**Millised on Eestis peamised kitsaskohad/väljakutsed, et me juba ei ole selle 0,2 taseme juures?**

Avalik raudteeohutustase on seotud õnnetusjuhtumitest tulenevate inimkahjudega - hukkunute ja vigastatute arvuga. Sellest näitajast arvestatakse välja tahtliku tegevuse ilmingutega ehk liikleja poolt ettekavatsetud tegevuse tagajärjel tekkinud surmad ja vigastused. Näitaja tasandatakse ära Eesti raudteeinfrastruktuuril sõidetud rongkilomeetrite arvuga. Peamine väljakutse on seega see, et vähendada inimkahjudega õnnetusjuhtumeid raudteel.

**Ohutuskultuuri tõstmisega igati nõus. Muudatused on pea üks ühele samad mis juba tootmissektoris ja nafta/gaasi sektoris kasutusel on. Sealt on tulnud ka tagasisidet, et mida kaugemale nende individuaalsete teemade arendamisega minnakse, seda kaugemaks on jäänud side ettevõtte põhitegevusega (ehk siis need elemendid hakkavad elama oma elu ja muutuvad pigem bürokraatlikuks protsessiks ning põhieesmärki enam piisavalt ei toeta). See tekib sellest, et juhtimine muutub üha keerukamaks maatriksiks ning ülevaade/tervikpilt hakkab hägustuma. Kas ERA on siin läbi mõtelnud mehhanismid, kuidas seda vältida raudteesektoris?**

Väga hea tähelepanek. Kindlasti on tegemist olulise kohaga, mida jälgida, et lisabürokraatiat (sh pabermajandus) ei tekiks ja kui tekib, oleks see läbimõeldud ning lahendatud ladusalt (seamless) ja disainimõtlemise põhimõttel. See on koht, kus TTJA ei peaks olema üksi mõtlev ja planeeriv, vaid peaksime seda arutama ja mõtlema koostöös kogu sektoriga.

**Mainisite, et riskide hindamine on osades ettevõtetes tehtud liiga pinnapealselt. Kuidas hinnata riskide hindamissüsteemi põhjalikkust, milline on optimaalne detailsus? Kuidas vältida sellist olukorda, mis on osadel organisatsioonidel juba tekkinud, kus ettevõttel on riskide registris 300-400 riski, mille haldamine on muutunud liiga keerukaks ja bürokraatlikuks protsessiks?**

Hea küsimus! Kindlasti peaks vaatama üle, kas see süsteem ise, mida kasutatakse on liiga keerukas ja ei ole kasutajasõbralik (info haldamine on keerukas). Üks võimalus on liigitada need riskid ka n.ö eraldi etappide peale: 1. teoreetilised riskid, mis kõik võib juhtuda (see on siis pigem vähema kasutatav osa, mida nt 1-4 korda aastas üle vaadatakse); 2. ettevõtte hetkelseisuga olulised riskid, mis ei ole realiseerunud (need millega regulaarselt tegeletakse ja mis on ohutuseesmärkidega seotud); 3. Realiseerunud riskid, mille osas menetlus /uurimine on käimas ja nende riskide lahendamine töös (regulaarselt kasutatav süsteemi osa).

**Kristi tutvustas Safty Management System (SMS) osa. Mainis app`i, mille leidsin ERA lehelt, aga ei leia Exceli linki nende osadega, mida ka mainiti. Kas on võimalik edastada lingituna aadress excelile?**

Ikka saab, link on siin  <https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/tool_for_producing_radar_plots_en.xlsx>

**Millised peavad olema dokumentaalsed tõendid (Riiklik osa)?**

Tõenäoliselt on küsimusega mõeldud OSS taotluses rida "Dokumentaalsed tõendid Riiklik osa" ehk siis koht, kuhu taotleja peaks esitama vastavustabeli Eestis kehtivate erisuste kohta. Selle osa täitmine ei ole OSSis kohustuslik, kui taotlust esitatakse TTJA-le. See osa on vajalik, kui taotletakse menetlust Euroopa Raudteeameti poolt. Eestiga seotud riiklikud erisused puudutavad OPE KTK nõuded ja need paneme üles TTJA koduleheküljele pärast seda, kui Euroopa Komisjon ja Euroopa Raudteeamet on need heaks kiitnud (praegu on protsess pooleli).