



**OHUTUS-  
JUURDLUSE  
KESKUS**

2014. a uuritud  
raudteeliiklusõnnetuste  
aastaruanne

Tallinn 2015



## Eessõna

Eestis alustati raudteeõnnetuste ohutusjuurdLusi korraldama 31. märtsist 2004, kui selleks loodi vastav uurimisüksus. Laeva-, lennu- ja raudteeõnnetuste ohutusjuurdLuste paremaks läbiviimiseks moodustati 1. jaanuaril 2012 ühtne multimodaalne OhutusjuurdLuse Keskus. Alates raudteeõnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdLuste läbiviimisest on iga-aastaselt koostatud kokkuvõtte eelmisel aastal uuritud juhtumitest.

2014. aastal jõustusid „Raudteeseaduse“ muudatused, millega kehtestati siseriiklikult raudteeohutust mõjutavate juhtumite uus klassifikatsioon, mis nüüdsest on sõnastuselt ja sisult identne „Raudteede ohutuse direktiivis“ 2004/49/EÜ sätestatuga. Raudteeohutust mõjutavateks juhtumiteks on õnnetusjuhtum, tõsine õnnetusjuhtum ja vahejuhtum.

Seaduses on kehtestatud OhutusjuurdLuse Keskuse roll suurendada raudteeõnnetuste uurimiste kaudu raudteeohutust. Saavutatakse see ohutusjuurdLuse käigus tehtud soovitude põhjal rakendatud meetmetena. Ühtlasi teeb OhutusjuurdLuse Keskus samal eesmärgil koostööd erinevate partnerite ja institutsioonidega.

OhutusjuurdLuse Keskus asub erilisi ülesandeid täitva töökorralduslikult ja eelarveliselt sõltumatu struktuuriüksusena Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumis. Ta lähtub oma töö korraldamisel rahvusvahelistest lepingutest, seadustest, määrustest ja oma tööd korraldavast struktuurisest käsiraamatust.

Käsitletava aasta jooksul toimus tõsine õnnetusjuhtum Raasiku raudteeületuskohal, kus veoauto ja reisirongi kokkupõrke tulemusena sai kaks inimest surma ning raudteeveerem läks rööbastelt maha. Viimast viit aastat võrreldes ei ole uuritavates juhtumites täheldatav surmasaanute suurenemist ega vähenemist. Hukkunute arv jääb vahemikku 1 – 3. Rõhuv enamus juhtumeid on suhteliselt lihtsad, mistõttu ei ole neis tunnuseid, mis oleks aluseks ohutusjuurdLuse alustamiseks. Seetõttu ei ole viimaste aastate jooksul ka ohutusjuurdLuste arvus toimunud olulisi muudatusi.

Viimase, 2014. aasta ohutusjuurdLuse aruandes on tehtud erinevatele adressaatidele 4 soovitus, mille menetlemisest on ettenähtud korra kohaselt OhutusjuurdLuse Keskusele esitatud 1. aprilli seisuga vormikohased aruanded. Kolme soovituse menetlemine lõpetati seoses nende aktsepteerimise ja täitmisega ning 1 soovituse menetlemist jätkatakse. Seoses raudteeseaduse muudatusega 1. aprillist 2014, alustas OhutusjuurdLuse Keskus aruande küsimist ka 2013. aastal menetlust jätkatud soovitude kohta. Nii esitati lisaks aruanne ka 2013. aastal tehtud kahe soovituse menetlemise tulemustest, kus teatati seni jätkatud menetlemise lõpule jõudmisest.

## Sisukord

|                                                                              |    |
|------------------------------------------------------------------------------|----|
| Avalikud raudteed Eesti Vabariigis                                           | 2  |
| EESSÕNA                                                                      | 3  |
| SISUKORD                                                                     | 4  |
| <br>                                                                         |    |
| 1. SISSEJUHATUS OHUTUSJUURDLUSE ASUTUSE KOHTA                                | 5  |
| 1.1 Õiguslik alus                                                            | 5  |
| 1.2 Roll ja eesmärk                                                          | 7  |
| 1.3 Organisatsioon                                                           | 8  |
| 1.4 Organisatsiooniline struktuur                                            | 11 |
| <br>                                                                         |    |
| 2. PROTSESSID OHUTUSJUURDLUSES                                               | 13 |
| 2.1 Uuritavad juhtumid                                                       | 13 |
| 2.2 Ohutusjuurdlusse kaasatavad institutsioonid                              | 13 |
| 2.3 Ohutusjuurdluse protsess ja uurimiskeskuse lähenemisviis                 | 14 |
| <br>                                                                         |    |
| 3. OHUTUSJUURDLUSED                                                          | 18 |
| 3.1 Lõpetatud ohutusjuurdluste ülevaade                                      | 18 |
| 3.2 2014. aastal lõpetatud ja alustatud ohutusjuurdlused                     | 19 |
| 3.3 2014. aastal lõpetatud ohutusjuurdluste kokkuvõtted                      | 20 |
| 3.4 Ohutusjuurdluste kommentaarid                                            | 21 |
| 3.5 Viimase viie aasta jooksul uuritud õnnetused ja vahejuhtumid (2010-2014) | 23 |
| <br>                                                                         |    |
| 4. SOOVITUSED                                                                | 25 |
| 4.1 Soovituste lühiülevaade ja esitus                                        | 25 |
| 4.2 2014. aasta soovitused                                                   | 26 |
| <br>                                                                         |    |
| LISAD                                                                        |    |
| <br>                                                                         |    |
| Lisa 1. Soovituste menetlemine – Raasiku, 16.04.2014                         | 28 |
| Lisa 2. Soovituste menetlemine – Raasiku, 23.08.2013                         | 31 |

## 1. Sissejuhatus ohutusjuurdluse asutuse kohta

### 1.1 Õiguslik alus

Samaaegselt Euroopa Parlamendi ja Nõukogu „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ kehtima hakkamisega 31. märtsil 2004 jõustus Eestis „Raudteeseadus“, mille alusel moodustati samast päevast Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumis raudteeõnnetuste uurimisüksus. Uurimisüksuse koostööd Euroopa Raudteeagentuuri ja asutuste ning ettevõtetega täpsustati „Raudteeseaduse“ muudatustega 2. märtsist 2007. Raudteeõnnetuste ohutusjuurdluse põhialused olidki sätestatud nende dokumentidega.

Kuni 2011. aasta lõpuni korraldati raudtee- ja lennuõnnetuste ning intsidentide ohutusjuurdlus ministeriumi kriisireguleerimise osakonna uurimisüksustes, kui sinna lisandus ka laevaõnnetuste ohutusjuurdlus. Järgmise, 2012. aasta 1. jaanuarist koondati kõigi kolme transpordiliigi õnnetuste ja intsidentide ohutusjuurdluste läbiviimine ühtsesse struktuuriüksusesse Ohutusjuurdluse Keskusesse (OJK). Ühtse multimodaalse Ohutusjuurdluse Keskuse loomiseks tehti muudatused „Lennundusseaduses“, Meresõiduohutuse seaduses“ ja „Raudteeseaduses“.

„Raudteeseaduse“ 01. aprillil 2014 jõustunud muudatustes on lisaks senisele kehtestatud ka mitmeid uusi sätteid raudteeõnnetuste ohutusjuurdluse sõltumatuse ja korraldamise kohta. Seaduse § 42 lõike 1 kohaselt korraldab õnnetusjuhtumite, tõsiste õnnetusjuhtumite ja vahejuhtumite ohutusjuurdlust Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi struktuuriüksus Ohutusjuurdluse Keskus. Ohutusjuurdluse läbiviimisel ja sellega seonduvate otsuste tegemisel on Ohutusjuurdluse Keskus sõltumatu ning lähtub üksnes seadusest ja muudest õigusaktidest ning Eesti kohustuslikest välislepingutest. Ohutusjuurdluse Keskuse ohutusjuurdluselase tegevuse üle teenistuslikku järelevalvet ei teostata. Ohutusjuurdluse Keskuse sõltumatust kajastavad ka „Lennundusseaduse“ § 48 lõige 2, mille kohaselt OJK juhataja nimetab ametisse ja vabastab ametist majandus- ja kommunikatsiooniministri ettepanekul Vabariigi Valitsus ning OJK ametnikud nimetab ametisse ja vabastab ametist OJK juhataja. 2014. aasta riigieelarve seadus: objektikoodiga 20SE07004 – Ohutusjuurdluse Keskuse sõltumatu eelarve on Eesti Vabariigi parlamendi poolt kinnitatud. „Ohutusjuurdluse Keskuse põhimääruse“ kohaselt puudub ministeriumil õigus anda talle korraldusi ja ülesandeid, mis seavad ohtu ohutusjuurdluse sõltumatuse. Samuti puudub ministeriumil õigus nõuda OJK-st infot, mille avaldamine seab ohtu ohutusjuurdluse sõltumatuse ja mis võib kahjustada käimasolevaid ja tulevasi ohutusjuurdluseid. Arvestades, et see ei riku ohutusjuurdluse sõltumatuse printsiipi, on OJK ministeriumi tugiteenuste kasutamisel aruandekohustuslik kantsleri ning majandus- ja taristuministri ees.

„Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ artikli 21 kohaselt on kehtestatud nõue liikmesriigi uurimisorgani sõltumatuse kohta. Eelmises lõigus kirjeldatu põhjal võib väita, et OhutusjuurdLuse Keskus ei sõltu ühestki raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjast, raudtee-ettevõtjast, maksude sissenõudmise asutusest, jaotusasutusest ega teavitatud asutusest ega ühestki poolest, kelle huvid võiksid sattuda konflikti uurimisorganile usaldatud ülesannetega. Lisaks sellele on ta funktsionaalselt sõltumatu ohutusasutusest ja raudteid reguleerivast asutusest.

Raudteeõnnetuste ohutusjuurdLuse korraldamine on sätestatud „Raudteeseaduse“ paragrahvidega 42 „Õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi ja vahejuhtumi ohutusjuurdLus“ ja 43 „OhutusjuurdLusega seonduvad aruanded“. Lisaks on ohutusjuurdLuse objekt määratletud ja tunnuste põhjal süstematiseeritud sama seaduse paragrahvi 40 „Raudteeohutust mõjutav juhtum“. „Raudteeseadus“ annab volitusnormid ohutusjuurdLusega seotud ministri määruste jõustamiseks. Kehtivad määrused on „OhutusjuurdLuse kord“, mis on jõustunud 06.04.2014, „Õnnetusjuhtumist, tõsisest õnnetusjuhtumist ja vahejuhtumist teavitamise kord ning kirjaliku teate ja ettekande vorm“, mis on samuti jõustunud 06.04.2014. „OhutusjuurdLuse Keskuse põhimäärus“ on kinnitatud 15.10.2014 majandus- ja kommunikatsiooniministri käskkirjaga nr 14-0320. Eelmine põhimäärus oli kehtinud 3 aastat. Eelloetletud õigusaktid moodustavad seadusandliku raamistiku raudteeõnnetuste ohutusjuurdLuse läbiviimiseks.

„Raudteeseaduse“ § 42 lõike 3<sup>1</sup> kohaselt teavitavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad või muud raudteeinfrastruktuuri valdajad ja raudteeveo-ettevõtjad õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi toimumisest viivitamata OhutusjuurdLuse Keskust avalikustatud sidevahendi kaudu. Täiendatud teavet õnnetusjuhtumi või tõsise õnnetusjuhtumi kohta tuleb OhutusjuurdLuse Keskusele esitada kirjaliku teate vormis kolme tööpäeva jooksul pärast juhtumi toimumist. Täiendatud teave vahejuhtumi kohta tuleb esitada kirjalikult ettekande vormis kolme tööpäeva jooksul pärast seda, kui OhutusjuurdLuse Keskus on seda teavet küsinud.

OhutusjuurdLuse Keskusel on „Raudteeseaduse“ § 42 lõikele 2 tuginedes õigus kaasata eriteadmisi nõudvate asjaolude selgitamiseks eksperte ja moodustada komisjone. Samuti on ohutusjuurdLusega seotud asutused oma pädevuse piires kohustatud osutama ohutusjuurdLusele vajalikku kaasabi.

„Raudteeseaduse“ § 43 „OhutusjuurdLusega seonduvad aruanded“ lõige 1 kehtestab OhutusjuurdLuse Keskuse kohustuse koostada võimalikult lühikese aja jooksul, kuid mitte hiljem kui 12 kuud pärast juhtumit kirjalik ohutusjuurdLuse aruanne ja avalikustada see viivitamatult. Samas sätestatakse kohustus aruande edastamine kõigile asjassepuutuvatele raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele, raudteeveo-ettevõtjatele, Euroopa Liidu teise liikmesriigi ohutusjuurdLusasutusele, kannatanutele ja nende sugulastele, kahjustatud vara omanikele ja tootjatele, Päästeametile, töötajate ja reisijate esindajatele ning Euroopa Raudteeagentuurile. Sama paragrahvi lõige 3 sätestab Tehnilise Järelevalve Ametit ja asutusi, ettevõtteid ning organisatsioone,

kellele OhutusjuurdLuse Keskuse soovitusel olid suunatud, esitama aruande iga aasta 1. aprilliks soovitude põhjal võetud või kavandatavatest meetmetest. OhutusjuurdLuse Keskus peab iga aasta 30. septembriks avaldama seaduse § 43 lõike 4 kohaselt aastaaruande oma veebilehel, kus esitatakse ülevaade eelneva kalendriaasta jooksul uuritud juhtumitest, soovitud ja soovitude põhjal võetud meetmetest raudteeliiklusohutuse kohta.

„Raudteeseaduse“ § 42 lõikega 11<sup>2</sup> on sätestatud tingimused, millal teeb OhutusjuurdLuse Keskus ohutusjuurdLuse käigus ohuhoiatuse.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 26 „Õnnetusjuhtumist, tõsisest õnnetusjuhtumist ja vahejuhtumist teavitamise kord ning kirjaliku teate ja ettekande vorm“ jõustus 06.04.2014. Määruse § 2 sätestab kohustuse teavitada OhutusjuurdLuse Keskust õnnetusjuhtumist, tõsisest õnnetusjuhtumist ja vahejuhtumist. Kõigist loetletud juhtumitest teavitab raudtee-ettevõtja (infrastruktuuri-ettevõtja, veoettevõtja) OhutusjuurdLuse Keskust koheselt suuliselt. Õnnetus- ja tõsiste õnnetusjuhtumite kohta dubleeritakse täpsustunud teadet kolme tööpäeva jooksul kirjalikult määruse lisas ettenähtud vormi kohaselt. Vahejuhtumite korral edastatakse suuline teade küll koheselt, kuid kirjalik ettekanne esitatakse OhutusjuurdLuse Keskusele vaid selle soovil saada täiendavat teavet. Ettekande esitamiseks 3 tööpäeva jooksul on määruse lisas kehtestatud vastav vorm.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri määruse nr 72 „OhutusjuurdLuse kord“ uus redaktsioon jõustus 06. aprillil 2014. Määrus on ühine kogu mooduljuurdLuskeskuse kõigi transpordivaldkondade kohta. Määrus täpsustab ohutusjuurdLuse eesmärgi, piiritleb ohutusjuurdLuse valdkonnad ja selle korraldaja, määratleb ohutusjuurdLuse alustamise ja sellest teavitamise, ohutusjuurdLuse komisjoni moodustamise ja töökorralduse, ohutusjuurdLuse korraldamise, ohuhoiatuse tegemise, ohutusjuurdLuse aruande vormistamise tingimused ja vormi, ohutusjuurdLuse lõpetamise, ohutusalaste soovitude ja ettepanekute menetlemise põhimõtted ja aruande vormi selle tulemuste esitamiseks OJK-le, ohutusjuurdLuse taasavamise ja uuritavate juhtumite arvelevõtmise korra. Määruse lisadena kehtestatud vormid on kooskõlas „Raudteede ohutusedirektiivi“ 2004/49/EÜ lisaga 5 ja ERA juhendiga „Ohutussoovitused direktiivi 2004/49/EÜ artikli 25 alusel“.

## 1.2 Roll ja eesmärk

OhutusjuurdLuse Keskuse roll on oma panuse andmine laeva-, lennu- ja raudteeliikluse ohutuse suurendamisse. Selleks on tema esmane ülesanne uurida laevaõnnetusi, lennuõnnetusi ja intsidente ning raudteeliiklusõnnetusi ja vahejuhtumeid. Juhtumi ohutusjuurdLuse läbiviimisel tuleb välja selgitada selle põhjused ning vajadusel esitada soovitusel liiklusohutuse suurendamiseks. OhutusjuurdLuse Keskuse ülesandeks on



osaleda oma tegevusvaldkondi reguleerivate õigusaktide väljatöötamisel. Vajadusel teha ettepanekuid nende muutmiseks. OJK-l on ülesandeks osaleda oma tegevusvaldkondadega seotud projektide, poliitikate, strateegiate ja arengukavade väljatöötamisel ja elluviimisel, sealhulgas nii rahvusvahelistes projektides kui ka nende ettevalmistamisel.

OhutusjuurdLuse Keskusel on vastavalt põhimäärusele järgmised kohustused:

- 1) Täita temale pandud ülesanded tähtaegselt ja kvaliteetselt.
- 2) Tagada seaduses sätestatud juhtudel ametialase informatsiooni konfidentsiaalsus.
- 3) Kasutada tema kasutusse antud vara ja vahendeid sihipäraselt ja heaperemehelikult.
- 4) Arvestades, et see ei riku ohutusjuurdLuse sõltumatuse ja konfidentsiaalsuse printsiipi, edastada ministeeriumi teistele struktuuriüksustele nende ülesannete täitmiseks vajalikku informatsiooni.

Raudteeõnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdLuse eesmärk on sätestatud „Raudteeseaduse“ § 42 lõikes 3 ning ministri määruse „OhutusjuurdLuse kord“ §1, mille kohaselt tuleb kindlaks teha juhtumi põhjused ja esitada soovitus, et edaspidi sellist õnnetus- või vahejuhtumit vältida ning parandada raudteeohutust, mitte aga osutada süüle või vastutusele.

## 1.3 Organisatsioon

Laeva-, lennu- ja raudteeõnnetuste ohutusjuurdLusi korraldab Eestis OhutusjuurdLuse Keskus, mis on spetsiifilist ülesannet täitev Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi struktuuriüksus. OJK on ohutusjuurdLuse läbiviimisel ja sellega seonduvate otsuste tegemisel sõltumatu. Tugiteenused OJK tööks tagab ministeerium. OJK tegevus toimub vastavalt tema tööplaanile ja koostöös ministeeriumi teiste struktuuriüksustega vastavalt ministeeriumi tööplaanile.

OhutusjuurdLuse Keskusel on oma kirjalp, veebilehekülg ja logo. Igal OhutusjuurdLuse Keskuse ametnikul on töötööend.

OhutusjuurdLuse Keskusel on õigus

- 1) Saada OhutusjuurdLuse Keskusele pandud ülesannete täitmiseks vajalikke dokumente ja informatsiooni ministritelt, kantslerilt ja asekanterlertelt, teistelt osakondadelt, ministeeriumi valitsemisala riigiasutustelt ja eraõiguslikelt juriidilistelt isikutelt, mille suhtes ministeerium teostab asutaja-, liikme-, aktsionäri- või osanikuõigusi.
- 2) Kaasata OhutusjuurdLuse Keskuse pädevusse kuuluvate küsimuste lahendamisele teiste osakondade ametnikke.



- 3) Saada ministeeriumi osakondadelt asjakohaseid tugiteenuseid.
- 4) Teha koostööd teiste valitsus- ja kohaliku omavalitsuse asutustega ning eraõiguslike juriidiliste isikutega ja teha ettepanekuid oma tegevusvaldkondades komisjonide ja töörühmade moodustamiseks.
- 5) Edastada oma pädevuse piires informatsiooni teistele asutustele ja isikutele.
- 6) Teha ettepanekuid oma ülesannete täitmiseks vajalike lepingute sõlmimiseks.
- 7) Saada OhutusjuurdLuse Keskuse ametnikele eri-, kutse- või ametialase taseme tõstmiseks täienduskoolitust.
- 8) Saada OhutusjuurdLuse Keskuse ülesannete täitmiseks vajalikku bürootehnikat, materjale ja kirjandust ning tehnilist abi.
- 9) Sõlmida koostöökokkuleppeid teiste ministeeriumidega, riigiasutustega ja ekspertidega.

OhutusjuurdLuse Keskus oma põhiülesande täitmisel ja selle raames

- 1) Teeb koostööd teiste riigiasutuste, kohaliku omavalitsuse üksuste, sihtasutuste, mittetulundusühingute, ettevõtlus- ja tarbijaorganisatsioonide, ettevõtete, eraisikute ning teiste riikide vastavate asutuste ja rahvusvaheliste organisatsioonidega.
- 2) Esindab 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 oma järeldustest vastavaid ametkondi, ministeeriumi osakondi ja teisi asutusi ning ettevõtteid.
- 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 ohutusjuurdLuse teostamisel teatavaks saanud äri- ja tehnikaalase ning isikuandmeid sisaldava teabe konfidentsiaalsuse, kui seadus ei näe ette selle avaldamist.
- 10) Rakendab meetmeid tunnistajakaitse korraldamiseks.
- 11) Täidab talle õigusaktidega pandud uuritud juhtumite andmekogu vastutava või volitatud töötleja ülesandeid.
- 12) Säilitab ja hoiustab kogu ohutusjuurdLuse aja jooksul tema käsutuses olevad juhtumi põhjuste väljaselgitamiseks tähtsust omavad esemed, seadmed, sõlmed ja detailid.
- 13) Korraldab ohutusalaseid ja arendustegevuse valdkonna teabepäevi.

- 14) Valdab, kasutab ja käsutab OhutusjuurdLuse Keskuse valduses olevat riigivara õigusaktidega ettenähtud juhtudel ja korras.
- 15) Nõustab isikuid OhutusjuurdLuse Keskuse tegevusvaldkondadega seotud küsimustes.
- 16) Täidab muid talle õigusaktidega pandud ülesandeid.

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

- 1) Viivitamata juurde pääseda õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi või vahejuhtumiga 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.

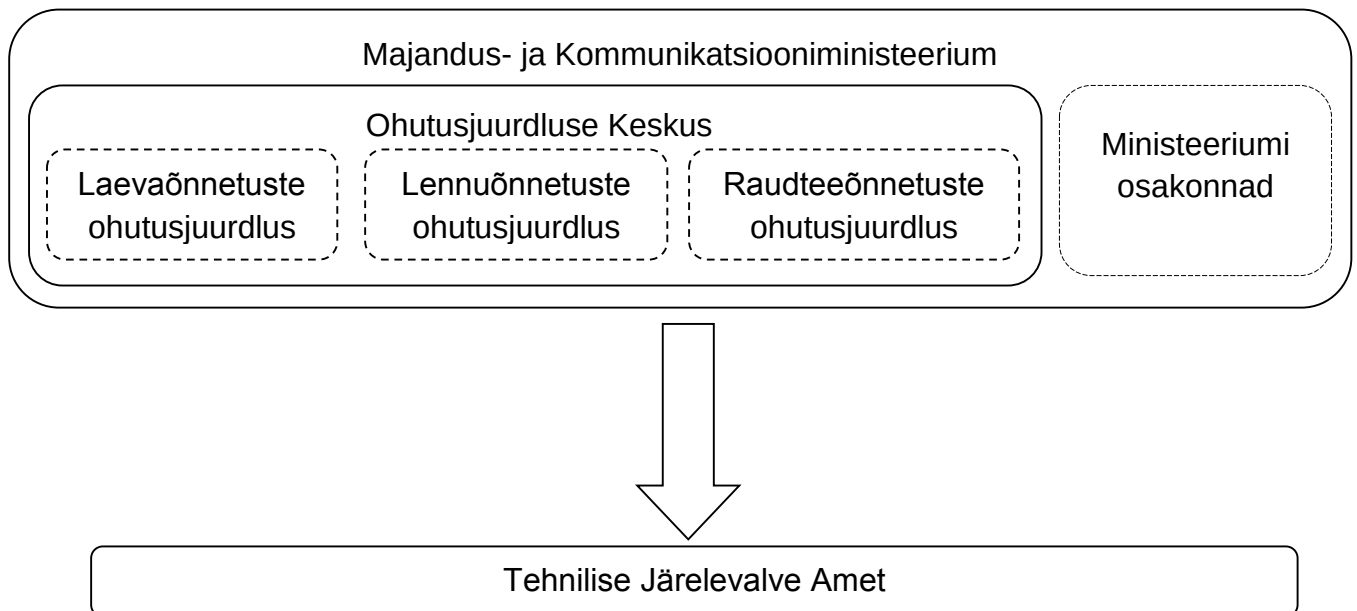
OhutusjuurdLuse Keskuses töötas 2014. aasta lõpul neli ametnikku. Lisaks juhatajale oli tööle võtud ekspert lennuõnnetuste uurimiseks. Tööd jätkasid peaspetsialist laevaõnnetuste uurimiseks ja peaspetsialist raudteeõnnetuste uurimiseks.

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

OhutusjuurdLuse Keskus kuulub spetsiifilist ülesannet täitva struktuuriüksusena lisaks muid funktsioone ka transpordiministeeriumi ülesandeid täitva Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi koosseisu. Võrreldes ministeeriumi teiste struktuuriüksuste – osakondadega, omab OhutusjuurdLuse Keskus oma ülesannete täitmiseks täiendavaid talle ainuomaseid õigusi. OhutusjuurdLuse Keskus on tervik. Ta ei ole struktuuriliselt liigendatud. OhutusjuurdLuse Keskuse tööd juhib juhataja, kes korraldab tema pädevusse kuuluvate ülesannete täitmist. OhutusjuurdLuse Keskuse koosseisu kuuluvad ametnikud vastutavad neile pandud tööülesannete õiguspärase, täpse ja õigeaegse täitmise eest.

OhutusjuurdLuse Keskuse tegevusvaldkonda kuulub kolme erineva transpordiliigiga juhtuvate õnnetuste ja intsidentide ohutusjuurdLuste läbiviimine. Iga transpordiliigi ohutusjuurdLuste korraldamise eest vastutab üks ametnik, kes on oma tegevuses iseseisev, kuid teeb vajadusel koostööd teiste ametnikega. Töökorralduslikult tuleb ühe ametniku puudumisel teisel teda teatud piires asendada. Ööpäevaringses kõigi valdkondade ühises telefonivalves osalevad kõik ametnikud kordamööda.



Joonis 1. OhutusjuurdLuse Keskus ministeeriumi struktuuris.

Raudteeõnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdLusi korraldab vaid OhutusjuurdLuse Keskus. Õiguskaitseorganite ja teiste poolt teostatud õnnetusjuhtumite uurimised ja

muud menetlustoimingud ei ole seotud OhutusjuurdLuse Keskuse korraldatud ohutusjuurdLustega.

Tehnilise Järelevalve Amet, mis täidab Eestis raudteevaldkonna ohutuasutuse ülesandeid, kuulub eraldi eelarve ja juhtkonnaga iseseisva asutusena Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi haldusalasse.

Kõik raudteeinfrastruktuuri valdajad ja raudteeoperaatorid on tootmisettevõtetena eraldiseisvad juriidilised isikud. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on neist vaid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtte AS Eesti Raudtee, raudteeveo-ettevõtete AS EVR Cargo ja AS Eesti Liinirongid (Elron) aktsiate hoidjaks. Ülejäänud infrastruktuuri- ja operaator-ettevõtete omanike seas Eesti riik ei osale. OhutusjuurdLuse Keskuse ja raudtee-ettevõtete vahelised suhted on reguleeritud seaduste ja määrustega.

## 2. Protsessid ohutusjuurdluses

### 2.1 Uuritavad juhtumid

Aruandlusaasta, 2014 1. aprillil jõustusid „Raudteeseaduse“ muudatused, millega kehtestati „Raudteede ohutusdirektiiviga“ 2004/49/EÜ identne raudteeohutust mõjutavate juhtumite jaotus. Senine direktiiviga kooskõlas olnud kohaldatud jaotus asendati õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi ja vahejuhtumiga.

OhutusjuurdLuse Keskuse kohustus korraldada ohutusjuurdLus tõsise õnnetusjuhtumi korral on kehtestatud „Raudteeseadusega“. OhutusjuurdLuse Keskus omab seaduslikku õigust korraldada ohutusjuurdLus õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi puhul, kui aset leidnud asjaolud tingisid või nendega sarnased asjaolud oleksid võinud tingida tõsise õnnetusjuhtumi, sealhulgas vähemalt viiele inimesele olulise tervisekahjustuse, vähemalt ühele inimesele surmajuhtumi, samuti üleeuroopalise tava- või kiirraudteesüsteemi allsüsteemi või koostalituse komponendi tehnilise rikke korral. Otsustamisel peab OhutusjuurdLuse Keskus võtma arvesse õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi tõsidust Eesti ja üleeuroopalisest seisukohast lähtudes ning teisi tähendust omavaid asjaolusid. OhutusjuurdLuse Keskus arvestab õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi hindamisel teise Euroopa Liidu liikmesriigi ohutusjuurdLuse asutuse, Tehnilise Järelevalve Ameti, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtjate esitatud taotlusi.

Eelnevast nähtub, et 01.04.2014 jõustunud „Raudteeseadus“ kasutab sama väljendusviisi ja sõnavara kui ohutusdirektiivi artikkel 19 ja on samuti kooskõlas artikliga 21.

### 2.2 OhutusjuurdLusse kaasatavad institutsioonid

OhutusjuurdLusse kaasamise üldised põhimõtted on määratletud raudteeseaduses. OhutusjuurdLusega seotud asutused on oma pädevuse piires kohustatud osutama OhutusjuurdLuse Keskusele vajalikku kaasabi. Raudtee-ettevõtjad ja kolmandad isikud on OhutusjuurdLuse Keskuse nõudmisel kohustatud esitama nende valduses oleva asjassepuutuva teabe. Kolmandateks isikuteks võivad olla nii füüsilised kui ka juriidilised isikud. OhutusjuurdLuse Keskusel on õigus eriteadmisi nõudvate asjaolude selgitamiseks kaasata eksperte ja moodustada komisjone. OhutusjuurdLusse kaasatud ekspert ja komisjon osalevad ohutusjuurdLuses ohutusjuurdLust teostava ametiisiku juhtimise ja järelevalve all.

Määrus „OhutusjuurdLuse kord“ sätestab juhtivuurija korraldava funktsiooni koostöök ja infovahetuseks erinevate ohutusjuurdLusega seotud isikute, asutuste, komisjoniliikmete, ekspertide ja nõustajate vahel.

Eelnevas kahes lõigus kirjeldatud õiguslikele alustele tuginedes on ohutusjuurdLuse läbiviimisel kujunenud välja praktika, kus võimalikud institutsioonid on kaasatud juurdLuse huvides teabe edastamiseks juhtivuurijale. Kaasatud on juurdLuse käigus lühiajaliselt üksikuid spetsialiste ja eksperte erinevatest institutsioonidest. Faktipõhise teabe sidumine kogu juurdLusmaterjaliga ühtseks tervikuks on alati jäänud juhtivuurija ülesandeks.

Sagedasemaks teabeallikaks on ohutusjuurdLuses olnud Tehnilise Järelevalve Amet, politsei, häirekeskus. Neilt institutsioonidelt juhtumiga seonduv teave on olnud heaks võrdLusmaterjaliks ja seoste loomiseks raudteeinfrastruktuuri- ja raudteeveoettevõtjalt hangitud teabele.

Kehavigastuste iseloomu ja ulatuse kindlakstegemiseks on tehtud koostööd haiglatega, eraisikute materiaalse kahju kindlakstegemiseks kindlustusettevõtetega, ilmaolude täpsustamiseks meteoroloogia teenistusega, muudel asjaoludel kohaliku omavalitsuse, riigiametite, teiste asutuste, ettevõtete ja organisatsioonidega.

Teabe analüüsi, seoste loomise, järelduste ja soovitude väljatöötamise protsessis ei ole ükski institutsioon osalenud. Samuti ei ole ohutusjuurdLust teostav juhtivuurija või komisjoni liige osalenud politsei kriminaaluurimises, raudtee-ettevõtja korraldatud asutusesiseses juurdLuses ega Tehnilise Järelevalve Ameti järelevalve või väärteo menetlusprotsessis. Asutused ja institutsioonid ning üksikisikud, kellel on tekkinud seos juhtumiga või kujunenud roll ohutusjuurdLuse tulemusena tehtud soovitude menetlemisel, on saanud väljendada oma arvamusi ja arusaamu ohutusjuurdLuse kohta.

OhutusjuurdLuse korraldamisel puudub reglementeeritud loetelu institutsioonidest, kellelt peaks igal juhul sõltumata juhtumi iseärasustest teavet hankima. Ühe või teise institutsiooni poole pöördumine juhtivuurija poolt on sõltunud esmateabe ja sellele järgneva informatsiooni töötlemisel tekkinud seoste kaudu täiendava teabe vajadusteni jõudmisest. 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 omab avalikustatud ööpäevaringset telefonivalvet, millele raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ja valdajad ning raudteeveo-ettevõtjad helistavad

kohe­sel­ peale õnnetus-, tõsi­se õnnetus- või vahejuhtumit ja teavitavad selle toimu­misest. Kolme tööpäeva jooksul edastavad teate edastanud kirjaliku täpsustatud vormikohase teate õnnetus- või tõsi­se õnnetusjuhtumi kohta. Sama aja jooksul esitavad nad kirjaliku vormikohase ettekan­de vahejuhtumi kohta, kui OhutusjuurdLuse Keskus selleks soovi avaldab. OhutusjuurdLuse Keskusele kirjalikult esitatud dokumendid ja materjalid säilitatakse digitaalses dokumendihalduse süsteemis.

Suulise teate võtab vastu üks OhutusjuurdLuse Keskuse ametnikest, kelleks sageli on raudteeõnnetuste ohutusjuurdLust teostav ametnik (juhtivuurija). Esmateate saabumisel algab juhtumi menetlemine. Juhtivuurija analüüsib ja täpsustab juhtumi kohta esmaseid teadaolevaid asjaolusid. Vajadusel pöördub ta uuesti teate edastanud isiku poole ja teeb järelduse, kas juhtumit iseloomustavad tunnused tingivad vajaduse minna sündmuskohale või mitte. Suulisele teatele tuginedes koostab juhtivuurija oma tähelepanekutest, arvamustest ja ettepanekutest juhtumi ohutusjuurdLuse alustamise, mittealustamise või täiendava teabe hankimisvajaduse kohta kirjaliku eelteate OhutusjuurdLuse Keskuse juhatajale. Tõsi­se õnnetusjuhtumite korral teavitab juhtivuurija juhatajat kohe­sel­ telefoni teel. OhutusjuurdLuse Keskuse juhataja peab arvet saadud teadete üle ja vajadusel küsib juhtivuurijalt täiendavat teavet. Juhatajal on õigus juhtivuurija seisukohta juhtumi ohutusjuurdLuse alustamise või mittealustamise kohta muuta.

Juhtumi esialgse menetlemise jooksul kogub juhtivuurija juhtumi kohta täiendavat teavet asjaosalistelt ja vajadusel ohutuasutuselt. Koos­kõlas „Raudteede ohutuse direktiiviga“ 2004/49/EÜ ja „Raudteeseaduse“ § 42 lõikega 8 peab OJK otsustama ohutusjuurdLuse alustamise hiljemalt üks nädal pärast juhtumit käsitleva teate kättesaamist. Ühe nädala jooksul peale juhtumi ohutusjuurdLuse alustamise otsust peab OJK teavitama sellest Euroopa Raudteeagentuuri. Tavaliselt suudetakse otsus ohutusjuurdLuse korraldamise kohta vastu võtta enne nädala möödumist. Euroopa Raudteeagentuuri teavitamiseks sisestab juhtivuurija selleks ajaks kogutud andmed agentuuri andmebaasi ERAIL.

OhutusjuurdLuste korraldamiseks on OhutusjuurdLuse Keskuses välja töötatud ühtne multimodaalne lähenemisviis laevaõnnetuste, lennuõnnetuste ja raudteeõnnetuste ohutusjuurdLuste korraldamiseks, mis on sätestatud ministri määruses „OhutusjuurdLuse kord“. Viimast täiendab ja täpsustab keskuse ametnike poolt enda jaoks koostatud „OhutusjuurdLuse käsiraamat“. OhutusjuurdLust juhib enamasti konkreetse transpordivaldkonna juhtivuurija, kes on vastutav kogu ohutusjuurdLuse eduka läbiviimise eest. Õnnetuspaigal peab juhtivuurija oma menetlemise võimalikult lühikese ajaga läbi viima, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja saaks infrastruktuuri taastada ja võimalikult kiiresti rongiliikluseks avada. Peale ohutusjuurdLuse alustamise otsust teavitab juhtivuurija sellest asjaosalisi, visandab juurdLuse läbiviimise kava ja asub seda täitma. Juhtivuurija korraldab ohutusjuurdLuse käigus kõigi vajalike toimingute läbiviimise, andmete ja asitõendite kogumise, säilitamise, analüüsimise ja ekspertiiside tellimise.



OhutusjuurdLuse käigus kasutab juhtivuurija teabe hankimiseks erinevaid kommunikatsioonivahendeid. Ta suhtleb nii juriidiliste kui ka füüsiliste isikutega. Viimasteks on reeglina kas kannatanud või nende sugulased. Uuritava juhtumi asjaolude väljaselgitamiseks teeb juhtivuurija koostööd nii riigi- kui ka omavalitsuse asutustega, ettevõtjate ja organisatsioonidega. Olulisem teave salvestatakse. Raudtee-ettevõtjal on kohustus ohutusjuurdLusest teada saamisel alles hoida kõik asitõendid ja esemete detailid, tehnilised sõlmed, dokumendid ja infosalvestusseadmete salvestised ning muu teave, mis võib omada tähtsust juhtumi põhjuste väljaselgitamisel. Juhtivuurija nõudmisel tuleb need talle esitada. OhutusjuurdLuse kohta väljastab teavet üldjuhul juhtivuurija, kuid eelneva kokkuleppe olemasolul võib seda teha ka uurimiskomisjoni liige või OhutusjuurdLuse Keskuse juhataja. Püsivalt kõrgele riskile viitavate asjaolude ilmnemisel teeb ohutusjuurdLuse korraldaja OhutusjuurdLuse Keskuse nimel ohuhoiatuse.

OhutusjuurdLus korraldatakse nii avalikult kui võimalik, et tagada kõigi osapoolte ja asjasse puutuvate isikute ärakuulamine. Sõltuvalt uuritava juhtumi iseärasustest pöördub juhtivuurija asjassepuutuvate ettevõtjate, teise liikmesriigi ohutusasutuse, kannatanute, nende sugulaste, kahjustatud vara omanike, tootjate, päästeasutuse, kindlustusfirma, töötajate ja reisijate esindajate poole juhtumist nende arvamuse teadasaamiseks ja soovi korral suhtumiste, hoiakute ja arvamuste väljendamiseks ohutusjuurdLuse ja selle tulemuste kohta. Juhtivuurija avalikustab asjaosalistele ohutusjuurdLusega seotud asjaolusid ja käiku määrani, mis ei ohusta põhinõude, so juhtumi põhjuste kindlakstegemist ja ohutuse tõstmiseks kavandatud soovitude väljatöötamist. OhutusjuurdLuse läbiviimisel ja selle lõppemisel ei avalikustata teavet, millele on piiratud juurdepääs vastavalt „Avaliku teabe seadusega“ kehtestatud juhtudele.

Juhtivuurija tagab rahvusvaheliselt ja siseriiklikult kokku lepitud formaadikohase ohutusjuurdLuse aruande õigeaegse valmimise või üle aasta kestva ohutusjuurdLuse korral vahearuande esitamise. Seni on kõik ohutusjuurdLused mahtunud ettenähtud üheaastase ajalimiidi piiresse.

OhutusjuurdLuse Keskuse juhataja võib moodustada vajadusel ohutusjuurdLuse komisjoni, mille liikmeteks määratakse ohutusjuurdLuse või kitsama valdkonna spetsialistid. Komisjoni liikmeteks ei või määrata õnnetusega seotud tootjafirma, operaatorfirma või kindlustusandja esindajat ega töötajat, samuti hukkunute või kannatanute esindajat või muud ohutusjuurdLusega konflikti omavat isikut, samuti isikut, kes on seotud uuritavas juhtumis 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 kulgu, tekkinud 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

Käsitletava aasta jooksul korraldas OhutusjuurdLuse Keskus ühe tõsise õnnetusjuhtumi ohutusjuurdLuse, mis nii alustati kui ka lõpetati sama aasta jooksul. Massiivse veoki täiskiirusega sõitvale rongile küljelt sissesõitmise tulemusena hukkus nii veoki juht kui ka üks reisija ning rong läks rööbastelt maha. OhutusjuurdLuse Keskus pidas antud juhtumit tõsiseks õnnetusjuhtumiks ja korraldas raudteeseadusele tuginedes kohustuslikuna juhtumi ohutusjuurdLuse.

OhutusjuurdLust teostanud juhtivuurija hindas juhtumis tekitatud kahju kuni 2 miljoni euroni, millest ca 90% moodustasid kahjud veeremile. Seejuures tuleb tunnistada lisaks tõsiasja, et veeremi võimaliku taastusremondi tulemusena ei oleks saavutatav tema normidele ettenähtud käitluses hoidmine 30 aasta jooksul. Kahjustada saanud veerem oli liikluses esimesi kuid.

#### Kokkuvõte 2014. a. lõpetatud ohutusjuurdlustest

Tabel 1

| Uuritud juhtumite liigitus | Juhtumite arv | Kannatanuid |                     | Ligikaudsed kahjud (EUR) | Suundumus võrreldes eelmise aastaga |
|----------------------------|---------------|-------------|---------------------|--------------------------|-------------------------------------|
|                            |               | Hukkunuid   | Raskelt vigastatuid |                          |                                     |
| Raudtee-ületuskoha õnnetus | 1             | 2           | -                   | < 2000000                | sama                                |

OhutusjuurdLuse Keskus korraldas nii 2014. kui ka 2013. aastal ühe surmaga kaasnenud õnnetusjuhtumi ohutusjuurdLuse, mistõttu võib kahe aasta lõikes pidada uuritud juhtumite hulka muutumatuks. Alates 2004. aastast, kui Eestis hakati raudtee valdkonnas ohutusjuurdLusi läbi viima, on toimunud 2 tõsist raudteeliiklusõnnetust, neist esimene 23. detsembril 2010 ja teine vaadeldava aasta 16. aprillil. Väheste kõikuvate näitajatega uuritavate juhtumite ohutusjuurdLuste korral võib pikema aja jooksul pidada muudatusi trendis juhuslikeks.

### 3.2 2014. aastal lõpetatud ja alustatud ohutusjuurdlused

Aruandlusaasta jooksul ei lõpetatud ühtegi ohutusjuurdlust, mida oleks alustatud eelneval 2013. aastal.

Käsitletaval aastal korraldati ühe raudteeületuskoha õnnetusjuhtumi ohutusjuurdlus, millega kaasnes veeremi rööbastelt mahaminek ja kahe inimese hukkumine. Tõsise õnnetusjuhtumi ohutusjuurdlus algatati „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ artikli 19 alusel, mille kohaselt liikmesriigi uurimisorgan teostab pärast tõsist õnnetusjuhtumit raudteesüsteemis uurimise, mille eesmärgiks on raudtee ohutuse võimalik parendamine ja õnnetusjuhtumite vältimine.

Siseriiklikult on uuritud juhtum „Raudteeseaduse“ § 40 lõike 3 kohaselt tõsine õnnetusjuhtum. Sama seaduse § 42 lõike 4 kohaselt on OhutusjuurdLuse Keskus kohustatud korraldama ohutusjuurdLuse tõsise õnnetusjuhtumi korral.

#### 2014. aastal lõpetatud ohutusjuurdlused

Tabel 2

| Toimumise kuupäev | Uuritava juhtumi nimetus (juhtumi liigitus ja asukoht)                                           | Õiguslik alus | Lõpetamise kuupäev |
|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|--------------------|
| 16.04.2014        | Veoauto ja reisirongi kokkupõrge, raudteeületuskoha õnnetus Raasiku jaama ülesõidul, km 134,582. | i             | 27.10.2014         |

Uurimise alus: i = vastavalt ohutusdirektiivile

Järgnevast tabelist nähtub, et aastal 2014 ei alustatud ühegi juhtumi ohutusjuurdlust, mille lõpetamine oleks jäänud järgmisse aastasse.

#### 2014. aastal käivitatud ohutusjuurdlused

Tabel 3

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

Uurimise alus: i = vastavalt ohutusdirektiivile

### 3.3 2014. aastal lõpetatud ohutusjuurdluste kokkuvõtte

#### Raasiku 16.04.2014

Kolmapäeval, 16. aprillil 2014. a kell 15.19 toimus AS Eesti Raudtee infrastruktuuri Raasiku jaama territooriumi asulavälisele alale jääval automaatselt seadistatud (aktiivsel) kolmeteelisel raudteeületuskohal (km 134,582) veoauto ja AS Eesti Liinirongid (Elron) reisirongi kokkupõrge, mille tulemusena said surma autojuht ja üks reisija. Reisirongina sõitnud diiselrongi kaks vagunit ja mootorblokk läksid rööbastelt maha.



Foto 1. Diiselrong Stadler Flirt DMU 2428 õnnetusjärgselt.

Tallinn – Tartu marsruudil reisirongina sõitnud rongikoosseis Stadler Flirt DMU 2428 koosnes neljast vagunist ja mootorblokest ning oli peatumata sõitmas läbi Raasiku jaama, kui veok MAN TGA01 poolhaagisega BENALU SPT34C sõitis talle 3. vagunisse küljelt sisse. Rong lähenes ülesõidukohale lubatud kiirusel 115,1 km/h, kui veok sõitis pidurdades talle küljelt kokkupõrkesse kiirusel 60 km/h. Rongi juhtis üksinda vedurijuhi kabiinis viibinud vedurijuht ja autot samuti üksinda kabiinis viibiv autojuht. Vedurijuht järgis liikluses kõiki ettenähtud eeskirju ja signaale. Kokkupõrke järel sooritas rongi automaatika kiirpidurduse ja tema pidurdustee peatumiseni oli 257 m.

Raudteeveerem on varustatud B-klassi ALSN-tüüpi signalisatsiooni – kontroll – juhtimissüsteemiga VEPS. Läbisõidufooridega automaatblokeering on lülitatud dispetšertsentralisatsioonisüsteemi NEMAN.

Veok MAN lähenes punaste keelavate fooritulede vilkudes ülesõidule lubatavast kiirusest 70 km/h suurema kiirusega 90 km/h ning alustas pidurdamist vahetult enne kokkupõrget. Autojuht ei olnud adekvaatselt reageerinud ülesõidukoha eel paiknevate erinevate liikluskorraldusvahenditega kehtestatud nõuetele.

Rongis viibis 129 reisijat ja klienditeenindaja. Lisaks kahele hukkunule sai kergemaid vigastusi 12 reisijat. Kahjustatud sai diiselrongi kaks vagunit ja mootorblokk ning raudteeinfrastruktuur. Veok muutus kasutuskõlbmatuks, 30 eraisikut esitasid kahjunõude kindlustusele.

Rongiliiklus peatati taastamistöödeks täielikult kahes osas kokku üle 10 tunni ja osaliselt ca 37 tunniks. Reisironge jäi käigust ära 33, lisaks hilinesid reisirongid kokku ca 14,5 tundi ja kaubarongid üle 277 tunni.

Raudteeliiklusohutuse suurendamiseks esitati ohutusjuurdLuse aruandes erinevatele adreseatidele kokku 4 soovitusi.

### 3.4 OhutusjuurdLuste kommentaarid

Aruandlusaasta jooksul kulus õnnetusjuhtumi toimumisest kuni ohutusjuurdLuse aruande allkirjastamiseni aega veidi rohkem kui 6 kuud. See on igati mõistlik, kuivõrd eelmise tõsise õnnetusjuhtumi ohutusjuurdLuse aruanne valmis veidi vähem kui 11 kuuga. Kergemate tagajärgedega juhtumite ohutusjuurdLused on jäänud pooleaastase ajavahemiku sisse. Käsitletava aasta jooksul ei alustatud ühtegi ohutusjuurdLust, mis oleks katkestatud.

Õnnetus, mille kohta 2014. a uurimisaruanne koostatud on, toimus kolmeteelisel raudteeületuskohal, millest kaks olid jaama läbivad peateed. Eelmine OhutusjuurdLuse Keskuse poolt uuritud surmajuhtumiga raudteeõnnetus toimus aasta varem samal ülesõidukohal. Viimase viie aasta jooksul uuritud juhtumites on hukkunute arv vahemikus 0 kuni 3. Puudub tendents hukkunute arvu muutumiseks. Raskelt vigastatuid sama ajavahemiku jooksul ei ole olnud. Suurim kergete vigastustega inimeste hulk oli käsitletaval aastal uuritud juhtumis.



**Vigastatute ja hukkunute üldarv**

Tabel 4

| Aasta | Hukkunuid | Vigastatuid<br>maanteesõidukis/<br>neist raskelt | Vigastatuid<br>raudteeveeremis/<br>neist raskelt |
|-------|-----------|--------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| 2010  | 3         | 1/-                                              | 2/-                                              |
| 2011  | 1         | -                                                | 1/-                                              |
| 2012  | -         | -                                                | -                                                |
| 2013  | 1         | -                                                | -                                                |
| 2014  | 2         | -                                                | 12/-                                             |
| Kokku | 7         | 1/-                                              | 15/-                                             |

Võrreldes hukkunute personaalset jaotust viimase viie aasta jooksul, tuleb tõdeda, et vaid 2014. aastal hukkus reisirongis viibinud reisija ja 2011. aastal lõpetatud uurimisaruanDES on kindlaks tehtud raudteepersonali, so kaubarongi veduri juhi hukumine. Ülejäänud surmasaanud on olnud autos viibinud kolmandad isikud, kui nad sõitsid kokkupõrkesse rongiga.

Vigastatute hulgas on suurim osakaal käsitletava aasta jooksul uuritud juhtumise reisijad, kui kergeid kehavigastusi sai 12 inimest. Personalist on kergemaid kehavigastusi saanud kahel korral vedurimeeskonna liikmed. Ühel korral on saanud kergemaid vigastusi autos viibinud isik. Viimase viie aasta jooksul uuritud õnnetusjuhtumites raskete vigastustega inimesi ei ole olnud. Üldse puudusid vigastatud 2012. ja 2013. aastal uuritud juhtumites.

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

**Vigastatuid ja hukkunuid personaalse jaotuse järgi**

Tabel 5

| Personaalne jaotus |                  | Aasta, hulk |      |      |      |      |
|--------------------|------------------|-------------|------|------|------|------|
|                    |                  | 2010        | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Hukkunuid          | Reisijad         | -           | -    | -    | -    | 1    |
|                    | Personal         | -           | 1    | -    | -    | -    |
|                    | Kolmandad isikud | 3           | -    | -    | 1    | 1    |
|                    | Kokku            | 3           | 1    | -    | 1    | 2    |
| Vigastatuid        | Reisijad         | 1           | -    | -    | -    | 12   |
|                    | Personal         | 1           | 1    | -    | -    | -    |
|                    | Kolmandad isikud | 1           | -    | -    | -    | -    |
|                    | Kokku            | 3           | 1    | -    | -    | 12   |



### 3.5 Viimase viie aasta jooksul uuritud õnnetused ja vahejuhtumid (2010 – 2014)

Viimase viie aasta jooksul on Eestis korraldatud kokku 6 ohutusjuurdlust. Neist 4 on olnud õnnetusjuhtumite ja 2 tõsiste õnnetusjuhtumite ohutusjuurdlused. Tõsistest õnnetusjuhtumitest oli üks rongide kokkupõrge ja teine raudteeületuskoha õnnetus. Ohutusjuurdluse läbiviimise alustamisest 2004. aasta kevadel on Eestis toimunudki vaid 2 tõsist õnnetusjuhtumit, mis mõlemad mahuvad siin kirjeldatud viieaastasesse ajavahemikku.

Eestis toimub aasta jooksul tavaliselt mitmeid erinevaid õnnetus- ja vahejuhtumeid, kuid nende tagajärjed ja iseloomulikud tunnused on olnud sellised, et ohutusjuurdluse alustamiseks ei ole olnud põhjust, vajadust ega otstarvet. Raudteede ohutusdirektiivi kohaselt on otsene uurimiskohustus vaid tõsiste õnnetusjuhtumite osas. Viimase viie aasta jooksul korraldatud 4 õnnetusjuhtumi ohutusjuurdluse alustamiseks on olnud kriteeriumid määratletud raudteeseaduses, milleks direktiivi artikkel 21 õiguse annab.

#### Uuritud juhtumid aastate lõikes

Tabel 6

| Juhtumi nimetus |                                       | Aasta, uurimiste arv |      |      |      |      |       |
|-----------------|---------------------------------------|----------------------|------|------|------|------|-------|
|                 |                                       | 2010                 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Kokku |
| Art 19.1,2      | Rongide kokkupõrge                    | -                    | 1    | -    | -    | -    | 1     |
|                 | Rongi kokkupõrge takistusega          | -                    | -    | -    | -    | -    | -     |
|                 | Rongi rööbastelt mahaminek            | -                    | -    | -    | -    | -    | -     |
|                 | Õnnetus raudteeületuskohal            | -                    | -    | -    | -    | 1    | 1     |
|                 | Õnnetus inimesele liikuva rongi poolt | -                    | -    | -    | -    | -    | -     |
|                 | Tulekahju rongis                      | -                    | -    | -    | -    | -    | -     |
|                 | Õnnetus ohtlike veostega              | -                    | -    | -    | -    | -    | -     |
| Art 21.6        | Rongide kokkupõrge                    | -                    | -    | -    | -    | -    | -     |
|                 | Rongi kokkupõrge takistusega          | -                    | -    | -    | -    | -    | -     |
|                 | Rongi rööbastelt mahaminek            | -                    | -    | -    | -    | -    | -     |
|                 | Õnnetus raudteeületuskohal            | 3                    | -    | -    | 1    | -    | 4     |
|                 | Õnnetus inimesele liikuva rongi poolt | -                    | -    | -    | -    | -    | -     |



|              |                          |          |          |          |          |          |          |
|--------------|--------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
|              | Tulekahju rongis         | -        | -        | -        | -        | -        | -        |
|              | Õnnetus ohtlike veostega | -        | -        | -        | -        | -        | -        |
| Vahejuhtum   |                          | -        | -        | -        | -        | -        | -        |
| <b>Kokku</b> |                          | <b>3</b> | <b>1</b> | <b>-</b> | <b>1</b> | <b>1</b> | <b>6</b> |

## 4. Soovitused

### 4.1 Soovituste lühiülevaade ja esitus

Aastate lõikes on ohutusjuurdluste aruannetes esitatud erinevaid soovitusi raudteeliiklusohutuse suurendamiseks. Soovitused on välja töötatud sõltuvalt konkreetse juhtumi iseärasustest ja liiklustingimustest ning olukorrast juhtumi toimumispaigas.

2014. aasta ohutusjuurdluste aruandes on esitatud kokku neli soovitust, mille tinglik liigitus on lisaks varasematele esitatud järgnevas tabelis.

#### Soovitused ohutuse suurendamiseks

Tabel 7

| Soovituse valdkond                                    | Aasta, soovitude arv |      |      |      |      |
|-------------------------------------------------------|----------------------|------|------|------|------|
|                                                       | 2010                 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| Raudteeinfrastruktuuri hooldamine ja korrashoid       | -                    | -    | -    | -    | -    |
| Raudteeveeremi hooldus, korrashoid ja käitlemine      | -                    | 1    | -    | -    | -    |
| Järelevalve korraldamine                              | 1                    | 4    | -    | -    | -    |
| Maanteede liikluskorraldus, liikluskorraldusvahendid  | 3                    | -    | -    | 1    | 1    |
| Teede talihooldustööde tegemine                       | -                    | -    | -    | -    | -    |
| Liikluspropaganda, koolitus                           | 1                    | -    | -    | -    | 1    |
| Muudatused õigusaktides, korralduslikes eeskirjades   | 1                    | 4    | -    | -    | -    |
| Signalisatsiooniseadmete töö, raudteeliikluskorraldus | -                    | -    | -    | 1    | 2    |
| Raudtee sidevahendite töö korraldamine                | -                    | 1    | -    | -    | -    |
| Infosalvestusseadmete kasutamine                      | -                    | 2    | -    | -    | -    |

|                                  |           |           |          |          |          |
|----------------------------------|-----------|-----------|----------|----------|----------|
| Raudteelaste kutsevalifikatsioon | -         | 3         | -        | -        | -        |
| Muud korralduslikud meetmed      | 8         | 3         | -        | -        | -        |
| <b>Kokku</b>                     | <b>14</b> | <b>18</b> | <b>-</b> | <b>2</b> | <b>4</b> |

Eestis on raudteeseadusega sätestatud nõue, et nii Tehnilise Järelevalve Amet kui ka asutused, ettevõtted ja organisatsioonid, kellele OhutusjuurdLuse Keskuse soovitusel on suunatud, esitavad keskusele aruande iga aasta 1. aprilliks soovitusel põhjal võetud või kavandatavatest meetmetest. Niisugune nõue kehtib alates 2014. aasta 1. aprillist. Enne seda pidid soovitusel adressaadid esitama aruande vaid eelmisel aastal neile tehtud soovitusel menetlemisest. Seega esitavad soovitusel saajad iga-aastase aruande menetlemise seisust seni, kuni see on lõpetatud.

Järgmine tabel kajastab 1. aprilli seisuga soovitusel menetlemist esitatud aruannete baasil. Seejuures on 2013. aasta soovitusel menetlemise lõpetatuse kohta saadud täiendav aruanne, mille tulemused sisalduvad samuti järgnevas tabelis.

### Soovitusel menetlemine

Tabel 8

| Soovitusel   |           | Soovitusel seis |              |                    |              |               |             |                         |          |
|--------------|-----------|-----------------|--------------|--------------------|--------------|---------------|-------------|-------------------------|----------|
|              |           | Rakendatud      |              | Menetlemine jätkub |              | Tagasilükatud |             | Menetlemine katkestatud |          |
| Aasta        | Hulk      | Hulk            | %            | Hulk               | %            | Hulk          | %           | Hulk                    | %        |
| 2010         | 14        | 5               | 36,00        | 9                  | 64,00        | -             | -           | -                       | -        |
| 2011         | 18        | 8               | 44,44        | 8                  | 44,44        | 2             | 11,12       | -                       | -        |
| 2012         | -         | -               | -            | -                  | -            | -             | -           | -                       | -        |
| 2013         | 2         | 2               | 100          | -                  | -            | -             | -           | -                       | -        |
| 2014         | 4         | 3               | 75,00        | 1                  | 25,00        | -             | -           | -                       | -        |
| <b>Kokku</b> | <b>38</b> | <b>18</b>       | <b>47,37</b> | <b>18</b>          | <b>47,37</b> | <b>2</b>      | <b>5,26</b> | <b>-</b>                | <b>-</b> |

## 4.2 2014. aasta soovitusel

Aasta jooksul tehtud soovitusel väljatöötamisel lähtuti Raasiku ülesõidukohal toimunud tõsise õnnetusjuhtumi põhjuste ja seoste võrdlemisel nii raudteeveeremi juhi kui ka maanteeliikleja tegevust korraldavaid asjaolusid. Juhtumi toimumine oli põhjustatud autojuhi tegevusest, mistõttu olid soovitusel suunatud eelkõige maanteeliikluses osaleja tähelepanelikkuse mõjutamisele.

AS Eesti Raudteele, kui raudteefrastruktuuri valdajale tehti järgmine soovitus:

- Kujundada seisukoht Tallinna poolt Raasiku ülesõidukohale lähenevate rongide jaoks jaama territooriumil vileandmise signaalmärgi asukoha kohta.

Maanteeametile, kui teeliikluse korraldajale tehti järgmine soovitus:

- Kujundada seisukoht autojuhi poolt ohuolukorra paremaks tajumiseks Raasiku raudteeületuskohale läheneva maanteeleikleja liikluskeskkonna kohta, mis soodustaks autojuhil ratsionaalse ja ohutu sõidustiili valikut ning kõigi liikluskorraldusvahenditega kehtestatud nõuete täitmist.

MTÜ-le Operation Lifesaver Estonia, kui raudteeliiklusohutust propageerivale organisatsioonile tehti järgmine soovitus:

- Töötada välja õppematerjalid raudteeohutuse käsitlemiseks autojuhtide koolitamisel.

Tehnilise Järelevalve Ametile, kui ohutusasutusele tehti järgmine soovitus:

- Kujundada üldistatud seisukohad ja vajadusel kavandada meetmed nende rakendamiseks vahetult enne raudteeületuskohta seda ületavale teele suubuva teega ülesõidufooridega varustamise kohta.



## Lisad

Lisa 1

### Soovituste menetlemine – Raasiku, 16.04.2014

|                                   |                                                                                                                                      |        |                  |
|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|------------------|
| Kuupäev ja kellaaeg               | 16.04.2014, kell 15:19                                                                                                               |        |                  |
| Asukoht                           | AS Eesti Raudtee infrastruktuur, Raasiku jaam, II peatee, asulaväline ala, km 134,582.                                               |        |                  |
| Juhtumi liigitus                  | Raudteeületuskoha õnnetusjuhtum, tõsine õnnetusjuhtum                                                                                |        |                  |
| Rongi liik ja number              | Reisirong nr 0290                                                                                                                    |        |                  |
| Maantee sõiduk                    | Veoauto MAN koos haagisega BENALU                                                                                                    |        |                  |
|                                   |                                                                                                                                      | Rongis | Maantee sõidukis |
| Inimeste arv (rongis ja sõidukis) | Meeskond                                                                                                                             | 2      | 1                |
|                                   | Reisijad                                                                                                                             | 129    | -                |
| Surmavalt vigastatuid             | Meeskond                                                                                                                             | -      | 1                |
|                                   | Reisijad                                                                                                                             | 1      | -                |
| Raskelt vigastatuid               | Meeskond                                                                                                                             | -      | -                |
|                                   | Reisijad                                                                                                                             | -      | -                |
| Kergelt vigastatuid               | Meeskond                                                                                                                             | -      | -                |
|                                   | Reisijad                                                                                                                             | 12     | -                |
| Veeremi vigastused                | A- ja D-vaguni kahjustused katuses, külgeseinas, raamis, pöördvankrites ja salongis. Vähesed kahjustused mootorbloki M ja C-vagunis. |        |                  |



|                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Infrastruktuuri<br>vigastused                                                                                                                                                              | varustuse                                                                                                                                                                                                                                                                              | Rööpaid 15 m, 421 betoonliiprit, 71 tonni täitematerjali, 1 pöörang, 257 m kontaktvõrk, sidemajanduses 4 drosseltrafot ja 1 elektriajam.   |
| Muud vigastused                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Veok MAN TGA01 ja haagis BENALU SPT34C deformeerunud ja muutunud vrakiks.                                                                  |
| Kokkuvõte: Veok MAN sõitis keelavaid ülesõidufoori tulesid eirates ülesõidukohal küljelt reisirongina sõitnud 4-vagunilise diiselrongi Stadler Flirt DMU 2428 kolmandasse vagunisse sisse. |                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                            |
| Uurimisaruande<br>valmimisaeg                                                                                                                                                              | 27.10.2014                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                            |
| Soovitus nr 01                                                                                                                                                                             | Vedurijuhil on kohustus anda enne ülesõitu vilesignaali, kuid signaalmärk puudub, mistõttu helisignaali andmise asukoha valik on vedurijuhi otsustada.                                                                                                                                 |                                                                                                                                            |
|                                                                                                                                                                                            | Kujundada seisukoht Tallinna poolt Raasiku ülesõidukohale lähenevate rongide jaoks jaama territooriumil vileandmise signaalmärgi asukoha kohta.                                                                                                                                        |                                                                                                                                            |
| Kuupäev                                                                                                                                                                                    | Seis                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Selgitus                                                                                                                                   |
| Suvi 2014                                                                                                                                                                                  | Aktsepteeritud ja täidetud                                                                                                                                                                                                                                                             | AS Eesti Raudtee paigaldas täiendava vileandmise signaalmärgi Tallinna poolt 584 m enne raudteeülesõidukohta.                              |
| Soovitus nr 02                                                                                                                                                                             | Raasiku ülesõidul on toimunud analoogne maanteeliiklejast põhjustatud õnnetusjuhtum kahel järjestikusel aastal. Otstarbekas on hinnata ülesõidule lähenemisel kujunevat liikluskeskkonda tervikuna.                                                                                    |                                                                                                                                            |
|                                                                                                                                                                                            | Kujundada seisukoht autojuhi poolt ohuolukorra paremaks tajumiseks Raasiku raudteeületuskohale läheneva maanteeliikleja liikluskeskkonna kohta, mis soodustaks autojuhul ratsionaalse ja ohutu sõidustiili valikut ning kõigi liikluskorraldusvahenditega kehtestatud nõuete täitmist. |                                                                                                                                            |
| Kuupäev                                                                                                                                                                                    | Seis                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Selgitus                                                                                                                                   |
| 24.04.2014                                                                                                                                                                                 | Aktsepteeritud ja täidetud                                                                                                                                                                                                                                                             | Raudteeülesõidule eelneval teelõigul mõlemalt suunalt enne raudteeülesõidust hoiatavaid liiklusmärke on kehtestatud kiiruspiirang 50 km/h. |



|                |                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 11.07.2014     |                                                                                                                                                                                             | Pärast tõkkepuude paigaldamist asendati hoiatusmärgid 112 „Tõkkepuuta raudteeületuskoht“ märkidega 111 „Tõkkepuuga raudteeületuskoht“.                                                                                                                                                                                                                                            |
| Mai 2015       |                                                                                                                                                                                             | Värskendatakse teekatemärgiseid 979a „Täristi“.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Soovitus nr 03 | Autojuht oli kompetentne ja liiklusseadust hästi tundev, kuid ei hinnanud oma sõidustiili valikul raudteest tulenevaid ohtusid adekvaatselt.                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|                | Töötada välja õppematerjalid raudteeohutuse käsitlemiseks autojuhtide koolitamisel.                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Kuupäev        | Seis                                                                                                                                                                                        | Selgitus                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 01.04.2015     | Menetlemine jätkub                                                                                                                                                                          | Koolitusmaterjalid autokoolidele on koostatud ja edastatud Maanteeameti spetsialistidele parandus- ja täiendustepanekute tegemiseks.                                                                                                                                                                                                                                              |
| Soovitus nr 04 | Enne ülesõitu asub ühine ülesõidufoor ülesõitu ületavale maanteele ja sellele suubuvale kõrvalteele. Foorituled on küll nähtavad, kuid kas piisavalt.                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|                | Kujundada üldistatud seisukohad ja vajadusel kavandada meetmed nende rakendamiseks vahetult enne raudteeületuskohta seda ületavale teele suubuva teega ülesõidufooridega varustamise kohta. |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Kuupäev        | Seis                                                                                                                                                                                        | Selgitus                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 26.03.2015     | Aktsepteeritud ja täidetud                                                                                                                                                                  | Raudtee tehnokasutuseeskirja lisa 4 §9 lg 8 kohaselt peavad ülesõidufoorid olema nähtavad kõigilt ülesõidukohale suubuvatelt teedelt. Tehnilise Järelevalve Amet kontrollib nimetatud nõuet ülesõitude foorisignalisatsioonide ehitus- ja kasutusloa menetlustes. Samuti kontrollitakse nimetatud nõude kehtivust olemasolevatel ülesõitudel iga-aastastel ülesõidu komisjonides. |

## Soovituste menetlemine – Raasiku, 23.08.2013

|                                      |                                                                                                                      |        |                  |
|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|------------------|
| Kuupäev ja kellaaeg                  | 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 5vagunilisele 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                                                                                                      |
| 10.07.2014                                                                                                                      | Aktsepteeritud ja täidetud                                                                                                                                                                                                                                       | Raasiku raudteeülesõidukoha automaatne foorisignalisatsioon varustati uue automaatse foorisignalisatsiooniga. |
| 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                                                                                                      |
| 10.07.2014                                                                                                                      | Aktsepteeritud ja täidetud                                                                                                                                                                                                                                       | Raasiku raudteeülesõidukoht varustati tõkkepuudega.                                                           |