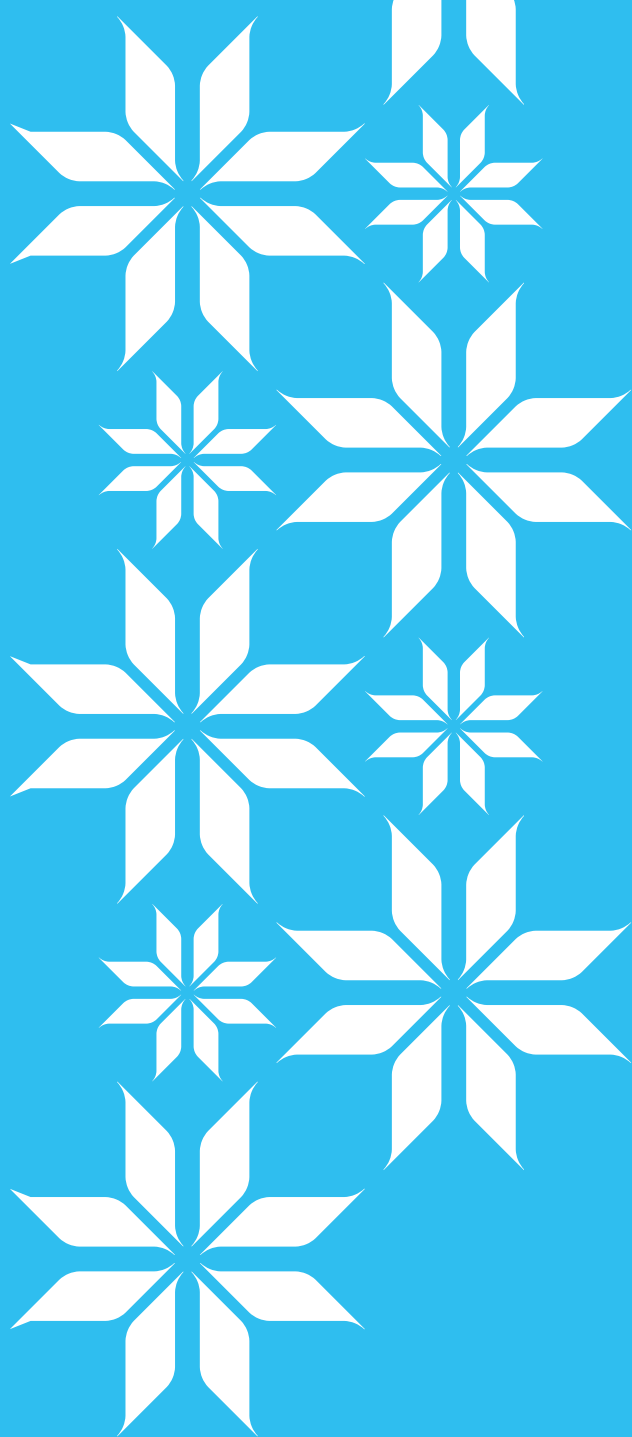




MAANTEEAMET

AASTARAAMAT | 2020

SISU:

I Maanteeameti aastaraamat 2020

Tervitus: Raido Randmaa peadirektori ülesannetes	4	Teehoiuteenistus: Raido Randmaa kokkuvõte.....	34
Maanteeameti eelarve täitmine ja kokkuvõte aastast	6	Olulisimad objektid põhja regioonis.....	36
Maanteeameti aasta teod ja aasta tegijad 2020	9	Olulisimad objektid lõuna regioonis	37
Järelevalvekeskus	10	Olulisimad objektid ida regioonis	38
Teede olem.....	12	Olulisimad objektid lääne regioonis	39
Riigiteede katete seisukord.....	14	Uuring: juhtide rahulolu riigiteede suvise hooldusega	40
Strateegiline planeerimine: Martin Lengi kokkuvõte	16	Liikluskorraldus ja riigiteede korrashoid.....	41
Liiklusõnnetused 2020 ja liiklusohutusprogramm	18	Uuendused: plastik asfaldis, kaugseire, e-veoseleht	42
Rasked õnnetused	20	Liiklusjuhtimiskeskus	43
Liiklejate hoiakute ja käitumise uuringud.....	22	Aadu Lassi preemiad: Anti Palmi ja Raimo Unt	44
Liiklusohutuskampaaniad	24	Teehoiuteenistuse parimad koostööpartnerid.....	46
Liikuvus ja ühistranspordi rakenduskava.....	26	Liiklusteenistus: Meelis Telliskivi kokkuvõte	48
Teekasutustasud.....	27	Aasta klienditeeninduses	50
Taristu arendamine, 2 + 2 teed	28	Sõidueksamid	52
Olulisemad katseprojektid 2020.....	30	Sõidukite kontroll.....	54
Nutikad liiklussüsteemid.....	31	Ühistransport.....	56
Liiklusohutlike kohtade ohutustamine	32	Liiklushariduslikud tegevused elanikele.....	58
Keskkonnameetmed.....	33	Eesti Maanteeamuseumi rekordaasta	60

II Meie inimesed

Annika Kitsing: iga muutus on väljakutse	64	Rain Hallimäe: teemeistri otsusest sõltub ohutus	88
Raul Rom: ohutust aitab tagada teavitustöö.....	68	Kirke Williamson: rahulolu tooks ühtne piletisüsteem.....	92
Janar Taal: peame rohkem ette vaatama.....	72	Tarmo Vanamõisa: eksamisooritused paranegu.....	96
Hannes Vaidla: tee-ehituses tasakaalustatud areng	76	Tatjana Portnova: e-teenused arenevad Eestis kiiresti... ..	100
Tõnis Tagger: teede taristut peab ühtlaselt arendama	80	Ajalugu: mitme nimega teehoidja	104
Andrus Prükk: liiklejale peab jääma ka isiklik vastutus.....	84		

Raido Randmaa: *erakordne aasta tõi erakordsed väljakutsed*

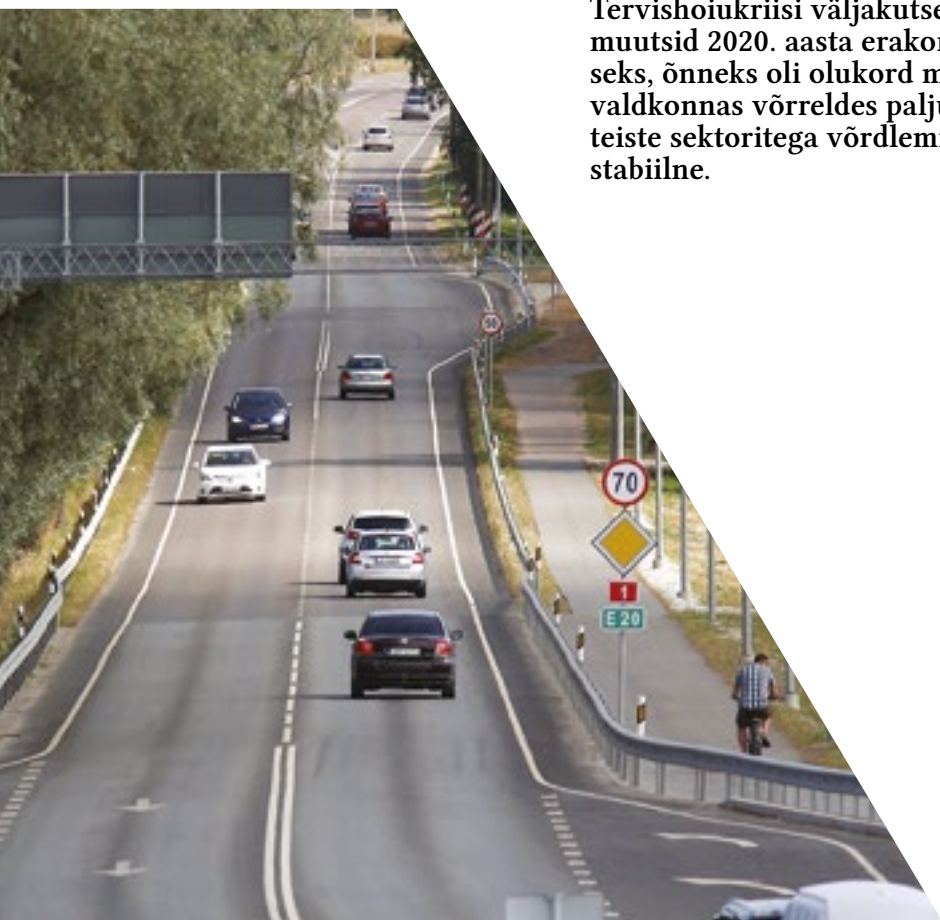
Tervishoiukriisi väljakutsed muutsid 2020. aasta erakordseks, õnneks oli olukord meie valdkonnas võrreldes paljude teiste sektoritega võrdlemisi stabiilne.

2020. aastal investeringud riigiteedesse jätkusid, eesmärgid ja plaanid täideti ning leiti ka täiendav lisarahastus. Samal ajal avanes Maanteeameti töökorralduses täiesti uus maailm, kui ühel märtsikuisel reedel saabus lõunaks info, et esmaspäevast alates algab töö kodukontorites.

Meie töötajad suutsid väga kiirelt reageerida ja olukorraga kohanduda: saime hakkama ja õppisime kodust töötama.

Liiklusteenistuse aasta

Suurimad muutused tõi kriis liiklusteenistusele: bürood pidid sulgema uksed ja sõidueksamite vastuvõtmine katkes päevapealt, mis omakorda tõi kaasa pikad eksamijärjekorrad. Seega tuli leida võimalus, kuidas teenuseid taas avada. Juba kahe nädala möödudes paigaldati büroode uste taha toolid, millele oli võimalik dokumente jätta või siis vastu võtta.



Riiklike teooriaeksamite tegemiseks võtsime kasutusse mobiilse eksamiklassi, mille võimalusi kasutatakse tänase päevani. Võimalus eksamit kasvõi vabas õhus teha oli suur muutus, tahvelarvutite toel on see siiski võimalik.

Kui sõidueksamitega õnnestus taas alustada, siis ei kulunud kaua, et kriisiajal kolmele kuule veninud eksamite ootejärjekorrad tagasi ühele kuule tuua: see, kuidas liiklusteenistus viiruse kahe lainega on toime tulnud, on edulugu.

Kriis andis samuti hoogu juurde Maanteeameti e-kanalite kasutamisele: kui algne aastaeesmärk oli viia e-kanalitesse 67% toimingutest, siis tegelikult oli kasv suurem ning lausa 77% toimingutest tehti e-kanalis. Inimestel ei olnud muud võimalust ning nad tulid uue olukorraga väga hästi kaasa, mis muutis saavutuse 10% planeeritust edukamaks.

Strateegilise planeerimise teenistus

Strateegilise planeerimise teenistuse suur saavutus oli Teehoiukava uuendamine, mille valitsus ka ametlikult kinnitas, samuti sai valitsuselt kinnituse liiklusohutuse programmi elluviimiskava ja edasi on liigutud PPP-projektidega, kus konsultant saab peagi asuda koostama hanke-dokumente ja -lepinguid. Pikalt oleme vaeva näinud ka veapunktiüsteemi kontseptsiooniga – kes enam seadust rikuvad, hakkavad saama veapunkte, mis toob kaasa karmimad karistused. Idee oli pikalt kooskõlastusi ootamas, pidime saama kokkuleppele kahe erineva ministeeriumiga, mis 2020. aasta lõpuks õnnestus. Ka liikluskomisjonis otsustati ideega edasi minna, nii on suur tegelemine temaga veel ees.

Tubli töö tõi ka olulise tunnustuse: nii pälvis Eesti 17. juunil Euroopa liiklusohutuse auhinna. See kinnitab, et meie püüdeid ja tegevusi liiklusohutuse parandamiseks märgatakse. Numbrid kõnelevad arengust õiges suunas: 1990. aastate alguses hukkus



Raido Randmaa
MAANTEEAMETI PEADIREKTORI
ÜLESANNETES



Rahul saab olla alles siis, kui meie teedel keegi ei hukku ega saa raskelt vigastada, see on ka liiklusohutuse nullvisiooni kandev mõte.

igal aastal liikluses ligi 500 inimest, veel kümme aastat tagasi oli liikluses hukkunuid 100 ning viimase kolme aasta keskmisena on see vähenenud 60-le. Siiski ei tähenda see, et nüüd võib loorberitele puhkama jääda. Me ei tohi hetkekski unustada, et iga raske liiklusõnnetuse taga on kellegi elu, tervis ning lähedaste kannatused. Rahul olla saab alles siis, kui meie teedel keegi ei hukku ega saa raskelt vigastada. See on ka meie liiklusohutuse aluseks oleva lähenemisviisi – nullvisiooni – kandev mõte.

Teehoiuteenistus

Teehoiuteenistus tegeles mitmete suurte objektidega – valmis Tallinna–Tartu maanteel Kose–Võõbu lõik ja Tallinna–Narva maanteel Rõmeda–Haljala lõik, Eesti-Vene piiriülese koostööprojektiga korrastati 14 km Setomaa teid jne. Hea meel on tõdeda, et ehitusobjektidel rakendati vajalikke meetmeid, mistõttu koroonaviirus ei seganud ehitustegevust ja objektide valmimist.

Mahud olid suured ja tuleb kiita kõiki, kes kaasa mõtlesid ja töötasid, sest sellise mastaabiga objektide valmimine on alati mitme osapoole ühine saavutus.

Ka hooldameeskonnad pingutasid ning nõuetes allahindlusi ei tehtud. Kuigi koroonaviiruse kevadise laine ajal oli üks piirkond sellest tugevalt mõjutatud, suudeti siiski leida abiväge.

Olulised ühendused

2020. aasta tõi Eestimaa elanikele ka senisest paremaid ühendusi. Nii kinnitati uue vedajaga leping Tallinna–Kuressaare–Tallinna lennuliini teenindamiseks ja reisijaid veab nüüd suurem, 48-kohaline lennuk.

Sõlmiti ka väikesaarte ühenduse avaliku teeninduse otseleping: AS Kihnu Veeteed tagab järgmiseks viieks aastaks ühenduse liinidel Kihnu–Munalaids–Kihnu, Kihnu–Pärnu–Kihnu, Munalaids–Manilalaids–Munalaids, Sõru–Triigi–Sõru ning Rohuküla–Sviby–Rohuküla.

2020. aasta võttis kokku ka ühe ajajärgu Eesti teedeehituses: alates 2021. aastast alustas tegevusega uus Transpordiamet, mis koondab üheks tervikuks senise Maanteeameti, Veeteede Ameti ning Lennuameti. Meie tugiteenused on andnud meeletu panuse, paika said nii põhimäärus, struktuur, isikkoosseis, loodi ja kinnitati vajalikud alusdokumendid. Eriti 2020. aasta viimases kvartalis oli tempo meeletu.

Suur aitäh kõigile ühise pingutuse eest!

Maanteeameti

eelarve täitmine

Maanteeamet on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi valitsemisalas tegutsev riigiasutus, kelle ülesandeks on tehoiu korraldamine riigimaanteedel, inimeste ja sõidukite liikuvuse kavandamine ning liiklusohutuse tagamine.



Maanteeameti põhitegevust täidavad strateegilise planeerimise teenistus, teehoiuteenistus ja liiklusteenistus.

Maanteeameti põhiülesanded:

- tingimuste loomine ohutuks, säästlikuks ja toimivaks liiklemiseks riigiteedel ning inimeste ja sõidukite liikuvuse kavandamine;
- riigiteede planeerimine ning korrashoid;
- liiklusohutuse parandamine ja liikluskasvatuse korraldamine;
- liiklusvahendite keskkonnanahjulikkuse vähendamine;
- liikluse ning ühistranspordi korraldamine;
- järelevalve ja väärtemenetluste läbiviimine ameti tegevusvaldkonda reguleerivate õigusaktidest tulenevate nõuete täitmise üle ja riikliku sunni kohaldamine;
- õigusaktidest tulenevate andmekogude pidamine;
- osalemine oma tegevusvaldkonnaga seotud poliitikate, strateegiatega, arengukavade ja õigusaktide väljatöötamisel ning rahvusvaheliste projektide ettevalmistamisel ja läbiviimisel;
- riigi poliitika ja arengukavade elluviimine ameti tegevusvaldkonna piires;
- riigi esindamine rahvusvahelises suhtluses ameti tegevusvaldkonna piires;
- Eesti teede ajalugu, teede tehnika ja tehnoloogia ning liikluse arengut kajastava materjali kogumine, samuti teaduslik uurimine, säilitamine, korrastamine ning avalikkusele tutvustamine teaduslikel,

hariduslikel ning kultuurilistel eesmärkidel.

Maanteeameti põhitegevust täidavad strateegilise planeerimise teenistus, teehoiuteenistus ja liiklusteenistus, mida juhivad peadirektorile alluvad kolm direktorit. Põhivaldkondade tegevust toetavad tugiteenused, mida juhivad peadirektorile alluvad osakonnajuhatajad ja Eesti Maantee-muuseumi juhataja.

Valdav osa eelarvest teedevõrgu säilitamiseks ja arendamiseks

Maanteeametit ja ühtlasi riigiteede hoidu rahastatakse vastavalt liiklusseadusele. Maanteeameti kogutavatest tuludest moodustavad valdava enamuse riigilõivud ja teekasutustasu, mille mahud olid 2020. aastal vastavalt 26,5 miljonit eurot ja 20,1 miljonit eurot. Kulude ja investeeringute rahastamise peamised allikad on riigi tulud ning välisvahendid. Maanteeameti investeeringute kogumahuks kujunes eelmisel aastal 174,3 miljonit eurot, millest 12% ehk 20,3 miljonit eurot rahastati välisvahenditest.

Tegevuskulude mahuks jäi 2020. aastal 135,1 miljonit eurot, millest 27% ehk 36,1 miljonit eurot moodustasid riigiteede hooldekulud ja 54% ehk 72,6 miljonit eurot maantee-, vee- ja õhustranspordi korraldamiseks mõeldud toetused.

Valdava osa eelarve mahust moodustavad toimiva ja ohutu teedevõr-

Teehoiukava investeeringute täitmine 2020

• Tuhandetes eurodes, käibemaksuga (sh välisvahendid).

Meetme nimetus	*Riigiteede teehoiukava 2020–2030	Rahastusallikas	Eelarve seisuga 31.12.2020	Eelarve täitmine	Täitmise %
Kruusateede säilitusremont	8600	Riiklikud vahendid	8160	9354	115%
		Kokku	8160	9354	115%
Kattega teede säilitusremont	20 500	Riiklikud vahendid	19 137	18 846	98%
		Kokku	19 137	18 846	98%
Kattega teede taastusremont	21 200	Riiklikud vahendid	28 822	27 384	95%
		Kokku	28 822	27 384	95%
Sildade taastusremont	6000	Riiklikud vahendid	5941	5765	97%
		Kokku	5941	5765	97%
Rekonstrueerimine	43 700	Riiklikud vahendid	50 911	54 978	108%
		Välisvahendid		419	-
		Kokku	50 911	55 397	109%
Projektide ettevalmistus	10 400	Riiklikud vahendid	12 032	5197	43%
		Kokku	12 032	5197	43%
Müratõkked	500	Riiklikud vahendid	485	40	8%
		Kokku	485	40	8%
Liiklusohutlike kohtade ümberehitus	6000	Riiklikud vahendid	5746	7121	124%
		Välisvahendid		142	-
		Kokku	5746	7263	126%
Programm „Kruusateed tolmuwabaks” riigiteedel	15 500	Riiklikud vahendid	20 076	15 161	76%
		Välisvahendid	850	791	93%
		Kokku	20 926	15 952	76%
Teede muud investeeringud		Riiklikud vahendid	980	326	33%
		Kokku	980	326	33%
Ehitus	70 000	Riiklikud vahendid	35 294	34 947	99%
		Välisvahendid	26 640	22 487	84%
		Kokku	61 934	57 434	93%
Kokku	202 400	Kokku	215 074	202 958	94%

gu infrastruktuuri säilitamiseks ning arendamiseks suunatud vahendid. Säilitamise juurde kuuluvad lisaks jooksvatele hooldetöödele olemasoleva infrastruktuuri remondimeetmete kulud.

Arendamise alla kuuluvad lisaks teede ehitusele kruusateede katte alla viimise programmi, müratõkete rajamise ning liiklusohutlike kohtade ümberehituseks ette nähtud summad.

Viimastega seondub liiklusvaldkonna üks prioriteete – liiklusohutusstrateegia elluviimine. Valdava osa liiklusvaldkonna kulubaasist moodustavad Maanteeameti teenindusbüroode kulud.

Viimastel aastatel on Maanteeamet investeerinud senisest rohkem e-teenindusse, et saavutada suuremat efektiivsust ja paremat teenuste kvaliteeti.

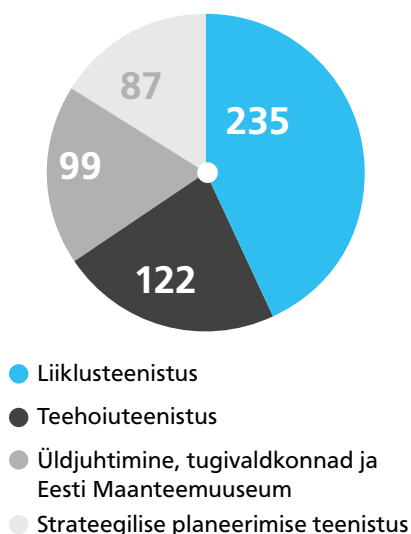
174,3

miljonit eurot oli
Maanteeameti
investeeringute maht.

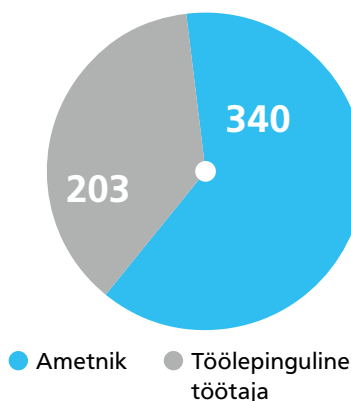
Personal 2020

Maanteeameti kinnitatud koosseisus oli 2020. aastal 543 teenistuskohata. Ameti kui avaliku sektori asutuse teenistusalased töösuhted on kas avalik-õiguslikud või eraõiguslikud, sellest tulenevalt jagunes koosseis 203 ametikohaks ja 340 töölepinguliseks töökohaks.

Maanteeameti 543 teenistuskoha koosseis jaotus 2020. aastal nelja teenistuse vahel järgmiselt:



Teenistujate jagunemine grupiti:



Tööjõu koguvoolavus langes 2019. aastaga võrreldes oluliselt ning on 8%.

Kokku värvati Maanteeameti 2020. aastal 57 uut teenistajat.

Olulisemad struktuurimuudatused

Lisaks kolme ameti ühendamisele seotud ettevalmistavatele tegevustele oli kõige olulisem struktuurimuudatus 01. aprillil 2020, mil Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium kinnitas uueks koosseisunumbriks 543 ning eraldas täiendavalt 7 põhi-tegevusega seotud teenistuskohata, et saaks senisest enam keskenduda alltoolevale:

1. Põhimaantee neljarealiseks ehitamise ettevalmistamine Tallinna–Narva, Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa, Tallinna–Pärnu–Ikla suunal.

2. Koostöö Rail Balticu raudteetrassi ületavate riigitee viaduktide väljaehitamisel, ehitamise omaniku-järelevalve, ohutuse auditeerimine.

3. Riigiteede kruusateede tolmuvaba katte ehitamise mahu kasv.

Koroonaviiruse mõju

Koroonaviirusest põhjustatud eriolukord esitas Maanteeametile ootamatuid väljakutseid.

Tuli välja, et ühiskonna toimimiseks on vaja nii mitmeidki meie teenuseid, mida kuni eriolukorra alguseni kriitiliseks ei peetud. Näiteks toimingud liiklusregistris (mh kiirabiautode registreerimine, kauba-autojuhtide eksamid), mis tervishoiu ja kaubanduse toimimiseks vajalikud on. Maanteeameti e-teeninduse kasutatavus suurenes lühikese ajaga umbes 20% ja see omakorda pani

proovile IT-süsteemid. Oluline oli ühistranspordi toimimine maakonnaliinidel, kuna eesliinitöötajad kasutasid ühistransporti ning nii mõneski kohas tekkis vajadus tavapärasest tihedama bussigraafiku järgi, et nad saaksid tööle ja pärast koju. Lisaks abistati Politsei- ja Piirivalveametit piirikoridoride ettevalmistamisel. Need ja paljud teised väljakutsed said töötajate ühise pingutusega lahendatud ja teiseks viiruselaine sümptomiks 2020 oldi juba palju paremini valmis-tunud.

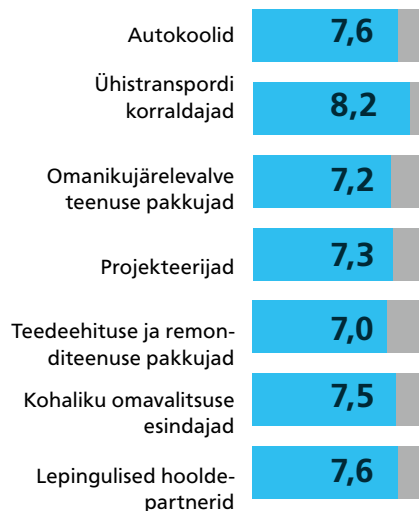
Rahuloluküsitlus 2020

2020. aastal viis Maanteeamet esmakordselt läbi rahuloluküsitluse oma strateegiliste partnerite seas, et teada saada, kuidas ollakse rahul Maanteeameti kui koostööpartneriga. Detailse küsitluse käigus keskenduti erinevatele aspektidele sõltuvalt partnerist ja küsitluse lõpus andsid koostööpartnerid 10-astmelisel skaalal tagasisidet koostööga rahulolu kohta. Samuti küsiti tagasisidet:

- Kas Maanteeamet informeerib piisavalt tööd mõjutavatest planeeritud tegevustest?
- Kas Maanteeamet täidab antud lubadusi?
- Kas Maanteeameti poolt vastu võetud otsused on selged ja arusaadavad?
- Kas Maanteeamet kaasab partnerit valdkonda puudutavate otsuste tegemisel?

Rahulolu Maanteeameti kui koostööpartneriga

10-astmelisel skaalal



2020 teod ja tegijad

Siim Vaikmaa

TEEHOIUTEENISTUS

Siim Vaikmaa on liiklusjuhtimiskeskuse juhatajana viinud töö uuele tasemele – erinevad aruandluse variandid võimaldavad tehoiu osakondadel ajutist liikluskorraldust paremini korraldada. Samuti on TarkTee muutumas funktsionaalsemaks keskkonnaks. Siim vedas ka teeseadmete arengukava loomist.

Leeni Langebraun

STRATEEGILISE PLANEERIMISE TEENISTUS

Leeni Langebraun on teeandmete digitaalkogu arendusjuht, kes on eest vedanud tee elukaare andmete digitaliseerimist. 2020. aastal valmis üks kolmest TEET arenduste osast – projekteerimise ja maade omandamise moodul.

Liiklusteenistuse kriisistaap

LIIKLUSTEENISTUS

Kriisistaap tekkis pärast eriolukorra kehtestamist. Vastuvõetud otsused andsid umbes 100 sektori ettevõttele võimaluse kõige raskem aeg üle elada, seega välditi ulatuslikku pankrottide lainet.

Erkki Aarma

TUGIVALDKONNAD

Erkki Aarma on raporteerimise ja tulemuste mõõtmise projektijuht, kes on üles ehitanud Maanteeameti aruandluskeskkonna Tableau, mis aitab töötajatel ülesandeid efektiivsemalt täita ja juhtidel vastu võtta andmepõhiseid otsuseid. Keskkond katab iga aastaga üha suuremat osa Maanteeameti tegevusest.

Kose-Võõbu teelõigu valmimine

TEEHOIUTEENISTUS

Peale kümneid aastaid planeerimist ja projekteerimist ning viimased kolm aastat kestnud keerukaid väljakutseid objektil on Kose-Võõbu teelõik valmis. Sellise terviklikkusega ohutut teelõiku ei ole Eestis enne rajatud.

Veapunktisüsteemi kontseptsioon

STRATEEGILISE PLANEERIMISE TEENISTUS

Veapunktisüsteem võimaldab liiklustest välja sõeluda need juhid, kes on teistele ohtlikud. Veapunktisüsteemi rakendades on võimalik aastas ära hoida üle 70 vigastatuga liiklusõnnetuse, ligi 80 vigastatust ning 5 liikluses hukkunut.

Liiklusvaldkonna koroonakriisiga toimetulek

LIIKLUSTEENISTUS

Koroonakriis tõi kogu sektorile väljakutseid, millega toimetulekuks tuli leida lahendusi operatiivselt, innovaatsiliselt ja targalt. See, kuidas läbi koostöö leiti lahendused, jääb kogu Maanteeameti suureks edulooks.

Loengusari „Inspiratsioonihommikud“

TUGIVALDKONNAD

Inspiratsioonihommikutel luuakse iga kuul mõnus arutelu või mõtisklus arvamusiidriga, kellega kohtumine võiks olla huvitav ja innustav kogu organisatsioonile.

PARIM KLIENDITEENINDAJA

Kerli Roosna

Kerlit teavad kõik, kellel on mure teeninduskeskkonnaga, on vaja leida infot või kuulda julgustavat toetust. Ta võtab vastutuse igas ülesandes ja hoiab meeskonna meeleolu üleva huumoriga. Kerli teenindusest jääb alati positiivne emotsioon. Kliendid saavad küsimusele terviklahenduse, kuna Kerli on sisuvaldkondades kompetentne.

PARIM REGISTREERIMISEELNE ÜLEVAATAJA

Vahur Pormeister

Vahur on Tallinna registreerimise kontrolli üks võtmeisikuid, kes aitab kolleege keeruliste toimingutega ning on väga hea juhendaja. Tema registreerimiseelsed kontrollaktid on põhjalikud ning korrektsed: 2020. aastal tuvastas Vahur tänu põhjalikule kontrollile mitu varastatud sõidukit. Ka kliendid on esile tõstnud tema professionaalsust ja kogemusi.

PARIM EKSAMINEERIJA

Andres Veski

Andres Veski töötab eksamineerijana alates 2002. aastast. Töötajana on ta kompetentne, tal on kõigi kategooriate eksamineerimise õigus, ta tunneb hästi kehtivat erialast seadusandlust ja teisi igapäevatööd reguleerivaid õigusakte. Andres hoiab alati enast kursis nii kõige uuemaga töölase informatsiooni kui ka väljaspool Maanteeameti toimuvaga. Klientide tagasiside tema tööle on kõrge: rahuloluindeks valdavalt üle 80%. See on ida regiooni kõige kõrgem näitaja.



Järelevalvekeskuse toimekas aasta

Maanteeameti järelevalvekeskus viis järelevalvet läbi kolmes erinevas valdkonnas – sõidukid, koolitused ja teed. 2020. aastal alustati kõikide valdkondade peale kokku 471 riiklikku ja haldusjärelevalve menetlust ning koostati 24 ettekirjutust rikkumise kõrvaldamiseks.

2020. aastal tehti kokku 40 900 euro eest sunnirahahoiatusi, kolme järelevalvemenetluse raames pidi 2020. aastal ka sunniraha rakendama, seega nõuti välja sunniraha summas 4500 eurot. Tehnoülevaatuspunktide haldusjärelevalve raames tehti halduslepingu alusel 44 leppetrahvi kogusummas 12 050 eurot. Lisaks viidi läbi kümme vääртеomenetlust, kus seitsmel juhul määrati rahatrahv. Rahatrahve määrati kogusummas 1020 eurot.

SÕIDUKID

Sõidukite järelevalve alla kuulub:

- tehnonõuetele vastavuse kontrolli haldusjärelevalve;
- riiklik järelevalve mootorsõidukite tüübikinnitusele vastavuse üle;
- riiklik järelevalve määratud tehnilise teenistuse üle;
- riiklik järelevalve sõidukile ning selle osale, süsteemile, varustusele või eraldi seadmetikule kehtestatud nõuete täitmise üle (turujärelevalve);
- riiklik järelevalve sõidumeeriku paigaldamise, remondi ja kontrolli üle.

2020. aastal viidi sõidukite valdkonnas läbi:

- 149 tehnonõuetele vastavuse kontrolli (ülevaatus), tehti üks ettekirjutus sunniraha hoiatusega 1000 eurot ja määrati halduslepingu kohaselt 44 leppetrahvi kogusummas 12 050 eurot.

Tuvastatud puudused: videosalvestis puudu või poolik, ülevaatus ei alustatud liiklusregistris (ARIS) sõiduki andmete avamisega, toiminguid teostati väljaspool salvestusseadmete vaatevälja, puuduseid ei märgitud kontrollikaardile või kontrolliti puudulikult;

- 35 turujärelevalvealast menetlust, tehti kaks ettekirjutust koos sunniraha hoiatusega kogusummas 6000 eurot. Kuna sõiduki varuosade ja seadmete turg on lai, siis kontrolliti sõiduki esituledes kasutatavaid LED-pirne, turvatoole, L-kategooria sõidukeid, esikaitesüsteeme ja testiti mootorsõidukit Peugeot 5008. Tuvastatud puudused: toodetel tüübikinnituse puudumine.

- Turujärelevalve raames menetleti 11 Maksu- ja Tolliameti tooteohutuse teadet: üheksa teadet kahe-, kolme-, neljarattaliste sõidukite (83 tk) kohta. Vabasse ringlusesse ei lubatud 17 sõidukit, kuna puudus dokumentatsioon ja/või märgistused sõidukitel. Lisaks sellele tehti kaks teadet sõidukite varuosade kohta (pidurikettad 29 tk ning piduriklotsid 23 tk) – tüübikinnituse puudumise tõttu ei lubatud vabasse ringlusesse.

- Tegelesime 308 RAPEX (*The Rapid Alert System for Non-Food Products*) teatega, enamus 308 juhtumitest olid seotud sõidukite tagasikutsumistega.

RAPEX on kiire teabevahetuse infosüsteem EL-i liikmesriikide ja Euroopa Komisjoni vahel, mille abil vahendatakse infot tarbijate tervist ja ohutust tõsiselt ohustavate kaupade suhtes.

- Kolm sõidumeeriku töökoja kontrolli. Tuvastatud puudused: kehtetu akrediteeringu ajal viidi läbi sõidumeeriku perioodilist kontrolli.



Näited menetlustest 2020. aastal: Peugeot 5008 teel tüübikinnitusele vastavuse kontrolli, metsa ladustamine riigitee kaitsevööndis, romusõidukid teekaitsevööndis ja teemaal, ebaseaduslik mahasõit.

KOOLITUSED

Koolituste järelevalve alla kuulub riiklik järelevalve autojuhi ameti- ja täienduskoolituse, ohtlikku veost vedava autojuhi koolituse ning veokorraldusjuhi koolituse korraldamise nõuete täitmise üle. Samuti riiklik järelevalve alarmsõidukijuhi koolituse korraldamise üle, riiklik ja haldusjärelevalve mootorsõidukijuhi koolituse üle, riiklik ja haldusjärelevalve mootorsõidukijuhi õpetaja koolituse üle ning haldusjärelevalve eksami-nerijakoolituse üle.

2020. aastal kontrolliti koolituste valdkonnas:

- 23 autojuhi ameti- ja täienduskoolitust, tehti kolm ettekirjutust koos sunniraha hoiatustega kogusummas 1100 eurot. Tuvastatud puudused: õppetööpäevikutes puudusid lektori ja õpilaste allkirjad, kodulehel avaldatud tunniplaan ajakohastamata, õppetööpäevikuid ei säilitatud elektroonselt, ei teavitatud Maanteeametit eksami toimumisest.
- Viis ohtlikku veost vedava autojuhi koolitust, tehti kaks ettekirjutust koos sunniraha hoiatusega kogusummas 200 eurot. Tuvastatud puudused: puudus koolituse päevik ja seda ei säilitatud elektroonselt.
- Üks veokorraldusjuhi koolitus, puudusi ei tuvastatud.
- Kaks alarmsõidukijuhi koolitust, puudusi ei tuvastatud.
- 49 mootorsõidukijuhi koolitust. Tuvastatud puudused: õppesõiduki tehnöülevaatus teostamata, koolitaja kaubamärgi ja õppesõidu tunnusmär-

gi puudumine õppesõidukitel. Ettekirjutusi ei tehtud, kuna puudused likvideeriti operatiivselt.

- Üks mootorsõidukijuhi õpetaja koolitus, puudusi ei tuvastatud.

TEED

Teede järelevalve alla kuulub riiklik järelevalve avalikult kasutatava tee ehitamise üle, kohaliku omavalitsuse (KOV) teede seisundinõuete täitmise üle, riigiteede kaitsevööndi, kasutamise ja kaitseinõuete täitmise üle ja tee ehitamisega seotud ettevõtjale ning pädevale isikule esitatud nõuete täitmise üle.

2020. aastal kontrolliti teede valdkonnas:

- 25 avalikult kasutatava KOV-i tee ehitamist (sh üks väärtemenetlus). Tuvastatud puudused: killustikaluse paksused ei vastanud projektile, asfaldi puurkehade jäävpoorsus üle lubatu, mahasõidu äärekivi lubatust kõrgem. Ettekirjutusi ei tehtud, kuna puudused likvideeriti operatiivselt.
 - 63 KOV-i teede seisundinõuete täitmist, tehti kaks ettekirjutust koos sunniraha hoiatusega kogusummas 7900 eurot.
- Tuvastatud puudused: löök-
augud/praad kattes, kruusatee ebata-
sane, vete ärajuhtimine pole tagatud,
nähtavus piiratud (oksad liiklusruu-
mis, teekatte puhtus, kaevukaas/tugi-
peenar kattest madalam/kõrgem, liik-
lismärgid pole loetavad ja pööratud
asendis.
- Lisaks tehti KOV-ides seitse ette-
kannet tee seisundinõuete teemal.

- 107 riigiteede kaitsevööndi kasutamise ja kaitseinõuete täitmist (sh alustati 9 väärtemenetlust), tehti 13 ettekirjutust koos sunniraha hoiatusega kogusummas 24 700 eurot. Tuvastatud puudused: ebaseaduslik mahasõit, liiklusväline teabevahend, teemaa risustamine, loata metsamaterjali hakkimine/ladustamine + liikluskorraldus puudulik, ebaseaduslik müügitegevus teemaal, pinnase kuhjamine kaitsevööndisse.

OHUPROGNOOS

Eeltoodud kokku võttes on Maanteeametil väga palju järelevalvekohustusi ja seadusandlusest tulenevaid kontrollimise nõudeid. Seetõttu teostas järelevalvekeskus järelevalvet enamasti ohuprognoosi alusel, mis on koostatud juhtkonna poolt seatud prioriteetide põhjal.

Ohuprognoos vaadatakse üle igal aastal, et olla oma tegevustes läbipaistvad ja hinnata hetkeolukorda, mis valdkondades tuleks järelevalvet tõhustada/leevendada.

471

riiklikku ja haldusjärelevalve menetlust alustati 2020. aastal kõikide valdkondade peale kokku.

Eesti teedevõrk areneb

Teede olem



Teede kogupikkuse kasv tulenes valdavalt uute 2 + 2 tee- lõikude ehituse ja nendega kaasnenud ühenduste ja rampide teeregistrisse kandmisest.

Eesti riigiteede pikkuseks on 16 668 km, millele võib lisanduda sõltuvalt ilmaoludest kuni 87,6 km ajutisi jääteid.

Riigiteedest on e-teid* kokku 950 km ja TEN-T** teid kokku 1291 km. Riigiteedest on 1605 km (9,6%) põhimaanteed, 2405 km (14,4%) tugimaanteed, 12 530 km (75,2%) kõrvalmaanteed ning muud riigiteed ja 128 km (0,8%) ühenduste.

Riigiteede üldpikkus suurenes aastaga kokku 59 kilomeetri võrra. Kogupikkuse kasv tulenes valdavalt uute 2 + 2 teelõikude ehituse ja nendega kaasnenud ühenduste ja rampide teeregistrisse kandmisest. Siinkohal võib näitena välja tuua uue 2 + 2 trassi ehituse Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa maantee Kose-Võõbu teelõigul, 2 + 2 ehitused Tallinna-Narva maantee Rõmeda-Haljala lõigul ja Tallinna ringtee Luige-Saku lõigul ning 2 + 1 ümbersõidu ehituse Tallinna-Pärnu-Ikla maanteel Kernus.

Kattega teede pikkus seisuga 01.01.2021 on 12 303 km, s.o 73,8% ja kruusateede pikkus 4365 km ehk 26,2% riigiteede kogupikkusest. Aasta jooksul on kattega teid juurde tulnud 198 km, seda peamiselt kruusateede tolmuwabade katete ehitamisest.

Riigiteede tihedus on 368 kilomeetrit 1000 km² territooriumi kohta ja

kogu registreeritud teedevõrgu tihedus on 1301 kilomeetrit 1000 km² territooriumi kohta. Riigiteedel on 1023 silda kogupikkusega 26 370 meetrit, nendest puitsildu viis, kogupikkusega 86 meetrit.

Ehitusseadustikust lähtuvalt on kõigi avalikult kasutatavate teede andmete kogumiseks, töötlemiseks, säilitamiseks ja avalikustamiseks kasutuses teeregister. Teeregister on veebipõhine riiklik andmebaas, mis sisaldab andmeid nii riigiteede kui ka kohalike teede kohta. See on kõigile avalikult kättesaadav aadressilt <https://teeregister.mnt.ee>. Teeregistri vastutav töötleja on Maanteeamet ja sinna andmete esitajad on riigiteede osas Maanteeamet ning kohalike teede osas kohalikud omavalitsused.

Andmete täiendamine ja uute andmete lisamine teeregistrisse toimub jooksvalt teetööde vastuvõtudokumentide ja täiendavate inventeermiste alusel. Koostöös Maa-ametiga on kasutusel Eesti topograafia andmekogul (ETAK) põhinevad teede kihid. Teeregistri andmete visualiseerimiseks kaardil on Maa-ameti geoportaalil X GIS Maanteeameti kaardirakendus, kust saab vaadelda nii riigiteede kui ka kohalike teede andmeid.

*E-tee on ÜRO Majandus- ja Sotsiaalnõukogu poolt nimetatud maantee (ehitusseadustikus Euroopa teedevõrgu maantee).
** TEN-T tee on Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1315/2013 nimetatud Eesti territooriumil asuv tee (ehitusseadustikus üleeuroopalise teedevõrgu tee).

RAHVUSVAHELISED RIIGITEED

- Tee nr 1 Tallinna–Narva (E20)
- Tee nr 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa (E263)
- Tee nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga (E264)
- Tee nr 4 Tallinna–Pärnu–Ikla (E67)
- Tee nr 5 Pärnu–Rakvere–Sõmeru
- Tee nr 7 Riia–Pihkva (E77)
- Tee nr 8 Tallinna–Paldiski (E265*)
- Tee nr 9 Ääsmäe–Haapsalu–Rohuküla
- Tee nr 10 Risti–Virtsu
- Tee nr 11 Tallinna ringtee (E265)
- Tee nr 11174 Paldiski–Padise (E265**)
- Tee nr 11180 Paldiski lõunasadama tee (E265)

Tee saab korraga olla nii e-tee kui ka TEN-T tee.

*E265 lõik ainult kilomeetritel

25,095–45,656

**E265 lõik ja TEN-T võrgustiku lõik ainult kilomeetritel 0,000–1,021



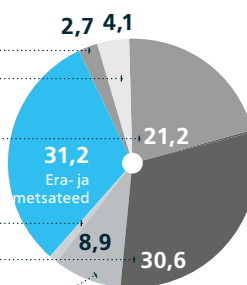
TEEDE OLEM

km

%

Riigiteed	16 668
sh põhimaanteed	1605
tugimaanteed	2405
kõrvalmaanteed ja muud riigiteed	12 530
ühendusteed	128
Kohalikud teed	23 920
sh maanteed	18 029
tänavad	5252
jalg- ja jalgrattateed	639
Era- ja metsateed*	18 398
Kokku:	58 986

* 31.12.2008 Statistikaameti lehel



59 km

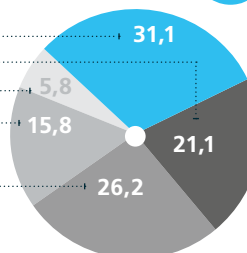
võrra suurenes aastal 2020 riigiteede üldpikkus.

KATTELIIGID RIIGITEEDEL

km

%

Asfalt- ja tsementbetoon	5181
Mustkate	3517
Tuhkbetoon ja stabiliseeritud kate	964
Pinnatud kruus	2 640
Kivikate	1
Kruusa- ja pinnasteed	4365
Kokku:	16 668



Riigiteede katete seisukord ja remondivajadus

Teekatetel liikumise mugavust näitab katte tasasus. Alates 1995. aastast on riigiteede teekatete tasasust (IRI – *International Roughness Index*) ka mõõdetud ja inventeeritud teekatetel esinevaid defekte. Alates 1996. aastast on mõõdetud tee konstruktsiooni kandevõimet (FWD – *Falling Weight Deflectometer*) ja 2001. aastast teekatete roopa sügavust.

Uuendusena alustati alates 2011. aastast teekatete tekstuuri (makro- ja megatekstuuri) mõõtmist koos teekatete tasasuse mõõtmisega ja selleks on kasutusel uus täpsem laserseade. Alates 2014. aastast mõõdetakse teekatete roopa sügavust samuti uue laserseadmega, mis võimaldab mõõta kogu sõiduraja laiust ala. Teekatete seisukorra andmed on üks osa teeregistri andmebaasist ning kõigile avalikult kättesaadavad.

Tasasuse muutumise graafikud näitavad pikas perspektiivis paranemist kõigi riigiteede liikide puhul. Suurema liiklusega teedel on vanad ebatasased katted suures osas ümber ehitatud ja teostatakse juba kulumisroobastest tingitud taastusremonti. Väiksema liiklusega teede tasasuse parandamisega ei ole aga veel jõutud piisavalt tegeleda. Kogu kattega riigiteede võrgu keskmine IRI-väärtus on aastate lõikes paranenud: katete ehituseks, remondiks ja hoolduseks ettenähtud rahaliste vahendite tase on säilinud ja remondiobjekte otstarbekalt planeeritud.

Kui põhimaanteed keskmine tasasus on väga hea ja tugimaanteed tasasus kolmel viimasel aastal hinnangu „hea” piirides, siis kõrvalmaanteed keskmine tasasuse (IRI) näitaja on siiani liialt suur ja parane-

mine soovitusel aeglasem. Teekasutaja jaoks tähendab see väiksemat sõidumugavust ja suuremaid kulutusi.

Transpordi arengukavas oli aastateks 2014–2020 püstitatud eesmärk, et põhimaanteedel tuleb tee seisukorra taset hoida ning parandada ohutust ja liiklemise sujuvust. Tugi- ja kõrvalmaanteedel aga vähendada halvas ja väga halvas seisukorras olevate teede osakaalu. Joonisel on kujutatud teede seisukorra taseme muutus aastatel 2008–2020 võrrelduna 2020. aasta eesmärgiga. Püstitatud eesmärk oli veidi liiga ambitsioonikas ega vastanud väga halvas ja halvas seisukorras kattega teelõikude vähendamise osas rahalistele võimalustele. Enamus neist teelõikudest on kõrvalmaanteedel, kus on ka kõige vähem liiklust.

Seisukorra analüüsid

Teekatete seisukorra analüüsimiseks (seisukorra pingerida, remondivajadus, tasuvusarvutused jne) kasutatakse kahte arvutitarkvara EPMS ja HDM-4. EPMS on spetsiaalselt Eestis välja töötatud tarkvara teekatete seisukorra analüüsimiseks ja HDM-4 on rahvusvaheliselt tunnustatud tarkvara tasuvusanalüüside tegemiseks.

Teehoiukava erinevate remondiliikide nimekirjade koostamiseks teostatakse vastavalt Teehoiukava

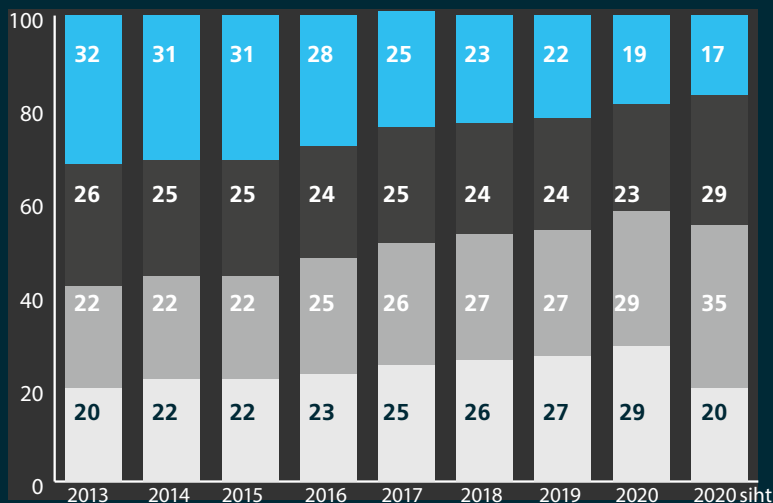
lisades toodud valikupõhimõtetele EPMS tarkvaraga järgmisi analüüse:

- kattega teede säilitusremondi analüüs;
- kruusateede säilitusremondi analüüs;
- kattega teede taastusremondi analüüs;
- kattega teede rekonstrueerimise analüüs;
- kruusateedele katete ehitamise analüüs.

Erinevate analüüside juures kasutatakse erinevaid teede seisukorda ning teid iseloomustavaid näitajaid ja analüüside tulemiks on kandidaatobjektide pingeread, mis on aluseks remondinimekirjade koostamisele.

• **Kattega teede säilitusremont** (üldjuhul pindamine) on remondi liik, mille peamised eesmärgid on tagada katte säilimine asjakohase remondimeetme abil sõltuvalt remontide vahelise perioodi pikkusest ja katte seisukorrast kuni katte taastusremondini või tee rekonstrueerimiseni, samuti liiklusohutuse parandamine katte haardeteguri suurendamise ja paiguti profiili parandamisega.

Kattega teede säilitusremonti tehakse kattega teedel, kus liiklussagedus on üldjuhul alla 3000 auto ööpäevas ja analüüsis on otsustuskriteeriumiteks DS (kõikide defektide %),



Riigiteede seisukord

Teede seisukorra taseme muutus ja 2020. aastaks püstitatud eesmärk

- Halb/Väga halb >3,6 mm/m
- Rahuldav 2,6–3,6 mm/m
- Hea 1,5–2,6 mm/m
- Väga hea <1,5 mm/m

pindamise vanus (aastates) ja katte makrotekstuuri MPD väärtus.

- Kruusateede säilitusremont** on remondi liik, mille eesmärk on kruusatee sõidetavuse parendamine. Töödeks on kulumiskihi taastamine või kulumiskihi taastamine koos veerežiimi parendamisega. Otsustuskriteeriumiteks on kruusatee vanus (aastates), muldkeha välja ehitamise tase ja külmakergete esinemine.

- Kattega teede taastusremont** on remondi liik, mille eesmärgiks on katte ehk tee katendi pealmise kihi uuendamine kas ülekatte või olemasoleva katte freesimise ja uuesti paigaldamise näol. Kattega teede taastusremondi otsustuskriteeriumiteks on teekatte roopa sügavus (mm), katte vanus (aastates) ja VAML (katendi ülemise kihi defektide %).

- Kattega teede rekonstrueerimine** on remondi liik, mille eesmärgiks on tee kandekonstruksiooni taastamine või ümberehitamine koos tee juurde kuuluvate rajatiste asendamise või remontimisega ja liiklusohtuse parendamisega. Rekonstrueerimise vajadus tuleneb teekatte seisukorrast (ebatasane ja defektne teekate), kus on ka kandevõime puudujääk, mille tõttu ei ole võimalik säilitusremondi ja taastusremondiga tee seisundit taastada. Kattega teede rekonstrueerimise otsustuskriteeriu-

miteks on teekatte seisukorra indeks (tasasus + defektide summa + roopa sügavus), I aasta tasuvuse indeks, katte vanuse tegur, katendi kandevõime puudujääk, tee klassile mittevastavus ja raskeliikluse tegur.

- Kruusateedele katete ehitamine** on arenduse meede, millega soovatakse muuta arvestatava kasutusega kruusateed 2030. aastaks tolmuwabaks. Kruusateedele katete ehitamise objektide võrdlemise näitajateks on liiklussagedus, raskeliiklus, bussiliini olemasolu, tolmu mõju (tee läheduses olevate õuealade kogus) ja teekasutajate hulk (tee läheduses elavate inimeste arv).

Remondivõlg jääb

Periooditi (hetkel kaheksa-aastase vahega) on riigiteede võrgule tellitud uuringuna teehoiu rahavajaduse strateegilisi analüüse 30-aastaseks perioodiks, mille käigus on olemasoleva teede seisukorra ja rahastuse baasilt tekitatud arusaam riigiteede hetke tasemest, optimaalsest tasemest ja mahajäämusest. Mõlemal korral on riigihankega valitud uuringu teostajaks Teede Tehnokeskus AS. Viimases analüüsis on käsitletud komplekselt kõiki riigiteid ning suuremaid rajatisi (sillad ja viaduktid) ja on leitud, mis juhtub erinevate eelarvestrateegiatega korral. Riigiteede võrgu mahajäämu-

seks ehk remondivõlaks saadi 689 miljonit eurot ehk praeguse eelarve järgi umbes viis aastat. Varasema analüüsi tulem oli suurem ehk veidi on remondivõlg viimaste aastatega vähenenud, kuid optimaalse tasemeni on veel pikk tee minna. Optimaalseks teehoiukava säilituse meetme eelarve maksumuseks 30-aastaselt analüüsiperioodil (2019–2048) saadi 193 miljonit eurot aastas (2019. aasta hindades), mis võrrelduna viimaste ja lähiaastate eelarve tasemest (~150 miljonit eurot aastas) on suurem. Arvestades viimaste aastate seisukorra muutusi, võib teede seisukord veidi paraneda, kuid optimaalsest tasemest jääb meil puudu ehk teekasutajate kulud on suuremad kui võiks olla ja remondivõlg tuntavalt ei vähene.

Viimase uuringu raames leiti ka teedevõrgu arenduse vajadus, arvestades kattega ja katteta teede ning müratõkete ja loomaületuskohtade rajamise vajadust 30-aastaselt perioodil (2019–2048), mis on kokku 4290 miljonit eurot. Keskmise aastane eelarvemahu vajadus on 135–159 miljonit eurot, mis sisaldab riigiteede vastavusse viimist TEN-T nõuetele, kruusateede tolmuvaiks viimist aastaks 2030 ning tee väljaehitamise taseme vastavusse viimist liiklussageduse nõuetega ja muid investeeringuid.

Martin Lengi: *eesmärgid täideti*

2020. aasta möödus Maanteeameti strateegilise planeerimise teenistuses tempokalt, töölaual olid suunda näitavad dokumendid Teehoiukava uuendamisest kuni transpordi ja liikuvuse arengukava ning ühistranspordi arendamise elluviimiskavani.

Maanteeamet oli 2020. aastal toeks uue transpordi ja liikuvuse arengukava väljatöötamisel aastateks 2021–2035: sellega tegeleti Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumis ning koostamisse olid kaasatud ITF-i (*International Transport Forum*) konsultandid, kes modelleerisid Eesti liiklust ja aitasid teha järeldusi. Arengukava väljatöötamise käigus saime väärtuslikke teadmisi Eesti liikuvusmudeli koostamiseks.

Samal ajal on meil ambitsioonikad eesmärgid rohelise maailmavaate ja ühistranspordi osas, seega koostasime paralleelselt ühistranspordi elluviimiskava. Detsembris saime elluviimiskavaga edasiminekku ja töörühma moodustamiseks liikuvuskava juhtkomisjonilt heakskiidu. Oluline on Teehoiukavasse lisatud uus meede, mis on suunatud ühistranspordi ja säästvate liikumisviiside arengule, samuti sai selgelt välja toodud ITS-taristu arendamine koos oma meetme ja rahastusega.

Teehoiukava uuenes

2020. aasta detsembris saime kinnitatud ka Teehoiukava, millega leiti kaheks järgmiseks aastaks lisa-



Martin Lengi
STRATEEGILISE PLANEERIMISE
DIREKTOR



Pöörame tähelepanu kohalike partneritega suhtlemisele, et liikluskeskkond oleks ohutu ja arusaadav nii riigiteel kui ka kohalikule omavalitsusele kuuluval teel.

vahendeid. 2021. aasta on rekordilise Teehoiukava mahuga 326 miljonit eurot, seevastu mitmed 2024. aastasse kavandatud suured projektid lükkuksid 2025. ja 2026. aastasse.

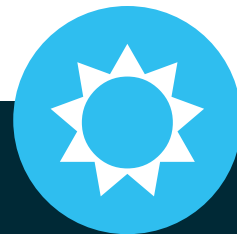
Taristu ja investeeringud

Märgiliseks kujunes 2020. aastal ka PPP-projektide ettevalmistamine: Libatse–Nurme pilootprojekti kohta telliti analüüs (sh kulu-tulu ja riskide analüüsid), mis valmis esimesel poolaastal.

Selle taustal tehtud Vabariigi Valitsuse otsus andis kindluse, et projekti ettevalmistustööga saab jätkata. Augustis sõlmisime Rahandusministeeriumiga koostöölepingu PPP-projekti hankedokumentide ja hankeprotsessi läbiviimiseks konsultandi kaasamiseks ning samal kuul kuulutati välja konsultandi hange. PPP-konsultandi lepingu sõlmimine jääb 2021. aasta algusesse. Siit edasi tahame läbi PPP-hanke leida erapartneri, kes löigu projekteerib, valmis ehitab, finantseerib ja seda järgnevat 20 aastat opereerib.

Edasi liiguti ka Saaremaa silla eriplaneeringuga, samuti oli oluline Maanteeameti taristu arendamise osakonna juurde planeerimise talituse loomine. Uus talitus keskendub taristu arendusprojektide ettevalmistamisele, projekteerimistingimuste andmisele ja hiljem Maanteeameti projektide ehituslubade väljastamisele.

Kindlasti tuleb ära märkida tee elutsükli digitaliseerimises tehtud samme: valmis süsteemi projekteerimist ja maade omandamist toetav



2020. aasta olulised märksõnad, tööd ja saavutused

- TEET projekti raames on plaan muuta digitaalseks kogu tee elutsükkel projekteerimisest kuni varahalduseni. Tarkvaralahendus peab võimaldama andmete kogumist, haldamist ja juurdepääsu. Kolmest osast on tänaseks valmis esimene, mis keskendub projektide ettevalmistusele. Nüüd liigutakse edasi ehituse, hoolduse ja varahalduse funktsionaalsusega.
- Ühistranspordi elluviimiskava koostamine.

- Osalemine 2021.–2035. aasta transpordi ja liikuvuse arengukava väljatöötamises.
- Teehoiukava ettevalmistamine.
- PPP-projektide ettevalmistamine.
- Töö Saaremaa silla eriplaneeringuga.
- Projekteerimishormide muutmine, kus ettevalmistustega ollakse lõpusirgel.
- Kiiruste töögrupp.
- Iseliikuvate sõidukite teekaart: kuigi nende tulekuni läheb veel aastaid, on

ettevalmistusi vaja teha juba praegu.

- Maanteeameti strateegia uuendamine: uuendatud strateegia eesmärgid on ülevaatlikumad, üldistustase senisest sarnasema mõõtme ja mahuga.
- Veapunkti kontseptsiooni väljatöötamine.
- Klienditagasiside kogumise programm.
- Tunnustus: Eesti pälvis Euroopa liiklusohutuse auhinna.

osa. 2021. aastasse on planeeritud kahe järgmise komponendi valmimine, mis keskenduvad ehitusele ja varahaldusele. Samuti sai sõnastatud oluline osa uutest maantee projekterimisnormidest.

Taristu teenuste osakonna teenuste mahud jätkasid vaatamata viirusepuhangule kasvutrendi. Seda nii teetaristu muutmiseks õiguste andmises kui ka teekasutustasu kogumises. Viimase maht kasvas võrreldes 2019. aastaga 19 miljonilt eurolt 20 miljonile eurole 2020. aastal.

Kiiruste töögrupp

Olulise märksõnana 2020. aastast jääb meelde kiiruste töögrupi tegevus, kus fookusesse võeti neli suunda. Esimese punktina loodi nägemus sellest, mis kiirustele kavandada Eesti teedevõrku teede ehitamisel ja rekonstrueerimisel. See suund nõuab veel laiemat arutelu.

Teise punktina analüüsiti olemasolevatel teedel lubatavaid piirkiiruseid ja telliti homogeensetele lõikudele kiiruste mudel, mida valideeritakse. Valmimas on ka ristmike mudel. Eesmärk on olemasolevatel teedel ühtlustada lubatud kiiruste määramist.

Kolmandaks analüüsiti, millistel juhtudel saab lubada piirkiirust üle

90 km/h. Selleks analüüsiti eelkõige 2 + 2 teelõike ja jõuti järelduste ning parameetriteni, mis peavad olema tagatud suuremate kiiruste lubamiseks. Kui valmib ka 2 + 1 teede ning 1 + 1 teede käsitluse osa, siis saab ka selle tööülesande lõpetatuks lugeda.

Neljas punkt puudutab hooldenõudeid, et lubada aastaringelt suuremaid kiiruseid kui 90 km/h: võrreldi sarnaste riikide kogemusi ja analüüsiti liiklejate käitumist, et määratleda hooldenõuded, mis peaksid kindlasti tagatud olema. Töö tulemusel jõuti järeldusele, et 2 + 2 ja 2 + 1 teedel võime ka talvel lubada suuremaid kiiruseid ehk 100 km/h ning otsustati alustada selle piloteerimisega 2020/2021. aasta talvel.

Strateegiline planeerimine

Oluliseks töötähiseks sai Maanteeameti liikuvuse visiooni sõnastamine: kui siiani keskenduti liikluse planeerimise paradigmat, siis edasi on vaja rõhk asetada tervikteekondate planeerimisele sõltumata transpordiliigist. Tehtud töö on heaks sisendiks Transpordiametile. Koostati ka isejuhtivate sõidukite teekaart, et kavandada paremini selliste sõidukite teedele tulekut toetavaid tegevusi.

2020. aasta oli märgiline ka ohutuse seisukohast: Eesti sai eelneva-

tel aastatel tehtud töö eest Euroopa liiklusohutuse auhinna. Samal ajal kinnitati liiklusohutusprogrammi rakenduskava valitsuse tasemel. See võimaldab ja annab raami, et koostöös partneritega liiklusohutusprogrammi eesmärkide poole koordineeritult edasi liikuda. Ohutuse osas töötasime nn veapunkti kontseptsiooniga – selle kujundamiseks ei olnud palju aega, ent saime hästi hakkama ja leidsime toetust ka valitsuse liikluskomisjonis. Alanud aastal tuleb kontseptsiooni elluviimise suunal edasi liikuda.

Ühtlasi alustati Maanteeametis partnerite tagasiside kogumisega ning saadi neilt hinnangud ja kommentaarid koostöö kohta teenuste lõikes. Tagasiside oli pigem positiivne, paranenud on infovahetus ja kohalike partnerite kaasatus: oleme kohalike partneritega suhtlemisele tähelepanu pööranud, et liikluskeskkond oleks ühtmoodi arusaadav ja ohutu nii riigiteel kui ka kohalikule omavalitsusele kuuluval teel. Seepärast püüdsime läbi regionaalsete juhtide partnersuhteid tugevdada.

Tahan väga tänada strateegilise planeerimise teenistuse töötajaid, kelle teadmised aitasid käima lükata uusi ideid ning edasi arendada käimasolevaid projekte. Olulised tööd said tehtud tänu teile.

Aasta liikluses: päevad pole vennad



Aasta 2020 paistab silma ühesõiduki-õnnetuste hüppelise kasvuga, mida on 43% rohkem kui eelneval aastal.

2020. aastal toimus 1365 kannatanuga liiklusõnnetust, milles sai vigastada 1574 ja hukkus 60 inimest. Võrreldes 2019. aastaga vähenes liiklusõnnetuste arv 49 võrra ja vigastatute arv 166 võrra.

2020. aastal toimus päevas keskmiselt 3,7 liiklusõnnetust. Liiklusõnnetusteta päevi oli 23, aasta varem oli neid 17. Liikluses hukkus kaheksa inimest rohkem kui aasta varem. Hukkunute arv on viimastel aastatel kõikunud. Aastatel 2017–2019 hukkus liikluses keskmiselt 57 inimest.

Sesoonselt oli liiklusõnnetuste arv väiksem eelmise kolme aasta keskmisest koroonapiirangute ajal kevadel, juulis ja aasta lõpus. Riigiteedel loendatud sõidukite arvud näitavad, et samadel aegadel olid väiksemad ka liiklussagedused.

Märtsis, mais ja juulis vähenes riigiteede püsiloenduspunkti-des loendatud sõidukite arv 12–14% võrra võrreldes 2019. aasta samade kuudega, aprillis loendati sõidukeid isegi kolmandiku võrra vähem. Aasta lõpus vähenes liiklussagedus vähem kui kevadel, vaid 3–4%. Kui kevadise

liiklussageduse ja õnnetuste vähenemise taga olid kogu Eestit hõlmanud liikumispiirangud, siis juulis toimunud liiklussageduste ja liiklusõnnetuste vähenemisele veenvat selgitust pakkuda ei ole. Selle taga võib olla koroonaaeg ja liiklejate tavatu käitumine puhkuste

perioodil, ära jäänud suveüritused jms, kuid see on oletuslik.

Novembris ja detsembris oli piiranguid vähem, need kehtisid ning need olid seotud Ida-Viru ja Harju maakondadega.

Traagiline jaanuar

Vaatamata väiksemale liiklussageduse langusele aasta lõpus, vähenes liiklusõnnetuste arv sarnaselt juulikuisele vähenemisele. Võrreldes 2017–2019 keskmiste õnnetuste arvuga toimus 2020. aasta novembris 18% ja detsembris 16% vähem õnnetusi. Mingil määral mõjutas liiklust ka ilm: 2020. aasta jaanuaris ja veebruaris talviseid teelusid praktiliselt ei olnud ning näiteks jalgrattaga sõideti aastaringiselt.

Liikluses hukkunute kuised arvud jäid 2020. aastal üldiselt eelnevate aastate suurimate ja vähimate väärtuste vahele. Erandiks oli märts, kui hukkus kaks inimest, mis on eelnevate aastate miinimumist ühe võrra väiksem. Hukkunute arvud olidki varasematele vähimatele väärtustele vastavad koroonapiirangute ajal kevadel ja juulis. Seda mõjutas ilmselt juba mainitud liiklussageduse vähenemine.

Ka aasta lõpus vähenesid liiklussagedused ning vigastatuga liiklusõnnetused, kuid hukkunute arvud



jäid pigem eelmiste aastate keskmisest suuremaks. Liikluses oli traagilisem jaanuar üheksa hukkunuga. Seda mõjutas oluliselt üks aset leidnud kolme hukkunuga liiklusõnnetus.

Liiklusõnnetuse liik

2020. aasta paistab silma ühesõidukiõnnetuste arvu hüppelise kasvuga. Toimus 528 ühesõidukiõnnetust: 157 ehk 43% rohkem kui eelmisel aastal. Märgatavalt vähenesid sõidukite omavahelised kokkupõrked ja muud liiklusõnnetused.

Ühesõidukiõnnetuste kasvu taga on eelkõige jalg- ja mootorratturitega juhtunud liiklusõnnetuste sagedanemine. 2020. aasta jooksul juhtus jalgratturitega 187 ühesõidukiõnnetust, mis on 122 õnnetust rohkem kui 2019. aastal. Mootorratturitega toimus 32 ühesõidukiõnnetust rohkem kui 2019. aastal ehk kokku 68. Märtsist maini registreeriti jalgratturi osalusel 56 ja mootorratturi osalusel 15 ühesõidukiõnnetust rohkem kui aasta varem. Tõenäoliselt mõjutas seda mingil määral koroonapandeemia, mille tõttu inimesed eelistasid võimalusel ühistransporti vältida.

Mingil määral avaldas mõju ka lumevaba talv, mistõttu jalgratturitega juhtus õnnetusi ka jaanuaris ja veebruaris, kui nendega tavapärastel õnnetusi ei juhtu. Samas on jalgratturiga õnnetuste arv olnud väikeses tõusutrendis ka eelnevatel aastatel.

Sõiduautojuhtidega toimus 21 ühesõidukiõnnetust rohkem kui 2019. aastal. Kokku toimus mootorsõidukijuhtide osalusel 46 ühesõidukiõnnetust ehk 15% rohkem kui 2019. aastal.

2020. aastal toimus 283 jalakäiaõnnetust, milles sai vigastada 288 ja hukkus 13 jalakäijat. Jalakäiaõnnetuste arvus võrreldes eelnevate aastatega märkimisväärsed muutusi ei toimunud.

Lisaks toimus 15 kokkupõrget loomadega. Ühistranspordis kukkus 45 inimest. Need on eelnevatele aastatele sarnased väärtused.

Liiklusõnnetuste ja neis hukkunute arv, 2016–2020

	Õnnetusi	Vigastatuid	Hukkunuid
2016	1463	1841	71
2017	1414	1734	48
2018	1473	1837	67
2019	1413	1740	52
2020	1367	1576	60

Hukkunud liikleja rolliti ja LOP-eesmärk 2018–2020 keskmisena

	2018–2020 keskmine	2018–2020 LOP eesmärk
Mootorsõidukijuht	32	22
Jalakäija	13	15
Kaasreisija	11	10
Jalgrattur	4	3

Liiklusohutusprogramm

Liiklusohutusprogrammi (LOP) eesmärkide kohaselt tuleb vähendada liiklussurmade ja raskelt vigastada saanute arvu. Aastaks 2025 tuleb saavutada olukord, mil kolme aasta keskmisena ei hukku liikluses aastas üle 40 inimese ega saa raskelt viga rohkem kui 330 inimest. 2020. aastaks tahtsime jõuda olukorrani, kus kolme aasta keskmisena (2018–2020) ei hukkaks liikluses rohkem kui 50 inimest ja raskelt vigastatute arv jääks alla 370. Aastate 2018–2020 keskmisena hukkus liikluses 60 inimest. See on eesmärgist 10 hukku võrra rohkem.

Liiklejate rollide lõikes on LOP-is seatud eesmärk täidetud vaid jalakäiaõnnetuste puhul. Viimase kolme aasta keskmisena hukkus 13 jalakäijat, mis on kahe võrra vähem varasemalt seatud piirist. Eesmärgilähedane oli olukord ka kaasreisijate ja jalgratturite osas, keda aastate 2018–2020 keskmisena hukkus liikluses üks rohkem, kui on LOP-s eesmärgiks seatud. Kõige probleemsem on olukord hukkunud mootorsõidukijuhtide osas, keda hukkus ligi kolmandiku eesmärgiks seatud piirist rohkem. Mootorsõidukijuhte on hukkunud üsna

ühedalju nii sõidukite kokkupõrgetes kui ühesõidukiõnnetustes. Nende õnnetuste osas ei ole viimastel aastatel kindlasuunalisi muutusi toimunud. 2020. aastal toimus mootorsõidukijuhi osalusel küll 108 kokkupõrget vähem kui eelmisel aastal, kuid samas suurenes ühesõidukiõnnetuste arv 48 võrra.

Vaadates hukkunuga liiklusõnnetuste riskifaktoreid, võiks kokkupõrgete ja ühesõidukiõnnetustega seotud levinumatest probleemidest välja tuua liigse kiirusega seotud riskid, alkoholi- ja sõidurajalt väljakaldumise.

Küsitlusuuringud näitavad, et sõidukijuhtide suhtumine piirkiirusest kinnipidamise vajalikkusesse on vähehaaval paranenud, kuid paranemine ei ole kahjuks suur ning ka kui hoiakule järgneb käitumise muutus, järgneb see viitega. Piirkiiruse järgimine on kindlasti üks võtmekohtasid, mille paranemine on suure mõjuga programmi eesmärkide täitmisele.

Alkoholi piirmäära ületanute osas viimase aasta jooksul paranemist pole olnud ning joobes juhtimine sagedasem. Varasematel aastatel kujunenud lootus, et hoiakud on alkoholi tarvitavate sõiduki juhtimise osas püsivamalt muutunud, ei pidanud paika.

Raskete õnnetuste põhjused ei muutu



Paraku oli 2020. aastal ka selliseid õnnetusi, kus märgiti ära nii joove, kiirus kui ka turvavarustuse mittekasutamine.

Liiklusõnnetusi, milles inimesed vigastada või surma said, juhtus mullu vähem kui 2019. aastal ning selliste õnnetuste arv oli viimase viie aasta väikseim. Ka liikluses vigasaanute arv vähenes ning oli samuti viimase viie aasta väikseim. Kahjuks ei saa sama öelda liikluses elu kaotanute kohta. Mullu katkes liikluses 60 inimese elutee ning hukkus kaheksa inimest rohkem kui ülemöödunud aastal. Kusjuures ühes liiklusõnnetuses hukkus korraga kolm ning kahes kaks liiklejat.

Liiklusõnnetuste põhjuste väljaselgitamise ekspertkomisjoni aasta oli tööne, lisaks 56 surmaga lõppenud õnnetusele tuli menetlusse võtta ka kuus viie või enama vigastatuga liiklusõnnetust, milles sai viga kokku 36 inimest. Seejuures oli nii viie, kuue kui ka seitsme vigastatuga õnnetusi kaks.

Paljude raskete liiklusõnnetuste põhjused ei muutu – joobeseisund või kiirus on riskifaktorid, mis korduvad liiklusõnnetuste põhjustena aasta-aastalt. Siinjuures ei ole tihti tegemist mitte ainult tee- või liiklusolude kohta liiga suure kiirusega, vaid lubatud sõidukiiruse ületamisega. Ja enamasti ei ole kiirus mitte kümnekond kilomeetrit tunnis lubatust rohkem, vaid oluliselt suurem, vaat et kaks korda nii palju, kui lubatud.

Kinnitamata turvavöö küll õnnetust ei põhjusta, kuid õnnetuse korral võib päästa elu. Ometi juhtus eelmisel aastal 19 õnnetust, mille puhul kinnitatud turvavöö või motokii-
ver oleks võinud ehk päästa elu, ent kahjuks seal turva-

varustust ei kasutatud. Hukkunutega liiklusõnnetustest oli eelmisel aastal enim ühesõidukiõnnetusi, neid oli kokku 22 ja ühes hukkus kaks inimest. Valdavalt oli tegemist teelt väljasõitudega. Maanteedel toimunud 17 ühesõidukiõnnetusest oli sõiduki juht kaheksal juhul joobes. 13 õnnetuse puhul ei kasutatud turvavarustust ja üheksas õnnetuses oli üheks riskifaktoriks kiirus. Viiel maanteel juhtunud õnnetuse puhul oli üheks riskifaktoriks teeolud (märg, lumine), kolme õnnetuse puhul sõiduki tehniline seisund, ühe õnnetuse puhul tegeles juht tõenäoliselt juhtimise ajal kõrvaliste tegevustega ning ühel juhul oli juht saanud juhtimisõiguse mõni päev enne õnnetust. Ühe õnnetuse põhjustas vääramatu jõud, kui tugeva tuulega murdunud puu kukkus liikuvale sõidukile. Kolme asulas juhtunud ühesõidukiõnnetuse puhul oli põhiliseks riskifaktoriks suur kiirus, kahel juhul ei kasutatud turvavarustust ja ühel juhul oli juht lisaks ka joobes.

Ohtlikud kokkupõrked

Kokkupõrkeid oli mullu kokku 19 ning neis hukkus 22 inimest. Kahel juhul hukkus korraga mitu inimest:



ühes kokkupõrkes kolm ja teises kaks liiklejat. Maanteel juhtus 17 ja asulas kaks kokkupõrget. Joobes juhi osalusel toimus kolm kokkupõrget. Kokkupõrgetest toimus 18 mootorsõidukite vahel ja ühes maanteel juhtunud kokkupõrkes oli üks osapool jalgrattur – eakas rattur keeras ette tagant lähenenud sõiduautole.

Suurem osa maanteel juhtunud kokkupõrkeid oli põhjustatud ühe sõiduki kaldumisest vastassuunavööndisse. Selliseid kokkupõrkeid juhtus seitse, sh kahe kokkupõrke puhul oli juht joobes ja kolm õnnetust juhtus viimasaja ajal. Ristmikel juhtus viis kokkupõrget, kusjuures kolme õnnetuse puhul sõideti kõrvalteelt peateele ja kahel juhul sooritati vasakpöör. Viimastest ühel juhul oli tegemist joobes juhi ettevaatamatu möödasõiduga, kus õnnetuses hukkus kolm inimest. Kahe maanteel juhtunud kokkupõrkel oli tegu tagant otsasõiduga ja ühel juhul sõideti otsa teel seisnud, eelnevalt liiklusõnnetuses osalenud sõidukile. Üks kokkupõrge oli seotud ettevaatamatu möödasõiduga ristmikevahelisel teelõigul.

Asulas juhtus kaks mootorsõidukite kokkupõrget. Ühel juhul sõitis sõiduauto suurel kiirusel tagant otsa teisele sõiduautole, õnnetuses hukkus kaks, üks hukkunutest oli jalakäija, ja sai vigi viis inimest ning neli autot. Teises kokkupõrkes osalesid kõrvalteelt üle peatee sõitnud sõiduauto ja peateel otseliikunud mootorratas.

Jalakäija on nõrgem osapool

Eelmisel aastal hukkus liiklusõnnetustes 14 jalakäijat, nende hulgas üks bussi oodanud jalakäija, kes sai löögi kokkupõrkes osalenud sõiduautolt, mis paiskus bussiotepaviljoni. Seitse jalakäijat sattusid õnnetusesse asulas ja kuus maanteel.

Pimedal ajal juhtunud õnnetustes hukkus kaheksa jalakäijat, viis neist ei kasutanud helkurit ega muud valgusallikat. Hukkunuist kolm olid joobes.

Asulas juhtunud liiklusõnnetuses hukkus seitse jalakäijat, kuus neist

sattusid õnnetusse teed ületades. Seitsmest jalakäijast kaks olid eakad – mõlema vanus oli üle 80 aasta. Viis jalakäijat hukkus ülekäigurajal või selle vahetus läheduses, neist kolm reguleerimata ülekäigurajal teed ületades, kusjuures kolm õnnetust ülekäigurajal juhtus pimedal ajal ja kolmest hukkunust kaks helkurit ei kasutanud. Üks jalakäija hukkus, ületades ülekäigurajal teed foori punase tule ajal, üks tiheasustusalas ristmikevahelisel alal teed ületades ja ühele tagurdas otsa lund koristanud traktor.

Maanteedel juhtunud liiklusõnnetustes hukkus eelmisel aastal kuus jalakäijat. Neli õnnetust juhtus pimedal ajal. Kaks pimedal ajal hukkunud jalakäijat olid raskes joobes, ei kasutanud helkurit või valgusallikat ja liikusid sõiduteel. Üks jalakäija sattus õnnetusse valgustatud alas, bussipeatuse juures asuval teeületuskohal teed ületades. Ühele jalakäijale tagurdas otsa sõiduk, millest jalakäija oli just väljunud, sõiduki juht oli saanud juhtimisõiguse seitse kuud enne õnnetust. Kaks maanteel hukkunud jalakäijat sattusid õnnetusse valgel ajal peale bussist väljumist selle tagant teed ületades, ühel juhul oli jalakäija eakas, teine jalakäija oli alaealine.

Õnnetused kaherattalistega

Kaherattaliste sõidukitega juhtus eelmisel aastal kokku kaheksa liiklusõnnetust, neli õnnetust juhtus jalgrattaga, kolm mootorrattaga ja üks mopeediga.

Kaks jalgratturit hukkus ühesõidukiõnnetuses, mõlemal juhul oli tegemist kukkumisega. Üks rattur oli raskes joobes ja teine oli eakas. Üks eakas jalgrattur hukkus kokkupõrkel sõiduautoga ning teine eakas rattur sõitis ette reisirongile.

Kaks mootorratturit hukkus kokkupõrkes sõiduautoga, kolmas mootorrattur, kellele anti juhtimisõigus loetud päevad enne õnnetust, hukkus maanteelt väljasõidu tagajärjel. Mopeediga liiklusõnnetus juhtus asulavälisel teel: eakas juht, kellel oli peas kinnirihmamata kiiver, kukkus teel.

Euroopa liiklusohutuse auhind Eestile

Eesti riik pälvis Euroopa liiklusohutuse auhinna, mis tunnustab Eestit viimase kümne aasta investeringute ja pingutuste eest, mis on tehtud liikluses hukkunute arvu vähendamiseks. Eesti on nüüd Euroopas teine riik, kes on saanud liiklusohutuse auhinna kaks korda.

Auhinda annab välja Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu (European Transport Safety Council). Eesti jäi neile silma proaktiivse lähenemisega taristu ohutusele, teaduspõhise liiklusohutuse planeerimise ning kohalike omavalitsuste liiklusohutusse panustamise ja kaasamise poolest. Võitja valimisel vaadeldi liiklusolukorda 2009. aastast 2019. aastani.

Liikluses hukkunute arv on seotud riskikäitumisega – kiiruse ületamise, joobes liiklemise, kõrvaliste asjadega tegelemise ja turvavarustuse mittekasutamisega. Olulise panuse olukorra paranemisse on andnud liiklusohutusprogramm, mille tegevuskavas on ainuüksi järgmiseks neljaks aastaks üle 150 tegevuse, nimekiri uueneb igal aastal. Programm keskendub kolmele peamisele liiklusohutust mõjutavale teemale: vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja, ohutu liikluseskeskkond ja ohutu sõiduk.

Liiklusohutusprogrammi lähtekohaks on nullvisioon, mis näeb liikluses ette ülesandeid igale osapoolle. See lähtub eeldusest, et eksimise tõenäosust ei ole võimalik inimesel endal täielikult nullini vähendada.

Nii tuleb liikluseskeskkond kujundada selliseks, et see vähendaks inimlike eksimuste võimalusi ja liiklusõnnetustega kaasnevaid kahjusid. Selle mõtteviisi järgi lasub vastutus nii transpordisüsteemi kavandajatel, elluvijatel kui ka haldajatel. Liiklejad vastutavad liiklusreeglite täitmise eest.

Liiklejate hoiakute ja käitumise uuringud

Küsitlus- ja vaatlusuuringute põhjal uurisime liiklejate hoiakuid ja käitumist 2020. aastal ning muutusi võrdluses varasema perioodiga.



Piirkiiruse ületamist kuni 10 km/h ei pea 54% küsitlusele vastanutest tõsiseks ohuks.

Peaegu kõik küsitluses osalenud peavad suurimaks ohuks auto juhtimist alkoholi mõju all, juhtimise ajal tekstisõnumite saatmist ja sotsiaalmeedia kasutamist ning punase tule alt läbisõitu. Hinnang nende kolme tegevuse ohtlikkusele on aastaid püsinud kõrge (üle 95% vastanutest). Esmakordselt, 100% tulemuse on saavutanud liiklejate hinnang joobeseisundis sõidukijuhtimise ohtlikkusele.

Liiklejatest 85–94% peab ohtlikuks punase tulega sõidutee ületamist (94%), turvavöö kinnitamata jätmist (93%), juhtimisõigusega juhtimist (92%), sõiduki juhtimist väsimusseisundis (91%), liiga väikest pikivahet eessõitjaga (91%) ja möödasõitu üle

pidevjoone (85%). Nende liiklusohutu põhjustavate käitumistavade osas viimasel neljal aastal arvestatavaid muutusi pole toimunud. Liiklejate hinnang on püsinud ühesugune vastavat käitumist kas ohtlikuks või väga ohtlikuks pidanute seas.

Nagu ka varasematel aastatel, on liiklusreegleid eirava käitumise osas vähim ohtlikuks peetud sõidukit juhtides telefoniga rääkimist (75% vastanutest) ning suurima lubatud sõidukiiruse ületamist. Kui piirkiiruse ületamist üle 10 km/h peab ohtlikuks 79% liiklejatest, siis piirkiiruse ületamine kuni 10 km/h on ainus liiklusreegel, mille eiramist tõsiseks ohuks pidajaid on vähem kui ohuks mitte pidajaid (vastavalt 45% vs 54%). Liiklusse ülekantuna mõjutab see eelkõige asulakeskkonnas jalakäijatega toimuvate liiklusõnnetuste arvu ning tagajärgede raskust.

MOOTORSÕIDUKIJUHTIDE HOIAKUD JA KÄITUMINE

Fooritulede nõuete järgimine

Fooritulede nõuete järgimist mootorsõidukijuhtide poolt vaadeldi Tallinna, Tartu, Pärnu, Narva, Jõhvi tänavate ja Tallinna lähiümbruse riigimaanteed reguleeritud ristmikel. Juhid, kellel oli valida, kas läbida rist-

mik punase tule ajal või jääda seisma, järgisid vaatluse andmetel fooritule nõudeid keskmiselt 89% juhtudel. Juhid, kellel oli valida, kas läbida ristmik kollase tule ajal või jääda seisma, järgisid fooritule nõudeid keskmiselt 46% juhtudel.

Tähelepanu häirivad tegevused sõidukit juhtides

Tähelepanu häirivatest tegevustest ohtlikemaks pidasid uuringus osalenud juhid telefoniga sõnumite saatmist ja nende lugemist. Autoroolis kasutab telefoni 66% (2019. a 68%) sõidukijuhtidest. Neist sageli kasutab telefoni 11% ja mõnikord 55%. Telefoni ei kasuta 34% (2019. a 32%) juhtidest. Sõidu ajal telefoni kasutavatest juhtidest kasutab alati või sageli vabakäesüsteemi 56% juhtidest (2019. a 51%) ja käes hoitavat telefoni 12% juhtidest (2019. a 15%). Viimase kolme aasta jooksul on 11% võrra vähenenud käes hoitava telefoni alati või sageli kasutajate osakaal.

Lubatud sõidukiiruse järgimine

Küsitlusuuringu põhjal järgib kehtivat kiirusepiirangut põhiteedel 31% (2019. a 27%) ja väiksematel maanteedel 43% (2019. a 36%) juhtidest. Linnades ning asulates sõidab suurima lubatud kiiruse piires

56% (2019. a 54%) juhtidest. Üle 5 km/h ületab suurimat lubatud sõidukiirust põhiteedel 27% (2019. a 28%) juhtidest, neist 3% ületab kiirust üle 10 km/h. Üle 5 km/h ületab suurimat lubatud sõidukiirust väiksematel maanteedel 19% (2019. a 21%) sõidukijuhtidest, sh 3% juhtidest üle 10 km/h. Linnades, kus kergliikluse suure osakaalu tõttu on ka vähene piirkiiruse ületamine ohtlik, sõidab lubatust suurema kiirusega 44% küsitluses osalenud sõidukijuhtidest. Üldistatult saab 2020. aasta uuringu tulemuste põhjal väita, et 2019. aastaga võrreldes on sõidukijuhtide kiiruskäitumine paranenud vaid vähesel määral.

Sõiduki juhtimine alkoholi mõju all, joobes juhiga autos sõitmine

2020. aasta küsitlusuuringu järgi on viimase 12 kuu jooksul enda sõnul mootorsõidukit juhtinud alkoholi või narkootilise aine mõju all ligi 2,7% sõidukijuhtidest. Neist omakorda peaaegu pooled on juhtinud sõidukit alkoholi mõju all rohkem kui ühel korral. Joobes juhiga samas autos on kaasa sõitnud 3% küsitletutest.

Alko- või narkojoobes juhist oleks valmis politseile igal juhul teada andma 66% (2019. a 58%) vastanutest. 16% vastanutest on küll põhimõtteliselt valmis joobes juhist teavitama, kuid nad jätaksid selle tegemata juhul, kui tegu oleks tuttavaga. Oma sõnul on reaalselt joobes juhti takistanud või püüdnud takistada sõidukit juhtimast 42% vastanuist.

Jalakäijale tee andmine reguleerimata ülekäigurajal

Liiklejate käitumise vaatluse järgi jalakäijatele teed andvate sõidukijuhtide osakaal Eesti suuremates linnades on 62%. Võrreldes 2019. aastaga (67%) on olukord mõnevõrra halvenenud, langedes 2018. aasta tasemele.

Küsitlusuuringu järgi annab 41% (2019. a 45%) jalakäijate sõnul neile teed esimene ning 33% (2019. a 28%) sõnul teine ülekäigurajale lähenev auto. Enamuse küsitluses osalenud jalakäijate hinnangul sõidukijuhtide

käitumine 2019. aastaga võrreldes paranenud ei ole. Küsitluses osalenud sõidukijuhtidest on 79% (2019. a 76%) valmis ülekäiguraja ees peatuma, kui kasvõi üks jalakäija ootab sõidutee ületamise võimalust. See tulemus näitab, et sõidukijuhtide hoiak on viimaste aastate võrdluses küll paranenud, samas ei ole positiivne hoiak reaalseks käitumiseks veel kujunenud.

Turvavöö ja lapse turvavarustuse kasutamine

2020. aasta vaatlusuuringu järgi kasutas turvavööd 99% sõidukijuhtidest, 97% täiskasvanud sõitjatest sõiduauto esiistmel, 88% täiskasvanud sõitjatest sõiduauto tagaistmel ning lapsed olid turvavöö või spetsiaalse turvavarustuse abil kinni 99%. Bussis kinnitab turvavöö istekohal, selle olemasolul, reeglina 48% (2019. a 43%) sõitjatest. Sellest, et turvavöö ka bussis tuleb kinnitada, on teadlik 87% (2019. a 83%) vastanuist.

KERGLIiklejate hoiakud ja käitumine

Helkur ja muud jalakäija nähtavust suurendavad vahendid

Helkurit või muud enda nähtavaks tegemise vahendit (taskulamp, ohutusvest vm) kannab pimedal ajal reeglina 62% (2019. aastal 64%) ja sageli 22% Eesti täiskasvanud elanikkonnast. Lapsevanemate väitel kannab helkurit alati 82% (2019. a 85%) nende lastest. Alates 2019. aastast on helkuri reeglina kandjate osakaal 6% võrra langenud. Ka helkurit kandvate laste suhtarv on viimastel aastatel mõnevõrra langenud, jäädes 10% võrra madalamaks seni parimast, 2013. aasta tulemusest.

Fooritulede nõuete järgimine

Fooritulede järgimist jalakäijate poolt vaadeldi Tallinna, Tartu, Pärnu, Narva ja Jõhvi reguleeritud ülekäigu-

radadel ja ristmikel. Puna-se fooritule nõudeid järgis 2020. aastal keskmiselt 92% (2019. a 91%) jalakäijatest.

Jalgratturi ohutusvarustus

Kiivrit kannab jalgrattaga sõites enamasti või sageli 29% täiskasvanutest (2019. a 26%) ning 79% lastest (2019. a 77%). Kiivrit ei kanna üldse 9% jalgrattaga sõitvatest lastest. Ohutusvesti või muud märkamist soodustavat riietust kannab rattaga sõites enamasti või sageli 28% täiskasvanutest (2019. a 20%) ja 39% lastest (2019. a 33%). Pimeda ajal sõites põleb rattal ees valge tuli 80%-l ja taga punane tuli 77%-l jalgratturitest.

Elektritõukerattaga liiklemine

Küsitlusele eelnenud 12 kuu jooksul on elektritõukerattast kasutanud 15% täiskasvanud elanikkonnast. Elektrilise tõukerattaga on sõitnud sagedamini mehed, kuni 34-aastased ja Tallinna elanikud. Enamus kasutajatest sõidab kergliiklusteel (79%). Kiivri kandmist alla 16-aastaste laste puhul peab vajalikuks 25% ning nii enda kui laste puhul 64% küsitluses osalenutest. Reaalselt kannab kiivrit elektritõukerattaga liiklejaist 8%.

Kampaaniad aitavad kaasa **turvalisele liiklusele**

Liiklusohutuskampaania „Mõnikord on parim suhe kaugsuhe“

Eesti teedele satub üha enam metsloomi. 4. maist 31. maini 2020 toimus teavitustegevus, mille eesmärk oli juhtida liiklejate tähelepanu sellele, mida teel olles jälgida ning kuidas teha kõik endast olenev, et kokkupõrget ulukiga vältida. Kasutati teleklippe, välireklaami, sotsiaalmeediat ja interaktiivset veebirakendust. Kampaania valmis koostöös Keskkonnaameti, Keskkonnaagentuuri ja Eesti Jahimeeste Seltsiga.

Ettevalmistav teavitus kergliikurite regulatsiooni jõustumiseks „Elektritõukerattad on vaiksed ja väiksed. Ole tähelepanelik“

Teavituse eesmärk oli pöörata tähelepanu kergete elektrisõidukite kasutamise turvalisusele ning tagada liiklejate ohutus. Sõnumit hoidis nähtaval trammil olev reklaam, mis sõitis liinil kokku kuus kuud, samuti olid sotsiaalmeedias 20-sekundilised lühianimatsioonid.

Liiklusohutuskampaania „Omasid ei lasta täis peaga rooli!“

15. juunist 5. juulini 2020 toimus korduskampaania „Omasid ei lasta täis peaga rooli!“, mis oli mõtteline jätk varasemale kampaaniale „Sõber ei lase purjus sõpra rooli!“. Kampaania eesmärk oli kinnitada, et just lähedaste võimuses on alkoholi tarvitanud inimest takistada rooli istumast. Kampaanias kasutati tele- ja raadioklippe, välireklaami ja sotsiaalmeediat.

Liiklusohutuskampaania „Võta aega, mitte elu! Palun järgi piirkiirust“

13. juulist 2. augustini 2020 oli eetris korduvkampaania „Võta aega, mitte elu“, et liiklejatele teadvustada, kui rasked ja pöördumatud võivad olla kiiruse ületamise tagajärjed. Kampaaniaga jutustati kahe perekonna

tõestisündinud lood. Kampaanias kasutati tele- ja raadioklippe, väli- ja veebireklaami ning sotsiaalmeediat.

Liiklusohutuskampaania „Sina oled ettenäitaja, et tema oleks ettevaataja“

17. augustist 6. septembrini 2020 oli kolmandat korda eetris lapsevanematele suunatud kampaania „Sina oled ettenäitaja, et tema oleks ettevaataja“. Sellega tuletati meelde, et täiskasvanutel on laste liikluskäitumise kujundamisel kõige suurem roll ja nad on oma käitumisega lastele eeskujuks. Kampaanias kasutati tele- ja raadioklippe, väli- ja veebireklaami ning sotsiaalmeediat. Teavituskanalina kaasati ka eKooli keskkond.

Liiklusohutuskampaania „Kui juhid, siis juhi“

14. septembrist 4. oktoobrini 2020 toimus kõrvaliste tegevuste ohtlikkusele tähelepanu tõmbav korduskampaania „Kui juhid, siis juhi“. Kampaania eesmärk oli liiklejates kinnistada teadmist, et kõrvaliste tegevustega tegelemine on roolis ohtlik. Kampaanias kasutati tele- ja raadioklippe, väli- ja veebireklaami ning sotsiaalmeediat.

Liiklusohutuskampaania „Talv on teel“

23. novembril alustati teavituskampaaniaga „Talv on teel“, mille eesmärk oli juhtida liiklejate tähelepanu sellele, et teeolud muutuvad talvel kiiresti ja liiklemiseks tuleb valida ohutu sõidustiil. Samuti kutsus kampaania inimesi enne rooli istumist vaatama tee- ja sõiduolusid veebiaadressil Tarktee.ee.

Kampaania kestis hajutatud meediaplaani põhimõttel 2021. aasta veebruari lõpuni. Kampaanias kasutati tele- ja raadioklippe, väli- ja veebireklaami ning sotsiaalmeediat.

7 kampaaniat

toimus 2020. aastal, et muuta liiklust ohutumaks.





Näited kam-
paaniate
visuaalidest,
millega 2020.
aastal juhti
liiklejate tähe-
lepanu ohutu-
sele ja sellele,
mida igaüks
saab ise teha,
et liikluskesk-
kond oleks
turvaline.



Liikuvus ja ühistranspordi rakenduskava

Traditsiooniliselt on transpordi arengukava strateegiliste eesmärkide täitmiseks koostatud ka konkreetsete tegevustega liiklusohutusprogramm ja Teehoiukava, ent ühistranspordi valdkonna koordineeritud arendamine oli jäänud vaeslapse ossa. 2020. aasta oli ajalooline, sest töötati välja üleriigiline koordineeriv ühistranspordi arenguprogramm aastateks 2021–2025.

Viieaastase perspektiiviga Eesti ühistranspordi arenguprogrammi fookuses on maismaa ühistransport, eelkõige üleriigilise ja regionaalse ühistranspordi arendamine ning ühistranspordi ja teiste liikumisviiside parem integreerimine. Kokkuvõtlikult on ühistranspordi arenguprogrammi eesmärk, et aastaks 2035 oleks ühistranspordi, jalgratturite ja jalakäijate osakaal igapäevastest liikumistest 55%, sh linnapiirkondades 60%. Sellele vastavalt tuleneb ühistranspordi

arenguprogrammist, et aastaks 2030 on modaalnihe sõiduaudodest ühistransporti vähemalt 10%.

Arenguprogramm lähtub tegevuste kavandamisel sihist nihutada vähemalt 10% praegustest autoga tehtavatest liikumistest ühistransporti ja suurendada ühistranspordi osakaalu motoriseeritud liikumistest 19%-lt 27%-le. Selles osas on potentsiaali linnapiirkondades elavate, töötavate või õppivate inimeste igapäevaste liikumiste muutuses (nii linnasises-

te liinide kui ka maakonnaliinide ja rongireisijate arvu kasvus), erinevate ühistransporditeenuste paremas koostoes, aga ka ratta-, auto- ning ühistranspordi sujuvas kombineerimises.

Ühistransporditeenuse, transporditaristu ja ruumilise planeerimise efektiivsema korraldamisega on ühistranspordi kasutamine ning selle kombineerimine teiste liikumisviisidega võimalik muuta mugavaks ja kiireks alternatiiviks.

ÜHISTRANSPORDI ARENGUPROGRAMM JA MAANTEEAMETI TEGEVUSED 2020

- Sõnastati liikuvuse visioon, kus fookus on liiklejate tervikteekondade kavandamisel transpordiliikide üleselt.
- Konstateeriti, et ühistranspordi arendamine on nii riigi kui ka maakondade tasandil killustunud ning vajab koordineeritud plaani.
- Asuti partneritega ühistranspordi arenguprogrammi välja töötama.

- Paralleelselt aidati koostada transpordi ja liikuvuse arengukava aastateks 2021–2025, mille eesmärgid seoses rohepöördega on väga ambitsioonikad: nende saavutamiseks on vaja muuta liiklejate liikumisharjumusi.
- Ühistranspordi, aktiivse liikuvuse ja ligipääsetavusega seotud eesmärkide elluviimiseks loodi transpordi ja liikuvuse arengukava juhtkomisjoni

juurde ühistranspordi, aktiivse liikuvuse ja ligipääsetavuse teemakomisjon, mis alustab tööd 2021. a märtsis.

- Maanteeamet võttis kasutusele ühistranspordi analüüsi ja planeerimise töövahendi Remix ning ühistranspordi kättesaadavuse kaardirakenduse. Vt www.arcg.is/0euiDa.

Ühistranspordi kasutajate arvu siht ja muutus ühistranspordiliigiti, eeldusel, et 10% praegustest autoga liikumistest võiks siirduda ühistransporti

	2019	2025	2030	2030 kokku	Muutus 2019/2030
ÜT sõitude arv kokku (1000)	211 692			288 604	+36%
Täiendavaid ÜT sõite aastas vs 2019 (1000)		+ 38 456	+ 76 913		+36%
Rong	8373	+ 3706	+ 7413	15 786	+89%
Linnaliinid	167 734	+30 000	+60 000	227 734	+36%
Maaliinid	23 848	+ 4500	+ 9000	32 848	+38%
Kaugliinid	3898	+ 250	+ 500	4398	+13%

2030+ sihtide seadmisel lähtutakse koroonaeelsest 2019. aastast.

Teekasutustasu

kogumine läks plaanipäraselt

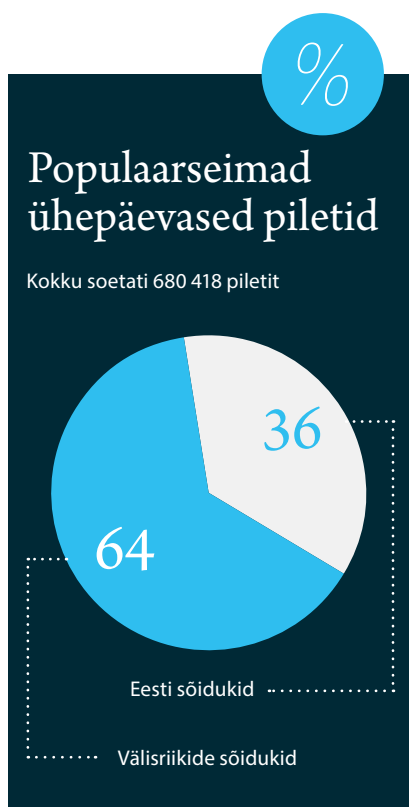
2020. aastal kogus Maanteeamet teekasutustasu 20,1 miljonit eurot ja müüs teekasutustasu 750 653 sõidukile. Kogutud summa moodustas 99% planeeritud 20,4 miljonist eurost.

Teekasutustasu laekumisele avaldasid mõju koroonaviirusest tingitud erinevad majanduspiirangud 2020. aasta alguses, mistõttu veoetevõtetele vähenes vedamismaht. Eesti sõidukite eest tasuti 13,8 miljonit eurot ja pilet soetati 306 248 korral. Välisriigi sõidukite eest tasuti 6,3 miljonit eurot ja soetati 444 405 piletit. Välisriigi sõidukitest tasuti kõige rohkem Poola sõidukite eest – 1,86 miljonit eurot (29,5% välisriigi sõidukitele soetatud piletitest). Järgnevad Läti 1,80 miljoni euroga (28,6% piletitest), Leedu 1,45 miljoni euroga (23% piletitest) ja Venemaa 580 000 euroga (9,2% piletitest).

Kõige populaarsemad olid ühepäevased piletid, mida soetati ligi 680 418 korral. Enim ostsid neid välisriikide sõidukid – 435 158 ehk 64% ühepäevapiletist. Eesti sõidukitele osteti ühepäevapileteid 245 260 (36%). Populaarsuselt järgnesid 90 päeva piletid (32 032), 30 päeva piletid (28 671) ja 365 päeva piletid (2251). Pikemaks perioodiks pileтите soetamine oli populaarne eelkõige Eesti vedajate hulgas: aastastest piletitest 91,5% ja kvartalipiletitest 96,5% soetati Eesti sõidukitele. Peamiselt, ehk 76% piletitest ja 87,6% summast, tasutakse teekasutustasu veebilehe kaudu.

Teekasutustasu iseteeninduskeskkonnas

2020. aasta oli esimene täisaasta, kui teekasutustasu toiminguid sai teha ka iseteeninduskeskkonna vahendusel. Iseteeninduskeskkonnas on võimalik näha teekasutustasu



1,11 mln

eurot jäi hinnanguliselt 2020. aastal tasumata teekasutustasu.

hetkestaatus, osta teekasutustasu, edastada kirju ja täita elektrooniliselt teekasutustasu tagastustaotlusi. Läbi iseteeninduse osteti 2020. aastal 16,5% pileтите koguhulgast ehk ühikuliselt 96 346 sõidukile. Iseteenindust kasutavad valdavalt Eesti vedajad, mistõttu

tu saab öelda, et Eesti vedajate osakaal iseteeninduses oli 31,5%.

Piiripunktides (st idapiir ja sadamad) maksti teekasutustasu 43 400 korral (3,2%). Kõik peamised piiriületuskohad on müügikohtadega kaetud. Täpsemat infot maksevõimaluste kohta leiab veebiaadressilt www.teetasu.ee.

Maksmata jäi üle miljoni euro teekasutustasu

Maksu- ja Tolliameti (MTA) andmetel liikus 2020. aastal Eesti teedel 56 222 veokit, millest ligikaudu 25% olid Eestis registreeritud veokid ning 75% välismaised veokid. MTA analüüsi põhjal oli 2020. aastal teekasutustasu alati makstud 68%-l kõikidest veokitest, sh Eesti veokitest oli alati teekasutustasu makstud 56%-l ning välismaistest 73%-l. Teekasutustasu oli 2020. aastal alati tasumata 8%-l veokitest (sh 7%-l Eesti ja 8%-l välismaistest veokitest). Ülejäänud veokitel oli teekasutustasu liikumise ajal vahel tasutud ja vahel maksmata. Hinnanguliselt jäi 2020. aastal tasumata kokku 1,11 miljonit eurot teekasutustasu, millest 622 000 eurot Eesti veokite pealt.

2020. aastal alustas politsei teekasutustasu maksmata jätmise või väiksemas määras tasumise tõttu 1187 väärteomenetlust, neist 264 välismaa kodanike suhtes. Maksu- ja Tolliameti seavastu alustas väärteomenetlust teekasutustasu maksmata jätmise või väiksemas määras tasumise tõttu 754 korral, neist 153 korral välismaa kodanike suhtes.

2 + 2 teed

Planeerimisest realiseerimiseni

Taristu arendamine on töö- ja ajamahukas protsess. Suuremahulise taristuobjekti kavandamine algab planeeringu koostamisest, mille käigus leitakse planeeritava tee ning sellega seotud rajatistele sobiv asukoht. 2 + 2 teede planeerimisel tuleb lisaks põhiteele kavandada ka piirneva teedevõrgu optimaalne lahendus, hinnata keskkonnamõju ja pakkuda leevendusmeetmed.

Kui maanteele ning sellega seotud teedevõrgule on leitud optimaalne lahendus, saab alustada ehitusprojekti koostamisega. Projekteerimise käigus täpsustatakse planeeringuga määratud tee asukoht ning selle rajamiseks vajalik transpordimaa ulatus. Tee ehitusprojekti käigus antakse tee ja sellega seotud rajatiste osas juba detailsed lahendused, projekti koostamisega paralleelselt viiakse läbi keskkonnamõju hindamine. Vajadusel viiakse läbi erinevaid keskkonnauuringuid. Detailsed lahendused saavad müra- tõkkerajatised, loomade läbipääsud ning teised keskkonnameetmed.

Enne ehitustööde algust on vajalik omandada ka tee ja sellega seotud rajatiste paigutamiseks vajalik transpordimaa. Tee ehitamiseks vajaliku transpordimaa ulatus täpsustatakse tee ehitusprojekti koostamise käigus. Transpordimaa omandamine hõlmab endas omandatavate maade hindamist, läbirääkimisi maaomanikega, möödistus- ja katastritoiminguid. Vara-

semast rohkem tuleb maade omandamisel tegeleda ka maade vahetusega. Maadevahetus pikendab tavapäraselt maade omandamise protsessi. Tuleb leida vahetusmaaks sobiv maaüksus ning teostada ka hindamine.

Alles siis, kui projekt koostatud, vajalik transpordimaa omandatud ning tee ehitusluba väljastatud, saab alustada tee ehitamisega. Tee ehitusele eelnev protsess võib sõltuvalt tee asukohast ning ettevalmistusfaasis teostatavate planeeringute ja uurin- gute mahust võtta aega kuni kümme aastat.

Seega on oluline, et riik omaks taristu arendamisel pikka visiooni ning tagatud oleks ka visiooni realiseerimiseks vajalik stabiilne rahastus. Stabiilne rahastus on oluline ka partnerite seisukohast, kes saavad vastavalt sellele kavandada ressursi – töö- jõudu ja masinaid.

Suurimad projektid 2020

2020. aasta seisuga on projekteerimisel ligikaudu 100 kilomeetrit 2 + 2 sõidurajaga maanteid. Nendest Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa, Tallinna–Pärnu–Ikla ning Tallinna–Narva maantee lõike kokku üle 80





Projekteerimisel arvestatakse, et 2 + 2 sõidurajaga maanteedel saaks lubada suurimat lubatud sõidukiirust 120 km/h.

kilomeetri. Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa maanteel on projekteerimisel Adavere ja Põltsamaa ümbersõidud ning Kärevere–Tartu teelõik koos Tartu põhjapoolse ümbersõiduga.

Tallinna–Pärnu–Ikla maanteel on projekteerimisel Märjamaa tee lõik ning Libatse–Nurme teelõik. Tallinna–Narva maanteel Jõhvi–Toila vaheline teelõik pikkusega 10 km. Projekteerimisel arvestatakse, et kavandatud teelõikudel saaks võimalusel rakendada suurimat lubatud sõidukiirust 120 km/h. Põhiteele kavandatakse eritasandilised ristumised, sh kergliiklejatele.

Viimasel paaril aastal on teede projekteerimisel järjest rohkem arvestatud ka ITS-lahendustega, mis tähendavad muutuvteabega liiklusmärkide ja infotabloode ning teeseadmete integreeritud lahendusi. Need võimaldavad ilmastikust ning liiklusesagedusest lähtuvalt muuta suurimat lubatud sõidukiirust ning kuvada liiklejale muud tee või ilmastikuolude ning ummikute infot.

2021. aastal on kavas alustada rohkem kui 80 kilomeetri 2 + 2 sõiduradadega riigiteede projektide koostamisega.

Vastavalt EL-i TEN-T transpordivõrgu määrusele 1315/2013 peavad põhivõrgu maanteed Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa ning Tallinna–Pärnu–Ikla olema välja ehitatud TEN-T liiklusohutuse ja keskkonnastandarditele vastavaks aastaks 2030. TEN-T üldvõrgu (sh Tallinna–Narva) maanteede väljaehitamise tähtaeg on 2050. aastaks.

TEN-T põhivõrgu standardile väljaehitamine eeldab olemasolevate 1 + 1 teede rekonstrueerimist 2 + 2 või vähemalt 2 + 1 teedeks, kus põhilised ristmikud on eritasandilised.

TAUST

Eesti TEN-T põhivõrgu maanteed vastavad 2020. aasta seisuga EL-i määruse 1315/2013 liiklusohutuse ja keskkonna standarditele järgmises mahus:

- E67 Tallinna–Pärnu–Ikla maantee 21% ulatuses (kokku 39 km 2 + 2 ja 2 + 1 teelõike 179 km kogupikkusest);
- E263 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa maantee 30% ulatuses (kokku 87 km 2 + 2 ja 2 + 1 teelõike 283 km kogupikkusest).

Tallinna–Narva suund kuulub üldvõrgu koosseisu ning vastab 2020. aasta seisuga määruse standarditele järgmises mahus:

- E20 Tallinna–Narva maantee 42% ulatuses (kokku 89 km 2 + 2 teelõike 209 km kogupikkusest).

Suuremad katseprojektid

2020. aastal viidi läbi mitmeid katseprojekte, mis aitavad leida liikluskeskkonnas kõige sobilikumad lahendused ja loovad juhiseid tulevikuks.

ASULAVÄRAVATE PROJEKT

Eesmärk on muuta asulaid läbivate riigiteede liikluskeskkond ohutumaks ja leida sobilikud liikluse rahustamise vahendid asula algusse. Ekspertide hinnangul põhjustab sageli probleeme asjaolu, et asulasse sisenemisel ei märgata asula algust tähistavat või kiirust piiravat märki. Seega täiendati Kaareperet ning Väike-Maarjat läbivatel tugimaanteedel asula alguse tähistust asulavärvate, kummisaarte, lisaliiklusmärkide ja teekattemärgistusega. Kahjuks joonistus kõigi lahenduste puhul ilmekalt välja sõidukijuhtide harjumus ületada lubatud sõidukiirust 10 km/h võrra. Kokkuvõttes võib öelda, et ühel juhul aitas lisatähistus alandada sõi-

dukiirust 10%, teisel juhul kiirus suurenes ning kahel juhul jäi samaks.

JALGRATTURIGA OHUTU KÜLGVAHE HOIDMISE MEELDETULETAMISE KATSE

Kolmele Harjumaa kõrvalmaanteele paigaldati kuus liiklusmärki, et tuletada liiklejatele meelde ohutu külgvahe hoidmise olulisust. Katse eesmärk oli mõõta mootorsõidukite möödumise kaugust jalgratturist nii märkidega tähistatud lõikudel kui ka märkideta võrdlusalal.

Selgus, et möödumiskauguse poolest puudub liikluskäitumise ja liikluskäitumise teelõikudel statistiline erinevus – see oli minimaalne, alla 10 cm. Kõigist möödajatest 72% oli külgvahega üle 1,5 meetri, 6% juhtudel oli möödumiskaugus pool meetrit või vähem. Kõige levinum möödumiskaugus oli vahemikus 1,5–2 meetrit, mis iseloomustas 22% koguvalimist. Seekord mõõdeti füüsilisi parameetreid, kuid hindamata on märkidega vahendatava teavitustöö mõju. Järgmised sammud määrab mõõtetulemuste täpsem analüüs.

PÕHIMAANTEDE ÜLEKÄIGUKOHTADE ANALÜÜS

Jalakäijate ülekäigukohad maanteedel on erinevalt märgistatud näiteks märkide, saarekeste või muuga. Analüüsi tulemusel on selgunud soovitus, kuidas hakata neid ülekäike edaspidi tähistama. Sama analüüs on plaanis teha järgmisel aastal tugimaanteedel. Lisaks kaardistavad analüüs

tulemused kõik ülekäigukohad, mis seni olid kindlaks tegemata. Neid andmeid saab kasutada liikluspiirangute või õnnetuste analüüsides.

ANDURIGA LIIKLUSMÄRGID

Tallinna–Pärnu maanteel Märjamaa lähisel asuval Kasti ristmikul on kiirusepiirang 70 km/h, et lõikuvast teelt saaks võimalikult ohutult manöövreid sooritada. Mõõtmised on aga näidanud, et liiklejad ei pea seal piirangutest kinni. On teada, et liiklejad usaldavad rohkem elektroonilisi liiklusmärke, sest neile tundub, et need muutuvad vastavalt olukorrale. Seega katsetatakse lahendust, kus piirang oleks maanteel ainult sellel momendil, kui andur annab liiklusmärgile infot, et auto pöörab kõrvalteelt peateele.

MAANTEEDE ILMAJAAMAD

Kogu ilmajaamade info on portaalis TarkTee olemas, siit otsustati minna veel liiklejale lähemale ja kuvada info ka ilmajaama kõrval oleva liikluskäitumise, nii on sõidukijuhtidele kohe näha, kas tee on libe või mis on selle temperatuur. Esimesed sellised märgid on paika pandud: üks Narva maanteel Jõhvi lähedal, teine Viljandi maanteel Urgel. Järgnevatel aastatel on plaanis ka teised ilmajaamad analoogsete anduritega varustada.

PAPINIIDU SILLA KÕRGUSEHOIATUS

Pärnu linnas asuval Papiniidu sillal on tavapärastest veidi madalamad gabariidid, sild on seetõttu aeg-ajalt mõnelt kõrgemalt sõidukilt löögi saanud. Uudse süsteemiga hakkab andur mõõtma läheneva sõiduki kõrgust ja kui see on ettenähtust suurem, tuleb ette punane keelav foorituli.



Nutikad liiklussüsteemid

Maanteeamet käsitleb ITS-i (*intelligent transport systems*) raames nutikaid liiklussüsteeme, mis muudavad liiklemise ohutumaks, sujuvamaks ja säästlikumaks. ITS-lahendusi planeeritakse ametiüleselt, et tagada koostalitlusvõime ja pikem vaade tulevikku.

Peamised liiklejatele hästi nähtavad ja positiivselt vastuvõetud ITS-lahendused on muutuvteabega liiklusmärgid, millega saab seada ilmastikule ja liiklustingimustele vastavaid kiirusepiiranguid ning edastada liiklejatele ohutusega seotud liiklusinfot. Lisaks nähtavatele lahendustele on nende taga töötamas keskne liiklusjuhtimissüsteem, mis arvestab reaajas liiklustingimusi ning aitab tagada teeoludest sõltuva liikluskorralduse.

Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa maantee Kose–Võõbu lõigul valmis 2020. aastal muutuvteabega liiklusmärkidega teelõik, kus kiirus on juhitud vastavalt ilmastikule ja liiklusoludele. Heade ilmastikuoludega on piirkiirused kuni 120 km/h.

Lisaks rajati sinna kolm uut suurteadete ületuskohta: teed ületavad ulukid tuvastatakse seireradaritega ja koheselt vähendatakse muutuvteabega liiklusmärkidega teelõigul piirkiirust ja hoiatatakse liiklejat. Selline tehnoloogiline lahendus on maailmas uudne ja aitab vähendada survet keskkonnale ning on teatud juhtudel alternatiiviks ökoduktide rajamisele.

Muutuvteabega süsteemid

2020. aastal alustati uue kaheaastase Eesti–Läti ITS-projektiga SMART E263/E77, mille raames saab Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa maantee Tallinna ja Kose vahelisel 2 + 2 teelõigul muutuvteabega liiklusmärgid vastavalt ilmaoludele kiiruste juhtimiseks ja Mäo–Luhamaa teelõik erinevaid muutuvteabega infotabloo-



Suurteadete seiresüsteem on maailmas uudne, aitab vähendada survet keskkonnale ja on teatud juhtudel alternatiiviks ökoduktile.

sid liiklejate teavitamiseks. Projekti tulemusel säästetakse aega ja liiklus muutub ohutumaks. Projekti kaasrahastab Euroopa Liit läbi Interregi Kesk-Läänemere programmi.

Jätkati ettevalmistusi seni mahult suurima, Tallinna ringtee E265 ITS-projektiga, mis hõlmab ringtee kilomeetritel 0–30 muutuvteabega liiklusjuhtimissüsteemi ehitamist, auto ja infrastruktuuri vahelise (V2I/I2V) infovahetuse pilootkasutust ja turvalise ja nutika saja parkimiskoha veokiparkla rajamist Venekülas.

Valmisid eelprojektid parklale ja liikluskorraldussüsteemile, mille alusel alustatakse ehitushangete koostamist ja projekti etapiviisilist realiseerimist, mis lõpeb 2023. aastal. Projekti kaasrahastab Euroopa Liit läbi CEF-rahastu.

Lisaks kahele suuremahulisele ITS-investeeringute projektile viidi

ellu mitu väiksemat ohutusega seotud lokaalset lahendust, näiteks Tallinna–Pärnu maantee 67. kilomeetril Kasti samatasandilise ristmiku muutuva piirkiirusega lahendus, kus kõrvalteelt läheneva sõiduki ja pööraja korral vähendatakse peateel liikumiskiirust. Kahe teeilmajaama juurde Tallinna–Narva maanteele Jõhvisse ning Tallinna–Rapla–Türi maanteele Urgesse paigaldati muutuvteabega liiklusmärgid, samuti alustati veokite kõrgushoiatussüsteemi rajamist Papi- niidu silla ava tavapärasest madalamale osale.

Lahendusi arendatakse edasi

2020. aastal lisati esmakordselt 2021.–2025. aasta riiklikku Teehoiukavasse ITS-arendamise meedet, et süsteemselt tegeleda nutikate lahenduste planeerimisega ja selle arendamise pikemaajalise vaatega. Maanteeamet osales ITS Eesti koostöövõrgustiku töös, et viia edasi tarkade lahenduste kasutamist Eestis laiemale pinnale ja muuta need teadmispõhisemaks. Lisaks uurisime ITS-taristu ja teetaristu ühiseid planeerimis- ja arendamisvõimalusi: analüüs annab kindlust, et tulevikus liituvad maanteetaristu ja kiire andmeside infotaristu, moodustades koos 5G-võimekusega uued teenused peamistesse transpordikoridoridesse.

Nii teede kui ka kiire andmeside kokkusobitamine tagab uue perspektiivi isejuhtivatele sõidukitele ning autonoomsetele juhiabidele, muudab liikluse ohutumaks, sujuvamaks ja säästlikumaks.

Liiklusohhtlike kohtade ohutustamine

Liiklusohutuse parandamiseks teeb Maanteeamet järjepidevat tööd liiklusohhtlike lõikude ja ristmike väljaselgitamiseks riigiteedel ja nende ümberehitamiseks. Igal aastal koostatakse nimekiri ohutustamist vajavatest kohtadest, millele eraldatakse raha teehoiukava vahenditest.

7,3 mln

euro eest rakendati erinevaid liiklusohhtlike kohtade ohutustamise meetmeid 2020. aastal.

Liiklusohhtlike kohtade ohutustamise planeerimine ja ehitus toimub mitme osakonna tihedas koostöös ning kogu tegevust koordineerib taristu arendamise osakonna liiklusohhtlike kohtade koordinaator. Aastatel 2020–2023 on teehoiukavas liiklusohhtlike kohtade ümberehitamiseks eraldatud 6–6,6 miljonit eurot igaks aastaks.

Liiklusohhtlike kohtade ohutustamine 2020. aastal

2020. aastal rakendati erinevaid liiklusohhtlike kohtade ohutustamise meetmeid 40 objektil kogumaksumusega 7,3 miljonit eurot.

Kõige rohkem ehitati ümber ohtlike ristmikke – 20 objekti. Ristmike ümberehitustega koos rajati kuuele objektile teeületuskohad ja viiele valgustused.

Jalakäijate ohutust suurendavate meetmeid, nagu kõnniteede, kergliiklusteede ja teeületuskohtade rajamine, tehti kümnel objektil ning olemasolevad bussipeatused ehitati ümber kahel objektil.

Liikluse rahustamiseks ja sõidukite sõidukiiruse alandamiseks ehitati kiirust piiravaid maantee künniseid ja asula šikaane viiel objektil. Täiendav valgustus rajati kolmel objektil.

Neljakümnest likvideeritud liiklusohhtlikust kohast 24 olid põhi- ja tugimaanteedel ning 16 kõrvalmaanteedel.

Liiklusohhtlike kohti likvideeriti 2020. aastal 14 Eesti maakonnas. Kõige rohkem ohtlike objekte (11) ohustati Harjumaal, kus on riigiteedel ka kõige suuremad liiklussagedused.

Ida-Virumaal ja Pärnumaal ehitati kummaski

Hea teada



2020. aasta suuremad objektid:

- Tallinna–Pärnu–Ikla maantee km 63,4–64,7 Rapla maakonnas, kus ehitati ümber Orgita külas ristmikud, korrastati tanklate juurdepääsud ja eraldati põhimaantee sõidusuunad.
- Narva–Narva-Jõesuu–Hiimetsa maantee km 7,5–10,2 Ida-Viru maakonnas, Kudrukülas ja Tõrvajõe külas, kus ehitati ümber kolm ristmikku ja bussipeatused ning rajati teeületuskohad (tehti koos teelõigu kattetaastusega).
- Tallinna–Narva maantee km 208–208,3 Ida-Viru maakonnas Soldina külas, kus ehitati ümber ristmikud ja bussipeatused, rajati teeületuskohad ja valgustus.
- Harku–Rannamõisa tee km 2,1–2,3 Harju maakonnas Rannamõisa külas, kus ehitati ümber ristmik.

maakonnas ümber kuus liiklusohhtlikku kohta.

2021. aastaks on teehoiukavas liiklusohhtlike kohtade ümberehitamiseks planeeritud 8,5 miljonit eurot. Transpordiamet on liiklusohhtlike kohtade ümberehituse kogusummat suurendanud ligi 12 miljoni euroni. Selle summa eest on kavas rakendada erinevaid liiklusohutusalaseid meetmeid 57 objektil.

Sealhulgas on plaanis ehitada ümber neli suurt liiklusohhtlikku objekti (üle 500 000 eurose eelarvega objektid), ligi 2 miljoni euro eest paigaldada pörkepiirdeid 2 + 2 sõiduradadega maanteedel eraldusribadele ning kiiruskaamerate kabiinide ümbertöstmistöödele on planeeritud 80 000 eurot.



Keskkonnameetmed

kaitsevad loomi ja inimesi

2020. aastal rajas Maanteeamet kaks uut ökodukti, kolm väikeulukitunnelit, kuus kahepaiksete tunnelit ning ühtekokku 1660 meetrit uusi müratõkkeid. Korraldati esimene keskkonnavalade liiklusohutuskampaania.

Loomade läbipääsud Kose-Võõbu teelõigul

Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa maantee 2020. aastal valminud Kose-Võõbu teelõik on uus maantee uues asukohas, mis muuhulgas läbib ulatuslikult loodusmaastikke – metsi, soid ja rabasid. Seni segamatult elanud loomastik ja nende elupaigad on poolitatud 4-rajalise maantee, mis kujutab endast olulist barjääri liikumisel ja omavahelisel läbikäimisel. Seda enam, et liiklusohutuse tagamiseks on teelõik täies ulatuses tarastatud. Loomade liikumisvõimaluste ning rohelise võrgustiku toimivuse tagamiseks on Kose-Võõbu teelõigule rajatud ulukitele ja kahepaiksetele mitmeid läbipääse:

- Rõõsa ja Nõmmeri ökodukti, laiusega keskosas 50 meetrit, mis võimaldavad kogu elustikul liikuda eri tasapinnas turvaliselt üle tee.
- Kolm samatasandilist teeületuskohta/tara katkestust – uudsed katsetuslikud lahendused, mis on varustatud loomatuvasust- ja liiklejat hoiatavate elektrooniliste märkide süsteemidega. Loomad liiguvad üle tee sõidukitega samas tasapinnas.
- Kolm väikeulukitunnelit – võimaldavad väiksematel loomadel, nagu rebased, märgad jpt, liikuda turvaliselt tee alt.
- Kuus kahepaiksete tunnelit koos suunavate piiretega – konnade

elupaikades rakendatud meetmed, vältimaks nende teele sattumine ja hukkumine ning ühendamiseks võimalikke elu- ja sigimispaiku kahel pool uut teed. Kahepaiksete tunnelid kasutavad liikumistena ka väiksemad metsloomad.

- Sillaalused kallasrajad (kokku viiel sillal) – kõigile sildadele rajati kallasrajad, mida mööda on võimalik väiksematel ulukitel ja kahepaiksetel liikuda turvaliselt ühelt poolt teed teisele poole. Sillaalustele kallasradadele, nagu ka kõigisse teistesse läbipääsurajatistesse, suunavad ulukitarad.

Kose-Võõbu teelõigu ehitasid AS TREV-2 Grupp (Kose-Ardu) ning AS GRK Infra ja Graniittirakennus Kallio Oy (Ardu-Võõbu).

Müra leevendamine teeprojektide koosseisus

- Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa maantee km 40,0–52,7 asuva Kose-Ardu teelõigu 2 + 2 sõidurajaga maantee ehitusel rajati kokku 1530 m müratõkkeid, sh 624 m gabioonidest müratõkkeseinu, ülejäänud osas rajati müravallid. Gabioonide materjaliks oli valdavalt graniit, katsena kasutati ca 2 m ulatuses gabiooni materjalina klaasijäätmekid. Müratõkete kõrgus sõidutee pinnast on 4,0–5,0 m. Müratõkkeseinad ehitas AS TREV-2 Grupp. Tööde maksumus oli 773 630 eurot + km.
- Riigitee 11332 Jüri bensiinijama tee km 0–0,93 lõigu rekonstrueerimise käigus rajati müratõkkesein Harjumaal Pildikülas Viadukti põik 2 kinnistu kaitseks maanteelt tuleneva liikluse müra eest. Müratõkkeseina pikkusega 130 m ja kõrgusega teekatkest 5 m projekteeris InfraWay OÜ ja ehitas Tallinna Teede AS. Tööde maksumus oli 93 060 eurot + km.

Hea teada



Liiklusohutuskampaania „Metsloomad teel“

- 2020. aasta kevadel korraldas Maanteeamet esimese suuremahulise keskkonnavalade liiklusohutuskampaania „Metsloomad teel – kuidas käituda?“, mille tunnuslauseks sai „Mõnikord on parim suhe kaugsuhe“.

Kampaania keskendus metsloomade seotud liiklusohutuslikele aspektidele, andes teavet ulukite käitumise ja aktiivsuseperioodide kohta, juhiseid, kuidas vältida ulukiõnnetusi maanteel ning kuidas toimida olukorras, kui on juhtunud liiklusõnnetus metsloomaga. Oma teadmisi jagas loodusmees Val Rajasaar. Valmisid reklaamklipp, videolugu, plakatid välimeediasse, kampaania veebileht.

Müraseire 2020

Töö eesmärk oli teostada liikluse müra mõõtmised, et kontrollida mürauringutes arvatud müratasemeid ning müratõkete tõhusust. Kokku mõõdeti liikluse müra 22 mõõtmispunktis, millest 6 mõõtmispunktis mõõdeti liikluse müra nii päeval kui öisel tunnil. Mõõtmiste ajaline kestus ühes mõõtmispunktis oli üks tund. Enamasti kattusid mõõtmistulemused mürauringutes modelleeritud tulemustega ning ei ületanud keskkonnaministri määruse nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ lisas 1 sätestatud müra piirväärtusi. Liikluse müra mõõtmised teostas ja uuringuaruande koostas Akukon Eesti OÜ. Seire maksumuseks kujunes 5270 eurot + km.

Raido Randmaa: töömahtudes rekordiline aasta

Aastal 2020 olid teehoiuteenistuses rekordilised mahud: 150 miljonit eurot oli eraldatud teede säilitamiseks ja lisaks oli teede arendamiseks ehk ehitustöödeks kasutada 143 miljonit eurot.

Suured numbrid eelarves töid rõõmu liiklejatele: muuhulgas viidi suisa 187 kilomeetrit kruusateid katte alla, seega kasvas tööde maht varasemate aastatega võrreldes kolm korda. Samuti ehitati valmis mitmed olulised objektid. Meie eelarve on kasvanud ja kasv jätkub ka 2021. aastal, kuigi sealt edasi on hetkeseisuga oodata langust.

2020. aastale tagasi vaadates jäävad meelde suured ehitusobjektid, mille üle võime uhkust tunda. Nii tõi positiivset tagasisidet Tallinna–Tartu maanteel avatud täiesti uus Kose–Võõbu neljarajaline puhkealadega teelõik. Samuti oleme lõpetamas töid Tallinna–Narva maanteel Rõmeda–Haljala 2 + 2 teelõigul. Tallinna ringtee Luige–Saku lõigul väärib esiletõstmist esimene koostööprojekt Rail Balticuga. Kaua oodatud ehitustööd algasid ka Narva maantee ja Tallinna ringtee ristil ehk Vao sõlmes, mis kaotab sealse pudelikaela. Võõbu–Mäo lõigu ehitamise alustamiseks kirjutati alla lepingule ja 2022. aasta lõpuks saame Mäost mööda sõita juba neljarajalisel maanteel. Võimalus jõuda Tartust Tallinna pea 10 minutit kiiremini kui seni on oluline võit kõigile neile, kes seda trassi läbivad.



Raido Randmaa
TEEHOIUDIREKTOR

Samal ajal tegeleb teehoiuteenistus pingsalt maade omandamisega, et tee-ehituseks vajalik maa oleks olemas. Maade omandamise ja võõrandamise protseduurid on tihtipeale pikaajalised ja keerulised. Teehoiuteenistuse alla koondunud teemaa osakond tegeleb peamiselt maade omandamisega projektide realiseerimiseks ja ka olemasolevate riigiteede all olevate maadega, mille varasema maareformi käigus omavalitsused ekslikult eraomanikele tagastasid. Aasta alguses seatud plaane suudeti tublisti ületada, ent 2 + 2 teede rajamiseks tuleb lähitulevikus veel palju vaeva näha. Teiseks selle osakonna oluliseks tegevuseks on riigivara kasutusele andmine ja riigivara võõrandamise menetlemine.

Teehoiuteenistus ootab koostööd ka Rail Balticu ehitamisel: lepingu kohaselt aidatakse rajada 17 viadukti kohtadesse, kus tulevane raudtee ristub riigimaanteega. Oleksime soovinud juba tänavu kümne objektiga hankesse minna, ent COVID-19 kriis jättis oma jälje ja uuringute tegijad välismaalt ei pääsenud täieliku liikumiskeelu ajal Eestisse. Meil on kokkulepe, et Rail Baltic Estonia vastutab projekti eest ja meie korraldame

hanke, paraku ei ole projektid veel valmis ning tööga saab edasi minna 2021. aastal.

Teehoiuteenistusel viirusepuhangu tõttu töö seisma ei jäänud – eriolukorras tehti ettevõtetega tihedat koostööd ja iganädalased kohtumised korraldati MS Teamsi vahendusel.

Teehoole ja uued hanked

Koostööd tehti ka vabariiklike kriisikomisjonidega – on ju maantee korrashoid elutähtis teenus, et päästeteenistused vajadusel kiiresti abivajajateni jõuaksid. Seega teehooldenõuetes üheski piirkonnas möönusi ei tehtud.

Teehooldehanked uuteks perioodideks toimusid samal ajal neljas piirkonnas. Korrashoiulepingud sõlmitakse viieks aastaks ja need on jaotatud aastate peale nii, et igal aastal lõpeb neist kolm kuni neli. 2020. aastal korraldati hanked Viljandimaal, Valgamaal, Hiiumaal ja Järvamaal.

Uuendusena ei hinnata valiku tegemisel vaid madalaimat hinda: väärtuspunkte antakse ka ettevõtte meeskonna kompetentsuse ja tehnikapargi eest. Mida uuem ja tänapäevasem tehnika, seda enam väärtuspunkte. 2020. aastal sõlmisime kolm lepingut, Hiiumaa korrashoiuhankega tekisid vaidlused. Praegu on Hiiumaal välja kuulutatud uus hange ning uus hooldaja peaks alustama 2021. aasta oktoobris. Olulise muudatusena, mis on liiklejate jaoks kindlasti oluline, lühendati uutes lepingutes lumetõrje aegu madalama seisunditasemega teedel sarnaseks libedusetõrje aegade – sahad peavad varasemast kiiremini reageerima ja kohale jõudma.

Lisaks oli teehoiuteenistuse korraldada mitmed traditsioonilised sündmused, muuhulgas riigiteede korrashoiu kutseväestlus, mis toimus seekord oktoobrikuus. Selgitasime välja ka parima teemeistri ja parima hooldeautojuhi. Osalejate tase oli väga kõrge ning konkurents tihe. Kindlasti jätkame selle üritusega ka järgmistel aastatel.



Aastale 2020 tagasi vaadates jäävad meelde suured objektid, mille üle võime uhkust tunda.

Teehoiuteenistus 2020



- Valmisid mitmed suured ehitusobjektid, näiteks Kose–Võõbu lõik, Rõmeda–Haljala lõik.
- Toimusid teehooldehanked uuteks perioodideks.
- Kiiruste töögrupp otsustas töötada välja ühtsed põhimõtted piirkiiruste määramiseks 2 + 1 ja 2 + 2 teedel.
- Töötati e-veoselehe pilootprojektiga.
- Toimusid mitmed traditsioonilised sündmused, muuhulgas riigiteede korrashoiu kutseväestlus.
- Koroonaviirusest tingitud eriolukorras tehti koostööd vabariiklike kriisikomisjonidega, samuti ettevõtetega.

Kiiruste töögrupp

Oluliseks verstapostiks sai kiiruste töögrupi otsus töötada välja ühtsed põhimõtted, mille alusel lubada 2 + 1 ja 2 + 2 teedel ka talvel suuremaid kiiruseid kui 90 km/h. Strateegilise planeerimise teenistusega koostöös tehtud katsetustest ilmnas, et olukorras, kus 2 + 1 maanteed on mõeldud

möödasõiduks, ei ole möödumine 90-kilomeetrise piirkiirusega liikudes enamasti võimalik. Lausa 98% teisel sõidurajal liikuvatest sõidukitest ületas lubatud piirkiirust.

Uuriti ka soomlaste ja rootslaste kogemusi ning võrreldi meie teede korrashoiunõudeid nende riikide omaga. Kuna meie nõuded ei jää alla põhjanaabrite omadele, otsustati juba 2020. aasta talvel lubatud piirkiiruseid teatud lõikudel tõsta. Suuremad kiirused jäid kehtima 2 + 2 teedest Tallinna ringteel, Tallinna–Tartu ja Tallinna–Narva maantee osadel lõikudel. Samuti otsustati, et valgel ajal heade sõidutingimuste korral on Maanteeametil õigus ka talveperioodil Tallinna–Pärnu maantee Laagri–Ääsmäe lõigul ja Tallinna–Tartu maanteel Kose–Võõbu lõigul tõsta muutabega liiklusmärkidega lubatud sõidukiirus kuni 110 km/h.

Kiirema sõiduga tõusevad ka riskid. Me südamest loodame, et meie autojuhid võtavad selle võimaluse, aga ka vastutuse, ning väldivad asjatuid riske olukorras, kus teeolud on muutlikud. Nii saame vältida traagilisi õnnetusi.

E-veose pilootprojekt

2020. aastat kokku võttes väärrib esiletõstmist veel e-veoselehe pilootprojekt, kus paberkuul veoselehti asendab digitaalne lahendus. Samas suunas liigub kogu Euroopa Liit. Eestil on eeldused minna kaubaveo digitaalsele andmevahetusele üle Euroopa Liidu tegevuskava tähtajast varemgi, sest valdkondliku avaliku ning erasektori koostöö toimib meil juba edukalt.

Pilootprojekt tõi välja nii kitsaskohad kui ka positiivsed küljed, siht on siiski sinna, et tulevikus esitatakse kõikide objektide veoselehed digikujul ning väheneks bürokraatia. Samuti toob e-veoselehe kasutuselevõtt olulise keskkonnahoiu ehk väheneb CO₂-heide. Rahalist kokkuhoidu annab see ka ettevõtjatele.

Põhja regiooni

3 olulisemat ehitust



KOSE-ARDU JA ARDU-VÕÖBU TEELÕIGUD

- Asukoht: Riigitee nr 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa km 40,0–51,3 (Kose–Ardu); riigitee nr 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa km 51,3–64,2 (Ardu–Võõbu)
- Projekteerija: Kose-Ardu: Kelprojektas UAB ja Skepast & Puhkim OÜ; Ardu–Võõbu: Kelprojektas UAB ja Reaalprojekt OÜ
- Töövõtja: Kose–Ardu: AS TREV-2 Grupp; Ardu–Võõbu: GRK Infra AS ja Graniittirakennus Kallio OY
- Järelevalve mõlemal objektil: BRP Insenerid OÜ
- Kogumaksumus: Kose–Ardu ja Ardu–Võõbu: 83,7 miljonit*
- Kirjeldus:

Kose–Ardu lõigu ehituse eesmärgiks oli jätkata Tallinna–Tartu põhimaantee I klassi maanteeks ehitamist Tartu suunal ja seeläbi suurendada liiklusohutust. Uuel teel on välja ehitatud parklad ja puhkealad raskeliiklusele, mis välistavad teeäärsest peatumisest tingitud liiklusohutuse olukordade teket. Ehitustööde käigus väljaehitatud olulised rajatised on 2 + 2 sõidurajaga 2,8 m laiuse eraldusribaga maantee, Torupilli tunnel kõrvalmaantee 11708 Kuivajõe–Liiva jätkuks, Kose–Risti liiklussõlm tugimaantee 14 Kose–Purila ja uue Tallinna–Tartu põhimaantee ristumiskohas, Rõosa ökodukt üle uue Tallinna–Tartu põhimaantee; Ardu liiklussõlm kõrvalmaantee 11141 Ojasoo–Ardu ja uue Tallinna–Tartu põhimaantee ristumiskohas.

Ardu–Võõbu lõigu ehitustööde eesmärgiks oli jätkata Tallinna–Tartu põhimaantee I klassi maanteeks ehitamist Tartu suunal ja nii suurendada liiklusohutust. Uuel teel on parklad ja puhkealad raskeliiklusele, mis välistavad teeäärsest peatumisest tingitud liiklusohutuse olukordade teket. Ehitustööde käigus väljaehitatud rajatised on 2 + 2 sõidurajaga 2,8 m laiuse eraldusribaga maantee, Pala eritasandiline riste, Nõmmeri ökodukt üle uue Tallinna–Tartu põhimaantee, Saarnakõrve eritasandiline riste, Mustla liiklussõlm.

- Kose–Võõbu numbrites: Uus 24 km lõik vähendab Tallinna ja Tartu vahemaad 3 km. Kui lubatud sõidukiirus on 120 km/h, on ajaline võit ca 7 minutit, kui 110 km/h, siis ca 6 min. Paigaldatud muldematerjali on 1,74 miljonit m³. Tee killustikaluse pindala võrdub umbes 180 jalgpalliväljaku suuruse alaga (1,35 miljonit m²).
- Kose–Võõbu unikaalset: Muutuva teabega liiklusemärgid. Samatasandilised loomade ristumiskohad. Lubatud suurim sõidukiirus 120 km/h



KERNU ÜMBERSÕIDU EHTUS

- Asukoht: Riigitee nr 4 (E67) Tallinna–Pärnu–Ikla km 37–42
- Projekteerija: Roadplan OÜ ja Skepast ja Puhkim OÜ
- Töövõtja: Nordecon AS
- Järelevalve: Sweco EST OÜ
- Kogumaksumus: 13 miljonit*
- Kirjeldus: Ehitati uus ca 5 km pikkune 2 + 1 ristlõikega maanteetrass, mis teenindab läbivat transiitliiklust ning olemasolev Kernu küla vaheline

teelõik jäi kohalikule liiklusele. 2 + 1 möödasõiduala pikkused jäävad vahemikku 1000 kuni 1100 m. Rajati Haiba eritasandiline ristmik km 38,05–42,48 ning Kernu liiklussõlm km 36,7–38,05, mis ühendab omavahel olemasoleva Tallinna–Pärnu–Ikla maantee ja Kernu ümbersõidu ning kõrvalmaanteed Ääsmäe–Kernu ja Kernu mõisa tee. Kogu trassi ulatuses on paigaldatud loomatarad, alles jäeti üks loomade ülekäigukoht, tee alla on paigaldatud seitse konnatruupi. Jalakäijatele rajati kergliiklusteed.



RIIGITEE 11390 TALLINNA–RANNAMÕISA–KLOOGARANNA KM 2,6–4,1

- Asukoht: Riigitee 11390 Tallinna–Rannamõisa–Kloogaranna km 2,6–4,1
- Projekteerija: Reaalprojekt OÜ
- Töövõtja: Aktsiaselts TREF Nord
- Järelevalve: OÜ Lindvill
- Kogumaksumus: 2,8 miljonit*
- Kirjeldus: Projekti eesmärgiks oli lõigu liiklusohutuse parandamine ja läbilaskvuse suurendamine. Maanteelõik ehitati neljarealiseks koos lõigule jäävate ristmike ümberehituse ja liikluskorralduse muudatustega. Sõidusuunad eraldati pörkepiirdega. Vana-Rannamõisa tee ja Rannamõisa tee T-kujuline ristmik likvideeriti vanas asukohas, selle asemele ehitati kahe-rajaline turboringristmik. Ringristmik valgustati. Ehitati täiendavad jalgteelõigud ning mürasein ning teostati haljastustööd.

*Kõik maksumused sisaldavad käibemaksu.

Lõuna regiooni

3 olulisemat ehitust



RIIGITEE 69 VÕRU-KUIGATSI-TÕRVA

- Asukoht: Riigitee 69
- Võru–Kuigatsi–Tõrva km 9,4–22,1
- Projekteerija: Sweco Projekt AS
- Töövõtja: Verston Ehitus OÜ
- Järelevalve: Taalri Varahaldus AS
- Maksumus: 4,8 miljonit*

Maanteeameti tellimisel rekonstrueeriti 2020. aastal riigitee 69 Võru–Kuigatsi–Tõrva lõik Varese–Vaabina.

Rekonstrueerimise käigus remonditi tee muldkeha ja kate, uue kompleksstabiliseeritud alusel kahekihiline asfaltbetoonkatte laius on nüüd 8 meetrit.

Ristmikud ja mahasõidud rekonstrueeriti, puhastati olemasolevad ja ehitati juurde uusi kraave. Ka sõidutee ja mahasõitude truubid rekonstrueeriti.

Teemaa-ala korrastati ja nähtavust varjavad puud likvideeriti. Teelõigu liikluskorraldusvahendid vahetati välja, ohtlikes teelõikudes paigaldati pörkepiire ning ehitati ümber bussipeatused.



RIIGITEE 69 VÕRU-KUIGATSI-TÕRVA

- Asukoht: Riigitee 69
- Võru–Kuigatsi–Tõrva km 57,2–65,4
- Projekteerija: Reaalprojekt AS
- Töövõtja: Nordecon AS
- Järelevalve: Infragate Eesti AS
- Maksumus: 4,4 miljonit*

Maanteeameti tellimisel rekonstrueeriti 2020. aastal riigitee 69 Võru–Kuigatsi–Tõrva lõik Kuigatsi–Soontaga.

Tööde käigus rekonstrueeriti 8,1 km pikkune lõik Kuigatsi teeristist kuni Väikse Emajõe. Kompleksstabiliseeritud alusele paigaldati kahekihiline asfalt ning korrastati sademeveesüsteemid. Teostati turbalõigul mulde tugevdamine ja ehituse perioodil lisaraskusega muldkeha koormamine tagamaks mulde püsivus turbalõigul. Ühtlasi ehitati lõigule uued Kuninga ja Soontaga sillad. Kitsas ja madala kandevõimega Kuninga sild ehitati ümber 2,1 m avaga terasest lameprofiitoruks. Liiklusohklik Soontaga sild lammutati ja ehitati uus raamsild, millele on rajatud täiendav jalgteeos. Soontaga küla lõigule rajati 250 m pikkune jalgte. Ristmikud ja mahasõidud rekonstrueeriti, puhastati olemasolevad ja ehitati juurde uusi kraave. Ka sõidutee ja mahasõitude truubid rekonstrueeriti. Teemaa-ala korrastati ja nähtavust varjavad puud likvideeriti.



RIIGITEE 70 ANTSLA-VAABINA

- Asukoht: Riigitee 70 Antsla–Vaabina km 0,0–6,9 ja Antsla linna läbivate riigiteede rekonstrueerimine
- Projekteerija: Reaalprojekt AS
- Töövõtja: TREV-2 Grupp AS
- Järelevalve: P.P. Ehitusjärelvalve OÜ
- Maksumus: 7 miljonit*

Maanteeameti tellimisel rekonstrueeriti 2019. ja 2020. aastal riigitee 70 Antsla–Vaabina km 1,0–6,9 ja Antsla linna läbivad järgmised riigiteed: 70 Antsla–Vaabina km 0,0–1,0; 23129 Laatre–Antsla km 12,9–16,4; 25183 Antsla–Kanepi km 0,0–0,2 ja 25194 Antsla–Haabsaare km 0,0–1,2. Tööde käigus rajati teede 70, 25194 ja 25183 ristmikule uus ringristmik. Rekonstrueeriti tee muldkeha ja kate, rajati uus kompleksstabiliseeritud alusel kahekihiline asfaltbetoonkatte, mille laius on nüüd 8 meetrit, linnalõikudel 7 meetrit. Ristmikud ja mahasõidud rekonstrueeriti, rajati kraave ja Antsla linna lõigule kinnine sademeveesüsteem. Antsla linna läbivatel lõikudel uuendati tänavavalgustus ja rajati 3,4 km kõnni- ja kergliiklusteed, lisaks rajati Antsla ja Kraavi küla vaheline 2 km pikkune kergliiklustee. Töö oli Maanteeameti ja Antsla valla ühishange, Antsla vald rahastas Antsla linna ja Kraavi küla vahelist kergliiklustee ehitamist ning selle valgustamist. Tööde käigus selgus, et tee oli ehitatud läbi Vaabina mõisa vundamendi, seega tuli projekti korrigeerida ja konserveerida vundamendijäänused.

*Kõik maksumused sisaldavad käibemaksu.

Ida regiooni

3 olulisemat ehitust



TALLINNA–NARVA, RÕMEDA–HALJALA 2 + 2 TEELÕIGU EHTAMINE

- Asukoht: Riigitee 1 Tallinna–Narva km 78,5–87,4
- Projektoria: Selektor Projekt OÜ
- Töövõtja: Merko Ehitus Eesti AS
- Järelevalve: OÜ Toomtsentrum
- Kogumaksumus: 16,2 miljonit*

Tööde eesmärk oli olemasoleva teelõigu ohutuks 2 + 2 maanteeks ümberehitamine. Teelõigu esimene osa oli juba Tallinna poolses otsas enam kui kilomeetri pikkuselt 2 + 2 maantee, kuid selle Tallinna suunduv sõidutee oli kitsas ning ei vastanud normidele. Ülejäänud lõik oli kahe-realine ja sõidurajad olid eraldatud kummipostidega. Ümberehitusele eelnevalt oli kaherealine Aasperre–Haljala teelõik võrdlemisi traagiline: alates 2005. aastast hukkus seal liiklusõnnetustes 12 inimest. Ehitusjärgselt suleti kõik samatasandilised mahasõidud ja ristmikud. Kohalikele elanikele tagati ligipääsud uute kogujateede ning ligipääsude kaudu. Selleks ehitati eritasandiline liiklussõlm Aasperre ning riste Vanamõisa külla. Kuna lõik on neljarealine maantee, saab suvel lubada maksimaalset piirkiirust 110 km/h ning vähemalt esialgu on teelõigul ka talvine kiirus tõstetud 100 km/h-ni. Tee planeerimisel oli olulisel kohal suhtlus kohaliku omavalitsuse ja elanikega: enne lõplikku põhiprojekti koguti kohalike täiendustepanekuid, lisaks korraldati avalik koosolek ka siis, kui põhiprojekt valmis sai.

*Kõik maksumused sisaldavad käibemaksu.



RAKVERE–RANNAPUNGERJA, SAE–ANGUSE–PALASI LÕIGU REKONSTRUEERIMINE

- Asukoht: Riigitee 88 Rakvere–Rannapungerja km 21,3–33,1
- Projektoria: Selektor Projekt OÜ
- Töövõtja: Nordecon AS
- Järelevalve: Sweco EST OÜ
- Kogumaksumus: 3,8 miljonit*

Sae–Anguse–Palasi lõigu rekonstrueerimise eesmärk oli parandada teekatte seisukorda, muuta liiklemist mugavamaks ja ohutumaks. Teekatte laius muutus olemasolevalt 6–6,5 meetrisest kitsast kattest 7,5-meetriseks ning kurvid said ohutust parandavad laiendused. Majanduslikult optimaalseima lahenduse saavutamiseks on teelõigule projekteeritud ühekihiline asfaltbetoonkate bituumenstabiliseeritud alusel. Ühekihilise asfaltbetooni kasutamisel tekiks aluse ja asfaltkatte vahel liiga suured nihkepingsed, mis vähendavad tee eluiga, seega on bituumenstabiliseeritud aluse ja asfaldi vahele projekteeritud ühekordne pindamine. Lõigule jäi ka 1978. aastal rekonstrueeritud Nõva sild: algne sild ehitati 1936. aastal ja seda laiendati eraldi konstruktsiooniga 1978. aastal. Vana silla asemele ehitatud uus sild on projekteeritud üheavalise raudbetoonist kaarsillana, mille tekiplaat toetub spandrelite kaudu kaarele. Kaar on monoliitselt toetatud kahele kaldasambale, mis kannavad koormust edasi pinnasele. Kaldasambad on toetatud taldmik- ja vaivundamendile.



MÄEKÜLA–KOERU–KAPU, MÄEKÜLA–SUURPALU LÕIGU REKONSTRUEERIMINE

- Asukoht: Riigitee 25 Mäeküla–Koeru–Kapu km 0,0–5,0
- Projektoria: Tuulekaru OÜ
- Töövõtja: Verston Ehitus OÜ
- Järelevalve: Esprii OÜ
- Kogumaksumus: 2,9 miljonit*

Mäeküla–Suurpalu lõigu rekonstrueerimise eesmärk oli parandada teekatte seisukorda, muuta liiklemist mugavamaks ja ohutumaks. Teelõigul oli arvestatav jalakäijate liiklus Sargvere küla ja Mäekülas asuvate asutuste ja bussipeatuste vahel ning seetõttu ehitati koostöös Paide linnavalitsusega Mäeküla ja Sargveret ühendav kergliiklustee. Lisaks õgvendati kaks järsemat ja halva nähtavusega kurvi. Sama lepingu raames tehti ümberehitustööd ka Mäeküla ristmikul, et tagada teeületusvõimalus: ristmikul peatuval Tallinna–Tartu marsruudi liinibussid, mille kasutus Järvamaal on suhteliselt suur. Tehnoloogilisest aspektist teeb objekti eriliseks asjaolu, et rekonstrueerimistööde raames ehitati sellel teel valmis Eesti esimene sõiduteelõik, mille asfaltbetooni koostises kasutati ka plastjäätmekid. Üks plastkileanditest aitab parandada asfaldis kasutatava bituumeni omadusi ning teine aitab vähendada lisatava bituumeni kogust. Katsetuse tulemusena on võimalik anda esialgne hinnang erinevate segude vastupidavusele raskeliiklusele ja meie kliimatingimustele.

Lääne regiooni

3 olulisemat ehitust



SUURE-JAANI-OLUSTVERE LÕIGU REKONSTRUEERIMINE

- Asukoht: Riigitee nr 24116 Suure-Jaani-Olustvere km 0,8–6,0
- Projekteerija: Skepast & Puhkim OÜ
- Töövõtja: Tallinna Teede AS
- Järelevalve: Teede Tehnokeskus AS
- Maksumus: 2,9 miljonit*

Suure-Jaani-Olustvere 5,3 km pikkune lõik algas Suure-Jaani linnast, läbis Kõidama ja Kärevere küla ning lõppes Olustvere alevikus. Projekti eesmärk oli ehitada ohutu, mugav ja suurema kandevõimega V klassi nõuetele vastav tee. Kahekihilise asfaltkatte laiuseks sai 7 m, v.a Olustvere puudeallee läbiva teelõigu viimane kilomeeter, kus kate ehitati muinsuskaitsete piirangute tõttu nelja meetri laiuseks. Rajati ka viis peatumistaskut vahekaugustega 80–160 meetrit. Olustvere allee maa-ala puittaimestiku hinnati osaliselt juba 2017. aastal. Ehitades tuli jälgida, et ei kahjustataks puid ega puujuuri. Kogu ehitus toimus kooskõlas muinsuskaitse järelevalvega: Kärevere külas ilmnas, et tegu on muinasaegse asulakohaga, kust leiti 150 eset, millest märkimisväärsamad leiud olid kahe kuljusega ripatsilüli, hoburaudsõlg ja 11. sajandi viikingite hõbemünt. Täiendavalt ehitati ümber objekti alguses olev riigiteede 57 ja 24116 neljajaruline ristmik valgustatud ringristmikuks. Kergliiklusteede ühendamiseks ehitati kilomeetritel 4,3–5,1 uus kergliiklustee.

*Kõik maksumused sisaldavad käibemaksu.



TALLINNA-PÄRNU-IKLA LÕIGU REKONSTRUEERIMINE

- Asukoht: Riigitee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 122,6–134,5 katte taastusremont ja Uussilla (Papiniidu sild) silla sillavaukude väljavahetamine
- Projekteerija: Tuulekaru OÜ
- Töövõtja: AS YIT Eesti
- Järelevalve: Lindvill OÜ
- Maksumus: 1,6 miljonit*

Toimus teekatte taastusremont, tõsteti ristmike raskeliikluse poolt enimkoormatud sõiduradade kandevõimet, vahetati Uussilla sillavaukid. Projekt oli mõneti pilootprojekt: asfaltsegu täitematerjalide miinimumnõudeid leevendati võrreldes juhendis „Asfaldist katendikihtide ehitamise juhis“ esitatud nõuetega. Eesmärk oli anda asfaltsegu tootjatele vabamad käed lähtematerjalide osas (sh luba kasutada lisandfillerina tsementi või kustutatud lupja), samal ajal tagades lõpptoot (asfaltsegu) nõutud omadused. SMA ja AC bin asfaltsegu deformatsioonikindluse ja SMA kulumiskindluse nõudeid karmistati ühe kategooria võrra võrreldes tavapäraste kõige karmimate juhendi nõuetega. AS YIT Eesti kasutas miinimumnõuete leevendamise võimalust oskuslikult ära, teadaolevalt kasutati objektil esimest korda Eestis lisandfillerina kustutatud lupja. Taastusremondiga asendati ka Uussilla silla vuugid, kasutades PolyFlex PA 30 pinnaaluseid vuuke. Selle vuugi kogu liikumine on 30 mm, mis peaks tagama silla korrektse toimivuse.



KURESSAARE-TÕLLI LÕIGU REKONSTRUEERIMISE JA MATU SILLA ÜMBEREHITAMINE

- Asukoht: Riigitee nr 78 Kuressaare–Kihelkonna–Veere km 2,4–8,3 ja Matu sild km 3,7
- Projekteerija: Nordecon AS
- Töövõtja: AS TREV-2 Grupp
- Järelevalve: Lindvill OÜ
- Maksumus: 2,6 miljonit*

Eesmärk oli viia teelõigu amortiseerunud kate vastavusse liiklussagedusega ning tõsta sõidumugavust ja liiklusohutust. Rekonstrueeritud tee jäi olemasolevale muldkehale. Tööde käigus kaevati uued külakraavid ja paigaldati uued truubid, rajati uus bituumenstabiliseeritud alusel asfaltbetoonkate.

Lisaks ehitati ohutumaks riigiteede ristmikud Randveres ja Tõllil, rekonstrueeriti bussipeatused, olemasolevad mahasõidud, korrastati tee maa-ala ja uuendati liikluskorraldusvahendid.

Kilomeetritel 3,7 ehitati ümber 1959. aastal rajatud Matu sild Irase jõel, mille laiusgabariit ei vastanud nõuetele. Sillale paigaldati keskkonnasõbralik puidust pörkepiire.

Laheküla ja Kellamäe mõisa vahele ehitati valgustatud kergliiklustee, mis moodustab ühtse terviku Kihelkonna ringristmiku ja Kuressaare ringtee kergliiklusteede võrguga.

Uuring: sõidukijuhtide rahulolu riigiteede suvise hooldusega

Koostöös Turu-uuringute AS-iga viidi läbi uuring, et selgitada liiklejate rahulolu maanteede suvise hoolduse ja ajutise liikluskorraldusega, samuti selgitati, kas info sõiduolude kohta jõuab liiklejateni ja uuriti kampaaniate mõju.

Suvine maanteede hooldus

Suvise maanteede hooldusega olakse valdavalt rahul – 82% vastajaist nõustus, et teepeenraid ja haljasalasid niidetakse piisavalt sageli ning vähemalt 75% arvas, et talvekahjustused, samuti maanteedel olev praht, lahtine killustik jm, likvideeritakse piisavalt kiiresti.

Sellega, et kruusateid hooldatakse operatiivselt, nõustus 43% vastajaist. Samas ei osanud sellele küsimusele vastata kolmandik küsitletutest, mis viitab sellele, et vastajail puudub kruusateedega kokkupuude. Aastaga pole väidetega nõustujate osakaalud oluliselt muutunud, sagenenud on vaid nõustumine sellega, et kruusateid hooldatakse operatiivselt.

Rahulolevaid on enam Saaremaa, Tartumaa, Võrumaa, Harjumaa ja Läänemaa sõidukijuhtide seas, rahulolematumad on Põlvamaa, Jõgevamaa ja Raplamaa sõidukijuhid.

Ajutine liikluskorraldus

Ajutise liikluskorraldusega ollakse valdavalt rahul. 75–87% vastajaist nõustus kõigi ajutise liikluskorralduse kohta käivate väidetega. Kõikide ajutise liikluskorralduse kohta käivate väidetega nõustujaid (rahulolijaid) on enam Valgamaa, Viljandimaa, Hiiumaa, Saaremaa, Läänemaa ning Järvamaa sõidukijuhtide seas. Rahul-



Liiklejad on valdavalt rahul nii teede suvise hoolduse, ajutise liikluskorralduse kui ka infoga sõiduolude kohta.

olematumad on Põlvamaa, Jõgevamaa ja Raplamaa sõidukijuhid, samad maakonnad, kus oldi rahulolematumad ka maanteede suvise hooldusega. Ajutist liikluskorraldust hindasid keskmisest veidi kõrgemalt elukutselised sõidukijuhid, samuti üle 50-aastased sõidukijuhid.

Sõiduolude kohta teabe otsimine

Rahulolu sõiduolude kohta saadava infoga on kõrge. 71% nõustus, et sõiduolude kohta esitatav info on arusaadav – sagedamini tuli selline tagasiside Tartumaa ja Võrumaa sõidukijuhtidelt.

65% nõustus, et maanteede sõiduolude info on liikleja jaoks hõlpsalt leitav. Nii arvasid sagedamini Läänemaa ja Võrumaa inimesed ning üle 49-aastased sõidukijuhid.

Mõlema väitega nõustusid sagedamini eestikeelsed ja maapiirkondade sõidukijuhid, samuti sõidukijuhid, kes otsivad infot enne sõidu alustamist, harvemini mitte-eestlased ja väiksemate linnaliste piirkondade sõidukijuhid. Elukutseliste sõiduki-

juhtide rahulolu ei erinenud keskmisest.

Sõiduolude kohta otsib infot 54% sõidukijuhtidest, sagedamini elukutselised sõidukijuhid, mitte-eestlased ja linnaliste piirkondade sõidukijuhid.

Peamisteks sõiduolude kohta info saamise allikateks on nutitelefon rakendused (enam kui pooled) ning interneti uudisteportaalid ja raadio (kolmandik). Planeerimisrakendust TarkTee kasutab 25% juhtidest.

Kampaaniate märkamine

Ajavahemikus aprillist oktoobrini 2020 märkasid Delfi.ee portaalis uudisteplokki „Selle suve teetööd“ 8% sõidukijuhtidest, so 38 300 ± 8000 sõidukijuhti. Harvemini märkasid uudisteplokki muukeelsed, Ida-Virumaa ja linnaliste piirkondade sõidukijuhid. Antud uudisteplokki peab kokku vajalikuks 56% sõidukijuhtidest. Uudisteplokki näinutest arvas kokku 52%, et see mõjutas nende käitumist liikluses.

Ajavahemikus aprillist oktoobrini märkas kampaaniat „Ära möödu must lähedalt!“ 42% sõidukijuhtidest, so 188 600 ± 13 800 sõidukijuhti. Sagedamini märkasid kampaaniat Pärnu- ja Saaremaa sõidukijuhid.

Kampaaniat märgati kõige enam televisiooni vahendusel (neljandik), seejärel võrdselt nii raadios, välireklaamina kui ka sotsiaalmeedias (kolmandik). Antud kampaaniat peab kokku vajalikuks 59% sõidukijuhtidest, sagedamini kuni 34-aastased, eestlased, maapiirkondade, Järva-, Saare- ja Valgamaa sõidukijuhid. Seda kampaaniat näinutest arvas kokku 52%, et see mõjutas nende käitumist liikluses.

Liikluskorraldus ja teede korrashoid

TEEDE KORRASHOIULEPINGUD

Et tagada riigiteede nõutud seisunditasemed, teevad ettevõtjad riigiteede hooldust 17 hooldelepingu alusel. Korrashoiulepingud sõlmitakse viieaastaseks perioodiks: 2020. aastal toimusid teehooldehanked uuteks perioodideks Viljandimaal, Valgamaal, Hiiumaal ning Järvamaal.

Otsuse tegemisel võetakse arvesse hinnategurit ja antakse uudse põhimõttena lisaks väärtuspunkte meeskonna kompetentsuse ja tänapäevase tehnikapargi eest.

Uutes lepingutes lühendati ka lumetõrjeaegu madalama seisunditasemega teedel, muutes need sarnaseks libedusetõrje aegadeaga.

RIIGITEEDE LIKLUSSAGEDUS JA LIKLUSLOENDUS

2020. aasta liiklusloendustulemuste põhjal kahanes keskmine liiklussagedus riigiteedel võrreldes 2019. aastaga 2,4% ehk 1032 autolt 1007 autoni ööpäevas. 2019. aastal kasvas liiklussagedus võrreldes 2018. aastaga 3,8%. Liiklusloenduse andmed on oluliseks sisendiks maanteede projekteerimisel, ehitamisel ning hooldamisel, samuti liiklusohutuse ja -korraldusega seotud tegevuste elluviimisel, eelarveraha jaotamisel ning erinevate juhendite jm dokumentide koostamisel.

2020. aastal oli põhiteede aasta keskmine liiklussagedus 5407 autot ööpäevas (võrreldes 2019. aastaga langus 3,5%), tugiteedel 1641 autot ööpäevas (langus 1,3%) ja kõrvalteedel 321 autot ööpäevas (muutus 0,0%).

Suurem liiklus on koondunud suuremate linnade või tööstuspiir-

69

**mõõtekabiini on
Maanteeametil kokku,
neis on 44 mõõtesüsteemi, mida paigutatakse aeg-ajalt
ümber.**

kondade ümbrusse. Suurima liiklusega teelõik asub Tallinna–Narva maanteel, mille lõigul 9,2–11,0 km mõõdeti aasta keskmiseks liiklussageduseks 33 507 autot ööpäevas. Teised suurema liiklusega teelõigud on Tallinna–Pärnu–Ikla maanteel 13,0–13,8 km, kus sõidab 28 259 ja Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa maanteel 5,7–8,5 km, kus sõidab 25 539 autot ööpäevas. Liiklussagedust ja selle kasvu mõjutavad näiteks üldine majanduse areng, kütuse hinna muutus, erinevad maksud, kohaliku infrastruktuuri ja maakasutuse areng, teede läbilaskvus jne. 2020. aasta puhul oli märkimisväärsimaks liiklussagedust mõjutavaks teguriks koroonakriis ning sellest tulenevad piirangud. Liiklusloenduse infosüsteemis oli 2020. aasta lõpu seisuga kokku 109 püsiloenduspunkti ning 41 perioodilist loenduspunkti.

KIIRUSKAAMERAD

Kiiruskaamerad on Maanteeameti ning Politsei- ja Piirivalveameti ühine projekt, mida rakenda-

takse Eesti rahvusliku liiklusohutuse programmi raames.

Eesti riigimaanteedel on 2020. aastal 67 mõõtekabiini, millest viies on võimalik kiirust mõõta mõlemas suunas. Lisaks on Maanteeameti kasutuses kaks mõõtekabiini Tallinna linnas.

Kokku on Eestis 69 kiiruskaamera mõõtekabiini, milles on Maanteeametil kasutada 44 mõõtesüsteemi, mida paigutatakse aeg-ajalt ümber. Kaamerate asukohtade valimisel on Eestis arvestatud kannatanutega liiklusõnnetuste statistikat viimase viie aasta jooksul, liiklussagedust, sõidukite kiirusi sel lõigul, elektri kättesaadavust ja kohalikke olusid. Teelõigudel on automaatkontrollist teavitavad liiklusmärgid.

Teiste riikide kogemused näitavad, et kiiruskaamerad aitavad vähendada kannatanutega liiklusõnnetuste arvu hinnanguliselt 20%. Suured kiirused põhjustavad Euroopas hinnanguliselt ca 20% liiklusrumadest ehk kokku hukub umbes 8500 inimest aastas.



Fookuses

uudsed lahendused

PLASTIK ASFALDIS

Maanteeamet katsetas koostöös Verston Ehitus OÜ-ga esmakordselt ümbertöödeldud plastikjäätmete kasutamist sõidutee asfaltkattes. Seda tehti Mäeküla-Koeru-Kapu maantee Mäeküla-Suurpalu lõigu rekonstrueerimise raames km 0–2,3. Lisaks ehitati sõidutee kõrvale sama lisandi erinevaid kontsentratsioone kasutades ligi kaks kilomeetrit kõnniteed. Kasutamiseks pakuti Šoti ettevõtte MacRebur tooteid, mida on katsetatud maailma eri paigus. Katsetuse eesmärk oli jälgida plastikjätmetest lisandiga asfaltbetooni vastupidavust meie kliimale ja liiklusele. Esimesi järeldusi saab teha siis, kui esimene ekspluatatsioonitalv on möödunud. Kindlaid plaane plastikjätmetest lisandite massiliseks kasutamiseks asfaltbetoonsegudes ei ole, kuid arvestades ülemaailmset survet keskkonnahoidlike tehnoloogiate kasutuselevõtuks, tuleb selleks valmis olla.

KAUGSEIRE PILOTEERIMINE

Teedehituses on ehitusmasinate puhul masinjuhtimine laialt levinud, kuna see võimaldab täpsemini ehitada ja seeläbi suuremat efektiivsust saavutada. Viimastel aastatel on suur tehnoloogiline areng toimunud 3D-möödistamise ja drooninduse vallas. Praeguseks hetkeks on võimalik suhteliselt hästi kättesaadavate droonidega tehtud piltide ja fotogramm-meetria abil luua olemasolevast olukorrast kolmemõõtmeline maapinnamudel, mida projekteerimisel lähteandmetena kasutada. Selliste meetodite usaldusväärsuse kontrollimiseks teostati 2020. aastal pilootprojekt riigitee 15160 Kõisi-Koigi tolmuvaba katte ehituse raames. Pilootprojekti ees-

Hea teada



- Statistikaameti andmetel veeti Eestis 2019. aastal riigisiselt ja rahvusvaheliselt kokku 28,4 miljonit tonni kaupu ja veosekäive oli 4794,4 miljonit tonnikilomeetrit. Riigisene vedu oli 23,4 miljonit tonni (82%), veosekäive oli 1710,2 miljonit tonnikilomeetrit (36%). Kui võtta Eestis näiteks keskmiseks tonnikilomeetri maksumuseks 0,1 eurot, siis juhul, kui suurendada maanteeveo töhusust elektrooniliste kaubaveodokumentide kasutuselevõtu abil 1% võrra, säästab see otseselt umbes 5 miljonit eurot aastas, lisaks väheneb CO₂-heide.

- 2020. aastal viidi läbi kolm piloothanget, kus saadi valdavalt positiivne tagasiside ehitajatelt, omanikujärelevalvelt ja memorandumi osapooltelt. Otsustati jätkata piloteerimist 14 hankes enne selle kõigis ehitushangetes kohustuslikuks minekut aastal 2022. Memorandumiga soovisid liituda ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ja Eesti Infotehnoloogia ja Telekommunikatsiooni Liit.

- 2020. aastal testis Maanteeamet edukalt ka rahvusvahelist e-veoselehte eCMR, mille baasil arendatakse lähiaastatel lisaks rahvusvahelisele veoselehele ka siseriiklik e-veoseleht koos regulatsioonidega.

märk oli teada saada, kui täpne on drooni kasutamine möödistamisel ning ehitusmasinatele tööjooniste koostamiseks lähteandmete kokkupanekul. Lisandväärtuseks oli ka näha masinjuhtimise kasutamise sobivust töövõtja ehitusprotsessi sellisel suhteliselt väikese töömahuga objektil.

Pilootprojekt oli selles osas edukas, et droonmöödistamisega oli võimalik oluliselt tööaega kokku hoida ning oli võimalik hoiduda ehituse kõrghooajal geodeetide koormamisest. Lisaks tekib väga tihedalt möödistatud punktidest pinnamudel, mida on võimaliku pahatahtlikult manipuleerida. See erineb oluliselt traditsioonilisest geodeetilise möödistamisest, mille puhul tekitatakse möödistus üksikute punktide alusel. Edasist uurimist ja analüüsi nõuab droonmöödistamise täpsus, et välja selgitada, milliste katendi või muldkeha kihtide puhul võiks droonmöödistamisi kasutada rutiinse vastuvõtutoiminguna.

PUISTEMATERJALIDE E-VEOSELEHE ARENDUS

2020. aasta maikuus sõlmiti kaheksa osapoolle vahel puistematerjalide e-veoselehe arenduse koostöömemorandum. Memorandumi osapoolteks olid: Eesti Asfaldiliit, Autoettevõtete Liit, Eesti Linnade ja Valdade Liit, Eesti Ehitusettevõtjate Liit, Eesti Ehitusmaterjalide Tootjate Liit, Maanteeamet, Maksu- ja Tolliamet, Politsei- ja Piirivalveamet. Allkirjastajad tõdesid, et puistestainete veo tarneahel ei ole täna reaajas piisavalt jälgitav, seetõttu on keeruline tagada, et kõik sõidukid peaksid kinni massipiirangutest. Üks võimalus selle probleemi lahendamiseks ongi digitaalse tarneahela kasutuse loomine (e-veoselehe kasutusele võtmine). Reaalajamajanduse majandusliku mõju uuringu kohaselt on e-veoselehtede juurutamisest saadav rahaline kokkuvõtte Eestis ligikaudu 44 miljonit eurot ja CO₂-sääst 15 710 tonni aastas. Hetkel trükitakse Eestis paberile üle kahe miljoni veoselehe aastas.

Liiklusjuhtimiskeskus:

2020 tõi uudsed süsteemid ja paremad prognoosid

Kevadel puhkenud pandeemia tõi liiklusjuhtimiskeskusele kaasa muudatusi töökorralduses. Kontaktide vältimiseks pidi valdav osa töötajatest hakkama täitma tööülesandeid kodust. Õnneks olid kõik süsteemid arendatud välja sellisena, et kaugtöö on võimalik ning tänu sellele läks ka töökorralduse muutmine üsna sujuvalt.

2020. aasta algusest sai liiklusjuhtimiskeskus uuteks ülesanneteks teeilmajaamade, teekaamerate, kaalupunktide haldus-, hooldus- ja arendustegevuse ning teeilmaprognosi teenuse arendamise.

Uued teeilmajaamad ja kaamerad

Paigaldasime aastaga 9 uut teeilmajaama ning 40 teekaamerat teeilmajaamade juurde. Tuleviku vaates oli oluline teeilmastiku seadmete arengukava valmimine.

Vastavalt arengukavale planeeritakse aastatel 2021–2024 välja vahetada ja lisaks paigaldada umbes 60 teeilmajaama, millega saavutame kokku umbes 100-ühikulise baasjaamade võrgustiku riigiteedel. Sellega seondult on peamiseks tulevikuväljakutseks uue teeilmastiku infosüsteemi loomine, mis sisaldab nii andmete kogumist, säilitamist, väljastamist kui ka presenteerimist, ning seadmete ostuks ja hoolduseks uute pikaajaliste lepingute sõlmimine.

Teeilmastiku prognoositeenuse arendamisel jätkus hea koostöö Keskkonnaagentuuriga, ühiste jõududega



Metsloomade tuvastussüsteemid on ka maailma mõistes uudsed: uluki tuvastamisel alandatakse lubatud sõidukiirust.

paranes märkimisväärselt prognooside kvaliteet.

2020. aastal jätkasime muutteabega märkide juhtimissüsteemi arendamist. Integreerisime juhtimissüsteemiga uue Kose–Võõbu teelõigu märgid ja ilmajaamad, kus sarnaselt Tallinna–Pärnu maanteele hakkasime rakendama tee- ja ilmaoludest sõltuvaid kiiruspiiranguid ja hoiatusi. Lõigul hakkasid tööle ka automaatsed metslooma tuvastussüsteemid: uluki tuvastamisel hoiatatakse liiklejaid ning alandatakse lubatud sõidukiirust. Tegemist on ka maailma mõistes uudse lahendusega, mille arendamine jätkub ka 2021. aastal. Lisaks liidestasime oma süsteemiga uued muutuva teabega hoiatusmärgid, mis kuvavad liiklejatele tee- ja õhutemperatuuri Jõhvi ja Urge teeilmajaamade juures.

Märjamaa lähedale Kasti ristmikule paigaldati sõidukite tuvastussüsteem, mille puhul Tallinna–Pärnu maanteel alandatakse automaatselt

lubatud sõidukiirust, kui kõrvalteelt läheneb peateele sõiduk. Lisaks valmis juhtimissüsteemi arendus, millega ilmub elektroonilistele infotabloodele avariihoiatus, kui tabloole järgneval teelõigul on häirekeskus 112 süsteemis registreerinud avariit.

Lubade teenusega ollakse rahul

Jätkasime portaali TarkTee arendamist. Nüüd näeb portaalist ka muutuvate kiirus- ja hoiatusmärkide hetkeseisu ning saab paindlikumalt hallata piirangute sisestusmooduli kasutajaid, kelleks on nii piiranguid seadvad ettevõtted kui ka kohalikud omavalitsused oma teede piires.

Liikluskeelualaseid lube väljastasime 1289, mis on veidi rohkem kui 2019. aastal. Eriveolube väljastasime 15 479, mis on 12% vähem kui 2019. aastal, loatasude laekumine vähenes 17%. Erilubade infosüsteemi VELUB kõige olulisemaks arenduseks oli teatud juhtudel erilubade automaatväljastuse rakendamine, mis kiirendab kliendi jaoks loa kättesaamise aega oluliselt ning vähendab menetlemise tööjõukulu. Automaatselt väljastatakse umbes 8% lubadest, edaspidi on eesmärk osakaalu järk-järgult kasvatada. Teeninduse ja teenuse ülesehituse osas on rahulolu lubade taotlemise teenusega kolmandat järjestikust aastat kasvanud.

Uuendasime järgnevakaks kolmeks aastaks häirekeskusega maanteeinfo-telefoni teenuse pakkumise lepingut. Endise maanteeinfo-telefoni 1510 asemel saab alates 2021. aasta algusest ka maanteeinfo edastamiseks kasutada uut riigiinfo telefoninumbrit 1247.



Anti Palmi ja Raimo Unt auhindu vastu võtmas.

Aadu Lassi preemiad

Insener Aadu Lassi nimeline teedevaldkonna auhind Aadu antakse välja kahes kategoorias: Aadu elutööpreemia ja Aadu inseneripreemia. 2020. aastal pälvis inseneripreemia Anti Palmi ning elutööpreemia laureaat on Raimo Unt.

ANTI PALMI

Aadu inseneripreemia laureaat

Anti Palmi asus 2004. aasta sügisel õppima Tallinna Tehnikaülikooli teedeehituse inseneriks. Maanteeametisse jõudis ta aga 13. aprillil 2009. aastal. Mõned olulisemad ja suuremad objektid, mille elluviimises Anti Palmi on osalenud:

- Aaspere–Haljala tee-ehitus
- Tapa viadukt – BIMi katseprojekt
- Mäeküla–Suurpalu – kruusateede ehitamine Infrakiti kaudu
- Valgejõe–Rõmeda ehitusobjekt
- Sillamäe sadama raudtee kahetasandilise ristmiku ehituse ja Sillamäe linna lõigu ümberehitus
- Padaoru trupp

• Kunda sild

Anti Palmi eestvedamisel on Maanteeametis katsetamisel või kasutusele võetud mitmed uued ja innovaatilised lahendused ja oluline teema, mida Palmi eest veab, on digitaalehitus.

Anti Palmi jaoks on oluline, et viimastel aastatel on 3D-projekteerimine ehk Infrakit jõudnud peaaegu kõigi projekteerijateni: Infrakit võimaldab ka kohalikele inimestele visualiseerimise teel väga lihtsalt nende uut elukeskkonda tutvustada. Lisaks on ta osalenud projektides TEET ehk töö- ja teabevahetuskeskond nii projekteerimise, ehituse kui ka teehoolde etapis ning ehitise infomudeli BIM (*Building Information Model*) ra-

kendamisel. Anti Palmi on mees, kes püüab leida uuenduslikke ja keskkonnasõbralikke lahendusi: nii tõi ta tagasi kasutusse mössi, mida küll 2008. aastal katsetati, ent toona jäi selle kasutamine soiku. 2019. aastal võeti tema eestvedamisel vastu otsus mõsi uuesti katsetada Iisaku–Tudulinna 15,7-kilomeetrisel teelõigul koostöös YIT Infra Eesti AS-i ja OÜ-ga ÜLE. 2020. aasta suvel aga paigaldas Vers-ton Ehitus OÜ Mäeküla–Suurpalu testlõigule esmakordselt ümbertöödeldud plastikjäätmete graanuleid sisaldava asfaltkatte. Lisaks ehitatakse sõidutee kõrvale sama lisandit kasutades ligi kaks kilomeetrit kõnniteed.

Anti Palmi soovib tehnoloogia kasutamise viia ka järelevalvesse.

Siin tasub esile tuua tema eestvedamisel tehtud algatus – asfalteerimise boonussüsteemi, mis võeti kasutusele ida regioonis. Süsteemi eesmärk on maksta parema kvaliteedi eest boonust. Seega paigaldati 2018. aastal mõnel katseobjektidel laoturitele termoskännerid, mis fikseerivad paigaldustemperatuuri kogu paani ulatuses. Mida ühtlasem on temperatuur, seda vähem on poorseid kohti ja muid vigu. Eelmisel aastal rakendati uut süsteemi juba suuremal arvul objektidel ja 2020. aastast on kõikides lepingutes boonuse kasutamise võimalus sees.

Anti Palmi oli üks Maanteeameti ja Eesti Asfaldiliidu koostööprojekti „Insenerid kooli“ algatajatest. Siingi ei jäänud ta vaid algatajaks: programmi raames käis ta eriala tutvustamas mitmetes koolides. Samuti annab Anti teehoiuökonoomika loenguid Tallinna Tehnikaülikoolis. Anti osaleb ka valdkonna kutsekomisjonis, tema jaoks on oluline, et eksamil osalejad saaksid aru oma vastutusest, mille nad kutset omandades kaasa saavad.

Maanteeameti on teada Anti valmidus uutes projektides alati kaasa lüüa ning hinnatakse asjaolu, et ta pakub ka ise välja uudseid lahendusi. Kolleegid hindavad teda kui juhti, kes on näoga inimeste poole. Vajadusel aga teeb ta ka kriitikat nii asutuse sees kui ka väljaspoole, sest ta soovib, et asju tehtaks võimalikult hästi.

RAIMO UNT

Aadu elutööpreemia laureaat

Raimo Undi elutööks on aastatel 1988–2008 iseseisva Eesti Vabariigi teehoiu masinapargi moderniseerimisprotsessi juhtimine, mille käigus vahetati nõukogudeaegne tehnika välja kvaliteetsemate lääne masinate vastu, ning koolitati spetsialiste kursustel ja kutsevõistlustel. Tallinna Polütehnilise Instituudi 1972. aastal mehaanikainseneri diplomiga lõpetanud ja 15 aastat Rapla Teede Remondi ja Ehituse Valitsuses peamehaanikuna töötanud Raimo Unt tundis läbi ja lõhki nõukogudeaegset teehoiu-

tehnikat. Asunud 1988. aastal tööle tollase tootmiskoondise Eesti Maanteed (alates 1990. aasta novembrist Maanteeamet) tehnikanõunikuna, hakkas ta otsima võimalusi vahetada nõukogudeaegne tehnika lääneliku vastu. Esimesed võimalused selleks avanesid Soome ja Rootsi Maanteeametite abiprogrammide raames, mille elluviimist pandi juhtima Raimo Unt. Kasutamisel selgus, et lääne tehnika osutus oluliselt efektiivsemaks ka uuematest NSV Liidus toodetud masinatest.

Põhjanaanabritega edasise koostöö tõhustamiseks moodustas Unt teedevalitsuste peamehaanikutest töörühma. Samuti kuulus ta Baltimaade Teedeliidu juhatusse, korraldades koostööd kolleegidega.

Teedevaldkonna üheks tõsisemaks ettevõtmiseks Eestis oli erasektori initsiatiiv teehöövli tootmises. Ka selles mängis rolli Undi kui mehaaniku kogemus. Ühes töörühmaga oli ta ettevõtjale teehöövli arendamisel abiks ja koostöös valmis hulk häid teehöövleid Corbex.

Uue ja kaasaegse tehnika kasutuselevõtt tõi kaasa vajaduse koolitada töölisi. Kuna Eestis puudusid spetsialistid, kes oskaksid lääne tehnikat kasutada, kaasas Unt välismaiseid koolitajaid Soomest, Rootsist ja Hollandist. Samuti juhtis Unt peale Aadu Lassi pensionile jäämist höövli- ja hooldeautojuhtide kutsevõistlusi. Vahepeal soiku jäänud hooldeautojuhtide kutsevõistlused äratati Maanteeameti initsiatiivil uuesti ellu 2019. aastal. Pensionil olev Raimo Unt töötas välja uuenenud kutsevõistluste juhendi ning oli nõuga abiks ka võistlustel. Raimo Unt oli 2020. aasta kutsevõistluste patroon.

Raimo Unt on aktiivselt tegeleenud ka Eesti Maanteemuuseumi arendamise nimel. Tema juhtimisel on sündinud muuseumi masineksponaatide kogu.

Arvestades Undi kogemusi kutse Tallinna Tehnikaülikool ta 2019. aastal lektorina teehoiutehnika alaseid loengud pidama.

Riigiteede korras- hoiu võistlus 2020

15. oktoobril 2020 Järvamaa Kutsehariduskeskuse Särevere õppekohas toimunud riigiteede korrashoiu kutsevõistlustel selgitati välja aasta parim hooldeautojuht ja aasta parim teemeister. Parima hooldeautojuhi kategoorias võitis esimese koha Endel Teder (TREV-2 Grupp AS), teise koha Margus Jõõger (Eesti Teed AS) ning kolmanda koha Kert Kaljuste (Lääne Teed OÜ). Parima teemeistri kategoorias võitis esimese koha Tarvo Kuldkepp (Warren Safety OÜ), teise koha Jaanus Kirsipuu (Eesti Keskkonnateenused AS) ja kolmanda koha Leho Laik (TREV-2 Grupp AS). Maanteeamet riigiteede korrashoiutööde tellijana jätkab maanteeala töötajate 1973. aastal alguse saanud kutsevõistluste traditsiooni. Võistluse eesmärk on motiveerida ja innustada valdkonnas tegutsevaid ettevõtteid ja töötajaid enesetäiendamisele, populariseerida valdkonda ja anda võimalus kogemuste vahetamiseks teede korrashoiu alal. Võistluse korraldaja oli Maanteeamet koos partneritega: Appleton OÜ, Eesti Teed AS ja Järvamaa Kutsehariduskeskus Säreveres.



Muuhulgas käivitas Raimo Unt teehöövli V-1 ainueksemplari taastamise omaaegsete jooniste alusel.

Teehoiuteenistuse parimad **koostööpartnerid**

2020. aastal töstis Maanteeameti teehoiuteenistus esile suisa kümme koostööpartneri head tööd, nende seas leidub nii projekteerijaid, ehitajaid, omanikujärelevalve esindajaid, liikluskorraldajaid kui ka teehooldajaid.

PARIM TEE-EHITAJA – AS TREV-2 GRUPP

AS TREV-2 Grupp pälvis tunnustuse Kose–Ardu teelõigu kvaliteetse, eduka, ennetähtaegse ja ladusa ehitamise eest. Teede Tehnokeskus AS-i mõõtmisandmete järgi on antud objekt saanud kõige tasasema asfaltkatte 2020. aastal. Siiski oli objekte üle Eesti teisigi, kus töövõtja paistis silma hästi organiseeritud ja kvaliteetse tööga.

PARIM TEEPROJEKTEERIJAKLUTOID OÜ

Klotoid OÜ on väikestele, aga hästi kvaliteetsetele projektidele pannustav ettevõtte. Erilise äramärgimise pälvis lisaks ettevõttele ka projekteerija Andri Põrk, kes oma ohutute lahenduste ja „autorijärelevalvega“ on üliheaks partneriks tellijale.

PARIM SILLA-EHITAJA – NORDPONT OÜ

Nordpont OÜ on orienteeritud lahenduste leidmisele ja kvaliteetse töö tegemisele. Meeskonna jaoks on oluline lepingu korrektne täitmine ja väga hea lõppesmärgi saavutamine. Töö tegemisel

mõtestatakse ja mõeldakse töö tegemine eelnevalt läbi ja leitakse parimad lahendused lähtuvalt olukorrast.

PARIM SILLAPROJEKTEERIJAKLUTOID OÜ MAANTEED

2020. aastal ehitati välja mitmed OÜ Maanteed poolt projekteeritud olulised rajatised, nagu Kernu ümbersõidul Haiba viadukt ja Kernu tankla viadukt, Ardu–Võõbu teelõigul Mustla sild, Lintsi jõe sild, Palari sild. Kõik need projektid olid väga heal tasemel koostatud ning sobitusid keskkonda suurepäraselt.

PARIM ASFALTKATETE PAIGALDAJA – TARISTON AS

Tariston AS paistis 2020. aastal silma kui üks suurimaid asfalteerimise kvaliteedi nimel pingutajaid. Maanteeameti boonussüsteem on indikaatoriks hea asfalteerimise tuvastamisel. Tariston AS-il on väga häid boonuse tulemusi – ühel objektil oli asfalteerimine nii kvaliteetne, et lepinguline maksimaalne summa piir tuli enne ette, kui „kvaliteet otsa sai“.

PARIM OMANIKU JÄRELEVALVE – URMAS KONSAP (BRP INSENERID OÜ)

Urmas Konsap ja BRP Insenerid OÜ omanikujärelevalve meeskond





tegid kolm aastat Kose-Võõbu tee-ehituse objektil sellist inseneritööd, millest iga tellija unistab. Lahendas probleeme, kontrollis tööde kvaliteeti, jälgis lepingute täitmist, oli nõudlik, aga samal ajal tasakaalukas. Eks osaliselt ka seetõttu said Kose-Võõbu objektil tööd ennetähtaegselt valmis ning kvaliteedilt mahaarvamised olid mõlemal objektil marginaalsed.

PARIM PINDAJA – ÜLE OÜ

Üle OÜ jäi silma pindamistöödega Harju ja Rapla maakonnas, kuid ka mujal Eestis. Nende objektidel kvaliteedile järeleandmisi ei tehta ning Üle OÜ meeskond suhtub oma tööülesannete täitmisse äärmiselt professionaalselt, pühendunult ja ülima vastutustundega.

Lisaks kvaliteetsele tööle ja väga heale tööde organiseeritusele, piloteeris Üle OÜ e-veoselehe kasutamist, mis andis taas olulist teavet ja tagasisidet edasiseks.

PARIM LIIKLUSKORRALDAJA – AS SIGNAAL TM

AS-i Signaal TM suurt panust ja pingutusi märkasime Rõmeda-Haljala 2 + 2 teelõigu ehitusel. Kuna teed laiendati olemasoleva tee mõlemale poole ning kogu töö käis samal ajal, kui toimus ka liiklemine, siis tuli

kõik liikluskorralduse muudatused teha kiirelt ja läbimõeldult.

Objekti mehitatus oli ettevõtte poolt väga hea ning oldi valmis vajadusel ööpäevaringselt kiiresti reageerima.

PARIM HOOLDEETTEVÕTE 2020 – ÜLE OÜ

Ettevõtete omavahelises mõõduvõtus, kus analüüsiti tähtaegsasti ületanud puuduseid, mahaarvamisi, perioodiliste ülevaatuste hälbeid ja teekasutaja teateid 1247 infoliinile (vana telefoninumber oli 1510), osutus 2020. aastal kõige paremaks hooldeettevõtteks Üle OÜ Kuusalu piirkonnas.

PARIM PIIRKONDLIK HOOLDEETTEVÕTE 2020 – AS EESTI TEED

AS Eesti Teed Saaremaa meeskond koosneb pikaaegse kogemusega kvalifitseeritud spetsialistidest, kes on korrashoiuvallas ühed oma ala parimad asjatundjad. Sealsed teed on hooldatud kõrgel tasemel, mida väljendab nii tellija kui ka liiklejate rahulolu. Koostöö on olnud sujuv, asjatundlik ja professionaalne. Tegevused on alati plaanipäraselt ellu viidud ning meeskond suudab tagada operatiivse reageerimise ka jooksvate probleemide korral.



**Maanteeameti
teehoiuteenistus
valis 2020. aasta
parimad koostöö-
partnerid, kelle abiga
said tehtud suured ja
olulised tööd.**

Meelis Telliskivi: osakondade organiseeritud töö koroonakriisis jätkus

Maanteeameti liiklusedirektori Meelis Telliskivi sõnutsi pandi tema juhitud liiklus-teenistus koroonaaastast tingitud erilises olukorras päris kõvasti proovile.

TEENINDUSBÜROOD

Teenindusbürood pidid kevadise koroonakriisi saabudes töö ümber korraldama: kord oli võimalik kliente kohapeal teeninda, siis jälle mitte. Kokkuvõttes said teenindusbürood esimese kevadise koroonalaine ja kehtestatud eriolukorra raskustega hakkama ning büroodes oldi aktiivselt valmis kaasa rääkima, kuidas probleeme võiks lahendada. Sobivad lahendused leiti vaatamata asjaolule, et paljud tegevused on üsnagi rangelt reglementeeritud.

Keskenduti e-teeninduse populariseerimisele: praeguseks tehakse veebi kaudu juba 76,71% kõigist sõidukite registreerimisega seotud toimingutest. Seega oli fookuses mobiilsete teenuste arendamine, mis peab lihtsustama avalike teenuste kättesaadavust klientidele ning partneritele.

Büroode töötajad suutsid ennast panna n-ö kliendi kingadesse ja kan-



Meelis Telliskivi
LIIKLUSEDIREKTOR

da hoolt selle eest, et kõik inimesed saaksid koroonakriisis asjad võimalikult väheste aja- ja närvikuluga korda aetud. Oli tunda õlg-õla kõrval ühise eesmärgi nimel töötamise tunnet – tekkis kokkuhoidev ja üksteist toetav meeskond ning nüüd tagantjärele mõeldes oli see väga positiivne kogemus.

TEHNOOSAKOND, SÕIDUKITE REGISTRIOAKOND

Tehnoosakond ja sõidukite registriosakond on teenindusbüroodega kõige tihedamalt seotud ja aitavad teenindusbüroodel toime tulla, seda eriti just ebatavalistes olukordades, mida 2020. aasta rohkelt pakkus.

Tehnoosakond töötas välja süsteemi, milles registreerimisele eelnevat sõiduki kontrolli saab läbi viia ka kliendi saadetud fotode alusel. Selle põhjal saab Maanteeameti töötaja juba akti koostada.

Siiani saadavad kõik tehased oma sõidukite tüübikinnituse informatsiooni pdf-dokumentidena, sõiduki registreerimisel tuleb info põhimõtteliselt käsitsi andmebaasidesse sisestada. Nüüd on mõnede suuremate tehastega jõutud sinnani, et nad muudavad tüübikinnituse dokumendid ehk n-ö sõiduki sünnitunnistuse

elektrooniliseks masinloetavaks dokumendiks, mida ei pea Euroopa Liidu riigis sõidukit arvele võttes enam ümber töötlemata. Seega jääb käsitööna tehtavat dokumenteerimist üksjagu vähemaks.

Kui tehnosakond tegeleb peaaegu alikult tehnilise dokumentatsiooniga, siis registriosakond toetab teenindusbüroosid sõidukite arvele võtmise juriidilist dokumentatsiooni kättesaadavaks muutes. Koroonakriisist tingitud eriolukorras tuli ka neil oma töö ümber korraldada.

Kriisi alguses said kõik sõidukeid piltide alusel registreerida, nüüdseks on sisse viidud mõiste „tunnustatud kasutatud autode müüja”. See tähendab kindlate kriteeriumide täitmist ja kui müüja nendele vastab, siis saab ta fotode alusel sõidukeid arvele võtta. Kes nendele nõuetele ei vasta, peavad sõiduki ette näitama.

EKSAMIOSAKOND

Eriolukorra väljakuulutamise järel eksamite läbiviimine koroonaviiruse tõttu mõneks ajaks peatati ning ära jäi ligi 4000 eksamit. Hiljem tuli see maht mõistagi taastada ning vahepeal pausile pandud eksamite osas uuesti järje peale jõuda.

Seega hangiti eksamineerijatele tõhusad kaitsemaskid ja visiidid, paigaldati autodesse desovahendid ning otsustati, et eksamiautos peavad kõik maske kandma. Kui eksamile saabunud inimesel maski polnud, andis Maanteeameti töötaja talle maski. Niisuguse töökorraldusega püüti eksamitel tagada, et inimesed ei haigestuks.

Üsna olulise osa eksamineeritavatest, ca 2000 inimest, on kaitseväest, seega loodi mobiilne eksamiklass, mille komplekti kuulusid 20 tahvelarvutit. Nii tekkis võimalus korraldada teooriaeksameid väljaspool büroosid.

Samal ajal teeb eksamineerijatele endiselt muret osade autokoolide nõrk õpetamise tulemus ja asjaolu, et oma tegemata töö eest ei võeta vastu-



Oli tunda õlg-õla kõrval ühise eesmärgi nimel töötamise tunnet – tekkis kokkuhoidev ja üksteist toetav meeskond ning nüüd tagantjärele mõeldes oli see väga positiivne kogemus.

tust. Eksamil läbisaamise protsent on mitmete autokoolide puhul lubamatult madal.

Kokkuvõtteks kiidan aga kõiki neid inimesi, kel oli julgust ja tahtmist ka keerulistel hetkedel eksameid vastu võtta ning kes on seda tööd siiani väga hästi teinud.

ÜHISTRANSPORDI OSAKOND

Ühistranspordi osakond pidi koroonaviiruse leviku esimeses laines ümber korraldama kõik Maanteeameti hallatavad ühistranspordiliinid, nii bussid, praamid kui ka siseriiklikud lennuliinid. Sellest sai alguse kriisistaap, mis hiljem laienes kogu liiklusteenistusele.

Ajal, mil üleriigilist kriisi juhtivad inimesed polnud veel ühistranspordi probleemideni jõudnud, asuti tööle selle nimel, et bussijuhid nakusohtu ei satuks.

Võeti vastu otsus, et busside esikud jäävad sisenejatele ja väljujatele kinni, juhid reisijatele pileteid ei müü ja nõnda kehtestati mõneks

ajaks kõikjal Eestis ühteviisi tasuta ühistransport.

Kiiresti pandi kinni lennuliiklus ning Saaremaa ja Hiiumaa vaheline praamiliiklus. Seda tehti just hiidlaste nõudmisel, kuna Saaremaal oli kevadel viiruse leviku epitsenter, Hiiumaa oli aga sel ajal veel viirusest puutumata.

Ida-Virumaal pandi inimeste kuhjumise vältimiseks liinidele lisabusse. Seega otsiti ja leiti lahendusi erinevate piirkondade vajadusi aluseks võttes.

Kevadel jõudis lahenduseni alguses mitmeid probleeme tekitanud Tallinna–Kuressaare lennuliinile operaatori leidmise riigihange. Esimene lend Kuressaare suunal sai teoks 21. detsembril. Kokkuvõttes sai ühistranspordi osakond väljakutsetega väga hästi hakkama.

ENNETUSTÖÖ OSAKOND

Ennetustöö osakond koostas ja pakkus lasteaialastele ja kooliõpilastele ning jalgratturite koolitajatele distantsõppeks teavitus- ja koolitus-teenuste ümberkorraldamise võimalusi, et eriolukorras liiklusteemasid käsitleda.

Lisaks võttis osakond veebikoolituste läbiviimiseks kasutusele Moodle'i keskkonna. Viimasega koos disainiti ümber jalgratturi ABC koolitusmudel – koolitus muudeti kättesaadavaks, osa sellest läks veebipõhiseks, samuti parandati õppe sisu kvaliteeti.

Uuele platvormile viidi veebikeskkond www.liikluskasvatus.ee ja selle tellimiskeskus veebiaadressil liikluskasvatus.ee/et/tellimiskeskus. Loodi ka kaks uut õppematerjali ja korraldati nende tasuta jagamine, et toetada riikliku õppekava liiklusteemaliste eesmärkide saavutamist (Liiklustarga Liiklusmäng ja Aga Mina Liiklen Ohutult veebikeskkond). Teavitus päädis kahe veebiseminariga, millest üks oli suunatud lasteaiaõpetajatele ja teine kooliõpetajatele.



Klienditeeninduse eriline aasta

2020. aasta oli nii eriline, et seda on raske eelmistega võrrelda. Oli teistsugune olukord nii meie riigis kui ka kogu maailmas: arstid õppisid uut haigust ravima, õpetajad distantsilt õpetama ning Maanteeamet kontaktivabalt kliente teenindama.

Kliente käis büroodes kokku 205 069, kuid siia hulka ei ole arvestatud neid, kes said büroosse tellitud dokumendid eriolukorra ajal kätte büroo ukse vahel oleva tooli kaudu või teenindatud e-posti vahendusel. Seda suurem on tänu ja sügavam kummardus meie töötajatele ja klientidele, kes pidasid vastu kevadisele pidevalt muutuvale infotulvale meie töökorralduse kohta.

Klientide teenindamine büroodes

Eriolukorra tõttu katkestati tavapärase teenindusprotsess ning suleti büroode uksed 16. märtsil ning sellest hetkest alates mõeldi iga päev, kuidas pakkuda teenuseid minimaalse kontaktiga. Vahel osutuski kõige keerulisemaks välja selgitada, kellel oli teenust hädasti vaja.

Elutähtsate teenuste tagamiseks oli broneeringute alusel avatud neli suuremat bürood – Tallinn, Tartu, Pärnu ja Jõhvi, kuhu oodati registreerimiseelsesse kontrolli sõidukeid, mille registreerimine oli vajalik eriolukorra lahendamiseks (toidu-, ravimiveo- ja kiirabisõidukid). Samuti jätkati ohtlikke veoseid vedavate juhtide eksamineerimist.

Paralleelselt saadeti büroodesse tellitud dokumendid postiga tee ning sõidukite registreerimismärgid pakiautomaati.

Seejärel töötati ajutise korrana välja sõidukite registreerimiseelse kontrolli ja registreerimise taotluse esitamise koos fotodega sõidukist. Kui esialgu pakuti teenust ainult automüügiga tegelevatele firmadele, siis nädala pärast juba kõigile. Kuna loodus ei oota, hakati ka koheselt tege- ma väljasõite põllumajandusmasinate ülevaatamiseks.

Alguses tegi olukorra keeruliseks isikukaitsevahendite nappus. Kuna keegi ei teadnud, mida järgmine päev toob, siis hoiti korraga tööl väiksemad tööpered, et nakkus ei leviks Maanteeameti sees. Töötati vahetustega: üks vahetus tööl, teine kodukontoris abistades infokeskust nii telefonile kui ka e-posti teel saabunud küsimustele vastamisel. Kui hiliskevadel



Kliente julgustades ja toetades kasutavad nad hea meele-ga e-teenindust ja ei võta bürooteed jalge alla.

muutus olukord rahulikumaks, töötajad olid varustatud kaitsevahenditega ja nende töökohad kaitseklaasidega, avati kõik bürood, kuid kliendil tuli külastusaeg eelnevalt broneerida. Selline olukord kestis maikuu keskelt kuni juuni lõpuni.

Märtsi keskpaigast ärajäänud teooriaeksamite ümberregistreerimine algas mais ning juunis said kõik teooriaeksamile soovijad büroos eksamil käidud.

Ühtlasi kasutati eriolukorda ära selleks, et vahetada välja büroode kaamerasüsteemid. Lisaks said suve ning sügise jooksul uue kuue mitmed bürood: Pärnu, Narva, Jõhvi ning Jõgeva.

Suve lõpus muutus olukord taas tõsisemaks ning seekord nakatusid kahjuks ka meie töötajad. Augusti lõpus oli Maanteeamet sunnitud katkestama klientide teenindamise kaheks nädalaks Rakvere, Narva ja Jõhvi büroodes ning hilissügisel kaheks nädalaks Jõhvi büroos. Seekord oldi pahalase tulekuks valmis, võeti sahtlist kevadised juhised välja ja toimetati suletud büroodes nende järgi. Positiivne on see, et kliendid märkasid pingutusi – rahulolu büroo letitöötajatega säilis (teenindusindeks 88%) ja registreerimiseelse kontrolli töötajatega tõusis 5% (teenindusindeks 76%).

Selleks, et parimatest parimatel teenindajatel oleks kergem tööd teha, jõudis sügisel nende lauale raama-

tuke „Klienditeenindaja A ja O“, mis koondas kõik klienditeeninduse juhid üheks käsiraamatuks. Kui on vaja üle korrata, kuidas teenindada klienti büroos, telefoni või kirja teel, on hea abimees alati võtta.

Klientide teenindamine infokeskuses

Arusaadavalt tekitas möödunud aasta olukord rohkem küsimusi meie klientidele. Kui bürookülastuse numbrid langesid, siis infotelefonile tehtud kõnede arv suurenes eelmise aastaga võrreldes 31% ehk 115 653-lt 151 579-ni ja saadud kirjade arv 16% ehk 80 007-lt 93 087-ni. Sellise mahuga ei oleks infokeskus üksinda hakkama saanud, kui ei oleks abilisi büroodest. Saabunud kirjad ja kõned olid kui kriisi lakmuspaber: ühel nädalal olid kliendid ärritunud, järgmisel trotsi täis ja kolmandal aitas juba huumor.

Kuna paljusid kliente päästis sellel ajal välja e-teenindus, siis saadi kinnitust, et 80/20 printsiip töötab ka siin. Kui 40% klientidest toimetab märkamatuks ning osavalt ise e-teeninduses, siis 40% tuleb tasakesi julgustada ja nende enesekindlust suurendada. 20% on aga põhimõtteliselt eitajad, kelle emotsioonidega toimetulekuks on vaja varuda aega ja kannatust.

Suve hakul mindi üle uuele kontaktkeskuse süsteemile – ühelt poolt pakub süsteem rohkemaid võimalusi klientide teenindamiseks (süsteemil on olemas tehniline võimekus teenindada kliente veebivestluse vormis), teiselt poolt oli tehniliste viperuste tõttu üleminek keerulisem ja aeganõudvam.

Klientide teenindamine e-teeninduses

Maailmas ei ole halba ilma heata. Lõppenud aasta andis võimaluse e-teenindust rohkem esile tuua ja klientidele võimaluse seda rohkem kasutada. E-teenindus töötas kogu aasta vältel täistuuridel ning tänu sellele sai ka ajal, kui büroode

uksed olid suletud, enamus kliente teenindatud.

E-teeninduse toimingute osakaal kõikidest teenustest, mida pakutakse nii büroos kui ka e-teeninduses, tõusis 2020. aastal 76%-le. Hüpe eelmise aastaga võrreldes oli 9%. Kuna omanikuvahetus on üks kõige suurema mahuga teenuseid, siis see kasvas lausa 18% (2020. aastal 69%, aasta varem 51%) ja rahulolu e-teenindusega oli samal tasemel kui eelmiselgi aastal ehk 89%.

Kiirete kriisiarenduste kõrvalt jõuti e-teenindust ka täiendada. Nii saab e-teeninduses teatada sõiduki võõrandamisest, mobiilsete seadmete kasutajaid rõõmustab nende seadme kohalduv vaade ja sisselogimiseks kasutame me riigi ühtset autentimisteenust.

2020. aastal valmisid e-teeninduse kasutamist tutvustavad videod, kus esinevad meie tähed büroodest ja siuosakondadest.

Aasta õppetunnid

Midagi head tuleb ka sellest aastast 2021. aastal alustavas Transpordiametisse kaasa võtta, nimelt teadmine, et kliente julgustades ja toetades kasutavad nad hea meele-ga meie e-teenindust ja ei võta bürooteed jalge alla. Maanteeameti poolt tunnustatud automüüjatele pakutakse ka edaspidi fotode alusel registreerimiseelse kontrolli läbimist ning mõeldakse, kuidas sõiduki registreerimisprotsessi senisest veelgi büroovabamaks muuta.

Suhteliselt rahumeelselt võtsid kliendid vastu registreerimiseelseks kontrolliks aja broneerimise, sest palju mugavam on tulla kohale kokkulepitud ajaks ja saada kiiresti teenindatud, kui veeta tunde büroo parkimisplatsil.

Mis on kõige olulisem – töötajad tundsid sellel aastal tavapärasest rohkem, et ollakse üks meeskond. Need inimesed, kes vastavad telefonile ja kirjadele, teenindavad kliente büroodes ning aitavad teenuseid sisuga täita.

Eksamikeskus: korduseksameid oli vähem

2020. aastal võttis eksamikeskus vastu 36 652 sõidueksamit, millest sõidueksami sooritas 19 412 ja läbimise protsent kõikide kategooriate lõikes oli 52. Esimesel katsel läbis sõidueksami 58% juhikandidaatidest ehk 11 854 inimest ja esimesi eksameid oli 20 254.

Sõidueksam 2020	Eksamite arv	Sooritanute arv	Läbimise %
1. korda	20 254	11 854	58
2. korda	8246	4057	49
3. korda	3974	1827	45
Kokku kõik eksamid	36 652	19 412	52

Muret teeb asjaolu, et B-kategoorias pidime vastu võtma 3661 niisugust korduseksamit, kus loataotleja tuli eksamile 4.–9. korda ja 260 korda tuldi korduseksamile enam kui kümnen- dat korda. Positiivne on see, et selliseid eksameid oli võrreldes eelneva aastaga vähem, aga number on jätkuvalt suur. Siin on oluline autokoolides läbiviidava õppe ja õpetajate kvaliteet ja kõige olulisem lüli selles ahelas on inimene ise, kes kooli läheb.

Aasta alguses ei saanud seoses eriolukorraga ca kaks kuud vastu võtta ühtegi sõidueksamit, ootejärjekorras oli liiksaks tavapärastele eksamisoovijatele veel ca 4000 ärajäänud eksamit, mis suudeti vastu võtta suve jooksul. Suveperioodil

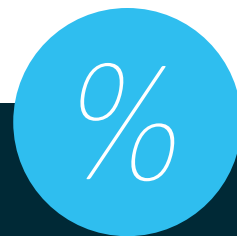
eksamineerijad ei puhanud, lisati hommikusi eksamiaegu ning eksameid võtsid vastu ka eksamiosakonna töötajad. Suve lõpuks oli ärajäänud sõidueksamite paralleeljärjekord likvideeritud ja sellesse andsid suure panuse kaks logistikut, kes selle sasi- puntra öötundide arvelt lahti harutasid.

Eksamile ei tulnud eelmisel aastal 745 isikut ja korduvalt ei ilmunud eksamile 31 inimest, mis tähendas, et need sõidueksami ajad läksid lihtsalt raisku ja kaotasime 124 ühe eksamineerija tööpäeva.

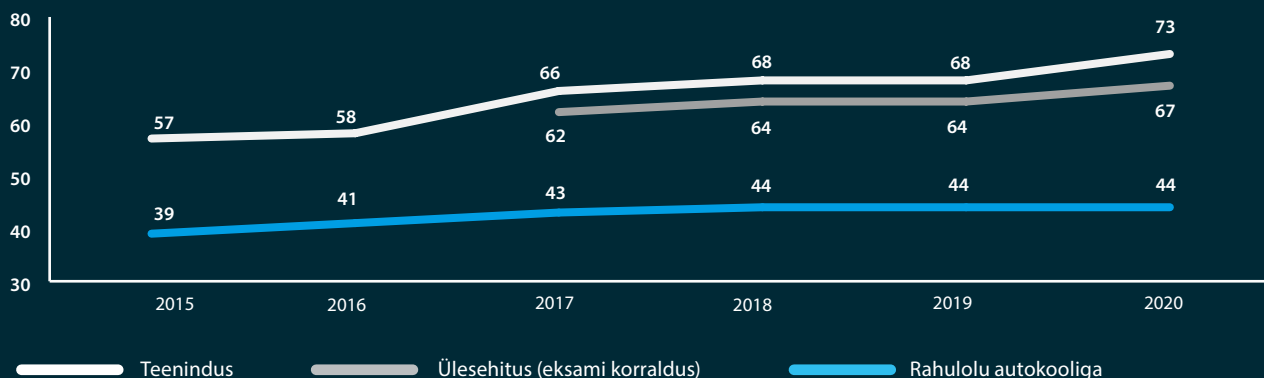
Jätkukoolitus

Suunamaks juhilube taotlemaid inimesi rohkem õppima, seadustati 2020. aasta 1. veebruaril kord, et pärast kolme ebaõnnestumist peab inimene tagasi autokooli minema ja lisatunde võtma. Nii hakkab see toi-





Rahuloluindeks



muma iga kolme eksamikatse järel. Positiivne on see, et uue õppekava järgi õppinute sõidueksamite läbivusprotsent on esimesel eksamil 59%, teisel eksamil 51% ja kolmandal 49%.

2020. aastal oli 1291 inimest, kes käisid koolis lisatunde võtmas. Uuesti kolmandale eksamile on tulnud neist 520 ja neist 44% on eksami sooritanud. Kaks korda on koolis lisatunde võtmas käinud 44 isikut ja neist on eksami sooritanud 46%.

Teooriaeksam

Kurioosne on fakt, et 2020. aastal lõpetas üks naisterahvas teooriaeksami 33. korda läbikukkumisega, konkurentsi pakkus talle meesterahvas, kes sai eksamilt negatiivse tulemuse 25. korda. Kokku võeti 2020. aastal vastu üle 26 000 B-kategooria teooriaeksami, mis on umbes 3000 enam kui 2019. aastal. Vaatamata kevadisele eriolukorrale, mis oluliselt raskendas eksamite korraldamist, võeti 2020. aastal vastu enam teooriaeksameid kui 2019. aastal. Eriolukorra ajal jätkati liiklusteooriaeksamite vastuvõtmist kaitseväes liikuva mobiilse eksamiklassiga ning juba enne eriolukorra lõppemist vä-

hendatud mahtudes (tagamaks ohutust) ka teenindusbüroodes. Pärast eriolukorra lõppu jätkus liikuva klassiga eksamite vastuvõtmine kaitseväes (1200 eksamit), et teooriaeksamit sooritada soovivad inimesed saaksid võimalikult kiiresti teenindusbüroodes sõidueksamile.

Vaided

2020. aastal koostati 276 vaideotsust, mis on 70 võrra rohkem kui 2019. aastal. Kasv on päris märkimisväärne, sest kahel kuul sisuliselt vaideid ei olnudki (eriolukord). Sõidueksamite kohta esitati 259 vaiet, kus see 25 vaideotsusega kas osaliselt või täielikult rahuldati. Teooriaeksamite puhul koostati 17 vaideotsust. Ülejäänud kategooriate puhul jäi koostatud vaideotsuste hulk alla kümne.

Teenusega rahulolu

Eksamikeskuse sõidueksami teenindusega ollakse rahul. Kahjuks pole aga rahulolu autokoolidega eriti kõrge ja rahulolu kasvu ei ole märgata: autokoolide ja seal antava õppe kvaliteedi parandamine on juba järgmiste aastate projekt, selleks teeme koostööd kõrgkoolide ja erialaliitudega.



Suvel eksamineerijad ei puhanud, lisasime ka hommikusi aegu, samuti võtsid eksameid vastu eksamiosakonna töötajad. Suve lõpuks oli ärajäänud sõidueksamite paralleeljärjekord likvideeritud.

Sõidukite kontroll

viidi uutele alustele

2020. aastal tegi Maanteeamet 38 984 sõidukite registreerimiseelset tehnonõuetele vastavuse kontrolli, mida on 19,5% võrra vähem kui 2019. aastal.

2020. aastal hinnati 2997 sõidukit nõuetele mittevastavaks ning sõiduki registreerimiseks tuli puudused kõrvaldada. See näitaja vähenes võrreldes 2019. aastaga 25%. Samal ajal tegid 141 uute sõidukite müügiga tegelevat lepingupartnerit kokku 30 947 registreerimiseelset tehnonõuetele vastavuse kontrolli (edaspidi registreerimiseelne kontroll), mida on 24% võrra vähem kui 2019. aastal. Lisaks sõlmiti 2020. aastal uute sõidukite müügiga tegelevate äriühingutega 32 uut lepingut ja muudeti 18 lepingut.

Eriolukord ja registreerimiseelne kontroll

Tagamaks klienditeeninduse jätkumist eriolukorras tuldi registreerimiseelset kontrolli teenuse osas välja uudse lahendusega. EL-i liikmesriigis registreeritud ja EÜ tüübikinnitusega sõiduki puhul ei nõutud sõiduki füüsilist esitamist ja registreerimiseelne kontroll tehti sõiduki fotode või video alusel. Eriolukorra ajal tehti rohkem kui 75% sõidukite puhul otsus sõiduki kohta fotode alusel. Teenus töötas väga hästi kasutajate puhul, kes on Maanteeameti igapäevased kliendid ehk sõidukite müügiga tegelevad äriühingud. Tulemus osutus niivõrd edukaks, et sama praktikaga otsustati jätkata: loodi sõidukite müügiga tegelevate äriühingute tunnustamise protseduur. 2020. aastal oli tunnustatud sõidukite müügiga tegelevaid äriühinguid 65 ning nad esitasid 2114 registreerimiseelset kontrolli taotlust. Uudne registreerimiseelne kontrolli

lahendus vähendas klientide jaoks oluliselt sõidukite registreerimisele kuluvat aega ja tegi asjaajamise kliendisõbralikumaks. Samuti võimaldas muudatus teenindusbüroode töötajate ressursi paremini kasutada – kontrollija, kes töötab Võrus, saab kontrollida Tallinnas asuvat sõidukit.

Tüübikoodid ja eCoC

Esimest korda kontrollivad ja sisestavad Maanteeameti teenindusbürood ja tehnosakond liiklusregistri andmebaasi sõidukitüüpide andmeid. Nende andmete sisestamisel tekib tehno- või tüübikood. Sõidukite tehnilisi andmeid lisati või muudeti tehno- ja tüübikoodides 16 433 korda.

- Teenindusbüroosse esitatud sõiduki registreerimiseelsete tehnonõuetele vastavuse kontrollakti alusel tehti 5032 tüübikoodi, mida on 2019. aastaga võrreldes 15% vähem.

- 4703 tüübikoodi tehti sõidukite maaletoojate esitatud taotluste alusel, mida oli võrreldes 2019. aastaga 13% vähem.

- E-teenindusse laekunud Euroopa tüübikinnitusega sõidukite eelregistreerimise taotluste alusel tehti 2678 tüübikoodi.

2020. aastal jõuti arendustegevustega eCoC pilootprojekti alustamiseni. Lahendus võimaldab tootjal saata sõiduki tehnilised andmed Maanteeametile masinloetaval kujul. eCoC on elektrooniline tüübivastavustunnistus, mis muutub EL-s kohustuslikuks alates 05.07.2026 toodetud sõidukitele.

Tegemist on elektrooniliste ning kokkulepitud kujul struktureeritud andmetega, seega saab sõiduki tehnilised andmed kiiremini ning ilma täiendavate, inimese sekkumist nõudvate protseduurideta liiklusregistrisse kanda. Esimene sõiduk eCoC alusel registreeriti 08.10.2020. Kokku registreeriti 2020. aastal eCoC alusel 227 sõidukit.

Läbisõidunäidud

2020. aastal liitus Maanteeamet EUCARIS MILEAGE teenusega ja see liidestati liiklusregistri infosüsteemiga. MILEAGE teenusega on liitunud veel Läti, Holland ja Slovakkia ning nendes riigides fikseeritud läbisõidunäidud kantakse nüüd automaatselt sõiduki ajalukku. Lisaks on võimalik kontrollida Soomes, Poolas, Rootsis, Taanis, Leedus ja Itaalias fikseeritud läbisõidunäidu andmeid, kuid need kantakse hetkel registrisse käsitsi.

600 sõiduki (peaaegu kolm korda rohkem kui 2019) puhul tuvastati läbisõidunäidu vähendamist ning avalikustati see info e-teeninduses sõidukite taustakontrollis.

Tehnoülevaatuspunktid

2020. aastal tehti 689 000 tehnoülevaatuset kokku 557 000 sõidukile. Võrreldes varasema aastaga kasvas nii tehnoülevaatusete arv kui ka tehnoülevaatusetele esitatud sõidukite arv 4,7%. Tehnoülevaatusete korduvülevaatuseteid oli 15,17%.

Korduvülevaatusetele suunati varasemaga võrreldes 6,2% võrra roh-

Liiklusregistris 2016.–2020. aastal esmaselt registreeritud sõidukid

Aasta	2016		2017		2018		2019		2020	
Liik	Esmased	sh uued	Esmased	sh uued	Esmased	sh uued	Esmased	sh uued	Esmased	sh uued
Alla 12-meetrise kogupikkusega laev	44	23	37	26	63	39	46	30	69	44
Auto haagis	6754	5566	6900	5825	7345	6184	7122	6069	7570	6356
Buss	414	171	469	212	371	142	440	201	334	223
Jett	92	56	84	68	130	94	126	85	127	95
Liikurmasin	397	311	382	296	377	296	375	289	344	234
Maastikusõiduk	252	129	212	78	219	68	307	128	185	102
Mootorratas ja mopeed	3788	1782	3290	1291	3297	1372	3400	1386	3228	1410
Sõiduauto	47 128	23 020	49 395	25 621	50 432	26 299	52 960	27 579	39 259	19 295
Traktor	721	617	1039	944	1073	973	1288	1152	1251	1109
Traktori haagis	248	222	267	242	275	247	236	224	250	248
Veoauto	9351	5234	9980	5830	10447	6100	9683	5491	7455	3807
Väikelaev	1300	767	1139	705	1179	644	1228	665	1348	725
Kokku	70 489	37 898	73 194	41 138	75 208	42 458	77 211	43 299	61 420	33 648

kem sõidukeid ning tehnöülevaatuse läbinud sõidukite keskmine vanus on jätkuvalt 14 aastat.

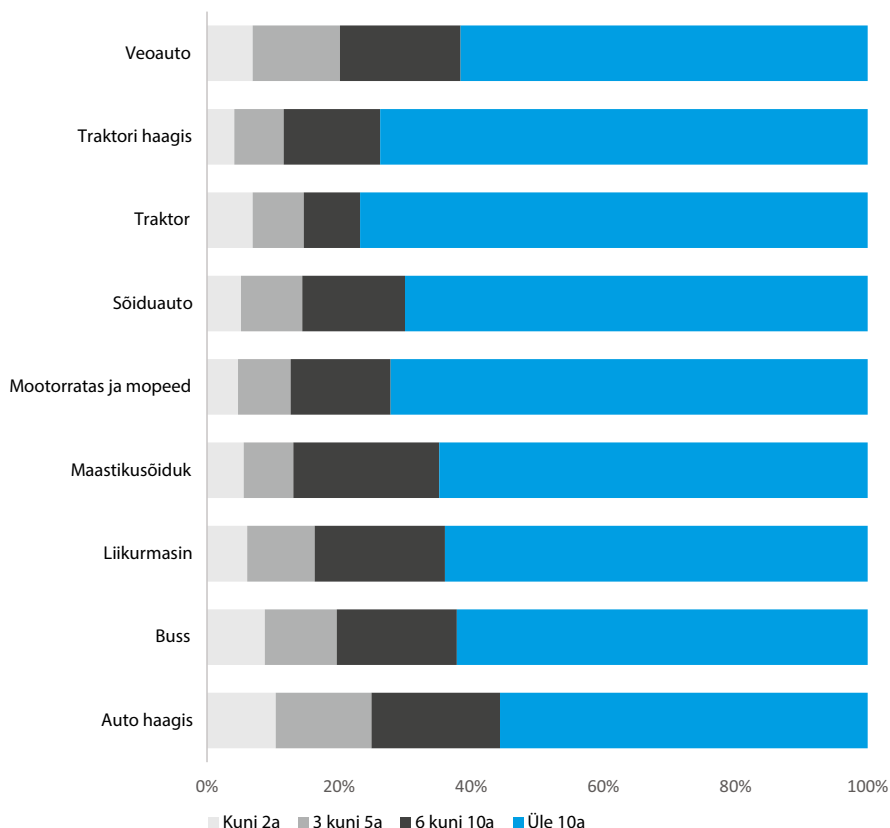
2020. aasta sügisel toimus Eesti Tehnöülevaatajate Liidu eestvedamisel koos Politsei- ja Piirivalveametiga taas tehnöülevaatajate koolitus. Tehnöülevaatajate atesteerimisega seoses toimus 68 tehnöülevaatajate praktilist eksamit, millest vaid kümme ehk 15% olid negatiivse tulemusega. Esimesel korral läbis eksami 85% sooritanutest. Eksamitulemused on varasema aastaga võrreldes pisut muutunud – esimesel korral läbis 2020. aastal eksami 2% vähem inimesi kui varasemal aastal.

Sõidukite ümberehitus, ATP ja EÜ-tüübikinnitus

2020. aastal registreeriti 759 sõiduki ümberehitust. Ümberehituste arv on võrreldes eelneva aastaga tõusnud (kasv 10%). Anti välja 254 ATP (kiiresti riknevate toiduainete rahvusvahelise veo ning selleks kasutatavate eriveokite alane kokkulepe) tunnistust. Lisaks väljastati R-kategooria traktorihagistele, O1-, O2-kategooria haagistele ja komponentidele 41 tüübikinnitust, neist 22 uuele tüübile ja 19 uuele laiendile.

Liiklusregistris arvel olevad sõidukid. NB! Sisaldab peatatud registrikandega sõidukeid.

Seisuga: 31.12.2020



Ühistransporditeenus teenib kasutajailt kiidusõnu

BUSSITRANSPOORT

Maakondlike bussiliinidega sõitis 2020. aastal 17 891 914 reisijat. Võrreldes 2019. aastaga langes see 20% ehk nelja miljoni võrra, seda langust saab seostada koroonaviirusega: inimesed reisisid eriolukorras vähem ja olid kodusemad.

Kuigi bussisõitjate arv langes märkimisväärselt, oli oluline, et maakondlikel liinidel jätkaksid bussid sõitmist. Seega tehti kõik, et liiklemine oleks nii bussijuhtidele kui ka reisijatele turvaline. Näiteks loodi sõidukijuhtide kaitseks busi sanitaartsoon esiuksest kuni esimese istmereani, kuhu reisijaid ei lubatud, ning loobuti neis bussides, kus on rohkem kui üks uks, sõiduõiguse valideerimise nõudest.

Maakondliku ühistranspordiga sõidetakse, et teha sisseoste ning käia tööl või koolis. Vastavalt Maanteeameti maakondliku bussiliiniga sõitnute rahulolu-uuringule on ühistranspordi kasutajad paku-tava teenusega pigem rahul või väga rahul. Kõige enam ollakse rahul as-jaoluga, et sõidupileti ostmine on

Statistika

• Sõitjate arv

Parvlaevad	2 167 682
Lennuk	24 863
Maakonnabuss.....	17 891 914



Tehti kõik, et liiklemine oleks nii bussijuhtidele kui ka reisijatele turvaline: loodi sanitaartsoon esiuksest esimese istmereani ning loobuti valideerimise nõudest.

mugav, rahul ollakse ka sõidupileti hinnaga ning maakonnaliinide usaldusväärsusega.

Uuringu andmetel vajavad arendamist maakonnaliinide ühenduste arv, marsruudid ja ümberistumise võimalused. Nende probleemkohtade lahendamiseks tihendati eelmisel aastal liinivõrku 6% võrra ehk nüüd sõidavad maakonnabussid aastas

43 540 474 kilomeetrit. Selleks, et Eesti ühistranspordiga oleks senisest veel mugavam liikuda, võeti kasutusele uus ja kaasaegne reisiplaneerija, mis on leitav veebiaadressil www.peatus.ee.

Reisijad otsivadki kõige tihedamini bussiliinide sõiduinfot portaalist www.peatus.ee või peatustes olevatelt infotahvlitelt, kolmandana toodi esile portaali t-pilet.ee.

Veebiportaali www.peatus.ee külastati 2020. aastal 9 288 462 korda. Oluline on välja tuua, et 46% uue portaali kasutajatest on sellega kas väga või pigem rahul. 21% kasutajatest andis keskpärase hinnangu ja 24% ei ole portaaliga rahul. Uue portaali peamiste positiivsete joontena tuuakse välja, et info on lihtsalt leitav ning portaali on kiire, mugav ja arusaadav.

LENNUNDUS

Alates 21.12.2020 hakkas Tallinna–Kuresaare suunal lendama NyxAiri 48-kohaline lennuk ATR 42-500. Tegu on suurima lennukiga, mis seda liini senini teenindanud on, nädalas tehakse liinil 12 reisi.

MERENDUS

Maanteeamet sõlmis väikesaarte ja mandri vahelise laevaliikluse korraldamiseks lepingu ettevõttega AS Kihnu Veeteed. Lepingu kohaselt hakkas uus vedaja parvlaevaliiklust korraldama järgmiselt:

- alates 01.10.2020 Kihnu–Munalaid ning Munalaid–Manilaid liinidel;
- alates 02.02.2021 Sõru–Triigi liinil;
- alates 01.06.2021 Rohuküla–Sviby liinil.



Maakonna bussiliinidega sõidetakse kodu lähedalt

2020. aastal viidi läbi maakondliku bussiliiniga sõitnute rahulolu-uuring, kust ilmnnes, et oma elukoha maakonna bussiliiniga on sõitnud 91% küsitletutest ning mõne teise maakonna bussiliiniga 23%. Need tulemused on analoogsed 2019. aastale.

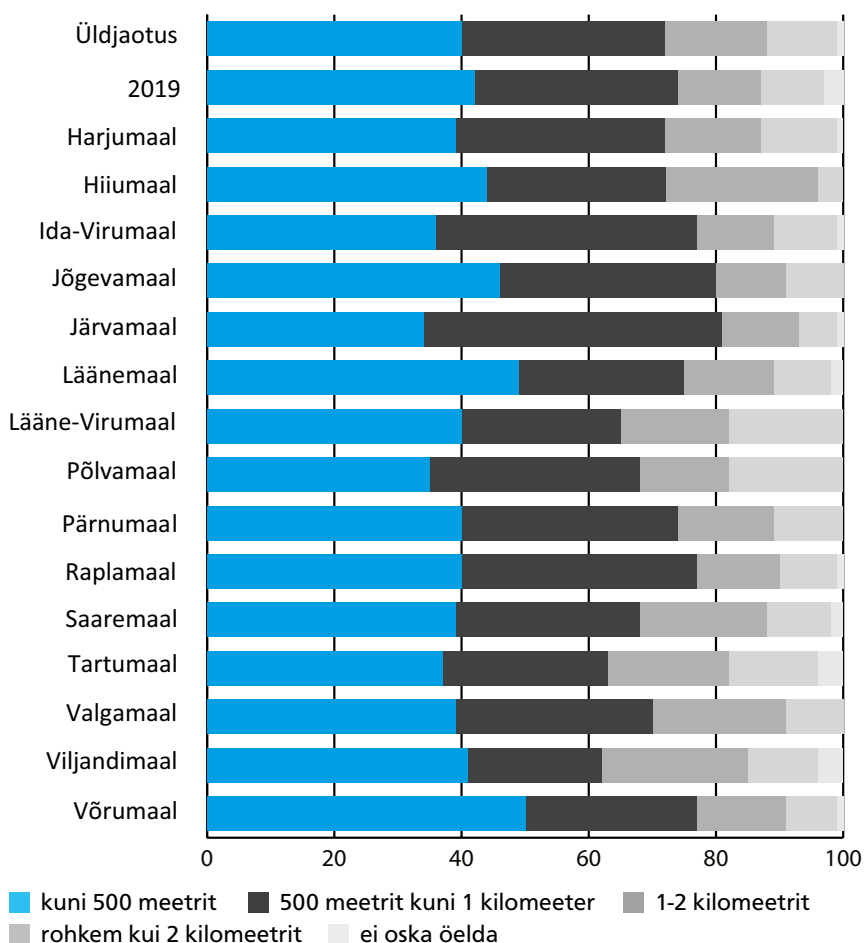
Mõne teise maakonna bussiliinidega sõitjaid on enam Hiiumaa, Jõgevamaa, Raplamaa ja Valgamaa elanike seas. Valdava enamiku jaoks asub maakonnaliini bussipeatus kuni kilomeetri kaugusel. Keskmisest veidi pikemad vahemaad on Lääne-Virumaal, Tartumaal ning Viljandimaal. Ümberistumiste aspektidest loetakse olulisimaks seda, et see toimuks ilmastikukindlates paviljonides. Lisaks peetakse oluliseks, et reisi koguhind ei oleks kallim kui otseliiniga ja et kogu ümberistumisega reisi saaks teha ühe piletiga.

Maakondlike bussiliinide kasutamise üldine sagedus on 2020. aastal analoogne 2019. aastaga: vähemalt kord nädalas kasutab maakondlike bussiliini 28% valimist. Ka linna-liinibusside kasutamise sagedus on analoogne 2019. aastale: vähemalt kord nädalas sõidab nendega 25% küsitlenuist.

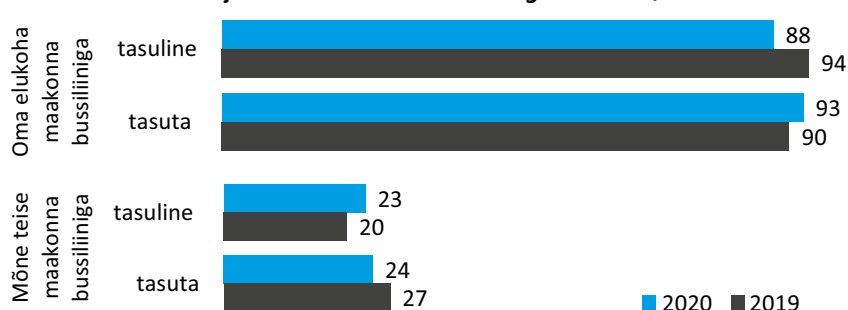
Vähemalt kord nädalas ehk sagedasi maakonna bussiliinide kasutajaid on keskmisest veidi enam Ida-Virumaal, Jõgevamaal ja Lääne-Virumaal, üldiselt on erinevused maakondade lõikes väikesed. Sõiduauto kasutajaid kas ise juhtides või kaassõitjana vähemalt mõned korrad nädalas on 63%.

Peatuse kaugus elukohast

Kui kaugel on maakonnaliini peatus Teie elukohast või alguspunktist, kust oma maakonnaliinile suundute? N=1610



Elukoha maakonna ja teise maakonna bussiliiniga sõitmine, % valimist





Elanikele suunatud liiklus- hariduslikud tegevused

Eestis on liiklusohutuse aluseks nullvisioon, mille neli põhimõtet käsitlevad liiklejale ohutu keskkonna tagamise erinevaid aspekte. Siiski jääb liikleja üheks võtmeteguriks veel pikaks ajaks. Ennetustöö ja liikluskasvatuse eesmärk on toetada liiklejat muutuv keskkonnas ja kujundada tema liikluskäitumist teavitustöö ja liiklushariduse kaudu.

Lapsed ja noored

2020. aastal korraldas ennetustöö osakond 453 lastele ja noortele mõeldud ennetustegevust, millesse oli kaasatud 20 285 last.

Õpetajad

2020. aastal viidi õpetajatele läbi 83 ennetustegevust, milles osales kokku 1961 õpetajat.

Elanikud

Ennetustöö osakond osales elanikkonnale suunatud teavitustegevustes 166 korral, tegevustes osales ca 12 000 inimest.

Politsei- ja Piirivalveameti ennetustegevus kergliiklejatele

2020. aastal viis Politsei- ja Piirivalveamet (PPA) läbi ligikaudu 560 liiklusteemalist ennetustegevust, milles osales ligi 14 000 last ja 3200 täiskasvanut.

Ütlust, et 2020. aasta oli eriline, kuulub tihti. Kuna liiklushariduse ja ennetustöö olulised sihtrühmad (õpetajad, õpilased, eakad) olid koroonaviirusest ohustatud, siis suur osa nendele planeeritud kooolitus- ja teavitustegevusi tuli kas ära jätta või leida uusi lähemisi.

Näiteks lõime liikluskasvatuse kodulehele distantsõppelehekülje ja võtsime kasutusele Moodle'i õpikeskkonna, et eriolukorra ajal kontaktivabalt kooolitusi läbi viia. Esmakordselt korraldasime veebiseminare, samuti töötasime välja uusi õppematerjale ja uuendasime olemasolevaid.

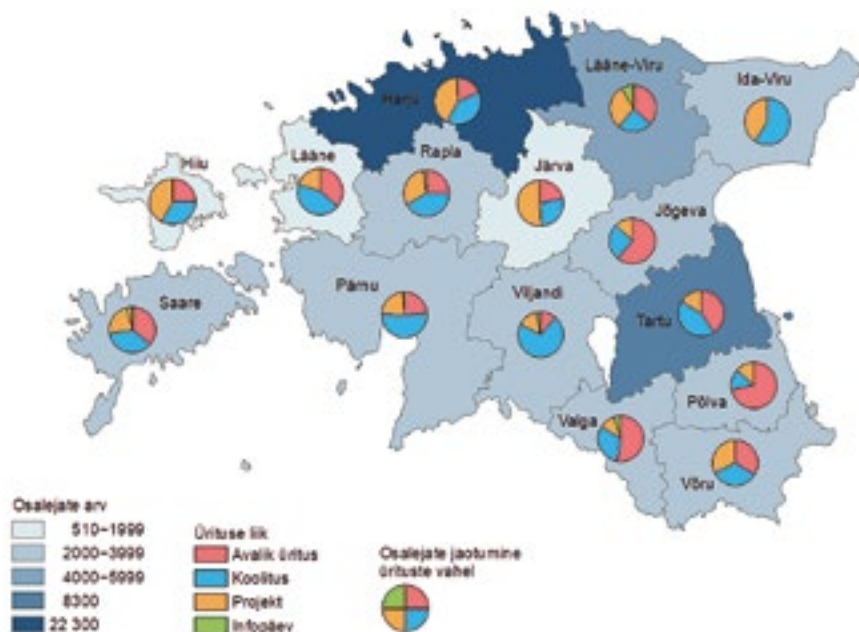
2020. aastal valmis uus e-õppekeskkond **liikluskasvatus.ee**, kust leiab haridusasutustele suunatud tasuta õppematerjalide tellimiskes-

kuse. Lisaks liikluskasvatuse kodulehele jagame uut liiklusharidus- ja ohutusosalast infot liikluskasvatuse Facebooki lehel ning valminud on Maanteeameti, MTÜ Aga Mina ning Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti koostööna veebipõhine õpikeskkond „Aga mina liiklen ohutult”. Veebileht on suunatud eeskätt väikelaste vanematele ja nendega tegelevatele õpetajatele. Sealt leiab olulist liiklusohutusosalast informatsiooni, saab koos lapsega liiklussituatsioone vaadelda ja ohutu liiklemise teemadel arutleda. 2020. aastal külastati lehte üle 25 000 korra.

Kokku korraldas Maanteeamet 702 liiklushariduslikku või ennetustegevust, neis osales kokku 34 159 inimest.



Palju õpetajatele, õpilastele ja eakatele plaanitud kooolitustegevusi tuli ära jätta või leida uusi lahendusi, nagu distantsõppelehekülg.



Maanteeameti liiklushariduslikud ja ennetustegevused maakonniti ja liigiti 2020. aastal.

Liiklusohutuse auhinna võitjad 2020

Maanteeamet tunnustab igal aastal liiklusohutuse auhinnaga parimaid koostööpartnereid, et väärtustada isikuid ja organisatsioone, kes on isikliku eeskuju, tööalase või ühiskondliku tegevusega silma paistnud liiklushariduse korraldamise või liiklusohutuse arendamisega.

- Viru-Nigula Vallavalitsus

VASTUTUSTUNDLIKU ETTEVÕTTE AUHIND:

- SA Narva Linna Arendus

AASTA ÜLLATAJA LIIKLUSOHUTUSES:

- Konverents „Vision Zero for Sustainable Road Safety in the Baltic Sea 2019”
- Rahunemispeatus Eesti teedel. Võidab minuti, kaotad tunni!

LIIKLUSOHUTUSE EESKUJU:

- Raul Annuka, Põhja prefektuuri korrakaitsebüroo liiklusjärelvalvekeskuse kohtuesindusgrupp, vanemväärtemenetleja

LIIKLUSOHUTUSE KOOSTÖÖPARTNERI AUHIND:

ÜLERIIKLIK:

- Ylle Tampere, Accelerista vastutav väljaandja
- Ain Saare, Operation Lifesaver Estonia graafiline disainer
- Triinu Uibolet, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järlevalve Ameti peaspetsialist

PÕHJA REGIOONIS:

- Kätlin Murre, Põhja prefektuuri

Lääne-Harju politseijaoskonna piirkonnagrupi noorsoopolitseinik

- Kristel Põhjala, Lääne prefektuuri Rapla politseijaoskonna piirkonnagrupi noorsoopolitseinik

LÕUNA REGIOONIS:

- Lõuna prefektuuri Tartu politseijaoskonna Jõgeva piirkonnagrupp

IDA REGIOONIS:

- Ivika Abner, OÜ Keerub teenuste juht

LÄÄNE REGIOONIS:

- MTÜ Pärnumaa Ühistranspordikeskus

LIIKLUSOHUTUSE SÜNDMUSE AUHIND:

- Põhja regioon: Rapla ÄKK
- Lõuna regioon: Kirjastus Maurus OÜ
- Lääne regioon: V.Õ.M.M.

LIIKLUSOHUTUSE ÕPETAJA AUHIND:

PÕHJA REGIOONIS:

- Jaanus Madissoo, OÜ Autosõit Põhja piirkonnajuht, teooria- ja sõiduõpetaja
- Pilvi Pregel, Rapla Vesiroosi Kool, klassiõpetaja

LÕUNA REGIOONIS:

- Aive Zirk, Nõo Põhikool,

sotsiaalpedagoog, liiklusõpetus

- Eva Tammemägi, Konguta Kooli 6. klassi juhataja, sotsiaalpedagoog
- Gunnar Taras, OÜ Autosõit teooria- ja sõiduõpetaja
- Ülke Vatman, Tartu lasteaia Meelespea õpetaja

IDA REGIOONIS:

- Svetlana Lisina, Kohtla-Järve lasteaia Pääsuke õpetaja
- Elena Chistyakova, Kohtla-Järve lasteaia Aljonuška õpetaja
- Külli Tropp, Rakvere Gümnaasiumi klassiõpetaja

LÄÄNE REGIOONIS:

- Sirje Laidma, SA Tartu Kiirabi, Punase Risti Viljandimaa seltsi esmaabikoolitaja
- Hiie Tamm, Hiie Koolitus OÜ koolitaja-nõustaja
- Rita Pomber, Viljandi Avatud Noortetuba, noorsootöö projektijuht

ERIAUHINNAD:

Inimelude päästja 2020:

- Lilli Tarakanov

Panus liikluskasvatustöösse:

- Raul Rom, Maanteeameti strateegilise planeerimise osakonna liiklusekspert
- Urve Sellenberg, Haridus- ja Noorteameti büroo juhataja

Eesti Maanteemuuseumi rekordaasta

**2020. aasta oli maantee-
muuseumile rekordaastaks
– muuseumit külastas 40 000
inimest. See on suurim külas-
tajate hulk 20 tegutsemisaasta
jooksul. Hea meel on tõdeda,
et teede ja liikumisajaloo hu-
vilisi on nii palju.**

Ladade sünnipäev ja paraad muuseumi-
õuel kujunes väideta-
valt selle automargi
suurimaks kokkutule-
kuks vähemalt viima-
se 30 aasta jooksul.

Suur külastajate number aastal 2020 üllatas seda enam, et muuseum oli sarnaselt teistele kultuuriasutustele kevadel koroonaohu tõttu kaks kuud külastajatele suletud.

Suvehooaja avasime maikuu keskel olukorras, kus tuli rakendada tavapärasest suuremaid ettevaatusabinõusid ja kinni pidada valituse kehtestatud koroonareeglitest. Eks oli ka väike hirm teadmatuse ees – kuidas suudame hoida nii oma töötajaid kui ka külalisi. Saime hakkama ja tänu hästi läbi mõeldud kommunikatsioonile kujunes maanteemuuseumist avalikkusele ka justkui positiivne näide asutusest, kus saadakse ühiselt keerulistest aegadest üle.

Külastajate suurt huvi mõjutas kindlasti seegi, et täitus esimene täishooaeg 2019. aastal valminud uue masinahalli näitusel „Masinate valitsemine“. Uue hoone avara näitusekeskkonna võimalused sobisid hästi ka koroonasuve oludesse. Näitusehalli multifunktsionaalne liikluskasvatuse ruum tõestas ennast üle ootuste paindliku ja sobiva ürituste korraldamise kohana. Mitmed eksponaadid, programmid ja teenused said kogunenud kogemuste toel sujuvama ja külastajasõbralikuma lahenduse.

Lada juubel rekordpäevaks

Selle, et tegu on siseturismi jaoks hea aastaga, saime muuseumis selgeks pärast jaanipäeva – külastajate numbrid küündisid päevas isegi kaheksasajani. Tõelise külastajarekordini jõudsimeni jõudsimeni
25. juulil,

kui muuseum tähistas oma 20. sünnipäeva ja VAZ 2101 ehk Lada juubelit. Pidupäeval oli fookuses nõukogude rahvaauto Lada ja nii jõudis muuseumisse 230 masinat, enamik Eestist, aga ka Lätist, Soomest. Päeva jooksul külastas muuseumi üle 2000 inimese.

Ladade kokkutulekul vahetasid sõidukiomanikud nii omavahel kui ka külalistele muljeid, lugusid ja ka masinaosi. Külastajatele toimus erinevaid mõõduvõtmisi ja töötube. Selle päeva giidituurid keskendusid just nõukaaja masinatele ja Nõukogude Eesti garaažikultuurile.

Edukas mälestuste kogumine

Päevale eelnenud mälestuste kogumise aktsioon oli ootamatult edukas, kuna üsna kitsas ja konkreetne teemapüstitus tõi lühikese aja jooksul suure hulga mitmekesiseid materjale paljude Nõukogude Eesti autokultuuri uurimisküsimuste kohta.

Kahe nädala jooksul jagas oma lugusid, fotosid ja muid materjale 45 inimest. Jagatud materjalid olid liigilt ja laadilt väga erinevad. Oli pikemaid eluloolisi jutustusi, lühidaid mälestuskildude kirjeldusi ja anekdoote. Jagati enamasti perekonnafotosid, kuid ka nõukogudeaegseid reklaam- ja pressifotosid. Muuseumi kogusse lisandus üks autoreisialbum 1970ndatest. Seni on muuseumil neid olnud väga vähe. Vähem uuritud teemadena lisandusid lood kaasaegsest autohobidusest ja nõukogude autosektoris tegutsenute perspektiiv valdkonna toimimisloogikale ja defitsiidivõrgustikele. Kogutud mälestused on heaks jätkuks muuseumi senisele uurimistööle autoostulugude ja laiema nõukogude autokultuuri vallas.



See päev valiti ka Eesti muuseumide aastaauhinna nominendiks. Võitjad kuulutatakse välja 2021. aasta juunikuus.

2020. aastal pälvis sarnase tunnustuse ka V laste liikluskonverents. Liiklushoiakute kujundamine ja liiklusajaloo uurimine on üks maantee-muuseumi töövaldkondi. Tavapäraste haridusprogrammide kõrval oleme kasutanud laste jaoks pisut harjumatu formaati – konverentsi 3. klasside õpilastele. Konverentsil osales 60 õpilast üle Eesti koos nende õpetajatega. Sel korral keskendusid töötoad ja ettekanded kõrvalistele tegevustele liikluses, raudteehutusele ja eriti liiklusrühmale. Eeldame, et konverentsil kuuldu ja omandatu antakse edasi klassi- ja koolikaaslastele. Ka on selles vanuses lapsed eeskujuks ja „knopkaks“ oma vanematele õigete liiklusvõtete kasutamisel.

Välialad uuenesid ja täienesid rehvinäitusega

Hooaja alguses uuenes muuseumi välialadel olev liikluslinn. Nüüd on lastel võimalik uutel elektri- ja mehaanilistel masinatel esmaseid liiklusvõtteid omandada mini-Tartus, sest liikluslinna „tänavapilt“ on pil-distatud pea täies ulatuses Tartus.

Hooaeg tõi täienduse ka mujal. Koostöös Teede Tehnokeskusega valmisid välinäitusekeskkonna „Teeaeg“ taktiilsed epoksiidteede läbilõiked ning masinahalli teedelabor, mis aitab tee-ehituse põnevaid nüansse tutvustada tulevastele teemeistritele. Laboris saab külastaja ise käsi kruusaseks tehes teada, miks me teed on sellised nagu nad on ja milliseid teste nende kvaliteedi kontrolliks tehakse. Teede läbilõiked ilmestavad, kuidas meie teede ehituskvaliteet on arenenud.

Ajaloolises teeruumis voogelnud hooajanäitus „Rehvilugu“ ratas-te ja rehvide ajaloo suutis tabada aktuaalseid valupunkte, viidata ka rehvide keskkonnaprobleemidele ja tutvustada märkamatu ent olulist tarbeeset liikleja argipäevas mitme

põneva ja ootamatu nurga alt. Nii sedastas ka žürii XXI Eesti Muuseumide Festivalil, kui maantee-muuseumile „Rehviloo“ eest esikoht määrati.

Rehvide ajaloo teemale oli pühendatud ka teine muuseumi poolt korraldatud konverents, kus kõneldi nii rehvide minevikust, olevikust kui ka võimalikest tulevikuaurengust.

18 näitust ja sadu uusi museaale

Aasta jooksul valmistati muuseumis 18 näitust, nende seas oli nii lühiajalisi hüpknäituseid, virtuaalnäituseid ja põhiekspositsiooni täiendusi. Muuseumikogus oli aasta lõpuks 43 813 museaali, aastaga võeti vastu 273 uut museaali. Kalleim soetus oli 1934. aasta Citroen 7CV, mis hakkas täiendama muuseumi masinahalli püsinäitust kui märk EW autostumisest.

Muuseumikogusse lisandus 411 teepassi ja passi lisa aastatest 1947–1990, mis varem olid salastatud. Passi lisad sisaldavad maanteel asuvate sildade, truupide ja bussipaviljonide ning maantee ääres asuvate tsiviilehitiste andmeid.

Muuseum algatas suurprojekti, millega 2023. aastaks taastatakse 1948. aastal Paides insener Arnold Volbergi juhtimisel ehitatud teehövel V-1. Tegu oli NSV Liidu esimese autogreideriga. Neid toodeti omal ajal vaid 122 tükki, kuid teadaolevalt pole tänaseni säilinud ühtegi. Koostöös teenekate teedeinseneride ja Järva-maa Kutsehariduskeskuse õpetajate ning tudengitega soovitakse valmis saada V-1 järjekorranumbriga 123.

Võib öelda, et muuseum kogub ka tulevikku. Omapäraste esemete hulka võib lugeda tulevikumasinaid: ekspositsioone hakkasid täiendama 2013. aastal NASA võistlusteks Eestis valmistatud kuukulgur Äke, üks esimesi firmas Starship valmistatud pakiroboteid ja esimene Eestis seeria-viisiliselt Comodule OÜ-s toodetud elektritõukeratas Tuul.

Nendest osadest saab 1947. aastast pärit jooniste abil kolme aasta pärast valmis teehövel V-1. Märgiline masin Eesti tee-ehituse ajaloos.



Külastajate suurt huvi mõjutas kindlasti seegi, et täitus esimene täishooaeg 2019. aastal valminud näitusel nimega „Masinate valitsemine“.

Meie inimesed: *teed, mis liidavad ja viivad edasi*



Aasta 2020 oli suurte kohanemiste, muutuste läbimõtlemise, enda uue rolli otsimise aasta.

Annika Kitsing



Täna antakse eksami sooritajale palju andeks, kuid kindlasti ei anta andeks liiklusohtlikke vigu.

Tarmo Vanamõisa



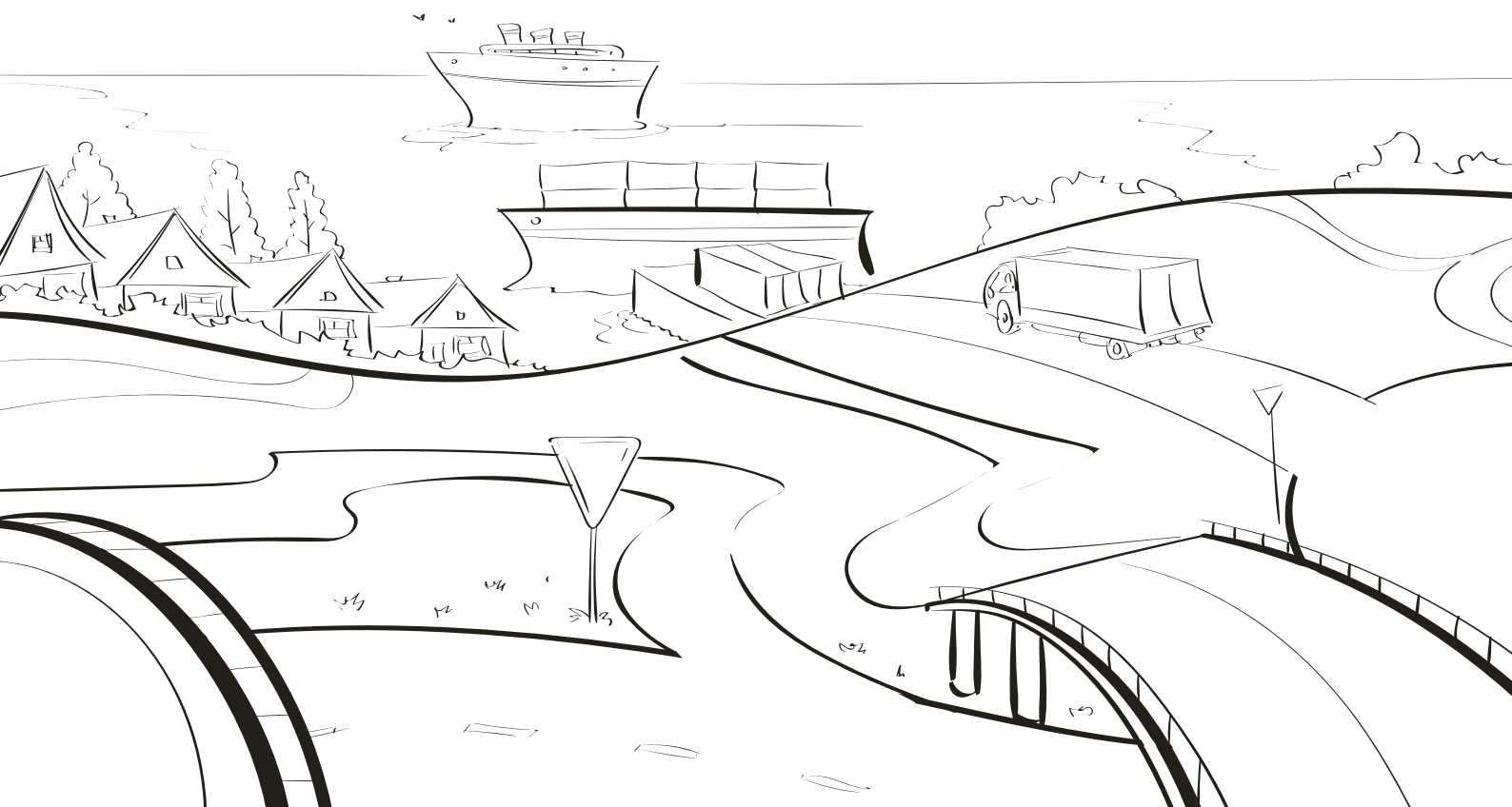
E-teenused on aidanud ka neis olukordades, kus büroodel oleks raske klientide massiga toime tulla.

Tatjana Portnova



Liikluskasvatus on otsata ja ääreta töö, mida ei ole kunagi üleliia ning mis ei saa kunagi valmis.

Raul Rom





“

On olukordi, kus liiklejale võiks jääda rohkem vastutust ise otsustada, aga ka kohti, kus tuleb seada reeglid.

Andrus Prükk



“

Alati on ootused teedevõrgu arendamisele suuremad kui majanduslikud võimalused.

Hannes Vaidla



“

Uued tehnoloogiad ja materjalid peaksid efektiivselt lahendama suurema liiklustihedusega seotud probleemid.

Tõnis Tagger



“

Loodusega võidelda ei saa, loodusega tuleb kohaneda ja loodusest üleolekut ei nõuta ka teehooldajatelt.

Rain Hallimäe



“

Oleks hea, kui Eesti inimene saaks oma maa piires sõita ühe kaardiga ühest riigi otsast teise.

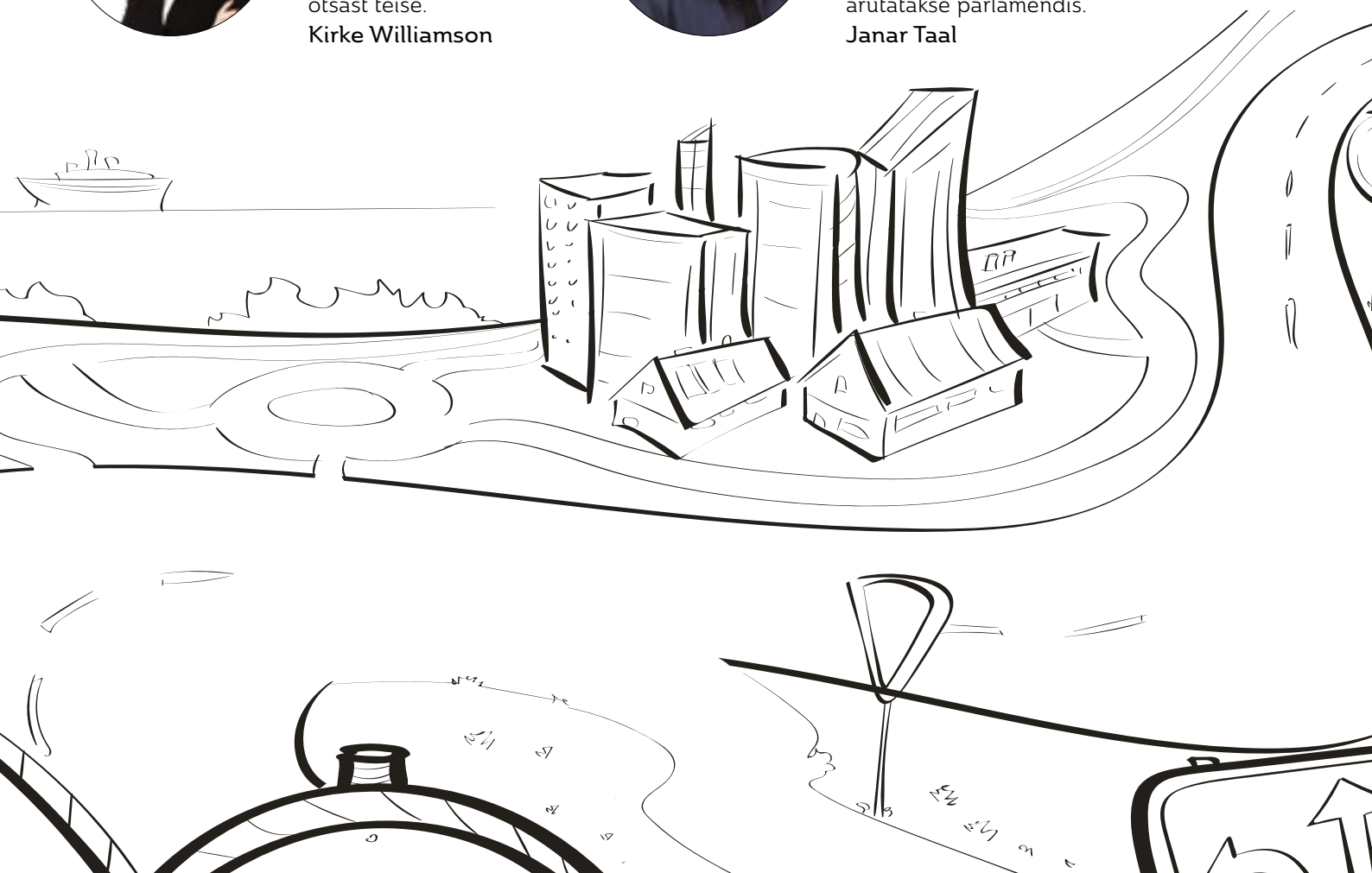
Kirke Williamson



“

Põhjamaades vaadatakse teedehituse plaanides pikemalt ette kui Eestis, suuri projekte arutatakse parlamendis.

Janar Taal



Annika Kitsing:

iga muutus on väljakutse

Maanteeameti personaliosakonna juhil Annika Kitsingul on selja taga aasta, mille sarnast enne nähtud pole: organisatsiooni koroonakriisiga kohanemine ja ümberkorraldused, sügisese laine saabudes uued ümberkorraldused, samal ajal vajasis tähelepanu Transpordiameti loomise seotud suured muutused.

„Mõtet ühendada kolm asutust – Maanteeamet, Lennuamet ning Veeteedeamet – on mõeldud nii meie asutuse sees kui ka riigis laiemalt juba pikemat aega, ent 2019. aasta lõpus sai plaanidest konkreetne kava,“ meenutab Annika Kitsing. „Asutuste ühendamise võtab aega kuid ja aastaid, sest üks asi on juriidilis-formaalsed ettevalmistused, teine ja olulisem on aga saavutada ühine hingamine ja kokkulepitud eesmärgid.“

Ühinemisega seotud meeskondadel tuli lühikese aja jooksul paika panna uue ameti struktuur, meeskonnad ja ülesannete esialgne jaotus, vadata üle teenuste toimimine, sõlmida juhtidega koostöö jätkamisega seotud kokkulepped, alustada asutuste motivatsioonipakettide ühtlustamisega, panna paika uue ameti töökorralduse rutiinid, leida ühisosa organisatsioonikultuurides, mõelda selgeks miljon pisiasja. „Paberil on kõik lihtne, kuidas aga ideed tööle hakkavad, seda näeme varsti,“ teab Kitsing.

Ettevalmistuste aasta

Aasta 2020 ongi Maanteeameti tema sõnusti olnud suurte kohanemise aasta, muutuste läbimõtlemissaasta ja enda uue rolli otsimise aasta. „Iga muutus on väljakutse,“ teab Annika Kitsing. „Suuri muutusi on



Aasta 2020 oli suurte kohanemiste, muutuste läbimõtlemissaasta, enda uue rolli otsimise aasta.

meil ka enne olnud: kui kooolitusjuhi-na tööle tulim, tehti algust teehoolde erastamisega, alustati organisatsiooni regioonide reformimisega. Olen Maanteeameti töötanud 18 aastat ja näen, et muudatused ongi areneva ja uute vajadustega kohanema organisatsiooni igapäevaelu osa. Enam ei uurita, millal muudatused lõpevad, et saabus töörahu – oleme õppinud olema paindlikud, kohanemisevõime on algusaegadega võrreldes kordades kasvanud.“

Annika Kitsing räägib, et kui gi oleme harjunud muutustega oma tavapärastes tehoiu ja liiklusega seotud valdkondades, tuleb leida uut-moodi sünergia uute valdkondade



vahel: „Oleme kõik ühinemise ettevalmistuste käigus kogenud hirmu-suuri silmi, mis muutnud toanurka tekkinud süütud varjud kurjakuulutavaks. Kõik, nii ebaõnnestumised kui ka suured võidud, saavad sündida ikka inimeste omavaheliste suhete pinnalt. See, et ka uues organisatsioonis on ees ootamas sarnased inimesed sarnaste ootuste ja sarnaste hirmudegagi, on ühistel koolitustel ja kohtumistel juba selgeks saanud ja meid omavahel lähedasemaks muutnud. Me mõtleme tegelikult ühtmoodi ja soovime teha head koostööd.“

Annika Kitsing usub, et lõpuks hoiavad mõõdukad muudatused vaimu värske,aju trimmis ega lase meil langeda mugavustsooni – on ju muutused elu loomulik osa, Maanteeamet osa riigist ja nii nagu areneb riik, areneb ka organisatsioon. Nagu igas asutuses, on Annika Kitsingu sõnusti ka Maanteeameti neid, kes otsivad tööturul uusi väljakutseid ja uusi tööandjaid, ent üldiselt on inimesed siiski organisatsiooni ja enda arenguga selles rahul. Loomulik inimeste liikumine ja verevahetus peabki olema, et uued, värsked ideed ja kogemused saaksid tulla ja omakorda kaasa aidata meie arengule. „Suur kompliment on see, et järjest enam tahetakse ringiga ka tagasi tulla. Käiakse teistes asutustes ja ettevõtetes ning siis saadakse aru meie atraktiivsusest. Ilmselt on Maanteeamet midagi õigesti teinud, kui inimesed tahavad oma meeskondade ja juhtide juurde tagasi pöörduda,“ rõõmustab ta.

Aasta-aastalt kasvab ka juhtide roll, juhte hinnatakse ja nad teevad endi ja oma meeskondadega tööd. Kui varasemalt oli juht rohkem spetsialisti rollis, siis nüüd on üha rohkem suund sinna, et meeskonda juhiks inimene, kes tahab ja suudab inimesi motiveerida ning valdkonna arengut juhtida. „Mõtlemise paradigma on aastatega muutunud – juht kui liider, suunaja, tagasisidestaja, julgustaja, arengu toetaja. Tundub, et see murrang mõtlemises on õnnestunud,“ sõnab Kitsing.

2020. aastal oli terve riigi jaoks oluline märksõna koroonaviirusest põhjustatud eriolukord ja kaugtöö. Selles vallas sai korralikud tuleristsed ka Maanteeamet.

Kaugtöö õppetunnid

„Oleme ka omaltpoolt uurinud, kuidas inimesed toime tulevad ja millist tuge nad organisatsioonilt ootavad. Distsantsilt töötamine on psüühikale väljakutse. Ka aasta lõpus töötasime kodukontorites, ent üldiselt tundub, et täna on pinge väiksem ja probleeme vähem, ju on inimene hästikohanev loomake,“ teab Annika Kitsing. „Tegelikult kartsime kaugenemise ja vähenenud vahetute kontaktide tõttu tõsisemat psühholoogilist kollapsit ja tööst distantseerumist, mida õnneks ei tulnud, mõne eriti usina ja kodus töötamist nautiva inimese puhul on hoopis oht, et töötegemisega minnakse liiale.“

Ka juhid on tänaseks õppinud tööruutini parajaks timmima, nii ei korraldata enam suures mahus pikki veebikoosolekuid, sest kevadine kogemus näitas, et need muutusid väsitavaks ja vähe kasu toovaks.

„Personalitöös on väga oluline osa koolitustel ja inimeste arendamisel. Tõsine peamurdmine oli leida tasakaal veebipõhiste arendustegevuste pakkumise osas. Teenusepakkujadki on suve jooksul oma keskkondi ja programme ning meetodikaid kohandanud, nüüd on juba veidi lihtsam otsustada, milliste kompetentside arendamiseks tasub pakkuda veebipõhiseid koolitusi ja millal jätta ootama piirangute möödumist. Aga üks veebimaailm on üldse pisut sürrealistlik, kui peab päeva jooksul ühest veebiriiumist teise imbuma, oskuslikult teleporteeruma ühest koolitus- või koosolekuriiumist ja grupitööst teise, aeg-ajalt ruumide vahel „ustega“ eksides ja imestades, miks kolleegi ei ole, auditoorium on vale või miks teispoole ekraani vaatab vastu maikasärgis ja sakris juustega end koduselt tundev kolleeg,“ naerab ta. Suur väljakutse on kodus-



Mõõdukad muudatused hoiavad vaimu värske ega lase meil laskuda mugavustsooni, on ju muutused elu loomulik osa.

töötamine olnud väikeste lastega töötajatele. „Ühe valdkonna juhi poolt tuli isegi ettepanek nimetada aasta tegijaks meil kõik need lapsevanemad, kes kevadel ühitasid töö- ja pereelu, kes pidid hakkama saama nii tööülesannete kui ka väikeste lastega ja õpetama samal ajal oma algklassides õppivaid koolilapsi. Neilt võeti küll seitse nahka,“ räägib Annika Kitsing.

Lisaks anti koroonaaasta lõppedes tänusõnad edasi Maanteeameti kolme teenistuse tugevamatele tegijatele ja märgiti ära kõige suurepärasemad teod, tunnustati aasta eksamineerijaid ja klienditeenindajaid ning kirsiks tordil oli kolleegide poolt silmapaistvatele kaaskolleegidele tehtud kummardus – tunnustus, mis kuulub töötajale, kes on jäänud kaasvõitlejatele millegi poolest silma, olgu oskuseks siis omakasupüüdmatu IT-teadmine, mis lubab kolleegile appi tõtata või kriisi lahendamiseks näpistatud öö- ja unetunnid. „Ouline on märgata, tunnustada ka õhinapõhisust, altruismi, empaatiat ehk teisisõnu inimest, kes teeb rohkem kui oodata osatakse, on ühiskondlikult aktiivne, vallutab maailma tippe mõne huvitava hobiga või oskab lihtsalt õigel hetkel abikäe või hea sõnaga toetada,“ usub Annika Kitsing.

UUS ALGATUS: INSPIRATSIOONIHOMMIKUD

Terve 2020. aasta kokkuvõtlik edulugu Maanteeametis on ka uus loengusari, mille pealkiri on „Inspiratsioonihommikud“. Kuna algsest plaanist ühises ruumis kohtuda asjaolude sunnil midagi välja ei tulnud, kolis koolitussari veebi, kuhu igal kuul tuleb oma mõtteid ja kogemusi jagama mõne valdkonna arvamusi ja ekspert – olgu siis tegu kultuuri, juhtimise või majandusega, mõte on kuulajateni tuua erinevate elualade kogemusi.

„Tore on see, et virtuaalruumi saame kutsuda osalema rohkem inimesi kui muidu saali mahuks, nüüd mahuvad meiega koos osa saama ka Lennuameti, Veeteede Ameti ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi inimesed ning saavad ka omavahel tutvavaks,“ rõõmustab Annika Kitsing.

Koroona on toonud teisigi algatusi, mis tavaoludes ilmselt kunagi sündinud ei oleks – ära jäid nii pikalt ettevalmistatud suvepäevad, sünnipäevapidu kui ka detsembrikuine gala – ent teoks sai mängufilmi väntamine, mis oma sürrealistlikus teekonnas võtab kokku Maanteeameti viimase gala ideed. „Saime seda kõik samal ajal kodudes vaadata. See film pole küll tavalisele keskmisele maitsele mõeldud keskpärane tulemus. Lavastaja Uku Uusberg lasi oma kunstnikuvaimul lennata ja tema julged ideed lubasid sündida millelgi sellisel, mida pole enne tehtud ja mida tõenäoliselt ka ei tehta,“ on Annika Kitsing tehtu üle uhke.

Positiivse algatusena tuleb kiita ka nn liiklussaadikute ideed. Maanteeameti rolliks on olla eeskuju turvalise liikluskeskonna loomisel ja seda põhimõtet tutvustavad ka Maanteeameti töötajad oma eeskuju kaudu. „Rääkida liiklus-teadlikkusest lapse koolis või lasteaias, sõpruskonnas, käituda ise liikluses korrektselt – see on fookus, millele oleme viimasel ajal keskendunud. Et meie inimesed ei ületa kiirust ega söö roolis hamburgerit, see võiks olla osa nii meie töötajate DNA-st kui ka uue loodava Transpordiameti DNA-st,“ võtab Annika Kitsing teema kokku.

Lisategevus motiveerib ja aitab ennast arendada



Eksamite vastuvõtmine annab ka põhitööle lisandväärtust, võimaldab igapäevarutiinist välja saada ja nii ka põhitööle kaasa aidata.

Arvamus

Robert Rimm, Maanteeameti ehituse ja teenuste järelevalve osakonna spetsialist

Maanteeametis on hästi korraldatud ja avatud suhtlemine ning kui mõnel töötajal tekib mingi idee, võib sellest julgelt rääkima minna. Esitatud mõtteid ei hakata kohe kritiseerima ja kui siis ikkagi ilmneb, et neid ei saa töösse võtta, siis põhjendatakse ka ära, millised on need põhjused, miks ei saa. Kõigepealt aga püütakse ikka leida mingi ühisosa pakutud idee ja juba toimiva töökorralduse vahel. Kui inimene on ise aktiivne, siis tekivad tal ka võimalused ennast mitmekülselt rakendada.

Mina võtan lisaks põhitööle ka eksameid vastu. Minu puhul annab eksamite vastuvõtmine ka põhi-

tööle lisandväärtust ja võimaldab igapäevasest rutiinist välja saada. Sain pärast kooli lõpetamist ja eksamineerija kvalifikatsiooni omandamist meeldiva toetuse osaliseks – pakuti võimalust asuda oma teadmistega riigieksameid teostavaleksamiosakonnale appi, et ühest küljest enda õpitut teadmisi rakendada, teisalt aga eksamile soovijate järjekordi vähendada. Otseselt need tegevused teineteist ei täienda, aga eksamineerijal võivad tekkida teatud tähelepanekud autokoolide suhtes, millele siis nende järelevalves võiks rohkem tähelepanu pöörata.

Kindlasti aitavad erinevad tegevused enda suhtlemist arendada, õppida ennast paremini väljendama, sest eksamil peab kõik olema korrektne, samuti ei saa ka enda põhitöös eksimusi lubada.

Raul Rom: *ohutust aitab tagada järjepidev teavitustöö*

Pea Eesti taasiseseisvumise alguspäevist Maanteeameti liikluskasvatuse edendamise-
ga tegelenud Raul Rom nime-
tab meie liiklust keeruliseks.
See muudab teatud kiirusel
olukordade hindamise ning
neile vastavalt tegutsemise
raskeks, seega võiks sõiduki-
te asulasisene maksimaalne
lubatud kiirus olla madalam
praegusest piirkiirusest 50
km/h.

Raul Rom on Maanteeameti strateegilise planeerimise osakonna liiklus-
ekspert ja kui tema töö põhiolemuse
moodustab liikluse kõige üldisemas
plaanis ohutumaks muutmine, siis
tegelikult kätkeb see endas inimeste
liikluskäitumise suunamist ja liiklus-
keskkonna kujundamist nii, et kõigil
liikluskeerises turvaline oleks. Lisaks
nõuab tema töö ka head psühholoogi-
vaistu, sest vajalik on aru saada inim-
loomuse paljudest nüanssidest, mis
suunavad meid liikluses käituma just
nii, aga mitte teisiti.

Pärast TTÜ lõpetamist 1991.
aastal töötas Raul Rom aastajagu tol-
lases projekteerimisasutuses „Eesti
tööstusprojekt“, ent juba 1992. aasta
oktoobris alustas ta tööd toona veel
eraldiselva ametkonnana tegutse-
nud Liiklusohutusametis, mida juhtis
legendaarne liikluspedagoog Hellat
Rumvolt. Amet ise oli loodud koos
Eesti Vabariigi taassünniga ja juba
1995. aastal liideti see Maanteeameti-
ga. Veelgi hiljem liitus Maanteeameti-
ga ka Riiklik Autoregistrikeskus ja nii
on ühe ametkonna edenemine täna-
seni kulgenud, kusjuures liiklusohu-
tuse tagamine ja õige liikluskäitumise
propageerimine on alati olnud arengu
lahutamatu osa.

Olulise osa Raul Romi ameti pä-
risosast moodustas kuni 2014. aasta
struktuurimuudatuseni elanikkonna



**Liikluskasvatus on
otsata ja ääreta töö,
mida ei ole kunagi
üleliia ning mille koh-
ta kunagi ei saa öel-
da, et nüüd on kõik
tehtud.**

liikluskasvatus – otsa ja ääreta töö,
mida ei ole kunagi üleliia ning mille
kohta kunagi ei saa öelda, et nüüd on
kõik tehtud. Ja liiklusohutuse kam-
paaniate korraldamine on selle üks
olulisemaid väljundeid.

Liiklejate kasvatamine ei lõpe

„Liiklusohutus on läbi aegade
olnud Maanteeameti üks olulisemaid
tegevussuundi. Püüdleme selle poo-
le, et liikluskeskkond oleks turvaline,
arusaadav ja lihtne. Kehtestatud reeg-
lid peavad olema täidetavad, inimes-
tele mõistetavad ja selged,“ kirjeldab
Raul Rom liiklusohutuse valdkonna



töö eesmärgi. „Meie töö tõhususe üks näitaja on raskete õnnetuste arv. 1991. aastal registreeriti Eestis 491 liikluses hukkunut. See oli ilmselt ka meie absoluutselt suurima hukkunute arvuga aasta, edasi hakkas see näitaja tasapisi vähenema, aga püsis veel kuni 1995. aastani enam kui 300 inimese kandis aastas. See tähendab, et keskel läbi iga päev kaotas keegi liikluses elu.”

Loomulikult võib toonase traagilise ajastu liikluses panna ühiskonnas üldiselt toimunud protsesside arvele, sest ka Eesti siirdus ärevast elukorraldusest stabiilsuse poole. Muide, mitte ainult Eestis, vaid ka teistes Ida-Euroopa riikides jääb see aeg ajalukku kui erakordselt õnnetusterohke.

Meeldetuletusi liiklusohutuse teemal tuleb teha üha uuesti

Võrreldes pea kolmekümne aasta taguse ajaga on meil sõidukeid teedel-tänavatel palju rohkem, liiklus on muutunud intensiivsemaks, aga traagiliste õnnetuste arv on siiski peaaegu kümme korda vähenenud – 2019. aastal hukkus liikluses 52 inimest, aasta varem 67 ja 2017. aastal 48 inimest. Põhjuseks toob Raul Rom ühest küljest tõsiasja, et sõidukipark on aja jooksul kõvasti korralikumaks ja turvalisemaks muutunud, paranenud on tee- ehk liikluskeskkond, teiseks aga on liikleja enda käitumine liikluskeerises teadlikkuse suunas edenenud, sh selles osas, mis puudutab turvavahendite kasutamist. „Algusajal oli kõige suurem probleem pimedal ajal liiklevate valgustamata jalakäijate ja jalgratturitega ning just sellele sihtgrupile suunasime ka oma esimesed kampaaniad,” meenutab Raul Rom. „Asusime propageerima helkuri vajalikkust eelkõige asulavälistel teedel liikumisel ning tegime teavitustööd turvavöö kohustuse kohta. Varsti tuli ka laste turvavarustuse kampaania ning juba 1995. aastal jõustus Eestis ka kohustus kasutada autos väikelapse turvavarustust. Eesti oli toona iseseisvunud riikide seas üks esimesi, kes seda seadusandja ta-

semel tegi.” Kui turvavöö ja laste turvaseadme kasutamine on nüüdseks autosõitjatel juba üsnagi lihasmälu juurdunud, siis helkuri kandmise vajalikkust tuleb tänaseni kui mantrat korrata – inimesel ei pruugi helkurit lihtsalt kaasas olla, see võib olla ära kadunud, teise mantli küljes vmt.

„Pimedas pole inimene ilma helkurita autojuhi nähtav auto peatamiseks vajaliku vahemaa kaugusel,” selgitab Rom. „Kui inimene seda teadvustab, siis ta oskab ka ennast hoida, isegi kui sel hetkel tal helkurit pole. Ka pimedal maanteel liigeldes on võimalik ellu jääda, teades, et autojuht mind ei näe, liikudes tee vasakus ääres ja hoides ennast auto möödumise ajal kõrvale, jälgides auto liikumist ja tagades, et ei jää sellele ette.”

Meeldetuletusi ühel või teisel liiklusohutust puudutaval teemal tuleb aga ikka ja jälle teha. Kui sõidautodes on turvavöö kasutamine saanud elementaarseks, siis bussides alustati selle nõude ja vajaduse tutvustamisega alles suhteliselt hiljuti. Nüüd peavad turvavööd juba kõigis uutes bussides olema ja reisijatel on kohustus neid ka kasutada.

Seega seisnebki pideva teavitustöö ja seda toetavate kampaaniate eesmärk inimeste harjumuste kujundamises, kust edasi saavad harjumused juba ka käitumisse juurduda. „Harjumuste juurdumine käitumisse toimub suhteliselt pika aja jooksul, mistõttu teavitustöös tuleb olla äärmiselt järjekindel,” märgib Raul Rom. „Peab tegutsema aastaid ühel ja samal teemal, emotsioonidele rõhudes, inimesi kaasata püüdes.”

Iga reegli taga on ka mingisugune ohutuse või käitumise aspekt, mis lõpuks väljendub ka liiklusohutuses: „Inimene ei tunnetata kõiki seaduses toodud sätteid n-ö teda isiklikult puudutavatena ega oska neid ohutuse prioriteetidena järjestada. Selleks ongi loodud ohutuse eest seisvad ametkonnad, kelle ülesanne on inimestele järjepidevalt ohutusemeid selgitada. Ja et liikluses osalejad oskaksid iga õigust ja kohustust



Harjumuste juurdumine käitumisse toimub suhteliselt pika aja jooksul, mistõttu igas teavitustöös tuleb olla äärmiselt järjekindel.

tasakaalukalt tunnetada. Oma õiguse teadmisest alati ei piisa ohutuse tagamiseks.”

Oluline on aktiivne osalemine seadusloomes

Liiklusharjumuste kujundamisel on oluline osa seadustel. Õigusaktide väljatöötamine oli Romi sõnul eriti intensiivne vabariigi algusaastatel. See on üsna pikaajaline protsess – kuni 2010. aastani kehtis liiklemise korda määrava dokumendina Eesti Vabariigi valitsuse poolt kinnitatud liikluseeskiri, alles 2000. aastate alguses hakati tõsiselt tegelema uue liiklust korraldava seaduse koostamisega ning kulus kümme aastat, kuni liiklusseadus sai 2010. aastal praegusel kujul seadusandliku dokumendina riigikogus vastu võetud: liiklusseadus jõustus 1. juulil 2011.

Liiklusohutuse tagamisel on üheks oluliseks valdkonnaks ka n-ö füüsilise keskkonna kujundamine nii, et inimene seal ilma eksimata toime tuleks. Selle alla kuulub liikluskorraldus, teede geomeetrilised lahendused, piirkiirused ja kõik muu, et liikleja kehtestatud reeglistikust tulenevalt seal turvaliselt hakkama saaks. Paralleelselt uute teerajatiste ehitamisega tegeletakse igapäevaselt ka sellega, et muuta juba ammu loodud teetaristu

ohutumaks ja inimest abistavamaks. Seejuures kasutatakse nii meie enda kui ka naabrite parimat teadmist. „Maanteeameti spetsialistid ja eksperdid püüavad jõudumööda kohalikke omavalitsusi aidata, et nad suudaksid neile kuuluvatel teedel nõuetekohast ohutust tagada,” selgitab Raul Rom. „Liiklusõnnetuste statistika ja raskete tagajärgedega liiklusõnnetuste uurimise abil oskame analüüsida, kus õnnetused sagedamini juhtuvad ja mis neist ühe või teiseni viis.”

Auditeid võiks julgemini tellida, need aitavad ennetada õnnetusi

Vaieldamatu tunnistus liiklusohutlikust kohast on liiklusõnnetuste statistika, lisaks analüüsitakse erinevates paikades õnnetuste toimumise tõenäosust. Sekkumine peaks toimuma varem kui toimub õnnetus.

Rom kinnitab, et teinekord ei aitagi liikluse ohutumaks muutmisel muu, kui liiklejaid tuleb mingite takistustega n-ö füüsiliselt piirata, aga ta on seda meelt, et iga abinõu peab konkreetsele keskkonnale olema sobiv. Selles töös peab olema ka omajagu psühholoog, et aru saada, mida üks või teine liiklejate grupp ühes või teises situatsioonis tunnetab või kuidas käitub. „Ainult mingit paberil olevat normi vaadates ei saa me olla kindlad, kuidas inimene reaalselt mingisse konkreetsetesse olukorda suhtub või kuidas ta käitub. Neid situatsioone aitab lahendada liiklusohutuse audit ning teelõigu või liiklusrajatise inspekteerimine,” kirjeldab Raul Rom veel üht liiklusohutuse töö tahku. „Vastava ettevalmistusega ekspertide ülesanne on selle töö käigus hinnata liikluskeskkonda selle pilguga, kuidas inimene seda tunnetab, kuidas ta võib käituda ja kus ta võib eksida. Ning mida võiks teisiti teha, et olukord muutuks kõigile arusaadavamaks ja lõppkokkuvõttes ka ohutumaks.” Nii innustab ta ka kohalikke omavalitsusi rohkem auditeid tellima, et õnnetusi ennetada ja rõhutada lisaks lasteasutustes ning koolides toimuva liiklusohutuse alase haridustöö olulisust.

Statistika

Kampaaniad liikluse ohutumaks muutmiseks

- Alates 1995. aastast on Maanteeamet igal aastal läbi viinud 4–6 liiklusohutuse teavituskampaaniat, alguses vähem, viimastel aastatel rohkem.
- 1995. aasta kevad – üleriigiline liiklusohutuskampaania noortele sõidukijuhtidele ÜRO liiklusohutusunädala raames „Hoiu elu ja autot!”
- 1996. aastal toimus neli üleriigilist liiklusohutuskampaaniat, mille teemad olid turvavöö ja lapse turvavarustuse kasutamise vajalikkus, helkuri kasutamise suurendamine, laste liiklusohutusele tähelepanu juhtimine ning talverehvide kasutamise kohustusest teavitamine.
- 1997 – kampaania joobeseisundis sõidukijuhtimisest hoidumiseks. Turvavöö kasutamisele suunatud temaatika asendus koos Edelaraudteega läbi viidud kampaaniaga, et juhtida tähelepanu raudtee ületamise ohutusele.
- 1998 – kampaaniad noore autojuhi käitumise mõjutamiseks, jalgrattaga liiklemise ohutuse suurendamiseks, joobeseisundis sõidukijuhtimise vähendamiseks, ohutu sõidukiiruse valikuks asulavälisel teel, laste liiklusohutuse suurendamiseks ning helkuri kasutamise suurendamiseks. Alustati liiklejate hoiakute ja käitumise alaste, ühetaolisel metoodikal põhinevate uuringute läbiviimist. Esimene neist oli helkuri kasutamise teemal. Liikluses toimus 1997. aastal hukkunute arvu järsk suurenemine, mis 1998. aastal stabiliseerus ning järgneval kolmel aastal langes.
- 1999 – korraldati liiklusohutuskampaaniate läbiviimise süsteemi. Järjepidevuse printsiipi järgides jätkati kampaaniatega, mis oli suunatud jalgratturite ohutusele, joobeseisundis sõidukijuhtimise vähendamisele, asulas jalakäijaliikluse ohutuse suurendamisele ja pimedal ajal liiklemise ohutusele.
- 2000–2005 – viidi läbi kõik 1999. aastal toimunud kampaaniad, välja arvatud jalgrattaliikluse ohutuse teemal. Teavitusprogrammi lisandus kampaania turvavöö kasutamise suurendamiseks.
- 2006 ja 2007 – seoses jalgratturikiivri kandmise kohustuse ettevalmistamisega viidi läbi liiklusohutuskampaania kiivri kandmise vajalikkusest.
- 2006. aastal kasvas taas liikluses hukkunute arv, mis peale stabiliseerumist 2007. aastal pööras langusele.
- 2008 – seoses mootorratturitega toimunud liiklusõnnetuste arvu hüppelise kasvuga viidi läbi kampaania kahe rattalise sõidukijuhi märkamiseks.
- 2009 – Maanteeamet alustas iga-aastase liiklusohutuskampaaniaga piirkirusest kinnipidamiseks asulavälisel teel.
- 2011 – põhiteemadele lisandus taas kampaania jalgratturikiivri kasutamise kohustusest teavitamiseks alla 16-aastastel lastel, sama kampaania toimus ka 2012. aastal. Jõustus uus liiklusseadus.
- 2015 – kampaaniateemadele lisandus hoiatamine tähelepanu häirivatest tegevustest liiklemisel, mis tulenevalt nutiseadmete kasutamise kasvust on muutunud ennetustöö lahutamatuks osaks.

Allikas: Maanteeamet

Janar Taal:

peame rohkem ette vaatama

Maanteeameti lõuna teehoiu osakonna juhataja Janar Taal rõhutab, et Teehoiukavast tulenevalt on vaja kindlasti olemasolevat teedevõrku säilitada, arenduse ja investeerimise võimalused sõltuvad aga rahastusest.

„Murekoht on pikaajaline planeerimine,“ osutab Taal. „Suurte investeeringute periood ideest projekteerimise ja maade omandamiseni võib ulatuda 7–10 aastani. Kui aga valitsused vahetuvad, muutuvad ka seisukohad kasvõi sellistes küsimustes, kas ja millises mahus ehitada 2 + 2 teid või kuidas läheneda PPP-projektidele. See teeb pikaajaliste investeeringute elluviimise keeruliseks. Vajame pike-mat plaani mitte ainult Harjumaale, vaid ka ülejäänud Eesti jaoks.“

Taal toob võrdluse Põhjamaadega, kes oma tee-ehitusplaanides meist palju pikemalt ette vaatavad. „Soomlased mõtlevad, et 30 aasta pärast võiks mingis kohas olla tee, suuri projekte arutatakse parlamendis. Meil on demokraatia noorem, otsused teeb valitsus ja muutused nende otsuste osas võivad tulla 2 või 3 aasta möödudes. Vahel tundub, et me kardame tulevikku vaadata. Vajame arengukavasid ja sisulist visiooni, milliseid teid rajame ja kuidas neid üleval peame.“

Taali sõnutsi on suure pildi loomise seisukohast positiivne edasiminek Teehoiukavasse lisatud liikuvuse meede, mis aitab läbi mõelda liikuvuseks vajalikke investeeringuid, olgu siis tegu parkla, jalgte või mõne suurema ühendusega. „Vaja on luua ter-vik. Mõnes paigas pingutame arendusega üle, teisel jälle hoiame liialt kokku. Küllap ka ühiskond areneb ja ühes sellega ootused, millega riik



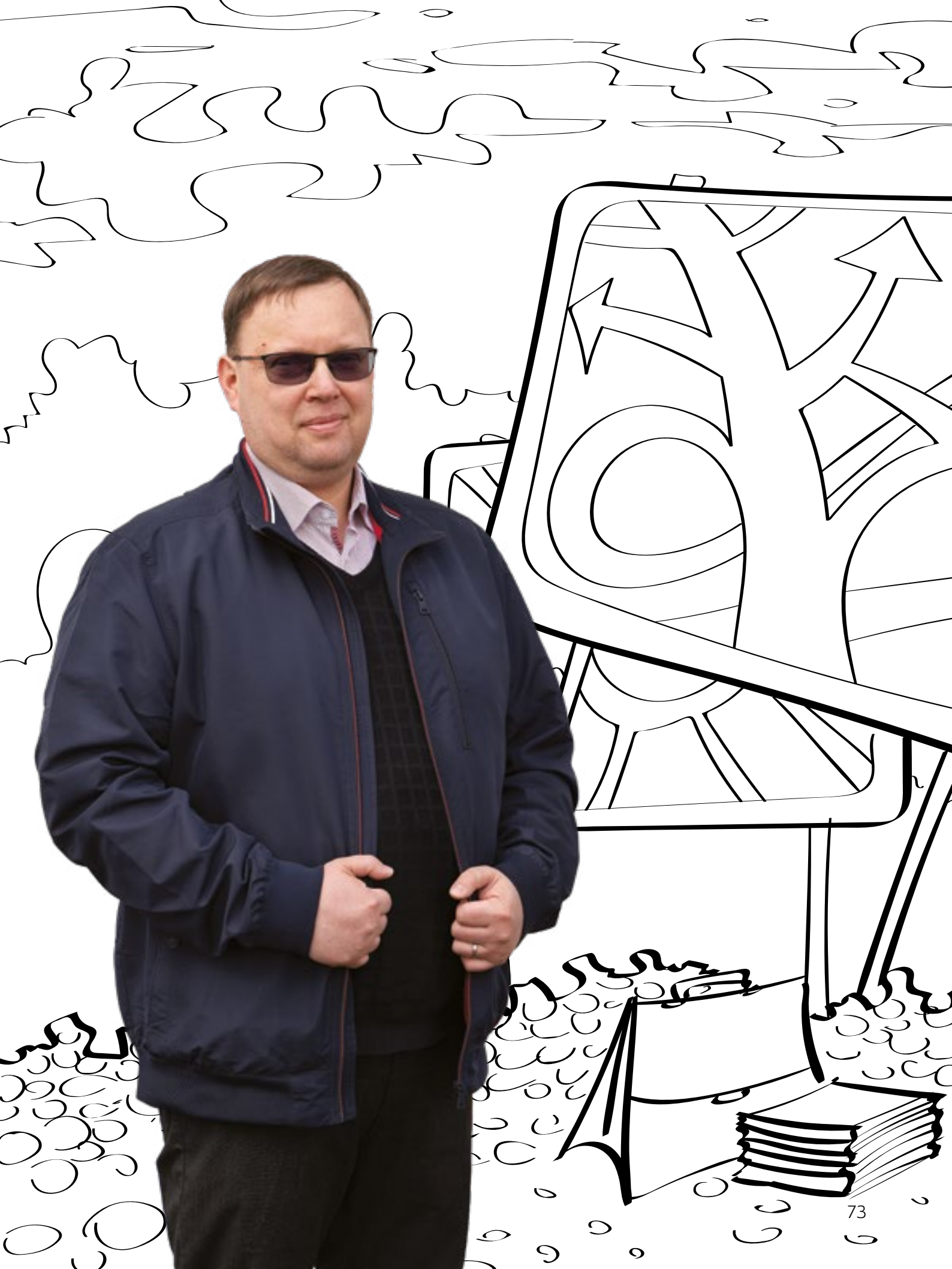
Põhjamaades vaadatakse teede-ehituse plaanides pikemalt ette kui Eestis ning suuri projekte arutatakse parlamendis.

peab kaasas käima, kui otsib lahendusi.“

Üks on selge: raha on alati vähem, kui on vajadusi ja vaatamata inimeste ootustele, ei jätku ressursi selleks, et iga tee kõrvale ka kergliiklustee rajada. Erinevused tulenevad ka regioonidest: võrreldes Harjumaaga on Ida-Eestis ja Lõuna-Eestis rahvast vähem ja see määrab ka teedeehituse lahendused.

Lõuna piirkonna suured tööd

Lähiaastateks on ehitajatel lõuna piirkonnas siiski käed-jalad tööd täis: valmima peab nii Riia liiklussõlm kui ka Kärevere–Kardla lõik.



„Riia liiklussõlm on väga keeruline objekt. Peab ümber suunama liiklusvoo, arvestama tehnovõrkudega, kuulama ära väga erinevate osapoolte soovid ja kõik see kokku muudab protsessi aeganõudvaks ja keeruliseks,“ tunnistab Taal. „Paraku toob linnas liikluse ümberkorraldamine kaasa ebamugavust. Ehitusperiood tuleb lihtsalt üle elada, midagi ei ole parata. Oleme andnud oma parima, et ehitusperiood läheks sujuvalt: ettevalmistamisel tehti intensiivselt tööd alates liikluskorraldusest, kommunikatsioonist ja ümbersõidumarsruutidest kuni küsimuseni, kuidas tagada ligipääsud äridele või paigutada Tartu veevärgi ja küttesüsteemide tehnovõrke.“

Olulistest liiklussõlmedes seab Maanteeamet ka väiksematele tähtsustele vahetähtsust, lisaks peab töövõtja tagama, et näiteks Tallinna–Tartu–Võru ja Tartu–Elva suunal on päeval ajal avatud 1 + 1 sõidurada, vaid öösel on lühikesel lõigul lubatud ka üks sõidurada.

Töötempo kasvab

Võrreldes viie aasta taguse ajaga saavad teed kiiremini valmis, siiski töötatakse nii mõnegi objekti puhul juba võimete piiril ning tempot veelgi optimeerida oleks keeruline. „Näiteks Riia ristmiku puhul on tööde teostamise tähtaeg kõigest 21 kuud. Et niisuguse ajaga valmis saada, peavad töötama kaks sillabrigaadi, lisaks erinevad väiksemad brigaadid, kes vastutavad tänavälõikude eest,“ kirjeldab Taal. „Esmapiilgul näib 21 kuud pika ajana, ent me peame arvestama väga erinevate piirangutega, kaasa arvatud öörahuga. Kui Koidula piiri jaama ehitusel võis töötada ööpäevaringselt, siis Tartu kesklinnas sellist asja endale lubada ei saa.“

Suuri magistraale asfalteeritakse siiski ka öösi, et vältida suuri liiklusummikuid, ent linnalõikudel peab elanikele unerahu lubama: „Teine pool medalist on ka see, et isegi kui saaks, ei oleks topeltvahetusteks tööjõudu. 15 aastat tagasi tehti 15-tun-

niseid vahetusi, ent nüüd oskavad ka töömehed rohkem eraelu väärtustada. Seda lähenemist toetavad ka Eesti seadused.“

Tööseisakutest ei ole üldiselt huvitatud ka ehitajad: need, kes oma tööd juhtida ei suuda, kasumit ei teeni, sest tehnika rent on suur kulutartikkel. „Kasutatakse GPS-i põhist juhtimist, et saada parim optimaalsus ja et tehnikat maksimaalselt ära kasutada,“ teab Taal.

Kruusateede lahendused

Lõuna regiooni alguse saanud oluliseks algatuseks on ka kruusateede kestlike ja majanduslikult ökonoomsete lahenduste otsimine, et teha olemasoleva raha eest mõistlikult ja võimalikult palju.

„Kui mõtleme, kuidas tugevdada tee kandevõimet, siis mõnikord on lahenduseks ka vana tehnoloogia juurde pöördumine: Lääne-Virumaal ehitati omal ajal põlevkivilendtuhaiga stabiliseeritud katteid, tänase tehnoloogilise arengu juures soovime 40 kuni 50 aastat tagasi tehtud vigu vältida, et tekiks vähem pragusid. Omal ajal ei olnud lisatud tuha kogus kindel, see segati sisse hõõvliga, doseerimine oli liialt jäik, teekattesse tekkisid nn betooniefekti tõttu praod. Tänapäevane tehnoloogiapark on kordades parem, suudame paremini doseerida, ka segamistehnika on parem ja nii saab leida optimaalse vahekorra ilma, et tekiks katet lõhkuvaid pragusid,“ selgitab ta.

Taali sõnutsi on eesmärgiks viia suurema liiklussagedusega kruusateed katte alla ja saada massiipiirangutest lahti. „See on kogu ühiskonnale oluline teema ja ka rahaline võit,“ rõhutab ta.

Praegu otsitakse tsementstabiliseeritud segule optimaalseimat tehnoloogilist lahendust: katselõigud on valitud ja lepingud jõudnud hankesse. Katsetatakse kahte lahendust: esimesel juhul otsustab töövõtja ise, milline võiks olla katendi hüdraulilise sideaine (tsemendi) kogus, teisel juhul antakse töö teostajale katsekehade tu-



Tööseisakutest ei ole üldiselt huvitatud ka ehitajad: need, kes oma tööd juhtida ei suuda, kasumit ei teeni.

lemuste alusel suunised, palju peaks katendisse tsementi lisama.

Teede püsivus

Üha enam tõuseb fookusesse ka teede püsivuse teema, seega pööratakse viimastel aastatel üha enam tähelepanu ka asfaldipaigalduse kvaliteedile. „Ehitajale makstakse hea töö eest ka boonust. Mõju võib ilmnedas alles hiljem, 5–10 aasta möödudes, ent nende näidete juures, kus tee on uskumatult hästi püsinud, on ehitaja pööranud tähelepanu tervikule – nii segu kvaliteedile kui ka sellele, et asfalt oleks hästi maha pandud,“ osutab Taal. „Viie või seitsme aasta taguse ajaga võrreldes on tänane tehnoloogiapark kordades parem, ka meie kogemused ja teadmised on teisel tasemel ning nõuded on oluliselt muutunud, et toode, mida me teeme, oleks parem. Garantiiperioodi peab siiski vastu enamus teid.“

Lisaks ehituse ja materjalide kaheldavale kvaliteedile panevad tee lagunema selle kandevõimet ületavad koormused. „Teed on projekteeritud kindlale teljekoormusele ja kui koormused ületavad pikaajaliselt soovituslikku määra, siis on sel kindlasti negatiivne mõju,“ nendib Taal. Ehitusperioodil ei tohi materjalikoorem lubatust enam kaaluda ja kuna trahvid on suured, siis ehitajad siin enamasti riske ei võta.“

2020. aasta märksõnaks põhja regioonis on suured investeeringud

Janar Tükk: kokkuvõttes on Eesti riigimaanteed heas seisukorras

Maanteeameti Põhja teehoiuosakonna juhataja Janar Tükk ütleb, et 2020. aasta tööle andsid tooni suured investeeringud tee-ehitusse: valmis Kose-Võõbu lõik Tallinna–Tartu maanteel, Kernu ümbersõit Tallinna–Pärnu–Ikla maanteel, jätkusid ehitustööd Tallinna ringteel Luige–Saku lõigu rajamisel, sealhulgas Rail Balticu trassi kulgemise kohtades. Lisaks alustati Võõbu–Mäo lõigu ehitust ja algust tehti ka oma 17 aastat pikisilmi oodatud Vao liiklussõlme ehitamisega.

„2020. aastal jõudis mitu suurt tööd finišisse ja alustasime mitut uut. Aasta viimasel päeval, n-ö täpiks „i” peale kuulutati välja Kanama–Valingu teelõigu ehitushange,” kirjeldab Janar Tükk. „Lisaks muidugi hulk väiksemaid rekonstrueerimistöid, liiklusohutlike kohtade likvideerimisi, pindamistöid jmt, mida aasta vältel tegime. Kõik see kokku annab päris suure töödemahu.”

Eesti teede pärast ei pea häbenema

Janar Tükk kinnitab, et Kose–Võõbu teelõigu ehitamine tuli väga hästi välja ja tulemusega võivad kõik rahul olla – ehitajad olid tublid ja lõik avati liiklusele isegi varem, kui alguses planeeritud. Ka Võõbu–Mäo lõigul tööd käivad, kuigi alguses loodetud turvapinnase mass-stabiliseerimisest seal siiski asja ei saa. Nimelt katsetati sügisel uudset soisele pinnasele teepõhja rajamise moodust, mille käigus oleks vesine turvapinnas täidetud betooniseguga, et moodustada sinna betoonist monoliitsed klotsid, millele tee rajada. Nüüdseks on selge, et sellisel moel antud kohas ikkagi



Rail Balticu viaduktide ehitamisega seoses on põhja regioonis Teehoiukava investeeringutes n-ö auk. Aga teisalt, Rail Balticuga seotud tööd täidavad selle augu täielikult ära.

stabiilset aluspõhja moodustada ei õnnestu, kuna vett jookseb tee kulgemise kohas turbasse väga ebaühtlaselt ning kohati on pinnas liialt niiske, nii et pinnase betooniga segamine ei taga ühtlase aluse tekkimist. Seega tuleb kogu tee kulgemise koridoris turvapinnas ikkagi välja vedada. See

on küll töömahukam, aga samas ka riskivabam.

„Uute tehnoloogiate rakendamist võib katsetada mõnel kõrvaltee lõigul, riikliku tähtsusega põhimaantee ehitus ei ole siiski see koht, kus neid katsetusi teha ja riske võtta,” leiab ka Janar Tükk. „Praegu liigume Võõbu–Mäo lõigul ikkagi selles suunas, et pinnas kaevatakse sealt kõik välja ja asendatakse uue materjaliga.”

Janar Tükk hindab, et Eesti riigimaanteed on kokkuvõttes siiski väga heas olukorras: „Sõitsin suvel ka Läti ja Leedu teedel. No võtame näiteks Leedu kiirtee, lubatud on 130 km/h, aga tee ise on halvas seisukorras isegi meie kõrvalmaanteedega võrreldes.”

Viaduktid toovad suure töömahu

Oluline märksõna juba 2020. aastal oli koostöö Rail Balticu ehitamisel. Nimelt on sõlmitud koostööleping Rail Balticu rajajatega ühtekokku 17 ülesõidu ehk ristumise ehitamiseks rajatavale raudteele. Suurem osa neist on tavalised viaduktid üle raudtee, osad on aga ka terviklikud liiklussõlmed.

Rail Balticuga seotud kahetasandilised ristumised tuleb valmis ehitada suhteliselt korraga, see nõuab täpset ressursside planeerimist. Praeguseks on Janar Tüki osakond hangete ja tööde järjekorra juba läbi mõelnud, see on üsna nüansirohke tegevus, sest iga sellise ehitusega seoses tuleb osad teed kinni panna ja liiklus ajutiselt ümber korraldada.

„Ressursi jagamine Rail Balticu tööde ja muude teehoiutööde vahel on muidugi väljakutse, aga me oleme põhja regioonis harjunud suure töömahuga,” kinnitab Janar Tükk.

Hannes Vaidla: *tasakaalustatud areng tõi korralikud teed*

Kolm aastakümnet teehoiuvaldkonnas töötanud Maanteeameti lääne teehoiu osakonna juhataja Hannes Vaidla sõnul oleme tasakaalustatud teedevõrgu arendamisega Eestis hästi hakkama saanud.



Alati on ootused teedevõrgu arendamisele suuremad kui majanduslikud võimalused.

Hannes Vaidlal täitus 2020. aastal 30-aastane tööjuubel. Kolm aastakümnet tagasi naasis ta peale TEMT-i (praegune Tallinna Tehnikakõrgkool) lõpetamist Tallinnast kodusaarele ja asus tööle Hiiumaa Teede Remondi ja Ehituse jaoskonda, olles meister Kärkla teemeistri piirkonnas.

Täiendamaks teadmisi ning oskusi, jätkusid tema õpingud Tallinna Tehnikakõrgkoolis teedeehituse erialal.

Neil aastail oli Eestis 15 teedevalitsust, iga teedevalitsus määras teede arengus ja investeeringutes omad prioriteedid, mida sai teostada neile jagatud vahendite abil. Praegu koostatakse investeeringute elluviimiseks objektidest üleriigiline pingerida, mis jälgib üle-eestilist teede olukorda ning tagab ühtse teede arengu kogu riigis.

„Võib öelda, et Eesti riik on teede arengus ja hoiul järginud stabiilset poliitikat. Oleme arendanud kogu teedevõrku – nii kõrvalteid kui ka põhisuundade maanteid. Kuid olid ka keerulisemad ajad, kui lahkusime suurest ühisest nõukogude perest, va-

hendeid oli vähe, nii et mõnel aastal ei saanud kilomeetritki pinnata. Taasiseseisvumise aastatel tegi juhtkond tarku otsuseid, võttes suuna lääne tehnikale ja teehoolde erastamisele. Meil on tasakaalustatud poliitika ja selle üle võib uhkust tunda, kuid alati on ootused suuremad kui majanduslikud võimalused. Tekkinud on üldine remondivõlg, kuid see on enamikus riikides nii,“ räägib Hannes Vaidla.

Põhiteed on kõikides riikides üldiselt heal tasemel. Teedevõrgu tegelikust tasemest saab Vaidla hinnangul pildi ette siis, kui liikuda tugi- ja kõrvalteedel. „Me ei pea oma naabrite ees pilku maha lööma. Võrreldes sarnase liikluskoormusega teid, on meie teede heakorra tase parem,“ usub Hannes Vaidla.

Ta toob välja, et mõnikord tõstatatakse meil esile Euroopa rahadega suuri teid ehitav transiidimaa Poola. Sealne tee-ehituse maht on arusaadav, aga ole meie mastaapidega kuidagi võrreldav, kuna teid planeeritakse vastavalt kasutusele.

„Ei ole aga mõtet üledimensioneerida, kui kasutust ei ole nii palju,“



on ta rahul meie tee-ehituse tase-mega.

Teede hoolduses ja ehituses ole-me 30 aasta jooksul hoidnud rahu-likku stabiilset joont ning käinud arenguga kaasas: Vaidla sõnul oleme saanud kasutada uuendamaid tehnoloogiaid ja tehnikat.

Teedemasinad on muutunud tundmatuseni

Teetööde tehnika on aga aja-ga tundmatuseni muutunud: ajal, mil Vaidla teehoiuvallkonnas tööd alustas, pidi näiteks teehöövlijuht ise vee radiaatorisse tassima. Kõik protseduurid käisid mehhaaniliselt ja sõltusid otseselt juhi kogemustest ja oskustest.

Tänapäeval juhitakse teehööv-leid juhtkangiga ja need on varus-tatud elektrooniliste seadmetega. Vaidla toob näite, et projektist on võimalik teha 3D-mudel (masin-juhtimismudel), mille pealt masin ise projekti loeb ja selle teele kirjutab ehk masin jälgib materjale teisaldades kõrgusarve, mõõdab materjali kaldeid ja tihedust vastavalt projektile jne. See kõik aitab tee-ehituses tagada pa-remat kvaliteeti ja kiiremat ning öko-noomsemat ehitusprotsessi.

Omaaegseid töötingimusi arves-tades pidid mehed olema rauast ja hea tervisega, sest masinate kabiinid ei läinud soojaks. „Tänapäeval mehed peavad paremini tehnoloogiat tunda ja oskama näha suuremat pilti, et saada parim lõpptulemus,“ ütleb Vaidla ning tunnistab, et ta ise enam kaas-aegse tehnikaga hakkama ei saakski.

Oma karjääri jooksul on Vaidla küll proovinud kõiki teedemasinaid – buldooserist teerullini, sest objekti-juhina tuli ka seda ette, et pidi asen-dama mehhanisaatoreid, kes pärast palgapäeva välja ei ilmunud.

Ta toob näite korrashoiust, et hooldeautojuhid peavad talihoole-t tehes lükkama lund korraga nii esi-kui külsahaga ja vahest ka alussa-haga. Samal ajal peab teele panema õiges koguses soola ja jälgima kõi-ki tee-elemente ning kaasliiklejaid,

sealjuures pead ise sõitma libedal teel ja oskama tegutseda keerulistes ilmastikutingimustes. „Võtan nende meeste ees mütsi maha, neil eksimis-ruumi ei ole,“ tunnustab Vaidla täna-päeva teemasinajuhtide kõrget taset.

Autojuhid peavad ohutu liiklemise eest vastutama

Teehoolduses on meil lisaks suu-repäraste oskustega hooldeautojuh-tidele ka ligikaudu 70 teelmajaama, mis on suureks abiks talihoodel. 17 hooldepiirkonnas on tööl valvemeist-rid, kes jälgivad praktiliselt 24/7 ilma-ja teeolusid. Mõnes kohas on meil paigaldatud juba ka muutabega liik-lusmärgid (VMS), mille kaudu saab lubatud kiirust operatiivselt muuta vastavalt tee- ja ilmastikuoludele, et see jõuaks kiiresti liiklejateni.

Vaidla sõnul on liiklejate ootused üha suurenenud ning eeldatakse, et teeolud on ühesugused nii suvel kui ka talvel, mistõttu ei olda roolis piisa-valt tähelepanelikud.

Selline murekoht hakkas Vaidla sõnul tekkima 10–15 aastat tagasi, kui autojuhid soovisid aastaringi sõita piirkiirusega tee- ja ilmaoludest ole-nemata. „Näiteks talvel ei arvesta liik-lejad, et sihtpunkti jõudmine võtab muutlike teeolude tõttu kauem aega kui suvel. Sealt tekivad probleemid. Kui arvestaksime talveoludes aega rohkem, siis meil ei oleks õnnetusi nii palju,“ leiab Vaidla.

Autojuht peab aru saama, et vas-tutab ise sõiduki liiklemise turvalisu-se eest. Vaidla meenutab, et 30 aastat tagasi oli autol all aastaringi samad rehvid, mis talvel olid väga jäigad ja mille haardumine teega oli olematu. Üle 40 km/h ei saanud sõita, sest li-bisesid kraavi. Autojuht pidi ise õige sõidukiiruse valima, et jõuda siht-punkti.

Seega tuleb mees pidada, et ohutu liiklemise eest ei vastuta ai-nult teehooldaja, vaid oma panuse peab kindlasti andma ka liikleja va-lides kiiruse, planeerides teekon-na, lähtudes teeoludest ja säilitades rahu.



Liiklejate ootused on üha suurenenud ning eeldatakse, et teeolud on ühesu-gused nii suvel kui ka talvel, mistõttu ei olda roolis piisavalt tähelepanelikud.

Vaatamata pingutustele ei ole alati võimalik libedust 100% ära hoi-da. Füüsiliselt ei pruugi lund ja jääd teel näha olla, kuid mingil hetkel on ilmaolud kavalamad ja tekib must jää või libedus jäävihma näol. Lahendu-seks ei ole ka see, et terve talve teid paksu soola all hoida, sest see tekitaks keskkonnale arvestatava jalajälje ja oleks kulutustelt ebamõistlik.

Parim ekspert turvalise jäätee rajamise osas

Hannes Vaidla suureks huviks on jääteed. See teema oli omal ajal ka tema ülikooli lõputöö fookuses ja jää-teede osas on Vaidla Maanteeametis kõige suurem ekspert. Lisaks on Vaid-la saanud isiklikke kogemusi üsna ehmataval moel, kui ta 1994. aastal jääteed rajades villisega läbi jää vajus.

Vaidla räägib, et jääteede raja-misel tuleb tunda kõiki märke: miks ja kuhu tekib pragu, miks tuleb vesi jää peale, kuidas liiguvad veed Väina-meres jpm. Sellist tarkust ja teadmist juhenditest ei leia, see tekib ainult läbi kogemuse.

Külmal ja paksu jääga talvel ava-takse Eestis kuni seitse ametlikku jää-teed, mille kogupikkus võib ulatuda üle 80 kilomeetri: umbkaudu on jää-

teede pikkus Hiiumaa ja mandri vahel 25 km, Hiiumaa ja Saaremaa vahel 15 km, Muhu ja mandri vahel 10 km, Vormsi ja mandri vahel 12 km, Kihnu ja mandri vahel 15 km, Haapsalu ja Noarootsi vahel 3 km ning Laaksaare ja Piirissaare vahel 8 km.

Paraku, kui kliimasoojenemine jätkub, on jääteede rajamine kaduv kunst. 1990. aastate keskpaigani võis jääteed ka „eluteeks“ nimetada. Toona olid talved külmad, jää paks ja praamid ei suutnud liikuda. Väike- ja suursaartele veetigi kaupa ja inimesi mööda jääteed.

Täna sel päeval ei ole suursaartele jäätee rajamine enam majanduslikult tasuv. Riik on investeerinud suursaartega ühenduse pidamiseks hea kvaliteediga praamidesse, mis suudavad liikuda aastaringselt. Hannes Vaidla loodab, et jäätee jääb kohtadesse, kus praamiühendus ei ole nii hea või puudub. Ta nimetab näitena Noarootsi jääteed, mis lühendab teekonda Noarootsist Haapsalusse 40 km võrra ehk ligi 10 korda võrreldes maanteega. Samuti Piirissaarde, kuhu talvel laeva üldse ei käi. Vaidla kinnitusele on Eestis jääteede rajamisel omandatud nii palju väärtuslikku kogemust, et neid teadmisi saab jagada ka teistele riikidele.

Tellijad ja töövõtjad võiksid vahetada positsioone

Hannes Vaidlal on Maanteeametis 30 aastat täis. Ta tunnistab, et selle aja jooksul on korduvalt olnud väljakutseid minna ka erasektori poolele teid ehitama ja hooldama. Erinevatel põhjustel on aga minek poolele jäänud.

Hannes Vaidla sõnul võiks inimesed teede valdkonnas rohkem liikuda ehk hea oleks olukord, kus tellijad ja töövõtjad vahetaksid positsioone. See tooks mõlemale poole uusi teadmisi ja oskuse näha suuremat pilti. Kas ta ise erasektori poolele jõuab, ei oska Vaidla öelda. Naljatamisi ütleb ta, et silmavaade on veel selge ja kätes on jõudu, seega teede valdkonnas ta kindlasti jätkab.

Tee-ehituse tehnikapark on teinud suure hüppe



Masina tootlikkuse arvutamisel tuleb kehvalt väljaõpetatud juhi tulemus korrutada 0,6-ga.

Arvamus

**Raimo Unt,
Aadu Lassi elutööpreemia laureaat**

Taasiseseisvumisaeg tõi Eestisse uut teedeehituse tehnikat ja uusi teadmisi – võrreldes tänasega on muutused suured. Tol ajal tuli teadmisi hankida kust vähegi võimalik. Aktiivne suhtlus tõi teadmised. Kõige tihedam side oli muidugi soomlastega, kellega põhjaeestlased olid võimelised telerist õpitud keeles suhtlema. Suureks abiks oli 1991. aastal Soome ja Eesti maanteeametite vahel sõlmitud tähtjatu koostööleping. Masinajuhtide kiireks masskoolituseks tuli välja õpetada oma koolitajad ja tuua väljast teadjad mehed Eestisse. Oli ka juhuseid, kus vanemad kogenud mehed tulid ütlema, et nad ei ole füüsiliselt võimelised autojuhtimise kõrvalt kolme saha ja puisturit korraga juhtima. Kutsevõistlusel, kus 17 parimat hoovljuhti pidid tegema praktilist tööd täiskomplektis meil toodetud hoovluga, kasutas lisaseadmeid ainult 5 meest. Täna on see iseenesestmõistetav tegevus nii hoovljuhil kui ka sahk-puisturijuhil. Kehv juht nullib kogu masinaehitajate innovatsiooni ja tehnoloogilises ahelas „koperdades“ rikub teiste tööritmi ning seab ohtu objekti valmimise tähtjajad. Teeb rõõmu, et tänased teedeinseneriks õppijad on motiveeritud, kohusetruud ja teadmishimulised.

Tõnis Tagger: *teede taristut peab ühtlaselt arendama*

Maanteede strateegiline planeerimine tähendab pidevat laveerimist ajastule kohaste vajaduste ning riigi rahaliste võimaluste vahel, kusjuures lõpuks tuleb ikka välja, et teede taristu vajab investeringuid suuremas mahus kui reaalselt võimalik on.

Tosinkond aastat Maanteeametis valdkonnaga tegelenud taristu arendamise osakonna juhtivspetsialisti Tõnis Taggeri tööülesannete hulka kuulub ahela algus ehk taristuarenduse projektide ettevalmistamine. See töö on tegelikult vast kõige aeganõudvam, aga lõpptulemuse kvaliteedi osas ka kõige vastutusrikkam. Tõele au andes on tegu ka üsna palju paberimajandust nõudva valdkonnaga, kuhu kuulub kõigi kavandatavate projektide loamenetluste läbimine kuni trasside ette jäävate maade omanikega peetavate läbirääkimisteni välja.

Oluline osa planeerimise vastutusalast on ka nn taristu varahaldus, mis kätkeb endas teede elukaare varahaldust, remontide planeerimist ja kõikidele probleemidele komplekssete lahenduste leidmist.

Selle töörinde keskne märksõna on Eesti riigi rahastamise piirangud ja finantsilised võimalused, millega peab iga tegevuse juures arvestama. Kui üldised põhimõtted ehk majandusarvestus pole viimase paari-kolmekümne aasta jooksul suuremat muutunud, siis pika sammu edasi on teinud kogu teede infrastruktuuri jälgimine, mis on saanud varasemaga võrreldes märksa digitaalsema mõõtme, tuginedes ajakohastele infotehnoloogilistele lahendustele. Tee infra, mudelite ja uuringute n-ö tõlkimisel majanduskeelde on nüüd abiks IT-lahendused, mis annavad taristu arendajatele



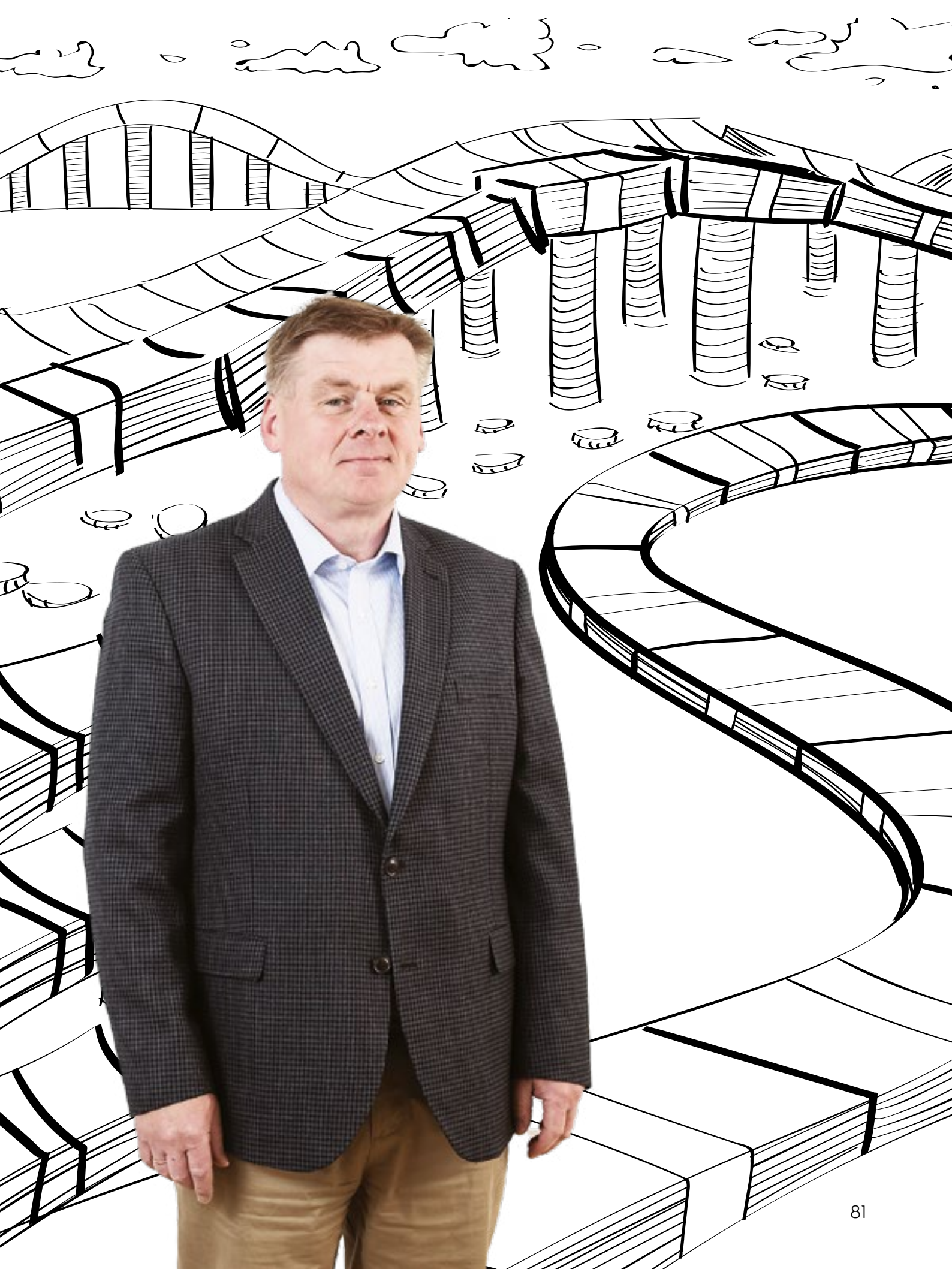
Uued tehnoloogiad ja materjalid peaksid efektiivselt lahendada probleemid, mis on seotud teedel kulgeva suurema liiklustihedusega.

uued võimalused ja vahendid kõike märksa efektiivsemalt hallata.

Efektiivsusest võidavad kõik

Viimastel aastatel on valminud mitu suurt tee-ehitusobjekti, näiteks Tallinna–Tartu maantee uued lõigud. Tõnis Tagger teab, et nende tööde ettevalmistamine on käinud juba kümme ja rohkemgi aastat. Teedevõrgu ja selle juurde käiva taristu strateegiline planeerimine on pika tulevikuga protsess.

Nii on Taggeri töölaual praegu kavandid liiklussõlmedest, mis jõuavad ehitusse võib-olla alles kümnekonna aasta pärast, kui sedagi, sest teedehituse rahastamine on



ebastabiilne, kindlat järjepidevust selles osas pole. Kunagi ei tea kindlalt, mida ja kuidas otsustatakse realiseerida, milline projekt aga jääb määramata ajaks kalevi alla.

Kui näiteks Ungaris ja Tšehhimaal ehitati 1990. aastatel hoogsalt uusi maanteid, siis meil valitses tol ajal teede rindel vaikelu. Kui selle sajandi alguses hakkas raha ka tee-ehitusse voolama, olime naabritest juba 10–15 aastat maha jäänud. Nüüd käime enam-vähem samas tempos, eraldades aastas 1–1,5% SKP-st teedehitustesse, aga see mahajäämus sörgib meie edenemisega ikkagi kaasa.

„Juhtub, et valmistame projekti ette, võiks ehitushanke välja kuulutada, aga siis mingil põhjusel tõmmatakse sellele pidurit. Jah, kümne aasta pärast tõstame selle projekti ehk uuesti lauale, aga siis on paljud andmed vananenud, keskkonnaolud muutunud, võimalik, et ka vajadused ja eesmärgid teised ja kõike tuleb otsast alustada,” iseloomustab ta asjade käiku. „Tegelikult oleks ju kõikidele efektiivsem, mida kiiremini juba kord valmis tehtud projekt ellu viiakse. Sellest võidavad liiklejad, piirkonna elanikud, ettevõtlus, keskkond, majandus ja lõppude lõpuks ka riigi rahakott.”

Planeerimise pikk protsess

Nii on kaua räägitud Via Baltica projekteerimisest, aga Euroopa Liidu liiklusohutus- ja keskkonnanõuetele vastavaks on Tallinna–Ikla maanteest suudetud ehitada vaid 20%. Tähtaeg on aasta 2030, aga ehitada suudame vaid mõne protsendi aastas.

„Investeeringe kohtadesse, kus hädavajadus on kõige suurem. Üldine majandusareng käib aga oma teed ja me ei ole suutnud teede taristu arendamisega sellega ühte jalga käia,” nendib Tõnis Tagger. „Võtame kasvõi Tallinna ringtee rekonstrueerimise, mida kavandame alates 1999. aastast, nüüd on möödunud paarkümmend aastat, aga veel on puudu Kanama–Keila 2 + 2 teelõik, mille lõpuni ehitamiseks kulub veel oma viis aastat.”

Ühe tee-ehituse suurprojekti ettevalmistamise protsess on niikuinii pikka aega nõudev ja suur osa sellest tuleb läbi viia just Maanteeameti planeerijatel. Töö algab planeeringute ja projektide ettevalmistusega, jätkub maade võõrandamisega ning ehitushanke väljakuulutamise, milleks kulub kolm kuni viis aastat. Ainuüksi uuringud ja keskkonnamõjude hindamine võtavad paar-kolm aastat. Sealhulgas tuleb välja selgitada, kust üldse tuleb konkreetse teelõigu ehitamiseks vajaminev materjal, kuidas edeneb ettevõtete poolt sisse antud maavarade uuringute ja kaavelubade menetlus jmt.

Uued tehnoloogiad toetavad

Kõik need tegevused ei mahu paraku riigieelarve strateegia (RES) nelja aasta pikkusesse tsükklisse ja kui järgmises RES-is planeeritava objekti rahastamine puudub, siis tuleb valida midagi muud ja see objekt n-ö ootele jätta. „Suurte objektide planeerimine ja töösse andmine eeldab rahastamiskindlust vähemalt 10–12 aasta peale ette,” ütleb Tõnis Tagger. „Ja mõned ettevalmistatud projektid ei realiseerugi. Või realiseeruvad suure hilineamisega. Ilmekas näide on Tallinna Põhjavälja Via Baltica algusena. Väo liiklussõlme ehitus viibis samuti 15 aastat.”

Kõige selle kõrval juurutab Maanteeamet teedehituses keskkonnasõbralikke tehnoloogiaid, mis võimaldavad säästa taastumatuid ressursse, olgu see siis stabiliseerimine põlevkivituhaga, aherainekillustiku kasutamine madalama klassi teedel, nõrkade pinnaste mass-stabiliseerimine või midagi muud. See on pidev töö, milles tehakse koostööd nii kõrgkoolide kui teedehituses heale järjele jõudnud riikidega. Just uued tehnoloogiad ja materjalid peaksid efektiivselt lahendama probleemid, mis on seotud teedel kulgeva üha suurema liiklustiheduse ja tulevikus ka suuremate täismassidega.

Eesti tingimustes täiendavad erinevad transpordiliigid teineteist, au-



Suurte objektide planeerimine ja töösse andmine eeldab rahastamiskindlust vähemalt 10–12 aasta peale ette.

toliikluse mahu oluline vähenemine on meie suhteliselt hõreda asustuse juures ebatõenäoline: majanduse kasv, liikluse automatiseerimine tulevikus, tööjõu liikumise vajadused pigem kasvatavad liikluse mahtu. Autovedude asendamine raudteetranspordiga eeldaks logistikakettide olulisi ümberkorraldusi koos laovarude suurendamise ning täiendava aja- ja liikluskuluga multimodaalsete terminalide ja tarnijate/saajate vahel. Transpordivaldkonna kliimaeesmärkide saavutamise eeldab teedefra komplekselt arendamist (eritasandilised ristmikud, ühistranspordirajad, „pargi ja reisi” parklad, alternatiivsete kütuste tanklad jm). See annaks ühistranspordile reaalse eelise ja soodustaks uue tehnoloogiaga sõidukite laia kasutust (elekter, gaas jt alternatiivkütused).

Kindlasti vajavad arendamist projektide elukaare tulu-kulu hindamise süsteemid BIM-mudelitel alusel, ehituse alternatiive on võimalik võrrelda näiteks CO₂-jalajälje alusel.

Selle juures pakub Taggerile rahulolu, kui kusagil saab valmis uus tee, mis viib intensiivse liikluse kohalike elanike hoovide alt eemale, kui lahenevad jalakäijate ja ratturite mured, mida inimesed on selles piirkonnas võib-olla aastaid oodanud, muutes liiklemise ohutumaks ja sujuvamaks.

EES OOTAVAD SUURED PROJEKTID

Õnnestunud projektid, ehk teinekord ka vintsutuste kiuste valminud uued teed, teevad tegijaile alati rõõmu. „Iga selline lõik pakub inimestele leevendust ja elavdab majandust,” ütleb Tõnis Tagger.

Uute väljakutsetena seisavad Tõnis Taggeri ees Rail Balticu ja sellega seotud toetava taristu planeerimine. Seda teeb Maanteeamet aga juba Transpordiameti koosseisus. Lähemastel aastatel hakkabki ilmselt keskset rolli mängima raudtee – nii olemasoleva sisevõrgu rekonstrueerimine kui ka uue Rail Balticu ja kohalike jaamade ehitus.

Oma töö ühisosa liituvate ametitega näeb Tõnis Tagger ennekõike tugivaldkondade – haldus, õigus, IT – tegevuse ühendamises. Nii saab muutuda efektiivsemaks, samas spetsiifiline teadmine jääb ikkagi iga ametkonna pädevusse. Näiteks võiks tõhusamaks muutuda koostöö sadamate ligipääsuteede planeerimises, üldises transpordi korraldamises, näiteks mis puudutab saari ja sadamaid, kaubavedude planeerimist seoses sadamatega jmt.

Saaremaa püsiühendus võimaldaks vabanevad parvlaevad suunata Hiiumaa ühenduse parandamisele. Kuna püsiühendus võimaldab kiiret ületust kogu ööpäeva jooksul, kaob vajadus Kuressaare–Tallinna liini täiendava lennuliikluse järele ja tekiavad uued võimalused Saaremaa ettevõtluse arenguks (sh Saaremaa süvasadam ja logistikapark).

Suur infrastruktuuriobjekt on ka nn Tallinna väikese ringtee ehitus, mis eeldab tunneli ehitamist lennukvälja alla. Sellega seondub ka Ülemiste piirkonna üldise liikluskorralduse ja parkimise lahendamine seoses tulevikus sinna koonduva lennu-, rongi- ja bussiliiklusega.

Väljakutseid jagub, sest teed ei saa kunagi valmis.

Statistika

Eesti transporditaristu

● 2020. aasta alguse seisuga

Riigimaanteeade pikkus kokku 16 609 km, sellest:

- põhimaanteed 1609 km
- tugimaanteed 2406 km
- kõrvalmaanteed 12 479 km
- ühenduste 116 km

Avaliku raudtee pikkus 922 km, sellest elektrifitseeritud 138 km, sellest:

- kahe ja enama rööpapaariga 102 km

- raudteejaamade arv 82, nendest sõitjate veoks on avatud 62

- reisirongi peatuskohti 66
- raudtee ületuskohti 322
- reguleeritud ületuskohti 168

Laevateede pikkus 449 km.

Lennumarsruutide pikkus 13 036 km.

Allikas: Statistikaamet

Kommentaar

Martin Lengi

Maanteeameti strateegilise planeerimise direktor

Aasta 2020. lõpus kinnitati Teehoiukava, mis toetub endiselt põhimõttele – enne säilita ja siis arenda, ent on kokkuvõttes siiski erandlik. Tavaliselt on riigieelarve vahendid teada pikema eesmärgi jaoks – juba kevadel. Seekord lükkus strateegiaprotsess sügisesse ja edasi lükkus ka järgmise aasta riigieelarve ja eelarvestrateegia koostamine. Paralleelselt nendega toimus Teehoiukava uuendamine. Kogu töö oli seepärast üsna tempokas, ent saime 2020. aasta detsembris kavale siiski valitsuse kinnituse ja võime uute aastate projektidele julgelt vastu minna.

2030. aastani koostatud Teehoiukavaga kinnitatud projektid vastavad lähiaastateks tehtud plaanile, mõningate perioodi keskel olevate objektide puhul muutus ajaline jaotus, kuid kogu perioodi objektide nimistu sisuliselt ei muutunud. Rõõmustav on, et leiti lisavahendeid 2021. ja 2022. aastasse. Eelkõige puudutab lisarahastus kahte Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi prioriteetset valdkonda, milleks on kruusateedele tolmuwabade katete ehitamine ning 2 + 2 projektide ettevalmistus ja ehitus.

Järgmisel aastal tahame käivitada täiendavad 2 + 2 lõikude ja ristmike ehitused. Olulisemad täiendavad projektid on eelkõige Tartu maanteel: Kärevere–Kardla lõigu rahastamine, mis algselt oli planeeritud ajaliselt kaugemale 2024/2025. aastaks ning samuti Tartus Riia tänava eritasandilise ristmiku ehitamisega alustamine.

Andrus Prükk: *liiklejale peab jääma ka isiklik vastutus*

Maanteeametis ollakse seisukohal, et liiklusemärgid ja -märgistust olgu pigem vähem kui ülearu palju ning see peaks liiklejat pigem suunama ja abistama kui keelama ja käskima, ent mõnikord on rangemad piirangud vajalikud.

Maanteeameti tehoiu korraldamise osakonna alalise liikluskorralduse rakenduskoordinaator Andrus Prükk peab hea seisma selle eest, et meie liikluskeskond oleks kõige laiemas mõistes kõikidele liiklejatele arusaadav ja loogiliselt tajutav, olgu siis liiklejaks sõidukijuht, jalgrattur või jalakäija.

Liikluskorraldusvahendite hulka kuulub peamiselt vertikaalne ja horisontaalne märgistus ehk siis teede ääres püsti olevad liiklusemärgid, teepiirded ja teekattele kantud liiklust suunav ning korraldav märgistus. Maanteeamet vastutab nende paigalduse eest riigimaanteedel, linnade-asulate-külade tänavad ja teed on kohalike omavalitsuste haldus- ja vastutusalas.

Märgid peavad olema kõikjal üheselt mõistetavad

Andrus Prükk kinnitab, et Maanteeamet on aastaid lähtunud liikluse korraldamisel põhimõttest, et ükskõik millist liiki märgid või märgistust paigaldades peab see olema terves Eestis tehtud sarnasel moel ja liiklejatele



On olukordi, kus liiklejale võiks jääda rohkem vastutust ise otsustada, milline käitumine on kõige mõistlikum, on aga ka kohti, kus tuleb seada kindlad reeglid, sest nii on lihtsalt ohutum.

üheselt mõistetavalt. Näiteks antakse märkidega juhile konkreetselt teada, millal üks või teine piirang lõpeb, et ta ei peaks ise odomeetrilt jälgima, millal piiranguala otsa saab.



„Minu töö peamine sisu seisnebki n-ö suure pildi jälgimises. Moto on meil selline, et Eestis oleks märkide paigaldamisel ühtne lähenemine,” selgitab Andrus Prükk. „Tegelikult püüdleme sinna poole, et kogu liikluskeskond oleks hästi loogiline, et selles osaleja ei peaks oma peas liigselt rehkendama ja tuletama, vaid märkidega saaksid talle selged juhised antud, kuidas käituda.”

Samas tuleb vastu seista ka ülereguleerimisele – märke ja märgistust on hästi palju, teinekord esineb mõtetut dubleerimist, püüdu kõike üle nämmutada ja sellega juhilt justkui vastutust vähemaks võtta. Tema sõnul on see tasakaalu otsimise koht – on olukordi, kus liiklejale võiks jääda rohkem vastutust ise otsustada, millega käitumine on kõige mõistlikum, on aga ka kohti, kus tuleb seada kindlad reeglid, sest nii on lihtsalt ohutum.

Sõidukiirus vajab pidevat märkidega piiramist

Ta soostub, et paljuski on üleüldise liikluskultuuri küsimus, kas liikleja vajab iga oma liigutuse ettekirjutamist või saab teda usaldada, et ta ise valib antud kohta kõige paremini sobiva, teisi liiklejaid arvestava sõidukiiruse vmt.

Selline juhi teadlikkusele lootmine võiks kehtida näiteks kruusateedel, kus liiklusseadus lubab üldiselt sõita kuni 90 km/h, aga autojuht peab silmas enda ja kaasliiklejate ohutust, hoolib kohalikest elanikest, ei mata neid paksu tolmupilve ning sõidab sellisel teel teadlikult mitte üle 70 km/h.

Sõidukiirus ongi põhiline, mille osas autojuhid ikkagi pidevalt märkidega keelamist ja piiramist vajavad. Millegipärast on inimese loomuses sõita enamjaolt sellise kiirusega, mis antud teelõigul maksimaalselt lubatud, kuigi see pole kohustus. Samas liiklusseaduse klausel „tuleb valida teeoludele vastav sõidukiirus” jääbki paljudele vaid paberile kantud trükimustaks ning liikluses olles

jäetakse see oluline punkt tähelepanuta. Nii tuleb ohutuse seisukohast olulistest kohtades siiski sõidukiirust vähendada, sest juhile ei pruugi see vajadus roolis olles esmapilgul arusaadav olla.

„Maanteeameti ülesanne on kujundada turvaline ja ühtselt arusaadav liikluskeskond, kus liikumine toimuks sujuvalt, tõrgeteta ja n-ö loogilist rada mööda. Sellele aitab kaasa näiteks muutuvteabega liiklusemärgide ehk VMS-märkide kasutamine, mille abil saab lubatud kiirust reguleerida vastavalt teeoludele,” räägib Andrus Prükk. „Näiteks nii kuvab vastav süsteem märkidele automaatselt kiirusepiirangu uuel 2020. aastal avatud Kose–Võõbu lõigul, kui tee läheneb metsloom, Tallinna–Pärnu maanteel on üks ristmik, kus peateel vähendavad märgid sõidukiirust, kui kõrvalteelt läheneb sõiduk, kes soovib ristmikku ületada või pööret sooritada. Siiani on tagasiside liiklejatelt olnud positiivne ja ma usun küll, et sellised märgid enast aja jooksul õigustavad.”

Uudsete liikluskorraldusvahenditena toob ta veel välja nn moodulkünised, mis monteeritakse teekattele, selle saab kiiresti paika ja vajadusel ka uuesti üles võtta. Viimane neist paigaldati Võrumaale Urvastesse koolimaja juurde laste koolitee turvalisemaks muutmiseks ja kui vaja, saab selle näiteks koolivaheajaks sealt eemaldada.

Metallist torupiirete asemel on aga hakatud kasutama pehmest materjalist piirdeid, mis takistavad näiteks jalakäijatel otse sõiduteele tormamist, aga ei tekita otsa joostes või sõites metalliga võrreldavaid kahjustusi.

Digitaalselt juhitava süsteemi eelduseks suurem liiklussagedus

Tehnoloogia võimaldaks üsna suure osa meie liiklustest n-ö automatiseerida, mingeid tüüpolukordi või tõenäosust arvesse võttes digitaalselt juhitaavaks muuta, ent kuna kaamerate, andurite ja saatjate süsteemi ülesehitamine on üsna kallis,



Maanteeameti ülesanne on kujundada turvaline ja ühtselt arusaadav liikluskeskond, kus liikumine toimuks sujuvalt, ohutult ning n-ö loogilist rada mööda. Sellele aitab kaasa ka muutuvteabega liiklusemärgide kasutamine.

aeganõudev ja keeruliselt hallatav, siis tehakse neid süsteeme ikkagi sinna, kus seda kõige otstarbekamaks peetakse.

„Eks liiklejad muidugi ootavad, et liikluse reguleerimine muutuks sujuvamaks ja operatiivselt konkreetsetele oludele vastavaks. Näiteks võiks asulat läbival teel permanentse ühte numbrit kandva plekist liiklusemärgi asemel olla muutuva teabega märk, mis tööpäeval näitab ühte kiirust, öösel, kui ei ole jalakäijaid ja jalgrattureid, võib-olla teist jne,” arutleb Andrus Prükk ideaallahendustele mõeldes. „Siiski tuleb aru saada, et säärane süsteem on liiga kallis selleks, et seda igal pool rakendada. On vaja ikkagi teatud liiklussagedust, et see ennast ära tasuks. Nii ei monteeri me ka igale poole metsavahele üles põdrahoiatussüsteemi, kuigi loomade teele ilmumise oht on seal olemas. Mingi ohutunne ja ettevaatlikkus peab ikkagi säilima ka sõidukijuhtidel.”

Teisalt on kohti, mis vajavad liikluse n-ö rahustamist või suisa füüsilist piiramist. Seda eesmärki täidavad näiteks künnised, tee keskele paigaldatud ning teinekord sõidurada kitsamaks muutvad ohutussaad, kunstlike loogete ehitamine kiiruse piiramiseks, ringristmikud liikluse sujuvamaks muutmiseks ja muud taolised abinõud.

Kiiruse piiramine on nende meetodite üks eesmärk, teiseks püüavad need kõik autojuhi tähelepanu juhtimisele kontsentreerida. Näiteks on nad omal kohal pärast pikalt põldudevahelisel rutiinsel teel sõitmist asulasse sisenemisel, kui juht peab arvestama ka rohkete jalakäijate, jalgratturite, teele tormata võivate lemmikloomade ja muude taoliste ohtudega. „Liiklust korraldades püüab Maanteeamet liiklejaid ikkagi pigem suunata ja ohtude eest hoiatada kui otseselt keelata ja käskida,” märgib Andrus Prükk.

Nii lähtutakse täna põhimõttest, et on kehtestatud n-ö üldine maksimum kiirus ning kohtades, kus vajalik, seda piiratakse. „See tähendab aga ka seda, et autojuhile jääb rohkem vastutust sõita just sellise kiirusega, mis kohane tema kogemuse ja sõiduuskustega ning mis selles kohas on ohutu talle ning kaasliiklejatele. Seevastu Põhjamaade süsteemi kohaselt on üldine tase madalam (80 km/h) ja kus on ohutu, seal tõstetakse kiirust,” toob ta võrdluse.

Liiklejaid saab rohkem usaldada, kui paraneb liikluskultuur

Nagu eespool juba mainitud, taandub liiklejate suurem usaldamine üleüldisele liikluskultuurile, mida Maanteeamet lisaks pidevale, juba maast-madalast algavale liikluskasvatuse viljelemisele tegelikult ka teedele ja tänavatele seatud liikluskorraldusvahenditega juurutada soovib.

Turvalisust tagavate harjumuste juurdumine võtab mõistagi aega, seega on nende kujundamine pidev töö, mis otsa ei saa.

Liiklusohtlike kohtade kohta kogutakse infot



Lõpliku heakskiidu liiklusohtlike kohtade ümberehitusele annab Maanteeameti investeringute komitee.

Arvamus

Janno Vilberg

Maanteeameti liiklusohtlike kohtade koordinaator

Teelõigu või ristmiku ohtlikkust ei saa hinnata üksnes toimunud õnnetuste alusel, arvesse tuleb võtta ka potentsiaalne õnnetuse toimumise risk. Seetõttu kogutakse infot riigiteede liiklusohtlike lõikude ja ristmike kohta kolmest allikast.

1. Riskiarvutuse alusel leitavad liiklusohtlikud kohad. Riigiteede lõikude ja ristmike ohutust hinnatakse prognoositavate liiklusõnnetuste arvu alusel. Prognoosimiseks kasutatakse statistilist meetodit, mis võtab arvesse nii lõigul või ristmikul toimunud liiklusõnnetused kui ka teistel sarnastel lõikudel või ristmikel toimunud liiklusõnnetused. Prognoosi tulemuste põhjal koostatakse liiklusohtlike kohtade olulisuse pingerida.

2. Maakondade liikluskomisjonide kvalitatiivsel hinnangul leitavad liiklusohtlikud kohad: 20% liiklusohtlike kohtade ümberehitamise aastasest eelarvest eraldatakse nende liiklusohtlike kohtade ümberehitamisele.

3. Muud kvalitatiivsel hinnangul põhinevad liiklusohtlikud kohad. Liiklusohtlike kohtade infot, eelkõige toimunud õnnetuste alusel, edastavad Maanteeametile ka kolmandad osapooled, nagu Politsei- ja Piirivalveamet, raskete liiklusõnnetuste uurimise komisjon ja kohalikud omavalitsused.

Rain Hallimäe:

teemeistri otsusest sõltub liikleja ohutus

Maanteeameti teehoiu korraldamise osakonna juhtivinsener Rain Hallimäe jääb 2020. aastal tehtuga rahule: riigiteede korrashoius ei tekkinud pandeemia tõttu tõrkeid ning sõlmitud korrashoiu- ja järelevalvelepingud toimusid.

Maanteeameti tellimusel tegelesid teede korrashoiuga 2020. aastal kaheksa lepingupartnerit: OÜ Üle, AS Tariston, AS Eesti Teed, OÜ Leonard Weiss Viater, AS TREV-2 Grupp, OÜ Warren Safety, OÜ Sakala Teed ja AS Eesti Keskkonnateenused. Just nende teehooldajate otsustest ja tegevustest sõltub tee seisukord ja nii mõnigi kord suurel määral ka sõitjate ohutus. Hooldetööde tegemisel on oluline pidev valmisolek, operatiivset tegevust aitavad planeerida IT-süsteemid, järjepidev teede patrullimine, eriti väärtuslik on teemeistrite varasem kogemus.

Kuid ikkagi ei suudeta alati kõiki ilmast tulenevaid raskeid teeolusid vältida, seda vaatamata parimatele prognoosidele, infosüsteemidele ja kogemustele: talveperioodil tuleb ikkagi ette libedaid ning lumiseid teid, millega kõik sõitjad arvestama peavad. Normaalne ja vajalik on nii kiiruse alandamine kui ka naast- ja lamellrehvide kasutamine.

„Kui Maanteeameti liiklusteade ütleb, et teed on libedad või valitseb libeduse oht, siis sõitjad peavad selle-



Ajalugu on näidanud, et loodusega võidelda ei saa, loodusega tuleb kohaneda ja loodusest üleolekut ei nõuta ka teehooldajatelt.

ga arvestama. Tegemist on reaalsusega, kindlasti mitte oma tegevusetuse või saamatuse õigustamisega, vaid rääkimisega asjadest nii, nagu need on,“ teab Rain Hallimäe. „Ajalugu on näidanud, et loodusega võidelda ei saa, loodusega tuleb kohaneda, mistõttu loodusest üleolekut ei nõuta ka teehooldajatelt. Rasketes ja erandli-



kes oludes kehtivad ka madalamad nõuded.“

Suurem osa sõidukijuhtidest kohandab oma sõidustiili vastavaks teeoludele ja hoiatustele ning oskab hoiatusi tõsiselt võtta, erandlikes oludes on Maanteeamet soovitanud autoga mitte sõitma minna, muidu võib juhtuda, et lõpetatakse kraavis või lumehanges ning kehvide teeolude tõttu võib abigi viibida.

„Viimasel ajal on suuremat tähelepanu pööranud ennetavale libedustõrjele,“ tutvustab Rain Hallimäe. „Seepärast sätestati viimastes lepingutes ennetava libedustõrje eest mahuline tasustamine kõige kõrgemal talvisel seisunditasemel 3+.“

Sõiduoludega ollakse üldiselt rahul

Tellija poolt vaadates ongi teede korrashoiu suurimaks väljakutseks talveperioodi ebastabiilsete ilmaoludega ajad ning kevadine sulamisperiood peamiselt kruuskattega kapitaalselt välja ehitamata teedel.

„Liiklejate poolt maanteeinfo numbrile 1247 laekunud kaebuseid vaadates tuli aasta jooksul kõige rohkem teateid lume ja libeduse kohta (23,9%), järgnevad teated teele langenud puude (18,2%), väikeste loomakorjuste (12,8%) ja kruusateede seisukorra (11,3%) kohta,“ loetleb Hallimäe. „Maanteeinfo tasuta number on olnud tänaväärne koht liiklejatelt tagasiside saamiseks. Sellele laekus 2020. aastal infot kokku 10 165 sündmuse kohta.“

Nõutud teeseisundi tagavad korrashoiulepingupartnerid. Konkreetset korrashoiutööd, mida seisundi saavutamiseks tegema peab, otsustab teehooldaja ise, Maanteeamet tellijana jälgib ja hindab lepingupartnerite tegevust. „Sõidukijuhtide seas läbi viidud küsitlusuuringud näitasid, et üldiselt ollakse sõiduoludega rahul. Nii andsid sõidukijuhid möödunud aastal hea ja väga hea hinde talvisele teehooldusele 65% ning suvisele teehooldusele 70% juhtudest. Need on kõrged protsendid, mis muidugi ei

tähenda, et peaksime edaspidi loorberitele puhkama jääma,“ ütleb ta.

Olulisemate saavutustena aastast 2020 toob Hallimäe esile, et eriolukorraga tuldi koroonakriisis toime ja tagati riigiteede sõidetavus. „See on riigi seisukohast üks neljateistkümnest elutähtsast teenusest,“ ütleb ta.

Oluline muudatus puudutas hangete tingimusi: nimelt sätestati riigiteede hooldepiirkondade hangetes, et lisaks hinnale võetakse edukama ettevõtja valikul arvesse ka muid näitajaid, nagu rakendatava tehnika hulk ja teemeistrite kogemus. „Seda teed oleme jätkanud ja leiame, et tegemist on perspektiivse algatusega,“ loetleb ta teehoiu korraldamise osakonna saavutusi. Jätkuvalt peab siiski otsima reserve hooldekorralduse, nõuete ja järelevalve osas. Üheks heaks näiteks on korrashoiu arengukontseptsiooni väljatöötamise algatus.

IT-süsteemid aitavad prognoosida ilmaolusid

Nii teehooldajate tegevusjuhiste kui ka sõidukijuhtidele suuniste andmine põhineb ilma- ja teeilmaprognosidel. Maanteeamet kasutab ilma- ja teeilmaprognosideks Teede Tehnokeskuse poolt arendatavat Teedeinfokeskuse veebiteenust TIK, mis omakorda tugineb suuresti Maanteeameti teilmajaamade infosüsteemil, kuid mitte ainult. Lisaks mainitud jaamadele kasutab TIK naaberriikide teilmajaamade ja Eesti Keskkonnaagentuuri automaatjaamade andmeid ning edastab Harku ja Sürgavere sajuradrite ning Euroopa sajuradrite pilte. „TIK-i kaardile saab lülitada erinevaid kaardikihte, näiteks pilvisuse ja sajuprognoside, viimase nelja tunni hooldetööde, hooldepiiride, liiklejate poolse Waze'i info ning tehtud haardeteguri mõõtmiste info kohta,“ kirjeldab Rain Hallimäe.

TIK annab üks kord tunnis järgmiseks kuni 48 tunniks teeilmaprognosid, sealhulgas teepinna seisukord, õhu ja teepinna temperatuur, kastepunkti temperatuur, sajuliik



Suurem osa autojuhte kohaldab oma sõidustiili vastavaks teeoludele ja hoiatustele ning oskab hoiatusi ka tõsiselt võtta.

ja hulk, tuule kiirus ja suund, õhuniiskus, veekihi paksus ja muud. Veebiteenuse vahendusel saab Maanteeamet teeilmaprognoside tee seisundi järelevalveks ja teehooldajad talihooldetööde kavandamiseks. „Teedeinfokeskuse veebiteenuse arengud on võimaldanud uutesse korrashoiulepingutesse sisse viia ennetava libedustõrje mahulise tasustamise kõige kõrgematel talihooldetase metega teedel,“ kiidab Rain Hallimäe. „Kõige suurem arenguruum tundub seejuures olevat Teedeinfokeskuse veebiteenuse andmete kasutamise, tõlgendamise ja rakendamise osas.“ Kokkuvõttes hindab Hallimäe, et Teedeinfokeskuse infosüsteemi puhul on tegemist rohkete andmetega, aga samas kasutajasõbraliku infosüsteemiga, mis teadmiste ja oskustega spetsialistile annab palju juurde selleks, et ennustada lähimate tundide tee- ja ilmaolusid.

Lisaks tuleb 2020. aasta positiivsete lahenduste osas esile tõsta Maanteeametis valminud teeseadmete arengukava. „Teeseadmete arengukava on aluseks uute teilmajaamade, -kaamerate ja muude seadmete järjepidevaks uuendamiseks ja täiendamiseks. See omakorda aitab muuta liiklemist ohutumaks,“ võtab ta teema kokku.

SUVISTE JA TALVISTE KORRASHOIUTÖÖDE PARTNERID JA PÕHIMÕTTED

- Teede korrashoiulepingu partnerid peavad vastutama nii suviste kui ka talviste korrashoiutööde eest.
- Suvised korrashoiutööd on katete ja pragude lappimine, ribapindamine, teeäärsete alade niitmine, vee ärajuhtimissüsteemide, nagu truupide ja kraavide, hooldamine, puhastus- ja korrastustööd, kruusateede hõõveldamine ning tolmutörje ja palju muud.
- Talvistel korrashoiutöödel tuleb rinda pista lume tõrjumisega esi- ja külgsahkade ning alusteradega, libeduse tõrjumisega puisturiga ning mehaanilise karestamisega tapp- või võrkteradega. Kui suviseid korrashoiutöid on võimalik pikalt ette planeerida, siis talviste puhul on see oluliselt keerukam, sest tehtavate tööde koosseis ning maht sõltub ilmast.
- Talvisel libedusetörjel hinnatakse libeduse määramisel haardetegurit, mille arvvaartus küünib nullist üheni, reaalsuses kõigub see vahemikus 0,10st kuni 0,60–0,80ni. Kui haardeteguri väärtus on vahemikus 0,10–0,15, on teeolud väga keerulised, nt jäisel teel on vee- või lumekiht, must jää, sajab jäävihma vmt ja soovituslik on liiklusesse minekust loobuda.
- Maanteeameti sõlmitud 17 korrashoiulepingut on maakondlikud, välja arvatud Harjumaa, mis on jagatud kolmeks piirkonnaks: Keila, Kose ja Kuusalu.
- Teede korrashoiulepingud on viie aasta pikkused, seega viiakse perioodiliselt läbi uued hanked. Koormuse hajutamiseks on nende läbiviimine ja lepingute algus jaotatud erinevatele aastatele.

Statistika

7,2

Keskmine
hinnang
maanteede
suvisele
hooldusele.

Sõidukijuhtide hinnang maanteede hooldusele

TALV 2020

- Valdavalt ollakse maanteede hooldusega rahulolevad: hinnangu 7–10 andsid 2/3 sõidukijuhtidest. Keskmine hinnang maanteede hooldusele on 7,0.
- Talvise teedehoolduse osas 84% vastajaist nõustus, et töötavad hooldemasinad võimaldavad kaasliiklejatel ohutult liigelda, ning 72%, et lumekoristusega tegeletakse piisavalt kiiresti. Ka muude talvist hooldust puudutavate väidete osas oli nendega nõustujaid (46–64%) oluliselt enam kui mitte-nõustujaid.
- Eeskujulikud maakonnad, kus hooldusele antud hinnangud on keskmisest oluliselt kõrgemad: Tartumaa, Harjumaa, Saaremaa, Põlvamaa ja Läänemaa.
- Probleemsemad maakonnad, kus hinnangud on keskmisest oluliselt madalamad: Hiiumaa, Ida-Virumaa, Lääne-Virumaa ja Raplamaa.

SUVI 2020

- Valdavalt ollakse maanteede hooldusega rahul: hinnangu 7–10 andis 70% sõidukijuhtidest. Keskmine hinnang maanteede hooldusele on 7,2.
- Maanteede hoolduse osas 82% vastajaist nõustus, et teepeenraid ja haljasalasid niidetakse piisavalt sageli ning vähemalt ¾, et talvekahjustused, samuti maanteedel olev praht, lahtine killustik jm likvideeritakse piisavalt kiiresti. Sellega, et kruusateid hooldatakse operatiivselt, nõustus 43% vastajaist.
- Eeskujulikud maakonnad, kus hinnangud on keskmisest oluliselt kõrgemad: Saaremaa, Hiiumaa ja Järvamaa.
- Probleemsemad maakonnad, kus hinnangud on keskmisest oluliselt madalamad: Valgamaa, Põlvamaa ja Jõgevamaa.

Allikas: Turu-uuringute AS-i uuringud sõidukijuhtide rahulolust riigiteede hooldusega.

Kirke Williamson: *rahulolu tooks kogu Eesti ühistranspordis kehtiv ühtne pilet*

Lisaks maanteedel kulgeva ühistranspordi korraldamisele kuulub Maanteeameti haldusesse juba kaks aastat ka riigisisese lennuliikluse ning mandri ja suursaarte vahelise praamiliikluse korraldamine. Loomisel oleva ühendametina suureneb ühisosa erinevate transpordiliikide koordineerimises ilmselt veelgi.

Kõige selle üle peab arvestust Kirke Williamson, kes viimased viis aastat töötab Maanteeameti liiklusteenistuse koosseisu kuuluva ühistranspordi osakonna juhatajana. Nii on tema osakonna korraldada riigisiseste kaugbussiliinide lubade väljastamine, aga alates 2018. aastast ka pädevus olla mandri ning Saaremaa ja Hiiumaa vaheliste reisilennuliinide ning parvlaevaliinide lepinguhoidja kui ka maakondlike bussiliinide korraldaja.

Maakonnabussiliinide korraldamine on edasi volitatud piirkondlikele ühistranspordikeskustele ja kahe suursaare omavalitsusüksustele. Kõigi kolme transpordiliigi peale tähendab see umbes 70 miljonit eurot aastas, mis vedajatele liinide käigushoidmise toetusteks välja jagatakse.

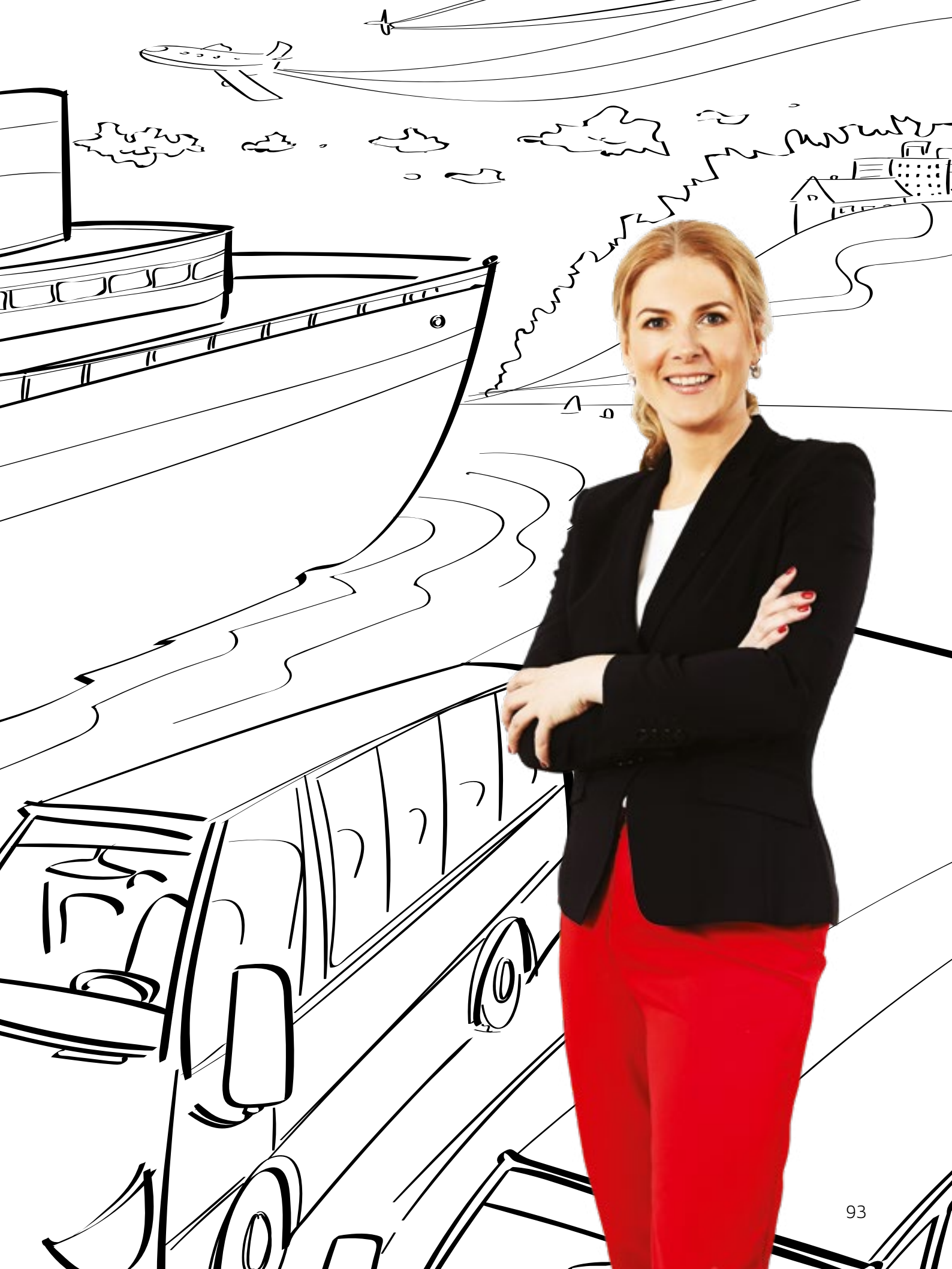
Seega ei muuda 2020. aastal fookuses olnud kolme ameti ühinemine ühistranspordi korraldamise vallas midagi kardinaalselt – sellega on siiani tegeletud ja tegeletakse ka edaspidi. Vaid raudteel toimuvat reisijatevedu koordineerib ning ka dootterib pärast Raudteeameti tegevuse



**Maanteeamet võtab
kõiki ühistranspordi-
turul osalejaid võrd-
sete partneritena,
samas on ametnike
ülesanne jälgida, et
konkurents oleks aus
ja hanketingimused
kõigile võrdsed.**

lõppu 2004. aastal otse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.

Maanteeamet võtab Kirke Williamsoni kinnitusel kõiki ühistransporditurul osalejaid võrdsete partneritena, samas on ametnike



ülesanne jälgida, et üks osapool teisele liiga ei teeks, et konkurents oleks aus ja hanketingimused kõikidele võrdsed.

Tasuta ühistransport löi kaardid sassi

„Kõige suurem uuendus maa-
kondlikus bussiliikluses toimus
2018. aasta juulikuus, kui anti või-
malus korraldada tasuta ühistrans-
port maakonnaliinidel,” räägib Kirke
Williamson. „Kohalikud omavalit-
sused leidsid, et ühistransport võiks
teatud maakondades olla kõikidele
tasuta, osades maakondades otsustati,
et tasuta on sõit vaid teatud elanike-
gruppidele.”

Asjaolu, et Tallinnas on tasuta
ühistransport linlaste käsutuses juba
aastast 2013, Maanteeameti tegevust
õigupoolest ei puuduta, sest see oli
toona Tallinna linnavõimu otsus.

Kirke Williamson ütleb, et
Maanteeameti puudutab tasuta bus-
sisõidule üleminek vaid niipalju, et
nüüd ei ole nendest maakondadest,
kus see tõesti kõikidele tasuta on,
tarvis enam piletimüügist laekuvat
raha koguda ja tänu sellele on pa-
berimajandust vähem. Samas tuleb
ühistranspordi korraldamisega kõige
laiemas mõistes ikka tegeleda: teha
hankeid, kontrollida lepingutest kin-
nipidamist jne.

Siiski on üleriigilise tasuta ühis-
transpordi n-ö ohjes hoidmisega üks-
jagu pusimist: selle maakondlik täpne
korraldamine on aastatel 2015–2017
loodud piirkondlike ühistranspordi-
keskuste (ÜTK) vastutusalas. Piir-
kondlike ühistranspordikeskuste
liikmeteks on kohalikud omavalitsu-
sed, riik osaleb Maanteeameti kaudu.
Erinevates piirkondades on ÜTK-d
otsustanud reisijatevedu korraldada
erinevat moodi – mõnes piirkonnas
on see kõikidele tasuta, teisel on see
osaliselt tasuta.

„See oli kohalike omavalitsuste
otsustusõigus, kellele saab bussisõit
tasuta olema,” kirjeldab Williamson
praeguse olukorra tekkimise taga-
maid.

Ühelt poolt on Maanteeameti roll
kogu ühistranspordisüsteemis olla
rahastaja rollis – riigieelarvest eral-
datakse ametkonnale raha liiniveda-
jatele dotatsioonide maksmiseks nii
maismaatranspordi kui ka lennu- ja
praamiliikluse tagamiseks. Teiselt
poolt koordineerib Maanteeamet
maakondade ja üleriigilise ühistrans-
pordi arengut ning nõustab oma part-
nereid.

Maakondliku bussiliikluse jaoks
on eraldatud konkreetne summa, üle
40 miljoni euro aastas, ja kui mõnes
piirkonnas tekib näiteks vajadus liini-
le väljumisi juurde luua ja see nõuab
lisaraha, siis tuleb neid taotlusi põh-
jendada.

Muutused kaugbussiliinide turg ja liikumisharjumused

Kirke Williamsoni osakon-
na töötajad osalevad maakondlikes
bussiliinide opereerimise hangete
komisjonides, samuti on Maantee-
amet koostanud näidisdokumendid ja
tüüptingimused, mida tuleb hangete
korraldamisel aluseks võtta, aga mida
piirkondlikud ÜTK-d võivad oma va-
jadusi arvesse võttes täiendada.

Tasuta ühistransport on aga esi-
le kutsunud mitmeid muutusi, millel
Maanteeamet uuringute kaudu silma
peal hoiab. Arusaadav on, et tasuta
vedu maakondlikel liinidel on muut-
nud kaugbussiliini turgu, kuid hoopis
üllatavam on aga tõsiasi, et maal on
inimesed pärast tasuta bussiliikluse
sisseseadmist hakanud hoopis vähem
jalgrattaga sõitma ning jalutama.

Williamson on seisukohal, et
ÜTK ei peaks piirduma ühistranspor-
di korraldamisega vaid ühes maakon-
nas. Nii ongi näiteks Võru ja Põlva
maakonnas loodud ühine Kagu-Eesti
ÜTK, Põhja ÜTK-sse kuulub aga ko-
guni neli maakonda.

„Reisija ei peaks üldse tunnetama
maakondade piire, tema soovib
sujuvalt kodust tööle saada. Ja ÜTK-d
peakski pakkuma n-ö piirideta ühis-
transpordi nii, et reisija ei saagi aru,
kui sõidetakse ühest maakonnast tei-
se,” räägib ta. „Kui alustati maavalit-



**Mina reisijana ei
peaks tunnetama
seda, et siirdun
ühelt piirkonnast
teise ning pean
igaühes neist ja iga
erinevat ühistrans-
pordivahendit kasu-
tades erineva toote
ostma.**

suste reformiga, siis Maanteeameti
ettepanek oli teha Eesti peale neli
regionaalset ühistranspordikeskust.
Siiski leiti, et piirkondlike ühistrans-
pordikeskuste loomine on õigem tee
ja nüüd ongi nii, et ühe maakonna
piirest teise sõites võivad muutuda ka
reeglid, sõidu hinnastamise kord jmt.
Keskused võivad ka praegu ühineda,
aga see on kohalike omavalitsuste ot-
sustada.”

Nii leiab ka Kirke Williamson,
et koostöö saabumiste ja väljumiste
ühildamise ja reisijasõbralikumaks
muutmise osas võiks keskuste vahel
olla senisest tihedam. Me küll püü-
dleme ideaalse ühistranspordisüsteemi
loomise poole, aga arenguruumi ja-
gub veel piisavalt.

Ühtse piletisüsteemi poole pürgides

Kirke Williamson ütleb, et tema
süda oleks rahul, kui Eesti inimene
saaks oma maa piires sõita ühe kaar-
diga või ühe korra piletit ostes ühest
riigi otsast teise ja kaoks vajadus end
igas suuremas linnas seal kehtiva süs-
teemiga kurssi viia.

Ta on seda meelt, et Eesti on piisavalt väike ühtse piletimüügisüsteemi loomiseks.

„Mina reisijana ei peaks tunnetama seda, et siirdun ühest piirkonnast teise ja pean igaühes neist iga erinevat ühistranspordivahendit kasutades erineva toote ostma. Me tegeleme sellega ja liigume sinna poole,” kinnitab Kirke Williamson. „Riigi poolt finantseeritavate transpordivahenditega on asi lihtsam, aga sõita on ju vaja ka näiteks kommertsalustel tegutsevate kaugliinidega või kohaliku omavalitsuse finantseeritavate liinidega. Seal tekitab küsimust, kuidas raha jagamine toimub. Kõige raskem ongi rahastamise küsimustes kokkulepete saavutamine.”

Ühistranspordi korraldus

- Haldusreformiga anti piirkondlikele ühistranspordikeskustele õigus otsustada, milline on nende jaoks parim ühistranspordilahendus, arvestades kohalikke iseärasusi.
- Maanteeamet jälgib, et ühistranspordikeskused täidaksid riigi esindajatena kõiki oma ülesandeid asjakohaselt.
- Kogu ühistranspordi korraldatakse peaaesjalikult riigi raha eest ja Maanteeameti ülesanne on teostada järelevalvet riigieelarveliste vahendite kasutamise üle.
- Riigieelarveliste vahendite kontroll kätkeb endas kontrolli, jälgimist ja analüüsi, et riigi eraldatud raha läheks vastavalt vajadusele õigesse kohta.
- Muuhulgas tehakse liinide täituvuse seiret: kui mõnedel väljumistel on bussis väga vähe inimesi, tuleb seal leida alternatiivseid lahendusi. Ühistransport on nagu elav organism, mis pidevalt muutub ja areneb, seega tuleb vaadata ja jälgida, mis aitaks ühistranspordi paremaks ja vajadusepõhisemaks muuta.

Piletisüsteem Eestis vajab ühtlustamist



Eestis tuleb püüelda selle poole, et sinne ühistransport oleks kõigis regioonides rajatud ühtsetele põhimõtetele.

Arvamus

Ahto Pahl, Maanteeameti ühistranspordi järelevalve talituse juhataja

Meie eesmärk on, et inimesed kasutaksid ühistransporti ja et see vastaks nende vajadustele. Soovime inimesi auto asemel rohkem bussidele suunata, et säästa keskkonda, vähendada ummikuid jmt. See, kas bussisõit on tasuta või tasuline, on poliitiline otsus, kuid pikas perspektiivis kujuneb see väga kulukaks. Aga kui see otsus on tehtud, siis me muidugi järgime seda. Aastaid on läbi viidud ühistranspordi kasutaja rahulolu-uuringuid, kust muuhulgas ilmneb, et inimesed kasutaksid bussitransporti küll, aga need ei sõida neile vajalikul ajal vajalikku kohta. Sestap teeme koostööd ÜTK-dega ühistranspordi atraktiivsemaks muutmiseks. Üritame viia asju sellisele tasemele,

et piltlikult öeldes inimene, kes sõidab Tallinnast Pärnusse, sealt Võrru, edasi Tartusse ja pärast Narva kaudu Tallinnasse tagasi, ei tajuks, et ta ületab maakonnapiire või siirdub ühe ÜTK mõjualast teise. Piletisüsteemi ühtlustamine on üks oluline aspekt meie osakonna töös – liigume suunas, et inimene saaks osta kindlast kohast pilet, millega saab kasutada erinevaid transpordiliike. Eestis tuleb püüelda selle poole, et ühistransport oleks regioonides rajatud ühtsetele põhimõtetele, alates hangete korraldamisest ja lõpetades piletisüsteemiga. Parema süsteemi saavutamiseks jääb praegu puudu tahtest: kui kõik osapooled asjasse süveneksid, näeksid oma maakonnast suuremat pilti, panustaksid aega ühisosa leidmisele ja ennekõike mõistaksid, et süsteemi tuleb muuta, siis muutuks ühistransport reisijatele oluliselt paremaks.

Tarmo Vanamõisa: *meie sõidueksamite sooritused peavad jõudma Euroopa tippu*

„Oleme sõidueksamite läbivuses Euroopa keskmik. See pole paha, kuid tahame olla paremad,“ ütleb Maanteeameti eksamiosakonna juhataja Tarmo Vanamõisa, kes seisab hea, et tõuseks eksamineerijate, autokoolide ja ka sõiduõppijate tase.

Tarmo Vanamõisa ütleb, et tahame sõidueksamite läbivuses olla Euroopas vähemalt Norra, Rootsi ja Saksa maa järel, ehk eksami läbivusprotsent võiks B-kategoorial küündida 70% ligi. Ta möönab, et nimetatud riigid on selle tulemuse nimel meist oluliselt kauem tööd teinud. Meie süstemaatiline töö algas neli aastat tagasi, kui löime ühtse eksamikeskuse.

Alustasime olukorrast, kus mõnes piirkonnas oli sõidueksami läbivus alla 30%. Praegu küünib eksami sooritanute osakaal ka kõige keerulisemates piirkondades üle 40%. Erand on Tallinn, kus on liikluse intensiivsus suurem ja tegelikult on ka Tallinnas sõidueksami soorituste protsendid tõusnud. „Läbivuse protsendid on üle Eesti ühtlustunud,“ ütleb Tarmo Vanamõisa. See oli üks eksamikeskuse loomisega tehtud reformi eesmärk lisaks korruptsiooniohu vähendamisele ja hindamise läbipaistvusele.

Eksamineerijad keskendusid eksamitele

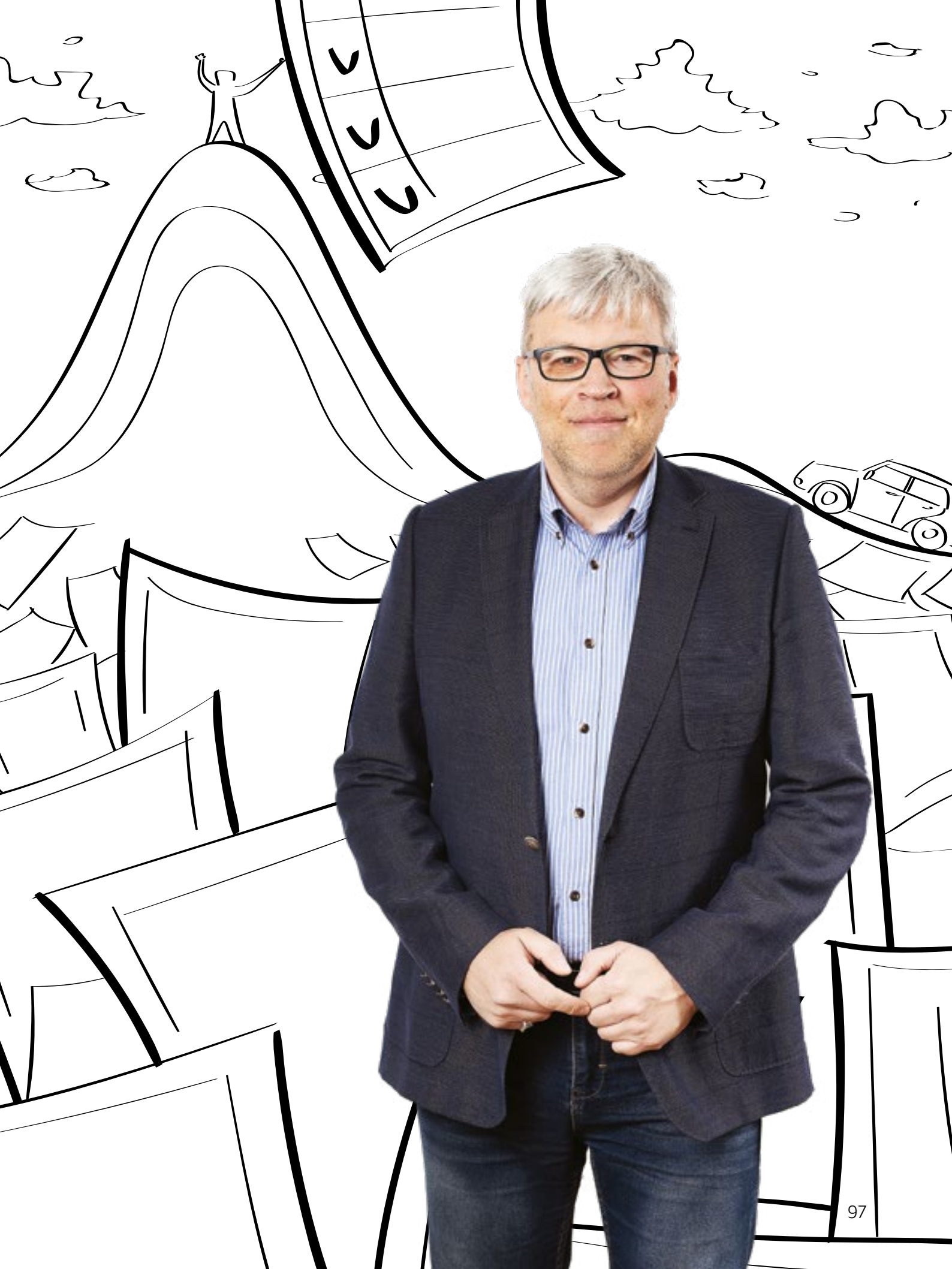
Eksamikeskus alustas tööd 2017. aastal. Enne seda tegelesid sõidueksamite vastuvõtmisega kõik 17 Maanteeameti bürood ja seda tehti 17 erineval moel: eksamineerijate kõrval võtsid eksameid vastu ka büroode juhatajad, autode ülevaatajad jt, kokku



Juhikandidaat võib olla kindel, et kõikjal hinnatakse ühtemoodi, autokoolid teavad oluliselt rohkem, mis eksamitel toimub ja millised on nõuded.

56 inimest üle Eesti. „Paljud inimesed tegelesid paljude asjadega ja kõik tegid seda natuke erinevalt,“ meenutab Tarmo Vanamõisa.

Eksamikeskuse loomisega asi muutus. Eksamineerijad hakkasid tegelema vaid eksamite vastuvõtmisega ja nad koondati ühise juhtimise alla. „Nad teavad, mida nad hindavad ja kuidas eksameid vastu võtavad. Juhikandidaat võib olla kindel, et igal pool hinnatakse ühtemoodi ja autokoolid teavad oluliselt rohkem, mis eksamitel toimub ja millised on nõuded,“ on Tarmo Vanamõisa kindel. Ka



rahulolu-uuringud näitavad, et uut eksamisüsteemi hinnatakse kõrgelt. Kuna eksamineerijaid on varasemast vähem, roteeruvad nad erinevate piirkondade vahel. Vaatamata erinevatele eksamineerijatele ei muutu eksamite läbivuse protsent piirkonnas. See näitab, et eksamite vastuvõtmine toimub ühtsetel alustel.

Veapõhine eksam muutus kompetentside hindamiseks

Muudatused eksamite vastuvõtmise hindamises ja juhiõppes on Tarmo Vanamõisa juhitud eksamireformi teine suur osa. Kõik enam kui 200 Eesti autokooli siiski muutusi rõõmsalt ei tervitanud. „Minuga pahan dati alguses ikka kõvasti. Aasta 2016–2017 läks suuresti suhtekorraldamise peale. Kaevikusõda oli kestnud aastaid, kus teineteist süüdistati, kuidas me hindame ja et me hindame valesti,“ meenutab Vanamõisa. Suhte korrastamiseks ja plaanitavate muudatuste läbiarutamiseks korraldas ta igas linnas kohtumisi autokoolidega. Reformi ettevalmistamise käigus toimus 70 kohtumist ja ümarlauda, vähemalt ühel kohtumisel on käinud kõik Eesti autokoolid. „Kui mõni autokool ütleb, et teda ei kaasatud, siis see ei ole õige,“ on Tarmo Vanamõisa kindel.

Sõidueksamitel veapõhine hindamine muutus seega kompetentsipõhiseks hindamiseks ja see oli alguses üsna keeruline: palju aega kulub eksamineerijate õpetamiseks. „Väga lihtne on hinnata vigadepõhiselt – teed ühe vea ja eksam on läbi. Üldkompetentsi hindamine, kas need 1–2 viga olid juhuslikud või ongi tegemist kompetentsi puudumisega, on palju keerulisem,“ selgitab ta. Praegu saab eksamineerija otsustada, et kui- gi juhiloa taotlejal ei ole kompetents väga hästi omandatud, ei ole tehtud vead siiski ohtlikud ja teda võib lubada liiklusesse.

„Täna me anname väga palju andeks,“ ütleb Vanamõisa, kuid lisab, et kindlasti ei anta andeks liiklusohtlike vigu, kus keegi võib viga saada.

Peab arvestama, et ohtlikku juhti liikluses lastes jääb ta sinna järgneva paarikümneks aastaks.

Sariläbikukkujad saadetakse uuesti õppima

Vaatamata ühtsetele hindamisalustele ja kompetentsipõhisele hindamisele, kus iga viga ei lõpe enam eksamilt läbikukkumisega, on siiski palju neid, kes jäävad eksamitel korduvalt käima. „Nõus, et esimene kord võib midagi niiku minna, kuid kolmas, neljas, viies jne kord ei ole aktsepteeritav. Kõik eksamite arvud, mis on üle kolme korra, ei ole normaalsed,“ on Vanamõisa seisukohal.

Nii käis 2019. aastal sõidueksamit neli või enam korda sooritamas üle 4000 inimese. „Kui meil on aastast 36 000 eksamit ja neist 18 000 on korduseksamid, siis see ei tundu väga mõistlik,“ on Vanamõisa seisukohal. Nii suur korduseksamite hulk on ka põhjus, miks tekivad eksamijärjekorrad. Eesmärk on, et esimesele sõidueksamile peab pääsema hiljemalt 1,5 kuu jooksul. Vanamõisa kinnitusele vähemalt 46 päevaga ka eksamile saab. Kuid igasugused järjekorrad kaoks, kui esimese eksami läbivus oleks 15–20% suurem ja kõik inimesed tuleksid eksamile kohale. Kokkulepitud ajal jättis 2020. aastal sõidueksamile tulemata 745 inimest ja seega oli üks eksamineerija piltlikult öeldes 124 tööpäeva aastas ilma tööta.

Suunamaks juhilube taotleval inimesel rohkem õppima, hakkas alates 1. veebruarist 2020 kehtima kord, et pärast kolme ebaõnnestumist peab inimene minema tagasi autokooli, kus tuleb võtta lisaõidutunde. Nii hakkab see toimuma iga kolme eksamikatse järel. Täna on 1200 jätkukoolitusele minejat, kuid hilisemate eksamite läbivus on tasapisi paremaks läinud, ehk reform kogub tuure.

Koroonaviirus soosis uuendusi eksamikorralduses

Eksamireformi vahefinišiks võib pidada 1. veebruari 2020. aastal: sellel kuupäeval jõustusid õigusaktid, mis



Täna antakse eksami sooritajale palju andeks, kuid kindlasti ei anta andeks liiklusohtlike vigu, kus keegi võib viga saada.

panid toimima mitmed reformiga ettevalmistatud muudatused.

„Kogu süsteem hakkas tööle selle aasta algusest. Saime töötada 2 kuud, siis tuli viirus,“ nendib Vanamõisa. Viiruse tekitatud olukord tõi taaskord kaasa muutused. Eriolukorra ajal jäid ära ca 4000 inimese sõidueksamid. Olukorra lahendamisel oli algatuseks väga palju abi liikuvast teooriaklassist, kus eksamineerijad käivad kohapeal tahvelarvutiga teooriaeksamit tegemas.

Projekt algutati 2019. aastal kaitsevägele mõeldes juba enne koroonaohtu, kuid läks kevadise viirusepuhangu ajal ka tavakasutusse. Aprillis, kui kõik autokoolid olid juba suletud, võeti teooriaeksameid vastu liikuvast teooriaklassist. Projekt on end igati õigustanud, sest liikuvast teooriaklassist võeti vastu üle 1500 eksami.

Ka suvel ükski eksamineerija ei puhanud: eksameid alustati tund aega varem, aegu saadi juurde ka eksamite lühendamise, kui tavapärase 45-minutilise sõidu asemel lühendati esmakordselt eksamile tulija sõidueksami sõiduosa 35 minutile. Augustis olid eksamite järjekorrad valdavalt likvideeritud. „Täna eksamineerijatele ja minu kahele logistikule, kes suutsid sasipuntra lahti arutada,“ tänab Tarmo Vanamõisa.

1. VEEBUEARIST 2020 MUUTUS RIIKLIKE TEORIA- JA SÖIDUEKSAMITE VASTUVÖTMINE

- Muudatused arvestavad rohkem igapäevases liikluses toimuvat.
- B-kategooria mootorsõidukijuhi esmaõppe algtaseme koolitus peab kestma minimaalselt neli nädalat. Õppur peab läbima vähemalt 30 sõidutundi ja 28 teooriatundi.
- Teooriaeksamil lisandub 10 küsimust, mis puudutavad liiklusohutust. Need kirjeldavad liiklussituatsioone, kus reaalses liikluses võib keegi viga saada või hukkuda. Kui B-kategooria teooriaeksamil võib kokku teha viis viga, siis liiklusohutuse küsimuste vastustes võib olla vaid üks viga. Rohkemate vigade korral loetakse eksam mittemoõritatuks.
- Riiklikule teooriaeksamil võib registreeruda kohe pärast autokooli teooriaosa lõpetamist ehk enam ei pea ootama ka kõigi õppesõidutundide läbimist. Samas peab arvestama, et Maanteeametis moõritatud teooriaeksam kehtib 12 kuud, mille jooksul tuleb soõritada ka sõidueksam.
- Sõidueksamil ei ole enam manöõvrite kaupa kirjeldatud, kuidas harjutust soõritada. Eksamineeritav otsustab ise, kuidas etteantud situatsioon lahendada.
- Harjutuste soõritamisel ei ole enam määratud võimalikku katsete arvu. Nõutud kolm harjutust tuleb soõritada kümne minuti jooksul. Kui harjutusi ei soõritata ettenõhtud aja jooksul või tehakse arvestatav viga, on eksam mittemoõritatud.
- Sõidueksamil ei ole vigade loetelu. Eksamineerija teeb otsuse sõidueksami soõritamise kohta lõhtuvalt sellest, kas eksamineeritav järgib liiklusreegleid ning sõidab ohutult.
- Kui eksamineeritav ei soõrita sõidueksamit kolmandal korral, siis suunatakse ta autokooli jätkuõppele, kus peab võtma vähemalt kaks sõidutundi. Uuele sõidueksamile saab registreerida pärast jätkuõppe lõbimist.

Eksamikeskus tõstis eksamineerija töö kvaliteeti



Kompetentsipõhine hindamine on varasemast loogilisem, kuid nõudis siiski õppimist.

Arvamus

Toomas Meiel,
Maanteeameti eksamineerija

Minu jaoks oliksamikeskuse loomine väga positiivne areng. Enneksamikeskust ei olnud eksamineerimine minu põhitöö. Lisaks sõidueksamite vastuvõtmisele registreerisin sõidukeid, vahetasin juhilube, tegin registreerimiselset kontrolli – raske oli keskenduda ühele asjale. Eksamikeskuse loomisega on minu kui eksamineerija töö kvaliteet kindlasti kasvanud.

Kvaliteedi kasvule aitas kaasa ka üleminek kompetentsipõhisele hindamisele eksamitel. See on varasemast hindamissüsteemist loogilisem, kuid nõudis siiski õppimist. Uus süsteem tõi muutuse, me ei hinda enam tagajärgi, vaid põhjust, miks midagi juhtus. Peame oskama tähele panna, kas vea põhjus oli selles, et juht veel ei oska ja peab juurde õppima või ongi mõnikord põhjus selles, et kogemata juhtus.

Sellest arusaamine nõudis õppimist, mis on aga väga hea, sest iga väljakutse aitab minna edasi ning leida parimaid lahendusi.

Tatjana Portnova: *e-teenused arenevad Eestis kiiresti*

Maanteeameti klienditeenindusesse lisandub e-teenuseid igal aastal. Uusi ideid jagub. Valdkonna juht Tatjana Portnova mõtleb juba riigiasutuse ülestele teenustele, mille toel kuluks kliendil vaid mõned minutid teenuse saamiseks.

Maanteeameti klienditeenindusvaldkonna juht Tatjana Portnova on ameti e-teeninduse uute teenustega tegelenud juba 2013. aastast.

Maanteeameti e-teenindust on eeskujuks toodud nii Eestis kui ka teistes riikides. Täna tegeletakse peamiselt teenuste lihvimisega, kuid ka see tegevus on toonud uusi e-lahendusi: viimaste aastate jooksul on e-kanalisse lisandunud võõrandamisest teatamine ja mitmed teenused autokoolidele, tavalisel sõiduki omanikuvahetusel on loobunud digitaalallkirja nõudest ja omanikuvahetuse saab vormistada ka sisselogitud kasutajana.

Kauaoodatud muudatus tuli 2020. aasta kevadel, mil kasutusvalmis said e-teeninduse mobiilsed vaated. See tähendab, et Maanteeameti e-teenuste keskkond kohandub nüüd kasutaja seadmega.

„Meie e-teenuste arendamisel on tööjärg ees ka järgmiseks 3–4 aastaks,“ räägib Portnova. „Plaan on luua sündmusteenused. Neid teenuseid pakub riik inimesele ise, kui inimese elus on toimunud mingi sündmus,



E-teenused on Maanteeameti välja aidanud ka niisugustest olukordadest, kus teenindusbüroodel oleks raske klientide massiga toime tulla.

mistõttu ta võiks neid teenuseid vajada.“

Kõige selgem näide on abiellumine, kui inimese nimi muutub. Abieluavaldust esitades kuvatakse nime muutmisele osapoolle kohe ka kõik dokumendid, mida riik on talle väl-



jastanud. Inimesel on võimalus öelda, et ta soovib neid dokumente uue nimega ning ta saab selleks oma pildi ja uue allkirja üles laadida.

„Hetkel, kui paar ütleb perekonnaseisubüroos või vaimuliku juures „jah“, hakkavad riigi rattad käima ja mõne aja pärast on uue nimega dokumendid valmis,“ räägib Tatjana Portnova. „Koostöös teiste asutuste ja ministeeriumitega on sündmusteenuste visioon juba paika pandud ja nüüd hakatakse tegelema teenuse loomisega.“

Siit edasi oleks vaid sammuke tehniliste lahendusteni, mis teeksid inimeste elu veelgi lihtsamaks. Tatjana Portnova usub bürokraati sarnastesse lahendustesse, kus inimese asemel suhtleb riigiga tema virtuaalne assistent.

See võimaldab meil unustada aeg, mil tuli ise käia teenindusbüroos kohal või mõne asutuse e-teeninduses, istuda järjekorras ja kulutada mingi dokumendi saamiseks väärtuslikku aega. Niimoodi saaks jõuda sinnamaale, kus ütleme nn enda bürokratile vaid lause „taotle mulle juhiluba“ ja sellega on dokumendi taotlemise protsess inimese jaoks lõppenud. Kratt hakkab toimema ning ajab inimese eest kõik asjad korda.

E-teenused aitasid keerulistes olukordades

E-teenused on Maanteeameti välja aidanud ka olukordadest, kus teenindusbüroodel oleks olnud raske klientide massiga toime tulla. Esimeseks korraks võib pidada aastaid 2015–2017, mil tuli ümber vahetada suur hulk juhilube.

Ilmselt oleks see teenindusbüroodes kaasa toonud suured järjekorrad. Enamus juhilubade vahetustest toimus aga e-teeninduses, mistõttu elasid bürood eeldatava vahetuse tippaja üle peaaegu märkamatu.

Loomulikult sai e-teenindus töötada täistuuridel ka koroonapan-

deemia tippaegadel. Maanteeameti klienditeeninduses oldi selleks valmis, kõigis büroodes töötavad inimesed, kes oskavad vastata klientide kõnede ja kirjadele. Büroode töötajad olid juba varem graafiku alusel käinud abiks ameti infotelefonis. „2020. aasta kevadel koroonaviirusest tingitud eriolukorra ajal, kui büroode lahtiolekuaega piirati, kahekordistus kõnede ja kirjade hulk klientidele. Klienditoel oli aga reserv olemas. Büroode töötajad tulid eriolukorra ajal kasutajatoele appi,“ meenutab Tatjana Portnova.

Koroonapandeemia eriolukord tõi ka ootamatuid uusi e-teenuseid, millele varem ei mõeldudki. Olude sunnil tuli mõned asjad kiiresti ja n-ö põlveotsas e-kanalitesse ümber teha. Üks näide on ka registreerimiselne sõiduki kontroll: tavaolukorras peab välismaalt kasutatud sõidukit tuues selle Eestis registreerimiseks büroos ette näitama, eriolukorra ajal korraldati see ümber sõiduki kontrolliks piltide abil.

Pärast eriolukorra lõppu ja büroode taasavamist eraisikute jaoks taoline sõiduki kontrollimise võimalus suleti, kuid Maanteeameti poolt tunnustatud kasutatud sõidukite müüjatele jäi fotode alusel sõiduki registreerimiselne kontroll alles.

Eriolukorra ajal loodi mitmeidki lahendusi, mis ei olnud ehk loodud parima teenuste disaini järgi, kuid samas võimaldasid sellel hetkel teenuse osutamisega hakkama saada.

Büroodesse koonduvad erijuhtumid

Kõik teenused elektrooniliseks siiski ei muutunud. „Meil on ja jäävad teenused, mida ei saa mitte kunagi veebi tuua,“ ütleb Tatjana Portnova. Teooriaeksami puhul võib veebikeskkonda kolimine tulla isegi kõne alla, kui õnnestub tagada, et eksami tegemisel ei kasutata kõrvalist abi, ent sõidueksami jaoks tuleb kindlasti kohale tulla ka tulevikus. Vähemalt seni, kuni meie teedel on autod, mis vaja-



Neli klienditeeniduse põhikanalit ehk bürood, e-teenindus ning infotelefon ja e-post on omavahel seotud. Kui ühes kohas on probleem, lööb see kohe välja ka teisel. Kui midagi lahendada ühes kohas hästi, siis mõjub see ka teistele. Kõik on seotud.

vad juhti. Büroosse jäävad ka nn raske juhtumid, mida e-teenustena ei arendatagi või tehakse seda viimases järjekorras: „Need on erandjuhtumid, millel ei ole palju kasutajaid ja mille arendus oleks väga kallis. Näiteks olukord, kus sõiduk on omanikku vahetanud mitu korda või kui on tegemist pärimisega ning on vaja töötaja oskusi, et hinnata erinevaid juriidilisi dokumente.“

Palju tegemist on ka välismaalastega, kes on tulnud Eestisse elama ja tahavad saada Eesti juhiluba või juhi kutsetunnistust. „See on huvitav seltskond, kel ei pruugi dokumentid päris õiged olla,“ räägib Tatjana Portnova.

Sealgi on vaja päris inimest ehk bürootöötajat, kes peab oskama hinnata, kas dokument on ehtne. Tihti ongi võltsing, mistõttu on politseipatrull büroodes sage külaline.

Uue ameti klienditeeninduste ühendamine

Uue Transpordiameti tekkega seisab Tatjana Portnoval ees väljakutse ühendada kolme ameti – Maanteeameti, Veeteede Ameti ja Lennuameti – klienditeenindused. Uues Transpordiametis hakkab kliente teenindama üks infotelefon ja kasutusele võetakse ühine e-posti aadress, mille taga on infokeskuse meeskond.

Klienditeeninduse ühildamise juhtrolli usaldamine Maanteeameti meeskonna kätte oli seejuures loomulik, sest Maanteeametil oli olemas väljaarendatud infokeskus.

Tatjana Portnova meeskonna jaoks liiga palju ei muutu – kui varem pidid nad klientide kõnesid suunama Maanteeameti spetsialistidele, siis edaspidi suunavad nad neid ka Veeteede Ameti ja Lennuameti spetsialistidele.

Suuremaks väljakutseks ühinemise ettevalmistamisel on siiski uue Transpordiameti kolme e-teeninduse arendamine kliendi jaoks üheks terviklikuks e-kanaliks ja selle tööga on juba algust tehtud. Ühinemise eel võeti luubi alla erinevad tahud iga ameti igapäevatööst ja otsiti kõige paremini toimivaid lahendusi.

Ühisosa leidmine aitab tulevikus raha kokku hoida

Kolmel ametil on palju sarnase loogikaga teenuseid. Näiteks drooniloo saamine on üsna sarnane Veeteede Ameti sooviga muuta võimalikult lihtsaks väikeste paatide registreerimine: eseme kohta tuleb üles laadida dokumendid ja pildid ning veebivormis täita info tehniliste omaduste kohta.

Siin peitubki loodava Transpordiameti kõige suurem kokkuhoiukoht: iga amet ei tee eraldi süsteeme ning e-teenuseid, selle asemel luuakse ühtsed lahendused, et nii anda vastused klientide küsimustele.

Inimesed hädas autentimisvahenditega



E-teeninduse kasutamisel tekivad arusaamatused, kui inimesed ei tea, kuidas e-teenindus töötab.

Arvamus

Saima Sepp, Maanteeameti klienditeeninduse vanemspetsialist

E-teeninduses on inimeste mured enamasti seotud ID-kaardiga: kaart puudub või ei teata ID-kaardi koodi, rääkimata sellest, et inimestel oleks Mobiil-ID või Smart-ID. Siis tulebki appi minna.

ID-kaardi probleemi korral olen tavaliselt suunanud hädasolija Politsei- ja Piirivalveametisse, kust klient on meie juurde tagasi tulnud töötava ID-kaardiga ja andnud vajalikud allkirjad e-teeninduses.

E-teeninduse kasutamisel tekivad arusaamatused peaauglikult sellest, et inimesed ei loe kodulehelt või ei vaata videost, kuidas e-teenindus töötab. Eelnevalt peab kindlaks tegema, kuidas e-teenuseid üldse saab kasutada.

Olen inimestele e-teenindust ka büroos pakkunud, kui meil on pikemad järjekorrad. Esimese reaktsioonina vastatakse, et nad on juba büroosse kohale tulnud. Olen neid sel juhul veennud, et e-teeninduses saab oma toimingu kohe ära teha ja ka riigilõivud on 20% soodsamad.

Pärast on neil olnud väga hea meel ja mind on tänatud pakutud lahenduse eest, mis on aidanud soovitud toimingut kiiresti ära teha.



Mitme nimega teehoidja

Kui 1. jaanuaril 2021 alustanud Transpordiamet koondab töid teedega nii õhus, maal kui ka vees, siis pole see päris esmakordne, kui eri transpordiliikide töökorraldus toimub ühes organisatsioonis.

Kadri Valner,
Eesti Maanteemuuseumi juhataja

Viimase saja aasta jooksul on Eestis maanteede ehitust ja nende hooldust administreerivaid asutusi reformitud üsna sageli. Nii nimetusi kui ka peremehi on 102-aastasel Maanteeametil olnud üsna mitu. Muigamisi võiks öelda, et heal lapsel on olnud õige mitu nime. Või kasutada ehk üht kõnekäändu: „Pole vahet, mis värvi on kass, peaasi, et ta hiiri püüab.“ Alljärgnev ei ole loetelu tegudest, vaid nimedest, mille all on Eestis teid ehitatud. Ka ei anta siin hinnanguid muutuste vajadustele ja tagajärgedele.

1918. aasta: Maanteede ja Sisemiste Veeteede Valitsus

Kuni Eesti Vabariigi loomiseni oli teede ehitamine ja hooldamine mõisate kohustus, see tähendab, et vastavalt rüütelkondade eeskirjadele tegid tegeliku töö ära talupojad.

Ilmselgelt oli I maailmasõja järel ja iseseisva riikluse loomise hakul Eesti teede olukord väga halb. Ehkki maanteede seaduse vastuvõtmine venis ligi kümne aasta pikkuseks (vaidlused kestsid 1919–1928), alustas

Teedeministeeriumi alluvuses 26. novembril 1918 Maanteede ja Sisemiste Veeteede Valitsus. Seda hetke loetakse ka Maanteeameti sünnipäevaks. Esimeseks ülesandeks oli sel erinevate teelõikude läbitavaks muutmine ja hädavajalike sildade ehitamine.

1. mail 1923. aastal valitsus likvideeriti, sisemiste veeteede korraldus anti üle mereasjanduse peavalitsusele, maanteede ja sildade korrashoid tehti ülesandeks maavalitsustele. Teedeministeeriumi ehitus-

tehnika osakonna hooleks jäi kontroll ja rahajaotamine.

Maanteede valitsusest talituseks

1929. aastal jõustunud maantee seadusega loodi selged raamid teedeala organisatsioonile ning kindel alus, millele tugines edasine tegevus ja seadusandlus. Teedeministeeriumi allasutusena loodi Maanteede ja Ehituse osakond. Selle struktuuriüksusena tegutses Maantee Amet, inspektorite õlule langes põhiline



1. Selleks et häid teid ehitada, oli vaja jälgida, kuidas see toimub mujal Euroopas. 1930. aastal tellis teedeministeeriumi maantee- ja ehituse osakond katseks saksa Dingleri vabriku tsementbetoon- teede ehituse masina.

2. 1980. aastal laienes Eesti tee-ehitus Lääne-Siberisse, kuhu loodi kaugeim osakond – Surguti Teedehituse Trust. Foto aastast 1985.

3. Maantee- ja Valitsuse töötajad. Foto pärineb aastatest 1933–1940.

koormus maantee- ja sildade ehitus- ja parandustööde korraldamisel.

1934. aastal moodustati Maantee- ja Valitsus, mis asendus 1938. aastal Maantee- ja Talitusega. Asutuse ülesandeks oli maantee- ja sildade ehitamise ja korrashoiu korraldamine, samuti lennu- ja jõuvankriasjanduse edendamine ning 1934. aastast alates ka autobussiliikluse korraldus.

Teed jagati kolme klassi: I klass – suurema liikluskoo- musega linna- devahelised teed; II klass – väiksema liikluskoo- muse ja tähtsusega teed ja III klass – külateed. 1930. aastate lõpuks kuulus Eesti teedevõrku um- bes 22 000 km maanteed, millest ligi kolmandik hooldati avalike vahendite toel. Enam kui 15 000 km teid jäi naturaalkohustusena ehk kohalike maa- elanike hooldada. See, nn teoorjus lõppes Eesti teedel alles 1959. aastal.

Talitusest tagasi valitsuseks

Eesti okupeerimisel nõukogude võimu poolt asutati 21. juulil 1940 se- nise Maantee- ja Talituse baasil Maan- teede ja Autotranspordi Talitus.

Kuu aega hiljem tegutses see juba ENSV Kommunaalmajandu- se Rahvakomissariaadi alluvuses, ent juba 25. septembril 1940. aastal moodustati ENSV Siseasjade Rahvakomissariaadi juurde Maantee- ja Valitsus, mis tegeles ainult tee-ehituse küsimustega.

Autotranspordi juhtimiseks loodi Transpordi Peavalitsus. Töörahva Saadikute Nõukogu Täitevkomiteede alluvusse loodi kümme teedeosakon- da. Lisaks nime muutusele vahetusi- d töötajad, etteotsa asusid pigem slaavi- päraste nimedega inimesed.

1941–1944 valitses Eestis Saksa okupatsioonivõim. Okupeeritud Eesti kuulus algselt Ida-alade riigikomis- sariaadi koosseisu. Aasta lõpust oli siinne kõrgeim ametimees kindral- komissar, selle alluvuses taaskehtes- tati osaliselt Eesti Vabariigi seadused 1940. aasta seisuga. Vahetuks tsiviil- halduse teostamiseks moodustati Eesti Omavalitsus ja selle alluvuses Tehnikadirektoriaat. Tee-ehitustöid korraldas Eesti Maantee- ja Valitsus, maakondlikud teedeosakonnad allu- tati taas Maantee- ja Valitsusele. Selle tulemusena muutusid nad maava- litsustest sõltumatuteks. Kohalike osakondade kasutusse jäi ka kogu tee-ehitustehnika, sest käsk oli sõja ajal hoida kõik Eesti territooriumil olevad suuremad maanteed aasta- ringselt avatud ning võimaldada seal liikuda raskeveokitel.

Muutusterohked 1944–1953

II maailmasõja lõpul oli esmaseks tee-ehitusala- seks tööks sõjakahjude likvideerimine. Puudus oli inimes- test, masinatest ja materjalidest. 1944. aasta 22. septembril alustas tööd

Eesti NSV Siseasjade Rahvakomissariaadi (hilisem Eesti NSV Siseminis- teerium) Maantee- ja Valitsus. Sellele allus kümme teedeosakonda, millele 1949 lisandus veel kolm. Üllatav on, et lisaks teede ehitusele ja hooldami- sele kuulus sellele ka 11 toidupoodi ja mitu abimajandit, kus tegeldi taime- ja loomakasvatusega, et varustada or- ganisatsiooni sööklaid.

1951. aasta otsustega jäid Maan- teede Valitsuse hoole alla 6600 km üleliidulise ja vabariikliku tähtsuse- ga maanteed. 13 000 km kohaliku teedevõrku anti Eesti NSV Ministrite Nõukogu haldusse, mille koosseisus loodi kohalike teede osakond. Ka hakkasid Eesti NSV 39 rajooni täitev- komitee juures tööle kohalike teede osakonnad, kelle ülesandeks jäi koos maaelanikkonnaga hoida töökorras 13 000 km kohalikke teid.

Üheksa aastat oligi teede haldamine allutatud Siseministeeriumile ehk kõikvõimsale julgeoleku apa- raadile. Seejärel usaldati teedesüs- teemi haldamine tsiviilametkonnale. 1. jaanuaril 1953 alustas tööd ENSV Teede- ja Transpordimajanduse Ministeerium, mis sai tegutseda vaid paar kuud. See kiire muuda- tus ei olekski mainimist väärt, kui ministeeriumi ülesandeks ei oleks lisaks maantee- ja ehitusele ja hoo- ldulele taaskord ka veetranspordi korraldus. Juba juunis reorganiseeri-

ti see Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumiks (ATMM), mis juhtis Eesti tee-ehitustöid 35 aastat ja asendus 1988. aastal ENSV Riikliku Transpordikomiteega. Teetöid korraldas aastail 1953–1955 Teede Peavalitsus ning Vabariikliku ja Kohaliku Tähtsusega Teede valitsus, mis 1956 muudeti taas Maanteede Valitsuseks.

Veel 1956. aastani tegutses justkui paralleelmaailmas ka Eesti NSV Liidulise Tähtsusega Maanteede Valitsus, mis hoidis korras ENSV olulisimaid maanteid Tallinnast Narva ja Riia suunal ning Lõuna-Eestisse läbi Tartu ja Võru. Teetööde parema kvaliteedi saavutamiseks loodi Peavalitsuse juurde Projekteerimise-Uurimise Kontor (1956, hilisem Eesti Maanteeprojekt), Teede Tehniline Inspeksioon (1959), Teedehituse kesklaboratoorium (1964, tänase riigiaktsiaalselti Teede Tehnokeskus eelkäija). Neist esimene tegeles tee-ehituse jaoks vajalike andmete kogumise ja töötlemisega, aga eelkõige kaasaegsete teede projekteerimisega. Inspeksioon korraldas teeprojektide kvaliteedi järelevalvet, kesklaboratoorium tegi katseid paremate tee-ehitusmaterjalide loomiseks, muu hulgas asfaltbetooni valmistamiseks.

1966. aastast korraldas neljaks aastaks tee-ehitust Maanteede Peavalitsus. Sisulist muutust see nimevahetus kaasa ei toonud.

1970 – valitsuse asemel trust

1. septembril 1970 reorganiseeriti Maanteede Peavalitsus taas. Uus asutus sai nimeks Teede Remondi ja Ehituse Trust (TRET). Kohalikud teedevalitsused muudeti neljateistkümneks teede remondi- ja ehitusvalitsuseks ehk TREV-ks ja Hiiumaa Teede Remondi ja Ehituse jaoskonnaks.

1980. aastal laienes Eesti tee-ehitus ka Siberisse, loodi Surguti Teedehituse Trust, mis aitas kuni 1997. aastani rajada Lääne-Siberis teid. 1970. aastatel oli Eesti NSV kujunenud kõrgema autostumise tasemega liiduvabariigiks NSV Liidus. Kümne aastaga kasvas liiklustihedus neli

AEG	NIMI
1918	Maanteede ja Sisemiste Veeteede Valitsus
1923	töid teostavad maavalitsused
1929	Maanteede Amet
1934	Maanteede Valitsus
1938	Maanteede Talitus
22-07-40	Maanteede ja Autotranspordi Talitus
25-09-40	Maanteede Valitsus
1941	Eesti Maanteede Valitsus
1944	Maanteede Valitsus
01-01-53	Vabariikliku ja Kohaliku Tähtsusega Teede Valitsus
01-06-53	Teede Peavalitsus
1956	Maanteede Valitsus
1966	Maanteede Peavalitsus
1970	Teede Remondi ja Ehituse Trust
1988	Vabariiklik Tootmiskoondis Eesti Maanteed
1990 - 31.12.20	Maanteeamet

korda. See eeldas paremini ehitatud ja hooldatud teid, aga ka senisest enam tähelepanu liiklusohutusele. Miilit-savalitsusele allunud Riikliku Autoinspeksiooni kõrval hakkas sellega tegelema TRET-i juures tegutsenud Eesti Maanteeprojekt, mille ülesandeks sai juba uute teede kavandamisel projekteerida need senisest ohutumateks.

1988 – uued tuuled, uued nimed

1988. aastaks oli TRET-i alluvuses 15 TREV-i rajooni, lisaks TREV-1, TREV-2 ja TREV-3, Sillaehituse Valitsus, Teedehituse Kesklaboratoorium, Projekteerimisinstituut „Eesti Maanteeprojekt“, Tootmis-Tehnoloogilise Komplekteerimise Valitsus, Surguti Teedehitustrust Tjumeni oblastis ning Harju ja Tartu asfaltbetooni tehased. Maantee-süsteemi töötajate arv oli kasvanud hiiglaslikuks. Kui pärast

II maailmasõda ehitas ja hooldas Eesti teid pisut üle 2400 inimese, siis kümme aastat hiljem see kahekordistus ja 1990. aastal töötas valdkonnas juba ligi 5400 inimest.

Uue juhtimissüsteemi algatamiseks likvideeriti ENSV Ministrite Nõukogu määrusega 1988. aasta 1. novembril TRET, tööd alustas Vabariiklik Tootmiskoondis Eesti Maanteed.

1990 – Maanteeameti taastulek

Järgnevatel aastatel muudeti kogu maanteede süsteemi haldamine ümber. Seni 26 ettevõttest koosnenud hiiglane likvideeriti ja Eesti Vabariigi Transpordiministeeriumi käskkirjaga alustas 1. novembril 1990 tööd Eesti Maanteeamet. Uus asutus sai ülesandeks kaasajastada teedemajanduse organisatsiooni, eraldada tellija, ehitaja ja järelevalve funktsioonid. Seetõttu müüdi erastamisprotsessi alguses maha otseselt tootmisega seotud allüksused. Nii loodi näiteks tänaseni tegutsev AS TREV-2, Harju teedevalitsusest kasvas välja kaks arvestatavat firmat – Üle ja Aspi jne. 1995. aastaks oli peamiselt eraettevõtteisse lahkunud üle poole Maanteeameti endistest töötajatest.

1994. aastal likvideeriti Riigi Liiklusohutusamet ja tema põhifunktsioonid anti üle Maanteeametile.

2009. aastal reorganiseeriti Maanteeameti viis regionaalset teedevalitsust. Sama aasta kesksuvel ühendati Maanteeamet ja 15 aastat tegutsenud Eesti Riiklik Autoregistrikeskus (ARK). Kuni 2012. aasta lõpuni tegutsesid 4 Maanteeameti regioonid nii tegevuspiirkonna kui samanimeliste omaette eelarvega struktuuriüksustena, mida juhtisid regioonijuhid. 2013. aastast oli regioon Maanteeametis kui tegevuspiirkond ning juhtimine konsolideeritud ühtse organisatsioonina. Eesti teedevõrgu 60 000 kilomeetrist oli ameti hallata 16 000 km riigimaanteid. Pärast haldusreformi lisandusid ühistranspordi korraldus ning mandri ja saarte vahelise liikluse korraldamine vees ja taevas.

