

## **RAUDTEELIIKLUSÕNNETUSE UURIMISARUANNE**

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

Raudteeõnnetus „Raudteeseaduse” jaotuse järgi: esimese astme raudteeõnnetus  
(raudteeveeremi kokkupõrge teise transpordivahendiga, millega kaasnes üks või mitu inimohvrit)

Raudteeõnnetuse koht ja kuupäev: Hertu raudteeülesõidukohal (Raplamaal) 14.  
aprillil 2007.a.

Tallinn  
2007

## 1. KOKKUVÕTE

1. Lelle – Rapla jaamavahel automaatselt reguleerimata Hertu raudteeülesõidukohal toimus Pärnu – Tallinn kolmevagnilise reisiringi nr 0232 ja sõiduauto BMW 525 registreerimisnumbriga 579 AZM kokkupõrge 14.04.2007 kell 18.08.
2. Hertu raudteeülesõidukohal on suhteliselt väike raudtee- ja teeliiklusintensiivsus. Teeliikleja ülesõidukohale lähenemisel avaneb talle avar vaade üle heinamaa vasakule rongi lähenemise suunale. Ülesõidukoht on varustatud normikohaste hoiatusmärkidega.
3. Õnnetuse tagajärjel hukkus sõiduauto juht ja kergemaid vigastusi sai kaassõitja. Sõiduauto BMW muutus kasutuskõlbmatuks. Diislrongi mootorvagn sai kahjustusi. Vedurimeeskond ega reisijad vigastusi ei saanud. Raudteefrastruktuur jäi terveks.
4. Autojuht sõitis ülesõidule kiirusel 50-60km/h. Ta jaotas tähelepanu paremal tagaistmel oleva reisija ja vastupäikese korral ees oleva sõidutee vahel. Autojuht ei vaadanud vasakule, et teha kindlaks lähenevat reisiringi.
5. Õnnetuse põhjustas inimlik eksimus. Autojuht ei peatanud sõidukit selleks ettenähtud kohas rööbastee ees, et lähenevat rongi läbi lasta.
6. Täiendavalt on vaja hinnata hooldamata heinamaal kevadel üle talve jäänud taimestiku võimalikule mõjule madalast autost vaatamist piirava tegurina.
7. Uurimisaruanne edastatakse aruande lõpus tehtud ettepaneku menetlemiseks Edelaraudteele AS. Teadmiseks väljastatakse uurimisaruanne Euroopa Raudteeagentuurile, Häirekeskuse Põhja-Eesti Keskusele, Lääne Politseiprefektuuri Rapla politseijaoskonnale, Põhja Regionaalsele Maanteeametile, Põhja Regionaalse Maanteeameti Rapla osakonnale ja Raudteeinspeksioonile ning sõiduauto BMW omanikule.

### 1.1 Conclusion

1. In the section between Lelle and Rapla stations on the Hertu level crossing without automatic setting took place a collision between the Pärnu-Tallinn three rail-car passenger train no 0232 and a private car BMW 525 with the licence plate number 579 AZM on the 14th of April, 2007 at 6. 08 p.m.
2. The rail and road traffic intensity on the Hertu level crossing is relatively low. The road vehicle drivers approaching the level crossing have a wide view over the grassland to the left direction of the approaching train. The level crossing is equipped with regular warning signs.
3. The driver of the car perished at the result of the accident, the fellow passenger received lighter bodily injuries. The BMW car became unfit for use.

4. The motorcar of the diesel train was damaged. Its right side class lights case and the right front corner of the locomotive trunk were in the length of 1 meter crushed in, the end cock brackets of the power and brake main were wrecked, the snow plough was deformed beyond repair, the compressed air pipe of the steam whistle was bruised, the motorcar trunk metal was ripped off from the fastening places of the snowplough and the uncoupling bracket and its chain broken. The boogie was damaged. The locomotive driver, the assistant driver and the passengers were not hurt. The railway infrastructure remained intact.
5. The driver had driven out to the level crossing at the speed of 50-60km/h. He divided his attention between the passenger, who was sitting in the right backseat and in case of reflecting sun, between the road in front of him. The driver did not look to the left, to make sure whether there was a passenger train approaching. There was no sun shining from the direction of the approaching train.
6. The accident was caused by the human error. The driver did not stop his vehicle in the place foreseen at the railway to let the train pass.
7. It is necessary to evaluate additionally the possible impact of the vegetation in the unkempt grassland that had remained in spring from the winter period as a limiting factor to vision from a low car.
8. The investigation report will be forwarded for proceeding of the proposals, presented at the end of the report to Edelaraudtee AS (Southwest Rail PLC). The investigation report will be forwarded for taking notice to the European Railway Agency, to the North-Estonian Alarm Centre, to the Rapla Police Department of the West Police Prefecture, to the North Regional Road Administration, to the Railway Inspectorate and to the owner of the private car BMW.

## 2. OTSESED FAKTID JUHTUMI KOHTA

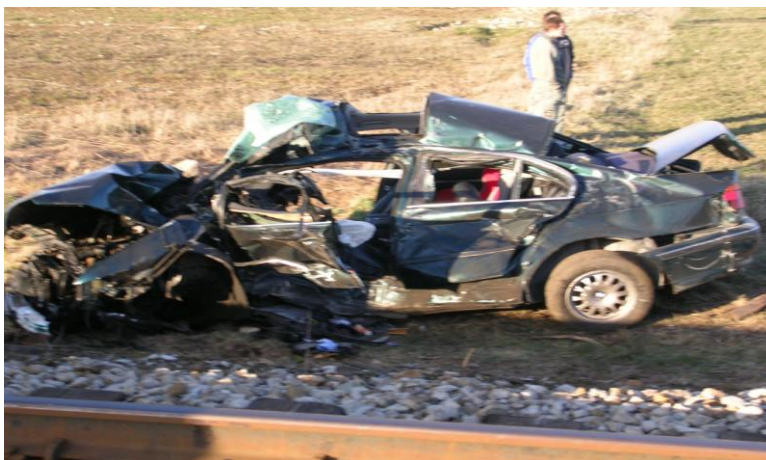
### Juhtum

Laupäeval, 14. aprillil 2007.a. kell 18.08 toimus Raplamaal Lelle – Rapla jaamavahel automaatselt reguleerimata Hertu raudteeülesõidukohal Pärnu - Tallinn reisirongi ja sõiduauto BMW kokkupõrge.

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

Pärnust tulnud reisirong oli kokkupõrkejärgselt peatunud ülesõidukohast Tallinna pool. Raudteeülesõidukoha puitkattel olid tugevalt sissehõõrdunud lohisemisjäljed, mis kulgesid 1,65m pikkuselt poolviltu kuni puitkatte servani. Sõiduauto BMW 525 oli paiskunud sõiduteelt välja ja asus tuleku suunas samal pool raudteed heinamaal mootoriga diagonaalselt Tallinna suunas. Sõiduauto vasak tagumine ratas jäi sõidutee servast 55,9m ning lähimast rööpast 6,32m

kaugusele. Auto vasak esimene ratas asus sõidutee servast 58,3m ja lähimast rööpast 5,50m kaugusel.



Sõiduauto  
BMW 579AZM  
õnnetusjärgselt

Autol puudus esimene vasak ratas, mis oli paiskunud koos amortisaatori ja õõtshoovaga autost 20m kaugusele Tallinna suunas. Sõiduauto oli täielikult deformeerunud. Sõiduauto BMW ja sõidutee vahelisel alal paiknesid erinevatel kaugustel avamata limonaadipudel ja väikelapse sokk, sõiduauto purunenud tagaklaas, plastikutükid, lapse kinnas, kolmnurkne rätik, sõiduauto katuseluuk ja soojendusradiاتور, esilaternate kattedklaasid, õhufiltri tükk, külgpeegel, salongi tuulutuse filter ja sõiduauto armatuurlaua näidikute komplekt.

Teisel pool raudteed asusid sõiduauto deformeerunud esipõrkeraud ja selle tükid. Rööbaste vahel asusid plastiktükk ja purunenud esilatern.

Sõiduauto juhi kohalt tõsteti välja noore naise surnukeha.

Sündmuskohale kutsuti politsei, päästeteenistus ja meditsiiniline kiirabi.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kriisireguleerisosakonda uurimisüksusele saabus Raudteeinspeksiooni järelevalveosakonna juhataja teade toimunud raudteeõnnetusest 20. aprilli hommikul. Samal päeval võttis uurimisüksus vastu otsuse viia läbi õnnetuse uurimine. Uurimise teostab vastutava uurija ülesandeid täitev kriisireguleerimise osakonna peaspetsialist Jüri Olde. Samal päeval teavitas vastutav uurija uurimise alustamisest Euroopa Raudteeagentuuri. Uurimise läbiviimise käigus tutvub vastutav uurija õnnetust kajastavate materjalide ja seda iseloomustavate asjaoludega. Ta teeb kindlaks õnnetuse põhjuse ning koostab uurimisaruande, milles esitab ettepaneku rakendada meetmeid liiklusohutuse suurendamiseks ja taoliste õnnetuste toimumise vähendamiseks.

## Juhtumi taust

Raudteeõnnetusse sattunud Edelaraudtee AS reisirongi juhtis tema tütarettevõtte Edelaraudtee Veeremi OÜ kaheliikmeline vedurimeeskond. Vedurijuht omab 13.09.2006 Raudteeinspeksiooni poolt välja antud vedurijuhiluba, mille kohaselt oli talle 12.07.2006 omistatud diislrongi juhtimise õigus. Käesoleval ajal on vedurijuhiluba kehtiv. Vedurijuhiabi omab Eesti Raudtee ja Kutsekoja poolt 24.08.2006 välja antud kutsetunnistust, mis kinnitab tema vastavust vedurijuhi abi I, diislrongijuhi abi kutsekvalifikatsiooni nõuetele. Kutsetunnistust kehtib kuni 24.08.2011.

Sõiduauto BMW 525 registreerimisnumbriga 579 AZM juhtis 21.02.2003 välja antud ja kehtivat B-kategooria juhiluba omanud autojuht. Sõiduauto kuulus eraisikule.

Tunnistused ja ütlused on võetud juhtumi pealtnägijalt ning hukkunu elukaaslaselt, kes on sõiduauto BMW omanik.

Pärnu – Tallinn marsruudil sõitis reisirongina nr 0232 Edelaraudtee AS tüterettevõtte Edelaraudtee Veeremi OÜ diislrong DR1BJ 3711. Rong koosnes 3 vagunist, mille peas asus kokkupõrkesse sattunud mootorvagon 3711.

Hertu raudteeülesõidukoht jääb Lelle – Rapla jaamavahel Edelaraudtee Infrastruktuuri AS infrastruktuuril Pärnu – Tallinn peateele asukohaga 58,163km. Ülesõidukoht ei ole automaatselt seadistatud. Rongide liiklussagedus on 18 rongi ööpäevas ja autotranspordi liiklussagedus on 250 ühikut ööpäevas. Hertu raudteeülesõidukohale on omistatud 3. kategooria.

Suurim lubatud kiirus reisirongidele on 100km/h ja maanteeõidukitele 90km/h. Puidust heas korras ülesõidukatte laius on 6,5m. Vedurijuhi nähtavus ülesõidukohale on 1000m, raudtee vile märgid on olemas.

Hertu ülesõidukoht jääb Hertu – Põrsaku teel 1,077kilomeetrile. Sõidutee omab püskatet ja on ülesõidukohal 5,1m lai. Ülesõidukoht on varustatud hoiatusmärkidega 112 „Tõkkepuuta raudteeülesõidukoht” ja 121 „Üherööpmeline raudtee”. Liiklusmärgid on paigaldatud vastavalt EVS 613:2001 „Liiklusmärgid ja nende kasutamine” nõuetele. Maanteeliiklejale on nähtavus 50m kauguselt lähimast rööpast rongi tuleku suunale 500m ulatuses ning 8m kauguselt 700m ulatuses.

Põhja-Eesti Häirekeskusele saabus kohalikult elanikult teade õnnetusjuhtumist õnnetuspäeval kell 18.10. Kell 18.12:14 anti korraldus Rapla päästemeeskonnale sündmuskohale sõita ja kell 18.12:15 anti sama korraldus Kehtna päästemeeskonnale. Rapla päästemeeskond jõudis sündmuskohale kell 18.19:04 ja Kehtna päästemeeskond kell 18.23:06. Rapla päästemeeskond lahkus sündmuskohalt kell 18.41:49 ja Kehtna päästemeeskond vabanes kell 18.31:40. Rapla kiirabile anti korraldus sündmuskohale sõita kell 18.13:24. Sündmuskohale jõuti kell 18.22:56, sealt siirduti kannatanuga Rapla Haiglasse kell 18.29:08. Kiirabimeeskond vabanes kell 18.51:55. Häirekeskus sai lisainfo, milles öeldi, et auto on sõitnud rongile ette, inimesed on autos kinni. Kell 18.12 teatas häirekeskus juhtunust politseile ja päästekomandole. Kell 18.15 saadi info Edelaraudtee dispetšerilt, kell 18:29 anti häirekeskusele info autojuhi oletatavast eksitusest ja teatati lapse viimisest Rapla haiglasse. Õnnetuses vigastada saanud sõiduauto BMW toimetati Rapla politseijaoskonna territooriumile.

## Hukkimised, vigastused ja varaline kahju

Hertu raudteeülesõidukohal toimunud liiklusõnnetuses hukkus sõiduauto BMW juht. Tema surma põhjustasid aju-kolju, massiivsed kehatüve ja jäsemete tõmp trauma koljupõhimiku roiete murdudega ning siseorganite (süda, kopsud, maks, neerud, põrn) eluohtlikud vigastused.

Kergemaid vigastusi sai autos tagaistmel paiknenud turvatoolis sõitnud 3-aastane laps.

Kokkupõrke tagajärjel muutus kasutuskõlbmatuks sõiduauto BMW 525 registreerimisnumbriga 579 AZM. Auto ei kuulu taastamisele.



Mootorvaguni  
DR1B3711  
välisvigastused

Edelaraudtee Veeremile OÜ kuulunud diiselrongil sai kahjustusi mootorvagun 3711, mille parempoolne signaallaternate karp ja vagunikere parem esinurk 1m<sup>2</sup> ulatuses oli muljutud, purunenud oli toite- ja pidurimagistraali otsakraanide 2 kronsteini, taastamiskõlbmatult oli deformeerinud lumeraud, vedurivile suruõhu toru oli muljutud, lumeraua kinnituskohtadest oli vaguni kere metall lahti rebitud ja lahtihaakimise kronstein CA-3 ja kett olid purunenud. Samuti tehti kindlaks pöördvankri vigastused. Mootorvaguni 3711 remondi maksumuseks kujunes kalkulatsiooni järgi 320850 krooni.

Raudteeinfrastruktuurile kahju ei tekitatud.

Peale varalise kahju tekitati Edelaraudtee AS-le moraalset kahju reisijateveo maine langusega.

### Välised asjaolud

Õnnetus toimus selge päikesepaistelise ilmaga, kus rong lähenes autole vasakult autojuhi-poolsest küljest. Päike paistis autojuhile madalalt vastu. Kolmeaastane laps istus turvatoolis sõiduauto tagaistmel paremal.

Sõidutee oli kuiv, auto liikus lauges kurvis kergel tõusul.

## 3. UURIMISTE JA KÜSITLUSTE ANDMED

### Kokkuvõte ülestunnistustest

Diiselrongijuht on andnud seletuse ning ütluse toimunu kohta. Ta teatas, et 14.04.2007 kella 18.00 ajal oli rong nr 0232 Pärnu – Tallinn väljunud Keava jaamast, järgmine peatus pidi olema Rapla. Pärnust väljus rong kell 16.42. Hertu raudteeülesõidule kell 18.08 lähenedes nägi vedurijuht paremalt ülesõidule kiirusega umbes 50-60km/h lähenevat sõiduautot. Auto oli sel hetkel umbes 150-200m ülesõidukohast eemal. Auto kiirus vähenes enne ülesõidukohale jõudmist, vedurijuhile tundus, et auto tuli nn vabakäigul ja juht valmistus pidurdama, kuid kui auto hakkas vahetult ülesõidule lähenema, tundus vedurijuhile, et auto hoog

enam ei langenud ja autojuht ei kavatse pidurdada. Rong oli selleks ajaks jõudnud umbes 50m kaugusele ülesõidukohast. Rongi kiirus oli 80km/h. Vedurijuht andis kõigepealt rongi tugevat vilet ja arvas, et autojuht paneb seda tähele ning jõuab veel pidurdada. Seejärel tegi vedurijuht kohe kiirpidurduse. See oli umbes 30-40m enne raudteeülesõidukohta, kuid nii suurel kiirusel ja sellise massi juures (rongis oli 3 vagunit, mis kogu veeremi massiks teeb umbes 158 tonni). Vedurijuht ei osanud öelda, kas sõiduauto juht viimasel hetkel pidurdas või mitte, kuid nii palju kui auto vedurijuhi vaateväljas oli, jäi mulje, et juht ei pidurdanud. Autojuhti ei jõudnud vedurijuht kuigipalju näha. Vedurijuht sai aru, et tegemist on naisterahvaga. Vedurijuhile jäi tunne, et autojuht vaatas otse ette, mitte vasakule ega paremale enne ülesõidukohale jõudmist, kuid see võis olla ainult vedurijuhi mulje. Kuivõrd vedurijuhi kabiin on maapinnast umbes 2m kõrgusel, siis vedurijuht ei näinud täpselt kokkupõrke momenti. See oli tunda tugeva tõukena. Vedurijuht hindab rongi pidurdustekonna enne peatumist 200m pikkuseks. Pärast kokkupõrget vedurijuht ei näinud sõiduautot ei aknast ega küljepeeglist. Parempoolsest küljepeeglist nägi vedurijuht vaid ühte suuremat detaili lendamas, mis oli tõenäoliselt sõiduauto ratas. Peale rongi seisma jäämist saatis vedurijuht abi õnnetuspaika sõiduauto juurde olukorda kontrollima. Ise väljus ta, kontrollis rongi üle ja selgitas reisijatele seisaku põhjust. Klienditeenindaja kontrollis, kas rongis olnud reisijatest keegi viga sai. Ükski reisijatest viga ei saanud, vähemalt ei teatanud sellest ei vedurijuhile ega klienditeenindajale. Samuti ei saanud õnnetuses viga vedurijuht, tema abi ega klienditeenindaja. Veduril oli kokkupõrkes viga saanud esiosa. Lumeraud oli saanud muljuda ja parempoolsest ülemisest servast keevitusest lahti rebenenud. Esiosa parempoolsed astmelauad olid samuti deformeerunud, küljest oli rebenenud kiirusemõõtja tõmme, see oli metallist ja kummist toru veduri parempoolsel küljel allosas, maapinnast ca 50-70cm kõrgusel. Lisaks oli esiosas parempoolsel küljel allosas hulgaliselt värvikahjustusi, mis ulatusid maapinnast 165cm kõrguseni. Tõenäoliselt sai sõiduauto esimese löögi automaatsiduriga, mis asub veduri ees keskosas. Sõiduautost oli pritsinud mingi õli või määrdeaine laiali üle rongi lumeraua, seda õli oli ka automaatsiduril. Pärast rongi ülevaatust läks vedurijuht sõiduauto juurde. Selleks ajaks oli päästamet juba kohal, autojuht oli võetud autost välja ja pandud kilesse, teda vedurijuht ei näinud. Autole vedurijuht lähedale ei läinud. Autos olnud laps oli juba varem sealt välja võetud, kui vedurijuht õigesti aru sai, siis ühe kohaliku elaniku poolt, kes esimesena auto juurde jõudis. Õnnetuspaigal seisti umbes 25-30minutit, seejärel sõitis rong vähendatud kiirusega edasi. Raplas jäädi seisma, reisijad istusid ümber Viljandist tulnud rongile, mis sõitis edasi Tallinna. Raplas tulid kohale lukksepääd, kes keevitasid lumeraua maha ja kell 23.03 sõitis rong Tallinna suunas.

Vedurijuhiabi on andnud seletuse, mille kohaselt viibis ta jaamavahel sõites tagumises kabiinis ja oli just asutanud end minekuks läbi rongi, kui kuulis juhi antud pikka vilet, mispeale abi vaatas juhipoolsesse peeglist. Sealt nägi ta ülesõidul ristis rongi ees musta sõiduautot. Järgnes kokkupõrge, mida vedurijuhiabi peeglist jälgis. Abi tundis kergelt jõnksatust, tõusis tolmupilv ja rong peatus. Läbi rongi kabiini joostes andis vedurijuhiabi reisijatele lühikese info. Juht käskis abil õnnetuspaigale minna. Abi jooksis kohale ja andis olukorrast ülevaate päästeteenistusele. Pidades kontakte telefoniga, ootas abi ära päästeteenistuse ja politsei. Õnnetuspaigale oli kogunenud kohalikku rahvast.

Vedurimeeskond sai politseilt loa sõita Rapla jaamani. Reisijad olid jooksvalt informeeritud. Raplas tegi vedurimeeskond vaatluse abil kindlaks rongi seisukorra, ilmnenud deformatsioonid lumeraual. Tallinnast kutsuti lukksepad, kes puuduse kõrvaldasid ja võimaldasid rongil depoesse sõita.

Lisaks märgib vedurijuhiabi, et õnnetuspaigalt oli auto põllule lennanud. Auto oli tugevalt deformeerunud, eriti juhipoolsest küljest. Laps oli juuresolnud inimeste poolt autost välja võetud. Juht paistis rusude vahelt ja oli kaetud halli jopega. Ilm oli selge ja nähtavus hea.

Pealtnägija on andnud ütlused, kus märgib, et viibis kella 18.00 paiku aiamaal ja nägi, et üks tume sõiduauto sõitis raudteeülesõidu poole. Pealtnägija arvas, et auto kiirus võis olla umbes 50km/h, täpselt ei tea. Pealtnägijal puudus tunne, et auto oleks kihutanud. Sõiduauto tuli Hertu – Pörsaku teelt ja sõitis Valtu poole. Pealtnägija ei saanud aru, kas autojuht pidurdas või mitte. Järgmine moment, mida ta nägi, oli see, et rong tuli Keava poolt ja järgmisel hetkel lendas sõiduauto sõna otseses mõttes õhus kuni 150cm kõrgusel. Õhus auto tiire ei teinud, rattad olid maa poole ja niiviisi maandus ta ratastele raudteeülesõidukohast umbes 50m kaugusele. Auto üks ratas lendas veel hooga edasi umbes 10m Rapla poole. Pealtnägija hüüdis aiamaal, et juhtus avarii, helistage kiirabisse. Pealtnägija jooksis koos ühe poisiga auto juurde. Autos oli tagaistmel paremal pool väike laps turvatoolis. Turvarihm ei olnud kinni. Laps oli umbes 3-aastane. Ta nuttis, hüüdis emmet. Parempoolseid uksi lahti ei saadud ja siis võttis pealtnägija lapse vasakust tagumisest aknast välja. Auto juurde joostes nägi ta kohe, et autojuht, noor naine, on surnud. Ta ei liigutanud ega oianud. Pealtnägija ütles lapsele, et emme sai haiget ning hoidis tüdrukut süles, kuni tuli kiirabi. Lapsel oli huule peal veidi verd, rohkem vigastusi pealtnägija tal ei märganud. Laps tuli ise turvatoolist välja pealtnägijale sülle.

Sõiduauto BMW omanik on andnud ütlused, milles teatab, et oli hukkunud autojuhiga koos elanud peaegu 7 aastat, neil on 3-aastane tütar. Autojuhil oli olnud juhiluba juba mitmeid aastaid, vist 2000.aastast. Selle aja jooksul oli ta pidevalt autoga sõitnud, kuid kordagi ei ole olnud autoga sõitmise tõttu probleeme. Sõiduauto BMW 525 ostis ütluste andja 2006.a. oktoobrikuus ja sellest ajast oli autojuht BMW-ga sõitnud ning autoga harjunud. 14.04.2007 läks autojuht Hertu külla sõbranna juurde tema last vaatama. Ta võttis kaasa oma tütre. Tütar sõitis autos alati turvatoolis tagaistmel. Tavaliselt ei jätnud ema lapse turvarihma lahti. Laupäeval jäi ütluste andja seniks autojuhi vanemate juurde, kui viimane oma sõbrannale külla läks. Samal õhtul pidid nad veel oma koju tagasi sõitma. Ütluste andja ei oska õnnetuse põhjust öelda. Auto oli tehniliselt korras, mingeid piduritega seotud probleeme ei olnud. Autol oli ka ABS-pidurisüsteem ja see töötas korralikult.

Autojuht ei põdenud mingeid haigusi, mis oleksid võinud auto roolis juhi tähelepanuvõimet kahjustada. Ta oli korralik juht. Kui tütrele oli turvavöö lahti, siis võis ta seda ise teha, sest tüdruk oskab ise turvavööd lahti ja kinni vajutada. Hertus ei olnud autojuht esimest korda, see tee oli talle tuttav.



## Ohutuse juhtimissüsteem

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

1. Õnnetuseks loetakse:

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

2. Sidevahendid õnnetusest teatamiseks

2.1. Õnnetusest teatamiseks kasutatakse esimest kättesaadavat sidevahendit.

3. Teate koosseis

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

3.1.1. teate edastaja nimi, töökoht, telefoninumber, faks

3.1.2. mis toimus (juhtunu kirjeldus)

3.1.3. kus toimus ja kuidas sõita sündmuskohale

3.1.4. mis ajal toimus

3.1.5. kas on ohvreid

3.1.6. kas on vaja kiiresti abi ja millist

3.1.7. kas on inimeste evakueerimise vajadus

3.1.8. õnnetuse ulatus, riskihinnang ja tarvitusele võetud abinõud

3.1.9. keskkonnareostuse oht, mürgiste veoste olemasolu ja milliste

3.1.10. kellele on juhtunust varem teatatud

3.1.11. side sündmuskohaga.

Lisa 1 „Töötajate tegutsemise kord õnnetuse puhul”

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

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

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

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

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

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

3.6. Vedurimeeskond:

3.6.1. Liiklushäirete korral on vedurimeeskond kohustatud tegutsema vastavuses käesoleva juhendiga ja protsessikirjeldusega „Veduritöötajate töökorraldus

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

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

3.7. Klienditeenindaja:

3.7.3. Korraldab reisijate ohutu ümberistumise teisele transpordivahendile.

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

EÜ04-J06 sätestab

1. Üldsätted

Eesmärk

Selgitada välja sündmuse põhjused, põhjustajad ja tagajärjed.

2. Õnnetuste ja rikkumiste põhjuste juurdlus.

2.4. Õnnetuse põhjustanud praaktöö, õnnetuse ja avarii juurdlust võivad läbi viia kas struktuuriüksuste juhid iseseisvalt või teeb seda kvaliteedi- ja ohutusosakond. Juurdluse viis oleneb juhtunu iseloomust ja toimub vastavalt käesoleva juhendi lisale. (Lisa 1) „Õnnetuste põhjuste juurdluse korraldajad ja tähtajad”.

2.8. Kui juhtumi lõppjuurdluse kohustus on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi kriisireguleerimise osakonnal, tuleb ettevõttesisesel juurdluse korraldamisel kindlasti juhendada Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivi 2004/49/EÜ nõuetega (lisa 6).

## Õigusnormid

„Raudteeseaduse ja Teeseaduse muutmise seadus” sätestab

§ 6. Seadust täiendatakse §-ga 34<sup>1</sup> järgmises sõnastuses:

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

§ 30. Käesoleva seaduse § 2, § 5 punkt 1 ja § 6 jõustuvad 2008. aasta 1. jaanuaril.

„Liikluseeskiri” sätestab

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

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

§ 174. Lähenevale raudteesõidukile tee andmiseks ning muul juhul, mil raudteed ületada ei tohi, peab juht peatuma tõkkepuu ees, selle puudumisel vähemalt 10m kaugusel esimesest rööpast, ... .

„Raudteeülesõidukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend” sätestab

§ 3. Ülesõidukohtade kategooriad.

(1) Raudtee ja tee samatasandiline ristumiskoht ehk ülesõidukoht peab olema projekteeritud ja ehitatud nii, et oleks tagatud takistuseta ohutu liiklus raudteeveeremile mööda rööbasteed ning sõidukitele ja teistele liiklejatele mööda teed. Ülesõidukoht seadistatakse ehitusprojektiga ja antud juhendiga ettenähtud seadmetega. Igal kalendriaastal mai- või juunikuus korraldab raudtee valdaja tema omandisse või valdusse kuuluva ülesõidukoha ja selle seadme ning ülesõidukohale suubuvate teede liikluskorraldusvahendite komisjonilise ülevaatus. Ülevaatus komisjoni kutsutakse esindajad kohalikust omavalitsusest, tee valdajalt, Raudteeinspeksioonist ja ülesõidu asukohajärgsest politseiprefektuurist. Komisjoni otsused vormistatakse aktiga, mis edastatakse ülesõidukoharajatise valdajale või omanikule.

(4) Ülesõidukoht võib olla reguleeritud või reguleerimata.

4) reguleerimata ülesõidukoht tähistatakse ainult LE-s ettenähtud kohustuslike liikluskohustustega. Ohutu sõidu ja jalakäijate liiklemise üle rööbastee sellisel ülesõidukohal tagab sõiduki juht ja liikleja ise. Siia kuuluvad ülesõidukohad, mida ei ole nimetatud käesoleva lõike punktides 1), 2) ja 3) ning erandkorras kooskõlastatult teevaldaja, ülesõidukoha asukohajärgse politseiprefektuuri, kohaliku omavalitsuse ja Raudteeinspeksiooniga ka punktis 3) nimetatud olemasolevad ülesõidukohad.

Eesti Standard EVS 613:2001 „Liiklusmärgid ja nende kasutamine” sätestab

6 Hoiatusmärgid

6.2 Märk 111. Tõkkepuuga raudteeülesõidukoht

Märk 112. Tõkkepuuta raudteeülesõidukoht

Märk 111 hoiatab lähenemisest tõkkepuuga raudteeülesõidukohale.

Märk 112 hoiatab lähenemisest tõkkepuuta raudteeülesõidukohale.

Märgid 111 ja 112 pannakse enne raudteeülesõidukohta vastavalt tõkkepuu olemasolule või puudumisele.

6.3 Märk 121. Üherööpmeline raudtee

Märk 122. Mitmerööpmeline raudtee

Märk 121 näitab, et raudteeülesõidukoht on ühe rööppaariaga.

Märk 122 näitab, et raudteeülesõidukoht on kahe või enama rööppaariaga.

Märgid 121 ja 122 pannakse kõikide tõkkepuuta raudteeülesõidukohtade ette fooriga samale toele, foori puudumisel 3m kuni 10m kaugusele esimesest rööpast.

**Veeremi ja tehniliste seadmete töö**

Diislrong DR1B 3711 oli enne liiklusõnnetust tehniliselt korras ja käitusse lubatud Edelaraudtee AS kehtiva korra kohaselt. Vigastada saanud mootorvaguni DR1BJ 3711 tehnohooldused olid tehtud järgmiselt: H1 – 13.04.2007, H2 – 29.03.2007 ja H3 – 15.02.2007. Remondist R5 oli vagun välja antud mais 2005 ja läbijooks peale seda oli 202310kilomeetrit.

Kiirusmeeriku lindi dešifreerimise tulemusena on tehtud kindlaks, et diislrongi DR1B 3711 kiirusmeeriku SL2M nr 960 andmetel on 14.04.2007 rongi nr 0232 teenindamisel Lelle – Rapla jaamavahel km 59 pk 2 kiiruselt 78km/h kell 18.08 fikseeritud kiirpidurdus. Faktiline pidurdusmaa ei ole kiirusmeeriku ajami

purunemise tõttu määratav. Pidurdusmaa määramise nomogrammi järgi on maksimaalne lubatud pidurdusmaa antud oludes 560m.

## Töökorraldust käsitlev dokumentatsioon

Õnnetusjärgselt seisis reisirong nr 0232 õnnetuspaigas 32 minutit. Peale vedurimeeskonna poolt rongi ülevaatamist lubati rongil sõita väikesel kiirusel Rapla jaama. Rapla jaamas paigutati reisijad Viljandi – Tallinn rongile nr 0244. Pärnu – Tallinn reisirong nr 0232 reisirongina tehnilistel põhjustel jätkata ei saanud ja seega hilinesid reisijad lõppjaama 47 minutit. Teised rongid püsisid graafikus. Vigastatud reisirong lahkus Rapla jaamast deposses kell 23.03.

## Inimene-masin-organisatsioon koostöö

Vedurimeeskond oli tööle lubatud Edelaraudtee AS kehtiva korra kohaselt ja enne liiklusõnnetust tööl olnud 2 tundi ja 30 minutit. Töövahetus algas kell 15.58 ja enne seda oli vedurimeeskonnal töövahetuste vaheline puhkeaeg 12 tundi ja 00 minutit. Diislrongi juht oli alkoholijoobe tuvastamisprotseduuri läbimise põhjal kaine.

Sõiduauto juhi veres ja uriinis etanooli ei leitud.

## Varasemad sarnase iseloomuga juhtumid

Reisirong 0230 Pärnu – Tallinn sooritas 16. detsembril 2004 oma tavakohast reisi ja liikus Tootsi jaamast Lelle jaama. Sõiduauto Audi 100 sõitis samal ajal Türilt Tallinna poole ja jõudis Lelle raudteeülesõidu (km 73,437) lähedale.

Kell 08.22 väljus kiiresti sõitev auto 50m kaugusest metsast ja lähenes ülesõidukohale. Rong oli jõudnud ülesõidu lähedale nagu autogi. Vedurijuht andis pika helisignaali, kuid auto sõitis juba juhtvaguni esimese pöördvankri pihta.

Vedurijuht tegi kiirpidurduse ja edastas informatsiooni toimunust. Auto oli paiskunud küljeli raudteekraavi.

Saabunud kiirabi andis esmaabi neljale autos olnud kannatanule, kellest üks suri haiglas. Päästeteenistus viis sündmuskohalt autovraki.

Kahjustada sai rongi juhtvagun ja rööbastee. Lelle jaamas rongiga 0231 Pärnu poole reisi ootavate sõitjate veoks telliti buss. Lelle jaamas olev rong toimetas ülejäänud reisijad Tallinna suunas.

## 4. ANALÜÜS JA JÄRELDUSED

### Sündmusteahela lõppkirjeldus

Reisirong nr 0232 sooritas oma tavapärase reisi, oli väljunud Keava peatusest ja liikus Rapla poole. Diislrongijuht asus esimese mootorvaguni kabiinis ja juhiabi asus tagumise mootorvaguni kabiinis. Rongi kiirus oli ca 80km/h ja läheneti Hertu

raudteeülesõidukohale. Ettenähtud kohas andis vedurijuht tähelepanu helisignaali. Ilm oli selge ja nähtavus oli hea. Vedurijuht märkas paremalt rahulikult lähenemas sõiduauto. Vedurijuhile tundus, et auto sõidab vabakäiguga. Peagi ilmses, et auto kiirus ei kahane. Vedurijuht andis tähelepanu helisignaali, kuid juht sellele ei reageerinud. Sõiduauto oli jõudnud ohtlikult lähedale, oli tekkinud kokkupõrkeoht. Vedurijuht tegi kiirpidurduse. Pidurdavale reisirongile sõitis ülesõidukohal ette sõiduauto BMW, mis kokkupõrke tagajärjel paiskus üle 50m ülesõidust eemale heinamaale. Kokkupõrke tagajärjel sai autojuht surma, kaassõitja sai kergeid vigastusi. Vedurijuhiabi oli peeglist kokkupõrget näinud ning tuli läbi rongi esimesse mootorvagnisse, et täita vedurijuhi korraldusi.

Sõiduauto BMW juht oli käinud lähikonnas oma sõbrannal külas. Auto tagaistmel paremal istus turvatoolis tema 3-aastane tütar. Autojuhile oli tee tuttav, ta oli varemgi seda teed sõitnud. Sõidu ajal vahetas ta tütrega mõned sõnad, võimalik, et heitis pilgu üle parema õla, kui auto vabakäiguga sõitis. Sõidukiirus ei ületanud 50-60km/h. Hertu raudteeülesõidukohale lähenedes, paistis päike vastu ja see segas teda otse ette vaatamast. Rong lähenes ülesõidule vasakult, kuid selles suunas juht pilku ei heitnud. Rongi tuleku suunalt päike vaadet ei seganud. Kui auto oli jõudnud ülesõidukohale, sattus BMW juhile ootamatult kokkupõrkesse rongiga. Rong andis esiosaga autole löögi piirkonda, kus asus autojuht. Auto paiskus teelt välja ja juht hukkus. Tagaistmel turvatoolis istunud tüdruk pääses väiksemate vigastustega.

## Arutelu

Vedurimeeskond oli tähelepanelik ja juhtis rongi vastavalt ettenähtud korrale. Vedurijuhil ei olnud võimalik kokkupõrget vältida.

Autojuht jaotas oma tähelepanu ilmselt tagaistmel paremal oleva tütre ja eest paistva segava päikese vahel. Hertu raudteeülesõidukohale lähenedes oli autojuht valinud sobiva kiiruse, et vajadusel ettenähtud kohas peatuda, kuid ta ei pööranud pilku rongi lähenemise suunale vasakul. Ilm oli selge, raudteeülesõit asub kergel tõusul lauges kurvis, nähtavus oli hea. Puuduvad nähtavust piiravad objektid.



Nähtavus rongi lähenemissuunale 50m kauguselt ülesõidust

Tuleb märkida, et sõiduauto on suhteliselt madal ja heinamaal oli eelmisest aastast jäänud kasvama ja õnnetuse toimumise ajaks ära kuivanud üksikud hõredad rohttaimed. Kõrged rohttaimed küll ei varjanud tervikvaadet, kuid võisid mingil

hetkel neist mööda sõites luua mulje nagu puuduks veel vajadus või võimalus liiklusohutuse seisukohalt rongi lähenemise suunale vaadata. Juht võis arvata, et teades lageda välja olemasolu heidab ta pilgu vasakule siis, kui see on päris avardunud.

Eelnev kirjeldus ei muuda juhi kohustust olla raudteele lähenemisel tähelepanelik ja ettenähtud kohas enne rööbasteed rongi läbilaskmiseks peatuda. Autojuht ei hinnanud raudteeülesõidukohast tuleneda võivaid ohtusid adekvaatselt ega pööranud piisavat tähelepanu tegelikule liiklusolukorrale.

Hertu raudteeülesõidukoht on varustatud hoiatusmärkidega 112 „Tõkkepuuta raudteeülesõidukoht” ja 121 „Üherööpmeline raudtee”. Need liiklusmärgid annavad maanteeliiklejale piisavat teavet raudteeülesõidust, kuid vastupäikese pimestavates kiirtes võib nende märkamine olla raskendatud. Mõneti on olukord sõiduteed tundvale ja esmakordselt ülesõidule lähenevale kuid tähelepanelikule juhile erinev.

## Järeldused

1. Reisirong nr 0232 marsruudil Pärnu – Tallinn sõitis lubatud kiirusest 100km/h väiksema kiirusega 78km/h. Vedurimeskond oli tähelepanelik ja täitis Hertu ülesõidukohale lähenedes kõiki vajalikke eeskirju. Vedurimeeskonnal ei olnud võimalik õnnetust vältida.
2. Hertu raudteeülesõidukoht on suhteliselt väikese raudtee- ja teeliiklusintensiivsusega ning varustatud eeskirjadekohaselt liikluskorraldusvahenditega. Liikluskorraldusvahendite kehtestatud nõuetest kinnipidamisel on ülesõidukoht liiklejatele ohutu.
3. Sõiduauto BMW juht oli antud ülesõidukoha liiklusoludega tuttav. Ülesõidukohale lähenedes oli ta valinud sobiva kiiruse 50–60 km/h. Juhile paistis päike vastu, kuid rong lähenes vasakult ja päike ei seganud selle kindlakstegemist.
4. Sõiduauto BMW tagaistmel paremal istus turvatoolis 3-aastane laps, kellega ema tõenäoliselt sõidu ajal suhtles. Keskendumine vastu paistvale päikesele ja taga paremal istuvale lapsele ei soodustanud tähelepanu jaotamist vasakult lähenevale reisirongile.
5. Auto gabariidist tingituna autojuhi suhteliselt madalal paiknemine võis mingil hetkel olla lisatingimuseks, et üle hooldamata heinamaa suhteliselt kõrgete rohttaimede võis lähenev rong autojuhi vaatenurgast välja jääda.
6. Sõiduauto BMW registreerimismärgiga 579 AZM sõitis Hertu raudteeülesõidukohal läheneva reisirongi ette, kuna autojuht ei veendunud rongi lähenemises vasakult ega peatunud enne rööbasteed selleks ettenähtud kohas. Õnnetuse põhjustas autojuhi tähelepanematus. Hertu ülesõidukohal toimunud õnnetus on põhjustatud inimfaktorist.

## Täiendavad tähelepanekud

Edelaraudtee AS on koostanud mitmeid ettevõttesiseseid juhiseid ja dokumente, mis moodustavad osa ohutusjuhtimise süsteemist. Eesti riik on sätestanud raudtee-ettevõtete kohustuse ohutusjuhtimise süsteemi dokumenteerimise 01. jaanuariks 2008.

## 5. VÕETUD MEETMED

Jaamavahe vabastati raudteeveeremist, sõiduauto paigaldati hoiupaika, kergeid vigastusi saanud laps saadeti haiglasse uuringutele.

## 6. ETTEPANEKUD RAUDTEELIIKLUSOHUTUSE PARANDAMISEKS

Edelaraudtee AS

Teavitada järgmise aasta kevad-suviseks ülevaatuseks Hertu raudteeülesõidukohal toimunud õnnetusest komisjoni liikmeid. Komisjonil vaadata üle ning anda hinnang ülesõidu ümbruses asuvale heinamaale madalast sõiduauto roolist rongi lähenemissuunale vaadatavuse kohta, vajadusel pöörduda heinamaa omaniku poole selle piisavaks hooldamiseks.

Uurimine lõpetati 23. novembril 2007.a

Uurimise teostas:

Jüri Olde

### **Lisad:**

1. Info õnnetusjuhtumist. Raudteeinspeksiooni järelevalveosakonna juhataja, 20.04.2007 – 1 lehel.
2. Tulekustutus-päästemeeskondade ja kiirabibrigaadide sündmuskohale väljasõidu protokoll-arvestuskaart. Põhja-Eesti Häirekeskus, 20.04.2007 – 1 lehel.
3. 14. aprilli õnnetus. Põhja Regionaalne Maanteeamet, liikluskorralduse ja ohutuse osakond, 01.11.2007 – 1 lehel.
4. Praaktöö, õnnetuse või avarii juurdluskokkuvõte. Edelaraudtee AS. Tüiril, 17.04.2007 – 2 lehel.
5. Seletuskiri Edelaraudtee Veeremi OÜ juhatajale. Diislrongijuht, 14.04.2007 – 1 lehel.
6. Vedurijuhiluba RI002642. Raudteeinspeksioon. Ärakiri – 1 lehel.
7. Seletuskiri Edelaraudtee Veeremi OÜ juhatajale. Diislrongijuhi abi, 14.04.2007 – 1 lehel.

8. Kutsetunnistus 016199. Eesti Raudtee. Kutsekoda. Ärakiri – 1 lehel.
9. Kiirusmeeriku lindi dešifreerimise tõend nr 11/07. Edelaraudtee Veeremi OÜ, 16.04.2007 – 1 lehel.
10. 14.04.2007 Lelle – Rapla jaamavahel raudteeülesõidukohal km 59 pk 2 toimunud liiklusõnnetuse juurdlus. Edelaraudtee Veeremi OÜ, 16.04.2007 – 2 lehel.
11. Hinnapakkumine. AS Ühinenud Depood. Kiri nr Ü4-2/13, 21.05.2007 – 1 lehel
12. Akt diiselrongi DR1BJ 3711 mootorvaguni 3711 esmase ülevaatusega tuvastatud vigastuse kohta peale liiklusõnnetust 14.04.2007.a. Lelle – Rapla jaamavahel raudteeülesõidukohal km 59 pk 2 – kokkupõrge autoga. Tallinn, 16.04.2007 – 1 lehel.
13. Hinnapakkumine nr Ü 4-2/13. Lisa 1 – 1 lehel.
14. Raudteeülesõidukoha pass. Hertu – 3 lehel.
15. Fototabel. Hertu raudteeülesõidukoht km 58,163 ja reisirongi nr 0232 ning sõiduauto BMW kokkupõrge. Edealaraudtee AS, 14.04.2007 – 12 lehel.
16. Prokuratuuri loal kriminaalmenetluse lõpetamise määrus. Lääne Politseiprefektuur Rapla politseijaoskond, 13.09.2007 – 2 lehel.
17. Sündmuskoha vaatlusprotokoll kriminaalasjas nr 07270000259. Lääne Politseiprefektuur Rapla politseijaoskond, 14.04.2007 – 1 lehel.
18. Liiklusõnnetuse akt kriminaalasjas nr 07270000259. Lääne Politseiprefektuur Rapla politseijaoskond, 14.04.2007 – 1 lehel.
19. Asitõendi vaatlusprotokoll kriminaalasjas nr 07270000259. Lääne Politseiprefektuur Rapla politseijaoskond, 10.09.2007 – 1 lehel.
20. Prptokoll alkoholijoobe tuvastamise kohta indikaatormeetodi või mõõteriista kasutamisel. Lääne PP Rapla PJ. Vedurijuht, 14.04.2007 – 1 lehel.
21. Surnu kohtuarstlik ekspertiis. Akt nr 81, 16.04.2007 – 3 lehel.
22. Tunnistaja ülekuulamise protokoll kriminaalasjas nr 07270000259. Pealtnägija. Lääne Politseiprefektuur Rapla politseijaoskond, 14.04.2007 – 2 lehel.
23. Tunnistaja ülekuulamise protokoll kriminaalasjas nr 07270000259. Vedurijuht. Lääne Politseiprefektuur Rapla politseijaoskond, 17.05.2007 – 2 lehel.
24. Kannatanu ülekuulamise protokoll kriminaalasjas nr 07270000259. Sõiduauto BMW omanik. Lääne Politseiprefektuur Rapla politseijaoskond, 16.04.2007 – 2 lehel.