



Riina Sikkut  
Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

Teie: 20.10.2022 nr MKM/22-1242/-1K

Meie: 10.11.2022 nr 1-7/268-2

## Raudtee tehnokasutuseeskirja muutmine

Austatud proua minister

Esitasite Siseministeeriumile kooskõlastamiseks majandus- ja taristuministri 9. novembri 2020. a määruse „Raudtee tehnokasutuseeskiri“ muutmise määruse eelnõu.

Hindame teie soovi muuta rongiliiklus kiiremaks ja atraktiivsemaks, mis võimaldab raudteetranspordis teenindada rohkem reisijaid ning sellest tulenevalt tehnokasutuseeskirja muutmist, et maandada suurema kiirusega kaasnevaid riske ja tagada raudtee ületamise kohtadel liiklejate ohutus.

Siseministeerium kooskõlastab eelnõu järgmiste märkustega arvestamisel.

1. Peame oluliseks, et rongide sõidukiiruse märkimisväärsel kasvamisel panustataks raskete tagajärgede ärahoidmiseks ohutusmeetmetesse maksimaalselt.

Olukorras, kus rongide sõidukiirus kasvab märkimisväärselt ning suurel kiirusel liikuva rongi ja teise objekti (nt sõiduk või jalakäija) kokkupõrkel ei piirdu tagajärjed eeldatavalt ainult vigastuste, vaid pigem nõrgema osapoole surmaga, tuleb kasutada võimalikult tõhusaid ohutusmeetmeid. Seetõttu palume kaaluda, et sõltumata juhendis märgitud arvutuskäikudest ja nende tulemustest, **rakendataks kõikidel ülesõidukohtadel, kus rongide kiirus on vahemikus 141-160 km/h I A kategooria meetmeid**, eelkõige tõkkepuud, mis sulgevad sõidutee kogu laiuses ehk täistõkkepuud. Kogu sõidutee laiuses tõkkepuud ei ole vajalikud kohtades, kus vastassuunavööndi kaudu ülesõidukohale sõitmine on takistatud kahte sõidusuunda eraldava eraldusriba või liikluskorraldusvahendiga. Samuti palume kaaluda, et kõikidel ülesõidukohtadel, kus **rongide kiirus on vahemikus 121-140 km/h, rakendataks vähemalt I B kategooria meetmeid**, eelkõige tõkkepuu nõuet.

Eeltoodu puudutab just asulate vahelisi lõike, kus raudteega ristuvatel teedel on küll liiklussagedus madalam, kuid samas ilmselt ka järelevalve väiksem, mistõttu tuleb ohutuse tõstmiseks kasutada eelkõige füüsilisi meetmeid.

2. Soovitud muudatuste tegemiseks on vajalik muuta ka liiklusseadust (edaspidi *LS*), kuna LS-is ei ole hetkel sätestatud raudteeülekäigukohta ning reegleid raudtee ületamiseks raudteeülekäigukohas.

Hetkel kavandatakse muudatusega reguleerida määruse uue lisa 4 punktis 9.1 midagi, mis ei ole selle määruse reguleerimisala. Nimetatud punkt sätestab raudteeülekäigukohas raudtee ületamist mööda jalg-, kõnni- või jalgrattateed.

Raudteeseaduse (edaspidi *RdtS*) § 43 lg 1 ütleb: *Raudteed võib ületada ainult selleks ettenähtud ja tähistatud raudteeülesõidu- või **raudteeülekäigukohas liiklusseaduse alusel sätestatud korras**. Muudes kohtades raudteel viibimine ei ole lubatud.* Seega oleks määruises toodud regulatsiooni koht liiklusseaduses, kus see **raudtee**ülekäiguko ha osas täna kahjuks puudub. Ka määruse nr 71 aluseks olev volitusnorm (*RdtS* § 35 lg 4) ei anna õigust määruises seda aspekti (teeliiklust) reguleerida. Määruse sisu saab normi järgi olla *riigisisese d raudteeinfrastruktuuri, kitsarööpmelise raudtee ja raudteeveeremi tehno- ja käitusnõuded ning raudteeliikluse, raudteekorrashoiu ja raudteevedude nõuded*. Lisa 4 punkti 9 ülejäänud regulatsioon on kenasti määruse reguleerimisala ehk ehitustehnilised ja korrashoiu nõuded.

Määruisesse paigutatud reegel tuleks tõsta LS-i, sh lisada LS § 2 vastav mõiste, ning seejärel saaks kaaluda ka raudteeülekäiguko ha ületamise nõuete rikkumise eest vastutuse kohaldamist.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Lauri Läänemets  
siseminister

Indrek Link 6125264  
indrek.link@siseministeerium.ee