

Raudteeülesõidukohtadel toimuvad mootorsõiduki ja raudteeveeremi kokkupõrked on reeglina väga raskete tagajärgedega, mistõttu otsitakse pidevalt paremaid lahendusi, kuidas raudtee ja maantee lõikumisel ohutustaset tõsta. Käesoleva magistritöö eesmärgiks oli tuvastada, kas Eestis raudteeülesõidukohtadele kehtivad regulatsioonid ja tehnilised lahendused on suutlikud tagama ohutust. Eesmärgi saavutamiseks viidi läbi Euroopa Liidu liikmesriikide võrdlus- ning Eestis 2004-2014 toimunud raudteeveeremi ja mootorsõidukite õnnetuste asjaolude analüüs. Käesolevas töös uuriti, mil viisil erinevad riigid ohutusse panustavad ning millised on selleks kasutatud peamised meetmed ja enamlevinud turvalahendused raudteeülesõidukohtadel, võrdlemaks Eestis kasutatavaid lahendusi ja võimalusi.

Eestis toimus viimase kümne aasta jooksul 152 raudteeveeremi ja mootorsõiduki kokkupõrget 90 erineval raudteeülesõidukohal. Kuigi aasta keskmine ööpäevane autoliikluse sagedus on viimase kümnendi keskpaigast pidevalt kasvanud, siis õnnetuste arvus on aastate kaupa toimunud mõningane langus. Selle põhjuseks võib muuhulgas olla kaubaveorongide arvu vähenemine. Õnnetuste analüüsist selgus, et ei ole selget seost või seaduspärasust, mis viivad kokkupõrke toimumiseni.

Töös tuvastati, et peamine meede ohutuse tagamiseks on seotud mootorsõidukijuhi käitumise muutmisega, mida saab aga ellu viia erinevaid võimalusi kasutades. Eesti raudteeülesõidukohtade ohutuse parendamise ühe meetmena nägi töö autor ette piirkiiruse kehtestamist vahetult enne raudtee ja maantee lõikumist. Samuti tehti ettepanek kaaluda uusi, seni Eestis mittekasutatud tehnilisi lahendusi, näiteks uurida täiendavalt automaatse järelevalve võimalusi raudteeülesõidukohal (nn punase tule kaamera, kiiruskaamera).