



MAANTEEAMET



AASTARAAMAT
2017

PEADIREKTORI PÖÖRDUMINE



PRIIT SAUK
Maanteeameti peadirektor

2017. aasta jääb kindlasti meelde stabiilse ja rahuliku arengu poolest. Kuid nagu me teame, ei puuduta Maanteeameti tänased valikud ning teod ainult homset ja ülehomset. Seda enam on hea pidada vahel mõni hingetõmbepaus, et vaadata ja analüüsida, kuhu poole maailm meie ümber liigub, ning teha selle põhjal uusi tarku otsuseid.

Elame ajal, mil digiteerumine jõuab üha lähemale ka teede-ehitusele ja hooldusele ning mitmed digilahendused muutuvad lähiaastatel meie igapäevasteks töövahenditeks. Masinjuhitavad mehhanismid töötavad juba ammu meie ehitusobjektidel ja kogu hooldetehnika liikumise üle saame teha järelevalvet tänu sõidukitele paigaldatud GPS-jälgimissüsteemidele. Samuti arutleme Infra BIMi rakendamise üle teedeehituses ja püüame leppida kokku tööde valmimisel digitaalse teostusmudeli loomises, ühiselt kõigi avalike tellijate poolt sarnaste põhimõtete alusel. See võimaldab hiljem kogu teede elutsükli vältel hallata digitaalselt andmeid selle kohta, mida ja kuidas on ehitatud või rajatud.

Aina enam oleme pannud rõhku teedeehituse materjalidele esitatavate kvaliteedinõuete ja lepingutingimuste selgele ja arusaadavale koostamisele ning nende selgitamisele partneritele, et vältida hilisemaid vaidlusi hangete läbiviimise või lepingute täitmise etappides. Uuel aastal tahavad lõpuni kokku leppimist laborites tehtavate materjalide katsetamise meetodikate mõistetavuse ja mõõtetäpsuse või määramatuse küsimused. Seni mõistavad erinevad osapooled liiga sageli tulemusi erinevalt.

Mul on hea meel, et oluliselt on tähtsustunud suuremate remondi- ja ehitustööde ettevalmistusetapis tehtavate ettevalmistustööde maht ja roll. Üha enam peame kaasama avalikkust ja piirinaabreid, tutvustamaks meie plaane ja kuulamaks, millised on nende huvid ja soovid. Planeeringute või projekteerimistingimuste õigeaegne ja seaduspärane menetlemine võimaldab vältida ehitusaegseid vääritimõistmisi või suisa kohtuvaidlusi maaomanike või huvigruppidega.

Suur ja oluline osa meie igapäevatööst seisneb teede ehitamises ja arendamises. 2017. aastat saame lugeda üheks oluliseks verstapostiks, mil alustati Kose–Mäo neljarajalise

teelõigu ehitusega. Tegemist on kindlasti järgmise nelja-viie aasta mastaapseima ehitusprojektiga Eestis, kokku umbes 170 miljoni euro ulatuses.

Hooldevaldkonna lõppenud aasta positiivseim üllatus oli kaheksa uue hooldelepingu sõlmimine suuremate vaidlusteta ja seejuures oluliselt soodsamate hindadega. Lepingute odavnemise tulemusel tahame liiklejate üha kasvavate ootuste täitmiseks järgmisest aastast tõsta kõige enam sõidetavamate teede hooldetaset ehk tagada kiirema lumetõrje ja ennetava libedusetõrje veel enamatel kilomeetritel meie riigiteedest.

Lisaks sellele, et jätkuvalt arendame operatiivselt teede seisukorra ja ilmainfo kogumist nüüdisaegsete teekaamara- ja ilmajaamade kaudu, hakkavad tulevast aastast Eesti riigiteedel tööle muutuva teabega liiklusemärgid. Need võimaldavad sõltuvalt ilmastikutingimustest ja teede seisukorrast kas suurendada või vajadusel vähendada sõidukiirust teedel.

Liiklusohutuse-, ennetustöö-, eksami- ja tehnosakondade sihikindlat töö tulemuseks võib pidada meie liiklejate teadlikkuse pidevat kasvu ja hukkunutega õnnetuste arvu sihikindlat vähenemist. Meie töö parim lõpptulemus väljendub ühiskonnas laiemalt liiklusohutuse temaatika tähtsustamises ja seeläbi liiklejate liiklusohutusse suhtumise muutumises.

See, kas tasuta ühistransport suudab tuua rohkem reisijaid maakonnaliinidel ühissõidukitesse ja kas loodud ühistranspordikeskused suudavad näha ette sõitjate ootusi ning planeerida sobilikku liinivõrku, selgub lähemate aastate jooksul. Või peab hoopis kogu ühistranspordi korraldamine leidma elanike teenindamiseks uued vormid uute tehnoloogiliste lahenduste kaasabil või suisa uusi ärimudeleid

kasutades. Seegi on kindlasti lähemate aastate arutelude teema.

Klientide rahulolu ning turvaliselt, mugavalt ja efektiivselt sihtpunktidesse jõudvad teede- ja transpordivõrgustiku kasutajad on peamised eesmärgid, miks Maanteeamet üldse on loodud. Kliendikesksus tähendab tegutsemisviisi, kus esmane prioriteet on väärtuse loomine kliendile. Ehk, vaja on leida vastus küsimusele – millist väärtust me kliendile oma tegevusega loome? Avalikke teenuseid kaardistades ja arendades tuleb neid vaadata esmajärjekorras läbi kliendi silmade.

Maanteeamet jõudiski 2017. aastal nii kaugele, et meil on selge pilt meie pakutavatest avalikest teenustest. Kokku on lepitud teenuste omanikud ja teenuste juhid ning teenuste esimesed versioonid on suisa kirjeldatud. Kinnitatud on Maanteeameti protsessikaart ja edasine protsessijuhtimisele ülemineku tegevuskava. Algas on tehtud, aga pikk tee on veel minna.

Kliendikeskse mõtteviisi juurutamine moel, et see väljenduks meie igapäevastes tegevustes ja hoiakutes, võtab aega ning siin on väga suur roll tippjuhtkonna eestvedamisel. Valdkondade juhid peavad oma tegudega näitama, et me liigume ühte jalga ja ühes rütmis.

2018. aasta märksõna on kliendid ja nende rahulolu. Sellel aastal määratleme täpsemalt, kes on meie kliendid ja millist väärtust me loome konkreetsetele sihtgruppidele. Kes on meie partnerid, kes aitavad meil kliendile väärtust luua, ning kuidas me saame muuta koostööd paremaks ja tulemuslikumaks ning mida partnerid meilt ootavad. Vaatame üle oma põhitegevusega seotud protsessid, et üksuste koostöö sujuks, oleks tulemuslik ja vastutus ei hajuks erinevate osapoolte vahel.





SISUKORD

- | | |
|---|--|
| 1 Peadirektori pöördumine | 33 Avalikud teenused |
| 4 Maanteeametist | 34 Liiklusohutuse ja ühistranspordi valdkond |
| 6 Teede olem | 36 Teadmispõhine liiklusohutuse kujundamine |
| 8 Hooldevaldkond | 37 Liiklusohutuse kohtade ohutustamine |
| 10 Riigiteede hooldus | 38 Liiklusohutusprogramm 2016–2025 |
| 13 Kummipostid – uudne liiklusohutusvahend | 40 Liiklusõnnetuste põhjuste väljaselgitamise ekspertkomisjon |
| 14 Teekattemärgistuse valguspeegelduvuse mõõtmine | 42 Liiklussaade „Punane sekund” |
| 15 Teeilmajaamade infosüsteem | 44 Liiklejate hoiakute ja käitumise uuringud |
| Kiiruskaamerad | 46 Klienditeenindus |
| 16 Teedealane riiklik järelevalve | 48 Eksamid |
| 17 Ehitusvaldkond | 49 Välisriigi juhiluba – kas võltsing? |
| 21 Valik Maanteeameti 2017. aasta olulisemaid teeobjekte | 50 Ühistranspordi korraldamine |
| 24 Ehitusvaldkonna parimad | 51 Sõidukite registreerimiseelsed tehnoülevaatused |
| 26 Päikesepaneelidest tee | 53 Liiklusohutuse auhinnad |
| 27 VELUB-süsteemi arendus 52-tonnistele eriveostele | 54 Liiklusohutuskampaaniad |
| 28 2+1 möödasõidualad | 55 Balti Teede konverents |
| 30 Keskkonnameetmed | 57 Eesti Maantee muuseum |
| 32 Ajapõhise tasustamisega omanikujärelevalve | 59 Maanteeameti 2017. aasta tegijad ja teod |

Fotod: lk 1, 36, 39 Taivo Möll, lk 46 Marko Saarm.



MAANTEEAMETIST

Maanteeamet on majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi valitsemisalas tegutsev riigiasutus, 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 liiklemiseks riigiteedel.
- Liiklusohutuse suurendamine ja liiklusvahendite keskonnakahjulikkuse vähendamine.
- Teeliikluse ja ühistranspordi korraldamine.
- Riikliku järelevalve korraldamine ameti tegevusvaldkonda reguleerivatest õigusaktidest tulenevate nõuete täitmise üle ja riikliku sunni kohaldamine.
- Riikliku teeregistri, liiklusregistri ja ühistranspordiregistri, statsionaarse automaatse kiirusmõõtesüsteemi pidamine.
- Osalemine oma tegevusvaldkondi reguleerivate õigusaktide väljatöötamisel ja nende õigusaktide muutmiseks ettepanekute tegemine, samuti osalemine ameti tege-

vusvaldkonna eestikeelse terminoloogia korrastamises.

- Osalemine oma tegevusvaldkonnaga seotud poliitika-suundade, strateegiate ja arengukavade väljatöötamisel ning rahvusvaheliste projektide ettevalmistamisel ja läbiviimisel.
- Riigi poliitika ja arengukavade elluviimine ameti tegevusvaldkonnas.

Maanteeameti põhitegevus jaotub ehituse ja arengu, hoolde-, teedevõrgu ning liiklusohutuse ja ühistranspordi valdkonnaks, mida juhivad peadirektori asetäitjad ja valdkonnajuhid. Põhivaldkondade tegevust toetavad tugiteenused.

Maanteeameti ja ühtlasi riigiteede hoidu rahastatakse vastavalt liiklusseadusele. Maanteeameti kogutavatest tuludest moodustavad valdava enamuse riigilõivud, mille maht oli 2017. aastal 29 miljonit eurot. Kulude ja investeeringute rahastamise peamised allikad on riigi tulud ning välisvahendid. Maanteeameti investeeringute kogumahuks kujunes eelmisel aastal 186 miljonit eurot, millest 21% ehk 40 miljonit eurot rahastati välisvahenditest.

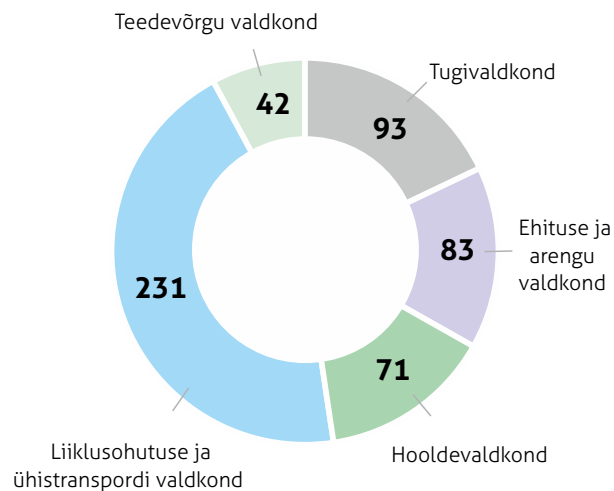
Tegevuskulude mahuks jäi 65 miljonit eurot, millest 65% ehk 42 miljonit eurot moodustasid riigiteede hooldekulud.

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. Viimastega seondub liiklusvaldkonna üks prioriteete – liiklusohutusstrateegia elluviimine. Valdava osa liiklusvaldkonna kulubaasist moodustavad Maanteeameti teenindusbüroode kulud. Viimastel aastatel on Maanteeamet investeerinud senisest rohkem e-teenindusse, et saavutada suuremat efektiivsust ja paremat teenuste kvaliteeti.

Maanteeameti töötajaskond

31.12.2017 töötas Maanteeameti 501 töötajat. Aasta jooksul värvati 55 uut teenistujat. 2016. aastal alanud suur tööjõu koguvoolavus näitas rahunemise märke ja jäi pidama 7,7% juurde.

MAANTEEAMETI TEENISTUJATE JAOTUS VALDKONDADE VAHEL



MAANTEEAMETI EELARVE TÄITMINE 2017

<i>Tekkepõhine; tuhandetes eurodes</i>	Eelarve	Eelarve täitmine	Täitmise %
Riigieelarvelised vahendid kokku:	215 044	208 010	97%
Tegevuskulud kokku:	67 939	65 139	96%
Tööjõukulud	15 194	14 643	96%
Majandamiskulud	52 745	50 496	96%
Investeeringud kokku:	147 105	142 871	97%
Hooned	169	167	99%
Maade ost	960	790	82%
IT arendused	2352	2316	98%
Muud investeeringud	263	225	86%
Riigimaanteede koondprojekt ja riiklik kaasfinantseerimine	143 361	139 373	97%
Välisvahendid kokku:	49 629	40 026	81%
THK investeeringud	47 788	38 891	81%
Muud investeeringud	684	512	75%
IT investeeringud	211	211	100%
Eesti Maanteemuuseum	649	197	30%
Tööjõu- ja majandamiskulud	297	215	72%
Majandustegevusest laekunud tulu kokku:	1351	4058	300%
Investeeringud	1016	3653	360%
Majandamiskulud	335	405	121%



TEEDE OLEM

Eesti riigiteede pikkus seisuga 01.01.2018 on 16 605 km, millele lisandub sõltuvalt ilmastikust kuni 87,6 km ajutisi jääteid.

Riigiteedest on E-teid* kokku 953 km ja TEN-T** teid kokku 1294 km.

Riigiteedest on 1609 km (9,7%) põhimaanteed, 2405 km (14,4%) tugimaanteed, 12 481 km (75,2%) kõrvalmaanteed ning muud riigiteed ja 110 km (0,7%) ühendusteed.

Riigiteede üldpikkus suurenes aastaga kokku 11 kilomeetrit ning kogupikkuse kasv tulenes valdavalt uute ühendusteede ja rampide teeregistrisse kandmisest. Ühendusteede arvelt suurenes riigi teedevõrgu pikkus aastaga kokku 8 km. Väiksem on pikkuste kasv kõrvalmaanteed arvelt, kus aastaga suurenes teede pikkus 3 km. Siinkohal saab näitena tuua välja Saku-Laagri kõrvalmaantee ehituse valmimise.

Kattega teede pikkus seisuga 01.01.2018 on 11 880 km, s.o 71,5%, ja kruusateede pikkus 4725 km ehk 28,5% riigiteede kogupikkusest. Aasta jooksul on kattega teid tulnud juurde 162 km ja seda peamiselt kruusateedele tolmuvaabade katete ehitamisest.

TEEDE OLEM

Riigiteed	16 605 km
s.h põhimaanteed	1609 km
tugimaanteed	2405 km
kõrvalmaanteed ja muud riigiteed	12 481 km
ühendusteed	110 km
Kohalikud teed	23 970 km
s.h maanteed	18 220 km
tänavad	5206 km
jalg- ja jalgrattateed	545 km
Era- ja metsateed*	18 398 km
Kokku:	58 974 km

* 31.12.2008 Statistikaameti lehelt

*E-tee on ÜRO Majandus- ja Sotsiaalnõukogu nimetatud maantee (ehitusseadustikus Euroopa teedevõrgu maantee).

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

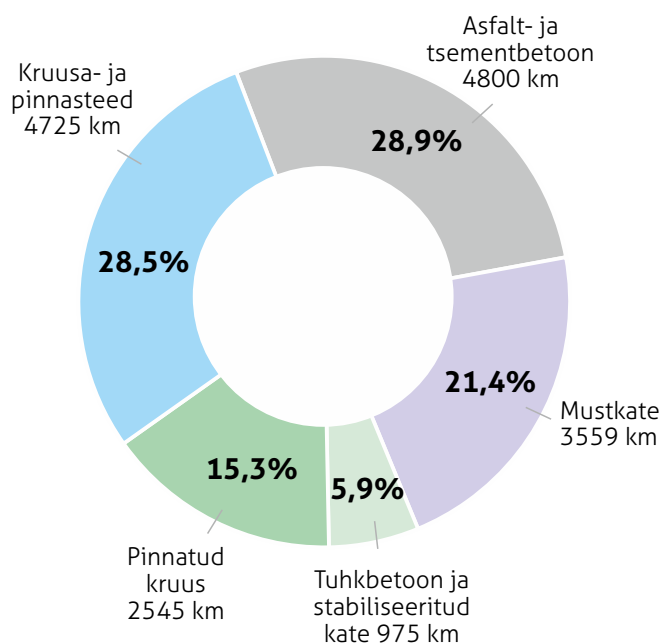
Riigiteede tihedus on 366 km territooriumi 1000 km² kohta ja kogu registreeritud teedevõrgu tihedus on 1289 km territooriumi 1000 km² kohta.

Riigiteedel on 1007 silda kogupikkusega 25 033 m, nendest puitsildu kaks 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 riigiteede kui ka kohalike teede kohta ja see on kõigile avalikult kättesaadav aadressilt <http://teeregister.riik.ee>. Teeregistri vastutav töötleja on Maanteeamet ning teeregistrisse esitavad riigiteede andmeid Maanteeamet ja kohalike teede andmeid kohalikud omavalitsused.

Andmete täiendamine ja uute andmete lisamine teeregistrisse 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 geoportaalil X-GIS Maanteeameti kaardirakendus, kus saab vaadelda nii riigiteede kui ka kohalike teede andmeid.

KATTELIIGID RIIGITEEDEL





HOOLDEVALDKOND



TARMO MÕTTUS

Maanteeameti peadirektori
asetäitja hoolde alal

2017. aasta algas hooldevaldkonnas teiselt – korraga algas seitsme piirkonna teehoolde hanked: Võru-, Põlva-, Tartu-, Pärnu-, Saare-, Lääne-Virumaal ja Keilas. Aasta keskel lisandus neile ka Raplamaa teede korrashoiu hange, mille puhul liitsime kaks senist piirkonda üheks tervikuks. Hanked olid kõik sarnased ning varasemast hangete perioodist tuttava ülesehitusega.

Kõige tõsisem väljakutse oli Keila piirkonna hange, kus olime sunnitud odavaima pakkumuse tagasi lükkama ja käima kohtus hanke üle vaidlemas. Kõik sujus – Keila hanke odavaim pakkuja loobus, lepingud said õigeaegselt sõlmitud ja tööd algasid tähtaegselt. Siinjuures soovin tuua esile Keila piirkonnas teede korrashoiuga alustanud ettevõtjat, kes näitas oma väga head ettevalmistusoskust tegutsemiseks uues piirkonnas ja tingimustes.

Sarnaselt 2015. aasta hangetega olid ka seekord pakutud hinnad võrdlemisi odavad, mis jätab õhku küsimuse – kas selle raha eest saab kvaliteetset teenust osutada?

Olulise teemana võtsime luubi alla meie teedele koormaks olevad veokid, mille last on tavapärasest suurem (kuni 52 tonni). Käivitasime kaheaastase raskeveokite seire projekti, mille käigus kaalutakse veokeid automaatselt paljudel Eesti sildadel. Projekti tulemusena saame oluliselt parema pildi teedel liikuvatest raskeveokitest ja nende laaditud koorma kaalust. Esialgsed tulemused näitavad, et kui ümarpuidu veol on lubatud kasutada 52-tonnise täismassiga veokeid, siis rekordid küündisid üle 70 tonni. 2018. aasta lõpus teeme lõpliku tulemuste analüüsi ja järeldused.

Ühe, ka liiklejate jaoks olulise teemana alustasime majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumiga teeseisundinõuete ülevaatamist, mille käigus peatume praeguse dokumendi kriitilisematel kohtadel – näiteks kergliiklusteede hooldusel, talviste teeseisundinõuete parendamisel ning teede külgnähtavuse täpsustamisel.

Alates 1. novembrist 2017 tegutseb Maanteeametis liiklusjuhtimiskeskus. Keskus loodi, et parandada liiklejatele antavat operatiivset teavet riigiteede sõiduolude muutuste kohta ning hakata juhtima liiklust muutuva teabega liiklusmärkide abil. Tegevuse eesmärk on suurendada liiklejate ohutust ja vähendada nende ajakulu. Peamiste ülesannete hulka kuuluvad liikluspiirangute ja sõiduolude info kogumine, nende avalikustamine portaalis Tark Tee ning olulise mate liikluspiirangute kohta info edastamine meediaväljannetesse. Lisaks tegeleb keskus eriveoste ja massipiirangute lubade väljastamisega ning teekasutustasude kogumise korraldamisega.

Novembri alguses andsime Häirekeskusele üle maanteeinfo kõneteenuse telefoni 1510. Teenuse andsime üle, et parandada infovahetust häirekeskuse, teehooldajate ja Maanteeameti vahel ning vältida topelttöö olukordi, kus päästeteenistus ja teehooldaja lähevad mõlemad välja sama takistust likvideerima. Üleminek oli sujuv ning liiklejate jaoks muudatusi kaasa ei toonud. Küll aga esines väiksemaid tagasilööke teenuse kvaliteedis. Omalt poolt oleme panustanud väga palju infotelefonitöötajate koolitusse.

Maanteeamet tegeles kogu 2017. aasta uue tasu – teekasutustasu – kehtestamise ettevalmistustega. Maanteeameti ülesanne oli süsteemi väljatöötamine ja rakenduse loomine. Nii laiaulatusliku tasude kogumise organiseerimine oli hooldevaldkonnale väga hea kogemus, mille käigus õppisime nii oma vigadest kui ka ammutasime uusi teadmisi ja kogemusi.

Koondasime ühise laua taha neli ametkonda, et koordineerida ühiseid tegevusi teekasutustasu osas. Oluline tegevus oli eraettevõtetega läbirääkimiste pidamine, et kaasata neid teenuse vahendamisse. Teekasutustasu kehtib Eestis alates 1. jaanuarist 2018 kõikidele üle 3,5-tonniste veokitele, mis sõidavad avalikult kasutatavate teede võrgustikul.

Möödunud aastal leppisime teehooldepartneritega kokku senisest tõhusamas koostöövormis ja hakkame edaspidi regulaarselt kohtuma. Varem oleme proovinud erinevaid infovahetuse vorme, ent seni oli puudu üle-eestiline ümarlaud, kus püüame leida lahendusi kõige valusamatele teehooldeprobleemidele.

Tähtsaks sammuks peame 2017. aastal koostatud hooldeosakondade ja liikluskorralduse osakonna pikaajalisi tege-

vuskavasid, milles kirjeldatakse lähima nelja aasta plaane konkreetsete tegevuste kaudu. Pikem vaade annab selgema pildi kuhu ja kuidas me liigume.

Sel aastal tulime üle pika aja taas välja kampaaniaga, mille põhirõhk on talviste teeolude meeldetuletamisel – „Talvel on talvised teeolud ning tee võib olla libe“. Soovime, et ka liikleja kuulaks sõnumit ning valiks rooli istudes õige sõidukiiruse ja -võtted. Loodame liiklejate teadlikkuse tõstmisega parandada liiklusohutust.

Kokkuvõttes võib öelda, et oli tõine aasta oma õppetundide ja rõõmudega.

2018. aasta töötab tulla veelgi põnevam. Alates 2018/2019 talvest kavandame teehoolde kvaliteedi parandamist talviste seisundinõuete laiendamise kaudu madalama seisunditasemega teedel. See tähendab lühemat reageerimisajaga lume- ja libedusetõrjeks ka senisest väiksema liiklusega teedel.

Hinnanguliselt läheb talvine teehoolde praegusega võrreldes 15% kallimaks, ent see ressurss on Maanteeametil olemas. Kindlasti pole see kerge ülesanne meie partneritele, kuid pikk planeerimine on jätnud aega uue tehnika soetamiseks ja töökorralduse muutmiseks.

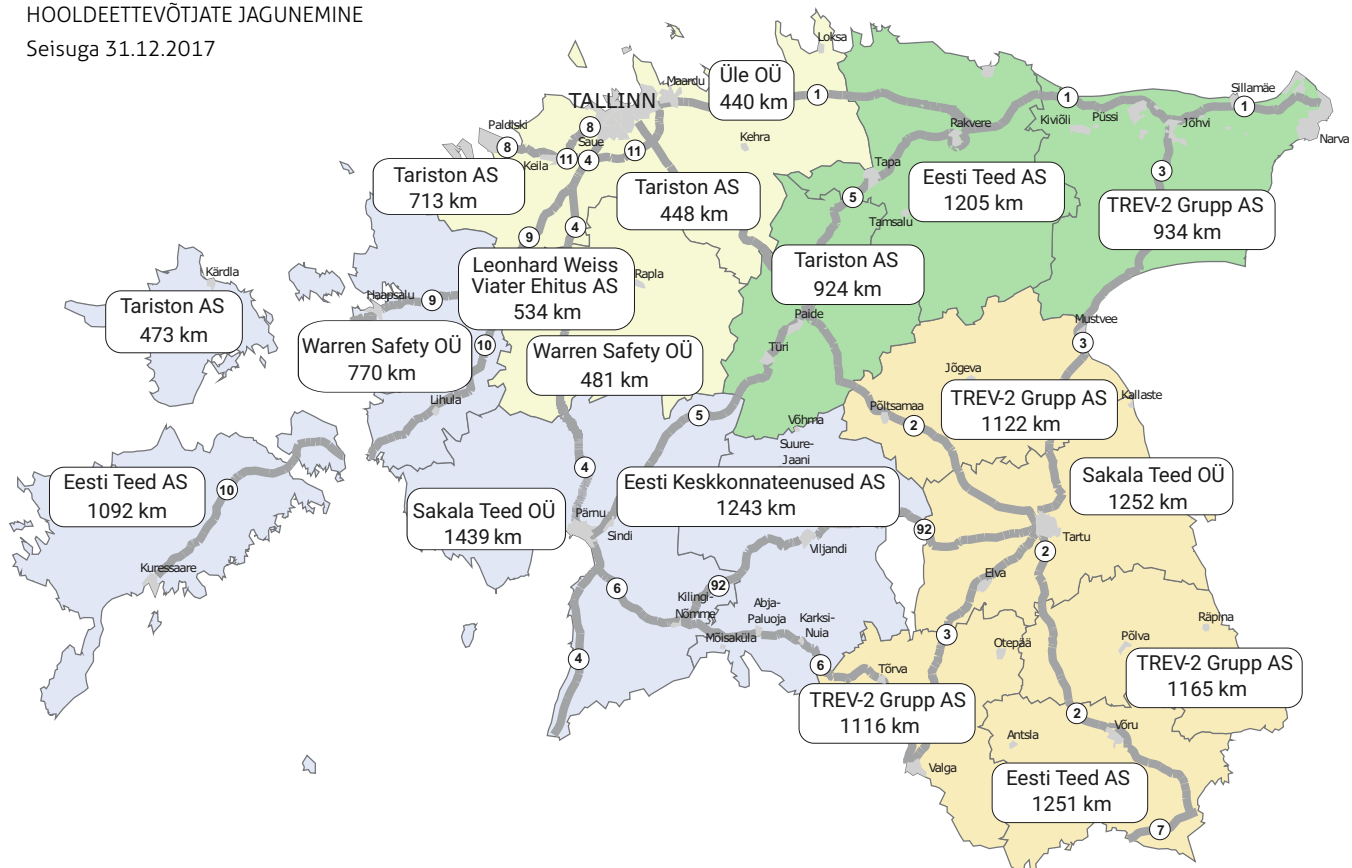
Soovime pisut leevendada kruusateede ääres elavate inimeste elamistingimusi ning sel aastal lisandub veel 154 km kruusateid, kus hakatakse tegema tolmutõrjet lisaks tavapärasele 1047 kilomeetrile. Juurde tulevad teelõigud, kus keskmine liiklussagedus on suurem kui 100 sõidukit ööpäevas.

Põhjalikumalt tegeleme 2018. aastal kiiruste teemaga, et kavandada Eesti teedele sobilikud kiirusrežiimid, tagades liikuvusvajaduste rahuldamisele vastavad, ohutud, vastupidavad ja toimivad transpordilahendused maanteedel ning arvestades sihtgruppide ootuste ja arvamusega.

Veel ühe põneva tegemisena katsetame 2018. aastal teekattemärgistuse seisundinõuete tagamise hanget. Otsime konkursi korras töövõtja, kes on valmis pilootprojektina saama ühe Eesti piirkonna, kus ta peab jälgima teekattemärgistuse vastavust nõuetele ning vajadusel teostama ise töid nii, et nõuded oleksid tagatud.

HOOLDEETTEVÖTJATE JAGUNEMINE

Seisuga 31.12.2017



RIIGITEEDE HOOLDUS

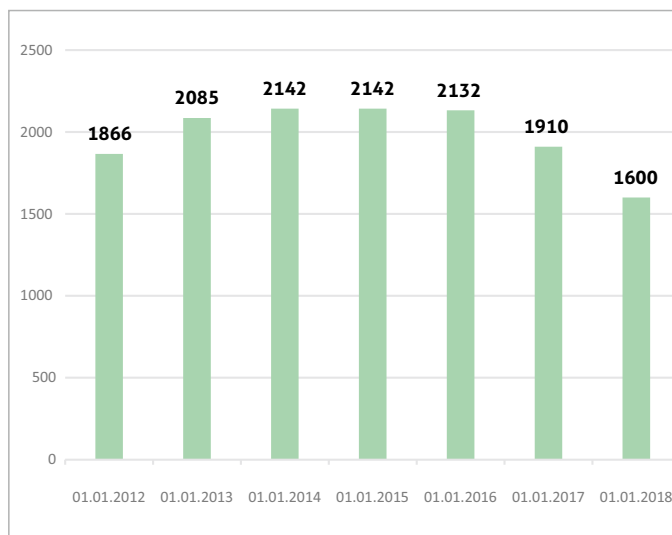
Uute hooldelepingutega alustasid 1. oktoobrist Põlva maakonnas AS TREV-2 Grupp, 1. novembrist Lääne-Viru, Võru ja Saare maakonnas AS Eesti Teed ning Pärnu ja Tartu maakonnas OÜ Sakala Teed.

Riigiteede hooldeks kasutati 2017. aastal 30,8 miljonit eurot. Sellest talihooldeks kulus 17 miljonit eurot ja suvihooldeks 13,8 miljonit eurot.

Jagunemine hooldeettevõtjate vahel seisuga 01.01.2018 on järgmine.

- AS TREV-2 Grupp, 4337 km – 26% Põlva, Valga, Jõgeva ja Ida-Viru maakonnas.
- AS Eesti Keskkonnateenused, 1234 km – 7% Viljandi maakonnas.
- AS Tariston, 2558 km – 15% Harju maakonna Keila piirkonnas ning Hiiu ja Järva maakonnas.
- OÜ Üle, 440 km – 3% Harju maakonna Kuusalu piirkonnas.
- AS Eesti Teed, 3547 km – 21 % Lääne-Viru, Võru ja Saare maakonnas.
- AS Leonhard Weiss Viater Ehitus, 534 km – 3 % Rapla maakonna Rapla piirkonnas.
- OÜ Warren Safety, 1252 km – 8 % Rapla maakonna Märjamaa piirkonnas ning Lääne maakonnas.
- OÜ Sakala Teed, 2691 km – 17% Pärnu ja Tartu maakonnas.

TAVAHOOLDUSE KESKMISE ÜHIKHINNA MUUTUS EUROT KILOMEETRI KOHTA AASTAS KÄIBEMAKSUGA



Hooldeosakonnal valmis juhend tee seisundi hindamiseks tehtavate mõõtmiste kohta, mis hakkas kehtima 1.01.2018. Samuti koostati pikaajaline hooldeosakondade tegevuskava aastateks 2018–2021.

Riigiteedele paigaldati üle mitmesaja energiasäästliku LED-valgusti eesmärgiga tagada parem nähtavus liiklusohtlikes kohtades. Suuremad ehitised, kuhu paigaldati uued LED-valgustid, olid Tallinna–Narva maanteel Sillamäe eritasandiline liiklussõlm ja Pärnu–Rakvere–Sõmeru maanteel Reo-palu–Mäo lõik.

Lääne regioonis sõlmiti riigiteede välisvalgustuse hoolduse ja käiduteenuse lepingud järgmiseks viieks aastaks.

Sõidukijuhtide rahulolu uuring

Suvist teehooldust hindas 72% liiklejatest rahuloleva ja väga rahuloleva hindegaga, mis on 1% võrra kehvem kui möödunud aastal. Talvist teehooldust hindas 53% liiklejatest rahuloleva ja väga rahuloleva hindegaga, mis on 2% võrra kehvem möödunud aastast. Kuigi protsendid on veidi vähenenud, on tegemist siiski suurte protsentidega. Hinnangut üle Eesti keskmise ja tõusu võrreldes möödunud aastaga täheldati Tartu maakonnas, kus teehooldaja oli enamuse aastast Eesti Teed AS (alates 1. novembrist Sakala Teed OÜ), ja Järva maakonnas, kus hooldaja on Tariston OÜ. Rahulolu-uuringul põhineva teehooldajate boonussüsteemi juhendi kohaselt teenisid rahalised boonused välja AS TREV-2 Grupp Valga-, Jõgeva- ja Ida-Virumaa ning Tariston OÜ Järvamaa riigiteede hooldamise eest.

Rahulolu sõiduolude kohta saadava info osas on valdavalt suur. Sõiduolude kohta otsib infot 59% sõidukijuhtidest. Peamised sõiduolude kohta info saamise allikad on ilma- ja navigatsiooniportaaliid (68% infot otsivatest sõidukijuhtidest), raadio (60%) ja interneti uudisteportaaliid (57%), kust otsitakse infot nii enne sõitu kui sõidu vältel.

Riigiteede äärsetesse avalikesse parklatesse WC-de rajamist peab vajalikuks kokku 90% sõidukijuhtidest, lausa 76% sõidukijuhtidest oleks nõus kasutama kuivkäimlaid.

Jäät

Haapsalu–Noarootsi jääteel oli liiklus avatud kaheksal päeval. Jätee uuringuteks, rajamiseks ja hooldamiseks kulutati kokku 18 293 eurot. Jätee kasutas ametlikult avatud aegadel 2857 sõidukit. Ühe sõiduki ülesõidu hinnaks kujunes 6,40 eurot.

Rohuküla–Sviby jääteed 2017. aasta hooajal avada ei õnnestunud. Avamiseks oldi valmis 23.02.2017, kuid Vormsi-poolsele mahasõidule ilmunud tõusuvee ei võimaldanud trassi avada. Jätee uuringuteks, rajamiseks ja kulutati kokku 8622 eurot.

Laaksaare–Piirissaare jäätee oli avatud 33 päeva sõidukitele massiga kuni 0,5 tonni. Maksumuseks kujunes 42 798 eurot.

Parim teehooldaja

Parima teehooldaja väljaselgitamisel võeti arvesse lepingulisi mahaarvamisi, tähtaega ületanud puuduste arvu, perioodiliste ülevaatuste tulemusi ning liiklejatelt saadud kaebuste arvu. Parimaks teehooldajaks tunnistati Lääne ja Rapla maakonna Märjamaa teepiirkonna hooldaja **Warren Safety OÜ**. Warren Safety OÜ puhul tasub esile tuua kõikidel tasanditel toimuvat vastastikust mõistmist, mistõttu hooldel tekkinud probleemidele leitakse lahendused rahulikult arutledes ja kiiresti.

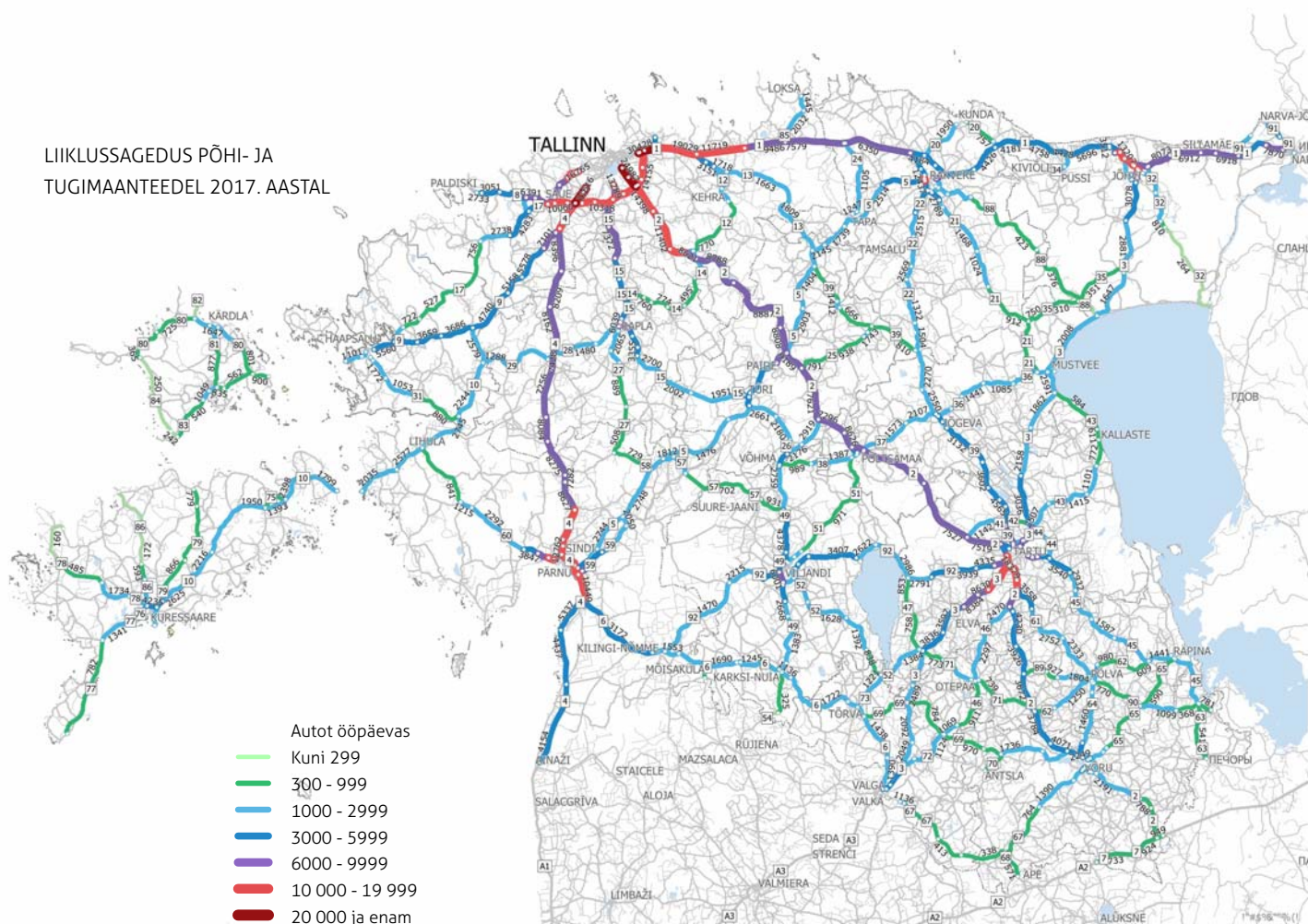
Liiklusloendus

Liiklusloenduse infosüsteemis oli 2017. aasta lõpu seisuga kokku 98 püsiloenduspunkti ning 47 perioodilist loenduspunkti.

Muutused Eesti majanduses kajastuvad otseselt ka liiklusloendustulemustes. Kui aastatel 1998–2007 toimus pidev liiklussageduse kasv, mis ulatus põhi- ja tugimaanteedel keskelt läbi 6–10%-ni aastas, siis aastatel 2008–2010 liiklussagedus vähenes oluliselt. Aastatel 2011–2012 püsis liiklussagedus võrreldes 2010. aastaga samal tasemel ning see on taas kasvama hakanud alates 2013. aastast. 2013. aastal oli kasv 2,0% ja 2014. aastal 4,1% võrreldes eelneva aastaga. 2015. aastal võrreldes 2014. aastaga kasvas liiklussagedus veelgi enam ehk 5,9%, peamine kasvu põhjus oli kütusehindade suur vähenemine, 13,9%. 2016. aastal võrreldes 2015. aastaga kasvas liiklussagedus 895-lt 935 autoni ööpäevas ehk 4,5%. 2017. aastal võrreldes 2016. aastaga kasvas liiklussagedus 935-lt 968 autoni ööpäevas ehk 3,6%, peamiseks kasvu põhjuseks võib lugeda üldist majanduskasvu.

Suurima liiklusega teelõik asub jätkuvalt Tallinna–Pärnu–Ikla maanteel Tallinna linna piiril, selle lõigul km 13,0–13,8 mõõdeti aasta keskmiseks liiklussageduseks 32 386 autot ööpäevas.

LIIKLUSSAGEDUS PÕHI- JA TUGIMAANTEDEL 2017. AASTAL



Osalemine ITS-projektides

Maanteeamet osaleb mitmetes rahvusvahelistes ja Eestisest ITS-projektides, mille realiseerimiseks on toetatud edukalt ka Euroopa Liidu vahendeid. 2017. aastal jätkusid Eesti-Läti liikluskorraldusprojekti SMART E67 tegevused: Eestis paigaldasime muutuvtekstiga liikluskärgid ja info-tablood Tallinna–Pärnu–Ikla maanteele ning 2018 käivitub süsteem täismahus.

FinEstSmartMobility projekti raames valmis Maanteeameti tellimisel Tallinna ringtee liiklusjuhtimise lahenduse uuring, mis käsitleb ITS-lahendusi ning selle alusel asume kujundama Tallinna ringtee dünaamilise liikluskorralduse arengut.

Maanteeamet osales Euroopa Liidu projektis East-West Corridor, kus koos Läänemere riikide maanteeametitega püütakse leida parimaid võimalusi piirülestes ITS-lahenduste realiseerimiseks.

2017 liitusime kolmeaastase ELi rahastatud Läänemere programmi projektiga Real Time Ferries, mille raames parandatakse liikluse teavitust ja seiret saartele suunduvatel teedel ning ühendatakse projekti tulemusel tekkiv avatud andmestik laevade reaajaja liikumisinfo reisiplaneerimise teenustega.

Alates 2017. aastast osaleb Maanteeamet ka kolmeaastases projektis TN-ITS GO, mis seisneb navigeerimisteenust pakkuvatele ettevõtetele teede andmestiku jagamist, et tagada ajakohase teede info jõudmise liiklejateni.

2017 tootleti edukalt Connecting European Facility-lt rahastust ühistranspordi planeerimise tarkvara uuendamiseks ning kaheaastase projekti tulemusel saab Eesti uue kaas-aegse ühistranspordi liinide planeerimislahenduse.

2017 realiseeris Maanteeamet liikluspiirangute rakenduse „Tarktee liikluspiirangute sisestusmoodul“, mis võimaldab kõikide avalike teede liikluspiirangute haldamist teemani-ke ja nende partnerite poolt iseteeninduskeskkonda kasu-tades. Selle lahenduse abil muutuvad liikluspiirangud üle Eesti ühtselt kättesaadavaks. Lisaks alustas Maanteeamet riigihankega Tarktee jätkuarenduse ettevalmistamist: uuendatakse andmekeskuse tarkvara ja kuus teelmaajama, luuakse uus Tarktee veebiportaal, EL-i standarditele vastav andmejaotuspunkt DATEX II ning Waze kasutajate sisestatud info andmeedastus teehooldajani.

Kokkuvõtvalt saab 2017. aasta osas selgelt välja tuua erinevate ITS-iga seotud projektide ja tegevuste aktiivsuse tõusu, mis annab hea aluse piiriülese koostöö arendamiseks.



KUMMIPOSTID – UUDNE LIIKLUSOHUTUSVAHEND

2017. aastal võttis Maanteeamet uue liiklusohutust suurendava lahendusena kasutusele kummipostid.

Tallinna–Narva maanteele Aaspere–Haljala 1+1 sõiduradadega lõigule rajas Maanteeamet ligi 7 km möödasõidu-keelualaga kummipostidega katselõigu. Antud lahendus on sarnane kasutusel oleva keskpäärdega, ent painduv kummipost ei ole kaitseomadustelt samaväärne.

Samas võimaldab selline liikluslahendus seisvast (hädapeatunud) sõidukist möödumist ning ristmikud ja mahasõidud ei vaja erilahendusi. Painduvad eredavärvilised postid äratavad tähelepanu ning neil on oluline mõju keelatud möödasõitude ärahoidmisel ja keskmiste sõidukiiruste vähendamisel.

Aaspere–Haljala valiti katselõiguks varasemate sõidukite laupkokkupõrkeõnnetuste ja riskiohtlike tegurite tõttu, nagu suur liiklussagedus ning tee pikiprofilist tingitud puudulik nähtavus. Antud teelõik asub 2+2 sõiduradadega eraldusribaga teelõikude vahel, millel möödasõit on ohutu.

Kasutusele võetud meetmed on otseselt seotud hiljuti kinnitatud rahvusliku liiklusohutusprogrammi eesmärgiga vähendada raskeid liiklusõnnetusi. Raskeimad tagajärjed on enamasti suure liiklussagedusega teedel, kui toimub vastassuunas liikuvate sõidukite laupkokkupõrge. Eesmärk oli muuta antud teelõigu liiklussüsteem selliseks, et hoida ära eksimusi möödasõidul või vastassuuna sõidurajale kaldumist ning eksimuse korral oleksid sellega kaasnevad kahjud võimalikult väikesed.

Esialgu tekitasid kummipostid osades liiklejates nõutust ja pahameelt, kuigi eelnevalt sai tehtud teavitus- ja selgitus-

tööd. Maanteeameti tegevuse suhtes oli kriitiline ka meedia. Siiski jätkasime selgitustöödega, miks on vaja uut lahendust, ning aasta lõpuks (pärast kolmekuist kasutamist) hakkasid ka liiklejad sellega harjuma.

Suuri probleeme ei ole antud lahendus kaasa toonud. Paaril korral tekkisid teelõigul veoki tehnilise rikke tõttu liiklusummikud, mida pidime politsei ja teehooldaja abiga lahendama. Paraku meie esialgne arvestus, et takistuse korral hakatakse üle postide sõitma, ei täitunud. Autojuhid ei tea või kardavad seda võimalust. Ka on talvistes liiklustingimustes juhtunud üks vastassuunas liikuvate sõidukite kokkupõrkega liiklusõnnetus, milles osalejad said kergelt vigastada. Muid suuremaid intsidente juhtunud ei ole ning üldiselt sujub liiklus sellel lõigul häireteta ja ohutult.

Kuna tegemist on uuendusliku liikluskorraldusega lõigu ehk nõ katselõiguga, siis plaanime 2018. aastal uurida lõigu mõju liiklejatele. Maanteeamet tellib jalakäijate ja jalgratturite liikumise uuringu (palju liiguvad, kus liiguvad, liikumisharjumuste võimalik muutus jms) koos küsitlusega teelõigu liikluskorralduse kohta. Samuti uurib Maanteeamet, kuidas selles kohas hoitakse pikivahet ning milline on sõidukiirus. Saadud andmeid saame võrrelda analoogsete 1+1 lõikudega, et näha toimunud muutusi.

Hindame ka tehnilisi parameetreid: milline on kummipostide vastupidavus ilmastikule ja füüsilisele mõjule (ülesõitmine), milliseid probleeme toovad postid kaasa teehooldusele (tali- ja suvihoole). Kogume infot politseilt, päästeametilt ja kiirabilt võimalikest alarmsõiduprobleemidest, liiklusõnnetustest, intsidentide tõttu (takistus teel jms) reguleerimise vajadusest. Kogu info on vajalik, et hinnata rajatud liikluskorralduse tõhusust ja võimalikke tekkivaid probleeme, selleks et neid tulevikus ennetada ja parandada.

TEEKATTEMÄRGISTUSE VALGUSPEEGELDUVUSE MÕÕTMINE

Maanteeamet mõotis 2017. aastal pilootprojekti raames kõikide põhimaantee teekattemärgistuse valguspeegelduvust kokku 3721,6 kilomeetril.

Materjali peegeldusvõime on üks tehnoloogiatest, mida kasutatakse erineva informatsiooni loetavuse ja tajumise parandamiseks halvasti valgustatud kohtades ja öisel ajal.

Teemärgistuste valguspeegelduvus aitab sõidukijuhtidel visuaalselt hinnata sõiduradade kulgemist ja see on üks olulistest parameetritest, mis tagab efektiivse liiklusvoolu, sõitmise mugavuse ning turvalise liikluskeskkonna. Kergesti märgatavad teekattemärgised parandavad liiklejate turvalisust, eriti just nõrgalt valgustatud kohtades ja pimedal ajal.

Maanteeameti tellimisel teostas ERC Konsultatsiooni OÜ koostöös firmaga Reflective Measurement Systems Ltd. riigi põhimaantee teekattemärgistuse valguspeegelduvuse RL mobiilse mõõtmise. Pilootprojekti kasutati mõõteseadet RetroTek-MTM.

Seadmes kasutatav tehnoloogia võimaldab teostada mõõtmist terve sõiduraja laiuses kõikidel sõidukiirustel. Kogutavate andmete hulka kuuluvad teemärgistuste (jooned, sümbolid, nooled jne) retroreflektiivsus ehk valguspeegelduvus ning teemärgistuse olemasolu ja selle puudumine. Seadmes kasutatav tehnoloogia esindab järgmise põlvkonna tava sõidukiirusel liikuvaid mobiilseid valguspeegelduvuse mõõtmise seadmeid.

Tehnoloogia eripära seisneb selles, et mõõdistamist on võimalik teostada korraga ühe sõiduraja kogu laiuse ulatuses,



MÕÕTESÕIDUKILE
PAIGALDATUD
RETROTEK-MTM

mõõtes korraga kuni kuut erinevat teemärgistust. Seadmes kasutatav tehnoloogia suudab samaaegselt tuvastada ühe sõiduraja parem- ja vasakpoolsed äärejooned ning tee keskel olevad märgistused.

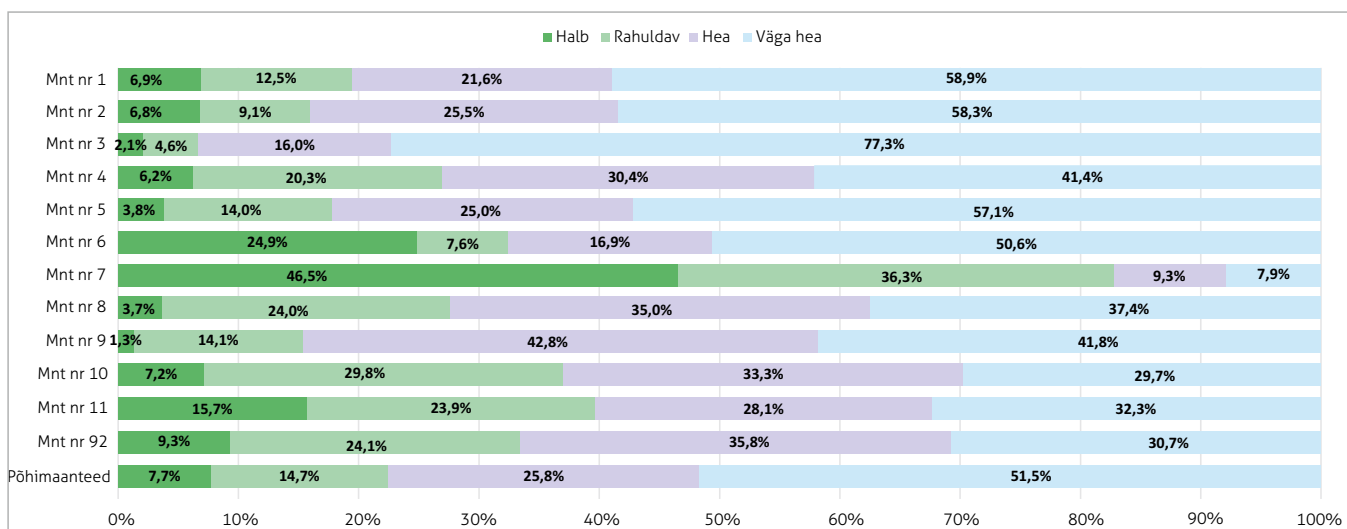
Põhimaantee teekattemärgistuse valguspeegelduvuse mõõtmistulemuste jagamisel seisukorralklassidesse kasutati järgmist jaotust:

Väga hea – $R_L > 100$ [mcd/m ² /lx]
Hea – $R_L = 80 - 100$ [mcd/m ² /lx]
Rahuldav – $R_L = 60 - 80$ [mcd/m ² /lx]
Halb – $R_L < 60$ [mcd/m ² /lx]

Kokkuvõttes vajab põhimaantee teekattemärgistuse kogupikkusest kohe uuendamist (RL väärtus alla 60) 7,7% mõõdetud teedest ehk veidi alla 300 km. Samas on suhteliselt väikese RL väärtusega (RL väärtus vahemikus 60–80) veel ligi 15% põhimaanteedest (546,5 km).

Edukalt kulgenud pilootprojektile on planeeritud järg: 2018. aastal on planeeritud mõõta üle kõik tugimaantee märgised ja 2019. aastal kõrvalmaantee oma. Edaspidi kavatses Maanteeamet jätkata regulaarseid mõõtmisi. Mõõtmiste tulemuste järgi saab väga lihtsalt planeerida järgnevat aastat teekattemärgistuse uuendamist. Eesmärk on, et teele paigaldatud teekattemärgised peegeldaksid piisavat valgust ka pimedal ajal.

PÕHIMAANTEDE TEEKATTEMÄRGISTUSE VALGUSPEEGELDUVUSE MÕÕTMISTULEMUSTE JAGUNEMINE SEISUKORRALKLISSIDESSE





TEEILMAJAAMADE INFOSÜSTEEM

Teeilmajaamade infosüsteemi areng jätkus 2017. aastal, mil uuendati 11 vana ja ehitati kaks uut teeilmajaama (Ääsmäe ja Papiniidu).

Teeilmajaamade infosüsteemis oli 2017. aasta lõpus kokku 70 teeilmajaama (neist kolm kuuluvad kohalikele omavalitsustele), 112 teekaamerat (neist 19 on reaalajas teekaamerad) ning neli muudetava kirjega elektroonilist liiklusmärki.

Jätkub teeilmaprognoosi kui teeilmajaamade infosüsteemi väga olulise osa arendus, milleks sõlmiti viieaastane teeilmaprognoosi andmete edastamise ja arenduse leping Keskkonnaagentuuriga. Lepingu sisuks on teeilmaprognoosi andmete edastamine Maanteeametile ja teenuse arendamine ajavahemikus oktoober 2017 – september 2022.

KIIRUSKAAMERAD

2017. aastal paigaldas Maanteeamet riigiteedele kiiruskaamerate jaoks 66 mõõtekabiini, millest on võimalik mõõta 70 sõidusuunda.

Seega on neljas mõõtekabiinis võimalik kiirust mõõta mõlemas suunas. Nimetatud kahesuunalised mõõtekabiinid asuvad Põltsamaa linnas Puhu ristmikul, Pärnumaal Libatse külas, Ida-Virumaal Rannus külas ning Harjumaal Kiia külas.

Uued kiiruskaamerad paigaldati 2017. aastal Pärnumaale Lääneranna valda Risti–Virtsu–Kuivastu maantee 42. ja 43. kilomeetrile ning Harjumaale Saue valda Hüüru külla Tallinna–Paldiski maantee 16. kilomeetrile.

Maanteeametil on võimalus riigiteedel kasutada 47 mõõteseadet, mida paigutatakse kabiinide vahel ümber.

2017. aasta oli Maanteeametile oluline verstapost kiiruskaamerate osas, kuna esmakordselt käivitati automaatjärelevalve ka kohalikele omavalitsusele kuuluval teel. Märtsis alustasid tööd kiiruskaamerad Tallinnas Endla tänava, Tulika tänava ja Sõpruse puiestee ristmikul (nn Kristiine ristmik). Esimeses etapis alustati sõidukiiruste fikseerimisega. Projekt jätkub 2018. aastal, mil käivitatakse ka keelava fooriga rikkumise automaatkontroll samade seadmete abil Kristiine ristmikul.

TEEDEALANE RIIKLIK JÄRELEVALVE



Möödunud aastal viis Maanteeamet läbi 60 riikliku järelevalve menetlust avalikult kasutatavate teede ehitamise üle. Kontrolliti materjalide ja toodete ning teetööde vastavust projektile ning tee ehitamise kvaliteedinõuete täitmist.

Probleeme esines geovõrkude paigaldamisel ning liikluse all ehitatud killustikaluste ja stabiliseeritud kihtide terakoostise ja tasasusega enne katendi paigaldamist. Asfaltsegude puhul kontrolliti lisaks sideaine sisaldusele ning terakoostisele ka segude deformatsioonikindlust. Olulisi puudusi asfaltsegude kvaliteedis ei tuvastatud. Suuremat tähelepanu pöörduti ajutise liikluskorralduse nõuete täitmisele teetööde teostamise ajal. Jätkati kontrolli kehtestatud nõuete täitmise üle kohalike omavalitsuste tee ehitamise objektidel.

Kohaliku omavalitsuse teede seisundinõuete täitmine

2017. aastal suurendas Maanteeamet järelevalvet kohalike omavalitsuste tänavate seisundi üle, kus liiklussagedus on suurem ning liiklusõnnetuste toimumise risk suurem. Seetõttu mõnevõrra vähenes kontrollitud teede pikkus võrreldes eelnevate aastatega.

Maanteeamet viis 64 kohalikus omavalitsuses läbi 65 riikliku järelevalve menetlust kohalike teede seisundinõuete täitmise üle. 57 neist olid plaanilised ja 7 juhtumipõhised. Menetluste käigus kontrolliti 435 erinevat teed või selle lõiku kogupikkusega 680 km.

Puudusi esines 242 teel/teelõigul ehk 56%-l kontrollitud teedest/lõikudest, mis on 4% võrra vähem 2016. aastal ja 13% võrra vähem 2015. aastal avastatud puudustest.

Enamlevinud puudused:

- liiklusmärgid ei olnud liiklejatele erinevatel põhjustel nähtavad;
- nõutavast väiksem külgnähtavus maanteedel;
- lubatud suuremate ja ka tähistamata aukude esinemine teekattes;
- teekatte ja -peenra kõrguste erinevus;
- sademevee äravoolu ei olnud tagatud;
- teekattemärgiste puudumine.

Menetluste käigus puudused kõrvaldati. 11 omavalitsuses on järelevalvemenetlus veel lõpetamata vastavate tegevuste mahukuse ning sobivate ilmastikutingimuste puudumise tõttu.

Kahjunõuete lahendamine

Suurema ohu allikatega liiklemisel kaasneb liiklusõnnetusse sattumise risk. Riski realiseerumisel on ka paratamatu, et liiklejad esitavad Maanteeametile kahjunõudeid, on need siis põhjendatud või põhjendamata. Võrreldes eelnevate aastatega esitasid liiklejad Maanteeametile rohkem kahjunõudeid, kogusumma aga võrreldes eelmise aastaga vähenes kolmandiku võrra. 2015.–2017. aastal esitatud nõuete ja makstud hüvitiste kohta on andmed toodud tabelis.

ESITATUD KAHJUNÕUETE JA HÜVITISTE ANDMED NÕUDE ESITAMISE AASTA JÄRGI

Nõude esitamise aasta	Kahjunõuete arv	Hüvitatud nõuete arv, sh osaliselt	Rahuldamata nõuete arv	Menetlusi töös, arv	Menetlust ei alustatud ¹	Nõuete summa	Hüvitiste summa	Maanteeameti hüvitiste summa	Lepingu-partnerite hüvitised
2015	102	23	58	1	20	63 317	16 431	4778	11 654
2016	87	21	41	-	25	102 087	3447	2383	1064
2017	147	74	29	5	39	68 179	21 712	11 017	14 641
Kokku	336	118	129	6	84	233 583	45 590	18 231	27 359

¹ Menetlust ei alustatud ebapiisavate tõendite tõttu



EHITUSVALDKOND



KAUPO SIRK

Maanteeameti peadirektori asetäitja
ehituse ja arengu alal

2017. aastat võiks nimetada Maanteeameti töömahtude poolest stabiilsuse tagamise ja turuosaliste arendamise aastaks, et olla valmis uuteks suurteks investeeringuteks meie suurematel rahvusvahelistel põhimaanteedel: Tallinna–Tartu–Luhamaa, Tallinna–Pärnu–Ikla ja Tallinna–Narva maanteel.

Maanteeamet realiseeris hästi riigi eraldatud investee- ringuvahendid liiklejate ohutuse tagamiseks ja sõidumugavuse loomiseks. Välisvahendite realiseerimisel osutusid planeeritud keerukamateks Tallinna piiriobjektid ning kõikide ootused suurenevad projekteerimise ja ehitushangete läbiviimise protsessis. Objektide projekteerimist alustati enne uue ehitusseaduse kehtima hakkamist, mistõttu ei olnud planeeritud projekteerimistingimuste menetluse läbiviimist projekteerimise alguses. Uue seaduse järgi toimetades on võimalik kõikide huvitatud isikute soovide paremini arvesse võtta koos võimalike ühisrahastamise kokkulepetega.

2017. aasta eesmärkide täitmisest rääkides on võtmesõna parem koostöö kõikide huvitatud osapooltega, sh piirinaab- rid, ametkonnad ja teedehituse sektoris toimetavad teenu- sepakkujad.

Projekteerimisprotsessi arendamisse kaasatakse rohkem projekteerijaid, projekteerimistingimuste menetluse käigus suheldakse oluliselt rohkem huvitatud isikutega ning pro-

jekteeritud lahenduste hindamiseks teostatakse võrreldes varasemaga oluliselt rohkem liiklusohutuse auditeerimisi. Eeltoodust lähtuvalt on tehtud ka rohkelt muudatusi ehitus- projektidesse, mis on tekitanud paljudele meelehärmi. Eks kõik muudatused on rasked, aga oleme lähtunud Maantee- ameti strateegilistest eesmärkidest ja usun, et pikemas perspektiivis toovad muudatused kasu kõikidele osapool- tele.

Ehitusprotsessis tulid 2017. aastal esile uued üllatused. Vaatamata aluste stabiliseerimistööde juhendi kooskõlasta- misele MTÜ-ga Eesti Asfaldiliit ei toimunud sisulist muuda- tust tööde planeerimisel ning materjalide kasutamisel. Koostöös turuosalistega tehti pigem kõik tagasi ning edas- pidi annab Maanteeamet täpsema sisendi töövõtjatele uute materjalikoguste määramisel. Loodetavasti tagab väikene tagasikäik turuosaliste võrdse kohtlemise ja saavutatud kokkulepped pikendavad katendikonstruktsioonide eluiga.

Maanteeameti läbiviidud pindamistööde kvaliteedi kontrolli käigus leiti olulisi kõrvalekaldeid pindamiskillustiku tolmu- sisalduses võrreldes kehtivate nõuetega. Taas kord istusid Maanteeamet ja töövõtjad ühise laua taha ning leiti mõist- likud lahendused nii mahaarvamise teostamiseks kui ka tulevaste nõuete korrigeerimiseks. Loodetavasti on nüüd nii Maanteeamet kui ehitajad kõik puudused nõuetes tegeliku töö käigus läbi katsetanud ning edaspidi saavad kõik oma töid planeerida vastavalt kokkulepitud tegelikele nõuetele.

Maanteeameti ehitusvaldkonna strateegilise tegevusplaani täitmisel oleme ajagraafikust maha jäänud innovaatiliste pindamise ja katete taastusremondi hangetega. Kõik seni- sed Maanteeameti katsetused innovatsiooni edendavates hangetes on tekitanud vastuseisu nii turuosalistes kui ka Maanteeameti sees. Küsimus taandub alati rahale ja riskide jaotusele ehk milline oleks tulevikus lisaväärtus Maantee- ametile. Sarnaselt 2016. aastaga oleme arvamusel, et inno-

vaatliste lahenduste katsetamiseks ei jagu piisavalt põhitööstusest vabu insenere ning seetõttu on kannatanud ka innovatsiooni edendavate hangete kvaliteet. Maanteeamet peab langetama valiku: kas vähendada ehitusmahtu või olla innovatsiooni edendavate hangetega edaspidi tagasihoidlikum ning kasutada paremini juba senised teadmisi.

Projekteerimistööde protsessis ja kompetensuse arendamises oleme kõik koos teinud sammu edasi, aga ehitushanke käigus ehitajatele edastatav põhiprojekt on siiski paljudes detailides puudulik. Me ei ole leidnud head lahendust detailsete puuduste avastamiseks – selleks kulub lihtsalt rohkem ressursse kui Maanteeametil ja ekspertiiside läbiviijatel on. Soovime jätta teeprojekti ohutuse ja konstruktsioonide eluea pikendamise enda kontrolli alla põhiprojekti kaudu ning kõikide kaasnevate võrkude detailiseerimise ja nende ehitusload ehitajatele projekteerimise-ehitamise lepingupõhimõtte kaudu. Liigume väikeste sammudega selles suunas, püüdes leida kõige optimaalsemat lahendust. Selleks oleme leppinud kokku ka mõnel vähemtähtsal teel kogu teekonstruktsiooni projekteerimise ja ehitamise koos teostusmudeliga, mis võimaldab Maanteeametil vajalikul hulgal andmeid koguda ja neid edaspidi kasutada teede elutsükli infosüsteemis (TEIS).

Järelevalveturul ootasime kvaliteetsemat reformi uute lepingutingimuste kaudu, ent esialgu saime palju kehva kvaliteediga töötunde, kuid positiivselt poolelt palju noori säravaid tegijaid objektidele. Omanikujärelevalvet teostavad ettevõtted soovivad uute lepingupõhimõtete järgi jätkata ja loodame selle reformi lõpule viia 2018. aasta jooksul ning seejärel tagada omanikujärelevalvet turul stabiilsuse ja arenguvõimalused. Hinnad paneb paika turg, mistõttu loodame pakkumishindade ja tööde kvaliteedi ühtlustumist.

Maanteeameti ehitusvaldkonnas soovisime ka bürokraatia vähendamist maja sees, kuid uute infosüsteemide käivitamine ning andmete sisestamine tekitas vastupidise efekti. Edaspidi peaks kõik andmed olema ühes infosüsteemis ja kõigile kasutatavad.

Maanteeameti läbipaistva ehitusprotsessi idee suurendab tulevikus esialgu ka töövõtjatel bürokraatiat, kuid kui dokumente koostada edaspidi kogu projekteerimise ja ehituse käigus kogutud ja kontrollitud andmete põhjal, siis peaks olema sellest kasu kõigile. Kasvab läbipaistvus, usaldus töövõtjate dokumentide vastu ning seeläbi väheneb kontrolli maht.

Loodame rohkem ehitajate huvile läbipaistava optimaalse ehitusprotsessi loomisel. Koos saavutame parema tulemuse ning järgmisel aastal on Maanteeametil rohkem jõudu selle protsessi eestvedamisel.

Maanteeamet on osalenud aktiivselt teedeinseneride kutsekomisjonis ja panustanud aega teedeinseneride kõrghariduse kestlikkuse tagamiseks. Tegemist on kogu sektori inseneride arendustegevusega ning Maanteeamet soovib kiita inseneride koolitusse panustanud Tallinna Tehnikaülikooli, Tallinna Tehnikakõrgkooli, Teede Tehnokeskust ja ka Maanteeameti töötajaid. Loodame seda koos jätkata, et meil oleks piisavalt palju kompetentseid insenere nii praegu kui ka tulevikus.

Maanteeamet soovib 2018. aastal anda panuse Eesti juubeli vääriliselt ning olla eestvedaja „100 kooli“ projektis, mille käigus tutvustame noortele nii Maanteeametit, ettevõtjaid kui ka kõrgkooli, et tekitada neis insenerihuvi, kirjeldades nende tulevikuperspektiive selles valdkonnas.

Täna kõiki 2017. aasta panuse eest riigimaantee arendamisel ning püüame koos edukalt tegutseda ka järgnevatel aastatel liiklejate rahuolu tagamiseks.



Projekti nimetus	Eelarve liik	Eelarve	Eelarve täitmine	Täitmise %
Ehitus	Riiklikud vahendid	17 157	15 898	93%
	Välisvahendid	45 110	36 419	81%
	Omavahendid	0	0	-
	Kokku	62 267	52 317	84%
Rekonstrueerimine	Riiklikud vahendid	44 358	44 528	100%
	Välisvahendid	2678	2472	92%
	Omavahendid	1016	2641	260%
	Kokku	48 052	49 641	103%
Kattega teede säilitusremont	Riiklikud vahendid	19 681	19 514	99%
	Välisvahendid	0	0	-
	Omavahendid	0	0	-
	Kokku	19 681	19 514	99%
Kattega teede taastusremont	Riiklikud vahendid	21 645	20 780	96%
	Välisvahendid	0	0	-
	Omavahendid	0	0	-
	Kokku	21 645	20 780	96%
Liiklusohhtlike kohtade ümberehitus	Riiklikud vahendid	12 259	10 575	86%
	Välisvahendid	0	0	-
	Omavahendid		148	-
	Kokku	12 259	10 723	87%
Projekteerimine	Riiklikud vahendid	4361	4269	98%
	Välisvahendid	0	0	-
	Omavahendid	0	0	-
	Kokku	4361	4269	98%
Kruusateede säilitusremont	Riiklikud vahendid	9033	9461	105%
	Välisvahendid	0	0	-
	Omavahendid	0	0	-
	Kokku	9033	9461	105%
Sildade taastusremont	Riiklikud vahendid	6445	6055	94%
	Välisvahendid	0	0	-
	Omavahendid	0		-
	Kokku	6445	6055	94%
Teed tolmuwabaks	Riiklikud vahendid	8032	7885	98%
	Välisvahendid	0	0	-
	Omavahendid	0	37	-
	Kokku	8032	7922	99%
Müratõkked	Riiklikud vahendid	390	408	105%
	Välisvahendid	0	0	-
	Omavahendid	0	0	-
	Kokku	390	408	105%
Kokku		192 165	181 090	94%

TEEHOIUKAVA MAHUD 2017

Nimetus	Plaanitud maht	Vastuvõetud tööde tegelik maht	
Kruusateede säilitusremont	325 km	313 km	 Ehitatud ja remonditud kokku 1872 km
Kattega teede säilitusremont	1200 km	1102 km	
Kattega teede taastusremont	230 km	196 km	
Ehitus ja rekonstrueerimine	130 km (110+20)	126 km	
<i>Ehitus</i>	<i>20 km</i>	<i>7 km</i>	
<i>Rekonstrueerimine</i>	<i>110 km</i>	<i>119 km</i>	
Katete ehitus kruusateedele	130 km	135 km	
Sildade rekonstrueerimine ja remont	29 silda	18 silda	
Liiklusohhtlikud kohad	80 kohta	81 kohta	

VALIK MAANTEEMETI 2017. AASTA SILLAOBJEKTE

Tee nr	Tee nimi	Asukoht km	Silla nimi	Tegevus	Silla tüüp	Silla pikkus m
4	Tallinna–Pärnu–Ikla	120,9	Nurmeveski sild	Uus ehitus	3-avaline metallkandjatel r/b komposiitsild	153,7
3	Jõhvi–Tartu–Valga	155,5	Vapramäe	Renoveerimine	3-avaline r/b lihttala sild	72,2
16155	Silla–Jädivere	22,9	Vati sild	Renoveerimine	3-avaline r/b lihttala sild	50,9
11420	Tänassilma–Laagri	2,54	Juuliku viadukt	Uus ehitus	2-avaline konsoolsete taladega	42
4	Tallinna–Pärnu–Ikla	120,9	Nurme sild	Renoveerimine	3-avaline r/b lihttala sild	37,3
19342	Reiu tee	0,2	Uulu sild	Ajalooliselt taastatud sild	3-avaline konsoolsete taladega	35
1	Tallinna–Narva	184,28	Sillamäe raudteeviadukt	Uus ehitus	Üheavaline konsoolne r/b plaatsild	31,9
1325	Sillamäe III k	0,25	Sillamäe viadukt	Uus ehitus	Üheavaline muutuva ristlõikega r/b plaatsild	30,9
13141	Sillamäe–Vaivara	0,94	Sillamäe lääneviadukt	Uus ehitus	Üheavaline muutuva ristlõikega r/b plaatsild	28,7
11	Tallinna ringtee	25,2	Saku sild	Ümberehitus	3-avaline konsoolsete taladega r/b sild	28,5
11230	Harju–Risti–Riguldi–Võntküla	14,8	Puuna sild	Ümberehitus	3-avaline konsoolsete taladega r/b sild	27,3
11	Tallinna ringtee	26,7	Karjavärava viadukt	Ümberehitus	3-avaline konsoolsete taladega r/b sild	26
11420	Tänassilma–Laagri	3,4	Juuliku autosild	Uus ehitus	3-avaline konsoolsete taladega r/b sild	24,5
2	Tallinna–Tartu–Luhamaa	134	Suudari sild	Uus ehitus	Üheavaline r/b raamsild	16,7
11317	Raasiku Elektri tee	0,9	Kambi sild	Ümberehitus	Üheavaline r/b kaarsild	16,5
17	Keila–Haapsalu	67,7	Rannaküla	Renoveerimine	Üheavaline r/b plaatsild	15,7
17184	Potsu–Vihula	6,1	Areda sild	Ümberehitus	Üheavaline monteeritavates	14,8
20170	Märjamaa–Konuvere	9,4	Härgoja	Ümberehitus	Üheavaline r/b plaatsild	12,1
24155	Viljandi–Väluste–Mustla	19,5	Kirina	Ümberehitus	Üheavaline r/b plaatsild	7,9
22103	Tartu–Ilmatsalu–Rõhu	5,9	Tüki	Ümberehitus	Üheavaline r/b plaatsild	7,0
11370	Keila–Ääsmäe	4,2	Tuula karjatunnel	Renoveerimine	Üheavaline r/b plaatsild	6,8
24189	Kulla–Pöogle	3,3	Luba	Renoveerimine	Üheavaline r/b plaatsild	6,7
19331	Rannametsa–Ikla	25,2	Treimani	Renoveerimine	Üheavaline r/b plaatsild	6,0
23173	Hellenurme–Päidla	0,2	Hellenurme	Ümberehitus	Terastorusild	5,5
23135	Väheru–Tagula–Lauküla	11,7	Lambahanna	Ümberehitus	Terastorusild	4,7

VALIK MAANTEEMETI 2017. AASTA OLULISEMAID TEEOBJEKTE

PÕHJA REGIOON

JUULIKU LIIKLUSSÕLME JA TEELÕIGU EHITUS



Asukoht: **riigitee nr 11 Tallinna ringtee km 24,1–29,6**
Projekteerija: **Skepast&Puhkim OÜ**
Töövõtja: **Tallinna Teede AS, AS Merko Ehitus Eesti, AS Merko Infra**
Järelevalve: **P.P. Ehitusjärelvalve OÜ**
Kogumaksumus: **12,4 miljonit eurot**
Projekti kaasrahastaja oli Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfond.

Projekti eesmärk on Tallinna ringteel asuva Juuliku liiklussõlme liiklusohutuse suurendamine, liikluse läbilaskevõime suurendamine, liikluse sujuvuse tagamine ning jalakäijate liikumise võimaluste parandamine. Tööde käigus ehitati Tallinna ringtee lõik kilomeetritel 24,1–29,6 neljarajaliseks. Seoses sellega rajati 3,3 km pikkune Juuliku–Tabasalu ühendustee, mis ületab Tallinna ringteed Juuliku viadukti kaudu. Tallinna ringteele ehitati uus Karjavärava viadukt ja Saku sild ning Juuliku–Tabasalu ühendusteele ehitati lisaks Juuliku viaduktile ka Vääna jõge ületav Juuliku autosild. Ringristmikele ja rampide otstesse rajati valgustus. Ehitusobjektile rajatakse pealmist asfaltkatet kokku ca 169 000 m² ulatuses.

LAGEDI LIIKLUSSÕLME JA TEELÕIGU EHITUS



Asukoht: **riigitee nr 11 Tallinna ringtee km 2,8–6,0**
Projekteerija: **Selektor Projekt OÜ**
Töövõtja: **Lemminkäinen Eesti AS**
Järelevalve: **SWECO EST OÜ**
Kogumaksumus: **13,1 miljonit eurot**
Projekti kaasrahastaja oli Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfond.

Projekti eesmärk oli muuta teelõik neljarajaliseks, ehitada kaks uut raudteeviadukti ning kergliiklusviadukt Lagedi tee raudteeületuse juures liiklusohutuse ja teelõigu läbilaskvuse parandamiseks ning läbimiskiiruse suurendamiseks. Tallinna ringtee km 4,36 projekteeriti uued viaduktid üle Tallinna–Tapa raudtee ja Tallinna–Lagedi olemasoleva viadukti asemele. Tallinna ringtee ja Lagedi ristmik suleti ning Tallinna–Lagedi maanteed pikendati vasakul Lagedi–Jüri maanteeni ehk Lagedi kaubajaama ristmikuni, kus säilib peale- ja mahaõit Tallinna ringtee vasakule sõidusuunale. Olevate elamute kaitseks rajatakse Tallinna ringteetee serva müratõkkeseinad Venekülas.

IDA REGIOON

REOPALU–MÄO TEELÕIGU REKONSTRUEERIMINE



Asukoht: **riigitee nr 5 Pärnu–Rakvere–Sõmeru lõik km 87,6–94,1**
Projekteerija: **Teedeprojekt OÜ**
Töövõtja: **Verston Ehitus OÜ**
Järelevalve: **Infragate Eesti AS**
Kogumaksumus: **3,2 miljonit eurot**
Projekti kaasrahastaja oli Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfond.

Ehituse käigus rekonstrueeriti amortiseerunud kate ning lõiguti viidi puudulik kande- võime vastavusse liikluskäitumisega. Teelõik oli kogu ulatuses ebatasane ning sügavate roobastega. Projekti eesmärk on liiklusohutuse parandamine suurematel ristmikel ning puuduoleva jalgratta- ja jalgteelõigu rajamine. Reopalu ja Sillaotsa vahele ehitati jalgratta- ja jalgteelõigu. Olemasolevad ringristmikud ehitati ümber liiklusohutusnõuetele vastavaks. Maksimalketi ristmikule rajatakse uus ringristmik, et tagada kõigi pöörete ohutu sooritamise võimalus. Lisaks remonditi Reopalu ja Sillaotsa sillad. Objekti raames ehitati tolmuvaibad katted neljale lühemale kruusateelõigule piirkonnas.

LÜGANUSE–OANDU–TUDU TUGI- MAANTEE REKONSTRUEERIMINE



Asukoht: **riigitee nr 13103 Lügane–Oandu–Tudu km 0,0–3,5 ja 3,9–6,1**
Projekteerija: **Reaalprojekt OÜ ja Roadplan OÜ**
Töövõtja: **Tallinna Teed AS**
Järelevalve: **AS Teede Tehnokeskus**
Kogumaksumus: **2 miljonit eurot**

Projekti eesmärk on teelõigu amortiseerunud katte kandevõime vastavusse viimine liiklussagedusega ning sõidumugavuse ja liiklusohutuse parandamine, samuti jalakäijate liikumisvõimaluste parandamine Kiviõli linna Graniidi linnaosas. Rekonstrueeritud tee jäi olemasoleva tee muldkehale ning sellele ehitati 3 m laiused sõidurajad. Olemasolevad mahasõidud säilitati ja rekonstrueeriti. Esimesel lõigul ehitati kompleksstabiliseeritud ja teisel lõigul bituumenstabiliseeritud alusele kahekihiline asfaltbetoonkate. Asulasse ehitati uus tee ning olemasolev valgustus ehitati samuti ümber.

VAIMASTVERE–KOLUVERE TEELÕIGU REKONSTRUEERIMINE



Asukoht: **riigitee nr 39 Tartu–Jõgeva–Aravete lõik km 55,2–66,76**
Projekteerija: **Teedeprojekt OÜ**
Töövõtja: **Lemminkäinen Eesti AS**
Järelevalve: **Sweco EST OÜ**
Kogumaksumus: **3,3 miljonit eurot**

Tööde eesmärk oli Piibe maantee halvimas seisukorras olnud lõigu amortiseerunud katte rekonstrueerimine teekatte seisukorra, sõidumugavuse ja liiklusohutuse parandamiseks. Teelõik oli kogu ulatuses ebatasane ning sügavate roobastega, teekatte servad ära vajunud. Põhiteele ehitati uus kahekihiline asfaltbetoonkate. Kaevati külakraave, ehitati truupe. Lõiguti ehitati kõnniteid ning Vägeva külas parandati jalakäijate liikumisruumi. Vägeva küla keskuse teelõik valgustati tänapäevaste valgustitega.

LÄÄNE REGIOON

KÕMSI–VIRTUSU TEELÕIGU REKONSTRUEERIMINE



Asukoht: **riigitee nr 10 Risti–Virtsu–Kuivastu–Kuressaare km 56,3–65,0**
Projekteerija: **T-Model OÜ**
Töövõtja: **TREV-2 Grupp AS**
Järelevalve: **Teehoiu Partnerid OÜ**
Kogumaksumus: **4,2 miljonit eurot**

Eesmärk oli teelõigu amortiseerunud katte vastavusse viimine liiklussagedusega ning sõidumugavuse ja liiklusohutuse parandamine. Rekonstrueeritud tee jäi valdavalt olemasoleva tee muldkehale. Tööde käigus kaevati uued külakraavid ja vahetati truuvid, rajati uus kompleksstabiliseeritud alusel olev 9 m laiune kahekihiline asfaltbetoonkate 3,5 m laiuste sõiduradadega. Osalist laiendati ristmikke Kõmsil, rajades vasakpöörde võimalused Kõmsi ja Pivarootsi suunale, ehitati ohutumaks ristmik Virtsus. Rekonstrueeriti bussipeatused ja olemasolevad mahasõidud. Ehitati ümber puhkeplats Hanilas koos puhkealaga.

KUIARU–MANNARE TEELÕIGU REKONSTRUEERIMINE



Asukoht: **riigitee nr 5 Pärnu–Rakvere–Sõmeru km 16,1–28,2**
Projekteerija: **OÜ Teedeprojekt**
Töövõtja: **TREV-2 Grupp AS**
Järelevalve: **Taalri Varahaldus AS**
Kogumaksumus: **5,4 miljonit eurot**

Teelõigu rekonstrueerimise eesmärk oli liiklusohutuse taseme parandamine uute liikluskorraldusvahendite paigaldamisega. Projekti tulemusena tagati katendile nõuetekohane laiusgabariit, kandevõime, ehitati ümber kolm suuremat ristmikku (Kuiaru, Are ja Tori) ja mahasõidud. Teelõiku muudeti oluliselt ohutumaks Selja asula vahelisele teelõigule jalgteed rajamisega ning asula algusesse ja lõppu ehitati ohutussartega ja valgustusega ületuskohad kergliikluse jaoks. Tööde käigus tehti palju koostööd kohaliku omavalitsusega. Tori vallalavalitsus rajas täiendavalt oma vahenditest riigimaantee kõrvale valgustatud jalg- ja jalgrattatee Tori ristmikust kuni Selja asulani. Kogu lõigu ulatuses paigaldati uued liikluskärgid, piirded ja teostati kattele uus markeerimine. Tee teljele rajati põristi, mis informeerib juhti sõidurajast väljasõidust. Bussipeatuste asukohtasid korrigeeriti ning ehitati välja uued nõuetele vastavad ooteplatvormid koos bussitaskutega.

VILJANDI-RÕNGU TEELÕIGU REKONSTRUEERIMINE



Asukoht: **riigitee nr 52 Viljandi–Rõngu km 0,1–7,0**
Projekteerija: **OÜ Keskonnaprojekt; OÜ Teelahendused**
Töövõtja: **OÜ Nurme Teedehitus**
Järelevalve: **P.P. Ehitusjärelevalve OÜ**
Kogumaksumus: **3,8 miljonit eurot**

Rekonstrueerimise eesmärk oli liiklusohutuse taseme parandamine uute liikluskorraldusvahendite paigaldamisega ning sõidumugavuse parandamine koos tee eluea pikendamise uue asfaltbetoonkatte rajamisega. Projekti raames tehti sõiduteekatte ja ristmike remont, bussipeatuste rekonstrueerimine ning veerežiimi parandamine. Samuti ehitati välja parkimisplatsid Viljandi järve terviseraja ja kindral Johann Laidoneri sünnikoha mälestusmärgi juurde.

MÕISAKÜLA TEE REKONSTRUEERIMINE

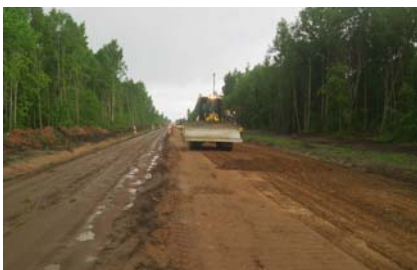


Asukoht: **riigitee nr 55 Mõisaküla tee km 0,0–3,5**
Projekteerija: **Tinter-Projekt OÜ**
Töövõtja: **AS Tref Nord**
Järelevalve: **OÜ Lindvill**
Kogumaksumus: **1,8 miljonit eurot**

Tööde põhieesmärk oli maanteealõigu kandevõime suurendamine, liiklusohutuse ja sõidumugavuse parandamine. Kogu lõigu ulatuses ehitati välja kergliiklusteed ning asula sees uuendati tänavavalgustust. Tegemist oli ühishankega koos Mõisaküla linnavalitsusega, kes finantseeris tee alla jääva ühisveevärgi- ja kanalisatsiooni ehitamist, et tagada Mõisaküla linnarahvale puhas joogivesi ning ühiskanalisatsioon. Maanteeameti ning Mõisaküla linnavalitsuse vahel käis tugev koostöö, et saavutada parim võimalik tulemus. Ehitati välja truubid. Asula vahele rajati ühekihtiline asfaltbetoonkate, lahendati sadevete äravool. Mõisaküla kooli ette rajati künnistega ülekäigurajad.

LÕUNA REGIOON

ALATSKIVI-KODAVERE TEELÕIGU REKONSTRUEERIMINE



Asukoht: **riigitee nr 43 Aovere–Kallaste–Omedu Alatskivi–Kodavere km 30,7–40,751**
Projekteerija: **UAB Kelpprojektas**
Töövõtja: **AS TREV-2 Grupp**
Järelevalve: **Sweco EST OÜ**
Kogumaksumus: **3,3 miljonit eurot**

Aovere–Kallaste–Omedu maantee võimaldab mugavat, sujuvat ja turvalist liiklemist, nõiuisaegset ja kliendikeskset teenindust Emajõe ja Omedu jõe vahelise Peipsi rannikuvööndi piirkonnas liikumiseks. Turismikoridorina on tee olulise tähtsusega alternatiiv Tartu–Jõhvi maanteele Aovere–Mustvee vahelisel lõigul. Ehitustööde käigus rekonstrueeriti 10,05 km pikkune riigitee lõik. Olemasolev kate fresiti täies paksuses. Põhiteele paigaldati ühekihtiline asfaltbetoonkate, bituumenstabiliseeritud alus, killustikalus ja drenkiht, samuti laiendati lõiguti muldkeha. Kaevati uusi kraave ning olemasolevad kraavid puhastati. Suurematele ristmikele ehitati ohutussaad.

SOOHARA-VERIORAMÕISA-NIITSIKU TEELÕIGU REKONSTRUEERIMINE



Asukoht: **riigitee nr 90 Põlva–Karisilla km 11,2–27,5**
Projekteerija: **Roadplan OÜ**
Töövõtja: **AS TREV-2 Grupp**
Järelevalve: **Taalri Varahaldus AS**
Kogumaksumus: **5,7 miljonit eurot**

Teeehitustööde käigus rekonstrueeriti 16,3 km põhiteed ning remonditi Reo sild. Lõigu plaanilahendus ehitati üldiselt olemasoleva tee muldkeha piires, teed õgvendati ja ohtlikud kurvid muudeti laugemaks. Põhiteele paigaldati kahekihtiline asfaltbetoonkate, kompleksstabiliseeritud alus, killustikalus ja drenkiht ning laiendati muldkeha. Reo silla pealisehitise remondiga likvideeriti olemasolevad puudused ja viidi sild kokku põhitee pikiprofiliga.



▲
AASTA PARIM EHITUSOBJEKT –
SILLAMÄE ERITASANDILINE
RISTMIK

EHITUSVALDKONNA PARIMAD

Maanteeamet tunnustab 2017. aasta ehitusvaldkonna parimaid.

AASTA PARIM EHITUSOBJEKT

Tallinna–Narva maantee ja Sillamäe sadama raudtee eritasandilise ristmiku ehitus ja Sillamäe linna lõigu ümberehitus

Ehitaja: GRK Infra AS, Tarvi Kliimask, Kaido Ivask

Omanikujärelevalve: Telora-E AS, Mikk Mutso

Projekteerija: Selektor Projekt OÜ, Tarmo Jõe

Tellijä esindaja: Erkki Mikenberg, Maanteeameti ida regioon

Tallinna–Narva maantee Sillamäe linna lõigul liigub ööpäevas 8500 autot. Projektiga rajati eritasandilised ristmikud Narva maantee, Sillamäe–Vaivara maantee/Tolstoi tänava ning Sillamäe sadama raudteega. Ristmiku ehitusega suunati autoliiklus raudtee alt läbi.

Projekti elluviimine parandas oluliselt liiklus- ja raudteeohutust – likvideeriti raudtee ja maantee samatasandilise ristumisega kaasnev suurõnnetuse risk. Linnaelanikud ja transiitliiklus ei pea enam ootama raudtee tõkkepuu taga keskmiselt tund ööpäevas. Samuti loob eritasandiline ristmik uusi võimalusi Sillamäe sadama ja sadamaga seotud ettevõtte arengule – sadama plaanitud raudtee paralleelviadukt parandab logistilisi võimalusi, andes võimaluse luua uusi töökohti sadamaga seotud ettevõtetes.

Projekti käigus rajatud kergliiklusteed ja Rumjantsevi tänava tunnel võimaldavad jalakäijatel ja jalgratturitel ohutult liigelda linna keskuse, haigla ja aiandusühistute piirkonnas. Ka veokite liikumine Sillamäe sadamasse muutus sujuvaks ega häiri muud liiklust.

Objekti realiseerimise muutis keeruliseks ehitus linnakeskkonnas tiheda liiklusega alal. Liiklust arvestades oli ka raudtee viadukti ehitus innovaatiline – viadukt lükati paika 48-tunnise katkestuse ajal raudteeliikluses.



▲
AASTA PARIM
SILLA EHITUSOBJEKT –
UULU SILD

AASTA PARIM TEEPROJEKTEERIJAJA

Teedeprojekt OÜ, Mikk Paloots

Pärnu–Rakvere–Sõmeru maantee Kuiaaru–Mannare objektile tehtud töö oli projekti mahukusele vaatamata kõrge kvaliteediga ja puudusi ilmnas minimaalselt. Muudatuste korral leidis projekterija kiirelt lahendused, tagades objektile sujuva töö ja tähtaegse valmimise.

AASTA PARIM SILLAPROJEKTEERIJAJA

Maanteed OÜ, Daniel Lõhmus

Projekteerija poolt koostatud projektid on kõrge kvaliteediga, koostatud 3D mudelis, detailideni läbi mõeldud ja tehniliselt väga täpselt lahendatud. Iga silla ja viadukti puhul on kasutatud visualiseerimismeetodeid, mis muudavad projektist arusaamise lihtsaks.

Valminud projektid: Tallinna ringtee Põrguvälja viadukt; Tallinna–Pärnu maantee Kernu ümbersõidu rajatised ja Tallinna–Tartu maantee Ardu–Võõbu ning Võõbu–Mäo uue 2+2 tee rajatised.

AASTA PARIM SILLA EHITUSOBJEKT

Uulu silla rekonstrueerimine

Projekteerija: P.P. Projekt OÜ ja projekterija Valeri Volkov
Ehitaja: OÜ Tilts Eesti Filiaal, projektijuht Rain Mäekivi
Omanikujärelevalve: Riivo Juhansoo, AS Taelri Varahaldus
Tellija esindaja: Ervin Hein, Maanteeameti lääne regioon

Üle Ura jõe minev ajalooline Uulu sild on 3-avaline (9+18+9 m) raudbetoon talasild pikkusega 35,6 m. Rekonstrueerimise käigus laiendati silla pealisehitust seitsme meetri laiuseks ja silla kogulaiuseks sai kaheksa meetrit. Remonditi maakividest sambad, kindlustati koonused, remonditi talad ja ehitati uued pealesõidud. Silla betoonpinnad uuendati

ning sillale ja pealesõitudele paigaldati asfaltbetoonkate ning uued puidust piirded. Remondiga suudeti säilitada 1938. aastal ehitatud vana silla algupärasus, mis sobitub keskkonda suurepäraselt. Tegemist on ainulaadse silla-konstruktsiooniga: konsoolsete taladega lihttala sild, millel on hästi säilinud antud ajastule omased raudbetoon „pendel“ tugiosad.

AASTA PARIM SILLA EHITAJAJA

OÜ Tilts Eesti Filiaal

Kõrge kvaliteediga kiire töö Uulu ja Areda sildade rekonstrueerimisel.

AASTA PARIM ASFALTKATETE PAIGALDAJAJA

AS TREV-2 Grupp

Kõmsi–Virtsu lõigu rekonstrueerimisel kasutati parema kvaliteedi saavutamiseks pealmise kihi paigaldamisel eelsõitjat, mis andis tulemuseks väga hea tasasuse – kahe suuna keskmine IRI 0,53. Lisaks teostati rekonstrueerimine keerulistes oludes, kus tuli pidevalt arvestada praamiliiklusega.

Pärnu–Rakvere–Sõmeru maantee Kuiaaru–Mannare lõigu rekonstrueerimisel tehtud töö oli samuti kiire ja korrektne ning ehitusaegne liikluskorraldus kvaliteetne.

PARIM OMANIKU JÄRELEVALVE

Riivo Juhansoo, AS Taelri Varahaldus

Põhjalik insener, kes oli Pärnu–Rakvere–Sõmeru maantee Kuiaaru–Mannare objekti realiseerimisel orienteeritud kvaliteetse tulemusele nii dokumentide kontrollis kui insenerliku mõtlemise poolest.



TTÜ REKTOR JAAK AAVIKSOO JA
MAANTEEAMETI PEADIREKTORI ASETÄITJA
EHITUSE JA INVESTEERINGUTE ALAL KAUPO
SIRK AVAVAD E-KATENDI NÄIDISE

PÄIKESEPANEELIDEST TEE

Maanteeamet töötas 2017. aastal koos Tallinna Tehnikaülikooli (TTÜ) ja Tallinna Tehnikakõrgkooliga välja päikesepaneelidega varustatud teekatendi.

Teadusprojekti „Nordic e-Pavement“ suurim väljakutse oli leida Põhjamaade kliimasse sobivaimad taastuvenergiat tootvad teekatendilahendused, mis oleksid ühtlasi ka tugevad ja kulumiskindlad. Projektis osalesid teedeehitus-, materjali- ja energeetikateadlased ning üliõpilased.

Koostöös arendati välja kaks e-katendi demopaneeli koos energiasalvesti ning elektrit tarbiva näidisrakendusega (jalakäijate valgusfoor, LED-valgusribad katendis, USB-laadija ots mobiilseadme laadijal, aastast energiatootlust ja kulu salvestab/seirab mikroarvutitel põhinev süsteem).

Rohelise energia tehnoloogiad, sh päikesepaneelide valdkond, on viimase aastakümne jooksul kiiresti arenenud ja laienenud. Kuna päikesepaneelid vajavad suures koguses maad, siis on leitud, et neid võiks tulevikus paigutada teekatendiks või müraseintele teede äärde jne. Põhiline eesmärk on anda teemaale tulevikus multifunktsionaalsem otstarve – taastuvenergiast elektrit tootmine, mida saab kasutada näiteks valgusfooride, LED-tänavavalgustite, valgustatud liikluskäikide või üha kasvava tarkade andurite hulga töös hoidmiseks. Sedalaadi teekatend sobib hästi kohtadesse, kuhu elektrivõrk ei ulatu, ent elektrit on autonoomseks toiteks vaja.

Maanteeametis on juba umbes kümme aastat kasutusel autonoomse, nn rohelise energia toitega teeilmajaamad (tuulegeneraator + päikesepaneel ning energiasalvesti).

Esimest valminud e-katendi näidist tutvustati esmakordselt 30. augustil TTÜ Mektory maja ees Balti Teede konverentsi tehnilisel tuuril osalejatele. Ametlik avamine toimus 2. oktoobril, kus soovijad said seda näha ning sellel kõnelda.

TTÜ töötab juba välja e-katendi versiooni 2.0, kus plaanitakse kasutada odavamat plasti ja klaasi ning uuritakse ka plas-

ti taaskasutuse võimalusi. Demorakendused rajatakse Tehnopolis ja mujale Tallinna avalikku linnaruumi. Projektiga innustas TTÜ-d jätkama ka suur ja positiivne meediakajastus, paari kuuga koguti 45 kajastust. Ülemiste City on tellinud demo e-Eesti show-ruumi ette kõnniteele.

Veel aasta tagasi ei peetud teedeehitust eelisarendussuunaks, nüüd on pigem vastupidi: 2017. aastal alustanud ühtse juhtimisega inseneriõppe valdkond on tervikuna rohkem integreeritud ja e-demoprojektide arenduse kaudu praktilise suunisega.

Teekatendi projekt on saanud märkimisväärset tähelepanu ka välisriikidelt. Mektoryt külastas Euroopa Komisjoni transpordivolinik Violeta Bulc, kes oli väga huvitatud, et koostöö tulevaste versioonide osas hakkaks toimima ka TTÜ ja Sloveenia ülikooli vahel.

Projekti käis Lätis konverentsil „Road Research in 2017–2018“ inseneriõppe tudengitele tutvustamas teede arengu ja investeeringute osakonna juhtivinsener Taavi Tõnts.

Lisaks USA-le, Hollandile, Prantsusmaale ning Eestile tegutseb e-katendi valdkonnas tugevalt ka Hiina, kes detsembris avas kilomeetrise elektrit tootva teekatte.

TTÜ Mektory kavandab 2018. aastal e-katendite arendamiste jätku koostöös teiste riiklike ning ka eraarendajatega. Tulevikus on Maanteeamet valmis kaaluma osalemist mõnes e-lahenduste arendusprojekti, kus soovitakse mõnda liiklusohutust parandavat demolahendust tegelikes teeoludes katsetada (nt kergliiklusteel), kuna O-visioon on meile jätkuvalt tähtis.

Maanteeamet näeb ülikoolide ja teiste teadus-arendusasutuste sedalaadi liikumissuunda positiivsena ning loodab, et sellised innovatiivsed projektid meelitavad ka tudengeid rohkem teedeehituse valdkonda, uusi maailmais laineid lõovaid lahendusi välja töötama.



VELUB-SÜSTEEMI ARENDUS 52-TONNISTELE ERIVEOSTELE

2017. aastal jõudis VELUB-süsteemi arendus uude etappi, kui toimus liidestamine GPS-iga, mis võimaldab näha koormatud auto teekonda ning võrrelda lubatud teekonnaga.

Maanteeamet tegeleb juba alates 2010. aastast 52-tonniste eriveoste tõhustamise teadus- ja arendusuuringutega. 2011. aastal investeeriti vajalikesse tiptasemel sensoritesse ja seadmetesse, et lubada alustuseks talviseid 52-tonniseid erivedusid, kui teekatend on vähemalt 0,5 m külmunud.

Lisaks töötas Maanteeamet koos majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumiga välja aastaringsete raskevedude võimaluse, et saada juurde aega lisaks lühikesele talvele. Kehtestatud regulatsioonid lubavad kohalikel omavalitsustel volitada Maanteeametit VELUB-i kaudu enda teedel vedusid korraldada, et kasutajatel oleks mugav seda teha ühes e-lahenduse keskkonnas.

Eestis on ühed karmimad nõuded 52-tonniste erivedudele – nõuame tavapärase 40- või 44-tonnise täismassiga kuuettelisele veokile (min 12 rehvi) seitsmendat lisatelge ning paarisrehve (kokku 26 rehvi), et hajutada koormust nõrkadel aluspinnastel ja konstruktsioonidel rasketes kliimaoludes. Lisaks nõuame GPS-i ja kehtiva eriveose loa olemasolu ning andmete saatmist VELUB-i iga viie minuti tagant.

Lähiaastatel arendatakse VELUB-süsteemis lisaks GPS-i asukohakontrollile üht veelgi olulisemat tegurit ehk taadeldud süsteemidega automaatset massi kontroll. Tänapäeval on juba paljudel uutel raskeveokitel õhkpatjades surveandurid, mille põhjal saadakse piisavalt täpne teljekaal ja selgub veoki tegelik mass, mida juhid näevad digitaalsetes WIM-pardaarvutites. Neid andmeid saab koos GPS-andmetega

saata viieminutilise intervalliga andmepilve, kus VELUB hakkab neid tulevikus automaatselt analüüsima.

See võimaldab näiteks luua automaatselt eriveoste lehe, juhul kui VELUB-iga liitunud raskeveoki tegelik mass on üle 44+3 tonni. Üle 52+3 tonni tegeliku massi korral oleks info olemas ning järelevalveasutustele kättesaadav. Ülekoormatud veoki telg kahjustab elastset teekonstruktsiooni ning siit saab valemitega automaatselt välja arvutada ka ühiskonnale tekitatud kahju.

Süsteem pakkus suurt huvi Euroopa Teededirektorite Nõukogu (CEDR) raskeveokite töörühmale ning antud arendust tuuakse teistele riikidele eeskujuks. Huvi samalaadse süsteemi vastu on avaldanud ka Rootsi ja Holland. VELUB-i sarnane süsteem võimaldaks kontrollida vananeval Euroopa teede taristul piisavalt täpselt raskeveokite liikumist ja tegelikku massi üsna detailselt telgede kaupa. Sedaviisi saab lasta tugevamale teedevõrgule rohkem koormust, nõrgemal aga vajadusel vähendada. Metoodika lubaks kontrollida ka pikkuste ja laiuste erivedusid jms. Sel moel saaks Euroopas vähendada ca 20% raskevedude tekitatavast loodussaastest ja ummikutest.

Maanteeamet liigub samm sammult uute e-lahenduste suunas, üldise laiema eesmärgiga efektiivistada transporti taristut lõhkumata. Maanteeamet on oma eesmärkide täitmist abistavate e-lahenduste ning seda toetavate inseneritehniliste ja juriidiliste arendustega teistele eeskujuks Euroopas ning CEDR vastavas transpordi efektiivistamise aruandes ka esile toodud 2017. aastal.

Lähima kolme aasta jooksul jälgitakse vedude kulgemist ja mõju teedele, sildadele, liikluskeskkonnale jm. Seejärel saab teha kokkuvõtteid, kas ja millises ulatuses esineb kahjulikke mõjusid ning kuidas 52-tonniste eriveoste programmiga edasi liikuda.



ANNIKVERE–NEANURME
2+1 SÕIDURAJAGA TEELÕIK

2+1 MÖÖDASÕIDUALAD

Liiklussageduse kasv suurematel teedel on jõudnud või jõudmas piirini, kus tavapärane 1+1 sõidurajaga tee ei rahulda liiklejate vajadusi ega taga piisavat liiklusohutust. Üldisest liiklusvoost aeglasemad sõidukid tekitavad kolonne, millest möödumine on raskendatud.

See omakorda tekitab närvilisust ning pahatihti tehakse otsus möödasõiduks emotsiooni „nüüd aitab“ ajendil. Samuti on juhuslike vastassuunavööndisse kaldumiste korral suurem tõenäosus kokkupõrkeks vastutuleva sõidukiga.

Antud olukorras on liiklemise sujuvust ning turvalisust parandav meede sõidusuundade füüsiline eraldamine.

Otsuse, kas sõidusuundade eraldamisel rajatakse 2+1 või 2+2 ristlõikega lahendus, tegemisel arvestatakse peamiselt antud tee prognoositud liiklussagedust. Teede projekteerimise normile tuginedes on 2+2 ristlõike rajamine õigustatud, kui aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus on rohkem kui 14 500 autot ööpäevas. Väiksema liiklussageduse korral on optimaalne lahendus 2+1 ristlõike rakendamine.

Liiklusohutuse parandamiseks alustas Maanteeamet 2017. aastal nelja 2+1 sõidurajaga teelõigu ehitamist:

- Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa km 131,0–135,1 Annikvere–Neanurme lõik;
- Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa km 160,7–168,1 Valmaotsa–Kärevere lõik;
- Tallinna–Pärnu–Ikla km 28–36 Ääsmäe–Kohatu lõik;
- Tallinna–Pärnu–Ikla km 120,4–122,5 Nurme–Jänesselja lõik.

Projekteerimisel on:

- Tallinna–Pärnu–Ikla km 37–42 Kernu ümbersõidu lõik;
- Tallinna–Pärnu–Ikla km 50,4–62,0 Varbola–Päädeva lõik;
- Tallinna–Pärnu–Ikla km 77,7–88,7 Konuvere–Jädivere lõik;
- Tallinna–Pärnu–Ikla km 92,0–109,0 Libatse–Are lõik;
- Tallinna–Pärnu–Ikla km 109,0–120,6 Are ümbersõit– Nurme lõik;
- Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa km 135,6–141,6 Neanurme–Pikknurme lõik;
- Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa km 142,2–146,9 Pikknurme–Puurmani lõik.

2+1 sõiduradadega teede idee seisneb selles, et möödasõitude võimaldamiseks ehitatakse maanteele vaheldumisi mõlemale sõidusuunale juurde üks sõidurada. Lisaks eraldatakse sõidusuunad piirdega, mis vältib sõiduki juhusliku kaldumise vastassuunavööndisse ning seeläbi ka võimaliku laupkokkupõrke tekke võimaluse.

Üherajalistel teelõikudel võib tekkida olukord, kus aeglaselt liikuvad sõidukid, sh põllumajandustehnika, võivad pidurdada sõidukite liikumiskiirust ning tekitada kolonni. Sellise olukorra leevendamiseks rajatakse pikematele üherajalistele teelõikudele nn SOS-taskud, et aeglasem sõiduk saaks peatuda ja tekkinud kolonni mööda lasta.

Üherajalisel teeosal hädapeatunud sõiduki korral on liikluse toimimine samuti tagatud, kuna piirde ja tee serva vaheline gabariit on kuus meetrit, mis võimaldab vajadusel teisest sõidukist aeglasel kiirusel mööduda.

Sõidusuundi eraldav piire kaotab 2+1 lõikudelt vasakpöörde sooritamise võimaluse. Vasakpöörde sooritamine on

siiski võimalik suuremate ristmike ning tagasipöördekohtade kaudu. Vasakpöörde võimaluste kaotamine tähendab eelkõige kohalikule liiklusele läbitavate vahemaade pikene-
mist.

Alad, kus uuringute tulemustele tuginedes võib eeldada metsloomade intensiivsemat liikumist ning sellega seonduvalt ka sagedasemat sõiduteele sattumist, tarastatakse. Sobilikes kohtades tagatakse metsloomade teeületusvõimalus. Valdavalt on tegemist samatasandiliste lahendustega, kus nähakse ette tara katkestus ning liiklejate tähelepanu juhtimiseks paigaldatakse vajalikud liikluskorraldusvahendid.

Tarastatud lõikudel paiknevad mahasõidud varustatakse loomarestidega, mis peaksid minimeerima võimaluse, et metsloom pääseb selle kaudu maanteele.

Sõltuvalt konkreetse lõigu lahendusest on 2+1 ristlõikega teedel võimalik hooajalise lubatud suurima sõidukiiruse tõstmine. See eeldab, et minimeeritud on samatasandiliste ristumiste arv või samatasandilised ristmikud on likvideeritud ning rajatud on eritasandilised ristmikud.



TALLINNA–TARTU–VÕRU–LUHAMAA MAANTEE km 131,0–135,1 ANNIKVERE–NEANURME

- Lõigu pikkus 4,1 km;
- 2 möödasisiduaal pikkusega 1,5 km ja 1,3 km;
- juurdepääsuteed ja tagasipöördekohad kohaliku liikluse ühendamiseks;
- kolmerajaline Suudari sild;
- maksumus 4,3 miljonit eurot, millest 67,5% kaasrahastas Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfond;
- tööde teostaja GRK Infra AS ja Verston Ehitus OÜ;
- valmis 2017.



TALLINNA–TARTU–VÕRU–LUHAMAA MAANTEE km 160,7–168,1 VALMAOTSA–KÄREVERE

- Lõigu pikkus 7,4 km;
- 4 möödasisiduaal pikkustega 1,6 km, 1,1 km, 1,0 km ja 1,1 km;
- 0,9 km 1+1 keskpärdiga teelõik;
- juurdepääsuteed ja tagasipöördekohad kohaliku liikluse ühendamiseks;
- maksumus 8 miljonit eurot, millest 67,5% kaasrahastab Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfond;
- tööde teostaja Nordecon AS;
- valmib 2018 sügiseks.



TALLINNA–PÄRNU–IKLA MAANTEE km 28–36 ÄÄSMÄE–KOHATU

- Lõigu pikkus 8 km;
- 6 möödasisiduaal pikkustega 0,9–1,5 m;
- paraboolse kujuga Kohatu ökodukt, laiusega 50–65 m;
- Kernu sild – tekiplaadi laius 19 m ning silla pikkus 21 m;
- maksumus 13,1 miljonit eurot, millest 85% kaasrahastab Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfond;
- tööde teostaja Nordecon AS;
- teelõik avati liiklusele 2017, lõplik tööde valmimise tähtaeg kevad 2018.



TALLINNA–PÄRNU–IKLA MAANTEE km 120,4–122,5 NURME–JÄNESSELJA

- Lõigu pikkus 2,1 km;
- uus Nurmeveski sild ja olemasoleva Nurmeveski silla rekonstrueerimine;
- Nurme parkla, kus on 8 kohta veoautodele ja 10 kohta sõidautodele;
- maksumus 5,2 miljonit eurot, millest 85% kaasrahastas Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfond;
- tööde teostaja Nurme Teedehitus OÜ;
- valmis 2017.



KESKKONNAMEETMED

2017. aastal rajas Maanteeamet kuus müratõket kogupikkusega 1302 meetrit. Müratõkkeseinu ehitati Tallinna–Pärnu–Ikla, Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa ja Jõhvi–Tartu–Valga maanteede äärde. Müra leevendavate investeeringute maht oli 614 871 eurot.

Annikvere–Neanurme lõik

Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa lõigu kilomeetritel 131,0–135,1 rajati kombineerituna kaks müratõket valli ja mürasein vallil lahendustena, kõrgustega 2,4–3 meetrit, kokku 444 meetrit. Müratõketega leevendati teelt kahe elamuni levivat liiklusrumõ. Müratõkkeseinte ehitamiseks kasutati pinnast ja Eestis toodetud puidust akustilisi paneele. Leevendusmeetmed projekteeris ja ehitas GRK Infra AS. Tõõde maksumus oli 143 746 eurot.

Tallinna–Pärnu–Ikla teelõigu ja uue Nurmeveski silla ehitus ning olemasoleva Nurme silla remont

Tallinna–Pärnu–Ikla maanteele rajati kaks müratõket kogupikkusega 238 meetrit. Müratõketega leevendati teelt kolme elamu ja külalistemajani levivat liiklusrumõ Nurme ja Eametsa külades. Müraseinte ehitamiseks kasutati puidust ja alumiiniumist akustilisi paneele ning betooni. Leevendusmeetmed projekteeris ja ehitas Nurme Teedehitus OÜ. Tõõde maksumus oli 123 914 eurot.

„Müra vähendamise tegevuskava 2014–2018“ alusel rajatud müratõkkeseinad

2017. aastal jätkati välisõhu strateegilise mürakaardi (2012) tulemuste alusel koostatud „Välisõhus leviva müra vähendamise tegevuskava maanteelõikudes, mida kasutab üle kolme miljoni sõiduki aastas, 2014–2018“ realiseerimisega. Vahendid tegevuseks on määratud „Riigimaanteede teehoiukavas aastateks 2016–2020“.

Tegevuskava raames rajati Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa maanteele kolm müraseina kogupikkusega 480 meetrit. Müratõketega leevendati teelt kuue elamuni – Tartumaal kolme ja Harjumaal kahe elamuni – levivat liiklusrumõ. Leevendusmeetmed projekteerisid ja ehitasid Harjumaal Kiirwarren.KL OÜ ning Tartumaal Viacon Eesti AS koostõõs partneritega.

Jõhvi–Tartu–Valga maanteel Tartu linnast Valga poole rajati mürasein pikkusega 140 m õhe elamu kaitseks.

Müraseinte ehitamiseks kasutati Eestis toodetud puidust ja Poolas toodetud alumiiniumist (CALVERO Sp. z o.o. Sp.k) akustilisi paneele.

Müra vähendamise tegevuskava alusel rajatud müratõkete maksumus oli kokku 347 211 eurot.

Investeeringutega jätkatakse 2018. aastal Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa ja Tallinna–Narva maanteede ääres, et kaitsta lähedal asuvaid eramuid müra eest.

Perioodil 1998–2017 on Maanteeamet Eesti riigiteedeale rajanud 103 müratõket kogupikkusega 27 022 meetrit.

Kohatu ökodukti ehitus

Maanteeamet ehitab Tallinna–Pärnu–Ikla maantee Ääsmäe–Kernu 2+1 möödasõidualadega lõigule Eesti teist ökodukti, mis valmib 2018. aasta kevadel, kui rajatakse viimase tööna haljastus. Ökodukti ehitamise otsuseni jõuti teelõigu tehnilise projekti koostamisel, kui analüüsiti Ääsmäe–Kohatu teelõigu loomaõnnetuste statistikat, rohevõrgustiku paiknemist ning Harju maakonna planeeringut täpsustavas teemaplaneeringus „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinna–Pärnu–Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 12,0–44,0“ ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise aruandes esitatud informatsiooni ja nõudeid. Maanteelõiku kilomeetritel 28,5–38,0 hinnati loomade liikumise seisukohalt kõige konfliktsemana ja vajalikuks peeti loomadele eritasandilise ülepääsu (ökodukti) rajamist.

Teelõigu põhiprojekti koostamisel peeti tehniliselt ökodukti rajamist võimalikuks kahes asukohas – tee kilomeetritel 31,9 ja 35. Ülepääs otsustati projekteerida 35. kilomeetrile 50 meetri laiuse rajatisena, mille lõunapoolses servas kulgeb ka juurdepääsutee kohaliku liikluse paremaks korraldamiseks. Tegemist on kaheavalise teraskaarsillaga, mis on paraboolse kujuga ehk otsest laienev. Rajatis sobib maantee ületamiseks kõigile piirkonnas levinud suur- ja väikeulukitele.

KOHATU ÖKODUKTI EHITUS



Kaitsealuste alleede dendroloogiline inventeerimine ja hoolduskavade koostamine

Olulise osa kultuuri- ja looduskaitsepärandist moodustavad vanad pargid ja alleed meie mõisasüdametes ja põliste maantee ääres. Need muinsus- ja looduskaitse all olevad puistud puutuvad sageli kokku praeguste riigiteedega ning paiknevad osaliselt või täielikult riigitee maa-alal. Paraku on väga paljud riigiteede ääres paiknevatest alleedest või puuridadest kesises või avariilises seisukorras. Puude hooldus on olnud siiani juhuslik ning teostatud lõikused pigem asjatundmatud.

2017. aastal seadis Maanteeamet eesmärgiks läheneda kaitsealuste alleede probleemidele asjatundlikumalt ning korraldas hanke „Riigi teemaal paiknevate kaitsealuste alleede seisukorra dendroloogiline inventeerimine ja hoolduskavade koostamine“ üle Eesti. Töö esimese etapi eesmärk on hinnata nii alleede omadused puude kaupa kui ka nende tervislik seisukord. Teises etapis aga pakkuda hoolduskava asjakohaste tööde ja vajalike lõikuste või raietega. Iga objekti kohta koostatakse geodeetiline alusplaan kogu alleeruumi kohta.

Töö põhiprintsiip on Maanteeameti kohustus tagada liiklusohutus riigimaanteedel, kuid maaomanikuna korraldada ka kaitsealuste objektide säilitamist ning aja- ja asjakohast hooldamist.

2017. aastal alustatud ning 2018. aastal jätkuva lepingu alusel inventeeritakse keskmiselt 5,7 km alleesid igas Maanteeameti regioonis. Siiski on tegemist väikese osaga kõigist kaitsealustest objektidest riigi teemaadel ning kavandamisel on uue hanke korraldamine töödega jätkamiseks.

KUREMAA ALLEE





AJAPÕHISE TASUSTAMISEGA OMANIKUJÄRELEVALVE

2017. aastal teostati Maanteeameti objektidel omanikujärelevalvet ajapõhise tasustamisega lepingute alusel. Kuni 2017. aasta ehitushooajani hangiti ehitus- ja remondiobjektidele järelevalveteenust nn kogusumma hinnaga. Hinna saamiseks oli ette antud eeldatav ehitusperiood, mis tulenes otseselt töö aluseks olevast ehitustöölepingust.

Seejuures ei sõltunud saadav tasu sellest, kui palju oli järelevalveinseneridel antud perioodi jooksul objektil tegelikult tööd või kui suurt meeskonda tuli objektile rakendada.

2016. aastal läbiviidud nelja pilootprojekti järel jõudis Maanteeamet seisukohale, et omanikujärelevalve vajaks tunnipõhist tasustamist. Peamised ajapõhise tasustamise kasutuselevõtu eelised olid: tellija saab tasustada tööd välisel ajal järelevalve tehtud liikluskorralduse kontrolli ja ehitusperioodi ootamatu pikenemise tagajärjel tekkinud täiendavat tööd ning motiveerida ettevõtteid piisava arvu objektiinseneride kasutamiseks järelevalve teostamisel.

Hooaja möödumise järel võib väita, et kõik ajapõhise lepingu eelised ka kehtisid. Ehitusaegse liikluskorralduse puuduste üle oli tellijal parem ülevaade ning töövõtja teavitamine oli operatiivsem. Selle tulemusena oli 2017. aasta ehitusobjektide liikluskorralduse osas arvestatav edasimineku ning objektidel liiklemine oli sujuvam ja liiklusemärgid püsivamalt paigaldatud.

Järelevalvet teostavate objektiinseneride arv on selgelt kasvanud ning ei tekkinud olukordi, kus suuri ehitus- või rekonstrueerimisobjekte oleks püütud hallata ühe inimesega. Lisaks sai tellija igal ajahetkel kontrollida, kas ja kui palju järelevalveinseneri parasjagu objektile viibis.

Nagu ka 2016. aasta pilootprojektide puhul oli tellija jaoks kõige suurem väljakutse eeldatavate tundide arvutamine riigihanke tingimuste kokkupanemisel, kuna see sõltub otseselt ehitajast ning puudus statistiline ülevaade töötundide vajaduse kohta. Arvestades hooajale eelnenud omanikujärelevalve ettevõtjate kriitikat, olime eeldatava tundide mahu määramisel pigem konservatiivsed. Selle tulemusena paraku enamiku lepingute puhul eeldatavaid tunde ületati.

Pärast lepingute kvalitatiivse ja kvantitatiivse täitmise analüüsi otsustati 2018. aasta omanikujärelevalve lepingutes teha mõningad muudatused. Lepingu põhiline formaat jääb endiseks ehk jätkub ajapõhine tasustamine.

Täpsustatud on nõutava meeskonna koosseisu ning järelevalveülesannete jaotust vastavalt meeskonnaliikmete kvalifikatsiooninõuetele. Meeskonna suurus on saanud ülempiiri, mis on kooskõlastatud ehituslike tööprotsessidega. Tööprotsesside osas on täpsustatud, millistel juhtudel tuleb ühel isikul kontrolltoiminguid teostada protsessi teostamise juurest lahkumata ning milliste puhul on lubatud kontrolltoiminguid teostada mitme tööloigu korral paralleelselt. Ehitusaegse liikluskorralduse osas on muudetud kontrolli teostamine objektipõhiselt määratavaks, kuna lihtsamate objektide puhul on töövõtja eksimused harvemad kui keerukamate puhul. Olulisima muudatusena võib välja tuua selle, et suurenenud on vastutava pädeva omanikujärelevalveinseneri roll ja tema vastutus oma meeskonna juhendamisel.

Positiivseimad saavutused ajapõhise omanikujärelevalvelepingu juures on asjaolud, et objektidele on kaasatud järjest rohkem noori inseneri ning lepingutasud on muutunud konkurentsivõimelisemaks. Lisaks on tänu ajapõhisele tasustamisele teenuse eest tasumine läbipaistev, kuna tasustatav tööaeg on selgelt mõõdetav.

AVALIKUD TEENUSED

Maanteeameti hallata on 38 avalikku teenust, millest neli käivad planeeringute menetlemise talituse kaudu.

Planeeringute menetlemise talitus loodi 2014. aasta lõpus eesmärgiga ühtlustada huvitatud isikute taotlustele vastamise käekirja üle Eesti. Tookord moodustati talitus eelkõige keskuse ja regiooni planeeringute osakondade inimeste baasil, 2017. aasta veebruaris liitusid talitusega tehnovõrkude-rajatiste inimesed.

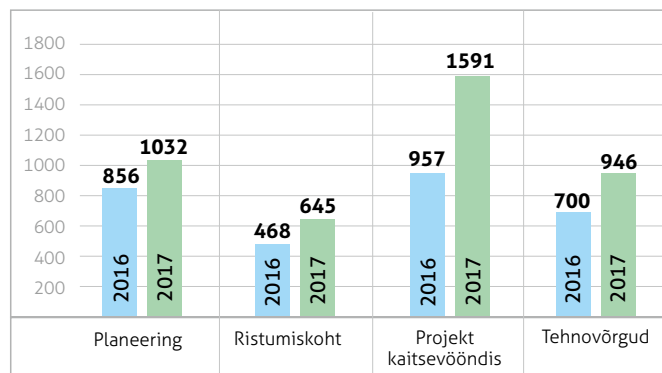
Üks suurema mahuga pakutavaid teenuseid on **seisukoha taotlemine planeeringu koostamiseks ja kooskõlastuse taotlemine planeeringule**, mis hõlmab detail-, üld-, maakonna- ja eriplaneeringuid. Planeerimistegevuse korraldaja kaasaab Maanteeameti seisukoha saamiseks. Näiteks detailplaneeringute korral annab Maanteeamet kohalikule omavalitsusele sisendi eelkõige teekaitsevööndi kasutamise ja liikluslahenduse kohta.

Teise avaliku teenuse ühisnimetaja on ehitamine – **nõusoleku taotlemine tegevuseks riigitee kaitsevööndis (ehitamine kaitsevööndis)**. Luba taotletakse nii puukuuri kui piirdeaia ehitamiseks, aga talitusel tuleb läbi vaadata ja anda nõusolek ka kohaliku omavalitsuse projekteerimistingimuste eelnõule ehitusloa kohustusega ehitise kohta. Suure osa moodustab kohaliku omavalitsuse ehitatavate jalg- ja jalgrattateede projektide läbivaatus.

Teede ristumiskohtadega seotud tegevused vajavad eraldi tähelepanu ja vastava avaliku teenuse nimetus on **õiguse taotlemine tee ühendamiseks olemasoleva riigiteega või riigitee ümberehitamiseks**. Teema jaguneb kaheks: väikesed mahasõidud ühele kinnistule ning suuremahulised ristumiskoha ümberehitused, näiteks kaubanduskeskuse ette ringristmiku rajamine.

Erinevate tehnovõrkude rajamisel on riigiteedega sageli kokkupuutepunkte. Siit ka järgmine avalik teenus, mille nimi on **õiguste taotlemine tehnovõrgu ja -rajatise ehitamiseks ja talumiseks riigitee maale**. Tehnovõrkude ja riigiteede ristumiskohtade, samuti võimalusel riigitee maale teega paralleelsete kaablite kavandamiseks väljastab Maanteeamet nõudeid (millistel tingimustel saab sinna tehnovõrke rajada) ning kooskõlastab nõuetele vastavaid projekte.

2017. aastal oli planeeringute menetlemise talituse kõige töömahukam osa projektid kaitsevööndis, selle maht on aastatega kasvanud. 2017. aastal esitati ligi 4300 taotlust ehk võrreldes 2016. aastaga 1300 taotlust rohkem. 2017. märtsist lisandunud tehnovõrkude menetlused moodustavad talituse tööde jooksvast mahust pea kolmandiku.



Talituse peaspetsialistidel on taotluste menetlemiseks töötatud välja nn tüüp-nõuded. Tüüp-nõuded on näiteks ehitusloa kohustusega/-ta projektide nõusolekud kaitsevööndis, detailplaneeringute seisukohad, üld- ja maakonnaplaneeringute kooskõlastused, ristumiskohtade kooskõlastused, valgustuse, tehnovõrkude ja -rajatiste nõuded. Väga oluline on klientide võrdne kohtlemine ning tüüp-nõuded aitavad ühe meetmena seda tagada. Koos teemaa osakonnaga töötab talitus välja kasutusõiguste/võõrandamise plaanide koostamise juhendi jalg- ja jalgrattateede projektide jaoks. Korrektne juhend võimaldab projekteerijal teha kohe õiged joonised ja ka vallaspetsialistidel on juba selles tööde faasis selge, millise osa vald endale kasutada või enda omandisse saab.

Selleks et tööculg oleks loogiline ja korrektne ning taotleja jaoks liiguks protsess kiirelt ja selgelt, on väga oluline asutusesisene protsesside toimimine. Osakondade tööjaotus ja -korraldus peab olema paigas. Siinkohal on hea näide jalg- ja jalgrattateede projekteerimise ja ehituse tegevused, kus talitus annab nõuded, kooskõlastab projekti, teemaa osakond sõlmib kasutusõiguse kokkulepped ning regiooni hooldeosakond võtab valminud töö vastu.

Kui meie ülesanne on tagada riigitee ohutus ja püsivus, siis see peab rakenduma võrdselt kõigile huvitatud isikutele ehk omavalitsuselt asju tehes ei saa neid lihtsamini aetud. 2018. aasta plaanidest on seega üks olulisemaid tõhusama järelevalve tagamine omavalitsuse ehitustegevuste kohta riigitee kaitsevööndis.

Mahasõitude projekteerimise ja ehitamise osa vajab lihtsustamist. 2018. aasta jooksul vaatab talitus üle väiksema sagedusega teedel projekti koostamise nõude, sest nii Maanteeametil kui ka kinnistuomanikel ei pruugi olla tasuv panna ajalist ja rahalist ressursi väga väikestesse projektidesse. Plaanis on uuendada ka riigitee ümberehituse protsessi, kus huvitatud isik võib tulla oma ehitajaga ja Maanteeamet saab rahastuslepingu alusel elluviimise tagatise. Protsessi esimene variant on kehtestatud ning juba toimub seire ja ettepanekute kogumine. Vajame toimivat ja optimaalseimat protsessi nii asutuse kui huvitatud isiku jaoks.

Uuendamist vajab ka tehnovõrkude paigaldamise juhend, sest kõigil huvitatud isikutel peavad olema võrdsed lähtetingimused ning lahti tuleb kirjutada ka seni katmata teemad. Seoses haldusreformiga on peatselt oodata omavalitsuste üldplaneeringute menetluste hulga kasvu. Talitus valmistub selleks oma ressursse hinnates ning kaasajastades oma seisukohti üldplaneeringu koostamiseks.



LIIKLUSOHUTUSE JA ÜHISTRANSPORDI VALDKOND



MEELIS TELLISKIVI

Maanteeameti peadirektori asetäitja
liiklusohutuse ja ühistranspordi alal

2017. aasta oli liiklusohutuse ja ühistranspordi valdkonnale kahe suure reformiperioodi vaheline aasta. Ühelt poolt harjusid eksamikeskus ning teenindusbürood uue töökorraldusega, teiselt poolt valmistasid ühistranspordiosakond ja tehnoosakond ette suurejoonelisi muutusi 2018. aastaks.

2017. aasta algas ühe kaua oodatud sündmusega, kui vabariigi valitsus võttis veebruaris vastu liiklusohutusprogrammi, mille alusel planeerime enda edasisi tegevusi 2025. aastani. 2017. aasta ei läinud liikluses hästi, sest meie teedel hukkus 48 inimest ja toimus 1406 õnnetust, kus sai viga 1725 inimest. Siiski oli hukkunute arv märgatavalt väiksem kui mistahes eelneval aastal alates teisest maailmasõjast. Muutus on olnud küll märkimisväärne, kuid tegemist on siiski ainult ühe liiklusohutust iseloomustava näitaja ja suhteliselt lühiajaliselt kestnud muutusega.

Selleks et saaksime õnnetuste statistikat operatiivsemalt analüüsida ja enda tegevusi selle põhjal planeerida, oleme uuendanud meie liiklusõnnetuste andmekogu ning selle analüüsiga seotud protsesse. Näiteks oleme loonud kontrollmehhanismi, mis leiab algandmetest võimalikud vigased

andmed, ning koostöös Politsei- ja Piirivalveametiga parandame vigased andmeväljad. Lisaks oleme liikunud suure sammu edasi automatiseeritud analüüside poole: testimise faasis katsetame kõigi liiklusõnnetuste andmete analüüsi eelmise päeva seisuga ning tulemuste esitlemist Maanteeameti koduleheküljel.

Statistikast on kahjuks näha, et endiselt on liikluses suur probleem liigne kiirus ning joobes juhid. Kurbusena peab tõdema, et ka 2017. aastal tuli korduvalt ette juhtumeid, kus alkoholi tarbinult istusid rooli bussi- või veoautojuhid, rikkuades teadlikult liikluseadust. See on aga täiesti lubamatu.

Rõõm on näha, et 2016. aastal läbiviidud reform teenindusbüroodes ning eksamiosakonnas on end õigustanud. Bürood toetavad üksteist ning töötavad sünergias. Näiteks kui keegi haigestub, aitavad teised lähedalasuvad bürood leida asendaja. Eksamineerijad on spetsialiseerunud nüüd vaid sõidueksamite vastuvõtmisele, mistõttu on neist saanud enda valdkonna asjatundjad. Endiselt on probleem korduseksamite suur arv, mis omakorda mõjutab üldist sõidueksamite järjekorda. Vältimaks seda olukorda, tuleb tõhustada järelvalvet autokoolide üle. Hea meel on tõdeda, et meil on häid autokoole, kes õpetavad õpilasi iseseisvalt ja ohutult liiklema. Samas on ka selliseid autokoole, kes võib-olla ei vääri seda nimetust.

Tehnoosakond on võtnud enda eesmärgiks korrupsiooni väljajuurimise tehnöölevaatajate seast. Sellest tulenevalt viisime kevadel tehnöölevaatuspunktides läbi kampaania „Olen aus ölevaatus“. Selle eesmärk oli tuletada autoomani-kele meelde, et korrektne tehnöölevaatus tagab nende ja autos viibijate turvalisuse. Samal ajal alustati tehnöölevaatus-
tuste lepingute uuendamisega ning süsteemi läbipaistva-
maks muutmisega. Lepingute uuendamise tulemusena on alates 1. juulist 2018 kõigis tehnöölevaatuspunktides kohus-
tuslikud kaamerad, mille edastatud pilti näeme ka meie. Lisaks on arendamisel lahendus, mille abil hakkavad erinevad
ölevaatuspunktide mõõteseadmed edastama tulemusi auto-
maatselt. Sellisel juhul ei saa ükski kõrvaline isik mõõtmiste
tulemusi kohendada nõuetele vastavaks. Kui algselt olid
paljud tehnöölevaatuspunktid muudatuste vastu, siis praegu
on ausamad ja teadlikumad saanud aru, et kõik need meet-
med aitavad tehnöölevaatajal selgitada, miks ta teeb oma
tööd ausalt.

Ühistranspordiosakonnal oli kogu aasta palju täiendavat tööd erinevate muudatuste ettevalmistamisega. Aasta lõpuga lõpetasid töö maavalitsused. Maavalitsustelt võtsime üle maakondliku ühistranspordi korraldamise: loodi ühistrans-
pordikeskused, kes hakkavad seda koordineerima. Ühistrans-
pordikeskuste suurim väljakutse on töötada välja hästi toimiv
transpordisüsteem. Lisaks korraldame nüüd ka riigisisest
laeva- ja lennuliiklust ning teeme järelevalvet kogu Eesti
ühistranspordile. Uue aasta üks suur väljakutse on palju

kõneainet tekitanud tasuta maakondlik ühistransport. Seoses sellega vajavad muutmist avaliku teenindamise veolepingud ning kõik sellega kaasnev.

Ennetustöö osakonnalt võib tuua välja tegevused haridus-
asutuste toetamiseks liiklushariduse loimimisel laste ja
noorte igapäevasesse õppeprotsessi. 2017. aastal valmisid
ametkondade koostöö tulemusena kuus ohutusalast õpetaja-
raamatut, mis, sisaldades ka lapse eakohastest vajadustest ja
liikumisviisidest lähtuvaid liiklusülesandeid, on abimeheks
nii klassi- kui ka aineõpetajale liiklushariduse oluliste teema-
de loimimisel.

Samuti laiendati oluliselt koostööd aineühingutega, mille üks
positiivne tulem oli koostöös Inimeseõpetuse Ühingu liik-
lusohutuse teemade lülitamine 5.–8. klasside inimeseõpe-
tuse aineolümpiaadi teemaderingi. Sealjuures lisati esma-
kordselt aineolümpiaadi ka liiklusohutusteemadel baseeruva
praktilise ülesande lahendamine meeskonnatööna.

Tervikuna võib liiklusvaldkonna aastat lugeda kordaläinuks.
On hea meel tõdeda, et kliendid on meie tegevusega rahul.
Klientide rahulolu meie teenindusbüroode tegevusega on
kasvanud ja e-teeninduses tehtavate toimingute arv näitab
pidevalt suurenemist. See kõik on õnnestunud tänu headele
kolleegidele, kes iga päev teevad innuga oma tööd. Tänan
neid kõiki selle eest!





TEADMISTEPÕHINE LIIKLUSOHUTUSE KUJUNDAMINE

Maanteeamet lähtub liiklusohutuse kujundamisel teadmistepõhisest lähenemisest. Just sellist suunda toetab ka 2017. aasta alguses vastuvõetud liiklusohutuse programm.

Liiklus on keeruline süsteem, kus ühe parameetri muutmine võib käivitada sündmuste jada, mille tulemus võib vähesel teadmistepagasi korral olla etteaimamatu. Liikluses toimivad põhjuse-tagajärje seosed on sageli mitmesuunalised ja keerukad. Inimene, kaasa arvatud liiklusspetsialist, ei taju liiklusriske alati objektiivselt. Paljude liiklusohutusala tegevuste mõju ei ole tavaloomikale tuginedes prognoositav ning mõju ulatus on ajas muutuv. See loob olukorra, kus heas usus rakendatavad tegevused ei pruugi ohutust oodatud viisil suurendada. Halvemal juhul võivad need hoopis suurendada liiklusohu.

Muutusi liiklussüsteemis saab rakendada ainult siis, kui nende võimalik negatiivne mõju liiklusohutusele on parimatele tänapäevastele teadmistele tuginedes ümber lükatud. Rakendada tuleb eelkõige neid liiklusohutusmeetmeid ning -tegevusi, mille efektiivsus on teaduspõhiselt või pikaajalises praktikas kinnitust leidnud.

Oma otsuste tegemisel püüame hinnata, mida see endaga kaasa toob. Kahjuks ei ole liiklusohutuses toimuv alati lihtsasti selgitatav. Näiteks ei taju inimene kiirusega kaasnevat riski adekvaatselt – kiirusel 100 km/h hindab sõidukijuht riski tavaliselt kaks korda väiksemaks, kui see objektiivselt võttes (liikluses vigastada saanute arvu järgi) tegelikult on. Ka küsitlusuuringutes peetakse näiteks punase tule eiramist oluliselt suuremaks ohuks kui piirkiiruse ületamist, ehkki objektiivsete näitajate alusel on see tegelikult vastupidi.

Hoolimata sellest, et raskeid liiklusõnnetusi on liiga palju, esineb neid siiski harva ning liiklusohutuse indikaatorina on need lühikese ajaperioodi jooksul vähetundlikud, sest liiklusohutuse olukorra süsteemsed muutused on andmetest välja loetavad alles mõne aja pärast. Keeruline on teha

üldistusi olukorras, kus iga liikluses hukkunu osakaal on 2% hukkunute koguarvust ning väiksemal alal (nt küla, teelõik või ristmik) toimunud vigastatutega liiklusõnnetuste arv on lihtsate statistiliste meetodite rakendamiseks liiga väike. Eelnevast lähtuvalt tehtavad lihtsustatud tõlgendused võivad viia valede järeldusteni. See omakorda tähendab, et meie vastumeetmed ei ole õigesti suunatud ja nende tulemuslikkus on seetõttu väike.

Nii nagu iga analüüsi juures, on ka liiklusohutuse hindamisel ning vastumeetmete planeerimisel vajalik võtta arvesse kogu asjakohane info ja seda korrektselt tõlgendada. Selleks on vaja nii andmeid, oskusi kui ka kogemusi.

Ainus viis liiklust tegelikult, mitte näiliselt ohutumaks muuta on lähtuda tegelikku olukorda kirjeldavatest andmetest ning teha nende põhjal adekvaatsed järeldused. Esimese poolega on Eestis tegelikult hästi. Me teame tänu küsitlus- ja vaatlusuuringutele ning liiklusloendusele, kuidas liiklejad liikluses toimuvat tajuvad ja tegelikult käituvad. See annab hea aluse hinnata, milliseid kampaaniaid korraldada või millisele riskikäitumisele enam tähelepanu pöörata, et olukorda parandada.

Andmetest objektiivse tõe väljalugemise osas on meil kindlasti veel arenguruumi. Positiivse näitena võib siiski tuua välja liiklusohutuse kohtade valiku protsessi koos selle osaks oleva riskiarvutusega. Protsessis kasutatakse samaaegselt nii andmeid kui ekspertarvamusi, et esmajärjekorras ehitada ohutumaks just neid kohti, kus iga taristusse pandud euro loob kõige rohkem ohutust.

Rõõm on tõdeda, et Maanteeametis lähtutakse üha enam sellest, millise mõju üks või teine otsus objektiivselt kaasa toob, ning üksikute isikute hinnangul põhinevad subjektiivsed otsused on minevikku jäämas. Loodame, et liiklusohutuse programmis kirja pandud mõistuspärane loogika aitab kõik liiklusohutusega seotud otsused objektiivsemateks muuta.



LIKLUSOHTLIKE KOHTADE OHUTUSTAMINE

Liiklusohhtlike kohtade ohutustamine on Maanteeameti järjepidev tegevus. Kuigi liiklusõnnetustes hukkunud on aastatega vähemaks jäänud ning raskete tagajärgedega liiklusõnnetuste koondumiskohtasid praktiliselt pole, on siiski liikluses hukkunutega ja vigastatutega liiklusõnnetuste vähendamine üks olulisemaid tegevusi Maanteeameti igapäevas.

Liiklusohhtlike kohti selgitatakse välja kolmel põhimõttel.

1. Liiklusõnnetuste toimumise riski hindamise kaudu. Sel juhul vaadeldakse toimunud liiklusõnnetusi ning arvutatakse välja igale ristmikule ja teelõigule prognoositav liiklusõnnetuste arv. Prognoosi alusel võrreldakse sarnaseid kohti omavahel ning leitakse ohtlikumad, kus raskete tagajärgedega liiklusõnnetuse toimumise tõenäosus on kõige suurem.

2. Liiklejatelt ja teistelt osapooltelt, nagu näiteks politsei või kohalik omavalitsus, saadud teadete ja märgukirjade põhjal. Saadud teabe alusel võetakse viidatud koht analüüsi alla ning kogutakse lisainformatsiooni toimunud liiklusõnnetuste ja muu selle kohaga seotu kohta. Seejärel hindab ekspertiidest koosnev töögrupp koha ohtlikkust võrdluses kõikide Eesti ohtlike kohtadega ning otsustab, kas koht lisada järgmise perioodi liiklusohhtlike kohtade nimekirja või mitte.

Kohta ei lisata nimekirja, kui ohutust on võimalik parandada lihtsamate vahenditega, nagu märkide paigaldamine, markeeringu parandamine vms ning ei ole vaja planeerida eraldi rahastamist.

3. Maakondlikele liikluskomisjonidele eraldatakse otsustamiseks 20% liiklusohhtlike kohtade eelarvest, et kaasata nende kaudu kohalikke omavalitsusi aktiivsemalt pöörama tähelepanu liiklusohutuse kitsaskohtadele nende maakonnas. Neil on õigus eraldatud raha piires oma maakonna riigimaanteedel esitada mõni objekt järgmise perioodi objektide nimekirja või tõsta mõni liiklusohhtlik objekt prioriteetsemaks kui teised.

Eelneva alusel koostatakse järgneva perioodi liiklusohhtlike kohtade nimekirja.

Siin on oluline roll investeeringute komiteel, kus kõik liiklusohhtlike kohtade ettepanekud vaadatakse erinevate osakondade ekspertide grupis üle ning kujundatakse ühine seisukoht. See tagab ühtse arusaamise liiklusohhtlike kohtade ohutustamisest.

Kõik esitatud objektid, välja arvatud maakonna liikluskomisjonide poolt prioriteetseks määratud, järjestatakse pingeritta tasuvuse ja riski alusel ning alustatakse kõige tasuvamate objektidest. See tagab, et paigutame raha nendesse meetmetesse ja kohtadesse, mis mõjutavad liiklusohutust kõige enam.

Mõned aastad tagasi seadis Maanteeamet eesmärgiks planeerida liiklusohhtlike kohtade objekte kolm aastat ette. Praegu oleme jõudnud nii kaugele, et ohutustamist vajavaid objekte on juba veidi rohkem kui kolme aasta jagu. Selline pikaajaline planeerimine aitab tagada, et saame läbimõelduma ja laiapõhjalisema lahenduse, mis täidab seatud eesmärgid. 2017. aastal muudeti ohutuks 81 teelõiku, ristmikku ja muud liiklusohhtlikku kohta 10,7 miljoni euro ulatuses. 2018. aastal on kavas muuta ohutuks kokku 59 liiklusohhtlikku kohta kogumaksumusega 6,42 miljonit eurot.

2016. aastal alustatud suuremad objektid:

- Tähetorni foorrismiku ehitamine,
- Kambjas ristmiku ümberehitamine ja
- Tatra–Otepää–Sangaste maanteel Nõo ristmiku ümberehitus.

2017. aastal alustatud ja ka valminud objektid:

- Kummipostidega liikluskorralduse rajamine Tallinna–Narva maanteel Aaspere ja Haljala vahel. See on kutsunud esile palju vastakaid arvamusi, kuid uue lahendusena ootame siiski olulist positiivset mõju liiklusohutusele.
- Tallinna–Narva maanteel Narva pool parandati jalakäijate ohutust Oru ja Voka ristmike vahel, kus rajati teeületuskoht, mis ühendati kergliiklusteede ja ka lähedal asuvate bussipeatustega, ning ehitati ümber Koogu tankla ristmik, kus hiljuti on toimunud mitu rasket liiklusõnnetust.
- Tallinna–Rannamõisa–Kloogaranna maantee sai juurde mitu ohutumat teeületuskohta koos valgustusega.
- Saaremaal Kuressaare külje all Pihla tee ja Mereranna tee ehk Marientali ristmikul rajati teeületuskoht, tehti ohutum lahendus ristmikule ning rajati ohutumad bussipeatused.
- Tartumaal Mellistes kujundati liikluskeskkond ohutumaks komplekselt, sealhulgas ristmik, teeületuskoht ja bussipeatused.

Eelpool välja toodud objektide maksumused jäid 150 000 ja 500 000 euro vahemikku. Suurima objekti – Tähetorni ristmiku – ümberehituse maksumus oli 1,4 miljonit eurot.



LIIKLUSOHUTUS- PROGRAMM 2016–2025

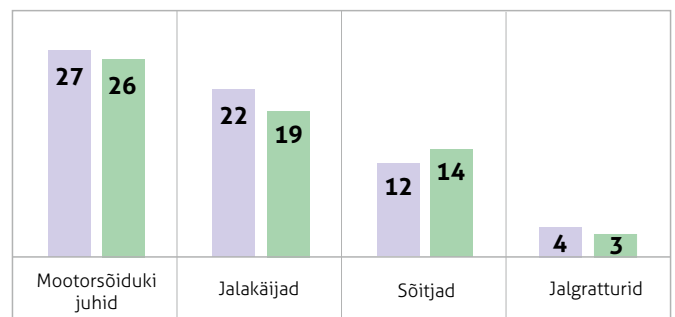
17.02.2017 kinnitas Vabariigi Valitsus liiklusohutusprogrammi 2016–2025, mille lõppeesmärk on, et aastate 2023–2025 keskmisena ei hukkuks liikluses üle 40 inimese ja raskesti vigastatute arve ei oleks suurem kui 330.

Programm koosneb kahest eraldiseisvast osast: tekstiosast ja elluviimiskavast. Kui tekstiosa katab kogu programmi kestuse (2016–2025) ja seab paika üldised eesmärgid koos tegutsemisraamidega, siis elluviimiskava on ajas muutuv ja vaatab kuni neli aastat ette. Tulemuslikkuse hindamiseks nähakse ette iga-aastased sihttasemed jalakäijate, jalgratturite, mootorsõidukijuhtide ja sõitjate osas nii liiklussurmade kui ka raskelt vigastada saanute vähendamiseks.

Liikluses hukkunute arvu vähendamine. 2017. aasta eesmärgiks seati, et 2015–2017 keskmisena ei hukkuks liikluses enam kui 65 inimest. Kavandatud eesmärk saavutati – kolme aasta keskmisena hukkus liikluses 62 inimest. Kuigi hukkunute arvu vähendamise ning sõidukijuhtide, jalakäijate ja jalgratturite ohutuse tagamise osas eesmärk täideti, kujunes kolme aasta keskmine hukkunud sõitjate arv seatud ülempiirist kahe võrra suuremaks.

HUKKUNUD 2015–2017 KESKMINE

■ LOP sihttase 2015–2017
■ 2015–2017 keskmine



Liikluses raskesti vigastada saanute arv. Raskesti vigastada saanute osas seati eesmärgiks, et aastate 2015–2017 keskmisena ei saaks liikluses vigastada enam kui 433 inimest. Kuna raskelt vigastada saanute andmed on täpsustamisel, ei saa veel eesmärgi saavutamist hinnata.

Liiklejate ohutusalase teadlikkuse paranemine ja liiklusohutuse areng. Muutuse hindamiseks fikseeriti valdkonna indikaatorite algtasemed ja kirjeldatud oodatavad sihttasemed. Kui 19 indikaatorit 26st näitasid edenemist, siis seitse paistsid silma taandarenguga, erinedes 2014. aastal fikseeritud algtasemest: mobiiltelefoni kasutamine autojuhtimise ajal, jalakäija keelava fooritule (punane) nõude eiramine, jalakäijale tee andmine reguleerimata ülekäigurajal, turvavöö kinnitamine sõiduautos – sõitja esiistmel, turvavöö kinnitamine sõiduautos – sõitja tagaistmel, M1-kategooria mootorsõiduki (sõiduauto) tehnoulevaatuse esimesel korral läbinute protsent ja N2-kategooria mootorsõiduki (veoauto 3,5–12 tonni) tehnoulevaatuse esimesel korral läbinute protsent.

Elluviimiskava nägi aastaks 2017 ette 129 tegevust liiklusohutuse parandamiseks, neist enamus täideti täies mahus. 9% tegevustest jäid rakendamata, lükati edasi või neist loobuti.

Kõige enam viidi ellu vastutustundliku ja ohte tajuva liikleja kujundamisele suunatud tegevusi, mis keskendusid kahele erinevale aspektile: neist üks on seotud liikleja mõttemaailma ja arusaamadega ning teine liikluskeskkonnaga. Jalakäijate ohutuse tagamiseks ehitati TEN-T* võrku kuuluvatel teedel välja 85,6 km kergliiklusteid, neli eritasandilist jalgteeristumist ning kolm jalgteetunnelit.

Jalgratturi ja jalgratta parema märgatavuse tagamiseks viidi läbi 53 erinevat koolitust ja üritust. Liiklushariduse meetmetes viidi ellu kõik planeeritud tegevused. Samuti toimus 135 koolitust koolieelsete lasteasutuste ja üldhariduskoolide õpetajaskonnale, kus osales kokku 2130 õpetajat.

Juhikoolituse nüüdisajastamiseks valmistati ette mootorsõidukijuhi ettevalmistamist ja eksamineerimist käsitlevate muudatuste pakett. Ennetusmeetme raames viidi läbi 496 lastele ja noortele suunatud ennetustegevust, kuhu kaasati kokku 23 000 last. Täiskasvanud elanikonnale toimus 310 ennetusalast koolitust, kus osales ligi 26 400 inimest. Toodeti ja linastus kümneosaline liiklusteemaline telesaade „Punane sekund“, mille ambitsioonikas eesmärk oli täiskasvanud liiklejate (nii jalakäija kui sõidukijuhi) hoiakuid ja käitumist ohutumaks muuta. Saade kõnetas paljusid, olles 15 enim vaadatud telesaate hulgas.

Esmakordselt rakendati automaatset statsionaarset järelevalvet kohaliku omavalitsuse teedel (Tallinnas nn Kristiine ristmiku kaamerad) ning hakati trahviteateid väljastama Euroopa Liidu liikmesriikide sõidukite vastutavatele kasutajatele. Automaatsete kiirukaamerate abil fikseeritud ligi 113 000 kiiruseületamisest 25% toimus Euroopa liikmesriikides registreeritud sõidukitega.

Laiendati järelkoolitust alkoholi mõju all mootorsõidukit juhtinutele. Samuti pakutakse kriminaalses joobes esmakordselt kuriteo toime pannud süüdlastele kohtuliku karistuse alternatiivina võimalust läbida kriminaalmenetluse tingimustel lõpetamisel joobes juhtidele mõeldud rehabilitatsiooniprogramm.

Ohutu liikluskeskkonna valdkonna meetmed keskendusid liikluskeskkonna kujundamisele ja haldamisele selliselt, et liikluskeskkond oleks lihtsasti mõistetav, liiklejad tajuksid sellest tulenevaid ohtusid ning väheneks eksimuste võimalus ja eksimuste korral ei oleks tagajärjed liialt rängad. Vastassuunda kaldumise ja laupkokkupõrgete vältimiseks paigaldati täiendavat keskpööret 13,1 km. Teelt väljasõidu vältimiseks paigaldati täiendavat külgpööret 14,5 km ulatuses. Keskpöristit kanti teekattele rohkem kui 200 teekilomeetril. Alustati nelja 2+1 sõidurajaga teelõigu ehitamist. Tallinna–Pärnu–Ikla maanteel alustati muudetava kiirusega teelõikude rajamist. Valmis esimene keskpöördega katelõik 1+1 teel.

Riigiteedel viidi läbi 96 liiklusohutuse auditeerimist. Jätkati liiklusohutlike kohtade objektide valiku protsessi täendamist ning pikemaajalise ohutustamise kava koostamisega. Ohutuks muudeti 81 teelõiku ja muud liiklusohutlikku kohta, selleks kulus 10,7 miljonit eurot. Töötati välja eCall-süsteemi vahendusel laekunud hädaabiteadetele vastamise IKT-lahendus ja tagati häirekeskuse tehniline valmisolek teadete vastuvõtmiseks ja menetlemiseks. Liiklusõnnetuste põhjuste väljaselgitamise ekspertkomisjoni tegevuspiirkond laienes lisaks Harju maakonnale üle Eesti. Esmakordselt menetleti kõiki liikleja surmaga ja viie või enama kannatanuga toimunud liiklusõnnetusi.

Ohutu sõiduki valdkonna meetmed suunati ohutuse ja transpordi toimivuse parandamisele. Tähelepanu oli sõiduki tehnilise seisukorra ja turvanõuete kontrollil, kommertsvedusid teostavate sõidukite ohutusel ning ettevõtja kohustuste ja vastutusega seonduval. Tõhustati järelevalvet mootorsõidukite tehnilise ülevaatuse kvaliteedi üle. Avaliku liiniveo hangete hindamiskriteeriumites arvestatakse alkoluku ja turvavööde olemasoluga. Üleeuroopalise TEN-T-võrku kuuluvatele teedele rajati täiendavalt kolm parklat, kus on võimalik komertssõidukite kontrolli teostamine.

* TEN-T tee on Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1315/2013 nimetatud Eesti territooriumil asuv tee ehk üleeuroopalise teedevõrgu tee.





LIIKLUSÕNNETUSTE PÕHJUSTE VÄLJASELGITAMISE EKSPERTKOMISJON

2017. aastal uuris esimest aastat üle-eestiliselt tegutsenud liiklusõnnetuste põhjuste väljaselgitamise ekspertkomisjon (LÕUK) 50 liiklusõnnetust, kus oli hukkunud või viis ja enam vigastatud.

Liiklusõnnetusel pole tavaliselt ühte konkreetset põhjust, vaid tegemist on mitmete asjaolude kokkulangemisega ning kõiki neid asjaolusid püüabki komisjon välja selgitada. Komisjon uurib õnnetusi samaaegselt politseiga ning eesmärk on saada õnnetuse kohta teada rohkem nüansse kui politsei koostatud liiklusõnnetuste andmestikus. Viimases on liiklusõnnetuste kohta statistilised andmed: millisel teel juhtus, mis tüüpi õnnetus, kellaaeg, vanus, sugu jne, kuid puuduvad riskifaktorid ja taustinformatsioon.

Sarnaseid uurimiskomisjone on ka teistes Euroopa Liidu riikides. Eesti eeskujuks on Soome, kus sarnane komisjon on tegutsenud aastakümneid. Eestis uurib õnnetust kolmeliikmeline meeskond, kuhu kuulub autospetsialist, teedekspert ja politsei. Komisjon alustas tegevust juba 2001. aastal, kuid siiani tegutseti vaid Harjumaal ja Tallinnas.

Komisjoni läbi viidud uurimisel on kaks väljundit. Esiteks tuuakse välja asjaolud ja tegurid, mis võisid õnnetuse toimumist mõjutada. Teiseks kogutakse õnnetuses osalenud sõidukite, tee ja ka osaliste kohta täiendavat informatsiooni, mida saab kasutada süvaanalüüsis.

Näiteks räägitakse palju, et uued eurokraavid on väga ohtlikud. Kraav ongi kahtlemata ohtlik, ent politseiraportis kraavide sügavus ja nõlvade järskus ei kajastu. Komisjon aga mõeldab kraaviga seotud õnnetuse korral kraavid üle

ning saab ülevaate, milline on nende tegelik mõju. Kindlasti mõjutab õnnetuse raskust see, kas teelt väljasõidu korral paiskub auto kraavi ja kummuli või sõidab laugelt heinamaale. Samas ei olnud 2017. aastal ühtegi õnnetust, kus kraav iseenesest oleks olnud ainus märkimisväärne riskifaktor.

Aastate jooksul on näha, et riskifaktorid võib jagada kahte gruppi: aasta-aastalt korduvad ja teada olevad ning uued, mida ei ole varem täheldatud või mis on esile kerkinud aeg-ajalt.

Aasta-aastalt korduvad riskifaktorid on turvavöö kinnitamata jätmine, helkuri puudumine, joobes juhtimine, sõidukiiruse ületamine. Need faktorid mängivad rolli aastast aastasse ning tuleb tõdeda, et probleemid on jäänud.

Samas täheldati uusi riskifaktoreid, millele tuleks hakata rohkem tähelepanu pöörama.

Delikaatsema teemana on üles kerkinud juhtide tervise seisund ja vanus. Keskmise eluiga pikeneb ja see tähendab seda, et nii autoroolis kui ka jalgsi osaleb liikluses üha vanemaid inimesi. Paraku kaasnevad paljudel vananedes ka haigused, mis teatud juhtudel võivad olla takistuseks sõiduki juhtimisel.

Juhtimisõigust eeldab autojuhtimist võimaldavat tervislikku seisundit. Teatud haigused võivad siin olla takistuseks. Tundub, et praegune süsteem, mis teatud haiguste diagnoosimisel peaks juhile seadma piirid või välistama täielikult sõiduki juhtimise, iga kord ei toimi. Eelmisel aastal oli kolm inimese hukkumisega lõppenud õnnetust, mille puhul komisjonil tekkis kahtlus, kas juht oma tervise seisundi tõttu ikka oleks võinud sõidukit juhtida, kuna nende haiguste

teatud raskema vormi korral on sõiduki juhtimine vastunäidustatud.

Lõplikku tõde on raske välja tuua, sest kõige paremini teab ja oskab hinnata inimese tervises seisundit tema arst. Lisaks võib haigusega alati kaasneda ootamatu seisundi halvenemine. Kuid siiski, kui rasket haigust põdevale inimesel on väljastatud 10 aastat kehtiv igasuguste piiranguteta tervisetõend, tekib küsimus, kas süsteem töötab ja kas arstid iga kord saavad aru sellest vastutusest, mis tervistõendi väljastamisega kaasneb.

Lisaks veel vanus. Vanusega toimuvad teatud muutused: reageerimiskiirus võib väheneda, keskendumisvõime samuti, inimene väsib rutem, ei näe pimedas nii hästi jne. See on aga väga individuaalne. Ealised muutused kompenseeritakse kogemuste, suurema ettevaatlikkuse ning juhtimisvilumisega. Kuid oma mõju on vananemisel nii mõnegi õnnetuse korral. Millal piir tõmmata ning kes seda peaks tegema? Kuid ilmselt saabub meil kõigil see aeg, kus me enam ei tohiks sõiduki rooli istuda. Tore oleks, kui see jääks kaugesse tulevikku ja me ise suudaks õige hetke ära tabada.

Kõige keerulisem on kindlaks teha väsimust. Ometi on väsimus õnnetuste korral üks olulistest riskifaktoritest. Väsimuse mõju sarnaneb teatud mõttes vananemisega – reaktsiooniaeg pikeneb, tähelepanuvõime väheneb ning roolis võib lihtsalt magama jääda. Uurides üht 2017. aastal toimunud õnnetust, tuli see mõjutaja välja. Jälgides inimese päevaseid toimetusi, ärkvel oldud aega, tehtud sõite ja õnnetuse kellaaega võib väga suure tõenäosusega öelda, et juht pidi olema väsinud. Väsimus iseenesest ei põhjusta õnnetust, ent võib olla üks ja määrav õnnetuse tegur. Ilmselt peame ka edaspidi rohkem rääkima väsimusest ning selle mõjust liiklusohutusele.

Ka ümbritsev keskkond kui selline võib olla liiklusõnnetuse korral üks riskifaktor. Näiteks võib keskkond soosida teeületamist selleks mitte ettenähtud kohas. Keskkond areneb ja muutub, kerkivad uued maja, mõne vana kivikolossi asemele tekib haljasala, uued jalgteed, inimeste liikumistrajektorid muutuvad. Kuid kui bussipeatus on vanas kohas ja ülekäigurada pea 100 meetrit eemal, ent jalgteed lähtuvad peatustest, siis ei ole ime, et inimesed lähevad üle ikka peatuse juurest.

Teine keskkonnaga seotud tegur on näiteks libe tee. Libeda teega juhtub ikka õnnetusi, aga me peame endalt küsima, kas teehoolduses oli kõik tehtud või saanuks midagi paremini teha. Sama kehtib ka teeremondi objektide kohta – kas ajutine liikluskorraldus on ikka kõikide liiklejate jaoks üheselt ja selgelt arusaadav? Juht ei istu kabinetis ega aja pliiatiga paberil jälgi, kus ja kuidas sõitma peab – tema jaoks peab asi ühe pilguga selge olema.

Keskkonnas on ka faktoreid, mida muuta ei saa. Näiteks petlik geomeetria, kus tekib tunne, et tee keerab paremale, aga tegelikult pöörab vasakule. Seegi mõjutab juhi käitumist. Kui

tee liiklussagedus sellises kohas on väike, alla 50 või 100 auto ööpäevas, siis me ilmselt seda ümber ehitama ei hakka. Kuid kusal on piir, milles alates on labida maasse löömine põhjendatud. Sama lugu on puudega. Vanu muinsuskaitse alla olevaid mõisaalleeid me ei likvideeri, aga muus kohas saab vajadusel metsapiiri nihutada.

Lisaks keskkonnale mõjutab liiklusohutust sõiduk ja selle tehnilise seisukord. Me teame, et tehnoulevaatusel on lastud sõidukeid läbi ebaausalt. 2017. aastal juhtus ka üks inimese hukkumisega lõppenud õnnetus, milles osales selline probleemne sõiduk, mis suure tõenäosusega läbis ülevaatusel ebaausal teel.

Kerkis üles ka rehvide vanuse teema. Seaduse järgi ei ole rehvidele kehtestatud vanusepiiri, ent tootjad märgivad soovitatud vanuseks 7–8 aastat. Ühe uuritud õnnetuse korral olid sõidukil all normidele vastavad rehvid, piisava mustri sügavuse jäägi ning naastudega, ent rehvidel oli vanust 15 aastat. Selge see, et rehvi vanus ei ole liiklusõnnetuse põhjus, kuid kriitilises olukorras võib rehvisegu vanusest tingitud jäikus ja seetõttu halvenenud haarduvus saada saatuslikuks. Tuleb tõsiselt mõelda, kas me ei peaks siiski rehvidele mingit vanusepiiri seadma.

Liiklusõnnetuste korral ei ole räägitud suitsiidist, kuid paraku jõudsime eelmise aastal kolmel juhul järelduseni, et suure tõenäosusega oli tegemist suitsiidiga.

Kuigi me tänu liiklusõnnetuste põhjalikumale uurimisele teame veidi rohkem, mis juhtus ja miks juhtus, peame ikka tõdema, et vahel ei suuda me kõiki õnnetuse asjaolusid välja selgitada ning mingid küsimärgid jäävad ikka õhku. Ja paraku – õnnetused juhtuvad mitmete ebasoodsate asjaolude kokkulangemise tagajärjel ning olemas on ka sellised faktorid nagu inimlik eksitus ja tähelepanematus.

Iga uuritud juhtumi kokkuvõttes toovad eksperdid välja ettepanekud, mida teha antud koha liikluskeskonna ohutumaks muutmiseks ning mida riigis tervikuna ette võtta, et sarnaseid õnnetusi tulevikus ei juhtuks. Heameel on näha, et keskkonda puudutavaid ettepanekuid, mis edastatakse jooksvalt teeomanikule, on aasta-aastalt vähem. Üldised ettepanekud, mis puudutavad nii ennetus- kui ka selgitustööd, järelevalvet, seadusandlust või muid tegevusi, edastatakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile ning Maanteeametile ja Politsei- ja Piirivalveametile lootuses, et midagi neist ka ellu jõuab. Osa ettepanekutest, eelkõige need, mis on seotud joobes juhtimisega, turvavarustuse kasutamisega, lubatud sõidukiirusest kinnipidamisega, korduvad küll aasta-aastalt ja on seotud meie ennetustöö tavapäraste teemadega, kuid sinna ei ole midagi parata. Liiklus on küll muutunud ohutumaks, kuid põhilised riskifaktorid ei ole veel kuhugi kadunud.



LIIKLUSSAADE „PUNANE SEKUND“

Liikluses olemine on saanud meile nii iseenesestmõistetavaks, et me ei taju enam ümbritsevaid ohte. Viimastel aastatel räägitakse üha enam liiklusohutusest ning Põhjamaadele omasest turvalisest liiklusruumist, kuhu arvame end kuuluvat, kuid ehmatav on tegelikult saada teada, kui palju oleme arenenud liiklusohutusega riikidest maha jäänud.

Eesti liiklusohutus vajab mõtteviisi muutust ning nullvisiooni ideoloogiat võeti aastateks 2016–2025 koostatud liiklusohutusprogrammi ja selle rakendusplaani aluseks. Rakendusplaanis on nähtud ette erinevaid tegevusi projekteerimismõistetest igapäevaste teavitustegevusteni. Samuti nähakse suurt rolli liiklusteemalisel telesaatel. Täiskasvanutele suunatud liiklussaate vajalikkusest on räägitud aastaid, tegudeni jõudsimiseks alles 2017. aastal.

Avalike suhete osakonna eestvedamisel ning liiklusohutuse ja ennetustööosakonna kaasabil panime paika liiklussaate eesmärgi. Kahtlemata sai see ambitsioonikas, kui ütlesime, et tahame täiskasvanud liiklejate (nii jalakäija kui sõiduki-

juhi) hoiakuid ja käitumist ohutumaks muuta. Eesmärgi täitmiseni soovisime jõuda turvalise käitumise tagamaade selgitamise ja meeldetuletamise kaudu. Pidasime vajalikuks ka praeguste liiklusreeglite olemuse selgitamist ja põhjendamist (miks reegel just selline on) ning info jagamist liikluses toimuva ja liiklust mõjutava kohta.

Eeltoodu väljendamiseks arvasime olevat hea võimaluse kasutada liiklusõnnetuste detailseid analüüse.

Selleks et muuta kogu olemasolev oskusteave televiisorist vaatamiskõlblikuks, leidsime endale koostööpartneriks Paprika Latino Studios OÜ. Paprika Latino Studios OÜ on Eestis loodud teleproduktioonifirma, mis kuulub rahvusvahelisse kümnes riigis opereerivasse Paprika AB gruppi, mille põhiomanik on Nice Entertainment Group. Paprika Latino Studios põhitegevus on telesaadete ja reklaamide tootmine.

Liiklussaadet ei olnud nad veel teinud. Meie hirmud oli seotud eelkõige teletegijate tahtmisega panna ekraanile kihutavad autod ja verd tarretama panevad katsed. Kihutav auto ekraanil legaliseeriks juba oma olemuselt kiiruseületamist. Samuti oli meie kindel soov, et oleme üle sellest

printiibist, et veri ja pisarad toovad kindlasti vaataja telerite ette. Vaidlesime, selgitasime, mõtlesime koos ja sellest saigi kümneosaline telesaade „Punane sekund“.

Saate aluseks olid tõestisündinud rasked liiklusõnnetused ja nende põhjused. Liiklusohutusosakond ja ennetustööosakond selekteerisid välja olulisemad riskifaktorid, mis põhjustavad liiklusõnnetusi Eestis, ning nende iseloomustamiseks otsiti tõestisündinud liiklusõnnetused. Iga õnnetuse analüüsis otsiti vastuseid küsimustele: millised tegurid viisid ühe või teise saatusliku õnnetuseni, kas ja kuidas oleks saanud traagilisi tagajärgi vältida? Kui meie käitumegi õigesti, võib vea teha kaasliikleja. Teletegijate osaks jäi nende õnnetuste lavastamine ja saate ülesehitamine selliselt, et saate eesmärk saaks täidetud.

„Punase sekundi“ meeskond mängis end võtteperioodi jooksul suurepäraselt kokku. Projekti produtsent Kaspar Kaljas kutsus kokku stsenaariumi töörühma, kuhu kuulusid autoajakirjanikud Margus Pipar, Kristjan Ojang, Ylle Rajasaar ning režissöör Martin Korjus ja toimetaja Kadriann Kibus. Tootmisfaasis juhtis võtterühma tegevprodutsent Veli V. Rajasaar ning töö käigus sai mõnigi algne idee lihvitud saatesse sobivamaks. Kõige selle tulemusena sündis saade, mis kõnetas paljusid. Kui küsida, mis seob kõiki „Punase sekundi“ tegijaid, on vastus lihtne: soov saada ise paremaks liiklejaks.

Saate tegemise käigus õppis ka Maanteeamet lugupidavat ja mõistvat vastastikust suhtumist, mis ennekõike tähendab

ühelt pool arusaamist, et Maanteeameti spetsialistil on ka teisi tööülesandeid kui ainult liiklusõnnetuste arhiivis saate jaoks vajalikke detaile täpsustada, teiselt poolt aga arusaamist, et televisioon näitab pilti ning selleks on vaja visuaalsust võimaldavaid algmaterjale ja esinejaid. Tele- ja ametnikumaailma ühildamine oli saate tegemise juures paras väljakutse.

Saade oli pidevalt telesaadete vaadatavuse TOP 15 hulgas. Peame seda tugevaks tulemuseks, sest olime suutnud koos produktsioonifirmaga luua selgitava ja õpetava saate. Infokülluse ajastul on ju vaataja harjunud meelelahutuse ja veel kord meelelahutusega ning panna ta vaatama saadet, kus tuleb kaasa mõelda, on paras väljakutse.

Telesaatele „Punane sekund“ pakkus meediatuge sõltumatu tehnika- ja liiklusportaal www.accelerista.com. Iganädalaselt võeti koostöös Maanteeameti ja telemeeskonnaga üles põnevaid saatest lähtuvaid teemasid. Paljud keerulised murekohad said põhjalikult lahti seletatud. Accelerista lõi saate jaoks eraldi lehekülje, kuhu koondas kõik olulised liiklusteemad.

Kavatseme saadetega jätkata ka 2018. aastal. Latt läks kõrgele ning sellest üle hüppamine nõuab nüüd järgmist pingutust.





LIIKLEJATE HOIAKUTE JA KÄITUMISE UURINGUD

Liiklejate hoiakute ja käitumise muutuste hindamiseks on kasutusel ühetaolise metoodika alusel läbiviidavad küsitlus- ja vaatlusuuringud, mille tulemused on abiks liiklusohutuse olukorra prognoosimisel ja liiklusohutuse alase ennetustöö kavandamisel.

Üldised hinnangud liiklusreeglite eiramise ohtlikkusele

Pea 100% ulatuses peetakse suurimaks ohuks auto juhtimist alkoholi mõju all. Juhtimise ajal tekstisõnumite saatmist ja sotsiaalmeedia kasutamist peetakse pea sama suureks ohuks kui punase tule alt läbisõitu (97% vastanutest). 90% elanikest peab kas väga või pigem ohtlikuks ka punase tulega sõidutee ületamist ja auto juhtimist väsinult.

Märgatavalt vähem ohtlikuks peetakse piirkiiruse ületamist (kas rohkem või vähem kui 10 km/h) ning mobiiltelefoni kasutamist vabakäeseadmeta, mis samas võivad olla raskete tagajärgedega liiklusõnnetuste otseseks põhjuseks (käitumist hindas ohtlikuks keskmiselt 70% vastanutest). Viimati nimetatud liiklusreeglite korral eristub see, et ka uuringus osalenud sõidukijuhtid peavad nende reeglite eiramist keskmisest vähem tõsiseks ohuks.

1. JALAKÄIJATE JA JALGRATTURITE HOIAKUD JA KÄITUMINE

Helkuri ja muu jalakäija nähtavust suurendava varustuse kandmine

2017. aastal läbiviidud uuringust selgub, et üldiselt kannab helkurit või muud enda nähtavaks tegemise vahendit (taskulamp, ohutusvest vm) 66% täiskasvanutest ning lapsevanemate hinnangul 86% nende peredes kasvavatest 4–15-aastastest lastest. Mitte kunagi ei kanna helkurit 6% täiskasvanuist, ent aja jooksul on üha vähenenud selliste liiklejate osakaal, kes helkuri või muu nähtavust suurendava varustuse kandmisest resoluutselt hoiduvad.

Võrreldes eelnevate aastatega on helkuri kandmist väga vajalikuks pidajate osakaal jõudsalt kasvanud, ulatudes täiskasvanud liiklejate seas 83%-ni.

Jalakäijate keelava fooritule nõuete järgimine

Seda, kuidas jalakäijad peavad kinni fooritulede nõuetest, vaadeldi Tallinna, Tartu, Pärnu, Narva ja Jõhvi reguleeritud ülekäiguradadel ja ristmikel. Punase fooritule nõudeid eiras keskmiselt 16% kõigist vaatluses fikseeritud jalakäijatest.

Kõige vähem ületasid sõiduteed keelava fooritule põledes naised, lapsed ja eakad liiklejad (eirajate osakaal vahemikus 14–16%), kõige rohkem mehed (eirajate osakaal keskmiselt 20%). Kogemusliku hinnangu järgi on punast foorituld eiravate jalakäijate osakaal püsinud viimaste aastate lõikes suhteliselt muutumatu.

Jalakäijale tee andmine reguleerimata ülekäigurajal

Liiklejate käitumise vaatluse järgi on keskmine jalakäijatele teed andvate juhtide osakaal 59%. Jalakäijale tee andmist jälgiti Tallinna, Tartu, Narva, Pärnu reguleerimata ülekäiguradadel.

60% jalakäijate hinnangul on neile tee andmine reguleerimata ülekäigurajal viimase paari aastaga paranenud. 2016. aastal andis samale küsimusele positiivse vastuse 45% jalakäijatest. Pea poolte jalakäijate sõnul annab neile teed esimene ülekäigurajale lähenev auto. 2016. aastal oli vastav hinnang viie protsendi võrra väiksem.

Küsitluses osalenud sõidukijuhtide hinnangul on neist 69% alati valmis ülekäiguraja ees peatuma, kui kasvõi üks jalakäija ootab sõidutee ületamise võimalust. Viimase kolme aasta võrdluses on see osakaal püsinud muutumatu.

Ohutusvarustuse kasutamine jalgrattaga sõites

Kiivrit kannab jalgrattaga sõites tavaliselt ja sageli 75% lastest ning 25% täiskasvanutest. See tulemus on mõlemas sihtrühmas ligikaudu 10% väiksem kui 2016. aastal. Samuti on veidi vähenenud kiivrit vajalikuks pidajate osakaal.

Hästi nähtavat (jalgratturi märkamist soodustavat) riietust kannab rattaga sõites üldiselt ja sageli 42% lastest ning 31% täiskasvanutest. Kui laste seas on see osakaal viimaste aastate lõikes püsitud enam-vähem muutumatuna, siis täiskasvanud ratturite hulgas on vastav näitaja 2016. aastaga võrreldes veidi vähenenud.

Ohutusvarustuse kasutamist peavad vajalikuks ja seda kasutavad rohkem maapiirkondade elanikud ning jalgratturid asulavälisel sõiduteel.

2. MOOTORSÕIDUKIJUHTIDE JA SÕITJATE HOIAKUD NING KÄITUMINE

Mootorsõidukijuhtide fooritulede nõuetest kinnipidamine

Seda, kuidas mootorsõidukijuhid peavad kinni fooritulede nõuetest, jälgiti Tallinna, Tartu, Pärnu, Narva, Jõhvi tänavate ja Tallinna lähiümbruse riigimaantee de reguleeritud ristmikel. Juhid, kellel oli valik, kas läbida ristmik punase tule ajal või jääda seisma, eirasid vaatluse andmetel fooritule nõudeid keskmiselt 14%-l juhtudest. Juhid, kellel oli valik, kas läbida ristmik kollase tule ajal või jääda seisma, eirasid fooritule nõudeid keskmiselt 58%-l juhtudest. Erinevused piirkondade vahel on suhteliselt väikesed.

Üldnäitajatel põhineva hinnangu järgi on nii punase kui kollase fooritule eirajate osakaal 2016. aastaga võrreldes veidi vähenenud.

Tähelepanu häirivad tegevused autot juhtides

Autot juhtides kasutab telefoni 72% sõidukijuhtidest ning 28% seda enda sõnul ei tee. Sageli kasutab telefoni 15% ja mõnikord 57% autojuhtidest. Need andmed on pea samad kui 2016. aasta tulemused.

Vabakäeseadet kasutab alati või sageli 40% (2016. aastal 35%) ning käeshoitavat telefoni 23% (2016. aastal 26%) sõiduki juhtimisel telefoni kasutajatest.

Sõiduki juhtimise ajal telefoni kasutamise tõttu on autojuhtide endi sõnul aasta jooksul liiklusohutlikku olukorda sattunud 20% roolis telefoni kasutanud juhtidest.

Lubatud sõidukiiruse järgimine

Põhiteedel järgib kehtivat kiirusepiirangut küsitlusuuringus osalenud autojuhtide sõnul 25% ning väiksematel maanteedel 35% juhtidest. Üle 5 km/h ületab lubatud suurimat sõidukiirust põhiteedel 32% juhtidest, neist 5% üle 10 km/h. Väiksematel maanteedel sõidab lubatust üle 5 km/h

kiiremini 24% juhtidest. Linnades ja asulates sõidab lubatud suurima kiiruse piires 51% juhtidest. Võrreldes 2016. aastaga suuri muutusi ei ole.

Kiiruse ületamise sagedasema põhjusena mainis 86% juhtidest möödasõitu, 83% teiste liiklejate kiirusest tingitud kiirusevalikut/ühtlases liiklusvoos sõitmist ning 81% piirkiiruse ületamist soodustavaid sõidutingimusi. Võrreldes 2016. aastaga on aga 9% võrra vähenenud nende juhtide arv, kelle hinnangul kiiruse ületamine kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav (55%).

Lubatud kiirusega sõitmist toetavaks nimetati enim laste viibimist autos (92%), tee ääres olevaid jalakäijaid ja jalgrattureid (92%), muutlikke ilmastikuolusid (90%). Suur hulk juhtidest (88%) märkis oluliseks abinõuks ka kiiruspiirangut visuaalselt toetavat liikluskeskkonda.

Turvavöö ja lapse turvavarustuse kasutamine

2017. aastal läbiviidud vaatlusuuringu järgi fikseeriti turvavöö kasutustasemeks sõidukijuhtidel 97%. Täiskasvanutest sõitjatel oli turvavöö kinnitatud sõiduauto esiistmel 96% ja tagaistmel 77%, lapsed olid turvavarustuse abil kinnitatud 96%-l vaatlusjuhtudest. Turvavöö kinnitamine sõiduautos on juba aastaid püsitud stabiilselt heal tasemel, mõningal määral kõigub tagaistmel turvavöö kasutamise tase.

Bussis kinnitab turvavöö istekohal, kus see on olemas, üldiselt 51% sõitjatest. 2016. aastaga võrreldes on see näitaja kasvanud 17%. Seda, et turvavööga varustatud bussi istekohal tuleb turvavöö kinnitada, teab 78% elanikkonnast. Igapäevaselt bussi kasutajate seas on teadlikkus veidi suurem – 80%.

Turvavöö mittekinnitamise põhjuseks sõiduauto esiistmel sõitjate ja laste sõidutamisel on kõige sagedamini asjaolu, et sõidetav vahemaa on lühike, sõiduauto tagaistmel ja bussis sõitjatel aga unustamine ning harjumuse puudumine.

Sõidukijuhtimine alkoholi mõju all ja joobes juhi autos kaasa sõitmine

Elanike seas läbi viidud küsitlusuuringu järgi on 2017. aastal mootorsõidukit alkoholi tarvitanult juhtinud 3,1% sõidukijuhtidest.

Alkoholi tarvitanud juhi autos on viimase 12 kuu jooksul kaasa sõitnud 5,9% Eesti vähemalt 15-aastasest elanikkonnast, sealhulgas 1,7% on viibinud joobes juhiga sõidukis korduvalt.

Alko- või narkojoobes juhust oleks valmis politseile teada andma 63% elanikkonnast tingimusteta, 20%-l on küll põhimõtteline valmisolek teavitamiseks olemas, kuid nad jätaaksid selle tegemata juhul, kui tegu oleks enda tuttavaga.

Võrreldes 2016. aasta tulemustega on kõik joobes juhtimist iseloomustavad arvnäitajad paranenud.



KLIENDITEENINDUS

2017. aastal külastas Maanteeameti teenindusbüroosid 492 788 klienti, ameti infotelefonile helistati 121 056 ning e-kirja teel jagati infot 98 588 korral. Jätkuvalt on suur klientide rahulolu teenindusbüroode teenindusega ja ameti e-teeninduse keskkonnaga. Teenindusbüroode soovitusindeks oli 83% ja e-teenindusel 91%.

TEENINDUSBÜROOD

Büroode külastatavus oli võrreldes 2016. aastaga ligi 2% väiksem. Samas klientide teenindamisele kuluv aeg kasvas umbes 4%. See tähendab, et lihtsamaid toiminguid tehakse nüüd e-teeninduses ja keeruliste juhtumitega, mille lahendamiseks kulub rohkem teenindaja aega, tullakse büroodesse.

TEENINDUSBÜROOD 2015–2017

Aasta	Teenindatud klientide arv	Teenindusaeg (tundides)
2015	529 088	98 848
2016	505 352	91 412
2017	492 788	94 731

2017. aastaks prognoositud juhilubade vahetamiste kasv avaldas enim mõju Kuressaare ja Narva esinduste koormusele. Enamasti vahetati juhilube e-teeninduses.

2016. aastal käivitatud teenindusbüroode reform tuli lõpule viia ja alustada tööd uue büroode juhtide meeskonnaga. 2017. aastal alustasid tööd neli uut büroojuhatajat, kaks büroojuhataja asetäitjat ja neli uut esinduse vanemat ehk 13 juhust kümnel oli vaja kohaneda uute ülesannete ja rolliga.

Lisaks tuli taastada registreerimiseelse kontrolli kompetentsusega töötajate arv büroodes, kuna eksamikeskuse moodustamisel liikusid nende teadmistega spetsialistid eksamineerijateks. Paljud bürootöötajad omandasid täiendavaid oskusi ning sellega kasvas klientideeninduse paindlikkus ja mobiilsus. Samuti tegelesid väiksema koormusega büroode töötajad lisatöödeks vajalike teadmiste ja oskuste omandamisega: infotelefoni kõnedele ja e-kirjadele vastamine, tüübikoodide tegemine jne.

Büroodega olid seotud ka järgmised suuremad projektid:

- teenindajate vormiriietuse kavandamine,
- büroode koormuse ja personalivajaduse prognoosimise süsteemi väljatöötamine,
- uue teeninduskorraldussüsteemi hankimine ja rakendamine,
- Võru esinduse ruumide remont.

INFOKESKUS

Pärast maanteeinfotelefoni teenuse üleandmist Häirekeskusele moodustati Maanteeinfokeskuse baasil Maanteeameti Infokeskus, kus jätkasid tööd kliendiinfospetsialistid koos keskuse juhiga.

KLIENDIINFO KÕNEDE ARV:

2014	123 902
2015	151 609
2016	136 835
2017	121 056

Kõnede vähenemise trend jätkus ja võrreldes 2016. aastaga helistati infotelefonile 12% vähem.

Samas e-kirjade arv jätkuvalt kasvab ning võrreldes 2016. aastaga saadeti e-kirju rohkem. Näiteks kasvas saadeta-vate toimingute alusdokumentide (8%) ja infopäringute arv (10%).

KIRJADE ARV:

2016	91 578
2017	98 588

Oluline panus kõnede ja kirjade vastamisel oli teenindusbüroode töötajatel: 16%-le kõnedest ja 73%-le kirjadest vastasid büroode töötajad.

E-TEENINDUS

Maanteeameti e-teenindust kasutas ligi 1,2 miljonit kasutajat 5 miljonit korda.

2017. aastal oli e-teeninduse kasutatavus 56%. E-teeninduses suurenes kõige rohkem omanikuvahetuse vormistamine. Omanikuvahetuse tehingutest vormistati e-kanalis 32%, 2016. aastal oli see alla 23%.

Aasta jooksul lisandusid e-teenindusse mitmed uued võimalused. Alates kevadest saab mitme juhtimisõigusekategoriat taotlemisel e-teeninduses valida, millise kategooriaga taotlemist alustatakse.

Suvest alates saab esitada esmakordselt Eesti registrisse kantava sõiduauto dokumendid varasemasse kontrolli, et registreerima tulles oleksid paberid juba kontrollitud ning vajalike andmete sisestamisel algatatud ka tüübikoodi taotlus.

Sügisest alates on väikelaevajuhi tunnistuse taotlejatel võimalus kasutada tunnistusel ka Politsei- ja Piirivalveameti isikut tõendavate dokumentide andmebaasis olevat fotot.

Olulisematest teenustest lisandus aasta lõpus e-teenindusse võimalus teha sõiduauto andmete juurde märgi, et autot kasutatakse ainult töö-, teenistus- või ettevõtlusega seotud sõitudeks. Märkega autode kohta ei pea töandja enam sõidupäevikut pidama.

2017. aastast käivitus täielikult teadete ja meeldetuletuste saatmine liiklusvaldkonna klientidele. Aasta jooksul saatsime e-posti teel välja ligikaudu 1,4 miljonit teadet.





EKSAMITE LÄBIMINE 2017

	1. KATSEL			2. VÕI ROHKEMAL KATSEL			KOKKU		
	Eksameid	Sooritatud	%	Eksameid	Sooritatud	%	Eksameid	Sooritatud	%
A	1703	1327	78	406	299	74	2109	1626	77
A1	104	81	78	26	18	69	130	99	76
A2	264	206	78	74	51	69	338	257	76
AM	329	231	70	132	86	65	461	317	69
B	13 138	6486	49	13 671	526	38	26 812	11 746	44
BE	412	339	82	80	63	79	492	402	82
C	2117	1548	73	711	475	67	2828	2023	72
C1	67	56	84	12	10	83	79	66	84
CE	1206	753	62	680	368	54	1886	1121	59
D	424	269	63	249	145	58	673	414	62
T	451	374	83	68	52	76	519	426	82
Z	20	18	90	2	2	100	22	20	91
Kokku	20 235	11 688	58	16 111	2095	42	36 349	18 517	51

EKSAMID

Eksamineerimise teema on vaieldamatult olnud viimastel aastatel fookuses, ent varem ei ole räägitud, et kogu õppe- ja eksamineerimisprotsessi eduka lõpptulemuse eest lasub suurim vastutus ikkagi tulevasel juhikandidaadil endal ning autokool on vahend selle saavutamiseks ja sõidueksam hinne pingutusele.

Rohkem tuleb õppeprotsessis panustada isiku individuaalsele arengule ja vastavalt sellele ka metoodikat kujundada. Senini järgitud vanad harjumuspärase protseduurid ei andnud alati positiivset tulemit ning sõidueksamile tulija oli pigem treenitud eksamil läbi saama, aga mitte olema ohutu partner teistele liiklejatele.

Kuigi arusaamad ja hoiakud on hakanud muutuma, siis Maanteeameti poolt 2017. aastal vastuvõetud 36 355 sõidueksamist olid pooled ehk 18 522 kahjuks korduseksamid. Rõõmu teeb positiivne statistika, et 57% esimest korda sõidueksamile tulevatest juhikandidaatidest läbivad selle esimesel katsel.

2017. aastal pööras eksamikeskus rohkem rõhku mootorratturite eksamineerimisele ja suurendas nende eksamineerijate arvu. Enne mootorrattahooaja algust läbisid ka kõik eksamineerijad kahepäevase koolituse, kus nad pidid sooritama kõik elemendid, mida eksamil nõuavad. Sügisel said kõik eksamineerijad keerata rasketehnika rooli, et saada

täiendavat kogemust, ning sellegi valdkonna eksamite arv suurenes.

Lisaks oli 2017. aasta suhtlemise ning suhete loomise aasta. Selleks sai vabariigile mitu tiiru peale tehtud ja suhtluses autokoolidega sündis projekt, mille Maanteeamet loodab 2019. aastaks ellu viia. Projekti eesmärk on seniste, juba kohati vananenud arusaamade uuendamine sõidueksami läbiviimisel ja uute, eluliste sõiduharjutuste kasutusele võtmine, sest kõik praegused otsused kujundavad meie liikluspilti järgnevatel aastakümnetel.

Siin on paslik tänada kõiki, kes sellele kaasa aitasid, nüüd on eksamiosakonna töö juriidiline pool õigesse õiguslikku vormi panna.

Parandasime uuel moel avalikkusele ja autokoolidele kuvatava statistika kvaliteeti ning alates 2017. aasta lõpust on saadaval värske tänapäevane statistika, kus tulevased juhikandidaadid saavad ise analüüsida autokoolide õppekvaliteeti ja teha kooli astudes õigeid valikuid.

Rahvusvahelisest koostööst on positiivne tõdeda, et meil on palju sellist, mida kolleegid teistest riikides panevad imeks ja soovivad oma tuleviku tegemistes proovida. Nii käisid meil külas kolleegid Lätist, kes huvitusid meie läbiviidavatest sõiduharjutustest liiklusega tänavatel, Portugal tundis huvi eksamisalvestiste vastu ja Saksamaale sai antud soovitusi sõidueksami tulemuste digiteerimise vallas.

2017. AASTAL VAHETATUD
VÄLISRIIGI JUHILOAD



VÄLISRIIGI JUHILUBA – KAS VÕLTSING?

2017. aastal vahetas enda välisriigi juhiloa Eesti juhiloa vastu 1452 inimest. Suurusjärk on viimastel aastatel olnud sarnane. Need juhiload olid väljastatud 60 eri riigis, mille hulgast 25 olid Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) liikmesriigid ja Šveits, 25 Viini ja 10 Genfi teeliikluse konventsiooni osalisriigid. Eksamid pidi sõltuvalt juhiloa väljastanud riigist sooritama 44 juhiloa vahetajat.

EMP liikmesriikide juhilubadest vahetati enim Soome (186), Ühendkuningriigi (101) ja Läti (94) juhilube. Mitteliikmesriikide juhilubadest vahetati kõige rohkem Venemaa juhilube (363), järgnesid Ukraina (235) ja Valgevene (42). Eksamitega vahetajate esikolmiku moodustasid Ameerika Ühendriigid (17), Nigeeria (9) ja Kanada (5).

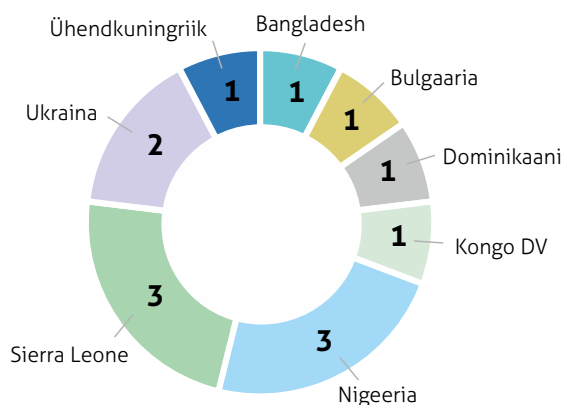
Eksootilisematest riikidest olid esindatud näiteks Ghana, Guatemala, Uganda, Elevandiluurannik, Filipiinid, India, Pakistan, Egiptus, Saudi Araabia, Jaapan, Araabia Ühendemiraadid ja Brasiilia.

2017. aasta oli erakordne selle poolest, et siis avastati Maanteeametis läbi aegade kõige rohkem välisriikide juhilubade võltsinguid – 13. Kahtlusi välisriigi juhilubade ehtsuse osas tekkis enamatel korradel, kuid kõik ei leidnud kinnitust. Võltsingute tuvastamisel olid Maanteeametile abiks Politsei ja Piirivalveameti (PPA) dokumendiekspertid.

Kolmel korral prooviti vahetada võltsitud Nigeeria juhiluba ja sama arv kordi Sierra Leone juhiluba, Ukraina juhiluba kahel korral, lisaks veel Kongo DV, Ühendkuningriigi, Dominikaani, Bulgaaria ja Bangladesh'i juhiluba.

Võltsimisjuhtumite kiiremale avastamisele aitas oluliselt kaasa see, et alates maikuust saavad klienditeenindajad teha äriabipöördumise. Pöördumistele vastavad osakondade antud valdkonna spetsialistid. Välisriigi juhiloa vahetamisega seotud küsimusi lahendab eksamiosakond.

2017. AASTAL AVASTATUD JUHILUBADE VÕLTSINGUD



Võltsitud juhiloa omanikud kasutavad Maanteeametis üldjuhul sarnast skeemi. Isik tuleb büroosse n-ö katsetama, kas tema juhiluba saaks vahetada ja millistel tingimustel. Teenindaja selgitab isikule juhiloa vahetamise tingimusi ja ühtlasi uurib esitatud juhiluba selle kuuluvuse, kehtivuse ja ehtsuse tuvastamiseks. Kahtluse korral tehakse juhiloast skanneriga pildid ja edastatakse eksamiosakonnale. Isikult võetakse kontaktandmed ja selgitatakse juhiloa kehtivuse täiendava kontrollimise vajadust. Isik kutsutakse tagasi, kui asjaolud on selgeks tehtud.

13 juhtumist viiel korral on isik jätnud büroosse tagasi kutsumisele reageerimata, ilmselt aimates, et tema pettus on avastatud. See aga ei tähenda, et asi sinnapaika jäetakse. Kõikide juhtumite korral, kui juhiloa ehtsuse osas on kahtlus püsima jäänud, kuid juhiloa omanikku pole õnnestunud teistkordselt büroosse kutsuda, antakse info edasi politseile. Politsei otsib isiku üles ja algatab menetluse.

Maanteeamet ja PPA tegutsevad püsivalt selle nimel, et liiklusesse ei lubataks mootorsõidukijuhte, kes ei ole läbinud vastavat väljaõpet ja kelle juhiluba ei ole omandatud seaduslikul viisil. 2018. aasta alguses toimuvad klienditeenindajatele dokumendivõltsingute tuvastamise koolitused, mida viivad läbi oma ala spetsialistid PPA-st.



ÜHISTRANSPORDI KORRALDAMINE

Ühistranspordi valdkonna 2017. aasta märksõna oli põhimõttelised muutused ühistranspordi korraldamisel riigis. Maavalitsuste asemel saab alates 01.01.2018 pädevaks asutuseks nii maakondliku kui ka maakondade vahelise ühistranspordi korraldamisel Maanteeamet (k.a laevaühendused väikesaartega).

2017. aastal toimus elav diskussioon selle üle, kas pädeva asutuse ülesandeid ühistranspordi korraldamisel hakkab maakondades vahetult täitma Maanteeamet või teeb ta seda koos kohaliku tasandiga. Lõplikuks lahenduseks jäi ühistranspordiseaduses sätestatud võimalus täita neid ülesandeid piirkondlike ühistranspordikeskuste kaudu. Kokku on ühistranspordikeskuseid Eestis praegu üheksa.

Kõige suurema teeninduspiirkonnaga keskus on MTÜ Harju-maa Ühistranspordikeskus, kes korraldab ühistransporti neljas maakonnas (Harju, Lääne, Rapla ja Lääne-Viru maakonnas). Lisaks korraldab keskus ka ühendust Rohuküla-Sviby parvlaevaliini. Loodud Kagu Ühistranspordikeskus korraldab transporti Võru ja Põlva maakondades.

Maakonnapõhised keskused asuvad lisaks veel Ida-Virumaal, Jõgeva-, Järva-, Pärnu-, Tartu-, Valga- ja Viljandimaal. Saaremaal ja Hiiumaal korraldab transporti vastavalt ühistranspordiseadusele kohalik omavalitsus. Kõigi eelnimetatud keskuste ja omavalitsustega on Maanteeamet sõlminud halduslepingud riigi ülesande üleandmiseks. Põhimõte on, et alates 2018. aastast korraldavad kõiki maakonnasiseseid ühendusi ühistranspordikeskused ja omavalitsused ning maakondade vahelisi ühendusi korraldab vahetult Maanteeamet. Lisaks tulid Maanteeametil üle ka majandus- ja kommunikatsiooniministeriumi kui pädeva asutuse ülesanded, mis puudutasid lennu- ja laevaliikluse korraldamist ning riiklikku järelevalvet, k.a piletimüügi järelevalve bussides ja rongides. Sellest lähtudes loodi ühistranspordi osakonna juurde ühistranspordi järelevalve talitus, kus põhja regiooni meeskond asub Tallinnas ja lõuna regiooni meeskond Tartus.

Lõppeval aastal viidi lõpule ühistranspordiregistri ajakohastamise ärianalüüs, mille eesmärk oli leida parim lahendus Ühistranspordi Infosüsteemi (ÜTRIS) edasisteks arendus-

teks. Esimene arendus puudutab peatus.ee uuendust, pakkudes paremat infoedastust reisijatele.

Teine suurim muudatus, mille ettevalmistamisega alustati 2017. aastal, puudutab ühistranspordi rahastamise mudeli muutust. Alates 01.07.2018 on plaanis rakendada mudel, kus sõitja käest sõidu eest tasu ei võeta. Teisisõnu tähendab see seda, et äralangev piletitulu asendatakse riigi sihtotstarbelise toetusega. See tähendab, et Maanteeamet peab juhtima 54 avaliku teenindamise lepingute muutmise protsessi. Muudatused vedajatega sõlmivad ühistranspordikeskused ja saarte omavalitsused. Maanteeamet peab jälgima, et muudatused oleksid üle vabariigi ühetaolised ja õiguspärased.

2017. aasta lõpu seisuga oli kehtivaid lepinguid 55, mis teeb keskmiselt 3,7 lepingut maakonna kohta. Nendest üheksa oli sõlmitud avalike kaugliinide teenindamiseks. 2017. aastal jõustusid suurema veoteenuse mahuga lepingutest kokku kolm uut lepingut maakonnaliinide teenindamiseks Harju-, Järva- ja Võrumaal. Lõppesid hankemenetlused ja sõlmiti uued lepingud Lääne- ja Viljandimaal maakonnaliinide teenindamiseks 1. juulist 2018. a.

2017. aastal suurenes maakonnaliinide läbisõidumaht 0,4 miljonit liinikilomeetrit ehk 1% võrra võrreldes 2016. aastaga, kokku teeb see 36,7 miljonit liinikilomeetrit. Võrreldes 2016. aastaga eraldati 2017. aastal riigieelarvest toetust 318 000 eurot rohkem ehk kasv on 1,5%. Põhjus oli ühistranspordi hinnaindeksi tõus ja liiniveo mahu suurenemine.

Teenindatavat mahtu on lisandunud mõne kommertsliini ärajäämise tõttu, kuna vedajad on loobunud nende liinide teenindamisest laekuva piletitulu vähesuse tõttu. Sõitjate teenindamiseks oli vaja need liinid asendada avalike liinidega. Avaliku teenindamise lepingu alusel asuti teenindama kaugliine Rakvere–Kallaste ja Tartu–Jõgeva.

2017. aastal väljastati 55 riigisisest kommertskaugbussiliini liiniluba ja olemasolevate liinilubade alusel teenindatavatele liinidele kinnitati 32 sõiduplaani muudatust.

Vedajad loobusid ennetähtaegselt 36 liini teenindamisest ja vastavad liiniload tunnistati kehtetuks. Liinilubasid keelduti väljastamast kolmel korral.



SÕIDUKITE REGISTREERIMISEELSED TEHNOÜLEVAATUSED

Maanteeameti töötajad tegid 2017. aastal 43 373 sõidukil registreerimiseelset tehno-nõuetele vastavuse kontrolli ehk 2,1% rohkem kui 2016. aastal. Maanteeameti 126 lepingu-partnerit tegid 39 098 registreerimiseelset tehno-nõuetele vastavuse kontrolli ehk kasv oli 8,8%.

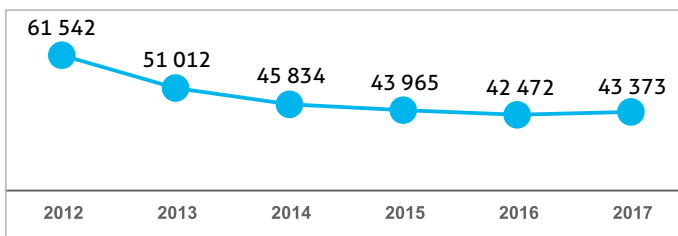
Olulise arendusena seoses registreerimiseelse tehnonõuetele vastavuse kontrolliga lisasime liiklusregistri infosüsteemi ARIS2 võimaluse teha automaatpääringuid Euroopa sõidukite ja juhtimisõiguse infosüsteemist EUCARIS ning eeltäita meie süsteemis andmed. See muudatus kiirendab sõiduki tehniliste andmete sisestamist ning parandab andmete kvaliteeti.

TEHNOÜLEVAATUSPUNKTID

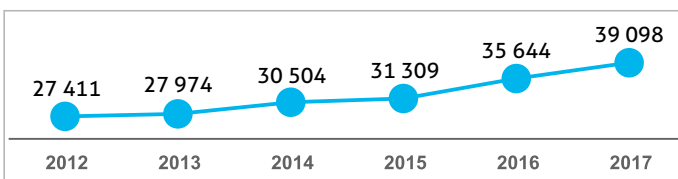
Tehnoülevaatusse valdkonna olulisemaks tegevuseks võib pidada uute halduslepingute sõlmimist tehnoülevaatuspunktidega. Uute lepingute kõige tähtsam muudatus on ülevaatuspunktidesse hiljemalt 01.07.2018 videosalvestuskaamerate paigaldamise nõue. Sel moel soovib Maanteeamet suurendada tehnoülevaatusse teostamise läbipaistvust ja tõhustada haldusjärelvalvet. 2017. aastal sõlmiti uusi lepinguid 61 tehnoülevaatuspunkti ettevõttega, mis teeb kogumahust 71,7%. Ülejäänud ettevõtete kehtivad lepingud lõppevad hiljemalt aastal 2021 ja uuendatakse vastavalt kehtivuse lõpule.

2017. aastal viis tehnoosakond läbi 91 menetlust, neist üheksa olid kohapealsed kontrollid. Selle tulemusena koos-

MAANTEEAMETI POOLT KOOSTATUD REGISTREERIMISEELSE
TEHNONÕUETELE VASTAVUSE KONTROLLI AKTIDE ARV



PARTNERITE POOLT KOOSTATUD REGISTREERIMISEELSE
TEHNONÕUETELE VASTAVUSE KONTROLLI AKTIDE ARV



tati neljal korral tehnoülevaatuspunktile ettekirjutus ning peatati ühe tehnoülevaataja atesteerimistunnistus. Peamised rikkumised olid tehniliselt mittekorras sõidukite liiklusesse lubamine puuduliku ülevaatusse tõttu, ülevaatusse tulemuste hindamine õigusaktidest mittetulenevalt, kvaliteedinõuete rikkumine.

Alates 01.09.2017 jõustus liiklusseaduse muudatus, mis lubab sõidukit pärast tehnonõuetele vastavuse kontrollis avastatud olulise rikke või puuduse leidmist kasutada 30 kuni 60 päeva. See tähendab, et korduvülevaatusse suunatud sõidukit saab etteantud tähtajani liikluses edasi kasutada. Liikluses osaledes peab juht sõitma ettevaatlikult, arvestades rikke või puuduse iseloomu.

Lisaks on muutunud tehnoülevaatusse tähtajad. Alates 01.01.2018 arvutatakse kõigi kategooriate sõidukite tehnoülevaatusse tähtaegsid ühel viisil: järgmise ülevaatusse aeg sõltub sõiduki ülevaatusse esitamise või esmaregistreerimise ajast. Tehnoülevaatusse tähtaeg ei sõltu enam sõiduki registreerimisnumbrist. Sõiduauto tuleb nüüdsest pärast esmaregistreerimist esitada ülevaatusse hiljemalt 48 kuu möödumisel ning kaubik (N1-kategooria) hiljemalt 24 kuu möödumisel.

Koostöös MTÜ-ga Eesti Tehnoõlevaatajate Liit korraldati tehnoõlevaatuspunktide ettevõtetele infopäev teemal „Õlevaatus otsuse kehtetuks tunnistamine“. Selle raames selgitati ettevõtete esindajatele, kuidas saab tehnoõlevaatuspunkt kontrollida tehnoõlevaataja tööd ja sõiduki kohta tehtud otsuse vajadusel kehtetuks tunnistada. Kokku osales infopäeval 48 tehnoõlevaatuspunkti esindajat.

Kevadel ja sügisel toimusid koostöös Politsei- ja Piirivalveameti ning Eesti Tehnoõlevaatajate Liiduga tehnoõlevaatajate koolitused. Koolituste raames läbiviidud tehnoõlevaatajate atesteerimise praktilise eksami sooritas 72 inimest ehk 91% üritajatest. Seitse eksamil osalenut seda esimesel korral ei läbinud.

SÕIDUKITE ÜMBEREHITUS JA TÜÜBIKOODID

2017. aastal registreeriti 688 sõiduki ümberehitust. On märgata sõidukite ümberehitamise vähenemist: võrreldes 2016. aastaga on nende arv vähenenud 16%. Vähenemise põhjus võib olla töökorralduslik, näiteks ei registreerita gaasiseadmeid enam ümberehituse kaudu, vaid lisatakse registreerimiseelse aktiga sõiduki andmetele.

2017. aastal kasvas oluliselt M1-kategooria sõidukite tüübi- ja koodide taotluste arv. T- ja R-kategooria taotluste arv on võrreldes 2015. aastaga suurenenud vastavalt 75% ja 96% ning N3-kategooria üksikinnituste taotluste arv 2540% (viiele 127-le). Vähenemist on aasta-aastalt märgata O-kategooria tüübi- ja koodide osas. N3 üksikinnituste tüübi- ja koodide arv on suurenenud seetõttu, et alates 29.10.2014 (+ 18 kuud seerialõpp) peab komplekteeritud (lõppvalmistaja ehk II astme valmistaja või vahel ka III astme valmistaja) veokitel olema Euroopa kogusõiduki tüübi- ja koodi, kuid seda ei ole. Üksikinnitus ongi sellistele sõidukitele, millel puudub nõutav Euroopa kogusõiduki tüübi- ja koodi. Selliseid sõidukeid tuleb meile nii kasutatuna kui ka uutena.

RIIKLIK JÄRELEVALVE

Eelmise aasta kevadel lisandus tehnoosakonna ülesannete hulka mootorsõidukite turujärelevalve (riikliku järelevalve) teostamise kohustus. Alates 22.03.2017 teostab Maanteeamet kahe-, kolme-, ja neljarattaliste sõidukite ning põllu- ja metsamajanduses kasutatavate sõidukite üle turujärelevalvet. Peamine eesmärk on kontrollida, et turul olevatel tüübi- ja koodi kohustusega sõidukitel see ka oleks. Tüübi- ja koodi olemasolu on sõidukil vaja selleks, et tõendada sõiduki vastavust neile kehtestatud ohutus- ja keskkonnanõuetele.

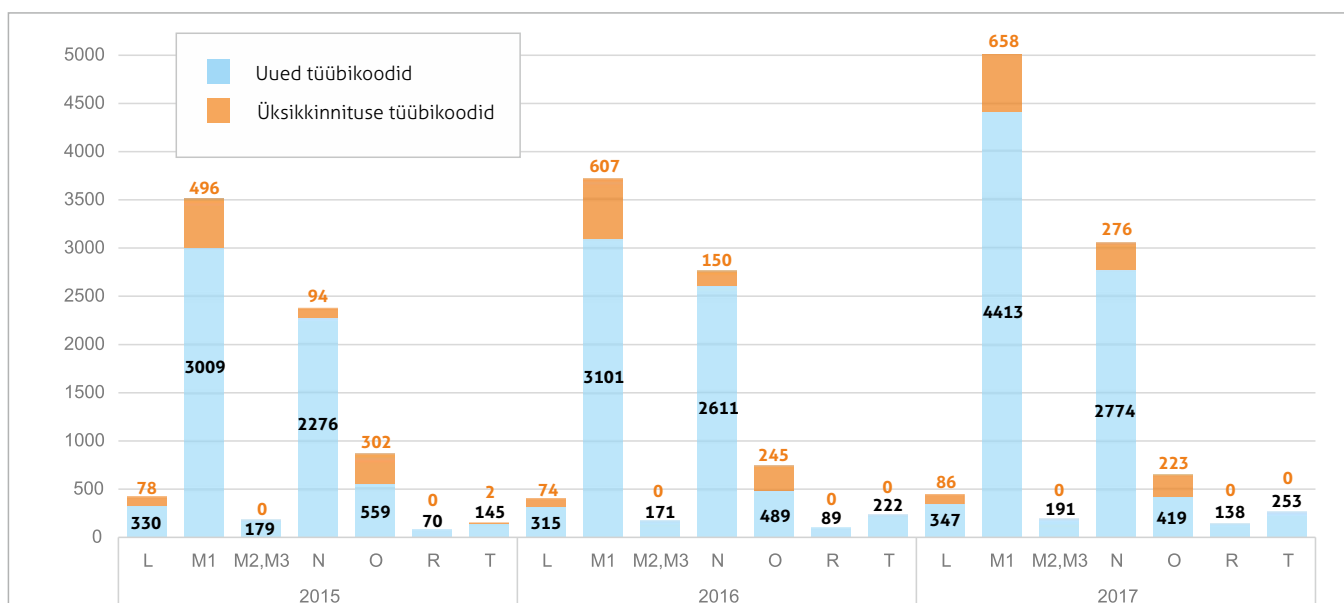
Turujärelevalve osas teeb Maanteeamet koostööd Maksu- ja Tolliametiga eelkõige kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite vabasse ringlusesse laskmise osas.

Maksu- ja Tolliamet teavitab Maanteeametit igast sõidukist, mille turule vabasse ringlusesse laskmine on peatatud. Kui kolme tööpäeva jooksul alates peatamisest ei ole Maanteeamet teavitanud ühestki võetud meetmest, siis lubatakse sõiduk vabasse ringlusesse, kui kõik teised nõuded ja formaalsused on täidetud.

2017 laekus Maanteeametile 11 kontrolliteatist tollis kinnipeetud mootorsõiduki kohta (peamiselt elektrilised sõidukid). Kontrolliteatiseid puudutasid kokku 85 sõidukit. Kokku keelati vabasse ringlusesse lasta 31 mootorsõidukit. Peamine nõuetele mittevastavus on kõikidel tollis kinnipeetud ning vabasse ringlusesse mitte lastud sõidukitel tüübi- ja koodi puudumine.

Tarbijakaitseametiga vahetati teavet mootorsõidukis kasutatavate laste turvatoolide kohta üheksal korral, millest neljal korral andis Maanteeamet ka eksperthinnangu turvaseadmete nõuetele vastavuse kohta 11 turvaseadme mudeli osas.

TÜÜBIKOODID





LIIKLUSOHUTUSE AUHINNAD

Maanteeamet tunnustab liiklusohutuse auhinna-
ga isikuid ja organisatsioone, kes oma tööalase
või ühiskondliku tegevusega on enda asutuses
või piirkonnas paistnud silma liiklushariduse
korraldamise ja liiklusohutuse edendamise.

Tänavu esitati konkursile 45 kandidaati. Auhinna laureaate
tunnustati 7. detsembril Tartus Dorpati Konverentsikeskuses
toimunud pidulikul tänuüritusel.

LIIKLUSOHUTUSE KOHALIKU OMAVALITSUSE AUHIND:

- Pärnu Linnavalitsus
- Tõrva Vallavalitsus

VASTUTUSTUNDLIKU ETTEVÕTTE AUHIND:

- Neste Eesti AS

LIIKLUSOHUTUSE KOOSTÖÖPARTNERI AUHIND:

- Põhja regioonis: **Urve Miidla** (MTÜ Ohutusõpetuskeskus, koolitaja)
- Lõuna regioonis: **Kaire Zopp** (Põlva Maavalitsus, tervis-
edenduse peaspetsialist)
- Ida regioonis: **Kereekspert OÜ** (Oksana Novenkova,
turundusjuht)
- Lääne regioonis: **Mai Jõevee** (Kullamaa Vallavalitsus,
Tervist Edendavate Koolide koordinaator)
- Üleriigiline: **Tiit Metsvahi** (Tallinna Tehnikaülikool,
ehituse ja arhitektuuri instituut, projektispetsialist)

LIIKLUSOHUTUSE SÜNDMUSE AUHIND:

- Põhja regioonis: liiklusteemaline etendus „**Helkur ja
kiiver**“ Tallinna Kihnu Lasteaias (Eve Kalimulina, Kristi
Mägi)

- Lõuna regioonis: Tartu linna lasteaedade kevadseminar
„**Ohutult liikled Sina ja mina**“ (Helina Muruaas ja Piret
Vaas)
- Ida regioonis: Koogu külas **liiklusohutliku ristmiku
ümberehituse kaasfinantseerimine** (AS Olerex)
- Lääne regioonis: **2. klasside liiklusolümpia** Läänemaal
(Sirje Treiman ja Kiur Klippberg)

LIIKLUSOHUTUSE ÕPETAJA AUHIND (lasteaedade, koolide, autokoolide õpetajad, liikluskoolitajad ja noorsootöötajad):

- Põhja regioonis:
 - **Marek Aasamäe** (Autosõit OÜ)
 - **Astra Teras** (Vaida Lasteaed Pilleripall)
- Lõuna regioonis:
 - **Rita Postov** (Mustvee Kool)
 - **Tiina Jaanimägi** (Põlva Lasteaed Lepatriinu)
 - **Karmen Kukk** (Laeva valla Avatud Noortekeskus)
- Ida regioonis:
 - **Urmas Saluste** (Türi Ühisgümnaasium)
 - **Merike Laas** (Paide Ühisgümnaasium)
- Lääne regioonis:
 - **Ahto Aulik** (Politsei- ja Piirivalveamet)
 - **Kadri Karon ja Moonika Ringas** (Kilingi-Nõmme Güm-
naasium)
 - **Tarmo Tõnismann** (Paikuse Põhikool)

EESKUJU LIIKLUSOHUTUSES:

- **Ilmar Peeter Part** (MTÜ Tartu Eksperimentaalne Jalgrat-
tatehas)

Maanteeameti liiklusohutuse auhinda antakse välja alates
2009. aastast. Tunnustuse saajad valib Maanteeameti enne-
tustöö ja liiklusohutuse osakonna moodustatud komisjon.

LIIKLUSOHUTUSKAMPAANIAD

2017. aastal viis Maanteeamet läbi viis suuremat üleriigilist sotsiaalkampaniat.



Kampania „**KUI JUHID, SIIS JUHI – ELULISELT OLULINE ON VAID ELU!**“ (9.03–5.04) eesmärk oli tuletada liiklejatele meelde seda, kui ohtlikud on kõrvalised tegevused autoroolis. Autoroolis telefoniga tegeledes – sõnumeid kirjutades või telefonile vastates – on juhi pilk teel eemal kuni viis sekundit. Selle ajaga läbib sõiduk maanteekiirusel üle 100 meetri ilma juhita.

Kampania raames 5. aprillil teist korda toimunud mobiilivabal päeval kutsuti inimesi üles loobuma vähemalt selleks päevaks mobiiltelefoni kasutamisest autoroolis ja seeläbi tunnetama, et mobiiltelefon ei ole autoroolis asendamatu. Uuringute järgi on ligi 70% sõidukijuhtidest valmis mobiiltelefoni kasutamisest autoroolis loobuma, kuid ligi pooled juhid tunnevad välist survet olla kogu aeg kättesaadavad. Seetõttu pöördui kampania raames esmakordselt ka erinevate ettevõtete poole, kus viidi läbi koolitusi kõrvaliste tegevuste teemal.



Kiiruse kampania „**LIITU KIIRUSJÄLGIJATEGA!**“ (18.04–14.05) fookuses oli piirkiiruse ületamise ohtlikkus eelkõige asulakeskkonnas. 2016. aastal fikseeriti asulates 21 905 kiiruseületust, neist 15 562 Tallinnas. Linnakeskkonnas ületati kiirust valdavalt 21–40 km/h.

Kiirus on peamine liiklusõnnetuste faktor ja seostub 30% hukkunutega. Ka vigastuste risk suureneb kiiruse kasvades oluliselt. Kui Maanteeameti tellitud uuringus toovad liiklejad peamise kiiruseületami-

se põhjusena välja möödasõidu, siis sellele järgnevad 83% vastajate hinnangul teiste liiklejate kiirusest tingitud kiirusevalik ja 76% hinnangul kiirustamine kohtumisele. Seetõttu kutsutigi kampanias üles liituma kiirusjälgijatega ehk näitama positiivset eeskuju kaasliiklejatele ning mõtlema sellele, kas lühiajalisest eesmärgist, nagu jõuda õigeaks ajaks tööle või kohtumisele, lähtuv kiiruseületamine kaalub üles süütute inimeste elude rikkumise.



Joobes juhtimise teemalise korduskampania „**KA VÄHE ON LIIGA PALJU**“ (4.06–4.07) eesmärk oli liiklejatele teadvustada, et ka väike kogus alkoholi mõjutab juhi sõiduvõtteid. Sõidukijuhid on väga hästi kursis sellega, et alkoholi tarvitamine ei tohi autorooli istuda, kuid nad alahindavad alkoholi toimet ega ole teadlikud, kui suure alkoholikoguse veres tekitab juba väike kogus alkoholoolset jooki. Samuti on madalal tasemel teadlikkus kainenemisele kuluvast ajast. Vaid 28% meestest teadis, mitu tundi kulub 85 kg kaaluval tervel mehel täielikuks kainenemiseks pärast 5%-se alkoholisaldusega pooleliitriise õlle tarbimist, ja 15% naistest oskas vastata, mitu tundi kulub 65 kg kaaluval naisel täielikuks kainenemiseks pärast 4,5%-se alkoholisisaldusega pooleliitriise siidri tarbimist.

Kampania raames viidi läbi aktsioonid Lõunakeskuse, Põhjakeskuse, Pärnu Kaubamaja ja Haabersti Rimi parklates, kus inimestel oli võimalik katsetada alkokaalu-laatorit, uurida alkomüütide vettpidavust ning katsetada väsimusprille.



Teist korda toimunud teeületusekampania „**VII TEEÜLETUS UUELE LEVEL'ILE!**“ (28.08–22.09) oli suunatud 7–13-aastastele noor-

tele, et tuletada meelde ohutu liiklemise põhitõdesid. Kampania keskendus suuremates linnades elavatele noortele, sest möödunud aastal juhtus 86% kõikidest lastega seotud liiklusõnnetustest just Tallinnas, Tartus, Narvas ja Pärnus ning lapsed olid jalakäija rollis.

Esmakordselt kasutati sihtrühmani jõudmiseks noorte seas populaarseid sotsiaalmeedia mõjutajaid, kes kandsid edasi sõnumit, et enne teeületust on oluline peatuda, vaadata mõlemale poole ja veenduda, et teeületus on ohutu.

Kampania raames toimus ka 5. klassidele suunatud aktsioon „Peatu, vaata, veendu“, millega ühines 85 kooli üle Eesti.



Esmakordselt viidi läbi liiklusviisakuse kampania „**VIISAKUS ALGAB MEIST ENDIST. KA LIIKLUSES.**“ (20.09–17.10), mille eesmärk oli teadvustada liiklejatele, et ohutum ja stressivabam liiklus algab iga inimese enda liikluskäitumisest.

Liiklusviisakuse teemat on väga vähe uuritud. Uuringute järgi on probleemiks autojuhtide vaheletrügmised, suunatulede mittenäitamine, jalakäijate tee mitte andmine ning jalakäijate teeületused vale fooritulega. Peamiste hoolimatu käitumise põhjustena tuuakse välja aja survet, eeskuju puudumist, minakeskusust, mugavust, tagajärgede mitte mõtlemist ning arvamust, et liikluses on võimalik jääda tundmatuks.

Lisaks traditsioonilistele meediaväljunditele kutsuti kampania raames kõiki asutusi ning organisatsioone üles toetama liiklusviisakuse kampaniat omapoolsete algatuste ja aktsioonidega. Üleskutsega liitus 28 organisatsiooni ning aktsioonides osales üle 3 000 kodaniku.



BALTI TEEDE KONVERENTS

Balti Teede konverentsi traditsioon algas 85 aastat tagasi Riias. Tookordne kolme Balti riigi teedeala esindajate regionaalne kohtumine on nüüdseks kasvanud tunnustatud rahvusvaheliseks konverentsiks. 2017. aastal Tallinnas toimunud konverentsist võttis osa 856 osalejat 34 eri riigist.

Kolmepäevane teedeala asjatundjate kohtumine hõlmas arutelusid tehnilistes sessioonides, plenaarettekandeid, tehnilisi tuure, aga ka suurejoonelist meelelahutusprogrammi.

Ettekanded valis välja konverentsi teaduslik komitee, kuhu kuulusid teadlased Tallinna, Riia ja Vilniuse tehnikakõrgkoolidest. Teaduskomitee tegevust juhatas TTÜ ehituse ja arhitektuuri instituudi dotsent Andrus Aavik, kes hindas konverentsi akadeemilise taseme heaks. Teaduskomitee valis konverentsil esitamiseks 86 suulist ettekannet ja 40 posterettekannet.

Tehnilisi sessioone oli konverentsil seitse: teede ja transpordi strateegiline planeerimine ning teede finantseerimine; teedehitus ja keskkond, teede korrashoid, teekatendid ja materjalid, liiklusohutus, intelligentsed transpordisüsteemid ja targad teelahendused ning sillad. Ettekannetega esindasid Maanteeametit Tanel Jairus, Jaan Ingermaa, Aare Tuulik, Marit Abiline, Maria Pashkevich, Reigo Ude, Erik Ernits, Kai Kuuspalu, Sander Sein, Andrus Prükk, Allan Ladva, Taavi Tõnts, Karli Kontson ja Raido Randmaa.

Konverentsi lõpetamisel tegi konverentsi teadusliku komitee esimees Andrus Aavik ettekannetele tuginedes kokkuvõtte põhilistest Balti riikide teedeseptori ees seisvatest lähiaja eesmärkidest. Need on järgmised.

- Teedevõrgu planeerimine peab põhinema sotsiaalsel ja regionaalsel arengukavadel ning arvestama maanteetranspordi kõrval ka teiste transpordiliikide arengukavadega.
- Põhimõtet „projekteeri-ehita-hoolda“ (üks ettevõtja teeb kõik) tuleks kasutada laialdasemalt. Selleks tuleb töötada välja katete ja katendite käitumisel ja seisukorral põhinevad nõuded.
- Suureneva liiklussageduse ja väheneva eelarve tingimustes tuleb rohkem tähelepanu pöörata katendite vastupidavuse ja tööea tõstmisele ning olemasoleva taristu efektiivsele majandamisele. Selleks tuleb ajakohastada, arendada ja asendada kasutuses olevaid katendi dimensioneerimismeetodeid ning omandada parem arusaamine materjalide omadustest ja käitumisest, kasutades selleks teiste riikide kogemusi ja teadmisi.
- Laialdasemalt tuleb looduse säästmise huvides uurida erinevate jäätmete (nagu purustatud betoon, põlevkivi- ja puutuhk jmt) kasutamist teedehituses.
- Erinevate geosünteedide kasutamine teedehituse erinevatel etappidel peab muutuma tavaliseks, et säästa looduslike materjale ja raha.
- Sildade haldussüsteeme tuleb ajakohastada ja arendada, kasutades nüüdisaegseid seisukorrainfo kogumise tehnoloogiaid (ka satelliit tehnoloogiaid), ja kasutada neid süsteeme, et planeerida vajalike remontide ja asenduste finantseerimist.
- Intelligentseid transpordisüsteeme ja teelahendusi tuleb hakata kasutama laialdasemalt, et õigesti reageerida ja tegutseda vastavalt tegelikele liiklustingimustele.
- Liiklusõnnetuste arvu vähendamiseks Balti riikides tuleb jätkata spetsiifiliste liiklusohutusmeetmete rakendamist, sealhulgas arendada automaatseid kiirusekontrollisüsteeme ja auditeerida olemasolevat liiklusohutust ning sellest lähtuvalt võtta kasutusele vajalikke ohutuslahendusi.



Võtmekõnelejaid oli konverentsil 15. Nende hulgas olid Hollandi Delfti Tehnikaülikooli professor Erik Schlangen, kes on iseparaneva betooni ja asfaldi leiutaja, Kanada Queensi ülikooli keemiaprofessor Simon Hesp, kes on üks juhtivaid bituumenieksperte maailmas, Porto ülikooli professor Jose Campos e Matos, kes on tunnustatud sillaehitusekspert, Poola maantee ja sildade uurimise instituudi professor Adam Zofka, kes on tunnustatud spetsialist bituumeni kvaliteedi uurimise alal, Road Safety Analysisi asutaja ja tegevjuht Richard Owen, kes tegeleb liiklusõnnetuste analüüsimisega, jt.

Paralleelselt konverentsiga toimusid ka olulised kohtumised. Põhja- ja Baltimaade maanteeametite peadirektorid arutasid regiooni olulisemaid probleeme oma seminaril. PIARCI terminoloogiakomitee pidas nõupidamise, kus Eestit esindas Maanteeameti teedevõrgu valdkonna juht Kuno Männik. Toimus ka CEDRi tehnilise komitee istung. Esmakordselt võttis Balti teedeliidu konverentsist osa Maailma Teede Assotsiatsiooni president Claude van Rooten.

Konverentsi meelelahutusprogrammis on läbi aegade kindlad traditsioonid. Üks neist on kirikukontsert esimese päeva lõpetamiseks. Seekord osalesime Oleviste kirikus toimunud südamlikul kontserdil. Ühe traditsiooni me siiski ka murdsime. Tavaliselt käiakse tehnilistel turidel konverentsi teisel päeval. Meie leidsime, et mõistlik oleks seda teha siiski viimasel. Meid küll hoiatati, et osalejad siis lihtsalt ei tule turile, vaid sõidavad kohe koju, aga nii see ei läinud. Huvi tehniliste turide vastu oli suur. Need toimusid neljas suunas: Lõuna-Eesti, Ida-Virumaa, Saaremaa ja Tallinna ümbrus. Olulisemad objektid, mida vaadati, olid lhaste sild Tartus, Kose-Võõbu teelõik ja ökodukt Tartu maanteel, Sillamäe sadama raudtee eritasandiline ristmik ja asfaldi kuumtaastuse objektid Tallinna ja Narva vahel, Väikese väina tamm ja Laadjala-Karja teeobjekt ning betoontee katselõik Harku järve juures Tallinnas. Külastati ka Mektory keskust.

Konverents lõpetas Eesti eesistumise Balti teedeliidus. Kolme Balti riigi teedevalduse koostööd võib pidada rahvusvahelise koostöö üheks parimaks näiteks, sest kolme riigi teede-

ameti juhtide kõrval on tekkinud efektiivne teadmiste ja info vahetus ka eri valdkondade spetsialistide vahel. Me saame õppida teiste riikide edulugudest ja naaberriikide probleemidest ning nõnda viia uuendusi maanteevaldkonda ellu igas riigis. Veel enam, tänu mitmepoolsetele tihedatele kontaktidele oleme olnud väga edukad, meelitades ligi rahastust meie ühistele rahvusvahelistele projektidele, nagu INTERREG-i rahvusvaheline maantee osa või SMART E67 projekt intelligentsete transpordisüsteemide jaoks.

Eesistumine läks üle Lätile ning selle märgiks andis Eesti peadirektor Läti peadirektorile üle „reliikvia“. Tegemist on 12 aastat tagasi leedulaste pool kasutusele võetud suveniiriga, mis jääb Balti Teedeliidu lipuga koos eesistujamaa kätte hoiule. See on ühe Leedu klaasikunstniku töö – klaasist õun, mille sees on väiksem õun.

Konverentsi korraldamisse olid kaasatud ka need Maanteeameti töötajad, kellel oli tahtmist ja jõudu tööst vabal ajal appi tulla. Nii me siis pakkisime koos konverentsi osalejamape, registreerisime osalejaid ja külalisi nii hotellides kui näituseruumides jne.

Olulisim oli kogeda, et nn vabatahtlikud on väga motiveeritud ja vahvad kolleegid, kes oskavad kiirelt ja nutikalt leida lahendusi igas olukorras. Vabatahtlike tagasisideküsitluse kokkuvõtte edastasime lätlastele, sest meie inimesed tegid olulisi tähelepanekuid. Leiti, et konverentsi keel oleks võinud olla ka vene keel ning kasutada oleks võinud ka sünkroontõlget. Kui tippesinejate keeletase ei vea pikka kõnet välja, pidagu see kõne tõlgiga ja oma keeles.

Programm oli nii tihe, et kõigest osasaamine tekitas liigset tormamist. Ja ka esinejatel jäi aega väheks. Ekspertteadmisi 15 minutiga ei jaga, uuringute tulemusi ei kajasta. Soovitati edaspidi kindlasti kasutada võimalikult palju nn ajaloolist mälu, sest paljud sellised üritused on pikkade traditsioonidega ning hea on teada eelnevaid õnnestumisi ja möödapanekuid.

Suur tänu kõikidele, kes nõu ja jõuga appi tulid!



EESTI MAANTEEMUUSEUM

Eesti Maanteemuuseum elab juba pikemat aega kahe juubeli ootuses. 2018. aastal tähistab Eesti Vabariigi kõrval oma saja aasta juubelit ka Maanteeamet. Tähtpäevaks valmib uus 1500 m² ekspositsioonihall koos autoajastu näituse ja liikluskasvatusekeskusega.

NÄITUSED JA UURIMISTEGEVUS

Muuseumi näitustegevuski oli 2017. aastal suunatud pigem uue masinahalli ekspositsiooni sisu ja teostuse ettevalmistamisele. Valmis hooajanäitus „„Pidi ju lihtne töö olema...!?” Motoroller Tuula T-200 restaureerimise lugu“. Maanteemuuseumi endine restauraator Einari Jaanus restaureeris muuseumikogus oleva 1961. aastal valminud motorolleriga aastatel 2014–2015. Selleks kulus restauraatoril vähemalt 300 tundi töökojas ja enam kui 800 km läbisõitu uute juppide otsingul ning lisatööde tellimisel. Soetada tuli isegi doonorroller. Tööde käik talletati põhjalikult fotodes ja esialgu vaid kitsale ringile mõeldud restaureerimispäevikus, mis nüüd toodi kõikide huviliste ette.

Ajutistest näitustest väärib veel esiletõstmist Eesti esimese liikurteehöövli Bitvargen jõudmine Balti Teedeliidu konverentsi näitusele augustis. Samuti uuendasime 2010. aastal valminud ajaloolise teeruumi näituse keskkonda, muutes seda paremini mõistetavaks üksikküllastajate ja välismaalaste jaoks.

KOGUD

2017. aasta jooksul täienesid muuseumi kogud 735 ühiku võrra. Enamuse vastuvõetud esemetest moodustasid fotod. Aasta lõpuks oli muuseumi kogudes 42 817 erinevat eset, fotot või arhivaali, neist 35 405 põhikogu museaali.

Peamise osa museaale oleme saanud varade üleandmise ja annetustena, nii jõudsid meile GAZ-53 baasil ehitatud markeerimismasin, TTÜ Teedeinstituudi mõõteriistad, invakäru C-3Д, 80-ndate aastate kütusetankur Tõstamaalt, 1923. aastal ehitatud ja II maailmasõjas õhku lastud Rannu-Jõesuu silla detail, nõukogude aja alkotestrid. Samuti saime kogudesse taasiseseisvunud Eesti sõidukite registritähiste näidised, kunagised ARKi eeskirjad ja muud dokumendid.

Endine Maanteeameti peadirektor Jüri Riimaa andis üle materjalid, mis käsitlevad aastatel 1988–1992 Maanteeameti loomist toonase TRET-i baasil. Süstematiseeritud said Väino Eineri Eesti esimese teedeajaloo raamatu algmaterjalid. Ostsime oma kogudesse Tartumaalt pärineva hobukaariku ja Soomest 1985. aasta Ford Sierra.

Muuseumi arengus on ülitähtsal kohal ka säilitus- ja restaureerimistöö. Muuseumi ajaloolist teeruumi täiendasid 2017. aastal TÜ Ahja Tehno ennistatud teetöölise soojak, mida 1970.–1980. aastatel kasutati tollases Võru Teedevalitsuses. Samuti taastati 1950.–1975. aastail kasutuses olnud teeäärne liiklusloenduspunkt. Muude väiksemate restaureerimistööde kõrval ennistati muuseumis 1963. aastal ehitatud mootorratas IŽ-Planeta.

KÜLASTUSVALDKOND

2017. aastal külastas muuseumit ligi 28 000 inimest. Traditsiooniliselt kujunesid kõige huvilisterohkemateks üle-eestiline muuseumiöö „Õös on mängu“ ning muuseumi sünnipäev.

Piirkonna ühe vedurina oli muuseum juba teist aastat üks Paide Arvamusfestivali sõsarprojekti, Kagu-Eesti II eelarvamusfestivali korraldaja ning toimumispaik. Viiel teemaalal arutleti nii Eestimaa turvalisuse kui turvaliste teede; ühistranspordi ja kultuurilise eripära säilimise üle. Esmakordselt oli väikestele filosoofidele avatud lastelava, kus arutleti aja mõiste üle.

Aasta 2017 oli väga edukas ka mitmete koostöötegevuste lõikes. Osalesime teedeaaloo mininäituse ja *pop-up* liiklusalinnaga Eesti Lastekirjanduse Teabekeskuse veetud projektis Laste Vabariik. Tegu oli ettevõtmiste sarjaga, mille eesmärk oli tähistada koos lastega EV 100. sünnipäeva 2017. aasta maist septembrini igas Eesti maakonnas.

Sarnaselt eelmiste aastatega ühinesime teise üle-eestilise ettevõtmisega, muuseumide ja külastuskeskuste koostööprojektiga Tänutäht, millega tunnustatakse mitmete, põhiliselt turvalisusega seotud elukutsete esindajaid ning ava-

takse nende peredele tasuta erinevate keskuste ukseid. Mullu tännati sel moel päästjaid ja Eesti Maanteemuuseum avas oma ukseid 683 päästjate perekonnale. Hea koostöö märgina olid muuseumi traditsioonilisel liiklusteemalisel perepäeval Lõuna-Eesti päästjad oma töid tutvustamas.

HARIDUSTEGEVUS

Muuseumis toimus aasta jooksul 171 eriprogrammi, neist 102 liiklusprogrammi. Huvi lisategevuste vastu muuseumis on pidevalt kasvanud. Lisaks muuseumis toimunud üritustele jagasime nii teedeaaloo- kui liiklushariduslikke teadmisi möödunud suve jooksul 23 korral üle Eesti.

Liikluskasvatustegevus on lähtuvalt muuseumi spetsiifikast olnud aastaid meie südameasi. Oleme liiklushariduslike tegevustes sidunud tänapäevased tões ajalooliste nüanssidega. Juba teist korda toimus liikluskonverents 3. klasside õpilastele. Uue projektina toimus gümnaasiumiõpilastele „Koolipäev muuseumis“. Pakkusime huvilistele võimaluse viia ajaloo, füüsika, kirjanduse ja ühiskonnaõpetuse tundi läbi muuseumis.

Muuseumi liiklusalinnahariduslike tegevuste täiendamiseks avasime suvel muuseumis bagiraja.



MAANTEEAMETI 2017. AASTA TEGIJAD JA TEOD

Maanteeamet valib traditsiooniliselt igal aastal oma aasta tegijad ja teod, et tõsta esile selle aasta kõige tublimad saavutused.

AASTA TEGIJA 2017

EHITUSVALDKOND

Janar Taal – Lõuna regiooni ehitusvaldkonna juht

Janar on loonud kompetentse ja koostöövõimelise meeskonna, kaasates neid otsustamisprotsessi ja leides alati aega, et kõikidesse teemadesse süveneda ning ka kõige keerulisi probleeme lahendada. Janar oli uuest ehitusseadusest lähtuva ehitusloa menetlusprotsessi optimeerimise ja kogu valdkonnale tutvustamise eestvedaja. Ta säilitab külma närvi ja huumorimeele ka kõige pingelises olukorras, suhtudes kirklikult oma töösse ja suutes motiveerida ka teisi.

LIKLUSVALDKOND

Villu Vane – liiklusohutuse osakonna liiklusekspert

Villu oli elav legend juba enne Maanteeametisse tulemist ja on seda tänaseni. 2017. aastal suutis ta edukalt lõpuni viia liiklusõnnetuste põhjuste väljaselgitamise ekspertkomisjoni (LÕUK) laienemise, millest on räägitud juba aastast 2001. LÕUKi tulemused on juba muutnud meie arusaamisi liiklusõnnetustest ning tõenäoliselt muudavad seda lähiajal veel. Selle kõige taga on olnud Villu pühendumus ja sihikindel töö.

HOOLDEVALDKOND

Erkki Vaheoja – piirkondliku liikluskorralduse talituse juhataja

Erkki on täpne ja konkreetne ning suudab ka pingelistes ja keerulistes olukordades jääda rahulikuks. Liiklejate ja koostööpartneritega suheldes teab ta, milleni soovib jõuda ja millal tulla teisele poolele vastu.

TEEDEVÕRGU VALDKOND, MAANTEEMUUSEUM JA TUGIOSAKONNAD

Ave Kareda – personaliarenduste projektijuht

Ave on jäägitult pühendunud Maanteeameti rahva jaoks ja huvides loodud personaliarendusprojektide vedamisele. Ave eestvedamisel jõudis oktoobris lõpule väga uuenduslik 1,5 aastat kestnud Juhtimisakadeemia arenguprogramm keskastmejuhtidele ja juhtide järelkasvule, mis paikas töötajate ette 35 säreilmset ja ideedest tulvil juhti ning järglast.

AASTA REGISTREERIMISEELNE ÜLEVAATAJA

Tiit Palmoks – Tallinna teenindusbüroo juhtivspetsialist

Tiit Palmoks on väga pika tööstaažiga ja hindamatu teadmispagasiga abivalmis kolleeg. Ta on tõsise töösuhetumise, usaldusväärne, põhjalik ning aitab kiiresti keerulisi küsimusi lahendada, jäädes ise rahulikuks ja vaoshoituks.



AASTA KLIENDITEENINDAJA

Tiiu Läne – Tartu teenindusbüroo Viljandi vanemspetsialist

Tiiu iseloomustab hooliv ja toetav suhtumine klientidesse ja kolleegidesse. Väga kompetentne teenindaja ja erudeeritud kolleeginoustaja.



AASTA EKSAMINEERIJAJA

Toomas Meiel – Lõuna regiooni vanemeksamineerija

Toomas on pühendunud vanemeksamineerijaks, kes tihtipeale ka oma vaba aega sisustab sellega, et noored liiklejad eeskujulikult hakkama saaksid.

AASTA TEGU 2017

EHITUSVALDKOND

Annikvere-Neanurme 2+1 möödasõidulade ehitamine

Põltsamaa–Tartu lõigu esimene 2+1 möödasõiduala avati liiklusele novembri alguses. Annikvere–Neanurme 4,1 km pikkusel lõigul ehitati vaheldumisi kaks möödasõidulõiku pikkusega 1,5 km ja 1,3 km. Laupkokkupõrgete vältimiseks on 2+1 sõidurajad eraldatud metallist karptalast keskpärdetega. Lõigul uuendati teekate ja liikluskorraldusvahendid, nihutati bussipeatuste asukohti ja ehitati bussipeatuste juurde jalgteed. Kohtades, kus müratase ületab lubatud piirmäära, paigaldati müratõkkeseinad või -vallid. Ehitati uued juurdepääsuteed ning tagasipöördekohad kohaliku liikluse ühendamiseks olemasoleva teedevõrgustikuga ja juurdepääsuks teeäärsetele kinnistutele. Tee-ehitustööde käigus ehitati uus kolmerajaline Suudari sild üle Umbusi jõe.



LIIKLUSVALDKOND

Liiklussaade „Punane sekund“

Peamiselt kolme osakonna ühistööna lõpule viidud edukas projekt. Saade selgitab tagamaid, miks liiklusõnnetused toimuvad, sidudes selle liiklejate käitumisega, selgitades liiklusreegleid ning põhjuseid, miks me neid järgima peaksime. Senine tagasiside saatele nii televaatajatelt kui spetsialistidelt on olnud üle ootuste positiivne.



HOOLDEVALDKOND

Teehoolde järelevalve ühtlustamine

Käesoleva aasta alguses alustas töögrupp tegevust, et ühtlustada riigiteede seisundinõuete tagamist, nüüdisajastades töökeskkonnatingimusi nii IT-lahenduste kui vajalike töövahendite osas ja koolitades meie spetsialiste sarnaselt tegutsema.



TEEDEVÕRGU VALDKOND, MAANTEEMUUSEUM JA TUGIOSAKONNAD

BRA konverents

Augusti lõpus toimus Tallinnas 29. rahvusvaheline Balti Teede konverents, mis tähistas seekordse Eesti eesistumise lõppu Balti Teedeliidus. Üritusel osales 856 inimest 34 eri riigist ning näitusel oli esindatud 70 ettevõtet. Esitlusele tuli 101 suulist ettekannet ning 26 posterettekannet. Ettekanded valis välja konverentsi teaduskomitee, kuhu kuulusid Vilniuse, Riia ja Tallinna tehnikaülikoolide teadlased. Teaduskomitee tööd juhatas dotsent Andrus Aavik, kes oma lõpukõnes hindas konverentsi akadeemilist taset väga heaks. Oleme eriliselt uhked, et konverentsi võtmekõnelejateks olid nõus tulema transpordivaldkonna rahvusvahelised tipud.



MAANTEEAMET

Teelise 4, 10916 Tallinn
Tel 611 9300
info@mnt.ee
www.mnt.ee
www.facebook.com/mnt.ee