

RAUDTEELIIKLUSÕNNETUSE UURIMISARUANNE

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

Raudteeõnnetus „Raudteeseaduse” jaotuse järgi: esimese astme raudteeõnnetus
(raudteeliikluse katkemine kauemaks kui 12 tunniks)

Raudteeõnnetuse koht ja kuupäev: Toila raudteeülesõidukohal (Ida-Virumaal) 10.
juulil 2007.a.

Tallinn
2007

1. KOKKUVÕTE

1. Kaubarongi nr 1552 ja poolhaagisega veoauto Scania kokkupõrge toimus 10. juulil 2007.a. kell 08.32 Jõhvi – Oru jaamavahel Toila raudteeülesõidukohal.
2. Kokkupõrke tagajärjel sai tõsisemaid kehavigastusi veoauto juht ja kergemaid vigastusi vedurijuht. Raudteefrastruktuur, rongi vedanud vedur, veoauto ja selle haagis said tehnilisi vigastusi. Auto koormaks olnud saematerjal pudenes laiali. Rongiliiklus katkes 20 tunniks ja 49 minutiks. Käigust jäi ära kaks reisirongi, kaks reisirongi ning 16 kaubarongi hilinesid. Tekkis väike keskkonnareostus veduri kütusepaagi ja auto mootori lekke tulemusena.
3. Õnnetuse otseseks põhjuseks on inimlik eksitus, mis väljendus autojuhi poolt ülesõidu eel eesõigusemärgi juures peatudes veendumata, et läheneb rong, mille tõttu sõitis ta autoga ülesõidukohta ületades rongi ette.
4. Õnnetusele aitas kaasa asjaolu, et Toila raudteeülesõidukoht ei ole varustatud automaatsete ülesõidufooridega, mille vilkuvad punased tuled oleksid keelanud autojuhil läheneva rongi eel ülesõidule sõita.
5. Veoauto Scania omanikul Transsped AS-l palutakse õnnetuse asjaolud autojuhtidega läbi arutada ning kujundada hoiakud, mis tagaksid raudteeülesõidukohtade ohutu ületamise nende poolt.
6. AS Eesti Raudteel kui raudteefrastruktuuri omanikul palutakse eelisjärjekorras seadistada Toila raudteeülesõidukoht automaatse foorisignalisatsiooniga.
7. Käesolev uurimisaruanne edastatakse aruande lõpus tehtud ettepanekute menetlemiseks AS Eesti Raudteele, Transsped AS-le, Tööinspeksioonile ja Westgate Transport OÜ-le. Teadmiseks edastatakse uurimisaruanne Euroopa Raudteeagentuurile, Häirekeskuse Ida-Eesti Keskusele, Ida Politseiprefektuuri Jõhvi politseiosakonnale, Keskkonnainspeksiooni Viru osakonnale, Raudteeinspeksioonile, veoauto Scania juhile, Viru Teedevalitsusele ja Viru Teedevalitsuse Ida-Viru osakonnale.

1.1 Conclusion

1. On July 10, 2007 at 08.32 a.m. took place a collision in the section between Jõhvi and Oru station on the level crossing without automatic setting between freight train number 1552 and Scania truck with its Krone semi trailer, loaded with saw-timber.
2. As the result of the collision the truck driver got serious body injuries and the loco driver less serious injuries.
3. The damage to the railway infrastructure extended to 325 meters, including two rail fractures, damaged sleepers and clamps joining sleepers and rails. Railway traffic was discontinued for 20 hours and 49 minutes.
4. The front part of the diesel locomotive 2TE116 number 1682 A-section was seriously deformed, including damage to the driver's cabin and its inventory, bogies, wheel pairs, sanding tubes system, pipeline of the automatic brake and power header, fuel tank and taps.

5. The front part of the Scania truck was totally deformed, the trailer wrecked. The truck together with its trailer was not good for being restored and had to be written off.
6. The fuel tank of the locomotive and the truck engine were leaking and the leakage caused environmental contamination. The leakage did not bring along substantial contamination to the environment.
7. The direct cause of the accident is the human factor. Before starting to cross the level crossing the truck driver did not make sure whether there was a train approaching.
8. Concurrent reason is the missing signalling. The level crossing is not equipped with automatic traffic lights.
9. The trucking operator together with drivers should analyse the circumstances of the present accident, paying special attention to the dangers, accompanying crossing of the level crossing and their prevention.
10. The railway infrastructure manager should consider as its priority to supplement the Toila level crossing with automatic traffic lights.
11. The investigation report will be forwarded for proceeding of the proposals, made at the end of the report to AS Eesti Raudtee, Transsped AS, to the Labour Inspectorate and to the Westgate Transport Ltd. The investigation report will be forwarded for taking notice to the European Railway Agency, to the East-Estonian Alarm Centre, to the Jõhvi Police Department of the East Estonian Police Prefecture, to the Viru Department of the Environment Inspectorate, to the Railway Inspectorate, to the driver of the Scania truck, to the Viru Road Administration and to the East-Viru Department of the Viru Road Administration.

2. OTSESED FAKTID JUHTUMI KOHTA

Juhtum

Teisipäeval, 10. juulil 2007.a. kell 08.32 toimus Jõhvi – Oru jaamavahel asuval II kategooria Toila reguleerimata raudteeülesõidukohal (km 271,461) kaubarongi nr 1552 kokkupõrge Scania tüüpi veoki poolhaagisega.

Eesti Vabariigi „Raudteeseaduse” järgi kvalifitseerub antud kokkupõrge I astme raudteeõnnetuseks (raudteeliikluse katkemine kauemaks kui 12 tunniks). Euroopa Parlamendi ja Nõukogu „Raudteede ohutuse direktiivi” 2004/49/EÜ järgi kuulub juhtum õnnetusjuhtumite hulka, mille kategooriaks on raudteeületuskoha õnnetusjuhtum.

Kokkupõrke järel oli rong peatunud veduriga 318,2m kaugusel raudteeülesõidu sõidutee kattest. Veduri A-sektsioon oli tulnud rööbastelt maha. Ülesõidukoht oli hõivatud rongi koosseisus olnud tsisternvagunitega.

Mõlemal pool rööbasteed olid auto pidurdamisjäljed, kusjuures peale rööbastee ületamist oli auto jäetud jäljed asfaltkattel kuni 2,3m kauguseni lähimast rööpast. Auto haagisel oli olnud lauakoorem. Enne ülesõidukohta sõiduteest auto liikumise suunas vasakul oli sõiduteega paralleelne trapetsikujuline ala kaetud klaasi, plastmassi ja puiduga. Trapetsikujulise ala rööbasteega paralleelse haara pikkus

oli 30,5m, sõiduteepoolse trapetsi aluse pikkus oli 3,8m ja rongi peapoolse aluse pikkus 3,2m.



Foto 1. Kaubarong nr 1552 ja veoauto Scania 24LIN kokkupõrkejärgselt

Kokkupõrkejärgselt oli veoauto Scania koos poolhaagisega Krone paiskunud põllumaale diagonaalselt esiotsaga tuleku suunda. Veoauto vasak esiratas jäi 26,0m kaugusele sõidutee peenrast ning 4,9m kaugusele lähimast rööpast. Auto vasakpoolne tagumine ratas asus 29,0m teepeenrast ja 6,4m lähimast rööpast. Poolhaagis Krone vasakpoolne ratas asus 9,9m lähimast rööpast ja 35,3m sõidutee peenrast. Sõidutee peenrast kuni 45,3m kauguseni diagonaalselt ülesõidukohast auto teelt väljapaiskumise alal lähimast rööpast kuni 12,0m kauguseni oli puitlaudade, plastmassi ja klaasikildudega kaetud ala.

Häirekeskuse Ida-Eesti Keskusele saabus väljakutse toimunud raudteeõnnetusest 10.07.2007 kell 08.34.

Meditsiinilisele kiirabile anti korraldus väljasõiduks kell 08.35:18 ja sündmuskohale jõudis ta kell 08.40:48. Vigastatud meeskodanik toimetati Kohtla-Järve haiglasse kell 09.07:10.

Jõhvi esimese päästemeeskonnaga põhiauto sai korralduse sõita sündmuskohale kell 08.35:25. Sündmuskohale jõuti kell 08.40:21. Põhiauto vabanes kell 13.08:07. Ida-Viru maakonna operatiivkorrapidaja sai korralduse sündmuskohale sõita 08.39:57 ja jõudis sündmuskohale kell 08.43:44. Operatiivkorrapidaja lahkus sündmuskohalt kell 16.09:44.

Jõhvi teine päästemeeskond sai korralduse sündmuskohale sõita kell 12.28:21 ja jõudis sündmuskohale kell 13.08:00. Päästemeeskond vabanes sündmuskohalt kell 16.08:20.

Ida-Viru operatiivkorrapidaja teatas juhtunust kell 08.35 politseile, kell 08.37 sai häirekeskus juhtunud liiklusõnnetusest teada raudtee turvakeskuselt, kell 08.46 teatas mööduja operatiivkorrapidajale kütuse mahavoolamisest veduri juures. Kell 08.56 teatas operatiivkorrapidaja häirekeskusele, et on toimunud veoauto ja kütuserongi kokkupõrge, rong on rööbastel, vedur osaliselt rööbastelt maas ja vedurist lekib kütust, saadakse oma jõududega hakkama, suletakse kütuseleket, veoauto juhust 1 kannatanu on antud kiirabi hoole alla, tundub, et suuri vigastusi ei ole. Kell 09.05 teatas operatiivkorrapidaja, et kütuseleke on peatatud, palutakse edastada raudtee päästeteenistusele, et tuleb teostada kütuse ümberpumpamine, hinnanguliselt oli maha valgunud umbes 200 - 500 liitrit kütust. Kell 09.11 teavitati raudtee turvakeskust. Kell 12.04 palus operatiivkorrapidaja teavitada politseid, et ülesõit jääb suletuks kuni kella 02.00-ni öösel. Kell 12.05 edastati

eelmine teade politseile. Kell 13.33 teatas operatiivkorrapidaja, et raudteetöötajad tõstavad rongi tagasi rööbastele, päästjad turvavad kohapeal. Kütust veel vähesel määral lekib, kuid seda kogutakse spetsiaalsesse vanni. Kell 15.17 teatas operatiivkorrapidaja, et kütus on ümber pumbatud ja raudtee päästeteenistus tegeleb veduri rööbastele tõstmisega, Jõhvi teine päästemeeskond turvab. Kell 16.10 teatas operatiivkorrapidaja, et töödessa tuleb ca 4-tunnine paus, peale mida jätkuvad tööd uuesti. Kui päästeteenistuse abi edaspidi vajatakse, siis kutsutakse nad uuesti kohale.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kriisireguleerimisosakonda uurimisüksusele saabus teade toimunud veoauto ja kaubarongi kokkupõrke kohta 10. juuli 2007 hommikul. Esiolgu hinnati rongiliikluse katkestamise vajadust kuni kella 19.30. Raudteeinspeksiooni järeleveeosakonna juhataja edastas uurimisüksusele täiendava teate sama õnnetuse kohta 20. juulil 2007. Teates oli muuhulgas märgitud, et raudteeliiklus seiskus 10.07.07 kell 08.33 kuni 11.07.07 kell 05.21. Tegu on esimese astme raudteeõnnetusega.

Seoses suviste puhkustega võttis uurimisüksus 30. juulil 2007 vastu otsuse viia läbi 10. juulil Toila raudteeülesõidukohal toimunud õnnetuse uurimine. Uurimise teostab vastutava uurija ülesannetes kriisireguleerimise osakonna peaspetsialist Jüri Olde. Vastutav uurija teeb koostööd erinevate ametkondade ja raudteettevõtetega, tutvub õnnetuse asjaoludega ning toimumistingimustega. Analüüsib kogutud infot. Uurimine lõpetatakse uurimisaruande koostamisega, milles tehakse ettepanekud taoliste õnnetuste vähenemiseks.

Juhtumi taust

Kokkupõrkes osales Westgate Transport OÜ kaubarong, mida juhtis sama ettevõtte vedurimeeskond. Vedurimeeskond koosnes kahest liikmest. Vedurijuht omab 13.11.2000 välja antud vedurijuhiluba, mille kehtivust on pikendatud 11.11.2005. Vedurijuht omab alates 28.06.1985 diisel- ja auruveduri juhtimise õigust. Vedurijuhiluba on käesoleval ajal kehtiv. Vedurijuhiabi omab Eesti Raudtee ja Kutsekoja väljaantud kutsetunnistust, millega talle on 15.02.2005 omistatud vedurijuhi abi II, diiselveedurijuhi abi kutsekvalifikatsioon. Kvalifikatsioon kehtib kuni 31.12.2009.

Rongile sõitis ette Transsped AS veoauto Scania, mida juhtis sama ettevõtte autojuht, kes omab kehtivat BCDE juhiluba.

Westgate Transport OÜ kaubarongi nr 1552 vedas sama ettevõtte poolt OOO Transoilit renditud 2TE116 tüüpi nr 1682 vedur. Vedur on registreeritud avatud aktsiaseltsi Venemaa Raudteed (OAO RŽD) paarvutuskeskuse registris ning on rendil Eestis registreeritud raudteeveo ettevõttes Westgate Transport OÜ.

Kaubarong koosnes 64 tühjast tsisternvagunist massiga 1644 tonni.

Kokkupõrkes rongiga osales Transsped AS veoauto Scania riikliku registreerimismärgiga 024LIN ja haagisega Krone, mille registreerimismärk oli 039DF. Autorongi kogupikkus oli 18,5m.

Kokkupõrge toimus AS Eesti Raudtee infrastruktuuril Jõhvi – Oru jaamavahel asuval Toila raudteeülesõidukohal (km 271,461). Ülesõidukoht koosneb ühest raudteest ja teda ületab Jõhvi – Kose - Vasknarva tugimaantee. Ülesõit on kaetud korras betoonkattega, lähenemistee on mõlemalt poolt kaetud asfaltiga. Sõidutee haldajaks on Viru Teedevalitsuse Ida-Viru osakond. Rongide liiklussagedus on 60 rongi ööpäevas ja autotranspordi liiklussagedus AS Eesti Raudtee andmetel on

1500 ühikut ööpäevas. Viru Teedevalitsuse 2006.a. liiklusloenduse tulemusel on liiklusintensiivsuseks saadud 2160 sõidukit ööpäevas.

Lubatud suurim kiirus kaubarongidele on 80km/h ja AS Eesti Raudtee andmete järgi autotranspordile 90km/h, kuid Jõhvi politsei andmetel on autotranspordi suurim lubatud kiirus 50km/h. Ülesõidukoha laius on 11,4m ning sõidutee ja rööbastee asuvad teineteise suhtes risti. Vedurist on nähtavus ülesõidukohale 1000m kauguselt. Sõiduteelt 50m kauguselt rööbasteest on nähtavus rongi tuleku suunale 200m. Maanteeliiklejale on ülesõidukoht varustatud hoiatavate liiklusmärkidega 112 „Tõkkepuuta raudteeülesõidukoht”, „121 „Üherööpmeline raudtee” ja eesõigusemärgiga 222 „Peatu ja anna teed”. Ülesõidukoht ei ole varustatud automaatse signalisatsiooni ülesõidufooriga, puuduvad tõkkepuud. Toila raudteeülesõidukohale on omistatud II kategooria.

Sündmuskohale saabusid politsei, päästeteenistus ja meditsiiniline kiirabi. Politsei menetles juhtumit, kiirabi osutas meditsiinilist abi kannatanule, päästemeeskond osales õnnetuse tagajärgede likvideerimisel. Päästeteenistus likvideeris veduri kütusepaagi lekke, kütus pumbati ümber veduri teise sektsiooni kütusepaaki. Leke oli tekkinud ka veoauto mootori vigastuste tagajärjel. Reostuste likvideerimistööd viidi läbi kõiki keskkonnanõudeid arvestavalt ja tööd lõpetati 13. juulil reostunud raudteetammi hüdrobreigiga töödeldes. Reostunud ja absorbendiga kaetud pinnas anti üle AS EcoPro Vaivara Ohtlike Jätmete Keskusele.

Pärast raudteeliiklusõnnetuse toimumist alustas tegevust AS Eesti Raudtee Narva piirkonna kiirreageerimisgrupp koostöös Ida-Eesti Päästkeskuse päästemeeskonnaga. AS Eesti Raudtee avariitagajärgede likvideerimisgrupi juht jõudis sündmuskohale kell 11.15. Avariitagajärgede likvideerimise grupi, Westgate Transport OÜ esindajate ning Ida-Eesti Päästkeskuse päästemeeskonna koostöös toimus õnnetuste tagajärgede likvideerimine. Pärast Ida-Eesti Päästkeskuse operatiivkorporidaja lahkumist jäi tagajärgede likvideerimist juhtima AS Eesti Raudtee operatiivgrupi juht. Veduri esimese sektsiooni rööbastele tõstmine toimus AS Eesti Raudtee päästerongi ja Westgate Transport OÜ töötajate poolt. Abiks oli AS Eesti Raudtee päästerongi 125t tõstejõuga raudteekraana. Kraana asus õnnetuseelselt Jõhvi jaamas, kuid tööde tegemiseks pidi ta asetsema õnnetuspaigast Narva pool. Raudteekraana sündmuskohalt mööda sõitmiseks kasutati AS Põlevkivi Raudtee infrastruktuuri ja ümberpööramiseks Narva kolmnurka. Õnnetusse sattunud vedur transporditi Jõhvi jaama.

Rööbastee taastamistööd tegid AS Eesti Raudtee töötajad kasutades oma tehnilisi seadmeid ja VolkerRail RTE AS töötajaid ning nende teemasinaid.

Hukkimised, vigastused ja varaline kahju

Hukkunud õnnetuse tagajärjel ei olnud. Kergemaid kehavigastusi sai vedurijuht. Tõsisemaid kehavigastusi sai autojuht, kelle kiirabi haiglasse toimetas. Autojuhil tuvastati luumurd alakehal, selja ja vaagna põrutus ning kriimustused, samuti kriimustused ja põrutus künna piirkonnas.

Vigastatud sai raudteeinfrastruktuur 325m ulatuses. Kasutuskõlbmatuks muutusid kõik antud teelõigul olnud betoonliiprid, rööpaid ja liipreid ühendavad klambrid, tekkinud oli kaks rööpamurdu.

Kokkupõrke tagajärjel oli AS Eesti Raudteele tekitatud kahju 2720941 krooni, millest päästerongi kulud päästetööde teostamiseks moodustasid 183437 krooni, päästerongi ja tema meeskonna sündmuskohale ja sündmuskohalt toimetamise kulud olid 64028 krooni, transporditeenistuse kulud õnnetuse tagajärgede

likvideerimiseks ja kaubavedude peatamiseks 751403 krooni, materjali- ja töökulud tööde teostamiseks ning raudteeliikluse taasavamiseks õnnetuseelset liikluskiirusel 1694727 krooni, ohutusosakonna spetsialistide koordineerimis- ja juhtimistöde maksumuseks väljasõidul oli 19475 krooni, administratiivkuludeks pääste- ja remonditööde eelarvestamiseks ja kuluarvestuseks ning kahjunõude administreerimiseks 7871 krooni.



Foto 2. Diiselveður 2TE116 nr 1682 peale kokkupõrget

Diiselveður 2TE116 nr 1682 jooksis rööbastelt maha esimese sektsiooni 6 rattapaariga ning sai tugevaid tehnilisi vigastusi. Tugevalt oli deformeerunud veduri kogu A-sektsiooni esiosa koos vedurijuhi kabiini ja pöördvankritega, kusjuures esimene pöördvanker oli peaaegu risti veduri kerega. Purunenud olid veduri kabiini aknad, puhvriaternad, veduri juhtpult ja sisustus. Vigastatud olid veduri veermiku osad, rattapaarid, liivatusüsteemi torustik ja automaatpiduri ning toitemagistraali torustik ja otsakraanid, kütusepaak. Veduri taastusremondi orienteeruv maksumus ulatub 5,5 miljoni kroonini.

Veoauto Scania kere oli õnnetusjärgselt muljutud ja kriimustatud, mootor vigastatud, eriti suured olid auto esiosa kahjustused. Auto kuulus mahakandmisele. Haagise tent oli vigastatud ja haagise raam oli deformeerunud ning katkestatud, haagis kuulus mahakandmisele. Lauakoorem oli lagunenu ja laiaili laotunud ülesõidukohale ning selle ümbrusesse.

Veduri kütusepaagist ja veoauto mootorist tekkinud lekete tagajärjel oli tekitatud keskkonnareostus. Keskkonnainspektsiooni Virumaa osakonna andmetel ei leidnud kinnitust esialgsed hinnangud kütuse mahavoolamise kohta vähemalt 200 liitri ulatuses. Keskkonnainspektsioon võttis lähimatest puurkaevudest 17. juulil 2007 veeproovid, mille tulemused reostust ei näidanud. Kaebusi kaevude vee reostusest ei ole laekunud ka hilisemalt. Lekked ei põhjustanud olulist keskkonnareostust.

Välised asjaolud

Õnnetus toimus hommikul kell 08.32, kui väljas oli valge. Ilm oli selge, tee oli tasane ja kuiv.

3. UURIMISTE JA KÜSITLUSTE ANDMED

Kokkuvõte ülestunnistustest

Vedurijuht on juhtumi kohta andnud seletuse ning ütlused, kus märgib, et 10.07.2007 sõitis ta rongiga nr 1552, mille kaal oli 1644t, veduri 2TE116 nr 1682 sektsioonis A, Jõhvi – Oru jaamavahel ja ülesõidukohale lähenemisel andis helisignaali. Rongi liikumise suunas vasakult poolt tuli ülesõidukohale valge kabiiniga Scania-tüüpi sõiduk ja jäi ülesõidukoha ees seisma. Kuid siis, kui rong oli ülesõidukohale lähenenud, sõitis sõiduk järsku ülesõidukohale ja ei reageerinud antavale helisignaalile. Prožektor oli lülitatud tugevale tulele ja sisse olid lülitatud ka puhvritelaternad. Vedurijuht tegi kohe kiirpidurduse, kuid kell 08.32 toimunud kokkupõrget ei olnud võimalik vältida. Kokkupõrke momendil tundis vedurijuht kõva lööki, esiklaasi purunemist ja kabiini deformeerimist. Juhtumist teatas vedurijuht Jõhvi jaamakorraldajale. Enne kokkupõrget oli rongi kiirus 71km/h. Vedurijuht sai kergeid kehavigastusi.

Vedurijuhiabi seletuses on kirjas, et 10.07.2007 sõitsid nad rongiga 1552 veduril 2TE116 nr 1682 Jõhvi – Oru jaamavahel, lähenedes ülesõidukohale anti helisignaali. Scania tüüpi sõiduk jäi ülesõidukoha kõrval seisma, kuid kui rong lähenes ülesõidukohale, sõitis auto ootamatult ülesõidukohale reageerimata vedurijuhi poolt antavale helisignaalile. Prožektor oli lülitatud tugevale tulele ja puhvrituled olid sisse lülitatud.

Vedurijuht tegi kohe kiirpidurduse, kuid kokkupõrget vältida ei saanud. Pärast rongi seismajätmist täitis abi vedurijuhi ja vedurijuht-instruktori korraldust ning kinnitas rongikoosseisu pidurkingadega.

Autojuht on toimunud õnnetuse kohta andnud ütlused, milles teatab, et 10.07.2007 kell 8.33 juhtis ta riikliku numbrimärgiga 024LIN Scania-tüüpi veoautot, vedades kommertsveost Venemaalt Eestisse. Sõites läbi Linaküla ja lähenedes raudteeülesõidukohale märgi STOPP juures peatus ta selle ees. Vaadanud vasakule ja paremale otsustas ta liikumist jätkata. Autojuht oli ohutusrihmadega kinnitatud. Autol olid sisse lülitatud lähi- ja gabariittuled. Sõites ülesõidukohale vaatas juht veelkord vasakule ja paremale ning veendus, et rongikoosseis on juba lähedal ning sõidab suure kiirusega. Juht mõistis, et tagasi ta enam ei jõua. Ta lisan kiirust lootuses sõosta edasi, et pääseda kokkupõrkest. Seejärel tundis juht lööki haagise tagumise osa pihta. Auto paiskus kabiini parema küljega vastu rongi. Mingi vahemaa oli auto haakunud ja viskus seejärel tee äärde. Autojuht seiskas mootori ja vabastas end turvavööst. Seejärel väljus ta autost läbi purunenud klaasi. Mingi aja möödudes saabus kiirabi ja politsei. Autojuhile osutati esmaabi ja viidi haiglasse.

Ohutuse juhtimissüsteem

AS Eesti Raudtee on kehtestanud käskkirja nr 19, 23.09.2004 “Raudteeliiklust ohustavast sündmusest teavitamine ja tegutsemise kord”. Käskkiri on kehtestatud hädaolukorrast, raudteeliiklusõnnetusest, raudteeintsidendist, raudteeveeremi

otsasõidust raudteel viibinud inimesele ja teistel raudteed otseselt ohustavatest sündmustest õigeaegse teabe liikumiseks ning operatiivseks tegutsemiseks.

Käskkirja nr 19 lisa 1 sätestab

1. Kõigil AS Eesti Raudtee ning Eesti Raudtee raudteeinfrastruktuuril viibivatel raudtee-ettevõtjate töötajatel, kes on märganud eelnimetatud sündmust, teatada sellest kohe lähima jaama jaamakorraldajale, rongidispetšerile või raudteekorraldajale.
2. Jaamakorraldajal või rongidispetšeril edastada kohe saadud informatsioon raudteekorraldajale ja AS Eesti Raudtee turvakeskusele. Viimane informeerib vajadusel politseid.
3. Raudteekorraldajal:
informeerida operatiivselt ohutusdirektorit või teda asendavat isikut;
vajadusel informeerida juhtunust hädaabinumbri 112.

Käskkirja nr 19 lisa 2 sätestab avariitagajärgede likvideerimise grupi koosseisu ja liikmete tööjaotuse.

Grupijuht-ohutusdirektor juhib grupi operatiivset tegevust ning koordineerib AS Eesti Raudtee struktuuri- ja allüksuste sellealast tööd avariitagajärgede likvideerimisel ja kooskõlastab ühistegevust Päästeameti, kohalike omavalitsuste ja vajadusel keskkonnainspeksiiooniga ning vedajaettevõtete operaatorfirmadega. Otsustab Päästerongi juhataja ja vedude juhtimise osakonna juhataja ettepanekute alusel liiklusgraafikute muudatuste tegemise või reisi- ja kaubarongide käigust ärajätmise. Vajadusel edastab pressiteate koostamiseks vajaminevat informatsiooni pressiesindajale.

Päästerongi juhataja-päästetööde juht, saabunud sündmuskohale, võtab üle päästetööde juhtimise. Korraldab ja juhib päästerongi avariigruppide ja teiste Eesti Raudtee struktuuriüksuste tööd sündmuskohal, tagades ohutuse ja rongiliikluse kindlustamise avarii ja avariitagajärgede operatiivsel likvideerimisel. Korraldab keskkonnareostuse lokaliseerimise, neutraliseerimise ning koristamise.

AS Eesti Raudtee käskkirjaga nr 16, 26.07.2004 kehtestatud „Raudteeliiklusõnnetuste, raudteeintsidentide ja otsasõitude ametkondliku juurdluse läbiviimine ning teavitamine”. Käskkiri sätestab juhtumiga seotud materjalide kogumise, juurdluse läbiviimise korra, samuti uurimismaterjalide sisu.

AS Eesti Raudtee korraldusega nr 2.1/23, 28.05.2003 on sätestatud kiirreageerimisgruppide moodustamine.

4. Kiirreageerimisgrupi juht või tema volitusel veeremiteenistuse vastav töötaja, jõudes sündmuskohale:
edastab AS Eesti Raudtee avariitagajärgede likvideerimisgrupi juhile-ohutusdirektorile informatsiooni olukorrast kohapeal ja ettepanekud avariiolekorra ning avarii tagajärgede likvideerimiseks;
juhib tegutsemist kohapeal ja lahendab küsimusi, kuni sündmuskohale saabub avariitagajärgede likvideerimise grupi esindaja, kes võtab juhtimise üle;
kui juhtimine on avariitagajärgede grupi esindajale üle antud, allub kiirreageerimisgrupp avariitagajärgede likvideerimise grupi esindajale, jäädes tema käsutusse ohtliku olukorra likvideerimiseni.

Westgate Transport OÜ „Vedurite eksploatatsiooniga seotud töötajate töökorralduse juhend”, 27.05.2005 sätestab

VI. Tegutsemine eriolukordades

11. Tegutsemine raudteeõnnetuse või liiklusohutliku olukorda tekitava juhtumi korral.

11.1 Saanud teate või avastanud ise rongis raudteeõnnetuse või liiklusohutlikku olukorda tekitava juhtumi, peatab vedurijuht kohe rongi.

11.2 Kannab peatumisest ette rongidispetšerile ja jaamakorraldajale.

11.3 Vedurijuht läheb ise või saadab enda abi kontrollima rongi ja tee seisukorda.

11.4 Tutvunud olukorraga ja võtnud tarvitusele abinõud veeremi mistahes liikumise vältimiseks, kannab rongidispetšerile ja jaamakorraldajale olukorrast täpselt ette.

11.8 Vastutava töötaja kohalesaabumisel tegutseb vedurimeeskond vastavalt temalt saadud korraldustele.

Õigusnormid

„Raudteeülesõidukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend” sätestab

§ 3. Ülesõidukohtade kategooriad

(3) Avalikult kasutatavad ülesõidukohad, sõltuvalt raudtee- ja teeliikluse intensiivsusest, jaotatakse kolme kategooriasse.

Raudteeliikluse sagedus (summaarne paaritu ja paarissuund) rongi ööpäevas	Teeliikluse sagedus (vaatlusperioodi hetkesagedus sõidukit ööpäevas)				
	≤200	201-1000	1001-3000	3001-6000	≥6001
Kuni 16 peateel, manöövriliikumisel jaama- ja haruteedel	III	III	III	II	II
17 kuni 100	III	III	II	II	I
Üle 100	III	II	II	I	I

3) valveta reguleeritud ülesõidukoht seadistatakse ülesõidukoha automaatsignalisatsiooniga Siia kuuluvad kõik II kategooria ülesõidukohad.

„Raudteeseaduse ja Teeseaduse muutmise seadus” sätestab

§ 6. Seadust täiendatakse §-ga 34¹ 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.

„Töö- ja puhkeaja seadus” sätestab

§ 20. Tööpäevade ja töövahetuste vaheline puhkeaj

(1) Tööpäevade ja töövahetuste vahelise puhkeaja kestus on vähemalt 11 järjestikust tundi.

Westgate Transport OÜ „Vedurite eksploatatsiooniga seotud töötajate töökorralduse juhend”, 27.05.2005 sätestab

III. Dispetšer, töödejaotaja

2. Töödejaotaja

2.2 Jälgib, et vedurimeeskondadele oleks tagatud normaalne sõitudevaheline puhkeaeg.

2.4 Töödejaotajal on keelatud:

- Määrata tööle vedurimeeskondi, kelle sõitudevaheline puhkeaeg on lühem kui 12 tundi.

Veeremi ja tehniliste seadmete töö

Veduri 2TE116 nr 1682 kiirusmeeriku SL2M nr 58341 lindi dešifreerimisel rongi nr 1552 teenindamisel Jõhvi - Oru jaamavahel km 272 pk 3 on tehtud kindlaks, et kell 08.32 on kiiruselt 71km/h fikseeritud kiirpidurdus. Faktiline pidurdusmaa oli 400m, kui pidurdusmaa määramise nomogrammi järgi on maksimaalne lubatud pidurdusmaa 980m.

Vedur 2TE116 nr 1682 oli läbinud viimase tehnohoolduse TO-2 09. juulil 2007.a. kell 04.30 Venemaa Oktoobriraudtee Sankt-Peterburgi Moskva Sorteerimise depoo Kiriši filiaalis ja vedur oli tehniliselt korras.

Sõidu ajal olid rongi esilaternad ja prožektor sisselülitatud. Ülesõidukohale lähenedes andis vedurijuht helisignaali.

Töökorraldust käsitlev dokumentatsioon

Õnnetusjärgselt jäi raudteeülesõidukoht veeremi poolt hõivatuks. Raudteeülesõidukoht jäi kaetuks veoki poolhaagisest maha paiskunud puitmaterjaliga ja rikutud oli raudteegabariit.

Muudeti liikluskorraldust. Käigust jäi ära rahvusvaheline reisirong 0120/0121 Narva – Tallinn – Narva liinil ja diiselrong 0222/0223 Jõhvi – Narva teelõigul ning rong 0223 hilines Jõhvi jaamast väljumisel 41 minutit. Rahvusvahelise Tallinn – Moskva reisirongi nr 0004 läbilaskmiseks kasutati Raudteeinspektsiooni ja AS Põlevkivi Raudtee loal ning nõusolekul AS Põlevkivi Raudtee infrastruktuuri, rong hilines 1 tund ja 19 minutit. Kokku hilines 16 kaubarongi koguajaga 361 tundi ja 30 minutit.

Rongiliiklus oli katkestatud ajavahemikul 10. juulist kell 08.32 kuni liikluse avamiseni 11. juulil kell 05.21. Kokku oli liiklus seiskunud 20 tunniks ja 49 minutiks.

Vedurijuht informeeris toimunust õigeaegselt Jõhvi jaamakorraldajat ning rongidispetšerit. Vedurimeeskonna poolt edastatud esialgne teave oli juhtunu kohta osaline, kuna edastamata jäi teave rööbastee vigastuste, veduri rööbastelt mahamineku iseloomu ja kütusepaagi lekke kohta. Rongidispetšer teavitas toimunust politseid ja päästeametit ning AS Eesti Raudtee juhtkonda.

Vahetult õnnetusjärgselt turvas õnnetuspaika tööde teostamisel päästemeeskond. Õnnetuse tagajärgede likvideerimise ajaks oli AS Eesti Raudtee turvaosakonna poolt kohale tellitud AS Falck Eesti turvafirma kaks turvatöötajat.

Inimene-masin-organisatsioon koostöö

Vedurimeeskond oli tööle lubatud pärast dispetšeri poolt teostatud isiklikku kontrolli ja juhendamist. Vedurimeeskonna tööaeg algas Westgate Transport OÜ dispetšeri juures 10. juulil kell 01.00. Vedurimeeskonna seisund oli hea, kaebuseid

ei olnud, meeskond oli puhanud. Kontrolli lõppedes väljastas dispetšer vedurimeeskonnale liinilehe. Õnnetuse hetkeks oli vedurimeeskond tööl olnud 07 tundi ja 32 minutit.

Eelnev puhkeaeg kahe töövahetuse vahel oli vedurimeeskonnal olnud 4 tundi ja 15 minutit, kusjuures Westgate Transport OÜ väitel on normatiivne puhkeaeg 4 tundi ja 00 minutit.

Transsped AS veoauto Scania juht oli õnnetuse eel roolis olnud 1 tunni. Autojuhi staaž oli 19 aastat.

Varasemad sarnase iseloomuga juhtumid

Tallinn – Moskva marsruuti sõitva reisrongi koosseisus oleva veduri TEP-70 nr 0236 kokkupõrge Poola päritolu veoauto Scania haagisega Schmitz toimus Toila raudteeülesõidukohal (km 271,461) 20. detsembri 2005. a. õhtul kell 19.38.

Toila raudteeülesõit on varustatud eesõigusemärgiga 222 „Peatu ja anna teed”, mille ees ei jäänud veoauto Scania seisma, et lähenevat rongi läbi lasta.

Libeda tõttu ei suutnud ülesõidul sõitev auto saavutada piisavat kiirust, et enne kokkupõrget ülesõit ületada.

AS Eesti Raudtee infrastruktuuril Jõhvi – Oru jaamavahel Toila II kategooria automaatsignalisatsioonita ülesõidukohal (km 271,46) toimus 08. märtsil 2005. a. kell 16.11 kaubarongi nr 3106 vedava AS Eesti Raudteele kuuluva diiselveeduri C36-7i nr 1530 kokkupõrge Läti päritolu IVECO 440 E42 poolhaagisega veoautoga.

Kokkupõrke tagajärjel inimvigastusi ei olnud. Veduril purunesid käsipuud, kerel on mõlk ja löögi jäljed pidurisilindril. Kahjustada said liikluskorraldusvahendid ning auto kabiin, poolhaagis, selle kate ja koorem.

Libeda tee tõttu oli autojuht valinud vale kiiruse ja ei suutnud seetõttu autot liiklusemärgi 222 „Peatu ja anna teed” ees peatada ning põrkas veduriga 6. rattapaari kohal kokku.

4. ANALÜÜS JA JÄRELDUSED

Sündmusteahela lõppkirjeldus

Westgate Transport OÜ vedurimeeskond sõitis tühjadest tsisternvagunistest koosneva rongiga Narva suunas. Jõudes Jõhvi – Oru jaamavahel Toila raudteeülesõidukoha lähedale, andis vedurijuht ettenähtud kohas tähelepanu helisignaali. Vedurimeeskond märkas ülesõidu juures eesõigusemärgi 222 „Peatu ja anna teed” ees autode peatumist. Rong lähenes ülesõidule lubatavast kiirusest 80km/h väiksema kiirusega. Järsku märkas vedurimeeskond sõidusuunas vasakult ülesõidule sõitvat valget haagisega veoautot. Vedurimeeskond andis täiendavat helisignaali ja vedurijuht sooritas kiirpidurduse. Kiirpidurduse alustamise hetkel oli rongi kiirus 71km/h ja ta oli vähem kui 100m kaugusel ülesõidukohast. Pidurdav rong sõitis küljelt pihta auto taga olevale poolhaagisele, mille tagajärjel

see muutis sõidusuunda ja paiskus teelt välja põllule. Kogu ümbrus kattus auto koormas olnud saematerjaliga.

Rong peatus 400m kaugusel pidurduse alustamise kohast. Veduri kabiin deformeerus ja seadmed said vigastusi. Veduri esimene sektsioon läks 6 rattapaariga rööbastelt maha. Vedurimeeskond teatas eeskirjadekohaselt juhtunust rongidispetšerile ja Jõhvi jaamakorraldajale, kinnitas koosseisu pidurkingadega. Koheselt peale õnnetust ei olnud vedurimeeskond suuteline andma adekvaatselt ammendavat informatsiooni juhtumi kohta..

Transsped AS autojuht oli saabunud lauakoormaga laaditud veoautoga Scania Venemaalt, ööbinud kodus ja asunud Jõhvi lähistel ületama Toila raudteeülesõidukohta. Autojuht peatas korraks auto eesõigumärgi 222 „Peatu ja anna teed” juures, oli omas mõtetes, heitis pilgu vasakule ja paremale ning alustas sõitu. Jõudnud ülesõidukohale, heitis autojuht veelkord pilgu vasakule ja paremale, kuid seekord märkas ta paremalt suurel kiirusel ülesõidule lähenevat rongi. Juht taipas kohe, et kokkupõrge on vältimatu, tagasi sõita ei jõua. Ainuke lootus oli lisada kiirust, et enne kokkupõrget võimalikult suurem osa autost jõuaks ülesõidu ületada. Toimus kokkupõrge auto haagise parema külje pihta. Auto muutis löögi tagajärjel sõidusuunda, tundus, et momendiks haakus ta rongi külge. Auto paiskus rongi sõidusuunas peale ülesõidukoha ületamist põllule. Koorem oli laiali pudenenud. Kabiin ja auto kogu esiosa vigastatud, haagis deformeerunud. Autojuht ronis läbi kabiini katkise akna välja. Peagi tuli kiirabi ja viis ta haiglasse.

Arutelu

Vedurimeeskond järgis sõidu ajal kõiki vajalikke ekspluatatsiooni ja ohutuseeskirju. Rongil oli ülesõidule sõites eesõigus. Veduri poolt arendatud kiirus oli lubatu piires. Vedurimeeskond oli tähelepanelik ja märkas kõike vajalikku, mis ümbruskonnas toimus. Kokkupõrkeohu korral sooritas vedurimeeskond kiirpidurduse. Rong peatus lubatud pidurdusmaal 400m kaugusel. Pidurdusmaa jäi tunduvalt lühemaks lubatust, kuna kokkupõrkesse sattudes sai rööbastee suuri vigastusi, vedur läks rööbastelt maha, mis takistas rongi inertsil mõjul edasiliikumast. Vedurimeeskonnal ei olnud võimalik kokkupõrget vältida.

Kui auto oli 50m kaugusel rööbastest, oli rong autojuhile nähtav 200m kauguselt. Vedurimeeskond märkas auto peatumist, kuid autojuht ei fikseerinud sel ajal rongi lähenemist. Autojuht istus kabiinis vasakul pool, kust läbi kabiini avaneb lähenevale rongile halvem nähtavus kui vastaspoolele. Eesõigumärk 222 „Peatu ja anna teed” asub rööbasteele lähemal kui 50m. Eesõigumärgi juures on autojuhi nähtavus rongi tuleku suunale tunduvalt suurem kui 200m. Eesõigumärgi juures peatumise ajal on autojuhil võimalik ohtu sattumata saada teavet lähenevast raudteeveeremist ja sellega kokkupõrget vältida.

Veoauto Scania juht oli mõtetesse vajunud ja jõudnud raudteeülesõidukohale. Ta peatus hetkeks eesõigumärgi juures. Pilguheit vasakule ja paremale toimus pealiskaudselt. Juht ei teadvustanud, miks ta seda teeb või millisel hetkel ta seda teeb. Auto peatumise hetkel oli rong juba autojuhi nähtavusulatuse piiresse jõudnud. Iga sekundiga liikus rong ca 20m võrra. Peatunud autost rongi tuleku suunale vaadates võib rongi lähenemist varjata auto peegel või kabiini muu konstruktsioon. Rongi liikumissuund on autojuhi vaatesuunaga risti ja piisab väikesest takistusest, et kaugel eemal olevat rongi varjata. Kogu nähtavusulatuses

rööbasteele vaatamiseks oleks autojuht pidanud muutma oma pea asendit võimalike takistuste suhtes.

Kui autojuhile on rong nähtav 200m enne selle ülesõidule jõudmist, siis autojuhile rongi nähtavale ilmumise hetkest rongi kiirusel 20m/s ülesõidukohani jõudes kulub aega 10 sekundit. Selle aja jooksul vähendab autojuht kiirust ja peatub eesõigusemärgi juures. Kui juht heidab pilgu rongi tuleku suunale pidurdamise ajal enne eesõigusemärgi juures seisma jäämist, võib ta arvata, et sellega on tema liiklusekirju täitnud ja rongi lähenemist ei ole märganud. Järgnevalt juht peatub, alustab uuesti sõitu ja sõidu ajal heidab veelkorra pilgu rongi tuleku suunale. Nüüd võib ilmnedä, et ülesõidule on jõudmas rong, millega kokkupõrget enam vältida ei saa. Rong nr 1552 alustas kiirpidurdamist 75m enne ülesõidule jõudmist.

Autojuhid, kes Toila ülesõidule lähenedes ei peatu eesõigusemärgi juures või seal seistes ei veendu, kas ülesõit on neile liikluseks vaba, on valinud raudteeveeremiga kokkupõrke vältimiseks juhusliku võimaluse. Sellise sõidumaneeriga autojuht ei suuda ohtlikus olukorras õnnetust vältida.

Autojuhi sõidumaneeri mõjutab teeliiklusintensiivsus. Järjest sõitvate autode juhid püüavad reeglina kiirust mitte alandada, et säilitada võimalus kõigil ühtlase kiirusega sõita. Liiklusohutuseks vajalike eeskirjanõuete täitmine on ka sel juhul hädavajalik ja nõutav.

Toila ülesõidukohal on rongide liiklusintensiivsus 60 ühikut ja maanteeõidukite intensiivsus 2160 ühikut ööpäevas, mistõttu on ülesõidukohale omistatud II kategooria. Sellised ülesõidukohad seadistatakse automaatsete ülesõidufooridega. Ülesõidufooride töö häälestatakse sõltuvalt rongide lubatavale liikumiskiirusele. Nende punased vilkuvad tuled hakkavad tööle piisavalt varakult, et kohustada teeliklejat peatuma ning tagada maanteeliiklejate raudtee ohutu ületamine. Toila raudteeülesõidukoht ei ole ülesõidufooridega varustatud.

Sündmuskohale kutsuti kiirabi, kes osutas autojuhile vajalikku esmaabi ning toimetas ta haiglasse. Vedurijuhi vigastused olid kerged ja ei tinginud esmaabi vajadust. Sündmuskohale saabus järgemööda kaks päästemeeskonda, kes likvideerisid keskkonnareostuse ja turvasid tehtavaid töid. Sündmuskohal koordineeris päästjate tegevust Ida-Viru maakonna operatiivkorrapidaja. Keskkonnareostuse likvideerimistööd lõpetati 13. juulil. Reostunud ja absorbendiga kaetud pinnas anti üle ohtlike jäätmete keskusele.

AS Eesti Raudtee saatis koheselt õnnetuspaika avariitagajärgede likvideerimise grupi, piirkonna kiirreageerimisgrupi, päästerongi. Õnnetuspaika saabusid Westgate Transport OÜ esindajad. Juhtumit menetles politsei. Kõigi hädabiteenistuste töö tulemusena suudeti õnnetuse tagajärjed likvideerida minimaalse ajaga. Rööbastee taastamistööde tegemisel osales peale AS Eesti Raudtee töötajate ka VolkerRail RTE AS töötajad koos tehnikaga. Tänu efektiivsele ja tulemuslikule tööle taastati raudteegabariit ettenähtud tehnilisi tingimusi arvestades.

Järeldused

1. Westgate Transport OÜ vedurimeeskond märkas ülesõidu eel seisma jäänud veoautot, mis hakkas rongi ülesõidule lähenedes raudteed ületama. Vedurimeeskond sooritas kiirpidurduse ja ei saanud õnnetust vältida.

2. Transsped AS autojuht peatus ettenähtud kohas ülesõidu eel, kuid vaadates rööbastee poole ei veendunud läheneva rongi olemasolus ja alustas raudteed ületama, mille tulemusena toimus rongi ja veoauto kokkupõrge.
3. AS Eesti Raudtee infrastruktuurile jääv Toila II kategooria ülesõidukoht on varustatud maanteesõidukile eesõigusemärgiga 222 „Peatu ja anna teed”, 112 „Tõkkepuuta raudteeülesõidukoht” ja 121 „Üherööpmeline raudtee”. Liikluseeskirjade nõuetest täpselt kinni pidades on ülesõidukoht liiklejatele ohutu.
4. Toila II kategooria raudteeülesõidukoht ei ole seadmestatud eeskirjadekohaste ülesõidufooridega. Ülesõidufooride puudumine on kaasaitav tegur õnnetuse toimumisele.

Täiendavad tähelepanekud

Westgate Transport OÜ oli lubanud vedurimeeskonna tööle, kui tema eelmisest töövahetusest oli möödunud 4 tundi ja 15 minutit. Kuigi ettevõtte andmetel näisid inimesed tööle tulles puhanuna ja Toila ülesõidul toimunud õnnetusse sattudes ei ilmnunud vedurimeeskonna käitumises väsimuse ilminguid, ei ole niivõrd lühike puhkeaeg kahe töövahetuse vahel kooskõlas Töö- ja puhkeaja seaduse mõttega ega ka Westgate Transport OÜ töödejaotajale kehtestatud eeskirjaga. Vedurimeeskonna suutmatus õnnetusjärgselt hoomata kogu õnnetuse ulatust võib lisaks õnnetuses saadud psühotraumale olla seotud väsimusest tekkinud närviotsesside pidurdumisele.

AS Eesti Raudtee Toila raudteeülesõidukoha andmestik ei olnud 2007. aastaks 2006.a. andmetega korrigeeritud.

AS Eesti Raudtee ja Westgate Transport OÜ on kehtestanud üksikuid ettevõttesisesid eeskirju ja sätteid, mis kujunevad ohutusjuhtimise süsteemi osadeks. Eesti seadusandja on sätestanud raudtee-ettevõtetele ohutusjuhtimise süsteemi dokumenteerimise ja rakendamise tähtajaks 01. jaanuari 2008.

5. VÕETUD MEETMED

Õnnetusjärgselt anti meditsiinilist abi selle vajajale. Rööbastelt mahaläinud vedur tõsteti rööbastele, kütuse- ja õlileke likvideeriti, rööbastee parandati ja avati liikluseks, ülesõidukoht vabastati raudteeveeremist ja veoautolt maha pudenenud koormast. Vigastatud vedur saadeti remonti.

Kõlbmatuks muutunud veoauto ja tema haagis kanti maha.

6. ETTEPANEKUD RAUDTEELIIKLUSOHUTUSE PARANDAMISEKS

AS Eesti Raudtee

1. Lugeda prioriteetseks Toila raudteeülesõidukoha automaatsete ülesõidufooridega seadmistamine.
2. Korrigeerida Toila raudteeülesõidukoha andmestikku.

Transsped AS

3. Analüüsida käesoleva õnnetusjuhtumi asjaolud läbi ettevõtte autojuhtidega ning pöörata erilist tähelepanu raudteeülesõidukoha ületamisega kaasnevatele ohtudele ning nende ennetamisele.

Tööinspeksioon

4. Paluda kontrollida Westgate Transport OÜ vedurimeeskondade suhtes „Töö- ja puhkeaja seaduse” sätetest kinnipidamist.

Westgate Transport OÜ

5. Tagada vedurimeeskondade töölelubamine kooskõlas „Töö- ja puhkeaja seaduses” ning ettevõtte 27.05.2005 „Vedurite eksploatatsiooniga seotud töötajate töökorralduse juhendis” sätestatuga.

Uurimine lõpetati 19. septembril 2007.a.

Uurimise teostas:

Jüri Olde

Lisad:

1. Info õnnetusjuhtumist. Raudteeinspeksiooni järelevalveosakonna juhataja, 10.07.2007 ja 20.07.2007 – 1 lehel.
2. Liiklussagedus. Viru Teedevalitsuse liiklusohutuse peaspetsialist, 31.07.2007 – 1 lehel.
3. Fototabel. T-32 Jõhvi – Vasknarva mnt raudteeülesõit km 0,172. Viru Teedevalitsus – 5 lehel.
4. Tulekustutus-päästemeeskondade ja kiirabibrigaadide sündmuskohale väljasõidu protokoll-arvestuskaart. Ida-Eesti Keskus, 01.08.2007 – 2 lehel.
5. Sisejuurdluse kokkuvõtte 10. juulil 2007 Toila raudteeülesõidukohal toimunud kaubarongi ja veoki kokkupõrkest. AS Eesti Raudtee ohutusdirektor – 2 lehel.
6. Seletuskiri WGT OÜ peadirektorile. Vedurijuht, 10.07.2007 – 1 lehel.
7. Seletuskiri Westgate Transport OÜ direktorile. Vedurijuhiabi, 10.07.2007 – 1 lehel.
8. Tõlge. Vedurijuhi ja vedurijuhiabi seletuskirjad – 1 lehel.
9. Vedurijuhiluba RI002082. Raudteeinspeksioon. Ärakiri – 1 lehel.
10. Kutsetunnistus nr 006833. Eesti Raudtee. Kutsekoda. Ärakiri – 1 lehel.

11. Kiirusmeeriku lindi dešifreerimise tõend nr 16/07. Edelaraudtee Veeremi OÜ, 12.07.2007 – 1 lehel.
12. Liiklusvahendiga toimunud kokkupõrke ametkondliku juurdluse algandmed. Toila km 272 pk 05, 10.07.2007 – 1 lehel.
13. AS Eesti Raudtee raudteeülesõidukoha andmed. Toila, 10.07.2007 – 1 lehel.
14. Fototabel. Toila raudteeõnnetus. AS Eesti Raudtee, 10.07.2007 – 8 lehel.
15. Vastus päringule. Westgate Transport OÜ kiri nr 219/08/07, 10.08.2007 – 2 lehel.
16. Liinileht nr 1320. Westgate Transport OÜ – 1 lehel.
17. Liinileht nr 1626. Westgate Transport OÜ – 1 lehel.
18. Operatiivnõupidamise protokoll. Maardu, 11.07.2007 – 2 lehel.
19. Fototabel veduri 2TE116 nr 1682 kokkupõrge veoautoga Scania Toila ülesõidul 10.07.2007. Westgate Transport OÜ – 16 lehel.
20. Liiklusõnnetuse akt. Ida PP Jõhvi PO KKT. Poliis nr 2402.07.0018913, 26.07.2007 – 1 lehel.
21. Veoauto Scania 024LIN tahhograafi ketta jäljend. Autojuhi juhiluba. Ärakiri – 1 lehel.
22. Tunnistaja ülekuulamise protokoll. Vedurijuht. Ida PP, Jõhvi PO KKT, 10.07.2007 – 1 lehel.
23. Menetlusaluse isiku ülekuulamise protokoll. Autojuht. Ida PP, Jõhvi PO KKT, 26.07.2007 – 1 lehel.
24. Väärteoprotokoll AB901212. Ida PP, Jõhvi PO KKT, 26.07.2007 – 1 lehel.
25. Tõend. SA Ida-Viru Kesksaigla. Autojuht, 12.07.2007 – 1 lehel.
26. Fototabel. Kaubarongi kokkupõrge veoautoga Scania Jõhvi – Kose tee ülesõidul 10.07.2007. Jõhvi politseiosakond – 8 lehel.
27. Keskkonnareostusest raudteeülesõidukohal. Keskkonnainspeksioon Virumaa osakond, kiri nr Iv 6-7/572-2, 03.08.2007 – 1 lehel.
28. Fotod Toila raudteeülesõidukohal 10.07.07 tekkinud reostuste likvideerimistest – 2 lehel.
29. Toila raudteeülesõidukohal toimunud kokkupõrge. AS Eesti Raudtee kiri nr 2-18/6201, 07.09.07 – 2 lehel.
30. Ohutusdirektori juures toimunud õupidamise protokoll. Tallinn, 20.07.07 – 3 lehel.