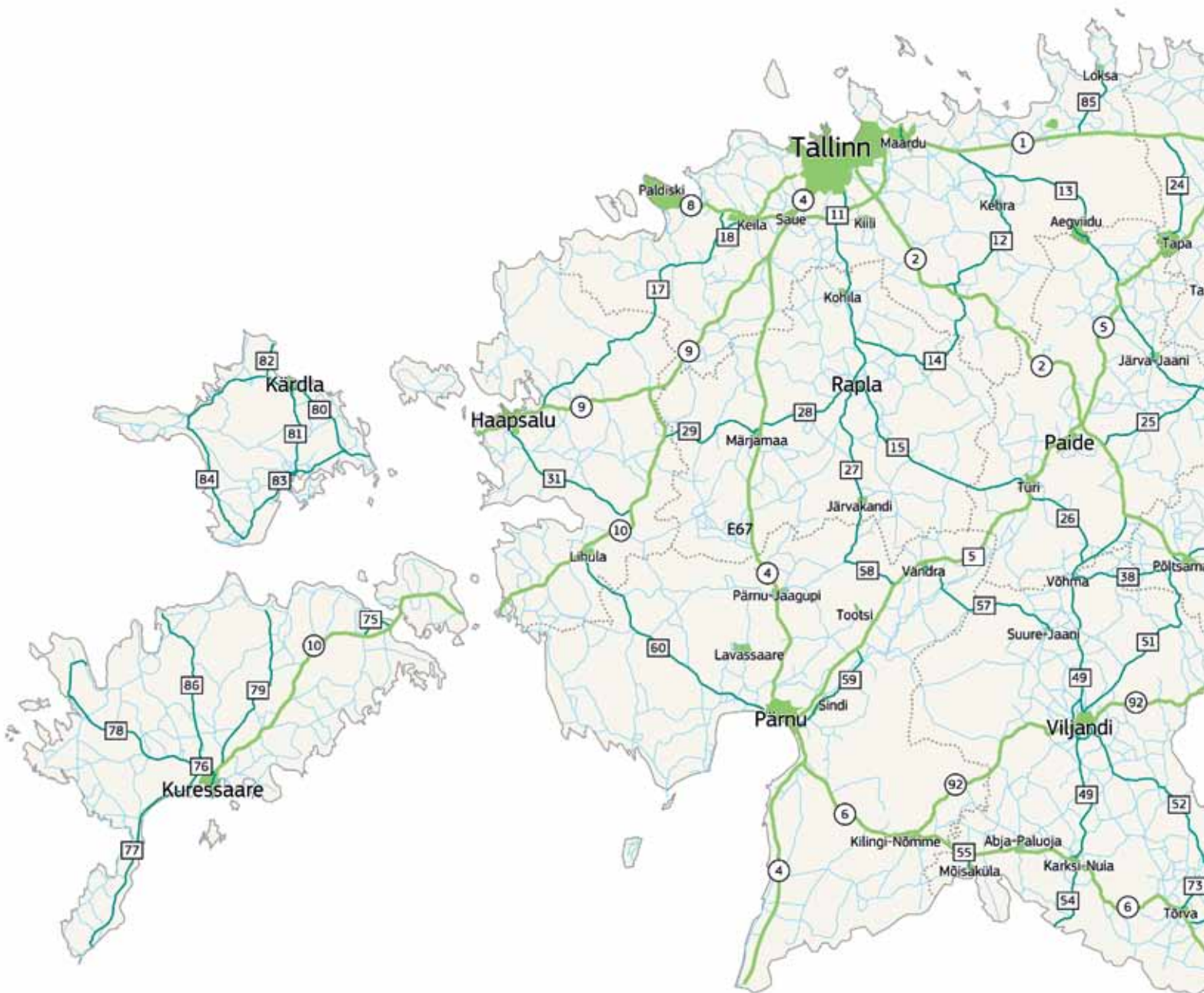


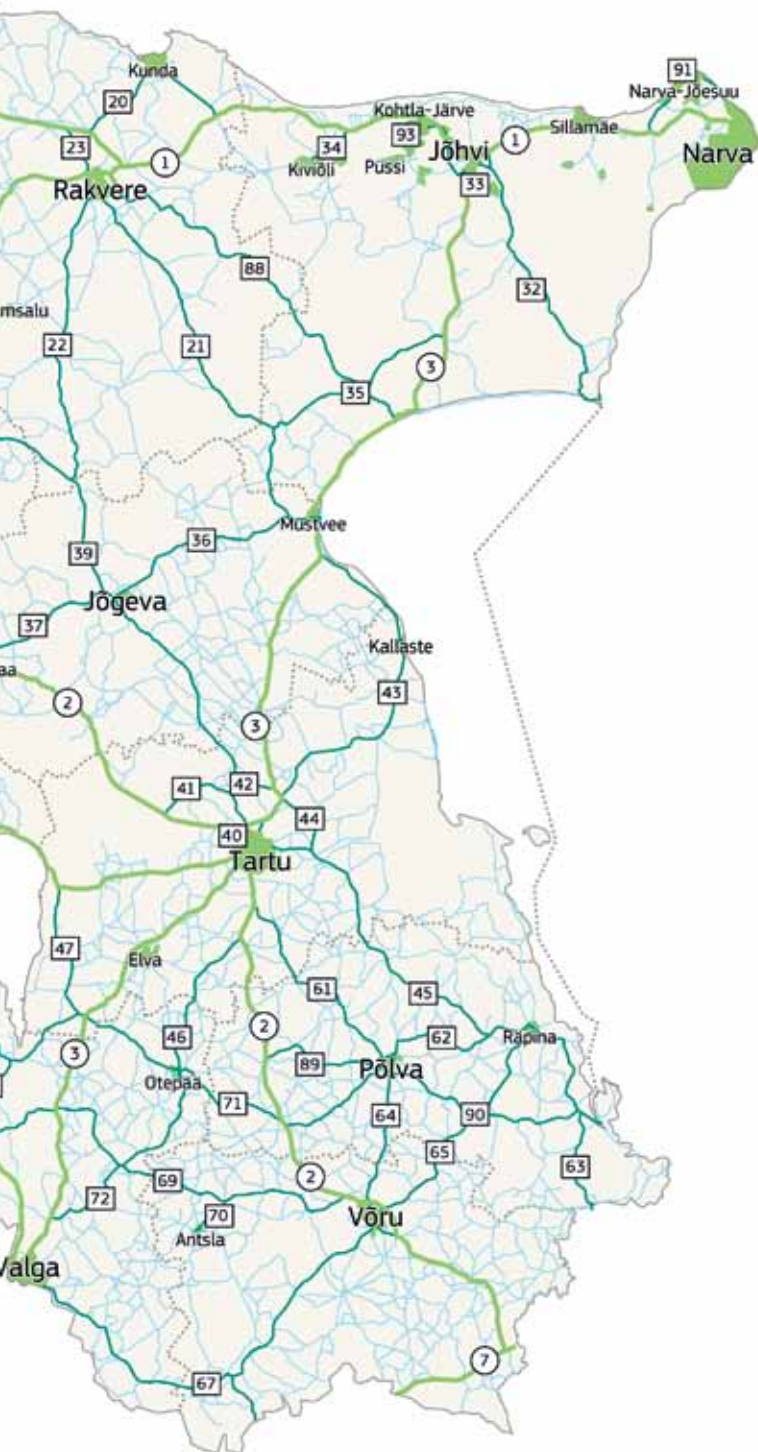


MAANTEEAMET



MAANTEEAMETI AASTARAAMAT 2014





Maanteeamet on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi valitsemisalas tegutsev valitsusasutus, kellel on juhtimis-funktsioon, kes teeb riiklikku järelevalvet ja kohaldab riiklikku sundi ning osutab avalikke teenuseid seaduses ette nähtud alustel ja ulatuses.

Maanteeameti põhiülesanded:

- teehoiu korraldamine ja tingimuste loomine ohutuks liiklemiseks riigimaanteedel;
- liiklusohutuse suurendamine ja liiklusvahendite keskkonnakahjulikkuse vähendamine;
- teeliikluse ja ühistranspordi korraldamine;
- riikliku järelevalve korraldamine ameti tegevusvaldkonda reguleerivatest õigusaktidest tulenevate nõuete täitmise üle ja riikliku sunni kohaldamine;
- riikliku teeregistri, liiklusregistri ja ühistranspordiregistri, statsionaarse automaatse kiirusmõõtesüsteemi pidamine;
- osalemine oma tegevusvaldkondi reguleerivate õigusaktide väljatöötamisel ning nende õigusaktide muutmiseks ettepanekute tegemine, samuti osalemine ameti tegevusvaldkonna eestikeelse terminoloogia korrastamises;
- osalemine oma tegevusvaldkonnaga seotud poliitikate, strateegiate ja arengukavade väljatöötamisel ning rahvusvaheliste projektide ettevalmistamisel ja läbiviimisel;
- riigi poliitika ja arengukavade elluviimine ameti tegevusvaldkonnas.

Maanteeameti põhitegevus jaotub ehitus-, hoolde-, liiklus- ja teeregistri valdkonnaks, mida juhivad peadirektori asetäitjad ja valdkonnajuhid, põhivaldkondade tegevust toetavad tugiteenused.

JULGED EESMÄRGID JA VALDKONDLIK JUHTIMINE

Aivo Adamson

Maanteeameti peadirektor

Aasta 2014 oli Maanteeametile tegus. Isegi parem, kui esialgu loota võis.

Täna kõiki töotajaid südamest panuse eest Maanteeameti strateegiliste suundade elluviimisel ning hea nime hoidmise eest! Me ei pea oma tulemusi häbenema isegi siis, kui jääme mõne asjaga n-ö punasesse. Olen alati seda meelt, et eesmärgid tuleb püstitada ambitsioonikad. Kui me eesmärgid ei täida, siis peame oskama tehtut avatult analüüsida.

Me astusime valdkondlikule juhtimisele üleminekusammu, sest amet peab üle Eesti käituma ühtemoodi. Kutsume seda omakeskis „ühe näoga olemiseks“. See 1,5 aastat on mulle näidanud, kuivõrd erinevalt me oleme oma regioonide ja keskuste juhtinud.

Rääkides protsessidest või juhendite järgi käitumisest tuleb tunnistada, et oleme klientidele ja partneritele edastanud erinevaid sõnumeid. Organisatsiooni siseselt oleme töötajaid sarnaste tööde eest erinevalt tasustanud. Inseneride vaidlused investeerimiskomitees tõestavad, et lahendused on pindamistel või katete ehitamisel olnud erinevad. Lisaks toimub muude investeeringute realiseerimine vastavalt ressurssidele, mitte struktuurilisele kuuluvusele. Viimane peabki käima ressursipõhiselt, kuid juhtida tuleb seda ühtemoodi. Ka hooldelepingud on endiselt erinevad. Samas on praegu spetsialiseerumine ainult kitsale valdkonnale ehk liigne luksus. Meil on maakondades kogenud insenerid, kes valdavad teemat seinast sein.

Meie eesmärk pole kindlasti toimivat süsteemi lõhkuda ega inimesi „poolitada“. Samuti on



meil erisusi, kuidas oleme esindatud erinevates regioonides. Näiteks kriisi- ja liikluskomisjonides, maavalitsuse infotundides, omavalitsusliitude koosolekutel jne.

Ka hangete kvalifitseerimist käsitletakse erinevalt. Loomulikult on peaasi ikka lõplik eesmärk – see, et saavutaksime õige tulemuse, kus liiklejad ja partnerid rahule jääksid. Partnerite puhul on oluline kõikide lepingute täitmise ühtlustamine, mis tagab lepingupartnerite võrdse kohtlemise.

Eelarve oleme koostanud juba valdkonnapõhiselt, investeerimiskomiteed on sisendiks teehoiukavasse.

Kuulates neid signaale oligi lihtne otsustada,

et peaksime kiiremini kui kolme aastaga valdkondlikule juhtimisele üle minema.

Meie juhtimine peab saama selgemaks ja administreerimine peab lihtsustuma. Küsimus ei ole tugevas keskuses ja nõrgemas regioonis või vastupidi, vaid terves ja tugevas Maanteeametis tervikuna.

Üks hea põhjus, miks valdkondlik juhtimine loob lisaväärtust on see, et regiooni parimad töötajad saavad panustada kogu Maanteeameti arengusse eeldusel, et meie regioonide parimad kaasatakse ka juhtimisse. Ei saa alahinnata juhtide ja töötajate omavahelist suhtlemist. Eesti pole õnneks nii suur. Mõni otsus võtab alguses kauem aega, aga kui pühenduda heale infovahetamisele, ei ole seegi tulevikus probleem. Ja tõsi on, et kohapealsed ehk regioonide töötajad peavad endiselt langetama otsuseid KOV-idega suhtlemisel jne. Ka objektid valitakse välja regioonide tasemel. Sisendi kõiksugu juhenditesse ja seadustesse peavad samuti regioonid jätkuvalt andma. Peaasi, et sellesse töösse kaasatakse õiged inimesed.

2013. a lõime baasi meie tulemuskaardile. Tuli luua oma mõõdikute süsteem, mis tagaks pideva jälgimisvõimaluse ning me kõik saaksime iseenesestmõistetavalt aru, kui head või kehvad me tegelikult oleme.

Investeeringute eelarve täitmine ei tulnud päris nii välja, kui oleksime tahtnud. Pea 20 miljonit eurot tuli üle kanda aastasse 2015. Samas oleks ülekohtune jätta mainimata, et tänu hangete odavamatele tingimustele tehti mahtusid plaanitust oluliselt rohkem.

Pea 8 miljoni euro eest tegime täiendavaid objekte. Arvestada tuleks ka meie võimekusega hallata inimressursse. Täiendavaid mahtusid tehes tuleks osata ka ressursi planeerida.

Ühtekuuluvusfondiga seotud rahastamist hakkasime vaatama vastavalt Ühtekuuluvusfondi rahastamise perioodile, mitte aasta baasil. Täitsime oma eesmärgi 63% ulatuses ehk siis 57 miljonist 22 miljonit liigub aastasse 2015. Loomulikult pole see hea tulemus, kuna plaanisime eelarvet täita siiski 100%. Samas Ühtekuuluvusfondi vana ja uus periood veel osaliselt kattuvad. Kindlasti tuleb vana perioodi rahad 2015. a realiseerida.

Järgmiseks aastaks välja kuulutatud hangetest (rahalisest mahust) 50% jäi ka täitmata. Regiooniti tulemused erinevad, kuid paljusi oleme siin veel hädas oma protsessidega, näiteks investeeringute komitee peaks paremini toimima. Samas peavad kõik regioonid oma objektid ikka ise ette valmistama ja need on olnud ka teada.

Tegevuskulusid oskasime juhtida vastavalt ootustele ning parandamisruumi on siin ikka ja jälle eelarve planeerimise poolel. 2% „kokkuhoidu“ saavutati, kuid küsimus on pigem selles, kas kõiki tegevusi oli vaja üldse planeerida, kui neid realiseerida ei suudeta.

Töötajate rahulolu-uuringu tulemused on meile sisuliselt väga olulised. Meil olid suured muutused: ametiautode reform, palkade ümbervaatamine ja ühtlustamine ning lõpuks läksime üle valdkondlikule juhtimisele! Ja ikkagi tulemus nende valguses paranes – numbriliselt 3,5-lt 3,63-le (skaalal 0–5). Me teame oma vajakajäämisi. Teame ka, et järgmise aasta prioriteediks on meie spetsialistide rahulolu tõstmine.

Kui veel lisada kõik meid suuresti mõjutavad sündmused nagu teeseaduse muutmine (muudab Maanteeameti finantseerimise süsteemi), teehoiukava vastuvõtmine hilissügisel valitsuses koos eriprojektiga (saame ehk tulevikus eraldi finantseerida Tallinn–Tartu maanteed), klienditeeninduse kuu (märts) – 3. koht, „Liiklusohutuse strateegia 2016–2025“ väljatöötamine, kasutatud autode turu korrastamine ja kallite autode maksureformis osalemine (tänu meie osalusele on laekunud kasutatud autode müügil täiendavalt 3 miljonit eurot, kogu sektoris aga 6,2 miljonit eurot), teede „garantiiobjektide“ defektsetekohtade kontroll (andsime ehitajatele selge sõnumi, et panustame kvaliteedile ega kavatse järele anda kvaliteeditingimustes), sõidukite registrikande peatamine ja organisatsiooniga seonduvad teemad – aasta 2014 oli väga tegus ja tihe aasta!

Suured asjad algavad alati väikestest, aga need väiksemad ehk ei mahu suurtesse kokkuvõtetesse. See-eest teame neid oma südames ja hinges kõige paremini.



Lauri Lugna
peadirektori asetäitja
liiklusohutuse ja
ühistranspordi alal

Aastal 2014¹ toimus Eestis 1435 (2011–2013 keskmine 1420) inimkannatanuga liiklusõnnetust, milles sai vigastada 1748 (1772) ja hukkus 78² (90) inimest. Kuigi liikluses hukkunute arv on eelneva kolme aasta keskmisest mõnevõrra väiksem, tuleb arvestada, et võrdluses 2013. aasta hukkunute arvuga (81) oli muutus väga väike ning märkimisväärsest olukorra paranemisest siiski rääkida ei saa. Erandlikumad olid suvekuud, mil inimkannatanutega õnnetuste arv kasvas, kuid surmajuhtumeid oli vähem kui kolmel varasemal aastal. Miljoni elaniku kohta hukkus Eestis 2014. aastal 59 inimest, aasta varem 61³.

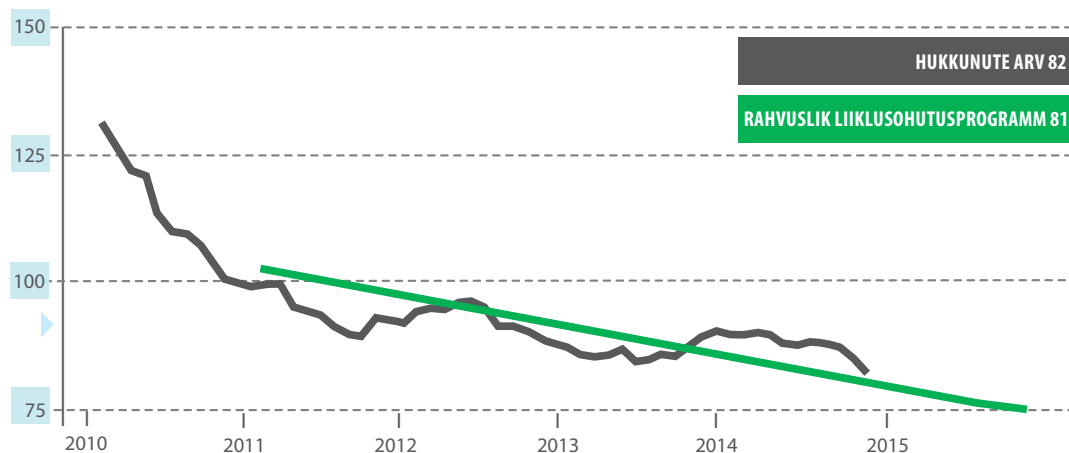
Eesti on seadnud liiklusohutustöö eesmärgiks jõuda 2015. aasta lõpuks tasemele, kus kolme aasta keskmisena ei oleks liikluses hukkunuid rohkem kui 75. Aastate

2012–2014 keskmine oli 82. Nagu näha allolevalt jooniselt, oleme vahe-eesmärgile üsna lähedal. Lõppeesmärgi täitmine on aga keeruline – 2015. aastal hukkunute arv ei tohiks seega olla suurem kui 66. Ühe aasta jooksul on nii suur hukkunute arvu vähenemine toimunud vaid ajal, mil surmajuhtumite arv oli tänasest oluliselt suurem, vähemalt 100.

Jalakäijate osalusel registreeriti 2014. aastal kokku 373 liiklusõnnetust, neis hukkus 26 (2011–2013 keskmine 26) ja sai vigastada 352 jalakäijat. Jalakäija surmaga lõppenud liiklusõnnetusi on enam aasta lõpukuudel. Fataalsetest jalakäijaõnnetustest ligikaudu pool juhtub maanteedel, reeglina pimedal ajal ja kannatanuteks on eakamad inimesed. 26-st mullu surma saanud jalakäijast 2 olid lapsed ja 10 pensioniealised. 16 (16) jalakäijat sai surma pimedal ajal, neist 12 (13) liikus ilma helkurita. Vähemalt pooltel neist juhtudest oleks helkuri kasutamine liiklusõnnetuse toimumise tõenäosust oluliselt vähendanud. Mitmed hukkunuga lõppenud jalakäijaõnnetused olid seotud jalakäijate ebatavalise riskikäitumisega või halbade asjaolude harvaesineva kokkulangemise tagajärjel. Kahe noore mehe surmas võib kahtlustada ka suitsiidi, mehed istusid valgustamata maanteel keset teed. Üks jalakäija hukkus trammi haakekonksul istudes, üks jalakäija kukkus majatrepil ja libises bussi alla, üks laps jäi koduhoovis tagurdava sõiduauto alla, teine hukkus põgenemisel politseipatrulli eest.

Kõigist jalakäijatele otsasõitudest ligi 90% juhtus asulasisel teedel ja tänavatel ja ca 75% suuremates linnades nagu Tallinn, Tartu, Pärnu ja Narva. Erinevalt

RAHVUSLIK LIKLUSOHUTUSPROGRAMM, LIKLUSÕNNETUSTES HUKKUNUD 36 KUU JOOKSUL (SEISUGA 2014)



¹Liiklusõnnetuste andmed on seisuga 06.04.2015.

²Muutustest parema ülevaate saamiseks võrdleme 2014. aastat kolme varasema aasta keskmiste näitajatega.

³Eri väljaannetes võivad need näitajad mõnevõrra erineda, sõltuvalt sellest, millisest allika ja ajahetke rahvaarvust lähtutud on.

INIMKANNATANUGA
LIIKLUSÕNNETUSED

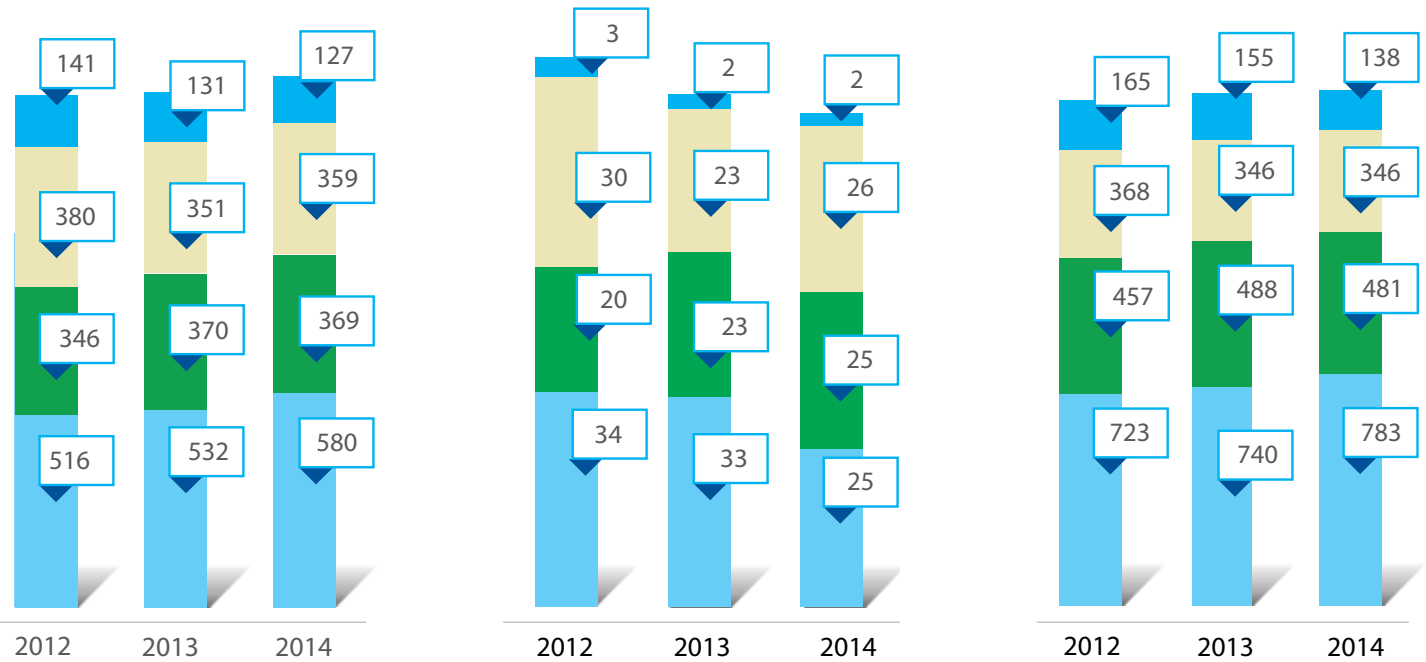
2012–2014

 INIMKANNATANUGA
LIIKLUSÕNNETUSTES HUKKUNUD

2012–2014

 INIMKANNATANUGA
LIIKLUSÕNNETUSTES
VIGASTATUD 2012–2014

■ Kokkupõrge liikuvate sõidukite vahel ■ Ühesõidukiõnnetused ■ Jalakäijaõnnetused ■ Muud



2013. aastast sagesid 2014. aasta suve hakul maist augustini jalakäijaõnnetused eeskätt suurlinnades. Valdavalt lõppesid need siiski vigastustega. 30% suurlinnades registreeritud jalakäijaõnnetustest toimus reguleerimata ülekäiguradadel või nende läheduses, 15% õuealadel, kõnniteedel, parklates, bensiinijaamades, 20% kohtades, kus liikluskorraldus jalakäijatele sõidutee ületamist otseselt ette ei näe.

Maapiirkondades kantakse küll varasest agaramalt hoolt, kuid probleeme valmistab asulavälistel maanteedel sõidutee ületamine. Linnaoludes ületatakse teed sageli selleks mitte ette nähtud kohas või ajal, näiteks ületatakse teed kaitsepiirdega kohtades või punase fooritule ajal. On ka näiteid, kus jalgratast käekõrval lükates liigutakse keset sõidurada.

Peaaegu iga 10-s õnnetusse sattunud sõidukijuht oli jalgrattur. 191 (2011–2013 keskmine 168) õnnetuses, kus osales **jalggrattur**, hukkus 2 (10) ja sai vigastada 183 (152) jalgratturit. Veidi enam kui pooled jalgrattaõnnetused registreeritakse asulasisestel teedel. Ca 10% jalgratturi osalusega õnnetustest toimuvad sõiduteest eraldatud kergliiklusteedel. Maapiirkonnas on oht õnnetusse sattuda suurem tugi- ja kõrvalmaanteedel, kus puuduvad eraldi kergliiklusteed. Linnakeskkonnas eelkõige ristmikel, aga ka õuealadel, kõnniteedel, parklates, neist väljasõidu kohtades.

Tüüpiline õnnetusse sattunud jalgrattur on alaealine.

Suurim oht jalgratturina õnnetusse sattuda on 14–17-aastastel suurlinna noortel, vaid veidi turvalisemalt liiklevad 10–13-aastased suurlinna lapsed. Kuigi liiklusseadus alla 10-aastaseid lapsi omapead tänavale sõitma ei luba, on ka 6–9-aastaste jalgratturite risk õnnetusse sattuda ligi 4 korda kõrgem kui täisealistel. Kesk- ja vanemaealiste jalgratturite turvalisus on aastatega veidi paranenud.

Omaette probleem on õnnetuse järgselt sündmuspäigalt enne politsei saabumist **põgenenud juhid**. Mullu kogunes neid vigastatutega liiklusõnnetuste puhul 93, kellest 61 on jäänud tuvastamata. Sõidukijuhtide koguarvust moodustavad põgenenud juhid ligikaudu 5%, jalakäijaõnnetustesse sattunud juhtidest koguni 14%.

Mootorratturid ja mopeedijuhid moodustavad õnnetusse sattunud sõidukijuhtidest ligikaudu 7%. Tegemist on hooajaprobleemiga. Suvel – juunis, juulis, augustis – ulatub mootoriga kahe rattalaste õnnetuste osatähtsus kuni 20%-ni kõigist inimkannatanutega õnnetustest. Keskmisest märksa sagedamini toimuvad taolised õnnetused asulavälistel väiksematel maanteedel.

Kui vaadata **õnnetuste** iseloomu, siis ka siin ei ole aasta jooksul märkimisväärsed muutused toimunud. Ligikaudu 40% kõigist inimkannatanutega õnnetustest on kokkupõrked liikuvate sõidukite vahel; 25% on ühesõidukiõnnetused; sama palju registreeriti ka otsa-

sõite jalakäijatele; 10% on muud tüüpi õnnetused nagu otsasõidud loomadele ja parkivatele sõidukitele; õnnetused, kus sõitja bussis kukub jmt.

Hukkunud jaotusid üsna võrdselt jalakäijaõnnetuste, kokkupõrgete ja ühesõidukiõnnetuste vahel. Ligikaudu sarnane oli seis ka kahel varasemal aastal, kokkupõrgetes hukkunute arvu mõjutas enim fataalsete jalgrattaõnnetuste arvu vähenemine.

Riigi põhimaanteedel registreeriti aasta jooksul kokku 180 (2011–2013 keskmine 220) inimkannatanuga liiklusõnnetust, milles hukkus 21 (31) inimest. Juulis, septembris ja oktoobris ei registreeritud põhimaanteedel ainsatki surmajuhtumit. Olukord põhimaanteedel tervikuna on mõnevõrra paranenud.

Tugi- ja kõrvalmaanteedel toimunud 370 (351) õnnetuses hukkus 37 (35) inimest. Märkimisväärseid muutusi pikemat perioodi arvesse võttes toimunud ei ole. Ülejäänud liiklusõnnetused toimusid kohaliku omavalituse või erateedel.

INIMKANNATANUGA LIKLUSÕNNETUSTES

OSALENUD, VIGASTATUD JA HUKKUNUD LIIKLEJAD

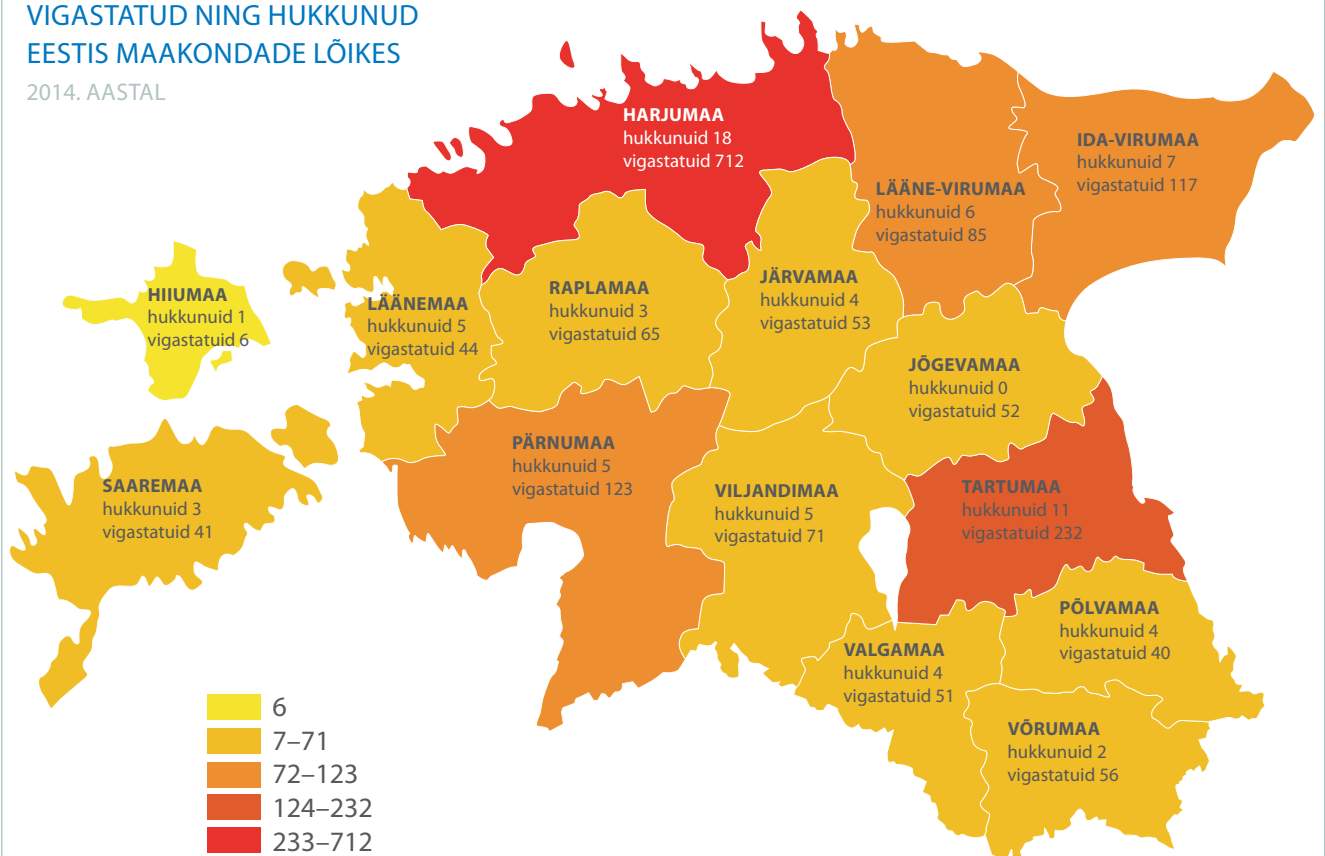
2013–2014

	2014			2013		
	OSALENUID	HUKKUNUID	VIGASTATUID	OSALENUID	HUKKUNUID	VIGASTATUID
Jalakäija	378	26	352	379	23	351
Sõiduautojuht	1498	24	500	1420	31	488
Jalgrattur	200	2	183	172	9	154
Mopedijuht	45	2	39	55	0	53
Mootorrattur	110	5	94	89	3	82
Veokijuht	88	4	19	94	2	26
Bussijuht	76	0	4	72	0	2
Muu osaleja	53	4	16	45	0	19
Tuvastamata juht	94	0	0	95	0	0
Kaassõitja ⁴	...	11	541	...	13	556
KOKKU	2542	78	1748	2421	81	1730

⁴Kaassõitjatest registreeritakse vaid hukkunud ja vigastatud kaassõitjad

VIGASTATUD NING HUKKUNUD EESTIS MAAKONDADE LÖIKES

2014. AASTAL



Liiklusalane ennetustegevus

Maanteeamet (MA) ning Politsei- ja Piirivalveamet (PPA) jõudsid 2014. aastal liiklusohutuse alases ennetustöös läbi teavitustöö, nõustamise, avalike ürituste jms hinnanguliselt ca 180 000 inimeseni ehk 14%-ni elanikkonnast (MA ja PPA kumbki 7%). Koolitustel ja loengutel osales neist 60 874 inimest (MA – 21 825, PPA – 39 049), kellest 48 369 (MA – 17 190, PPA – 31 179) olid alaealsed.



Koostöös MA ja PPA ametnikega viidi **esimese klassi lastele ja lapsevanematele** MA liiklusaabitsad ja PPA ohutusraamatud. Lastele anti liiklusaabitsad ning võimaluse korral viis politsei läbi ka liiklusohutustunni. Kõik esimese klassi lapsevanemad said ohutusraamatu, mille üheks peatükiks on ka liiklusohutus. Õppematerjale tellisid MA-lt laovarvestuse alusel 2014. aastal 548-st koolist 245 ja 530-st lasteaiast 162. MA poolt on aasta algusest uute materjalidena lisandunud turvavöö-lõikurid, ohutusteemalised rinnamärgid, liikluskasvatuse infokleebised õpetajatele, ohutusele kutsuvad kleebised, reflekteeruvad kotikatted kahe rattaliste liiklejatele ning helkurid, eriti sügisperioodiks.

2014. aastal toetati oluliselt koole **jalgrattaga liiklemise õpetamisel** ning jalgrattaga liiklemise koolituste läbiviimisel. PPA ja MA on jalgrattaga liiklemise koolitusi korraldanud enam kui 20 000-le lapsele (MA viis läbi eelkooliealiste lastele ja põhikooli õpilastele koolitusi, liiklusteemalisi info- ja õppepäevi 311 korral, millest võttis osa 10 653 õpilast ja 143 õpetajat). MA-sse laekunud eksamiprotokollide alusel väljastati eelmisel aastal õpilastele 3860 juhiluba. Lisaks korraldas MA rahvusvahelise jalgrattakonverentsi, mille üheks eesmärgiks oli juhtida tähelepanu asjaolule, et mitte igas koolis ei ole jalgratturikoolitused kättesaadavad ning nende tase on erinev.

2014. aastal käsitleti **gümnaasiumi või kutsekooli õpilastega** peamiselt riskikäitumise teemat liikluses, sealhulgas alkoholi kahjulikku mõju eelkõige sõidukijuhile.

Kokku viis MA läbi 162 riskikoolitust, mida toetas PPA (Selge pilt – 62, Märt Treieri koolitused – 100), kus osales 6441 õpilast ja 242 õpetajat. Mõlemaid koolitusi hindasid õpilased tagasiside küsitluses väga heaks (vastavalt 80% ja 86,7%).

Kokku viis MA läbi 112 **õpetajatele mõeldud koolitust**, kus osales kokku 1829 õpetajat. MA poolt korraldatavatest õpetajakoolitustest peaks esile tõstma lasterühma saatja koolitusi (82), milles osales 572 alushariduse- või I kooliastme õpetajat. Kooliteedel olevate ohtlike asukohtade kaardistamise kaardirakenduse koolitusi toimus neljal korral ja koolitustel osales kokku 62 õpetajat. KEAT õpetajakoolitusi viis MA läbi 15 koolituspäeva raames, milles osales 228 õpetajat 205 koolist. MA liikluskoolitajate infopäevi jalgratturite koolitajatele toimus 3 korral, kokku 37 õpetajale. Lisaks viis MA läbi 34 õpetajate sisekoolitust lasteaedades ja koolides, kus koolitati kokku 610 õpetajat.

Eakatele suunatud tegevused

Kokku viidi eakate koolitusi ja ohutuspäevi läbi 149 korral (MA – 88, PPA – 61), milles osales kokku 5831 eakat (MA – 3934, PPA – 1897).

Koolitus- ja ohutuspäevad toimusid nii Ida- kui ka Lääne-Virumaal, samuti Pärnus, Tartus ja Tallinnas. Eraldi võib välja tuua koostöös PPA ja MA-ga läbi viidud pilootprojekti Pärnus, Tartus, Tallinnas ja Narvas, kus koolitati eakaid mootorsõidukijuhte. Eakate mootorsõidukijuhtide täiendkoolituse koolituskava „Väärikas mootorsõidukijuht“ sisaldas 2-päevast koolitust, millest esimesel päe-

val anti teoreetiline ülevaade liiklusolukorrast Eestis, analüüsiti liiklusõnnetuste põhjusi, selgitati suuremaid liiklusseaduse muudatusi ja analüüsiti nende võimaliku mõju liiklusohutusele. Samuti toimus loeng sõidukite turvalisusest ja igapäevaste riskide vähendamise võimalustest, jagati perearsti soovitusi ohutuks liiklemiseks – eesmärgiga teavitada juhte eaga kaasnevatest muutustest ja sellega seotud riskidest liikluses. Teisel päeval jagati praktilist sõiduõpet koos analüüsiga: jälgiti ja analüüsiti sõiduasendit, juhtimisvõtteid erinevatel kiirustel, liiklusreeglitest kinnipidamise vajalikkust, teiste liiklejatega arvestamist, ökonoomse sõidu võtteid, parkimist.

Liikluskultuuri parandamine

Liiklusohutusalaste kodanikualgatuste suurendamiseks viis MA läbi projektikonkursi raha taotlemise võimaluse kohta. Kokku laekus kolme vooru 53 projektitaotlust, millest rahastati 29 projekti, kogumaksumusega 19 676 eurot.

MA viis läbi neli suuremat üleriigilist kampaaniat üldelanikkonnale: kevadel piirkiirusest kinnipidamiseks,

suvel joobes juhtimise ennetamiseks, sügisel enda nähtavaks tegemiseks (sh helkur) ning tulede ja rehvide korrashoiu tagamiseks.

„Piirkiirusel on põhjus!” Piirkiirusest kinnipidamise teemal viidi 2014. aasta kevadel läbi korduskampaania „Piirkiirusel on põhjus! Kiiruseületaja tegelik ajavõit on naeruväärselt väike. Enamik ajast kulub möödasõidule”. Kampaaniajärgsest küsitlusuuringust selgus, et 69% vastanuid oli kampaaniat märganud. 2013. aastal oli vastav näitaja 70%. Seega võib öelda, et teadlikkus kampaaniast on jäänud 2013. aastaga sarnaseks. Liiklusohutuse ennetustööna viidi läbi sõnumiedastuskampaania „SÕBER ei lase purjus SÕPRA rooli”, mis oli suunatud sihtrühmale 18–24 eluaastat, kellest küsitlusuuringu tulemusel märkas kampaaniat ca 90%.

Joobes juhtimise korduvuse ennetamiseks on PPA ellu kutsunud projekti, mille kaudu suunatakse alkoholi mõju all tabatud liiklusrikkujaid (peamiselt LS §224 lg 2) nõustamisprogrammi, mis viiakse läbi Maanteeameti poolt tunnustatud liikluspsühholoogide nõustamisprogrammi „KOJU” alusel. Kogu projekti vältel (23.12.2013 kuni



31.12.2014) on läbi viidud 14 täiendkoolitust, kus osales 131 isikut. Täiendõppe on edukalt läbinud 116 isikut ja täiendkoolituse katkestas 15 isikut. Kõikidest koolitustele suunatud esines 20%-l alkoholi tarvitamist koguses, mille puhul on oht tõsiseks terviserikkeks ja mille tarvitamisel on tegemist tõenäoliselt raske sõltuvushäirega.

„Öööööd on meil pikad!” oli enda nähtavaks tegemise teemaline korduskampaania, mis läks sügisel eetrisse. Kampaania oli hajutatud meediaplaani põhimõttel eetris veebruari lõpuni. Kampaaniale seekord küsitlusuuringut ei järgne (viiakse läbi üle aasta).

Kampaania „Tuled ja rehvid korda” viidi läbi koostöös tehnölevaatuspunktidega. Eestis asuvates tehnölevaatuspunktides oli võimalik kontrollida tasuta oma sõiduki tuled ja rehvide korrasolekut ning vastavust normidele. Vajadusel ja võimalusel sai sõiduki tuled ka kohapeal ära reguleerida. Kokku kontrolliti 2400 sõidukit, millest 40%-l olid tuled korras ja 83%-l olid rehvid korras. Tulede puudustest 77% juhtudest oli tuled valesti reguleeritud. Rehvidel oli peamiseks vea põhjuseks liigne kulumine (60% puudustega juhtumitest). Jagati 8350 eestikeelset ja 2605 venekeelset „Tulede ja rehvide” voldikut ning 5200 turvavööloikurit.

Koostöös Maksu- ja Tolliametiga alustati 2013. aasta lõpus 2009. aastal ja hiljem esmarestreeritud **sõidukite põhjalikku kontrollimist**. Aasta jooksul kontrolliti 7858 sõidukit. Probleeme esines 3162 sõiduki dokumentatsioonil või taustas, mis moodustas 40% kontrollitud sõidukitest. Peamiselt esinesid pisipuudused, mis kõrvaldati kiiresti. Aasta jooksul vähenes puudustega sõidukite osakaal. 2014. aasta novembri osakaal oli 33%.

Liiklusregistri puhastamise raames peatati oktoobrist liiklusregistris registrikanne 161 325 sõidukil. Nii korrastati liiklusregistris arvel olevate sõidukite olemit selliselt, et registrist arvati välja sõidukid, millel ei olnud vähemalt kaks aastat tehnölevaatuset ja liikluskindlustust. Üheselt võis järeldada, et need sõidukid ei osale enam liikluses. 31.12.2014 seisuga oli registris 802 268 sõidukit.

Liiklusohutuse valdkonnas alustati uue liiklusohutusprogrammi ja rakendusplaani koostamisega aastateks 2016–2025. Uue strateegia aluseks on ohutusfilosoofia, mille kohaselt kõige tähtsam on inimese elu ja tervis – need on tähtsamad kui mobiilsus jt liiklussüsteemi toimimise eesmärgid.

Täiustati kõrge liiklusõnnetuse riskiga lõikude ja ristmike väljaselgitamise meetodikat. Viidi läbi uuring suurima lubatud sõidukiiruse diferentseerimiseks maanteedel. Leiti, et piirkiiruste määramise reeglistik vajab ülevaatamist. Näiteks kruuskattega kõrvalteedel kiirusepiiranguid peaaegu ei rakendata, aga liiklusõnnetuste arv läbisõidu kohta on seal 5 korda suurem kui näiteks 2+2 teedel.

Ühistranspordi valdkonnas töötati välja ja tehti klientidele kättesaadavaks ühistranspordi sõiduaegasid kuvav

mobiilivaade **m.peatus.ee**. Tartu, Põlva, Valga ja Rapla maakondades viidi läbi riigihanked uute bussivedajate leidmiseks. Ühistranspordi paremaks korraldamiseks viidi läbi elanikkonna paiknemise ja ühistranspordi kättesaadavuse analüüs.

Eesti sõidukijuhtide koolitussüsteemi muutmist analüüsid korraldasime rahvusvahelise seminari, kus esinesid kaheksa riigi eksperdid (Holland, Soome, Rootsi, Norra, Saksamaa, Suurbritannia, Prantsusmaa, Leedu). Valmimas on ettepanekud Eesti koolitussüsteemi muutmiseks, sh näiteks autokooli vabatahtlikuks muutmine, sõidueksami proovieksam, juhendaja kaasamine suurema sõidupraktika saamiseks jne.

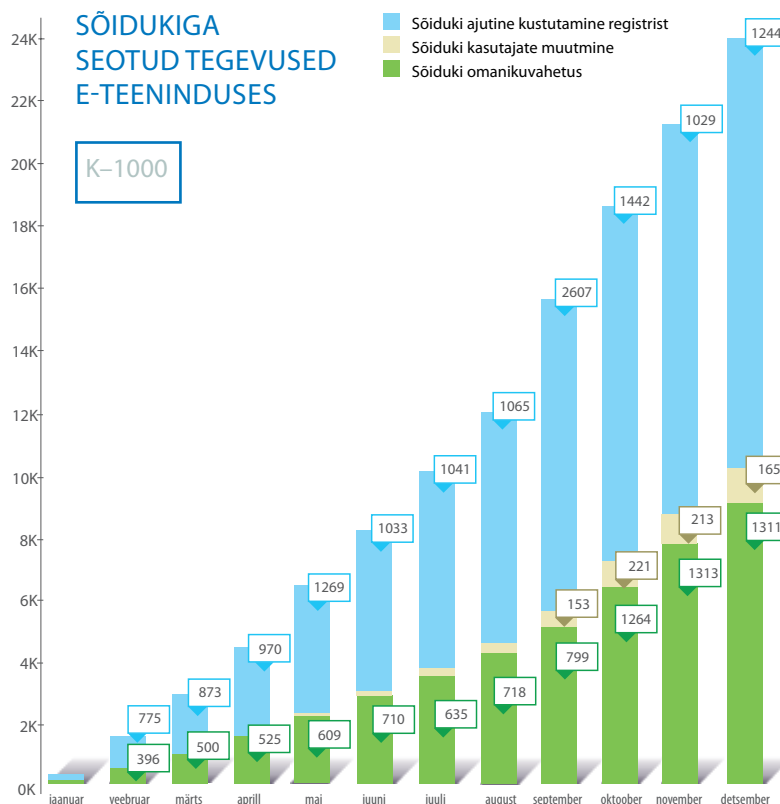
Viidi läbi uuring järelkoolituse mõjust esmase juhiloa omanikele, kelle juhtimisõigus oli ära võetud. Uuringu tulemus andis tõuke võimaliku järelkoolituse süsteemi rakendamiseks ka teistele juhtidele, keda on karistatud mootorsõiduki joobes juhtimise eest. Uuringu tulemusena selgus, et pärast kohustuslikku järelkoolitust esmaste juhtide seas, kellelt on juhtimisõigus ära võetud, langes korduvalt juhtimisõiguse äravõtmisega karistatud esmaste juhtide karistus 15,1-lt protsendilt 6,4-le protsendile. Mõju on ilmselge.

Liiklusohutuse ennetustööna viidi läbi sõnumiedastuskampaania „SÕBER ei lase purjus SÕPRA rooli”, mida lisaks meediakampaaniale toetasid alategevustena autode kiletamine suurlinnades, riskivältimise koolitused ning avalikel üritustel „Sõidan kaine peaga” jaotusmaterjalide jagamine ning politsei suurendatud liiklusjärelvalve kampaania jooksul.

Esmakordselt võis täheldada, et sõnum hakkas „elama oma elu”. Kampaaniat peeti ¾ elanikkonna seas positiivseks. Kampaania positiivsesse mõjusse uskusid sagedamini 15–34-aastased (84%), tallinlased (80%) ja pigem kõrgemasse sissetulekugruppi kuulujad (üle 501 euro kuus pereleikme kohta, s.o 83–86%).

Seda, et kampaanial mingit mõju pole, arvavad sagedamini mehed (13%). Turu-Uuringute AS poolt läbi viidud küsitluse andmetel oli kampaaniat märganud 74% elanikkonnast (spontaanne märkamine), sõiduki juhtimisõigusega elanikest arvas kampaaniat näinud olevat 81%. Keskmisest enam arvasid seda näinud olevat 15–34-aastased (85–90%), eestlased (83%), kõrgeimasse sissetulekugruppi kuulujad (91%), piirkonniti Lääne- ja Lõuna-Eesti (vastavalt 91% ja 83%) elanikud; samuti inimesed, kes on tarbinud viimase poole aasta jooksul alkoholi (78%). Keskmisest vähem on kampaania nägijaid üle 65-aastaste (53–59%), mitte-eestlaste (58%), piirkonniti Ida-Virumaa elanike (56%) seas. Kampaania link: <https://www.youtube.com/watch?v=TNOHDmkTeA4>

Sõidukite tehnölevaatus valdkonnas võeti kasutusele teisaldatav järelvalvekaamera. Selle abil kontrolliti ülevaatuspunkte. Lisaks on üks ülevaatuspunkt andnud vabatahtlikult ligipääsu nende enda poolt paigaldatud kaamerapildile.



Aasta jooksul on liitunud 83 843 kasutajat

Kasutatud sõidukite müügiplatside kontrolli raames kontrolliti 11 korral kokku 205 sõidukit. Avastati, et müügis olevatel sõidukitel oli 32% juhtudest hodomeeter keritud, 31% juhtudest avastati avariilisus ning 19% juhtudest nähti raskeid tehnilisi vigu.

E-teenindus ka Maanteeametis

Teeninduse valdkonnas oli aasta sündmuseks uue e-teeninduse avamine. Aasta jooksul nõustus selle kasutustingimustega 83 843 inimest. E-teeninduse soovitusindeks 2014. aastal oli 81%. E-teeninduses on riigilõivud umbes 20% soodsamad kui teenindusbüroodes ning uued dokumendid saadetakse posti kaudu kliendi soovitud aadressile.

E-teeninduses enim kasutatud teenus oli sõiduki taustakontroll, mille kaudu küsiti 1,5 miljonit korda andmeid registris oleva sõiduki kohta. Vastusena näidati sõiduki liiklusõnnetustes osalemist, läbisõidu ajalugu, läbitud tehnoloogiate tulemusi, sõidukiga tehtud tehinguid ja sõidukiga seotud tehnilisi andmeid. Teenuse eesmärk oli võimaldada klientidel saada tasuta ja lihtsalt ligi sõidukiga seotud andmetele, et seeläbi teha targem ostuotsus.

E-teeninduses sooritati sõidukite omanikuvahetus 9019 korral, mis oli 7,2% kõigist omanikuvahetustest.

Septembrist avati e-teeninduses võimalus vahetada juhiluba ja tellida uus posti teel. Selleks arendati välja teenus, mis võimaldab kasutada fotot, mis on kasutusel ID-kaardil. Ühtlasi hakkasime tervisetöendeid vastu võtma elektroonselt tervise infosüsteemist.

Detsembrikuus vahetas juhiluba e-teeninduses juba 32% juhiloa vahetuse taotlejatest ning posti teel tellis juhiloa koju 42% juhiloa taotlejatest.

Teenindusbüroodes võeti kasutusele ühtne järjekorra ja teeninduse korralduse süsteem, mis võimaldab jälgida, mõõta ja planeerida teenindusbüroode klienditeenindust varasemast paremini.

Teeninduskvaliteedi tõstmiseks sidusime teenindusbüroo töötajatele tulemustasu maksmise klientide tagasisidega, mis anti soovitusindeksi meetodika alusel. 2014. aastal oli Maanteeameti soovitusindeks 69%.

Maanteeinfokeskuses võeti kasutusele GIS-põhine töö-tarkvara MIKIS, mis võimaldab varasemast lihtsamalt registreerida liiklejatelt saadud tagasisidet tee seisundi kohta ning edastada seda teehooldusettevõtetele.

AASTA TEGU 2014

Juhiloa vahetamine e-teeninduses

Kui mõni aeg tagasi tundus selline teenus peaaegu võimatu, siis nüüd kasutavad Maanteeameti e-teenindust 32% juhiloa vahetajatest ning posti teel tellivad juhiloa koju 42% kõikidest taotlejatest ning viimased numbrid suurenevad pidevalt. On täiesti reaalne, et juhiloa saab e-teeninduses vahetatud 3 minutiga kodust lahkumata ning uue juhiloa saab juba kolme päeva möödudes postkastist kätte. Oluline on kiirus ja mugavus, samuti on teenus igati turvaline (sh ka kliendile) ning kliendile ka odavam. Tagasiside teenuse kohta on väga positiivne.

AASTA TEGIJA 2014

Meelis Telliskivi

Sõidukite registriosakonna juhataja

Meelis on näidanud ennast tugeva juhina. Tema motoks on, et ei ole lahendamatu probleeme. Probleeme lahendab ta äärmiselt suure põhjalikkusega kuni lahenduse leidmiseni. Meeskonna juhina on ta suutnud luua avatud ja pingevaba õhkkonna, kus kõigil liikmetel on võrdne õigus kaasa rääkida ja oma ettepanekuid teha. Vaatamata suurele töökoormusele on ta alati positiivne ja leiab aega suhelda büroode ja teiste kolleegidega ning aitab neid probleemide lahendamisel. Registrikande peatamise projekti eestvedajana on see edukalt ja väga lühikese aja jooksul käivitatud. Suurimaks projektiks on kallihinnaliste sõidukite kontroll, mille edukas käivitamine on korrastanud kasutatud sõidukite turgu ja vähendanud maksupettuste osakaalu.



KLIENDID KIIDAVAD



PARIM TEENINDUSBÜROO 2014

Saue teenindusbüroo

Saue bürood teatakse kui ühtehoidvat, üksteist toetavat professionaalset meeskonda, kes suhtub klienti alati meeldivalt ja lugupidavalt.



PARIM KLIENDITEENINDAJA 2014

Kaja Arula

Kaja on tasakaalukas, õpihimuline, edasipüüdlik, kohusetruu ja kompetentne, aktiivne ettepanekuid tegema, olgu siis selleks koolituse päevakava koostamine või uue korra väljatöötamine.

PARIM EKSAMINEERIJAJA 2014

Marek Kulök

Marek on avatud suhtleja, edasipüüdlik, muutustega hästi kohanev ja positiivse ellusuhtumisega. Oma ca 1,5 aastase tegevusega on ta tõestanud 100%-list sobivust praegusele ametikohale.

AASTA TEGU 2014

Ehitusobjektide garantiiperioodi süvendatud uuringu läbiviimine

Janek Hendrikson

teede arengu osakonna juhataja

Uuriti defektide põhjuseid konkreetsetel objektidel, kontrolliti kasutatud materjalide vastavust lepingutes esitatud tellijapoolsete nõuetega ja katendikonstruktsioonide vastavust projektides ettenähtuga. Uuring muutis kõikide teedehitusturul osalejate hoiakuid.



AASTA TEGIJA 2014

Silja Jaska

Lääne regiooni

ehitusosakonna peaspetsialist

Silja võitleb kogu hingest läbimõtle mata keskkonnavalaste seaduste muudatuste vastu.





Kaupo Sirk
peadirektori
asetäitja ehituse
ja arengu alal

Kvaliteedi tõstmise tagamine rangemate lepingutingimuste kaudu

Kvaliteedi tõstmise tagamiseks täiendasime lepingutingimusi, tagades tellija esindajale kvaliteetse teenuse tellimiseks parema tööriista. Meie kõige tähtsamaks partneriks kvaliteetse tulemuse tagamisel on omaniku-järelevalvet teostavad firmad.

Oleme kohtunud mitu korda firmade juhtkondadega, et selgitada lepingutes oma ootusi ja nõudeid. Kahjuks ei ole me soovitud tulemusi veel saanud. Loodame teenuse pakkujatelt 2015. aastal kvalitatiivset hüpet. Kvaliteedi tagamiseks on vajalik tellija poolne piisav ja ühtlane ressurss. Oleme 2014. aastal moodustanud ühtse meeskonna. 2015. aastal loodame tagada ühtlase tellija käekirja ning seeläbi töövõtjate võrdse kohtlemise, mis peaks tagama õiglasel teenuste hinnatasemel – tellija nõuab kvaliteetset toodet ehk arvestada tuleb kõikide nõuetest tulenevate kuludega.

Uute juhendite ja uue vastuvõtueeskirja valmimine ja kasutamine 2015. aastal tagab selguse ja läbipaistvuse nii tööde teostamisel kui ka vastuvõtmisel. Kõik testid on tellitud otse Tellija poolt, seetõttu loodame saada tööde vastuvõtmiseks õigeid tulemusi.

Tellija esindajate kompetentsi ja motivatsiooni tõstmine

Tellija esindajate kompetentsi ja motivatsiooni tõstmine ei õnnestunud planeeritud moel. Koolitusi viidi läbi üldiste kompetentside tõstmiseks. Tehniliste kompetentside tõstmine toimus jooksvalt töö käigus esile kerkinud probleemide lahendamisel. 2015. aastal planeerime alustada tehniliste kompetentside arendamist süsteemsemalt, sest „ehitusturult“ meil kogemustega projektijuhte üle osta ei õnnestu. Riigis peab tulevikus olema võimalus arvestada palgatasemetes ka rahalise vastutuse mõõdet ning viia projektijuhtide aasta kogupalgad vastavusse eraettevõtete palgatasemetega. Vaatamata riigi üldisele poliitikale riigiametnike vähendamiseks tuleb hästi läbi mõelda, kuidas Tellija suudaks paremini kvaliteeti kontrollida – olukorras, kus teenusepakkujad teevad ala-

pakkumisi ja tellitud teenused ei ole kvaliteetsed. Näeme siin selgelt vastupidist protsessi riigi üldise poliitikaga, sest maksumaksjal ei ole mõtet maksta kinni madala kvaliteediga teenust ning ilma kontrollita teenuse kvaliteet ei tõuse (investeeringut rahaga ei tagata soovitud eluiga).

Liiklejatele paremate tingimuste tagamine ehitustööde ajal

Liiklejatele paremate tingimuste tagamiseks ehitustööde ajal viidi igasse lepingusse täiendavad nõuded ajutiste kiiruspiirangute kestvuse kohta. Töövõtja pidi arvestama ka kogupiirangute mõjuga ühistranspordile. Töövõtjatele anti ka pikem lepinguperiood ja lühem tööde teostamise periood. See võimaldas töövõtjatel efektiivsemalt oma tootmist korraldada ning liiklejatele paremini läbi mõeldud töökorraldust pakkuda.

Lisaks eelnevale püüdsime suurendada õigeaegselt teostatavat taastusremondi mahtu (millest ligikaudu pool teostati Soomest toodud nn kuumtaastamise tehnoloogiaga). See tagas märkimisväärse võidu liikleja ehitusaegsetes kuludes, võrreldes teede rekonstrueerimise tehnoloogiaga (kogu teekonstruktsiooni suuremahulisem vahetus).

Vaatamata inseneride panusele ei suutnud me oma liiklejatele piisavalt selgitada alternatiivsete marsruutide valikuid. Siit lähtuvalt tuleb 2015. aastal koostöös ASO-ga meediat tulemuslikumalt kaasata.

Riigieelarve vahendite õigeaegseks ja kvaliteetseks realiseerumiseks peab planeerimisprotsess olema pikaajaliselt stabiilsem. See võimaldab maksumaksjate vahendeid võimalikult efektiivselt planeerida. Kui edaspidi suudetakse tagada stabiilsus teedevõrgu säilitamise rahastamisel (suureneb katendikonstruktsiooni eluiga), siis peaks tulevikus jääma rohkem vahendeid ka ehitusliku iseloomuga objektide realiseerimiseks. Ehitusobjektide realiseerimiseks on vaja 3–6 aastast ettevalmistustööd sõltuvalt planeeringute seisust. Siit lähtuvalt on vajalik pikaajalise rahastamise stabiilsus.

Parem planeerimine, kiirem realiseerimine

Vaatamata uue teehoiukava (2013–2020) mõistlikule ülesehitusele pidi Maanteeamet muutma projektide realiseerimise plaane nii 2013. aasta kevadel (2014. aasta plaane) kui ka 2014. aasta kevadel (2015. aasta plaane). Seetõttu kasutati eraldatud rahalisi vahendeid mitmetäielikult. Kõik muudatused tulenesid teehoiukava ja riigi eelarvestrateegia võimaluste erinevustest. Lisaks poliitilistele valikutele tuleb Maanteeametil arvestada ka lühikesee ehitushooaja, struktuurfondivahendite kasutamise suuremahulise bürokraatia ning ehitusturu muudatustega (hinnad kujunevad avatud turul vastavalt turuolukorrale).

Maanteeamet saavutas 2014. aastal maksumaksjatele väga soodsa tulemuse, panustades rohkem aega projekteerimiselele kodutööle, tagades eelarvevõimalustele vas-

tava projektlahenduse ja tekitades ehitajatele mõistlikud konkurentsitingimused. Maanteeamet võttis enda kanda kütuseturu kõikumisega seonduvad riskid ning võimaldas töövõtjatel paremini oma tootmist planeerida.

Kõik eelnev võimaldas investeeringuteks eraldatud vahendeid hoida kokku 15%, millest omakorda 50% ulatuses jõudis Maanteeamet läbi viia ka kordushanked. Kindlasti on vaja täiustada otsustusprotsessi, et kõik eraldatud vahendid õigeaegselt ära kasutada. Tööde tegelik maksumus kujuneb ikkagi „pakkujate turul” ja nende võimalusi arvestades, mistõttu peaks kogu riigis investeeringute vahendeid aastaeelarves kasutama paindlikumalt. Maanteeameti nägemuses tuleks projekte üle planeerida ja kui kõik projektid õnnestub 100% aasta lõpuks realiseerida, siis peaks riik vajadusel eraldama raha sildfinantseerimiseks.

TEEHOIUKAVA FINANTSPLAANI TÄITMINE

(TEKKEPÕHISED ANDMED)

TKH GRUPP	EELARVE	TÄITMINE	EELARVE TÄITMISE %	EELARVE JÄÄK
Projekteerimine (PR)	3 220 301	2 180 991	68%	1 039 310
Sildade remont (SR)	8 671 389	7 769 095	90%	902 294
Taastusremont (KT)	28 789 657	24 108 393	84%	4 681 264
Rekonstrueerimine (RE)	26 896 808	26 643 042	99%	253 766
Müra leevendamine	250 000	99 035	40%	150 965
Liiklusohhtlikud kohad (LO)	7 630 000	6 611 249	87%	1 018 751
Teed tolmuvaaks (TT)	7 805 172	5 953 530	76%	1 851 642
Ehitus (EE)	8 254 115	7 419 390	90%	834 725
KOKKU	91 517 442	80 784 725	88,3%	10 732 717
Maade ost	3 387 859	1 651 624	49%	1 736 235
Riiklik kaasfinantseering	12 786 153	5 307 447	42%	
Välisloetus	44 883 473	30 861 983	69%	
KOKKU	57 669 600	36 169 430	63%	

2014. AASTAL LÕPETATUD OBJEKTIDE MAHUD

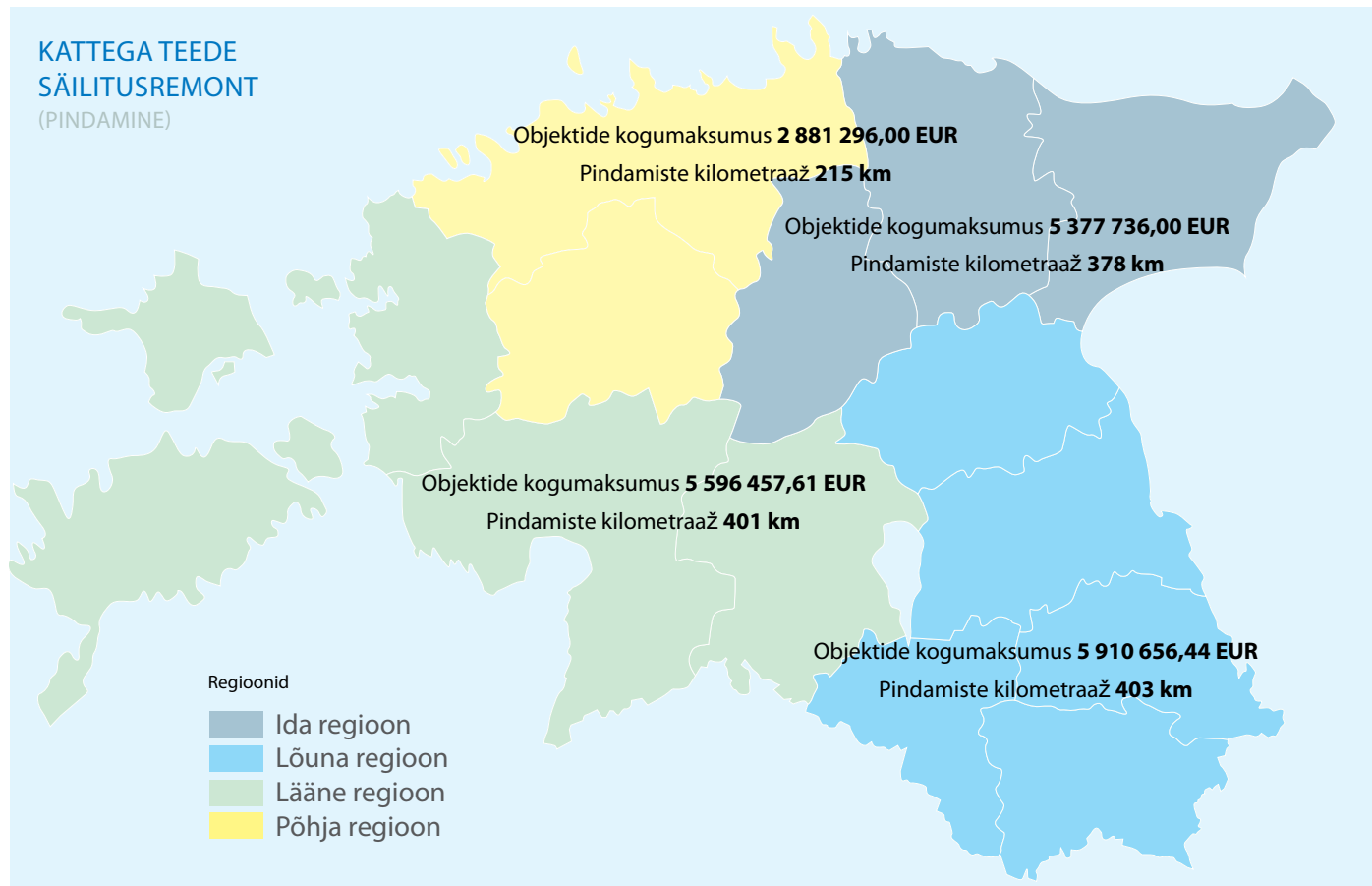
TÖÖDE TÜÜP	THK 2014–2020 MAHUD	TÖÖDE TEGELIK MAHT
Kattega teede säilitusremont (pindamine)	1200–1500 km	1398 km
Kruusateede säilitusremont	400 km	225 km
Kattega teede taastusremont	150–200 km	229 km
Ehitus ja rekonstrueerimine	120 km	102 km
Katete ehitus kruusateedele	50 km	143 km
Sildade rekonstrueerimine	35	34
Liiklusohhtlikud kohad	45	60

Investeeringute eelarvevahendite kasutamata jätmise põhjusteks olid märgatavalt odavamad pakumishinnad, mille põhjused on eelpool kirjeldatud. Kokkuhoitud vahendite arvelt on alustatud teehoiukava alusel kinnitatud 2015. aasta objektide realiseerimist. Lisatud füüsiliste mahtude tabelist on näha juba teostatud täiendavad töömahud ja kõik kasutamata vahendid on kaetud.

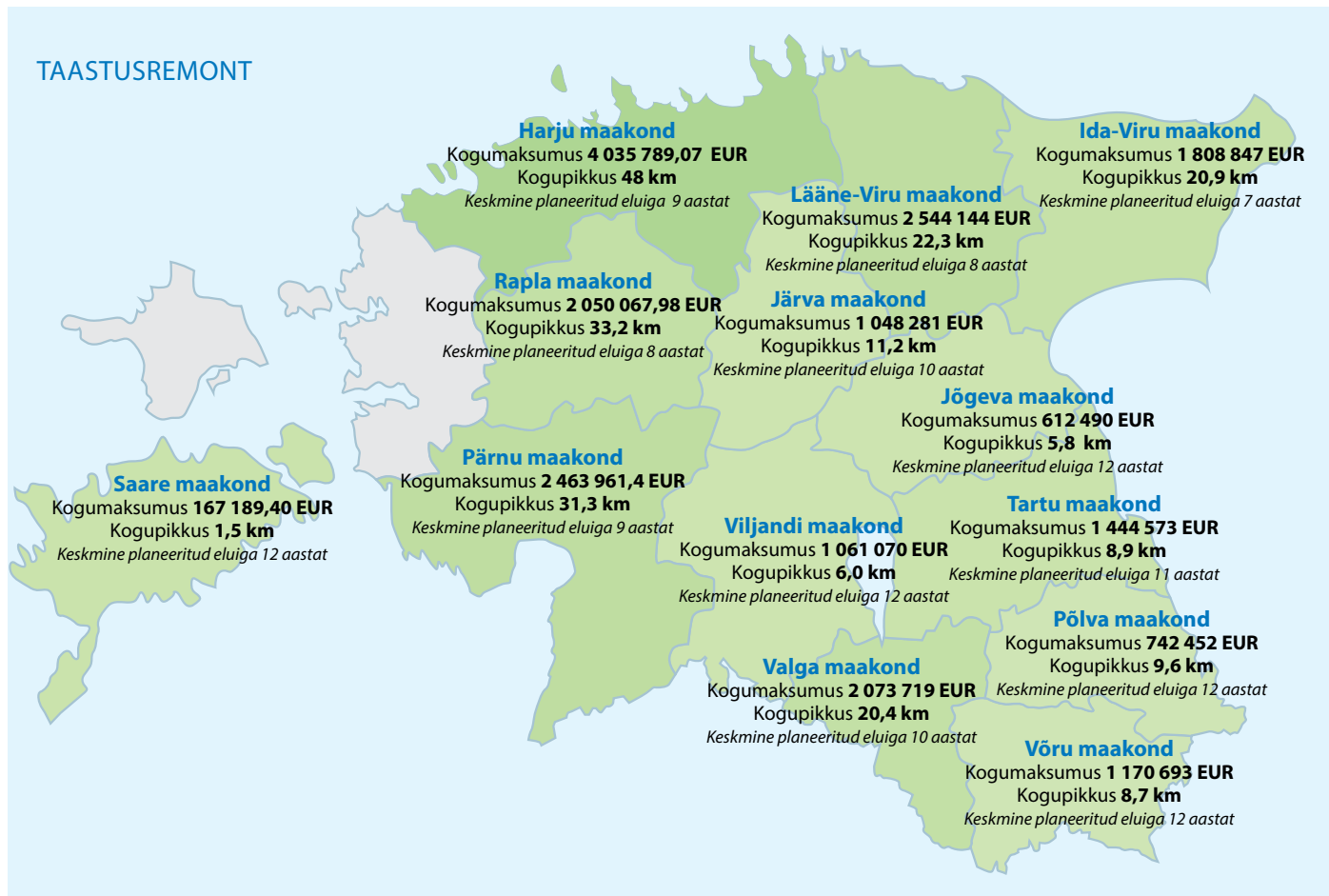
Ühtekuuluvusfondi rahalisi vahendeid kasutati halvemini kui planeeritud. Põhjuseks projektdokumentide hiline mine projekteerijate poolt, pakkumiste faasis avastatud projektdokumentatsiooni vastuolud ja liiga pikk bürokraatlik protsess välisvahendite hankedokumentide muutmisel. Tellija võimaldas valida töövõtjal ka endale sobivat tööde teostamise perioodi (lühem periood liiklejate takistamiseks), mis muutis pakkumised odavamaks, aga tööde teostamiseks valisid töövõtjad järgmise aasta alguse. Objektide odavnemisest kokkuhoitud vahendite arvelt algatasime kahe täiendava teelõigu rekonstrueerimise. See võimaldab riigi poolt eraldatud vahenditega ülejäänud riigimaanteed rekonstrueerimistööd kiiremini teostada.



KATTEGA TEEDE SÄILITUSREMONT (PINDAMINE)



TAASTUSREMONT



Suuremad projektid:

■ Maantee nr 11 Tallinna ringtee km 16,2–17,8:

Projekteerija: **Tinter Projekt OÜ**

Töövõtja: **Lemminkäinen Eesti AS**

Järelevalve: **Taalri Varahaldus AS**

Maksumus: **5,63 miljonit eurot**

■ Topi sõlme ja Topi-Laagri ühendustee ehitus:

Projekteerija: **AS K-Projekt**

Töövõtja: **AS Teede REV-2/Nordecon AS**

Järelevalve: **Vealeidja OÜ**

Maksumus: **8,0 miljonit eurot**

Sealhulgas Topi ristmiku raudteeviadukti

48-tunnine aken – Baltimaades esmakordselt kasutatud innovatiivse tehnoloogia abil eelnevalt betoneeritud 325-tonnine sildehitis lükati paika liugtalade peal, kasutades nihutamiseks spetsiaalseid tungraudasid.

■ Maantee nr 13 Jägala-Käravete km 19,8–31,0 rekonstrueerimine:

Projekteerija: **SKA Inseneribüroo OÜ**

Töövõtja: **AS Teede REV-2**

Järelevalve: **AS Teede Tehnokeskus**

Maksumus: **2,41 miljonit eurot**

■ Maantee nr 12 Kose–Jägala km 4,0–10,2 rekonstrueerimine:

Projekteerija: **Teedeprojekt OÜ**

Töövõtja: **Lemminkäinen Eesti AS**

Järelevalve: **Hobiseil OÜ**

Maksumus: **1,58 miljonit eurot**

■ Maantee nr 12 Kose–Jägala km 10,2–16,5 rekonstrueerimine:

Projekteerija: **Teedeprojekt OÜ**

Töövõtja: **Lemminkäinen Eesti AS**

Järelevalve: **AS Telora - E**

Maksumus: **1,52 miljonit eurot**

■ Maantee nr 8 Tallinn-Paldiski km 18–24,9 rekonstrueerimine:

Projekteerija: **Tinter Projekt OÜ**

Töövõtja: **Nordecon AS**

Järelevalve: **P.P. Ehitusjärelevalve OÜ**

Maksumus: **2,7 miljonit eurot**





■ **Maantee nr 8 Tallinn-Paldiski km 29,4–37,4 rekonstrueerimine:**

Projekteerija: **Teedeprojekt OÜ**

Töövõtja: **AS Teede REV-2**

Järelevalve: **AS Telora - E**

Maksumus: **2,99 miljonit eurot**

■ **Tartu läänepoolse ümbersõidu**

1 ehitusala ehitus (Ilmatsalu ringristmik – Raja tn)

Projekteerija: **Tinter-Projekt**

Töövõtja: **GRK Infra AS**

Järelevalve: **Vealeidja AS**

Maksumus: **4,9 miljonit eurot**

■ **Tartu läänepoolse ümbersõidu**

5 ehitusala ehitus (Tõrvandi – Lennuvälja ristmik)

Projekteerija: **Kelprojektas/Nordecon AS**

Töövõtja: **Nordecon AS**

Järelevalve: **Taalri Varahalduse AS**

Maksumus: **10,5 miljonit eurot**

■ **Tee 44 Aovere-Luunja km 0,2–11,3**

rekonstrueerimine:

Projekteerija: **Toner-Projekt OÜ**

Töövõtja: **Nordecon AS**

Järelevalve: **Eesti Kommunikatsiooni OÜ**

Maksumus: **4,0 miljonit eurot**

■ **Tee 45 Tartu–Räpina–Värskla km 43,2–54,6**

Mooste-Leevaku lõik:

Projekteerija: **Toner-Projekt OÜ**

Töövõtja: **Kagu Teed AS/ Teede REV-2 AS**

Järelevalve: **Eesti-Taani Kommunikatsiooni OÜ**

Maksumus: **5,25 miljonit eurot**

■ **T-9 Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla**

(38,9–49,4) ÜF:

Töövõtja: **Nordecon AS**

OJV: **Infragate Eesti AS**

Tööde maksumus: **3,131 miljonit eurot**

■ **T-19123 Nurme–Papsaare (0,0–7,8):**

Töövõtja: **Tref Nord AS**

OJV: **Vealeidja OÜ**

Tööde maksumus: **2,136 miljonit eurot**

REKONSTRUEERIMISOBJEKTID

TEE NR	TEE NIMETUS	TEE PIKKUS KM	OBJEKTI LÖPPMAKSUMUS EUR	EVAJALIK	ETEGELIK	IRIENNE MM/M	IRIVAJALIK MM/M	IRITEGELIK MM/M	TEE KLASS	AKÖL20 AUTOT/ÖÖP
3	Jõhvi-Tartu-Valga (61,2 67,1)	5,9	1 548 531	180	345	2,77	1,3	0,97	III	3300
9	Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla (38,9 49,4)	10,5	2 884 144	232	355	2,9	1,3	0,62	III/V	4278
12	Kose-Jägala (4,039 10,171)	6,132	1 624 385	194	350	3,47	1,5	0,72	V	1431
13	Jägala-Kärvete (19,8 31)	11,2	2 053 105	208	360	4,28	1,3	0,7	IV	1586
14	Kose-Purila (0 2,4)	2,4	540 379	194	310	3,02	1,3	0,77	IV	2000
15	Tallinn-Rapla-Türi (93,978 97,154)	3,176	1 026 958	233	259	4	1,5	0,82	IV/tänav	5326
21	Rakvere-Luige (44,6 53,6)	8,9	3 043 649	202	292	3	1,5	0,83	V	1243
44	Aovere-Luunja (0,177 11,352)	11,175	4 102 113	224	302	3,48	1,5	0,75	IV	1300
45	Tartu-Räpina-Värskla (43,3 54,5)	11,2	2 396 587	205	211	4,08	1,9	1,13	III	1400
81	Kärdla-Käina (0 4,9)	4,9	2 126 719	195	x	3,85	1,9	1,32	V/tänav	1200
11166	Turba-Lehetu (0 1,8)	1,8	749 475	194	205	6,9	1,9	0,92	V	1200
11196	Klooga jaama tee (0 2,5)	2,5	628 784	180	210	6,44	1,5	1,02	V	1202
13178	Püssi jaama tee (0,7 1,7)	1	76 403	235	244	5,6	1,5	1,13	V	578
19123	Nurme-Papsaare (0 7,795)	7,795	2 474 438	210	250	4,57	1,5	0,83	IV	2000
19201	Pärnu-Jaagupi-Kalli* (7,4 14,75)	7,35	1 390 047		x	x	x	x	V	500
19201	Pärnu-Jaagupi-Kalli* (14,8 22,7)	7,9	1 291 286		x	x	x	x	V	500
KOKKU		103,828	27 957 003							

Märkused

1. AKÖL20 – aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus 20 aasta pärast
2. IRI – teekatte tasasust iseloomustava näitajana kasutatakse IRI/IRI4-arvu (International Roughness Index), mis on rahvusvaheliselt heaks kiidetud sõidumugavust iseloomustav väärtus ning mis arvutatakse standardse sõiduki kere vertikaalsuunaliste võngete summana etteantud teelõigule (20 m pikkuste teelõikude keskmistena), mõõtühikuks on mm/m
3. IRIvajalik – Katte pealiskihi tasasusnõue vastavalt „Asfaldist katendikihtide esitamise juhis“ kinnitatud MA peadirektori 25.11.2014.a käskkirjaga nr 315
4. E – teekonstruktsiooni kandevõime. Mõõtmisel tuleb kasutada langeva koormusega seadet (Falling Weight Deflectometer – FWD), mille põhiasadeks on langev raskus, koormusplaat ning jõu- ja vajumisandurid koos elektroonilise mõõteploki. Katendi üldise elastsusmooduli arvutus tuleb teostada vastavalt A. Aaviku doktoritöös „Teekatendite tugevuse hindamise meetodilised alused Eesti teekatendite hoiu süsteemis (EPMS)“ 2003. a välja töötatud meetodikale
5. x – andmed puuduvad
6. Tee mulde ja aluse väljaehitamine, katte ehitus 2015. a

Detailse objektide ülevaate leiata Maanteeameti kodulehelt sektsioonist: www.mnt.ee/ehitus/ehitusobjektid2014

SILDADE REMONT

SILLA NIMI (NR)	OBJEKT LÕPPMAKSUMUS EUR	TULEMUS
Narva Sõpruse (465)	18 782	Katte remonttööd silla seisukorra säilitamiseks
Sämi (155)	660 115	Ümberehitus kandevõime 3600 kN + gabariit 11 m + eluiga 100 a
Tammispää (414)	35 406	Ümberehitus kandevõime 3600 kN + gabariit 10 m + eluiga 75 a
Kalma (416)	52 590	Remont kandevõime 3600 kN + gabariit 10 m + eluiga 50 a
Veski (166)	77 759	Remont kandevõime 2400 kN + gabariit 9 m + eluiga 50 a
Jätu (167)	35 101	Ümberehitus kandevõime 2400 kN + gabariit 9 m + eluiga 75 a
Triigi (168)	57 318	Remont kandevõime 2400 kN + gabariit 9 m + eluiga 50 a
Pärniku (417)	338 331	Ümberehitus kandevõime 2400 kN + gabariit 9 m
Linsi (611)	258 036	Ümberehitus kandevõime 2400 kN + gabariit 9 m + eluiga 75 a
Kalju (1096)	65 116	Ümberehitus kandevõime 2400 kN + gabariit 9 m + eluiga 75 a
Siberi (1097)	122 708	Ümberehitus kandevõime 2400 kN + gabariit 9 m + eluiga 75 a
Rannu-Jõesuu	22 937	Toimus teraskonstruktiooni värvimine, parameetrid ei muutunud
Koluvere mõisa (38)	200 289	Vana muinsuskaitse silla remont, parameetrid ei muutunud
Harakoja (739)	92 181	Ümberehitus kandevõime 1200 kN + gabariit 8 m + eluiga 75 a
Tehvre (746)	97 585	Ümberehitus kandevõime 1200 kN + gabariit 8 m + eluiga 75 a
Posti (787)	218 807	Remont kandevõime 1200 kN + gabariit 8 m + eluiga 50 a
Truubi avariiremont	27 545	Truubi avariiremont
Lahmuse (635)	74 734	Remont kandevõime 1200 kN + gabariit 8 m + eluiga 50 a
Teose (668)	187 118	Uue silla ehitus kandevõime 1200 kN + gabariit 8 m + eluiga 100 a
Peeli (896)	210 438	Remonttööd silla seisukorra säilitamiseks
Vastse-Roosa (6)	269 802	Remonttööd silla seisukorra säilitamiseks
Sarapuu (981)	115 555	Kandevõime 2400 kN + gabariit 13 m + eluiga 50 a
Lembitu (497)	405 672	Kandevõime 1200 kN + gabariit 8 m + eluiga 70 a
Tamme I (824)	112 161	Kandevõime 1200 kN + gabariit 8 m + eluiga 70 a
Pörste (840)	175 587	Kandevõime 1200 kN + gabariit 8 m + eluiga 70 a
Sillaotsa (1021)	136 170	Kandevõime 1200 kN + gabariit 8 m + eluiga 70 a
Jüri II viadukt (47)	8 760	Vuugi avariiremont
Töökmani (23)	302 694	Kandevõime 2400 kN + gabariit 13 m + eluiga 50 a
Ojasoo (70)	287 583	Kandevõime 2400 kN + gabariit 10 m + eluiga 100 a
Vanaveski (100)	376 798	Kandevõime 1200 kN + gabariit 8 m + eluiga 70 a
Paunküla (104)	316 070	Kandevõime 1200 kN + gabariit 8 m + eluiga 70 a
Pudisoo (122)	288 022	Kandevõime 1200 kN + gabariit 9 m + eluiga 70 a
Lassi (304)	207 133	Kandevõime 1200 kN + gabariit 9 m + eluiga 70 a
Veski (320)	376 054	Kandevõime 1200 kN + gabariit 8 m + eluiga 70 a
6 330 957		





Tarmo Möttus
peadirektori asetäitja
hoolde alal

Maanteeameti hooldevaldkond korraldas möödunud aastal lisaks riigimaantee hooldusele järgmisi tegevusi: teede valgustuse hooldus; tee seisukorra andmete kogumine ja töötlemine; liiklusloendusseadmete, teekaamerate ja ilma-jaamade hooldus; maanteeinfo edastamine; liikluskorraldusvahendite, sh fooride, kiiruskaamerate ja muutuva teabega märkide paigaldus ja hooldus; teekatte markeerimine; karjäärimajanduse korraldamine; järelevalve riigimaantee ja kohalike teede seisundinõuete täitmise ning tee ehitus- ja remonditööde vastavuse üle.

2014. viidi edukalt läbi **Jõgeva maakonna riigimaantee hooldehange**, mille tulemusena sõlmiti töövõtuleping järgnevas 5 aastaks. Eesmärgiks oli hooldehanke sujuv läbiviimine – hangete alustamine 1 aasta enne

hoolde algust, läbipaistvate ja selgete ning konkurentsi soosivate kvalifitseerimistingimuste loomine, kvaliteedi tagamise kava loomine. Hange on edukalt läbi viidud ja jõutud töövõtulepinguni.

Üldjoontes eesmärk täideti, kuid hanke alustamise aega ei suudetud järgida seoses ettevalmistatava dokumentatsiooni koostamise ajamahukusega.

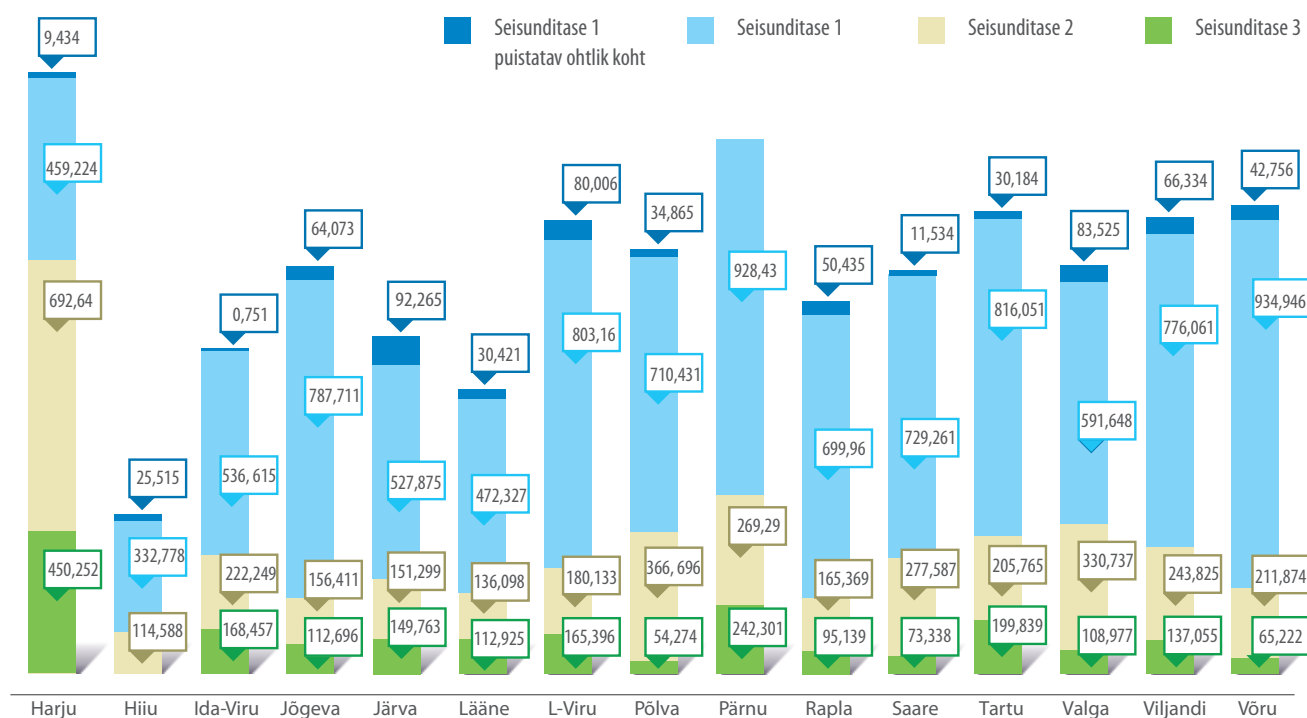
Teehoolde lepingutest oli kavas eraldada sildade hooldus ja korraldada eraldi hange. Protsessiga alustati, kuid uute põhimõtete rakendamise tõttu osutus hanke ettevalmistus töömahukamaks. Seetõttu 2014. aastal hankeni ei jõutud.

2014. aastal viidi läbi 7 staabi- ja väliõppust riigimaantee-dehoiu kui elutähtsa teenuse toimepidevuse plaani rakendamiseks liiklushäiringute korral. Lisaks toimus ka 2 toimepidevuse plaani sündmust – Sämi silla ja Kurna ehitatava liiklussõlme avariid.

Järelevalvetöötajad viisid läbi kohalike teede seisundinõuete kontrolli 55 korral 50 omavalitsuses. Tee-ehitusobjektide riiklikku järelevalvet teostati 18 korral. Lisaks osaleti tee kasutamise ja kaitsmise 131 intsidentis ja menetluses.

Teelmajaamade infosüsteemi areng jätkus 2014. aastal, mil paigaldati 10 uut teekaamerat. Teelmajaamade infosüsteemis on 2014. aasta lõpu seisuga kokku 63 teelmajaama, 91 teekaamerat (neist 19 on reaajas teekaamerad) ning 4 muudetava kirjega elektroonilist liiklusmärki.

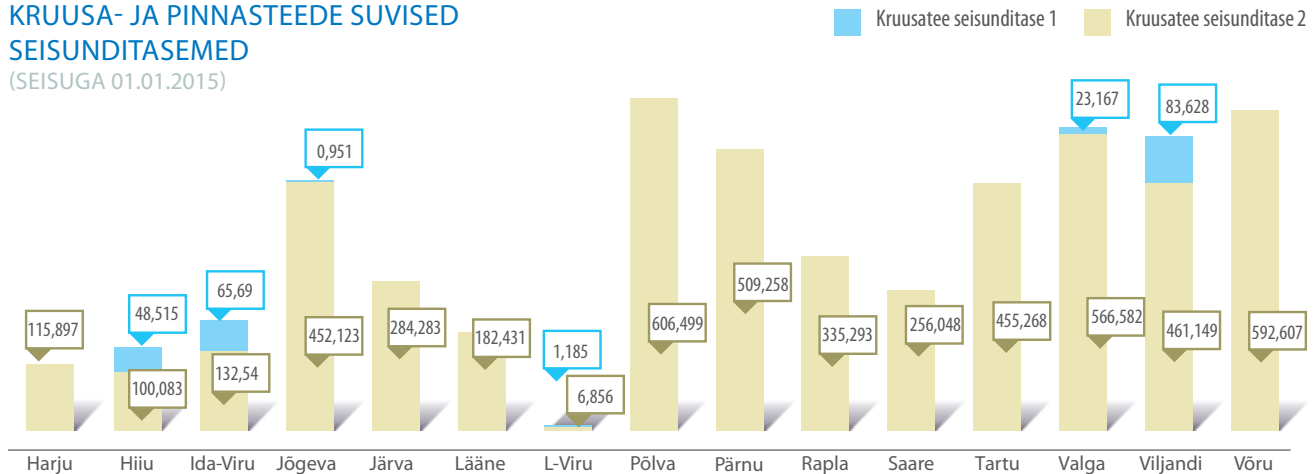
TALVISED SEISUNDITASEMED (SEISUGA 01.01.2015)



KOKKU TALVISOOLDE: seisunditase 3 – 2130,824 km; seisunditase 2 – 3724,588 km; seisunditase 1 – 10106,478 km; seisunditase 1, ohtlikud kohad – 622,098 km

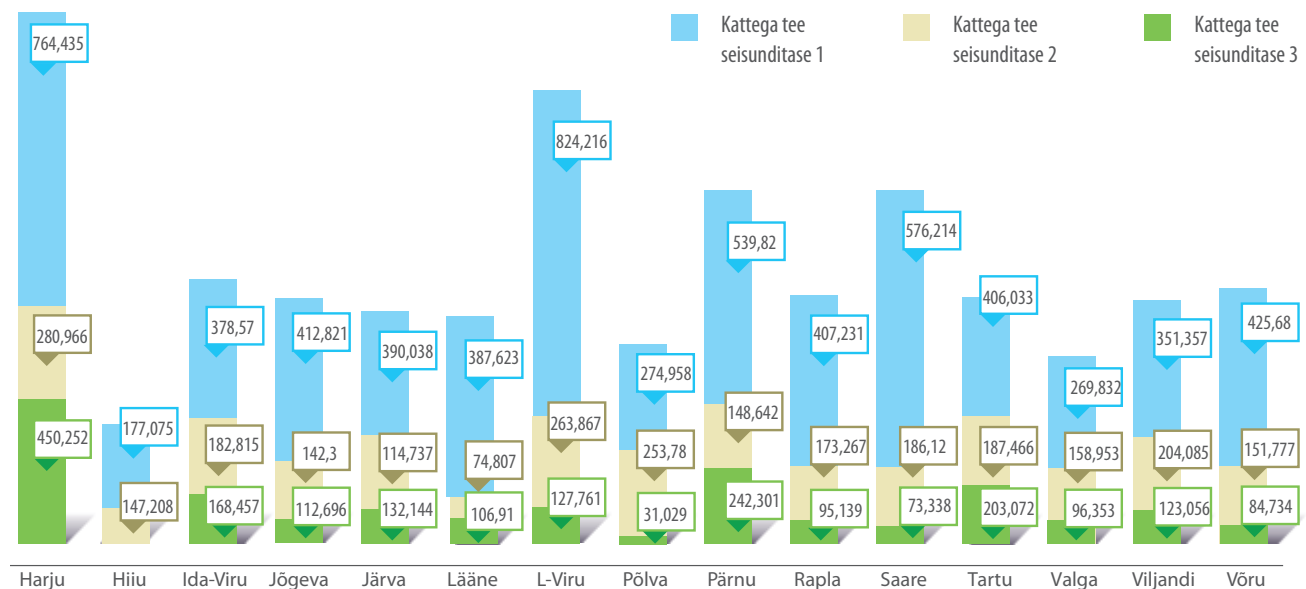
KRUUSA- JA PINNASTEED SUVISED SEISUNDITASEMED

(SEISUGA 01.01.2015)



KOKKU SUVIHOOLDEL: seisunditase 2 – 5056,917 km; seisunditase 1 – 223,136 km

KATTEGA TEEDE SUVISED SEISUNDITASEMED (SEISUGA 01.01.2015)



KOKKU SUVIHOOLDEL: seisunditase 3 – 2047,242 km; seisunditase 2 – 2670,790 km; seisunditase 1 – 6585,903 km

2014. aastal paigaldati täiendavalt kiiruskaamerate mõõtekabiine ja soetati uusi kaameraid, sh kahesuunalisi kaameraid.

Muutused Eesti majanduses kajastuvad otseselt ka liiklusloenduse tulemustes. Kui aastatel 1998–2007 liiklusedus pidevalt kasvas ja ulatus põhi- ja tugimaanteedel keskmiselt 6–10%-ni aastas, siis aastatel 2008–2010 liiklusedus vähenes ning aastatel 2011–2013 pöördus taas kergele tõusule (0,1–2% aastas). 2014. aastal võrreldes 2013. aastaga oli kasv 4%.

Suurima liiklusega teelõik asub jätkuvalt Tallinna linna piiril Tallinn–Pärnu–Ikla maanteel, mille lõigul 13,0–13,7 km mõõdeti aasta keskmiseks liikluseduseks 31 831 autot ööpäevas.

2014. aastal ehitati **10 uut perioodilist loenduspunkti**, kus liiklusloendust tehakse kaks korda aastas, ühe loenduse pikkus on 1 kuu.

Liiklusloenduse infosüsteemis on 2014. aasta lõpu seisuga

kokku 91 püsiloenduspunkti ning 34 perioodilist loenduspunkti.

Tee kasutajatelt tagasiside saamiseks tellib Maanteeamet korrapäraselt kliendiuuringuid sõidukijuhtide rahulolu kohta nii talvise kui ka suvise riigimaanteedee teehoolduse kvaliteediga. Uuringu üldkogum, mille aluseks on Maanteeameti andmebaas juhilubade omanike kohta, moodustub kõikidest Eesti sõidukijuhtidest, kes juhivad regulaarselt mõnd sõidukit. Sõidukijuhid annavad hinnangu 10-pallises rahulolu skaalas, milles on 4 positiivset (rahulolev), 2 neutraalset ja 4 negatiivset (rahulolematu) hinnangut.

Tervikuna on hinnangud 2014. aasta teehooldusele võrreldes eelmise aastaga paranenud. Suvise teehooldusega olid rahul 65% (2013. aastal 64%) vastanutest. Rahulolematuid oli 4% (10%) vastanutest. Peamiseks puuduseks suvises teehoolduses peeti liigset ajakulu talvekahjus-

tuste likvideerimisel. Leitakse ka, et kruusateid ei hõõveldata piisavalt regulaarselt. 9% (7%) vastanutest suvises teehoolduses puudujääke ei näe. Talvise teehooldusega olid rahul 54% (46%) vastanutest. Rahulolematuid oli 8% (16%). Talvise hoolduse puhul kuulsime sageli – 28% (36%) vastanutest – ka neutraalset hinnangut, kus vastajad ei ole otseselt rahul ega ka rahulolematud. Peamiseks puuduseks talihooldel peetakse, et lume- ja libedustõrjega ei tegelda piisavalt kiiresti ja et libedustõrjevahendeid kasutatakse liiga palju. 6% (6%) vastanutest leiab, et talvises riigimaanteede hoolduses probleeme pole.

2014. aastal viis Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium läbi auditi, mille käigus hinnati teehoolde järelevalvet riigimaanteedel. Audiitorite üldhinnang Maanteeameti teehoolde järelevalve kohta riigimaanteedel on „mõningast parandamist vajav“. Ära toodi mõni konkreetne kontrollinõrkus, kuid üldjoontes on hinnatud kontrollid piisavad, asjakohased ja mõjusad ning võimaldavad mõistlikku kindlust, et riske juhitakse ja eesmärgid saavutatakse.

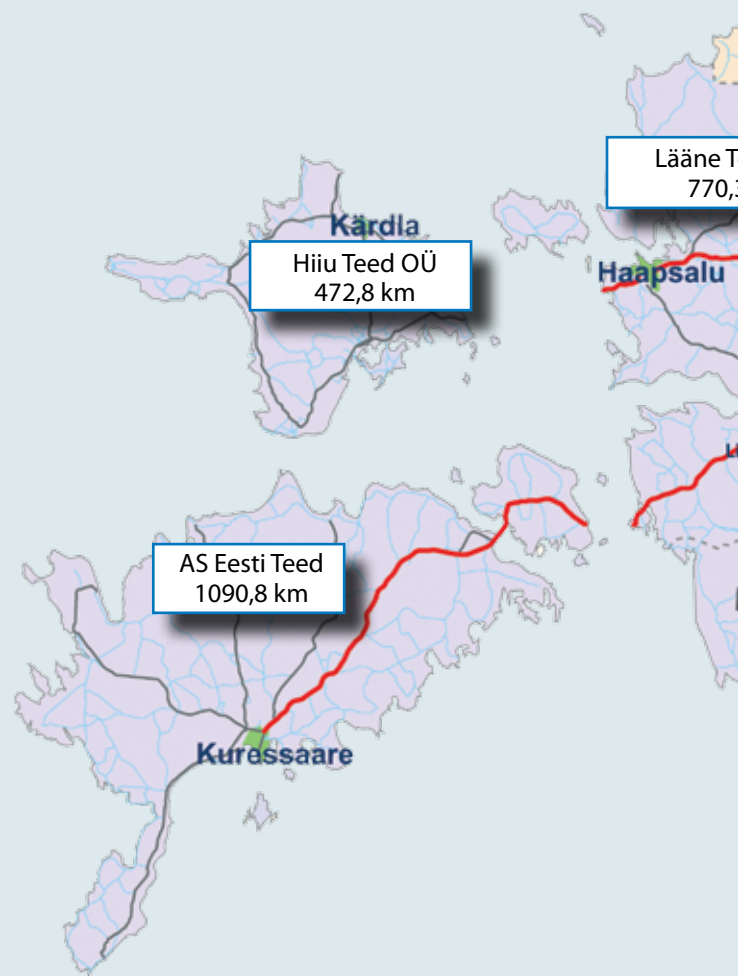
Teede hooldamine ja teeseisundinõuete tagamine on korraldatud hooldelepingutega. Hooldelepingute alusel on vastutus teeseisundinõuete tagamise eest jagatud ettevõtetele. Maanteeametile on oluline tugevate partnerite olemasolu.

Riigihanke tulemusel vahetus Jõgeva maakonnas hooldeettevõtja. Alates 01.10.2014 teeb Jõgeva maakonnas hoolet AS Teede REV-2.

Jagunemine hooldeettevõtjate vahel on järgmine:

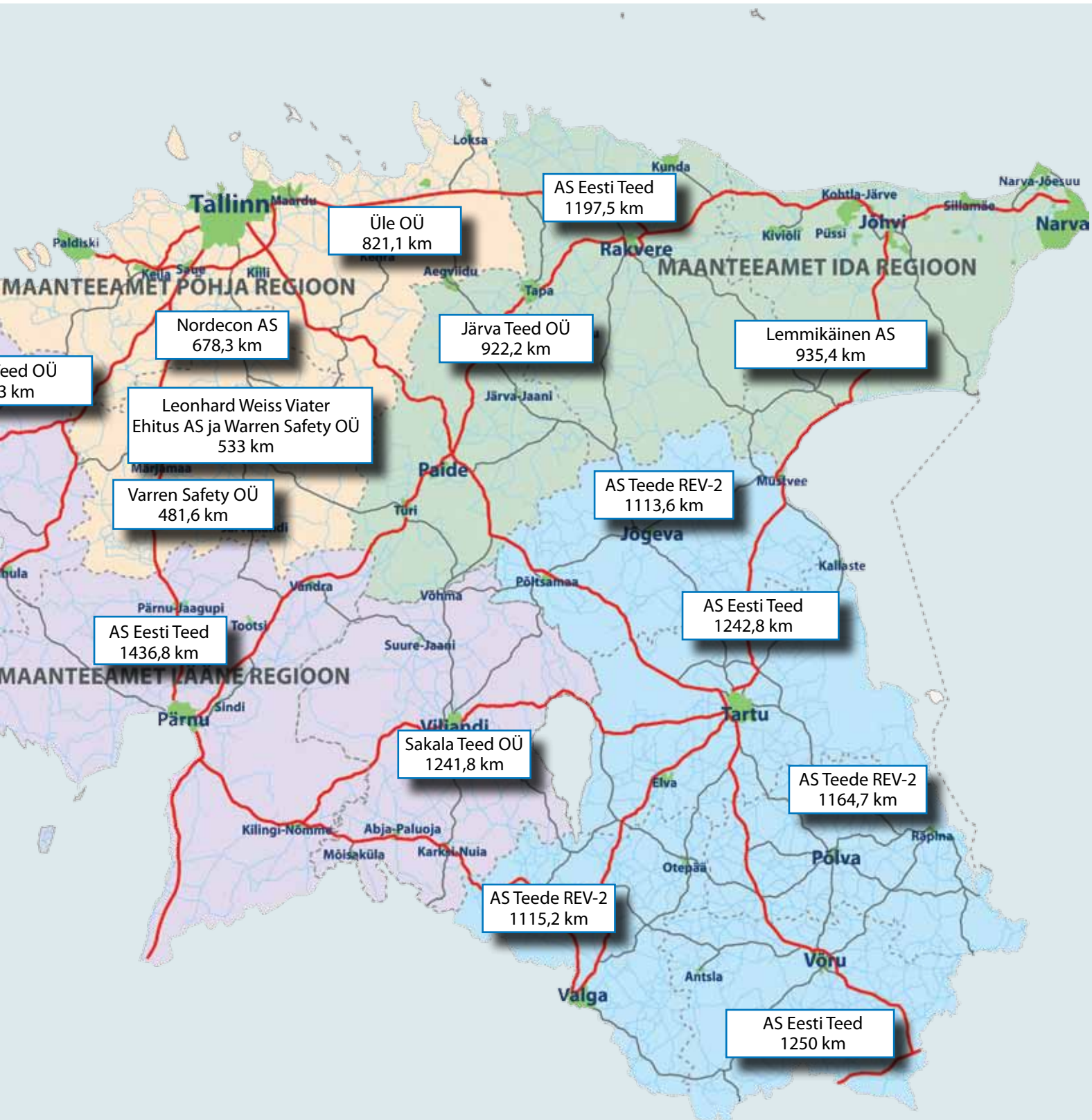
- AS TREV-2 Grupp, 3393,5 km – 20,61 %, töid teostab tütarettevõtte AS Teede REV-2 Põlva, Valga ja Jõgeva maakonnas;
- Lemminkäinen AS, 935,4 km – 5,68 %, töid teostab Virumaa osakond Ida-Viru maakonnas;
- OÜ Sakala Teed, 1241,8 km – 7,54%, teostab töid Viljandi maakonnas;
- Nordecon AS, 2073 km – 12,59 %, töid teostavad osakond Harju maakonna Keila piirkonnas ning tütarettevõtted OÜ Hiiu Teed Hiiu maakonnas ja AS Järva Teed Järva maakonnas;
- AS Üle, 1591,4 km – 9,66 %, töid teostavad ise Harju maakonna Kose ja Kuusalu piirkonnas ning tütarettevõtte OÜ Lääne Teed Lääne maakonnas;
- AS Eesti Teed, 6217,9 km – 37,76%, teostab töid Lääne-Viru, Pärnu, Saare, Tartu ja Võru maakondades;
- Ühispakkujad AS Leonhard Weiss Viater Ehitus ja OÜ Warren Safety, 1014,6 km – 6,16 %. Teevad töid Rapla piirkonnas 533 km (ühispakkujate esindaja AS Leonhard Weiss Viater Ehitus) ja Märjamaa piirkonnas 481,6 km (ühispakkujate esindaja OÜ Warren Safety).

TEEHOOLDAJAD SEISUGA (01.01.2015)



Hooldustööde jagunemine maakonniti teostajate järgi

Riigimaanteede hooldustööde teostaja ja hooldatav kilometraaz



Teehoiukava kohaselt kuulus 2014. aastal hooldevaldkonna vastutusalasse teede hooldamine, kruusateede säilitusremont ja osaliselt ka kattega teede säilitusremont.

Teede hooldeks kasutati 44 miljonit eurot. Sellest talihooldeks kulus 16 mln eurot ja suvihooldeks 28 mln eurot. Hooldekulutused 1 kilomeetri riigimaantee kohta olid 2672 eurot (2013. aastal 2567 eurot, 2012. aastal 2693 eurot). Kruusateede remonti teostati 225 km ja selleks kasutati 7,9 miljonit eurot. Töid kavandati teha ca 400 km-l. Teehoiukava

kohaselt kasutatakse rahalisi vahendeid vaid kruusakihi uuendamiseks teedel, kuid tänane kruusateede seisukord nõuab lisaks veel täiendavate tööde teostamist – kraavide kaevamist, truupide ehitust, mulde remonti jm. Seetõttu on täna raske jõuda planeeritud kilomeetri maksumuseni. Kattega teede säilitusremonti (pindamist) korraldas hooldevaldkond hooldelepingutes sisalduva mahu ulatuses. Ülejäänud osas tegeles töödega ehitusvaldkond. Töid teostati ühiselt kavandatud mahus – 1398 km ning selleks kasutati 19,8 mln eurot.

AASTA TEGIJA 2014

Kristjan-Raul Pettinen

Põhja regiooni hooldevaldkonna juht

Kristjanit hindavad kaaslased kui töökat, tugeva sisemise distsipliini ja ettevõtmistes järjepidevat kolleegi regiooni hooldevaldkonna juhtimisel. Kristjan-Raul osaleb hooldevaldkonna arendamises ja mõistab oma rolli Maanteeameti visiooni ja missiooni täitmisel.



AASTA TEGU 2014

Uut tüüpi teetööde infotahvlid

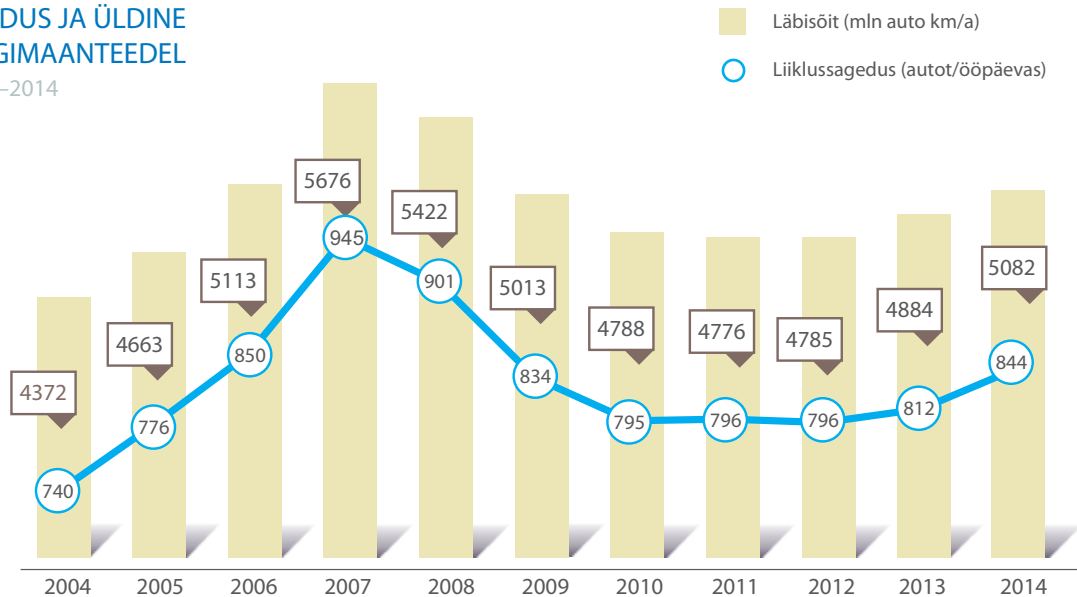
Andres Piibeleht

Ida regiooni hooldeosakonna juhataja



LIIKLUSSAGEDUS JA ÜLDINE LÄBISÖIT RIIGIMAANTEDEL

AASTATEL 2004–2014



Muutused Eesti majanduses kajastuvad otseselt ka liiklusloendustulemustes. Kui aastatel 1998–2007 liiklussagedus pidevalt kasvas, ulatudes põhi- ja tugimaanteedel keskel läbi 6–10%ni aastas, siis aastatel 2008–2010 liiklussagedus vähenes ning 2011. a pöördus taas kergele tõusuteele (kasv 0,5%). 2012. aastal võrreldes 2011. aastaga kasvas liiklussagedus riigimaanteedel 0,1%, 2013. aastal võrreldes 2012. aastaga oli kasv suurem ehk 2,0%, 2014. aastal võrreldes 2013. aastaga oli kasv 4,1%.

Teistes loenduspunktides tehti liiklusloendust aasta jooksul kokku 240 nädalat ja need jagunesid järgmiselt:

- põhimaanteedel 118 nädalat;
- tugimaanteedel 44 nädalat;
- kõrvalmaanteedel 78 nädalat.

LIIKLUSSAGEDUS MAANTEEDE TÜÜPIDE KAUPA

AASTATEL 2004–2014

Muudatused 2014. aastal püsiloenduspunktide võrgus:

- maikuus taastati mnt nr 4 km 123,7 „Pärnu“ püsiloenduspunkt;
- avarii tõttu detsembris sai tõsiselt kahjustada mnt nr 5 km 22,9 „Tori“ püsiloenduspunkt, mis jäi 2014. aastal taastamata.

2014. aastal olid suuremate probleemide põhjuseks äikesetormid ning nendega kaasnevad pingekõikumised elektritarbijate võrkudes. Teetööde tõttu oli pikemat aega rivist väljas mnt nr 1 km 109,4 „Sämi“ loenduspunkt ning tehniliste probleemide tõttu mnt nr 1 km 13,2 „Loo2“ loenduspunkt.

2014. aastal täienes perioodiliste loenduspunktide võrgustik 10 uue loenduspunktiga. Seisuga 01.01.2015 on Eesti riigimaanteedel kokku 34 perioodilist loenduspunkti, millest 20 asuvad põhimaanteedel, 5 tugimaanteedel ja 9 kõrvalmaanteedel.

Maanteeametil on kavas perioodiliste loenduspunktide võrku täiendada ka 2015. aastal. 2014. aastal oli 4 perioodilist loenduspunkti (Valkse, Valingu, Keila ja Harku) erinevatel tehnilistel põhjustel pikemat aega kas osaliselt või täielikult rivist väljas. Kolm loenduspunkti (Peoleo, Juuliku ja Põhjaranna) töötasid aastaringelt.

AASTA	PÕHIMAANTEED	TUGIMAANTEED	KÕRVALMAANTEED	RIIGIMAANTEED KOKKU	LÄBISÖIT MLN AUTO KM AASTAS
2004	3 534	1 238	277	740	4 372
2005	3 808	1 279	291	776	4 663
2006	4 190	1 440	303	850	5 113
2007	4 741	1 589	334	945	5 676
2008	4 552	1 418	334	901	5 422
2009	4 255	1 325	301	834	5 013
2010	4 058	1 277	283	795	4 788
2011	4 153	1 285	269	796	4 776
2012	4 208	1 297	259	796	4 785
2013	4 388	1 328	251	812	4 884
2014	4 553	1 388	262	844	5 082



Kuno Männik
teedevõrgu
valdkonna juht

Käesoleva aasta algusest tegutseb Maanteeametis ehitus-, hoolde- ja liiklusvaldkonna kõrval uue valdkonnana teedevõrgu valdkond Kuno Männiku juhtimisel. Tegemist on keskselt juhitava struktuuriga, regioonides omaette osakondi pole. Varem mitmes eri osakonnas ja maakondlikes esindustes töötanud asjatundjate koondamine otse ameti juhtkonna liikme poolt juhitasse struktuuri otsustati koos valdkondlikule juhtimismudelile üleminekuga. Põhjusteid on mitu ja võimenduseks erinev „käekiri“ regiooniti:

- teerajatis peab asjaõiguslikult olema selle aluse maa oluline osa, aga seni polnud seda tähtsustatud;
- tee laiendamiseks juurde vajitava maa õigeaegne omandamine polnud piisavalt tähtsustatud ja ressursiga kaetud;
- teemaa kasutusse andmisel ei järgitud alati riigi varaseadust ja ületati volitusi;
- võõraste ehitiste teemaal seadustamise protsess, sh kohaliku omavalitsuse kergliiklusteed, oli liialt bürokraatlik ja aeglane ning puudus ühtne regulatsioon;
- teeregistri andmestiku usaldusväärsus, eriti kohalike teede osas jättis soovida.

Ootused uuele valdkonnale saab jagada üldiselt kolmeks.

Nähtavam kompetentne panus organisatsiooni eesmärkide saavutamisel

- Õigeaegne ja optimaalses mahus teemaa ost tee-ehituseks.
- Metoodikatele tuginevate ettepanekute koostamine remondiobjektideks, sh sillad.
- Teeregistri usaldusväärsuse ja kasutaja sõbralikkuse parandamiseks uue teeregistri programmi väljatöötamine koostöös IT osakonnaga.
- Teemaa kasutusse andmise ühtsete lepingute juurutamine koostöös MKM-ga.

- Ehitatavate riigiteede jt teede omandisuhted teeprojektides, sellesisuliste eelkõkkulepete vormistamiseks põhimõtete kujundamine vastavalt riigivara valitseja juhiste enne ehitusprojektide realiseerimist.
- Valdkonna professionaalsete töötajate tähtsustamine.

Tegemata tööde järjele aitamine

- Olemasolevatest riigiteedest kinnisasjade moodustamine (maareformi „sabad“, kergliiklusteed).
- Kattuvate rajatiste omandisuhete seadustamise korraldamine (paisud, veetrassid, raudteerajatised, bussiootekojad, maaparandussüsteemid jne).
- Tervikliku teedevõrgu kujundamine, sh juurdepääsuteed ühistranspordi terminaalidele sõltumata tee omandivormist koostöös planeeringute osakonnaga.
- Liiva-kruusa karjäärade korrastamine.
- Kohalike teede inventeerimine 2015–2016.

Aktiivne osalemine uute õigusaktide väljatöötamisel ja rakendamisel

- Uue teeregistri põhimääruse väljatöötamine.
- Riigipiiril teerajatisete õiguslik staatuse määratlemine ja kokkulepped arendusteks, piiriüleste koostööprojektide algatamine.
- Tee maaüksuste kinnistamine riigivara seaduse muutmise järgselt.
- Riigi ja kohalike omavalitsuste kui avalikult kasutatavate teede omanike vastutuse ulatuse ülevaatamine vastavalt „Transpordi arengukavale“ koostöös MKM-ga.

Teedevõrgu valdkonnas on kaks osakonda – teemaa osakond 17 ametikohaga ja teedevõrgu osakond 25 ametikohaga, mille koosseisus on teeregistri talitus. Teedevõrgu valdkonna töötajaid on kõigis 15 maakondlikus esinduses.

Iseloomulikuks suunaks on spetsialiseerumine kitsamale teemale, millega kaasneb vastutusel oleva territooriumi suurenemine. Nii on teeregistri talituses töötajad jagunenud teeregistri halduriteks ja kohalike teede halduriteks. Teemaa osakonnas on maade projektijuhid, maakorraldajad, karjäärade insenerid, tehnoarhitektid. Teedevõrgu osakonna juhataja otsealluvuses töötavad teede juhtivanalüütik, sildade analüütik, arenduste projektijuht, juhtivhaldurid teeregistri, kohalike teede ja GIS-rakenduste alal.

Uued juhid – teemaa osakonna juhataja Sülvi Seppel-Hüvonen ja teeregistri talituse juhataja Mehis Leigri valiti ametisse sisekonkursiga. Nii teemaa osakond kui

teedevõrgu osakond on täienenud ka päris uute töötajatega, kes tõestasid oma sobivust rohke osalusega avalikel konkurssidel.

Teedevõrgu valdkonnal on formuleeritud strateegiad lähiaastateks, mis näevad ette tegevused eespool loetletud eesmärkide saavutamiseks ja selgelt piiritletud koostööks teiste valdkondadega.



Tähtsateks **teedevõrgu osakonna** ülesanneteks on riikliku teeregistri pidamine ja selle toimimise tagamine ehk teeregistri vastutava töötleja ülesannete täitmine koos riigimaanteeade andmete kogumise ja teeregistrisse kandmisega. Kohalike teede puhul on meil seaduse järgi (vaid teeregistripõhimääruse järgi) vastutava töötleja roll, kuid selle juures on palju omavalitsuste nõustamise ja abistamise tööd. Nende ülesannetega on seotud nii teedevõrgu osakonna töötajad kui ka teeregistri talituse töötajad, kes asuvad laiali eri maakondades.

Teiseks suureks tööloiguks on teekatete ja sildade remontide analüüsid (PMS ja BMS), mille põhjal koostatakse teehoiukava remondiplaane.

Tegeleme teeregistrit ja teedevõrku puudutava seadusandlusega, teede seisukorra mõõtmistega teedevõrgu tasandil ning teedevõrguga üldisemalt. Samuti hindame kruusateede ja sildade seisukorda.

Suurima arendusena on Teedevõrgu osakonnal koostöös IT osakonnaga eesmärgiks uue teeregistri veebirakenduse loomine, mis peaks valmima 2016. aastal. See võimaldaks lihtsamat andmete haldamist, kasutajasõbralikumaid andmepäringuid ja paremat seotust kaardiga. Ärianalüüs on siin valmis ja 2015. aastal tuleb meil suures mahus osaleda rakenduse detailanalüüsi koostamisel, mis saab aluseks rakenduse programmeerimisel.

Teise suure arendusena on töös erinevate teekatte remontide planeerimine (PMS), uue veebipõhise tarkvara aren-

damine ja töösse rakendamine. Sellega saame loodetavalt tänapäevasema töökeskkonna, mida saaksid kasutada teatud ulatuses ka teiste valdkondade töötajad. Selle rakenduse teise etapi eesmärgiks on siduda erinevad remontide analüüsid ühte nii, et saaksime korraga vaadelda erinevaid remondivajadusi teel, leida parim remondimeede konkreetsele teelõigule ja täpsemalt hallata remontide nimekirjade koostamist.

Teemaa osakonna esmaseks prioriteediks on teede ehitus- ja remondiprojektide realiseerimiseks vajalike maade omandamine ning võimalikult täpselt 2015. aastal maade omandamiseks planeeritud eelarve täitmine. Samuti on sel aastal vaja läbi viia osakonna töötajate spetsialiseerumine: n-ö maade omandajad, maakorraldajad, tehnorajatiste- ja karjääriinsenerid. Spetsialiseerumine on vajalik efektiivsema, kiirema ja kompetentsema teenuse tagamiseks. Hetkel on osakonnas väljatöötamisel ja muutmisel erinevad korrad ja juhendid (näiteks maade omandamise juhend ja koostöös MKM-ga kergliiklusteede aluse maa KOV-dele kasutada andmiseks), mis parandavad ja muudavad efektiivsemaks edaspidise töökorralduse nii majasiseselt, suhtluses MKM-ga kui ka muude partneritega.

Teiste valdkondadega koostöös on väljatöötamisel tööprotsesside kirjeldused (tehnorajatiste paigaldamine riigimaale, riigihuvi väljaselgitamine ja riigimaa kasutusse andmine). Nii määratakse täpsed kooskõlastusringid ja tähtajad, et menetlused oleksid kiired ja tulemuslikud. Iga-aastaselt on vaja tellida Maanteeameti valduses olevate karjääride korrastamise projekte ja neid realiseerida. Samuti on kavas uurida varudega karjäärakinnistute etapilist üleandmist Riigi Kinnisvara Aktsiaseltsile ja Riigimetsa Majandamise Keskusele.

Nii tänava kui ka järgmistel aastatel on plaanis paisude jt ehitiste omanike väljaselgitamine ja asjaõiguste seadmine. Koostöös MKM-ga on alanud neilt Maanteeametile otsustamise delegeerimine rutiinsetes protsessides. Näiteks on MKM andnud Maanteeametile volituse riigihuvi väljaselgitamise kirjadele vastamiseks, mis kiirendab partneritele vastamiste aega.

Pikemas perspektiivis on üldnimetajaks riigimaade korrastamine. Hetkel on väga palju riigimaanteeade rajatise siiani eraomandis olevatel kinnistutel. Igal aastal on kavas selliste maade mõõdistamine ja eraomanikelt maaüksuste omandamine. Samuti selgitatakse välja veel riigiomandis olevad maaüksused, mida Maanteeametil enam vaja ei ole, ning algatatakse mittevajalike maaüksuste võimalik võõrandamise/üleandmise menetlus. Kavas on riigivara-seaduse muudatus, mille jõustumisel tuleb kõik teemaa katastriüksused kinnistada. Selleks on vaja moodustada sobilikud katastriüksused.

Riigimaantee pikkus seisuga 01.01.2015 on 16 584 kilomeetrit ehk 28% Eesti teedevõrgu kogupikkusest, mis on 58 984 kilomeetrit.

E-teede* pikkus Eestis on 995 km.

Riigimaantee üldpikkus suurenes võrreldes eelmise aastaga kokku 95 kilomeetrit. Sellest põhimaantee ja tugimaantee pikkus ei muutunud ja kõrvalmaantee ning muude riigimaantee pikkus suurenes 1,7 kilomeetrit. Põhiline põhi- ja tugimaantee pikkuse suurenemine tulenes rampide ja ühenduste uuesti riigimaantee nimekirja arvamistest.

Riigimaanteedest 1607 km (9,7%) on põhimaanteed, 2405 km (14,5%) tugimaanteed, 12 478 km (75,2%) kõrvalmaanteed ning muud riigimaanteed ja 93 km (0,6%) rampid ja ühendused.

Kattega teede pikkus suurenes eelmise aastaga võrreldes 226 km ja on 11 304 km ehk 68,2% riigimaantee üldpikkusest. Põhiline suurenemine on tulnud kruusateedele katete ehitusest ja 93 km ulatuses rampide ja ühenduste arvelt.

Riigimaantee tihedus on 364 km territooriumi 1000 km² kohta ja kogu registreeritud maanteevõrgu tihedus on 1300 km territooriumi 1000 km² kohta.

Riigimaanteedel on 985 silda kogupikkusega 23 937 m, nendest puitsildu 2 kogupikkusega 30 m.

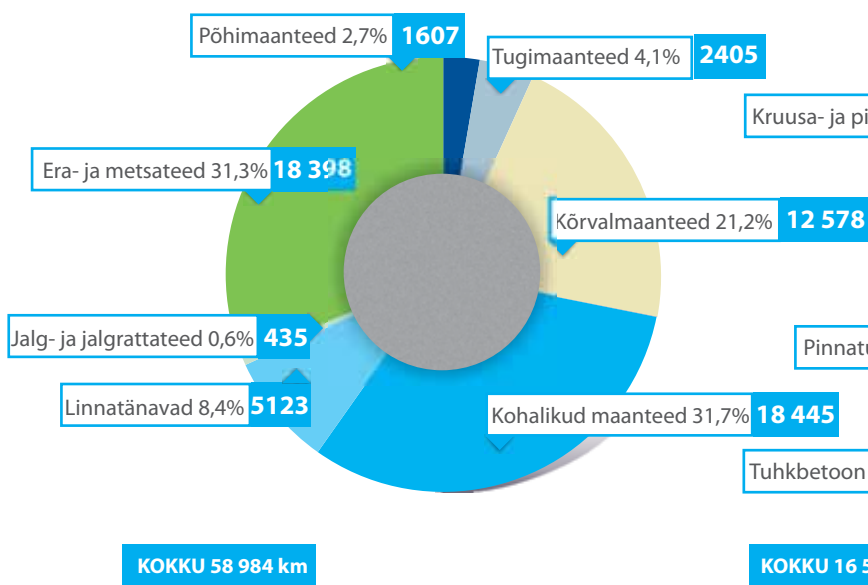
Teeseadusest lähtuvalt on kõigi avalikult kasutatavate teede andmete kogumiseks, töötlemiseks, säilitamiseks ja avalikustamiseks kasutuses Riiklik teeregister. Riiklik teeregister on veebipõhine andmebaas, mis sisaldab andmeid nii riigimaantee kui ka kohalike teede kohta ja see on kõigile avalikult kättesaadav aadressilt: teeregister.riik.ee. Teeregistri vastutav ja volitatud töötaja on Maanteeamet. Teeregistrisse andmete esitajad on riigimaantee osas Maanteeamet ning kohalike teede osas kohalikud omavalitsused.

Andmete täiendamine ja uute andmete lisamine teeregistrisse toimub pidevalt teetööde vastuvõtudokumentide ja täiendavate inventeerimiste alusel. Koostöös Maa-ametiga on kasutusel Eesti põhikaardil põhinev riigimaantee kiht. Samalaadse kohalike teede kaardikihi tegemine on aga lõpusirgel.

Teeregistri andmete visualiseerimiseks kaardil on Maa-ameti geoportaalil X-GIS maanteeameti kaardirakendus, kus saab vaadelda nii riigimaantee kui ka kohalike teede andmeid.

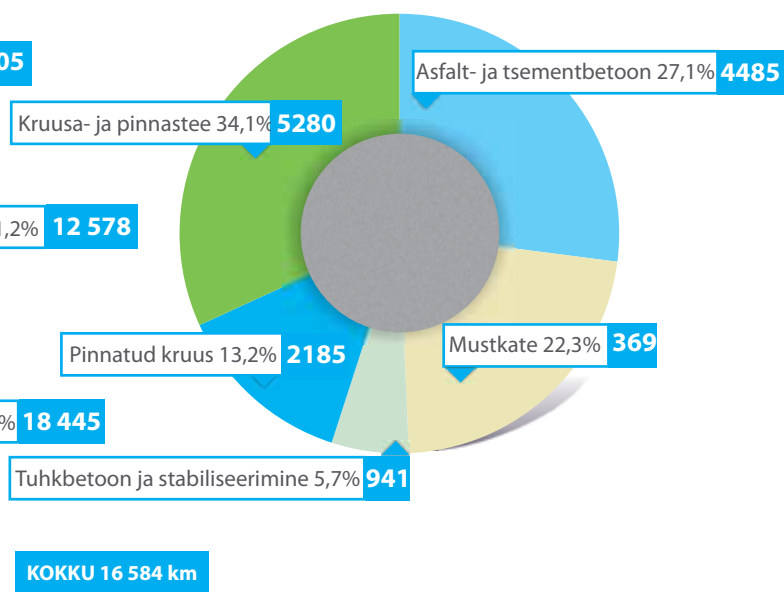
TEEDE OLEM

(SEISUGA 01.01.2015)



KATTELIIGID RIIGIMAANTEDEL

(SEISUGA 01.01.2015)



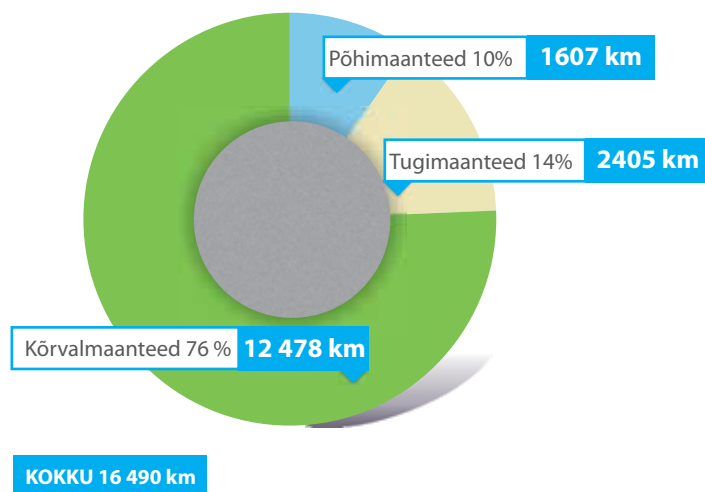
Märkus: Riigimaantee olem on seisuga 01.01.2015. a

*märkusena UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) poolt aktsepteeritud ja süstematiseeritud rahvusvahelisse teedevõrku kuuluvad Euroopa (maan)teed

RIIGIMAANTEDE OLEM MAAKONNITI (SEISUGA 01.01.2015)

MAAKOND	SEALHULGAS									KATTEGA TEID			
	KOKKU	TSEMENTBETON	ASFALTBETON	MUSTKATE	TUHKBETON JA STABILISEERIMINE	PINNATUD KRUUS JA FREESPURU	KIVIKATE	KRUUSATEE	PINNASTE	1. JAANUAR 2014	OSATÄHTSUS	1. JAANUAR 2015	OSATÄHTSUS
		KM	%							KM	%	KM	%
Harju	1611,55	0,232	754,828	351,669	90,515	298,409	0	115,897	0	1481,01	92,4	1495,653	92,8
Hiiu	472,881	0	39,839	203,766	2,965	77,713	0	148,598	0	317,305	67,1	324,283	68,6
Ida-Viru	928,072	0	441,953	76,849	47,746	163,294	0	197,617	0,613	709,604	76,4	729,842	78,6
Jõgeva	1121,033	0	151,913	323,736	93,51	98,709	0	453,165	0	665,36	59,4	667,868	59,6
Järva	921,202	0	318,064	77,785	58,875	182,195	0	284,283	0	627,463	68,1	636,919	69,1
Lääne	751,771	0	184,97	137,481	9,809	236,635	0,445	182,431	0	555,689	73,9	569,340	75,7
L-Viru	1 223,885	0	609,653	191,177	358,804	56,21	0	8,041	0	1215,21	99,3	1215,844	99,3
Põlva	1 166,266	0	156,637	361,769	5,287	36,074	0	606,499	0	551,578	47,3	559,767	48,0
Pärnu	1 440,021	0	393,884	257,994	27,58	251,305	0	508,573	0,685	924,958	64,2	930,763	64,6
Rapla	1 010,93	0	251,855	190,019	90,639	143,014	0,11	335,293	0	675,151	66,8	675,637	66,8
Saare	1 091,72	0	87,521	430,726	0	317,425	0	256,048	0	810,096	74,2	835,672	76,5
Tartu	1 251,839	0	359,115	338,251	17,433	81,772	0	449,572	5,696	784,005	62,6	796,571	63,6
Valga	1 114,887	0	178,719	273,075	43,500	29,844	0	572,107	17,642	521,179	46,7	525,138	47,1
Viljandi	1 223,275	0	220,666	266,703	13,778	177,351	0	544,777	0	666,24	54,5	678,498	55,5
Võru	1 254,798	0	335,549	210,947	81,002	34,693	0	592,607	0	659,066	52,5	662,191	52,8
KOKKU:	16 584,13	0,232	4 485,166	3 691,947	941,443	2 184,643	0,555	5 255,508	24,636	11 163,914	67,7	11 303,986	68,2
rambid ja ühenduste	93,327	0	85,309	5,532	0,333	1,519	0	0,634	0	85,558	99,3	92,693	99,3

RIIGIMAANTEDE PIKKUSED TEDELIKIDE LÖIKES (SEISUGA 01.01.2015)



RIIGIMAANTEE SILLAD MAAKONDADES (SEISUGA 01.01.2015)

MAAKOND	KOKKU		PÕHIMAANTEED		TUGIMAANTEED		KÕRVALMAANTEED		RAMP VÕI ÜHENDUSTEE		SEALHULGAS PUIKSILLAD (kõrvalmaanteedel)	
	TK	JM	TK	JM	TK	JM	TK	JM	TK	JM	TK	JM
Harju	165	5602	72	2977	15	549	78	2076				
Hiiu	16	121			11	94	5	28				
Ida-Viru	68	2 136	23	1049	14	435	30	596	1	55		
Jõgeva	53	1 514	10	357	9	493	34	664				
Järva	48	1010	20	518	5	63	23	429				
Lääne	41	1 103	9	392	9	93	23	618			1	13
L-Viru	53	1 339	13	509	14	355	25	459	1	16		
Põlva	59	1 066			21	451	38	615				
Pärnu	124	2 743	22	621	15	535	87	1586				
Rapla	68	1 668	5	177	11	288	52	1203				
Saare	38	305	4	31	7	72	27	202				
Tartu	51	1 449	14	911	13	183	24	355				
Valga	55	1 009	7	108	16	299	32	602			1	17
Viljandi	72	1 244	14	261	13	290	45	693				
Võru	74	1 629	7	199	14	443,92	53	987,05				
KOKKU:	985	23937	220	8108	187	4643,731	576	11113,83	2	71	2	30



Maanteeameti eelarve sisaldab maanteehoiuraha, endise Autoregistrikeskuse ja Maanteeameti asutuse tööks vajalikke vahendeid ja struktuurtoetusi riigimaanteedele.

Teedele ettenähtud raha jaotus riigimaanteedele ja kohalike teede hoiuks määratakse teeseadusega. 2014. aasta lõpus see enam seadusega määratud ei ole. Sellele lisanduvad struktuurtoetused kohalikele omavalitsustele ja Maanteeameti omatulu osa, mis saadakse veolubade väljastamisest, karjääridest, materjalide müügist jm.

Riigimaanteedele ümberehitamiseks on saadud toetust Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfondist (ÜF) ja INTERREG programmist. Välis- toetuste kasutamise aluseks on Vabariigi Valitsuse korraldusega kinnitatud strateegilised kavad EL rahastatavatele projektidele.

ÜF vahendeid on võimalik kasutada üleeuroopalisse transpordivõrku (TEN-T) kuuluvate maanteedele arendamiseks. Eestis kuuluvad TEN-T võrku 6 maanteed, mis kokku moodustavad 6% riigimaanteedele kogupikkusest:

- E67 (tee nr 4) Tallinn–Pärnu–Ikla,
- E20 (tee nr 1) Tallinn–Narva,
- E263 (tee nr 2) Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa,
- E264 (tee nr 3) Jõhvi–Tartu–Valga,
- E265 (tee nr 11) Tallinna ringtee koos (tee nr 8) Tallinn–Paldiski maanteega.

Aastal 2014 oli teede hoiuks ette nähtud 182 118 000 eurot koos välisvahenditega. Hangete läbiviimiste ja vaidlustuste ning kõrgendatud kvaliteedinõuete tõttu lükkus osa projekte edasi. Samuti mõjutas finantsplaani täitmist projektide umbes 20% odavnemine võrreldes prognoosidega.

Tehnoloogiliste arenduste hulka kuuluvad kiirus- ja teekaamerad, liiklusloendurid, teeilmajaamad. Planeeritud kiiruskaamerate paigaldus lükkus hankevaidluste tõttu 2015. aasta I kvartalsse. Muude seadmete puhul tulid hangetega planeeritust soodsamad ühik hinnad, mõnel juhtumil viibis elektriliitumiste valmimine ning sügisel tulid turule uued tehnilised lahendused. Ülejäävate vahendite kasutamine on planeeritud 2015. aastasse.

MAANTEEAMETI 2014 EELARVE TÄITMINE

Kassapõhised andmed.
Tuhat eurot

	EELARVE 2014	2014 a EELARVE TÄITMINE	EELARVE TÄITMISE %	ÜLEMINEVAD VAHENDID
Tööjõukulud	13 297,8	12 395,7	93,2%	902,1
Majanduskulud	51 519,5	51 167,6	99,3%	351,9
Tegevuskulud kokku	64 817,3	63 563,3	98,1%	1 254,0

Liikmemaksud	94,2	76,0	80,7%	18,2
--------------	------	------	-------	------

Investeeringud				
Tehnoloogilised arengud	1161,4	676,6	58,3%	484,8
Sildade renoveerimine	24,4	24,4	100,0%	0,0
Hooned	247,2	227,9	92,2%	19,3
Maade ost	3 387,9	1 755,4	51,8%	1 632,5
Sõidukid	1,7	0,0	0,0%	0,0
IT arendus	1 868,9	1 841,3	98,5%	27,6
Inventar	117,6	81,8	69,6%	35,8
Riigimaanteedele koondprojekt	121 107,1	107 317,6	88,6%	13 789,5
Liiklusloenduse automaatsüst	0,5	0,0	0,0%	0,0
Kokku investeeringud	127 916,7	111 925,0	87,5%	15 991,70

Välisabi kaasfinantseerimine	11 091,2	5 480,5	49,4%	5 610,7
Katselõik	300,0	300,0	100,0%	0,0
Välisabi kaasfinantseerimine	49 620,6	29 626,0	59,7%	0,0



TULUD RIIGIEELARVESSE AASTAL 2014

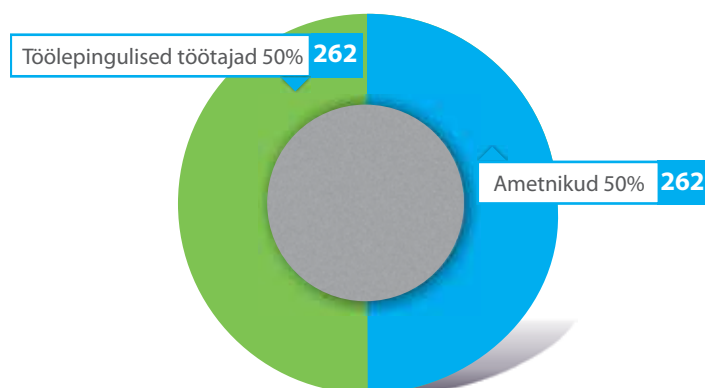
Riigilõivud	Riigilõivud	Liiklusregistri toimingute riigilõiv	25 278 503,0 EUR
Tulu majandustegevusest	Muu kaupade ja teenuste müük	Leppetrahvid	159 326,0 EUR
		Tulud IT teenuste müügist	27 827,0 EUR
		Tulud karjäärdest	303 235,0 EUR
		Veoload	729 654,0 EUR
	Tulu majandustegevusest	Muuseumide ja näituste tasulised teenused	111 394,0 EUR
Tulu riigieelarvesse	Hüvitatud trahvid ja menetlemise kulud	Muud trahvid ja varalised karistused	1 852,0 EUR
		Väärteomenetluse seaduse alusel määratud trahvid	1 695,0 EUR
	Kindlustushüvitised ja muud tulud	Kindlustushüvitised	49 898,0 EUR
		Menetluskulude hüvitised	150,0 EUR
		Muud (ebataavalised) tulud	5,0 EUR
		Sunniraha ja tulud asendustäitmisest	4 000,0 EUR
	Muu kaupade ja teenuste müük	Muud tulud	6 003,0 EUR
	Muud tulud	Hoonestusõiguse tasu	2 595,0 EUR
		Servituut	4 171,0 EUR
	Põhivara müük	Kasutatud varude müük	7 929,0 EUR
		Müüdud masinate ja seadmete müügitulu	6 857,0 EUR
		Müüdud transpordivahendite müügitulu	64 893,0 EUR
		Tooraine ja materjalide müügitulu	292,0 EUR
	Renditeenused	Muu vara üür ja rent	4 656,0 EUR
		Üür ja rent eluruumidelt	70,0 EUR
		Üür ja rent mitteeluruumidelt	114 534,0 EUR
KOKKU			26 879 539,0 EUR



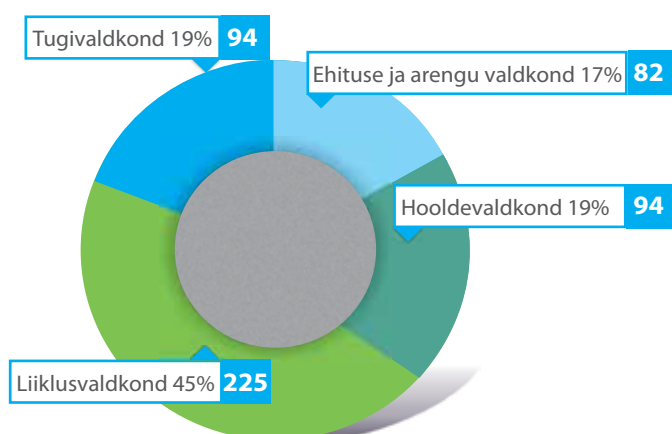
Annika Kitsing
Personaliosakonna
juhataja

2014. a oli töösuhtes teenistujaid Maanteeametis kokku 525. Ameti kui avaliku sektori asutuse teenistuslased töösuhted on kas avalik-õiguslikud või eraõiguslikud, sellest tulenevalt jaguneb teenistujaskond 262 ametnikuks ja 263 töölepinguliseks töötajaks.

TEENISTUJATE JAGUNEMINE GRUPITI



TEENISTUJATE JAGUNEMINE KOOSSEISU ALUSEL



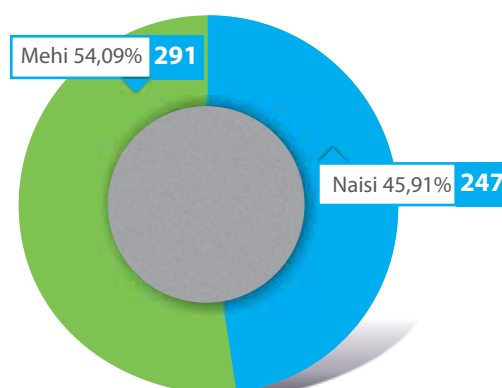
2014. a oli ettevalmistav aasta üleminekuks regionaalselt juhtimiselt valdkondlikule juhtimisele. Peamiselt keskenduti hoolde ning ehituse ja arengu funktsioonide täpsemale määratlemisele. Ühtlasi pandi alus uuele, teedevõrgu valdkonnale. Kõik kolm valdkonda alustasid uut alustel ja uute koosseisudega tööd alates 2015. aastast.

2013. aastal alanud suur tööjõu koguvoolavus on näitamas rahunemise märke ja on jäänud pidama 8,7% juurde. Kokku värvati Maanteeameti 2014. aastal 45 uut teenistujat.

Teenistujad jagunevad omakorda vastutusalalt ja ülesannete profiililt juhtideks (juhtkonnaliikmeteks, osakondade, talituste ning büroode juhtideks), keda on kokku 74; tippspetsialistideks (ehk kõrge turukonkurentsiga kogenud ekspertideks, kes omavad olulist mõju ameti strateegiliste eesmärkide saavutamisel), keda on 179 ning keskastmespetsialistideks ja töölisteks, keda on kokku vastavalt 267 ja 5.

PERSONALI SOOLINE JAOTUS

(ANDMED SEISUGA 08.04.2015)



KOKKU 538

Keskmine vanus 45,5 aastat

Rahvusvaheline koosöö 2014

Rahvusvahelise koostöö eesmärk on jagada ja arendada erialakompetentsi.

Maanteeamet esindab Eesti Vabariiki:

- ülemaailmses teedeassotsiatsioonis (*World Road Association PIARC*);
 - rahvusvahelisel sõidukite ja sõidukijuhtide registreerimise assotsiatsioonis (*Association of European Vehicles and Driver Registration Authorities EReg*);
 - Euroopa teededirektorite nõukogus (*Conference of European Directors for Roads CEDR*);
 - Balti Maanteealiidu (*Baltic Road Association BRA*), rahvusvahelise sõidukite registreerimise infosüsteemis (*EUCARIS*);
 - rahvusvahelise mootorsõidukite tehnilise järelevalve komitees (*International Motor Vehicle Inspection Committee CITA*);
 - Maanteeamet on rahvusvaheline teeliikluse seadusandlusega tegelevate organisatsioonide ühenduses (*Confederations of Organizations in Road Transport Enforcement CORTE*).
- Maanteeamet on mootorsõidukijuhtide juhtimisõiguse

andmise ja eksamineerimise arendamise rahvusvahelise organisatsiooni (*Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile CIECA*) liige. Koostööd tehakse Põhjamaade Teedeliiduga (*NRA*) ja rahvusvahelise teede meteoroloogia komisjoniga (*SIRWEC*).

Aasta jooksul võttis Maanteeamet vastu erinevate riikide teede- ja transpordiala eksperte ja oli rahvusvaheliste organisatsioonide paari regulaarse töörühma kaaskorraldaja Eestis. Balti Teedeliidu juhtmaana oli Maanteeamet 2014. aastal Balti Teedeliit MTÜ loomise eestvedaja. Balti riikide koostöös antakse regulaarselt välja teedeala teadusajakirja „The Baltic Journal of Road and Bridge Engineering“.

Aasta jooksul osales Maanteeamet paljude piiriüleste (*EstLaRus Safe Road* jt) ja Euroopa Liidu Transpordikomisjoni ekspertgruppide töös. Soome Transpordiameti kutsel on Maanteeameti peadirektor Aivo Adamson Soome transpordiuuringute ja arengunõukogu liige.

AASTA TEGIJA 2014

Annika Kitsing

Personaliosakonna juhataja

Annika juhtimisel valmis 2014. aastal Maanteeameti personalipoliitika, luues raamistiku Maanteeameti personalialastele tegevustele ja uuenenud organisatsioonikultuurile.

Täna on Annika eestvedamisel Maanteeameti pandud alus kompetentsipõhisele personalijuhtimisele ja palgasüsteemile, mida pidevalt edasi arendatakse. Tema eestvedamisel liituti Tervise Arengu Instituudi tervist edendavate töökohtade võrgustikuga, mille tulemusena on sportimine Maanteeameti hoogustunud ja tervislikud eluviisid pidevalt fookuses.



AASTA TEGU 2014

Uu e-teeninduse arendamine ja juurutamine

IT-osakond
ja osakonna juhataja
Imbi Kivi-Sild





Kadri Valner
Maanteemuuseumi
juhataja

Eesti Maanteemuuseumi külastajate arv oli 2014. aastal 34 000. Neist ligi 5000 külastas maanteemuuseumi ajutisi näitusi, mida koos virtuaalnäitustega koostati aasta jooksul kokku 15. Liikluskasvatuse programmides osales nii lapsi kui ka täiskasvanuid kokku 2372.

Külastajatele kujunesid aasta tippsündmusteks muuseumi hooajanäitus, maanteekunstifestival ning suveetendus. Hooajanäitus „Mis nad meist arvavad?!” andis ülevaate, mida läbi sajandite Eestimaad läbinud reisijad on eestlaste ja nende kultuuri kohta arvanud. Näituse kuraator oli Merily Värs ning kunstnik Moonika Maidre.

Esmakordne maanteekunstifestival „Tükk teed” vaatles teed kui uurimisobjekti ja inspiratsiooniallikat. Festivalil kavandasid kunstnikud muuseumisse ja muuseumit ümbritsevatele teedele eripalgelisi projekte, kujutades teed kui ühenduslüli kahe punkti vahel, esitledes maastikufotot maastikul endal, rääkides teest kui helimaastikust jne. Kõik tööd jäid muuseumit ilmestama kuni hooaja lõpuni, andes väliskeskkonda lisavärve ja -efekte. Festivali kuraatoriks oli muuseumi programmijuht Tuuli Tubin.

Valmis ka rändnäitus „Maantee ja kunst? Kunsti võimalikkusest teepervel”, mis on avatud Põlva Kultuurikeskuses ja rändab sealt edasi Valga linna ja mujalegi.

Koostöös MTÜ-ga R.A.A.A.M jätkas muuseum suve-

etenduste traditsiooni. Mihkel Seederi näidendi „Vaga vend Vahindra” lavastas Taago Tubin, peaosas Tarvo Fridolin. Lugu paljasjalgse Tõnissoni hüüdnime all tuntud seiklejast, veidrikust ja samas ainsast eesti päritolu budistlikust pühakust etendus suvel Maanteemuuseumi sisehoovis ning vastvalminud uues parklas 10 korda. Mitu teatrikritikut mainis etendust kui 2014. aasta üht omapärasemat suvelavastust.

Muuseumi kogud täienesid 7200 ühiku võrra nii uute soetuste kui ka varasema materjali süstematiseerimise kaudu, aga ka andmebaasis MuS arvelevõtmise teel.

Kokku kuulus muuseumi kogudesse aasta lõpu seisuga 40 109 erinevat eset, fotot või arhivaali, neist 33 034 põhikogus. Olulise osa vastuvõttust moodustas Maanteeameti ajakirja toimetaja Enno Vahteri kogutud digifotode kogu süstematiseerimine ja vastuvõtt MuS-i, kokku 5551 fotot.

Kogusid täiendati nii teistelt muuseumitelt üle antud asjadega (sõiduauto Trabant), ostudega (auto- ja liiklusteemaliste postmarkide kogu, Tartu Autoremonditehase sõidukite kollektsioonimudelid) kui ka annetustega (VAZ-21011, GAZ-69, voorimehesaan, tehnikaalased raamatud, dokumendid, teede- ja sillaehituste fotod).

Kogude valdkonna töö oli ka konserveerimine ja restaureerimine. Muuseumi restaureerimiskojas ennistati pikkvanker ja lastekelk. 2015. aastal jätkub rolleri ja saani restaureerimine. Korrastati töötavate museaalide abikogu ning ehitati ümber kauplusbuss, mis sisustati 1980-ndate aastate kaupluseks ja näitusepinnaks. Väljaspool muuseumi ennistati tellimustööna ekskavaator E-304.

Muuseumi teadus- ja arendustegevuse alal oli 2014. aastal põhirõhk suunatud 10 aastat vana püsiekspositsiooni väljavahetamise ettevalmistamisele 2015. aastal. Valmis uue hobuajastu püsiekspositsiooni kontseptsioon. Uus püsinäitus koos lastemuuseumi ning ajutiste näituste keldriga avatakse Varbuse postijaama peahoones 2015. aastal. Tere tulemast!



AASTA TEGU 2014

Festival „Tükk teed“

Rahvusvahelisel festivalil vaadeldi teed kui uurimisobjekti ja inspiratsiooniallikat. Festivalil kavandasid kunstnikud muuseumisse ja muuseumit ümbritsevatele teedele eripalgelisi projekte, kujutades teed kui ühenduslüli kahe punkti vahel, esitledes maastikufotot maastikul endal, rääkides teest kui helimaastikust jne. Lisaks kunstnike tegutsemise jälgimisele said festivalikülalised ka ise maanteekunstiga tegeleda. Festivali ajal toimusid erinevad tötööd nii lastele kui täiskasvanutele. Kõik tööd jäid ilmestama muuseumit kuni hooaja lõpuni.



Pärnu mnt 463A ▪ Tallinn 10916

Tel +372 611 9300

e-post: info@mnt.ee

www.mnt.ee

Maanteeamet Facebookis: www.facebook.com/mnt.ee

