KLIIMAMINISTEERIUM

Lauri Hussar
Riigikogu juhatus

Teie 20.10.2026 nr 2-3/15-614

Meie 06.11.2026 nr 1-14/26/3979-2

Vastus Riigikogu liikme Züleyxa Izmailova kirjalikule
küsimusele taristuministrile (KK 614)

Austatud Lauri Hussar

Edastame vastused Riigikogu liikme Züleyxa Izmailova kirjalikule küsimusele raudteetaristu ja jalakäijate ohutuse kohta. Kinnitame, et raudteeohutus on viimastel aastatel olnud erilise tähelepanu all, kuna eesmärk on suurendada raudteel liikumiskiirusi ning muuta seeläbi raudteesõit kiiremaks ja mugavamaks. Sellega kaasneb ka kõikide raudteeületuskohtade ja ooteplatvormide ohutuse hindamine ja täiendavate meetmete rakendamine, et reisirongide kiiruste suurenemine ei mõjutaks negatiivselt raudteeohutust.

1. *Millised konkreetsed järeldused on ministeerium teinud 11. septembril Nõmmel toimunud surmaga lõppenud rongiõnnetusest? Kas Nõmme ja Hiiu jaama vaheliste jalakäijate liikumisteede ning raudteeületuskohtade kohta tehakse erakorraline ohutushindamine?*

11. septembril 2026 Nõmmel toimunud traagilise õnnetuse asjaolusid uurib Ohutusjuurdluse Keskus. Õnnetuse põhjuste kohta ei ole võimalik teha lõplikke järeldusi enne uurimise tulemusi, sest valele eeldusele rajatud lahendus ei pruugi kõrvaldada tegelikku ohtu. Antud asukohas tuleb lahendus leida koostöös ohutusasutuste ja taristu haldajatega, sest Nõmme ja Hiiu vahelisel lõigul haldab ülekäike AS Eesti Raudtee, kuid sinna viivat kõnniteed ja ligipääse Tallinna linn. AS Eesti Raudtee on selle lõigu raudteeülekäigukohtade riskianalüüsid läbi viinud 2024. aastal.

2. *Kui palju on Eesti Raudtee taristul jalakäijatele mõeldud samatasandilisi raudteeülekäike? Kui paljudel neist kasutatakse ainult torutõkkeid ning kui paljud on varustatud heli- ja valgussignalisatsiooni või automaatsete tõkkepuudega?*

AS Eesti Raudtee taristul on 146 samatasandilist raudteeülekäigukohta. 30. oktoobri 2026. aasta seisuga on neist 145 varustatud tõkete ja liiklusmärkidega, mida majandus- ja taristuministri 09.11.2020 nr 71 „Raudtee tehnokasutuseeskiri“ (edaspidi TKE) Lisa 4 nõuab III kategooria ülekäigukohtadele. Ühel, Veerenni ülekäigukohal, on lisaks automaatne foori- ja helisignalisatsioon. Automaatseid tõkkepuid ühelgi jalakäijate ülekäigukohal seni ei ole.
Vastavalt 14.08.2023 muudetud TKE Lisa 4 kategooriatele on AS Eesti Raudtee ülekäigukohtadest seitse I kategooria, 73 II kategooria ja 66 III kategooria ülekäigukohad.
I ja II kategooria ülekäigukohad tuleb uute nõuete üleminekuperioodi jooksul raudtee TKE Lisa 4 järgi 2033. aasta lõpuks varustada automaatse foorisignalisatsiooniga.

3. *Kui palju inimesi on viimase liiklusohutusprogrammi perioodi jooksul Eesti Raudtee taristul toimunud õnnetustes hukkunud või vigastada saanud? Kui paljud neist juhtumitest on toimunud ametlikel jalakäijate ülekäigukohtadel?*

Aastatel 2019–2025 hukkus AS Eesti Raudtee taristul 18 inimest ja 18 sai vigastada. Aastatel 2019-2026 on toimunud 18 juhtumit ametlikel jalakäijate ülekäigukohtadel.

4. *Miks pole Eesti Raudtee korduvatele surmaga lõppenud juhtumitele vaatamata jalakäijate raudteeülekäikude probleemiga seni süsteemselt tegelenud? Mis on takistanud tervikliku ohutusplaani koostamist ja elluviimist: raha, tehnilised nõuded, hanked või poliitilise prioriteedi puudumine?*

AS Eesti Raudtee käsitleb raudteeliiklusohutust, sealhulgas raudteeülekäigukohtade ohutust, süsteemselt. Juhindutakse TKE Lisas 4 kehtestatud nõuetest ja läbi viidud riskianalüüsidest. Riiklikku järelevalvet AS Eesti Raudtee raudteeohutusnõuete järgimise osas teostab Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet.
Ülekäigukohtade ohutuse parendamine on olnud AS Eesti Raudtee prioriteet kogu investeerimisperioodi jooksul. Tänaseks on AS Eesti Raudtee koostöös kohalike omavalitsuste ja Transpordiametiga rajanud 19 eritasandilist ülekäiku. Kui mõnel ülekäigukohal on risk hinnatud suureks ja ümberehitus võtab aega, piiratakse vajadusel rongide kiirust.
Ka Euroopa Liidu uueks rahastusperioodiks on AS-il Eesti Raudtee selge plaan raudteeülekäigukohtade uuendamiseks.
Ajakava ülekäigukohtade ümber ehitamiseks sõltub sellest, kui palju vahendeid riigieelarvest selleks AS-ile Eesti Raudtee ja teistele seotud osapooltele eraldatakse.

5. *Kas Eesti Raudtee on hinnanud torutõketega ülekäikude kasutatavust eakate, liikumispuudega inimeste, ratastoolikasutajate, vaegkuuljate, vaegnägijate, lapsevankriga liikujate ja jalgratturite jaoks? Millised olid hindamise tulemused ning kui palju ülekäike ei vasta praegu ligipääsetavuse nõuetele?*

Torutõkete paigaldamise eesmärk on kõigi liiklejate liikumiskiiruse ja -trajektoori muutmine vahetult enne raudteeülekäiku, et liikleja teadvustaks suurema ohuga raudteealale edasi liikumist. Jalgrattaga üle ülekäigukoha sõitmine on keelatud. AS Eesti Raudtee on teinud kõigil torutõketega raudteeülekäigukohtadel paikvaatlused. Muu hulgas hinnati, kas ülekäiku saavad ohutult kasutada liikumis-, nägemis- ja kuulmispuudega inimesed ning lapsevankriga liikujad. Paikvaatluste tulemusena viiakse võimalike puudustega ülekäigukohad 2026. aasta lõpuks vastavusse tänaste TKE lisa 4 III kategooria nõuetega. Nende järgi peavad tõkked olema paigutatud nii, et ka piiratud liikumisvõimega inimene pääseb ohutult üle. Samuti on nõutavad taktiilsed kivid vaegnägijatele.

6. *Millisest õigusaktist või investeeringukavast tuleneb Eesti Raudtee kohustus muuta raudteeülekäigud ligipääsetavaks ka erivajadustega inimestele?*

Ligipääsetavuse tagamiseks vajalikud investeeringud sõltuvad ülekäigukoha asukohast, ehitamise või ümberehitamise iseloomust ning asjakohastest tehnilistest nõuetest. TKE lisa 4 sisaldab nõudeid ülekäigukohtade rajamisele, tähistamisele, ohutusele ja ka piiratud liikumisvõimega inimeste läbipääsule. Uued ja renoveeritavad trepid ja kaldteed peavad lisaks vastama ettevõtlus- ja tehnoloogiaministri 29.05.2018 määrusele nr 28 „Puudega inimeste erivajadustest tulenevad nõuded ehitisele“. Jaamades ja peatuskohtades asuvad ülekäigukohad peavad vastama Komisjoni määrusele (EL) nr 1300/2014, milles käsitletakse koostalitluse tehnilist kirjeldust seoses puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele juurdepääsuvõimaluste tagamisega Euroopa Liidu raudteesüsteemis (PRM KTK).

7. *Kas ministeerium ja Eesti Raudtee on valmis paigaldama suure kasutuskoormuse ja kõrgema riskiga jalakäijate ülekäikudele automaatsed tõkkepuud koos heli- ja valgussignalisatsiooniga?*

AS Eesti Raudtee on kohustatud rakendama TKE lisa 4 nõudeid. AS Eesti Raudtee on korraldanud liiklejate loendused ja määranud raudteeülekäigukohtadele kategooriad. TKE järgi tuleb I ja II

kategooria, mis on suure kasutuskoormuse ja kõrgema riskiga, ülekäigukohad varustada 2033.aasta lõpuks automaatse foori- ja helisignalisatsiooni ja tõketega. AS Eesti Raudtee on valmis vastavaid nõudeid rakendama ka varem, kui selleks on tagatud sihtotstarbelised vahendid riigieelarvest.

8. *Kui palju maksaks Eesti Raudtee esialgsel hinnangul suurema kasutuskoormusega jalakäijate ülekäikude varustamine automaatsete tõkkepuusüsteemidega? Kas vastavad investeeringud on kavandatud 2027. aasta riigieelarvesse või Eesti Raudtee lähiaastate investeerimisplaani?*

Ühte hinda ülekäigukohta anda ei saa, sest maksumus sõltub iga ülekäigu asukohast ja tehnilisest lahendusest. Ainult tõkkepuu hinda ei saa võrdsustada kogu ülekäigu ümberehituse maksumusega. Ümberehitus hõlmab üldjuhul ka ülekäigukoha terviklikku ümberprojekteerimist, raudteeautomaatikat, elektrivarustust ja sidet, ehitustöid, juurdepääsude kohandamist ja kaasnevaid hoolduskulusid. TKE järgi tuleb automaatse signalisatsiooni ja tõketega varustada 80 I ja II kategooria ülekäigukohta 2033. aasta lõpuks. Need tööd on osa AS Eesti Raudtee plaanist uueks Euroopa Liidu rahastusperioodiks. Eelistatud on eritasandilised lahendused, kuna need tagavad parema ohutuse liiklejate riskikäitumist ja võimalikke tehnilisi rikkeid arvestades ning on pikemas perspektiivis üldjuhul ka majanduslikult otstarbekamad.

9. *Milliseid tulemusi on andnud Eesti Raudtee ja Tallinna linna koostöö raudteeületuskohtade ohutumaks muutmisel? Millised konkreetsed otsused on tehtud ning milliste ületuskohtade ümberehitamine on kokku lepitud?*

AS Eesti Raudtee ja Tallinna linna koostöös on viimastel aastatel rajatud Tondi raudteeviadukt ja Paldiski maantee kergliiklustunnel.
Eritasandilised lahendused on raudteeületuskohtade ohutuse parandamise pikaajaline põhisuund. Tallinnas on AS Eesti Raudtee prioriteetseteks pidanud Nõmme Mai tänava ülekäiku ning Silla, Sambla, Jannseni ja Järve tänava ning Pääsküla piirkonna ülekäigukohti või eelistatult uusi tunneleid. Automaatika ja hoiatussüsteemide täiendamine on seotud liiklusjuhtimissüsteemide muutmise vajadusega ja seetõttu ajamahukas ning kulukas, mistõttu võrreldav eritasandiliste lahenduste maksumusega. Seetõttu on Nõmme piirkonna ülekäigukohti silmas pidades töös täiendavate ohutusmeetmete võimaluste kaardistamine, sealhulgas täiendavad valgustuslahendused.

10. *Millised konkreetsed omanikupoolsed ootused on taristuminister Eesti Raudteele jalakäijate ohutuse parandamiseks seadnud?*

AS Eesti Raudtee tegevust peab toetama koostöö raudteeohutust edendavate organisatsioonide ja ametitega ning aktiivne panustamine raudteeohutusalastesse tegevustesse. Riigi kui omaniku üheks valdkonnapõhiseks eesmärgiks on raudteeinfrastruktuuri toimimise tagamine nii reisijate- kui ka kaubaveo teenindamiseks, sh ohutus raudteel. Ühe mõõdikuna tegevuse hindamiseks on seatud, et ohutus raudteel on korraldatud selliselt, et inimesed ei hukkuks ega saaks raskelt vigastada. Täismahus omaniku ootused on leitavad AS Eesti Raudtee kodulehelt https://www.evr.ee/files/Lisa-3-AS-Eesti-Raudtee-omaniku-ootused-8-04-2026.pdf.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Kuldar Leis
taristuminister

Koopia: Riigikantselei

Indrek Laineveer, 639 7636
indrek.laineveer@kliimaministeerium.ee