle tõttu on vaja abivedurit või seoses veduririkkega tekib jaamavahel rongiliikluses seisak üle 30 minuti
- Veduri või mootorrongi turvaseadme rike rongis

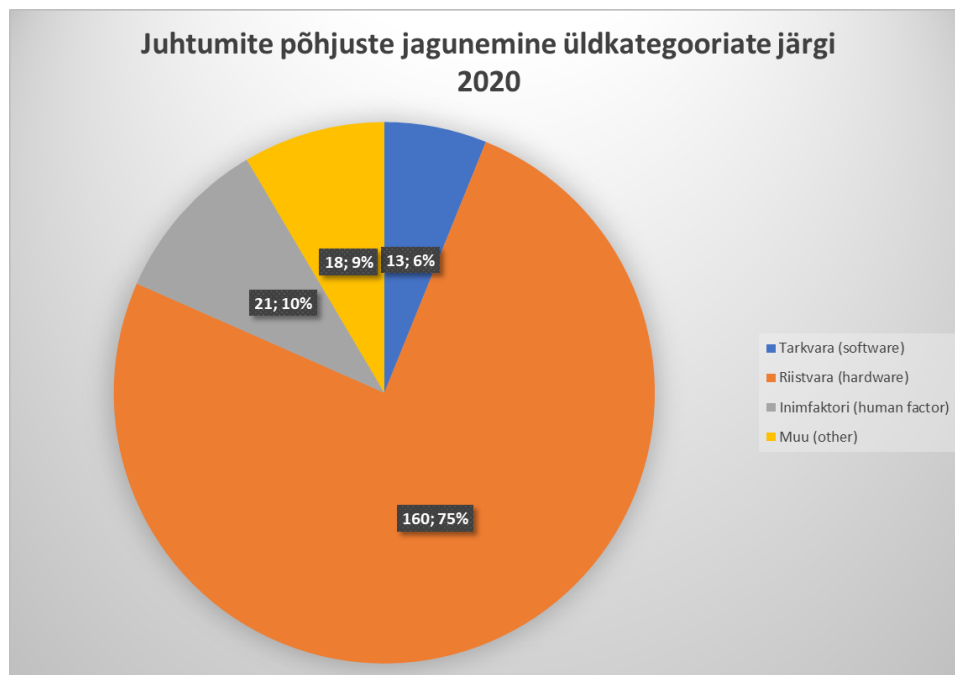
Näitajas osakaal 50%

- Tehnilise rikke tõttu reisivaguni mahajätmine enne sihtjaama jõudmist
- Kauba- või reisirongis automaatsiduri iseeneselik lahtihaakimine
- Hotboxi tuvastatud ja kinnitatud veeremi tehnilised kõrvalekalded rongis (punane)

Veeremi ohutustaseme näitaja on 2020. aastal olnud positiivne ehk alla baastaseme 0.85. Näitajat mõjutasid veduririke rongis, kui selle tõttu on vaja abivedurit või seoses veduririkkega tekib jaamavahel rongiliikluses seisak üle 30 minuti (4 juhtumit) ning HOTBOX-i tuvastatud ja kinnitatud veeremi tehnilised kõrvalekalded rongis (17 juhtumit).

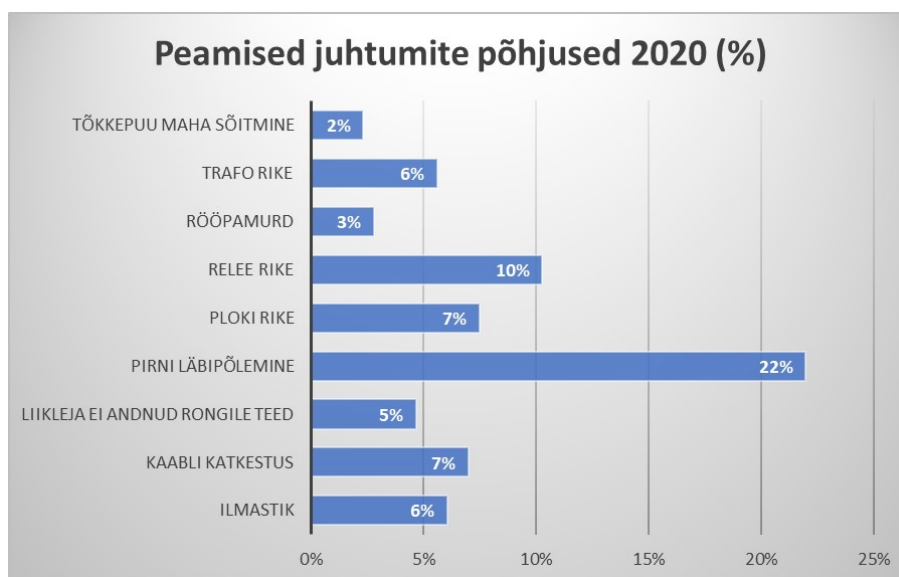
2020. aastal toimunud juhtumite põhjused on jaotatud nelja kategooriasse: tarkvara, riistvara, inimfaktor, muu. Valdavalt (75% juhtumitest) on tegemist olnud riistvara ehk tehnika ning raudtee tehniliste osade rikete, purunemiste tagajärjel. Riistvaraga seotud juhtumite olulise osakaalu põhjuseks on foori pirnide läbipõlemised, raudtee tehniliste osade ajutised rikked. Selle järgnevad juhtumid, milles on tuvastatud põhjus inimfaktoris (10% juhtumitest) ning muu (9% juhtumitest, nt ilmastik) ja tarkvaras (6% juhtumitest). Inimfaktori puhul on valdavalt põhjuseks normdokumentide/juhendite mitte järgimine, kaablite lõhkumised. Liikleja poolsed tegevused on samuti arvestatud inimfaktori alla. Siin on arvestatud muuhulgas juhtumid, kus tõkkepuu on sõidetud

autojuhi poolt maha, mis on tekitanud raudteeülesõidukoha rikke või olukorrad, kus liikleja ei ole rongile andnud teed. Tarkvara puhul on olnud tegemist tarkvara ajutise rikke või restardi vajadusega.

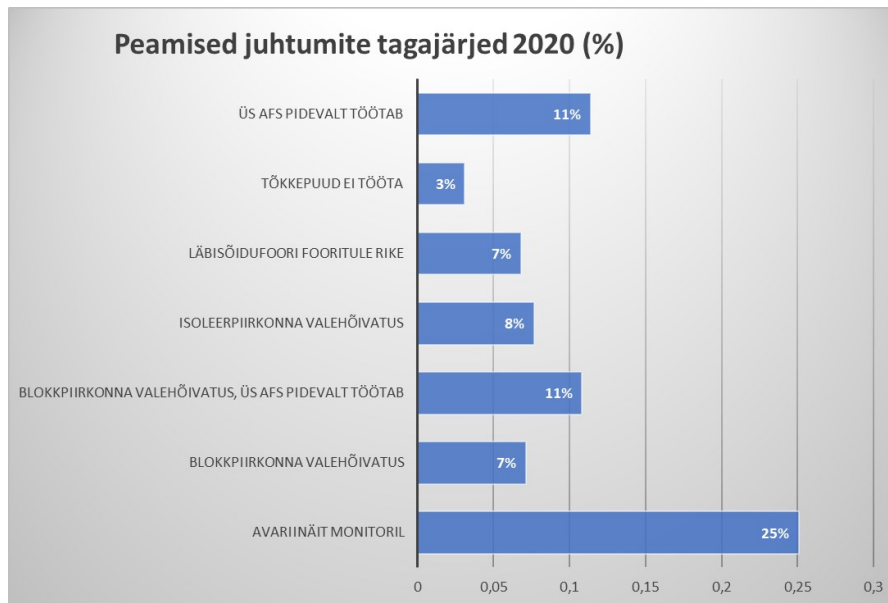


Graafik 15. Juhtumite põhjuste jagunemine üldkategoriate järgi 2020

Juhtumite puhul toob TTJA eraldi välja põhjuse ja tagajärje vastavalt raudtee-ettevõtte esitatud juhtumi informatsioonile ja andmetele. Selle põhjal saab välja tuua põhjuste jagunemise osakaalude järgi. Üle 20% 2020. aastal esitatud juhtumitest on seotud raudteefoori pirni läbipõlemisega. Siin on oluline välja tuua, et see ei pruugi tähendada, et foor ei toimi, vaid selle kahest niidist üks on läbi põlenud ning selle kohta saab informatsiooni raudtee-ettevõtja. Tegemist on suhteliselt madala riskiga juhtumiga.



Graafik 16. Peamised juhtumite põhjused 2020



Graafik 17. Juhtumite põhjuste osakaalude jagunemine 2020

2.2 Euroopa Liidu ohutustaseme näitajad (CST)

Euroopa Raudteeamet avaldab igal aastal ülevaate ohutusalastest suundumustest Euroopas. Arvestama peab seda, et Euroopa ülene statistika tuleb ajaliselt viivitusega ehk analüüs põhineb 2019. aasta juhtumitel. Avaldatud 2019. aasta andmed kinnitavad üldist positiivset arengut Euroopa Liidus. Alates 2010. aastast on õnnetused ning nende tagajärjel hukkunud inimeste arv vähenenud keskmiselt 4% aastas. 2019. aasta oli Euroopa Liidus kõigi aegade turvalisim. Samas peab välja tooma, et sellest hoolimata toimus 2019. aastal Euroopas kokku 1552 õnnetusjuhtumit, milles hukkus 824 inimest. Edusammud on olnud väga ebaühtlased Euroopa Liidu liikmesriikides, kusjuures ohutustaseme varieeruvus on endiselt suur. See tähendab, et tuleb teha jätkuvalt tööd, et nii liikmesriikides ning seega ka Euroopa Liidus üldiselt raudteeohutustaset parandada. Eesti puhul võib välja tuua, et jätkuvalt on probleem raudteeületuskohtades toimunud õnnetusjuhtumitega.

Riskitase määratakse kindlaks arvestades Euroopa Liidu poolt kehtestatud ühtseid ohutusnäitajaid ja osakonnasiseselt koostatud arvestustabeli riskihinnangust tulenevaid riigisiseseid ohutusnäitajaid. Ohutusnäitajate puhul jälgitakse üldiselt avaliku raudteeohutuse taset, raudteeliikluse ohutustaset ja veeremi tehnilist ohutustaset. Nendest lähtuvalt mõõdetakse konkreetsemaid riske lähtuvalt Euroopa Komisjoni (edaspidi KOM) otsuse 2009/460/EÜ suunistest, majandus ja taristuministri 03.12.2020. a määrusest nr 83 831 ja transpordiosakonna arvestustabeli (jaguneb kolmeks alamtabeliks) näitajatest.

Riiklikud kontrollväärtused, mis on kehtestatud KOM otsusega 2012/226/EL (konsolideeritud versioon) lähtuvalt näitajast 2004-2009. aastate põhjal, on järgmised ning need baasväärtused on lisatud ka TTJA transpordiosakonna järelevalvestrateegia dokumenti. Euroopa Raudteeamet annab iga aasta välja ohutuseesmärkide täitmise kohta aruande ja teeb iga-aastase ülevaate näitaja (*annual observation-OBS*). Viimases aruandes on näitajate baasväärtuseks 2019. aasta, mis liikmesriikide poolt on viimati esitatud. Oluline on see, et ülevaate näitaja oleks väiksem riiklikust kontrollväärtusest. NRV tähendab riiklikku kontrollväärtust 2004-2009 aastate põhjal, millega näidatakse aktsepteeritavat taset riigis. CST tähendab ühiste ohutuseesmärkide väärtusi, mis hõlmavad kogu Euroopa Liidu raudteesüsteemi. Eesti näitajate puhul selgub tabelis 4, et 2019. aasta väärtused jäävad alla riikliku kontrollväärtuse taseme. Näeme, et probleemkohad on raudteeületuskoha kasutajatega seotud riskide, raudteemaal loata viibivate isikutega seotud riskid ning ühiskonnaga seotud riskid. See on seotud toimunud õnnetusjuhtumitega. Eestis on üldiselt olnud probleeme juhtumitega, kus inimesed viibivad selleks mitte-ettenähtud kohas või ületavad raudteed rongi lähenemisel. Nende juhtumite vähendamiseks on raudteeinfrastruktuuril rakendatud täiendavaid meetmeid nagu raudtee piiramine aiaga ning raudteeületuskohtade täiendav seadmestamine. Täiendavalt kirjeldame seotud juhtumeid aruande peatükis 2.1.

	Riiklik kontrollväärtus (NRV) (2004- 2009)	2019. aasta väärtus (OBS)	Ohutuseesmärk (CST)
Reisijatega seotud riskid (1.1)	78.18	0	0.17
Reisijatega seotud riskid (1.2)	0.67	0	0.00165
Raudteetöötajatega seotud riskid (2)	64.83	0	0.0779
Raudteeületuskoha kasutajaga seotud riskid (3)	399.88	177.33	0.71
Muude isikutega seotud riskid (4)	11.64	0	0.0145
Raudteemaal loata viibivate isikutega seotud riskid (5)	1546.95	126.41	2.05
Ühiskonnaga seotud riskid (6)	2107.86	313.74	2.59

Tabel 4. Euroopa Liidu ohutustaseme näitajad

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

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

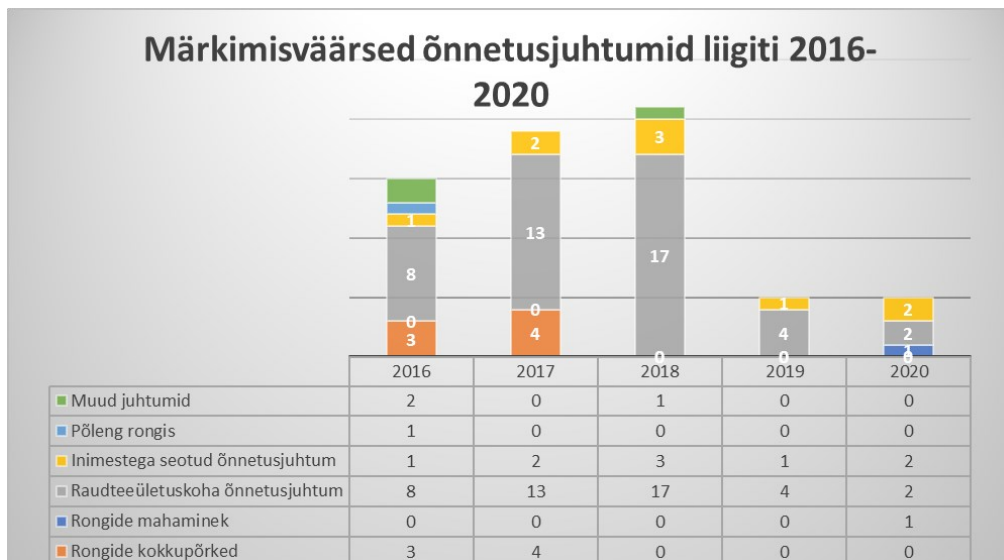
Riiklik kontrollväärtus raudteetöötajatega seotud riskid arvestatakse järgmiselt: töötajatega seotud rasketest õnnetustest tulenevate surmajuhtumite ja kaalutud raskete vigastuste arv aastas/rongikilomeetrite arv aastas.

Riiklik kontrollväärtus raudteeületuskoha kasutajaga seotud riskid, väljendatuna järgmiselt: raudteeületuskoha kasutajatega seotud rasketest õnnetustest tulenevate surmajuhtumite ja kaalutud raskete vigastuste arv aastas/rongikilomeetrite arv aastas. Riiklik kontrollväärtus raudteeületuskoha kasutajaga seotud riskid arvestatakse järgmiselt: raudteeületuskoha kasutajatega seotud rasketest õnnetustest tulenevate surmajuhtumite ja kaalutud raskete vigastuste arv aastas/
$$\left[\frac{\text{rongikilomeetrite arv aastas} \times \text{raudteeületuskohtade arv}}{\text{rööbastee kilomeetrid}} \right]$$
. Andmed raudteeületuskohtade arvu ja rööbastee kilomeetrite kohta ei olnud andmete väljavõtmise ajal piisavalt usaldusväärsed (enamik liikmesriike esitas ühised andmed rööbastee kilomeetrite asemel liinikilomeetrites).

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

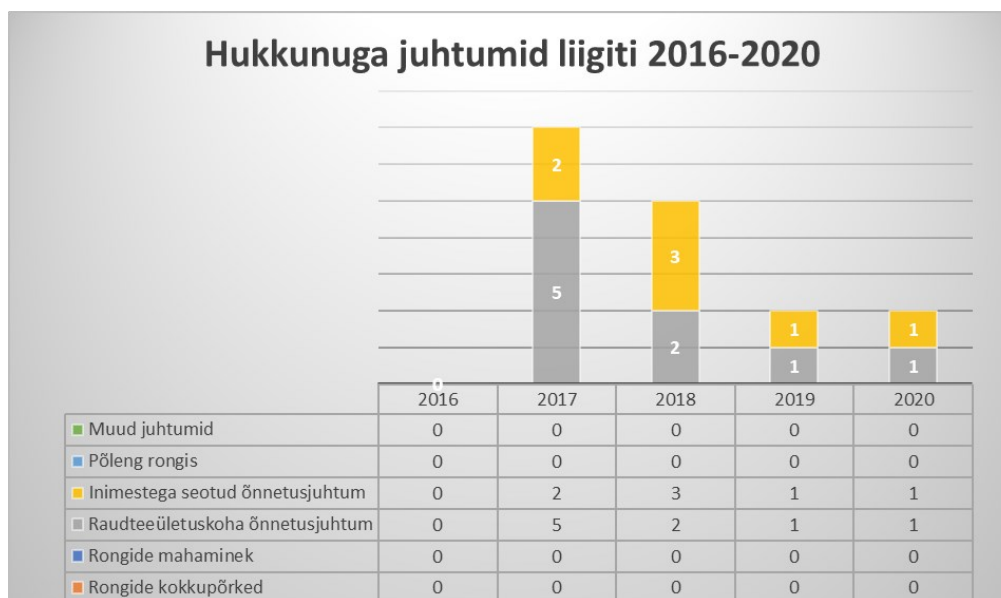
Riiklik kontrollväärtus raudteemaal loata viibivate isikutega seotud riskid arvestatakse järgmiselt: raudtee territooriumil loata viibivate isikutega seotud rasketest õnnetustest tulenevate surmajuhtumite ja kaalutud raskete vigastuste arv aastas/rongikilomeetrite arv aastas.

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



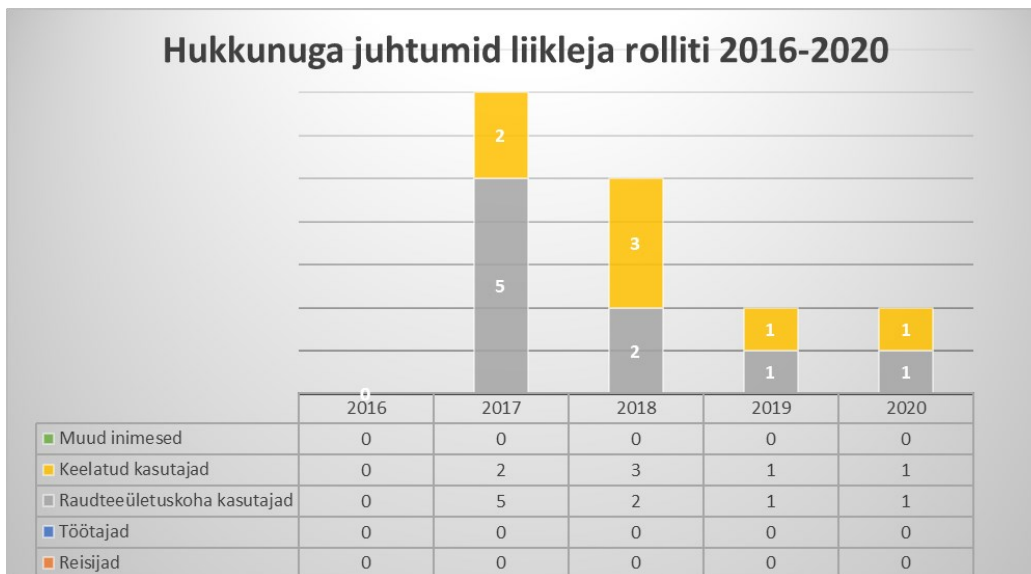
Graafik 18. Märkimisväärsed õnnetusjuhtumid liigiti 2016-2020

Märkimisväärsede juhtumite arv on oluliselt vähenenud viimastel aastatel. Üle on vaadatud ka juhtumite konkreetsed kriteeriumid. 2020. aastal läks arvesse kaks juhtumit, kus inimene ületas raudteeületuskohalt raudteed ning kaks juhtumit, kus inimene sai löögi jaamavahel viibides mitte-ettenähtud kohas. Ühel juhul toimus kaubarongi osaline rööbastelt mahasõit, mis oli seotud kaubavaguni laadimisluukide ebakorrekse asendiga. Juhtumi tagajärjel sai kannatada veerem ning raudteefrastruktuur.

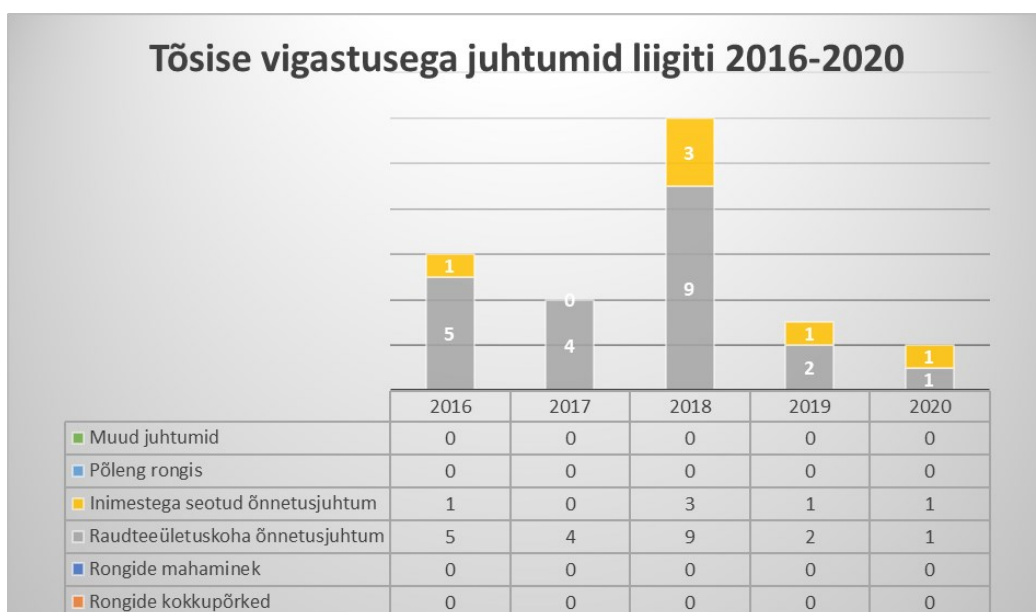


Graafik 19. Hukkunuga juhtumid liigiti 2016-2020

2020. aastal hukkus üks inimene ning üks sai tõsiselt vigastada raudteeületuskohal toimunud juhtumis. Lisaks hukkus üks inimene ja üks sai tõsiselt vigastada juhtumis, mis toimus jaamavahel, kus inimene sai löögi jaamavahel viibides mitte-ettenähtud kohas.



Graafik 20. Hukkunuga juhtumid liikleja rolliti 2016-2020



Graafik 21. Tõsise vigastusega juhtumid liigiti 2016-2020

2020. aastal ei toimunud juhtumeid, mis oleksid seotud järgnevate kategooriatega:

- rongide kokkupõrgete
- rongi kokkupõrkega gabriidis olnud esemega
- põlengutega rongis
- juhtumitega ooteplatvormil, millega oleks kaasnenud vigastusi
- ohtlike kaupadega aset leidnud õnnetusjuhtumeid
- tehnohoolduses tuvastatud veeremi rattatelgedega või rataste murdudega
- rööbastee kõverdustega

Märkimisväärsede õnnetusjuhtumite tagajärjel hilinesid 2020. aastal reisirongid kokku 797 minutit ning kaubarongid 28 minutit.

3. Euroopa Liidu seadusandlus ja regulatsioonid

3.1. Muudatused seadusandluses

Seoses Euroopa Liidu direktiivide (nn neljas raudteepakett) ülevõtmisega jõustus 31.10.2020 uus raudteeseadus, milles kaasajastati ka muid regulatsioone. Sellega seoses kehtestati kõik raudteeseadusega seotud ministri määrused uuesti. Eraldi on välja toodud raudtee tehnokasutuseeskirja (TKE), millel toimus ulatuslik tervikteksti kaasajastamine. Nimelt TKE ei reguleeri enam teemasid, mis on reguleeritud koostalituse tehnilistes kirjeldustes. Samuti said raudtee-ettevõtjad pädevuse kehtestada ise rongiliikluse ja manöövritöö ohutu korraldamise juhend. Teine eraldi märkimist vajav määruse muudatus on seotud majandus- ja taristuministri 3.12.2020.a määrusega nr 83 „Ohutusjuhtimise süsteem, ohutuspädevad, raudteeinfrastruktuuri, -liikluse korralduse ja -ohutuse nõuetele vastavuse kontrollimine, nende aruandlus, vormid ning tähtsused ja raudteeohutust mõjutavatest juhtumitest teavitamine“. Esiteks ühendati varasemad kolm eraldi määrust ühte määrusesse. Teiseks täiendati oluliselt aruandeid, mida raudtee-ettevõtjad peavad siseriiklikult TTJA-le esitama: elektripaigaldistega seotud aruandlus jäeti välja (reguleeritud energiaeetika valdkonna poolt), kaasajastati raudteerajatistega seotud aruandlust.

3.2. Erandid vastavalt raudteeohutuse direktiivi artiklile 15

Hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimise süsteemi erandid on kehtestatud raudteeseaduse § 42 lõikes 6, mis on vastavuses raudteeohutuse direktiivi artiklis 15 kehtestatud. Selle kohaselt ei pea Eestis omama hoolduse eest vastutava üksuse sertifikaati, kui hooldatakse:

- 1) kolmandas riigis registreeritud raudteeveeremit selle riigi nõuete kohaselt;
- 2) raudteeveeremit, mida kasutatakse raudteevõrgustikus, mille rööpmelaius erineb Euroopa Liidu peamise raudteevõrgustiku rööpmelaiusest ja mille puhul on Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 artikli 14 lõikes 2 sätestatud nõuete täitmine tagatud kolmanda riigiga sõlmitud rahvusvahelise lepinguga;
- 3) kauba- ja reisivaguneid, mida kasutatakse ühiselt ettevõtjatega sellisest kolmandast riigist, mille raudteevõrgustiku rööpmelaius erineb Euroopa Liidu peamise raudteevõrgustiku rööpmelaiusest.

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

4.1. Ohutustunnistused, ohutusload ja autoriseerimised

2020. aastal ei toimunud suuremahulisi uute ohutustunnistuste või ohutuslubade väljastamise menetlusi. Järgmine suurem menetluste maht saab olema 2022. aastal teisel poolaastal. 2020. aastal toimus ohutustunnistuse uuendamine ettevõtetel Enefit Kaevandused AS ja Alexela Terminal AS. Seoses Enefit Kaevandused AS ühinemisega kontserni teise ettevõttega toimus juriidiliselt uue ettevõtte loomine ning sellega seoses taotleb ettevõtte Enefit Power AS 2021. aastal uute nõuete järgi ühtset ohutustunnistust. See saab olema esimene ühtse ohutustunnistuse menetlus Eestis. Samuti toimus ohutustunnistuste muutmine Leonhard Weiss OÜ-l ning ettevõtete ühinemisest tulenevalt ka Alexela kontserni kuuluval ettevõttel.

4.2. Veeremi autoriseerimised

Veeremi autoriseerimisi 2020 ei olnud.

4.3. Hoolduse eest vastutavad üksused

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

4.4. Vedurijuhid

2020. aastal väljastati koolitusluba koolituskeskusele, Eesti Liinirongid AS koolituskeskuse koolituse õppekava täiendus kiideti heaks ja seoses COVID-19-ga viis Operail AS koolituskeskus oma koolituse süsteemi e-teenusesse. Põhikoolitus toimus veebipõhiselt, kuid toimus ka individuaalõpe õppuritega. Eksamid võeti vastu füüsiliselt eksami sooritajaga ühes ruumis. Väljastati 32 esmast vedurijuhiluba ja sertifikaadiksamil käis 136 vedurijuhti. Esmaste lubade koolitusi oli kaks, mida viisid läbi Operail AS koolituskeskus (18 vedurijuhti) ja Eesti Liinirongid AS koolituskeskus (14 vedurijuhti).

4.5. Teised ohutusasutuse poolt väljastatud sertifikaadid või autoriseerimised

Lisaks väljastab TTJA siseriiklikult tegutsemise ohutustunnistusi raudtee majandamiseks ning kauba- ja reisiveo teostamiseks. Alates 2020. aastast on TTJA võtnud fookuse alla just mitteavaliku raudteega

seotud ettevõtete lubade olemasolu. Sellest tulenevalt on ette näha suuremat menetluskoormust selles valdkonnas ka 2021. ning 2022. aastal. Väljastatud tegutsemise ohutustunnistused on toodud lisas 4.

Siseriikliku seadusandluse järgi peavad tegutsemise ohutustunnistust omama mitteavaliku raudtee valdaja, mitteavalikul raudteel kaubaveo või reisijateveoga tegelev ettevõtte. Tegutsemise ohutustunnistus antakse välja ettevõtjale, kelle raudteeinfrastruktuur, raudteeliikluse korraldus või raudteeveerem ning personal vastavad käesoleva seaduse ja selle alusel antud õigusaktide nõuetele ning kui ettevõtja on võimeline täitma raudteeohutusalaseid nõudeid. Kui varasemalt oli siseriiklikus seadusandluses nimetatud tunnistus raudteeliikluse korraldamise ohutustunnistuseks, siis uuenenud raudteeseadusega üldistati mõistet raudtee majandamise ohutustunnistuseks. Raudtee majandamine on raudteeinfrastruktuuri majandamine on raudteeinfrastruktuuri ja liiklusjuhtimise süsteemide ehitamine, remont, hooldamine ning haldamine, samuti raudteeliikluse ja manöövritöö korraldamine.

2020. aastal viidi mitteavaliku raudtee tegutsemise ohutustunnistuse menetlusi läbi kokku 27. Nendest uusi ettevõtteid raudteele lisandus 3 järelevalve tulemuste alusel, kus on menetluse tulemusena selgunud ettevõtete tegutsemine raudteel. Osakonna ametnikud osalesid komisjoni korras tunnistuste väljastamise menetluses oma pädevuse piires. Tegemist on menetluse mõttes väiksema mahuga menetlusega kui ühtse ohutustunnistuse puhul, kuid omab väga olulist mõju mitteavaliku raudtee raudteeohutuse kontrollis.

4.6. Kontaktid teiste ohutusasutustega ja ERA-ga

2020. aastal teostas ERA TTJA suhtes vastavusauditi. Auditi intervjuude nädal 15-19.06.2020, mis reeglina toimub kohapeal läbiviiduna, viidi COVID-19 tõttu kehtestatud eriolukorra tingimustes läbi kaugauditina Skype kohtumistena. Selline töökorraldus oli uudne nii Eesti ohutusasutuse jaoks, kui ERA auditi tiimi jaoks, kui ka sünkroontõlkide jaoks. Seega kaug-intervjueerimine oli väljakutse kõigile osapooltele tehnilise korralduse poolest, aga ka psühholoogilisest aspektist, sest vajalik oli saavutada võimalikult vahetu kontakt auditeerijate ja auditeeritavate vahel. Auditi tiim tunnustas Eesti ohutusasutust valmisoleku eest kaugauditiks, positiivse häälestuse eest ettepanekute suhtes ning avatud hoiaku eest intervjuudel ja kohtumistel. Auditi leidude teatavaks saades otsustas TTJA kõiki leide kasutada Eesti ohutusasutuse ülesannete täitmise parendamiseks, kuna ohutusasutus soovis maksimaalselt rakendada saadud tagasisidet. Auditi lõpp-kohtumisel, mis 16.09.2020 viidi samuti läbi kaugkohtumisena Skype keskkonnas, otsustati puudustest lähtuvad kohustuslikud jätkutegevused ning TTJA võttis vabatahtlikult ka täiendavaid ülesandeid. Suurima positiivse muutusena Eesti

ohutusasutuses otsustati luua kompetentsijuhtimise süsteem (CMS)e alates väljast pädeva analüütiku kaasamise otsusest, kuni ametijuhendite ja koolitamise ning värbamise protseduurika ühes tervikdokumendis kirjeldamisemisega. Raudteeohutuse tagamisel ettevõtetes võeti plaani uuendusena rakendada küpsusastmete hindamise süsteem, milline on ERA poolt välja töötatud. Varem olemas olnud protseduurikast tunnustati NSA Eesti järelevalve planeerimise töövahendit.

2020. aastal osalesid 4 TTJA töötajat ERA OSS-i koolitusel, et tutvuda süsteemiga ning teha praktiliselt läbi OSS-i menetlustega seonduvad toimingud. Saadud teadmisi jagati raudteesektori ning osakonna kolleegidega. Koolituse sisu on sisendiks TTJA menetluste sisemise juhendi koostamisele. Lisaks osalesid kaks TTJA töötajat jaanuaris 2020 ERA koolitusel Valenciennes'is, mis oli seotud OSS-i ja ühtse ohutustunnistuse ning ohutusjuhtimise süsteemi menetlusega.

Algas tihedam koostöö Soome ohutusasutusega Trafficom. Lepiti kokku kahe ohutusasutuse ühised huvid ja teabevahetuse korra. Esimene kohtumine toimus video teel oktoobris 2020, edaspidi toimuvad kohtumised aasta alguses. Eesmärgiks on tutvuda üksteise järelevalve plaanide ja meetoditega ning vahetada teavet spetsiifilistel teemadel (ECM-sertifikaat, koolitused, veo korraldamine).

Seoses käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilise kirjelduse (OPE TSI) Euroopa Komisjoni rakendusmääruse 2019/773 jõustumisega, kaardistati koos Läti ja Leedu ohutusasutustega siseriiklike eeskirjade rakendamise võimalused OPE KTK liite I alusel. Saadud tabelid edastati Euroopa Raudteeametile.

2020. aastal nimetati TTJA poolt kolm spetsialisti CSM ASLP töögruppi, mille eesmärgiks on välja töötada määrus ohutuseesmärkide, -tasemete hindamiseks ning juhtumite raporteerimiseks. Töögrupi arutelud on põhjalikud ning koosolekuid toimub töögruppide kaupa pidevalt, seega on TTJA transpordiosakond jaotanud liikmed alamtöögruppidesse. TTJA on täiendavalt hoidnud raudteesektorit töögrupi arengute kursis ning vastanud täiendavatele küsimustele seoses loodava määrusega.

4.7. Informatsiooni jagamine ohutusasutuse ja raudtee-ettevõtete vahel

Ohutusasutus alustas 2020. aasta jaanuaris järjepidevat info edastust ettevõtjatele, mille tegevusetapi esimeseks korralduskoosolekuks toimus TTJA infopäev ettevõtjatele 4. raudteepaketi teemadest ülevaadet andes. Osakonna ametnikud kandsid olulist rolli, et tutvustada ettevõtetele kõik

raudteesambad lahti, tuues välja uuenevad teemad nagu näiteks One-Stop Shop platvormi ning vastates ettevõtjate küsimustele. Infopäeva läbiviimine toimus TTJA-s kohapeal ning ettekannete kättesaadavuse tagamiseks lisati slaidid TTJA kodulehele. Järelkaja oli positiivne ning tagasiside küsimustiku põhjal (ettevõtjate täidetav küsimustik infopäeva korralduse ja info kohta) oli ohutusasutusel informatsiooni, et ettevõtjad on huvitatud ka järgmistest sarnastest üritustest ning ettevõtte esindajate jaoks on oluline TTJA avatus ning süsteemne teemade tutvustus. Transpordiosakond on seega ettevõtete teavitamise valdkonda suunanud täiendavat ressursi. 2021. aastal pani ohutusasutus paika viis detailsemate teemakäsitlustega veebinari uue seadusandluse tutvustamiseks ettevõtjatele.

2020. aastal toimunud infopäeval käsitletud teemad:

- Ühtne ohutustunnistus
- Ohutusjuhtimise süsteem
- One-Stop-Shop (OSS) platvormi kasutamine
- Veeremi vastavushindamise põhimõtted ja hooldusüksuse sertifitseerimine

01.07.2021 korraldas TTJA ohutusjuhtimise süsteemi omavatele raudtee-ettevõtetele veebiseminari. Ohutussüsteemi alusel esitatakse TTJA-le 1. juuniks eelneva aasta ohutuaruanne. Veebiseminari teemaks oli aruannete koostamise vajadus, seaduslik alus (muutuv neljas raudteepakett), TTJA ootused ja aruannete kasutamine ning aruande koostamisega lisaväärtuse loomine ettevõtte sees. Samuti esitati veebiseminaril 2019. ja 2020. aasta aruannete kokkuvõtted. TTJA andis peale veebiseminari ettevõtetele aega eneseanalüüsi teostamiseks ja ootas täiendatud aruandeid ettevõtetelt, kes soovivad lisada täpsustusi. 2021. aastal on plaanis sarnases vormis ettevõtetele ohutuaruannete osas tagasisidet anda.

2020. aasta detsembris kutsus ohutusasutus kokku raudteeülekäigukohtade teemalise ümarlauru, kus arutelu teemaks oli raudteeülekäigukohtadega seotud aktuaalsed küsimused, mis puudutavaid mitmeid osapooli. Varasemalt toimus 2019. aastal MKM-is ümarlauru kohtumine seoses raudteeülesõidukohtadega, kuid raudteeülekäigukohtade teemad ei ole suuremas ringis arutlusel olnud. Täpsemalt ümarlauru teemadest:

- Kehtiv raudteeülekäigukohtade regulatsioon
- Kokkuvõtted ülevaatuskomisjonidest ja TTJA järelevalvest 2020. aastal
- Raudteeülekäigukohtade hetkeseis, tulevikuplaanid infrastruktuuri valdajate poolt, huvitatud osapoolte teavitamise ja kaasamise perspektiivid
- Võimalikud parendusettepanekud raudteeülekäigukohtade ohutuse suurendamiseks

Ümarlauale kaastai nii raudtee-ettevõtted, kohalikud omavalitsused, OJK, MKM-i ja Transpordiameti. Ümarlaual toimunud arutelu on sisendiks Eestis siseriikliku määruse „Raudtee tehnokasutuseeskiri“ Lisa 4 „Raudteeülesõidukoha ja -ülekäigukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend“ muudatusteks, mis eeldatavasti esitatakse MKM-ile ettepanekuna 2021. aastal. Täiendavalt toimusid 2020. aastal kohtumised mitme raudtee-ettevõtte juhtkondadega. Teemadeks olid nii raudteeohutus kui ka raudtee kasutustasu.

5. Järelevalve

5.1. Strateegia, plaanid, protseduurid ja otsuse vastuvõtmine

TTJA järgib oma järelevalve läbiviimises Euroopa Raudteeameti järelevalvet käsitlevat juhendit (*CSM on Supervision*). Väga olulist tähelepanu sai 2020. aastal mitteavaliku raudteega seotud ettevõtete tegutsemise ohutustunnistuste taotluste menetlemine ning vastavate tunnistuste väljastamine. Samuti liikus 2020. aastal transpordiosakonna pädevuste alla raudteefrastruktuuri järelevalve teostamine.

TTJA põhjendab oma otsuseid vajadusel ettevõttele saadetavas protokollis või ettekirjutuse sisus. TTJA otsuseid on võimalik vaidlustada, kui isik leiab, et haldusaktiga rikutakse tema õigusi, 30 kalendripäeva jooksul arvates haldusaktist teadasaamisest õigus esitada vaie. TTJA-ga mittenõustumisel on isikul õigus esitada haldusmenetluse seaduses sätestatud korras vaie TTJA peadirektorile või esitada halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras kaebus Tallinna Halduskohtule.

Transpordiosakonna järelevalve strateegilised prioriteedid pannakse paika järgmiselt:

- Hinnatakse möödunud aastal toimunud juhtumeid. Selle alusel planeeritakse ohutuskvaliteedi kontrolli ja paikvaatlusi.
- Korraldatakse ohutuskvaliteedi kontrolli või paikvaatlust möödunud aastal väljastatud ohutustunnistuse, ohutusloa, tegevusloa (ehitus, tehnohoole ja remont) või ECM-sertifikaadi osas.
- Analüüsitakse ettevõtte poolt esitatud aruannete asjakohasust ja kaalutakse ohutuskvaliteedi kontrolli, paikvaatluse või muu järelevalve korraldamise vajalikkust.
- Analüüsitakse üle möödunud aasta järelevalve tulemusel ja kaalutakse täiendava ohutuskvaliteedi kontrolli, paikvaatluse või muu järelevalve korraldamise vajalikkust.
- Planeeritakse paikvaatluse või ohutuskvaliteedi kontrolli põhjendatud kahtluse, esitatud kaebuse, vihje või muust allikast saadud teabe alusel.

Jätkuvalt vajab raudteesektoris selgitamist ohutushindamisasutuse AsBo kaasamise ja komisjoni määruse 402/2013 rakendamise vajadus. Kuna Euroopa üleselt on tegemist üsna uue valdkonna teemaga, siis napib häid praktilisi näiteid ja eeskujusid, kuidas muudatuste riskijuhtimist efektiivselt korraldada.

5.2. Järelevalve tulemused

Järelevalve plaan 2020. aasta osas on toodud aruande Lisas 1 Ülevaade transpordiosakonna järelevalve tegevustest 2020. Järelevalve tegevused transpordiosakonnas olid 2020. aastal mõjutatud ülemaailmsest COVID-19 viirusest, mille tõttu tuli osaliselt jätta ära paikvaatlusi ettevõtetes. Üheksas erinevas raudtee-ettevõttes teostas transpordiosakond järelevalvet. Järelevalvetoiminguid teostati kokku viieteistkümnes raudteejaamas ja ühes dispetšerikeskuses. Sealhulgas raudteeohutuse üldjärelevalvet teostati viies raudtee-ettevõttes. Ohutusjuhtimise süsteemi toimimist kontrolliti kokku neljas raudtee-ettevõttes, nelja ettevõtte puhul toimus vastutavate isikutega eraldi ohutusintervjuu, mille käigus teostati ohutusjuhtimise süsteemi üldisem kontroll. Raudteeveeremi järelevalves kontrolliti paikvaatlustes muuhulgas kokku 7 vedurit, 7 eriveeremit, 2 kaubavagun-hopperdosaatorit, 1 kaubavagun. Kaugjärelevalves olid avaliku raudtee jaamadega seotud mitteavaliku raudtee ettevõtted, eesmärgiga kontrollida ettevõtte tegevust, raudteeinfrastruktuuri seisukorda ja seaduse alusel nõutud lubade olemasolu.

Seoses ohutusjuhtimise süsteemi järelevalve toimingutega tuvastati järgmisi puudusi ja vajadusi korrigeerivateks meetmeteks:

- Koostöökokkulepete sõlmimisel ja teiste ettevõtetega koostöö tegemisel partnerettevõtete tegevusplaanide ja ohutusjuhtimise süsteemide oluliste osadega tutvumist
- Koolituste protokollimisel osalejate ja läbiviijate allkirjade olemasolu
- Siseauditi läbiviimise erapooletus ettevõttes
- Tegutsemisplaani ja riskide hindamisel arvestada veoettevõtte ja taristuomaniku infovahetamise kohustust
- Asjakohaste juhendite ja lepingute uuendamine
- Protseduuride juhendamine tehniliste õppuste käigus
- Töötajate juurdepääs asjakohastele dokumentidele
- Töötajatele koolituse tagamine ja läbiviimine

Seoses kaubaveo järelevalvetoimingutega tuvastati järgmisi puudusi ja vajadusi korrigeerivateks meetmeteks:

- Ettevõtte ohtlike veoste raudtee ohutuse nõuniku tegevuste nõuetele vastavus ning tegevuste reaalne järelevalve ettevõtte ohutuse nõuniku poolt
- Veoeskirja uuendamine
- Tegutsemise ohutustunnistuse olemasolu
- Raudtee tehnokasutuseeskirjas nõutud dokumentide olemasolu

- Ohtlike veoste ohutusnõuniku olemasolu ettevõttes

Seoses raudteeliikluse järelevalvetoimingutega tuvastati järgmisi puudusi ja vajadusi korrigeerivateks meetmeteks:

- Signaalide edastamiseks vajalike vahenditega (sh signaallipud, -kettad, laternad) olemasolu ja korraolek
- Pidurikingade seisukord, hoiukohtade olemasolu ja kasutamise, utilitseerimise juhendi olemasolu
- Raudteeliikluse korraldamiseks vajalike blankettide olemasolu jaamas

Seoses raudteeinfrastruktuuri järelevalvetoimingutega tuvastati järgmisi puudusi ja vajadusi korrigeerivateks meetmeteks:

- Ebagabariitsete kohtade nõuetekohane märgistus
- Tupikuprismade olemasolu ja vastavus nõuetele
- Ooteplatvormi ja juurdepääsuteede seisukord
- Jaama piirdeaedade vajadus
- Raudteeülekäigukohtade ja -ülesõidukohtade vastavus nõuetele
- Raudtee raudteeliikluse korraldamise ja signalisatsioonivahendite vastavus nõuetele
- Ooteplatvormi infotahvli ja tabloo olemasolu
- Puitliiprite nõuetekohane ladustamine
- Rööbasteede seisukord ja kontroll
- Rööbasteede kontrolliga seotud aruannete täitmine
- Umbrohutõrje teostamine

Seoses raudteeveeremi järelevalvetoimingutega tuvastati järgmisi puudusi ja vajadusi korrigeerivateks meetmeteks:

- Veduri diisliruumi ohutus
- Kiirusemeeriku taatlemine
- Vedurile oli kandmata EL registrinumber või puudus korrektne registrinumber
- Raudteeveeremite vastavus kehtestatud nõuetele

2019. aastal kaubaveo-ettevõtja Operail AS kehtestas ning TTJA kiitis heaks ettevõtte vedurijuhiabita raudteeveeremi juhtimise eeskirja. Eeskirjas on sätestatud vedurijuhi tegevuskord rongi juhtimisel standardses ja ebastandardsetes olukordades. Ka sätestab eeskiri veduri tehnilise ettevalmistamise

selle vedurijuhiabita juhtimiseks ja komisjoniliseks vastuvõtu korraldamise. Veduri tehnilise ettevalmistamise käigus lisati vedurile tahavaatepeeglid, uuendati veduri turvanguseadme V.E.P.S. funktsionaalsust, paigaldati veduri kapoti alune tuletõrjesüsteem. Nii on 2020. aastal Operail AS, Eesti Raudtee AS ning TTJA esindajatest koosnev komisjon ülevaadanud ja ja vedurijuhiabita juhtimiseks töösse lubanud 6 (kuus) Operail AS vedurit seeriast C36-7Ai. Töösse lubatud vedurid on liinitöös käitunud ilma tõrgeteta.

AS Eesti Raudtee kutsekomisjon kogunes 2020 raudteekutsete omistamiseks 12 korral. Omistati 256 raudteekutset, nende hulgas 110 kutset AS Eesti Raudtee töötajatele, 84 kutset AS-i Operail töötajatele ja 63 kutset teiste ettevõtete töötajatele. Jaanuarikuu ja veebruarikuu kutsekomisjon viidi läbi AS Eesti Raudtee ruumides. Alates märtsist rakendati seoses COVID-19 tõttu kehtestatud eriolukorraga kohaseid meetmeid ka kutsekomisjoni töökorralduses – kutsekomisjone hakati läbiviima MS Teams keskkonnas videokohtumistena. Suvekuudel langenud COVID-19 nakatumise ajal tekkis taas võimalus kohtuda AS Eesti Raudtee ruumides. Sügis- ja talvekuudel kasutati kombineeritult või täielikult MS Teams keskkonda kutsekomisjonide läbiviimiseks. Alates 12.03.2020 tekkis vajadus kutsete uuendamise seadusemuudatuseks. Riikliku õigusloome protsessi läbis seadusemuudatus „Abipolitseiniku seaduse ja teiste seaduste muutmise seadus (COVID-19 haigust põhjustava viiruse SARS-Cov-2 levikuga seotud meetmed) 170 SE“ - Riigikogu poolt 20. aprillil vastu võetud, Vabariigi Presidendi poolt välja kuulutatud ja Riigi Teatajas avaldamisega jõustunud. Kutsekomisjonide jaoks tähendas see, et oli vaja ära oodata seadusemuudatus, mis täiendaks eriolukorra tingimusi arvestades raudteeseadust. Järgmine lõik on tsitaat sellest seadusemuudatusest, kus alla joonitult on punkt 4 lõigu lõpus kutsete uuendamise kohta: § 22. Raudteeseaduse muutmise Raudteeseadust täiendatakse §-ga 115¹ järgmises sõnastuses: ”§ 115¹ Erandid raudteetöötajale kehtestatud nõuetest Vabariigi Valitsuse 2020. aasta 12. märtsil väljakuulutatud eriolukorras (1) Käesoleva seaduse § 48 lõiget 1 ja lõike 5 punkti 5 ei kohaldata tervisetõendi kehtivuse tähtaja möödumise korral Vabariigi Valitsuse 2020. aasta 12. märtsil väljakuulutatud eriolukorra (edaspidi eriolukord) ajal ja 90 päeva pärast eriolukorra lõppemist. (2) Kui raudteetöötajal ei ole eriolukorra tõttu võimalik läbida käesoleva seaduse § 34 lõike 4 kolmanda lause alusel kehtestatud perioodilist tervisekontrolli, võib ta oma tööülesandeid täita kehtiva tervisetõendita, kui ta on füüsiliselt ja psüühiliselt selleks võimeline ning tal ei ole tervisehäireid, haigusi ega muid vastunäidustusi, mis tööülesannete täitmise ajal võivad esile kutsuda raudteeliiklust ohustavat töövõime kaotust. (3) Käesoleva seaduse § 34 lõike 4 alusel kehtestatud perioodiline tervisekontroll tuleb läbida 90 päeva jooksul pärast eriolukorra lõppemist. (4) Kui raudteeohutuse ja raudteeliikluse juhtimise eest vastutaval töötajal, vedurijuhiabil ning eriveeremi juhil ei ole eriolukorra tõttu võimalik talle antud kutset uuendada, loetakse talle esitatud pädevusnõue täidetuks lõppenud

kutse alusel. Isikule antud pädevust tõendav kutse tuleb uuendada 180 päeva jooksul pärast eriolukorra lõppemist.”

AS Eesti Raudtee KOO Edelaraudtee AS-i kutsekomisjone toimus 2020. aastal kokku 11 korda, nende käigus omistati kokku 48 kutset, nendest esmaselt taotles kutset 31 isikut ja proovitöö tehti 22 juhul.

AS Eesti Raudtee KOO Enefit Kaevandused AS kutsekomisjonis eksamineeriti TTJA ametniku osalusel 2020. aastal kokku 74 isikut. Väljastatud kutsed järgmiselt:

- 5 isikut said „Raudtee eriveeremijuht, tase 4“
- 3 isikut sai „Raudtee liikluskorraldaja, tase 4, spetsialiseerumisega automaat-, poolautomaat, telefonisidega ja dispetšeri käskudega liinil“
- 2 isikut said „Raudtee mehaaniku abi, tase 2“
- 37 isikut sai „Raudtee teemahaaniku abi, tase 2“
- 9 isikut sai „Raudtee teemehaanik tase 3“
- 4 isikut sai „Raudtee teemehaanik tase 4“
- 3 isikut sai „Raudtee teemehaanik tase 5“
- 1 isik „Rongikoostaja tase 3“
- 4 isikut „Vagunijärelevaataja tase 3“
- 6 isikut sai „Vedurijuhi abi tase 3“

Fookusega raudteefrastruktuuri nõuetele vastavusel tehti detailset järelevalvet 8 ettevõtte osas, neist ühe puhul oli tegemist avaliku raudteega seotud ettevõtte ning seitsme puhul mitteavaliku raudtee ettevõttega. Eesti suurimad raudteevaldajad jätkasid 2020. aastal oma raudteefrastruktuuri ümberehitamist ning tänastele nõuetele ja vajadustele kohandamist. Eesti Raudtee AS teostas põhjalikud ümberehitused Keila, Klooga, Riisipere ja Paldiski jaamades ning Edelaraudtee AS lõpetas ümberehitustööd Kiisa ja Tallinn-Väike jaamades. Jaamades lammutati ebavajalikud jaamateed ning korrastati teiste teede pealisehitust, ülesõidukohti, samuti kaasajastati elektritsentralisatsioonid. Edelaraudtee AS rekonstrueeris ka Lelle-Türi jaamavahe, kus paigaldati uued rööpad, liiprid ning ballast. Samuti remonditi kõik selle lõigu ülesõidukohad. Üle Eesti ehitati neli vana väikese avaga betoonsilda ümber terastruubiks ja kolmele truubile tehti kapitaalremont. Enefit Power AS moderniseerib oma rongijuhtimissüsteeme ning on 2020. aastal rajanud kombineeritud teeblokeeringud Ahtme-Raudi ja Ahtme-Viivikonna jaamavahedele. Sillamäe Sadam AS rajas alumisse mereäärseesse teedeparki 7 rööbasteed koos kahe viaduktiga.

2020. aastal andis TTJA ehitusload Tallinnas Paldiski maantee kohale uue raudteeviadukti ja sellega seotud rajatiste ehitamiseks, mis võimaldab rajada ka täiendavad rööbastee ja vähendada Tallinn-Balti jaama „pudelikaela“ probleemi ehk tõsta jaama läbilaskevõimet. Lisaks anti ehitusluba üle Emajõe uue raudteesilla ehitamiseks ning sellega külgnevate raudteekõverike õgvendamiseks. Tänu sellele saab tõsta lõigul liikumiskiirusi ja vähendada rongide sõiduaega Tallinna ja Tartu vahel. Mõlemad ehitustööd peaksid valmima 2021. aastal.

2020. aastal osales transpordiosakond raudtee-ettevõtjate raudteeülekäigukohtade ja ülesõidukohtade komisjoni töös TTJA vastutava esindajana. Siseriikliku seadusandluse järgi peavad ettevõtted sätestama ületuskohtade komisjoni perioodilisuse ning kaasama muuhulgas kohaliku omavalitsuse, Politsei- ja Piirivalveameti ja TTJA esindajad. Tuvastati, et olukord on Eesti erinevatel ülekäigukohtadel ohutuse mõttes varieeruv. Põhilised probleemid raudteeülekäigukohtadel TTJA vaatenurgast, mis on kokkuvõtvalt esitatud ka joonisel 3:

- Tõkked ei täida eesmärki, tõkete kõrvalt on võimalik raudteed ületada
- Ooteplatvormilt tulles raudtee ületamine on ohutusrisk, sest platvormilt tulles ei ole seadusandluse järgi kohustust paigaldada märki või tõkkeid
- Probleemiks jalgratturite raudteeületus raudteeülekäigukohal
- Liiklejate tähelepanematus (k.a kõrvalised tegevused), ei tajuta raudtee ületuse ohtlikkust
- Kergtee/jalgrattatee jätk raudteeülekäigukohal



Joonis 3. Kokkuvõtvalt probleemid tuvastatud ülevaatuskomisjonidest ja TTJA järelevalvest 2020. aastal

Järelevalve tulemustest lähtuvalt korraldati 2020. aasta detsembris raudteeülekäigukohtade teemaline ümarlaud, kus osalesid raudtee-ettevõtete esindajad, Transpordiamet, Ohutusjuurdluse

Keskus, kohalikud omavalitsused jt. Aruteludega jätkatakse 2021. aastal, et jõuda seotud siseriikliku seadusandluse täiendamiseni.

Raudteeveo ohtlike kaupade ohutusnõuniku tunnistusi väljastati 21-le ohutusnõunikule, kes läbisid Tallinna Tehnikakõrgkoolis vastava koolituse ning sooritasid edukalt TTJA poolt korraldatud eksami. Neist viiel juhul oli tegemist tunnistuste pikendamisega. Koolitus toimus 2020. aastal kahel korral. Esimene koolitus toimus 20.01-24.01.2020 ning teine 14.12-18.12.2020. Koolitusnädalad lõppesid TTJA poolt läbiviidava eksamiga. Esmakordselt viidi 2020. aasta lõpus eksam läbi Tallinna Tehnikakõrgkooli Moodle keskkonnas. Põhjuseks oli asjaolu, et üldisest COVID-i olukorrast tulenevalt ei olnud mõistlik inimestel ühes ruumis kokku saada. Sellest tulenevalt viidi koolitus tervikuna läbi veebi vahendusel. Kokku on Eestis 2020. aasta seisuga 44 tunnistust omavat raudteeveo ohtlike kaupade ohutusnõuniku, kellest enamik töötavad raudteeveo ettevõtete juures ning kelle tegevuse üle raudtee-ettevõtetes teostab TTJA transpordiosakond järelevalvet.

5.3. Koordineerimine ja koostöö

Koordineerimine ja koostöö on raudteeohutuse järelevalves olulised märksõnad. TTJA julgustab järelevalve protsessis osapooli tegema koostööd ning lisaks ametlikule infovahetusele on alati valmis jagama selgitusi ja täiendavad informatsiooni tehtud otsuste kohta. Lisaks järelevalvemeetmetele on järelevalve põhimõtted seotud ka ennetamisega, mille osas teeb ohutusasutus sektoriga koostööd.

Asutuse sisene koostöö on toimunud põhiliselt ennetus- ja teavitustegevustes tugiteenuste osakonnaga ning raudteeohutuse ja järelevalve teemades ehitusosakonna raudteeinfrastruktuuri teemadega tegelevate kolleegidega. Näiteks 2020. teisel poolaastal toimusid regulaarselt ehitusosakonna ja transpordiosakonna tegevuste koordineerimise nõupidamised. Vajadusel küsitakse lisainformatsiooni teemades jooksvate teemade kontekstis.

6. Ühtsete ohutusmeetodite rakendamine raudtee-ettevõtete poolt

Ühtsed ohutusmeetodid (inglise keeles lühend CSM), mida raudtee-ettevõtjad rakendavad, on eelkõige seotud riskihindamisega (EL rakendusmäärus 402/2013), raudtee-ettevõtja enda ohutuseesmärkide ja ohutuspädevustega ning raudtee-ettevõtja sisese järelevalvemenetlusega (EL määrus 1078/2012). Tegemist on kokkulepitud süsteemse lähenemise ja ohutuse jälgimisega, mis võimaldab raudtee-ettevõtjatel saada parema ülevaate oma olukorrast ja võrrelda seda nii teiste raudtee-ettevõtjatega kui ka riigi ja Euroopa Liidu tasemetega.

Järgnev peatükk kirjeldab ühtsete ohutusmeetodite rakendamist raudtee-ettevõtete poolt. Ühtsete ohutusmeetoditest teadlikkuse tõstmiseks informeerib ohutuasutus raudtee-ettevõtteid infokoosolekute ning TTJA esitlusmaterjalide kaudu Euroopa Liidu raudteeohutusalaste õiguslikest materjalidest.

6.1. Ohutusjuhtimise süsteemi ühtsete ohutusmeetodite rakendamine

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

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

2020. aastal ei toimunud suuremahulisi uute ohutustunnistuste või ohutuslubade väljastamise menetlusi. Tehti ettevalmistusi uuenenud seadusandluse alusel menetlusprotsessi loomiseks.

6.2. Riskide hindamise ühtsete ohutusmeetodite rakendamine

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

2015, millega muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 402/2013 riskihindamise ühise ohutusmeetodi kohta.

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

6.3. Järelevalve ühtsete ohutusmeetodite rakendamine

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

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

Ohutusasutus jälgib aruannetes ja järelevalves, kas ettevõtte on tegevustes proaktiivne ning on suunanud oma tegevused juhtumite ennetamisele ning neist õppimisele, mitte reageerimisele. Ettevõttel on oluline omada ülevaadet oma tegevusega seotud suurimatest riskidest ning prioritseerida oma tegevused nende riskide realiseerumise vältimisele. Samas on ettevõtted rakendanud protsesse, kus erinevad osakonnad teostavad raudteeohutusega otseselt seotud osakondade üle kontrolli ja järelevalvet.

7. Ohutuskultuur

Järgnevad alapeatükid kirjeldavad ohutuskultuuri tegevusi raudteesektoris.

7.1. Ohutuskultuuri hindamine ja järelevalve

Arusaamine ohutuskultuurist ja selle rakendamisest ettevõtetes suureneb pidevalt. Ohutusasutus on leidnud võimalusi, milliste teemadega seoses on võimalik ettevõtete ohutusjärelevalve tegevustes sisse tuua ohutuskultuuri teemat. Ohutusjuhtimise süsteemide uuendamise kontekstis on mitmed ettevõtted sõnastanud positiivse ohutuskultuuri edendamise ettevõtte tegevustes, mis ohutusasutusele annab omakorda konkreetse võimaluse selle rakendamist ka kontrollida. Ohutuskultuuri temaatika on tulnud teemaks ka mitme juhtumi analüüsi kontekstis. Ohutuskultuur on tihedalt seotud inim- ja organisatsiooniliste faktoritega ning ka ohutusjuhtimise süsteemis on see otsene punkt, mida kontrollida.

7.2. Ohutuskultuuri initsiatiivid, projektid ja kommunikatsioon

Ohutuskultuuri ja inim- ja organisatsiooni faktorite andmeallikatega seotud kommunikatsiooni on TTJA asunud järjepidevalt teostama ettevõtetele suunatud infopäevadel ja nõupidamistel, jagades ettevõtetega ohutuskultuuri üldisi printsiipe ja Euroopa üleselt koostatud juhendmaterjale. Lisaks on ohutusasutus jaganud informatsiooni inim- ja organisatsiooniliste faktorite ja ohutuskultuuri alaste seminaride kohta. Näiteks edastati ettevõtetele 2020. aastal toimunud Euroopa Liidu Raudteeameti veebinari info, mille teemaks oli „Jätkusuutlik ohutuse juhtimine: Sissejuhatus Euroopa raudtee ohutuskultuuri mudelisse“ (Sustainable Safety Management: Introduction to the European Railway Safety Culture Model). Ohutusasutus edastas selle informatsiooni avaliku raudteega seotud infrastruktuuri- ja veo-ettevõtjatele.

2020. aasta lõpul algatas transpordiosakond TTJA-s arutelu Euroopa Raudteeameti 2021. aastal korraldatavas raudteeohutuskultuuri uuringus osalemise osas. Leidsime, et tegemist on hea võimalusega teha ohutusteemaline uuring kogu TTJA-le ning saada tagasisidet, kuidas meie asutuses ohutust tunnetatakse ja kas sellega tegeletakse töötajate arvates piisavalt. Samuti suurendab uuringus osalemine TTJA teadlikkust ohutuskultuurist. Lisaks on ohutusasutusel seeläbi võimalus ohutuskultuuri kaardistamisega olla eeskujuks oma partneritele. Uuringu kohta informatsiooni on plaanis jagada ka sektori ettevõtetele, et ettevõtted võimalusel uuringus ka osaleksid.

Ohutusasutus on planeerimas ka juhendmaterjalide ning veebinaride tõlkimist eesti keelde, et sektori ettevõtete kontaktidel oleks informatsiooni lihtsam omandada.

8. Euroopa Liidu projektide rakendamine ja osalus

Rail Baltic (edaspidi RB) – 2020. aasta tähistas RB füüsiliste ehitustööde algust RB Eesti lõigul. Jätkus esimese RB põhitrassiga ristuva maanteeviadukti ehitamine Tallinna ringteel Saustinõmmes. Viadukt valmis 2021. aasta kevadel ja on aruande koostamise seisuga kasutusel. 2019. aastal jõustunud juhtimis- ja kontrollsüsteemi (JKS) alusel kinnitas TTJA 2020. aastal protseduurireeglid eelkontrolli teostamiseks. Eelkontrolli käigus vaadati eelmisel aastal läbi kokku 8 RB rajamisega seotud riigihanget. Eelkontroll tähendab siinkohal kontrollimist, kas hanke alusdokumendid vastavad õigusaktidele ja RB rajamist reguleerivatele dokumentidele (rahastamislepingud, hanke-eeskirjad jms) ning kas hankemenetlused vastavad kehtivale riigihangete seadusele.

Ehitus- ja kasutuslubade väljastamine on seoses tehnilises projekteerimises tekkinud viivitustega käivitunud kavandatust aeglasemalt. 2020. aasta jooksul laekus ainult 1 ehitusloa taotlus. Aasta lõpus käivitusi siiski esimesed ehitushanked kahe maanteeviadukti ja ühe ökodukti rajamiseks. Lisaks alustati hangetega RB trassiga ristuvate kõrgepingeliinide ümber ehitamiseks. Viivitus loataotluste esitamise ajakavas andis TTJA-le võimaluse ümber hinnata inimressursi vajadusi kõigi kavandatavate menetluste läbi viimiseks. Tänane viivitus tähendab suure tõenäosusega, et laekuvad taotlused kontsenteeruvad ajaliselt veelgi lühemasse perioodi, pannes sellega menetlejad täiendava pingele alla. Seetõttu otsustati 2020. aasta jooksul luua veel kaks täiendavat RB loamenetlustega tegelevat ajutist ametikohta. 2021. aasta alguses need ametikohad plaanitakse täita.

Projekteerimine käib jätkuvalt kogu põhitrassi ulatuses, v.a eelmises aruandes nimetatud ala Pärnumaal, kus maakonnaplaneeringu muutmine on endiselt käimas. Kohtobjektide, nagu Ülemiste ja Pärnu reisirailterminalide ning Muuga sadamas asuva multimodaalse kaubaterminali projekteerimine jätkus ka 2020. aastal. Täiendava kohtobjektina alustati Rae valda Soodevahe piirkonda rajatava kuivsadama (dry-port) projekteerimise hankega.

Struktuurivahenditest kaasrahastatavate projektide rakendussüsteemi muudetakse 2021. aasta jooksul. Senised TTJA struktuuritoetuse rakendusüksuse ülesanded viiakse alates 1. aprillist 2021 üle Riigi Tugiteenuste Keskusesse. Sellest tulenevalt saab TTJA järgmistes aruannetes anda muudest Euroopa Liidu toetusel tehtavatest investeeringutest ülevaadet ainult raudteefrastruktuuriettevõtjate poolt koostatavate avalike materjalide põhjal.



Joonis 4. Kavandatud Ülemiste reisirail terminal. Allikas: Zaha Hadid & Esplan

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

Tööd algasid 2017. aasta kevadel Vasalemma ja Riisipere jaamas. 2020. a käivitati uus liiklusjuhtimissüsteem Keila, Vasalemma ja Paldiski jaamades. Lisaks jätkusid rekonstrueerimistööd Keila ja Paldiski jaamades (Paldiski 3. ja 4. tee pikendamine, 1. ja 2. tee kapitaalremont, Keila jaama paaritu kõriku väljaehitamine). Tõkkepuudega varustati kõik Keila–Paldiski ja Keila–Vasalemma jaamavahede ülesõidukohad. Alustati ka Paldiski mnt viadukti rajamisega Tallinnas.

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

Lääne-Harju suurprojekt koosneb järgnevatest suurematest osaprojektidest:

1. Lääne-Harju raudteede kapitaalremondi 2. etapp s.o raudteede kapitaalremont kõikidel Lääne-Harju liinidel;

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

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

Täiendavalt on 2020. aasta seisuga Eestis käimas projektid Tapa-Tartu raudtee rekonstrueerimiseks ning Tapa-Narva raudtee rekonstrueerimiseks. Tapa-Tartu raudtee rekonstrueerimise projekti eesmärgiks on raudteelõikudel liiklusohutuse ja toimepidevuse tagamine, kiiruspiirangute arvu vähendamine ning liikumiskiiruse võimaldamine reisirongidele kuni 120 km/h ja kaubarongidele kuni 80 km/h. 57 kilomeetri pikkuse raudteelõigu kapitaalremondi käigus vahetatakse välja kogu raudtee pealisehitus (ballast, rööpad, liiprid), vajadusel laiendatakse muldkeha, suurendatakse kandevõimet, remonditakse 17 ülesõidukohta ja rajatakse või puhastatakse veeviimarid. Pikkrööbaste kokku keevitamine tagab madala müra- ja vibratsioonitasemega raudtee, millel rongide sõidukiirus võib olla kuni 120 km/h (Paralleelselt ÜF projektiga on EVR ellu viimas riigieelarvelise rahastusega projekti alates 2018. aastast, mille eesmärk on tõsta liikumiskiirust lõiguti kuni 135 km/h). Parendamaks liiklusohutust moderniseeritakse kõik ülesõidukohtade automaatsignalisatsioonid ja asendatakse amortiseerunud raudteefoorid. Tapa-Tartu raudteelõigu rekonstrueerimine ligikaudu 57 kilomeetri ulatuses toimub järgmistel peateedel: Pedja, Pedja-Jõgeva, Jõgeva, Kärkna, Jõgeva-Kaarepere, Kaarepere, Kärkna-Tartu, Tapa-Nõmmküla, Nõmmküla, Nõmmküla-Tamsalu, Tamsalu, Tamsalu-Kiltsi. Ülesõidukohtade remont teostatakse Veduridepoo, Moe, Nõmmküla, Näituse, Tamsalu, Põdrangu, Vao, Kiltsi, Pedja, Sordi, Kalevi, Kassinurme, Kärkna, Vasula, Vorbuse, Tiksoja, Betooni ülesõitudel.

2020. aasta jooksul rekonstrueeriti 10 km raudteed (Tabivere–Kaarepere jaamavahe ja Tabivere jaama peatee), rajati ohutuspiirdeaed Tabivere jaamas ning alustati Emajõe uue raudteesilla rajamisega.

Projekt viiakse ellu perioodil 01.03.2015 - 31.12.2021. Projekti kogumaksumus on 25 miljonit eurot, ehitustöid kaasrahastatakse 85% ulatuses Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfondist.

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

2020. aasta jooksul rekonstrueeriti projekti raames 8 km raudteed (Sonda–Kiviõli jaamavahe, Kiviõli, Püssi ja Kohtla jaamade peateed), rajati piirdeaiad Rakvere, Kiviõli, Kohtla, Jõhvi ja Narva jaamadesse.

Projekt viiakse ellu perioodil 22.06.2018 - 31.12.2021. Projekti kogumaksumuseks on 24,1 miljonit eurot, ehitustöid kaasrahastatakse 11,2 miljoni euro ulatuses Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfondist.

LISA 1 Ülevaade transpordiosakonna järelevalve tegevustest 2020

Järelevalve toimumine	Seotud ettevõtte	Järelevalve teemad
I kvartal	Skinest Rail AS	Ettevõtte riskide hindamise kord ja selle toimimine Ettevõtte ohutusjuhtimise süsteem ja selle toimimine Ohutusnõuniku töö järelevalve Kaubaveo protsesside toimimine ja vastavus sätestatud nõuetele
I kvartal	AS DBT	Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele Raudteeveeremite vastavust kehtestatud nõuetele Ohutusnõuniku töö järelevalve Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine Kaubaveo protsesside toimimine ja vastavus sätestatud nõuetele Ettevõtte ohutusjuhtimise süsteem ja selle toimimine Raudteeliikluse ohutuse ja raudteeliikluse juhtimise eest vastutavate isikute kutsetunnistuse olemasolu
I kvartal	Sillamäe Sadam AS	Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine Ettevõtte ohutusjuhtimise süsteem ja selle toimimine Ohutusnõuniku töö järelevalve Veduri juhtide koolituskeskus Raudtee tehnokasutuseeskirjas nõutud dokumentide vastavus kehtestatud nõuetele Raudteeveeremite hoolduse ja remondi teostamine Raudteeveeremite vastavus kehtestatud nõuetele Veoeeskirja toimimine ja vastavus sätestatud nõuetele Raudteeliikluse ohutuse ja raudteeliikluse juhtimise eest vastutavate isikute kutsetunnistuse olemasolu Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele
I kvartal	Edelaraudtee AS	Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele Jaama tehnokorraldusakti kontroll

		Raudteeliikluse ja manöövritöö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine Ettevõtte ohutusjuhtimise süsteem ja selle toimimine Ettevõtte riskide hindamise kord ja selle toimimine Raudteeliikluse ohutuse ja raudteeliikluse juhtimise eest vastutavate isikute kutsetunnistuse olemasolu Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele
I kvartal	Leonhard Weiss OÜ	Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele Raudteeveeremite vastavus kehtestatud nõuetele
III kvartal	AS Eesti Raudtee	Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele Jaama tehnikorraldusakti kontroll Raudteeliikluse ja manöövritöö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine Ettevõtte ohutusjuhtimise süsteem ja selle toimimine Ettevõtte riskide hindamise kord ja selle toimimine Raudteeliikluse ohutuse ja raudteeliikluse juhtimise eest vastutavate isikute kutsetunnistuse olemasolu Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele
III kvartal	OÜ Roodevälja Terminal	Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele Raudteeveeremite vastavus kehtestatud nõuetele Raudtee tehnikasutuseeskirjas nõutud dokumentide vastavus kehtestatud nõuetele Kaubaveo protsesside toimimine ja vastavus sätestatud nõuetele Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele
III kvartal	AS Eesti Liinirongid	Koolituskeskuse korraldus
III kvartal	AS Eesti Raudtee	Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele
III kvartal	AS Eesti Raudtee	Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele Jaama tehnikorraldusakti kontroll Raudteeliikluse ja manöövritöö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine Ettevõtte ohutusjuhtimise süsteem ja selle toimimine Ettevõtte riskide hindamise kord ja selle toimimine

		Raudteeliikluse ohutuse ja raudteeliikluse juhtimise eest vastutavate isikute kutsetunnistuse olemasolu Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele Raudtee tehnokasutuseeskirjas nõutud dokumentide vastavus kehtestatud nõuetele
III kvartal	AS Nordkalk	Raudteeohutuse ja infrastruktuuri aruanded Raudteeveeremite vastavust kehtestatud nõuetele Raudteeveeremi juhtide kutsetunnistuste, veduriuhi lubade ja sertifikaatide olemasolu Raudteeveeremite hoolduse ja remondi teostamine Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele Raudtee tehnokasutuseeskirjas nõutud dokumentide vastavus kehtestatud nõuetele
III kvartal	Edelaraudtee AS	Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele Jaama tehnokorraldusakti kontroll Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine Ettevõtte ohutusjuhtimise süsteem ja selle toimimine Ettevõtte riskide hindamise kord ja selle toimimine Raudteeliikluse ohutuse ja raudteeliikluse juhtimise eest vastutavate isikute kutsetunnistuse olemasolu Liikluskorralduse toimimine ja seadmete olemasolu sh. reisi- ja kaubaveo nõuetele vastavus

LISA 2: Arengud koostalitlusvõimes

Andmetabel Euroopa Raudteeametile. Andmed seisuga 31. detsember 2020

1. Liinid, mis on välja arvatud IOP/ohutusdirektiivist (aasta lõpu seisuga)

1a	Liinid, mis on välja arvatud IOP direktiivist (km)	0
1b	Liinid, mis on välja arvatud ohutusdirektiivist (km)	0

2. Ohutusasutuse poolt autoriseeritud uute liinide kogupikkus (aasta lõpu seisuga)

2a	Liinide kogupikkus (km)	0
----	-------------------------	---

Puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele kohandatud raudteejaamad (aasta lõpu

3. seisuga)

3a	Puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele kohandatud raudteejaamad	0
3b	Puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele osaliselt kohandatud raudteejaamad	0
3c	Ligipääsetavad jaamad	67
3d	Muud jaamad	25

4. Vedurijuhiload (aasta lõpu seisuga)

4a	Vastavalt vedurijuhtide direktiivile väljastatud kehtivate Euroopa vedurijuhilubade koguarv	297
4b	Väljastatud Euroopa vedurijuhilubade koguarv (esimene väljaandmine)	32

5. Koostalitlusvõime direktiivi (EL) 2008/57 alusel lubatud sõidukite arv (aasta lõpu seisuga)

5a	–Esmase autoriseerimine - kokku	0
----	---------------------------------	---

5aa	Vagunid	0
5ab	Vedurid	0
5ac	Veetavad reisijateveo veeremid	0
5ad	Fikseeritud või eelnevalt koostatud veeremiüksus	0
5ae	Eriveerem	0
5b	Täiendav autoriseerimine - kokku	0
5ba	Vagunid	0
5bb	Vedurid	0
5bc	Veetavad reisijateveo veeremid	0
5bd	Fikseeritud või eelnevalt koostatud veeremiüksus	0
5be	Eriveerem	0
5c	Autoriseerimise tüüp - kokku	0
5ca	Vagunid	0
5cb	Vedurid	0
5cc	Veetavad reisijateveo veeremid	0
5cd	Fikseeritud või eelnevalt koostatud veeremiüksus	0
5ce	Eriveerem	0
5d	Veeremi autoriseerimised (uuendus või täiendus) - kokku	0
5da	Vagunid	0

5db	Vedurid	0
5dc	Veetavad reisijateveo veeremid	0
5de	Fikseeritud või eelnevalt koostatud veeremiüksus	0
5df	Eriveerem	0

6. ERTMS-iga varustatud veeremiühikud (aasta lõpu seisuga)

6a	Veovõimega seotud veeremiühikute arv (sh ühendkoosseisud), mis on varustatud ERTMS-iga	0
6b	Veovõimega seotud veeremiühikute arv (sh ühendkoosseisud), mis ei ole varustatud ERTMS-iga	0

7. Ohutusasutuse täiskohaga töötajate arv (aasta lõpu seisuga)

7a	Ohutushindamisega seotud töötajate arv	3*
7b	Veeremi autoriseerimisega seotud töötajate arv	1*
7c	Järelevalvega seotud töötajate arv	6
7d	Teiste raudtee teemadega tegelevate töötajate arv	1

* Kuuluvad ka järelevalvega seotud töötajate alla (7c)

LISA 3 Kehtivad ohutustunnistused

Tabel L 3.1

Ettevõtte nimi	Loa/tunnistuse tüüp	Loa/tunnistuse number	Kehtivuse algus	Kehtivuse lõpp
AS Eesti Raudtee	Ohutusloa A osa	EE1120190002	24.01.2019	24.01.2024
	Ohutusloa B osa	EE1220190002	25.01.2019	25.01.2024
Edelaraudtee Infrastruktuuri AS	Ohutusloa A osa	EE1120180003	11.11.2018	11.11.2023
	Ohutusloa B osa	EE1220180006	24.12.2018	24.12.2023
AS Operail	Ohutustunnistuse A osa	EE1120190001	23.01.2019	23.01.2024
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220190001	23.01.2019	23.01.2024
Vesta Terminal Tallinn OÜ	Ohutustunnistuse A osa	EE1120190003	01.02.2019	01.02.2024
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220190003	15.02.2019	15.02.2024
AS Maardu Raudtee	Ohutustunnistuse A osa	EE1120180004	02.10.2018	02.10.2023
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220180003	10.12.2018	10.12.2023
AS Eesti Liinirongid	Ohutustunnistuse A osa	EE1120180006	03.10.2018	03.10.2023
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220190006	03.12.2019	11.12.2023
Dekoil OÜ	Ohutustunnistuse A osa	EE1120180009	02.11.2018	02.11.2023
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220180009	10.12.2018	10.12.2023
AS GoRail	Ohutustunnistuse A osa	EE1120190006	07.06.2019	07.06.2024
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220200001	06.01.2020	07.06.2024
AS Railservis	Ohutustunnistuse A osa	EE1120190007	05.12.2019	11.12.2023
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220190008	05.12.2019	11.12.2023
AS Sillamäe Sadam	Ohutustunnistuse A osa	EE1120180008	02.10.2018	02.10.2023
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220180008	10.12.2018	10.12.2023
AS E.R.S.	Ohutustunnistuse A osa	EE1120180005	03.10.2018	03.10.2023
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220180004	11.12.2018	11.12.2023
AS Kunda Trans	Ohutustunnistuse A osa	EE1120190005	22.03.2019	22.03.2024
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220190005	22.03.2019	22.03.2024
Horizon Tselluloosi ja Paberi AS	Ohutustunnistuse A osa	EE1120170002	07.06.2017	07.06.2022
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220170002	07.06.2017	07.06.2022
Leonhard Weiss OÜ	Ohutustunnistuse A osa	EE1120190008	25.09.2017	25.09.2022
	Ohutustunnistuse B osa	EE1120190009	25.09.2017	25.09.2022
Skinest Rail AS	Ohutustunnistuse A osa	EE1120180002	11.07.2018	05.02.2023
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220180002	11.07.2018	05.02.2023
AS DBT	Ohutustunnistuse A osa	EE1120190004	22.03.2019	22.03.2024

	Ohutustunnistuse B osa	EE1220190004	22.03.2019	22.03.2024
AS Alexela Logistics	Ohutustunnistuse A osa	EE1120200003	04.02.2020	04.02.2025
	Ohutustunnistuse B osa	EE1220200004	04.02.2020	04.02.2025

LISA 4 Kehtivad tegutsemise ohutustunnistused

Tabel L 4.1

Ettevõtte nimi	Tunnistuse number	Kehtivuse algus	Kehtivuse lõpp
AS Liwathon E.O.S.	EE 1 3 2020 0029	20.12.2020	20.12.2025
EuroChem Terminal Sillamäe Osaühing	EE 1 3 2020 0028	8.12.2020	8.12.2025
Nordkalk AS	EE 1 3 2020 0027	7.12.2020	7.12.2025
Scandagra Eesti Aktsiaselts	EE 1 3 2020 0026	1.11.2020	1.11.2025
Katoen Natie Eesti Aktsiaselts	EE 1 3 2020 0025	1.12.2020	1.12.2025
Katoen Natie Eesti Aktsiaselts	EE 1 3 2020 0024	1.12.2020	1.12.2025
AS NOVOTRADE INVEST	EE 1 3 2020 0023	6.11.2020	6.11.2025
AS Alexela Logistics	EE 1 3 2020 0022	16.06.2020	16.06.2025
AS GoProperty	EE 1 3 2020 0021	15.07.2020	15.07.2025
OÜ Estrefrantservice	EE 1 3 2020 0020	8.07.2020	8.07.2025
LEONHARD WEISS OÜ	EE 1 3 2020 0019	15.05.2020	15.05.2025
ESTMA Terminaali Osaühing	EE 1 3 2020 0018	3.07.2020	3.07.2025
Vesta Terminal Tallinn OÜ	EE 1 3 2020 0017	2.07.2020	2.07.2025
aktsiaselts TALLINNA SADAM	EE 1 3 2020 0016	2.07.2020	2.07.2025
AS Valga Depoo	EE 1 3 2020 0015	23.05.2020	23.05.2025
PALDISKI SADAMATE AS	EE 1 3 2020 0014	9.07.2020	9.07.2025
BLRT Grupp Aktsiaselts	EE 1 3 2020 0013	3.07.2020	3.07.2025
AS Nynas	EE 1 3 2020 0012	2.07.2020	2.07.2025
HHLA TK Estonia AS	EE 1 3 2020 0011	8.07.2020	8.07.2025
Aktsiaselts Kunda Trans	EE 1 3 2020 0010	2.07.2020	2.07.2025
AS DBT	EE 1 3 2020 0009	1.05.2020	1.05.2025
Enefit Kaevandused AS	EE 1 3 2020 0008	18.05.2020	18.05.2025
Aktsiaselts SILLAMÄE SADAM	EE 1 3 2020 0007	8.07.2020	8.07.2025
OÜ GALLUM KOMMERTS	EE 1 3 2020 0006	28.04.2020	28.04.2025
Aktsiaselts Alexela Terminal	EE 1 3 2020 0005	9.07.2020	9.07.2025
Aktsiaselts Olerex Terminal	EE 1 3 2020 0004	18.05.2020	18.05.2025
Aktsiaselts Milstrand	EE 1 3 2020 0003	29.04.2020	29.04.2025
AS Eesti Liinirongid	EE 1 3 2020 0002	28.04.2020	28.04.2025

Dekoil OÜ	EE 1 3 2020 0001	22.05.2020	22.05.2025
VKG Logistika OÜ	EE 1 3 2019 0002	16.05.2019	16.05.2024
Osaühing Roodevälja Terminal	EE 1 3 2019 0001	19.09.2018	19.09.2023
AS Ühinenud Depood	EE 1 3 2018 0006	5.10.2018	5.10.2023
ORICA EESTI OSAÜHING	EE 1 3 2018 0005	13.09.2018	13.09.2023
Skinest Technology AS	EE 1 3 2018 0004	1.05.2018	1.05.2023
MAARDU RAUDTEE AKTSIASELTS	EE 1 3 2018 0003	1.02.2018	1.02.2023
Osaühing Elme Metall	EE 1 3 2018 0002	18.09.2017	18.09.2022
Nordkalk AS	EE 1 3 2018 0001	7.12.2017	7. 12.2022
AS Operail	EE 1 2 2017 0009	1.11.2017	1.11.2022
LEONHARD WEISS RTE AS	EE 1 2 2017 0008	6.11.2017	6.11.2022
Osaühing Elme Metall	EE 1 2 2017 0005	18.09.2017	18.09.2022
Osaühing Eesti Viljasalv	EE 1 2 2017 0004	8.06.2017	8.06.2022
AS Tiigi Keskus	EE 1 2 2017 0001	1.12.2016	1. 12.2021
OÜ Stivis	EE 1 2 2016 0001	24.11.2016	24.11.2021
Aktsiaselts E.R.S.	EE 1 2 2011 0002	19.07.2016	19.07.2021
"HORIZON" TSELLULOOSI JA PABERI AKTSIASELTS	EE 1 2 2011 0001	5.04.2016	5.04.2021
Aktsiaselts REPO VABRIKUD	EE 1 2 2010 0037	8.07.2015	8.07.2020
ESTMA Terminaali Osaühing	EE 1 2 2010 0023	2.07.2015	2.07.2020
OÜ Estreftransservice	EE 1 2 2010 0032	7.07.2015	7.07.2020
OÜ Miramis	EE 1 2 2010 0026	8.07.2015	8.07.2020
OÜ GALLUM KOMMERTS	EE 1 2 2010 0002	27.04.2015	27.04.2020
Aktsiaselts Kunda Trans	EE 1 2 2010 0016	1.07.2015	1.07.2020
VKG Transport AS	EE 1 2 2010 0013	2.07.2015	2.07.2020
AS Valga Depoo	EE 1 2 2010 0008	22.05.2015	22.05.2020
aktsiaselts TREF	EE 1 2 2010 0014	2.07.2015	2.07.2020
Aktsiaselts Alexela Terminal	EE 1 2 2010 0036	8.07.2015	8.07.2020
AS Nynas	EE 1 2 2010 0011	1.07.2015	1.07.2020
Aktsiaselts Alexela Sillamäe	EE 1 2 2010 0010	19.06.2015	19.06.2020
AS BCT	EE 1 2 2010 0035	7.07.2015	7.07.2020
HHLA TK Estonia AS	EE 1 2 2010 0030	7.07.2015	7.07.2020
PALDISKI SADAMATE AS	EE 1 2 2010 0038	8.07.2015	8.07.2020
AS DBT	EE 1 2 2010 0015	1.07.2015	1.07.2020
aktsiaselts TALLINNA SADAM	EE 1 2 2010 0017	1.07.2015	1.07.2020
AS Eesti Liinirongid	EE 1 2 2010 0001	28.04.2015	28.04.2020
BLRT Grupp Aktsiaselts	EE 1 2 2010 0020	2.07.2015	2.07.2020
Enefit Kaevandused AS	EE 1 2 2010 0004	17.05.2015	17.05.2020

Aktsiaselts Milstrand	EE 1 2 2010 0003	28.04.2015	28.04.2020
Dekoil OÜ	EE 1 2 2010 0006	22.05.2015	22.05.2020
Aktsiaselts Olerex Terminal	EE 1 2 2010 0005	17.05.2015	17.05.2020