



TARBIJAKAITSE JA
TEHNILISE JÄRELEVALVE
AMET

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti 2022. aasta
ohutusaruanne

Annual Report of Consumer Protection and Technical Regulatory
Authority (Estonian NSA) 2022

SISUKORD

Aruandes kasutatud lühendid	4
Sissejuhatus	5
Aruande eesmärk, ulatus ja sihtgrupp	5
Aruandeaasta kokkuvõte.....	6
English summary	7
1. Ohutusasutuse ohutusstrateegia, programmid, tegevused ja organisatsioon	8
1.1. Strateegia ja tegevuste planeerimine	8
1.2. Ohutusjuurdluse Keskuse ohutusalased soovitusel	9
1.3. Rakendatud ohutusmeetmed, mis ei ole seotud Ohutusjuurdluse Keskuse ohutusalaste soovitustega	9
1.4. Organisatsioon.....	10
2. Ohutustase	13
2.1 Siseriiklikud ohutustaseme näitajad.....	13
2.2 Euroopa Liidu ohutustaseme näitajad (CST)	24
2.3 Ropka raudteeülesõidukohal toimunud kokkupõrge ja TTJA menetlus.....	31
3. Euroopa Liidu seadusandlus ja regulatsioonid	32
3.1 Erandid vastavalt raudteeohutuse direktiivi artiklile 15	32
4. Ohutustunnistused, ohutusload, autoriseerimised ja teised ohutuasutuse poolt väljastatud sertifikaadid	32
4.1. Ohutustunnistused, ohutusload ja autoriseerimised	32
4.2. Veeremi vastavushindamised	33
4.3. Hoolduse eest vastutavad üksused ja ECM-sertifikaadid.....	33
4.4. Vedurijuhid	34
4.5. Teised ohutuasutuse poolt väljastatud sertifikaadid või autoriseerimised.....	34
4.6. Kontaktid teiste ohutuasutustega ja ERA-ga	35
4.7. Informatsiooni jagamine ohutuasutuse ja raudtee-ettevõtete vahel	35
4.8. Infotehnoloogiliste lahenduste arendus	36
5. Järelevalve	37
5.1. Strateegia, plaanid, protseduurid ja otsuse vastuvõtmine	37
5.2. Järelevalve tulemused	39
5.3. Koordineerimine ja koostöö	40
6. Ühtsete ohutusmeetodite rakendamine raudtee-ettevõtete poolt	40
6.1. Ohutusjuhtimise süsteemi ühtsete ohutusmeetodite rakendamine	40

6.2.	Riskide hindamise ühtsete ohutusmeetodite rakendamine	41
6.3.	Järelevalve ühtsete ohutusmeetodite rakendamine	41
7.	Ohutuskultuur	43
7.1.	Ohutuskultuuri hindamine ja järelevalve	43
7.2.	Ohutuskultuuri initsiatiivid, projektid ja kommunikatsioon	43
8.	Euroopa Liidu projektide rakendamine ja osalus	44
LISA 1	Ülevaade transpordiosakonna/ehitus- ja raudteeosakonna järelevalve tegevustest 2022	48
LISA 2:	Arengud koostalitlusvõimes	51
LISA 3	Kehtivad ohutustunnistused ja -load	53
LISA 4	Kehtivad tegutsemise ohutustunnistused	54

Aruandes kasutatud lühendid

Lühendid

CSI - ühtsed ohutuskäitajad (*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*)

ERO – ehitus- ja raudteesosakond

MKM – Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

NSA – riiklik raudteehutusasutus (*National Safety Authority*)

NRV - riiklik kontrollväärtus (*National Reference Value*)

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

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

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 nii järelevalveasutuse kui ka riikliku raudteeohutusasutuse vaatekohast 2022. aasta kohta vastavalt raudteeohutuse direktiivi artiklile 19. Aruande on koostanud Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA). Aruanne on suunatud Euroopa Raudteeametile (ERA), kes teeb ohutusalaseid järelusi Euroopa Liidu raudteesektori ohutuse olukorrast aastal 2022. Samuti on käesolev 2022. aasta tegevuste ülevaade ja kokkuvõte suunatud raudtee-ettevõtjatele ning TTJA koostööpartneritele raudtee valdkonnas. Aruandes on võetud arvesse Euroopa Raudteeameti poolt koostatud soovituslikku vormi ning Euroopa Raudteeameti kvalitatiivset analüüsi ohutusasutuste aruannete põhjal. Aruanne avaldatakse eesti ja inglise keeles 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, ohutuskultuur ja osalemine Euroopa Liidu projektides.

Aruandeaasta kokkuvõte

Riikliku ohutusasutuse (NSA) rolli täidab TTJA struktuuris ehitus- ja raudteeosakond. Käesolev aruanne vaatab 2022. aasta kalendriaasta jooksul toimunud tegevusi, olenemata mis struktuuriüksuses riikliku ohutusasutuse ülesandeid täideti.

2022. aastal toimus Eestis 12 avaliku raudteeohutusega seotud juhtumit, neist 10 olid sõiduki ja rongi kokkupõrked raudteeülesõidukohas ja 2 otsasõidud raudteel viibinud inimestele. Juhtumite tagajärjel hukkus 1 inimene ning vigastada sai 15. Avaliku raudteeohutuse näitaja puhul saab välja tuua, et juhtumeid on eelmise aastaga võrreldes rohkem – 2021. aastal oli Eesti raudteedel 9 avaliku raudteeohutusega seotud juhtumit. Neist 4 olid sõiduki ja rongi kokkupõrked raudteeülesõidukohas ning 5 otsasõidud raudteel viibinud inimestele, mille tulemusel hukkus 1 inimene ning sai vigastada 4. 2021. aastal rongi ja mootorsõiduki kokkupõrgetes inimesi ei hukkunud ning ei saanud ka raskelt vigastada. Kuigi 2022. aastal langes otsasõitude arv 2021. aastaga võrreldes 60%, siis sõiduki ja rongi kokkupõrked suurenesid lausa neli korda. Lisaks on sektori ettevõtete poolt jätkuvalt ka 2022. aastal kommenteeritud ohtlike olukordade probleem, mis on seotud raudteeületuskohtadega ja isikute viibimisega mittelubatud kohas raudteel. 2022. aastal registreeriti ohuolukordi, kus liikleja on vahetult rongi eest möödunud või jäänud seisma rongile ohtlikult lähedal, 77 korral.

2022. aastal viis TTJA läbi järelevalvemenetlusi 26 korral. Küllasti 10 erinevat ettevõtet ning peamiselt toimusid järelevalve tegevused II ja III kvartalis. Iga ettevõtte puhul kontrolliti nende äritegevusest tulenevaid raudteega seotud tööprotsesse. TTJA raudteetalituse ametnikud kontrollisid raudteeveeremiga seotud tööloike 17 korral, ohutusjuhtimissüsteemi puudutavaid teemasid kontrolliti 5 korral ning taristu majandamise ja tehnilise ohutusega seotult kontrolliti 38 erinevat tööloiku. Lisaks muid järelevalvega seotud teemasid 10 korral. Koostati 14 järelevalve protokoll ja tehti 4 ettekirjutust. Menetlustegevuste jooksul tuvastasid ametnikud mitmeid puudujääke just ohutust puudutavatel teemadel ning nõustasid ettevõtteid kitsaskohtade lahendamisel ja tööprotsesside kaasajastamisel. Positiivsena saab välja tuua, et oli ka ettevõtteid, kes panustavad protsessidesse eeskujulikult ning on tunnustust väärt. Järelevalvetoiminguid viidi läbi erinevates raudteejaamades, kus kontrolliti raudteeliikluse korraldamise vastavust liiklusreeglitele ja kehtivatele ohutusnõuetele. Järelevalvega hinnati ka kaubavagunite tehnohooldepunkti toimingute asjakohasust ning reisijateveo osutaja raudteeveeremi tehnohooldes ja remondi korraldamist. Kontrolliti mitteavalikul raudteel jalakäijate isetekkelisi raudteeületuskohti ning tehti raudteeinfrastruktuuri majandajale ettepanek need likvideerida ja planeerida koostöös kohaliku omavalitsusega õigusnormile vastavate jalakäijate ülekäigukohtade projekteerimine ja väljaehitamine.

English summary

The role of the National Safety Authority (NSA) is performed by the Construction and Railway Department within the structure of the Consumer Protection and Technical Regulatory Authority (TTJA). The report in hand gives an insight of the activities that took place during the year 2022, regardless of which structural unit performed the tasks of the National Safety Authority.

In 2022, there were 12 incidents related to public railway safety in Estonia, of which 10 were collisions between a vehicle and a train at level crossing and 2 were collisions with people on the railway, as a result of which 1 person died and 15 people were injured. Regarding the indicator of public railway safety, it can be noted that there were more cases compared to the previous year - in 2021, Estonian railways had 9 public railway safety incidents. From these cases 4 were collisions between a vehicle and a train at a level crossing, and 5 were collisions with people on the railways, resulting in 1 person being killed and 4 injured. In 2021, no people were killed or seriously injured in collisions between a train and a motor vehicle. Although in 2022 the number of collisions fell by 60% compared to 2021, collisions between vehicles and trains increased by four times. In addition, the problem of dangerous situations related to level crossings and the presence of persons in non-permitted places on railways was continued to be communicated by companies in the sector in 2022 and after.

In 2022, TTJA conducted supervision procedures 26 separate times. 10 different companies were visited, and supervision activities mainly took place in the II and III quarters of the year. For each company, the railway-related work processes resulting from their business activities were checked. During the supervision activities, TTJA officials identified a number of deficiencies specifically in safety-related topics and advised companies to resolve bottlenecks and modernize work processes. It can be pointed out positively that there were also companies that contribute to the processes in an exemplary manner and are worthy of recognition.

1. Ohutusasutuse ohutusstrateegia, programmid, tegevused ja organisatsioon

Järgnevad alapeatükid kirjeldavad ohutusasutuse ohutusstrateegiat, seotud programme ja tegevusi. Lisaks on antud ülevaade organisatsioonist ning ehitus- ja raudteeosakonnast 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 organisatsiooni 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 väliste partnerite ja turuosalistega, sh teiste ohutusasutuste, Ohutusjuurduse Keskuse ja Euroopa Raudteeametiga.
- **Oleme tulemuslikud.** Meie töö on eesmärgistatud ning 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 arvamusi liider, 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 väiksem halduskoormus.

1.2. Ohutusjuurdluse Keskuse ohutusalased soovitus

2022. aastal algatas Ohutusjuurdluse Keskus (OJK) ühe uurimise seoses tõsise raudteeõnnetusega. Uurimine viidi läbi 2022. aasta jooksul ning uurimise lõpparuande ja ohutusalased soovitus

OJK-ga on TTJA koostöö seotud raudtee üldise ohutuse ning juhtumitega seotud teemadega (sh vastav statistika).

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

MTÜ Operation Lifesaver Estonia (OLE) koostöös raudtee-ettevõtete ning TTJA-ga korraldasid perioodil 10-31.05.2023 raudteeohutuskampaania, mille eesmärgiks oli liiklejatele meelde tuletada, et raudtee ületamine on ohtlik ja nõuab liiklejalt 100%-list tähelepanu. Sotsiaalkampaania eesmärk oli tuletada sõidukijuhtidele meelde, et raudteeristmikud on liiklejate jaoks kõige ohtlikumad kohad, sest võimaliku õnnetuse ärahoidmine on tavaliikleja teha.

2022. aasta septembrikuus viidi läbi raudteeohutusalane teavituskampaania, mis sel kandis ohutussõnumit „TULE (TÕUKE)RATTALT MAHA ja LASE RONG LÄBI“. Sotsiaalkampaania eesmärk oli tõuke- ja jalgratastega liiklejatele meelde tuletada, et raudtee ületamisel ülekäigukohal tuleb enda ohutuse tagamiseks rattalt maha tulla, veenduda, et rongi ei ole lähenemas ja ületada raudtee jalakäijana – (tõuke)ratas käekõrval. Kampaania viis läbi OLE koostöös raudtee-ettevõtete ning TTJA-ga.

Aasta viimane kampaania OLE, raudtee-ettevõtete ning TTJA-ga oli traditsiooniline raudteeohutuskampaania „Lase rong läbi! Sind oodatakse jõuluks koju“, mille eesmärgiks oli kiirel pühade-eelsel ajal tuletada inimestele meelde vajadust olla raudteed ületades väga tähelepanelik. Raudteeohutuskampaania toimus perioodil 05-25.12.2022

TTJA jagas 2022. aasta aprillis lasteaedadele raudteeohutuse töövihikuid. Tegemist oli projektiga, kus TTJA oli 2021. aastal kaardistanud raudtee läheduses asuvad lasteaiad ja 2022. aastal telliti suur kogus vihikuid, et kõik lasteaiad, kes projektis osaleda soovisid, töövihikud saaksid. Jagati välja pea 2500 töövihikut üle Eesti. Töövihik on prinditavas versioonis kõigile kättesaadav TTJA kodulehel.

Lastekaitsepäeval (01.06.2022) jagas TTJA koostöös Elroni ja OLE-ga Tallinna linnalähedastes rongides ning Kadrioru pargis üritusel „Pardiralli“ lastele raudteeohutustöövihikuid. Jagamisele läks 250 vihikut.

Ka 2022. aastal koostati ja saadeti välja TTJA raudteetalituse poolt raudteevaldkonda puudutavad infokirju. Raudteevaldkonna infokiri on peamiselt mõeldud sektori ettevõtetele ning on raudteetalitusele kui riiklikule ohutusasutusele üks võimalus olulist informatsiooni jagada. Infokirja saajaks saavad lisada end kõik, kes TTJA kodulehel oma meiliaadressi selleks märgivad või selleks e-posti teel soovi avaldavad. 2022. aastal koostati ja anti välja 2 infokirja ning nende koostamisega jätkatakse ka 2023. aastal.

2022. aasta novembrikuus avaldati Eesti Ekspressis ning Maalehes lisaleht „Teadlik kodanik“, kus ilmus TTJA raudteetalituse poolt meeldetuletus sõidukijuhtidele, et raudteeületuskohtadele tuleb läheneda tähelepanelikkusega ning lõpetada kõik muud kõrvalised tegevused.

TTJA andis kogu 2022. aasta jooksul välja mitu pressiteadet, mis andsid ülevaate raudteeohutusega seotud statistikast, tuletasid liiklejatele meelde, kuidas raudteed ületada ja ka hooajalisi nõuandeid, mis kutsusid üles kõrgendatud tähelepanule raudtee läheduses liiklemisel. Lisaks pressiteadetele avaldati ka raudteeohutuse teemaline „Tarbijasäuts“, mis on videoformaadis ohutussõnumi levitamine.

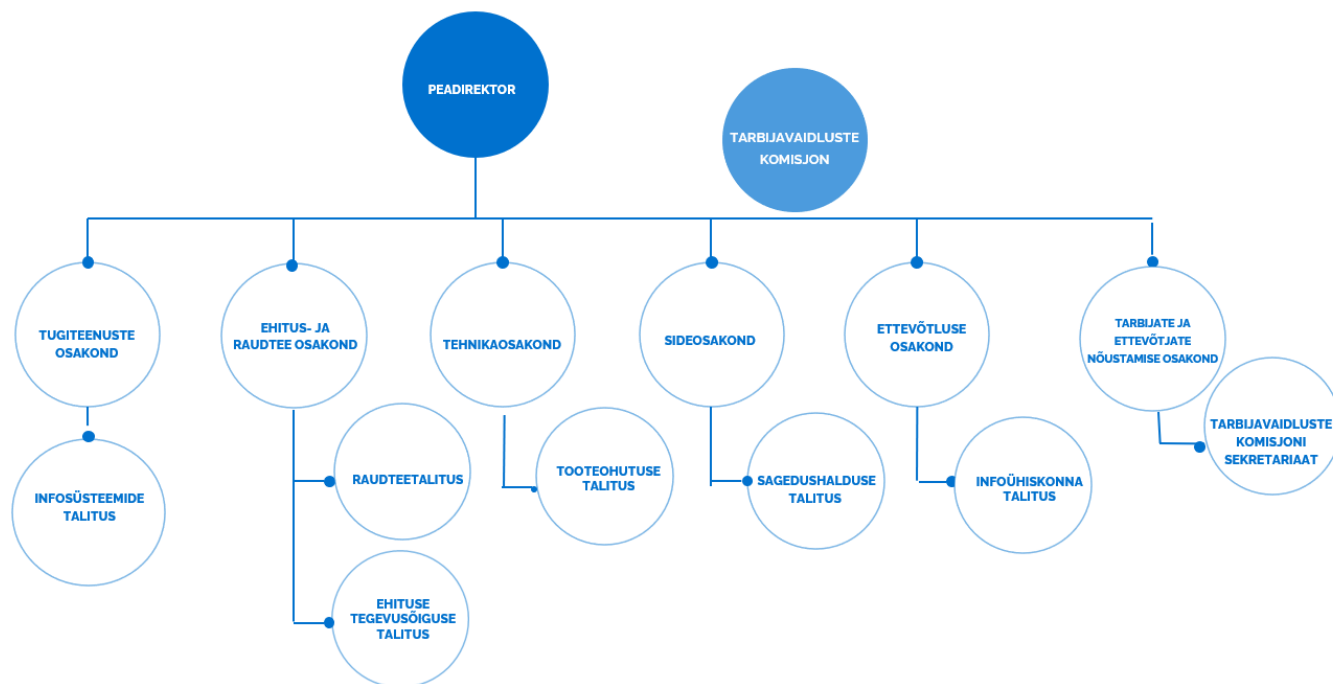
1.4. Organisatsioon

2022. aastal asus TTJA-d juhtima uus peadirektor Kristi Talving, kes määrati ametisse alates 01.06.2022.

Lisaks uue peadirektori ametisse astumisele sai ka ehitus- ja raudteeosakond (ERO) uue juhi, kelleks sai Priit Pallu. Personalijuht kaasas ERO tervikuna uue juhi värbamisse ning enne lõplikku otsust kohtusid lõppvooru jõudnud kandidaadid kogu osakonnaga. Priit Pallu asus ERO juhtima alates 24.10.2022.

2022. aastal TTJA-s raudteetalitust puudutavaid struktuurimuudatusi ei toimunud. ERO kui ohutusasutuse ülesannete täitja koosseisus inimressursi arvulist suurenemist ei toimunud, ülesandeid täidetakse olemasolevate ametikohtadega.

TTJA struktuur (alates 01.10.2022)



Joonis 1. TTJA struktuur alates 01.10.2022.

Ehitus- ja raudteeosakond täidab vastavalt TTJA põhimäärusele järgnevaid ülesandeid:

- 1) ehitusseadustikuga ametile pandud ülesannete täitmine;
- 2) transpordi tegevusvaldkonna arendusprojektide läbiviimine;
- 3) raudteeseadusega ametile pandud ülesannete täitmine;
- 4) raudteeohutusasutuse ülesannete täitmine.

Ameti struktuuriüksusteks on osakonnad. Osakonna põhimääruses võib näha ette, et osakonna koosseisu kuuluvad talitused. Osakonna põhimääruse kinnitab peadirektor. Raudteeohutusasutuse rolli täidab TTJA-s raudteetalitus.



Joonis 2. TTJA raudteetalituse põhiüksused.

Lisaks raudteetalituse kui riikliku ohutuasutuse struktuuriüksuse tegevustele täidab ka ehituse tegevusõiguse talitus raudteeohutusega seotud ülesandeid. Ehituse tegevusõiguse talitus kontrollib rööbastega seotud projektide projekteerimistingimusi, annab välja ehitus- ja kasutuslubasid, viib läbi keskkonnamõju hindamise auditeid ja samuti tegeletakse raudtee kaitsevööndiga seotud hoonestuslubadega. Lisaks ehitusega seotud teemadele hindab ka üks ehituse tegevusõiguse talituse ametnik välisriigi kutsekvalifikatsioone. Eestisse on liikunud välismaal raudteevaldkonna hariduse omandanud spetsialiste, kelle kutsekvalifikatsioonid vajavad võrdlemist Eestis nõutavate tingimustega.

Märkimisväärne osa ehituse tegevusõiguse talituse raudtee-ehitusega seotud menetlustest keskendub Rail Baltica trasside ehitusele ja keskkonnamõjude hindamisele.

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.

2022. aastal toimus Eestis 12 avaliku raudteeohutusega seotud juhtumit, neist 10 olid sõiduki ja rongi kokkupõrked raudteeülesõidukohas ja 2 otsasõidud raudteel viibinud inimestele. Juhtumite tagajärjel hukkus 1 inimene ning vigastada sai 15.

2022. aastal toimusid juhtumitest 3 Järvemaal, 2 Harjumaal, 2 Ida-Virumaal, 2 Tartumaal, 2 Viljandimaal ja 1 Võrumaal. Juhtumitest 11 toimusid raudteeülekäigukohal või -ülesõidukohal. Kuigi enamik kokkupõrked leidsid aset III kategooria raudteeülesõidukohtadel, mis on reguleeritud ainult liiklusmärkidega, oli 3 raudteeülesõidukohal kus kokkupõrge toimus, paigaldatud foorisignalisatsioon. Valdavalt on juhtumite menetluste tulemusena hinnatud, et tegemist on olnud liikleja tähelepanematusel ja ebaõige sõidukiirusega, mis ei ole võimaldanud enne veenduda raudteeülesõidukoha ületamise ohutuses või kõrvaliste tegevustega tegelemisega.

Ühe otsasõidu puhul, mis toimus raudteeülekäigukohal, seisis inimene raudtee vahetus läheduses ning sai rongilt löögi. Teise otsasõidujuhtumi puhul oli tegemist raudtee ületamisega selleks mitteettenähtud kohas. Mõlema juhtumi ühiseks nimetajaks saab tuua, et inimesed hindasid rongi gabariite valesti ja ei eemaldunud raudteest piisavalt ohutusse kaugusesse.

Raudtee õnnetusjuhtumite analüüs viitab, et tegeleda tuleb raudteeületuskohtade teemaga. Selleks on TTJA koos raudteesektoriga koostanud ettepaneku olemasolevate normide täiendamiseks, et raudteeinfrastruktuuril oleks eelistatud eritasandilised raudteeületuskohtade lahendused või foorisignalisatsiooniga seadmestatud raudteeületuskohad. Määruse „Raudtee tehnikasutuseeskiri“ lisade uuendamine on planeeritud 2023. aastasse.

Viimaste aastate juhtumite (2020-2022) põhjal peab tõdema, et 2022. aasta tõi raudteeõnnetustes kaasa negatiivsed muutused. Kui varasema 3 aasta lõikes (2019-2021) ei olnud raudteeülesõidukohtadel toimunud õnnetusjuhtumites olnud tõsiseid inimkahjusid, kus kokkupõrkes oleks olnud hukkunuid, siis 2022. aastal toimus 1 tõsine õnnetusjuhtum, kus sai vigastada 8 inimest ja teises kokkupõrkejuhtumis hukkus 1. Samas on analüüs näidanud, et juhtumid toimuvad valdavalt III kategooria raudteeülesõidukohtadel, mis on reguleeritud ainult liiklusmärkidega või on ohutuse suurendamiseks täiendavalt lisatud foorisignalisatsioon. Kõikides raudteeülesõidukohtades on äärmiselt oluline liikleja poolne tähelepanu ja õigesti valitud sõidukiirus, mis võimaldab rongi tulekul veenduda raudtee ületamise ohutuses.

Toimunud juhtumitele lisaks tekitavad muret olukorrad, kus on oht õnnetusjuhtumiks, mille tagajärjel inimene võib saada raskelt vigastada või hukkuda. Raudtee-ettevõtted registreerivad ohtlikud olukorrad, kus liikleja on vahetult rongi eest möödunud või jäänud seisma rongile ohtlikult lähedal. 2022. aastal oli selliseid juhtumeid registreeritud 77. Lisaks registreeriti 2022. aastal ligi 100 korral raudteeülesõidukohal maha sõidetud tõkkepuuga seotud juhtumit. Ohuolukordade analüüs näitab, et ohtlikud olukorrad toimuvad nii jalakäijatega kui ka autojuhtide ning jalgratturite ja elektritõukeratturitega. Oluliseks ohuteguriks on ka kõrvaliste tegevustega tegelemine.

Kvartalite kaupa jagunesid juhtumid järgnevalt:

I kvartalis 5 kokkupõrget, 1 otsasõit – kokku sai vigastada 10 inimest;

II kvartalis 1 kokkupõrge, milles keegi viga ei saanud;

III kvartalis 3 kokkupõrget, kokku sai viga 3 inimest ja hukkus 1;

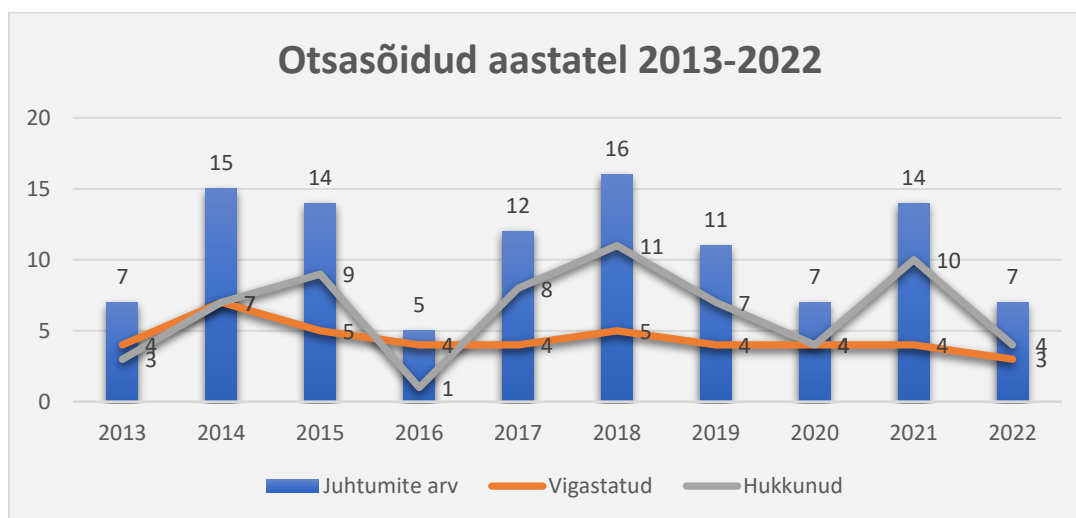
IV kvartalis 1 otsasõit ja 1 kokkupõrge – kokku sai 2 inimest vigastada.

Kvartalite kaupa jagunesid juhtumid 2022. aastal järgnevalt:

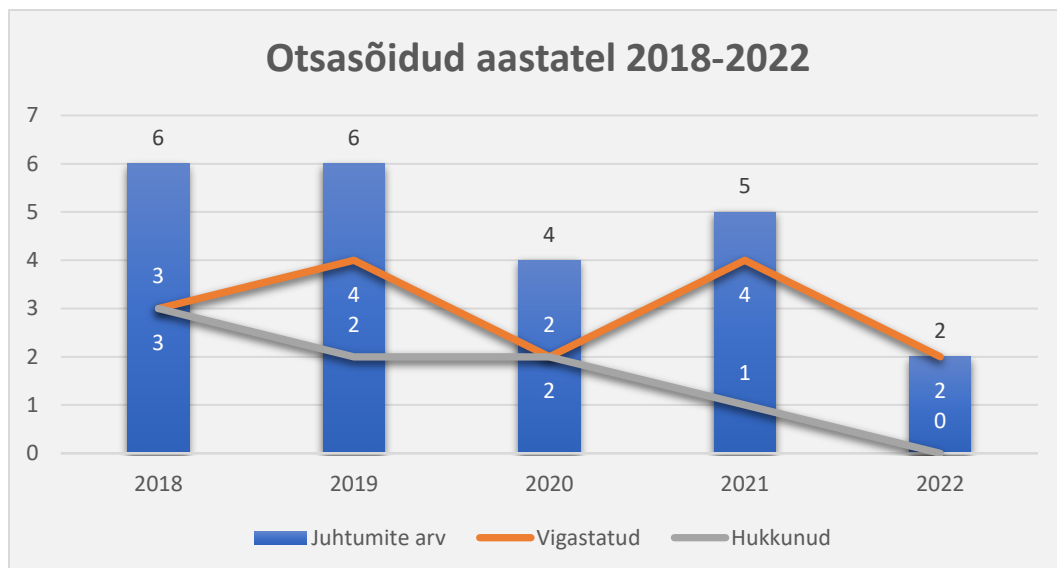
Kvartal	Juhtumite arv	Otsasõidu juhtumeid	Kokkupõrke juhtumeid	Hukkunud	Vigastatud
I	6	1	5	0	10
II	1	0	1	0	0
III	3	0	3	1	3
IV	2	1	1	0	2
Kokku	12	2	10	1	15

Tabel 1. 2022. aastal kvartalite kaupa juhtumite jagunemine (välja arvatud suitsiidid).

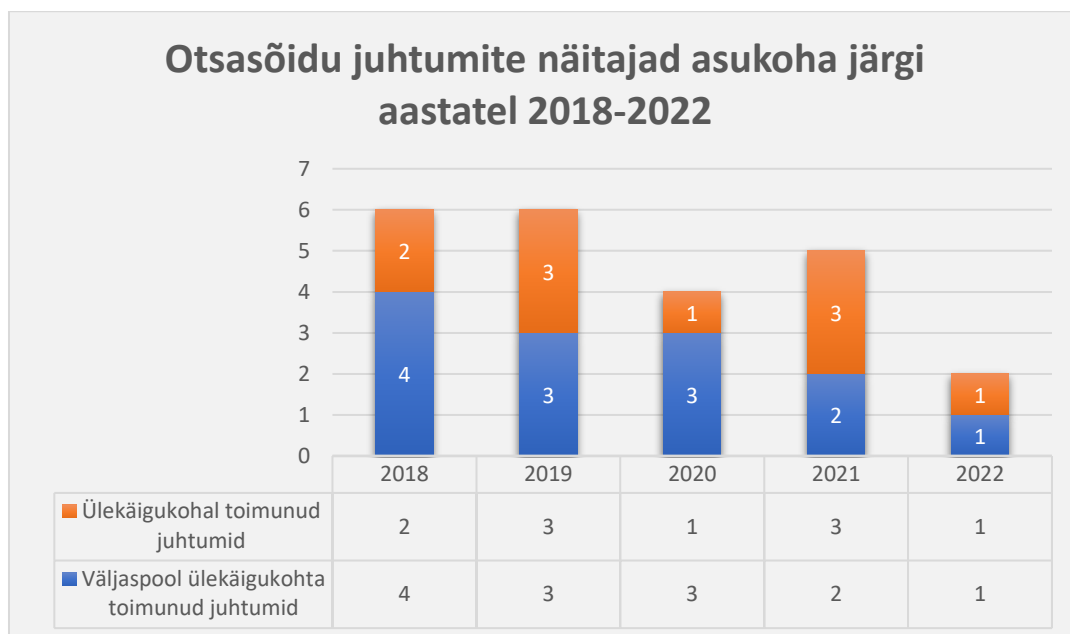
Avaliku raudteeohutustasemega on seotud eelkõige otsasõidud inimestele ning kokkupõrked sõidukiga. Raudteel toimub arvuliselt juhtumeid vähe, kuid need on tavapäraselt raskete tagajärgedega. Kui vaadata pikemat aegrida, siis on positiivne näha, et otsasõidu juhtumite arv on langevas trendis. Sama näitab ka viimase 5 aasta näitajate kokkuvõte (Joonis 5). Viimasel 5 aastal juhtumites vigastada saanud liiklejate arv on languses, ning sama saab öelda ka hukkunute arvu kohta. Võrreldes varasemate aastatega, on 2021. aastal näha juhtumite arvu märkimisväärset suurenemist, kuid vaadeldes 2022. aastat, on positiivne näha, et otsasõitude arv on oluliselt vähenenud, sellega seoses on vähenenud ka vigastatute arv. 2022. aastal otsasõitudes, mis klassifitseerusid õnnetusjuhtumiks, ei hukkunud ükski inimene. TTJA on raudteeohutuse järelevalvet tehes soovitanud ettevõtetele meetmeid (tõkete paigutus, piirdeaiad), mille abil suunata inimest raudteed ületama korrektsest kohast, kus on loodud tingimused võimalikult ohutuks raudtee ületamiseks. Ohutusasutus teeb koostööd MTÜ-ga Operation Lifesaver Estonia ning raudtee-ettevõtetega, et ellu viia ennetus- ja teavitustegevusi raudteega seotud ohtudest, mis on seotud inimeste teadlikkuse ning ohuteadliku käitumisega.



Joonis 4. Otsasõidud aastatel 2013-2022.



Joonis 5. Otsasõidud aastatel 2018-2022 (välja arvatud suitsiidid).

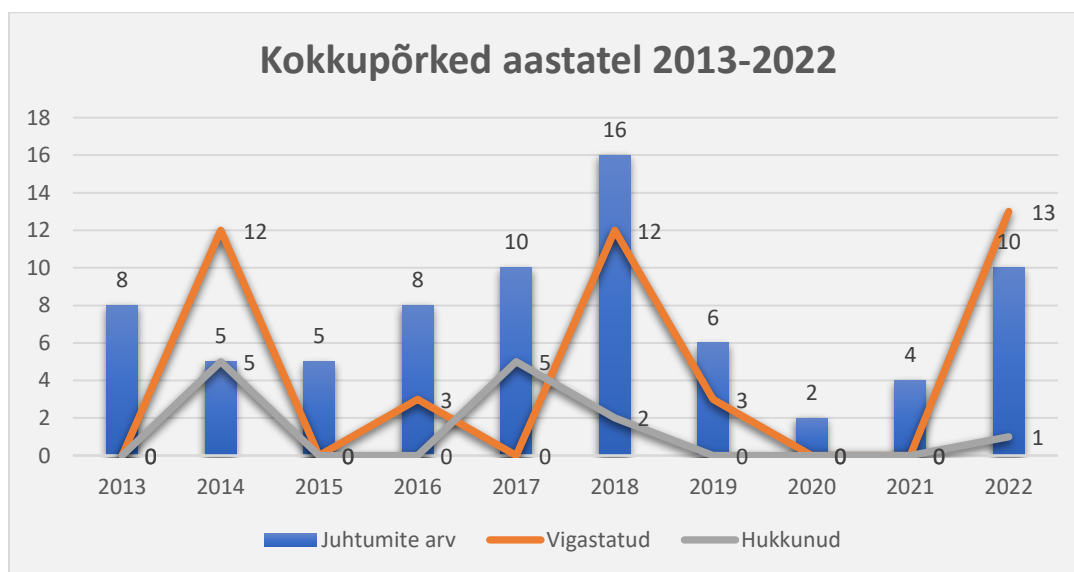


Joonis 6. Otsasõidu juhtumid asukoha järgi aastatel 2018-2022 (välja arvatud suitsiidid).

TTJA on analüüsinud otsasõidu juhtumite põhinäitajaid toimumise asukoha järgi ning jõudnud järeldusele, et õnnetusjuhtumid ülekäigukohtadel ei eristu näitajate poolest muudes piirkondades.

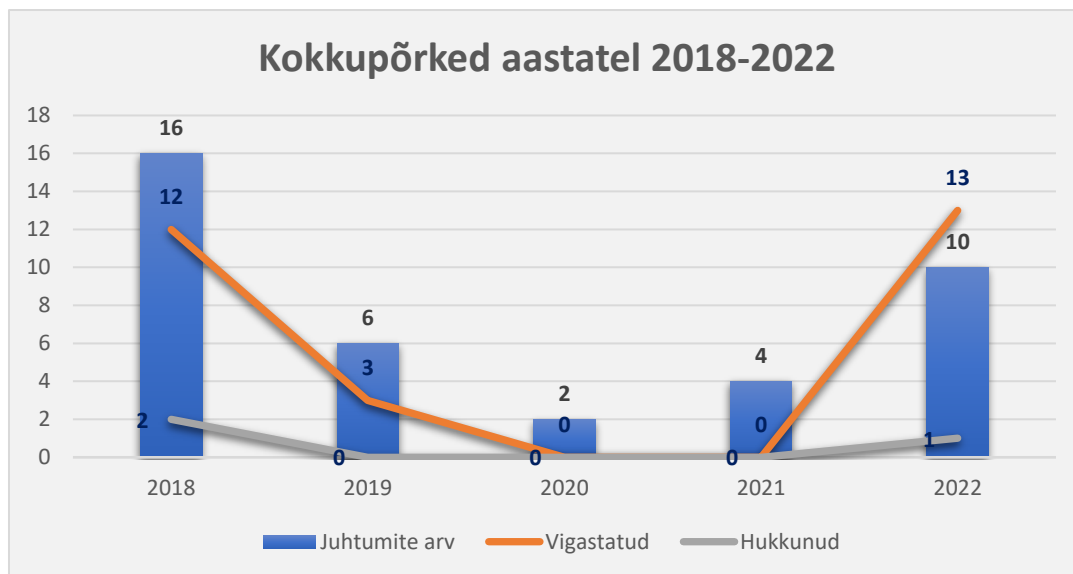
Otsasõidu juhtumeid (2013-2022)	Väljaspool ületuskohta	Raudteeülesõidukohal	Raudteeülekäigukohal
2013	5	0	3
2014	2	1	6
2015	1	1	4
2016	1	1	1
2017	2	0	5
2018	4	0	2
2019	3	0	3
2020	2	1	1
2021	2	0	3
2022	1	0	1

Tabel 2. Otsasõidu juhtumite näitajad asukoha järgi aastatel 2013-2022 (välja arvatud suitsiidid).



Joonis 7. Kokkupõrked aastatel 2013-2022.

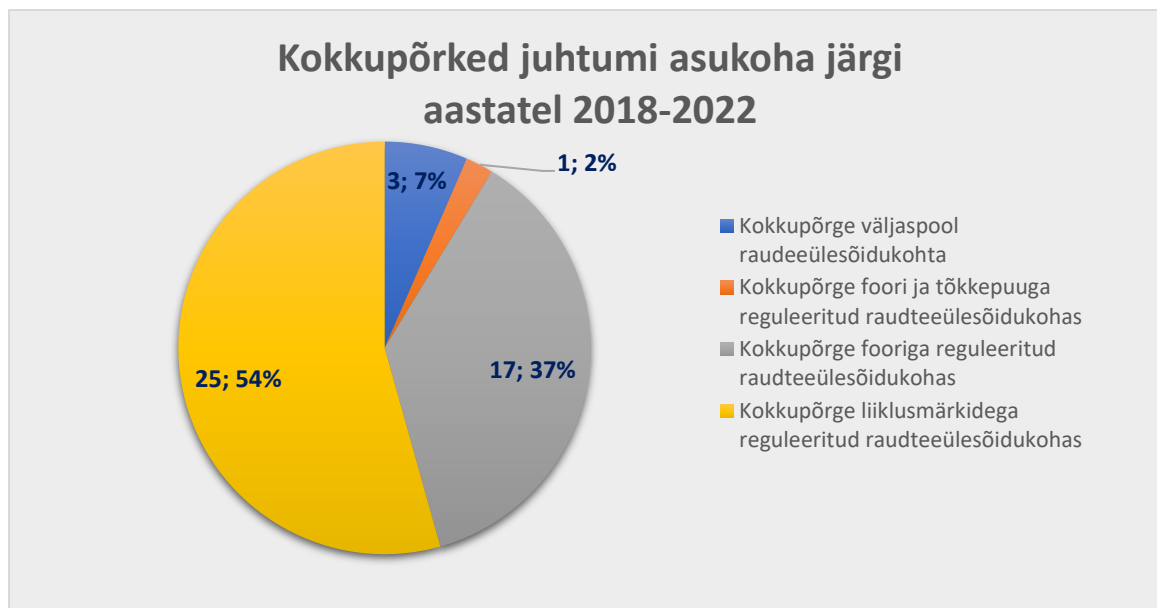
Kokkupõrgete osas on viimasel 5 aastal mõjutanud statistikat 2018. ja 2022. aastad. Mõlemal aastal toimus raskete tagajärgedega õnnetusjuhtum raudteeülesõidukohal, milles said vigastada rongis viibinud reisijad. 2022. aasta töö kahjuks ka kokkupõrke, kus üks sõiduauto viibinud inimene hukkus. Nii 2020. aastal kui ka 2021. aastal ei hukkunud ega saanud kokkupõrgetes kedagi tõsiselt vigastada. Võimalik, et nende aastate puhul avaldas mõju COVID-19-st tulenev olukord, kus inimesed liikusid vähem ringi ning teatud ajaperioodil vähendati ka rongiliikluse sagedust.



Joonis 8. Kokkupõrked aastatel 2018-2022.

Eestis raudteeohutuse mõttes on üheks probleemkohaks raudteeületuskohtadel toimunud õnnetusjuhtumid. Joonisel 8 on esitatud andmed 2018.-2022. aasta juhtumite kohta. Esitatud andmetest selgub, et viimaste aastate kriitilisem aasta on olnud 2018. aasta, mil toimus kokkupõrkeid sõidukitega kokku 16 korral ning kahjuks peab tõdema, et ka 2022. aasta tõi kaasa suure arvu kokkupõrkeid (10). Kui perioodil 2017-2021 oli foori ja tõkkepuuga varustatud raudteeülesõidukohas toimunud kokkupõrge ühel juhul, siis 2022. aastal toimus fooriga varustatud raudteeülesõidukohal kokkupõrkeid 3 korral.

Raudteeülesõidukohtade täiendav varustamine automaatsignalisatsiooniseadmetega on kahe Eesti peamise raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja edasistes plaanides. Rongiliikluse kiiruse suurendamise kontekstis vaadatakse üle seadusandlust ja viiakse sisse muudatused, et täiendada nõudeid raudteeülesõidukohtade osas suurendamiseks raudtee ületamise ohutust. Täiendavate nõuete osas uuendatakse määruse „Raudtee tehnokasutuseeskiri“ lisasid 2023. aastal.



Joonis 9. Kokkupõrked juhtumi asukoha järgi aastatel 2018-2022.

Vastavalt majandus- ja taristuministri 09.11.2020 määruse nr 71 „Raudtee tehnokasutuseeskiri” 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 manöövrikoosseisu 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.

Jooniselt 9 selgub, et valdavalt on 2018-2022 ajavahemikul kokkupõrked toimunud kas liiklusmärkidega 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 1,97.

Avaliku raudteeohutustaseme osas on tulevateks aastateks seatud eesmärgiks ohutustaseme üldine märkimisväärne parandamine. Transpordi ja liikuvuse arengukava ellu viimisega seotud riigieelarveline

tegevuskava „Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm aastateks 2023–2026“ seab alates 2025. aastast üldise raudteeohutustaseme sihiks 0,2 senise 0,4 asemel. 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 (näiteks rongi keelavast foorinäidust möödaskõit), tehnilisi juhtumeid (näiteks rööpamurrud) ning kolmanda osapoolega seonduvad juhtumid, kuhu kuuluvad veeremi kokkupõrked takistustega vabas gabariitmõõtmes ning veeremi kokkupõrked raudteeülesõidukohal sõidukiga. Nendel kolmel teguril on ohutusnäitajas erinev osakaal. Nii avaliku raudteeohutustaseme ning raudteeliikluse ohutustaseme puhul saadakse tulemuseks suhtarv, mis on sõltuv läbitud rongikilomeetritest.

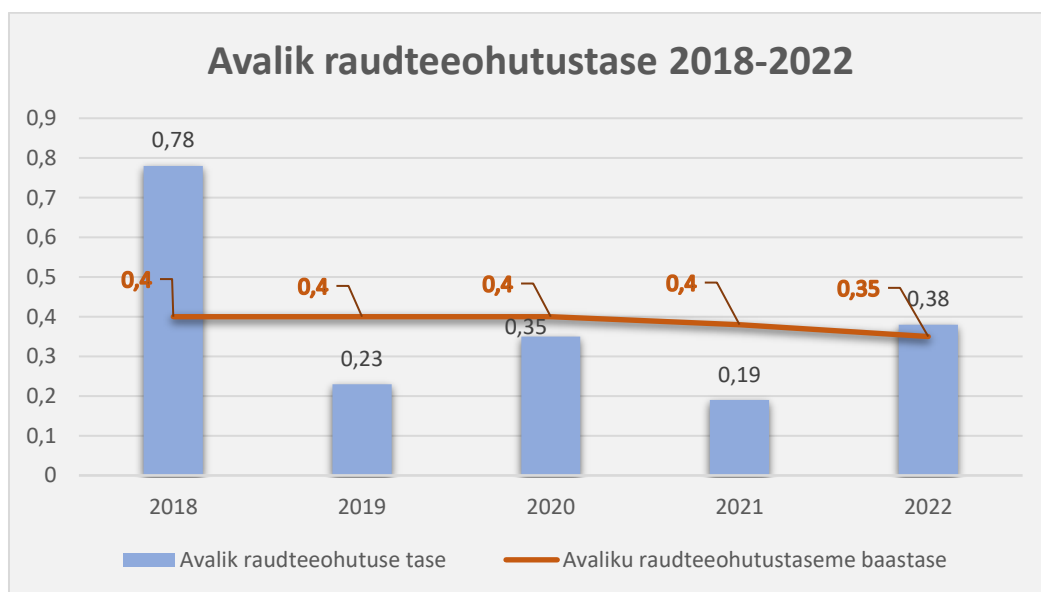
Alates 2018. aastast arvestatakse veeremi ohutustaseme näitajat, mis on seotud juhtumitega nagu näiteks raudteeveeremiosade teele kukkumine; raudteeveeremi peatala, automaatsiduri või pöördvankri osa murdumine rongi koosseisus; veduririke rongis, kui selle tõttu on vaja abivedurit või seoses veduririkkega 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 saagenud. Vastavalt sellele saab raudteetalitus tähelepanu pöörata erinevatele tegevustele ettevõtetes. Avaliku raudteeohutustaseme näitaja on seotud TTJA avalikkusele suunatud teavitus- ja ennetustegevustega. Ohutustaseme näitajaid tasandatakse rongikilomeetrite arvuga. Kõigile näitajatele on lisatud baastasemed või aktsepteeritavad tasemed. Raudteeliikluse ohutustaseme baastase on otseselt seotud rongikilomeetrite vahemikega. Ohutusnäitajate olukorda arvestatakse ja hinnatakse igas kvartalis, mille alusel vaadatakse üle ka osakonna järelevalve tööplaan.

	2022	2021	2020	2019	2018
Raudteeliikluse ohutustase	1,47	2,02	2,31	2,25	2,06
Baastase	1,45	1,42	1,46	1,42	1,42
Avalik raudteeohutuse tase	0,38	0,19	0,35	0,23	0,78
Baastase	0,35	0,4	0,4	0,4	0,4
Veeremi tehnilise ohutuse tase	1,77	2,02	2,3	2,25	3,3
Baastase	1,97	1,97	1,97	1,97	1,97

Tabel 3. Ohutustaseme näitajate koond 2018-2022.

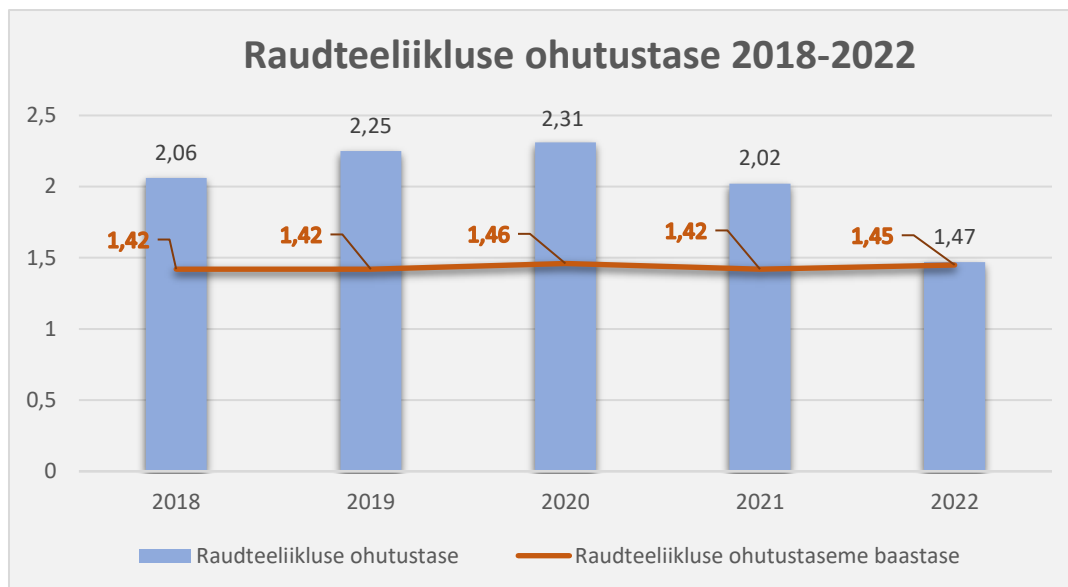
Tabelis 3 on esitatud ohutustaseme näitajate koond ning vastavalt ohutasele on väljatoodud valgusfoori süsteemis hinnang. Avaliku raudteeohutuse näitaja puhul saab välja tuua, et 2022. aastal oli vigastatud ja/või hukkunud eelmiste aastatega võrreldes veidi rohkem ning näitaja on baastasemest kõrgem.



Joonis 10. Avalik raudteeohutustase 2018-2022.

Avalik raudteeohutustaseme näitaja koosneb järgmistest osadest:

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



Joonis 11. Raudteeliikluse ohutustase 2018-2022.

Raudteeliikluse ohutustaseme näitaja koosneb järgmistest osadest:

Näitajas osakaal 100%

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

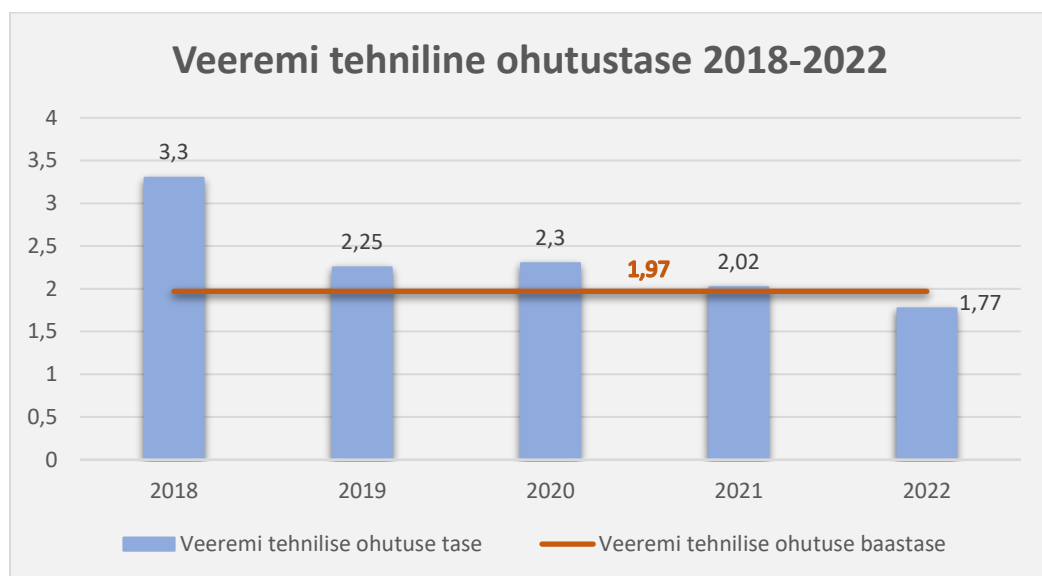
Näitajas osakaal 50%

- 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. 2022. aasta juhtumid, millel on näitajas 50% osakaal – registreeriti 2 rööpamurdu, 9 veeremi mahasõitu rööbastelt manöövritööde ajal, 1 kord saadeti rong mööda ettevalmistamata matka ning 1 korral esines valest foorisignaalist (infrastruktuuri rike) mööda sõitu. Kui 2021. aastal ei toimunud ühtki juhtumit, mis oleks 100% osakaaluga, siis 2022. aastal toimus neid lausa 3 – 1 rongide kokkupõrge, 1 keelavast näidust möödasõit ja 1 juhul veeremipõleng.



Joonis 12. Veeremi tehniline ohutustase 2018-2022.

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.

Veeremi ohutustaseme näitaja on 2018-2021 aastatel olnud üle baastaseme (1,97), mis näitab, et veeremitega esineb arvestataval määral tehnilisi juhtumeid. Positiivsena saab välja tuua, et igal aastal on juhtumite arv vähenenud ning 2022. aasta näitaja on alla baastaseme. 2022.a näitajat mõjutasid veduririke rongis, kui selle tõttu on vaja abivedurit või seoses veduririkkega tekib jaamavahel

rongiliikluses seisak üle 30 minuti (3 juhtumit), veduri või mootorrongi turvaseadme rike rongis (3 juhtumit) ning HOTBOX-i tuvastatud ja kinnitatud veeremi tehnilised kõrvalekalded rongis (16 juhtumit).

2.2 Euroopa Liidu ohutustaseme näitajad (CST)

Euroopa Raudteeamet avaldas tänavu märtsis 2021. aasta ülevaate ohutusalastest suundumustest Euroopas. Ühiste ohutusnäitajate (CSI) aruanne koostatakse liikmesriikide riiklike ohutusasutuste edastatud statistika põhjal. Arvestama peab seda, et Euroopa ülene statistika tuleb viivitusega, seetõttu põhineb andmestik 2021. aastal toimunud juhtumitel.

2021. aasta andmete alusel saab väita, et ohutustase on võrreldes viimase dekaadiga langemas, mis tähendab, et raudteel toimunud juhtumite arv on tõusuteel. Aasta 2020 oli tugevalt mõjutatud COVID-pandeemiast ja vähem tarbimist tähendas ka vähem juhtumeid. Kahjuks võrreldes 2020. aastaga kasvas 2021. aastal märkimisväärselt õnnetuste ja tõsiste vigastuste arv kogu Euroopa Liidus. 2021. aastal toimus Euroopas kokku 1389 juhtumit, mille tagajärjel hukkus 683 inimest. Raudteeõnnetuste kogukulu on endiselt kõrge: ainuüksi tõsiste õnnetuste majanduslik kulu on hinnanguliselt umbes 3,2 miljardit eurot aastas.

Oluliste õnnetuste arvu vähenemine viimasel kümnendil on peamiselt kolmandate osapooltega seotud juhtumites (kolmandaks osapoolteks peetakse mittelubatud kohtades liikuvad isikud ja raudteeületuskohtade kasutajad), samas kui raudteevaldkonna „sisemised“ (ehk raudteel tehtavate tööde ja protseduuridega seotud) õnnetused nagu näiteks kokkupõrked, rööbastelt maha sõitmised ja tulekahjud veeremis on jäänud samale tasemele. Euroopa Liidu liikmesriikide ohutustasemete varieeruvus on endiselt suur. Jätkatakse tööd, et nii liikmesriikides ning seeläbi ka Euroopa Liidus üldiselt raudteeohutustaset parandada.

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

Riiklikud kontrollväärtused, mis on kehtestatud KOM otsusega 2012/226/EL (konsolideeritud versioon) lähtuvalt näitajast 2004-2009 aastate põhjal. Euroopa Raudteeamet annab igal aastal välja ohutuseesmärkide täitmise kohta aruande ja teeb iga-aastase ülevaate näitaja (*annual observation-*

OBS). Viimases aruandes on näitajate baasväärtuseks 2021. aasta, mis liikmesriikide poolt on viimati esitatud. Oluline on see, et ülevaatuse 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 (tabel 4) jäävad 2021. aasta väärtused alla riikliku kontrollväärtuse taseme. Näeme, et Eestis on probleemkohad raudteeületuskoha kasutajatega seotud riskid, 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 raudteefrastruktuuril rakendatud täiendavaid meetmeid nagu raudtee piiramine aiaga ning raudteeületuskohtade täiendav seadmestamine.

	Riiklik (Eesti) kontrollväärtus (NRV) (2004- 2009)	Eesti 2021. aasta väärtus (OBS)	Eesti ohutuseesmärk (CST)
Reisijatega seotud riskid (1.1)	78.18	0	0.17
Reisijatega seotud riskid (1.2)	0.67	0	0.00165
Raudteetöötajatega seotud riskid (2)	64.83	0	0.0779
Raudteeületuskoha kasutajaga seotud riskid (3)	399.88	191.78	0.71
Muude isikutega seotud riskid (4)	11.64	0	0.0145
Raudteemaal loata viibivate isikutega seotud riskid (5)	1547.95	13.70	2.05
Ühiskonnaga seotud riskid (6)	2107.86	205.48	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/reisirongikilomeetrite arv aastas.

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

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

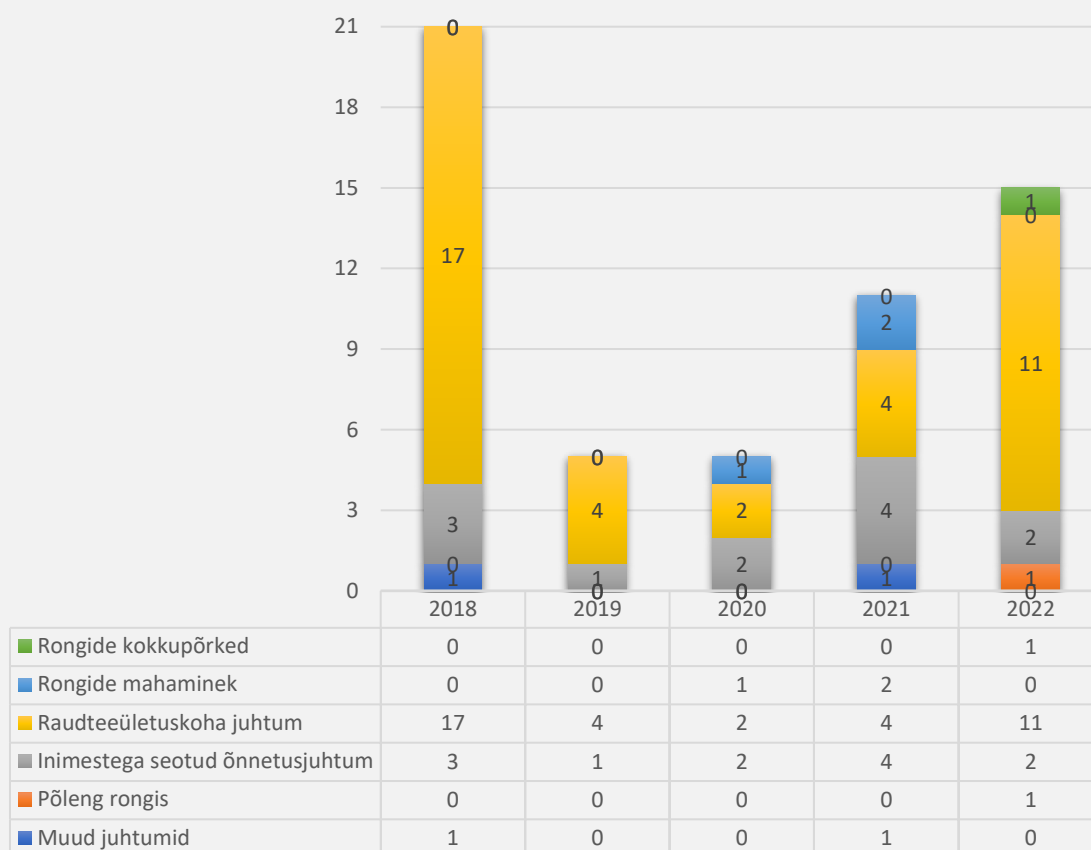
Riiklik kontrollväärtus raudteeületuskoha kasutajaga seotud riskid, väljendatuna järgmiselt: raudteeületuskoha kasutajatega seotud rasketest õnnetustest tulenevate surmajuhtumite ja kaalutud raskete vigastuste arv aastas/rongikilomeetrite arv aastas. Riiklik kontrollväärtus raudteeületuskoha kasutajaga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

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

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

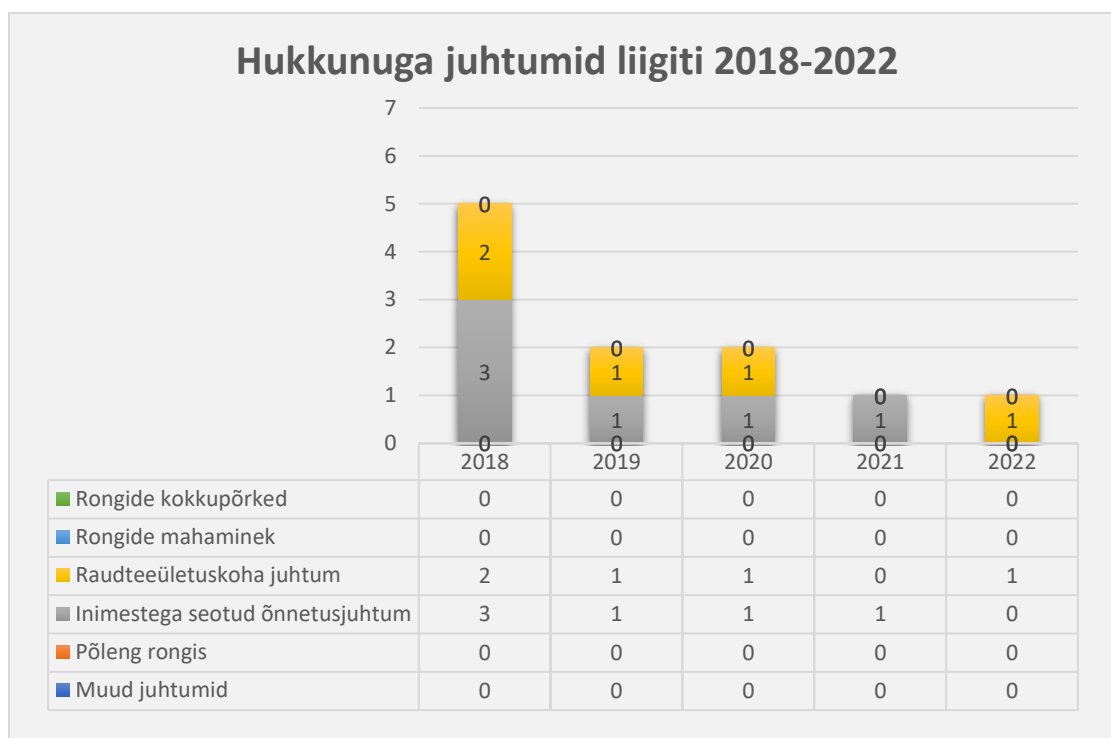
Riiklik kontrollväärtus ühiskonnaga seotud riskid, arvestatakse järgmiselt: rasketest õnnetustest tulenevate surmajuhtumite ja kaalutud raskete vigastuste koguarv aastas/rongikilomeetrite arv aastas.

Märkimisväärsed õnnetusjuhtumid liigiti 2018-2022



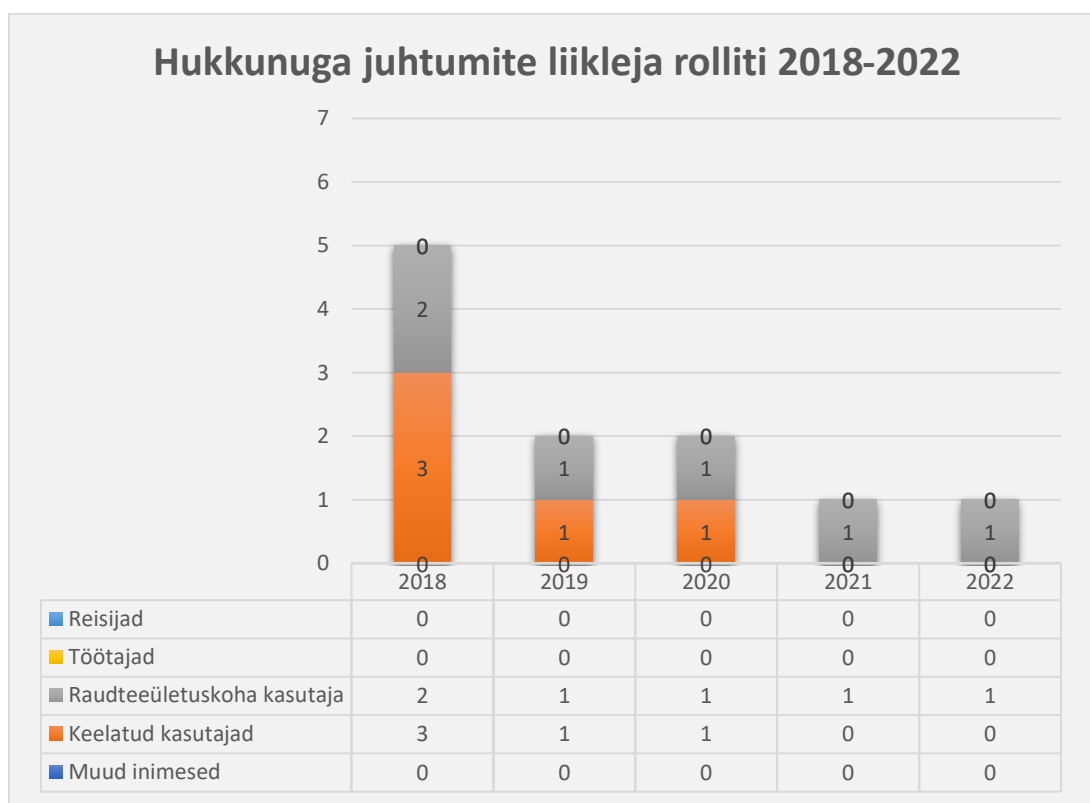
Joonis 14. Märkimisväärsed õnnetusjuhtumid liigiti 2018-2022 (välja arvatud suitsiidid).

Märkimisväärsede juhtumite arv vähenes kuni aastani 2021 ning 2022. aastal toimus rohkem kokkupõrkeid, mille mõju on jooniselt selgelt näha. 2022. aastal toimus inimestega seotult 1 juhtum, kus inimene ületas raudteeületuskohalt raudteed ning 1, kus inimene sai löögi jaamavahel viibides mitte-ettenähtud kohas. Toimus 1 rongide kokkupõrke juhtum, kus põrkasid kokku kaks kõrvuti teedel asetsenud platvormvagunit, põhjuseks oli sidevahendite rike. Ühel korral sõideti mööda keelavast näidust, mille põhjuseks oli veeremijuhi eksimus ja toimus ka 1 veeremipõleng.

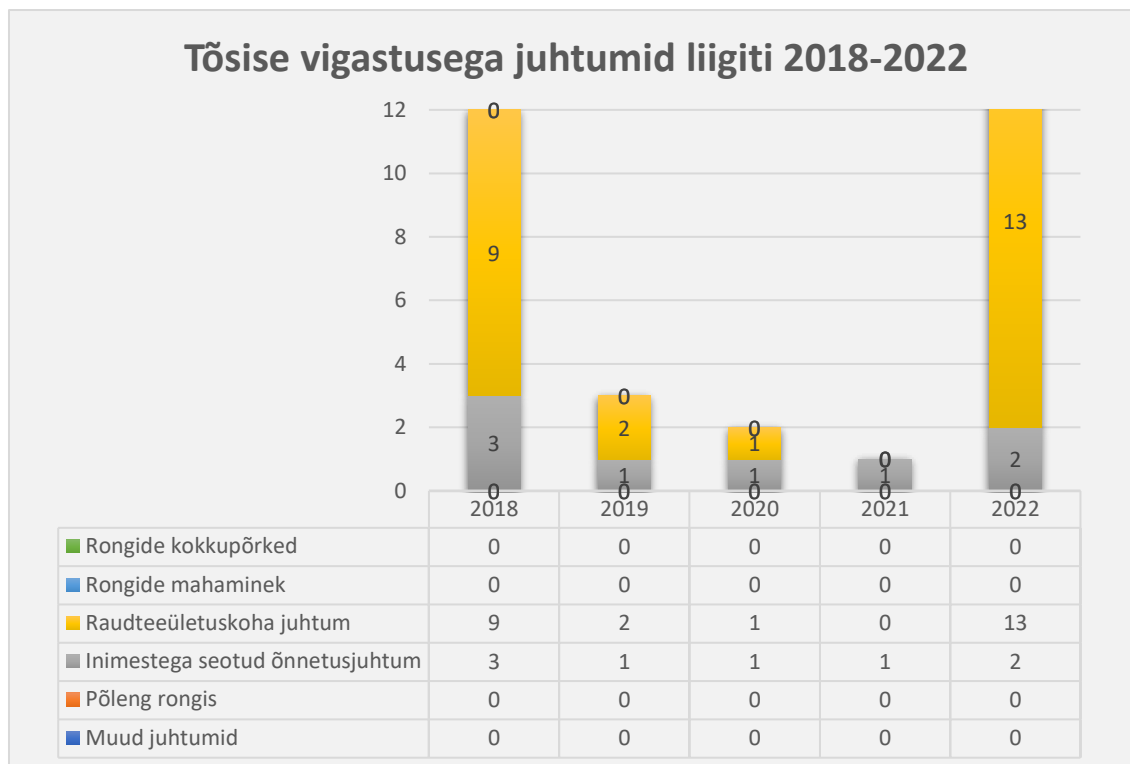


Joonis 15. Hukkunuga juhtumid liigiti 2018-2022 (välja arvatud suitsiidid).

2022. aastal hukkus 1 inimene raudteeületuskohal sõiduauto ja rongi kokkupõrkes.



Joonis 16. Hukkunuga juhtumite liikleja rolliti 2018-2022 (välja arvatud suitsiidid).



Joonis 17. Tõsise vigastusega juhtumid liigiti 2018-2022 (välja arvatud suitsiidid).

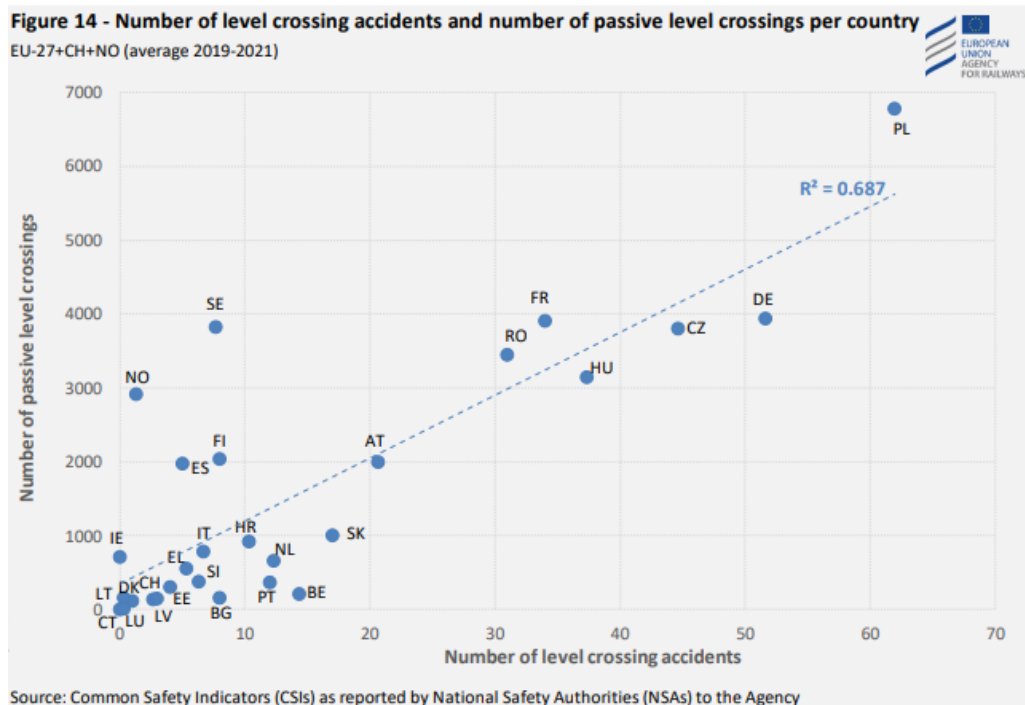
2022. aastal on vigastatute arv kõrge, sest märtsikuus Ropka raudteeülesõidukohas toimunud kokkupõrge tõi korraga 8 vigastatut ning ülejäänud 5 on aasta jooksul toimunud juhtumites viga saanute arv.

2022. aastal ei toimunud juhtumeid, mis oleksid seotud järgnevate kategooriatega:

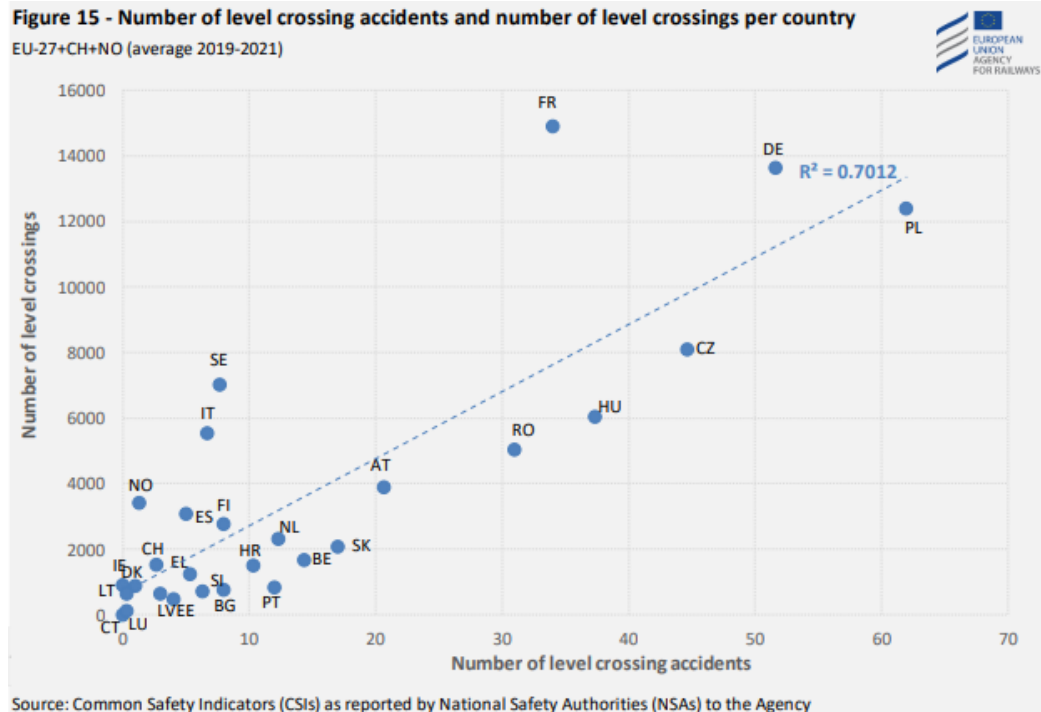
- juhtumitega ooteplatvormil, millega oleks kaasnenud vigastusi,
- ohtlike kaupadega aset leidnud õnnetusjuhtumeid;
- tehnohoolduses tuvastatud veeremi rattatelgede või rataste murdudega;
- rööbastee kõverdustega;
- rongide rööbasteelt mahasõitmisega.

Märkimisväärsete õnnetusjuhtumite tagajärjel hilinesid 2022. aastal reisirongid kokku 1200 minutit ning kaubarongid 2711 minutit.

Võrreldes Eesti raudtee õnnetusjuhtumite statistikat Euroopa Liidu riikidega, saab öelda, et perioodil 2019-2021 on Eesti raudteeületuskohtadel toimunud juhtumite osas olnud enamike Euroopa Liidu riikidega samal tasemel. Järgnevalt on ära toodud passiivsete ehk märkidega reguleeritud raudteeületuskohtade arvu seos ületuskohtadel toimunud õnnetustega (Joonis 18) ning riikide kogu raudteeületuskohtade arvu seos ületuskohtadel toimunud õnnetustega (Joonis 19).



Joonis 18. Euroopa ülene statistika raudteeületuskohtadel toimunud õnnetustest, arvestades passiivsete ehk märkidega reguleeritud raudteeületuskohtade arvu seoses ületuskohtadel toimunud õnnetustega. (Allikas: ERA 2021. aasta statistiline analüüs)



Joonis 19. Euroopa ülene statistika raudteeületuskohtadel toimunud õnnetustest, arvestades riigi kogu raudteeületuskohtade arvu seoses ületuskohtadel toimunud õnnetustega. (Allikas: ERA 2021. aasta statistiline analüüs)

Euroopa üleses statistikas pannakse riigis toimunud juhtumite koguarv seosesse rong-kilomeetrite arvuga raudteefrastruktuuril, mis tähendab seda, et arvestatakse, kui palju rongid reaalselt raudteedel sõidavad. Eestis on kogu raudteevõrgustiku mõttes Euroopa üks kõige madalamaid rong-kilomeetrite kogusummasid.

2.3 Ropka raudteeülesõidukohal toimunud kokkupõrge ja TTJA menetlus

11.03.2022 kell 17:35 toimus reisirongi ning poolhaagisega veoki kokkupõrge Tartumaal Ropka III kategooria automaatse foorisignalisatsiooniga raudteeülesõidukohal. AS Eesti Liinirongid reisirong teenindas liiklusgraafiku kohast reisi liinil Tartu-Valga. Ropka jaamas liikus kahest vagunist koosnenud diiselrong kiirusega 87,6 km/h lähenevale raudteeülesõidukohale Ropka (lubatud kiirus reisirongidele Ropka jaama peateel 120 km/h), kui rongi liikumise suunas vasakult poolt ootamatult sõitis raudteeülesõidukohal rööbasteele poolhaagisega veoauto. Vedurijuht märkas rongi liikumise suunas vasakul poolt lähenevat poolhaagisega veoautot ja andis tugevat helisignaali ning tegi kiiruselt 79,5 km/h reisirongiga kiirpidurduse, kuid väikese vahemaa tõttu kokkupõrget ei õnnestunud vältida. Saadud löögi tagajärjel läks diiselrongi esimene vagun ja veoenergiamoodul rööbastelt maha selliselt, et liikumise suunas rongi esiosa paiskus ca 21 m kaugusele rööbastest ja ainult teise vaguni mootorpöördevanker jäi rööbasteele. Diiselrongile ettejäanud veok paiskus saadud löögi tagajärjel rööbastest ca 26 m kaugusele, purustades ülesõidukohafoori ning elektrimasti. Õnnetuses sai vigastada 8 inimest, kes viibisid reisirongis. Veoautojuht viga ei saanud.

TTJA algatas omalt poolt uurimise Ropka raudteeülesõidukohas toimunud kokkupõrke asjaolude suhtes, mille käigus analüüsiti juhtumiga seotud materjale ning hinnati, kas raudteefrastruktuur ja rong olid korras ning toimisid korrektselt. OJK algatas tõsise õnnetusjuhtumi uurimiseks juurduse ning valminud aruanne on kättesaadav [OJK kodulehel](#).

3. Euroopa Liidu seadusandlus ja regulatsioonid

TTJA raudteetalitus korraldas koos ehituse tegevusõiguse talitusega avaliku raudtee ettevõtteid kaasava koosolekute seeria, et koguda ettepanekuid ajakohastamiseks Eesti raudteeseaduse rakendusakti „Raudtee tehnokasutuseeskiri“ lisasid 2 ja 4 seoses valmistumisega rongide sõidukiiruste tõstmiseks kuni 160 km/h. Üheskoos tehti ettepanekuid ja arutati ning kaaluti muudatuste mõjud läbi. Lõpptulemusena esitasime ettepanekud majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumile. Määruse lisade muudatuste kehtestamine on planeeritud 2023. aastasse.

3.1 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

2022. aastal osales Eesti ohutusasutus 4 ettevõtte ühtse ohutustunnistuse väljastamisel või menetlemises. Ühtse ohutustunnistuse uuendamist, tegevuspiirkonna laiendamise tõttu, taotles Enefit Power AS. Enefit Power AS ühtse ohutustunnistuse uuendamise menetlus oli TTJA esimene ühtse ohutustunnistuse uuendamise menetlus. Enefit Power AS oli ka esimene ettevõtte Eestis, kes TTJA-lt ühtset ohutustunnistust taotles (aastal 2021). 2022. aastal uusi ühtseid ohutustunnistusi taotles 3 ettevõtet – Horizon Tselluloosi ja Paberi AS, Leonhard Weiss OÜ ning Skinest Rail AS. Rahvusvahelisi ühtse ohutustunnistuse menetlusi, kus Eesti ohutusasutus osalema oleks pidanud, ei toimunud. Ohutuslubade menetlusi ei toimunud.

Menetlusest saadud kogemustest lähtudes koostas 2021. aastal TTJA raudteetalitus ühtse ohutustunnistuse väljastamise juhendi, mis on mõeldud abistava materjalina ERA ohutustunnistuste juhendile. Juhendis käsitletakse järgmisi teemasid: õiguslik raamistik, ühtse ohutustunnistuse taotlemise tingimused, eel- ja põhimenetluse faasid, taotluse menetlemise tähtajad, teabevahetuse kord, keelepoliitika, tasu, piiriülesed veolepingud ja kokkulepped, tegevusluba ja vastutuskindlustus, vaidemenetlus, ühtse ohutustunnistuse piiramine ja kehtetuks tunnistamine, juhendmaterjalid ja viited seadusandlikele nõuetele. Siseriiklik juhend on kättesaadav TTJA kodulehel. Ohutusloa osas on koostatud sarnane juhend, mis avalikustati TTJA kodulehel 2022. aasta detsembris.

4.2. Veeremi vastavushindamised

2022. aastal menetleti 3 veeremi veeremitüübi muudatuse taotlust ning kõik menetlused lõpetati ka sama aasta jooksul. AS GoCraft veeremile TEP70S, AS Operail veeremile C36-7DF ning AS Enefit Power veeremile TEM2DF väljastati veeremitüübi muudatuse tunnistused.

4.3. Hoolduse eest vastutavad üksused ja ECM-sertifikaadid

Seoses 4. raudteepaketi rakendamisega tehti laialdast eeltööd ettevõtjatele, et selgitada hoolduse eest vastutavate üksuste nõudeid ning sellega seotud seadusandlust. Raudteeveeremite kasutusele võttes tuleb määrata nendele hoolduse eest vastutav üksus (ECM). ECM tagab tema vastutuse all olevate veeremiüksuste ohutu sõiduseisundi hooldussüsteemi abil. Hooldussüsteem koosneb neljast funktsioonist:

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

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

AS-ile GoCraft väljastati ECM-sertifikaat ulatusega „kaubavagunid, vedurid, reisivagunid ja eriveeremid“ ning OÜ-le Operail Repairs ulatusega „vedurid“. Mõlema hoolduse eest vastutava üksuse puhul koosneb sertifikaat kõigist neljast funktsioonist.

Esimene ECM-sertifikaadi menetlus algas 2021. aastal ning toimus esimene dokumentide terviklikkuse kontroll ning AS-i GoCraft menetlus viidi lõpule 2022. aastal. OÜ Operail Repairs ECM-sertifikaadi

menetlus jäi 2022. aasta raamidesse. Koos ühtse ohutustunnistusega väljastati AS-ile Enefit Power õigus viia läbi remondi ja tehnohoolde tegevusi enda omandis ja valduses olevale raudteeveeremile.

2022. aastal alustati ECM-sertifikaadi menetlusi ettevõtetal nagu AS Valga Depoo ja OÜ GoTrack.

4.4. Vedurijuhid

2020. aastal toimus uue raudteeseaduse kehtestamisega oluline muudatus vedurijuhtidega seotud reeglites. Varasemalt ei nõutud eriveeremi juhtidelt vedurijuhiloa olemasolu, kuid edaspidi on ainult kutsetunnistuse alusel eriveeremi juhtimine lubatud vaid liikluseks suletud raudteel. Raudteeseadus nägi ette üleminekuperioodi kuni 31. detsembrini 2021, ehk siis kuni aasta lõpuni eriveeremi juhtidelt veel vedurijuhiluba ei nõutud. Uuest reeglitest tulenevalt korraldas AS Eesti Raudtee 2021. aasta teisel poolel üle 50 osalejaga täiendkoolituse, mis valmistas 160 akadeemilise tunni ulatuses eriveeremi juhte ette vedurijuhieksami sooritamiseks. Regulatsiooni muutusega seotud esmaseid vedurijuhilubasid väljastati 2021. aasta lõpuks 9, suurem osa loataotlusi jäi 2022. aasta esimesse poole. Lisaks vedurijuhilube taotlenud eriveeremi juhtidele lisandus aasta keskel ka uus lend Elroni vedurijuhte. Kokku väljastati 2022. aastal 79 uut vedurijuhiluba.

4.5. Teised ohutusasutuse poolt väljastatud sertifikaadid või autoriseerimised

Lisaks ohutuslubadele ja ühtsetele ohutustunnistusele väljastab TTJA siseriiklikult tegutsemise ohutustunnistusi raudtee majandamiseks ning kauba- ja reisiveo teostamiseks. Alates 2020. aastast on TTJA võtnud fookuse alla just mitteavaliku raudteega seotud ettevõtete lubade olemasolu. Sellest tulenevalt oli ette näha suuremat menetluskooormust selles valdkonnas 2021-2022 aastatel. 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 ehk raudteeinfrastruktuuri majandamine on raudteeinfrastruktuuri ja liiklusjuhtimise süsteemide ehitamine, remont, hooldamine ning haldamine, samuti raudteeliikluse ja manöövritöö korraldamine.

2022. aastal alustati 10 mitteavaliku raudtee tegutsemise ohutustunnistuse menetlust, millest 8 lõpetati sama aasta sees tunnistuse väljastamisega ning 2 menetlust jätkusid 2023. aastal. 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

TRAFICOM-i raudteeohutuse ametnikega peeti nõupidamine alates 2022. aasta veebruarist alanud Ukraina-Venemaa sõja tõttu seatud sanktsioonide ja SRÜ kaubavaguneid puudutaval teemal. Kohtumine toimus 2022. aasta septembrikuus.

ERA ja teiste Euroopa liikmesriikide ametnikega, toimusid kontaktid virtuaalsete töögruppides ning ERA (virtuaal) plenaar koosolekudel, mis toimuvad kuni 4 korda aastas. 2021. aastal tugevnes koostöö ka Läti raudteeohutusasutuse ehk Läti Raudteeinspeksiooni ametnikega, kuna Läti raudtee kaubaveo-ettevõtja avaldas soovi laiendada oma tegevuspiirkonda Eestisse. Esimeseks tegevuseks oli ühtse ohutustunnistuse menetlemine ERA OSS platvormil ERA poolt, millesse oli kaastatud mõlema riigi raudteeohutusasutused. 2022. aasta alguses sõlmiti koostöölepe Eesti ohutusasutuse ja Läti ohutusasutuse vahel. Leppe tegemise aluseks on direktiiv 2016/789 (Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on railway safety).

4.7. Informatsiooni jagamine ohutusasutuse ja raudtee-ettevõtete vahel

2022. aastal koostati ja saadeti välja TTJA raudteetalituse poolt välja kaks raudteevaldkonda puudutavat infokirja. Infokiri on peamiselt mõeldud sektori ettevõtetele ning on raudteetalitusele kui riiklikule ohutusasutusele üks võimalus olulist informatsiooni jagada.

2022. aasta oktoobrikuus kutsus TTJA kokku kohtumise raudteel toimuvate suitsiidide teemal. Kohtumisel osalesid AS Eesti Raudtee, AS Edelaraudtee, AS Eesti Liinirongid ja Sotsiaalministeeriumi esindajad. Kahjuks on TTJA poolt kogutava statistika paratamatuks osaks suitsiidid ja suitsiidikatsed. Kuigi juhtumid, mille algpõhjus tuleneb mujalt kui raudteelt, ohutusanalüüsides ei arvestata, siis on igat tüüpi juhtumitest ülevaade. Kohtumise eesmärgiks oli vahetada mõtteid, et mida saaksime koostöös ette võtta, et selliseid juhtumeid vähem esineks.

TTJA raudteetalitus kui riiklik ohutusasutus koostab ja saadab välja üldisemaid informeerivaid märgukirju. Märgukirju koostatakse juhul, kui on tuvastatud probleemkoht, mis võib esineda kõikidel raudteesektori ettevõtetel. Märgukirja eesmärk on juhtida tähelepanu või suunata kontrollima mingit

kindlat protsessi, et seeläbi tõsta ohutuse taset riigis. 2022. aasta alguses saadeti raudtee-ettevõtjatele kiri, millega TTJA tuletas meelde, millal ja kuidas tuleb TTJA-le ja OJK-le toimunud õnnetustest ja vahejuhtumitest teada anda. Laialdase meeldetuletava kirja saatmise põhjuseks oli, et TTJA ja OJK omavahelises statistiliste andmete kontrollimises ilmnis, et ettevõtjad ei olnud OJK-d või TTJA-d ettenähtud korras teavitanud.

TTJA ehitusõiguse talitus kohtus RB Rail AS-i ohutusega tegeleva meeskonnaga ning Läti ja Leedu ohutusasutustega. Kohtumised toimusid 4 korda aastas ehk umbes kord kvartalis. Kohtumistel käsitleti järgmiseid teemasid:

- Riskide vastuvõetavuse hindamine Rail Baltic projektis.
- ERTMS-i menetluse algatamine Rail Baltic projektis Balti riikide üleselt (Eesti, Läti, Leedu menetletakse ühiselt).
- Kohalike peatuste ooteplatvormide ohutus ning meetodid ohutuse tagamiseks.

AS Eesti Liinirongide veeremipargi laiendamiseks viidi läbi hankemenetlus ning 2020. aastal hankega kuue kahe süsteemse (AC 25 kV; DC 3 kV) elektrirongi ehitamise võitis Tšehhi ettevõtte Škoda Vagonka A.S. Rongid peavad valmima 2024. aastaks. Nende rongide ehitamisega seoses toimus mitmepoolne virtuaalkohtumine rongide tellija, rongide ehitaja ja ohutusasutusega. Mitmepoolisel kohtumisel arutati rongide disainiga seotud täpsustusi ja küsimusi. Lisaks oli oluliseks teemaks rongiraadioside ja rongi turvangusüsteem. Ohutusasutus andis ülevaate teemadest, kuidas toimub rongi kasutuselevõtuloa menetlus ühtses kontaktpunktis One Stop Shop (OSS) ning rongi ühilduvuskatsetused raudteevõrgustikul.

4.8. Infotehnoloogiliste lahenduste arendus

Täna on NSA tegevustega seotud toimingud, seal hulgas raudteeliiklusregistri pidamine koondunud TTJA ühtsesse järelevalve infosüsteemi (JVIS). Raudteeliiklusregister koondab endas andmeid nii raudteefrastruktuuri rajatiste, Eestis registreeritud raudteeveeremi kui ka vedurijuhtide (seal hulgas väljastatud sertifikaatide andmed) kohta. Arvestades, et JVIS koondab endas lõviosa kogu asutuse põhitegevustega seotud toiminguid ning andmekogusid, läheb kõigi tegevuskavas planeeritavate arendustegevustega aega. Seetõttu olid 2022. aastal tehtud tegevused seotud eelkõige jooksvate probleemide parandamisega. 2022. aasta esimeses pooles viidi läbi põhjalik raudteeliiklusregistri andmekvaliteedi kontroll, et mitte eksportida ajaloolisi probleeme arendatavatesse rakendustesse. 2022. aastal alustati analüüsiga „Raudteerajatiste andmekogude ja seotud protsesside parendamine“, mille eesmärgiks on anda ülevaade, kas ja kuidas oleks võimalik ühendada raudteerajatiste ehitusõiguse andmine ja raudteeliiklusregistrisse kandmine, mis tänaseni toimub täielikult

eraldiseisvalt. Lisaks järelevalve mooduli vajalikkusele JVIS süsteemis peab analüüs arvesse võtma riigi kohustusi edastada infrastruktuuri andmeid Euroopa Liidu taristuregistrisse (RINF) ja INSPIRE infrastruktuuri ruumilise andmestiku registrisse. Analüüs valmib 2023. aasta suveks.

IT arendamise edasised plaanid näevad ette, et järk-järgult liigutakse rakenduste puhul mikroteenuste põhimõttele, mis peaks oluliselt tõstma kasutatavate lahenduste paindlikkust ja lihtsustama ka edasist arendustegevust. Samuti on oluline leida ressursid ja lahendus veeremiandmete üleminekuks Euroopa Liidu veeremiregistrisse (EVR) 2024. aasta suvel. Kuna veeremiüksustega seotud järelevalvetoimingud registreeritakse JVIS-e süsteemis, siis on vajalik tagada asjakohane andmeedastus EVR süsteemist JVIS süsteemi.

5. Järelevalve

5.1. Strateegia, plaanid, protseduurid ja otsuse vastuvõtmine

Järelevalve tegevusi planeeritakse pikaajaliselt, terviklikult ning põhjalikele analüüsidele tuginedes. Seetõttu tuginetakse lisaks kehtivatele Euroopa Liidu ja Eesti regulatsioonidele ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt koostatud „Transpordi- ja liikuvuse arengukava 2021-2030“ dokumendile, transpordiprogrammi eesmärkidele, TTJA arengukavale ning ohuprognoosile ja Euroopa Raudteeameti asjakohastele juhenditele.

Täpsemad eesmärgid on järgmised:

- Koostööd raudteesektoriga ohutusjuhtimise järjepidevaks parandamiseks. Selle jaoks panustakse sektori regulaarsesse teavitamisse, toetatakse ettevõtete omavahelist kogemuste jagamist ning otsitakse võimalusi nii TTJA kui sektori jaoks koolituste korraldamiseks.
- Ohutuse tagamine raudteel. Selleks analüüsitakse ohutuskäitajaid ja esitatud aruandeid, kaardistatakse riske, kontrollitakse raudteeliiklust, raudteeveo, raudteerajatiste ja raudteeveeremi vastavust nõuetele, tehnilise dokumentatsiooni ja tegevuseeskirja nõuetele vastavust ning töötajate nõutud pädevuse olemasolu. Vajadusel kehtestatakse kiiruspiiranguid raudteeseaduse § 35 lõike 5 alusel, piiratakse või sulgetakse raudteeliiklust raudteeseaduse § 44 alusel.
- Kavandatakse ja hinnatakse ohutuseesmärkide täitmist. Igal aastal vaadatakse üle ohutuseesmärkide saavutamiseks vajalikud meetmed ja koostatakse selleks plaani ohutusdirektiivi 2016/798 artikli 4 lõike 1 punkti f alusel. Lisaks koostatakse aastaaruande raudteeseaduse § 38 lõike 7 alusel, mille avaldame TTJA kodulehel.

- Raudteeliiklusregistri andmestiku ajakohasena hoidmine. Selleks menetleme ettevõtjate poolt esitatud registrikande taotlused ja selgitame välja, milliste raudteerajatiste või raudteeveeremi osas vajab raudteeliiklusregister täiendamist.
- Ühtsete ohutustunnistuste, ohutuslubade ja tegutsemise ohutustunnistuste menetlused ning regulaarne järelevalve nende üle. Taotlusi menetletakse Euroopa Raudteeameti poolt hallatavas One-Stop-Shop (edaspidi OSS) süsteemis ja TTJA järelevalve infosüsteemis (JVIS). Kaardistatakse olukord, vajadusel küsitakse täiendavaid tõendeid ning saadud teavet kasutatakse süsteemselt ka edaspidi järelevalve käigus.
- Ajaloolise raudtee, sealhulgas kitsarööpmeliste raudteede ohutuse tagamine. Nõustamine ohutusjuhendi koostamisel ja raudteeseaduse § 11 lõike 3 alusel heakskiitmine.
- Teeme koostööd teiste Euroopa liikmesriikide ohutuasutustega ja Euroopa Raudteeametiga. Vajadusel aitame menetleda ühtse ohutustunnistuse menetlemist raudteeseaduse § 34 ja sõlmitud koostöölepingute alusel, samuti jagame ohutusalast teavet.
- Raudteeveeremi nõuete kohase hooldustöö korraldamine. Väljastatakse hoolduse eest vastutavale üksusele sertifikaadi (ECM sertifikaat) raudteeseaduse § 42 alusel kui ka siseriiklikult kehtiva tehnohoolde ja remondi tegevusloa raudteeseaduse § 12 lõike 1 punkti 4 alusel, ning ettevõtete üle järelevalve teostamine.
- Vedurijuhtide erapooletu ja kvaliteetse koolitamise ning eksamineerimise tagamine. Heakskiitmine ja järelevalve teostamine koolituskeskuste ja eksamineerijate üle.
- Riskihindamise meetodite kasutamise tagamine raudteesektoris. Jälgitakse riskihindamise rakendamist ja oluliste muudatuste korral ohutushindamisasutuse (*Assessment Body* ehk *AsBo*) kaasamise tagamine ettevõtte poolt.
- Raudteesektoris ohutuskultuuri põhimõtete juurutamine ja ohutuskultuuri mudeli rakendamise edendamine ettevõtete ohutusjuhtimise süsteemi põhiprotsessides. Julgustatakse ettevõtteid jagama sektoriga ohutuskultuuri rakendamise praktikaid.

TTJA raudteetalituse järelevalve strateegia uuendamine viidi läbi 2022. aasta teises pooles ning raudteetalituse kui riikliku ohutuasutuse uue strateegia kinnitas TTJA peadirektor 20.12.2022 ja sellega seoses tehtavad muudatused leiavad peamiselt aset 2023. aastal. Kinnitatud järelevalve strateegia dokument vaadatakse üle vähemalt 3 aastase intervalliga või olulise muudatuse korral.

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

halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras kaebus Tallinna Halduskohtule. Järelevalve tegevusi planeeritakse pikaajaliselt, terviklikult ning põhjalikele analüüsidele tuginedes. Seetõttu tuginetakse lisaks kehtivatele Euroopa Liidu ja Eesti regulatsioonidele ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt koostatud „Transpordi- ja liikuvuse arengukava 2021-2030“ dokumendile, transpordiprogrammi eesmärkidele, TTJA arengukavale ning ohuproгноosile ja ERA asjakohastele juhenditele.

5.2. Järelevalve tulemused

2022. aastal osalesid raudteetalituse ametnikud raudteemajandajate raudteeületuskohtade ülevaatuskomisjonide töös. Raudteeületuskohtade seisukordade osas koostasid raudteemajandajad vastavad komisjonilised aktid. Aktidesse kantud raudteeületuskohtade olukorra raudteemajandajad kandsid koondtabelisse, millised edastasid komisjoni osapooltele. Raudteetalituse vastav peaspetsialist analüüsis kandeid ning raudteeületuskoha seisukordadega arvestati 2023. aasta järelevalve tööplaanis.

2022. aasta järelevalvetoimingute tööplaani kohaselt korraldas ehitus- ja raudteeosakonna raudteetalitus järelevalvetoiminguid 26 subjekti üle. Järelevalvetoimingud liigitusid plaaniliseks raudteeohutuse, veeremi töökindluse, veeremi- ja liiklusjuhtide, tegutsemise ohutustunnistuste ning hooldusfunktsioonide sertifitseerimise järelevalveks. Järelevalve käigus väljastati lisaks protokollidele 3 ettekirjutust.

Järelevalve tulemina juhiti AS Eesti Raudtee Vaivara, Auvere, Soldina jaamades raudteemajandaja tähelepanu Vaivara jaama raudteeülesõidukoha liigsele hõivatusele manöövritöö teostamisel ning raudteetaristu rajatiselementide kasutamisele. Auvere jaamas tuvastati liiklusjuhtimisseadmete ruumis kõrge temperatuur ning soovitati raudteemajandal leida lahendus seadmeruumi jahutust parandada. Edelaraudtee AS Viljandi, Võhma jaamade järelevalvetoimingute käigus tuvastati erinevaid ebakõlasid raudteerajatiste majandamisel. Võhma jaamas tehti raudteemajandajale ettepanek piirata jalakäijate omavoliline raudtee ületamine isetekkelisel raudteeülekäigukohal.

TTJA poolt nimetatud ehitus- ja raudteeosakonna raudteetalituse ametnikud jätkasid 2022. aastal SA Kutsekoda kutseandja SA Raudteekutsed AS Eesti Raudtee kutsekomisjoni ning selle allkutsekomisjonide Enefit Power AS ja Edelaraudtee AS töös osalemist vaatlejatena. Peamiselt osaleti kutseeksami hindamiskomisjonide töös ning sellega tagati kutsekomisjonide tegevuse sõltumatus. Probleemseid olukordi kutsekomisjonide töös ei tuvastatud.

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 täiendama informatsiooni tehtud otsuste kohta. Lisaks järelevalvemeetmetele on järelevalve põhimõtted seotud ka ennetamisega, mille osas teeb ohutusasutus sektoriga koostööd.

Asutusesisene koostöö on toimunud põhiliselt ennetus- ja teavitustegevustes tugiteenuste osakonnaga ning raudteeohutuse ja järelevalve teemades ehitusosakonna raudteeinfrastruktuuri teemadega tegelevate kolleegidega.

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 lähenemisega ja ohutuse jälgimisega, mis võimaldab raudtee-ettevõtjatel saada parema ülevaate oma olukorrast ja võrrelda seda nii teiste raudtee-ettevõtjatega kui ka riigi ja Euroopa Liidu tasemetega.

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

6.1. Ohutusjuhtimise süsteemi ühtsete ohutusmeetodite rakendamine

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

Ohutusjuhtimise süsteemi eesmärk on tagada, et organisatsioon kontrollib 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.

2022. aastal toimus üks suuremahuline uue ühtse ohutustunnistuse menetlus, mille lõpus väljastati ettevõttele uus ühtne ohutustunnistus. 2022. aastal esitasid kaks ettevõtet taotlused uue ühtse ohutustunnistuse saamiseks, menetlused jätkuvad 2023. aastal. 2022. aastal ohutuslube ei väljastatud.

6.2. Riskide hindamise ühtsete ohutusmeetodite rakendamine

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

Ohutusasutus hindab riske ohutusjuhtimise süsteemi uuendamisel, väljaandmisel ja järelevalvel perioodiliselt oluliste muudatuste korral. Samuti kui tegemist on vastavushindamisega näiteks veeremite kontekstis või olulise ohutusalase muudatuse kontekstis. Ühise ohutusmeetodi määrukses 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

TTJA järelevalve strateegilised prioriteedid pannakse paika järgmiselt:

1. Hinnatakse möödunud aastal toimunud juhtumeid: nende tõsisust ja sagedust, samuti ettevõtte poolt rakendatud meetmete põhjalikkust ja asjakohasust. Selle alusel planeeritakse ohutuskvaliteedi kontrolli ja paikvaatlusi.
2. Korraldatakse ohutuskvaliteedi kontrolli või paikvaatlust möödunud aastal väljastatud ühtse ohutustunnistuse osas 12 kuu jooksul peale selle väljastamist ning järelevalvetoiminguid ohutusloa osas. Hoolduse eest vastutava üksuse sertifikaati omavas ettevõttes tehakse järelevalvet vastavalt Komisjoni rakendusmäärusele 2019/779 1 kord 12 kuu jooksul. Tegutsemise ohutustunnistuse või tegevusloa (ehitus, tehnohoole ja remont) omandanud ettevõtjaid kontrollitakse plaanilise järelevalve korras.
3. Paikvaatluse planeerimisel lähtutakse konkreetse raudteerajatise (side-, turvangu- ja automaatikasüsteemid, raudtee pealisehitus ja tehnosüsteemid, eelkõige raudteeseaduse § 3), raudteeveeremi või ettevõtte osas tehtud viimase järelevalvemenetluse toimumisajast ja tuvastatud puuduste sisust. Eesmärk on teha järelevalvet mitte harvem kui kord viie (5) aasta

jooksul (platvormid), suurema liiklussagedusega raudteejaamade puhul keskmiselt kord kolme (3) aasta jooksul, dispetšerikeskused kord aastas.

4. Analüüsitakse ettevõtte poolt esitatud aruannete asjakohasust ja kaalutakse ohutuskvaliteedi kontrolli, paikvaatluse või muu järelevalve korraldamise vajalikkust.
5. Vaadatakse üle möödunud aasta järelevalve tulemused ja kaalume täiendava ohutuskvaliteedi kontrolli, paikvaatluse või muu järelevalve korraldamise vajalikkust.
6. Planeeritakse paikvaatluse või ohutuskvaliteedi kontrolli põhjendatud kahtluse, esitatud kaebuse, vihje või muust allikast saadud teabe alusel.
7. Analüüsitakse paikvaatluse vajaduse raudteerajatisel või raudteeveeremi osas, millel puudub registreering raudteeliiklusregistris või on see puudulik.
8. Liiklusjärelevalve osas korraldatakse paikvaatluse veeremi liikluskorralduse (sh jaama töökorraldus, järelevalve sõidud veeremil) üle.
9. Reisi- ja kaubaveo (sh ohtlik kaup) ohutusjärelevalve käigus kontrollitakse paikvaatluse käigus reisi- ja kaubaveo korraldamise ohutust ning nõuete täitmist.
10. Veeremi järelevalve toimub kas dokumentide kontrolli vormis või paikvaatlusena, mille käigus kontrollitakse veeremi tehnilist seisukorda.
11. Veduri diiselmootori tüübikinnituse käigus kontrollitakse märgistuse ja selle andmete vastavust nõuetele.
12. Raudteeveeremi kasutuselevõtu lubade (esmane ja täiendav) kontrollitakse dokumentatsiooni ja paikvaatluse käigus veeremi vastavust nõuetele.
13. Vedurijuhtide koolituskeskuste ja tunnustatud eksamineerijate üle järelevalve käigus kontrollitakse dokumentatsiooni vastavust ja paikvaatluse käigus tegevuse nõuete kohasust.

Ohutusjuhtimise süsteemide üle teostatakse järelevalvet arvestades Euroopa Raudteeameti poolt koostatud juhendit „Jõustamiskorraldusmudel“. Tavapärane järelevalve vorm on ohutuskvaliteedi kontroll, mis toimub meeskonnas. Järelevalve meeskond koostab küsimustiku. Aluseks võetakse viimane TTJA-le esitatud ohutusjuhtimise süsteemi dokument. Analüüsitakse ettevõttega seotud juhtumeid, vaadatakse üle varasema järelevalve tulemused, ettevõtte saadetud aruanded ning muu saabunud teabe ettevõttes toimunud muudatuste kohta. Ohutuskvaliteedi kontrolli raames intervjueritakse ettevõtte ohutusjuhtimise süsteemiga seotud võtmeisikuid ja töötajaid, kelle igapäevatöös on vajalik ettevõtte ohutusjuhtimise süsteemi tundmine.

Ohutuse probleemkohtade määratlemisel ja hindamisel lähtutakse muuhulgas TTJA iga-aastasest ohuproгноosist, raudtee-ettevõtjate poolt välja toodud riskihinnangutest, raudtee-ettevõtjate poolt edastatud teabest puuduste kohta (aruandlus), TTJA poolt tuvastatud puudustest (protokollid,

ettekirjutused) ning Euroopa Raudteeameti asjakohastest juhenditest (ohutusjuhtimise süsteemi nõuded ohutustunnistuse või ohutusloa andmisel). Ohutuse probleemkohti vaadatakse perioodiliselt üle koos järelevalve strateegiadokumendi ülevaatusega.

7. Ohutuskultuur

Järgnevad alapeatükid kirjeldavad ohutuskultuuri tegevusi raudteesektoris aastal 2022.

7.1. Ohutuskultuuri hindamine ja järelevalve

Arusaamine ohutuskultuurist ja selle rakendamisest ettevõtetes suureneb pidevalt. Ohutusasutus on leidnud võimalusi, milliste teemadega seoses on võimalik ettevõtete ohutusjärelvalve 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 teostama ettevõtetele suunatud 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 2022. aastal toimuvate One-Stop Shop koolituste informatsioon.

TTJA tegi koostööd MKM-i ja kogu raudteesektoriga, et koguda ettepanekuid ajakohastamiseks Eesti raudteeseaduse rakendusakti „Raudtee tehnokasutuseeskiri“ lisa 2 ja 4 seoses valmistumisega rongide sõidukiiruste tõstmiseks kuni 160 km/h, mis muudab oluliselt siiani kasutuses olnud infrastruktuuride ohutusnõudeid või ohutustasemeid. Määruse lisade kehtestamine on planeeritud 2023. aastasse.

2022. aasta teises pooles uuendas TTJA organisatsiooni ohuprognoosi ning pikemad arutelud sel teemal jätkusid ka peale prognoosi uuendamist. Planeeritud on uuesti ohuprognoos üle vaadata ja täiendada ka 2023. aasta jooksul.

Oktoobris kohtusid TTJA raudteetalituse esindajad ja Tallinna Tehnikakõrgkooli esindajad, et tutvustada 2023. aasta septembris avatavad raudteetranspordi õppekava sisu. Lisaks said TTJA ametnikud ka anda vajalikku tagasisidet, et mida oleks vaja õppekavas raudteeohutuse vaatepunktist õpetada.

2022. aasta detsembris kinnitas TTJA peadirektor TTJA raudteetalituse uue järelevalvestrateegia. Strateegia vaadatakse üle vähemalt iga 3 aasta järelt või vajadusel tihedamalt. 2023. aasta järelevalve tööplaan ja korraldus koostatakse värske strateegia alusel..

TTJA raudteetalitus vastutab riiklikus Liiklusohutusprogrammis 2016-2025 (RLOP) raudteeohutusega seotud tegevuste eest. Iga-aastaselt vaadatakse üle tegevused, mis ennetaksid raudteega seotud liiklusõnnetusi ja hinnatakse eelmiste aastate jooksul läbi viidud tegevusi. Liiklusohutusprogramm aastateks 2016–2025 läheneb liiklusohutuse tagamisele terviklikult ning selle eesmärk on liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine selliselt, et aastate 2023-2025 keskmisena ei hukuks liikluses mitte üle 40 inimese ja raskesti vigastatute arv ei ületaks 2023–2025 aastate keskmise väärtustena 330 inimest aastas.

TTJA raudteetalituse juhataja kohtus Tallinna abilinnapeaga, et anda ülevaade raudteeohutuse tasemest Tallinna linna haldusalas. Lisaks oli tähelepanu all üks konkreetne piirkond ja raudteeülekäigu koht, mida soovitakse ohutuskaalutlustel sulgeda.

Lisaks RLOP-ile on TTJA kohtunud AS Eesti Raudtee, AS Edelaraudtee ning Transpordiameti esindajatega, et hinnata „punase tule kaamera“ kasutuselevõtu võimalusi. „Punase tule kaamera“ tähendab, et raudteeülesõidukohad, mis on varustatud foorisignalisatsiooniga, on ka seotud kontrolliva kaameraga, mis pildistab kiiruskaameraga sarnaselt neid sõidukeid, mis ületavad ületuskoha foori keelava näidu korral.

8. Euroopa Liidu projektide rakendamine ja osalus

Rail Baltic (edaspidi RB) – 2022. aastal jätkati Eestis põhitrassi projekteerimisega ning kohtobjektide ehitamisega. Ehitustööde tellimine ja koordineerimine on jagatud kolme erineva organisatsiooni vahel, kohtobjektidega tegeleb Rail Baltic Estonia OÜ, riigimaantee rajatistega Transpordiamet ning põhitrassiga rahvusvaheline ühissetevõtte RB Rail AS. Põhitrassi projekteerimine on olnud 2022. aastal jätkuvalt ajakulukas, kuid märgiline samm edasi oli esimese põhitrassi ehitusloa taotluse esitamine TTJA-le 2022. aasta IV kvartalis. Taotlus hõlmas endas 9,4 km pikkust Kohila lõiku, mis algas Harju ja Rapla maakonna piirilt ning lõppes Lohu ja Mälivere vahelise alaga.

Võrreldes varasemate aastatega on hüppeliselt tõusnud ehitusloa taotluste ja väljastatud ehituslubade arv. 2022. aastal esitati ehitusloa taotlus ligikaudu 130 ehitisele ning ehitusluba väljastati ligikaudu 150-le ehitisele. Väljastatud ehituslubadest moodustasid olulise osa Ülemiste infrastruktuuri rekonstrueerimisega seotud rajatised ning Ülemiste reisiterminali raudteerajatised. Ülemiste reisiterminali raudteerajatisete ehitushankega rajatakse tulevase terminalihoone maa-alused betoonkonstruktsioonid koos uute ooteplatvormidega tänastele Elroni ja tulevastele Rail Baltica rongidele.

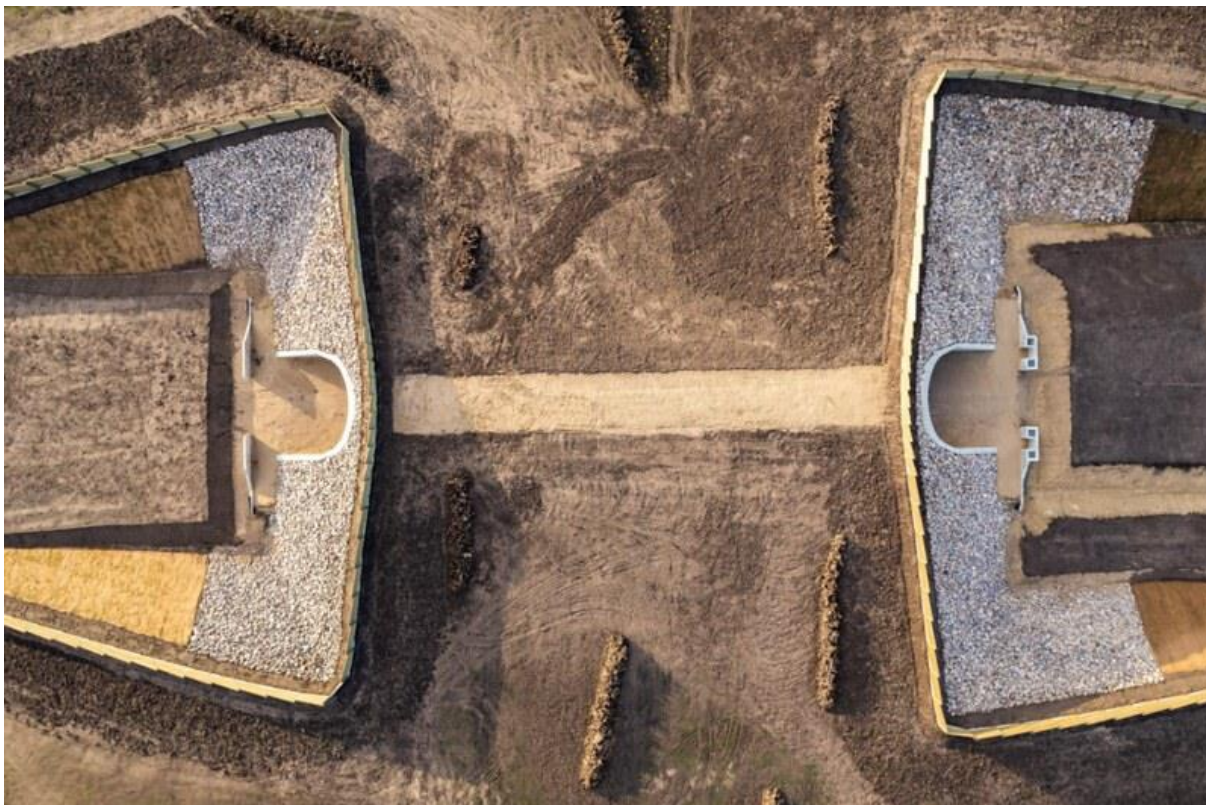
Suure tähelepanu osaliseks said 2022. aastal ökoduktide ehitusloa menetlused ning nende toimivuse tagamise teemadel viidi läbi mitmeid arutelusid. Lisaks alustas TTJA RB ehitiste kasutusloa taotluste menetlustega, kusjuures kasutusluba väljastati Tagadi ja Künka tee viaduktidele. Seega on täiendavalt ehituslubadele tehtud RB puhul algust kasutuslubade taotlemise ja väljastamisega.

RB loamenetlustega tegelev TTJA meeskond on komplekteeritud ja omab võimekust toime tulla intensiivsema loataotluste perioodiga ja mahukate põhitrassi taotlustega.

Projekteerimine käib jätkuvalt kogu põhitrassi ulatuses. Olulisematest kohtobjektide projektidest valmis Ülemiste reisiterminali projekt ning lõppjärgus on reisirongide hooldusdepoo projekt. Pärnumaal on endiselt töös maakonnaplaneeringu muutmine.

Põhitrassi ehitusloa taotluste esitamise eelduseks lisaks projekteerimisele on ka keskkonnamõjude hindamine (KMH). 2022. aastal tunnistati nõuetele vastavaks kaks KMH aruannet (1. lõik „Ülemiste-Kangru“ ja 4. lõik „Harju ja Rapla maakonna piir-Hagudi“).

Kokkuvõtlikult saab öelda, et RB elluviimine on olenemata senistest viivitustest hoogu kogumas. Ehitustööd on alanud, projekteerimistegevused hakkavad jõudma lõppjärku, mitmes lõigus on KMH aruanded valminud ning ühes sellega on kasvanud TTJA roll ning koormus projektis.



Joonis 20. Loone ökodukt. Allikas: Rail Baltic Estonia OÜ

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

Vabariigi Valitsus kinnitas 27.01.2022 avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunava tegevuskava aastateks 2021–2028¹. Tegevuskava annab suunised uute investeerimisprojektide alustamiseks ning on seni kõige ambitsioonikam investeeringute kava, mis Eestis vastu võetud. Tegevuskava näeb muuhulgas ette TEN-T põhivõrku kuuluvate 1520 mm raudteeliinide elektrifitseerimise ning peamistel liinidel ka reisirongide kiiruse tõstmise kuni kiiruseni 160 km/h.

AS Eesti Raudteele eraldati 10,6 miljonit eurot Ülemistel asuva raudtee sorteerimisjaama likvideerimiseks ning Tapa sorteerimisjaama rekonstrueerimiseks. Ülemiste sorteerimisjaama viimine Tapale annab Ülemiste linnaruumile rohkem avarust juurde ning avab võimaluse uute investeeringute toomiseks piirkonda, kuhu rajatakse Rail Balticu terminal.

¹ <https://www.mkm.ee/media/6948/download>

Kokkuvõtvalt saab öelda, et raudteefrastruukturi osas on käimas suured muutused nii uue 1435 mm rööpmelaiusega RB rajamise näol kui ka 1520 mm raudtee moderniseerimisel. Raudteetransport on reisijate seas järjest populaarsem ning kiiruste tõstmine annab sellele veelgi hoogu juurde.

LISA 1 Ülevaade transpordiosakonna/ehitus- ja raudteeosakonna järelevalve tegevustest 2022

Tabel 5. 2022. aasta järelevalve tegevused.

Järelevalve toimumine	Seotud ettevõtte	Järelevalve teemad
I poolaasta	Operail AS (kolmel erineval korral)	Veeremi tehniline ohutus ja dokumentatsioon
I poolaasta	GoCraft AS	ECM-sertifikaadi väljastamise menetluse järelevalve
I poolaasta	Enefit Power AS (väljastatud ühtse ohustunnistuse järelevalve)	- Ettevõtte ohutusjuhtimise süsteem ja selle toimimine - Ettevõtte riskide hindamise kord ja selle toimimine - Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine
I poolaasta	Select Service AS	- Veeremi tehniline ohutus ja dokumentatsioon - Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine - Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele - Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele
I poolaasta	Eesti Raudtee AS (Sangaste jaam)	- Veeremi tehniline ohutus ja dokumentatsioon - Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine - Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele - Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele - Jaama tehnokorraldusakti kontroll
II poolaasta	Operail Repairs OÜ (Tapa)	ECM-sertifikaadi väljastamise menetluse järelevalve
II poolaasta	Eesti Raudtee AS (Vaivara, Auvere, Soldina jaamad)	- Veeremi tehniline ohutus ja dokumentatsioon - Ettevõtte ohutusjuhtimise süsteem ja selle toimimine - Ettevõtte riskide hindamise kord ja selle toimimine - Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine - Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele - Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele - Jaama tehnokorraldusakti kontroll
II poolaasta	Operail AS (Vaivara)	Veeremi tehniline ohutus ja dokumentatsioon
II poolaasta	Sillamäe Sadam AS	Veeremi tehniline ohutus ja dokumentatsioon

		• Vedurijuhtide sertifitseerimine
II poolaasta	Berenike AS (Paljassaare)	• Veeremi tehniline ohutus ja dokumentatsioon • Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine • Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele • Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele
II poolaasta	Enefit Power AS (Vaivara jaam)	• Veeremi tehniline ohutus ja dokumentatsioon • Vedurijuhtide sertifitseerimine
II poolaasta	Edelaraudtee AS (Viljandi, Võhma jaamad)	• Veeremi tehniline ohutus ja dokumentatsioon • Ettevõtte ohutusjuhtimise süsteem ja selle toimimine • Ettevõtte riskide hindamise kord ja selle toimimine • Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine • Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele • Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele • Jaama tehnokorraldusakti kontroll
II poolaasta	Operail Repairs OÜ (Muuga)	• ECM-sertifikaadi väljastamise menetluse järelevalve
II poolaasta	MGT Muuga Grain Terminaal	• Veeremi tehniline ohutus ja dokumentatsioon • Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine • Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele • Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele • Jaama tehnokorraldusakti kontroll
II poolaasta	Formet Grupp OÜ	• Veeremi tehniline ohutus ja dokumentatsioon • Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine • Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele • Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele
II poolaasta	Eesti Raudtee AS (Ropka jaam)	• Raudteeliikluse ja manöövr töö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine • Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele • Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele
II poolaasta	Enefit Power AS (Ahtme, Musta jaam, veeremidepoo)	• Veeremi tehniline ohutus ja dokumentatsioon • Ettevõtte ohutusjuhtimise süsteem ja selle toimimine • Ettevõtte riskide hindamise kord ja selle toimimine

		• Raudteeliikluse ja manöövritöö korraldamiseks ettenähtud tehniliste vahendite ja dokumentatsiooni olemasolu ja kasutamine • Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele • Liikluskorralduse ja -seadmete vastavus sätestatud nõuetele • Jaama tehnikorraldusakti kontroll
II poolaasta	GoTrack OÜ	• ECM-sertifikaadi väljastamise menetluse järelvalve
II poolaasta	AS Eesti Liinirongid (Pääsküla depoo)	• Veeremi tehniline ohutus ja dokumentatsioon
II poolaasta	Eesti Raudtee AS	• Raudteeinfrastruktuuri vastavus kehtestatud nõuetele

LISA 2: Arengud koostalitlusvõimes

Tabel 6. Andmetabel Euroopa Raudteeametile. Andmed seisuga 31. detsember 2022

1. Lines excluded from the scope of IOP/SAF Directive (end of year)

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

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

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

3. PRM adapted stations (end of year)

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

4. Train driver licenses (end of year)

4a	Total number of valid European licenses issued in accordance with the Directive 2007/59/EC (as amended)	628
4b	Number of newly issued European licenses (first issuance)	79

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

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

5d	New authorisations (article 14(1)(d) Regulation (EU) - total	0
5da	Freight wagons	0
5db	Passenger coaches	0
5dc	Thermal or electric traction units	0
5de	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0
5df	Special vehicles/OTM	0
5e	Authorisations in conformity to type (article 14(1)(e) Regulation (EU) - total	0
5ea	Freight wagons	0
5eb	Passenger coaches	0
5ec	Thermal or electric traction units	3
5ee	Self-propelling thermal or electric passenger trains	0
5ef	Special vehicles/OTM	0

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

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

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

FTE staff involved in safety certification	2
FTE staff involved in vehicle authorization	1
FTE staff involved in supervision	6
FTE staff involved in other railway-related tasks	1

LISA 3 Kehtivad ohutustunnistused ja -load

Tabel 7. Kehtivad ohutustunnistused ja -load seisuga 31.12.2022.

Ettevõtte nimi	Loa/tunnistuse tüüp	Loa/tunnistuse number	Kehtivuse algus	Kehtivuse lõpp
AS Eesti Raudtee	Ohutusluba A osa	EE1120190002	24.01.2019	24.01.2024
	Ohutusluba B osa	EE1220190002	25.01.2019	25.01.2024
Edelaraudtee AS	Ohutusluba A osa	EE1120180003	11.11.2018	11.11.2023
	Ohutusluba B osa	EE1220180006	24.12.2018	24.12.2023
AS Operail	Ohutustunnistus A osa	EE1120190001	23.01.2019	23.01.2024
	Ohutustunnistus B osa	EE1220190001	23.01.2019	23.01.2024
Vesta Terminal Tallinn OÜ	Ohutustunnistus A osa	EE1120190003	01.02.2019	01.02.2024
	Ohutustunnistus B osa	EE1220190003	15.02.2019	15.02.2024
AS Maardu Raudtee	Ohutustunnistus A osa	EE1120180004	02.10.2018	02.10.2023
	Ohutustunnistus B osa	EE1220180003	10.12.2018	10.12.2023
AS Eesti Liinirongid	Ohutustunnistus A osa	EE1120180006	03.10.2018	03.10.2023
	Ohutustunnistus B osa	EE1220190006	03.12.2019	11.12.2023
Dekoil OÜ	Ohutustunnistus A osa	EE1120180009	02.11.2018	02.11.2023
	Ohutustunnistus B osa	EE1220180009	10.12.2018	10.12.2023
AS GoRail	Ohutustunnistus A osa	EE1120190006	07.06.2019	07.06.2024
	Ohutustunnistus B osa	EE1220200001	06.01.2020	07.06.2024
AS Sillamäe Sadam	Ohutustunnistus A osa	EE1120180008	02.10.2018	02.10.2023
	Ohutustunnistus B osa	EE1220180008	10.12.2018	10.12.2023
AS Kunda Trans	Ohutustunnistus A osa	EE1120190005	22.03.2019	22.03.2024
	Ohutustunnistus B osa	EE1220190005	03.04.2019	03.04.2024
AS DBT	Ohutustunnistus A osa	EE1120190004	22.03.2019	22.03.2024
	Ohutustunnistus B osa	EE1220190004	22.03.2019	22.03.2024
Skinest Rail AS	Ohutustunnistus A osa	EE1120180002	11.07.2018	05.02.2023
	Ohutustunnistus B osa	EE1220180002	11.07.2018	05.02.2023
Nord Terminals AS	Ohutustunnistus A osa	EE1120200003	04.02.2020	04.02.2025
	Ohutustunnistus B osa	EE1220200004	04.02.2020	04.02.2025
Enefit Power AS	Ühtne ohutustunnistus	EE1020210112	31.08.2021	31.08.2026
Sia "LDZ CARGO"	Ühtne ohutustunnistus	EU1020210211	17.12.2021	16.12.2026
Horizon Tselluloosi ja Paberi AS	Ühtne ohutustunnistus	EE1020220258	11.11.2022	11.11.2027

LISA 4 Kehtivad tegutsemise ohutustunnistused

Tabel 8. Kehtivad tegutsemise ohutustunnistused seisuga 31.12.2022.

Ettevõtte nimi	Tunnistuse number	Kehtivuse algus	Kehtivuse lõpp
Osaühing Eesti Viljasalv	EE1320220008	21.10.2022	21.10.2027
Osaühing Select Service	EE1320220009	21.10.2022	21.10.2027
Agrochema Eesti OÜ	EE1320220006	31.05.2022	31.05.2027
Osaühing MGT MUUGA GRAIN TERMINAAL	EE1320220005	20.05.2022	20.05.2027
Cronimet Nordic OÜ	EE1320220004	17.05.2022	17.05.2027
OSAÜHING FORMET GRUPP	EE1320220003	25.02.2022	25.02.2027
AS Tiigi Keskus	EE1320220002	27.01.2022	27.01.2027
AS Tiigi Keskus	EE1320220001	10.01.2022	10.01.2027
AS SANKOTRANS	EE1320210025	06.12.2021	06.12.2026
AS TARTU TERMINAL	EE1320210024	26.11.2021	26.11.2026
OÜ Stivis	EE1320210021	25.11.2021	25.11.2026
Aktsiaselts RGR	EE1320210023	12.11.2021	12.11.2026
Aktsiaselts Propaan	EE1320210022	07.10.2021	07.10.2026
BLRT Refonda Baltic OÜ	EE1320210020	04.08.2021	04.08.2026
AS Kuusakoski	EE1320210019	15.07.2021	15.07.2026
OÜ Exmet	EE1320210018	16.06.2021	16.06.2026
ALEKON CARGO Osaühing	EE1320210017	08.06.2021	08.06.2026
OÜ TMB Element	EE1320210016	03.06.2021	03.06.2026
Aktsiaselts FRELOK	EE1320210014	06.05.2021	06.05.2026
OÜ Kemotar	EE1320210013	06.05.2021	06.05.2026
Aktsiaselts Komerk	EE1320210015	05.05.2021	05.05.2026
OÜ Stivis	EE1320210012	14.04.2021	14.04.2026
"HORIZON" TSELLULOOSI JA PABERI AKTSIASELTS	EE1320210005	06.04.2021	06.04.2026
Aktsiaselts Vigolin	EE1320210009	02.04.2021	02.04.2026
Osaühing Aleksander-Ehitus	EE1320210011	01.04.2021	01.04.2026
Osaühing Raudteeveod	EE1320210010	01.04.2021	01.04.2026
BALTIC OIL SERVICE OÜ	EE1320210008	01.04.2021	01.04.2026
Narva Gate OÜ	EE1320210007	01.04.2021	01.04.2026
ABEMI LAOTEENUSED OÜ	EE1320210006	04.03.2021	04.03.2026

Aktsiaselts Ingle	EE1320210004	15.02.2021	15.02.2026
Osaühing Riigiressursside Keskus	EE1320210003	28.01.2021	28.01.2026
AS Alexela	EE1320210026	21.01.2021	21.01.2026
Enefit Power AS	EE1320210002	01.01.2021	01.01.2026
Enefit Power AS	EE1320210001	01.01.2021	01.01.2026
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	08.12.2020	08.12.2025
Nordkalk AS	EE 1 3 2020 0027	07.12.2020	07.12.2025
Scandagra Eesti Aktsiaselts	EE 1 3 2020 0026	01.11.2020	01.11.2025
Katoen Natie Eesti Aktsiaselts	EE 1 3 2020 0025	01.12.2020	01.12.2025
Katoen Natie Eesti Aktsiaselts	EE 1 3 2020 0024	01.12.2020	01.12.2025
AS NOVOTRADE INVEST	EE 1 3 2020 0023	06.11.2020	06.11.2025
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	08.07.2020	08.07.2025
LEONHARD WEISS OÜ	EE 1 3 2020 0019	15.05.2020	15.05.2025
ESTMA Terminaali Osaühing	EE 1 3 2020 0018	03.07.2020	03.07.2025
Vesta Terminal Tallinn OÜ	EE 1 3 2020 0017	02.07.2020	02.07.2025
aktsiaselts TALLINNA SADAM	EE 1 3 2020 0016	02.07.2020	02.07.2025
AS Valga Depoo	EE 1 3 2020 0015	23.05.2020	23.05.2025
PALDISKI SADAMATE AS	EE 1 3 2020 0014	09.07.2020	09.07.2025
BLRT Grupp Aktsiaselts	EE 1 3 2020 0013	03.07.2020	03.07.2025
AS Nynas	EE 1 3 2020 0012	02.07.2020	02.07.2025
HHLA TK Estonia AS	EE 1 3 2020 0011	08.07.2020	08.07.2025
Aktsiaselts Kunda Trans	EE 1 3 2020 0010	02.07.2020	02.07.2025
AS DBT	EE 1 3 2020 0009	01.05.2020	01.05.2025
Enefit Kaevandused AS	EE 1 3 2020 0008	18.05.2020	18.05.2025
Aktsiaselts SILLAMÄE SADAM	EE 1 3 2020 0007	08.07.2020	08.07.2025
OÜ GALLUM KOMMERTS	EE 1 3 2020 0006	28.04.2020	28.04.2025
Aktsiaselts Alexela Terminal	EE 1 3 2020 0005	09.07.2020	09.07.2025
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	05.10.2018	05.10.2023
ORICA EESTI OSAÜHING	EE 1 3 2018 0005	13.09.2018	13.09.2023
Skinest Technology AS	EE 1 3 2018 0004	01.05.2018	01.05.2023
MAARDU RAUDTEE AKTSIASELTS	EE 1 3 2018 0003	01.02.2018	01.02.2023