Riskid

Downloaded 23.07.2026

Viimane uuendus 24.11.2025

Sisukord

Õnnetus raudteel **3**

Õnnetus raudteel

Ohuhinnang: Võttes arvesse asjaolu, et viimase kümne aasta jooksul on toimunud 6–24 õnnetusjuhtumit aastas, on raskema raudteeõnnetuse juhtumine tõenäoline. Eelmise hindamisega võrreldes ei ole ohuhinnang muutunud.

Enamik raudteeõnnetusi juhtub raudteeülesõidu- ja ülekäigukohtades. Raudtee ületaja peab andma rongile teed ning enne raudtee ületamist peab veenduma selle ohutuses, paraku esineb igal aastal hukkunutega raudteeõnnetusi. Õnnetusjuhtumite arv viimase kümne aasta jooksul on olnud vahemikus 6 kuni 24 õnnetusjuhtumit aastas (v.a suitsiidid). Õnnetusjuhtumite põhjuseks võib olla ettevaatamatus, kõrvaklappide kasutamine, nutitelefonide kasutamine ja ka alkoholi- või narkojoobes olek.

Õnnetusjuhtumid jagunevad tõsisteks õnnetusjuhtumiteks ja õnnetusjuhtumiteks.

Tõsine õnnetusjuhtum on rongi kokkupõrge või rööbastelt mahasõit, mis põhjustab vähemalt ühe inimese surma, vähemalt viiele inimesele olulise tervisekahjustuse või mille tulemusena saab raudteeveerem, raudteeinfrastruktuur või keskkond tõsiseid kahjustusi.

Õnnetusjuhtum on ettekavatsematu või ootamatu sündmus või sündmuste jada, nagu rongi kokkupõrge teise rongi või manööverdava raudteeveeremiga, rongi kokkupõrge takistusega, rongi rööbastelt maha minek, raudteeületuskohal toimunud õnnetus, raudteeveeremi otsasõit inimesele, raudteeveeremi põleng, ja muud sellised õnnetusjuhtumid, mille tagajärjel tekib kahju.

OHUD

- Lähiajal planeeritud rongikiiruste tõstmine kuni 160 km/h võib kaasa tuua õnnetusjuhtumite sagenemise ja nende tagajärgede tõsiduse suurenemise. Viimaste aastate jooksul on rongireisijate arv järjepidevalt suurenenud. Planeeritud rongikiiruste tõstmine tagab sihtpunktide vahelise kiirema ühenduse, see võib veelgi suurendada rongireisijate arvu kasvu. Ohutustaset võivad mõjutada ka kaubaveomahu kõikumised.

- Ohu realiseerumise toetavaks faktoriks võivad olla ka rasked ilmastikuolud. Tihe lumesadu, paduvihm ja udu võivad oluliselt piirata nähtavust ületuskohal. Eriti ohtlikuks muutub see ainult liiklusmärkidega reguleeritud ületuskohtadel. Lisaks võib juhtuda, et lumetormi korral ei ole ülesõidukohad nõuetekohaselt lumest puhastatud, ning tekib oht, et raudteed ületav sõiduauto võib ülesõidukohale kinni jääda.

- Raudteetransporti kasutatakse kemikaalide veoks suurtes kogustes, mis ohu realiseerimisel suurendab oluliselt võimaliku õnnetusjuhtumi tagajärgede tõsidust.

- Kõige suurem oht seisneb selles, et halbade asjaolude kokkulangemisel võib raudteeõnnetus osutuda väga tõsiseks ja ohvriterohkeks õnnetusjuhtumiks. Lisaks võib tekkida keskkonnareostus ja/või varaline kahju. Samuti on oht, et tõsine raudteeõnnetus võib juhtuda kohas, kus abivajajateni jõudmiseks on vaja kasutada eritehnikat. Sellisteks kohtadeks on näiteks metsad, põllud, rabad ja muud kohad, kus peale raudtee infrastruktuur puudub. Sellises kohas oleks raudteeõnnetuse korral abi andmine oluliselt raskendatud.

TEGEVUSED

- Rongide kiiruste tõstmisest tulenevate riskide maandamiseks uuendati raudteeülesõidukohtade nõudeid käsitlevat regulatsiooni ning raudteeinfrastruktuuri valdajad on hakanud uusi nõudeid rakendama. Selle tulemusena luuakse rohkem eritasandilisi raudteeületuskohti ning paljud olemasolevad raudteeületuskohad saavad täiendust (lisa)tõkkepuude ja automaatse foorisignalisatsiooni näol.

- Selleks, et õnnetusjuhtumi tagajärjed oleksid riski realiseerumise korral võimalikult väiksed, korraldatakse raudteeõppusi.

Ava kõik

Loe veel

Ohutus, Eesti Raudtee avaneb uues vahekaardis

Viimane uuendus 20.11.2025