



Kriisireguleerimise osakond
raudteeõnnetuste uurimisüksus

2009. a. uuritud
raudteeliiklusõnnetuste
aastaruanne

Tallinn 2010

Eessõna

Raudteeõnnetuste uurimisüksus loodi Eestis Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumis 2004. a. kevadel. Sellest ajast peale on uurimisüksus igaaastaselt koostanud aruande eelmisel aastal uuritud õnnetustest ja intsidentidest.

Uurimisüksuse loomisest alates ei ole Eestis juhtunud ühtegi „Raudteede ohutusdirektiivi“ 2004/49/EÜ mõttes tõsist õnnetust. Kõikide 2009. aastal uuritud juhtumite uurimise aluseks on ohutusdirektiivi artikli 21 ja sellega kooskõlas oleva Eesti „Raudteeseaduse“ § 42 vastavad sätted.

Käesolev aastaaruanne lähtub uuritavate juhtumite klassifitseerimisel ohutusdirektiivis sätestatud jaotusest, et oleks võimalik ühte moodi aru saada Euroopa Liidu teiste raudteeõnnetuste uurimisasutuste koostatud aastaaruannetest.

Raudteeõnnetuste uurimisüksus uuris 2009. aastal 4 juhtumit. Neist kolm olid raudteeliiklusõnnetused ja üks direktiivikohaselt raudteeintsident. Uuritud raudteeõnnetustest kaks juhtusid raudteeülesõidukohtadel, kus kummagi õnnetuse tagajärjel hukkus üks inimene. Raudteeveeremi rööbastelt mahamineku tagajärjel kestis liikluskatkestus kauem kui 12 tundi. Raudteeintsidendiga kaasnes otsene oht ulatuslikumate tagajärgedega raudteeõnnetuse toimumiseks.

Uurimisaruannetes tehti aasta jooksul raudteeliiklusohutuse suurendamiseks 23 ettepanekut, mis olid suunatud ohutuasutusele, raudteeveo- ja infrastruktuuri ettevõtjatele, politseile ning kohalikule omavalitsusele. Kõigilt ettepanekute adressaatidelt on uurimisüksus saanud tagasiside korras aruande ettepanekute menetlemisest. Menetlemistulemused leiavad kajastamist käesolevas aruandes.

Sisukord

Avalikud raudteed Eesti Vabariigis	2
EESSÕNA	3
1. SISSEJUHATUS UURIMISÜKSUSE KOHTA	5
1.1 Õiguslik alus	5
1.2 Roll ja eesmärk	5
1.3 Organisatsioon	6
1.4 Organisatsiooniline struktuur	7
2. UURIMISPROTSESSID	8
2.1 Uuritavad juhtumid	8
2.2 Uurimisse kaasatavad institutsioonid	8
2.3 Uurimisprotsess ja uurimisüksuse lähenemisviis	9
3. UURIMISED	11
3.1 Lõpetatud uurimiste ülevaade	11
3.2 2009. aastal lõpetatud ja alustatud uurimised	12
3.3 2009. aastal lõpetatud uurimiste kokkuvõtted	14
3.4 Uurimiste kommentaarid	18
3.5 Viimase viie aasta jooksul uuritud õnnetused ja intsidendid (2005-2009)	19
4. ETTEPANEKUD	21
4.1 Ettepanekute lühiülevaade ja esitlus	21
4.2 2009. aasta ettepanekud	22
LISAD	25
Lisa 1 Ettepanekute menetlemine	25

1. Sissejuhatus uurimisüksuse kohta

1.1 Õiguslik alus

Raudteeõnnetuste uurimisüksus loodi „Raudteeseaduse“ alusel 31. märtsil 2004.a. Seaduse § 42 lõikega (1) on tagatud uurimisalaste otsuste sõltumatus. Uurimisüksus on moodustatud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kriisireguleerimise osakonnas, mille ülesannete hulka ei kuulu raudteevaldkonna jaotus-, teavitamis- ega reguleerimisfunktsiooni täitmine, samuti maksude sissenõudmine. Eraldiseisva juriidilise isikuna on loodud ohutusasutus. Raudteeinfrastruktuuri- ja raudteeveoettevõtted ei sekku uurimisalaste otsuste langetamisse. Uurimisalaste otsuste sõltumatuse nõue on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja Nõukogu „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ artikli 21 nõuetega.

„Raudteeseaduse“ § 41 lõige (5) sätestab uurimisüksuse teavitamise juhtumitest ohutusasutuse poolt. Uurimisüksuse või tema esindaja juurdepääsuõiguse sündmuskohale ja vajalikule teabele on tagatud seaduse § 42 lõike (6) alusel. Sama paragrahvi ja lõike alusel on raudteeõnnetuste uurimisüksusel seaduslik õigus teha koostööd õiguskaitseorganitega.

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ sätete kohaldamine Eesti õigusruumi viidi lõpule „Raudteeseaduse“ muudatustega, mis hakkasid kehtima 2. märtsist 2007. Alates sellest hetkest toimub raudteeõnnetuste uurimisüksuse tegevus ulatuses, mis on kooskõlas ohutusdirektiivi nõuetega. Ohutusdirektiivi põhilised nõuded olid sätestatud juba „Raudteeseaduses“, mis jõustus 2004. aastal. Alates 2. märtsist 2007 sätestati veel lisaks uurimisüksuse kohustus teavitada uurimise alustamisest Euroopa Raudteeagentuuri ja edastada talle uurimise lõppedes uurimisaruanne. Samas sätestati uurimisaruannetes tehtud ettepanekute menetlemise ja aruandluse nõue adressaatidel, kellele ettepanekud olid suunatud. Suurendati uurimisüksuse otsustusõigust alustada juhtumi uurimist. Raudteeõnnetuste uurimisüksuse tegevust reguleerivad otseselt „Raudteeseaduse“ § 41 lõige (5), § 42 ja § 43.

1.2 Roll ja eesmärk

Raudteeõnnetuste uurimisüksus on loodud raudteeliiklusõnnetuste või raudteeintsidentide ohutusuurimise korraldamiseks. Uurimisüksusel on õigus kaasata uurimisse eksperte ja teha ettepanekuid ministrile uurimiskomisjonide moodustamiseks. Uurimisega seotud asutused peavad oma pädevuse piires osutama kaasabi uurimise läbiviimisel. Kaasabi osutamisel ei sekkuta uurimisalaste otsuste tegemisse.

Raudteeõnnetuste uurimisüksus on volitatud algatama ja uurima raudteeseaduses sätestatud juhtumeid, milleks on raudteeliiklusõnnetused, raudteeintsidendid, raudteeavariid ja otsasõidud.

Raudteeõnnetuse või intsidendi uurimise peamine eesmärk on kindlaks teha uuritava juhtumi põhjused, et edaspidi sellist juhtumit vältida. Kohustus on uurida raudteeseaduse kohaselt esimese astme õnnetusi, kuhu kuuluvad raudteede ohutusdirektiivi mõttes ka tõsised õnnetused. Teiste juhtumite korral otsustab uurimisüksus juhtumi uurimise selle tõsidust ja võimalikke mõjusid arvesse võttes.

Uurimistulemuste kohta koostab uurimisüksus või uurimiskomisjon uurimisaruande, mis sisaldab nii fakte juhtumi kohta, uurimise käsitlust, analüüsi, järeldusi, rakendatud meetmeid kui ka ettepanekuid raudteeliiklusohutuse suurendamise kohta. Raudteeõnnetuste uurimisüksuse eesmärk on anda oma panus raudteeliiklusohutuse tõstmiseks.

1.3 Organisatsioon

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumis oli loodud kriisireguleerimise osakond, kuhu 2003. a. oli kaasatud lennuõnnetuste uurimine. Raudteede ohutusdirektiivi artikli 21 kohaselt peab iga liikmesriik tagama õnnetus- ja vahejuhtumite uurimise alalise organi poolt, mis koosneb vähemalt ühest uurijast. Kriisireguleerimise osakonna raames 31. märtsil 2004 loodud raudteeõnnetuste uurimisüksus täidab direktiivi artikli 21 kohaseid uurimisorgani ülesandeid. Uurimisorgani ülesannete täitmiseks võeti uurimisüksuse moodustamishetkel kriisireguleerimise osakonda tööle üks peaspetsialist. Peaspetsialist, kes täidab uurimisalases tegevuses juhtiva uurija ülesandeid, annab hinnanguid raudteeõnnetustele ja intsidentidele, võtab vastu uurimise alustamise otsuseid, korraldab uurimist ja uurib juhtumeid, esindab uurimisüksust, töötab välja ettepanekuid ja meetmeid raudteeohutuse tagamiseks, töötab vajadusel läbi rahvusvahelisi normdokumente ja teeb ettepanekuid Eesti õigusaktide täiendamiseks või muutmiseks.

Uurimistoimingute läbiviimisel on uurimisüksusel õigus kaasata eksperte, tellida ekspertiise ja katsetusi.

Uurimiskomisjoni liikmel, juhtival uurijal või eksperdil on juurdepääsuõigus raudteeliiklusõnnetuse või intsidendi toimumiskohale, raudteeveeremile, raudteeinfrastruktuurile ning liikluskontrolli- ja signalisatsiooniseadmetele. Neil on õigus küsitleda kõiki vajalikke isikuid, teha koostööd kriminaalasja eeluurimist teostava asutusega ning juurde pääseda kogu asjasse puutuvale teabele ja dokumentidele.

Raudteeseadus sätestab ulatuslikumate tagajärgedega juhtumite uurimise kohustuslikkuse. Lisaks neile on uurimisüksusel õigus otsustada ka teiste juhtumite uurimise üle. Otsused, mida uurida, võetakse vastu peale raudteeinfrastruktuuri- ja raudteeveoettevõtjaga ning Tehnilise Järelevalve Ametiga konsulteerimist.

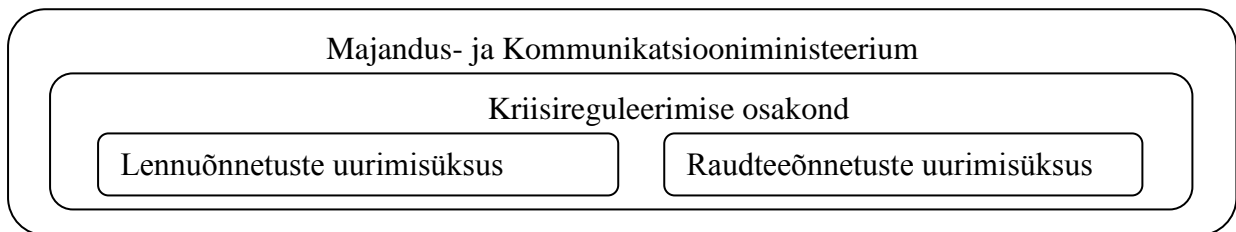
Juhtumi uurimistegevus loetakse lõppenuks, kui juhtiv uurija või uurimiskomisjoni liikmed on uurimisaruande oma allkirjadega kinnitanud. Uurimisaruanne kuulub avaliku teabe hulka.

Kõigil huvitatutel on võimalik sellega Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi veebilehel tutvuda.

Kriisireguleerimise osakonna põhiülesanne on riskianalüüside, hädaolukorra ja kriisireguleerimise probleemidega tegelemine, valdkonnapõhine militaar- ja tsiviilstruktuuridega koostöö arendamine, lisaks lennuõnnetuste ja raudteeõnnetuste uurimise korraldamine. Osakonna kõigi töötajate töö on separaatne.

1.4 Organisatsiooniline struktuur

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium täidab Eestis transpordiministeeriumi ülesandeid. Kriisireguleerimisosakond on ministeeriumi üks funktsionaalsetest osakondadest. Kriisireguleerimise osakonna eelarve on osa ministeeriumi tervikeelarvest. Raudteeõnnetuste uurimisüksusel oma eelarve puudub.



Joonis 1. Uurimisüksused ministeeriumi struktuuris.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi aparaadi tööd juhib ministeeriumi kantsler, kellele allub ka kriisireguleerimise osakond. Ministeeriumi asekanclerile allub teede- ja raudteeosakond. Teede- ja raudteeosakond reguleerib ja korraldab raudteelast tegevust riigis.

Tehnilise Järelevalve Amet, mis täidab ohutusasutuse ülesannet, on ministeeriumi allasutusena eraldi seisev juriidiline isik. Tehnilise Järelevalve Amet omab oma eelarvet.

Raudteeinfrastruktuuri- ja raudteeveoettevõtted on eraldi seisvad juriidilised isikud. Järelevalvet nende üle teostab Tehnilise Järelevalve Amet.

2. Uurimisprotsessid

2.1 Uuritavad juhtumid

Uurimisüksusel on kohustus uurida kõiki ohutusdirektiivi artikli 19 mõttes tõsiseid õnnetusi. Tõsisteks loetakse selliseid rongide kokkupõrkeid või rööbastelt mahasõite, millega kaasnevad direktiivis täpselt loetletud kahjustused. Raudteede ohutusdirektiivi kohaldamisel Eesti õigusruumi sätestati tõsised õnnetused raudteeseaduse mõttes esimese astme õnnetuste hulka kuuluvaiks. Esimese astme õnnetusteks loetakse kõik sellised raudteeliiklusõnnetused, mis omavad raudteeseaduses kindlalt sätestatud tagajärgi. Seega on raudteeseaduses sätestatud esimese astme õnnetused laiema tähendusega kui tõsised õnnetused ohutusdirektiivis. Ohutusdirektiivi artikkel 21 sätestab peale tõsiste õnnetuste liikmesriikide uurimisasutustel ka muude juhtumite uurimisõiguse. Raudteeseaduses on sätestatud nii tõsiste õnnetuste uurimine esimese astme õnnetuste hulgas kui ka muude juhtumite uurimise läbiviimine.

Uurimisüksus on kohustatud uurima kõiki esimese astme õnnetusi, milleks on raudteel toimuvad liiklusõnnetused, millega kaasneb vähemalt üks järgmistest tagajärgedest:

- 1) ulatuslik tulekahju;
- 2) oluline keskkonnareostus;
- 3) varale või keskkonnale kahju tekitamine, kui pärast õnnetust hindab uurimisüksus õnnetuse tagajärjel tekkiva kahju väärtuseks vähemalt 31,3 miljonit krooni (ca 2 miljonit eurot);
- 4) üks või mitu inimohvrit (välja arvatud juhul, kui tegemist on raudteeveeremi otsasõiduga raudteel viibinud inimesele ja muid tagajärgi ei kaasne);
- 5) viie või enama inimese tervisekahjustus;
- 6) raudteeliikluse katkemine kauemaks kui 12 tunniks.

Lisaks eelnevale on raudteeõnnetuste uurimisüksus kohustatud uurima kõiki selliseid raudteeliiklusõnnetusi, mille tagajärjel tuleb teha muudatusi raudteeohutuse regulatsioonis või raudteeohutuse tagamises. Raudteeõnnetuste uurimisüksusel on õigus uurida teisi raudteeõnnetusi, intsidente, avariisid, otsasõite ja tehnilisi rikkeid. Uurimise alustamise eel hindab uurimisüksus toimunud juhtumi tõsidust ka üleeuroopalisest seisukohast lähtudes. Tõsiduse hindamiseks konsulteerib Tehnilise Järelevalve Ameti ja raudtee-ettevõtjatega.

2.2 Uurimisse kaasatavad institutsioonid

Vastavalt raudteeseaduse sätetele võib raudteel toimunud juhtumi uurimist läbi viia kas juhtiv uurija uurimisüksuse esindajana või uurimiskomisjon. Uurimisse teiste institutsioonide kaasamine on kas kaudne või otsene. Käesoleva ajani ei ole alates 2004. aastast Eestis

toimunud ühtegi niisugust õnnetust, mille uurimiseks oleks olnud vaja moodustada uurimiskomisjon. Uurimisüksuse esindajana täidab üks isik ainupädevalt juhtiva uurija ülesandeid ja ta vastutab läbiviidava uurimise täiemahulisuse ja selle tulemuste eest.

Senise praktika kohaselt on regulaarselt uurimisse kaasatud institutsioonid vaid kaudselt. Vastavalt raudteeseadusele edastavad nad juhtivale uurijale selle nõudmisel teavet juhtumi kohta. Uurimisüksusel on välja kujunenud koostöösuhted politsei ja häirekeskustega. Raudteeülesõidukohtadel toimunud õnnetuste uurimisel konsulteerib juhtiv uurija sõidutee valdaja, kohaliku omavalitsuse, õnnetusse sattunud maanteeliiklusvahendi omanik-ettevõtjaga. Täiendava teabe saamiseks tehakse koostööd üksikute eraisikute ja raudteefrastruktuuri- ning –veoettevõttega. Juhtumi uurimise käigus kogutakse täiendavat teavet ka ohutusasutuselt.

Erandjuhtudel, kui on tekkinud vastav vajadus, on hangitud täiendavat teavet hädaabiteenistustelt, meteoroloogiainstituudilt, keskkonnaametilt, tööametilt.

2.3 Uurimisprotsess ja uurimisüksuse lähenemisviis

Uurimisprotsess algab teate saamisega toimunud juhtumist, mille uurimisüksusele edastab Tehnilise Järelevalve Amet. Uurimisüksus analüüsib teates edastatud informatsiooni juhtumi kohta ja teeb esialgse järelduse, kas juhtum vastab tunnustele, mis nõuavad tema uurimist või on vaja koguda veel täiendavat teavet uurimise alustamise otsuse vastuvõtmiseks. Täiendava teabe hankimiseks konsulteerib uurimisüksus nädala jooksul peale teate saamist ohutusasutuse ja raudteefrastruktuuri- ning raudteeveo-ettevõttega, mille järel langetab otsuse juhtumi uurimise alustamise kohta. Kui on otsustatud uurimist alustada, siis nädala jooksul peale vastava otsuse langetamist sisestab uurimisüksuse esindaja vastavad andmed Euroopa Raudteeagentuuri andmebaasi ning teavitab uurimise alustamisest ohutusasutust, raudteeveo- ja raudteefrastruktuuri ettevõtet.

Uurimise alustamise järel kavandab juhtiva uurija ülesandeid täitev isik või uurimiskomisjon uurimise läbiviimiseks vajalikud menetlused. Hangitakse teavet sündmuspaigast ja vaadatakse üle kahjustused. Otsitakse üles kõik koostööpartnerid, kes antud juhtumi kohta teavet omavad. Uurimise käigus kogutakse kokku kogu juhtumiga seonduv vajalik teave. Teabe analüüsimisel ja süstematiseerimisel on juhtiva uurija ülesandeid täitev isik või komisjon sõltumatu. Kui juhtiv uurija või uurimiskomisjon peab vajalikuks, siis konsulteerib ta eksperdiga, kelleks on uurimisüksuse mittekoosseisuline isik.

Kogutud teabele tuginedes teeb juhtiv uurija või uurimiskomisjon kindlaks toimunud õnnetusjuhtumi või intsidendi otsesed ja kaudsed põhjused ning leiab seosed raudteeliiklusohutusega. Uurimistulemusena teeb juhtiv uurija või uurimiskomisjon ettepanekud raudteeliiklusohutuse suurendamiseks eesmärgiga taoliste juhtumite toimumistõenäosust vähendada. Uurimisalaste otsuste, järelduste ja ettepanekute tegemisel ei mõjuta juhtivat uurijat või uurimiskomisjoni ükski ametkond, ettevõtte ega isik. Uurimise

käigus annab juhtiv uurija või uurimiskomisjon tagasiside korras teavet uurimise käigu või tulemuste kohta osapooltele ning kuulab ära nende arvamused.

Uurimine lõpetatakse uurimisaruarande allkirjastamisega. Uurimisaruaranne järgib niipalju kui võimalik raudteede ohutuse direktiivi lisa 5 esitatud uurimisaruarande põhisisu. Uurimisaruaranne edastatakse asjaosalistele teadmiseks või ettepanekute menetlemiseks. Uurimisaruaranne avalikustatakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi veebilehel ja sisestatakse Euroopa Raudteeagentuuri andmebaasi.

3. Uurimised

3.1 Lõpetatud uurimiste ülevaade

Vaadeldava 2009. aasta jooksul lõpetati nelja juhtumi uurimine, neist 3 olid raudteeõnnetused ja 1 raudteeintsident. Aasta enne seda, so 2008. aastal, uuriti vaid ühte õnnetusjuhtumit. Üheaastases perspektiivis võib täheldada kõigi uurimisjuhtumite arvu kasvu. Pikemaajalise tagasivaate kohta järeldust uurimiste kasvu kohta teha ei saa, kuivõrd 2007. aastal uuriti 14 juhtumit.

Uuritavate juhtumite arvus muudatuse toimumine on põhjustatud muudatustest raudteeseaduses. Uurimisüksus sai alates 2007. aasta kevadest suurema õiguse ise otsustada, kas hakata juhtumit uurima või mitte. Otsustusõigusega kaasnes kohustus edastada vajalik teave Euroopa Raudteeagentuurile. Toimunud õiguslikud muudatused tõid kaasa üksikjuhtumite uurimismenetluse pikenemise ning juhtumiga seonduvate asjaolude põhjalikuma käsitluse.

Aastaaruandes olevad tabelid kajastavad juhtumite liigitusi vastavalt „Raudteede ohutusdirektiivi“ 2004/49/EÜ sätetele ja Euroopa Raudteeagentuuri juhendmaterjalidele.

Kokkuvõtvalt esitab ülevaate uuritud juhtumitest järgmine tabel:

Kokkuvõte 2009.a. lõpetatud uurimistest

Tabel 1

Uuritud juhtumite liigitus	Juhtumite arv	Kannatanuid		Ligikaudsed kahjud (EUR)	Suundumus võrreldes eelmise aastaga
		Surmasaanuid	Raskelt vigastatuid		
Rööbastelt mahaminek	1	-	-	25150	suurenenud
Õnnetus ülesõidul	2	2	-	43830	suurenenud
Raudteeintsident (muu juhtum)	1	-	-	830	suurenenud

Uuritud juhtumite kahjude hindamisel on rahalises ekvivalendis väljendatud vaid raudteeinfrastruktuurile ja veeremile tekitatud otsene kahju. Kaudseid kahjusid neile ettevõtetele ja samuti kahjusid kolmandatele osapooltele uurimisaruanded rahalises väljenduses ei ole määratlenud.

3.2 2009. aastal lõpetatud ja alustatud uurimised

Aruandlusaasta jooksul lõpetati nelja juhtumi uurimine. Neist üks juhtum oli toimunud eelmise aasta lõpus. 2009. aasta jooksul ei toimunud Eestis ühtegi tõsist raudteeõnnetust. Seetõttu olid kõik uuritavad juhtumid algatatud „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ artikli 21 lõike (6) kohaselt, mis lubab liikmesmaadel uurida ka teisi juhtumeid, mis ei ole tõsised õnnetused. Siseriiklikult on õnnetusjuhtumite uurimise alustamine sätestatud „Raudteeseaduse“ paragrahvi 42 lõigetega (4) ja (5). „Raudteeseaduse“ sätestatud uurimise algatamine on kooskõlas direktiivi sätetega.

Kõik aasta jooksul uuritud juhtumid olid direktiivi mõttes toimunud raudteesüsteemides ja seaduse mõttes raudteel.

Aasta jooksul lõpetatud uurimistega juhtumeid iseloomustab järgmine tabel:

2009. aastal lõpetatud uurimised

Tabel 2

Toimumise kuupäev	Uuritava juhtumi nimetus (juhtumi liigitus ja asukoht)	Õiguslik alus	Lõpetamise kuupäev
04.12.2008	Raudteeveeremi rööbastelt mahaminek kaubarongi koosseisus, õnnetus Kunda – Rakvere jaamavahel Aluvere soos, km 7 pk 5	i	07.04.2009
18.02.2009	Veeremiosa teele kukkumine, intsident (muu juhtum) Vaivara jaamas, km 288,804	i	22.05.2009
24.05.2009	Sõiduauto ja reisirongi kokkupõrge, raudteeületuskoha õnnetus Rakke – Vägeva jaamavahel Vägeva ülesõidul, km 359,001	i	28.10.2009
26.08.2009	Sõiduauto ja reisirongi kokkupõrge, raudteeületuskoha õnnetus Kärkna – Tartu jaamavahel Tiksoja ülesõidul, km 423,631	i	16.12.2009

Uurimise alus: i = vastavalt ohutusdirektiivile

Siseriiklikult liigituvad uuritud juhtumid esimese astme õnnetusteks järgmiselt: 04.12.2008 Aluvere soos toimunud raudteeveeremi rööbastelt mahaminek, kuna selle tagajärjel kestis liikluskatkestus rohkem kui 12 tundi, 24.05.2009 Vägeva ülesõidul ja 26.08.2009 Tiksoja

ülesõidul toimunud õnnetused, kuna neis õnnetustes hukkus teise transpordivahendi rongiga kokkupõrke tagajärjel inimene.

Vaivara jaamas 18.02.2009 veeremiosa teele kukkumine tekitas rööbasteele vigastusi, mistõttu siseriiklikult liigitus antud juhtum raudteeavarii hulka.

Aruandlusaasta lõpus toimus raudteeliiklusõnnetus, mille uurimist uurimisüksus alustas ja selle uurimine jätkus järgmisel aastal. Siseriiklikult kuulub antud juhtum esimese astme õnnetuste hulka ja tema uurimine on „Raudteeseaduse“ § 42 lõike (4) kohaselt kohustuslik. Euroopa Liidus on antud juhtumi uurimise aluseks “Raudteede ohutusdirektiivi“ 2004/49/EÜ artikkel 21.

Andmed eelmainitud juhtumi kohta on esitatud järgmises tabelis:

2009. aastal alustatud uurimised

Tabel 3

Toimumise kuupäev	Uuritava juhtumi nimetus (juhtumi liigitus ja asukoht)	Õiguslik alus
21.11.2009	Veoauto ja reisirongi kokkupõrge, raudteeületuskoha õnnetus Liiva – Kiisa jaamavahel Männiku ülesõidul, km 14,599	i

Uurimise alus: i = vastavalt ohutusdirektiivile

3.3 2009. aastal lõpetatud uurimiste kokkuvõtte

Kunda 04.12.2008



Päeval, kell 13.15 toimus AS Kunda Trans raudteeinfrastruktuuril sama ettevõtte kaubarongi viimase kuue vaguni rööbastelt mahaminek Kunda – Rakvere jaamavahel Aluveres soos.

Kaubarong sõitis vähese hooldusega teetammil lubatud sõidukiiruse 25km/h asemel kiirusega 38km/h. Soisel pinnasel toimus sügisvihmade ajal raudtee pealisehituse all asuva muldkeha pehmenemine sinna kogunenud liigniiskuse tõttu. Rongi tekitatud vibratsioonid panid liikvele rööbastee all oleva pinnase. Rongi raskuse ja pinnaselihke koosmõjul tekkis rongi all oleval teel rööpamurd ja liiprite purunemine, mille tagajärjel toimus viimaste vagunite rööbastelt mahaminek.

Õnnetuse tagajärjel inimvigastused puudusid. Kahjustada said rööbastelt mahaläinud 6 vagunit, mille rattapaarid, pöördvankrid, piduri- ja sidurisüsteemid said vigastusi. Raudteeinfrastruktuuri vigastusi oli 138m ulatuses, mille tulemusena likvideeriti rööpamurd ja vahetati välja liipreid 1km pikkusel teel.

Taastamistöde käigus vabastati hiljem 5 vagunit 339,65t veostest, millega tekkis kahju kolmandale osapoolle. Keskkonnakahjud õnnetuse tagajärjel puudusid.

Taastamistöid tehti ainult päeva ajal, et mitte kahjustada raudteega paralleelselt kulgevat kõrgepinge elektriliini. Rongiliiklus oli rohkemaks kui 4 ööpäevaks katkestatud.

Uurimisaruandes tehti AS-le Kunda Trans 5 ettepanekut ohutuse juhtimissüsteemi täiustamiseks, töötajate vastutusmäära täpsustamiseks ning järelevalve tugevdamiseks. Ohutusasutusele tehti kaks ettepanekut järelevalve korraldamiseks.

Vaivara 18.02.2009



Hommikul kell 09.24 oli kaubarongi vedanud veduri 2TE116 nr 795 B-sektsiooni veoredukti ümbriskorpuse alumine kate tulnud lahti ja andis rippasendisse langedes vigastava löögi pöörme nr 30 pörkeprussile. Eelmisest pöörmest 58m kaugusel asuvale pöörmele nr 6 lähenedes vabanes kate ümbriskorpusest ja vigastas teele kukkudes selle pörkeprussi. Veoredukti ümbriskorpuse alumine kate jäi pöörme nr 6 sulgrööpa kannal juurde pidama. Selline intsident juhtus pöörmel Vaivara jaama sissesõidul. Raudteeseaduse mõttes oli tegu avariiga.

Vedur oli läbinud viimase ööpäeva jooksul tehnohoolduse Vene Föderatsiooni vedurite tehnohooldepunktis, kus avastati veoredukti juures asuva 6. rattapaari bandaaži veereosal süvend, mille mõõtmed jäid lubatavuse piiresse. Puudub veendumus, et veoredukti alumise kate kinnituspoldid olid jäigalt kinnitatud.

Eesti Vabariigi „Raudteeseaduse“ mõttes ei oma avarii sisse sattunud vedurile tehnohooldet teinud ettevõtte tegevusluba. Avarieelselt ei kasutanud vedurimeeskond piisavalt kõiki pikema kestvusega peatustes esinevaid võimalusi veduri tehnilise seisundi ülevaatamiseks. Vedurimeeskondadele kehtestatud juhend kordab üldjuhendeid nõudega pöörata erilist tähelepanu seadmetele detailide mahakukkumise vältimiseks.

Avarii põhjuseks tuleb lugeda veoredukti alumise kate kinnituspoldi lõtku, poltide kinnituse lõdvenemist, nende ärakukkumist ja veoredukti alumise kate alla langemist ning vabanemist veoreduktorist, mida soodustas 6. rattapaari parempoolse bandaaži veereosal asuva süvise pöörlemisel resonantsi tekkimine alumise kate lõtkuga otsa võnkumisega.

Raudteeliiklusohutuse suurendamiseks ja taoliste avariilukordade vähendamiseks tehti uurimisaruandes raudteeveoettevõttele 4 ettepanekut täpsustada ettevõtte ohutusjuhtimissüsteemi osana dokumenteeritud juhendit vedurite ülevaatuse teostamiseks, analüüsida vedurimeeskondade koolituste käigus vedurite ülevaatuse erinevaid toiminguid, kujundada vedurimeeskondades praktilisi tööharjumusi eeskirjade täpsel täitmisel ja tagada

tehnohoolde teostamine kooskõlas seadusandlusega. Ohutusasutusele tehti ettepanek analüüsida tehnohooldele kehtestatud nõudeid.

Vägeva 24.05.2009



Õhtul, kell 18.35 sõitis sõiduauto asulavälisel automaatselt reguleeritud Vägeva raudteeülesõidukohal kokkupõrkesse reisirongiga.

Kerges joobes olev autojuht oli tähelepanematu ja valis liiklustingimusi mitteametavalt liiga suure sõidukiiruse ja sõitis rongile küljelt sisse vaguni esimese pöördvankri ning esimese tamburi vahelisse piirkonda. Juhtumist soodustas nõrga intensiivsusega vilkuvate fooritulede raske märgatavus otse pealelangeva tugeva päikesevalguse taustal.

Õnnetusjärgselt oli auto paiskunud teelt välja aasale, juht saanud surma ning katusele pidama jäänud auto oli muutunud kasutuskõlbmatuks. Vigastada sai 5-vagunilise diiselrongi peas olnud mootorvaguni DR1B-3720 suruõhu- ja elektrisüsteem ning automaatused. Kahjustada oli saanud välisvärvi pind. Teisena rongis olnud haakevagunil DR1B-4720 oli samuti suruõhusüsteemi kahjustusi.

UurimisaruanDES tehti raudteeinfrastruktuuri-ettevõttele ettepanek planeerida ülesõidu seadmestamine kaasaegsete ülesõidufooridega. Ohutusasutusele tehti 5 ettepanekut, kus paluti kaardistada tehnilised, õiguslikud ja organisatsioonilised probleemid ülesõidufooride töö automaatse kontroll- ja andmesalvestamissüsteemide kasutuselevõtmiseks või olemasolevate süsteemide täiustamiseks ja kasutamise laiendamiseks.

Tiksoja 26.08.2009



Hommikul kell 09.41 toimus väljaspool tiheasustust asuval automaatselt seadistatud Tiksoja ülesõidul reisirongi ja sõiduauto kokkupõrge.

Reisirongina sõitnud diiselrong sõitis sõiduautole paremalt küljelt sisse, mille tulemusena sõiduauto esiosa paiskus sõidutee vastassõidusuuna sõidurajale ja tagumine osa teelt välja kraavi. Rong peatus ülesõidukohast 260m kaugusel rööbastel.

Autojuht sõitis ülesõidule veendumata, et ülesõit on läheneva rongi poolt hõivatud ja autol sinna sõit keelatud. Õnnetuse toimumist soodustasid vanemat tüüpi ülesõidufoori keelavate punaste vilkuvate tulede vähene intensiivsus olukorras, kus foorile pealelangev intensiivsem päikesekiirgus raskendas töötavate fooritulede märkamist autojuhi poolt.

Õnnetuse tagajärjel hukkus sõiduautos üksinda viibinud juht. Vigastada sai 3-vagunilise diiselrongi peas olnud mootorvaguni DR1BJ-3717 automaatsidur, lumeraud ja suruõhuvoolikud. Raudteeinfrastruktuur jäi terveks. Sõiduauto murdus kaheks osaks. Autol oli vigastatud terve kere ning parem külg. Purunenud olid kõik klaasid, eemaldunud parempoolsed uksed ja kõrvalistuja iste. Auto muutus kasutuskõlbmatuks.

Raudteeliikluse ohuolukorda suurendab ülesõidukoha lähedal raudteest 15,5m kaugusel vedurimeeskonna ja autojuhi teineteise nähtavust piirav elumaja, kõrvalhooned ja viljapuuad.

Urimisaruande lõpus on raudteeinfrastruktuuri valdajale tehtud kaks ettepanekut ülesõidukoha riskianalüüsi tegemiseks. Ohutusasutusele on suunatud üks ettepanek riskianalüüsi adekvaatsusele hinnangu andmiseks. Üks ettepanek on tehtud politseile järelevalve teostamiseks ja üks ettepanek kohalikule omavalitsusele elanikele elukoha leidmiseks.

3.4 Uurimiste kommentaarid

Aasta jooksul lõpetati 4 juhtumi uurimine. Raudteeõnnetuste uurimisüksus ei alustanud ühegi sellise juhtumi uurimist, mis oleks mingitel põhjustel katkestatud ja mida ei oleks isegi järgmisel aastal jätkatud.

Uuritud juhtumitest kaks toimusid raudteeülesõidukohtadel. Neis juhtumites said kannatada inimesed. Viimase viie aasta kohta kirjeldab vigastatuid ja hukkunuid uuritud juhtumites järgmine tabel:

Vigastatute ja hukkunute üldarv

Tabel 4

Aasta	Hukkunuid	Vigastatuid maantesõidukis/ neist raskelt	Vigastatuid raudteeveeremis/ neist raskelt
2005	2	13	1
2006	-	8	7
2007	4	6/2	5/1
2008	1	-	-
2009	2	-	-
Kokku	9	27	13

Eelnevast tabelist nähtub, et kõigi uuritud juhtumite korral aasta jooksul ei ületa hukkunute arv viit inimest ja viie aasta kokkuvõttes jääb hukkunute koguarv alla 10. Kahel viimasel aastal ei ole olnud vigastatuid ei raudteeveeremis ega ka maantesõidukis.

Vigastatute ja hukkunute arvu jaotust aitab lähemalt selgitada järgmine tabel:

Vigastatuid ja hukkunuid personaalse jaotuse järgi

Tabel 5

Personaalne jaotus		Aasta, hulk				
		2005	2006	2007	2008	2009
Hukkunuid	Reisijad	-	-	-	-	-
	Personal	-	-	-	-	-
	Kolmandad isikud	2	-	4	1	2
	Kokku	2	-	4	1	2
Vigastatuid	Reisijad	-	6	1	-	-
	Personal	1	1	4	-	-
	Kolmandad isikud	13	8	6	-	-
	Kokku	14	15	11	-	-

Eelnevast tabelist nähtub, et uuritud juhtumites on hukkunuteks vaid kolmandad isikud. Nendeks on olnud raudteeülesõidukohtadel toimunud õnnetustes maanteeliiklusvahendis viibinud isikud. Teistes uuritud õnnetustes surmajuhtumeid ei ole olnud. Vigastada saanute seas on suurem osatähtsus olnud kolmandatel isikutel. Kahe viimase aasta jooksul uuritud juhtumites vigastatuid ei ole olnud.

Aruandlusaasta jooksul inimese surmaga lõppenud uuritud juhtumid toimusid raudteeülesõidukohtadel. Juhtumi põhjuste seas oli märkimisväärne roll autojuhi tähelepanu hajumisel intensiivse päikesevalguse mõjul. Mõlemad õnnetused toimusid töötavate foorisignalisatsioonidega reguleeritud ülesõitudel. Mõlemal juhtumil tuleb arvesse võtta ka autojuhi psüühilise seisundi ja reaktsioonikiiruse iseärasusi. Ühel juhul piiras autojuhi reaktsioonikiirust ja tähelepanu tema alkoholihoobes olek ja teisel juhi kõrge iga. Taolistel juhtudel sõltub rooli istumine ja sõidumaneeri valik autojuhi enesehinnangu adekvaatsusest. Sõidu kestel muutuvate liiklusolude hindamine ja nendega arvestamine on üks juhipoolseid meetmeid liiklusohutuse suurendamiseks. Ohuolukorrast intensiivsema erinevatele meeltele mõjuva teavitamissüsteemi kasutuselevõtt on liikluskorraldajate poolne võimalus liiklusohutust suurendada.

3.5 Viimase viie aasta jooksul uuritud õnnetused ja intsidendid (2005 – 2009)

Eestis ei ole viimase viie aasta jooksul toimunud ühtegi õnnetust, mille uurimist oleks alustatud „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ artiklile 19 tuginedes. Kõik uuritavad juhtumid on artikli 21 kohased juhtumid, neid iseloomustab järgmine tabel:

Uuritud juhtumid aastate lõikes

Tabel 6

Juhtumi nimetus	Aasta, uurimiste arv					
	2005	2006	2007	2008	2009	Kokku
Rongide kokkupõrge	-	-	-	-	-	-
Rongi kokkupõrge takistusega	-	-	1	-	-	1
Rongi rööbastelt mahaminek	2	1	1	-	1	5
Õnnetus raudteeületuskohal	25	18	12	1	2	58
Õnnetus inimesele liikuva rongi poolt	-	-	-	-	-	-
Tulekahju rongis	-	-	-	-	-	-
Õnnetus ohtlike veostega	-	-	-	-	-	-
Intsident	-	1	-	-	1	2
Kokku	27	20	14	1	4	66

Eelnevast tabelist nähtub, et aastate jooksul uuritud juhtumite hulk on erinev. Suurim muudatus toimus 2007. aastal, kui kohaldati Eesti õigusruumi ohutusdirektiiv. Raudteeõnnetuse uurimise alustamiseks hinnatakse toimunud juhtumi asjaolusid. Kui juhtumi hindamisel selgub, et antud juhtum oleks võinud sarnaste tingimuste korral põhjustada ulatuslikumaid kahjustusi või muid tähendust omavaid asjaolusid, siis otsustab uurimisüksus juhtumit uurida.

4. Ettepanekud

4.1 Ettepanekute lühiülevaade ja esitlus

Uurimisaruannetes tehtavaid ettepanekuid raudteeliiklusohutuse suurendamiseks võib valdkondade kaupa süstematiseerida. Ülevaate ettepanekutest aastate lõikes annab järgmine tabel:

Ettepanekud ohutuse suurendamiseks

Tabel 7

Ettepaneku valdkond	Aasta, ettepanekute arv				
	2005	2006	2007	2008	2009
Raudteeinfrastruktuuri hooldamine ja korrashoid	8	1	-	1	-
Raudteeveeremi hooldus, korrashoid ja käitlemine	4	5	-	-	1
Järelevalve korraldamine	9	7	2	1	5
Maanteede liikluskorraldus, liikluskorraldusvahendid	33	10	7	-	-
Teede talihooldustööde tegemine	7	6	6	-	-
Liikluspropaganda, koolitus	17	14	3	-	-
Muudatused õigusaktides, korralduslikes eeskirjades	17	8	5	2	5
Signalisatsiooniseadmete töö, raudteeliikluskorraldus	17	9	7	-	4
Raudtee sidevahendite töö korraldamine	6	4	1	-	-
Raudteelaste kutsequalifikatsioon	2	2	1	-	1
Muud korralduslikud meetmed	32	22	19	-	7
Kokku	152	88	51	4	23

Aasta jooksul tehti uurimisaruannetes ettepanekuid kuuele adressaadile. Kõikidelt on saadud aruanded ettepanekute menetlemise kohta.

Kõige suurem hulk ettepanekuid oli suunatud ohutusasutusele - Tehnilise Järelevalve Ametile. Ohutusasutus menetles kõiki 9 ettepanekut. Menetlemistulemuste põhjal koostas ohutusasutus aruande, mille kohaselt oli aruande esitamise hetkeks aktsepteeritud ja täidetud 4 ning menetlemine jätkub 5 ettepanekuga.

Raudteeveo- ja infrastruktuuri-ettevõtetele oli suunatud 12 ettepanekut. Neist AS Kunda Transile 5 ettepanekut, AS Eesti Raudteele 3 ettepanekut ja Westgate Transport OÜ-le 4 ettepanekut. Lisaks oli üks ettepanek suunatud kohalikule omavalitsusele ja üks ettepanek politseile. Kõigi ettepanekute menetlemisega adressaadid tegelesid ja menetlemine leidis kajastamist uurimisüksusele esitatud aruannetes.

Raudteeveo-ettevõtte Westgate Transport OÜ peatas konjunktuursetel kaalutlustel omaniku tahtel raudteeveoteenuse osutamise alates 01.06.2009, mistõttu tehtud ettepanekud ei olnud ettevõttele enam aktuaalsed. Ettevõtte ei välista raudteeveotegevuse taastamist, millega ta on taas valmis täitma kõiki liiklusohutuse nõudeid. Ettepanekute menetlemine Westgate Transport OÜ poolt jätkub olude muutudes.

Ettepanekute menetlemine

Tabel 8

Ettepanekud		Ettepaneku seis							
		Rakendatud		Menetlemine jätkub		Tagasilükatud		Info puudub	
Aasta	Hulk	Hulk	%	Hulk	%	Hulk	%	Hulk	%
2006	88	25	28,41	15	17,04	1	01,14	47	53,41
2007	51	21	41,18	28	54,90	-	-	2	03,92
2008	4	4	100	-	-	-	-	-	-
2009	23	6	26,09	17	73,91	-	-	-	-
Kokku	166	56	33,74	60	36,14	1	0,60	49	29,52

4.2 2009. aasta ettepanekud

Aasta jooksul uurimisaruanetes raudteeliiklusohutuse suurendamiseks tehtud ettepanekud on loetletud käesolevas alajaotuses. Ettepanekud on rühmitatud sõltuvalt adressaatidele.

AS Kunda Trans on raudteeinfrastruktuuri ja raudteeveo ettevõtja, mille infrastruktuuril toimus sama ettevõtte veeremiga õnnetus. AS Kunda Transile tehti järgmised ettepanekud:

1. Täiustada ohutusjuhtimise süsteemi raudteeveeremi kiirusmeerikute korrashoiu, kasutamise ja järelevalve teostamiseks. Tagada seadmete sihipärane ja kõigi fikseeritavate andmete olemasolu, säilivus ning kasutamine liiklusohutuse tõstmisel.
2. Koos ametiisikute vastutusmäära täpsustamisega, täiustada ohutusjuhtimise süsteemi rööbastee tehnilise seisukorra järelevalve teostamiseks ja tulemuste menetlemise korrast.

3. Täiustada ohutusjuhtimise süsteemi riskide hindamise korra kehtestamisega. Määratleda kõikide lülide vastutus ja meetodid teabe hankimisel, säilitamisel, edastamisel, töötlemisel ja meetmete rakendamisel vastavalt oma võimupiiridele.
4. Koostada riskianalüüs raudteeinfrastruktuuri seisundile Aluvere soos.
5. Kehtestada ettevõttes meetmed raudteeveeremi kiiruspiirangutest kinnipidamise tagamiseks.

Westgate Transport OÜ on raudteeveoettevõtja, mille kaubarongiga juhtus intsident avalikul raudteel. Westgate Transport OÜ-le tehti järgmised ettepanekud:

1. Vaadata läbi eeskiri „Vedurile tehnilise ülevaatus TO-1 käigus teostatavad tööd“ ning täpsustada seda vedurimeeskondade konkreetsete kohustustega detailide raudteele kukkumise kaitsevahendite kontrolli kohta.
2. Ettevõttesiseses täiendkoolituse raames kujundada vedurimeeskondades püsikindlad seosed teadmiste ja nende praktilise kasutamise vahel tööharjumuste näol veduri ülevaatus teostamisel.
3. Viia ettevõtte halduses olevate Eesti avalikel raudteedel sõitvate vedurite tehnohooldeteostamine kooskõlla „Raudteeseaduses“ kehtestatud nõuetega.
4. Täpsustada ohutusjuhtimise süsteemi kasutamiskiiranguid, et nad vastaksid „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ ja „Raudteeseaduse“ mõttele.

AS Eesti Raudtee on kontsern, mille tütarettevõtte AS EVR Infra valdab raudteeinfrastruktuuri, millel toimus aasta jooksul uuritud juhtumitest üks intsident ja kaks raudteeõnnetust. AS Eesti Raudteele tehti järgmised ettepanekud:

1. Kavandada Vägeva raudteeülesõidukoha kaasaegsete kolmepealiste LED-tüüpi valgusallikatega ülesõidufooridega seadmestamine.
2. Tuginedes AS EVR Infra raudteeinfrastruktuuri majandamise ohutusjuhtimise süsteemile, koostada riskianalüüs Tiksoja ülesõidu kohta.
3. Tuginedes Tiksoja ülesõidu riskianalüüsile, kujundada seisukoht antud ülesõidukoha võimalikuks täiendavaks seadmestamiseks tõkkepuudega või meetmete rakendamiseks nähtavusulatuse suurendamiseks.

Lõuna Politseiprefektuuri tegevuspiirkonda jääb raudteeülesõit, millel toimus üks uuritud raudteeõnnetus. Lõuna Politseiprefektuuri Tartu politseiosakonnale tehti järgmine ettepanek:

1. Tihendada liiklusjärelvalve korras kontrolli Tiksoja ülesõidu läheduses maanteeliiklejatele kehtestatud kiiruspiirangutest kinnipidamise üle.

Tähtvere Vallavalitsuse haldusterritooriumile jääb raudteeülesõidukoht, millel toimus üks uuritud raudteeõnnetus. Tähtvere Vallavalitsusele tehti järgmine ettepanek:

1. Koostöös AS Eesti Raudteega leida võimalusi Tiksoja ülesõidukoha nähtavust piirava hoone elanikest vabastamiseks.

Tehnilise Järelevalve Amet täidab Eestis ohutusasutuse ülesandeid. Tema vastutusalasse jääb järelevalve teostamine raudteeinfrastruktuuri- ja raudteeveoettevõtjate üle. Tehnilise Järelevalve Ametile tehti aasta jooksul uuritud juhtumite kohta järgmised ettepanekud:

1. Kavandada kontroll AS Kunda Trans raudteeveeremi kiirusmeerikute kasutamise ja ettevõttesise järelevalve toimimise üle.
2. Kavandada AS Kunda Trans üle selliste järelevalve meetmete rakendamine, mis suunavad ettevõtet süsteempärasele ohutusteabe kogumisele, analüüsile, järelduste tegemisele ning neist tulenevalt täiendavate meetmete süsteempärasele kasutamisele raudteeliiklusohutuse tõstmisel.
3. Kujundada seisukoht tehnohoorde käigus veduri veermikul asuvate normile vastavate defektide avastamisest vedurimeeskondadele hoiatusteate edastamise vajadusest eesmärgiga defekti meeskonna kõrgendatud tähelepanu all hoida.
4. Kaardistada tehnilised, õiguslikud ja organisatsioonilised probleemid, mis on seotud veduri ja muu iseliikuva raudteeveeremi pardaseadmetel või muul viisil eeloleva raudteeülesõidufooride töö kohta teabe näitamiseks ja sõltuvalt teabe saamise viisist võimaliku otstarbe kohta pardaseadmete poolt selle salvestamiseks.
5. Kaardistada tehnilised, õiguslikud ja organisatsioonilised probleemid, mis on seotud ülesõidufooride automaatse kontroll- ja registreerimisseadmete kasutuselevõtuks ja olemasolevate seadmete kasutusala laiendamiseks ning töömeetodite edasiarendamiseks raudteeinfrastruktuuri ettevõtetes.
6. Kujundada seisukoht raudteeveeremi juhi töökoha perspektiivselt võimaliku varustamise vajalikkusest teabega eeloleva ülesõidufoori töö kohta.
7. Kujundada seisukoht ülesõidufoori automaatse kontroll- ja töö registreerimissüsteemi väljatöötamise perspektiivsest vajadusest raudteeinfrastruktuuri ettevõtete poolt.
8. Rakendada meetmeid Vägeva raudteeülesõidukoha liiklusohutumaks muutmisel intensiivsema kiirgusallikaga ülesõidufoori paigaldamiseks.
9. Kontrollida AS Eesti Raudtee riskianalüüsi koostamist ja anda raudteeohutuse seisukohalt hinnang järelduste adekvaatsusele ning nende elluviimise kavale.

Lisad

Lisa 1/1

Ettepanekute menetlemine – Kunda, 04.12.2008

Kuupäev ja kellaeg	04.12.2008, kell 13.15		
Asukoht	AS Kunda Trans infrastruktuuril Kunda – Rakvere jaamavahel Aluvere soos, km 7 pk 5.		
Juhtumi liigitus	Raudteeõnnetus - raudteeveeremi rööbastelt mahaminek rongi koosseisus.		
Rongi liik ja number	Kaubarong nr 041205		
Maantee sõiduk	-		
		Rongis	Maantee- sõidukis
Inimesi rongis	Meeskond	4	-
	Reisijad	-	-
Surmavalt vigastatuid	Meeskond	-	-
	Reisijad	-	-
Raskelt vigastatuid	Meeskond	-	-
	Reisijad	-	-
Kergelt vigastatuid	Meeskond	-	-
	Reisijad	-	-
Veeremi vigastused	Kuue poolvaguni rattapaaride, piduri- ja sidurisüsteemide vigastused.		
Infrastruktuuri varustuse vigastused	Raudtee vigastused 138m pikkuselt, sealhulgas rööpamurd.		
Muud vigastused	-		
Kokkuvõte:			

Rong sõitis sügisvihmade tagajärjel pehmenenud soisel pinnal asuval raudteel lubatud kiirusest suurema kiirusega, kui pinnaselihke tõttu rongi all tekkis rööpamurd, mis põhjustas 6 vaguni rööbastelt mahamineku.		
Uurimisaruande valmimisaeg		07.04.2009
Ettepanek nr 01	Ettevõttes ei ole tagatud piisav järelevalve kiirusmeerikute kasutamise üle.	
	Täiustada ohutuse juhtimissüsteemi raudteeveeremi kiirusmeerikute korrashoiu, kasutamise ja järelevalve teostamiseks. Tagada seadmete sihipärane ja kõigi fikseeritavate andmete olemasolu, säilivus ning kasutamine liiklusohutuse tõstmisel.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
mai 2009 kuni mai 2014	Menetlemine jätkub	Peetakse kinni ettevõttes kehtestatud rongi kaaludest sügistalvisel ja kevadisel perioodil. Täiendatakse ohutuse juhtimissüsteemi ja vedurijuhtide ametijuhendit kiirusmeeriku kasutamise ja korrasoleku jälgimiseks.
Ettepanek nr 02	Ettevõttes puudub piisav ülevaade infrastruktuuri seisundist.	
	Koos ametiisikute vastutusmäära täpsustamisega, täiustada ohutusjuhtimise süsteemi rööbastee tehnilise seisukorra järelevalve teostamiseks ja tulemuste menetlemise korrast.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
30.03.2010	Aktsepteeritud ja täidetud	Tõhustatud järelevalvet vedurijuhtide pidurikasutusjuhendi ja kiirusmeeriku kasutusjuhendi täitmist koos vedurijuhtide kaasamisega 1 kord kvartalis.
Ettepanek nr 03	Ettevõttes puudub terviklik riskide hindamise kord.	
	Täiustada ohutuse juhtimissüsteemi riskide hindamise korra kehtestamisega. Määratleda kõikide lülide vastutus ja meetodid teabe hankimisel, säilitamisel, edastamisel, töötlemisel ja meetmete rakendamisel vastavalt oma võimupiiridele.	

Kuupäev	Seis	Selgitus
mai 2009 kuni mai 2014	Menetlemine jätkub	Toimub olemasoleva ohutusjuhtimise süsteemi analüüs ja täiendamine. Ettevõttes on moodustatud komisjon infrastruktuuri riskide analüüsiks koosseisus transpordiosakonna juhataja, jaamaülem ja teemeister.
Ettepanek nr 04	Ettevõttel puudub adekvaatne hinnang raudteeinfrastruktuuri seisundile Aluvere soos.	
	Koostada riskianalüüs raudteeinfrastruktuuri seisundile Aluvere soos.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
13.04.2010	Menetlemine jätkub	Aluvere soos oleva raudteelõigu seisukorra lõplik hinnang ja vajalikud tööd saab määrata peale suurvee lõppu.
Ettepanek nr 05	Õnnetusse sattunud rongi vedurimeeskond ei pidanud kinni kiiruspiirangutest.	
	Kehtestada ettevõttes meetmed raudteeveeremi kiiruspiirangutest kinnipidamise tagamiseks.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
13.04.2010	Menetlemine jätkub	Iga kuu alguses viiakse vedurijuhtidega läbi eelneva kuu kiirusrežiimist kinnipidamise analüüs kiirusmeerikute lintidel olevate näitude alusel.
Ettepanek nr 06	Ettevõttes puudub terviklik lähenemine kiirusmeerikute kasutamise üle.	
	NSA-I kavandada kontroll AS Kunda Trans raudteeveeremi kiirusmeerikute kasutamise ja ettevõttesise järelevalve toimimise üle.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
06.05.2009	Aktsepteeritud ja täidetud	Järelevalve toimingute käigus tuvastati, et ettevõtjal on rakendatud vajalikud juhendid. Juhendite regulatsioonidega tagatakse kiirusmeerikute kasutamise korraldamine. Samuti on sätestatud

		ettevõttesisene järelvalve korraldamine.
Ettepanek nr 07	Juhtumi uurimise käigus selgus ettevõtte ohutustegevuses järjekindluse ja süsteemipärasuse puudumine.	
	NSA-l kavandada AS Kunda Trans üle selliste järelvalve meetmete rakendamine, mis suunavad ettevõtet süsteemipärasele ohutusteabe kogumisele, analüüsile, järelduste tegemisele ning neist tulenevalt täiendavate meetmete süsteemipärasele kasutamisele raudteeliiklusohutuse tõstmisel.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
06.05.2009 juuli-november 2009	Menetlemine jätkub	Teostati ettevõttes järelvalvetoimingud. Suunavate tegevuste tulemusena on ettevõtja ohutuse juhtimissüsteemi sisse viidud täiendused, mis arvestavad vajadust tagada ettevõtte ohutusalaste tegevuste süsteemsus ja läbipaistvus.

Ettepanekute menetlemine – Vaivara, 18.02.2009

Kuupäev ja kellaeg	18.02.2009, kell 09.24		
Asukoht	AS EVR Infra infrastruktuuril Vaivara jaama sissesõidul pöörmel nr 30, km 288,804.		
Juhtumi liigitus	Intsident (muu juhtum) – veduri veoredukti ümbriskorpuse alumise katte lahtitulek ja rippasendis vigastava löögi andmine pöörme pörkeprussile, katte kukkumine teele.		
Rongi liik ja number	Kaubarong nr 1556		
Maantesõiduk	-		
		Rongis	Maantee- sõidukis
Inimesi rongis	Meeskond	2	-
	Reisijad	-	-
Surmavalt vigastatuid	Meeskond	-	-
	Reisijad	-	-
Raskelt vigastatuid	Meeskond	-	-
	Reisijad	-	-
Kergelt vigastatuid	Meeskond	-	-
	Reisijad	-	-
Veeremi vigastused	Veduri veoredukti ümbriskorpuse alumise katte ja kinnituspoltide teele kukkumine ja deformeerumine.		
Infrastruktuuri varustuse vigastused	Kahe pöörme pörkeprusside vigastused.		
Muud vigastused	-		

Kokkuvõte:		
Kaubarongi vedur kaotas sõidu ajal veoredukti ümbriskorpuse alumise kate lahti tulnud kinnituspoldid. Vaivara jaama sisse sõites andis rippasendis kate vigastava löögi pöörme nr 30 pörkeprussile ning 58 meetri kaugusel langes teele pöörme nr 6 juures vigastades selle pörkeprussi.		
Uurimisaruande valmimisaeg	22.05.2009	
Ettepanek nr 01	Töökorras veermikul võivad esineda lubatu piiresse jäävad hälbed, mille olemasolust teadlik vedurimeeskond saab keskendada oma tähelepanu hälvete muutustes ette tulla võivatele liiklusohlikele seisunditele.	
	Kujundada seisukoht tehnohooldde käigus veduri veermikul asuvate normile vastavate defektide avastamisest vedurimeeskondadele hoiatusteate edastamise vajadusest eesmärgiga defekti meeskonna kõrgendatud tähelepanu all hoida.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
01.04.2010	Aktsepteeritud ja täidetud	Käesolevaks hetkeks on tagatud olukord, kus võrgustikus liikuvad vedurid läbivad korralisi hooldusi ja remonte selliselt, et on tagatud kogu protsessi läbipaistvus ja nõuetele vastavus.
Ettepanek nr 02	Eeskiri ei sisaldanud täpset kohustust kontrollida detailide raudteele kukkumise kaitsevahendeid.	
	Vaadata läbi eeskiri „Vedurile tehnilise ülevaatus TO-1 käigus teostatavad tööd“ ning täpsustada seda vedurimeeskondade konkreetsete kohustustega detailide raudteele kukkumise kaitsevahendite kontrolli kohta.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
01.06.2009	Menetlemine jätkub peale veoteenuse taasalustamise otsuse vastuvõtmist.	Lepinguliste suhete puudumise tõttu AS EVR Infra infrastruktuuri kasutamiseks ei ole ettepanek eeskirja täiendamiseks aktuaalne. Raudteekaubaveo taasalustamise korral täidab ettevõtte kõiki nõudeid rongide liiklusohutuse tagamiseks.
Ettepanek nr 03	Vedurimeeskonnal ei olnud välja kujunenud kindlaid	

	töõharjumusi oma teadmisi ja oskusi eeskirjadekohaselt rakendada.	
	Ettevõttesiseses täiendkoolituse raames kujundada vedurimeeskondades püsikindlad seosed teadmiste ja nende praktilise kasutamise vahel töõharjumuste näol veduri ülevaatuse teostamisel.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
01.06.2009	Menetlemine jätkub peale veeteenuse osutamise otsuse taasalustamise otsuse vastuvõtmist.	Raudteeveotegevuse lõpetamisest tingituna ei ole ettepanek ettevõttele aktuaalne. Raudteekaubaveo taasalustamisel täidetakse taas kõiki nõudeid liiklusohutuse tagamiseks.
Ettepanek nr 04	Ettevõtte korraldas vedurite tehnohoolde Eesti „Raudteeseadusega“ mitte kooskõlas olevalt.	
	Viia ettevõtte halduses olevate Eesti avalikel raudteedel sõitvate vedurite tehnohoolde teostamine kooskõlla „Raudteeseaduses“ kehtestatud nõuetega.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
mai 2009	Menetlemine jätkub peale raudteekaubaveo taasalustamise otsuse vastuvõtmist.	Ettevõtja kavandas 2009/2010 liiklusgraafiku perioodi algusest alates veduritele vajalike tehnohoolduste teostamist Eesti Vabariigis, mis on kooskõlas „Raudteeseaduse“ sätetega.
01.06.2009		Raudteekaubaveo peatamise tõttu ei ole ettepanek ettevõttele aktuaalne. Kaubaveo taasalustamisel täidetakse kõiki nõudeid rongide liiklusohutuse tagamiseks.
Ettepanek nr 05	Ettevõtte oli kehtestanud piirangu avalikustada ohutusjuhtimise süsteemi, mis on vastavalt raudteeohutuse direktiivile ja raudteeseadusele vastuolus raudteeõnnetuste ohutusuurimise läbiviimise ja tulemuste avalikustamisega.	
	Täpsustada ohutusjuhtimise süsteemi kasutamispõiranguid, et nad vastaksid „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ ja „Raudteeseaduse“ mõttele.	
Kuupäev	Seis	Selgitus

01.06.2009	Menetlemine jätkub peale raudteekaubaveo taaslustamise otsuse vastuvõtmist.	Ettevõtte ei oma lepingulisi suhteid AS EVR Infra raudteeinfrastruktuuri kasutamiseks. Raudteekaubaveo taaslustamisel täidetakse kõiki nõudeid liiklusohutuse tagamiseks.
------------	---	---

Ettepanekute menetlemine – Vägeva, 24.05.2009

Kuupäev ja kellaeg	24.05.2009, kell 18.35		
Asukoht	AS EVR Infra infrastruktuuril Rakke – Vägeva jaamavahel Vägeva ülesõidul, km 359,001.		
Juhtumi liigitus	Raudteeületuskoha õnnetusjuhtum, reisirongi kokkupõrge teise transpordivahendiga, millega kaasnes üks inimohver.		
Rongi liik ja number	Reisirong nr 0014		
Maanteeõiduk	Sõiduauto Fiat Doblo		
		Rongis	Maantee-õidukis
Inimesi rongis	Meeskond	4	1
	Reisijad	120	-
Surmavalt vigastatuid	Meeskond	-	1
	Reisijad	-	-
Raskelt vigastatuid	Meeskond	-	-
	Reisijad	-	-
Kergelt vigastatuid	Meeskond	-	-
	Reisijad	-	-
Veeremi vigastused	Mootorvagunil DR1B-3720 sai vigastusi suruõhusüsteem, akude kast, automaatused ja välisvärv, haakevagunil DR1B-4720 sai kahjustusi suruõhusüsteem.		
Infrastruktuuri varustuse vigastused	-		
Muud vigastused	Sõiduauto Fiat Doblo muutus		

	kasutuskõlbmatuks.	
Kokkuvõtte:		
Reisiringile nr 0014 sõitis automaatselt reguleeritud ülesõidukohal esimesse vagunisse küljelt sisse sõiduauto Fiat Doblo.		
Uurimisaruande valmimisaeg	28.10.2009	
Ettepanek nr 01	Ülesõidukoht oli seadmestatud väiksema kiirusintensiivsusega vanemat tüüpi fooridega.	
	Kavandada Vägeva raudteeülesõidukoha kaasaegsete kolmepealiste LED-tüüpi valgusallikatega ülesõidufooridega seadmestamine.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
30.03.2010	Menetlemine jätkub	Renoveeritakse Vägeva ülesõidukoha automaatsignalisatsioon – sh. ülesõidukoht seadmestatakse 2011. a. esimesel poolaastal LED-tüüpi valgusallikatega ülesõidufooridega.
Ettepanek nr 02	Vedurimeeskonnal puudub teave eeloleva ülesõidufooride töö kohta.	
	Kaardistada tehnilised, õiguslikud ja organisatsioonilised probleemid, mis on seotud veduri ja muu iseliikuva raudteeveeremi pardaseadmetel või muul viisil eeloleva raudteeülesõidufooride töö kohta teabe näitamiseks ja sõltuvalt teabe saamise viisist võimaliku otstarbe kohta pardaseadmete poolt selle salvestamiseks.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
august, september 2009 01.04.2010	Aktsepteeritud ja täidetud	Tehniliste ja organisatsiooniliste küsimuste lahendamine on võimalik ETCS-i ja GSM-R juurutamisel. Õiguslikud alused on kavas luua TJA 2010. ja 2011. a. tööplaanis ette nähtud “Raudtee tehnokasutuseeskirja“ muutmise ettepanekute esitamise raames.
Ettepanek nr 03	Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtetes ei ole kõik ülesõidufoorid haaratud automaatsesse kontrollvõrgustikku, mis autentselt	

	registreeriks id fooride tööd.	
	Kaardistada tehnilised, õiguslikud ja organisatsioonilised probleemid, mis on seotud ülesõidufooride automaatse kontroll- ja registreerimis seadmete kasutuselevõtuks ja olemasolevate seadmete kasutusala laiendamiseks ning töömeetodite edasiarendamiseks raudteeinfrastruktuuri ettevõtetes.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
01.04.2010	Menetlemine jätkub	Menetlemisel on „Raudteeülesõidukoha ehitamise, korrashoiu ja kasutamise juhend“, mille eelnõusse on sisse viidud nõue, millega kohustatakse raudteeinfrastruktuuri valdajaid rakendama teabe edastamist ülesõidukoha seisundi kohta ning vastava info talletamist. Nimetatud kohustus hakkab eelnõu jõustumise järgselt kehtima viiteajaga, andmaks ettevõtjale võimalust oma tööd ja ressursse vastavalt planeerida.
Ettepanek nr 04	Vedurimeeskonnal puudub teave, kas eeloleval ülesõidul asuv foor töötab või mitte.	
	Kujundada seisukoht raudteeveeremi juhi töökoha perspektiivselt võimaliku varustamise vajalikkusest teabega eeloleva ülesõidufoori töö kohta.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
01.04.2010	Menetlemine jätkub	Käesoleval hetkel ei ole võimalik mõistlike pingutustega raudteeveeremi juhi töökohta nimetatud funktsionaalsust omavate seadmetega varustada, kuivõrd kasutuses olevatel seadmetel puudub tehniline valmidus. Tehnilise valmiduse saavutamiseks töötatakse läbi ETCS ja GSM-R rakendamise võimalused.
Ettepanek nr 05	Peale AS EVR Infra on ka teisi raudtee-infrastruktuuri ettevõtteid, mille ülesõidufooride tööd saab hinnata vaid kohapeal.	
	Kujundada seisukoht ülesõidufoori automaatse kontroll- ja töö registreerimissüsteemi väljatöötamise perspektiivsest vajadusest	

	raudteeinfrastruktuuri ettevõtete poolt.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
01.04.2010	Aktsepteeritud ja täidetud	„Raudtee tehnokasutuseeskirja“ uues eelnõus on vastav nõue üleminekuperioodiga kohustuslikuks muudetud.
Ettepanek nr 06	Ohutusasutus järelevalve organina saab mõjutada raudteeinfrastruktuuri ohutumaks muutmist.	
	Rakendada meetmeid Vägeva raudteeülesõidukoha liiklusohutumaks muutmisel intensiivsema kiirgusallikaga ülesõidufoori paigaldamiseks.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
01.04.2010	Menetlemine jätkub	Ohutusasutus on AS EVR Infra raudteeülesõitude komisjonis puudusena esile toonud Vägeva ülesõidu amortiseerunud foorisignalisatsiooni. Nimetatud asjaolu on tuvastatud järelevalve toimingutes 2009. a. Täiendava analüüsi lõpetamisel teeb ohutusasutus raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale ettepaneku erakorralise komisjoni moodustamiseks, ülesõidukoha nähtavuse hindamiseks ning mooduste leidmiseks fooride väljavahetamiseks 2010. a.

Ettepanekute menetlemine – Tiksoja, 26.08.2009

Kuupäev ja kellaeg	26.08.2009, kell 09.41		
Asukoht	AS EVR Infra infrastruktuuril Kärkna – Tartu jaamavahel Tiksoja ülesõidul, km 423,631.		
Juhtumi liigitus	Raudteeületuskoha õnnetus, reisiringi kokkupõrge teise transpordivahendiga, millega kaasnes üks inimohver.		
Rongi liik ja number	Reisiring nr 0210		
Maanteeõiduk	Sõiduauto Volkswagen Golf		
		Rongis	Maanteeõidukis
Inimesi rongis	Meeskond	3	1
	Reisijad	65	-
Surmavalt vigastatuid	Meeskond	-	1
	Reisijad	-	-
Raskelt vigastatuid	Meeskond	-	-
	Reisijad	-	-
Kergelt vigastatuid	Meeskond	-	-
	Reisijad	-	-
Veeremi vigastused	Mootorvaguni DR1BJ-3717 automaatsiduri kiige riputusdetailid, lumeraud ja suruõhuvoolikud said vigastusi.		
Infrastruktuuri varustuse vigastused	-		
Muud vigastused	Sõiduauto Volkswagen Golf muutus kasutuskõlbmatuks.		

Kokkuvõte:		
Reisirong nr 0210 sõitis automaatselt seadistatud Tiksoja raudteeülesõidukohal keelavat foorisignaali eiranud sõiduautole Volkswagen Golf küljelt pihta.		
Uurimisaruande valmimisaeg	16.12.2009	
Ettepanek nr 01	Tiksoja ülesõit on seadmestatud normidele vastavalt, kuid raudteeõnnetusi juhtub seal sagedamini kui teistel ülesõitudel.	
	Tuginedes AS EVR Infra raudteeinfrastruktuuri majandamise ohutusjuhtimise süsteemile, koostada riskianalüüs Tiksoja ülesõidu kohta.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
veebruar – märts 2010	Aktsepteeritud ja täidetud	Tiksoja raudteeülesõidukoha hindamise käigus selgitati välja raudteega seotud hädaolukorrani viia võivad ohud ning võimalike õnnetusi ennetada ja/või nende tagajärgi leevendavad meetmed.
Ettepanek nr 02	Riskianalüüsile tuginevalt on alust töötada välja täiendavad abinõud raudteeliiklusohutuse suurendamiseks olukorras, kus ülesõit on normikohaselt seadmestatud.	
	Tuginedes Tiksoja ülesõidu riskianalüüsile, kujundada seisukoht antud ülesõidukoha võimalikuks täiendavaks seadmestamiseks tõkkepuudega või meetmete rakendamiseks nähtavusulatuse suurendamiseks.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
september 2009	Menetlemine jätkub	AS EVR Infra varustas ülesõidukoha kolme tulega LED-fooridega, mis parendab oluliselt fooritulede nähtavust sõidukijuhtidele olukorras, kus päike paistab sõidukijuhi selja tagant fooride suunas.
30. aprill 2010		Ülesõidu kõrval asuvas hoones elava elanikuga on jõutud kokkuleppele, et viimane lammutab elamu juures oleva nähtavust enam piirava lauda ja raiub õunapuud. AS EVR Infra teostab ülesõidu kõikidest suundadest võsa lõikuse, taotleb

mai – juuli 2010		<p>Tähtvere Vallavalitsuselt elamukompleksi lammutamisloa ja lammutab elamu pärast elanike väljakolimist.</p> <p>Arvestades eeltoodud nähtavusulatuse parendamise meetmeid ja Tiksoja viadukti ehitamise planeerimist, ülesõidukoha tõkkepuudega seadmestamist ei ole kavandatud.</p>
Ettepanek nr 03	Liiklusohutust aitab suurendada maanteeliiklejate liikluskuulekuse parendamine.	
	Tihendada liiklusjärelvalve korras kontrolli Tiksoja ülesõidu läheduses maanteeliiklejatele kehtestatud kiiruspiirangutest kinnipidamise üle.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
2010. aastal 04.01; 11.01; 19.01; 20.01; 27.01; 04.02; 09.02; 16.02; 28.02; 01.03; 15.03; 16.03.	Menetlemine jätkub	Maanteeliiklejatele kiiruspiirangutest kinnipidamise kontroll. Avastatud 12 lubatud piirkiiruse ületajat ja 4 muud liikluseeskirjade rikkujat.
Ettepanek nr 04	Ohutusasutus järelvalveorganina saab hinnata riskianalüüsi ja sealt tulenevate järelduste ning kavandatavate abinõude adekvaatsust.	
	Kontrollida AS Eesti Raudtee riskianalüüsi koostamist ja anda raudteeohutuse seisukohalt hinnang järelduste adekvaatsusele ning nende elluviimise kavale.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
01.04.2010	Menetlemine jätkub	Ohutusasutus on teinud Tiksoja raudteeülesõidukohal aastate jooksul toimunud õnnetuste analüüsi ning teinud mitmeid ettepanekuid AS EVR Infrale parema nähtavuse saavutamiseks ülesõidukohal.
Ettepanek nr 05	Nähtavust ülesõidul piirab raudteele väga lähedal asuvad hooned.	

	Koostöös AS Eesti Raudteega leida võimalusi Tiksoja ülesõidukoha nähtavust piirava hoone elanikest vabastamiseks.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
19.03.2010	Menetlemine jätkub	Tähtvere Vallavalitsus teeb koostööd AS EVR Infraga nähtavust piirava elumaja üürnikest vabastamiseks. Ülesõidukoha nähtavusulatuse suurendamiseks rakendatakse ka teisi meetmeid. Tiksoja ülesõidukoha ohutumaks muutmiseks korraldatakse vallavalitsuse ruumes asjaosalistele ühisnõupidamised.