



**OHUTUS-
JUURDLUSE
KESKUS**

2013. a. uuritud
raudteeliiklusõnnetuste
aastaruanne

Tallinn 2014

Eessõna

Raudteeõnnetuste ohutusjuurdluste korraldamisega tegeldakse Eestis alates 31. märtsist 2004. Multimodaalne Ohutusjuurdluste Keskus loodi 1. jaanuaril 2012. Kõigi aastate kohta on koostatud eelmise aasta jooksul uuritud raudteeõnnetuste ja vahejuhtumite aastaaruanne. Käesolev aastakokkuvõte on järelilikult kümnes.

2013. a. jooksul suuri organisatsioonilisi ja sisulisi muudatusi ohutusjuurdluste korraldamisel ei toimunud. Raudteeõnnetuste ohutusjuurdluste õiguslikuks aluseks oli „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ sätetega kooskõlas Eestis kehtiv „Raudteeseadus“, mis küll terminoloogiliselt ei olnud üks-üheses vastavuses, kuid direktiivi nõuded olid siseriiklikult kehtestatud.

Ohutusjuurdluste eesmärk raudteeohutuse suurendamiseks tuleneb läbi seadusega kehtestatud rolli, mille lähtekohtadeks on eelkõige konkreetsete juhtumite ohutusjuurdluste korraldamine, kuid ka kontaktid ja koostöö erinevate partneritega samal eesmärgil.

Eesmärgi saavutamiseks on ette nähtud terve hulk organisatsioonilisi meetmeid. Seda toetab ka Ohutusjuurdluste Keskuse asumine Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi organisatsioonilises struktuuris. Juhtumite ohutusjuurdluste läbiviimisel on Ohutusjuurdluste Keskus sõltumatu, kuid vastavalt vajadusele teeb ta koostööd teiste institutsioonidega.

2013. a. korraldati ühe inimese surmaga kaasnenud juhtumi ohutusjuurdlust, mis toimus Raasiku raudteeülesõidukohal. Võib täheldada, et viimase viie aasta jooksul hukkunute hulk uuritavates juhtumites jääb aastate lõikes vahemikku 1 – 3. Samuti ei saa täheldada selliste juhtumite arvu kasvu, mille kohta peaks ohutusjuurdlust alustama.

Ohutusjuurdluste aruannetes esitatud soovitusi menetlevad kõik adressaadid, kellele soovitusel olid suunatud. Eelmise aasta uurimisaruannetest lähtuvalt esitavad kõik menetluskohustuslikud asutused, ettevõtted ja institutsioonid Ohutusjuurdluste Keskusele 1. aprilliks aruande menetluse seisu kohta. Sageli ei suudeta selleks ajaks menetlust lõpetada ka siis, kui soovitus oli aktsepteeritud. Meetmete rakendamine võib võtta kauem aega ja seetõttu soovitusel menetlemist jätkatakse.

Sisukord

Avalikud raudteed Eesti Vabariigis	2
EESSÕNA	3
SISUKORD	4
1. SISSEJUHATUS OHUTUSJUURDLUSE ASUTUSE KOHTA	5
1.1 Õiguslik alus	5
1.2 Roll ja eesmärk	7
1.3 Organisatsioon	7
1.4 Organisatsiooniline struktuur	9
2. PROTSESID OHUTUSJUURDLUSES	11
2.1 Uuritavad juhtumid	11
2.2 Ohutusjuurdlusse kaasatavad institutsioonid	12
2.3 Ohutusjuurdluse protsess ja uurimiskeskuse lähenemisviis	13
3. OHUTUSJUURDLUSED	16
3.1 Lõpetatud ohutusjuurdluste ülevaade	16
3.2 2013. aastal lõpetatud ja alustatud ohutusjuurdlused	16
3.3 2013. aastal lõpetatud ohutusjuurdluse kokkuvõte	18
3.4 Ohutusjuurdluste kommentaarid	19
3.5 Viimase viie aasta jooksul uuritud õnnetused ja intsidendid (2009-2013)	21
4. SOOVITUSED	22
4.1 Soovituste lühiülevaade ja esitlus	22
4.2 2013. aasta soovitused	23
LISAD	
Lisa 1 Soovituste menetlemine	25

1. Sissejuhatus ohutusjuurdluse asutuse kohta

1.1 Õiguslik alus

Raudteeõnnetuste ja intsidentide ohutusjuurdlust korraldatakse Eestis alates 31. märtsist 2004, kui Euroopa Parlamendi ja Nõukogu „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ kohaselt jõustus „Raudteeseadus“ millega moodustati Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumis raudteeõnnetuste uurimisüksus. Euroopa Raudteeagentuuri (ERA) ja uurimisüksuse vaheline täielik teabevahetus sätestati siseriiklikult „Raudteeseaduse“ muudatustega 2. märtsist 2007. Sellest hetkest alates tekkis raudtee-ettevõtjatel ning teistel asutustel ja institutsioonidel kohustus anda uurimisüksusele aru neile uurimisaruannetes esitatud soovitude menetlemisest ning uurimisüksusel kohustus uurimisalaseks täielikuks teabevahetuseks ERAga.

Ohutusjuurdluste paremaks korraldamiseks moodustati 2012. aasta 1. jaanuarist „Lennundusseaduse“, „Meresõiduohutuse seaduse“ ja „Raudteeseaduse“ muudatuste alusel ühtne multimodaalne Ohutusjuurdluse Keskus (OJK). Ohutusjuurdluse Keskus on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi struktuuriüksus, mille ülesandeks on korraldada transpordiõnnetuste ohutusjuurdlusti laevanduse, lennunduse ja raudtee valdkonnas. „Raudteeseaduse“ § 42 lõike 1 kohaselt on OJK ohutusjuurdluse läbiviimisel ja sellega seonduvate otsuste tegemisel sõltumatu ning lähtub üksnes seadustest ja muudest õigusaktidest ning Eestile kohustuslikest välislepingutest. Ohutusjuurdluse Keskuse tegevuse üle teenistuslikku järelevalvet ei teostata. „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ artikkel 21 poolt sätestatud uurimisasutuse sõltumatuse nõue leiab Eestis kajastamist „Raudteeseaduse“ § 42 lõikes 1. 2013. aasta jooksul valmistati ette täiendavaid sätteid Ohutusjuurdluse Keskuse sõltumatuse täpsustamiseks ja süvendamiseks.

Raudteeõnnetuste ohutusjuurdluse korraldamine on „Raudteeseaduses“ sätestatud paragrahvidega 41 „Tehnilise Järelevalve Ameti ja Ohutusjuurdluse Keskuse teavitamine, 42 „Raudteeliiklusõnnetuste ja raudteeintsidentide ohutusjuurdlus“ ja 43 „Ohutusjuurdlusega seonduvad aruanded“. „Raudteeseadusega“ on lisaks kooskõlas ja omavad selle seaduse volitusnormi määrused „Raudteeliiklusõnnetuste ja raudteeintsidentide jaotus, ohutusnäitajad ja nendest teavitamise kord“, „Raudteeliiklusõnnetuste kohta kirjaliku teate esitamise kord, kirjaliku teate, ettekande ning raudteeintsidentide ja otsasõitude kohta esitatava kokkuvõtte vorm“, „Ohutusjuurdluse kord“ ning majandus- ja kommunikatsiooniministri käskkirjaga kinnitatud „Ohutusjuurdluse Keskuse põhimäärus“, mis kokku moodustavad seadusandliku raamistiku raudteeõnnetuste ohutusjuurdluse läbiviimiseks. 2013. aastal valmistati ette muudatusi õigusliku raamistiku täpsustamiseks järgmisel aastal.

„Raudteeseaduse“ § 41 kohustab raudteeinfrastruktuuri ettevõtjat teavitama uurimisasutust juhtunud õnnetusest ja veeremi otsasõidust inimesele koheselt avalikustatud sidevahendi kaudu ja lisaks õnnetusjuhtumist kirjaliku teatena kolme tööpäeva jooksul. Eelmise kuu raudteeintsidentidest ja veeremi otsasõitudest teeb ettevõtja iga kuu 5. kuupäevaks kirjaliku kokkuvõtte, mille edastab Ohutusjuurdluse Keskusele. Raudteeveeremi kasutamise seotud sündmustest (avariidest), mis ei ole vahejuhtumid, esitab raudteeettevõtja uurimisasutusele 5 tööpäeva jooksul kirjaliku ettekande. Kokkuvõtete ja ettekannete vormid on kehtestatud vastava määruse lisadena.

Ohutusjuurdluse Keskuse õigus moodustada ohutusjuurdluse läbiviimiseks komisjone ja eriteadmisi nõudvate asjaolude selgitamiseks kaasata eksperte on sätestatud „Raudteeseaduses“ § 42. Sama paragrahv kehtestab ohutusjuurdlust läbiviiva isiku õigused, samuti ettevõtjate ja eraisikute kohustused koostöök uurimisasutusega. Sõltuvalt juhtumi keerukusest ning juurdluse töömahukusest võib ohutusjuurdlust läbi viia kas OJK poolt määratud juhtivuurija ainuisikuliselt või moodustatud ohutusjuurdluskomisjon. Komisjoni esimeheks määratakse kas juhtivuurija või Ohutusjuurdluse Keskuse juhataja.

Ohutusjuurdlusega seonduvad aruanded on sätestatud „Raudteeseaduses“ § 43. Siin on kehtestatud nõue ohutusjuurdlustulemuste kohta kirjaliku juurdlusaruande koostamine Ohutusjuurdluse Keskuse poolt 12 kuu jooksul pärast juhtumit. Ohutusjuurdluse aruanne edastatakse kõigile asjassepuutuvatele isikutele, riigiasutustele ja Euroopa Raudteeagentuurile. Seadus sätestab väga lühidalt loetelu nõuetest ohutusjuurdluse aruande kohta, mida detailiseerib oma lisas määrus „Ohutusjuurdluse kord“. Seaduse § 43 sätestab ka Tehnilise Järelevalve Ameti, asutuste, ettevõtete või organisatsioonide kohustuse esitada järgneva aasta 1. aprilliks Ohutusjuurdluse Keskusele aruanne neile suunatud soovitude menetlemisest. Ohutusjuurdluse Keskuse poolt esitatud soovitude põhjal võetud või kavandatud meetmetest koostatud aruande vormi alusel esitatakse täpsustatud ülevaade menetlemist ja on sätestatud määruse „Ohutusjuurdluse kord“ lisana. Soovitude menetlejalt saadud aruande koopiat on Ohutusjuurdluse Keskusel õigus edastada teistele asutustele.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus „Ohutusjuurdluse kord“ on ühtne kogu multimodaalse OJK poolt uuritavate transpordivaldkondade kohta. Määrus täpsustab ohutusjuurdluse korraldamise, ohuhoiatuse tegemise, ohutusjuurdluse aruande valmimise, allkirjastamise, ohutusjuurdluse lõpetamise ja vajadusel taasavamise ning ohutusjuurdluse käigus tehtud soovitude menetlemise ja uuritavate juhtumite arvelevõtmise. Määruse lisad kehtestavad kooskõlas „Raudteede ohutusdirektiiviga“ ohutusjuurdluse aruande vormi ja ERA juhendiga „Ohutussoovitused direktiivi 2004/49/EÜ artikli 25 alusel“ aruande vormi soovitude menetlemisest.

1.2 Roll ja eesmärk

Ohutusjuurdluse Keskuse ülesanneteks on uurida lennuõnnetusi, lennuintsidente ja tõsiseid lennuintsidente, laevaõnnetusi, raudteeliiklusõnnetusi ja raudteeintsidente. Tuleb välja selgitada juhtumi põhjused ning teha ettepanekud ja esitada soovitused liiklusohutuse suurendamiseks. Ohutusjuurdluse Keskusel tuleb osaleda tema tegevusvaldkondi reguleerivate õigusaktide väljatöötamisel ning teha vajadusel ettepanekuid õigusaktide muutmiseks, samuti tuleb OJK-l osaleda oma tegevusvaldkondadega seotud poliiticate, strateegiate ja arengukavade väljatöötamisel. Ohutusjuurdluse Keskus peab osalema tegevusvaldkondadega seotud projektide ettevalmistamisel ja elluviimisel, sealhulgas rahvusvahelistes projektides ja nende ettevalmistamisel osalemises.

Raudteeõnnetuste ja intsidentide ohutusjuurdluse eesmärk on sätestatud „Raudteeseaduse“ § 42 lõikega 3 ning ministri määruse „Ohutusjuurdluse kord“ § 1, mille kohaselt on ohutusjuurdluse eesmärgiks teha kindlaks uuritava juhtumi põhjused, et edaspidi sellist juhtumit vältida, mitte aga süüle või vastutusele osutamine.

1.3 Organisatsioon

Eestis korraldab laeva-, lennu- ja raudteeõnnetuste ohutusjuurdlust Ohutusjuurdluse Keskus, mis on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi struktuuriüksus. Ohutusjuurdluse Keskus on ohutusjuurdluse läbiviimisel ja sellega seonduvate otsuste tegemisel sõltumatu ning lähtub üksnes seadustest ja muudest õigusaktidest ning Eestile kohustuslikest välislepingutest. Töökorraldus- ja muudes üldküsimumstes tagab Ohutusjuurdluse Keskuse töö ministeerium, tema tegevus toimub kooskõlastatult ja koostöös ministeeriumi teiste struktuuriüksustega. Ohutusjuurdluse Keskus on töökorraldus- ja muudes üldküsimumstes aruandekohustuslik kantsleri ja ministri ees.

Ohutusjuurdluse Keskusel on õigus

- 1) Saada Ohutusjuurdluse Keskusele pandud ülesannete täitmiseks vajalikke dokumente ja informatsiooni ministeeriumi juhtkonnalt, teistelt osakondadelt, ministeeriumi valitsemisala riigiasutustelt ja eraõiguslikelt juriidilistelt isikutelt.
- 2) Kaasata vastavalt korraldustele ja kokkulepetele Ohutusjuurdluse Keskuse pädevusse kuuluvate küsimuste lahendamisele teiste osakondade teenistujaid.

- 3) Teha koostööd teiste valitsus- ja kohaliku omavalitsuse asutustega ning eraõiguslike juriidiliste isikutega ja teha ettepanekuid oma tegevusvaldkondades komisjonide ja töörühmade moodustamiseks.
- 4) Edastada oma pädevuse piires informatsiooni teistele asutustele ja isikutele.
- 5) Teha ettepanekuid oma ülesannete täitmiseks vajalike lepingute sõlmimiseks.
- 6) Saada OhutusjuurdLuse Keskuse teenistujate ametialase taseme tõstmiseks täiendkoolitust.
- 7) Saada OhutusjuurdLuse Keskuse ülesannete täitmiseks vajalikku bürootehnikat, materjale ja kirjandust ning tehnilist ja infoabi.

OhutusjuurdLuse Keskus oma põhiülesande täitmisel ja selle raames

- 1) Teeb koostööd teiste asutuste, ettevõtete, siseriiklike ja rahvusvaheliste organisatsioonide, eraisikute ja ühingutega.
- 2) Esindab kooskõlastatult ministeeriumiga riiki oma tegevusvaldkondadega seonduvates rahvusvahelistes organisatsioonides.
- 3) Osaleb OJK tegevusvaldkondi puudutavatest välislepingutest tulenevate Eesti Vabariigi kohustuste täitmisel.
- 4) Koostab OJK eelarve projekti ning eelmise aasta eelarve täitmise aruande.
- 5) Töötab välja ja viib ellu oma arengukava ja tööplaanid.
- 6) Jälgib, analüüsib ja hindab tegevusvaldkondades kujunenud olukorda ning informeerib asjaosalisi oma järeldustest.
- 7) Korraldab uuritava juhtumi asjaolude selgitamiseks masinate, mootorite, seadmete, nende detailide ja sõlmede ning muude vahendite nõuetele vastavuse kontrollimiseks katsetusi ja ekspertiise.
- 8) Teeb ettepanekuid ja otsuseid vastavalt oma pädevusele seadustes sätestatud korras.
- 9) Tagab äri- ja tehnikaalase ning isikuandmeid sisaldava teabe konfidentsiaalsuse.
- 10) Rakendab meetmeid tunnistajakaitse korraldamiseks.
- 11) Täidab talle õigusaktidega pandud uuritud juhtumite andmekogu vastutava või volitatud töötaja ülesandeid.
- 12) Säilitab tema käsutuses olevad juhtumi põhjuste väljaselgitamiseks tähtsust omavad esemed, seadmed, sõlmed ja detailid.

OhutusjuurdLuse Keskuse poolt määratud raudteeõnnetuse või intsidendi ohutusjuurdLust teostava ametiisiku võimupiirkonna piiritlemiseks on kehtestatud järgmised õigused:

- 1) Viivitamata juurde pääseda raudteeliiklusõnnetuse, raudteeintsidendi, raudteeavarii või otsasõidu toimumiskohale, õnnetuse intsidendi või otsasõiduga seotud raudteeveeremile, raudteeinfrastruktuurile ning liikluskontrolli- ja signalisatsiooniseadmetele.
- 2) Nõuda kõrvaliste isikute ligipääsu piiramist õnnetuskohale ja keelata õnnetuskohal esemete teisaldamine, eemaldamine ja hävitamine.

- 3) Tagada tõendusmaterjalide loetelu viivitamatu koostamine ja rusude, raudteeveeremi, infrastruktuuriseadeldiste või komponentide kontrollitud eemaldamine uurimiseks või analüüsiks.
- 4) Viivitamata juurde pääseda pardaregistreerimise ja muude seadmete salvestitele ning nende salvestistele ja need enda kontrolli alla võtta.
- 5) Viivitamata saada enda käsutusse ohvrite surnukehade uurimistulemused ja ohvrite surnukehadest võetud proovide analüüsi tulemused.
- 6) Küsitleda tunnistajaid ja isikuid, kellel võib olla ohutusjuurdLuse seisukohalt tähtsat teavet ning nõuda ohutusjuurdLuseks vajaliku teabe kinnitamist või andmist.
- 7) Iseseisvalt või koostöös kriminaalasja kohtueelset menetlust toimetava uurimisasutusega juurde pääseda kogu asjassepuutuvale teabele ja dokumentidele.
- 8) Viivitamata juurde pääseda juhtumiga seotud inimeste ütlustele ja sellistelt inimestelt võetud proovide analüüsi tulemustele.

2013. a kinnitas OhutusjuurdLuse Keskuse teenistujate koosseisu minister, nende tööülesanded määrati kindlaks OJK juhataja ettepanekul kantsleri poolt kinnitatud ametijuhenditega.

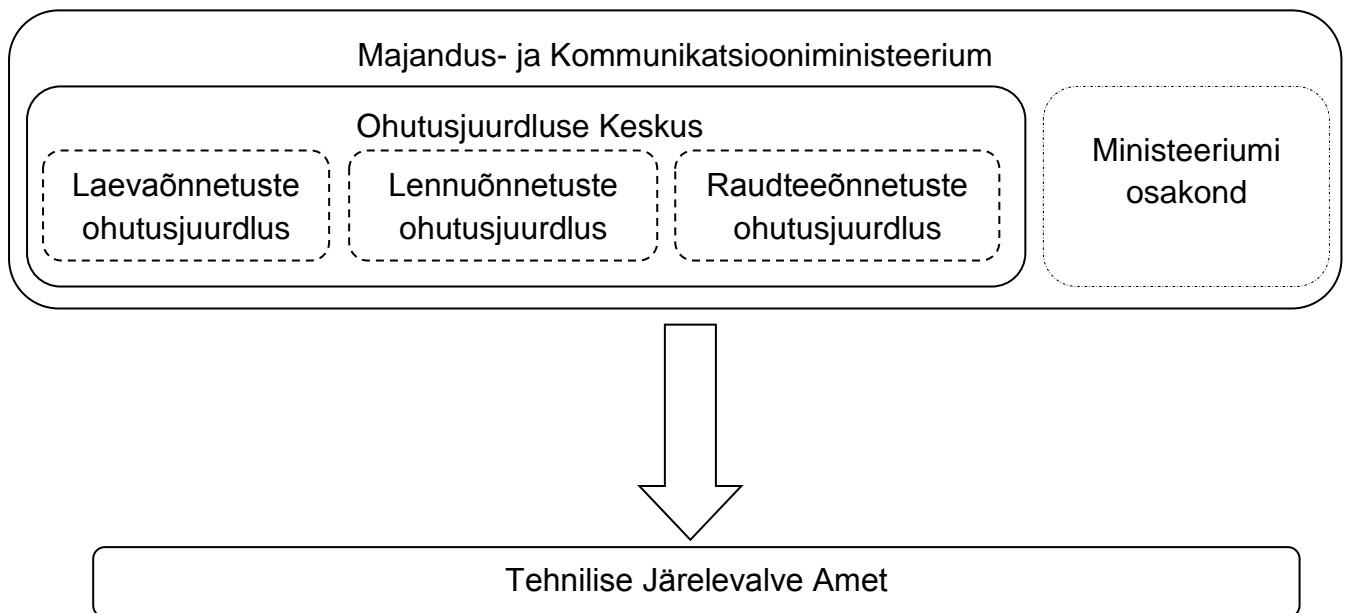
OhutusjuurdLuse Keskuse juhataja nimetas ametisse Vabariigi Valitsus. Kokku oli kolmes erinevas transpordivaldkonnas toimuvate juhtumite ohutusjuurdLuste läbiviimiseks kolm ametnikku. Peale juhataja kinnitas peaspetsialisti laevaõnnetuste uurimiseks ja peaspetsialisti raudteeõnnetuste uurimiseks ametisse ministeeriumi kantsler. OJK juhataja ülesandeks on korraldada lennuõnnetuste ohutusjuurdLusi. Vaadeldava aasta jooksul valmistati ette mitmete organisatsiooniliste küsimuste muutmiseks järgneval aastal.

Juhtumi uurimise alustamiseks või mittealustamiseks võtab otsuse vastu OhutusjuurdLuse Keskus. OhutusjuurdLus lõpetatakse juurdLusaruande komisjoni liikmete või juhtivuurija poolt allkirjastamise ning OhutusjuurdLuse Keskuse juhataja poolt kinnitamisega. Aruanne avaldatakse hiljemalt 12 kuud pärast juhtumi toimumist OJK veebilehel ning edastatakse asjaosalistele. Kui ohutusjuurdLuse aruannet ei ole võimalik aasta jooksul avaldada, siis koostatakse vahearuanne.

1.4 Organisatsiooniline struktuur

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium täidab Eestis lisaks muudele valdkondadele ka transpordiministeeriumi ülesandeid. OhutusjuurdLuse Keskus on ministeeriumi spetsiifiline struktuuriüksus, mida teistest eristab tema eriline õiguslik seisund. OhutusjuurdLuse Keskus on tervik. Ta ei koosne allstruktuuridest. OhutusjuurdLuse Keskuse tegevusväli on seotud kolme erineva

transpordivaldkonna ohutusjuurdluste läbiviimisega. Iga valdkonnaga on seotud üks ametnik, kes oma tegevuses on iseseisev, kuid teeb üldkõikumustes koostööd teistega. Töökorralduslikult tuleb ühe ametniku puudumisel teisel teda vajadusel teatud piires tööülesannete täitmisel asendada.



Joonis 1. Ohutusjuurdluste Keskus ministeeriumi struktuuris.

Lennu- ja raudteeõnnetuste ohutusjuurdluste viib läbi vaid Ohutusjuurdluste Keskus. Laevaõnnetuste ohutusjuurdluste on jaotatud OJK ja Veeteede Ameti vahel. Õiguskaitse organite ja teiste poolt teostatud õnnetusjuhtumite uurimised ei ole seotud Ohutusjuurdluste Keskuse korraldatud ohutusjuurdlustega.

Raudteevaldkonna ohutuasutusena Eestis tegev olev Tehnilise Järelevalve Amet kuulub eraldi eelarve ja juhtkonnaga iseseisva asutusena Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi haldusalasse.

Raudteefrastruktuuri valdajad ja raudteeoperaatorid on eraldiseisvad tootmisettevõtted juriidilise isiku õigustes. Neist kolm on riiklikud aktsiaseltsid, mille aktsiate hoidjaks on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Nendeks on üks raudteefrastruktuuri-ettevõtte AS Eesti Raudtee ja kaks raudteeoperaatorit EVR Cargo AS ja 2013. a. veel Elektriraudtee AS. Ülejäänud infrastruktuuri- ja veoettevõtjate omanike seas Eesti riik ei osale. Ohutusjuurdluste Keskuse ja raudtee-ettevõtete vahelised suhted on reguleeritud seaduse ja määruste tasandil.

2. Protsessid ohutusjuurdluses

2.1 Uuritavad juhtumid

„Raudteeseaduses“ on sätestatud juhtumid, mille korral on ohutusjuurdluse läbiviimine OhutusjuurdLuse Keskuse poolt kohustuslik. OhutusjuurdLus tuleb teostada kõigi nende juhtumite korral, mille tagajärjel tuleb teha muudatusi raudteeohutuse regulatsioonis või raudteeohutuse tagamises. Lisaks tuleb uurida kõiki raudteeõnnetusi, mis põhjustavad inimese surma, vähemalt viiele inimesele tervisekahjustuse, ulatusliku tulekahju või olulise raudteeliikluse katkemise või mille tulemusena saab raudteeveerem, raudteeinfrastruktuur või keskkond OhutusjuurdLuse Keskuse hinnangul vähemalt kahe miljoni euro ulatuses kahjustusi. Uurimiskohustuse alla ei kuulu juhtumid, kui raudteeveeremi otsasõidu tagajärjel raudteel viibinud inimesele saab inimene kehavigastusi või hukkab.

OhutusjuurdLuse Keskusel on õigus korraldada ohutusjuurdLus juhtumite puhul, kui aset leidnud asjaolud või nendega sarnased asjaolud oleksid võinud tingida eelmises lõigus loetletud tunnustega õnnetusjuhtumi, sealhulgas ka üleeuroopalise tava- või kiirraudteesüsteemi allsüsteemi või koostalituse komponendi rikke korral. Otsustamisel peab OhutusjuurdLuse Keskus võtma arvesse juhtumi tõsidust, sealhulgas ka tõsidust üleeuroopalisest seisukohast lähtudes, ning teisi tähendust omavaid asjaolusid. Juhtumi tõsiduse hindamisel küsib OhutusjuurdLuse Keskus Tehnilise Järelevalve Ameti ja raudtee-ettevõtjate arvamust.

Aruandes kajastatava aasta jooksul toimusid ettevalmistused ohutusjuurdLuse korraldamise alustamiseks vajalike juriidiliste nõuete muutmiseks ja täpsustamiseks.

Euroopa Liidu liikmesmaade uurimisorganitele on „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ artikliga 19 sätestatud kohustus uurida tõsiseid raudteeõnnetusjuhtumeid. Käsitletaval aastal ei ole Eesti seadusandluses veel tõsise raudteeõnnetuse mõistet sätestatud, kuid tõsistele õnnetustele omaste tunnustega juhtumeid on kohustus uurida. Uurimisorgan võib direktiivi artikli 19 alusel lisaks tõsistele õnnetustele uurida neid õnnetus- ja vahejuhtumeid, mis veidi teistsugustel tingimustel võinuks põhjustada tõsiseid õnnetusjuhtumeid, sealhulgas üleeuroopaliste kiir- või tavaraudteesüsteemide struktuuriliste alamsüsteemide või koostalitusvõime komponentide tehnilised tõrked. Direktiivi artikli 19 mõttega kooskõlas on „Raudteeseaduses“ ning majandus- ja kommunikatsiooniministri määruses „Raudteeliiklusõnnetuste ja raudteeinsidentide jaotus, ohutusnäitajad ja nendest teavitamise kord“ kehtestatud tunnused raudteeliiklusõnnetuste ja muude vahejuhtumite kohta. Samuti lubavad Eesti õigusaktid kooskõlas „Raudteede ohutuse direktiivi“ artikliga 21 viia läbi ohutusjuurdLus peale tõsiste õnnetusjuhtumite ka teiste juhtumite korral.

2.2 Ohutusjuurdlusse kaasatavad institutsioonid

Ohutusjuurdlusse kaasatavate institutsioonide kohta on raudteeseaduses sätestatud tingimus, mille kohaselt ohutusjuurdlusse seotud asutused on oma pädevuse piires kohustatud osutama Ohutusjuurdluse Keskusele vajalikku kaasabi. Institutsioonide ohutusjuurdlusse kaasamine on lubatud määral, mis ei kahjusta selle sõltumatust. Eriteadmisi nõudvate asjaolude selgitamiseks on Ohutusjuurdluse Keskusel õigus kaasata eksperte ja moodustada komisjone. Ohutusjuurdlusesse kaasatud ekspert või komisjon osalevad ohutusjuurdluses ohutusjuurdlust teostava ametiisiku juhtimise ja järelevalve all.

Väljakujunenud ohutusjuurdluse praktika kohaselt on ohutusjuurdlusse kaasatud institutsioone, ettevõtteid, asutusi ja üksikisikuid vaid eesmärgil hankida nende käest või nende kaudu täiendavat teavet ja saada eksperthinnanguid. Institutsioonide poole on juhtivuurija ülesandeid täitev ametiisik pöördunud isiklikult. Institutsioonid ja eksperdid on oma pädevuse piires selgitanud nende käsutuses olevat teavet. Teabe seostamine kogu uurimismaterjaliga on olnud juhtivuurija ülesanne.

Koostöö ohutuasutusega (Tehnilise Järelevalve Ametiga) on sõltunud uuritava õnnetus- või vahejuhtumi iseärasustest. Ohutusjuurdluses on kasutatud ohutuasutuse käsutuses olevat teavet. Teavet on hangitud samuti raudteeinfrastruktuuri valdajalt, kus juhtum aset leidis ja raudteeoperaatorilt, kelle veerem juhtum osales. Politseiuurimise objektiks olnud õnnetusjuhtumi kohta täiendava teabe hankimiseks on Ohutusjuurdluse Keskus juhtivuurija isikus teinud koostööd politsei ja prokuratuuriga. Päästetööde teostamise ja hädaabiteenistuste tegevuse kohta õnnetuspaigal on saadud täpsustavaid andmeid häirekeskusest. Õnnetuse tagajärjel hospitaliseeritute vigastustele hinnangu andmisel on tuginetud raviasutuste teabele. Muutlike ilmastikuolude korral on need täpsustatud meteoroloogia teenistuse teabe alusel. Kaasabi saamiseks ohutusjuurdluse läbiviimiseks on pöördutud ka teiste asutuste, ettevõtete ja institutsioonide poole, kui on ilmnenu nende seosed uuritava juhtumiga.

Teabe analüüsi, järelduste tegemise ja soovitude väljatöötamise protsessis ei ole ükski institutsioon osalenud ega neid protsesse mõjutanud. Samuti ei ole ohutusjuurdlust teostav juhtivuurija või selle komisjoni liige osalenud politsei kriminaaluurimises, raudtee-ettevõtja korraldatud juhtumi sisejuurdluses ega Tehnilise Järelevalve Ameti järelevalve või väärteo menetlemises.

Ohutusjuurdluse teostamisel ei ole reglementeeritud sõltumata juhtumi iseärasustest või tunnustest mingi institutsiooni regulaarne igakordne kaasamine. Sagedamini palutakse kaasabi täiendava teabe hankimisel ohutuasutuselt, suurematelt raudteeinfrastruktuuri- ja raudteeveo-ettevõtelt, kuivõrd paratamatult toimub nende raudteel või veeremiga sagedamini õnnetusi. Surmajuhtumitega kaasnenud õnnetuste korral on politsei alustanud alati kriminaalmenetlust, mistõttu sel puhul on

politseimenetleja kaasabi vajalik. Õnnetuste tagajärgede likvideerimisega seotud hädaabiteenistuste tegevusest ülevaate saamiseks on tehtud sellekohast koostööd.

Ohutusjuurdluse Keskuse juhtivuurija hindab iga juhtumit eraldi ja otsustab, milliste institutsioonide kaasabi antud ohutusjuurdluse teostamisel on vaja kasutada ja millisega koostööd teha.

2.3 Ohutusjuurdluse protsess ja uurimiskeskuse lähenemisviis

Ohutusjuurdluse Keskus on avalikustanud sidevahendi, milleks on telefoninumber, kuhu ööpäevaringselt helistades on võimalik toimunud juhtumist teatada. Esimesel võimalusel on kohene teatamiskohustus raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal või valdajal. Andmete täpsustamisel peab sama ettevõtte esitama Ohutusjuurdluse Keskusele kolme tööpäeva jooksul vormikohase kirjaliku teate.

Suulise teate saabumisel algab juhtumi menetlemine ohutusjuurdluse Keskuse poolt. Suulise teate võib vastu võtta üks Ohutusjuurdluse Keskuse ametnikest, kelleks sageli on raudteeõnnetuste ohutusjuurdlusi teostav ametnik (juhtivuurija). Esmateate jõudmisel juhtivuurijani, analüüsib ja täpsustab ta juhtumi asjaolusid. Vajadusel pöördub ta uuesti algallika poole ja teeb lõpuks järelduse, kas on vaja sõita sündmuskohale või mitte. Juhtivuurija edastab suulisele teatele tuginedes oma tähelepanekud, arvamused ja ettepanekud juhtumi kohta kirjalikult Ohutusjuurdluse Keskuse juhatajale. Tõsisemat laadi õnnetuste korral teavitab juhtivuurija juhatajat koheselt telefoni teel.

Juhtumi esialgse menetlemise käigus kogub juhtivuurija juhtumi kohta täiendavat teavet asjaosalistelt ja vajadusel ohutusasutuselt. Kooskõlas „Raudteede ohutuse direktiivi 2004/49/EÜ ja „Raudteeseaduse“ sätetega, peab Ohutusjuurdluse Keskus hiljemalt üks nädal pärast õnnetus- või vahejuhtumi kohta käiva teate saamist võtma vastu otsuse ohutusjuurdluse alustamise või mittealustamise kohta. Selle aja jooksul langetatakse otsus, kas juhtumit hakkab uurima vaid juhtivuurija või teeb seda uurimiskomisjon. Tavaliselt suudetakse otsus ohutusjuurdluse läbiviimise kohta vastu võtta enne nädala möödumist. Ühe nädala jooksul pärast ohutusjuurdluse alustamisotsuse tegemist teavitab Ohutusjuurdluse Keskus sellest Euroopa Raudteeagentuuri, milleks juhtivuurija sisestab vajalikud andmed agentuuri andmebaasi ERAIL.

Ohutusjuurdluse Keskuses toimib ühtne multimodaalne lähenemisviis laevaõnnetuste, lennuõnnetuste ja raudteeõnnetuste ohutusjuurdluse korraldamiseks, mis on sätestatud ministri määruses „Ohutusjuurdluse kord“. Ohutusjuurdlust juhib enamasti konkreetse juhtumi juhtivuurija, kes on vastutav ka

kogu ohutusjuurdluse eduka läbiviimise eest. Õnnetuspaigal peab juhtivuurija oma menetlemise võimalikult lühikese ajaga läbi viima, et raudteeinfrastruktuuri–ettevõtja saaks infrastruktuuri taastada ja avada võimalikult kiiresti raudteeliiklusele. Juhtivuurija korraldab ohutusjuurdluse käigus vajalike toimingute läbiviimise, andmete ja asitõendite kogumise, säilitamise, analüüsimise ja ekspertiiside tellimise.

Raudtee-ettevõtjal on kohustus ohutusjuurdlusest teada saamisel alles hoida kõik asitõendid ja esemete detailid, tehnilised sõlmed, dokumendid ja infosalvestusseadmete salvestised ning muu teave, mis võivad omada tähtsust juhtumi põhjuste väljaselgitamisel. Juhtivuurija nõudmisel peab ta need talle esitama. Ohutusjuurdluse kohta on lubatud üldjuhul informatsiooni väljastada vaid juhtivuurijal, kuid eelneval kokkuleppel erandkorras ka uurimiskomisjoni liikmel või Ohutusjuurdluse Keskuse juhatajal. Juhtivuurija teeb uuritava juhtumi asjaolude selgitamiseks koostööd vajalike riigi- ja kohalike omavalitsuste asutustega, ettevõtjatega ning muude isikutega nende käsutuses oleva teabe ohutusjuurdluse käigus kasutamiseks. Püsivalt kõrgele riskile viitavate asjaolude ilmnemisel teeb ohutusjuurdluse korraldaja ohuhoiatuse.

Ohutusjuurdlus korraldatakse nii avalikult kui võimalik, et tagada kõigi asjassepuutuvate isikute ärakuulamine. Ohutusjuurdluse korraldaja annab võimaluse asjassepuutuvatel ettevõtjatel, teise liikmesriigi ohutuasutusel, kannatanutel ja nende sugulastel, kahjustatud vara omanikel, tootjatel, päästeasutustel ning töötajate ja reisijate esindajatel esitada oma arvamusi ohutusjuurdluse menetluse ning ohutusjuurdluse aruande kohta, samuti teavitada neid ohutusjuurdlusest ning selle arengust. Avalikustamine toimub määrami, mis ei ohusta põhinõude, so juhtumi põhjuste kindlakstegemist ja ohutuse tõstmiseks kavandatud soovitude väljatöötamist. Seadusandja poolt piiratud juurdepääsuga teave ohutusjuurdluse läbiviimisel avalikustamisele ei kuulu.

Ohutusjuurdluse aruande ja ohutusjuurdluse kestmisel üle aasta ka vahearuande vastavuse siseriiklikult ja rahvusvaheliselt kokkulepitud formaadi, õigeaegse valmimise ning avalikustamise tagab juhtivuurija.

Ohutusjuurdluskomisjoni moodustamisel Ohutusjuurdluse Keskuse juhataja poolt määratakse komisjoni liikmeteks ohutusjuurdluse või kitsama valdkonna spetsialistid. Komisjoni liikmeteks ei või määrata õnnetusega seotud tootjafirma, operaatorfirma või kindlustusandja esindajat, ega töötajat, hukkunute või kannatanute esindajat või muud ohutusjuurdlusega konflikti omavat isikut, samuti isikut, kes on seotud uuritavas õnnetuses süüd või vastutust tuvastava menetlusega. Komisjoni esimeheks määratakse Ohutusjuurdluse Keskuse poolt kas juhtivuurija või Ohutusjuurdluse Keskuse juhataja. Ohutusjuurdluse Keskus määrab ka komisjoni liikmed ja nende ülesanded. Komisjoni töökoosolekud kutsutakse kokku esimehe otsusel. Iga koosoleku kohta vormistatakse protokoll, milles fikseeritakse ohutusjuurdluse kulg, esilekerkinud küsimused ja versioonid, vastuvõetud otsused, komisjoni esimehe juhised ning komisjoni liikmete eriarvamused. Protokollile kirjutavad alla kõik



koosolekust osa võtnud komisjoni liikmed. Välisriigi ohutusjuurdlusasutuse määratud esindajal on õigus osaleda komisjoni töös.

3. Ohutusjuurdlused

3.1 Lõpetatud ohutusjuurdluste ülevaade

Vaadeldava aasta jooksul korraldas Ohutusjuurdluse Keskus ühe õnnetusjuhtumi ohutusjuurdluste, mis nii alustati kui ka lõpetati sama aasta jooksul. Raudteeseaduse kohaselt on kohustus uurida kõiki esimese astme õnnetusi, milleks ühe olulise tunnuseks on vähemalt ühe hukkunuga toimunud õnnetused, välja arvatud raudteeveeremi otsasõidu tagajärjel hukkunud.

Kokkuvõte 2013. a. lõpetatud ohutusjuurdlustest

Tabel 1

Uuritud juhtumite liigitus	Juhtumite arv	Kannatanuid		Ligikaudsed kahjud (EUR)	Suundumus võrreldes eelmise aastaga
		Surmasaanuid	Raskelt vigastatuid		
Raudtee-ületuskoha õnnetus	1	1	-	1645	suurenenud

Kuivõrd eelneval 2012. aastal ühegi õnnetusjuhtumi ohutusjuurdlust ei korraldatud, siis võib ainukest uuritud juhtumit hinnata juhtumite arvu suurenemisena. Mitme aasta lõikes on Eesti raudteedel toimunud aastas vaid üksikuid õnnetusjuhtumeid, neist tõsine õnnetusjuhtum 2010. aasta 23. detsembril. Selliste väheste kõikuvate näitajate puhul on hinnang trendile juhuslikku laadi. Samas võib täheldada hukkunutega uuritud juhtumite arvu vähenemist võrreldes praegust aega ajaga, kui 2004. aastal ohutusjuurdlust Eestis läbi viima hakati.

3.2 2013. aastal lõpetatud ja alustatud ohutusjuurdlused

Aruandlusaasta jooksul ei lõpetatud ühtegi ohutusjuurdlust, mida oleks alustatud eelneval 2012. aastal.

Käsitletaval aastal korraldati ühe raudteeületuskoha õnnetusjuhtumi ohutusjuurdlus, millega kaasnes inimese hukkumine. Õnnetusjuhtumi ohutusjuurdlus algatati „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ artikli 21 alusel, mille kohaselt

liikmesriigid võivad uurimisorganile usaldada ka ohutusdirektiivi artiklis 19 nimetatata raudteeõnnetus- ja vahejuhtumite uurimise.

Siseriiklikult on uuritud juhtum „Raudteeseaduse“ § 40 lõike 2 kohaselt esimese astme õnnetus, mille uurimiskohustus on sätestatud sama seaduse § 42 lõikega 4.

2013. aastal lõpetatud ohutusjuurdlused

Tabel 2

Toimumise kuupäev	Uuritava juhtumi nimetus (juhtumi liigitus ja asukoht)	Õiguslik alus	Lõpetamise kuupäev
23.08.2013	Sõiduauto ja reisirongi kokkupõrge, raudteeületuskoha õnnetus Raasiku jaama ülesõidul, km 134,582	i	10.12.2013

Uurimise alus: i = vastavalt ohutusdirektiivile

Järgnevast tabelist nähtub, et aastal 2013 ei alustatud ühegi juhtumi ohutusjuurdlust, mille lõpetamine oleks jäänud järgmisse aastasse.

2013. aastal alustatud ohutusjuurdlused

Tabel 3

Toimumise kuupäev	Uuritava juhtumi nimetus (juhtumi liigitus ja asukoht)	Õiguslik alus
-	-	i

Uurimise alus: i = vastavalt ohutusdirektiivile

3.3 2013. aastal lõpetatud ohutusjuurdluse kokkuvõte

Raasiku 23.08.2013

Reedel, 23. augustil 2013. a. kell 14:30 toimus asulavälisel alal AS Eesti Raudtee Raasiku jaama territooriumil asuval automaatselt seadistatud (aktiivsel) kolmeteelise raudteeülesõidukoha (km 134,582) teisel teel Edelaraudtee AS reisirongi ja sõiduauto kokkupõrge, mille tulemusena hukkus sõiduauto juht.

Reisirong koosnes viiest vagunist ja sõitis Raasiku jaama läbivalt marsruudil Tallinn – Tartu. Rongi juhtis kaheliikmeline vedurimeeskond ja vagunites teenindas 150 reisijat kaks reisiteenindajat. Rong oli varustatud B-klassi ALSN-tüüpi signalisatsiooni – kontroll - juhtimissüsteemiga. Rong sõitis ülesõidukohale lubatud kiirusega 104 km/h. Vedurimeeskond järgis rongi juhtimisel kõiki eeskirju ja signaale. Vedurijuht sooritas kiirpidurduse, mille tulemusena peatus rong sabaosaga 529 m kaugusel sõidutee servast. Õnnetuse tagajärjel sai vigastusi diislrongi mootorvagun ja raudteeinfrastruktuur.



Foto 1. Nissan Micra ja sellest ca 0,5 km kaugusel seisev parempoolne kokkupõrkesse sõitnud rong õnnetusjärgselt.

Rongiga kokkupõrkesse sõitis sõiduauto Nissan Micra, kus viibis juht üksinda. Auto sõitis ülesõidufoori keelavatele vilkuvatele punastele tuledele ja lisatud hoiatavale helisignaalile reageerimata hinnangulisel kiirusel 50 km/h ülesõidukohale ja sai löögi auto juhipoole, so vasaku külje pihta, mille tulemusena paiskus auto diagonaalselt raudteega üle 30 m kokkupõrkekohast eemale. Auto muutus kasutuskõlbmatuks. Lisaks ülesõidufoorile oli ülesõit varustatud ka muude liikluskorraldusvahenditega.

Raudteeõnnetuse tagajärjel peatati rongiliiklus õnnetuse toimunud 2. peateel 2 tunniks ja 33 minutiks ning vastassuunalisel 1. peateel 1 tunniks ja 43 minutiks. Õnnetuse tagajärjel hilines 11 reisirongi koguajaga 11 tundi ja 35 minutit ning 8 kaubarongi koguajaga 12 tundi ja 10 minutit.

Raudteeliiklusohutuse suurendamiseks esitati ohutusjuurdlusaruandes 2 soovitusi.

3.4 Ohutusjuurdluste kommentaarid

Aasta jooksul Raasiku ülesõidul toimunud õnnetusjuhtumi juurdlusaruanne valmis 4 kuu jooksul õnnetuse toimumise hetkest. Käsitleva aasta jooksul ei alustatud ühtegi ohutusjuurdlust, mida oleks katkestatud.

Õnnetus, mille kohta 2013. a. koostati uurimisaruanne, toimus kolmeteelisel raudteeületuskohal, millest kaks olid jaama läbivad peateed. Hukkunuga toimunud eelmine uuritud raudteeõnnetus toimus jaamavahel. Vaadates hukkunute arvu viimase viie aasta jooksul, võib märkida, et nende hulk aastate lõikes jääb vahemikku 0 kuni 3. Sama aja jooksul raskelt vigastatud uuritud õnnetustes puuduvad.

Vigastatute ja hukkunute üldarv

Tabel 4

Aasta	Hukkunuid	Vigastatuid maanteeõidukis/ neist raskelt	Vigastatuid raudteeveeremis/ neist raskelt
2009	2	-	-
2010	3	1/-	2/-
2011	1	-	1/-
2012	-	-	-
2013	1	-	-
Kokku	7	1/-	3/-

Võrreldes hukkunute personaalset jaotust viimase viie aasta jooksul, võib täheldada, et uuritud õnnetusjuhtumites reisirongides viibinud reisijad hukkunud ei ole. Vaid 2011. aastal uuritud juhtum on hukkunud raudteepersonal – vedurijuht. Kõik ülejäänud uuritud juhtumid on toimunud raudteeülesõidukohtadel. Neis on hukkunud maanteesõidukis viibinud kolmandad isikud, kui nad on sõitnud kokkupõrkesse rongiga.

Vigastatute hulgas leidub viimase viie aasta jooksul nii reisijaid, personali kui ka kolmandaid isikuid. Neljast kergelt vigastatust on kaks rongi personali hulka kuuluvad ja üks reisija ning üks kolmandate isikute hulka kuuluv. Personalist sai kergemaid kehavigastusi nii 2010. kui ka 2011. aastal vedurimeeskonna liige. Kõik neli vigastatut jaotuvad viiest aastast kahele. Aastatel 2009, 2012 ja 2013 uuritavates juhtumites vigastatud üldse puudusid. Samuti ei olnud üheski uuritud juhtumis raskete vigastustega inimesi.

Vigastatute ja hukkunute arvu jaotust viimase viie aasta jooksul selgitab järgmine tabel:

Vigastatuid ja hukkunuid personaalse jaotuse järgi

Tabel 5

Personaalne jaotus		Aasta, hulk				
		2009	2010	2011	2012	2013
Hukkunuid	Reisijad	-	-	-	-	-
	Personal	-	-	1	-	-
	Kolmandad isikud	2	3	-	-	1
	Kokku	2	3	1	-	1
Vigastatuid	Reisijad	-	1	-	-	-
	Personal	-	1	1	-	-
	Kolmandad isikud	-	1	-	-	-
	Kokku	-	3	1	-	-

3.5 Viimase viie aasta jooksul uuritud õnnetused ja intsidendid (2009 – 2013)

Viimase viie aasta jooksul on Eestis kokku korraldatud ohutusjuurdlus 9 juhtumi korral. Neist vaid 2010. aastal toimunud rongide kokkupõrge on ohutusdirektiivi mõttes tõsine õnnetusjuhtum. Uuritud juhtumitest 6 on erinevatel aastatel toimunud raudteeületuskoha õnnetusjuhtumid, mida iseloomustavad tunnused ei ole võimaldanud neid tõsiste hulka liigitada. Ohutusjuurdlus on teostatud ka ühe rongi rööbastelt mahamineku ja ühe intsidendi kohta. Kaheksa juhtumi ohutusjuurdluse läbiviimist on alustatud kooskõlas ohutusdirektiivi artikliga 21, mille kohaselt Eesti seadusandja on sätestanud õiguse või kohustuse juhtumi ohutusjuurdluse korraldamiseks.

Uuritud juhtumid aastate lõikes

Tabel 6

Juhtumi nimetus		Aasta, ohutusjuurdluste arv					
		2009	2010	2011	2012	2013	Kokku
Art 19.1,2	Rongide kokkupõrge	-	-	1	-	-	1
Art 21.6	Rongide kokkupõrge	-	-	-	-	-	-
	Rongi kokkupõrge takistusega	-	-	-	-	-	-
	Rongi rööbastelt mahaminek	1	-	-	-	-	1
	Õnnetus raudteeületuskohal	2	3	-	-	1	6
	Õnnetus inimesele liikuva rongi poolt	-	-	-	-	-	-
	Tulekahju rongis	-	-	-	-	-	-
	Õnnetus ohtlike veostega	-	-	-	-	-	-
Intsident		1	-	-	-	-	1
Kokku		4	3	1	-	1	9

4. Soovitused

4.1 Soovituste lühiülevaade ja esitus

Aastate lõikes on sõltuvalt juhtumi iseärasustest raudteeõnnetuste ohutusjuurdluse aruannetes esitatud erinevaid soovitusi raudteeliiklusohutuse suurendamiseks. Soovitused hõlmavad erinevaid raudteeohutust mõjutavaid valdkondi. 2013. aastal esitati raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale 2 soovitust, mille tinglikku liigitust koos varasematega võib vaadelda järgmises tabelis.

Soovitused ohutuse suurendamiseks

Tabel 7

Soovituse valdkond	Aasta, soovitude arv				
	2009	2010	2011	2012	2013
Raudteeinfrastruktuuri hooldamine ja korrashoid	-	-	-	-	-
Raudteeveeremi hooldus, korrashoid ja käitlemine	1	-	1	-	-
Järelevalve korraldamine	5	1	4	-	-
Maanteede liikluskorraldus, liikluskorraldusvahendid	-	3	-	-	1
Teede talihooldustööde tegemine	-	-	-	-	-
Liikluspropaganda, koolitus	-	1	-	-	-
Muudatused õigusaktides, korralduslikes eeskirjades	5	1	4	-	-
Signalisatsiooniseadmete töö, raudteeliikluskorraldus	4	-	-	-	1
Raudtee sidevahendite töö korraldamine	-	-	1	-	-
Infosalvestusseadmete kasutamine	-	-	2	-	-

Raudteelaste kutsevalifikatsioon	1	-	3	-	-
Muud korralduslikud meetmed	7	8	3	-	-
Kokku	23	14	18	-	2

Eestis on kehtestatud kord, mille kohaselt esitavad kõik asutused, ettevõtted ja institutsioonid OhutusjuurdLuse Keskusele kord aastas 1. aprilliks aruande, kuidas on toimunud eelmisel aastal ohutusjuurdLusaruannetes esitatud soovitude menetlemine.

Aastaaruanne kajastab soovitude menetlemist 1. aprilli seisuga. Sageli tähendab menetlemise jätkumine, et soovitus on aktsepteeritud, kuid aruande esitamise ajaks mitte lõpuni ellu viidud.

Soovitude menetlemist viimase viie aasta jooksul kajastab järgmine tabel:

Soovitude menetlemine

Tabel 8

Soovitud		Soovitude seis							
		Rakendatud		Menetlemine jätkub		Tagasilükatud		Menetlemine katkestatud	
Aasta	Hulk	Hulk	%	Hulk	%	Hulk	%	Hulk	%
2009	23	6	26,09	17	73,91	-	-	-	-
2010	14	5	36,00	9	64,00	-	-	-	-
2011	18	8	44,44	8	44,44	2	11,12	-	-
2012	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2013	2	-	-	2	100	-	-	-	-
Kokku	57	19	33,33	36	63,16	2	3,51	-	-

4.2 2013. aasta soovitud

Aasta jooksul tehti kaks soovitud AS Eesti Raudteele, kes haldab AS EVR Infra asemel peale kontserni AS Eesti Raudtee tegevuse lõpetamist raudteeinfrastruktuuri. Kontserni tegevuse lõpetamise tulemusena on senine tütarfirma AS EVR Cargo kui üks veoettevõtja paljude seas seotud AS Eesti Raudteega võrdsetel lepingulistel alustel teiste veoettevõtjatega.

Vaadeldud juhtumises osapooleks olnud veoettevõtjale AS Edelaraudteele ega ohutuasutusele soovitud ei esitatud.



AS Eesti Raudteele, kelle raudteeületuskohal õnnetusjuhtum toimus, esitati järgmised soovitused:

1. Pidada prioriteetseks Raasiku raudteeülesõidukoha ülesõidufooride fooritulede väljavahetamist valgusdiodidega foorituledega.
2. Leida võimalus Raasiku raudteeülesõidukoha kaasajastamise käigus selle tõkkepuudega varustamiseks.

Lisad

Lisa 1

Soovituste menetlemine – Raasiku, 23.08.2013

Kuupäev ja kellaeg	23.08.2013, kell 14:30		
Asukoht	AS Eesti Raudtee infrastruktuur, Raasiku jaam, II peatee, asulaväline ala, km 134,582.		
Juhtumi liigitus	Raudteeületuskoha õnnetusjuhtum		
Rongi liik ja number	Kiirrong nr 0012		
Maantee sõiduk	Sõiduauto Nissan Micra		
		Rongis	Maantee sõidukis
Inimeste arv (rongis ja sõidukis)	Meeskond	4	1
	Reisijad	150	-
Surmavalt vigastatuid	Meeskond	-	1
	Reisijad	-	-
Raskelt vigastatuid	Meeskond	-	-
	Reisijad	-	-
Kergelt vigastatuid	Meeskond	-	-
	Reisijad	-	-
Veeremi vigastused	Muljutud oli mootorvaguni lumeraud ja vagunikere parem nurk, välised värvikahjustused, purunenud suruõhu otsavoolik.		
Infrastruktuuri varustuse vigastused	Purunenud oli üks jätkumuhv ja kaableid.		

Muud vigastused		Sõiduauto kere ja välisosad tervikuna deformeerunud, auto kasutuskõlbmatu.
Kokkuvõte: Sõiduauto Nissan Micra sõitis keelavaid ülesõidufoori tulesid eirates ülesõidukohal ette viievagunilisele reisirongile.		
Uurimisaruande valmimisaeg		10.12.2013
Soovitus nr 01	Raasiku ülesõidukoha foorituledena kasutatakse hõõglampe, mille kiirgusintensiivsus on diodlampide omast väiksem, sellest tingituna on nad kehvema vaadatavusega. Seadusandja on andnud ettevõttele fooritulede väljavahetamiseks aega 2018. aastani.	
	Pidada prioriteetseks Raasiku raudteeülesõidukoha ülesõidufooride fooritulede väljavahetamist valgusdiodidega foorituledega.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
13.03.2014	Menetlemine jätkub	Raasiku raudteeülesõidukoht varustatakse uue automaatse foorisignalisatsiooniga III kvartalis 2014.
Soovitus nr 02	Eeskirjade kohaselt ei kuulu Raasiku ülesõit tõkkepuudega varustamisele. Kavandatud on kiiruste kasv rongiliikluses ja kahe peateega infrastruktuuril on ratsionaalne ülesõidu rekonstrueerimise käigus lisaks fooride väljavahetamisele paigaldada ka tõkkepuu.	
	Leida võimalus Raasiku raudteeülesõidukoha kaasajastamise käigus selle tõkkepuudega varustamiseks.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
13.03.2014	Menetlemine jätkub	Raasiku raudteeülesõidukoht varustatakse tõkkepuudega III kvartalis 2014.