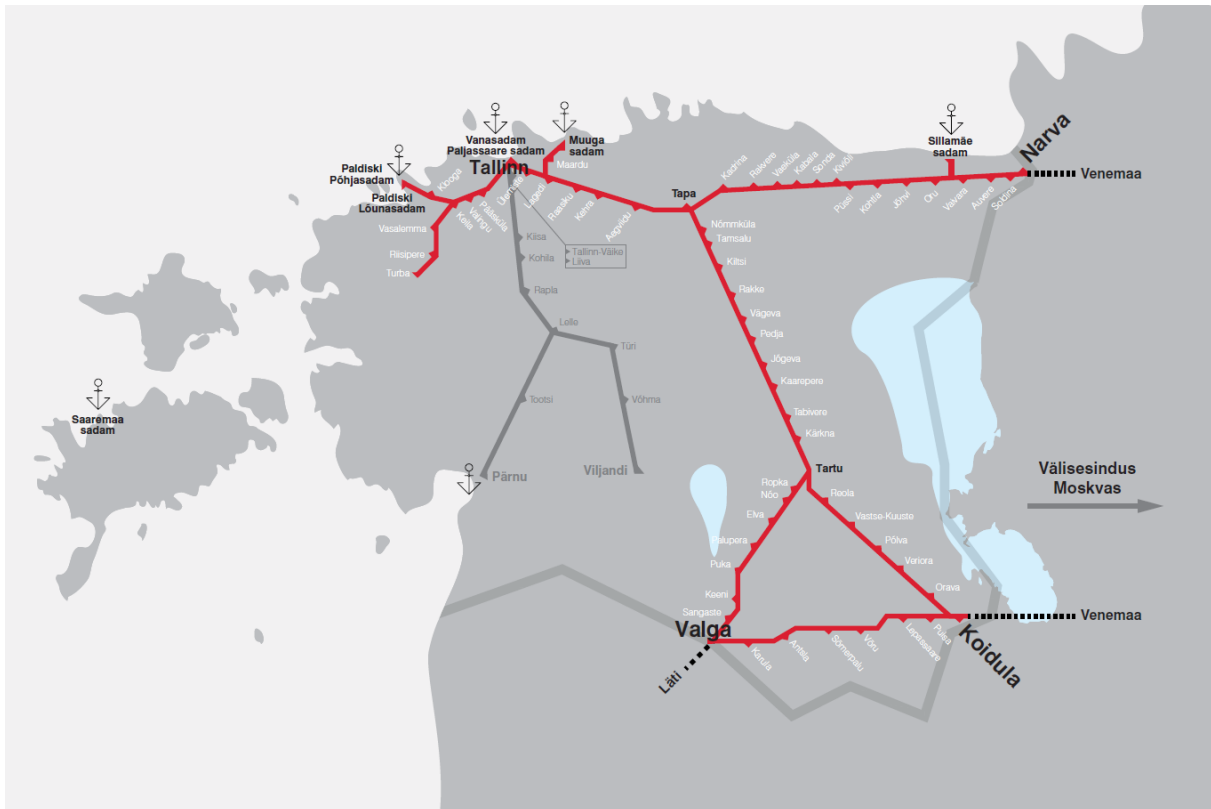




OHUTUS-  
JUURDLUSE  
KESKUS

2019. a uuritud  
raudteeliiklusõnnetuste  
aastaruanne

Tallinn 2020



— Eesti Raudtee taristu

### AS Eesti Raudtee ja Edelaraudtee Infrastruktuuri AS taristu

(Allikas: AS Eesti Raudtee)

## Eessõna

Eestis alustati raudteeliiklusõnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdluste korraldamisega 31. märtsil 2004, kui jõustus „Raudteede ohutuse direktiiv“ 2004/49/EÜ. Direktiivi jõustumise hetkeks oli kohaldatud selles esitatavad nõuded „Raudteeseadusesse“, mille kohaselt moodustati Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kriisireguleerimise osakonnas raudteeõnnetuste uurimisüksus. Kriisireguleerimise osakonnast eraldati eri transpordivaldkondade ohutusjuurdluste uurimisüksused 1. jaanuaril 2012, kui moodustati multimodaalne Ohutusjuurdluste Keskus (OJK). Ohutusjuurdluste Keskus uurib laeva-, lennu- ja raudteeõnnetusi ning vahejuhtumeid.

Raudteeohutust mõjutavad juhtumid liigitatakse õnnetusjuhtumiks, tõsiseks õnnetusjuhtumiks ja vahejuhtumiks. Kehtiv liigitus on kooskõlas ohutusdirektiiviga. Käsitletaval 2019. aastal ei toimunud Eestis ühtegi tõsist õnnetusjuhtumit ega sellist juhtumit, mille ohutusjuurdlus oleks olnud vajalik. Võrreldes eelmise aastaga, vähenes raudteeohutust mõjutavate juhtumite arv.

Aasta jooksul jätkus eelmisel aastal Kulna raudteeülesõidukohal toimunud õnnetusjuhtumi soovituste menetlemine. Samal ajal tehti ettevalmistusi Euroopa Parlamendi ja Nõukogu raudteeohutuse kohta käiva direktiivi 2016/798, kohaldamiseks Eesti õigusruumi.

Detsembrikuus 2019 pikenes AS Eesti Raudtee taristu Riisiperest Turbani. Elektrifitseeritud raudteede pikkus ulatub seejärel 144 kilomeetrini.

Ohutusjuurdlused toimuvad Eestis sõltumatult kõigist teistest sama juhtumiga seotud uurimistest ja on kooskõlas siseriikliku ning ohutusdirektiivi kehtestatud nõuetega.

Ohutusjuurdluste Keskus võõrustas kevadel Tallinnas Kesk-Euroopa raudteeõnnetuste uurijate regionaalset töökohtumist. Lisaks osales Eesti raudteeõnnetuste uurija sügisel sama töögrupi nõupidamisel Bukarestis ja kevadel Põhjamaade raudteeõnnetuste regionaalse töögrupi nõupidamisel Dublinis.

## Sisukord

AS Eesti Raudtee ja Edelaraudtee Infrastruktuuri AS taristu	2
EESSÕNA	3
SISUKORD	4
1. SISSEJUHATUS OHUTUSJUURDLUSE ASUTUSE KOHTA	5
1.1 Õiguslik alus	5
1.2 Roll ja eesmärk	8
1.3 Organisatsioon	11
1.4 Organisatsiooniline struktuur	12
2. PROTSESSID OHUTUSJUURDLUSES	14
2.1 Uuritavad juhtumid	14
2.2 Ohutusjuurdluste kaasatavad institutsioonid	15
2.3 Ohutusjuurdluste protsess ja uurimiskeskuse lähenemisviis	16
3. OHUTUSJUURDLUSED	20
3.1 Lõpetatud ohutusjuurdluste ülevaade	20
3.2 2019. aastal lõpetatud ja alustatud ohutusjuurdlused	21
3.3 Ohutusjuurdluste kommentaarid	21
3.4 Viimase viie aasta jooksul uuritud õnnetused ja vahejuhtumid (2015-2019)	22
4. SOOVITUSED	24
4.1 Soovituste lühiülevaade ja esitlus	24
4.2 2019. aastal menetlemist jätkatud soovitused	26
LISAD	
Lisa 1 Soovituste menetlemine 2019. aastal	27

# 1. Sissejuhatus ohutusjuurdluse asutuse kohta

## 1.1 Õiguslik alus

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu „Raudteede ohutuse direktiiv“ 2004/49/EÜ jõustus 31. märtsil 2004. Samal kuupäeval jõustus ka „Raudteeseadus“ Eesti Vabariigis, millega kohaldati ohutusdirektiivi nõuded siseriiklikku õigusruumi. „Raudteeseaduse“ alusel moodustati direktiivi kehtima hakkamisest Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kriisireguleerimise osakonnas raudteeõnnetuste uurimisüksus. Algas raudteeliiklusõnnetuste ja -intsidentide ohutusjuurdlus Eestis.

Kriisireguleerimise osakond kujunes lisaks oma põhiülesandele ka ministeeriumi struktuuriüksuseks, mille koosseisus tegutsesid mitme aasta jooksul lennuõnnetuste, raudteeõnnetuste ja laevaõnnetuste uurimisüksused. Kolme transpordiliigi uurimisüksused eraldati kriisireguleerimise osakonnast 1. jaanuaril 2012 ja nende baasil loodi ministeeriumi koosseisus ühtne eraldi iseseisev Ohutusjuurdluse Keskus (OJK). Ohutusjuurdluse Keskuse moodustamine sätestati muudatustega „Lennundusseaduses“, „Meresõiduohutuse seaduses“ ja „Raudteeseaduses“.

Ohutusjuurdluse Keskus on multimodaalne. Tema tegevust reguleerivad vastavalt valdkonnale sätted „Lennundusseaduses“, „Meresõiduohutuse seaduses“ ja „Raudteeseaduses“. „Raudteeseaduse“ § 42 Õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi ja vahejuhtumi ohutusjuurdlus lõige 1 sätestab ohutusjuurdluste korraldamise Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi struktuuriüksuse Ohutusjuurdluse Keskuse poolt. Järgnevalt on samas määratletud OJK sõltumatus ohutusjuurdluse läbiviimisel ja sellega seonduvate otsuste tegemisel. Siin sätestatakse, et OJK lähtub üksnes seadustest ja muudest õigusaktidest ning Eestile kohustuslikest välislepingutest. OJK ohutusjuurdlusealase tegevuse üle teenistuslikku järelevalvet ei teostata. Analoogsed sätted on kehtestatud teiste transpordivaldkondade ohutusjuurdluste läbiviimiseks. Ohutusjuurdluse Keskus ministeeriumi struktuuriüksusena omab teistest struktuuriüksustest suuremat sõltumatust, mis on tagatud „Lennundusseaduse“ § 48 lõikega 2 järgmiselt: Ohutusjuurdluse Keskuse juhataja nimetab ametisse ja vabastab ametist valdkonna eest vastutava ministri ettepanekul Vabariigi Valitsus. Ohutusjuurdluse Keskuse ametnikud nimetab ametisse ja vabastab ametist ning Ohutusjuurdluse Keskuse töötajatega sõlmib ja lõpetab töölepingu Ohutusjuurdluse Keskuse juhataja. Lisaks on Ohutusjuurdluse

Keskuse eelarve sõltumatu ja selle kehtestab parlament - Eesti Vabariigi Riigikogu, mis 2019. aasta kohta sätestati riigieelarve seaduse objektikoodiga 20SE070004.

Ohutusjuurdluse Keskuse põhimäärus konkretiseerib seadusega kehtestatud õigusi ja kohustusi ning reguleerib OJK suhted, vahekorrad, ülesanded ja kohustused. Põhimäärus sätestab OJK töökorralduslikes ja muudes küsimustes aruandekohustuslikkuse ministeeriumi kantsleri ja ministri ees. Majandus- ja kommunikatsiooniministri õigusaktid, kantsleri käskkirjad, sisekorraeeskiri, asjaajamiskord, OJK põhimäärus ja muud õigusaktid on siduvad Ohutusjuurdluse Keskuse töö korraldamisel. Ministeerium tagab OJK toimimise töökorralduslikes ja üldküsimustes. Ohutusjuurdluse Keskuse teenistujate koosseisu kinnitab minister. Ohutusjuurdluse Keskuse juhataja ettepanekul määratakse teenistujate teenistusülesanded kindlaks ministeeriumi kantsleri poolt kinnitatud ametijuhendites. Iga OJK teenistuja vastutab talle pandud tööülesannete õiguspärase, täpse ja õigeaegse täitmise eest. Ohutusjuurdluse Keskuse põhimäärus kuulub raudteeõnnetuste ohutusjuurdluse läbiviimist mõjutava seadusliku raamistiku hulka ja selle on kinnitanud majandus- ja kommunikatsiooniminister oma käskkirjaga.

Ohutusjuurdluse Keskus kuulub Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi struktuuriüksuste hulka. Spetsiifilist ülesannet täitvana omab OJK ohutusjuurdluste korraldamiseks eriõigusi ja sõltumatust. Ohutusjuurdluse Keskus on funktsionaalselt sõltumatu ohutusasutusest ja raudteid reguleerivatest asutustest. OJK on sõltumatu kõigist osapooltest, kelle huvid võiksid sattuda konflikti talle antud ülesannetega, sealhulgas on OJK organisatsioon, õiguslik struktuur ja otsustamisprotsess sõltumatu raudteeinfrastruktuuri- ja raudteeveoettevõtjast, Maksuametist, jaotusasutusest ja teavitatud asutusest. Ohutusjuurdluse läbiviimisel täidab OJK raudteeõnnetuste ohutusjuurdluse eest vastutav ametnik juhtivuurija ülesandeid. Siseriiklikult sätestatud OJK sõltumatus on kooskõlas „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ artiklis 21 sätestatuga.

„Raudteeseaduse“ 4. peatükis „Raudteeliiklus ja ohutus“ on sätestatud raudteeõnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdluse korraldamine. Ohutusjuurdluse objektid, õnnetusjuhtum, tõsine õnnetusjuhtum ja vahejuhtum, loendatakse seaduse § 40 „Raudteeohutust mõjutav juhtum“ lõikes 1 ning nad defineeritakse järgnevates lõigetes 2, 3, ja 4. Ohutusjuurdlust käsitlevad raudteeseaduses kaks paragrahvi, milleks on § 42 „Õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi ja vahejuhtumi ohutusjuurdlus“ ja § 43 „Ohutusjuurdlusega seonduvad aruanded“. Seaduse ülejäänud sätted on ohutusjuurdluse mõttes abistavas ja selgitavas rollis. „Raudteeseadus“ sisaldab kahte volitusnormi ohutusjuurdluse korraldamisega seotud ministri määruste kehtestamiseks. Nendeks on seaduse § 42 lõige 12, mille alusel on kehtestatud „Ohutusjuurdluse kord“ ja § 42 lõige 13, mille alusel on kehtestatud määrus „Õnnetusjuhtumist, tõsisest õnnetusjuhtumist ja vahejuhtumist teavitamise kord ning kirjaliku teate ja ettekande vorm“.

Viivitamata peavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad või muud raudteeinfrastruktuuri valdajad ja raudteeveo-ettevõtjad ning järelevalvetoimingute käigus teatavaks saanud juhul Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet teatama avaliku sidevahendi kaudu OhutusjuurdLuse Keskusele toimunud õnnetusjuhtumist, tõsisest õnnetusjuhtumist või vahejuhtumist („Raudteeseadus § 42 lõige 3<sup>1</sup>). Sama lõige sätestab täpsustatud ja kontrollitud faktidega kirjaliku teate esitamise kolme tööpäeva jooksul. Kõigi õnnetusjuhtumite ja tõsiste õnnetusjuhtumite kohta esitatakse kirjalik teade alati. Vahejuhtumite kohta esitatakse täiendav teave kolme tööpäeva jooksul ettekandena, kui OJK seda küsib. Teavitamisprotsess on detailiseeritud ministri määruses nr 26 „Õnnetusjuhtumist, tõsisest õnnetusjuhtumist ja vahejuhtumist teavitamise kord ning kirjaliku teate ja ettekande vorm“. Õnnetusjuhtumi ja tõsise õnnetusjuhtumi kirjaliku teate vorm on sätestatud määruse § 2 lõikega 1 ja ta on esitatud määruse lisas 1. Vahejuhtumi kirjaliku ettekande vorm on sätestatud sama paragrahvi lõikega 2 ja esitatud on ta määruse lisas 2.

Juhtumi kohta eriteadmisi nõudvate asjaolude selgitamiseks on OhutusjuurdLuse Keskusel õigus „Raudteeseaduse“ § 42 lõike 2 kohaselt kaasata eksperte ja moodustada komisjone. OhutusjuurdLusse kaasatud ekspert ja komisjon osalevad ohutusjuurdLuses ohutusjuurdLust teostava ametiisiku juhtimise ja järelevalve all. Samas sätestatakse ohutusjuurdLusega seotud asutuste kohustus oma pädevuse piires OJK-le vajaliku kaasabi osutamine.

OhutusjuurdLust teostav ametiisik võib teha ettekirjutuse ohutusjuurdLuse toimingutega seotud kohustuste täitmise tagamiseks kohustatud isikule. Õigus on sätestatud „Raudteeseaduse“ § 42 lõikega 11. Ettekirjutuse täitmata jätmise korral on ohutusjuurdLust teostaval ametiisikul õigus rakendada sama paragrahvi lõike 11<sup>1</sup> kohaselt sunniraha.

OhutusjuurdLuse Keskus võib ohutusjuurdLuse käigus teha ohuhoiatuse. Ohuhoiatuse tehakse „Raudteeseaduse“ § 42 lõike 11<sup>2</sup> kohaselt, kui ilmnevad faktid ja asjaolud, mis tulenevad juhtumi uurimisest ja millel on tähtsus rohkem kui ühe raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või raudteeveo-ettevõtja või ühe või rohkema Euroopa Liidu liikmesriigi jaoks. Ohuhoiatuse tegemisel hindab OJK avastatud ohutust mõjutavaid asjaolusid asjassepuutuval raudteeveeremi osal, raudteeinfrastruktuuri rajatisel, raudteeliikluse korralduses, hooldusmeetmetes, käitlusprotsessides ning tehnilistes ja õiguslikes normides. Ohuhoiatuse sisaldab ainult fakte ja kirjeldusi, kuid mitte soovitusi ega hinnanguid. Ohuhoiatuse edastatakse asjaosalistele ja Euroopa Raudteeagentuurile.

OhutusjuurdLuse Keskus koostab oma töö käigus erinevaid aruandeid, millele esitatavad nõuded on sätestatud „Raudteeseaduses“ § 43 „OhutusjuurdLusega seonduvad aruanded“. Kirjaliku ohutusjuurdLuse aruande peab OJK siinse paragrahvi lõike 1 kohaselt koostama võimalikult lühikese aja jooksul ja avalikustama selle viivitamatult, kuid mitte hiljem kui 12 kuud pärast juhtumit. OhutusjuurdLuse aruanne edastatakse kõigile asjassepuutuvatele raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele,

raudteeveo-ettevõtjatele, Euroopa Liidu teise liikmesriigi ohutusjuurdlusasutustele, kannatanutele ja nende sugulastele, kahjustatud vara omanikele, tootjatele, Päästeametile, töötajate ja reisijate esindajatele ning Euroopa Raudteeagentuurile. Samas on lõige 3 sätestanud Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti ning asutuste, ettevõtete ning organisatsioonide, kellele Ohutusjuurdluse Keskuse soovitusel olid suunatud, kohustuse esitada OJK-le aruande iga aasta 1. aprilliks soovitude põhjal võetud või kavandatud meetmetest. Sama paragrahvi lõike 4 alusel avaldab Ohutusjuurdluse Keskus iga aasta 30. septembriks oma veebilehel aastaruande eelmisel aastal uuritud juhtumitest, soovitudest ja nende menetlemisest.

Vaadeldaval aastal kehtis 22.04.2016 jõustunud redaktsioon majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusest nr 72 „Ohutusjuurdluse kord“. Ohutusjuurdluse kord on ühtne kõigile kolmele OJK kompetentsi kuuluvale transpordivaldkonnale. Määruse alusel selgitab ohutusjuurdlus välja juhtumite põhjused. Ohutusjuurdluse käigus töötatakse välja ja esitatakse aruandes soovitusel, mille eesmärgiks on sarnaste juhtumite vältimine tulevikus. Määrus sätestab transpordiliikide kaupa ohutusjuurdluse valdkonnad ja korraldaja. Siin nähakse ette protseduurid ohutusjuurdluse alustamiseks ja sellest asjaosaliste teavitamiseks. Sõltuvalt juhtumi keerukusest ja töömahukusest sätestatakse ohutusjuurdluskomisjoni moodustamine. Määrus kehtestab tingimused ohutusjuurdluse korraldamiseks ja selle eest vastutava juhtivuurija ülesanded, ohuhoiatuse tegemise, ohutusjuurdluse aruande vormistamise, allkirjastamise, kinnitamise ja avalikustamise, samuti ohutusjuurdluse lõpetamise, ohutusosalaste soovitude menetlemise, vajadusel ohutusjuurdluse taasavamise ja uuritavate juhtumite arvele võtmise korra. Määrus sisaldab lisasid, millega on kehtestatud kooskõlas „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ lisaga 5 ja ERA juhendiga „Ohutussoovitused direktiivi 2004/49/EÜ artikli 25 alusel“ ohutusjuurdluse aruande vorm (lisa 2) ja ohutusjuurdluses tehtud soovitude põhjal võetud või kavandatud meetmete aruande vorm (lisa 3).

## 1.2 Roll ja eesmärk

Ohutusjuurdluse Keskus täidab oma rolli, kui annab panuse liiklusohutuse suurendamiseks laeva-, lennu- ja raudteeliikluses. Ohutusjuurdluse eesmärk on kindlaks teha uuritavate õnnetus- ja vahejuhtumite toimumise asjaolud ja põhjused. Ohutusjuurdluse käigus hinnatakse põhjuste mõju liiklusohutusele. Põhjuste loogiliste seoste kaudu erinevate liiklusohutust mõjutavate asjaoludega jõutakse soovitude formuleerimiseni, mis aitaksid edaspidi taoliste põhjustega juhtumeid vähendada või vältida. Roll realiseeritakse kolme valdkonna transpordiõnnetuste ohutusjuurdluste aruannete kaudu, milles esitatakse juurdlusest välja koorunud järelduste põhjal soovitusel vastava transpordivaldkonna liiklusohutuse suurendamiseks.



Ohutusjuurdluse Keskuse ülesanne on oma panuse andmine uute laeva-, lennu- ja raudteeliiklusohutusega seotud õigusaktide väljatöötamisel. Vajadusel teeb OJK ettepanekud juba kehtiva õigusakti täiendamiseks või muutmiseks. Multimodaalne OJK osaleb oma tegevusvaldkondadesse puutuvate projektide, poliitikate, strateegiate, arengukavade ja rahvusvaheliste projektide väljatöötamisel ning elluviimisel.

Ohutusjuurdluse Keskuse põhimääruses on sätestatud 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) Edastada ministeeriumi teistele struktuuriüksustele nende ülesannete täitmiseks vajalikku informatsiooni.

Ohutusjuurdluse eesmärk on sätestatud „Raudteeseaduse“ § 42 lõikes 3 ja ministri määruses „Ohutusjuurdluse kord“ § 1. Õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi ja vahejuhtumi ohutusjuurdluse peamine eesmärk on kindlaks teha juhtumi põhjused ja esitada soovitusel, et edaspidi sellist õnnetusjuhtumit vältida ning parandada raudteeohutust, mitte osutada süüle või vastutusele.

Ohutusjuurdluse Keskuse põhimäärus sätestab rolli ja eesmärgi täitmiseks järgmised õigused.

- 1) Saada Ohutusjuurdluse Keskusele pandud ülesannete täitmiseks vajalikke dokumente ja informatsiooni ministritelt, kantslerilt ja asekancleritelt, teistelt osakondadelt, ministeeriumi valitsemisala riigiasutustelt ja eraõiguslikelt juriidilistelt isikutelt, mille suhtes ministeerium teostab asutaja-, liikme-, aktsionäri- või osanikuõigusi.
- 2) Kaasata vastavalt korraldustele või kokkulepetele Ohutusjuurdluse Keskuse pädevusse kuuluvate küsimuste lahendamisele teiste osakondade teenistujaid.
- 3) Teha koostööd teiste valitsus- ja kohaliku omavalitsuse asutustega ja eraõiguslike juriidiliste isikutega ning teha ettepanekuid oma tegevusvaldkonnas 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 eri-, kutse- või ametialase taseme tõstmiseks täienduskoolitust.
- 7) Saada Ohutusjuurdluse Keskuse ülesannete täitmiseks vajalikku bürootehnikat, materjale ja kirjandust ning tehnilist ja infoabi.

Põhimääruse kohaselt 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 kooskõlastatult ministeeriumiga riiki Ohutusjuurduse Keskuse 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 Lennuametit, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametit ja Veeteede Ametit, ministeeriumi lennundus- ja merendusosakonda, teede ja raudteeosakonda ning teisi asutusi ja 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 Ohutusjuurduse Keskusele ohutusjuurduse 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 töötaja ülesandeid.
- 12) Säilitab ja hoiustab kogu ohutusjuurduse 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 Ohutusjuurduse Keskuse valduses olevat riigivara õigusaktidega ettenähtud juhtudel ja korras.
- 15) Nõustab isikuid Ohutusjuurduse Keskuse tegevusvaldkondadega seotud küsimustes.
- 16) Täidab muid talle õigusaktidega pandud ülesandeid.

„Raudteeseaduse“ § 42 lõike 6 kohaselt on õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi ohutusjuurdlust teostaval ametiisikul õigus

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

### 1.3 Organisatsioon

OhutusjuurdLuse Keskus on omaette asukohaga üks paljudest Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi struktuuriüksustest. Ministeeriumi teistest struktuuriüksustest on OJK-le kehtestatud spetsiifiliste ülesannete täitmiseks erilistele nõuetele vastav eriseisund. OJK eriseisund ministeeriumi osakondade seas on tagatud vastavate sätetega „Lennundusseaduses“, „Laevasõidu ohutuse seaduses“ ja „Raudteeseaduses“. Ministeeriumi struktuuriüksusena on OJK-l õigus kasutada teiste osakondade pädevusi ja teha nendega koostööd, kuid säilitab täieliku iseseisvuse koostöö vajaduse ja pädevuste kasutamise määra üle otsustamisel. Ministeeriumi teised struktuuriüksused on OJK suhtes tugiteenuste osutamise rollis. OJK põhilised tegevused kajastuvad tema tööplaanis, mis on üks osa ministeeriumi tööplaanist.

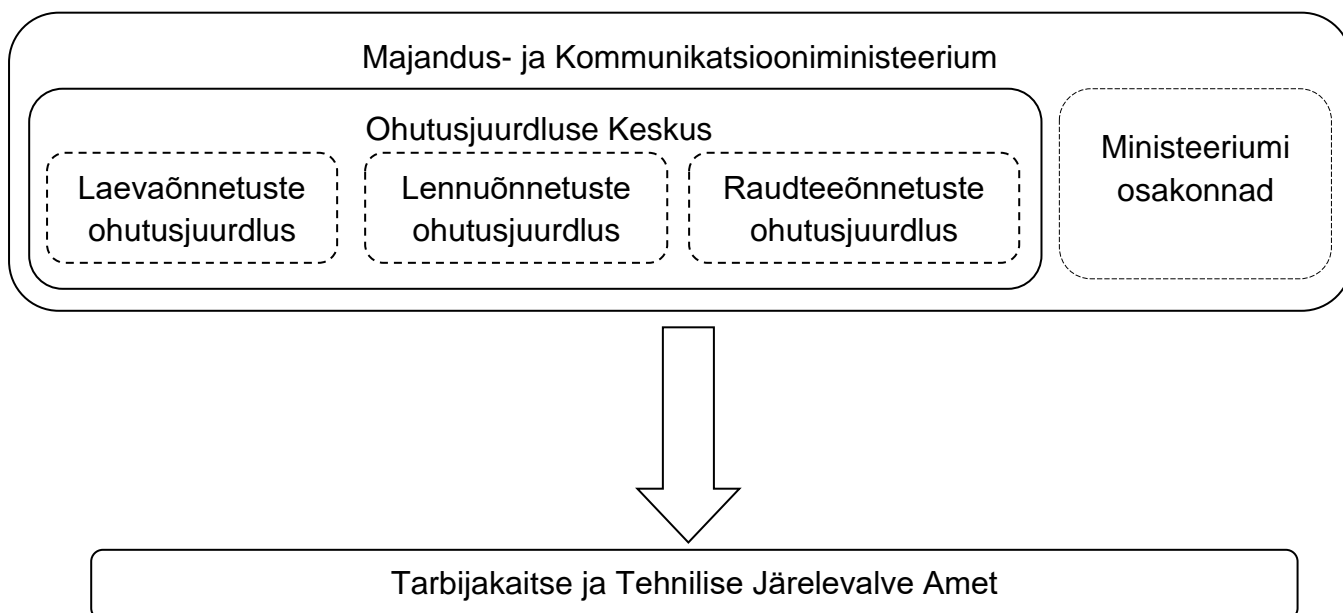
Erinevalt teistest ministeeriumi struktuuriüksusest omab OhutusjuurdLuse Keskus oma logo, kirjaplati, veebilehekülge ja parlamendi poolt kinnitatud sõltumatut eelarvet. OJK ametnikul on töötõend. Töötõendi esitamisel saab ametnik seadusega sätestatud erilisi õigusi kasutada oma tööülesannete täitmisel. Töötõendile on kantud lühidalt vajalikele objektidele juurdepääsuõigus ja selle Euroopa Liidu ning siseriiklikud õiguslikud alused. Raudteeõnnetuste uurija töötõend kehtib kuni 01. veebruarini 2022.

OhutusjuurdLuse Keskuse tööd juhib juhataja. Talle allub kolm ametnikku, kelleks on ekspert lennuõnnetuste uurimise alal, peaspetsialist laevaõnnetuste uurimise alal ja peaspetsialist raudteeõnnetuste uurimise alal.

Ainult Ohutusjuurdluse Keskus omab õigust võtta vastu otsus õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi ohutusjuurdluse läbiviimiseks. Ohutusjuurdlus tuleb läbi viia 12 kuu jooksul ja samal ajal peab valmima uurimisaruanne. Ohutusjuurdluse aruande allkirjastavad kõik uurimiskomisjoni liikmed või selle puudumisel uurimise läbi viinud juhtivuurija. Aruanne kinnitatakse OJK juhataja poolt. Seejärel edastatakse ta asjaosalistele ja avaldatakse veebilehel. Vahearuanne avaldatakse 12 kuu möödudes ohutusjuurdluse alustamisest, kui selle aja jooksul ei ole suudetud viia ohutusjuurdlust lõpule.

## 1.4 Organisatsiooniline struktuur

Struktuuriliselt kuulub Ohutusjuurdluse Keskus Eesti Vabariigi Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi koosseisu. Ministeerium koosneb osakondadest ja struktuuriüksusest, mida nimetatakse Ohutusjuurdluse Keskuseks. Osakonnad võivad olla jaotatud talitusteks. OJK väiksemateks struktuuriüksusteks jaotatud ei ole. OJK peab täitma spetsiifilisi eriõigusi nõudvaid tööülesandeid, seetõttu on ta osakondadest erinev ja õiguslikult iseseisvam.



Joonis 1. Ohutusjuurdluse Keskus ministeeriumi struktuuris.

Kuna Ohutusjuurdluse Keskus on väikese töötajate arvuga, siis on ta struktuurilt tervik. OJK tööd juhib juhataja. OJK-s töötavad ainult koosseisulised ametnikud. Iga ametnik vastutab talle ainuomaselt kinnitatud transpordivaldkonna ohutusjuurdluste korraldamise eest. Ta vastutab valdkonnapõhiselt tööülesannete täpse, õigeaegse ja õiguslikult korrektse täitmise eest.

Iga OJK ametniku ametinimetus sisaldab transpordiliiki, millises valdkonnas toimuvate juhtumite ohutusjuurdluste korraldamise eest ta vastutab. Oma valdkonnas on ametnik ohutusjuurdluste läbiviimisel iseseisev. Teise transpordiliigi ametnikud võivad vajadusel kolleegi ohutusjuurdlustes assisteerida. Kõik ametnikud on pikemaajalisel töölt eemaloleku aja jooksul piiratud ulatuses kolleegi poolt asendatavad. Eemaloleku lõppedes saab ametnik kogu asjassepuutuva teabe, et tööd jätkata ja lõpule viia. Kõik OJK ametnikud osalevad kordamööda ööpäevaringses telefonivalves.

Ainult Ohutusjuurdluste Keskusele on Eestis antud õigus korraldada ohutusjuurdlusti. Ohutusjuurdlustega ajaliselt samaaegselt võib toimuda paralleelselt antud juhtumi teisi uurimisi või menetlusi. OJK ohutusjuurdlus ei ole neist sõltuv. Ta on täielikult iseseisev protsess. Ohutusjuurdlus võib sama juhtumi teiste menetlemistega teha koostööd määral, mis ei piira tema sõltumatust. Ohutusjuurdlustega ei ole seotud ükski muu uurimine ega menetlusprotsess õiguskaitse, järelevalve või muu organi ja institutsiooni poolt. Ohutusjuurdluste sisu ja tulemuste üle otsustab vaid OJK.

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA) on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi haldusalas eraldi eelarve, struktuuri ja juhtkonnaga iseseisev riigiasutus. TTJA täidab Eestis raudteevaldkonna ohutuasutuse ja regulaatori ülesandeid.

Kõik raudteeinfrastruktuuri- ja raudteeveoettevõtted ning muud raudteeinfrastruktuuri ja raudteeveeremit valdavad või omavad ettevõtted on tootmisettevõtetena eraldiseisvad juriidilised isikud. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on neist kolme raudtee-ettevõtte aktsiate hoidja. Nendeks on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtte AS Eesti Raudtee (EVR), raudteekaubaveo-ettevõtte AS Operail ja raudteereisiveo-ettevõtte AS Eesti Liinirongid (Elron). Ülejäänud infrastruktuuri- ja operaator-ettevõtete omanike seas Eesti riik ei osale. Ohutusjuurdluste Keskuse ja raudtee-ettevõtete vahelised suhted on reguleeritud seaduste ja määrustega.

## 2. Protsessid ohutusjuurdluses

### 2.1 Uuritavad juhtumid

Juhtumite loetelu, mille ohutusjuurdluste korraldamine on Ohutusjuurdluste Keskuse poolt kohustuslik, on sätestatud „Raudteeseaduses“. Siin on esitatud Eestis kehtiv raudteeohutust mõjutavate juhtumite loetelu, mis on identne „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ jaotusega. Eestis seadustatud raudteeohutust puudutav terminoloogia on nii sisult kui vormilt identne ohutusdirektiivis kasutatavaga.

Ohutusjuurdluste Keskus peab uurima tõsiseid õnnetusjuhtumeid. Kui aset leidnud õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi on tinginud asjaolud, või nendega sarnased asjaolud oleksid võinud tingida tõsise õnnetusjuhtumi, sealhulgas vähemalt ühe inimese surmajuhtumi või viie inimese olulise tervisekahjustuse, samuti üleeuroopalise tava- või kiirraudteesüsteemi allsüsteemi või koostalituse komponendi tehnilise rikke, on OJK-l õigus korraldada ohutusjuurdlust. Otsuse langetamisel peab OJK arvesse võtma õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi tõsidust Eesti ja üleeuroopalisest seisukohast lähtudes ning teisi tähendavaid asjaolusid. OJK arvestab õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi hindamisel teise Euroopa Liidu liikmesriigi ohutusjuurdluste asutuse, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate esitatud taotlusi.

Töökorralduslik „Ohutusjuurdluste käsiraamat“ sisaldab lisa R3 „Tunnused raudteeõnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdluste alustamisotsuse vastuvõtmiseks või arvamuse kujundamiseks“. Lisa R3 kirjeldab, kuidas toimub juurdluste alustamise või mittealustamise otsuse vastuvõtmise protsess ja millele selle käigus tähelepanu pööratakse. Samas lisa järgnev lühitutvustus näitab, et lisaks õiguslikele alustele on otsustusprotsessi juurde kuuluv ka juhtumi riskipõhine hindamine. OJK kogub juhtumi kohta täiendavat teavet, mille alusel hindab juhtumi riskipotentsiaali, hukkunute või vigastatute arvu, raudtee-ettevõtte seadme rikke tõttu, raudtee-ettevõtja teadmisel raudteel viibiva või töötava inimese hukkumist, raudteelase ilmset eksimust või tähelepanematust juhtumi oletatava põhjusena, samatüübiliste juhtumite asjaolusid, raudteeveeremi otsasõitu inimgrupile sõltuvalt vigastatute ja hukkunute arvust.

## 2.2 Ohutusjuurdlusse kaasatavad institutsioonid

Ohutusjuurdlusse kaasamine toimub kindlate põhimõtete alusel, mis on sätestatud raudteeseaduses ja täpsustatud ohutusjuurdluse korda kehtestavas määruses. Kaasamise põhimõtted ja printsiibid kehtivad kõigile osapooltele ning kellegi võimaliku huvi korral ohutusjuurdluselastesse otsuste langetamise protsessi sekkumine on nendega välistatud. Kaasamisega saavutatakse ohutusjuurdluse nõutaval tasemel toimumine ja eelkõige juhtumi ning sellega seonduvate asjaolude kohta piisava teabe saamine. Raudtee-ettevõtjad ja kolmandad isikud on kohustatud OJK nõudmisel esitama nende valduses oleva asjassepuutuva teabe. OJK kutse korral on isik kohustatud ilmuma ütlusi andma. Ohutusjuurdlust teostaval ametiisikul on seaduslik õigus juurdluse toimingutega seotud kohustuste täitmise tagamiseks teha kohustatud isikule ettekirjutus. Selle täitmata jätmise korral on õigus rakendada nii juriidilistele kui ka füüsilistele isikutele seaduses ettenähtud korras sunniraha.

Ühine koostöökokkulepe Ohutusjuurdluse Keskuse, Politsei- ja Piirivalveameti, Riigiprokuratuuri, Päästeameti ja Häirekeskuse vahel kehtib alates 2015. aasta hiliskevadest. Selle alusel toimub neile ametkondadele seadusega ette nähtud ülesannete täitmisel omavaheline koordineeritud tegevus. Koostöökokkuleppe osapooled tagavad vastastikku kriminaaluurimise ja ohutusjuurdluse segamise vältimise. Häirekeskus saadab OJK meiliaadressile juhtumist teadasaamisel koheselt teate, mis jõuab kõigi OJK ametnike meilboksi. Võimalusel kindlustavad Politsei- ja Piirivalveamet ning Päästeamet sündmuspaiga turvamise. Vajadusel antakse peale päästetööde lõppu OJK-le abi uurimistoimingute läbiviimisel. Osapooled võimaldavad üksteise juurdepääsu seadusega mitte keelatud tõenditele ja faktilisele teabele. Kriminaalmenetluses kogutud teabe väljastamise otsustab prokuratuur. Infole juurdepääsu tagamine ja nende avaldamine ei tohi kahjustada ohutusjuurdluse ega kriminaalmenetluse kulgemist. Osapooled konsulteerivad üksteisega ja vahetavad võimaluse piires informatsiooni, kui selleks tekib vajadus. Kui osapooled teevad omavahel koostööd, siis toimuvad kriminaalmenetlus ja ohutusjuurdlus eraldi.

Õigusaktidele tugineva ohutusjuurdluse käigus on aastate jooksul kujunenud praktikas kinnitust leidnud ja toimivad koostöömeetodid erinevate ettevõtete, asutuste, institutsioonide ja eraisikutega. Ohutusjuurdluse Keskusel on sõlmitud koostöölepingud naabritest Euroopa Liidu liikmesriikide Läti ja Soome ohutusjuurdlusasutustega.

Kui õnnetusjuhtumiga on seotud Euroopa Liidu teise liikmesriigi asutused või litsentseeritud raudtee-ettevõtja, siis seadus näeb ette kutsuda ohutusjuurdluses osalema selle riigi uurimisorganid. Seni on puudunud vajadus seda sätet rakendada. Samuti ei ole olnud vajalik paluda teise liikmesriigi ohutusjuurdlusasutuse ja Euroopa Raudteeagentuuri abi eriteadmiste osas tehniliste kontrollide ja analüüside teostamiseks ning hinnangute andmiseks, kuigi seadus seda võimaldab.



Juhtivuurija omab ohutusjuurdluse läbiviimisel laialdasi volitusi. Tema otsustab kaasamise, hangitud teabe interpreteerimise ja faktide ning teadmiste ja asjaolude süsteemse käsitlemise. Tulemused kajastuvad uurimisaruaude sisus. Ohutusjuurdluse käigus kontakteerub juhtivuurija kõigi asjaosalistega, kuulab ära nende arvamused ja seisukohad, esitab vajadusel täpsustavaid küsimusi. Enne juurdluse lõppu väljastab juhtivuurija asjaosalistele laiendatud kokkuvõtte ohutusjuurdluse tulemustest. Välja kujunenud praktika kohaselt sisaldab laiendatud kokkuvõtte uurimisaruaude järgmisi osi: arutelu, järeldused, täiendavad tähelepanekud, võetud meetmed ja soovitusel raudteeliiklusohutuse parandamiseks. Kokkuvõtte arutatakse läbi asjaosaliste asutuste, ettevõtete, institutsioonide ja huvi korral üksikisikutega. Kokkuvõtte arutelu tulemusena valmistab juhtivuurija ohutusjuurdlusaruande allkirjastamiseks ja seejärel avaldamiseks.

Alates ohutusjuurdluste korraldamise algusaastast 2004 ei ole juhtivuurija ega ükski uurimiskomisjoni liige kunagi osalenud politsei kriminaaluurimises, ettevõttesiseses juhtumi uurimises, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti väärteomenetluses ega ühegi teise asutuse poolt teostatud antud juhtumi ükskõik millises menetluses ega uurimises. Samuti ei ole ükski nimetatud uurimises osalenud isik osalenud ühegi juhtumi ohutusjuurdluses.

## 2.3 Ohutusjuurdluse protsess ja uurimiskeskuse lähenemisviis

Ohutusjuurdluse Keskus saab teate Eestis raudteedel toimunud õnnetusjuhtumitest, tõsistest õnnetusjuhtumitest ja vahejuhtumitest. Kõigi juhtumite menetlemine algab esmateate vastuvõtmisest. Esmateade saabub koheselt häirekeskuselt ja dubleerivalt tavaliselt veidi hiljem raudtee-ettevõtjalt, kui tal on juba midagi peale toimumisfakti ka muud lisada. Häirekeskus edastab OJK-le ööpäevaringselt meiliaadressile teabe kõigist õhus, vees ja raudteel talle teada saanud juhtumitest. Raudteevaldkonnast saabub teade raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt või selle valdajalt ja raudteeveo-ettevõtjalt ning järelevalve toimingute käigus teatavaks saanud juhul Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametilt avalikustatud sidevahendi kaudu viivitamata. Avalikustatud sidevahendiks on ööpäevaringselt raudteeõnnetuste uurija kasutuses olev telefon. Esmateade edastanud raudtee-ettevõtja edastab õnnetusjuhtumi ja tõsise õnnetusjuhtumi korral OJK-le kolme tööpäeva jooksul vormikohase kirjaliku teate. Kirjalik teade sisaldab juhtumi kohta täpsustatud ja kontrollitud esialgseid faktilisi andmeid, mis esmateate edastamisel ei olnud veel selgunud või olid ebatäpsed. Kui OJK seda soovib, siis esitab raudtee-ettevõtja vahejuhtumi korral talle samuti kolme tööpäeva jooksul ettekande vormis täiendatud



teabe. Kõik OJK-sse saabunud dokumendid säilitatakse tugiteenuse korras süstematiseeritult ministeeriumi digitaalses dokumendihalduse süsteemis „Delta“.

Raudteeõnnetustest ja intsidentidest saab alati asjaosalistelt koheselt teada raudtee-ettevõtja. Tema edastab juhtumist esmateate telefoni teel raudteeõnnetuste ohutusjuurdlusega tegelevale ametnikule. Selline ettevõtjatega pragmaatiline kokkulepe võimaldab ohutusuurijal saada võimalikult kiiresti vajalik teave ja ühtlasi ei koorma asjatult ööpäevast valvetelefoni. Valvetelefoni kaudu saabunud teade tuleb niikuinii koheselt edastada raudteeõnnetuste ohutusuurijale. Valvetelefonile edastatakse teave juhul, kui helistajal puudub ohutusjuurdlust teostava ametniku telefoninumber. Raudteeõnnetuste ohutusjuurdlustega tegelev ametnik võtab esmateate teadmiseks, hindab selle asjaolusid, esitab täiendavaid küsimusi ja vajadusel palub või ootab mõne asjaolu täpsustamist. Võttes aluseks raudteeseaduse ja ohutusjuurdluse käsiraamatu, annab ohutusjuurdlusega tegelev ametnik esialgse hinnangu juhtumile ja edastab teabe OJK juhatajale ettepanekuga alustada või mitte alustada ohutusjuurdlust. Ettepaneku alustamisotsuse edasilükkamiseks esitab ametnik juhul, kui vajaliku täpsustava lisateabe hankimine nõuab rohkem aega. Esialgse suulise teate alusel otsustatakse vajadus sündmuskohale minna. Tõsise õnnetusjuhtumi korral teatab ametnik juhtumist OJK juhatajale koheselt telefoni teel, muudel juhtudel piirdub edastatud meiliga. OJK juhataja peab saadud teadete üle arvestust. Vajadusel kontakteeruvad ohutusjuurdlust teostav ametnik ja OJK juhataja esmaste asjaolude täpsustamiseks korduvalt. Juhataja seisukoht raudteeõnnetuste uurimisega tegelevale ametnikule on ohutusjuurdluse alustamise kohta lõplik ja kohustuslik.

Õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi ohutusjuurdluse alustamine otsustatakse hiljemalt üks nädal pärast juhtumi kohta teate kättesaamist. Ohutusjuurdluse alustamisotsus toimub vastavalt „Raudteeseaduse“ § 42 lõikele 8 ja „Raudteede ohutuse direktiivile“ 2004/49/EÜ. Euroopa Raudteeagentuuri teavitamiseks sisestab raudteeõnnetuste uurija vormikohase teabe andmebaasi pärast sellekohase vajaliku teabe kogumist, hiljemalt nädal peale ohutusjuurdluse alustamisotsuse vastuvõtmist. Seni ei ole Eesti kordagi ületanud Euroopa Raudteeagentuuri ohutusjuurdluse alustamisest teavitamisel kehtestatud tähtaega.

Ohutusjuurdluse Keskuse korraldatud eri transpordiliikide õnnetus- ja vahejuhtumite ohutusjuurdlused toimuvad ühtse multimodaalse lähenemisviisi alusel. See on kindlustatud majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega nr 72 „Ohutusjuurdluse kord“ ja selle alusel OJK juhataja kinnitatud töökorralduslik „Ohutusjuurdluse käsiraamat“. Käsiraamat koosneb ühisest üldosast ja lisadest, mis võivad olla ühised kõigile kolmele transpordivaldkonnale või ainult valdkonnaspetsiifikat arvestav. 2019. aastal sisaldas käsiraamat ühte ühist lisa ja 5 ainult raudteevaldkonda käsitlevat lisa.

Tavapäraselt korraldab kogu ohutusjuurdluse ametnik raudteeõnnetuste uurimise alal, kes täidab sel ajal juhtivuuri ülesandeid. Juhtivuuri teavitab kõiki asjaosalisi

ohutusjuurduse alustamisest ja kavandab visandi selle läbiviimiseks. Ta võib teha ohutusjuurduse käigus visandisse muudatusi ja täpsustusi, kuid vastutab tervenisti kogu ohutusjuurduse läbiviimise ja selle kvaliteedi ning nõuetele vastamise eest. Juhtivuurija korraldab andmete ja asitõendite kogumise, säilitamise, analüüsimise, ekspertiiside tellimise samuti suhtlemise kõigi vajalike isikute ja organisatsioonidega. Kõik vajalikud toimingud korraldab ja teostab juhtivuurija.

Sõltuvalt juhtivuurija isiksuse omadustest ja juhtumi eripärast, valib juhtivuurija võimalikult sobivad töömeetodid ja stiili. Nii füüsiliste kui ka juriidiliste isikutega suhtlemiseks valib ta kommunikatsioonivahendid ja meetodid, mis tunduvad eesmärgile jõudmiseks kõige otstarbekamad olevat. Eesmärgiga selgitada välja juhtumi põhjused ja asjaolud, on koostöös kannatanute, riigi- ja omavalitsuse asutuste, ettevõtete ja organisatsioonidega juhtivuurija aktiivseks pooleks. Suuliselt hangitud olulisem teave salvestatakse ja kirjalik teave säilitatakse dokumendihalduse süsteemis Delta. Raudtee-ettevõtjad säilitavad kõik asitõendid ja esemete detailid, tehnilised sõlmed, dokumendid ja infosalvestusseadmete salvestised ning muu teabe, mis võib juhtumi põhjuste väljaselgitamisel oluliseks osutada. Juhtivuurija nõudmisel esitavad nad need OJK-le. Ohutusjuurduse käigus tehakse kindlaks juhtumi otsesed põhjused. Aluspõhjustest ja algpõhjustest tehakse kindlaks vaid need, mis on aktuaalsed uuritavas juhtumis. Juhtumi põhjuste kindlaksmääramist käsitleb ohutusjuurduse käsiraamatu lisa R5. Juhtivuurija väljastab tavaliselt ka ohutusjuurduse kohta käivat teavet. Kokkuleppel võib seda teha ka juurdluskomisjoni liige või OJK juhataja. Ohutusjuurduse Keskuse nimel tehakse püsivalt kõrge riski ilmnemisel ohuhoiatus.

Ohutusjuurduse käsiraamatu ühine lisa AMR1 annab juhised, kuidas kuulata ära, küsitleda ja võtta ütlust asjasse puutuvatelt isikutelt ning osapooltelt, millistest eesmärkidest lähtutakse, kuidas toiminguid kavandatakse ja neid läbi viiakse ning dokumenteeritakse. Ohutusjuurdlus korraldatakse nii avalikult kui võimalik. Avalikustamine ei tohi segada juhtumi põhjuste kindlakstegemist ega ohutuse suurendamiseks vajalike soovitude väljatöötamist. Kõigil asjaosalistel, kelle poole juhtivuurija pöördub või kes ise juhtivuurija poole pöörduvad, on võimalik väljendada oma arvamusi, hoiakuid, suhtumisi ning arusaamu ohutusjuurduse ja selle tulemuste kohta. Teave, millele „Avaliku teabe seaduse“ alusel on kehtestatud juurdepääsu piirang, ei avalikustata juurduse käigus ega hiljem. Avalikustamise piirangud on seaduses sätestatud kindlate tähtaegadega.

Enamasti on raudteeõnnetuste ja vahel ka vahejuhtumite asjaolude seas olulisel kohal inimese käitumisest tulenevad seosed. Ohutusjuurdluses antakse inimteguri osatähtsusele ja mõjule juhtumis hinnangud ohutusjuurduse käsiraamatu lisa R6 suuniste alusel.

Raudtee-ettevõtte ohutusjuhtimise süsteemi toime ja mõju uuritava juhtumi taustal on oluline raudteeliiklusohutuse tagamisel. Ohutusjuurduse käigus hinnatakse ettevõtte ohutusjuhtimise süsteemi neid osi, mis on seotud uuritava juhtumiga. Suunised



selleks, millele tähelepanu pöörata, annab ohutusjuurdluse käsiraamatu lisa R4. Kui uuritava juhtumi sajaolud ei ole seotud raudtee-ettevõtte juhtimisega, siis antakse ohutusjuurdluse käigus hinnang vaid raudtee-ettevõtte ohutusjuhtimise süsteemi toimimisele asjaolude väljaselgitamisel ja tagajärgede likvideerimisel.

Juhtivuurija vastutab ohutusjuurdluse aruande õigeaegse ja vormikohase valmimise eest. Aruandes tehtud soovitusi menetlevad adressaadid, kellele soovitused olid suunatud. Kord aastas esitab menetleja OJK-le menetluse hetkeseisust või tulemustest aruande. OJK jälgib enne aruande esitamist toimuvat menetlusprotsessi. Sel eesmärgil võtab juhtivuurija soovitusel adressaadiga ühendust. Menetlusprotsessi jälgimine juhtivuurija poolt on sätestatud ohutusjuurdluse käsiraamatu lisa R5.

### 3. OhutusjuurdLused

#### 3.1 Lõpetatud ohutusjuurdLuste ülevaade

Aasta jooksul saabus OhutusjuurdLuse Keskusele 19 suulist teadet toimunud raudteeliiklusõnnetustest ja 5 teadet vahejuhtumitest. Õnnetusjuhtumitest 11 olid raudteeveeremi otsasõidud inimesele, millest 6 omasid tunnuseid, mis on seotud võimaliku enesetapuga. Enesetapp kui ühele osapoolle ettekavatsetud toiming ei kuulu õnnetusjuhtumite hulka. OJK ei otsusta ega anna hinnanguid enesetappude kohta. Raudteeülesõidukohal toimus 6 õnnetust maanteeõidukiga kokkupõrke tõttu, 1 manöövritöös sooloveduri rööbastelt mahaminek ja 1 süttimine veduris, mis käsivahenditega koheselt kustutati. Aasta enne käesolevat aruandlusaastat edastati OJK-le 33 teadet õnnetusjuhtumitest, kuid veel aasta enne seda oli 24 esmateadet õnnetusjuhtumitest.

Aasta jooksul ei toimunud ühtegi tõsist õnnetusjuhtumit. 2019. aasta jooksul toimunud 19 õnnetusjuhtumist ükski ei omanud tunnuseid, mis oleksid tinginud ohutusjuurdLuse alustamist. Kõik nad olid suhteliselt väiksemate kahjustustega.

2019. aasta jooksul teatatud 5 vahejuhtumi tagajärjel ei tekkinud kordagi liiklusohutlikku olukorda. 2018. aastal teatati OJK-le 9 vahejuhtumist ja aasta enne seda 3 vahejuhtumist.

#### Kokkuvõte 2019. a. lõpetatud ohutusjuurdLustest

Tabel 1

Uuritud juhtumite liigitus	Juhtumite arv	Kannatanuid		Ligikaudsed kahjud (EUR)	Suundumus võrreldes eelmise aastaga
		Surmasaanuid	Raskelt vigastatuid		
Õnnetusjuhtum	-	-	-	-	vähenenud
Vahejuhtum	-	-	-	-	-

### 3.2 2019. aastal lõpetatud ja alustatud ohutusjuurdlused

Varasematel aastatel läbiviidud ohutusjuurdlused lõpetati kõik aruande tähtaegse esitamisega. Ühtegi ohutusjuurdlust ei jäänud lõpetada 2019. aastal. Eelneval aastal toimunud Kulna raudteeülesõidukoha õnnetusjuhtumi ohutusjuurdlus lõpetati samal aastal.

#### 2019. aastal lõpetatud ohutusjuurdlused

Tabel 2

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

Uurimise alus: i = vastavalt ohutusdirektiivile

Järgnevast tabelist nähtub, et 2019. aastal ei algatatud ühtegi aasta lõpuks lõpetamata ohutusjuurdlust.

#### 2019. aastal alustatud ohutusjuurdlused

Tabel 3

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

Uurimise alus: i = vastavalt ohutusdirektiivile

### 3.3 Ohutusjuurdluste kommentaarid

Kuigi käsitletaval aastal puudusid põhjused ja vajadus ohutusjuurdluse korraldamiseks, jätkus eelmisel aastal läbi viidud ohutusjuurdluse soovitude menetlemine.

**Vigastatute ja hukkunute üldarv**

Tabel 4

Aasta	Hukkunuid	Vigastatuid maanteesõidukis/ neist raskelt	Vigastatuid raudteeveeremis/ neist raskelt
<b>2015</b>	-	-	-
<b>2016</b>	-	-	-
<b>2017</b>	2	-	-
<b>2018</b>	-	1/1	8/-
<b>2019</b>	-	-	-
<b>Kokku</b>	2	1/1	8/-

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

**Vigastatuid ja hukkunuid personaalse jaotuse järgi**

Tabel 5

Personaalne jaotus		Aasta, hulk				
		2015	2016	2017	2018	2019
<b>Hukkunuid</b>	Reisijad	-	-	-	-	-
	Personal	-	-	-	-	-
	Kolmandad isikud	-	-	2	-	-
	<b>Kokku</b>	-	-	2	-	-
<b>Vigastatuid</b>	Reisijad	-	-	-	6	-
	Personal	-	-	-	2	-
	Kolmandad isikud	-	-	-	1	-
	<b>Kokku</b>	-	-	-	9	-

### 3.4 Viimase viie aasta jooksul uuritud õnnetused ja vahejuhtumid (2015 – 2019)

Viimase viie aasta jooksul on uuritud kahte raudteeülesõidukohal toimunud õnnetusjuhtumit. Neist 2017. aasta õnnetuses hukkus 2 inimest. 2018. aasta õnnetusjuhtumis hukkunuid ei olnud, kuid rong läks veokiga kokkupõrke tagajärjel rööbastelt maha ning mitmed inimesed said kehavigastusi. OhutusjuurdLuse

alustamisel hinnati kahjud väiksemaks kui 2 miljonit eurot, kuid juurdluse käigus kahjude suurus täpsustus ja ületas seda piiri.

Kuigi ohutusjuurdlused korraldatakse suuremate materiaalsete kahjudega ja inimeste hukkumistega õnnetusjuhtumite puhul, siis OJK kogub iga juhtumi kohta teavet ja hindab nende mõju ohutusolukorrale tervikuna. Ohutusalane töö raudtee-ettevõtete ja teiste struktuuride vahel on pidevalt süvenenud. Arvestades riigi väiksusega, ei ole toimunud õnnetusjuhtumite arv statistilise näitajana iga-aastaselt langustrendis. Langust võib täheldada, kui aluseks võtta aastaaruandes vaadeldavast tunduvalt pikem ajaline horisont. Viimase viie aasta jooksul uuritud õnnetusjuhtumite hulk kajastab tervikuna raudteeliikluses ja raudteeohutuses kujunenud olukorda. Samas ei ole välistatud suuremad tagasilangused üksikutel aastatel.

### Uuritud juhtumid aastate lõikes

**Tabel 6**

Juhtumi nimetus		Aasta, uurimiste arv					
		2015	2016	2017	2018	2019	Kokku
Art 19.1,2	Rongide kokkupõrge	-	-	-	-	-	-
	Rongi kokkupõrge takistusega	-	-	-	-	-	-
	Rongi rööbastelt mahaminek	-	-	-	-	-	-
	Õnnetus raudteeületuskohal	-	-	-	-	-	-
	Õnnetus inimesele liikuva rongi poolt	-	-	-	-	-	-
	Tulekahju rongis	-	-	-	-	-	-
	Õnnetus ohtlike veostega	-	-	-	-	-	-
Art 21.6	Rongide kokkupõrge	-	-	-	-	-	-
	Rongi kokkupõrge takistusega	-	-	-	-	-	-
	Rongi rööbastelt mahaminek	-	-	-	-	-	-
	Õnnetus raudteeületuskohal	-	-	1	1	-	2
	Õnnetus inimesele liikuva rongi poolt	-	-	-	-	-	-
	Tulekahju rongis	-	-	-	-	-	-
	Õnnetus ohtlike veostega	-	-	-	-	-	-
Vahejuhtum		-	-	-	-	-	-
<b>Kokku</b>		-	-	1	1	-	2

## 4 Soovitused

### 4.1 Soovituste lühiülevaade ja esitlus

OhutusjuurdLuse aruanded sisaldavad soovitusi, mille lõpptäitjaks võivad olla raudtee-ettevõtted, ohutusiasutus või mõni muu asutus või institutsioon, kelle vastutada ja korraldada on antud raudteeohutusega seonduv küsimus. Kõik nad esitavad iga-aastaselt aruande neile suunatud soovitude menetlemisest. Raudtee-ettevõtetele suunatud soovitude menetlemist jälgib ja suunab Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet, kes esitab samuti aruande soovitude menetlemise kohta.

Kõik soovitude adressaadid ja lõpptäitjad saavad soovitud koos ohutusjuurdLuse aruandega otse OhutusjuurdLuse Keskuselt. Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet saab aruande koos soovitudestega ka sel juhul, kui ta ei ole mingil moel seotud ühegi soovitud menetlemisega.

#### Soovitused ohutuse suurendamiseks

Tabel 7

Soovituse valdkond	Aasta, soovitude arv				
	2015	2016	2017	2018	2019
Raudteeinfrastruktuuri hooldamine ja korrashoid	-	-	-	-	-
Raudteeveeremi hooldus, korrashoid ja käitlemine	-	-	-	-	-
Järelevalve korraldamine	-	-	1	-	-
Maanteede liikluskorraldus, liikluskorraldusvahendid	-	-	-	2	-
Teede talihoidustööde tegemine	-	-	-	-	-
Liikluspropaganda, koolitus	-	-	1	-	-
Muudatused õigusaktides,	-	-	-	1	-





korralduslikes eeskirjades					
Signalisatsiooni-seadmete töö, raudteeliikluskorraldus	-	-	-	1	-
Raudtee sidevahendite töö korraldamine	-	-	-	-	-
Infosalvestusseadmete kasutamine	-	-	-	-	-
Raudteelaste kutsekvalifikatsioon	-	-	-	-	-
Muud korralduslikud meetmed	-	-	-	1	-
<b>Kokku</b>	-	-	2	5	-

Järgmine tabel iseloomustab viimase viie aasta soovitude menetlemise seisuga 2020. aasta 1. aprilli andmete põhjal.

### Soovituste menetlemine

Tabel 8

Soovitused		Soovituse seis							
		Rakendatud		Menetlemine jätkub		Tagasilükatud		Menetlemine katkestatud	
Aasta	Hulk	Hulk	%	Hulk	%	Hulk	%	Hulk	%
2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2017	2	2	100	-	-	-	-	-	-
2018	5	2	40	3	60	-	-	-	-
2019	-	3	60	-	-	-	-	-	-
<b>Kokku</b>	7	7	100	-	-	-	-	-	-

Eelolevast tabelist nähtub, et 2018. a. esitas OJK 5 soovitust, millest 2 täideti samal aastal. 2019. a. menetleti 3 eelmise aasta soovitust. 2019. a. lõpetati aktsepteerimise ja täitmisega, so. rakendamisega kõigi 2018. a. tehtud soovitude menetlemine.

Ühel aastal esitatud soovitude menetlemine jätkub järgnevatel aastatel seni, kuni adressaat on menetlemisprotsessi lõpule viinud või muutunud asjaoludest tingituna katkestanud. Kogu selle aja jooksul esitab soovitude adressaat iga-aastaselt OhutusjuurdLuse Keskusele vormikohase aruande.

Soovituse menetlemise käigust ülevaate saamiseks kontakteerub OJK suuliselt soovitude esitamise ja OJK-le aruande edastamise vahelisel ajal adressaadiga.

## 4.2 2019. aastal menetlemist jätkatud soovitused

Kulna raudteeületuskohal toimunud õnnetusjuhtumi põhjal väljatöötatud soovitustest kaks aktsepteeriti ja täideti 2018. aasta jooksul. Kolme soovituse menetlemine jätkus. Järgnevalt on esitatud soovitused, mille kohta adressaadid esitasid aruande menetlemise jätkumise kohta.

Maanteeamet kui sõidutee valdaja jätkas järgmise soovituse menetlemist:

1. Paigaldada Kulna raudteeülesõidukohale metsavahelt väljajõudmisel kohustuslik lubatud sõidukiirust piirav liiklusmärk.

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet kui ohutusasutus jätkas järgmiste soovituste menetlemist:


2. Kavandada ettepanekute tegemine Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumile raudteeületuskoha ülevaatuskomisjoni staatuse tõstmiseks tema tööülesannete ja volituste suurendamise teel.
3. Suunata AS Eesti Raudteed pidama prioriteetseks Kulna raudteeületuskoha automaatse foorisignalisatsiooniga seadmestamist.


## Lisad

Lisa 1

### Soovituste menetlemine 2019. aastal – Kulna, 20.02.2018

Kuupäev ja kellaaeg	20.02.2018, kell 08:29		
Asukoht	AS Eesti Raudtee infrastruktuur, Vasalemma - Keila jaamavahe, asulaväline ala, km 73,208.		
Juhtumi liigitus	Õnnetusjuhtum: raudteeületuskoha õnnetusjuhtum		
Rongi liik ja number	Reisiring nr 522		
Maantee sõiduk	Veok Scania koos poolhaagisega Kraker		
		Rongis	Maantee sõidukis
Inimeste arv (rongis ja sõidukis)	Meeskond	3	1
	Reisijad	37	-
Surmavalt vigastatuid	Meeskond	-	-
	Reisijad	-	-
Raskelt vigastatuid	Meeskond	-	1
	Reisijad	-	-
Kergelt vigastatuid	Meeskond	2	-
	Reisijad	6	-
Veeremi vigastused	Erinevat tüüpi deformatsioonid kolme vaguni kerel, alusvankrite, automaatsiduri ja veomootori kahjustused.		

Infrastruktuuri varustuse vigastused		Rööbastee kahjustused, sealhulgas ületuskoha katteplaat kasutuskõlbmatu.
Muud vigastused		Veok Scania mootor, kabiin ja käigukast purunenud ning poolhaagis Kraker deformeerunud, mistõttu mõlemad muutunud taastamiskõlbmatuks.
Kokkuvõte: Veok Scania sõitis teolude paranedes kiirenevalt nähtavusulatuses peatusele aeglustuvalt lähenevat reisirongi Stadler Flirt EMU 1309 märkamata, sellega kokkupõrkesse.		
Uurimisaruande valmimisaeg		11.10.2018
Soovitus nr 01	Vaatamata mitmete hoiatusmärkide olemasolule, ei pruugi autojuht metsavahel sõites adekvaatselt hinnata liiklustingimuste järsku muutust metsavahelt välja jõudes ega tajuda võimalikku ohtu eelolevast raudteeületuskohast.	
	Paigaldada Kulna raudteeülesõidukohale metsavahelt väljajõudmisel kohustuslik lubatud sõidukiirust piirav liiklusmärk.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
12.12.2018  Juuli 2019	Aktsepteeritud ja täidetud.	<p>Meetmete rakendamise kavandamine.</p> <p>Paigaldada mõlemal sõidusuunal enne raudteeületuskohta (ca 100 m enne raudteed) liiklusmärgid 351 „Suurim kiirus“ suurima lubatud sõidukiiruse väärtusega 50 km/h.</p> <p>Paigaldatud liiklusmärgid 351 suurima lubatud sõidukiiruse väärtusega 70 km/h (fotol kujutatud kollane joon) ja 50 km/h (fotol punane joon), vastavalt ca 280 m ja 140 m enne raudteed.</p>
		

<p>12.12.2018</p>	<p>Aktsepteeritud ja täidetud.</p>	<p>Lisanduvalt esitatud soovitustele otsustas Maanteeamet</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Korrastada sõiduteel enne raudteeülesõidukohta teekatemärgistus ning rajada teekattele sõidukijuhtide tähelepanu äratamiseks täristid.</li> <li>• Muuta väiksemaks raudteeülesõidukoha lähedal (50 m tsoonis) asuv sõidutee lõikumisala, et vältida ülesõidukoha nähtavust piirata võivate sõidukite parkimine ning paigaldada kaugemale samas asuv infotahvel.</li> </ul>
<p>Juuli 2019</p>		<p>Sõidutee on mõlemal sõidusuunal 140 m ulatuses enne raudteed märgistatud äärejoontega ning sõidutee kattel on kasutatud liiklejate tähelepanu äratamiseks põiksuunalist reljeefset märgistust – liiklusmärkide 124 ja 125 ning 127 ja 128 vahel on teekattele kantud neli rühma täristeid.</p> 
<p>Oktoober 2019</p>		<p>Seoses raudteeülesõidukoha varustamisega automaatse foorisignalisatsiooni ja tõkkepuuga toimus liikluskorralduse korrigeerimine.</p> <p>Hoiatusmärkide 112 „Tõkkepuuta raudteeülesõidukoht“ asendamine hoiatusmärkidega 111 „Tõkkepuuga raudteeülesõidukoht“ (paigalduskaugusega ca 210 m enne raudteed). Mõlemal sõidusuunal on liiklusmärkide</p>

<p>Fotod raudtee- ülesõidukohale eelneva teelõigu liiklus- korraldusest 08.04.2020. a.</p> <p>Meetmete mõju hindamine</p>		<p>111 alla paigaldatud märgid 123 ja 126. Märgi 111 ja raudtee vahel paiknevad märgid 124, 127 ning 125, 128 vastavalt 2/3 ja 1/3 raudtee ja hoiatusmärgi 111 vahekaugusest.</p>    <p>2018. a. juunis mõõdetud mootorsõidukite kiirus raudteeülesõidukohale lähenemisel oli 57 km/h, mis ei pruugi võimaldada sõiduki ohutut peatamist raudteeülesõidukoha eel.</p> <p>2019. aastaks kavandatud sõidukiiruste mõõtmist läbi ei viidud seoses raudteeülesõidukoha varustamisega automaatse foorisignalisatsiooniga ja tõkkepuudega.</p>
Soovitus nr 02	Raudteeületuskoha ülevaatuskomisjonide töö on sageli muutunud formaalseks, kus ei analüüsita antud ületuskoha eripära, vaid fikseeritakse üksnes selle vastavus kehtestatud normatiividega.	



	Kavandada ettepanekute tegemine Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile raudteeületuskoha ülevaatuskomisjoni staatuse tõstmiseks tema tööülesannete ja volituste suurendamise teel.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
17.05.2019	Aktsepteeritud ja täidetud.	<p>Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumis (MKM) toimus võimalike muudatuste arutamiseks ümarlaud, kus olid esindatud raudtee valdajad, Ohutusjuurduse Keskus (OJK), ohutusasutus, MKM, kohalikud omavalitsused. Kohtumisel tegi ettekande ka ohutusasutuse esindaja ülevaatuskomisjoni teemal ning arutati ülevaatuskomisjoni staatuse tõstmist. Toimunud arutelu põhjal selgus, et raudteeületuskoha ülevaatuskomisjonil on hetkel piisavad volitused, mis puudutab raudtee valdajaid. Ülevaatuskomisjoni volitused ja ettepanekud raudtee valdajatele on otseselt seotud käesoleva soovitusel. Siinkohal saab arvesse võtta ka asjaolu, et avaliku raudteeinfrastruktuuri ettevõtjate suundumus on raudteeülesõidukohtade foori- ja tõkkepuuga varustamise suunas, mis peaks samuti suurendama raudtee ületamise ohutust mootorsõidukitele.</p> <p>Hetkel kehtib vastavalt Teede- ja sideministri 9. juuli 1999. a. määrus nr 39 „Raudtee tehnokasutuseeskirja kinnitamine“ Lisa 4 (Majandus- ja taristuministri 05.02.2019 määruse nr 12 sõnastuses) punktile 4.4 nõue: ülevaatuskomisjon hindab, kas raudteeületuskoha vastab sätestatud nõuetele ning on kasutamiseks ohutu. Ülevaatuskomisjon teeb ettepanekuid ning tähelepanekuid raudteeületuskoha ja seal kasutatud seadmete ning ülesõidukohale suubuvate teede tehnilise olukorra ja nõuete kohta. Kui ülevaatuskomisjoni ettepanekuid ei järgita, peab raudteeületuskoha omanik</p>






		<p>või valdaja tõendama muu tehnilise dokumentatsiooni ja/või arvutusega, et raudteeületuskoht vastab nõuetele ja on turvaline kasutada.</p> <p>Ohutusasutus valmistab ette MKMile raudtee tehnokasutuseeskirja Lisa 4 muudatusettepanekut, millega suurendada ülevaatuskomisjoni vastutust ning volitusi, et tõsta komisjoni töö efektiivsemaks ning vastuvõetud otsused kiiremini teostatavaks. Raudteeületuskoha ülevaatuskomisjoni otsus peab olema koheselt täidetav ning raudtee-ettevõtjale ning teevaldajale õiguslikult siduv. Muudatuse tulemusena kaasneb väiksem bürokraatia ning kiirem aeg muudatuste ellukutsumiseks ülesõidukohal.</p>
Soovitus nr 03	<p>Kulna raudteeületuskoht ei ole muutunud normatiivide alusel varustatud automaatse foorisignalisatsiooniga.</p> <p>Suunata AS Eesti Raudteed pidama prioriteetseks Kulna raudteeületuskoha automaatse foorisignalisatsiooniga seadmestamist.</p>	
Kuupäev	Seis	Selgitus
23.09.2019 ehitusloa taotlus nr 1911271/08396	Aktsepteeritud ja täidetud.	Raudteerajatisse Kulna raudteeülesõidu automaatne foorisignalisatsioon ehitusregistri kood on 221284919, esmase kasutuselevõtu aasta AFS-il on 2020. Peamine kasutamise otstarve rajatisel on „21216 Raudtee ohutus-, signalisatsiooni-, turva-, side-, valgustus- või energiarajatis või tehnorajatis“ ja ehitise koha-aadress on Harju maakond, Lääne-Harju vald, Ohtu küla, Vasalemma Keila 67,9-75,8 km.
27.09.2019 ehitusloa nr 1912271/26661 väljastamine		
27.09.2019 teatis nr 1911581/08479 ehituse alustamise kohta		
16.03.2020 kasutusloa		Fotol Kulna raudteeülesõidukoht pärast selle automaatse foorisignalisatsiooni ja





<p>taotluse nr 2011371/03169 esitamine</p> <p>24.03.2020 TTJA väljastas kasutusloa nr 2012371/05515. Ehitist tohib edaspidi kasutada.</p>		<p>tõkkepuudega seadistamist.</p> 
---	--	--