



MAANTEEAMET

Aastaraamat 2016

Peadirektori pöördumine



Priit Sauk

Maanteeameti peadirektor

Maanteeametil on hea meel esitleda järjekordset aastaraamatut, mis kirjeldab meie möödunud aasta olulisemaid töid ja tegemisi ning võtab kokku 98. tegutsemisaasta. 2016. aastal toimusid Maanteeametis mitmed olulised muudatused. Organisatsioon sai seeläbi tugevamaks ning nüüd suudame tulevikus tegutseda veelgi tõhusamalt ja pakkuda klientidele paremat teenindust.

Lõppenud aastal pälvis ulatusliku meedia kõlapinna teenindusbüroode reform ja eksamikeskuse moodustamine. Teenindusbüroode reformikava kohaselt alustasime tööd 1. jaanuaril 2017 ning endise 17 teenindusbüroo asemele jäi 4 bürood ja 13 esindust. Osades esindustes muudeti lahtioleku aegu ja tehti olulisi ümberkorraldusi juhtimisstruktuuris.

Uue, eraldiseisva eksamikeskuse teke võimaldas tsentraliseerida kõigi eksamineerijate töökorralduse juhtimist. Lisaks saavad eksamineerijad edaspidi tegeleda vaid oma

põhitööga ehk eksamineerimisega. Antud muudatus tagab suurema anonüümsuse eksamineerija ja eksamineeritava vahel ning kahandab oluliselt sõidueksamite korruptsiooniriski.

Mahukas ja oluline osa meie tööst seisneb teede ehituses ja arendamises. Oleme õnnelikud, et 2016. aastal kinnitas Vabariigi Valitsus Tallinn–Tartu maantee Kose–Ardu–Võõbu–Mäo lõigu rahastamisotsuse kokku 170 miljoni euro ulatuses. Taasiseseisvuse aja mastaapsem ehitusprojekt rajatakse aastatel 2017–2022.

Lisaks astusime sammu lähemale Eesti teedevõrgu kui terviku planeerimisele. Kui 2014. aastal tähtsustati investeringute komitee tööprotsessis üleriigilise ühtlustamise rolli, siis 2016. aastal tähtsustasime lisaks ka teehoiukava meetmete elluviimise otseste vastutajate rolli. Loodan, et astusime taas oluliselt lähemale terve ja tugeva ning ühtlaselt arendatud teedevõrgu poole.

Ehituse valdkonnas peame tähtsaks tööde kvaliteedi parandamist ja teede eluea pikendamist, tõhustades objektidel omanikujärelevalvet. Töötasime välja uued omanikujärelevalve lepingud, mille põhimõtteks on ajapõhine tasustamine. Muudatuse eesmärk on vähendada tegeliku töömahu arvestamisega seotud ebamäärasust ja tuua objektile insenere juurde.

Raskete liiklusõnnetuste uurimise komisjoni (LÕUK) laienemisest Eesti-üleseks räägiti juba 2001. aastal, kui komisjon Harjumaal loodi. 2016. aastal jõudsid Maanteeamet, Politsei- ja Piirivalveamet ning Riigiprokuratuur selles kokkuleppele. Lisaks küsimusele „mis juhtus“, on raskete liiklusõnnetuste uurimise komisjonil nüüd kõik võimalused otsida vastust ka küsimusele „miks juhtus“. See on oluline samm leidmaks efektiivseid lahendusi liiklusohutuse parandamiseks meie teedel.



Liiklusohutuse valdkonnas jätkame järjekindlat tööd, kuna soovitud eesmärged liikluskultuuri ja -ohutuse paranemises pole veel saavutatud. Usun, et vastu võetud „Liiklusohutusprogramm aastateks 2016–2025“ aitab kahaneda liiklusõnnetuste ning liikluses hukkunute ja raskesti vigastatute arvu ning suurendab liiklusohutust. Tegeleme igapäevaselt liiklejate ohutuslase harimisega ning usun, et see aastatega paraneb.

Hooldevaldkonna tegevuses oli kesksel kohal talvise tee-seisunditaseme 3+ kehtestamine riigi suurematel põhi-teedel, mis muutis hooldeettevõtete reageerimise aja libedustõrjel kaks korda kiiremaks. Võrreldes varasema nelja tunni nõudega tuleb kõrgema tasemega teedel nüüd päevasel ajal tagada nõutav haardetegur kahe tunni jooksul peale libeduse tekkimist. Samuti on muutunud öine reageerimise aeg kaheksalt tunnilt neljale. Maanteeameti missiooniks on turvalise ja toimiva liikluskeskkonna kujundamine ning 3+ seisunditaseme kehtestamisega oleme astunud sammu edasi oma missiooniretkel.

Maanteeamet tähtsustab põhivaldkondade kõrval ka tugivaldkondade tööd. Viimasel aastal on tihti räägitud, et muuseumid peaksid olema sihtasutused ja töötama iseseisvalt. Meie soov on, et Maanteemuuseum jätkaks teedeajaloo talletamist koostöös Maanteeametiga ning tegeleks liikluskasvatuse ja teedeinseneri elukutse populariseerimisega ka tulevikus. Koos jõuab rohkem. Viljaka koostöö heaks näiteks on Maanteemuuseumi masinahalli rajamise projekt, mis sai 2016. aastal EASilt rahastamise positiivse otsuse.

Töötame jätkuvalt selle nimel, et kliendid saaksid võimalikult palju tehinguid sooritada Maanteeameti e-teeninduses. Juba praegu tehakse e-teeninduses üle 50% liiklusregistri toimingutest, mis on kättesaadavad e-kanalites ja teenindusbüroodes. Rõõmu teeb ka asjaolu, et uuringute kohaselt kasvab aasta aastalt rahulolu meie klienditeenindusega.

2017. aasta august toob 29. Balti Teedeliidu rahvusvahelisele teedekonverentsile Tallinnas pool tuhat osalejat üle maailma. Maanteeamet on teinud ettevalmistusi kogu aasta ja tänu meeskonna suurele töökuusele oleme koguni graafikust ees. Toimumispaigad on reserveeritud, suuremad hanked korraldatud ning esinemise on kinnitanud 15 võtmekõnelejat ja 140 ettekande esitajat Brasiiliast Austraaliani.

Et selgitada Maanteeameti prioriteete ja eesmärged ning anda selge ettekujutus meie edu põhjustest, otsustasime aasta lõpus tähtsustada veelkord protsessipõhisele juhtimisele ülemineku olulisust. Loodame, et seeläbi saab klientidele ja partneritele veelgi selgemaks, kuidas on Maanteeameti töö korraldatud ning millistes tööloikudes on vajalik nendepoolne panus.

Täna kõiki Maanteeameti töötajaid, kes panustavad pühendunult oma tööga Maanteeameti eesmärkide täitmisse.



Sisukord

- 1** Peadirektori pöördumine
- 4** Maanteeametist
- 6** Teede olem
- 8** Hooldevaldkond
- 10** Riigiteede hooldus
- 13** Uudsed liikluskorraldusvahendid
- 15** Teekattemärgistus
- 16** Teeilmajaamade infosüsteem
 - Kiiruskaamerad
- 17** Teedevalve riiklik järelevalve
- 18** Ehitusvaldkond
- 23** Valik Maanteeameti 2016. aasta olulisemaid objekte
- 27** Ehitusvaldkonna parimad
- 28** Keskkonnameetmed
- 30** Omanikujärelevalve uutel alustel
- 31** Teedevalve uuringud
- 33** Innovatsiooni edendavad projektid
- 34** Liiklusohutuse ja ühistranspordi valdkond
- 36** Liiklusohutus
- 37** Liiklusohutuse kohtade määramine
- 39** Liiklusohutusprogramm 2003–2015
- 40** Liiklusohutusprogramm 2016–2025
- 41** Liiklejate hoiakute ja käitumise uuringud
- 43** Liiklusregistri teenused
- 45** Eksamid
- 46** Ühistranspordi korraldamine
- 47** Ühisreidid
- 49** Sõidukite tehnölevaatuse kontrollistud
- 50** Liiklusohutuse auhinnad 2016
- 51** Liiklusohutuskampaaniad
- 54** Eesti Maanteemuuseum

Maantee- ametist



Maanteeamet on majandus- ja kommunikatsiooni-
ministeeriumi valitsemisalas tegutsev riigiasutus.
Sellel on juhtimisfunktsioon, mis teeb riiklikku
järelevalvet, kohaldab riiklikku sundi ja osutab
avalikke teenuseid seaduses ette nähtud alustel ja
ulatuses.

Maanteeameti põhiülesanded on järgmised:

- Teehoiu korraldamine ja tingimuste loomine ohutuks liik-
lemiseks riigiteedel.
- Liiklusohutuse suurendamine ja liiklusvahendite kesk-
konnakahjulikkuse 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 õigus-
aktide väljatöötamisel ja nende õigusaktide muutmiseks
ettepanekute tegemine, samuti osalemine ameti tegevus-
valdkonna eestikeelse terminoloogia korrastamises.
- Osalemine oma tegevusvaldkonnaga seotud poliitikate,
strateegiatega ja arengukavade väljatöötamisel ning rahvus-
vaheliste projektide ettevalmistamisel ja läbiviimisel.
- Riigi poliitika ja arengukavade elluviimine ameti tegevus-
valdkonnas.

Maanteeameti põhitegevus jaotub ehitus-, hoolde-,
liiklus- ja teedevõrgu valdkonnaks, mida juhivad peadirek-
tori asetäitjad ja valdkonnajuhid. Põhivaldkondade tege-
vust toetavad tugiteenused.

Maanteeametit ja ühtlasi riigiteede hoidu rahastatakse
vastavalt liiklusseadusele. Maanteeameti kogutavatest
tuludest moodustavad valdava enamuse riigilõivud, mille
mahuks oli 2016. aastal 26 miljonit eurot. Kulude ja
investeeringute rahastamise peamiseks allikateks on riigi
tulud ning välisvahendid. Maanteeameti investeeringute
kogumahuks kujunes eelmisel aastal 149 miljonit eurot,
millest 14% ehk 21 miljonit eurot rahastati välisvahen-
ditest. Tegevuskulude mahuks jäi 66 miljonit eurot, millest
69% ehk 45 miljonit eurot moodustasid riigiteede hoolde-
kulud.

Valdava osa eelarve mahust moodustavad toimiva ja
ohutu teedevõrgu infrastruktuuri säilitamiseks ning
arendamiseks suunatud vahendid (90%). 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. Viimas-
tega seondub liiklusvaldkonna üks prioriteete – vastval-
minud liiklusohutusstrateegia elluviimine. Valdava osa
liiklusvaldkonna kulubaasist moodustavad Maanteeameti
teenindusbüroode kulud. Viimastel aastatel on Maantee-
amet investeerinud senisest rohkem e-teenindusse, et
saavutada suuremat efektiivsust ja paremat teenuste
kvaliteeti.

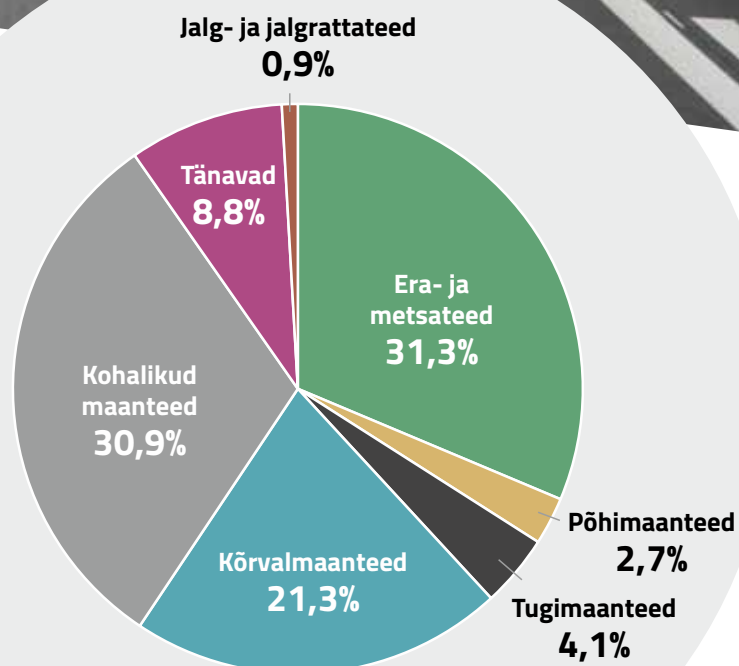


Maanteeameti kassapõhise riigieelarve täitmine 2016

	Eelarve 2016 (tuh) ▼	Eelarve täitmine ▼	Täitmise % ▼
Tööjõukulud	14 782	14 057	95%
Majandamiskulud	53 384	51 487	96%
Tegevuskulud kokku	68 166	65 544	96%
Liikmemaksud	63	60	95%
Kohalike teede andmete inventeerimine	683	228	33%
Investeeringud:			
Tehnoloogilised arendused	424	424	100%
Hooned	228	215	94%
Maade ost	1 768	1 254	71%
IT arendused	2 035	1 721	85%
Inventar ja muud	464	335	72%
Riigimaanteeede koondprojekt ja riiklik kaasfinantseerimine	130 853	123 521	94%
Kokku investeeringud riigieelarvest	135 772	127 470	94%
THK investeeringud – välisvahendid	29 072	20 897	72%
IT Investeeringud – välisvahendid	399	139	35%
Kokku investeeringud välisvahenditest	29 471	21 036	71%
Kokku rahalised vahendid	234 155	214 338	92%

Teede olem

1.01.2017 seisuga on Eesti riigiteede pikkus 16 594 km, millele lisandub sõltuvalt ilmastikust kuni 87,6 km ajutisi jääteid. Riigiteedest on E-teid* kokku 953 km ja T-ENT** teid kokku 1294 km. Riigiteedest on 1609 km (9,7%) põhi- maanteed, 2405 km (14,5%) tugimaanteed, 12 478 km (75,2%) kõrvalmaanteed ning muud riigiteed ja 102 km (0,6%) ühenduste.



Riigiteed 16 594 km

sh põhimaanteed 1609 km
tugimaanteed 2405 km
kõrvalmaanteed jm riigiteed 12 478 km
ühenduste 102 km

Kohalikud teed 23 944 km

sh maanteed 18 227 km
tänavad 5171 km
jalg- ja jalgrattateed 546 km

Era- ja metsateed* 18 398 km

Kokku: 58 936 km

* 31.12.2008 vastavalt Statistikaametile

* E-tee on ÜRO Majandus- ja Sotsiaalnõukogu nimetatud maantee ehk Euroopa teedevõrgu maantee.

** T-ENT teeks nimetatakse vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 1315/2013 Eesti territooriumil asuvat teed ehk üleeuroopalise teedevõrgu teed.



Katteliigid riigiteedel

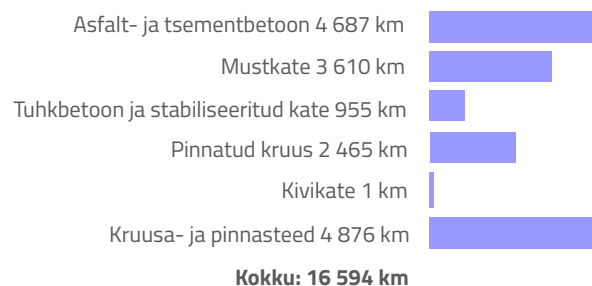
Riigiteede üldpikkus vähenes eelmise aastaga võrreldes kolm kilomeetrit. Peamine põhjus seisnes kinnistute tasuta võõrandamises kohalikele omavalitsustele, mille tõttu arvati osa teid riigiteede nimekirjast välja.

01.01.2017 seisuga on katttega teede pikkus 11 718 km ehk 70,6% ja kruusateede pikkus 4876 km ehk 29,4% riigiteede kogupikkusest. Riigiteede tihedus on 367 km territooriumi 1000 km² kohta ja kogu registreeritud maanteevõrgu tihedus on 1302 km territooriumi 1000 km² kohta. Riigiteedel on 995 silda kogupikkusega 24 505 m, neist kaks on puusillad kogupikkusega 30 m.

Ehitusseadustikust lähtuvalt on kõigi avalikult kasutatavate teede andmete kogumiseks, töötlemiseks, säilitamiseks ja avalikustamiseks kasutuses teeregister. Teeregister on veebipõhine riiklik andmebaas, mis sisaldab andmeid nii riigimaanteeade kui kohalike teede kohta. Register on kõigile avalikult kättesaadav aadressil <http://teeregister.riik.ee>. Teeregistri vastutav töötleja on

Maanteeamet. Teeregistrisse andmete esitajad on riigiteede osas Maanteeamet ning kohalike teede osas kohalikud omavalitsused.

Teeregistri andmete täiendamine ja uute lisamine toimub jooksvalt teetööde vastuvõtudokumentide ja täiendavate inventeerimiste alusel. Koostöös Maa-ametiga on kasutusel Eesti topograafia andmekogul (ETAK) põhinevad teede kihid. Teeregistri andmete visualiseerimiseks kaardil on Maa-ameti geoportaalis X-GIS Maanteeameti kaardi-rakendus, kus saab vaadelda nii riigimaanteeade kui kohalike teede andmeid.



Hoolde- valdkond



Tarmo Mõttus

Maanteeameti peadirektori asetäitja hoolde alal

2016. aasta algas hooldevaldkonnas suurte struktuurimuudatustega ning seitsmes piirkonnas alustasid teehoolde partnerid tegevust uuendatud põhimõtete järgi. 1. jaanuaril reorganiseeriti liikluskorralduse osakond: viiest eraldiseisvast osakonnast moodustati üks ühtsetel põhimõtetel töötav osakond koos piirkondlikku tegevust haldava talitusega. Samal ajal toimusid ümberkorraldused hooldeosakondade juhtimises.

Muudatuste tulemusena vähenes juhtide arv valdkonnas kuue ja ametikohtade arv nelja inimese võrra. Aasta jooksul on meeskond näidanud üles head töötahet ja uus töökorraldus on kaasa toonud valdkonna märgatava arengu.

Ümberkorralduste tulemusena on oluliselt paranenud liikluskorralduse alusdokumentidega tegelemine ning on astunud suur samm edasi toimingute ühtlustamises.

2016. aastal viidi sisse olulised muudatused ajutist liikluskorraldust reguleerivates juhendites. Alates 2017. aastast on ehituslepingutes kogu ajutist liikluskorraldust



puudutav osa viidud lepingu eritingimustest välja eraldi juhenditesse "Riigiteede ajutine liikluskorraldus" ja "Riigiteede liikluse ajutise piiramise ja sulgemise kord".

2016. aastal valmis eriveoste teede kaart, mille saab võtta aluseks uute rajatiste ja liiklusohtlike kohtade ümberehituse planeerimisel ning ajutise liikluskorralduse kehtestamisel. Varasemalt puudus järjepidev eriveoste vajadustega arvestamine liiklussõlmede rajamisel ning ehitustööde ajal ajutise liikluskorralduse kehtestamisel. Kaart kajastab eriveoste mõõtmeid eri marsruutidel, mis võimaldab juba planeerimise etapis arvestada eriveoste vajadustega ümbersõitude rajamisel ning rajatiste mõõtmete valimisel.

Talvine teehoole vajab parendamist

2015. aastal toimusid teehoolde hanked üheksale piirkonnale üle Eesti, ent lepingute rakendumine jäi 2016. aastasse. Ootasime suure huviga, kuidas avaldavad teehooldele mõju uute lepingutega kaasnevad talvised karmimad nõudmised.

Neljas piirkonnas asusid tegutsema uued ettevõtjad, kel puudus varasem kohapealne kogemus. Positiivseks saab pidada suvehoolde jätkuvat head taset, mida uute tegijate tulek ei ole kõigutanud. Talvise hooldusega nii hästi läinud ei ole. Osad töövõtjad on kergelt omaks võtnud uued tingimused ja saavad töödega hakkama, ent on piirkondi, kus üleminek on olnud vaevaline ning toonud kaasa nii liiklejate kui ka tellija pahameele. Kurb on kuulda, et mõned teehooldajad on seisukohal, et uutes piirkondades tegutsedes kehtivad neile esimesel aastal leebemad reeglid. Maanteeametil ei ole võimalik selliseid järeleandmisi teha.



2016. aasta üks tähtsamaid üle-eestilisi eesmärke oli talihooldede parendamine. Selle olulisemad komponendid on praeguste hooldelepingute (Keila ja Kuusalu piirkonnad ning Põlvamaa) vastavusse viimine kehtivate tee seisundinõuetega ning täiendavate talihooldenõuete kehtestamine riigi suurematel põhimaanteedel (seisunditaseme 3+ kehtestamine). Oleme tutvustanud meediaväljaannetes talviseid teeolusid mõjutavaid tegureid ja hoolet tervikuna ning teinud autojuhtidele teavitustööd talvisest teeseisundist ja sõiduvõtetest.

2017. aasta suurim ettevõtmine on sisetehingu lõpetamine AS-iga Eesti Teed ja sellega seondult viie hooldehanke läbiviimine ning hooldelepingute sõlmimine Võru-, Tartu-, Pärnu-, Saare- ja Lääne-Virumaal. Uued lepingud tuleb sõlmida ka Põlvamaal, Harjumaal Keila piirkonnas ja Raplamaal.

Meie jaoks saab huvitav olema veoautode teekasutustasude projekti rakenduslik pool. Eriveolubade käsitlemisele lisaks tuleb meie tegevusvaldkonda teekasutustasude kogumise korraldamine.

Sammu edasi liikusime ka teekatete märgistamise valdkonnas, kus 2016. aastal suurenes oluliselt tellitud tööde maht. Vaadati üle vastav juhend ning viidi sisse muudatused, mis nõuavad ka väiksema liiklussagedusega teedel markeerimistööde teostamist. 2016. aasta suvel kanti eri teelõikudele mitmeid uut tüüpi märgistusi. Katsetuste käigus saab näha, kuidas need meie oludes vastu peavad ja kas need õigustavad ennast, et need edaspidi laiemalt kasutusse võtta.

2016. aastal soovisime luua liiklejatele paremaid puhkamistingimusi suuremate teede äärsetes asuvates parklates ja puhkekohtades. Kaardistasime küll teedevõrgu valdkonna abiga olemasoleva olukorra, kuid prügikastide, puhkekoha inventari ja WC-de paigalduseni me ei jõudnud. Need tegevused jäävad 2017. aastasse.

Teehooldajatele väga vajaliku teeilmaprognoosi tellimisega jäime ajaliselt hätta ja esimene lumi jõudis enne maha tulla, kui abistavad süsteemid tööle hakkasid.

Nutikad lahendused teedele

2016. aastal tegelesid Eesti ja Läti maanteeametid projekti Smart E67 ettevalmistavate tegevustega. Korraldati kaks hanget, mille tulemusel valmis teostatavusuuring "Advanced traffic management on the E67 transport corridor" ja transpordi näitajate mõjuhindang "Ex-Ante evaluation of the project Smart E67 actions". Mõlemad uuringud on aluseks dünaamiliselt muutuvate liiklusmärkide ja liikluskorralduslahenduste hangetele, mis kuulutatakse välja 2017. aastal. Projekti rahastab Interreg Central Baltic programm ja selle koondeelarve on 2,45 miljonit eurot. Smart E67 käigus paigaldatakse aastatel 2017–2018 Tallinna–Pärnu–Ikla maanteele muutuva teabega liiklusmärke ja infotabloosid, täiustatakse Pärnu ringtee foorisüsteemi ja luuakse dünaamiliste liikluskorraldusvahendite haldustarkvara.

Detsembris kinnitas Maanteeamet "ITS arengukava 2016–2030" ja rakendusplaani aastani 2020. ITS-alased tegevused on jagatud eesmärkide alusel kolmeks valdkonnaks:

- liiklusohutuse parandamine ja liikluse sujuvuse soodustamine olulise tähtsusega riigimaanteedel;
- maanteedel liikuva ühistranspordi võimekuse parandamine;
- teede, liikluse ja liikuvuse andmete kvaliteedi tagamine, avalikustamine ja klientideni viimine.

Lisaks käivitas Maanteeamet 2016. aastal Tarktee arendusprojekti, et luua ühtne Eestit hõlmav liikluspiirangute haldamise rakendus. Kõikidele riiklikus teeregistris sisalduvatele avalikele teedele saavad kohalikud omavalitsused, Riigimetsa Majandamise Keskus ning liiklust piiravaid ja teetöid tegevad ettevõtted 2017. aastal sisestada mugava e-teenusena liikluspiiranguid. Sellest on kasu kõikidele teede kasutajatele, kuna ühest liiklusinfo portaalist saadakse (ka masinloetavalt) kätte kogu Eestit kattev senisest parem logistikainfo.

Riigiteede hooldus

2016. aastal alustasid uute hooldelepingutega 1. jaanuarist Järva maakonnas AS Nordecon ja AS Järva Teed ning Viljandi maakonnas AS Vooremaa Teed; 1. veebruarist Lääne maakonnas OÜ Warren Safety ja AS Leonhard Weiss Viater Ehitus ning Harju maakonna Kose tee-meistripiirkonnas AS Nordecon ja AS Järva Teed; 1. aprillist Ida-Viru maakonnas AS Teede REV-2.

Tavahoolde aastane väljamakse

Maakond	Teehooldaja	Summa
Hiiumaa	Nordecon AS	732 405
Ida-Virumaa	Lemminkäinen Eesti AS (jaanuar–märts)	584 014
	TREV-2 Grupp AS	959 693
Jõgevamaa	TREV-2 Grupp AS	1 518 769
Järvamaa	Nordecon AS	1 267 691
Keila piirkond	Nordecon AS	1 940 908
Kose piirkond	Üle OÜ (jaanuar)	81 710
	Nordecon AS	688 107
Kuusalu piirkond	Üle OÜ	1 532 026
Lääne-Virumaa	Eesti Teed AS	2 679 418
Läänemaa	Lääne Teed OÜ (jaanuar)	175 880
	Warren Safety OÜ	1 042 326
Märjamaa piirkond	Warren Safety OÜ	875 895
Põlvamaa	TREV-2 Grupp AS	2 483 239
Pärnumaa	Eesti Teed AS	3 181 091
Rapla piirkond	Leonhard Weiss Viater Ehitus AS	1 017 151
Saaremaa	Eesti Teed AS	2 265 992
Tartumaa	Eesti Teed AS	3 032 206
Valgamaa	TREV-2 Grupp AS	1 826 479
Viljandimaa	Vooremaa Teed AS	1 658 620
Võrumaa	Eesti Teed AS	2 475 562

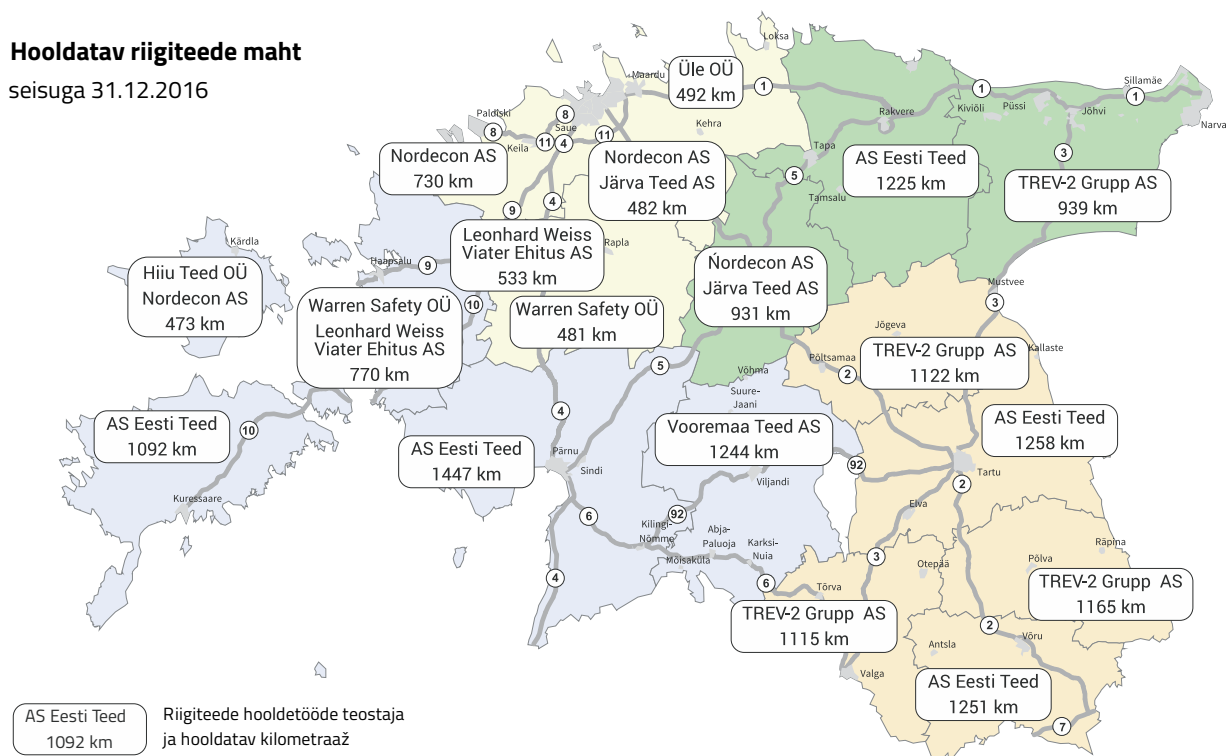
Jagunemine hooldeettevõtjate vahel seisuga

31.12.2016 oli järgmine:

- AS TREV-2 Grupp, 4341 km – 26%. Teeb töid Põlva, Valga, Jõgeva ja Ida-Viru maakonnas.
- AS Vooremaa Teed, 1244 km – 7%. Teeb töid Viljandi maakonnas.
- Nordecon AS, 2616 km – 16%. Töid teevad osakond Harju maakonna Keila piirkonnas ning tütarettevõtted OÜ Hiiu Teed Hiiu maakonnas ja AS Järva Teed Järva maakonnas.
- Üle OÜ, 492 km – 3%. Teeb töid Harju maakonna Kuusalu piirkonnas.
- AS Eesti Teed, 6273 km – 37 %. Teeb töid Lääne-Viru, Pärnu, Saare, Tartu ja Võru maakonnas.
- Ühispakkujad AS Leonhard Weiss Viater Ehitus ja OÜ Warren Safety, 1784 km – 11%. Teevad töid Rapla ja Märjamaa piirkonnas ning Lääne maakonnas.

Hooldatav riigiteede maht

seisuga 31.12.2016



Maanteeameti 2016. aasta 18 hooldepiirkonna hooldelepingute täitmiseks kasutati 32 miljonit eurot, sellest talihooldeks kulus 17,5 miljonit eurot ja suvihooldeks 14,5 miljonit eurot. Hooldekulutused 18 hooldepiirkonna lepingute raames olid ühe kilomeetri riigimaantee kohta 1 912 eurot (2015. aastal 2693 eurot, 2014. aastal 2445 eurot, 2013. aastal 2567 eurot).

Ida, põhja ja lõuna regioonis sõlmiti riigimaanteede välis-
valgustuse hoolduse ja käiduteenuse lepingud järgmiseks
viieks aastaks. Riigiteedele paigaldati üle mitmesaja ener-
giasäästliku LED valgusti, eesmärgiga tagada parem näht-
avus liiklusohtlikes kohtades.

Aasta algusest kehtestati uued hoolde- ja järelevalve päevikud ning määratleti hooldetööde koosseis, mida hooldepäevikutes kajastatakse. Järgmine samm hoolde- ja järelevalve päevikute arengus toimus aasta lõpus, mil päevikutesse lisandus perioodiliste ülevaatuste tegemise osa. Praeguseks on tee seisundi järelevalve tegemiseks loodud kaasaegne ja tarbijasõbralik infosüsteem, millest on abi nii järelevalvet tegevatele spetsialistidele kui ka ülevaatuste ja teehooldajate tegevuse hindamisele.

Sõidukijuhtide rahulolu uuring

Tee kasutajate tagasiside saamiseks tellib Maanteeamet regulaarselt sõidukijuhtide rahulolu uuringuid talviste ja suviste riigiteede hoolduse kvaliteedi kohta. Uuringu sihtgrupiks olid üle 18-aastased Eesti juhilubade omanikud, kes olid viimase 12 kuu jooksul juhtinud mõnda mootorsõidukit.

Suivist teehooldust hindas 73% liiklejatest rahuloleva ja väga rahuloleva hindega, mis on 5% võrra madalam kui möödunud aastal. Talvist teehooldust hindas 55% liiklejatest rahuloleva ja väga rahuloleva hindega, mis on 3% võrra madalam möödunud aastast. Kuigi protsendid on vähenenud, on tegemist siiski kõrge tulemusega, mis loomulikult ei tähenda seda, et hooldevaldkond ei peaks edaspidi pingutama liiklejate suurema rahulolu nimel.

Maakondadest oldi suvise hooldusega kõige rahulolevad Hiiumaal ja talvise hooldusega Lääne-Virumaal. Kõige rahulolematumad oldi suvise hooldusega Järvamaal ja talvise hooldusega Jõgevamaal. Kõige suuremad rahulolu kasvud võrreldes eelmise aastaga toimusid nii suvise kui talvise hoolduse osas Lääne-Virumaal ja Hiiumaal. Suvehoolde peamiste puudujääkidena tõsteti esile, et talvekahjustuste likvideerimisele kulub kevadel liiga kaua aega ja kruusateid ei hõõveldata piisavalt regulaarselt. Talviste puudujääkidena märkisid liiklejad, et nii lume- kui ka libedustõrjega ei tegeleta piisavalt kiiresti.

Talvise seisunditaseme 3+ kehtestamine

Talvine seisunditase 3+ kehtestati suure liiklussagedusega maanteedel: Tallinna–Narva, Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa kuni Võruni, Jõhvi–Tartu–Valga, Tallinna–Pärnu–Ikla, Tallinna–Paldiski ja Tallinna ringteel. Talvise seisunditaseme 3+ puhul on hooldustsükli aeg nõutava haardeteguri (sõidujälgedes 0,30 ja teistes kohtades 0,28) tagamiseks kaks tundi, muud hooldustsükli ajad ja nõuded kattuvad 3. seisunditasemega. Talvine seisunditase 3+ kehtib kõigil nädalapäevadel ajavahemikus kell 5.00–23.00, muul ajal on lubatud tase 3.

Taseme 3+ peamine erinevus tasemest 3 seisneb libedus-
tõrje kiirema teostamise nõudes: päeval ajal kaks tundi
nelja tunni asemel ja öisel ajal neli tundi kaheksa tunni
asemel. Talvise seisunditaseme 3+ kehtestamine pälvib
hooldevaldkonna aasta teo nimetuse.

Jäätöed

2016. aastal avas Maanteeamet lühiajaliselt liikluse kahel jõesel.

1. Haapsalu–Noarootsi jääteel oli liiklus avatud 12 päeval. Jäätee uuringuteks, rajamiseks ja hooldamiseks kulutati kokku 17300 eurot. Jääteed kasutas ametlikult avatud aegadel 2970 sõidukit. Ühe sõiduki ülesõiduhinnaks kujunes 5,82 eurot.

2. Laaksaare–Piirissaare jäätee oli avatud vaid ühe päeva, mil trassi ületas Piirissaarde 26 autot ja tagasi tuli 25, maksumuseks kujunes 9200 eurot.

PARIM TEEHOOLDAJA

**2016. aastal pälvis parima teehooldaja tiitli OÜ Üle
tubli töö eest Harju maakonna Kuusalu teemeistri-
piirkonnas.**

Parima hooldaja valikud võeti arvesse hooldekilomeetri maksumust, liiklussagedust hooldatavatel teedel, saabunud kaebuste arvu, liiklejate hinnangut rahulolu-uuringus ning perioodiliste ülevaatuste tulemusi. OÜ Üle puhul väärib märkimist vähene lume ja libeduse preten-sioonide arv politseile ja päästeametile vaatamata sellele, et tegemist on ühe suurema liiklussagedusega piirkonnaga Eestis.

Maanteeameti hinnangul sujus koostöö OÜ-ga Üle hästi, sest hooldelepingut täideti nõuetekohaselt, jooksvad probleemid said kõik lahendatud ning teehooldajal on hea kompetents ja nägemus oma piirkonna teedevõrgu seisukorra parandamiseks ning säilitamiseks.

Kriisireguleerimine

Maanteeamet on vastutav riigi põhi- ja tugimaanteed hoiu toimimise elutähtsa teenuse tagamise eest, kandes hoolt, et riigile kuuluval teedevõrgul oleksid tagatud tingimused ohutuks liiklemiseks.

Maanteeameti hooldeosakond on analüüsinud maanteehoiu riske, mis võivad põhjustada liikluse katkemisi, hinnanud katkestuste tagajärgi ja nendega toimetulekut ulatusliku häire vältimiseks. Juhtumitega toimetulekuks on koostatud ülevaade meetmetest, mida tuleb rakendada teehoiuteenuse osutamise osalise või täieliku katkestuse ennetamiseks, tagajärgede leevendamiseks ja toimepidevuse taastamiseks. Loodud on hooldepiirkondade põhised elutähtsa teenuse toimepidevuse plaanid ning taaste stsenaariumid ehk tegevused juhul, kui õnnetuse või erakorraliste ilmastikutingimuste tagajärjel prognoositakse liikluse ulatuslikku katkemist.

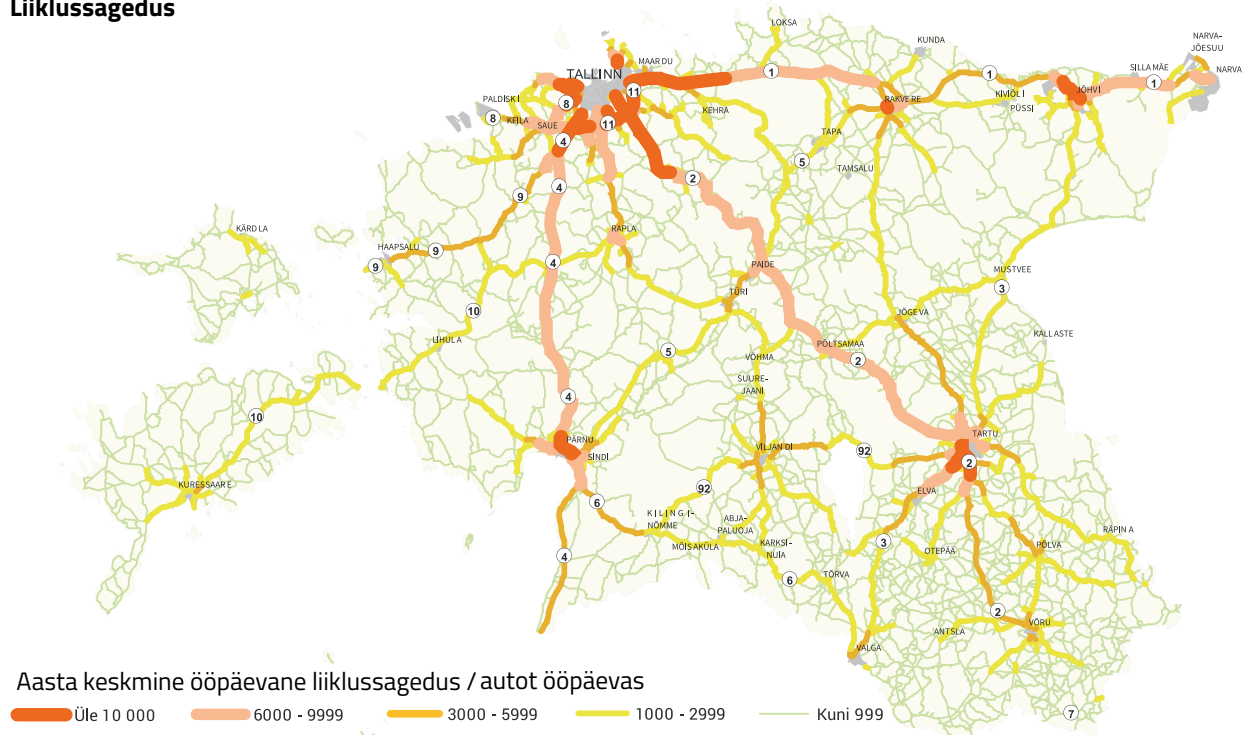
Hooldeosakond on korraldanud regiooniti regulaarseid taaste stsenaariumide testimisi lauaõppustel koos kohalike politsei- ja päästeasutustega. Lisaks on korraldatud väliõppuseid, kus testiti hooldeettevõtjate võimekust liikluse ümbersuunamise marsruudi kiireks tähistamiseks teel toimunud õnnetusjuhtumi korral. 2016. aastal korraldati neli taasteplaani lauaõppust ning 14 liikluse ümbersuunamise võimekuse väliõppust.

Liiklusloendus

2016. aastal likvideeriti üks püsiloenduspunkt teekatte lagunemise tõttu Tallinna linnale kuuluval tänaval ja ehitati üks uus püsiloenduspunkt, kus teostatakse liiklusloendust ööpäevaringselt. Viis perioodilist loenduspunkti ehitati ümber püsiloenduspunktideks ja ehitati 10 uut perioodilist loenduspunkti, kus tehakse liiklusloendust kaks korda aastas (ühe loenduse pikkus on üks kuu). Liiklusloenduse infosüsteemis on 2016. aasta lõpu seisuga kokku 98 püsiloenduspunkti ning 49 perioodilist loenduspunkti.

Muutused Eesti majanduses kajastuvad otseselt ka liiklusloendustulemustes. Kui aastatel 1998–2007 toimus pidev liiklussageduse kasv, mis ulatus põhi- ja tugimaanteedel keskmiselt 6–10%-ni aastas, siis aastatel 2008–2010 vähenes liiklussagedus oluliselt. Aastatel 2011–2012 püsis liiklussagedus võrreldes 2010. aastaga samal tasemel ning alates 2013. aastast on see taas kasvama hakanud. 2013. aastal oli liiklussageduse kasv 2,0% ja 2014. aastal 4,1%. 2015. aastal kasvas liiklussagedus võrreldes 2014. aastaga veelgi enam ehk 5,9%. 2016. aastal oli 2015. aastaga võrreldes liiklussageduse kasv 895-lt 935 autoni ööpäevas ehk 4,5%. Tihedaima liiklusega teelõik asub jätkuvalt Tallinna–Pärnu–Ikla maanteel Tallinna linna piiril, mille lõigul 13,0–13,7 km mõõdeti aasta keskmiseks liiklussageduseks 31 760 autot ööpäevas.

Liiklussagedus



Uudsed liiklus- korraldus- vahendid

Maanteeameti liikluskorralduse osakond alustas 2015. aastal väiksemahuliste uudsete liikluskorraldusvahendite katsetamist. Eesmärk oli hinnata riigimaanteedel seni kasutamata liikluskorraldusvahendeid ja -lahendusi nii liikluskorralduse, liiklusohutuse, vastupidavuse kui hoolduse seisukohast.



Elastsed püsttähised ehk nn painduvad postid

2016. aasta sügisel alustas Maanteeamet siiani peamiselt Tallinnas kasutusel olnud nn painduvate postide katsetamist riigimaanteedel. Katsetusteks valiti välja tootjafirmade Jislon ja Pexco postid, kuivõrd nende tootjate põhjalikud testid on kinnitanud postide püsivust ka pärast paljukordseid ülesõite. Välja valitud postid on erineva värvi, jäikuse ja läbimõõduga. Postide jaoks liimiti teekattesse puuritud aukudesse keermega ankur, mis võimaldab vajadusel poste hõlpsalt eemaldada ning tagasi paigaldada.

Postid paigaldati kergliiklustee ja parkimisala eraldamiseks sõiduteest, füüsilise ohutussaare otsa tähistamiseks, teekattemärgisega eraldussaare piiritlemiseks ristmiku piirkonnas ning ringristmiku piirkonda sõiduradade vahele keelatud rajavahetuse takistamiseks. Katsetuste eesmärk on erinevate postide ning nende kasutusviiside hindamine nähtavuse, vastupidavuse, liiklusohutuse, liikluskäitumise ja talihoolduse seisukohast.



LED-kattehelkurid

Augusti lõpus paigaldati LED-kattehelkurid katseliselt Tallinna–Ranna–mõisa–Kloogaranna maantee Türisalu tõusule. LED-kattehelkurid ehk kassisilmad või teenaelad töötavad väikese päikesepaneeliga. Igal kattehelkuril on kaks LEDi – üks mõlemale sõidusuunale. Päevasel ajal laeb aku end täis ning hämardudes hakkavad teenaelad automaatselt tööle.

Testlõigul katsetatakse firma Clearview Intelligence tooteid, mille eelis tavapäraste kattehelkurite ees tuleb välja eeskätt käänulistel teelõikudel ning vihma ja udu korral, andes juhtidele pikema reageerimisaja tee profiili muutustega kohanemiseks. LED-kattehelkurid on laialdaselt kasutusel Suurbritannias. Maanteeamet soovib katsetada nende vastupidavust Eestis talveperioodil, mõjutatuna sahkamistest, naastrehvidest, kloriididest jm. Akude laadimiseks on oluline ka piisava valguse olemasolu.

Novembrikuu esimesed lumesajud tõid välja ka esimesed probleemid: tavapärase talihoolduse käigus tehtud sahkamise tagajärjel tekkisid kahjustused nii kattehelkuritele kui sahteradele. Selgus, et suur osa paigaldatud kattehelkuritest ulatus teekattest liialt välja, osutudes takistuseks Eestis levinud metallteraga sahkamisele. Lahendusena mõõdeti üle paigaldatud LED-kattehelkurite kõrgus ning eemaldati liialt välja ulatuvad helkurid. Katse jätkub väiksemas mahus.



Elastne piire

Elastne piire taastab oma algasendi pärast sõiduki otsa- või ülesõitu sarnaselt painduvatele postidele. Elastne piire paigaldati katseliselt Türi linna sõidusuundade vahele keelatud pöörete takistamiseks, jalakäijate juhtimiseks ülekäigurajale ning lasteasutuse ees asuva kõnnitee serva. Elastne piire on otsasõidul sõidukis viibijatele ohutu ja võimaldab vajadusel ületada piiret näiteks päästeautodel.



Ohutuslampide rida

Ohutuslampide rida koosneb kümnest kollasest ohutuslambist, mis süttivad sünkroonselt üksteise järel sagedusega üks kord sekundis. Selle eesmärk on eelkõige pimedal ajal ja rasketes ilmastikutingimustes hoiatada ja teavitada sõidukijuhte ümberreastumise või sõidutrajektoori muutmise vajadusest.

Lambid on omavahel ühendatud juhtmevabalt ning töötavad akude jõul. Lampidele on võimalik seadistada erinevaid valgustugevuse režiime ning kasutada neid ööpäevaringselt või ainult öörežiimis. Katsetamist alustati 2016. aasta detsembris Tallinna ringtee 20. kilomeetril Luigel. Liikluskorralduse osakond on planeerinud 2017. aasta jooksul jätkata katsetusi erinevates kohtades nii alaliste kui ajutiste liikluskorralduslahenduste puhul.



Uut tüüpi kiirustablood

2016. aasta kevadel ja novembris paigaldati liiklusohutusse kohtadesse üheksa kiirustablood, mis lisaks mõõdetud sõidukiiruse kuvamisele edastavad liiklejatele tekstilisi sõnumeid ja emotikone sõltuvalt sellest, kas kiirus on lubatu piires või mitte. Samuti koguvad kiirustablood statistikat mööduvate sõidukite kiirusest, mis võimaldab hinnata, kas täiendatud funktsionaalsusega kiirustablood on suurem mõju sõidukiiruse alanemisele võrreldes tavapäraste tabloodega. Liiklejate esmane tagaside sellistele tabloodele on olnud positiivne ning ka kohalikes omavalitsustes on tekkinud huvi nende soetamise vastu. Riigimaanteeledele on 2016. aasta lõpu seisuga paigaldatud kokku 37 kiirustablood.



Vedru märgipostialused

Vedru märgipostialused võimaldavad märgipostidel painduda sõiduki otsasõidu korral ning tõusta iseseisvalt püsti tagasi isegi horisontaalasendist. Postid paigaldati tee keskel olevaid ohutussaari tähistavatele liiklusmärkidele „Ümberpöike suund“ ning „Anna teed“ kohtadesse, kus on esinenud märkidele otsasõitu kas otse-suunas või pöördel. Vedru märgipostide kasutamise eesmärk on vähendada hoolduskulusid asukohtades, kus sõidetakse liiklusmärke sageli maha.



Teekatte- märgistus

2016. aasta oli Maanteeametile teekattemärgistuse osas murranguline. Aasta alguses uuendati 2004. aastast pärinevaid riigiteede teekatte märgistamise nõudeid. Lisaks võeti katseliselt kasutusse uut tüüpi jooned ja rajati materjalide katsetamise testlõik.

Uut tüüpi jooned

Olulise muudatusena hakati laialdasemalt kasutama struktuurset teekattemärgistust. Seda tüüpi joonte eelised tulevad välja just viimas ja pimedas, sest nende valguspeegeldavus on oluliselt parem kui tavalistel joontel. Struktuurse märgistusega äärejoone said kõik pindamata uued teed, mille liiklussagedus on suurem kui 1000 autot ööpäevas – kokku üle 1000 km teid.

Lisaks tavapärastele joontele ja kasutuses olevale täpilise muustriga joontele lisandusid Eesti teedele ruudulise must-riga jooned. Tavapäraste 10 cm laiuste joonte asemel katsetati 15 cm laiuseid jooni. Laiema joone eesmärk on tagada sõidukijuhtidele maanteel parem märgatavus ning efektiivsem valguspeegelduvus.

Teekattemärgistuse testlõik

2016. aasta sügisel rajati koos töövõtjatega teekattemärgistusmaterjalide testlõik. Lõigul testitakse erinevate tootjate märgistusmaterjalide sobivust Eesti teedele. Selle rajamisel võeti aluseks Rootsi kogemus.

Märgistusmaterjal paigaldati korrapäraste joonte rühmadena reaalsesse liiklustingimustesse, kus kahe aasta vältel mõõdetakse materjalide omaduste (valguspeegelduvuse, materjali kulumiskindluse) muutumist ajas.

Tee- ilmajaamade infosüsteem



Teeilmajaamade infosüsteem

2016. aastal jätkas Maanteeamet teeilmajaamade infosüsteemi arendamist: uuendati 5 vana teeilmajaama ja ehitati 13 uut teekaamerat. Teeilmajaamade infosüsteemis oli 2016. aasta lõpu seisuga kokku 68 teeilmajaama (neist 3 kuuluvad kohalikele omavalitsustele), 112 teekaamerat (neist 19 on reaalajas teekaamerad) ning 4 muudetava kirjega elektroonilist liiklusmärki.

Jätkub teeilmaprognoosi kui teeilmajaamade infosüsteemi olulise osa arendus, millest tulenevalt sõlmiti teeilmaprognoosi andmete edastamise leping firmaga Foreca OY, et prognoosida ja edastada Eesti kõigi 65 teeilmajaama teeilmaparameetreid Maanteeametile novembrist 2016 kuni aprillini 2017.

Kiirus- kaamerad



2016. aasta lõpuks oli Maanteeamet kiiruskaamerate jaoks riigiteedele paigaldanud 63 mõõtekabiini, kust on võimalik mõõta 67 sõidusuunda. Neljas mõõtekabiinis on võimalik kiirust mõõta mõlemas suunas. Kahesuunalised mõõtekabiinid asuvad Põltsamaa linnas Puhu ristmikul, Pärnumaal Libatse külas, Ida-Virumaal Rannu külas ning Harjumaal Kiia külas. 2016. aastal oli mõõtekabiinides Maanteeametil kasutada 45 mõõtesüsteemi, mida paigutati aeg-ajalt ümber.

2016. aasta detsembris sai Maanteeamet Tallinna linnaga sõlmitud kokkuleppe alusel viieks aastaks kasutada kaks Tallinnale kuuluvat kiiruskaamerat Endla tänava, Tulika tänava ja Sõpruse puiestee ristmikul (nn Kristiine ristmik). Need sarnanevad riigiteedele paigaldatud kahesuunaliste mõõtekabiinidega.

2017. aastal käivitatakse mõõtmine, mille esimeses etapis hakatakse fikseerima suurima lubatud sõidukiiruse ületamisi. Fikseeritud rikkumiste menetlemine jääb Politsei- ja Piirivalveameti tööks.

Teedealane riiklik järelevalve

Riikliku ja haldusjärelevalve tõhustamiseks peeti oluliseks laiendada Maanteeameti pädevusulatust teedealastes mõõtmistes. Protsess oli äärmiselt mahukas – lisaks spetsiifiliste mõõteseadmete valmistamisele ja hankimisele töötati välja 26 erineva mõõtmise teostamise meetodikad, mis said Eesti Akrediteerimiskeskuselt akrediteerimistunnistuse.

Avalikult kasutatavad teed

2016. aastal viis Maanteeamet läbi 62 riiklikku järelevalve menetlust avalikult kasutatavate teede ehitamise üle. Lisaks materjalide/toodete, konstruktsiooniosade ja tööde projektide vastavuse kontrollimisele pöörati eraldi tähelepanu asfaldisegude deformatsioonikindluse ning koostöös ehitusvaldkonnaga ka filleri kasutamise kontrollimisele. Puudused selles osas olid üksikud. Lisaks eeltoodule kontrolliti ajutist liikluskorraldust, mis paraneb aasta-aastalt. Kaheksal kohaliku omavalitsuse objektil teostati tavapärasest põhjalikumalt järelevalvet – kontrolliti eraldi iga konstruktsioonikihi ehitamist.

Kohaliku omavalitsuse teede seisundinõuete täitmine

2016. aastal teostas Maanteeamet 66 kohalikus omavalitsuses 69 riikliku järelevalve menetlust kohalike teede seisundinõuete täitmise üle. Neist 59 olid plaanilised ja 10 juhtumipõhised. Menetluste käigus kontrolliti 451 erinevat teed või selle lõiku kogupikkusega 750 km.

Puuduseid esines 269 teel/teelõigul ehk 60% kontrollitud teedest/lõikudest. Enamlevinud puudusteks olid külgnähtavuse puudumine maanteedel, lubatust suuremate ja tähistamata aukude esinemine teekattes, teekatte ja -peenra kõrguste erinevus nõutavast, loetamatud või deformeerunud liiklusmärgid ning sademevee äravoolu



tagamata jätmine. Menetluste käigus puudused kõrvaldati. Kuues omavalitsuses on järelevalvemenetlus veel lõpetamata vastavate tegevuste mahukuse ning sobivate ilmastikutingimuste puudumise tõttu.

Kahjunõuete lahendamine

Liiklusõnnetusse sattumine toob kaasa Maanteeametile kahjunõude esitamise. 2016. aastal esitasid liiklejad Maanteeametile 20% võrra vähem kahjunõudeid kui eelmisel aastal, samas on kahjunõuete kogusumma 61% võrra suurenenud. 2016. aastal hüvitas Maanteeamet kahjunõudeid 7160 euro ulatuses.

Kahju tekkepõhjus nõude esitaja sõnul:

- kivid teel
- haardetegur (talvine)
- auk teel
- muu liiklust ohustav ese teel
- ebatasasus
- puu teel
- loom teel
- kaevu kaas
- lumekihi paksus
- liiklusmärk puudub
- puuoks liiklusruumis
- muu põhjus

Ehitus- valdkond



Kaupo Sirk

Maanteeameti peadirektori asetäitja ehituse ja arengu alal

2016 oli taas suurte mahtude aasta, mida võimendasid veelgi odavamad pakkumised ning kokkuhoitud rahaliste vahendite taaskasutamine investeeringuobjektide varasemaks toomisel.

Edaspidi remondimahud vähenevad ning investeerin-
gute raha saab senisest rohkem kasutada rekonst-
ruerimis- ja ehitusobjektidel. Ühelt poolt tekitavad
suuremad ehitusobjektid töövõtjatele rohkem kasumi-
teenimise võimalusi, teisalt vähenevad järgnevatel
aastatel erinevate remondimeetmete investeeringud.
Maanteeamet peab kinni pikaajalistest lubadustest
ning järgnevate aastate remondimahud püsivad
aastate 2014–2020 tehoiukavas planeeritu piires.

Kuigi teostatud kilomeetrite arv oli suur, jäi siiski kasu-
tamata tekkepõhiselt 14,6 miljoni euro ulatuses
planeeritud välisvahendeid. Põhjuseks olid hiline-
nud projekteerimislepingud, hangete käigus selgunud
projektide vead ning pikk kohtuvaidlus. 2017. aastal
loodame olla välisvahendite kasutamises koos parte-
ritega tulemuslikumad.

2016. aastal suurenes konkurents teedehitusturul ligi
kaks korda ning see on kasvatanud pingeid ehitusette-
võtjate seas. Kasvanud töömahust hoolimata ei ole
ehitusettevõtjad rahul oma objektide portfelli suuruse ja
kasumlikkusega. Tellijana loodame avatud turu
stabiliseerumisele, sest pikema perioodi jooksul väikese
kasumiga töötamine ei ole ehitusfirmade omanikele
vastuvõetav ning omanike huvita jääb avaliku sektori
turg ehitusettevõteteta.

Vaatamata tõsisele konkurentsile ja madalatele hinda-
dele on enamikel objektidel tehtud tööd kiirelt ja efek-
tiivselt. Peame oluliseks, et kvaliteet ning töö- ja liiklus-
ohutus ei kannataks. Loodame, et töövõtjad järgivad
seda ettekirjutust ning koolitavad alltöövõtjaid töötama
Maanteeameti nõuetele vastavalt.

Alates 2013. aastast on Maanteeamet vähehaaval tõst-
nud kvaliteedinõudeid, millele ehitusettevõtted on pigem
reageerinud väikese ajalise viipega. Võrreldes 2015.
aastaga on oluliselt vähenenud mahaarvamiste osakaal
asfaltbetoonkatete mittekvaliteetse töö eest ja loodame
trendi jätkumist ka tulevikus. Maanteeamet usub, et
kvaliteedinõuete täitmine pikendab teekatete eluiga ja
see on ehitusvaldkonna üks peamisi strateegilisi ees-
märke.

Omanikujärelevalve osas olid Maanteeameti ootused
tehtust suuremad. Osade objektide ülevaatusel selgus,
et kohapeal puudus järelevalveinsener, kes oleks seal
pidanud täitma lepingulisi kohustusi. Ainult objekti-
koosolekutel tellija esindamine pole roll, milleks järele-
valve firmad on palgatud. Pigem on suure ehitusturu
konkurentsi puhul vaja reaalselt kontrollida, milliseid
materjale ehitajad kasutavad ja kas peetakse kinni
ehitusprojektis nõutust. Maanteeamet leidis, et vaja on
kardinaalset muudatust – tuleb otsustada, kas omani-
kujärelevalvet kasutada või mitte. Leidsime, et omaniku-
järelevalve on vajalik juhul, kui teostatakse tööde,
materjalide ja projektijärgse ehitamise sisulist kontrolli.
Tegemist on mitmete jaoks ebamugava otsusega, kuid
igal tegevusel peavad olema eesmärgid ja siit tulenevad
ka uued lepingutingimused. Maanteeamet loodab, et
õige pea on järelevalvajatel taas sära silmis ning kõik
osapooled saavad hea töö eest vääriliselt tasustatud.

2016. aastal raputas Maanteeamet trahvidega projek-
teerimisturгу lepingu tähtaegse täitmiseta jätmise eest,
mis tõi sisulise kvaliteedi paranemise asemel kaasa kõi-
kide osapoolte pahameele.

Maanteeamet ei ole rahul projektide hanke käigus avas-
tatud oluliste puudustega ning ehitusobjektidel selgivate
suurte mahuvigade ja tehniliste lahenduste puudustega.
Maanteeamet peab suureks puuduseks eelkõige projek-
teerija tegemata tööd, samuti peavad kvaliteedi taga-
mise plaani täitmisel vastutavad isikud kontrollima
projekteeritud lahendusi. Kui probleemid on kahe puur-
augu vahel või uurimata piirkonnas (kus uuringuid ei ole
nõutud), siis ei ole Maanteeamet ühelegi projektee-
rijale pretensioone esitanud. Ehituslepinguid tuleb täita, sest
liiklejad ootavad uute objektide avamist. Loodame, et
projekteerimisettevõtete juhid tagavad enda poolt
vajalikud ressursid ja edaspidi saame suuri trahve vältida
ning Maanteemet ja ehitusettevõtteid saavad rõõmus-
tada kvaliteetsete ja tähtaegselt esitatud projektide üle.

Maanteeamet kasutas 2016. aastal avanenud avaliku
sektori tellijate innovatsioonitoetuse võimalusi ning tegi
taotluse kolmele innovatsiooniprojektile: optimaalne
ehitusprotsess, optimaalne tee konstruktsiooni metoo-
dika ja paigaldatavate asfaltbetoonkatete kvaliteedi-
kontrolli mehhanism. Mitmed kuud enne taotlusvoorude
avanemist kaasasime turul kõiki huvitatud osapooli ning
ergutasime neid hangetel osalema. Positiivselt üllatas
optimaalse ehitusprotsessi hange nelja ideid panustava
osalejaga.

EAS eraldas seekord raha ainult optimaalse tee kons-
truktsiooni meetoodika projektile ning see on Maantee-
ametile õppetunniks. Innovatsioonihangete vaheetapina
järeltuleb tehes tuleb tunnistada, et Eestis on liiga vähe
teedeinseneri võrreldes turul pakutava töömahuga
kõikidel teedesektori osapooltel, mistõttu saab korraga
ette võtta maksimaalselt kaks innovatsiooniprojekti.

Ehitusvaldkonna 2017. aasta eesmärgi kirjeldab üldis-
tavalt sõnapaar stabiilne areng. Jätkame ehitustegevus-
es paari aasta jooksul kehtestatud nõuete realiseeri-
mist, mis peaks tagama ehitusvaldkonna strateegiliste
eesmärkide täitmise. Teede rekonstrueerimise ja ehi-



tamise suurenenud mahud on peamine positiivne suund,
millega tellijad ja ehitajad peavad hakkama saama. 2016.
aasta kasutamata välisvahendid lükkuvad 2017. aastas-
se. Tulenevalt eelkõige tehnoloogiliste riskide maanda-
misest ning rahastamise võimalustest, alustame rahuli-
kus tempos Kose–Ardu ja Kose–Võõbu maanteelõikude
ehitusega.

Tellija poolt on peamiseks märksõnaks kvaliteetsema
järelevalve teostamine nii ehitamisele kui ka ajutisele
liikluskorraldusele. Tõsine väljakutse on tellijale ja oma-
nikujärelevalvele arusaadava ning kvaliteetse ajutise
liikluskorralduse tagamine igal ajal tiheda liiklusega
objektidel. Loodan, et 2016. aasta negatiivsetest näide-
test võetakse õppust ja 2017. aasta ajutine liikluskor-
raldus üllatab positiivselt eelkõige liiklejaid.

Maanteeamet hoiab ka edaspidi silma peal teedealase
kõrghariduse arengul ning eelkõige uute sisseastujate ja
lõpetajate arvul, et olla kindel teedeala jätkusuutlik-
kuses. Maanteeametil on võimalus tellida kõrgkoolidelt
uuringuid, mis tagaksid teadustöö võimekuse koos üli-
õpilaste kaasamisega. Loodame teedeala kvaliteetse
kõrghariduse jätkumisele Eestis, mis vastab tööandjate
ootustele ning inseneride kutsetasemetele.

Loodan, et kõik turul tegutsevad osapooled teevad
Maanteeameti hangetel läbimõeldud ja tasakaalukaid
pakkumusi ning mõtleavad läbi teenuse või ehituslepingu
vastutuse ulatuse, mille kaudu omakorda Maanteeamet
saab realiseerida eesmärgi ning pakkuda liiklejatele
arusaadavaid ning ohutuid ajutise liikluskorralduse
lahendusi ja sõiduelamusi valminud objektidel.

Head 2017. aasta ehitushooaega!

Teehoiukava investeeringute tekkepõhine täitmine 2016 (sh välisvahendid)

Projekti nimetus	Eelarve liik	Eelarve 2016	Tegelik (tuh €)	Täitmise %
Ehitus	Riiklikud vahendid Välisvahendid Omavahendid Kokku	10 157 20 825 30 982	10 130 11 033 537 21 700	100% 53% 70%
Rekonstrueerimine	Riiklikud vahendid Välisvahendid Kokku	33 804 13 048 46 852	33 743 8 199 41 942	100% 63% 90%
Kattega teede säilitusremont	Riiklikud vahendid Kokku	15 642 15 642	15 600 15 600	100% 100%
Kattega teede taastusremont	Riiklikud vahendid Kokku	22 514 22 514	23 230 23 230	103% 103%
Liiklusohetlike kohtade ümberehitus	Riiklikud vahendid Välisvahendid Omavahendid Kokku	11 577 11 577	10 287 15 48 10 350	89% 89%
Projekteerimine	Riiklikud vahendid Kokku	4 417 4 417	3 466 3 466	78% 78%
Kruusateede säilitusremont	Riiklikud vahendid Kokku	9 507 9 507	9 660 9 660	102% 102%
Sildade taastusremont	Riiklikud vahendid Kokku	8 402 8 402	8 226 8 226	98% 98%
Teed tolmuwabaks	Riiklikud vahendid Kokku	12 117 12 117	10 882 10 882	90% 90%
Müratõkked	Riiklikud vahendid Kokku	938 938	926 926	99% 99%
Kokku		162 948	145 982	90%
Ehitatud ja remonditud kokku: 1 960 km				

Teehoiukava mahud 2016

Nimetus	Plaanitud maht	Vastuvõetud tööde tegelik maht	Ehitatud ja remonditud kokku: 1 960 km
Kattega teede säilitusremont	900–1200 km	1 077,9 km	
Kruusateede säilitusremont	kuni 400 km aastas	379,1 km	
Kattega teede taastusremont	150–200 km	177,4 km	
Ehitus ja rekonstrueerimine		123,1 km	
Katete ehitus kruusateedele	50–100 km	202,6 km	
Sildade rekonstrueerimine	30 tk	23 tk	
Liiklusohetlikud kohad		84 kohta	

Maanteeameti 2016. aastal vastu võetud ehitus- ja rekonstrueerimistööd

Tee nr	Tee nimetus	Algus km	Löpp km	Pikkus km	Maksumus (tuh €)	Sisu, märkused
2	Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa	5,70	12,61	6,90	7 482	Mõigu–Jüri teelõigu remont
3	Jõhvi–Tartu–Valga	3,55	8,34	4,79	2 260	Jõhvi–Ahtme–Puru teelõigu rekonstrueerimine
5	Pärnu–Rakvere–Sõmeru	28,22	35,85	7,63	2 005	Mannare–Aluste teelõigu rekonstrueerimine
10	Risti–Virtsu–Kuivastu–Kuressaare	129,10	138,60	9,50	2 635	Masa–Kuressaare teelõigu rekonstrueerimine
15	Tallinn–Rapla–Türi	51,48	59,59	8,10	2 141	
21	Rakvere–Luige	62,12	69,66	7,55	1 795	Ulvi–Võtikvere lõigu remont
27	Rapla–Järvakandi–Kergu	16,39	19,01	2,62	680	
27	Rapla–Järvakandi–Kergu	26,43	32,87	6,44	1 612	
43	Aovere–Kallaste–Omedu	20,86	30,71	9,85	3 264	Meoma–Alatskivi lõigu rekonstrueerimine
45	Tartu–Räpina–Värskä	69,60	78,36	8,76	2 610	
57	Mudiste–Suure-Jaani–Vändra	39,74	42,75	3,01	1 267	
81	Kärdla–Käina	11,34	16,81	5,46	1 500	
89	Põlva–Saverna	0,09	9,12	9,03	2 814	Põlva–Ihamaru lõigu rekonstrueerimine
93	Kohtla-Järve–Kukruse–Tammiku	14,35	19,05	4,52	1 161	Edise–Tammiku teelõigu ehitus
11127	Kaunissaare–Kehra	0,05	0,11	0,06	15	
11205	Kuivajõe–Kose–Uuemõisa	0,62	2,15	1,52	367	
11390	Tallinn–Rannamõisa–Kloogaranna	26,67	36,83	9,59	2 733	Sõidutee remont, jalgratta- ja jalgtee ehitus
11420	Tänassilma–Laagri	2,09	3,66	1,57	2 356	Laagri ümbersõidu ehitus
13126	Kohtla-Järve–Mäetaguse	3,49	9,98	6,50	1 931	
20141	Rapla–Varbola	0,22	2,80	2,58	652	
20142	Alu keskuse tee	0,00	0,70	0,70	184	
20145	Ülejõe–Ridaküla	0,00	2,82	2,82	753	
21144	Leisi–Triigi	0,00	1,77	1,77	390	

Maanteeameti 2017. aastal vastuvõetavad rekonstrueerimisobjektid

3	Jõhvi–Tartu–Valga	67,1	75,3	8,20	2 427	Mustvee ümbersõidu rekonstrueerimine
11	Tallinna ringtee	9,693	11,551	1,86	7 746	Põrguvälja liiklussõlme ja jüri ringi ehitus



Maanteeameti 2016. aastal vastu võetud suuremad sillaobjektid

Tee nr	Tee nimi	Asukoht	Silla nimi	Maksustus tuh €	Tegevus	Silla tüüp	Silla kogupikkus	Suurim ava
2	Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa	22,08	Vaida jalakäijate viadukt	441	Ümberehitus	3-avaline komposiitkonstruktsioonist jalakäijate vantsild	124 m	62 m
3	Jõhvi–Tartu–Valga	27,05	Jõuga sild	254	Ümberehitus	Suureavaline plastbinokkel truup	3+3 m	3 m
45	Tartu–Räpina–Värskas	85,35	Värskas sild	741	Ümberehitus	Raudbetoon kaarsild	38,2 m	20,45 m
49	Imavere–Viljandi–Karksi–Nuia	23,47	Tõrvaaru sild	433	Uue ava ehitus	3-avaline ZIP tala sild	42 m	14,1 m
62	Kanepi–Leevaku	32,67	Kauksi sild	312	Ümberehitus	Üheavaline raudbetoon talasild	18 m	12 m
67	Võru–Mõniste–Valga	38,48	Mõniste sild	643	Ümberehitus	3-avaline plaatsild	32,5 m	11,4 m
11108	Valgejõe tee	2,63	Valgejõe sild	440	Ajalooliselt taastatud sild	4-avaline ajalooliselt taastatud raudbetoon sild	73 m	9,95 m
11263	Kaberla–Kaberneeme	5,85	Kaberneeme sild	210	Ümberehitus	Metallkaar torusild	18,4 m	7,2 m
16155	Silla–Jädivere	15,23	Vana-Vigala sild	557	Silla remont	4-avaline raudbetoon lihttala sild	62 m	14 m
20148	Koikse–Purku	2,67	Kabala sild	256	Silla laiendamine	2-avaline muutuva ristlõikega raudbetoon jätkuvtala sild	38 m	15 m
22150	Elva–Puhja	0,82	Kulbilohu viadukt	372	Renoveerimine	3-avaline jätkuvtala viadukt	53,8 m	24,05 m

Valik Maanteeameti 2016. aasta olulisemaid objekte

PÕHJA REGIOON



Laagri ümersõidu ehitus

Asukoht: kõrvalmaantee nr 11 420, Tännassilma–Laagri km 5,4–7
Projekteerija: K-projekt, ümberprojekteerimise teostaja AS TREV-2 Grupp
Töövõtja: AS TREV-2 Grupp
Järelevalve: Sweco EST OÜ
Kogumaksumus: 2,4 miljonit eurot

Projekti eesmärk oli tagada Juuliku–Tabasalu ja Instituudi tee vaheline piisav läbilaskvus ning teenindustase. Transiitliiklus toodi Laagri asulast välja, millega saavutati liikleja aja kokkuhoid ja takistuseta liiklus Topi sõlme ja Laagri–Harku (Instituudi tee) vahel.

Rajati uus 1,62 km pikkune teelõik koos raudbetoonsillaga üle Pääsküla jõe ning liiklusohutuse tõstmiseks ehitati jalakäijate tunnel. Projektijärgselt teostati tehnovõrkude kaitsmisi: ehitati drenaaž, kaitsiti elektrivarustust ja gaasitorustikku ning rajati tänavavalgustus. Paigaldati 39 valgustusposti ning valgustati seest jalakäijate tunnel. Mura leevendamiseks ehitati 105 meetri pikkune mürasein. Jalakäijatele ehitati 850 meetri ulatuses kergliiklusteid, neist 375 meetri kulusid rahastas Saue vallavalitsus.



Mõigu–Jüri teelõigu ehitus ja rekonstrueerimine

Asukoht: riigitee nr 2 (E263), Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa, Mõigu–Pildiküla lõigu I sõidusuund km 5,6–12,6 ja II sõidusuund km 8,5–12,6
Projekteerija: Reaalprojekt OÜ
Töövõtja: AS TREV-2 Grupp
Järelevalve: AS Teede Tehnokeskus
Kogumaksumus: 7,8 miljonit eurot

Projekti eesmärk oli remontida teekatet tee püsivuse, sõidumugavuse, liiklusohutuse ja keskkonnakaitse tagamiseks. Lisaks ehitati müratõkke seinad kinnistute kaitseks.

Tööde käigus lammutati amortiseerunud Assaku ja Tankla viaduktid ning ehitati asemele kaldseintega tunnel, millega tõsteti maantee kandevõimet ja suurendati tunnelialust kõrgusgabariiti. Kergliiklejatele ehitati mõlemale poole kolme meetri laiused valgustatud kergliiklusteed. Remonditi Jüri viadukti kõik konstruktsioonid, et taastada selle algne funktsionaalsus. Amortiseerunud pealisehitus asendati uuega, mille tulemusel suurenesid laiusgabariidid.

Projekti kaasrahastajaks oli Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfond.



Põrguvälja liiklussõlme ja Jüri ringi ehitus

Asukoht: riigitee nr 11 (E265), Tallinna ringtee km 9,7–11,6
Projekteerija: Skepast ja Puhkim OÜ
Töövõtja: Lemminkäinen Eesti AS
Järelevalve: BRP Insenerid OÜ
Eeldatav kogumaksumus: 7,7 miljonit eurot

Ehituse käigus rajati 1,9 km 2+2 maanteed Tallinna ringteele ja viadukt üle ristuva Järveküla–Jüri maantee. Lõigu algusesse ehitati ajutine üleminek olemasolevalt 1+1 sõidurajaga maanteelt 2+2 sõidurajaga teele. Lõigu lõpus viidi Jüri jaotusringi rambid kokku Kurna lõigu 2+2 teelõigu algusega.

Kuna Pildikülas paiknevad mitmed ülegabariidilisi tooteid tootvad ja vedavad ettevõtted ning piki Tallinna ringteed veetakse sageli ülegabariidilisi veoseid, arvestati Jüri liiklussõlme projekteerimisel kuni 45 m pikkuse eriveoki läbimise võimalusega. Põrguvälja sõlmes on üle 5,5 m kõrgustele veostele tagatud piki rampe liiklemine. Ülegabariidilised veosed saavad Jüri jaotusringi Tartu maantee viaduktidest mitte läbi mahtudes sõita üle rampide ja Tartu maantee.

Projekti kaasrahastajaks oli Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfond.

LÕUNA REGIOON



Adavere tunneli ehitus

Asukoht: riigitee nr 2 (E263),
Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa km
118,3–119,2

Projekteerija: Novarc Group AS

Töövõtja: GRK Infra AS

Järelevalve: Infragate Eesti AS

Kogumaksumus: 1,1 miljonit eurot

Projekti eesmärk oli tõsta Adavere läbival lõigul piirkirust kuni 70 km/h ning tagada jalakäijate ja jalgratturite liiklusohutus. Tööde käigus ehitati Adavere parki läbivale maanteelõigule jalakäijate tunnel. Liiklusohutuse tõstmiseks ehitati Adavere aleviku piirile suunamuute šikaanid, et juhtida liiklejate tähelepanu sellele, et viibitakse asulas ning liigeldes tuleb olla tähelepanelikum. Lisaks muudeti bussipeatuste asukohta, kanaliseeriti ristmikud ning rekonstrueeriti tänavavalgustus.



Värskasilla ehitus

Asukoht: riigitee nr 45,
Tartu–Räpina–Värskasilla km 85,3

Projekteerija: põhiprojekt – OÜ Tilts Eesti
Filiaal, eelprojekt – Ehituse Tarkvara
ja Inseneribüroo OÜ

Töövõtja: OÜ Tilts Eesti Filiaal

Järelevalve: Esprii OÜ

Kogumaksumus: 0,7 miljonit eurot

Sildade remondivajaduse registri andmetel oli 1962. aastal ehitatud Värskasilla tehnilise seisundi indeks 65 – silla tehniline seisukord oli halb ja see vajab kiirelt remonti või ümberehitust. Silla pealisehitus oli kitsas ja rajatisel ei olnud tagatud liiklusohutus, kuna puudusid kõnniteed.

Värskasilla kaarsild toetub viiele kaarele. Silla teeb eriliseks asjaolu, et puuduvad deformatsioonivuugid silla pealesõitudel, mis parandab sõidumugavust sillal. Uue silla üldlaius on 12 m, millest sõidutee gabariit on 8 m. Sellele lisandub 3 m laiune kõnnitee. Sillaava laius on 15,6 m ning kaarsilla konstruktsioon tagab 4,1 m laevaliikluse kõrgusgabariidi.

LÄÄNE REGIOON



Põltsamaa tee ja Võhma ristmike ala ümberehitus

Asukoht: riigitee nr 49,
Imavere–Viljandi–Karksi–Nuia km
17,95–18,75

Projekteerija: Keskkonnaprojekt OÜ

Töövõtja: Verston Ehitus OÜ

Järelevalve: AS Taalri Varahaldus

Kogumaksumus: 0,5 miljonit eurot

Võhma ja Põltsamaa ristmike vahel asub populaarne söögikoht, mistõttu parkisid mõlemal pool teed sõidukid, sh raskeveokid. Söögikoha, bussipeatuse ja lähedalasuva Võhma linna tõttu ületab maanteed rohkelt jalakäijaid ja jalgrattureid. Samuti soovib Võhma linn rajada linnast kuni ristmikuni kergliiklustee. Projekti eesmärk oli võimaldada jalakäijatele ohutumat teeületamist, korrastada sõidukite peatumist ja parkimist maantee ääres ning muuta liikluskorraldus sõidukitele loogilisemaks ja ohutumaks.

Põhiteel teostati tasandus- ja süva-freesimine, kaevati välja parklate ja laienduste alused. Ehitati muldkeha, drenkiht ja killustikalused. Ehitati ohutussaad, paigaldati äärekivid ja kivisillutis.



Mannare–Aluste teelõigu rekonstrueerimine

Asukoht: riigitee nr 5,
Pärnu–Rakvere–Sõmeru km 28,2–35,8
Projekteerija: AB Panevėžio keliai
Töövõtja: AS TREV-2 Grupp
Järelevalve: AS Taalri Varahaldus
Kogumaksumus: 2 miljonit eurot

Projekti eesmärk oli parandada liiklusohutuse taset. Paigaldati uued liikluskorraldusvahendid ning rajati uus asfaltbetoonkate, et tõsta sõidumugavusi ja pikendada tee eluiga. Projekti tulemusena tagati katendile nõuetekohane laiusgabariit.

Projekti kaasrahastajaks oli Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfond.



Aluvere viadukti ehitus

Asukoht: riigitee nr 1 (E20),
Tallinna–Narva lõik km 98,18–100,56
Projekteerija: Reaalprojekt OÜ
Töövõtja: AS Baumost
Järelevalve: AS Taalri Varahaldus
Eeldatav kogumaksumus: 1,1 miljonit eurot, sh viadukti maksumus 0,6 miljonit eurot

Teelõigu kate oli 15 aastat vana ning vajas uut kulumiskihti. Viadukti gabariit ei vastanud kaasaja nõuetele ning vajas laiendamist.

Teelõigule teostati tasandusfreemine ning paigaldati uus ülemine asfaltkate. Viaduktil vahetati olemasolevad betoonjalad terastalade vastu ning laiendati pealisehitust ja paigaldati nõuetekohased piirded. Remondieelselt oli viadukti sõidutee laius piirete vahel 8,5 m ning ümberehitatud viaduktil 10 m.



Jõhvi–Ahtme–Puru tee- lõigu rekonstrueerimine

Asukoht: Riigitee nr 3 (E264),
Jõhvi–Tartu–Valga km 3,57–8,25
Projekteerija: Ramboll Eesti AS (täna Skepast & Puhkim AS)
Töövõtja: Lemminkäinen Eesti AS
Järelevalve: AS Taalri Varahaldus
Kogumaksumus: 2,3 miljoni eurot

Projekti eesmärk oli viia teelõigul asuvad ristmikud liidlussagedusega vastavusse ning tõsta amortiseerunud teekatte sõidumugavust ja liiklusohutust. Objekti alguspunktiks oli Mikro sild Jõhvi linna piiril, mis ehitati ümber truubiks. Edasisel lõigul kuni Tammiku ristmikuni teostati asfaltkatte tasandusfreemine ja rajati uus kahekihtiline asfaltkate. Viimases lõigus rajati olemasolevale muldkehale uus kompleksstabiliseeritud alus ning kahekihtiline asfaltkate.

Tammiku–Ahtme ristmikule rajati jalgte, mis ühendab olemasolevaid jalgteid, bussipeatusi ja Ahtme linnaossa rajatavat uut jalgteed.

Projekti kaasrahastajaks oli Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfond.

IDA REGION



Lante–Tõrremäe taastusremont ja liiklusohutlike kohtade ümberehitus

Asukoht: riigitee nr 5, Pärnu–Rakvere–Sõmeru km 161,46–170,74

Projekteerija: AS TREV-2 Grupp

Töövõtja: AS TREV-2 Grupp

Järelevalve: OÜ Esprii

Kogumaksumus: 1,6 miljonit eurot

Projekti eesmärk oli paigaldada 29 aastat vanale teelõigule uus kulumiskiht ning parendada jalgteedega Hulja alevikustisest ohutust. Maanteelõigul teostati katte tasandusfreesimine ja asfaltteerimistööd. Hulja alevikku ehitati äärekividega kõnniteed, ehitati ümber ristmikke, rajati asula keskele ohutusaarega ülekäigurada ning asulasse sissesõitudele kiiruse alandamiskilbid. Lisaks valgustati asulasisene lõik ning laiendati kõiki maanteelõigule jäänud bussipeatuseid.



Mustvee ümbersõidu rekonstrueerimine

Asukoht: riigitee nr 3 (E264), Jõhvi–Tartu–Valga km 67,1–75

Projekteerija: AB Panevežio keliai

Töövõtja: Nordecon AS

Järelevalve: Toomtsentrum OÜ

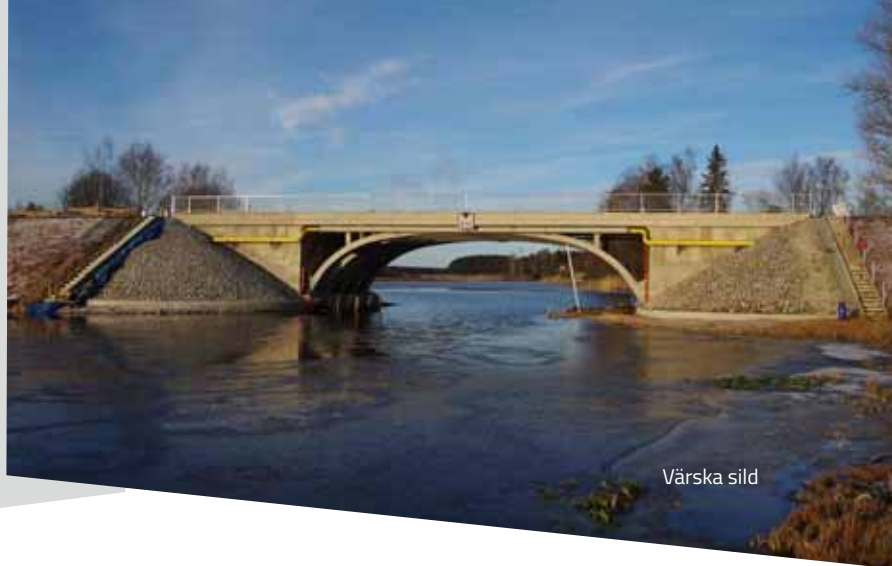
Eeldatav kogumaksumus:
2,6 miljonit eurot

Töö eesmärk oli viia teelõigul asuvad ristmikud liiklussagedusega vastavusse ning tõsta amortiseerunud teekatte sõidumugavust ja liiklusohutust. Põhiteele ehitati kahekihiline asfaltbetoonkate kompleksstabiliseeritud alusel. Parandati katte taset ja pikiprofiili, ehitati ümber Mustvee ristmik, rajati parkla raskeveokitele ning rajati uusi ja puhastati olemasolevaid külgkraave veterežimide parendamiseks.

Projekti kaasrahastajaks oli Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfond.



Ehitusvaldkonna parimad



Värska sild

Maanteeamet tunnustab 2016. aasta ehitusvaldkonna parimaid

Aasta parim ehitusobjekt – tee nr 57

Mudiste–Suure-Jaani–Vändra km 39,7–42,7 ehitus

Ehitaja: **Tref Nord AS**

Omaniku järelevalve: **Taalri Varahaldus AS**

Projekteerija: **Teedeprojekt OÜ**

Tellija esindaja: **Gregor Reimets, Maanteeameti lääne regioon**

Projekti eesmärk oli liiklusohutuse taseme ja sõidumugavuse tõstmine. Tööde käigus rekonstrueeriti olemasolevat maanteed 3 km ulatuses. Olemasolev Mõisa sild lammutati ja asemele ehitati uus kaheavaline teraskaartest sild ning korrastati olemasolevat jalakäijate silda.

Projekti raames ehitati välja ja uuendati olemasolevaid jalg- ja jalgrattateid, paigaldati uued liikluskorraldusvahendid, valgustid ning sadevete äravoolu süsteemid. Objekti realiseerimise muutis keeruliseks asjaolu, et tegemist oli asulasisesega ehitusega, mida töövõtjal tuli teostada liikluse keskel.

Ehitushange tehti koos Vändra alevivalitsusega ühishankena, kus alevivalitsus tellis bussijaama korrastamise ja jalgteede osalise ehituse. Koostöö kohaliku omavalitsusega algas juba projekteerimise etapis. Alevivalitsus tellis jalg- ja jalgrattateede valgustuse ehituse eraldi hankega. Seega tuli osapoolte vahel leida sobiv ajagraafik, et üksteist ei segataks ja kõik tööd saaksid tähtaegselt valmis. Töövõtja teostas kõik tööd kvaliteetselt ja tähtaegselt. Ehitusperiood kestis 6 kuud ja töö maksumuseks kujunes 1,4 miljonit eurot.

Aasta parim teeprojekterija – Roadplan OÜ
Teostatud tööd olid kvaliteetsed.

Aasta parim sillaprojekterija – Stricto Project OÜ

Projektid teostati väga hea kvaliteediga.

Aasta parim sillaehitusobjekt – Värska silla ehitus

Eelprojekt: **Ehituse Tarkvara ja Inseneribüroo**

Põhiprojekti koostaja ja ehitaja: **OÜ Tilts Eesti Filiaal**

Omanikujärelevalve: **Esprii OÜ**

Tellija esindaja: **Tasu Prangli ja Priit Veeroja,**

Maanteeameti lõuna regioon

Värska sild asub riigimaantee nr 45 Tartu–Räpina–Värska 85,3. kilomeetril. Värska silla projekteerimise ja ehituse töövõtulepingu sõlmis Maanteeamet firmaga OÜ Tilts Eesti Filiaal 9. jaanuaril 2016. Lepingukohaselt oli töö teostamise tähtaeg 11 kuud ning töövõtja teostas tööd tähtajaks.

Värska kaarsild toetub viiele kaarele, mis koosnevad monteeritavatest elementidest. Kuna sild on projekteeritud jäiga raamkonstruktsiooniga, puuduvad sillal deformatsioonivuugid. Kaldasambad toetuvad vaivundamendile, kummalgi sambal on 36 vaia pikkusega 12 m. Silla üldlaius on 12 m, sõidutee gabariit 8 m, sõiduraja laius 3 m, kõnnitee laius 3 m ja silla üldpikkus koos tiibadega 38,2 m. Silla Värska-poolse osa all asub kallasrada, mille konstruktsioon tagab laevaliikluse kõrgusgabariidiga 4,1 m. Monteeritavate kaartega Värska kaarsild on esimene taoline Eestis ning planeeriti ja projekteeriti spetsiaalselt Värska jaoks. Töö maksumuseks kujunes 0,7 miljonit eurot.

Aasta parim asfaltkatete paigaldaja – Teede REV-2 AS

Suured asfaltbetooni tööde mahud, head finantsarvestuse tulemused ja oluline tulemuste parandamine võrreldes 2015. aastaga.

Aasta parim pindaja – Üle OÜ

Teist aastat järjest parim pindaja, kellel õnnestub kõik, mis ette võetakse.

Parim omaniku järelevalve – Toivo Jürgenson

Põhimõtte- ja järjekindel tellija huve esindav pikaajaliste kogemustega järelevalve esindaja.



Keskkonna- meetmed

Müratõkkeseinte ehitus

2016. aastal rajati Maanteeameti hangetega seitse müratõkkeseina kogupikkusega 1932 meetrit. Müratõkkeseinad ehitati Tallinna–Pärnu–Ikla, Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa, Jõhvi–Tartu–Valga, Tännassilma–Laagri ning Tallinna–Rannamõisa–Kloogaranna maantee äärde. Müraleevendavate meetmete ehituse investeeringute maht oli 2016. aastal ühtekokku 0,9 miljonit eurot.

Tännassilma–Laagri teele rajati kaks 3,5 meetri kõrgust ja 115 meetri pikkust alumiiniumist paneelidega müraseina. Müratõkkeseina leevendati Koru tn 8 korterelamuni levivat teeliikluse müra. Müratõkkeseina ehitamiseks kasutati alumiiniumist akustilisi paneele Poola firmalt World Acoustic Group S.A. Leevendusmeetmed projekteeris ja ehitas TREV-2 AS. Maksumuseks kujunes 54 255 eurot.

"Müra vähendamise tegevuskava 2014–2018" alusel rajatud müratõkkeseinad

2016. aastal jätkati välisõhu strateegilise mürakaardi (2012) tulemuste alusel koostatud „Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava maanteelõikudes, mida kasu-

tab üle kolme miljoni sõiduki aastas 2014–2018" realiseerimist. Tegevuse vahendid on määratud aastate 2016–2020 riigimaantee teehoiukavas.

Realiseerimiseks valiti 14 elamu kaitseks objektid Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa maantee, Tallinna–Pärnu–Ikla, Jõhvi–Tartu–Valga ja Tallinn–Rannamõisa–Kloogaranna maantee ääres. Nii Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa, Tallinna–Pärnu–Ikla kui ka Jõhvi–Tartu–Valga maantee ääres on veel tegevuskava prioriteetide tabelis sisalduvaid parandamist vajavaid müraolukordi, mille investeeringutega jätkatakse 2017. aastal.

Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa lõigul km 15,8–16,8 rajati vallil asetsev puidust 4 meetri kõrgune ja 1008 meetri pikkune mürasein. Müratõkkeseina leevendati nelja elamuni levivat teeliikluse müra. Lisaks paranes müratõkkesein kaugemal asuva kaheksa elamuni leviv välisõhukvaliteet. Leevendusmeetmed projekteeris Road Engineering OÜ ja ehitas Roadservice OÜ. Maksumuseks kujunes 381 716 eurot.



Jõhvi–Tartu–Valga maanteel suunaga Tartu linnast Valga poole rajati kaks müraseina kõrgusega 3,5–4 meetrit. Müratõkkega leevendati ühe korterelamu ja kolme elamuni levivat teeliikluse müra. Müraseina ehitamiseks kasutati alumiiniumist akustilisi paneele Poola firmalt World Acoustic Group S.A. Leevendusmeetmed projekteeris Roadplan OÜ ja ehitas Kiirwarren OÜ. Maksumuseks kujunes 240 718 eurot.

Lisaks ehitati lisaobjektidena Tallinna–Pärnu–Ikla ja Tallinna–Rannamõisa–Kloogaranna maanteele kolm müratõket kõrgusega 2,75–4,5 meetrit, mis leevendavad kokku kuue elamuni levivaid müratasemeid. Tallinna–Pärnu–Ikla maantee äärsetes müratõketes on kasutatud World Acoustic Group S.A. akustilisi paneele ning Tallinna–Rannamõisa–Kloogaranna maantee äärsetes müratõketes on kasutatud puidust akustilisi paneele.

Leevendusmeetmed projekteeris Roadplan OÜ ja ehitas Kiirwarren OÜ. Maksumuseks kujunes 217 318 eurot.

Maanteeamet on aastatel 1998–2016 rajanud Eesti riigiteedele kokku 96 müratõket kogupikkusega 25 720 meetrit.

Ulukitara Patika külas Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa maantee lõigul 15,8–16,8

Lisaks 1008 meetri pikkusele müratõkkele Patika külas rajati 2016. aastal sinna ka ulukitara, mis vähendab loomade pääsu teele asukohas, kus teisel pool teed on 4 meetri kõrgune müratõke. Loomatara on samuti 1000 meetri pikkune ning selle maksumuseks kujunes 52 891 eurot.

Omaniku- järel- valve uutel alustel



2016. aastal viis Maanteeamet läbi omanikujärelevalve praktika muutmise pilootprojekti, et vähendada tegeliku töömahu arvestamisega seotud ebamäärasust ning saada objektidele juurde järelevalve insenere.

Seni hangiti ehitus- ja remondiobjektidele järelevalve teenust nn kogusumma hinnaga. Hinna saamiseks oli ette antud eeldatav ehitusperiood, mis tulenes otseselt töö aluseks olevast ehitustöö lepingust. Seejuures ei sõltunud saadav tasu sellest, kui palju oli järelevalve inseneridel kogu etteantud perioodi jooksul objektil tegelikult tööd või kui suurt meeskonda tuli objektil hallata.

Maanteeamet jõudis seisukohale, et omanikujärelevalve vajaks tunnipõhist tasustamist. Pilootprojekti raames sõlmiti neljas regioonis üks tunnipõhise omanikujärelevalve leping, mida katsetati eri objektidel – nii maantee rekonstrueerimisel, taastusremondil, sillaehitusel kui ka katte ehitusel kruusateele.

Lepingupartneritele kehtestati nõue fikseerida objektitööd GPS-positsioneerimisega, mille eesmärk oli vähendada tegeliku töömahu arvestamisega seotud ebamäärasust. Uue ajapõhise tasuga lepingu puhul makstakse põhjendatud juhtudel kõigi objektil vajalike inseneride eest tunnitasu. See peaks omakorda täitma eesmärgi saada objektile insenere juurde.

Ajapõhise tasustamise kasutuselevõtt peaks looma olukorra, kus tellijal on võimalik tasustada järelevalve poolt tehtud tööde välisel ajal liikluskorralduse kontrolli ning ehitusperioodi ootamatu piknemise tagajärjel tekkinud täiendavat tööd. Varasemalt tekkis probleem alapakkujatega, kes planeerisid objektile vaid ühe järelevalvet teostava inseneri, mistõttu kannatas töö kvaliteet.

Tellija jaoks oli kõige suurem väljakutse eeldatavate tundide arvutamine riigihanke tingimuste kokkupanemisel, kuna see on otseselt ehitajast sõltuv. Pilootlepingute suurimaks kitsaskohaks sai tundide osaline mitteväljamaksmine, kuna ehitaja teostas töö kiiremini kui tellija oskas hanke-eelselt arvata. Omanikujärelevalve seiskohalt on tegemist tõsise probleemiga töötajate palkade arvestamisel.

Tellija jaoks tulid pilootprojekti eelised esile kohe tööde teostamise alguses. Kõikide nõutud tööde ajal oli objektil tagatud insener ning olulistel etappidel toodi objektile täiendav insener. Nädalavahetustel ning jaanipühade ajal kontrolliti igapäevaselt ehitusaegset liikluskorraldust. Samuti oli tellijal hea ülevaade, kas insener on objektil või mitte.

Peale objektide valmimist teostas Maanteeamet hindade analüüsi. Võrreldes vana lepinguga omanikujärelevalve teenuse hind küll tõusis, kuid samavõrra kasvas teenuse kvaliteet ja väärtus.

Kokkuvõtvalt jõuti arusaamale, et pilootprojekt õnnestus ning alates 2017. aastast sõlmitakse kõik omanikujärelevalve lepingud tunnipõhise tasustamisega. Leping on tänu ajapõhisele tasustamisele läbipaistev, kuna tööaeg, mida tasustatakse, on selgelt mõõdetav.

Teedealased uuringud

2016. aastal lõppesid mitmed pikaajalised ja mahukad teedealased uuringud, allpool tutvustame mõnda neist lähemalt.

OSAMAT

Eesti Energia eestvedamisel ning Maanteeameti ja teiste projektipartnerite kaasosalusel valmis mahukate katsetustega projekt OSAMAT. Keskkonnavalade uurimistöö eesmärgiks oli näidata, et ladustatud ja värskest tekkinud põlevkivituhka on võimalik muuta väärtuslikuks tsiviil-ehituse sekundaarmaterjaliks. Põlevkivi tõhusam realiseerimine ja kõrvalproduktide maksimaalne ära kasutamine vähendab mõju keskkonnale, tuues ühtlasi majanduslikku kasu. Tööstuslike kõrvalproduktide muutmise väärtuslikeks ja keskkonnasõbralikeks toodeteks on hetkel kõrgendatud tähelepanu all olev teematika nii Euroopa Liidus kui mujal maailmas. Projekti raames projekteeriti põhimaantee nr 2 Võõbu–Mäo lõigule mass-stabiliseerimise tehnoloogia lõigud sügavama soo-osa ületamiseks.

E263 Tallinna–Tartu–Luhamaa km 67–68 Kose–Võõbu katselõik

Kuna Kose–Mäo vahel jääb trassi alla umbes miljon kuupmeetrit turvast, kaalus Maanteeamet projekti raames kõiki tänapäevaseid lahendusi väga põhjalikult, otsimaks nii keskkonnavalaspektist lähtuvalt kui ka majanduslikult kõige säästlikumat lahendust, mis püsiks pikaajaliselt ega hakkaks 120-kilomeetrise tunni kiirusega lainetama. Võõbu katsealale Järvamaal ehitati kuus 30-meetrist katselõiku, mis kaeti erinevate teemulletega: massi vahetus, ühe- ja kahekihiline geotekstiil, geokärg, kergkruus- ja vahtpolüstüreen mulle. Analüüsi lisati veel kolm arvutuslikku lahendusvarianti ja varasemates projektides tehtud mass-stabiliseeringu tulemused. Turbakihi tihendamise kiirendamiseks rakendati katselõikudele täiendavat koormust liiva näol. Kokku käsitleti kümnet geotehnilist lahendust.



Uuringu tulemusena selgus, et turvast on võimalik mitmete meetoditega jätta sõidutee alla nii, et kõik nõuded oleksid täidetud. Põhimaanteedel tuleks eelistada jäigemaid lahendusi, milleks on turba asendamine tätepinnasega ja turba segamine sideainega. Turba stabiliseerimiseks kasutatakse nii tsementi kui põlevkivituhka, et langetada kalli tehnoloogia kogumaksumust keskkonnasäästliku sideaine lisamisega. Jäigemad lahendused vähendavad oluliselt hili-semaid kasutaja- ja hooldekulusid.

Euroopas ei ole varasemalt nii mahukaid optimeerimise uuringuid rabaaladel läbi viidud. Saadud teadustöö tulemusi on võimalik kasutada näiteks Rail Baltica rajamisel, kus on vaja projekteerida sõid ületavat trassi Pärnu lähisel. Lisaks saab katsetuste infot kasutada kõigi tulevaste teelõikude õgvendustel soodes ning sildade pealesõitude rajamisel pehmete aluspinnaste korral.

Teadus- ja arendustöö teostas Skepast & Puhkim AS koos Tallinna Tehnikaülikooli Teedeinstituudi ja Ramboll Finland Oy-ga.

Haardeteguri ja makrotekstuuri mõõtmised koos ajas muutumise analüüsiga

Teekatte makrotekstuur on üks paljudest teguritest, mis mõjutab teekatte ja sõiduki rehvi vahelist vastasmõju. Nii Eestis kui mujal maailmas teostatud uuringud on leidnud seoseid teekatte makrotekstuuri ja haardeteguri vahel. Tulenevalt asjaolust, et võrreldes maantee-kiirustel teostatava teekatte makrotekstuuri (MPD) mõõtmisega on teekatte haardeteguri mõõtmine kulukam ja aeganõudvam, oleks optimaalsem leida madala haardeteguriga teelõike makrotekstuuri mõõtmisandmete kaudu. Makrotekstuuri ja haardeteguri vaheliste seoste leidmiseks ja täpsustamiseks teostati 2016. aastal Eesti riigimaanteedel paralleelselt MPD ja haardeteguri mõõtmised kokku üle 200 km ulatuses. Mõõtmised teostati suvel ja sügisel erineva asfaltsegu, vanuse ja liikluskoormusega pinnatud ja pindamata teelõikudel.

AS Teede Tehnokeskuse läbiviidud uuringus keskenduti teostatud mõõtmiste analüüsile. Peamiste tulemustena leiti soovituslik haardeteguri mõõtmise aeg, täpsustati tekstuuri piirväärtusi ja tekstuuri ning haardeteguri vahelisi seoseid.

Muldkehades ja drenkihtides kasutatavate mineraalmaterjalide veejuhtivus- ja tugevusomadused seotuna terastikulise koostisega

2013. aastal kiitis Eesti Vabariigi Standardikeskuse tehnilise komitee EVS/TK-31 "Teedeala" heaks rahvusliku katsestandardi EVS 901-20:2013 mulde- ja drenkihi ehituseks kasutatavate materjalide filtratsioonimooduli määramiseks standardse Proctorteimi (EVS-EN 13286-2) maksimaalsel tihedusel. Käesolev uuring algatati aja jooksul ilmnunud probleemide ja küsitavustega standardiseeritud meetodi sobilikkuse kohta drenkihi materjalide hindamisel. Uuringu eesmärk oli selgitada EVS 901-20 katsestandardi alusel leitud materjalide mõõtetulemuste ning objektil ja laboris mõõdetavate suuruste seoseid, täpsemalt geotehniliste tugevusomaduste, külmakerkelisuse ja kapillaartõusu osas. Valminud lõpparuanne käsitleb uuringu teise ja kolmanda etapi tulemusi: tee-ehitus-objektidel nn in-situ meetodil filtratsioonimooduli määramise metoodika rakendatavus ja kandevõime mõõtmine eri seadmetega ning filtratsioonimooduli seosed külmakerkelisuse ja kapillaartõusuga. Esimese vaheetapi aruandes koostati labori etteantud katseandmetele tuginedes sõelkõverapiirid, mille kohaselt oleks võimalik materjali terastikulise koostise põhjal tuletada materjali filtratsioonimoodul määratuna EVS 901-20 meetodiga.

Uuringutega saab tutvuda Maanteeameti kodulehel.



Seadmed, millega mõõdetakse objektidel liiv- ja kruuspinnase kandevõimed

Innovatsiooni edendavad projektid

Alates 2016. aastast on Maanteeameti ehitusvaldkonna suunaks uuenduslike lahenduste leidmine. Osaleti Ettevõtluse Arendamise Sihtasutuse (EAS) korraldatud innovatsiooni edendavate hange toetamise programmis, mis tõi sektorile hea võimaluse kaasa mõelda olulistel teemadel ning kaasata valdkonnaeksperte väljastpoolt.

EASi programmi eesmärk on arendada avaliku sektori valmisolekut ja võimekust hankida innovaatilisi lahendusi ning anda ettevõtetele võimalus töötada riigi toel välja uudseid tooteid ja teenuseid.

Maanteeamet esitas 50% toetuse saamiseks kolm projekti. Positiivne otsus tuli projektile „Optimaalne tee konstruktsiooni meetodika“. Kaks toetuseta jäänud projekti plaanime ellu viia Maanteeameti enda vahenditest.

Projektide eesmärgid ja lühikirjeldus

Optimaalne ehitusprotsess

Projekti eesmärk on optimeerida olemasolev ehitusprotsess läbi loodava infosüsteemi. Uus infosüsteem hakkab ehitusprotsessis olevaid andmeid liigutama digitaalselt, tagades sellega andmete suurema õigsuse ja vähendades oluliselt dokumenteerimisele kuluvat ajakulu. Lisaks annab see parema kontrolli tehtud tööde üle ning muudab olemasoleva protsessi läbipaistvaks.

Optimaalse ehitusprotsessi üheks osaks oli ideekonkurss, kus anti erasektoril võimalus kaasa rääkida, milliseks võiks praeguse ehitusprotsessi muuta. Esitatud ideid kasutas Maanteeamet lõpliku lahenduse loomisel.

Optimaalne tee konstruktsiooni meetodika

Projekti eesmärk on välja töötada uus tehnoloogia, mis võimaldab kasutada tee-ehituse piirkondades olevaid, kuid halvamate omadustega ehitusmaterjale, tagades seejuures nõutud konstruktsiooni parameetrid. Antud projekt annab võimaluse ära kasutada kohaliku ehitusmaterjali potentsiaali ning võimaldab lõppkokkuvõttes väikeettevõtetel turule siseneda ning alandada konstruktsiooni ehitusmaksumust.

Optimaalse tee konstruktsiooni meetodika töötatakse välja mitmes osas. Esimese etapina toimus ideekonkurss, mille raames laekusid ideelahendused kolmelt meeskonnalt, nende hulgast valiti välja kaks paremat tööd. Teises etapis optimeeritakse meeskondade töid ning katsetatakse väljatöötatud meetodikaid ning selle alusel valitakse välja üks võitja. Kolmanda etapina hakkab võitja välja töötama uut katendiarvutuse programmi prototüüpi.

Paigaldatavate asfaltbetoonkatete kvaliteedikontrolli mehhanism

Projekti eesmärk oli töötada välja kaks lahendust, millest esimese lahenduse korral töövõtja ehk asfaltbetoonkatete paigaldaja saab teostada kvaliteedikontrolli juba paigaldamise käigus, maandades sellega hilisemat mahaarvamiste riski ning saavutades kvaliteetsema tulemuse. Teise lahenduse korral saab tellija ehk Maanteeamet teostada paigaldatud asfaltbetoonkatete kontrolli seda lõhkumata (praegune kontroll eeldab puurkehade võtmist katetest), tagades sellega tee parema kvaliteedi ja pikema eluea.

Liiklusohutuse ja ühis- transpordi valdkond



Meelis Telliskivi

Peadirektori asetäitja liiklusohutuse ja ühistranspordi alal

2016. aastal oli liiklusohutuse ja ühistranspordi valdkonna töökorralduse suurimaks muudatuseks liiklusregistri teenuste reform koos eksamikeskuse loomisega ühtlustamaks büroode töökoormust ja eksamineerijate tööd.

Reformieelselt oli teenindusbüroode koormus Eesti eri piirkondades varieeruv, mis tulenes e-teenuste kasutamise kasvust. Kuna enamikke liiklusregistri toiminguid saab tänaseks teha e-teeninduse kaudu, eelistavad ligikaudu pooled klientidest just seda kanalit. Niisamuti on märgata trendi, kus klient valib registritoiminguks pigem suurema keskuse, mistõttu maakonnakeskuste büroode külastajate arv kasvas, kuid väiksemate büroode külastajate arv langes märgatavalt. Need faktid viisid tõdemuseni, et olukorras, kus nõutakse "õhemat" riiki ning karmi kontrolli kulude üle, ei ole võimalik endist viisi jätkata.

Maanteeamet kaasas arutelusse kohalike omavalitsuste esindajaid kuulamaks nende seisukohti reformi osas. Liiklusteenuste reformis nähti mitmeid probleemkohti, mis raskendaksid maakonna toimetulekut. Kuna vastuseis osutus äärmiselt tugevaks, otsustas Maanteeamet väiksema koormusega büroosid mitte sulgeda, vaid vähendada nende lahtioleku aegu. 1. jaanuarist 2017 jätkas tööd 4 bürood 13 esindusega.

Kuigi reform ei toonud märkimisväärset rahalist kokkuhoidu, muudeti tänu tööde ümberjaotamisele väiksemate esinduste töökorraldust efektiivseks, tagati ühtlane töökoormus kõikidele klienditeenindajatele ning tõsteti kliendiinfo telefoniteenuse kvaliteeti.

Eksamikeskus

Eksamineerimissüsteemi valupunktideks olid eelnevalt olnud eksamite kvaliteet, pikad ootejärjekorrad ja korruptsiooni soodustavad tegurid. Nimetatud probleemide ja puudujääkide kõrvaldamiseks asutati eraldi struktuuriüksusena tsentraalne eksamikeskus, et tagada tõhusam ja kvaliteetsem eksamineerimissüsteem ning aidata kaasa ohutuma liikluskultuuri kujundamisele.

Uue eksamikeskuse eesmärk on tõsta eksamite kvaliteeti, tagada eksamitel anonüümsus, vähendada järjekordi ja kahandada korruptsiooniohtu. Eksamikeskus aitab tagada eksamineerija ja eksamineeritava vahelise anonüümsuse, mis on hädavajalik korruptsiooni vastu võitlemisel. Kui varasemalt oli eksami sooritajal võimalik eelnevalt eksamineerija isik teada saada, siis nüüd antud võimalus puudub – kumbki osapool saab enne eksamit teada vaid eksami toimumise aja ja koha.



Seni teostasid eksamineerijad eksamite kõrval ka teisi liiklusregistratoiminguid, piirates seeläbi sõidueksamite vastuvõtmise mahtu. Ootejärjekordade lühendamisele aitab kaasa ka uus üleriigilisest vajadusest lähtuv eksami-graafikute süsteem.

Eksamikeskus järgib põhimõtet, kus keskuses töötavad Maanteeameti spetsialistid, kes on spetsialiseerunud vaid eksamineerimisele. Teisisõnu loob uus töökorraldus võimaluse tegeleda põhjalikumalt eksamineerijate kompetentsi- ja teenindustaseme tõstmisega ning edaspidi lasuvad tulevasi sõidukijuhte liiklusesse vaid valdkonna tipp-tegijad.

Ühistransport

Ühistranspordi valdkonna 2016. aasta märksõnaks oli bussituru avamine, mille ettevalmistused algasid juba 2015. aastal. Uus ühistranspordiseadus ja kaalutluspõhimõtted tekitasid laialdasi diskussioone vedajate ringkonnas. 2016. aastal alustasime uue ühistranspordi infosüsteemi arendamist ja töötasime välja ühistranspordi regionaalsele juhtimisele ülemineku kava.

Liiklusohutus

Liiklusohutuse valdkonna 2016. aasta suurimaks saavutuseks oli liiklusohutuse osakonna koostatud liiklusohutuse programm, mille eesmärk on vaadata üle erinevate ministriumite tasandil tegevused liiklusohutuse parandamiseks. Vabariigi Valitsus võttis programmi vastu veebruaris 2017.

2016. aastal hukkus liiklusõnnetustes 71 inimest. Liiklusõnnetuste ja kannatanute arv on aastatega kasvanud ning inimeste liikluskäitumine ei näita olulist paranemist. Läbiviidud kiirusuuringust selgus, et paraku on kiiruse-ületamine autojuhtide jaoks tavapärane. Niisamuti oli jahmatav fooritulede uuringu tulemus, mis näitas keelava fooritule eiramise trendi kasvu jalakäijate seas. Seevastu saab positiivse trendina välja tuua keelava fooritule ees peatu-miste kasvu autojuhtide seas.

2016. aasta üks suuremaid kordaminekuid oli liiklusõnnetuste põhjuste väljaselgitamise ekspertkomisjoni tegevuse laiendamine üle-eestiliseks alates 1. detsembrist. Ettevalmistused selleks algasid juba 2015. aastal, kui pilootprojektina toimus laienemine ida regiooni. Liiklusõnnetuste komisjonid uurivad õnnetusi, kus on hukkunud ning viis või enam vigastatud. 2017. aastal algab komisjonide reaalne tegevus ning prognoositavalt tuleb aastas uurida ligi 100 rasket liiklusõnnetust.

Ennetustegevus

Maanteeamet pöörab olulist tähelepanu liikluskasvatusalasele ennetustegevusele, nagu näiteks ennetuskampaniate ja ürituste korraldamine. Uudse ettevõtmisena saab välja tuua 2016. aasta sügisel esmakordselt läbi viidud eakatele liiklejatele suunatud väärivate vestlusringide projekt „Peatu ja vaata!“. Esimeses etapis valiti konkursi alusel välja ning koolitati Maanteeameti poolt seitse aktiivset eakat, kes seejärel viisid eakaaslastele läbi liiklusohutuslaseid loeng-vestlusringe Tallinna linnaosas ning Harjumaal. Kahe kuu jooksul korraldati 17 vestlusringi, neis osales kokku 466 eakat.

Liiklus- ohutus



2016. aastal toimus Eestis 1459 inimkannatanuga liiklusõnnetust, milles hukkus 71 ja sai vigastada 1821 inimest. Alates 2012. aastast kasvab inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv keskmiselt 1,6% aastas. Vigastatute arv suurenes võrreldes 2015. aastaga 5%.

Liiklusohutusprogramm 2016–2025¹ seadis eesmärgiks, et aastate 2014–2016 keskmisena ei oleks liikluses hukkunuid rohkem kui 70. Reaalselt hukkus aastate 2014–2016 keskmisena 72 inimest. Positiivsena saab välja tuua asjaolu, et hukkunute arvu kasv oli väiksem kui varasemate aastate andmete alusel prognoosisi.

Tervikpildi saamiseks liiklusohutuses toimuvate muutuste osas hindab Maanteeamet olulisemate liiklusohutust mõjutavate tegurite arenguid. Üheks selliseks teguriks on autopargi läbisõit, mida oleme iga-aastaselt hinnanud liiklusloenduse ja liiklusregistri andmete põhjal. 2016. aastal suurenes Eesti sõidukipargi läbisõit 4%, seega ei ole inimkannatanuga liiklusõnnetuse toimumise risk võrreldes 2015. aastaga suurenenud.

Sarnaselt varasemate aastatega on enamik 2016. aasta liikluses kannatada saanutest² mootorsõidukijuhid ja nende kaasreisijad. Kannatada saanud mootorsõiduki-juhtidest olid 70% sõiduautojuhid ja 20% kahe- ja kolme- ja neljajalgsete mootorsõidukite juhid. Kaasreisijana said liiklejad kannatada kõige sagedamini sõiduautos ja ühistranspordis. Kui sõiduautos kaasreisijate vigastada saamine on aastate jooksul veidi vähenenud (2016. aastal 413, 2013–2015 keskmine 430), siis bussis, trammis ja trollis vigastatud reisijate arv on alates 2012. aastast kahekordistunud. 2016. aasta suurima vigastatute arvuga liiklusõnnetus toimus veebruaris Ida-Virumaal, kui raskeveok põrkas kokku bussiga. Hukkus bussijuht ja said vigastada 20 bussis viibinud sõitjat.

2016. aastal hukkunutest moodustasid enamuse jalakäijad (22) ja sõiduautojuhid (21), sõiduautos olnud kaas- sõitjaid hukkus 16. Positiivse trendina oli 2016. aastal nii hukkunud kui vigastatud jalakäijaga liiklusõnnetusi varasemate aastate keskmisest vähem. Kahjuks ei suudetud 2016. aastal ära hoida laste liiklussurmasid: kokku hukkus liikluses 6 last vanuses kuni 17 eluaastat.

Riigiteedel toimus mullu kokku 570 (39% kõikidest) inimkannatanuga liiklusõnnetust, neis hukkus 50 (70%) ja sai vigastada 773 (42%) inimest. Võrreldes 2013.–2015. aastate keskmisega kasvas riigiteedel toimunud liiklusõnnetuste arv 6% ja seda eelkõige põhimaanteedel sagedamini liiklusõnnetuste tõttu.

Linnades toimus kokku 794 liiklusõnnetust 16 hukku ja 912 vigastatuga, mis moodustab üle poole kõikidest Eestis toimunud liiklusõnnetustest. Ligikaudu kolm neljandikku (75%) asulates juhtunud liiklusõnnetustest toimusid neljas Eesti suuremas linnas, neist suurem osa Tallinnas. Neljas suuremas linnas hukkus 12 inimest ja sai vigastada 772 inimest.

Kui 2015. aastal jõudis Eesti liikluses hukkunute arvult Euroopa Liidu keskmisele tasemele ja Soomega võrdsele positsioonile, siis 2016. aastal on Eesti riigi positsioon halvenenud. Esialgsete andmete põhjal hukkus 2016. aastal Eestis kaks korda rohkem inimesi 1 miljoni elaniku kohta kui Euroopa Liidu ohutumas riigis Rootsis. Seevastu meie lähiriikides Lätis, Leedus ja Soomes liikluses hukkunute arv vähenes. Seejuures lõunanaabritel oli hukkunute arvu vähenemine päris märgatav, kuigi arvestades hukkunute absoluutarvu, kõigub Eesti positsioon suhteliselt suurtes piirides.

Loe lähemalt Maanteeameti ja Politsei- ja Piirivalveameti kokkuvõttest „Liiklusaasta 2016“.

¹ <https://www.mkm.ee/et/tegevused-eesmargid/transport/maanteetransport>

² Kannatanu on liikluses hukkunu või vigastatu.

Liiklusohhtlike kohtade määramine

Maanteeameti üks eesmärke on liiklusõnnetuste arvu vähendamine. Liiklusohutuse parandamiseks selgitatakse esmalt välja kohad teedel, kus on kõige suurem liiklusõnnetuse toimumise tõenäosus ning tuleb ohutuse tagamiseks midagi ette võtta. Liiklusohhtlike kohtade leidmise metoodika on aastatega täiustunud, mis tagab raha õige paigutamise.

Kui varasemalt osutusid valituks kohad, kus toimus rohkem liiklusõnnetusi kui mujal, siis nüüd oleme liikunud prognoosiva metoodika poole. Selle meetodiga leiame kohad, kus liiklusõnnetuse toimumise võimalus on teistest suurem. Lisaks saavad ettepanekuid kohtade ohustamiseks teha liiklejad ja kohalikud omavalitsused. Suurem



osa kohalike omavalitsuste ettepanekutest jõuab Maanteeametini maakondlike liikluskomisjonide kaudu ning nendega arvestatakse. Hetkel on pooled ümberehitatavatest kohtadest leitud arvutusliku metoodika alusel ning pooled on laekunud ettepanekutena.

Mõned aastad tagasi pidasime liiklusohhtlikuks kohaks paika, kus oli toimunud vähemalt kolm liiklusõnnetust, mille tagajärjel keegi hukkus või sai vigastada. Täna on selliseid liiklusohhtlike paiku jäänud väheks. Muutisime lähenemist ning püüame nüüd pigem ennetada raskeid liiklusõnnetusi kui reageerida neile peale toimumist. Antud metoodikat on kasutatud alates 2014. aastast. Arvesse võetakse viimase viie aasta jooksul registreeritud surma või inimvigastusega lõppenud liiklusõnnetused, liiklussagedus, kiiruspiirang, teeliik ja ümbritsev liikluskeskkond. Metoodika analüüsib sellel teelõigul toimunud õnnetusi ja võrdleb tulemusi sarnaste teelõikudega mujal, mitte ei võrdle omavahel neljarajalisi teid kruusateedega või asulasisestest teedega.



Märgid varjavad autojuhi nähtavust, mistõttu tuleb need ümber paigutada



Aeglustusrajal sõitvad suured sõidukid varjavad peateele sõitvate autojuhtide vaatevälja



Liiklusohhtlike kohtade analüüsimiseks jaotatakse teede- võrk homogeenseteks teelõikudeks ja ristmikeks, et võrrelda omadustelt sarnaseid teelõike ja ristmikke. Pärast lõikudeks jaotamist selgitatakse välja igal lõigul toimunud liiklusõnnetused ning tehakse ohutustaseme arvutus. Arvutused tehakse kõigile riigimaanteedele ning tulemuseks saadakse pingerida kõikidest lõikudest ja ristmikkest, mis on järjestatud võimalike toimuvate liiklusõnnetuste arvu järgi. Selle pingerea alusel määratakse prioriteetsed teelõigud ja ristmikud vastavalt finantsilistele võimalustele ning valitakse välja kindel arv objekte, mis on liiklusõnnetuste arvu poolest kõige ohtlikumad. Neid teelõike ja ristmikke analüüsitakse põhjalikult. Välja jäetakse kohad, kus on viimase viie aasta jooksul liiklusohutust parandatud või ümberehitus on plaanis lähiaastatel.

Analüüsi teeb ekspertrühm, kuhu kuuluvad Maanteeameti liiklusohutuse, liikluskorralduse ja ehitusvaldkonna spetsialistid. Üheskoos analüüsitakse lõigul või ristmikul esinevaid liiklusohutuse probleeme ja võimalikke ohte, mis võivad liiklusõnnetuse põhjustada või raskendada toimunud liiklusõnnetuse tagajärgi. Näiteks vaadeldakse lubatud kiirust, tee plaani ja profiili, ristmike lahendusi, kergliiklejate paiknemist teel jne. Seeläbi otsitakse parimaid meetmeid ja lahendusi ohutuse parandamiseks, arvestades liikluse mahtu ja koosseisu ning meetme asjakohasust ärahoidmaks võimalikku liiklusõnnetust või toimuva liiklusõnnetuse puhul raskeid tagajärgi. Samuti vaadatakse ja hinnatakse situatsiooni tegelikkuses.

Kohapealsele inspekteerimisele järgneb parandusmeetmete valik: kas ohutust aitab tõsta vaid liiklusmärkide ja teemärgistuse parandamine või peab ette võtma suurema ümberehituse. Umbes poolte objektide puhul saab teha lihtsamaid töid, nagu märkide ümberpaigutused, nähtavuse parandamine, teekatte märgistuse korrigeerimine. Metoodikat rakendatakse edasi just neil objektidel, kus teelõigul või ristmikul on ohutuse tõstmiseks vaja teostada ümberehitus. 2016. aastal tegi ekspertrühm ligi 250 liiklusohhtliku koha osas lahendusettepaneku kesk-konna muutmiseks, ehitamisega alustatakse 2018. aastal.

Kui meetmed on leitud, arvutatakse välja meetme maksumus ja eeldatav summa, mis saadakse aastate jooksul tagasi õnnetuste tagajärgede vähendamise arvelt. Seega arvutame, kuidas muutub liiklusõnnetustest tekkiv kahju, kui liikluskeskkonda muuta. Kõrgema kulutasuvuse alusel pannakse kokku pingerida objektidest, millest esimesena võetakse töösse suurema tasuvusega objektid. 2016. aastal muudeti ohutuks 84 teelõiku, ristmikku ja muud liiklusohhtlikku kohta 7,3 miljoni euro ulatuses. Samuti paigaldati piirdeid ja tehti muid liiklusohutust tõstvaid töid 3,1 miljoni euro ulatuses. 2017. aastal on kavas muuta ohutuks kokku 78 liiklusohhtlikku kohta kogumaksumusega 9 miljonit eurot.

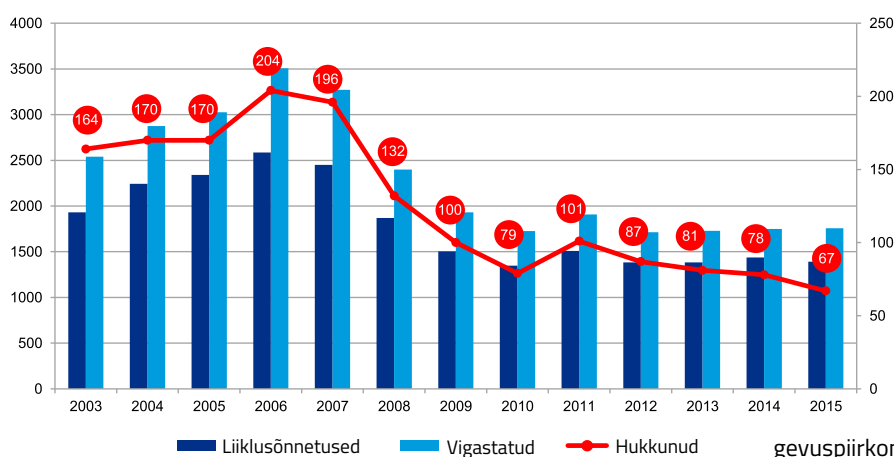
Liiklusohutusprogramm 2003–2015

Eesti esimese rahvusliku liiklusohutusprogrammi 2003–2015 (RLOP) strateegiline eesmärk oli vähendada 2015. aastaks liiklussurmade arvu nii, et liikluses ei hukkuks kolme aasta keskmisena enam kui 75 inimest aastas ja liiklusõnnetustes vigastatute arv ei ületaks 1500 inimest aastas.

Programmiga saavutati hukkunute arvu kahandamise eesmärk – aastatel 2013–2015 oli hukkunute arv keskmiselt 75,3 inimest aastas. Vigastatute arvu ei õnnestunud vähendada, see jäi plaanitud oluliselt suuremaks: perioodi jooksul sai liiklusõnnetuses viga keskmiselt 1746 inimest aastas.

Programm nägi ette 255 tegevust liiklusohutuse tõstmiseks, neist ligi pooled täideti täies mahus. 17% tegevustest jäid rakendamata, lükati edasi või neist loobuti. Programmi jooksul viidi kõige rohkem ellu liiklejale suunatud tegevusi: liiklusohutusalase haridus- ja koolitussüsteemi efektiivsuse parandamine, liiklejate liiklusteadmiste tõstmine, ohutute liiklusharjumuste ning käitumisnormide ja hoiakute kujundamine. Liikluskeskkonna ohutumaks muutmine oli RLOP-i seisukohast pigem juhuslik ja ebasüsteemne.

Liiklusõnnetused ja neis vigastatud



Liiklusõnnetuste jaotus liikide lõikes on jäänud aastatel 2003–2015 samaks. Kolm liiklusõnnetuse põhiliiki olid liikuvate sõidukite omavahelised kokkupõrked (sh kokkupõrked jalgratturiga), otsasõidud jalakäijale ja ühesõidukiõnnetused. Olulisemad liiklusohutust mõjutavad faktorid olid autostumine, autopargi uuendamine ja liiklussageduse kasv.

2015. aastat iseloomustas positiivse muutusena liikluses kannatada saanud sõiduautojuhtide ja nende kaassõitjate arvu vähenemine, mis tulenes peamiselt sõiduki kokkupõrgete vähenemisest riigi põhimaanteedel. Samuti vähenes 2015. aastal talvistes ja rasketes ilmaoludes toimunud liiklusõnnetuste arv.

Olulisemad rakendunud tegevused on järgmised:

- 1) Liiklusohutuse haldamissüsteemi korrastamine.
- 2) Teavituskampaaniad ja liiklusjärelvalve kiiruse, turvavarustuse ja alkoholi teemadel.
- 3) Liiklusseaduse ja selle uue tervikteksti väljatöötamine, millega sätestati seni liikluseeskirjas kehtinud liiklejatele suunatud keelud ja kohustused.
- 4) Liiklusõnnetuste uurimiskomisjoni (LÕUK) loomine, selle tegevuse tagamine ja tegevuspiirkonna laiendamine. LÕUK-i eesmärk on raskete tagajärgedega lõppenud liiklusõnnetuste põhjuste väljaselgitamine, nende üldistamine ja liiklusohutuse tagamiseks ettepanekute esitamine.
- 5) Liiklusohutusalase temaatika kajastamine läbiva teemana koolieelse lasteasutuse riiklikus õppekavas ning põhikooli ja gümnaasiumi riiklikus õppekavas. Lastel liikluskasvatuse osas on loodud kõik eeldused üldiste liiklusohutusalaste teadmiste omandamiseks ja jalgrattaga ohutu liiklemise põhitõdede kinnitamiseks.
- 6) Automaatse statsionaarse kiirusemõõte süsteemi rakendamine ohtlikel teelõikudel.
- 7) Liiklusohutuse kohtade ohutustamine riigiteedel.

Liiklusohutuse võtmetegevus järgneval perioodil on eelkõige seni puudulikult rakendatud meetmete toimivuse parandamine eri osapoolte heas koostöös.

Liiklusohutusprogramm 2016–2025

Vabariigi Valitsus kinnitas 17. veebruaril 2017 uue liiklusohutusprogrammi, mille lõppeesmärgiks on säästa aastatel 2016–2025 vähemalt 254 inimest ja vältida raskete vigastuste teket vähemalt 950 inimesele.

Liiklusohutusprogramm 2016–2025 läheneb liiklusohutuse tagamisele terviklikult ning selle eesmärk on liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine selliselt, et aastate 2023–2025 keskmisena ei hukkuks liikluses üle 40 inimese ja raskesti vigastatute arv ei ületaks aastate 2023–2025 keskmise väärtustena 330 inimest aastas.

Kui kõik meetmete tegevused kogu mahus täidetakse, võimaldaks see programmi kestuse jooksul säästa vähemalt 250 inimest ja vältida raskete vigastuste teket 950 inimesele. Liiklusohutuse suurendamiseks ja inimkannatuste vähendamiseks keskendutakse uues programmis kolmele peamisele liiklusohutust mõjutavale valdkonnale: vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja, ohutu liikluskeskkond ning ohutu sõiduk. Prognoositav liiklussurmade ja raskete vigastuste ärahoidmine võimaldab vähendada riigile tekkivat sotsiaalmajanduslikku kahju enam kui 521 miljonit euro ulatuses.

Liiklusohutusprogrammiga määratakse järgneva kümnendi liiklusohutuse põhimõtted, millest riigi liiklusohutuse kujundamisel lähtutakse. Ühegi inimese hukkumine või raskelt vigastada saamine teeliikluses ei ole aktsepteeritav. Liiklusohutussüsteemi otsuste tegemisel seatakse kõigil otsustustasanditel eesmärgiks maksimaalne liiklusohutuse tagamine. Lähtepunktiks võetakse liiklusohutuse filosoofiline lähenemisviis – nullvisioon. Nullvisioon lähtub eeldusest, et eksimise tõenäosust ei ole võimalik inimesel endal täielikult nullini vähendada, mistõttu tuleb liikluskeskkond kujundada selliseks, mis vähendab inimlike eksimuste võimalusi ja liiklusõnnetustega kaasnevaid kahjusid.



Klassikaliselt on liiklusohutussüsteemi kujundamisel keskendutud liiklusõnnetusteni viinud riskide tuvastamisele ning nende maandamisele. Ainult sellele lähenemisele toetumine ei ole käesoleval ajal enam piisav, kuna tagajärgede reageerimine on olemuselt vastuolus nullvisioonist tuleneva ennetamise põhimõttega. Probleemide ennetamine liiklussüsteemi planeerimise faasis on väiksemate kulude ja suurema efekti saavutamise tõttu oluliselt kuluefektiivsem. Liiklusõnnetuste ennetamiseks on vajalik, et kõik liiklusohutusega seotud tegevused, sh riigi-, kohaliku omavalitsuse ja erateel loodavad liikluslahendused (planeerimine, tee-ehitus, teehoole, liikluskorraldus) vastaksid hetke parimale liiklusohutusalasale praktikale. Rakendatakse eelkõige neid meetodeid ja tegevusi, mille efektiivsus on varasemalt kinnitust leidnud. Edu võti peitub erinevate meetmete komplekskes rakendamises.

Liiklusohutuse eesmärkide saavutamiseks keskendutakse kolmele peamisele liiklusohutust mõjutavale valdkonnale. Valdkond „Vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja“ pühendub kõigi liikluses osalejate ohutust väärtustavate hoiakute ja alalhoidliku liikluskäitumise kujundamisele. Valdkond „Ohutu keskkond“ hõlmab ohutumat ja tõhusamat liikuvust, mis on sotsiaalselt vastuvõetav ja keskkonnasäästlik ning erinevate aastaaegade liikluseripärasid arvestav. Valdkond „Ohutu sõiduk“ näeb ette ohutumate sõidukite kasutamise liikluses.

Liiklusohutusprogrammi eelnõu valmis 2015. aasta lõpus ning elluviimiskava kinnitamiseni jõuti 2017. aasta veebruaris. Olulisem kui poliitiline tahe või valitsuse heakskiit, on igaühe panus maksimaalselt liiklusohutuses kaasa rääkida ja vastutustundlikumalt käituda.

Liiklusohutusprogrammi rahastatakse riigieelarvest ja osaliselt omavalitsusüksuste eelarvetest. Aastateks 2016–2019 planeeritav koguvajadus on 18,52 miljonit eurot. Olemasolevad eelarvelised vahendid moodustavad 11,45 miljonit eurot. Vabariigi Valitsuse juurde on moodustatud liikluskomisjon, kelle ülesandeks on liiklusohutuse strateegiliste eesmärkide ja prioriteetide seadmine ning liiklusohutusprogrammist tulenevate tegevuste koordineerimine. Liiklusohutusprogrammi elluviimist korraldab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.

Liiklejate hoiakute ja käitumise uuringud

Maanteeameti liiklusohutuse osakond on alates 1998. aastast läbi viinud liiklejate hoiakuid ja käitumist ning liikluskäitumise ennetustöö tulemusi väljendavaid küsitlus- ja vaatlusuuringuid.

Üldised hinnangud liiklusreeglite eiramisele

Kõigilt vastajatelt alates 15 eluaastast ja olenemata nende rollist liiklejana uuriti, kui tõsiselt ohuks peavad nad erinevaid liiklusreeglite rikkumisi. Pea 100% vastanutest

pidas suurimaks ohuks auto juhtimist alkoholi mõju all. Autoroolis tekstisõnumite saatmist ja sotsiaalmeedia kasutamist käsitleti pea sama suure ohuna kui punase fooritule alt läbisõitu. Üle 90% vastanute jaoks oli kas väga või pigem ohtlik punase tulega teeületamine ja ilma juhtimisõigusega autojuhtimine. Samas ei pidanud ligi pooled vastanutest kiiruse ületamist vähem kui 15 km/h tõsiselt ohuks. Võrreldes 2015. aastaga on olulise erinevusena kasvanud nende hulk, kes peavad liiklusreeglite rikkumist kas väga või pigem tõsiselt ohuks.

1. Jalakäija ja jalgratturi hoiakud ning käitumine

Jalakäijahelkuri kandmine

2016. aastal läbi viidud küsitlusuuringu andmetel kannab reeglina helkurit 65% täiskasvanutest ning 87% lastest. Kunagi ei kanna helkurit 8% täiskasvanuist. Viimase kuue aasta jooksul on tasapisi vähenenud nende osakaal, kes resoluutselt helkuri kandmisest hoiduvad. Helkurit tajutakse jätkuvalt vajalikuks – enda puhul peab helkuri kandmist väga vajalikuks 74% ning pigem vajalikuks 20% vasta-jaist. Laste puhul näeb helkurit väga vajalikuks 97% elanikest. Enim ohustatud ja seetõttu esmaseks sihtrühmaks on liikluskeskkonna ohtlikkuse tõttu asulavälisel teel pimedal ajal liiklevad jalakäijad. Seda trendi väljendab ka liiklejate hinnang helkuri vajalikkusele ning kandmisele: helkuri reeglina kandmise osakaal maapiirkondade elanike seas ulatub 75%-ni.

Jalakäija sõidutee ületamine keelava fooritulega

Punase fooritule nõudeid eiras 2016. aastal keskmiselt 10% kõigist vaatluses fikseeritud jalakäijatest. Kõige vähem ületasid sõiduteed keelava fooritule põledes lapsed (7,8%), kõige rohkem mehed (12,5%). Naised moodustasid nõude eirajatest keskmiselt 8,6%.

Jalakäijale tee andmine reguleerimata ülekäigurajal

Liiklejate käitumise vaatluse põhjal on reguleerimata ülekäigurajal jalakäijale tee andmine kolmandat aastat järjest halvenenud, eirajate keskmine osakaal moodustas 2016. aastal 36%. Samas ei ole vähenenud nende sõiduki-juhtide osakaal, kes väidetavalt alati ülekäiguraja ees peatuvad, et sõidutee ületamise võimalust ootavale jalakäijale teed anda, moodustades 2016. aastal 78%. Jalakäijatest 11% leiab, et tee andmine on viimase paari aasta jooksul halvenenud. 40% jalakäijate hinnangul tee andmises muutusi ei ole.

Kiivri kandmine jalgrattaga sõites

Kiivri kandmine jalgrattaga sõites on viimaste aastate lõikes jäänud enam-vähem samale tasemele, moodustades 2016. aastal 32% täiskasvanuist ja 88% lastest. Kiivri kandmise reaalsel kasvupotentsiaali väljendab suhtumine selle kandmise vajalikkusse. Kui täiskasvanute puhul peab rattasõidul kiivri olemasolu väga vajalikuks 43% ja pigem vajalikuks 42% vastajatest, siis laste puhul ulatub kiivrit väga vajalikuks pidanute osakaal 93%-ni.

2. Mootorsõidukijuhi ja sõitja hoiakud ning käitumine



Keelava fooritule eiramine mootorsõidukijuhtide poolt

Eesti liikluses on jätkuvalt probleem keelava fooritule nõuete ignoreerimine. Juhid, kellel oli valida, kas läbida ristmik punase tulega või peatuda, eirasid vaatluse andmetel fooritule nõudeid 34%-l juhtudest. Juhid, kellel oli valida, kas läbida ristmik kollase tulega või jääda seisma, eirasid fooritule nõudeid 74%-l juhtudest. Punase fooritule nõudeid eirati kõige rohkem Tallinnas (37% juhtidest). Ka kollase fooritule põledes ristmikule sõitjaid oli kõige enam Tallinnas (78%).

Tähelepanu häirivad tegevused autoroolis

Autoroolis kasutas telefoni 71% sõidukijuhtidest ning 29% seda enda sõnul ei teinud. Käed-vabad seadet kasutas alati või sageli veidi üle kolmandiku ning käeshoitavat telefoni ligikaudu veerand juhtimisel telefoni kasutavatest autojuhtidest. Ligi kolmandik autojuhtidest märkis, et sattus autoroolis telefoni kasutamise tõttu liiklusohtlikku olukorda. Peamised põhjused ohtu sattumisel olid kõnele vastamine, telefoniga rääkimine, numbri valimine ning autost või kotist asjade otsimine.

Suurima lubatud sõidukiiruse ületamine

Põhiteedel järgib kehtivat kiirusepiirangut küsitlusuuringus osalenud autojuhtide sõnul 24% ning väiksematel maanteedel 39% juhtidest. Kiiruse ületamise põhjuseks peeti 2016. aastal sarnaselt eelnevaga kõige sagedamini möödasõidu sooritamist (85% juhtidest). Enam kui pooled sõidukijuhid märkisid kiiruse ületamise põhjusteks teiste liiklejate kiirusest tingitud kiirusvalikut/ühtlases liiklusvoos sõitmist (72%); kogemata kiiruspiirangu ületamist (69%); kuni 10 km/h kiiruse ületamise üldist aktsepteeritavust (64%); lubatud piirkiiruse ületamist soodustavaid sõidutingimusi nagu hea ilm ja teeseisund, hõre liiklus vms (57%); kehtestatud piirangu mittevastavust tegelikele oludele/visuaalsele teekeskonnale (57%) ning kiirustamist kohtumisele (53%).

Turvavöö ja lapse turvavarustuse kasutamine

2016. aastal läbi viidud vaatlusuuringu põhjal fikseeriti turvavöö kasutustasemeks sõidukijuhtidel 98%. Täiskasvanud sõitjatel oli turvavöö kinnitatud sõiduauto esiistmel 97% ja tagaistmel 67%, lapsed olid turvavarustuse abil kinnitatud 97%-l juhtudest. Bussis kinnitab turvavöö reeglina 34% sõitjatest. Sellest, et turvavööga varustatud bussides tuleb see istekohal kinnitada, on teadlik 75% sihtrühmast. Üldistavalt saab väita, et auto esiistmel on turvavöö mittekinnitamise põhjuseks kõige sagedamini asjaolu, et sõidetav vahemaa on lühike. Auto tagaistmel sõitjate või bussireisijate puhul on turvavöö mittekinnitamine kõige sagedamini tingitud unustamisest või harjumuse puudumisest.

Joobeseisundis sõidukijuhtimine ja joobes juhi autos kaasasõitmine

2016. aasta küsitlusuuringu kohaselt oli aasta jooksul mootorsõidukit alkoholi tarvitamult juhtinud 7% sõidukijuhtidest. Ligikaudu kolmandik neist ehk 2,5% oli juhtinud sõidukit alkoholi mõju all enam kui ühel korral. Narkojoobes oli juhtinud sõidukit viimase 12 kuu jooksul 1% sõidukijuhtidest. Pooled neist olid juhtinud sõidukit narkojoobes enam kui ühel korral. Alko- või narkojoobes juhiga sõidukis oli viimase 12 kuu jooksul viibinud 7% Eesti vähemalt 15-aastasest elanikkonnast, sealhulgas 3% neist oli viibinud joobes juhiga sõidukis korduvalt. Alko- või narkojoobes juhist oli valmis politseile teada andma 59% elanikkonnast tingimusteta, 21%-l oli küll põhimõtteline valmisolek teavitamiseks olemas, kuid nad jätaksid selle tegemata juhul, kui tegu oleks enda tuttavaga.

Liiklus- registri teenused



Maanteeameti teenindusbüroosid külastas eelmisel aastal 533 099 klienti. Infotelefonile helistati 136 885 ja maanteeinfo telefonile 25 596 korral. E-kirja teel kontakteeruti ja saadeti materjale 91 578 korral. TarkTee portaali sisestati 3977 liikluspiirangut. Maanteeinfokeskuse infosüsteemi (MIKIS) salvestati 8970 sündmust.

E-teeninduses tehti 162 450 toimingut ehk 50% kõikidest sooritatud toimingutest, mis on kättesaadavad e-kanaalides ja teenindusbüroodes. 48 teenindajal oli soovitusindeks 90% ja kõrgem, ehk igal kolmandal töötajal on väga head teenindustulemused. Eelmisel aastal tellitud testkülastused, -kõned ja -kirjad näitasid, et Maanteeameti teenindustase on endiselt kõrge – koguteeninduse soovitusindeks oli 91%.

Teenindusbürood

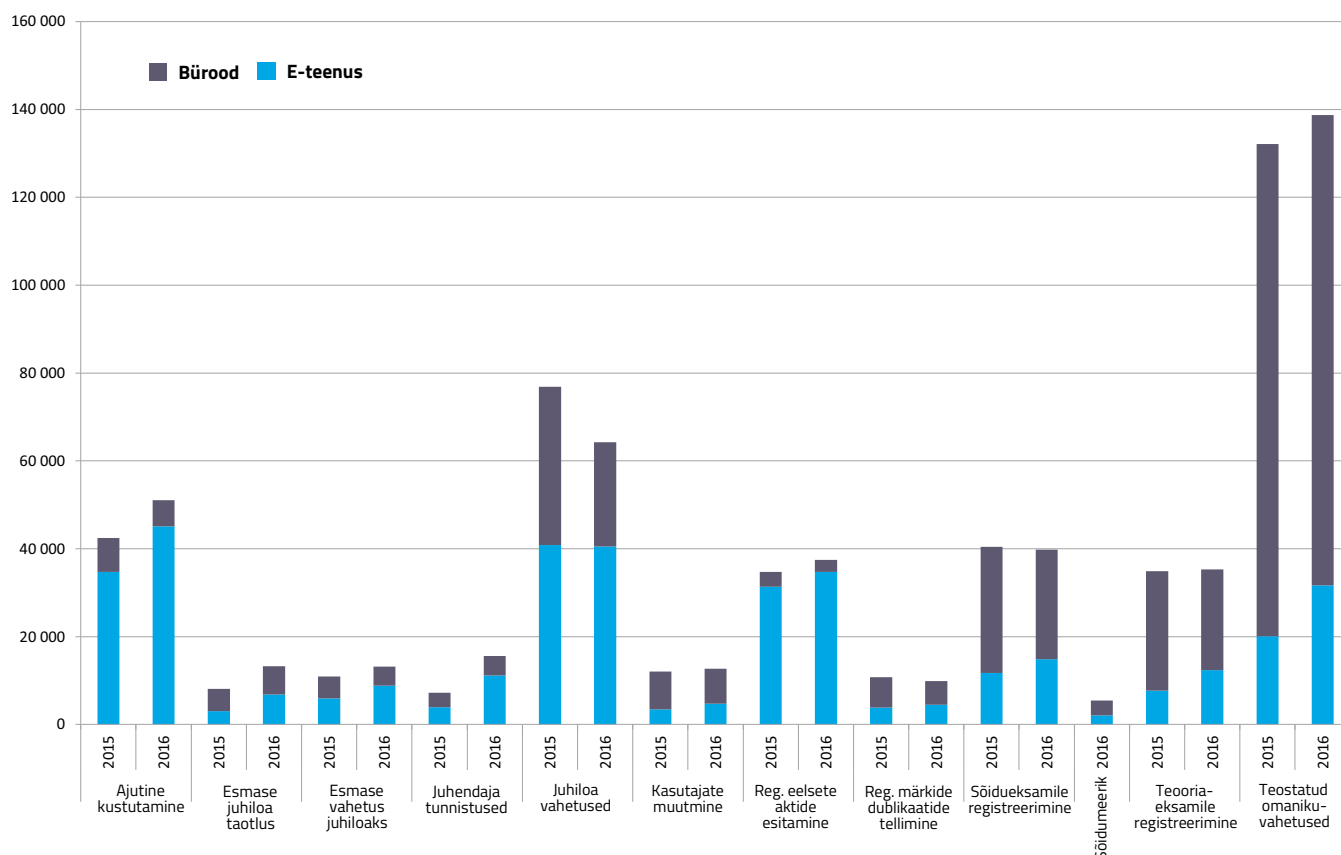
Teenindusbüroode külastatavuse kahe viimase aasta statistika näitab, et büroode koormus on ebaühtlane ning suurte büroode külastavus ja koormus on oluliselt suurem kui väiksematel. Kahel viimasel aastal on väikeste büroode külastatavus olnud langustrendis. 2016. aastal mõjutasid külastatavust e-teeninduse suurenenud kasutamine ning väiksem arv väljavahetamist vajavaid juhilube.

Maanteeametil oli 2016. aastal 17 teenindusbürood, mis restruktureeriti 2017. aasta alguses 4 teenindusbürooks

ja 13 esinduseks. Väiksema koormusega esindused viidi üle osalisele teenindusajale, millega säilitati ameti teenuste kättesaadavus piirkonna elanikele. Ühtlasi tõsteti seega väikeste büroode personali koormust ja tööaja kasutamise efektiivsust. Kolmel päeval nädalas teenindavad kliente Kärkla, Kuressaare, Rapla, Haapsalu, Paide, Põlva, Jõgeva ja Valga esindused.

Teenindusbüroodes pakutavate teenuste soovitusindeks oli 2016. aastal 78%.

E-teenindus



Täna on e-teenindusse viidud kõik olulisemad teenused ning vajalikke toiminguid saab teostada töötaja sekkumata. 2016. aastal eelistasid lausa pooled klientidest teenuse kasutamist e-teeninduses. Lisaks olemasolevatele kättetoimetamiskanalitele (büroo, postkast) lisandus sügisel võimalus tellida registreerimismärgi duplikaat pakiautomaati.

Aasta jooksul tuli e-teeninduses pakutavate teenuste nimekirja juurde:

- autorongi andmete deklareerimine;
- teooriaeksamile registreerumine autokoolis lisakategooria omandanud juhtidel;
- digitaalse sõidumeeriku autojuhi kaardi taotlemine;
- väikelaeva ja jetijuhni tunnistuse taotlemine;
- eritellimisel ja üksikkorras valmistatud registreerimismärgi tellimine;
- esmase juhiloa vahetamisel juhiloa vastu kehtiva karistuse korral teooriaeksamile registreerumine;

- täiendavad võimalused liisingufirmadele volituste andmiseks.

E-teeninduses pakutavate teenuste soovitusindeks oli möödunud aastal 86%.

Maanteeinfokeskus

2016. aastal valmis Maanteeinfokeskuse teeinfo teenuse tegevusanalüüs, kus tehti ettepanek jätkata viie aasta perspektiivis tööd alternatiiviga, kus Maanteeinfokeskuse baasil arendatakse välja üks üle-eestiline liiklusjuhtimiskeskus, mille kaugem tulevik võiks olla ühinemine Häirekeskusega.

Eksamid



	Ilmus kohale	Sooritas	Läbinute %
A	2811	2201	78
B	29 259	13 330	46
C	4525	3073	68
D	564	352	62
T	610	519	85
		Kokku 19 475	Kokku 52

2016. aasta eksamite arv
(koos alamkategooriatega)

**Kokku
37 769**

2016. aasta oli erandlik nii eksamineerimise valdkonna tsentraliseerimise kui büroode reformi osas. Lisaks eksamikeskuse loomisele soovis Maanteeamet reformida eksamite läbiviimist maakondades.

Reformi tutvustamine kätkes rohkeid kohtumisi omavalitsustes ja autokoolides ning pälvis oodatust suuremat vastukaja – nii vastupanu kui mõistmist. Eksamite tsentraliseerimist küll pooldati, kuid eksamite koondamisega tömbekeskustesse avalikkus rahul ei olnud. Kuivõrd taoline radikaalne reform ei näinud hetkel veel teostamisküps, otsustati selle teostamine edasi lükata.

Sarnaselt eelnevate aastatega jätkab üldine sõidueksamitest läbisaamine langustrendi. 2016. aastal läbi viidud 37 769 sõidueksamist sooritas selle 19 745 inimest, mis teeb läbivuse protsendiks 52. Jätkuvalt on tõsiseks probleemiks B-kategooria sõidueksamid, kus eksamil tullaakse piisava ettevalmistuseta ning korduseksamite arv piken-dab eksamijärjekorda. Kõikidest B-kategooria (k.a alam-kategooria) eksamitest saavutas positiivse tulemuse 13 330 juhikandidaati, mis teeb üldiseks läbivuseks 46%.

Korduseksameid sooritati 2016. aastal kokku 18 294, mis on eelmisest aastast 3287 võrra rohkem. Maanteeamet on aastaid soovitanud lisaks kohustuslikele sõidutundidele võtta autokoolist või juhendajaga lisatunde, et parendada oma juhioskuseid. Tihtipeale lisatundide võimalust ei kasutata ning see väljendub ka sõidueksami tulemustes.

Eksamineerimise valdkond vajab lisaks juba käivitunud tsentraliseerimisele ning eksamikeskuse loomisele jätkuvat arendust, mis seaks juhiõppes võrdse vastutuse nii juhi-kandidaadile kui ka autokoolile. Maanteeameti roll on siin toetaja ja suunajana väga oluline. Võtmesõnadeks on tihe suhtlus sõiduõpet pakkuvate koolide ja Maanteeameti vahel, valdkondlike õigusaktide kaasajastamine ja reaalse igapäeva liikluskeskkonnale kohandamine. Lisaks eeltoo-dule on oluline, et eksamineerijad keskenduksid põhjalikult oma põhitööle, mis ühtlasi tõstaks nende professionaal-sust.

Ühis- transpordi korraldamine



Maakonnaliiniveo korraldamisel on Maanteeameti partneriteks maavalitsused ja neljas maakonnas (Harju, Järva, Jõgeva ja Pärnu) moodustatud ühis-transportikeskused, kus vedajatega on sõlmitud avaliku liiniveo lepingud vastavalt riigihangete korrale. 2016. aastal oli kehtivaid lepinguid 53, mis teeb keskmiselt 3,5 lepingut maakonna kohta. Nendest kaheksa lepingut on sõlmitud avalike kaugliinide teenindamiseks.

2016. aastal jõustusid suurema veoteenuse mahuga lepingutest kaks uut lepingut Jõgevamaal ja lõppes hankemenetlus ühe lepingu osas Järvamaal. Uute sõitjate veoteenuse lepingute jaoks on uutes hangetes välja töötatud ühistranspordi hinnaindeksi kasutamise asemel tarbijahinnaindeksi kasutamise põhimõte.

2016. aastal oli maakonnaliinide läbisõidumaht 0,8 miljoni liinikilomeetri ehk 2,2% võrra suurem kui 2015. aastal, moodustades 36,5 miljonit liinikilomeetrit. 2015. aastal tagas riigieelarve toetussumma liiniveo korraldamise 11 kuuks seoses maksete ümberkorraldamisega. Võrreldes 2014. aastaga eraldati 2016. aastal riigieelarvest toetust 0,2 miljoni euro ehk 1% võrra vähem. Põhjuseks oli riigihangete tulemusel vähenenud liinikilomeetri teenindamise hind.

Liinivõrku korraldatakse vastavalt vajadusele pidevalt ümber. Teenindavat mahtu on lisandunud mõne kommertsliini ärajäämise tõttu, kuna vedajad on loobunud teenindamisest laekuva piletitulu vähesuse tõttu. Sõitjate teenindamiseks oli vaja need liinid asendada avalike liinidega. Teenindama asuti avaliku teenindamise lepingu alusel Haapsalu–Rapla–Paide–Tartu ja Kilingi-Nõmme–Pärnu–Tallinn liine.

2016. aastal väljastati 83 riigisese kommerts-kaugbussi-liini liiniluba ja kinnitati 69 sõiduplaani muudatust. Vedajad loobusid ennetähtaegselt 24 liini teenindamisest ja vastavad liiniload tunnistati kehtetuks. Väljastamast keelduti liiniluba ühe taotluse alusel liinidele Tallinn–Pärnu ja Tallinn–Tartu, lähtudes kehtivatest kaalutluspõhimõtetest. Kaalutluspõhimõtete muutmise mitmeid ettepanekuid töötati läbi kaasates vedajate esindajaid.

Kuues maakonnas teostati järelevalvet maavalitsuste korraldatud maakonnaliiniveole, lisaks kontrolliti sõidu-pletite olemasolu kahes maakonnas ning teostati Pärnu-maa Ühistranspordikeskuse tegevuse analüüs, sh tehti ettepanekuid edaspidise töö korraldamiseks.

Ühistranspordiregistri pidamisega seotud tööd sisaldasid peamiselt peatus.ee jooksvate andmemuudatuste kirjeldamist. Peatus.ee lehele tegid ühistranspordikasutajad 2016. aastal kokku 4,8 miljonit külastust, kusjuures unikaalseid kasutajaid oli 930 000. Peatus.ee süsteem on ühistranspordi kasutajatele vajalik ning jätkuvalt panustame nii andmekvaliteedi kui ka portaali kasutusmugavuse tagamisse. Peatus.ee klienditoe kanalit kasutati 393 korral.

Ühis- reidid



2016. aastal korraldas Maanteeamet koos Tööinspektsiooni ning Politsei- ja Piirivalveametiga üheksa kontrollreidi, mille raames kontrolliti 1623 sõidukit (2015. aastal 1452 sõidukit), millest 59 olid ühissõidukid, 1246 raskeveokid, 24 liikurmasinad ja 294 sõiduautod.

Reididel keskendutakse eelkõige raskeliiklusele ehk ühissõidukitele ja raskeveokitele. Kokku tuvastati rikkumisi 486 korral, sh suuremate puuduste tõttu kohaldati liikumiskeeldu 18 korral ja 251 sõidukit suunati korduvale tehnoülevaatusale. Peamised probleemikohad olid töö- ja puhkeaja rikkumised, ülekaal ning autode tehniline seisukord.

Kui 2015. aastal moodustasid töö- ja puhkeaja rikkumised 13% kontrollitud ühissõidukitest, ehk 21 rikkumist 160 kontrollitud sõiduki kohta, siis 2016. aastal oli rikkujaid 63% ehk 41 sõidukijuhti 59-st. Muid rikkumisi tuvastati viiel korral ja erakorralisele ülevaatusale saadeti seitse sõidukit. Positiivse trendina on oluliselt langenud erakorralisele ülevaatusale saadetavate ühissõidukite osakaal. 2015. aastal saadeti erakorralisele ülevaatusale 34% kontrollitute, 2016. aastal kõigest 13%.

Eesti kaug- ja maakonnaliinibusside kontroll näitab olukorra paranemist: veerem on uuem ja tehnilisi vigu esineb tunduvalt vähem. Edaspidi soovib Maanteeamet ühissõidu-

kite järelvalves rohkem rõhku panna juhuvedusid tegevatele bussidele. Ühepäevane kontroll Tallinna linnas tõi välja nii sõidu- ja puhkeaja kui busside tehnoseisundi puuduseid. Kuuest kontrollitud bussist vajas neli erakorralist ülevaatus.

Raskeveokite rikkumisi tuvastati 712 ehk 57% kontrollitud sõidukitest. Massikoormuse rikkumisi esines 109 korral, mõõtmete rikkumisi 28, töö- ja puhkeaja rikkumisi 353 ning veosekinnituse rikkumisi 35 korral. Tuvastati 4 joobes ja 6 juhtimisõiguseta juhti, ADR (ohtlikud veosed) rikkumisi esines 5 ja muid rikkumisi 94 korral. Erakorralisele ülevaatusale saadeti 210 ja liiklemiskeeldu rakendati 14 sõidukile.

Raskeveokite kogurikkumiste protsent püsib stabiilne, vastavalt 2015. aastal 51% ja 2016. aastal 57%. Kahjuks tuleb tõdeda, et töö- ja puhkeaja rikkumiste osakaal on kasvanud 8% võrra – 2015. aastal moodustasid rikkujaid 20%, 2016. aastal koguni 28% raskeveoki juhtidest. Siit võib välja lugeda, et tööandjate surve juhtide tööajale on kasvanud.

Ülekaalu rikkumiste protsent on jäänud endiseks – nii 2016. kui 2015. aastal esines ülekaalurikkumisi 8% raskeveokitest. Hea meel on näha, et erakorralisele ülevaatusale saadetud raskeveokite arv on langenud 34%-lt 2015. aastal 17%-le 2016. aastal. Usume, et positiivne tulemus saavutati tänu ametkondade



Politsei- ja Piirivalveameti, Maanteeameti ja Tööinspektsiooni liiklusreidide tulemused 2016. aastal

Kontrollitud ühissõidukid kokku	59
Ühissõidukite rikkumised kokku	41
töö- ja puhkeaja rikkumine	35
muu rikkumine	5
erakorraline ülevaatus	7
sõidukeeld	0

Kontrollitud raskeveokid kokku	1246
Raskeveokite puudused/rikkumised kokku	712
massikoormuse rikkumine	109
mõõtmete rikkumine	28
töö- ja puhkeaja rikkumine	353
veosekinnituse rikkumine	35
juhtimisõigusega rikkumine	4
joobes rikkumine	6
ADR rikkumine	5
muu rikkumine	94
erakorraline ülevaatus	210
sõidukeeld	14

Kontrollitud traktorid/liikurmasinad kokku	24
Traktorite/liikurmasinate puudused/rikkumised kokku	19
massikoormuse rikkumine	0
mõõtmete rikkumine	2
veosekinnituse rikkumine	0
turvavarustuse puudumine	2
muu rikkumine	8
erakorraline ülevaatus	4
sõidukeeld	1

Kontrollitud sõiduautod kokku	294
Sõiduautode puudused/rikkumised kokku	91
kiiruse ületamine	43
juhtimisõigusega sõit	1
piirmäära ületamine	3
massikoormuse rikkumine	7
turvavarustuse rikkumine	4
muu rikkumine	21
erakorraline ülevaatus	29
sõidukeeld	3

Kontrollitud sõidukeid kokku	1623
-------------------------------------	-------------

efektiivsele teekontrollile ja Maanteeameti tehnoulevaatus punktide järelevalvele. Reidi raames sobimatus seisukorras raskeveoki avastamisele võib järgneda järelevalve veokit kontrollinud tehnoulevaatuspunkti töö kvaliteedile.

2016. aastal tuvastati 19 liikurmasina rikkumist, neist mõõtmete rikkumisi 2, turvavarustuse puudumist 2 ja muid rikkumisi 8 korral. Erakorralisele ülevaatusse saadeti 4 masinat ning liiklemiskeeld anti ühele.

Sõiduautode rikkumisi esines 91 korral ehk 31%-l kontrollitud autodest: 43 kiiruse ületamist, 1 juhtimisõigusega juht, 3 joobes juhti, 7 massikoormuse ületamist, 4 turvavarustuse rikkumist, 21 muud rikkumist. Erakorralisele ülevaatusse saadeti 29 sõidukit ning sõidukeeld anti 3 sõidukile.



Sõidukite tehno- ülevaatus- kontrollitud

2016. aastal alustas Maanteeamet koostöös Tarbijakaitseametiga sõidukite tehnoülevaatus- ja kontrollitud teostamist. Aasta jooksul tehti üheksa kontrollitud. Sellise vahetu järelevalve-meetme rakendamise vastu on Maanteeamet pikalt huvi tundnud, kuid tänaseni puudub sead-est tulenev õigus kontrollitud läbiviimiseks. Vastav õigus on olemas Tarbijakaitseametil, kellega sõlmitud kokkuleppe alusel saigi koostöö alguse.

Kontrollitud tulemusena hinnatakse tehnoülevaatus- ja kehtestatud töömahu ja kvaliteedi täitmist ning tarbijale osutatava teenuse ohutust ja vastavust õigusaktides sätestatud. Kontrollitud kujutab endast tavapäraselt tehno-ülevaatuspunktis teostatavat sõiduki korralist ülevaatus-t. Tulemused vaadatakse koos Maanteeameti ja Tarbija-kaitseameti töötajatega üle kohe peale tehnoülevaatus-vormistamist. Oluline on välja tuua, et tehnoülevaatus-punkti ei informeerita kontrollitud toimimisest enne selle lõppu, seega ei erine see tavapärasest tehnoülevaatus-est.

Kontrollitud kasutatakse sõidukeid, millel esinevad tehnilised puudused tingivad sõiduki korduvülevaatus-est esitamise vajalikkuse. Puudused on eelkõige sellised, mis ei nõua tehnoülevaatajalt kaalutusõiguse rakendamist ja puuduste raskusaste ning olulisus on õigusaktidest lähtu-valt lihtsasti määratav. Kontrollitud läbiviimine peab olema võimalikult läbipaistev, seega ükski sõidukil esine-vatest puudustest pole varjatud ja on lihtsasti tuvastatav.

Tulemused näitasid, et vahel teeb tehnoülevaataja sõiduki tehnilise seisukorra osas vale otsuse – mõningad sõidukil esinevad puudused jäävad tuvastamata või fikseerimata, kusjuures sageli olid need seotud sõiduki kohustusliku lisavarustusega. Tihti eksitakse vormistamisreeglite vastu, esineb probleeme puuduste ja nende raskusastmete määramisega, mistõttu erinesid raskusastmed sageli seadusandluses kirjeldatust. Kontrollide käigus selgus, et ka ülevaatus- ja kvaliteet erineb ettevõtete lõikes.

Kuna tulemused vaadatakse kohe üle, saab tehnoülevaataja kiirelt tagasiside oma tegevusele ning Maantee-amet jagab juhiseid ja näpunäiteid, et tagada edaspidi ülevaatus- ja parem kvaliteet. Selliselt teostatava järelevalve eesmärk on parandada tehnoülevaatus- ja kvaliteeti ja see-läbi vähendada olukordi, mis võivad sõidukiga liigeldes juhtuda tingituna sõiduki nõuetele mittevastavast tehnilisest seisukorrast.

2016. aasta lõpuks oli Maanteeameti lepingupartneriteks 83 ettevõtet 116 tehnoülevaatuspunktiga üle Eesti.



Liiklusohutuse auhinnad 2016

Maanteeamet andis 2016. aastal viiendat korda välja liiklusohutuse auhindu, et avaldada tunnustust isikutele ja organisatsioonidele, kelle tegevus on olnud eeskujuks liikluskasvatuse ja liiklusohutuse korraldamisel ning ohutu liikluskultuuri propageerimisel.

Maanteeamet annab liiklusohutuse auhinda välja viies kategoorias:

- liiklusohutuse õpetaja auhind (lasteaedade, koolide ning autokoolide õpetajad, liikluskoolitajad ja noorsootöötajad);
- liiklusohutuse sündmuse auhind;
- liiklusohutuse kohaliku omavalitsuse auhind;
- liiklusohutuse koostööpartneri auhind;
- eeskuju liiklusohutuses.

Tänavu esitati konkursile 55 kandidaati, kelle seast tegi lõpliku valiku Maanteeameti ennetustöö ja liiklusohutuse osakonna töötajatest koosnev komisjon. Liiklusohutuse auhinna laureaate tunnustati 8. detsembril 2016 Tahkuranna golfklubis toimunud tänuüritusel.

Liiklusohutuse kohaliku omavalitsuse auhind:

Viljandi linnavalitsus

Liiklusohutuse koostööpartneri auhind:

- Põhja regioon (Harju- ja Raplamaa): **Ülle Laasner** (Rapla Maavalitsuse tervisedenduse spetsialist)
- Lõuna regioon (Jõgeva-, Tartu-, Põlva-, Valga- ja Võrumaa): **Villu Sinimets** (Puurmani Vallavalitsuses bussijuht)
- Ida regioon (Ida-Viru-, Lääne-Viru- ja Järvamaa): **Vladimir Vshivtsev** (Äkke Suusaklubi juhatuse liige)
- Lääne regioon (Hiiumaa, Saare-, Lääne-, Pärnu- ning Viljandimaa): **Imbi Jäe** (Saare Maavalitsuse tervisedenduse peaspetsialist)
- Üleriiklik: **Terve Eesti Sihtasutus**

Liiklusohutuse sündmuse auhind:

- Põhja regioon: **„Ülemajaline helkurloomade jaht“** Tallinna Luha Lasteaia
- Lõuna regioon: Politsei- ja Piirivalveameti Lõuna prefektuuri ennetusüritus **„Helkuriga sõbraks“**
- Ida regioon: Jelena Fjodorova ja Kunda Ühisgümnaasiumi projekt **„Kiiver popiks“**
- Lääne regioon: Viljandi politseijaoskonna, Viljandi LRK Autokoolituse ja Maanteeameti ühine infopäev **„Roolimobiilikud“** autoroolis mobiiltelefoniga rääkinud juhtidele

Liiklusohutuse õpetaja auhind

(lasteaedade, koolide ning autokoolide õpetajad, liikluskoolitajad ja noorsootöötajad):

- Põhja regioon: **Aivi Tomson** (Lehola Kool, õpetaja), **Kristi Kindel** (Laulasmaa Kool, lasteaia õpetaja)
- Lõuna regioon: **Ene Kärge** (Parksepa Keskkool, õpetaja), **Randu Raudvassar** (Võrumaa Autokool, sõidu- ja teooriaõpetaja)
- Ida regioon: **Kalle Lipp** (Maidla Kool, õpetaja), **Erkki Karja** (FIE Erkki Karja, sõidu- ja teooriaõpetaja)
- Lääne regioon: **Inga Raudsepp** (Tootsi Lasteaed-Põhikool, õpetaja), **Kädu Aasma** (Lääne prefektuur, Kärkla politseijaoskond)

Eeskuju liiklusohutuses:

Priit Lilleorg (mootorsõidukijuhtide koolitaja, Gepri OÜ ja Ametikoolitus OÜ)

Liiklus- ohutus- kampaaniad

2016. aastal viis Maanteeamet läbi viis suuremat üleriigilist sotsiaalkampaaniat. Neis pöörati tähelepanu kõrvaliste tegevuste ohtlikkusele autoroolis ja piirkiirusest kinnipidamisele, keskenduti joobes juhtimise ennetamisele, teavitati peatoe õigest kõrgusest ning rõhutati enda nähtavaks tegemise tähtsust ja võimaluste rohkust.

„Kui juhid, siis juhi“



„Kui juhid, siis juhi“ (28.03–24.04) kampaania toimus teist korda. Kampaania eesmärk oli tuletada liiklejatele meelde, kuivõrd ohtlikud on kõrvalised tegevused autoroolis, eelkõige mobiiltelefoniga tegelemine. Probleemi tõsidusele viitab asjaolu, et tähelepanu hajutavate tegevuste tõttu juhtub Eestis iga päev keskmiselt üle kahe liiklusõnnetuse. 71% sõidukijuhtidest kasutab autoroolis mobiiltelefoni ning 99% vastab kõnele. Roolikeerajad tegelevad sõidu ajal ka pildistamise, tekstisõnumite või sotsiaalmeedia postituste lugemisega.

Kampaania raames toimus 5. aprillil Eestis esmakordselt mobiilivaba päev. Kõiki liiklejaid kutsuti üles vähemalt sel päeval juhtimise ajal mobiiltelefonist loobuma. Politsei- ja Piirivalveamet teostas linnades järelvalvet ning Maanteeameti ennetustöö osakond viis läbi mitmesuguseid teavitustegevusi.

„Ole inimene! Jälgi piirkiirust“



„Ole inimene! Jälgi piirkiirust“ (25.04–23.05) jätkukampaania põhisõnum „Ole inimene!“ kutsus juhte mitte alluma loomlikele instinktidele, säilitama liikluses inimlikkust ning mõistma, et kiirusepiirangutel on põhjus. Maanteeameti tellitud uuringu „Sõidukiirus 2015“ kohaselt arvas lausa 57% juhtidest, et +10 km/h kiiruseületamine on aktsepteeritav. 48% küsitlenutest ületab piirkiirust linnas ning 82% põhiteedel. Suurem osa sõidukijuhte peab oma juhtimisstiili teistest ohutumaks ning hindab oma kiirust ekslikult tege-
likkusest väiksemaks. Piirkiiruse ületamine on peamine liiklusõnnetuste faktor Eestis ja seostub 30% hukkunutega.

Kampaania väljunditeks olid uuendatud sisuga liikluslooma test Facebookis, spetsiaalsed kiirustablood põhimaantee-
d ääres ning teavitusmaterjalid auto- ja motosportisünd-
mustel.

„Vali õige kõrgus!”



„Vali õige kõrgus!” (22.08–18.09) kampaania keskendus sõidukites nii esi- kui tagaistmel peatoe õigele kõrgusele reguleerimisele. Eestis esmakordselt läbi viidud teavituse ülesandeks oli sõidukijuhtide ja kaassõitjate informeerimine peatoe õige kõrguse vajalikkusest ja vale kõrgusega kaasnevatest ohtudest.

Eesti Uuringukeskuse 2016. aasta küsitluse tulemustest ilmneb, et elanike teoreetilised teadmised peatoe õigest reguleerimisest autosõidul on oluliselt paremad kui nende praktiline rakendamine. Kuigi ohutu peatoe asendiga oli kursis 75% vastajatest, ei reguleeri ligi pooled neist seda võõrasse autosse istudes õigesse asendisse ning kaasreisijate peatoe asendile ei pööra tähelepanu ligi 60% autojuhtidest. Kõiki sõitjaid arvestades paiknes 2016. aastal Eestis peatugi õiges asendis 53%-l. Peatoe ebaõige asendi peamiseks põhjuseks on selle liiga suur kaugus peast või madal asend.

Autoõnnetuse korral on peatoe ebaõige seadistuse tõttu väga suur risk saada surmavaid vigastusi või seljaaju trauma. Eesti on Euroopas esirinnas seljaaju traumade poolest, neid esineb Lääne-Euroopa riikide keskmisega võrreldes kolm korda rohkem.

Kampaania raames avati spetsiaalne rakendus, et elanikond saaks professionaalse hinnangu oma auto esi- ja tagaistmete peatugede seadistuse kohta. Autoistmel tehtud fotole andsid Maanteeameti eksperdid personaalse tagasiside ning vale seadistuse korral täpse juhise ja soovitusel. Lisaks toimus koostöö autoesindustega, kes aitasid kinnistada inimestes arusaama, et peatugi on sama oluline ohutusseade kui turvavöö ja õhkpadid.

„Ka vähe on liiga palju”



„Ka vähe on liiga palju” (13.06–10.07) ennetuskampaania eesmärk oli liiklejatele teadvustada, kuivõrd palju mõjutab ka väike kogus alkoholi roolikeeraja sõiduvõtteid ning rõhutada, et tegeliku kainenemiseni kulub arvatust hoopis rohkem aega.

94% Eesti elanikest leiab, et joobes juhtimine on tõsisem liiklusohu. Statistika kinnitab alkoholitarvitamise tunnustega liiklusrikkumiste tõusu. Kui 2014. aastal moodustas alkoholi tarvitamise tunnustega (0,2–0,49 mg/g) tabatud juhtide osakaal 19%, siis 2015. aastal oli see 23%.

Eestlaste teadlikkus alkoholi toime kohta on suhteliselt madal ning teadmised langevad iga aastaga. Maanteeameti tellitud uuringu „Sõiduki juhtimine alkoholi ja narkootikumide mõju all 2015” tulemused näitavad, et alkoholi mõju alahinnatakse tegelikkusest palju väiksemaks.

Kampaania pressikonverents toimus koostöös Politsei- ja Piirivalveameti ning Tervise Arengu Instituudiga. „Ka vähe on palju” sotsiaalmeediategevused keskendusid alko-müütide murdmisele. Inimeste pakutud soovitused, nagu oleks alkoholi lagundamisprotsessi võimalik forsseerida magades, saunas või külma duši all käies, energijooki ja kohvi juues või sportides, said Maanteeameti ekspertide poolt ümber lükatud. Alkoholi väljumist organismist ei saa ise kuidagi kiirendada: 5% alkoholist kaob higistamise ja uriini kaudu, 95% tööst teeb ära maks.

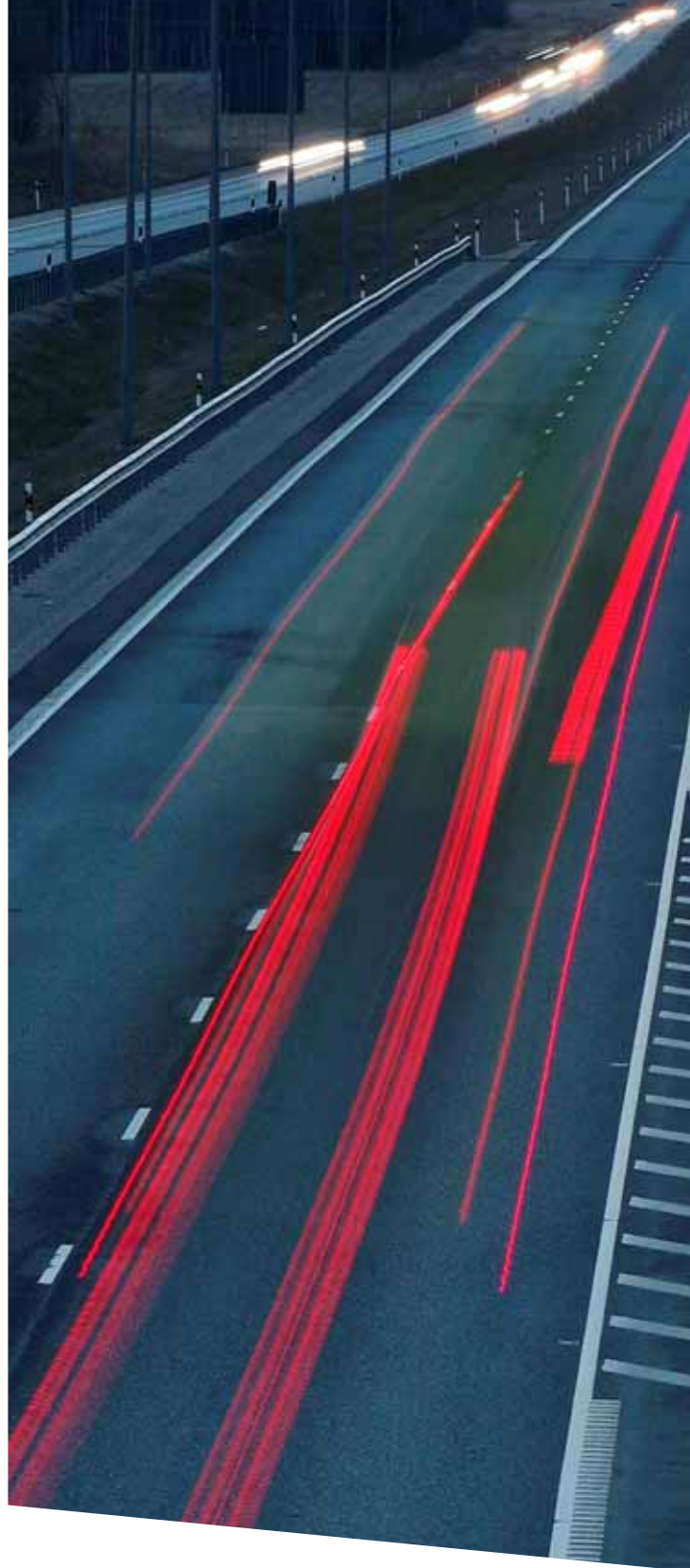
„Olen silmapaistev“



„Olen silmapaistev“ (10.10–11.12) kampaania eesmärk oli inspireerida elanikkonda läbi uudsete lahenduste tutvustamise end pimedal ajal nähtavaks tegema.

Eestlaste meelestatus helkuri vajalikkuse osas on ülikõrge: 2015. aastal läbi viidud küsitluse kohaselt on see näitaja üle 14-aastase elanikkonna seas 91% ja laste puhul 99%. Tegelikult kinnitab rõivale mõne enda nähtavaks tegemise vahendi 66% täiskasvanutest. Kampaania kutsus üles kandma korraga mitmeid eri funktsiooniga valgust peegeldavaid tooteid, millest üks peaks olema kindlasti sertifitseeritud. Lisaks tutvustati enda nähtavaks tegemise vahendite rohkust ja innovaatilisi lahendusi.

Kampaania oluliseks osaks olid Maanteeameti, Politsei- ja Piirivalveameti, Prike ning kindlustusseltside IF, PZU ja Seesam iganädalased aktsioonid, eesmärgiga tõsta esile üks liikluses ohustatud sihtgrupp. Üheksa aktsiooni Eesti erinevates piirkondades kaasas nii vastsündinuid, tundeid, mehi, töökollektiive, tervisesportlasi kui ka eakaid. Kokku jagati kampaania käigus 2643 helkurit ja üle poole-saja uude nähtavaks tegemise toote. Inimesed laadisid silmapaistev.ee keskkonda 298 inspireerivat fotot, kuidas pimedal ajal silma paista ning lehe vaatamisi oli 212 000.



Eesti Maantee- muuseum



Aasta 2016 oli muuseumile mitmes mõttes eriline – avati uus püsinäitus „Head teed!“, mis viib külastajad ajarännakule Eestimaa teedel, hõlmates nn hobu-ajastut ehk perioodi muinasajast kuni 20. sajandi 30-ndateni.

Vana postijaama kelder muudeti ajutiste näituste saaliks, tõllakuuris avati hobuvankrite väljapanek. Peamaja teisel korrusel seadis end sisse oma-näoline postijaama olustikku tutvustav lastemuuseum.

Teadus- ja näitusetegevus

Kuigi püsinäituse ettevalmistuste põhirõhk langes 2015. aastasse, toimus 2016. aastal näituse peenhäälestus. Aasta lõpus valmis uut ekspositsiooni toetav eesti- ja inglisekeelne näitusekataloog. Teaduspublikatsioonina andsime välja muuseumi aastaraamatu ning tegime kaastööd Maanteeameti TeeLehele ja teistele väljaannetele.

Muuseumil valmis aasta jooksul 16 näitust, neist mitmed jõudsid vaatajateni digiväljapanekutena. Juuni alguses avati väljaladel hooajanäitus „Loomad teel“ sellest, kuidas eri liiki liiklejate ristuvad teed viiksid kõik liiklejad turvaliselt oma korterisse, pesasse või urgu ning kuidas ennevanasti loomi teel ja tee ääres nähti. Talveks kolisid mitmed näitusel üles astunud hundid, põdrad ja muud loomad Eesti Loodusmuuseumi hoovi, kus on kevadeni üleväl hooajanäituse satelliitnäitus.



Keldrisaalis sai tutvuda esimeste elukutselistel autojuhtidel lugudega Eesti teedel. Koos MTÜ Postitee ja Eesti Kunstiakadeemiaga tutvustasime arhitektuuritüdengite visioone Tartu-Võru postitee keskkonna elavdamiseks.



Kogud

2016. aastal täienesid muuseumi kogud 958 ühiku võrra, neist 681 olid fotot. Enamuse fotodest moodustas Evi-Maie Kruusmaa annetatud diapositiivide kogu, mis jäädvustab Eesti teedehitajate tööd Surgutis. Kokku on muuseumi kogudes 41 985 erinevat eset, fotot või arhivaali, neist 34 626 põhikogu museaali.

Veel lisandus meie kogudesse mitmesugust hobuinventari, ajaloolisi saanitekke ning töökojasisustust. Muuseumile annetati vanu teeviitasid, teehituste filme ning nõukogudeaegne liiklusteooriaeksami läbiviimise masina Vjatka. Kevadel andis Swedbank üle viimase

pangabussi, mis veel 2015. aastal mööda Eestimaa teid sõitis.

Museaalide säilitamisel on oluline koht ennistamisel ja konserveerimisel. Väljaspool muuseumi ennistati tellimustööna kraaviniiduk James ratastraktor Valmeti baasil ja TA-943 kaubaauto. Muuseumi restaureerimiskojas lõppes mootorratta M-72 taastamine. Samuti konserveeriti muuseumi töökojas hobuskreeper ja motroller Vjatka V-150M. Pikkvankri ennistamisel osutas abi Tartu Kõrgema Kunstikooli nahadisaini osakond, lisaks oli suuremahuline töö kasutuskogu postitõlla värskendamine.

Liikluskasvatus

Maanteemuuseumis toimus esimene laste liikluskasvatuse konverents, mille sihtgrupiks olid Lõuna-Eesti 3. klasside õpilased. Huvi liikluskasvatuse konverentsi kohta oli sedavõrd suur, et 2017. aastal plaanime korraldada analoogse ettevõtmise.

Ühinesime muuseumide ja külastuskeskuste koostööprojektiga Tänutäht, millega tunnustatakse Eesti politseid. Nii külastas Maanteemuuseumit suve jooksul tasuta 679 politseinike perekonda.



Külastusvaldkond

Aasta jooksul külastas muuseumi ligi 34 000 külastajat. Kogu suve vältel toimus mitmeid teemapäevi ning suuremaid ja väiksemaid üritusi. Traditsiooniliselt kujunesid suve hittsündmusteks muuseumi sünnipäevapidu ja vanavanemate päev. Viimane tõi muuseumiõuele sedapuhku nostalgilised Zaporožetsid.

Uue algatusena toimus juulis Arvamusfestivali sõsarprojekt, Kagu-Eesti I elarvamusfestival, mis kujunes enam kui 800 külalisega üheks hooaja rahvarohkemaks ürituseks ning aitas kinnistada maanteemuuseumi kui piirkonna olulisima tõmbekeskuse kuvandit. Aasta lõpul korraldasime muuseumis traditsioonilise teedeajaloo päeva, mis pälvis külastajate ja esinejate poolt head tagasisidet.

Üks hooajaga seotud eesmärke oli muuseumi haridusprogrammide mitmekesistamine. Aasta jooksul toimus 150 programmi, sh 30 haridus-, 15 sünnipäeva- ja 105 liiklusprogrammi.

Võrreldes möödunud aastaga on haridusprogrammide osakaal kasvanud 10%-lt 20%-le ning sünnipäeva-programmide osakaal 2%-lt 10%-le kõigist läbiviidud programmidest.

Aasta oli väga edukas ka mitmete turismialaste koostöötegevuste lõikes. Suurim ühisprojekt Laste Lõunamaa tegutseb aastast 2012, kuid just tänavused ühispileti müüginumbrid kinnitavad, et Lõuna-Eesti on peredele atraktiivne ning koostöös sobivaid pakette luues on võimalus eduks. Kokku külastas Laste Lõunamaa ühispiletiga muuseumit 108 peret.

Suveperioodil liitus muuseumi 12-liikmelise meeskonnaga ligi 20 hooajalist klienditeenindajat. Kolmandat hooaega järjest kasutasime muuseumi suviste töötajate teeninduskvaliteedi hindamiseks proovikülastuste meetodit. Suviste töötajate teeninduskvaliteeti hinnati koondtulemusega 90,7%.

Pärnu mnt 463a, 10916 Tallinn
Tel 611 9300
info@mnt.ee
www.mnt.ee
www.facebook.com/mnt.ee