



OHUTUS-  
JUURDLUSE  
KESKUS

2018. a uuritud  
raudteeliiklusõnnetuste  
aastaruanne

Tallinn 2019



## Eessõna

Raudteeõnnetuste uurimisüksus moodustati Eestis 31. märtsil 2004, kui jõustus „Raudteede ohutuse direktiiv“ 2004/49/EÜ. Eialgu kuulus uurimisüksus Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kriisireguleerimise osakonna koosseisu. Multimodaalne OhutusjuurdLuse Keskus (OJK) eraldus kriisireguleerimise osakonnast 1. jaanuaril 2012. OhutusjuurdLuse Keskus uurib laeva-, lennu- ja raudteeõnnetusi ning vahejuhtumeid.

Raudteeõnnetuste uurimisel lähtutakse peamiselt „Raudteeseadusest“, mis on kohaldatud „Raudteede ohutuse direktiiviga“ 2004/49/EÜ. Seadus sätestab identselt direktiiviga raudteeohutust mõjutavate juhtumitena õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi ja vahejuhtumi. OJK korraldab kohustuslikus korras tõsise õnnetusjuhtumi uurimise. Muude juhtumite uurimise alustamise otsus langetatakse peale täiendavatele asjaoludele ja seostele hinnangu andmist.

Kulna raudteeülesõidukohal toimus 20. veebruaril 2018 veoki Scania ja reisirongi kokkupõrge, mille tulemusena läks rong rööbastelt maha. Surmajuhtumeid õnnetusega ei kaasnenud, kuid esines üks tõsine kehavigastus. Esialgvalt hindas OJK juhtumi materiaaleteks kahjudeks kuni 2 miljonit eurot. Hinnates juhtumi asjaolusid, algatas OJK juhtumi kohta ohutusjuurdLuse. Hiljem selgus, et kahjud ületasid 2 miljoni euro piiri, kuid vastavalt ettenähtud regulatsioonidele viis OJK õnnetusjuhtumi ohutusjuurdLuse lõpuni ilma juhtumit ümber kvalifitseerimata.

OhutusjuurdLus teeb Eestis kindlaks juhtumi asjaolud ja põhjused vastavalt juhtumi iseärasustele. Eesmärgiks on raudteeohutuse suurendamine, mitte aga kellegi süüdistamine või vastutusele viitamine. OhutusjuurdLus viiakse läbi sõltumatult ükskõik millisest teisest antud juhtumi menetlemise protsessist või tulemustest.

Raudteeõnnetuste uurija osaleb nii Kesk-Euroopa kui ka Põhjamaade raudteeõnnetuste uurijate regionaalsete töögruppide töös. Töögruppides vahetatakse uudset teavet raudteeohutuse ja ohutusjuurdLuse kohta. Eesti raudteeõnnetuste uurija esineb tavaliselt neil nõupidamistel oma töökogemusliku ettekandega.

## Sisukord

Avalikud raudteed Eesti Vabariigis	2
EESSÕNA	3
SISUKORD	4
1. SISSEJUHATUS OHUTUSJUURDLUSE ASUTUSE KOHTA	5
1.1 Õiguslik alus	5
1.2 Roll ja eesmärk	8
1.3 Organisatsioon	11
1.4 Organisatsiooniline struktuur	12
2. PROTSESSID OHUTUSJUURDLUSES	14
2.1 Uuritavad juhtumid	14
2.2 Ohutusjuurdlusse kaasatavad institutsioonid	14
2.3 Ohutusjuurdluse protsess ja uurimiskeskuse lähenemisviis	16
3. OHUTUSJUURDLUSED	19
3.1 Lõpetatud ohutusjuurdluste ülevaade	19
3.2 2018. aastal lõpetatud ja alustatud ohutusjuurdlused	20
3.3 2018. aastal lõpetatud ohutusjuurdluste kokkuvõtted	21
3.4 Ohutusjuurdluste kommentaarid	22
3.5 Viimase viie aasta jooksul uuritud õnnetused ja vahejuhtumid (2014-2018)	24
4. SOOVITUSED	26
4.1 Soovituste lühiülevaade ja esitlus	26
4.2 2018. aasta soovitused	27
LISAD	
Lisa 1 Soovituste menetlemine - Kulna, 20.02.2018	29

# 1. Sissejuhatus ohutusjuurdluse asutuse kohta

## 1.1 Õiguslik alus

Eestis alustati raudteeõnnetuste ohutusjuurdluste korraldamist 31. märtsist 2004, kui Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kriisireguleerimise osakonnas moodustati raudteeõnnetuste uurimisüksus. Õiguslikuks aluseks oli samal päeval jõustunud „Raudteeseadus“, mis lähtus Euroopa Parlamendi ja Nõukogu „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ sätetest.

Enne raudteeõnnetuste uurimisüksuse moodustamist oli kriisireguleerimise osakonnas moodustatud juba lennuõnnetuste uurimisüksus ja peale raudteeõnnetuste uurimisüksust lisandus ka laevaõnnetuste uurimisüksus. Kolme transpordivaldkonna uurimisüksused liideti 1. jaanuaril 2012 ühtseks multimodaalseks ministeeriumi struktuuris eraldi seisvaks Ohutusjuurdluse Keskuseks (OJK). Õiguslikult sätestati Ohutusjuurdluse Keskuse moodustamine muudatustega „Lennundusseaduses“, „Meresõiduohutuse seaduses“ ja „Raudteeseaduses“.

Multimodaalse Ohutusjuurdluse Keskuse tegevus on reguleeritud valdkondade kaupa „Lennundusseaduse“, „Meresõiduohutuse seaduse“ ja „Raudteeseaduse“ vastavate sätetega. Raudteevaldkonna kohta on „Raudteeseaduse“ § 42 lõikes 1 sätestatud, et õnnetusjuhtumite, tõsiste õnnetusjuhtumite ja vahejuhtumite ohutusjuurdlust korraldab Ohutusjuurdluse Keskus. Sama lõige sätestab ohutusjuurdluse läbiviimise ja sellega seonduvate otsuste tegemise sõltumatus. OJK lähtub ohutusjuurdluse läbiviimisel üksnes seadustest ja muudest õigusaktidest ning Eestile kohustuslikest välislepingutest. OJK ohutusjuurdlusala tegevuse üle teenistuslikku järelevalvet ei teostata. Samad põhimõtted on sätestatud vastavates seadustes mõlema teise transpordivaldkonna ohutusjuurdluse kohta. Vaatamata Ohutusjuurdluse Keskuse kuulumisele ministeeriumi struktuuri, on tema organisatsiooniline sõltumatus tagatud „Lennundusseaduse“ § 48 lõikega 2, mis sätestab OJK juhataja ametisse nimetamise ja ametist vabastamise Vabariigi Valitsuse poolt valdkonna eest vastutava ministri ettepanekul. Ohutusjuurdluse Keskuse juhataja nimetab ametisse ja vabastab ametist ning sõlmib ja lõpetab töölepingu OJK töötajatega. Ohutusjuurdluse Keskuse eelarve on sõltumatu ja kehtestatud Eesti Vabariigi Riigikogu poolt 2018. aasta riigieelarve seaduse objektikoodiga 20SE070004.

Ohutusjuurdluse Keskuse põhimäärus sätestab OJK tegevuse, suhted ja vahekorrad, samuti ülesanded, õigused ning kohustused. Lisaks seadustega kehtestatud sätestab põhimäärus OJK töökorraldus- ja muudes küsimustes aruandekohustuslikkuse kantsleri ja ministri ees. OJK lähtub töös majandus- ja kommunikatsiooniministri õigusaktidest, kantsleri käskkirjadest, sisekorraeeskirjast, asjaajamiskorrast, käesolevast põhimäärusest ja muudest õigusaktidest. Töökorraldus- ja muudes üldküsimustes tagab Ohutusjuurdluse Keskuse töö ministeerium. OJK teenistujate koosseisu kinnitab minister. Teenistujate teenistusülesanded määratakse kindlaks ministeeriumi kantsleri poolt kinnitatud ametijuhendites Ohutusjuurdluse Keskuse juhataja ettepanekul. OJK teenistujad vastutavad neile pandud tööülesannete õiguspärase, täpse ja õigeaegse täitmise eest. Ohutusjuurdluse Keskuse põhimäärus on kinnitatud majandus- ja kommunikatsiooniministri käskkirjaga ja ta kuulub raudteeõnnetuste ohutusjuurdluse läbiviimist mõjutava seadusliku raamistiku hulka.

Ohutusjuurdluse Keskus on spetsiifilist ülesannet täitev Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi struktuuriüksus, mis ohutusjuurdluste korraldamiseks omab eriõigusi ja sõltumatust. OJK on funktsionaalselt sõltumatu ohutuasutusest ja raudteid reguleerivast asutusest. OJK organisatsioon, õiguslik struktuur ja otsustamisprotsess on sõltumatu raudteeinfrastruktuuri- ja raudteeveoettevõtjast, Maksuametist, jaotusasutusest, teavitatud asutusest ja kõigist osapooltest, kelle huvid võiksid sattuda konflikti OJK-le antud ülesannetega. OJK raudteeõnnetuste ohutusjuurdluse eest vastutav ametnik täidab juurdluse läbiviimisel juhtivuuri ülesandeid. OJK sõltumatuse tunnused on kooskõlas „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ artiklis 21 sätestatuga.

Raudteeõnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdluste korraldamine on sätestatud „Raudteeseaduse“ 4. peatükis „Raudteeliiklus ja ohutus“. Ohutusjuurdluse objekt defineeritakse seaduse § 40 „Raudteeohutust mõjutav juhtum“ lõigetes 1, 2, 3, ja 4. Raudteeohutust mõjutavateks juhtumiteks ja ühtlasi ohutusjuurdluse objektideks on õnnetusjuhtum, tõsine õnnetusjuhtum ja vahejuhtum. Raudteeseadus on ohutusjuurdluse kohta kehtestanud otseselt kaks paragrahvi. Nendeks on § 42 „Õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi ja vahejuhtumi ohutusjuurdlus“ ja § 43 „Ohutusjuurdlusega seonduvad aruanded“. „Raudteeseaduse“ ülejäänud sätted on ohutusjuurdluse mõttes selgitavas ja abistavas rollis. Seaduses on antud volitusnormid kahele ohutusjuurdluse korraldamisega seotud ministri määrusele, milleks on „Ohutusjuurdluse kord“ (Raudteeseadus § 42 lõige 12) ja „Õnnetusjuhtumist, tõsisest õnnetusjuhtumist ja vahejuhtumist teavitamise kord ning kirjaliku teate ja ettekande vorm“ (Raudteeseadus § 42 lõige 13).

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad või muu raudteeinfrastruktuuri valdajad ja raudteeveo-ettevõtjad ning järelevalvetoimingute käigus teatavaks saanud juhul Tehnilise Järelevalve Amet teavitavad „Raudteeseaduse“ § 42 lõike 3<sup>1</sup> kohaselt avaliku sidevahendi kaudu Ohutusjuurdluse Keskust õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi toimumisest viivitamata. Samas sätestatakse ka

täpsustatud kirjaliku teate esitamine kolme tööpäeva jooksul. Teavitamisprotsessi täpsustab ministri määrus „Õnnetusjuhtumist, tõsisest õnnetusjuhtumist ja vahejuhtumist teavitamise kord ning kirjaliku teate ja ettekande vorm“. Määruse § 2 lõike 1 kohaselt esitatakse kirjalik teade määruse lisas näidatud vormi kohaselt. Sama paragrahvi lõike 2 kohaselt esitatakse kohene teade vahejuhtumist OJK poolt avalikustatud e-posti aadressi kaudu. Kui OJK küsib vahejuhtumi kohta täiendavat teavet, esitatakse kirjalik ettekanne OJK-le määruse lisas toodud vormi kohaselt kolme tööpäeva jooksul pärast teabe küsimist.

Ohutusjuurduse Keskusel on „Raudteeseaduse“ § 42 lõike 2 kohaselt õigus eriteadmisi nõudvate asjaolude selgitamiseks kaasata eksperte ja moodustada komisjone. Ohutusjuurdluse kaasatud ekspert ja komisjon osalevad ohutusjuurdluses ohutusjuurdlust teostava ametiisiku juhtimise ja järelevalve all. Samas sätestatakse ohutusjuurdlusega seotud asutuste kohustus oma pädevuse piires osutada OJK-le vajalikku kaasabi.

Ohutusjuurdlust teostav ametiisik võib „Raudteeseaduse“ § 42 lõike 11 kohaselt teha ettekirjutuse ohutusjuurdluse toimingutega seotud kohustuste täitmise tagamiseks kohustatud isikule. 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. Ohuhoiatus 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 rajatistel, raudteeliikluse korralduses, hooldusmeetmetes, käitlusprotsessides ning tehnilistes ja õiguslikes normides. Ohuhoiatus sisaldab ainult fakte ja kirjeldusi, kuid mitte soovitusi ega hinnanguid. Ohuhoiatus edastatakse asjaosalistele ja Euroopa Raudteeagentuurile.

„Raudteeseaduse“ § 43 „Ohutusjuurdlusega seonduvad aruanded“ sätestab nõuded ja tähtajad erinevate aruannete koostamiseks ja esitamiseks. Lõike 1 järgi on OJK kohustatud koostama kirjaliku ohutusjuurdluse aruande 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. Sama paragrahvi lõike 3 kohaselt on Tehnilise Järelevalve Amet ja asutused, ettevõtted ning organisatsioonid, kellele Ohutusjuurdluse Keskuse soovitused on suunatud, kohustatud esitama OJK-le aruande iga aasta 1. aprilliks soovitude põhjal võetud või kavandatud meetmetest. Sama paragrahvi lõike 4 kohaselt avaldab Ohutusjuurdluse Keskus iga aasta 30.

septembriks oma veebilehel aastaruande eelmisel aastal uuritud juhtumitest, soovitud ja nende menetlemisest.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri poolt on kehtestatud OJK kõigi kolme transpordivaldkonna kohta ühtne määrus nr 72 „Ohutusjuurduse kord“, mille viimane redaktsioon jõustus 22.04.2016. Määrus kehtestab juhtumite põhjuste väljaselgitamise ja soovitude tegemise eesmärgil sarnaste juhtumite vältimiseks tulevikus. Määrus sätestab transpordiliikide kaupa ohutusjuurduse valdkonnad ja korraldaja, ohutusjuurduse alustamise ja asjaosaliste sellest teavitamise, sõltuvalt juhtumi keerukusest ja töömahukusest ohutusjuurdluskomisjoni moodustamise, ohutusjuurduse korraldamise ja selle eest vastutava juhtuvuuri ülesanded, ohuhoiatuse tegemise, ohutusjuurduse aruande vormistamise, allkirjastamise, kinnitamise ja avalikustamise, ohutusjuurduse lõpetamise, ohutuslaste soovitude menetlemise, vajadusel ohutusjuurduse 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“ ohutusjuurduse aruande vorm ja ohutusjuurdluses tehtud soovitude põhjal võetud või kavandatud meetmete aruande vorm.

## 1.2 Roll ja eesmärk

Ohutusjuurduse Keskuse roll on anda oma soovitude kaudu panus liiklusohutuse suurendamiseks laeva-, lennu- ja raudteeliikluses. Roll realiseeritakse kolme valdkonna transpordiõnnetuste ohutusjuurdluste aruannete kaudu. Ohutusjuurduse eesmärk on kindlaks teha uuritavate õnnetus- ja vahejuhtumite toimumise asjaolud ja põhjused. Ohutusjuurduse 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. Ohutusjuurduse 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.

Ohutusjuurduse 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 soovitused, 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 OhutusjuurdLuse 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, 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 OhutusjuurdLuse Keskusele ohutusjuurdLuse teostamisel teatavaks saanud äri- ja tehnikaalase ning isikuandmeid sisaldava teabe konfidentsiaalsuse, kui seadus ei näe ette selle avaldamist.
- 10) Rakendab meetmeid tunnistajakaitse korraldamiseks.
- 11) Täidab talle õigusaktidega pandud uuritud juhtumite andmekogu vastutava või volitatud töötaja ülesandeid.
- 12) Säilitab ja hoiustab kogu ohutusjuurdLuse aja jooksul tema käsutuses olevad juhtumi põhjuste väljaselgitamiseks tähtsust omavad esemed, seadmed, sõlmed ja detailid.
- 13) Korraldab ohutuslaseid ja arendustegevuse valdkonna teabepäevi.
- 14) Valdab, kasutab ja käsutab OhutusjuurdLuse Keskuse valduses olevat riigivara õigusaktidega ettenähtud juhtudel ja korras.
- 15) Nõustab isikuid OhutusjuurdLuse Keskuse tegevusvaldkondadega seotud küsimustes.
- 16) Täidab muid talle õigusaktidega pandud ülesandeid.

„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, raudteeinfrastruktuurile ning liikluskontrolli- ja signalisatsiooniseadmetele.
- 2) Nõuda kõrvaliste isikute ligipääsu piiramist õnnetuskohale ja keelata õnnetuskohal esemete teisaldamine, eemaldamine ja hävitamine.
- 3) Tagada tõendusmaterjalide loetelu viivitamatu koostamine ja rusude, raudteeveeremi, infrastruktuuriseadeldiste või komponentide kontrollitud eemaldamine uurimiseks või analüüsiks.
- 4) Viivitamata juurde pääseda pardaregistreerimise ja muude seadmete salvestitele ning nende salvestistele ja need enda kontrolli alla võtta.
- 5) Viivitamata saada enda käsutusse ohvrite surnukehade uurimistulemused ja ohvrite surnukehadest võetud proovide analüüsi tulemused.
- 6) Küsitleda tunnistajaid ja isikuid, kellel võib olla ohutusjuurdLuse seisukohalt tähtsat teavet ning nõuda ohutusjuurdLuseks vajaliku teabe kinnitamist või andmist.

- 7) Iseseisvalt või koostöös kriminaalasja kohtueelset menetlust toimetava uurimisasutusega juurde pääseda kogu asjassepuutuvale teabele ja dokumentidele.
- 8) Viivitamata juurde pääseda juhtumiga seotud inimeste ütlustele ja sellistelt inimestelt võetud proovide analüüsi tulemustele.

### 1.3 Organisatsioon

Ohutusjuurdluse Keskus on üks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi struktuuriüksustest. Erilistele nõuetele vastavate spetsiifiliste ülesannete täitmiseks on OJK-le kehtestatud ministeeriumi teistest struktuuriüksustest erinev seisund. OJK eriline seisund ministeeriumi osakondade seas on tagatud vastavate sätetega „Lennundusseaduses“, „Laevasõidu ohutuse seaduses“ ja „Raudteeseaduses“. OJK-l on 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.

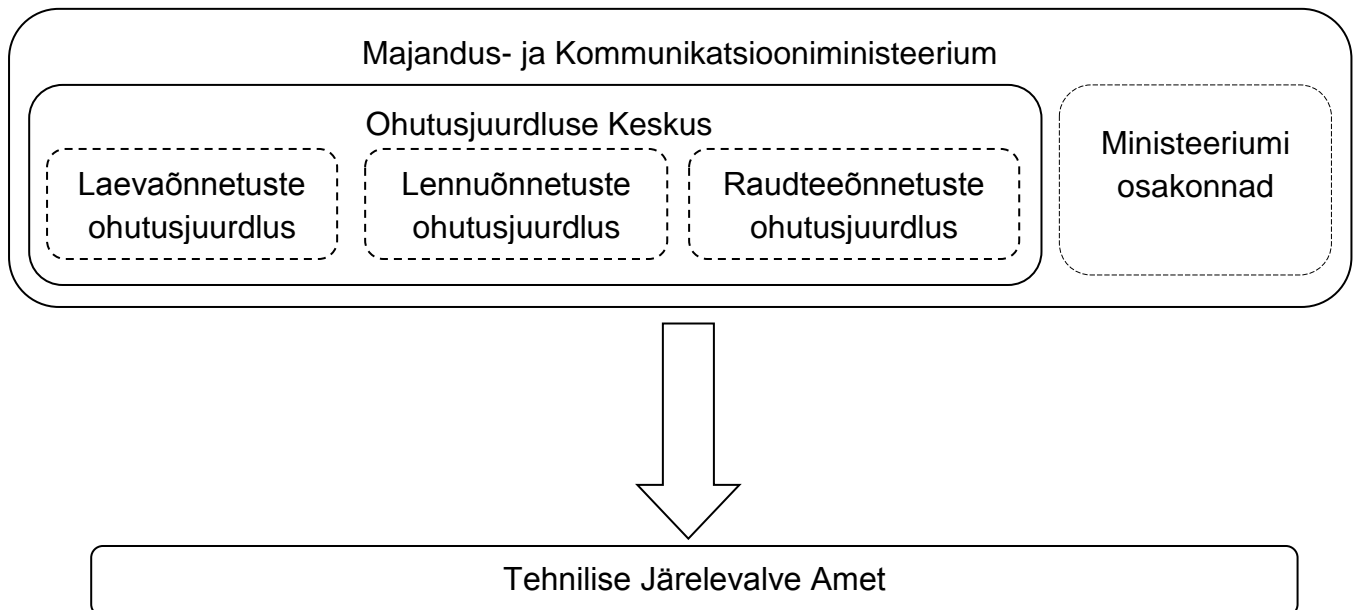
Ohutusjuurdluse Keskuse eripära rõhutavad tema logo, kirjalpang, veebilehekülg ja parlamendi poolt kinnitatud eelarve. OJK ametnikul on töötõend. Seadusega sätestatud erilisi õigusi saab ametnik oma tööülesannete täitmisel rakendada töötõendi esitamisel. Töötõendile on kantud lühidalt vajalikele objektidele 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 juhtivuuriija. 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

Ohutusjuurdluse Keskus on üks ministeeriumi struktuuriüksustest. Kõiki teisi struktuuriüksusi nimetatakse osakondadeks. Suuremad osakonnad on liigendatud talitusteks. Ohutusjuurdluse Keskus on osakondadest õiguslikult iseseisvam. Ainult nii on võimalik täita spetsiifilisi eriõigusi nõudvaid tööülesandeid.



Joonis 1. Ohutusjuurdluse Keskus ministeeriumi struktuuris.

Ohutusjuurdluse Keskus on struktuurilt tervik, kuna ta on väikese töötajate arvuga. Tema tööd juhib ja suunab juhataja. Iga ametnik on hõivatud ise töövaldkonnaga. Kõik OJK-s töötavad ametnikud on koosseisulised. Iga ametnikule kuulub üks kindel transpordivaldkond, mille tööülesannete täpse, õiguslikult korrektse ja tähtaegse täitmise eest ta vastutab.

OJK ametniku ametinimetus sisaldab transpordiliiki, kus juhtivate õnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdluse korraldamise eest antud ametnik vastutab. Ametnik on ohutusjuurdluse läbiviimisel iseseisev. Vajadusel abistavad teise transpordiliigi ametnikud juurdluses assistendina. Pikemaajalisel eemalviibimisel töölt asendavad ametnikku teatud piires teised. Tööle tagasi saabunud ametnikule edastatakse kogu vajalik teave tegevuse jätkamiseks. Ohutusjuurdluse Keskuse ööpäevases telefonivalves osalevad kordamööda kõik ametnikud.

Eestis korraldab raudteeõnnetuste ohutusjuurdlust vaid Ohutusjuurdluse Keskus. Ajaliselt samaaegselt võib paralleelselt ohutusjuurdlusega toimuda antud juhtumi teisi uurimisi või menetlusi. OJK ohutusjuurdlus on sõltumatu ja täielikult iseseisev

protsess. Temaga ei ole seotud ükski muu uurimine ega menetlusprotsess õiguskaitse, järelevalve või muu organi ja institutsiooni poolt. Ohutusjuurdluse sisu ja tulemuste üle otsustab vaid OJK.

Tehnilise Järelevalve Amet (TJA) on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi haldusalas eraldi eelarve, struktuuri ja juhtkonnaga iseseisev riigiasutus. TJA 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 (endine EVR Cargo) ja raudteereisiveo-ettevõtte AS Eesti Liinirongid (Elron). Ülejäänud infrastruktuuri- ja operaator-ettevõtete omanike seas Eesti riik ei osale. Ohutusjuurdluse Keskuse ja raudtee-ettevõtete vahelised suhted on reguleeritud seaduste ja määrustega.

## 2. Protsessid ohutusjuurdluses

### 2.1 Uuritavad juhtumid

„Raudteeseadus“ sätestab juhtumite loetelu, mille korral peab Ohutusjuurdluse Keskus ohutusjuurdluse korraldama. „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ kohaldamisega Eesti õigusruumi on kehtestatud raudteeohutust mõjutavate juhtumite identne jaotus direktiivis esitatud jaotusega. Raudteeohutust puudutav terminoloogia on Eestis nii vormilt kui ka sisult identne ohutsdirektiivis kasutatavaga.

Ohutusjuurdluse Keskus on kohustatud 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 surmajuhumi või viie inimese olulise tervisekahjustuse, samuti üleeuroopalise tava- või kiirraudteesüsteemi allsüsteemi või koostalituse komponendi tehnilise rikke, on OJK-l õigus korraldada ohutusjuurdlus. 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 ohutusjuurdluse asutuse, Tehnilise Järelevalve Ameti, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate esitatud taotlusi.

Ohutusjuurdluse Keskus on koostanud töökorralduslikule „Ohutusjuurdluse käsiraamatule“ lisa R3 „Tunnused raudteeõnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdluse alustamisotsuse vastuvõtmiseks või arvamuse kujundamiseks“. 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. Kogutud teabele hinnangu andmise tulemusena otsustab OJK, kas alustada juhtumi ohutusjuurdlust või mitte. Käsiraamatu lisa R3 suunab OJK ohutusjuurdluse alustamisotsuse langetamisel lähtuma lisaks õiguslikult determineeritud juhtumitele ka neile riskipõhisele lähenemisele.

### 2.2 Ohutusjuurdlusse kaasatavad institutsioonid

Raudteeseaduses ja ohutusjuurdluse korda kehtestavas määruses on sätestatud printsiibid, millest Ohutusjuurdluse Keskus kellegi juurdlusse kaasamiseks lähtub. Printsiibid on üldised ja kehtivad kõigile osapooltele ning välistavad kellegi võimaliku

huvi korral nende sekkumise ohutusjuurdlusalaste otsuste langetamisse. Kaasamise eesmärk on ohutusjuurdluse nõutaval tasemel toimumise saavutamine, eelkõige kaasatute kaudu juhtumi kohta vajaliku teabe saamine. Raudtee-ettevõtjad ja kolmandad isikud on kohustatud OJK nõudmisel esitama nende valduses oleva asjassepuutuva teabe. Isikul on kohustus ilmuda OJK kutsel ning anda ütlusi talle teadaolevate asjaolude kohta. Raudteeseaduses on sätestatud ohutusjuurdlust teostava ametiisiku õigus ohutusjuurdluse toimingutega seotud kohustuste täitmise tagamiseks teha kohustatud isikule ettekirjutus. Ettekirjutuse täitmata jätmise korral on õigus rakendada sunniraha seaduses ettenähtud korras nii füüsilisele kui ka juriidilisele isikule.

Ohutusjuurdluse Keskus on sõlminud ühise koostöökokkuleppe Politsei- ja Piirivalveameti, Riigiprokuratuuri, Päästeameti ja Häirekeskusega. Koostöö kokkuleppe järgimine tagab erinevate ametkondade koordineeritud tegevuse neile seadusega ette nähtud ülesannete täitmisel. Osapooled tagavad, et kriminaaluurimine ei sega ohutusjuurdlust ja vastupidi. Häirekeskus saadab neile teada saanud lennu-, meresõidu ja raudteevaldkonna vahejuhtumist ning õnnetusest koheselt meiliteate OJK meiliaadressile, mis jõuab samaaegselt kõigi ametnike meilboksi. Politsei- ja Piirivalveamet ning Päästeamet kindlustavad võimalusel sündmuspaiga turvalisuse ja vajadusel peale päästetööde lõppu oma abi uurimistoimingute läbiviimisel. Osapooled võimaldavad üksteise juurdepääsu tõenditele ja faktilisele infole, kui see ei ole seadusega keelatud. Kriminaalmenetluses kogutud teabe väljastamise otsustab prokuratuur. Tõenditele juurdepääsu tagamine ja nende avaldamine ei tohi kahjustada ohutusjuurdluse ega kriminaalmenetluse kulgemist. Vajadusel konsulteerivad osapooled üksteisega ja vahetavad võimaluse piires omavahel informatsiooni. Ohutusjuurdlus ja kriminaalmenetlus toimuvad eraldi, kuigi osapooled teevad omavahel koostööd.

Ohutusjuurdlus tugineb kehtivatele õigusaktidele. Nende baasil on aastate jooksul välja kujunenud praktikas toimivad koostöömeetodid erinevate ettevõtete, asutuste, institutsioonide ja eraisikutega. Näiteks 2018. aastal uuritud õnnetusjuhtumi ohutusjuurdluse käigus tehti koostööd raudteeinfrastruktuuri- ja -veoettevõttega, politseiga, häirekeskusega, veoki valdajaga, teevaldajaga jt. Ohutusjuurdluse Keskusel on sõlmitud koostöölepingud lõunanaabri Läti ja põhjanaabri Soome ohutusjuurdlusasutustega.

Seaduses on sätestatud kohustus kutsuda ohutusjuurdluses osalema Euroopa Liidu teise liikmesriigi uurimisorganid, kui õnnetusega on seotud selles liikmesriigis asutatud või litsentseeritud raudtee-ettevõtja. Vajadusel võib OJK paluda teiste riikide ohutusjuurdlusasutuse ja Euroopa Raudteeagentuuri abi eriteadmiste osas, tehniliste kontrollide ja analüüside teostamiseks ja hinnangute andmiseks. Seni ei ole selle võimaluse kasutamine olnud vajalik.

Juhtivuurija ülesanne on nii kaasamise kui ka otse hangitud teabe interpreteerimine ja faktide ning teadmiste ja asjaolude süsteemne käsitlemine. Tulemus kajastub

uurimisaruaude sisus. Juhtivuurija kontakteerub kõigi asjaosalistega, kuulab ära nende arvamused ja seisukohad ning väljastab enne juurdluse lõppu neile kokkuvõtte ohutusjuurdluse tulemustest. Kokkuvõtte arutatakse läbi asjaosaliste asutuste, ettevõtete, institutsioonide ja huvi korral üksikisikutega. Kokkuvõtte arutelu tulemusena valmistab juhtivuurija ohutusjuurdlusaruande allkirjastamiseks ja seejärel avaldamiseks.

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

## 2.3 Ohutusjuurdluse protsess ja uurimiskeskuse lähenemisviis

Iga õnnetusjuhtumit, tõsist õnnetusjuhtumit või vahejuhtumit menetletakse Ohutusjuurdluse Keskuses. Menetlemine algab esmateate vastuvõtmisest. Esmateade juhtumist saabub kahest allikast: häirekeskuselt ja raudtee-ettevõtjalt. Häirekeskus edastab ööpäevaringselt OJK meiliaadressile teabe kõigist õhus, vees ja raudteel talle teada olevatest juhtumitest. Raudteevaldkonnast saabub teade raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt või selle valdajalt ja raudteeveo-ettevõtjalt ning järelevalve toimingute käigus teatavaks saanud juhul Tehnilise Järelevalve Ametilt avalikustatud sidevahendi kaudu viivitamata. Avalikustatud sidevahendiks on ööpäeva ringselt raudteeõnnetuste uurija kasutuses olev telefon. Esmateate 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. 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“.

Pragmatilise kokkuleppe alusel eelistatakse juhtumist suulise esmateate edastamist telefoni teel otse raudteeõnnetuste ohutusjuurdlustega tegelevale ametnikule – raudteeõnnetuste uurijale. Isikud, kes raudteeõnnetuse uurija telefoni numbrit ei tea, helistavad veebis avalikustatud OJK valvetelefonile. See teade edastatakse samuti raudteeõnnetuste ohutusjuurdlusega tegelevale ametnikule. Raudteeõnnetuste ohutusjuurdlusega tegelev ametnik hindab juhtumi asjaolusid, vajadusel küsib täiendavat teavet. Tuginedes raudteeseadusele ja ohutusjuurdluse käsiraamatule



annab ohutusjuurdlusega tegelev ametnik esialgse hinnangu juhtumile, edastab teabe Ohutusjuurdluse Keskuse juhatajale ettepanekuga ohutusjuurdluse alustamiseks, mittealustamiseks või alustamisotsuse edasilükkamiseks kuni täiendavate asjaolude selgumiseni. Suuliselt saadud teabe alusel otsustab OJK vajaduse minna sündmuskohale. Tõsiste õnnetusjuhtumite korral teatab ametnik raudteeõnnetuste alal juhtunust juhatajat telefoni teel koheselt. OJK juhataja peab saadud teadete kohta arvestust ja küsib vajadusel täiendavat teavet. Juhataja seisukoht ohutusjuurdluse alustamise kohta on lõplik ja raudteeõnnetuste uurimisega tegelevale ametnikule kohustuslik.

Ohutusjuurdluse Keskuse otsus ohutusjuurdluse alustamise kohta toimub kooskõlas „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ ja „Raudteeseaduse“ § 42 lõikega 8. Õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi ohutusjuurdluse alustamine otsustatakse hiljemalt üks nädal pärast juhtumi kohta teate kättesaamist. Vajaliku vormikohase teabe sisestamisega Euroopa Raudteeagentuuri andmebaasi teavitab OJK nädala jooksul pärast ohutusjuurdluse alustamisotsuse langetamisest. Alates ohutusjuurdluse alustamisest Eestis 2004. aastast ei ole Euroopa Raudteeagentuuri teavitamine kordagi ületanud kehtestatud tähtaegu.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 72 „Ohutusjuurdluse kord“ sätestab laeva-, lennu- ja raudteeõnnetuste ohutusjuurdluse korraldamiseks ühtse multimodaalse lähenemisviisi. Määrusega kooskõlas on OJK juhataja kinnitanud töökorraldusliku „Ohutusjuurdluse käsiraamatu“. Käsiraamat koosneb üldosast ja lisadest. Lisad võivad olla ühised kõigile kolmele transpordivaldkonnale või spetsiifikapõhiselt ühe transpordiliigi ohutusjuurdlusele suunatud. 2018. aastal sisaldas käsiraamat kuut lisa, millest üks oli ühine kõigile transpordivaldkondadele ja 5 lisa raudteevaldkonna kohta.

Juhtivuurija, kelleks on ametnik raudteeõnnetuste uurimise alal, korraldab tavapäraselt kogu ohutusjuurdluse. Tema teavitab ohutusjuurdluse alustamisest kõiki asjaosalisi ja visandab ohutusjuurdluse läbiviimiseks kava, mille täideviimise eest kannab ise vastutust. Vajadusel teeb kavas ohutusjuurdluse käigus muudatusi ja täiendusi. Juhtivuurija korraldab andmete ja asitõendite kogumise, säilitamise, analüüsimise ning ekspertiiside tellimise, suhtlemise kõigi vajalike isikute ja organisatsioonidega. Juhtivuurija korraldab või teostab kõik vajalikud toimingud.

Juhtivuurija arvestab oma töömeetodite ja stiili valikul selle sobivust uuritava juhtumi eripäraga. Ta valib füüsiliste ja juriidiliste isikutega suhtlemiseks erinevaid, kuid antud hetkel sobivaimatena tunduvad kommunikatsioonivahendid ja -meetodid. Juhtivuurija on aktiivne pool koostöös kannatanute, riigi- ja omavalitsuse asutuste, ettevõtete ja organisatsioonidega eesmärgiga selgitada välja juhtumi põhjusi ja muid seonduvaid asjaolusid. Suuliselt hangitud olulisem teave salvestatakse ja kirjalik teave säilitatakse dokumendihaldussüsteemis. Ohutusjuurdlusest teada saades säilitavad raudtee-ettevõtjad kõik asitõendid ja esemete detailid, tehnilised sõlmed, dokumendid ja infosalvestusseadmete salvestised ning muu teabe, mis võib juhtumi

põhjuste väljaselgitamisel oluliseks osutada ja esitavad need juhtivuurija nõudmisel. Ohutusjuurduse käigus tehakse kindlaks juhtumi otsestest põhjustest, aluspõhjustest ja olemuslikest põhjustest vaid need, mis on aktuaalsed uuritavas juhtumis. Juhtumi põhjuste kindlakstegemine ohutusjuurdluses on määratletud ohutusjuurduse käsiraamatu lisas R5. Teavet ohutusjuurduse kohta väljastab tavaliselt juhtivuurija, kuid kokkuleppel võib seda teha ka komisjoni liige või OJK juhataja. Püsivalt kõrge riski ilmnemisel tehakse Ohutusjuurduse Keskuse nimel ohuhoiatust.

Asjasse puutuvate isikute ja osapoolte ohutusjuurduse käigus ära kuulamise, küsitlemise ja ütluste võtmise lähtutakse eesmärkidest, toimingute kavandamisest, läbiviimisest ja dokumenteerimisest, mida kajastab ohutusjuurduse käsiraamatu ühine lisa (AMR1) kõigi kolme transpordiliigi ohutusjuurduse kohta. Ohutusjuurdlus korraldatakse nii avalikult kui võimalik. Avalikustamine ei tohi hakata pärssima juhtumi põhjuste kindlakstegemist ega ohutuse suurendamiseks vajalike soovituste väljatöötamist. Juhtivuurija pöördub asjaosaliste poole, et võimaldada neil väljendada oma arvamusi, hoiakuid, suhtumisi ning arusaamu ohutusjuurduse ja selle tulemuste kohta. Asjaosalised võivad juhtivuurija poole pöörduda neile teada antud kommunikatsioonivahendite kaudu või isikliku otsekontaktina juhtivuurijaga. Teavet, millele on „Avaliku teabe seadusega“ kehtestatud juurdepääsu piirang, ei avalikustata juurduse käigus ega hiljem. Avalikustamise piirangud on seaduses määratud kindlate tähtaegadega.

Sageli tuleb raudteeõnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdluses anda selgitus ja hinnang inimteguri osatähtsusele ja mõjule selles. Inimteguri analüüsile ohutusjuurdluses tuginetakse ohutusjuurduse käsiraamatu lisa R6 suunistele.

Raudteeliiklusohutuse tagamisel on oluline raudtee-ettevõtte ohutusjuhtimise süsteemi toimimine uuritava õnnetus- või vahejuhtumi toimumise eel ja järel. Ohutusjuurduse käsiraamatus on lisa R4, mis täpsustab, millele juhtumi ohutusjuurdluses ettevõtte ohutusjuhtimise süsteemile tähelepanu pöörata. Raudtee-ettevõtte juhtimisega mitteseotud juhtumite korral antakse hinnang raudtee-ettevõtte ohutusjuhtimise süsteemi toimimisele juhtumi asjaolude väljaselgitamisel ja tagajärgede likvideerimisel.

Juhtivuurija vastutab ohutusjuurduse aruande õigeaegse ja vormikohase valmimise eest. Aruandes tehtud soovitused tuleb adreessaatide poolt menetleda. Menetlustulemustest esitab menetleja OJK-le kord aastas aruande. OJK jälgib enne aruande esitamist toimuvat menetlusprotsessi. Sel eesmärgil võtab juhtivuurija soovitusel adreessaadiga ühendust. Menetlusprotsessi jälgimine juhtivuurija poolt on sätestatud ohutusjuurduse käsiraamatu lisas R5.

### 3. OhutusjuurdLused

#### 3.1 Lõpetatud ohutusjuurdLuste ülevaade

OhutusjuurdLuse Keskusele saabus aruandlusaasta jooksul telefoni teel 33 suulist esmateadet õnnetusjuhtumitest, millest 17 olid raudteeveeremi otsasõidud jalakäijatele. Suurel määral (12) olid jalakäijad erinevates kohtades kas rööbasteel rongi lähenemisel tahtlikult eesmärgistatult kõndimas, seismas, istumas, vahetult rongi ette astumas, kiirustavalt rööbasteele liikumas või muul viisil käitumas, mis viitavad võimalikule enesetapule. Enesetapp ei ole kõigile osapooltele ei soovitatu ega ettevatsematult ootamatu sündmus, mistõttu lõpliku hinnanguna ei kuulu ta õnnetusjuhtumite hulka. Aasta varem oli 24 esmateadet õnnetusjuhtumitest.

OhutusjuurdLuse Keskus algatas 20. veebruaril 2018 Kulna raudteeülesõidukohal toimunud veoki ja reisirongi kokkupõrke ohutusjuurdLuse. Juhtumi ohutusjuurdLus lõpetati sama aasta jooksul.

Aasta jooksul edastati OhutusjuurdLuse Keskusele 9 vahejuhtumi kohta esmateade. 2017. aastal oli vahejuhtumeid 3 ja aasta enne seda 13. Vahejuhtumiteks olid temperatuuri muutustega kaasnenud rööpamurrud. Liiklusohhtlikku olukorda ei tekkinud.

#### Kokkuvõte 2018. a. lõpetatud ohutusjuurdLustest

Tabel 1

Uuritud juhtumite liigitus	Juhtumite arv	Kannatanuid		Ligikaudsed kahjud (EUR)	Suundumus võrreldes eelmise aastaga
		Surmasaanuid	Raskelt vigastatuid		
Õnnetusjuhtum <sup>1</sup>	1	-	1	2,9 milj.	sama
Vahejuhtum	-	-	-	-	-

<sup>1</sup>Hilisemas statistikas liigitatakse antud juhtum tõsiste õnnetusjuhtumite hulka.

Võrreldes 2017. aastaga, on uuritavate juhtumite arv jäänud samaks. Uuritud juhtumi toimumise järel hindas OhutusjuurdLuse Keskus võimalikud kahjud väiksemaks kui 2 miljonit eurot ning algatas 26. veebruaril raudteeületuskoha õnnetusjuhtumi ohutusjuurdLuse. Rongikoosseisule tootja ettevõttes tehtud ekspertanalüüsi tulemusena osutusid kahjud 2 miljonist eurost suuremaks.

Raudteede ohutuse direktiivi 2004/49/EÜ kohaselt on tõsise õnnetusjuhtumi üheks tunnuseks ulatuslik kahjustus, mis on kahjustus, mille ulatuseks uurimisorgan võib viivitamata hinnata kokku vähemalt 2 miljonit eurot. Kulna õnnetusjuhtumi järel hindas Ohutusjuurdluse Keskus oletatavad kahjud alla 2 miljoni euro suuruseks. Kahjude hilisem ekspertanalüüsi tulemusel ümberhindamine ei ole aluseks ohutusjuurdluse alustamisotsuse ümberhindamiseks. Juhtumil oli mitmeid Eesti oludes olulisi tunnuseid, mis oli aluseks ohutusjuurdluse alustamiseks. Ohutusjuurdluse Keskus uuris Kulna raudteeületuskohal toimunud juhtumit õnnetusjuhtumina.

### 3.2 2018. aastal lõpetatud ja alustatud ohutusjuurdlused

Eelnevatel aastatel alustatud õnnetus-, tõsise õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi ohutusjuurdlusest ei olnud 2018. aastaks jäänud ühtegi, mille ohutusjuurdlus oleks jäänud lõpetamata.

Ohutusjuurdluse Keskus liigitas Kulna automaatselt seadistamata passiivsel raudteeületuskohal toimunud veoki ja reisirongi kokkupõrke õnnetusjärgselt Eesti Vabariigi „Raudteeseaduse“ § 40 lõike 2 kohaselt ja „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ artikli 3 alusel õnnetusjuhtumite hulka. Ohutusjuurdlus algatati ohutusedirektiivi artikli 21 ja raudteeseaduse § 42 lõike 5 alusel.

#### 2018. aastal lõpetatud ohutusjuurdlused

Tabel 2

Toimumise kuupäev	Uuritava juhtumi nimetus (juhtumi liigitus ja asukoht)	Õiguslik alus	Lõpetamise kuupäev
20.02.2018	Veoki ja reisirongi kokkupõrge, raudteeületuskoha õnnetus Vasalemma – Keila jaamavahel Kulna ülesõidul, km 73,208.	i	11.10.2018

Uurimise alus: i = vastavalt ohutusedirektiivile

Järgnevast tabelist nähtub, et 2018. aastal ei algatatud ühtegi ohutusjuurdlust, mida ei oleks suudetud aasta jooksul lõpetada.

**2018. aastal alustatud ohutusjuurdlused**

Tabel 3

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

Uurimise alus: i = vastavalt ohutusdirektiivile

### 3.3 2018. aastal lõpetatud ohutusjuurdluste kokkuvõtte

#### **Kulna 20.02.2018**

Teisipäeval, 20. veebruaril 2018 kell 08:29 toimus Vasalemma - Keila jaamavahel asulavälisel automaatselt seadistamata (passiivsel) AS Eesti Raudtee (EVR) infrastruktuuril Kulna raudteeületuskohal (km 73,208) veoki Scania ja AS Eesti Liinirongid (Elron) reisirongi nr 0522 kokkupõrge. Autojuht sai tõsiseid kehavigastusi. Kergemaid vigastusi said kaks rongimeeskonna liiget ja 6 reisijat.



Foto 1. Poolhaagisega veok ja rong õnnetusjärgselt.

Elroni kolme vaguniga elektrirong Stadler Flirt EMU 1309 teenindas reisirongina nr 0522 marsruuti Riisipere – Tallinn. Rong on varustatud B-klassi ALSN-tüüpi signalisatsiooni-kontroll-juhtimissüsteemiga VEPS. Rong sõitis peatusele lähenedes kiirust vähendades. Kokkupõrke hetkel oli rongi kiirusanduri näit 28 km/h. Raudteeveeremi juht oli rakendanud avariipidurduse ja järgis liikluses kõiki ettenähtud eeskirju.

Veok Scania sõitis rongi sõidusuunas paremalt kokkupõrkesse rongi juhtvaguniga. Raudteeületuskoha lähikonnas hiljuti tehtud libedustõrje tulemusena olid teelud muutunud paremaks, mis võimaldas autojuhil kiirust suurendada. Kokkupõrke hetkel oli veoki kiirus 29 km/h.

Juhtum toimus hommikul ajal, kui päike paistis autojuhi selja tagant ja hõre pilvisus vähenes veelgi. Ülesõidukoht on varustatud liikluskorraldusvahenditega, mille järgimine autojuhi poolt oleks võimaldanud kokkupõrget vältida. Autojuhil oli kindlaks tehtud alkoholihoove. Kogenud juhina sõitis ta ettevaatlikult ja oli keskendunud eelolevatele teeludele. Tõenäoliselt pärssis organismis sisalduv alkohol tähelepanu ümberlülitamist sõiduteelt lähenevale rongile.

Rong läks 40 t veoki löögist rööbastelt maha. Rööbastele jäi viimane alusvanker. Rongis viibinud 37st reisijast said 6 kergemaid kehavigastusi. Rongi meeskonnas olnud veeremijuht ja kahest reisiteenindajast üks said samuti kergemaid kehavigastusi. Veokijuht sai tõsiseid kehavigastusi.

Rongiliiklus peatati 52 tunniks ja 36 minutiks. Käigust jäi ära 54 rongi ja reisironge hilines kokku 39 minutit. Rongiliikluse taastamiseni korraldati reisiliiklus bussidega.

OhutusjuurdLuse aruandes esitati 2 soovitus Maanteeametile ja 3 soovitus Tehnilise Järelevalve Ametile.

### 3.4 OhutusjuurdLuste kommentaarid

Käsitletaval aastal toimus uuritud Kulna õnnetusjuhtum 20. veebruaril ja uurimisaruanne allkirjastati 11. oktoobril. Juhtumi ohutusjuurdLus kestis 7 kuud 21 päeva. Nii ohutusdirektiiv kui ka raudteeseadus kehtestavad uurimise ajaliseks piiriks 1 aasta. Antud õnnetusjuhtumi uurimine mahtus kehtestatud ajalisse raamistusse.

Eestis on OhutusjuurdLuse Keskuses raudteeõnnetuste uurimise alal rakendatud tööle üks ametnik. Õnnetusjuhtumi ohutusjuurdLuse ajaks teda muudest tööülesannetest ei vabastata. See ametnik peab aasta ringselt tegelema kõigi OJK ees raudteevaldkonnas seisvate tööülesannete täitmisega. Ta võtab vastu kõik teated toimunud juhtumitest, kogub vajadusel täiendavat teavet ja analüüsib seda. Tema teeb ettepaneku ohutusjuurdLuse alustamise kohta, analüüsib raudtee-

ettevõtete poolt OJK-le saadetud materjalid kõigi toimunud õnnetusjuhtumite kohta, osaleb regionaalsetel ja üleeuroopalistel ohutusjuurdlusalastel üritustel, kogub, analüüsib ja töötleb materjali aastaaruande koostamiseks ning koostab aastaaruande, teeb raudteeohutuse alast koostööd siseriiklikult.

Ohutusjuurdluste korraldamise eest vastutav ametnik planeerib oma tegevuse pikema aja peale ette ja jaotab tegevused ajaliselt erinevatesse etappidesse, et vaheldumisi erinevaid tööülesandeid täites oleks kindlustatud kõigi tööde tähtaegne lõpetamine. Alates 2004. aastast, kui ohutusjuurdlusega Eestis alustati, ei ole ühegi juhtumi uurimine kestnud kauem kui 12 kuud.

### Vigastatute ja hukkunute üldarv

Tabel 4

<b>Aasta</b>	<b>Hukkunuid</b>	<b>Vigastatuid maantesõidukis/ neist raskelt</b>	<b>Vigastatuid raudteeveeremis/ neist raskelt</b>
<b>2014</b>	2	-	12/-
<b>2015</b>	-	-	-
<b>2016</b>	-	-	-
<b>2017</b>	2	-	-
<b>2018</b>	-	1/1	8/-
<b>Kokku</b>	4	1/1	10/-

Kulna õnnetusjuhtum leidis aset üherajalisel elektrifitseeritud peateel. Rongi äraviimiseks ja liikluse taasavamiseks tuli eemaldada elektriliin ja tugipostid ning need uuesti tagasi panna. Ohutusjuurdluse käigus ei avastatud raudteeinfrastruktuuri-ettevõtte või raudteeveo-ettevõtte tegevuses asjaolusid, mis oleksid viidanud juhtumi aluspõhjuste või olemuslike algpõhjuste olemasolule. Tehti kindlaks juhtumi otsesed põhjused.

Viimase viie aasta jooksul on vaid kahel aastal uuritud õnnetusjuhtumeid, kus kummalgi oli 2 hukkunut. Tõsiste kehavigastustega juhtumeid on üks. Kergemaid kehavigastusi saanud on õnnetusse sattunud reisiringides rohkem.

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

**Vigastatuid ja hukkunuid personaalse jaotuse järgi**

Tabel 5

Personaalne jaotus		Aasta, hulk				
		2014	2015	2016	2017	2018
<b>Hukkunuid</b>	Reisijad	1	-	-	-	-
	Personal	-	-	-	-	-
	Kolmandad isikud	1	-	-	2	-
	<b>Kokku</b>	2	-	-	2	-
<b>Vigastatuid</b>	Reisijad	12	-	-	-	6
	Personal	-	-	-	-	2
	Kolmandad isikud	-	-	-	-	1
	<b>Kokku</b>	12	-	-	-	9

### 3.5 Viimase viie aasta jooksul uuritud õnnetused ja vahejuhtumid (2014 – 2018)

Viimase viie aasta jooksul on OhutusjuurdLuse Keskus uurinud ühe raudteeületuskohal toimunud tõsise õnnetusjuhtumi. Juhtumiga kaasnes rongi rööbastelt mahaminek ja kahe inimese hukkumine. Lisaks korraldas OJK kahe õnnetusjuhtumi ohutusjuurdLuse, millest ühe puhul hinnati uurimise algatamisel kahjudeks alla 2 miljoni euro, kuid mõne kuu möödudes hinnati ekspertide poolt kahjud suuremaks. OJK uuris antud juhtumit kui õnnetusjuhtumit, kuid riiklikus statistikas loeti ta hiljem tõsiseks õnnetusjuhtumiks. Teise uuritud õnnetusjuhtumi klassifikatsioon andmete hilisema täpsustumisega ei muutunud.

### Uuritud juhtumid aastate lõikes

Tabel 6

Juhtumi nimetus		Aasta, uurimiste arv					
		2014	2015	2016	2017	2018	Kokku
Art 19.1,2	Rongide kokkupõrge	-	-	-	-	-	-
	Rongi kokkupõrge takistusega	-	-	-	-	-	-
	Rongi rööbastelt mahaminek	-	-	-	-	-	-
	Õnnetus	1	-	-	-	-	1





	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>		<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>

Viimast viit aastat kirjeldades võib märkida, et 2015/2016 aastavahetusel toimusid Eestis järsud ööpäevased temperatuurimuutused. Sellega kaasnesid rööpamurrud, mille tagajärjel raudteeliikluses ohtlikku olukorda ei tekkinud. Ohutusjuurdluse Keskus kogus nende vahejuhtumite kohta täiendavat teavet ja avaldas oma arvamuse. Ohutusjuurdlusi nende vahejuhtumite kohta ei korraldatud.

## 4 Soovitused

### 4.1 Soovituste lühiülevaade ja esitus

Ohutusjuurdluse Keskus esitab kõik raudtee-ettevõtjaid puudutavad soovitused Tehnilise Järelevalve Ametile, kuid samaaegselt koos uurimisarundega ka vastavale raudtee-ettevõttele. Menetlemise seisust esitab Tehnilise Järelevalve Amet tähtjaks vormikohase aruande. Oma aruande neid puudutavate soovituste menetlemisest esitavad ka raudtee-ettevõtted.

Soovitused, mis on suunatud teistele asutustele ja organisatsioonidele, esitatakse OJK poolt neile otse. Nemad esitavad ka tähtjaks vastava aruande.

#### Soovitused ohutuse suurendamiseks

Tabel 7

Soovituse valdkond	Aasta, soovituste arv				
	2014	2015	2016	2017	2018
Raudteeinfrastruktuuri hooldamine ja korrashoid	-	-	-	-	-
Raudteeveeremi hooldus, korrashoid ja käitlemine	-	-	-	-	-
Järelevalve korraldamine	-	-	-	1	-
Maanteede liikluskorraldus, liikluskorraldusvahendid	1	-	-	-	2
Teede talihooaldustööde tegemine	-	-	-	-	-
Liikluspropaganda, koolitus	1	-	-	1	-
Muudatused õigusaktides, korralduslikes eeskirjades	-	-	-	-	1
Signalisatsiooni-seadmete töö, raudteeliikluskorraldus	2	-	-	-	1
Raudtee sidevahendite töö korraldamine	-	-	-	-	-
Infosalvestusseadmete kasutamine	-	-	-	-	-

Raudteelaste kutsekvalifikatsioon	-	-	-	-	-
Muud korralduslikud meetmed	-	-	-	-	1
<b>Kokku</b>	4	-	-	2	5

Järgmine tabel kajastab eelmiste aastate soovitude menetlemise seis 2019. aasta 1. aprilli andmete põhjal.

### Soovitude menetlemine

Tabel 8

Soovitused		Soovituse seis							
		Rakendatud		Menetlemine jätkub		Tagasilükatud		Menetlemine katkestatud	
Aasta	Hulk	Hulk	%	Hulk	%	Hulk	%	Hulk	%
2014	4	4	100	-	-	-	-	-	-
2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2017	2	2	100	-	-	-	-	-	-
2018	5	2	40	3	60	-	-	-	-
<b>Kokku</b>	11	8	73	3	27	-	-	-	-

Soovitude menetlemine toimub adressaatide poolt seni, kuni menetlemisprotsess on lõpule viidud või muutunud asjaolude tõttu katkestatud. Menetlemise jätkudes esitab soovitude adressaat iga-aastaselt OhutusjuurdLuse Keskusele vormikohase aruande.

Soovitude menetlemise käigust teabe saamiseks on OJK kontakteerunud adressaatidega mõned kuud peale soovitude esitamist. Kulna õnnetusjuhtumis esitatud soovitude menetlemise käigust tehti vaheskoostöö Tehnilise Järelevalve Ametiga 11. detsembril ja Maanteemetiga 14. detsembril 2018.

## 4.2 2018. aasta soovitud

OhutusjuurdLuse Keskus töötas 2018. aasta jooksul välja soovitud Kulna raudteeületuskohal toimunud õnnetusjuhtumi ohutusjuurdLuse käigus. Raudteeületuskoht oli maanteeliiklejale varustatud hoiatavate liikluskorraldusvahenditega. Puudusid automaatne ülesõidufoor ja võimalik tõkkepuu.

OJK hindas toimunud juhtumi asjaolusid ja tegi neist kokkuvõtavad järeldused. Kujundatud seisukohtadele tuginedes esitati soovitud sõidutee valdajale, raudteeinfrastruktuuri ettevõtjale ja ohutusasutusele. Raudteeinfrastruktuuri ettevõtjale adresseeritud soovitud esitati ühtlasi menetlemiseks ohutusasutusele.

Maanteeametile kui sõidutee valdajale esitati järgmised soovitused:

1. Paigaldada lisahoiatusmärgiga 125 „Ees on raudteeülesõidukoht“ sama posti otsa hoiatusmärk 112 „Tõkkepuuta raudteeülesõidukoht“.
2. Paigaldada Kulna raudteeülesõidukohale metsavahelt väljajõudmisel kohustuslik lubatud sõidukiirust piirav liiklusmärk.

Tehnilise Järelevalve Ametile kui ohutusasutusele esitati järgmised soovitused:

3. Kavandada ettepanekute tegemine Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile raudteeületuskoha ülevaatuskomisjoni staatuse tõstmiseks tema tööülesannete ja volituste suurendamise teel.
4. Suunata AS Eesti Raudteed pidama prioriteetseks Kulna raudteeületuskoha automaatse foorisignalisatsiooniga seadmestamist.
5. Juhendada AS Eesti Raudteed läbi vaatama dokumendihalduse põhimõtteid, et kindlustada mõistliku aja jooksul erinevate andmestike sisu ühtlustamine.

Soovituse nr 1 menetlemise käigus osundas Maanteeamet Raudtee tehnokasutuseeskirja lisa 4 ja Eesti Vabariigi standardi (EVS613) lahknevusele. Seejuures oli soovituse mõte, maanteeliikleja tähelepanu parem köitmine liikluskorraldusvahendite abil, teiste meetoditega aktsepteeritud ja täidetud.

Lisaks käsitles Maanteeamet sõidutee seisundit, mis oli neile varasemast ajast teada, kuid talvise lumekatte tõttu ei olnud 20. veebruaril märgatav. Samuti hindas ta võimalikke teisi nähtavust piirata võivaid asjaolusid. Maanteeamet jätkab oma kavandatud lisameetmete menetlemist.



## Lisad

Lisa 1

### Soovituste menetlemine – 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	Reisirong 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 teelude paranedes kiirenevalt nähtavusulatuses peatusele aeglustuvalt lähenevat reisirongi Stadler Flirt EMU 1309 märkamata, sellega kokkupõrkesse.		
Uurimisaruande valmimisaeg	11.10.2018	
Soovitus nr 01	Raudteeületuskoha eel puudub üks eeskirjade kohane hoiatusmärk. Paigaldada lisahoiatusmärgiga 125 „Ees on raudteeülesõidukoht“ sama posti otsa hoiatusmärk 112 „Tõkkepuuta raudteeületuskoh“.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
12.12.2018	Aktsepteeritud ja täidetud.	Meetme rakendamise kavandamine. Varustada ülesõidukohale lähenemisest hoiatavad liiklusmärgid mõlemal sõidusuunal (liiklusmärgid 112 „Tõkkepuuta raudteeületuskoh“ ja märgid 123 kuni 128 „Ees on raudteeületuskoh“) märkide parema esiletoomise eesmärgil kollakas - roheline fluorestseeruva valgust peegeldava kilega kaetud taustekraaniga, kuna ülesõidukoht on sellele lähenevatele liiklejatele halvasti tajutav. Liiklusmärki 112 märgi 125 „Ees on raudteeületuskoh“ külge ei paigaldada, kuna see ei lähe kokku hoiatusmärkide paigaldamise nõuetega (EVS 613) ja võib hoiatusmärgi paigalduskaugusest juhitud liiklejates põhjustada ekslikke hinnanguid.
01.2019		Meetme rakendamise aeg.
Soovitus nr 02	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	Menetlemine jätkub.	Meetmete rakendamise kavandamine.  Paigaldada mõlemal sõidusuunal enne raudteeületuskohta (ca 100 m enne raudteed) liiklusmärgid 351 „Suurim kiirus“ suurima lubatud sõidukiiruse väärtusega 50 km/h.  Meetme rakendamise kavandada kevadel.
12.12.2018	Menetlemine jätkub.	Lisanduvalt soovitudele nr 1 ja 2 otsustas Maanteeamet  <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>
Soovitus nr 03	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
Konkreetsed kuupäevad puuduvad. Tegemist on	Menetlemine jätkub.	Soovitus on menetlemises vastavalt 4. raudteepaketi ülevõtmise ajakavale.  Ohutusasutus valmistab ette MKMile



käimasoleva protsessiga.		raudtee tehnikasutuseeskirja lisa 4 muudatuseettepanekut, 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 tee-valdajale õiguslikult siduv. Tänapäevane olukord on üpris bürokraatlik ning alati ei ole selge, kuidas teevaldajat kohustada kasutusele võtta näiteks kiirust alandavaid meetmeid (täiendavad liiklusmärgid jms.), mis on loonud võimaluse komisjoni otsustest mööda vaadata ning neid mitte täita. Raudtee-ettevõtja puhul peab ohutusasutus vormistama protokollid või ettekirjutuse. Muudatusega kaasneks väiksem bürokraatia ning kiirem aeg muudatuste ellu kutsumiseks ülesõidukohal. Samuti oleks tee-valdajal otsene kohustus komisjoni otsused ellu viia.
Soovitus nr 04	Kulna raudteeületuskoht ei ole muutunud normatiivide alusel varustatud automaatse foorisignalisatsiooniga.	
	Suunata AS Eesti Raudteed pidama prioriteetseks Kulna raudteeületuskoha automaatse foorisignalisatsiooniga seadmestamist.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
01.03.2019 Ohutusasutuse päring nr 7-4/18-601-006 EVR-ile  19.03.2019 EVRi vastus ohutusasutusele kirjaga nr 1-12/570-1	Menetlemine jätkub.	Ettevõtte nõukogu otsusega AS Eesti Raudtee (EVR) peab eriti oluliseks Lääne-Harju liiklusjuhtimissüsteemi projektis võimalikult kiirelt varustada automaatse foorisignalisatsiooni ja tõkkepuudega Kulna raudteeülesõidukoht. Lääne-Harju liiklusjuhtimissüsteemi töövõtja Mipro Eesti OÜ on teadlik, et Kulna raudteeülesõidukoht vastavalt nõukogu otsusele oli prioriteetsena vajalik varustada fooride ja tõkkepuudega hiljemalt I poolaastal 2019. Erinevatel põhjustel liiklusjuhtimissüsteemi projekti elluviimise tähtaegad on muudetud,





		muuhulgas Mipro Eesti OÜ hinnangul Kulna raudteeülesõidukoha ohutusseadmetega varustamine on siiski realistlik 2019. a. augusti lõpuks.
Soovitus nr 05	AS Eesti Raudtee andmebaasides esines ühe ja sama sisuga andmete lahknevusi.	
	Juhendada AS Eesti Raudteed läbi vaatama dokumendihalduse põhimõtted, et kindlustada mõistliku aja jooksul erinevate andmestike sisu ühtlustamine.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
11-12.2018	Aktsepteeritud ja täidetud.	Raudteeületuskohtade andmestike andmed on kontrollitud ja mittevastavused kõrvaldatud.