



OHUTUSJUURDLUSE
KESKUS

2025. AASTAL UURITUD RAUDTEEOHUTUST MÕJUTAVAD JUHTUMID

AASTAARUANNE

TALLINN 2026





Sisukord

Sisukord.....	2
Eessõna	3
1. Ohutusjuurdluse Keskus.....	5
1.1. Õiguslikud alused.....	5
1.2. Roll ja eesmärk	5
1.3. Organisatsiooniline struktuur.....	6
2. Ohutusjuurdluse protsess.....	8
2.1. Uuritavad juhtumid	8
2.2. Ohutusjuurdlusesse kaasatavad osapooled.....	8
2.3. Ohutusjuurdluse protsess ja lähenemisviis.....	8
3. Ohutusjuurdlused.....	10
3.1. 2025. aastal lõpetatud ohutusjuurdlused.....	10
3.2. 2025. aastal algatatud ohutusjuurdlused.....	10
3.3. 2025. aastal lõpetatud ohutusjuurdluste kokkuvõte	11
3.4. Viimase viie aasta jooksul uuritud õnnetused ja vahejuhtumid (2021–2025).....	11
4. Ohutusalased soovitused	14
4.1. Ohutusalaste soovitude lühikäik.....	14
4.2. 2025. aasta ohutusalased soovitused	15



Eessõna

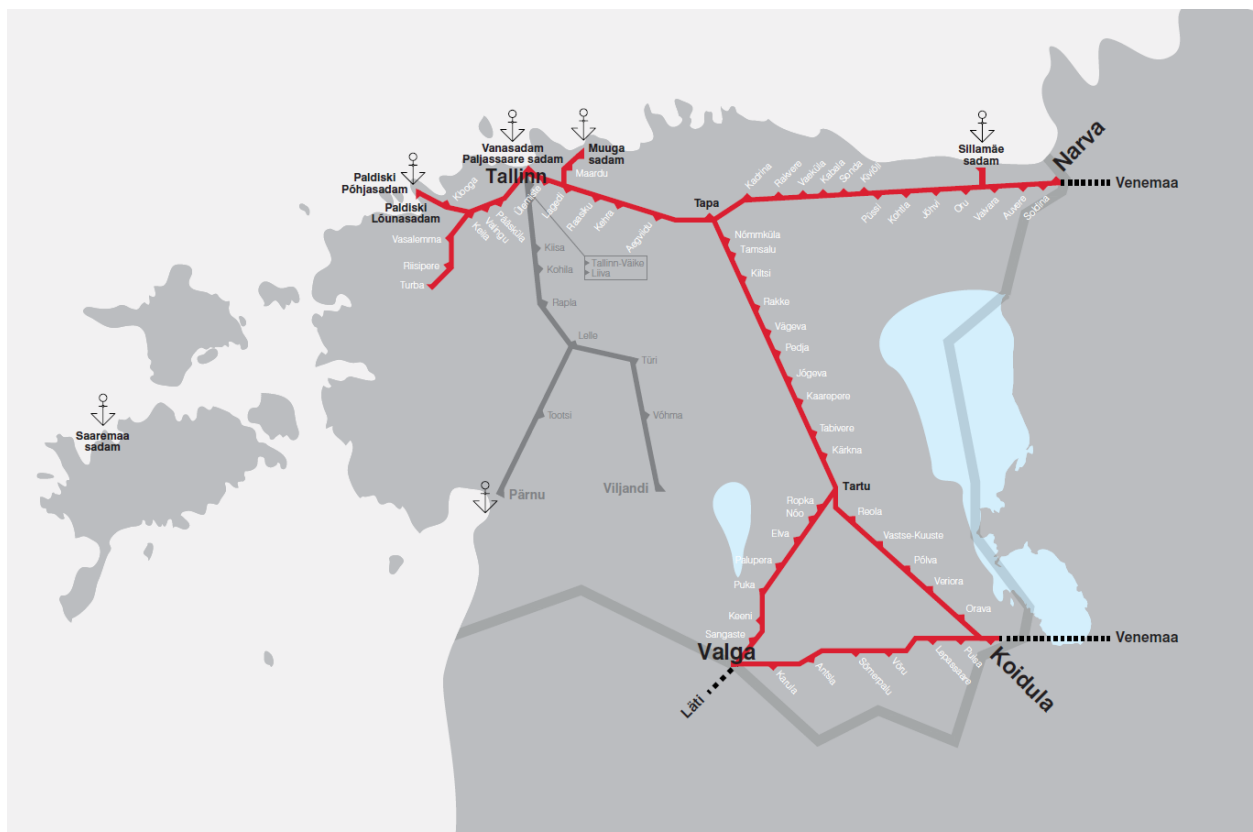
Ohutusjuurdluse Keskuse (OJK) 2025. aasta raudteeohutust mõjutavate juhtumite aastaaruanne annab ülevaate aasta jooksul OJK-le teatatud õnnetusjuhtumitest ja vahejuhtumitest, alustatud ja lõpetatud ohutusjuurdlustest ning ohutuslaste soovitude menetlemisest. Lisaks käsitletakse aruandes viimase viie aasta ohutusjuurdlusi, et anda ülevaade OJK tegevusest ja uuritud juhtumitest pikema perioodi jooksul.

2025. aastal teatati OJK-le 12 õnnetusjuhtumist ja neljast vahejuhtumist. Kaheksa õnnetusjuhtumit toimusid raudteeületuskohtadel ning kolm olid otsasõidud inimestele.

Aasta olulisim raudteeohutust mõjutav juhtum toimus 27. novembril 2025 Saku-Soo reguleerimata raudteeülesõidukohal, kus reisirong põrkas kokku kallurautoga. Kokkupõrke tagajärjel hukkus üks inimene ning OJK hinnangul ulatus tekitatud kahju vähemalt kahe miljoni euron. Juhtum liigitati tõsiseks õnnetusjuhtumiks ja algatati selle ohutusjuurdlus, mis jätkus 2026. aastal.

Saku-Soo õnnetus oli aastatel 2021–2025 teine tõsine raudteeõnnetusjuhtum, mille ohutusjuurdluse OJK algatas. Eelmine selline juhtum toimus 11. märtsil 2022 Ropka raudteeülesõidukohal ning selle ohutusjuurdlus lõpetati 2023. aastal. Juhtumite ja ohutusjuurdluste suhteliselt väikese arvu tõttu ei ole viie aasta andmed piisavad statistiliselt usaldusväärse suundumuse määramiseks, kuid need võimaldavad anda ülevaate uuritud juhtumitest ja nende iseloomust.

Avalikku raudteevõrku Eestis on kujutatud Joonis 1.



 Eesti Raudtee taristu

Joonis 1. Avalikud raudteed Eesti Vabariigis. Allikas: AS Eesti Raudtee



Aasta jooksul uusi ohutusalaseid soovitusi ei esitatud. Aastatel 2021–2025 esitas OJK kokku viis raudteeohutusalast soovitust, kõik 2023. aastal lõpetatud ohutusjuurdluse tulemusena. Neist neli on rakendatud ja üks tagasi lükatud. Saku-Soo tõsise õnnetusjuhtumi juurdluse tulemusena esitatud ohutusalaseid soovitusi käsitletakse 2026. aasta aastaaruandes.

Ohutusjuurdluse eesmärk on õppida toimunud juhtumitest ning kasutada saadud teadmisi sarnaste sündmuste ennetamiseks ja raudteeohutuse parendamiseks. OJK ülesanne ei ole määrata süüd ega vastutust, vaid selgitada sõltumatult välja juhtumite põhjused ja neid mõjutanud asjaolud ning vajaduse korral anda ohutusalaseid soovitusi.



1. Ohutusjuurdluse Keskus

1.1. Õiguslikud alused

Ohutusjuurdluse Keskus on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi struktuuriüksus, mis korraldab laeva-, lennu- ja raudteeõnnetuste ning intsidentide ohutusjuurdlust. Raudteevaldkonna ohutusjuurdluse peamised alused tulenevad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist (EL) 2016/798, raudteeseaduse §-dest 47–55 ning majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusest nr 72 „Ohutusjuurdluse kord“.

Ohutusjuurdluse Keskus (OJK) on ohutusjuurdluse läbiviimisel ja sellega seotud otsuste tegemisel sõltumatu. Ohutusjuurdluse eesmärk on selgitada välja juhtumi põhjused ja asjaolud ning esitada vajaduse korral ohutusalaseid soovitusi sarnaste juhtumite vältimiseks. Ohutusjuurdluse eesmärk ei ole süü ega vastutuse määramine.

Tõsise õnnetusjuhtumi korral algatab OJK ohutusjuurdluse viivitamata. Muude õnnetusjuhtumite ja vahejuhtumite puhul tehakse algatamisotsus õigusaktides sätestatud kriteeriumide alusel. Ohutusjuurdluse algatamisest teavitatakse Euroopa Liidu Raudteeametit.

1.2. Roll ja eesmärk

Ohutusjuurdluse Keskus on üks transpordiohutuse süsteemi osapooltest, kelle roll seisneb õnnetusjuhtumite ja vahejuhtumite sõltumatus juurdlemises ning juurdluste käigus saadud ohutusalaste teadmiste kasutamises sarnaste juhtumite ennetamiseks.

Ohutusjuurdluse peamine eesmärk on teha kindlaks uuritava juhtumi asjaolud ja põhjused ning selgitada välja, kas juhtumi põhjustas tegevus, tegevusetus, sündmus, tingimus või nende kombinatsioon. Juurdluse käigus ei keskenduta üksnes vahetule sündmusele, vaid analüüsitakse ka juhtumi kujunemist mõjutanud tehnilisi, organisatsioonilisi, inimteguriga seotud ja muid asjaolusid ning nende omavahelisi seoseid. Selline käsitus võimaldab jõuda üksikjuhtumi kirjeldamisest nende teguriteni, mille muutmine võib vähendada samalaadsete juhtumite kordumise tõenäosust. Raudteeseadus määratleb ohutusjuurdluse eesmärgina juhtumi põhjuste kindlakstegemise, soovitude esitamise samalaadsete juhtumite vältimiseks ning raudteeohutuse parandamise.

Ohutusjuurdluse eesmärk ei ole süü ega vastutuse määramine. Juurdluse käigus kogutud teavet ja tehtud analüüsi kasutatakse eelkõige ohutuse seisukohalt oluliste põhjuste, puuduste ja arenguvõimaluste tuvastamiseks. Selline lähenemine eristab ohutusjuurdlust muudest menetlustest, mille eesmärk võib olla õigusliku vastutuse või rikkumise tuvastamine. Ka ohutusjuurdluse aruandes ei anta hinnangut kellegi süüle.

OJK roll ei piirdu seega üksnes toimunud sündmuse põhjuste väljaselgitamisega. Ohutusjuurdluse tulemuste põhjal hinnatakse, milliseid muudatusi oleks võimalik teha tehnilistes lahendustes, töökorralduses, ohutusjuhtimises, regulatsioonides või muudes raudteesüsteemi osades, et vähendada sarnaste juhtumite kordumise võimalust või nende võimalikke tagajärgi. Vajaduse korral formuleeritakse selleks ohutusalased soovitusel. Soovitused lähtuvad konkreetse juurdluse käigus tuvastatud asjaoludest, kuid nende mõju võib ulatuda uuritud üksikjuhtumist laiemale raudteesüsteemile. OJK enda kirjelduses on ohutusjuurdluse eesmärk just raudteeohutuse suurendamine põhjuste ja asjaolude väljaselgitamise ning ennetavate meetmete kavandamise kaudu.

Ohutusjuurdluse roll realiseerub eelkõige juurdlusaruande ja selles esitatud ohutusalaste soovitude kaudu. Ohutusjuurdluse aruanne koondab juhtumi kohta kogutud faktilise teabe, analüüsi, järeldused, rakendatud meetmed ja vajaduse korral ohutusalased soovitusel. Aruanded avalikustatakse, et juurdluse käigus saadud teadmised oleksid kasutatavad mitte ainult juhtumiga otseselt seotud organisatsioonidele, vaid ka teistele



raudteesektori osapooltele.

Oluline osa OJK rollist on ka ohutusalaste soovitude järeltegevuste jälgimine. Soovitude adressaadid annavad OJK-le teavet soovitude põhjal võetud või kavandatavatest meetmetest ning nende menetlemise ülevaade võimaldab hinnata, kuidas ohutusjuurdluse tulemused jõuavad praktiliste muudatusteni. Seeläbi moodustavad juhtumi uurimine, põhjuste ja kaasaaitavate tegurite tuvastamine, ohutusalaste soovitude esitamine ning soovitude põhjal rakendatud meetmete jälgimine tervikliku protsessi, mille lõppeesmärk on raudteeohutuse järjepidev parandamine. Raudteeseadus näeb ette nii soovitude põhjal võetud või kavandatud meetmetest aruandmise kui ka nende kajastamise OJK aastaaruandes.

1.3. Organisatsiooniline struktuur

Ohutusjuurdluse Keskus alustas ühtse multimodaalse ohutusjuurdlusasutuse tegevust 1. jaanuaril 2012. OJK paiknemine ministeeriumi struktuuris ning tema ülesanded ja juhtimise põhimõtted tulenevad Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ja Ohutusjuurdluse Keskuse põhimäärusest.

OJK eripära võrreldes ministeeriumi tavapärase struktuuriüksustega tuleneb ohutusjuurdluse sõltumatus nõudest. Kuigi OJK kuulub organisatsiooniliselt Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi koosseisu ning kasutab ministeeriumi tugiteenuseid, on ta ohutusjuurdluse läbiviimisel ja sellega seotud otsuste tegemisel sõltumatu. OJK otsustab iseseisvalt ohutusjuurdluse algatamise ja läbiviimise, juurdluse ulatuse, kasutatavad uurimissuunad ning juurdluse tulemusena tehtavad järeldused ja ohutusalased soovitud.

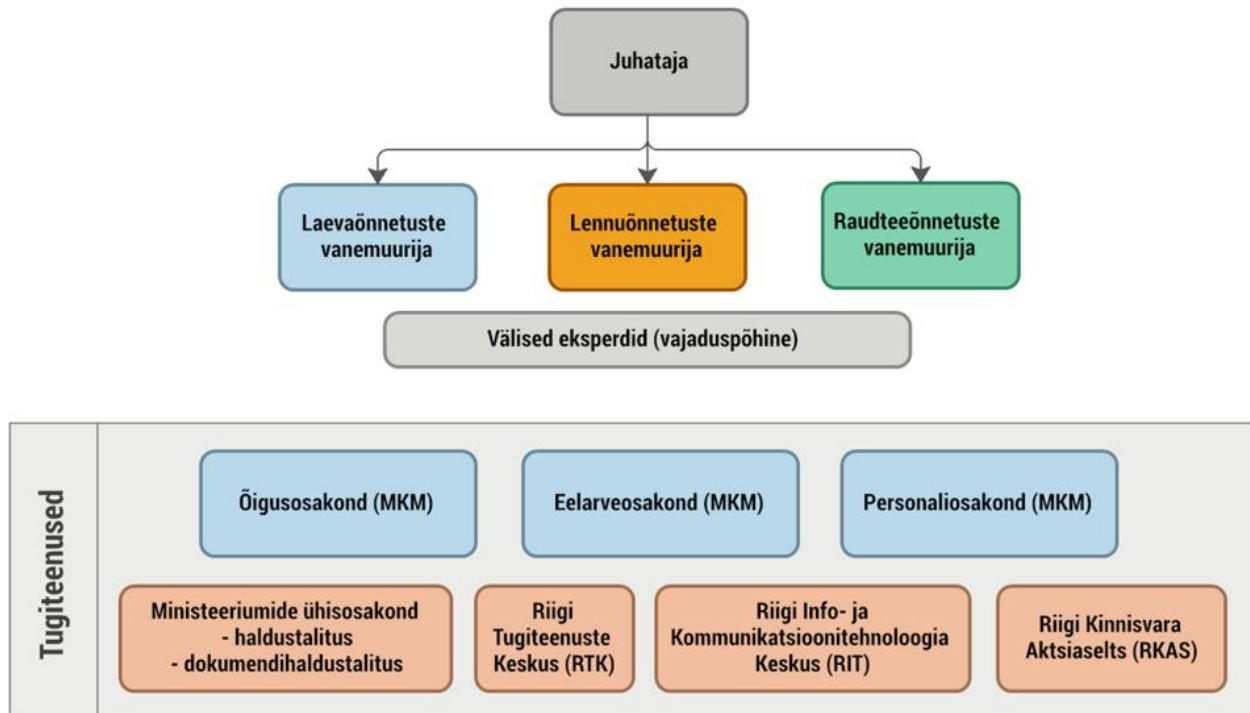
Raudteesüsteemis on OJK funktsionaalselt sõltumatu ohutuasutusest ja raudteed reguleerivatest asutustest ning osapooltest, kelle huvid võiksid sattuda konflikti ohutusjuurdluse ülesannetega. See hõlmab muu hulgas sõltumatust raudteeinfrastruktuuri- ja raudteeveoettevõtjatest. Sõltumatus eesmärk on tagada, et ohutusjuurdluse läbiviimist, selle järeldusi ega soovitusi ei mõjutaks uuritava juhtumiga seotud organisatsioonide või muude osapoolte huvid.

OJK tööd juhib juhataja ning ohutusjuurdluste korraldamine on jaotatud kolme transpordivaldkonna vahel: lennundus, laevandus ja raudtee. Iga valdkonna ohutusjuurdluste korraldamise eest vastutab vastava valdkonna vanemuurija (Joonis 2). Selline ülesehitus võimaldab säilitada iga transpordiliigi erialase pädevuse ning samal ajal kasutada vajaduse korral keskuse teiste valdkondade teadmisi ja kogemusi.

Raudteevaldkonna ohutusjuurdluste korraldamise eest vastutab raudteeõnnetuste vanemuurija, kes täidab konkreetse ohutusjuurdluse läbiviimisel juhtivuuri ülesandeid. Juhtivuuri korraldab juurdluse läbiviimise, tõendusmaterjali kogumise ja analüüsimise, suhtlemise asjaosalistega ning vajaduse korral ekspertide kaasamise.

OJK teeb oma ülesannete täitmisel koostööd teiste riigiasutuste, raudtee-ettevõtete, ekspertide, teiste riikide ohutusjuurdlusasutuste ning rahvusvaheliste organisatsioonidega. Koostöö eesmärk on tagada ohutusjuurdluseks vajaliku teabe ja eriteadmiste kättesaadavus, kuid koostöö ei muuda OJK vastutust juurdluse läbiviimise ega selle tulemuste eest. Ohutusjuurdlus jääb sõltumatuks ka juhul, kui sama juhtumi suhtes toimub paralleelselt kriminaal-, järelevalve- või muu menetlus.

OJK asub Tallinnas aadressil Mäealuse 2/3. Keskusel on oma veebileht ja kontaktkanalid ning ohutusjuurdluste aruanded avaldatakse OJK veebilehel.



Joonis 2. Ohutusjuurdluse Keskuse organisatsiooniline struktuur ja tugiteenuste tagajad



2. OhutusjuurdLuse protsess

2.1. Uuritavad juhtumid

Kohustuslikud alused raudteeohutust mõjutavate juhtumite ohutusjuurdLuste läbiviimiseks on sätestatud Eesti Vabariigi raudteeseaduses. Raudteeohutust mõjutavate juhtumite liigitus ja kasutatav terminoloogia lähtuvad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist (EL) 2016/798 raudteeohutuse kohta.

Tõsise õnnetusjuhtumi korral alustab OhutusjuurdLuse Keskus ohutusjuurdLust viivitamata. Muude õnnetusjuhtumite ja vahejuhtumite puhul otsustatakse ohutusjuurdLuse algatamine juhtumipõhiselt. Otsuse tegemisel arvestatakse juhtumi tõsidust ja mõju raudteeohutusele ning seda, kas juhtum võib olla osa samalaadsete juhtumite seeriast, mis mõjutab raudteesüsteemi tervikuna. Lisaks õiguslikele kriteeriumidele rakendatakse riskipõhist lähenemist, hinnates juhtumi võimalikke tagajärgi, korduvust ja muid asjaolusid, mis võivad viidata laiemale ohutusriskile.

2.2. OhutusjuurdLusesse kaasatavad osapooled

OhutusjuurdLusse võib kaasata asutusi, ettevõtteid, eksperte ja üksikisikuid vastavalt raudteeseaduses ja ohutusjuurdLuse korda reguleerivas määruses sätestatule. Kaasamise vajaduse, ulatuse ja viisi üle otsustab konkreetse ohutusjuurdLuse juhtivuurija, kelle juhtimisel ja vastutusel juurdLus toimub. Kaasamise eesmärk on saada juhtumi ja sellega seotud asjaolude kohta vajalikku teavet ning tagada ohutusjuurdLuse nõuetekohane läbiviimine. Raudtee-ettevõtjad ja kolmandad isikud on kohustatud esitama OJK nõudmisel nende valduses oleva asjakohase teabe.

OhutusjuurdLuse Keskuse, Politsei- ja Piirivalveameti, Riigiprokuratuuri, Päästeameti ja Häirekeskuse vahel on alates 2015. aastast kehtiv koostöökokkulepe, mis sätestab asutuste koordineeritud tegevuse ühist huvi omavate juhtumite korral. Koostöö hõlmab muu hulgas juhtumitest teavitamist, sündmuskoha ja tõendite säilitamist ning võimaluse piires teabe vahetamist. Kriminaalmenetlus ja ohutusjuurdLus viiakse läbi teineteisest sõltumatult ning koostöö ei tohi kahjustada kummagi menetluse eesmärke ega läbiviimist.

OJK teeb koostööd ka teiste riikide ohutusjuurdLusasutustega. 2025. aastal olid OJK-l kehtivad koostöölepingud Rootsi, Soome ja Läti ohutusjuurdLusasutustega. Piiriülese juhtumi korral võimaldab õiguslik raamistik kaasata ohutusjuurdLusse teise liikmesriigi uurimisasutuse ning vajaduse korral kasutada teiste liikmesriikide ohutusjuurdLusasutuste või Euroopa Liidu Raudteeameti eriteadmisi.

Juhtivuurija vastutab kaasatud osapoolte tegevuse koordineerimise, kogutud teabe analüüsimise ning juurdLuse tervikliku käsitlemise eest. Asjaosalistele antakse ohutusjuurdLuse käigus võimalus esitada oma seisukohti ning enne juurdLuse lõpetamist tutvuda neid puudutavas osas aruande kavandiga ja esitada selle kohta märkusi. Kaasatud osapooled ei sekku ohutusjuurdLuse järelLuste ega ohutusLaste soovitude kujundamisse.

OhutusjuurdLuse sõltumatuse tagamiseks hoitakse see lahus sama juhtumiga seotud kriminaal-, järelevalve-, ettevõttesisestest ja muudest menetlustest. OhutusjuurdLuse läbiviijad ei osale sama juhtumi teistes menetlustes ning teiste menetluste läbiviijad ei osale ohutusjuurdLuse otsustusprotsessis.

2.3. OhutusjuurdLuse protsess ja lähenemisviis

Raudteeohutust mõjutava juhtumi menetlemine algab OJK-le esmateate saabumisest. Teave võib saada Häirekeskuselt, raudteeinfrastruktuuri- või raudteeveoettevõttelt ning järelevalve käigus teatavaks saanud juhtumi korral Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametilt. Õnnetusjuhtumi ja tõsise õnnetusjuhtumi korral esitab raudtee-ettevõtte pärast esmateadet OJK-le vormikohase kirjaliku teate, mis sisaldab täpsustatud



teavet juhtumi asjaolude, tagajärgede ja rakendatud meetmete kohta.

Saadud teabe põhjal annab raudteeõnnetuste ohutusjuurdluse eest vastutav ametnik juhtumile esialgse hinnangu ning vajaduse korral kogutakse enne ohutusjuurdluse alustamise otsustamist täiendavat teavet. Samuti hinnatakse sündmuskohale mineku vajadust. Ohutusjuurdluse alustamine otsustatakse raudteeseaduses sätestatud tähtaja jooksul ning juurdluse alustamisest teavitatakse Euroopa Liidu Raudteeametit.

Ohutusjuurdlust korraldab vastava valdkonna vanemuurija, kes täidab juhtivuuri ülesandeid ning vastutab juurdluse kavandamise, läbiviimise ja nõuetele vastavuse eest. Juhtivuuri korraldab tõendite ja andmete kogumise ning analüüsimise, suhtlemise asjaosalistega ja vajaduse korral ekspertiiside tegemise. Keerukama juhtumi uurimiseks võib moodustada ohutusjuurdluskomisjoni või kaasata vajalike eriteadmistega eksperte. Raudteevaldkonna ekspertide nimekirjas oli 2025. aastal seitse eksperti.

Uurimisaruande koostamisel lähtutakse komisjoni rakendusmääruses (EL) 2020/572 sätestatud nõuetest.

Ohutusjuurdlus korraldatakse nii avatult kui võimalik, arvestades õigusaktidest tulenevaid teabe avalikustamise piiranguid ja vajadust tagada juurdluse sõltumatus. Asjaosalistel võimaldatakse esitada juurdluse käigus oma seisukohti ja asjakohast teavet.

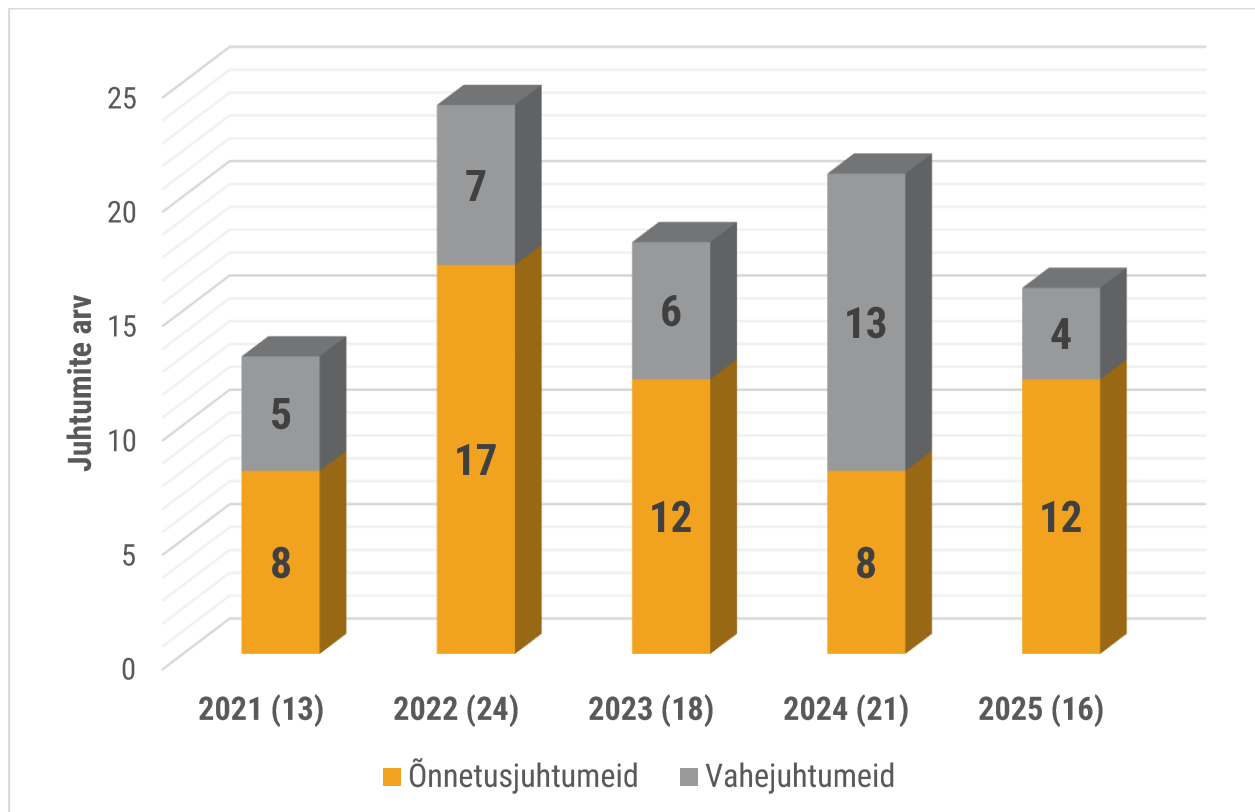
Ohutusjuurdluse tulemused esitatakse lõpparuandes ning vajaduse korral tehakse ohutusalased soovitused. OJK jälgib soovitude menetlemist ning soovitude adressaadid annavad OJK-le teavet soovitude täitmiseks võetud või kavandatud meetmete kohta.



3. Ohutusjuurdlused

3.1. 2025. aastal lõpetatud ohutusjuurdlused

2025. aasta jooksul saabus Ohutusjuurdluse Keskusesse 12 teadet õnnetusjuhtumitest ja 4 teadet vahejuhtumitest. Õnnetusjuhtumitest 8 toimusid raudteeületuskohtadel, neist 1 oli tõsine õnnetusjuhtum, mille puhul algatati ohutusjuurdlus, ning 3 otsasõitu inimesele. Aruanne ei sisalda raudteel toimunud enesetappe. Varasematel aastatel toimunud juhtumite arvandmed ja liigitus on toodud Joonis 3.



Joonis 3. Aastatel 2021–2025 toimunud juhtumite arv ja liigitus

2024. aastal ei jäänud lõpetamata ühtegi ohutusjuurdlust, mida oleks pidanud jätkama 2025. aastal (Tabel 1). Kõik seni läbiviidud ohutusjuurdlused on lõpetatud ettenähtud ühe aasta jooksul.

Tabel 1. Kokkuvõtte 2025. aastal lõpetatud ohutusjuurdlustest

Uuritud juhtumite liigitus	Juhtumite arv	Kannatanuid		Ligikaudsed kahjud eurodes	Suundumus võrreldes eelmise aastaga
		Hukkunuid	Raskelt vigastatuid		
Tõsine õnnetusjuhtum	–	–	–	–	sama
Vahejuhtum	–	–	–	–	–

3.2. 2025. aastal algatatud ohutusjuurdlused

2025. aastal toimus üks tõsine õnnetusjuhtum, mille puhul algatati ohutusjuurdlus (Tabel 2).

Tabel 2. 2025. aastal algatatud ohutusjuurdlused

Toimumise kuupäev	Uuritava juhtumi liigitus ja asukoht	Õiguslik alus
27.11.2025	Reisirongi kokkupõrge kallurautoga reguleerimata Saku-Soo raudteeülesõidukohal 18,796 kilomeetril	Raudteeohutuse direktiiv ja raudteeseadus

Saku-Soo reguleerimata raudteeülesõidukohal toimunud kallurauto ja reisirongi kokkupõrge (Joonis 4) kvalifitseerus tõsiseks õnnetusjuhtumiks, sest kokkupõrke tagajärjel hukkus üks inimene ning OhutusjuurdLuse Keskuse hinnangul ulatus tekitatud kahju vähemalt 2 miljoni euroni. OhutusjuurdLuse lõpetamine jäi järgmisesse aastasse.



Joonis 4. Saku-Soo tõsise õnnetusjuhtumi rongi kokkupõrketagajärjed. Allikas: OhutusjuurdLuse Keskus

3.3. 2025. aastal lõpetatud ohutusjuurdLuste kokkuvõte

Käsitletaval aastal ei lõpetatud ühtegi ohutusjuurdLust.

3.4. Viimase viie aasta jooksul uuritud õnnetused ja vahejuhtumid (2021–2025)

Viimase viie aasta jooksul on toimunud kaks tõsist õnnetusjuhtumit, mille ohutusjuurdLuse OJK algatas. Lõuna-Eestis toimus 11. märtsil 2022 Ropka automaatselt seadistatud raudteeülesõidukohal õnnetusjuhtum, mille OhutusjuurdLuse Keskus liigitas tõsiseks. Liigitamise aluseks oli vähemalt viiele inimesele tervisekahju tekkimine ning OJK hindas õnnetuses tekkinud kahjud suuremaks kui kaks miljonit eurot. Ropka õnnetusjuhtumi ohutusjuurdLus lõpetati 2023. aastal.



27. novembril 2025 toimus tõsine õnnetusjuhtum Põhja-Eestis reguleerimata Saku-Soo raudteeülesõidukohal. Ohutusjuurdlus jätkus 2026. aastal, mistõttu selle lõplikke järeldusi ja võimalikke ohutuslaseid soovitusi käesolevas aastaaruandes ei käsitleta.

Tabelis 3 on näidatud uuritud ja lõpetatud juhtumid aastatel 2021-2025.

Arvestades õnnetusjuhtumite ja läbiviidud ohutusjuurdluste suhteliselt väikest arvu, ei ole viie aasta andmed piisavad statistiliselt usaldusväärse suundumuse määramiseks. Aastate lõikes esitatud andmed annavad eelkõige ülevaate toimunud juhtumitest ja OJK läbiviidud ohutusjuurdlustest.

Tabel 3. Uuritud juhtumid aastate lõikes

Juhtumi nimetus		Aasta, uurimiste arv					
		2021	2022	2023	2024	2025	Kokku
Direktiivi artikkel 20 (1)	Rongide kokkupõrge	–	–	–	–	–	–
	Rongi kokkupõrge takistusega	–	–	–	–	–	–
	Rongi rööbastelt mahaminek	–	–	–	–	–	–
	Õnnetus raudteeületuskohal	–	–	1	–	–	1
	Õnnetus inimesega liikuva rongi tõttu	–	–	–	–	–	–
	Tulekahju rongis	–	–	–	–	–	–
	Õnnetus ohtlike veostega	–	–	–	–	–	–
Direktiivi artikkel 22 (6)	Rongide kokkupõrge	–	–	–	–	–	–
	Rongi kokkupõrge takistusega	–	–	–	–	–	–
	Rongi rööbastelt mahaminek	–	–	–	–	–	–
	Õnnetus raudteeületuskohal	–	–	–	–	–	–
	Õnnetus inimesega liikuva rongi tõttu	–	–	–	–	–	–
	Tulekahju rongis	–	–	–	–	–	–
	Õnnetus ohtlike veostega	–	–	–	–	–	–
Vahejuhtum		–	–	–	–	–	–
KOKKU		–	–	1	–	–	1

Viimase viie aasta jooksul uuritud raudteeõnnetusjuhtumite vigastatute ja hukkunute arvu iseloomustab Tabel 4. Viimase viie aasta jooksul uuritud raudteeõnnetusjuhtumite vigastatute ja hukkunute arvu jaotust selgitab Tabel 5.



Tabel 4. Uuritud juhtumite vigastatute ja hukkunute üldarv

Aasta	Hukkunuid	Vigastatuid maanteeõidukis/ neist raskelt	Vigastatuid raudteeveeremis/ neist raskelt
2021	–	–	–
2022	–	–	8/2
2023	–	–	–
2024	–	–	–
2025	1	–	3/0
KOKKU	1	–	11/2

Tabel 5. Uuritud juhtumite vigastatute ja hukkunute arvu personaalne jaotus

Personaalne jaotus		Aasta, arv				
		2021	2022	2023	2024	2025
Hukkunuid	Reisijad	–	–	–	–	–
	Personal	–	–	–	–	–
	Kolmandad isikud	–	–	–	–	1
	KOKKU	–	–	–	–	1
Vigastatuid	Reisijad	–	8	–	–	2
	Personal	–	–	–	–	1
	Kolmandad isikud	–	–	–	–	–
	KOKKU	–	8	–	–	3



4. Ohutusalased soovitusel

4.1. Ohutusalaste soovitusel lühiülevalde

Ohutusjuurduse käigus võib OJK esitada ohutusalaseid soovitusel, mille eesmärk on ennetada samalaadsetel juhtumitel kordumist ja parandada raudteeohutust. Soovitusel kujundatakse juurduse käigus tuvastatud asjaolude ja järelduste põhjal ning esitatakse ohutusjuurduse lõpparuandes.

Ohutusalased soovitusel suunatakse asutusele, ettevõttele või muule organisatsioonile, kelle pädevuses on soovitusel käsitletud ohutusprobleemi lahendamine või vajalike meetmetel rakendamine. Soovitusel võivad olla suunatud muu hulgas ohutusasutusele, raudteeinfrastruktuuri- ja raudteeveoettevõtjatele ning vajaduse korral teistele asjaomastele asutustele või organisatsioonidele.

Enne ohutusjuurduse aruande lõplikku valmimist antakse asjaosalistele võimalus tutvuda aruande kavandiga ja esitada oma seisukohad. OJK on ohutusalaste soovitusel lõplikul sõnastamisel ja esitamisel sõltumatu ning lähtub juurduse käigus tuvastatud ohutusprobleemidest ja nende lahendamisel vajadusest.

Soovitusel saajad on seaduse sätete kohaselt kohustatud andma OJK-le teavet soovitusel menetlemisel ning nende rakendamisel võetud või kavandatud meetmetel kohta. Soovitusel järeltegevuse jälgimine võimaldab hinnata, milliseid meetmeid on ohutusjuurduse tulemusena rakendatud.

Aastatel 2021–2025 esitati kokku viis ohutusalast soovitusel, kõik 2023. aastal lõpetatud ohutusjuurduse tulemusena (Tabel 6). Neist neli soovitusel ehk 80% on rakendatud ning üks soovitusel ehk 20% tagasi lükatud (Tabel 7). 2025. aastal uusi ohutusalaseid soovitusel ei esitatud.

Tabel 6. Ohutusalaste soovitusel arv ja liigitus aastate lõikes

Soovitusel valdkond	Aasta, soovitusel arv				
	2021	2022	2023	2024	2025
Raudteeinfrastruktuuri hooldamine ja korrashoid	–	–	1	–	–
Raudteeveeremil hooldus, korrashoid ja käitlemine	–	–	–	–	–
Järelevalve korraldamine	–	–	–	–	–
Maantee liikluskorraldus, liikluskorraldusvahendid	–	–	–	–	–
Teede talihooldustööde tegemine	–	–	–	–	–
Liikluspropaganda, koolitus	–	–	–	–	–
Muudatused õigusaktides, korralduslikes eeskirjades	–	–	2	–	–
Signalisatsiooni-seadmetel töö, raudteeliikluskorraldus	–	–	–	–	–
Raudtee sidevahenditel töö korraldamine	–	–	–	–	–
Infosalvestusseadmetel kasutamine	–	–	–	–	–
Raudteelaste kutsevalifikatsioon	–	–	1	–	–
Muud korralduslikud meetmed	–	–	1	–	–
KOKKU	–	–	5	–	–



Enne koos soovitustega valminud ohutusjuurdLuse aruande lõplikku valmimist tutvustatakse neid asjaosalistele. Soovituse saajal on võimalik soovi korral väljendada oma seisukohta. Soovituse lõplikul formuleerimisel ja esitamisel on OhutusjuurdLuse Keskus sõltumatu. OJK lähtub talle teada oleva probleemi lahendamise vajalikkusest.

Tabel 7. Ohutuslaste soovitude rakendamine

Soovituste koguarv		Soovituste staatus							
		Rakendatud		Menetlemine jätkub		Tagasilükatud		Menetlemine katkestatud	
Aasta	Arv	Arv	%	Arv	%	Arv	%	Arv	%
2021	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2022	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2023	5	4	80	–	–	1	20	–	–
2024	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2025	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Kokku	5	4	80	–	–	1	20	–	–

4.2. 2025. aasta ohutuslased soovitused

2025. aastal OhutusjuurdLuse Keskuse poolt kellelegi soovitusi ei antud. 27. novembril 2025 Saku-Soo raudteeülesõidukohal toimunud tõsise õnnetusjuhtumi ohutusjuurdLus jätkus 2026. aastal. JuurdLuse tulemusena esitatud ohutuslaseid soovitusi käsitletakse 2026. aasta aastaaruandes.

Ohutusjuurdluse Keskus
Mäealuse 2/3, 12618 Tallinn
625 6314 / info@ojk.ee
www.ojk.ee