



MAANTEEAMET

AASTARAAMAT

2019



PRIIT SAUK,
Maanteeameti peadirektor

Head aastaraamatu lugejad!

Maanteeameti missioon on kujundada turvalist, toimivat ja säästlikku liikluskeskkonda.

Maanteeameti 101. aasta möödus kui linnulennul ning kõigile töötajatele ja ametnikele äärmiselt tegusalt. Põhjust on tehtuga rahul olla, samas oleme ootusärevad tuleviku ees. Suur tänu kõigile pühendunult panustanud kolleegidele ja koostööpartneritele, aga ka klientidele!

On olnud stabiilne töö tegemise aasta. Riigiteede säilitamise ja remondi rahalise mahu mõttes oli 2019. ajalooliselt parim aasta. Kokku kasutasime teedevõrgu säilitamiseks 149 mln eurot ja arendamiseks 83,4 mln eurot. Tehtud tööde kilomeetrite hulgast ja põnevamate objektidest on aastaraamatus lähemalt juttu.

Meie teenindusbüroode kliendirahulolu on jätkuvalt äärmiselt kõrge. Sõidukijuh- tide teehooldega rahulolu on eelmiste aastatega võrreldes paranenud. Üha enam kasutavad Maanteeameti avalike teenuste kliendid veebis iseteeninduskeskkondi. Efektiivne riigihaldus ning kiired ja mugavad avalikud teenused on meie pikaajalise arendustöö tulemus.

Maakondade bussiliinidel on jõudsalt kas- vanud ühistranspordi kasutajate hulk ning suursaartega ühenduse pidamise nõud- luse kasv on viinud aruteludeni veel ühe parvlaeva tellimise vajaduse üle. Saaremaa lennuhankega oleme kahjuks aga juba teab mitmendal ringil ning uue lepingu sõlmi- mine on jäänud venima mitmete riigihan- kevaidluste tõttu. Loodame siiski 2020. aastal jõuda uue lepingu sõlmimiseni, mis

tagaks saarlastele suurema ja mugavama lennuvahendi mandriga ühenduse pidami- seks.

Organisatsiooni arengu mõttes võib 2019. aastat pidada murranguliseks. Valmista- des ette järgmist sammu Liikuvusametiks või Transpordiametiks muutumise teel, viisime läbi olulise struktuurireformi 1. maist 2019. Kolm vaala, millele nüüd oma tegevustes toetume, on strateegilise pla- neerimise teenistus, teehoiuteenus ja liiklusteenistus.

Kahte uut loodud teenistust juhivad ame- tisse nimetatud noored ambitsioonikad mehed – strateegilise planeerimise direk- tor Martin Lengi ja teehoiudirektor Raido Randmaa. Liiklusedirektorina jätkab kõige suurema töötajate arvuga teenistuse suunamist ja juhtimist juba kogenud juht Meelis Telliskivi.

Oluliseks pean reformi käigus ka erine- vates sisuosakondades seni tehtud riik- liku järelevalve tegevuste koondamist õigusosakonna alluvusse loodud järele- valvekeskusesse. Mõtestasime ümber riikliku järelevalve tegemise põhimõtted,

hindasime erinevate järelevalvetegevuste olulisust ja leppisime kokku 2020. aasta fookusteemad.

Teenistuste ja osakondade vaheline koos- töö vajab peale struktuurimuudatusi veel kokkumängu harjutamist ning mõnedki protsessid ülevaatamist ja täpsustamist. Õnneks on Maanteeameti DNA-sse juba sisse kirjutatud kliendikeskne mõtlemine ning protsessijuhtimise põhimõtetele tuginevate teenuste kirjeldamine ja pidev parendamine. Teenuseomanikud on ena- masti mõistnud oma rolli ja tegeleme lisaks teenuste kirjeldamisele nende paren- damise ja optimeerimisega. Analüüsime teenuste kulusid, otsime innovatsiooni ja efektiivsust kõigis.

Aasta lõpust käivitati ministri käskkirjaga veel kord analüüsitöörühmad, milleks oli vaja taas vaadata üle, kuidas tulevikus eri- nevate transpordiliikide investeringuid Eesti riigis kavandada ning jooksvalt erine- vaid taristuobjekte või võrku hallata.

Mitme töörühma töö tulemus formulee- riti ettepanekuks 2020. aasta veebruaris ning tehti Vabariigi Valitsusele ettepanek

Liikuvusameti loomiseks Maanteeameti, Veeteede Ameti ja Lennuameti baasil. Eesmärk on käivitada uue ühendameti töö 01. jaanuarist 2021.

Kindlasti on ühinemise vajalikkuses ja edukuses ka kahtlejad. Samas, üheksas väiksemas Euroopa Liidu riigis ja eriti põhjamaades on analoogne protsess juba läbi viidud. Taas kord tutvusime põhjalikumalt põhjamaade, eriti meie naabri, Soome kogemustega. Peame tõdema, et Soomes on analoogsed muudatused juba 10 aastat tagasi tehtud.

2019. aasta kevadel ametisse asunud Vabariigi Valitsus on toonud hulga mõtteid ja uusi tuuli riigiteede hoiu ja arenduse valdkonnas. Teehoiukava aastateks 2020–2030 sai kinnituse 2020. aasta 09. jaanuaril ning ennekõike saime selgemaks sihid aastateks 2020–2023. Käesoleval aastal on olulised rõhuasetused seotud Tallinna–Tartu maantee Võõbu–Mäo 2+2 teelõigu arendamise jätkamisega.

Valitsuse tegevusprogrammi üks prioriteete on viia kiirendatud korras tolmu- vaba katte alla oluliselt enam kruusateid (aastaks 2030 kõik kruusateed, kus liigub ööpäevas keskmiselt rohkem kui 50 sõidukit). 2020. aastal on eesmärk ehitada tolmu- vabaks kolm korda enam kilomeetreid teid kui 2019. aastal. Täiendavaid rahalisi vahendeid selleks ei eraldatud, küll aga seati prioriteete ringi teehoiukava teiste meetmete arvelt ning lähiaastatel on veidi vähem näiteks teede rekonstrueerimis- projekte.

Valitsusprogrammi teise olulise eesmärgina on võetud suund kõigi kolme põhimaantee ohutute 2+2 lahendustes väljaehitamisele. Maanteeameti hinnangul on see väga ambitsioonikas eesmärk, mis võiks vajada u 1,7–2,0 miljardit eurot ja realistlikult mõeldes võtaks aega kuni 15 aastat. Kinnitatud teehoiukavas on põhimaanteede 2+2 väljaehitamise ettevalmistamise tarbeks eraldatud 2020. aastaks 4 mln eurot. Loodame, et põhimaanteede arendamisel olulise eesmärgi ettevalmistamiseks vajalikud summad eraldatakse järgneviks kümneks aastaks ja lähiaastatel selguvad ka ehituseks vajaliku rahastamise võimalused.

Võlusõnana on 2019. aasta sügisest kõlunud tähekkombinatsioon PPP (avaliku ja erasektori koostööprojekt). Rahandus- ministriumini hinnangul on tõenäoliselt erainvestorid valmis investeerima riigile oluliste taristurajatiste, aga ka teede- ehituse projektidesse pikaajaliselt. Kiirenda- des seejuures võimalikke investeeringuid

meie teedevõrgu arendusse ja teenides endale pikaajaliselt tulu. Välja on valitud konkreetne pilootprojekt Libatse–Nurme teelõigul ja käivitatud erinevad analüüsid, et hinnata projekti vajalikkust, tasuvust, riigi vaates ka tagasimakse võimekust jms. Loodame 2020. aasta suveks jõuda analüüsides nii kaugele, et Vabariigi Valitsus saaks neile tuginedes võtta vastu kaalutletud ja põhjendatud otsuse – alustada pilootprojekti elluviimiseks vajaliku hanke ettevalmistamist ja läbiviimist.

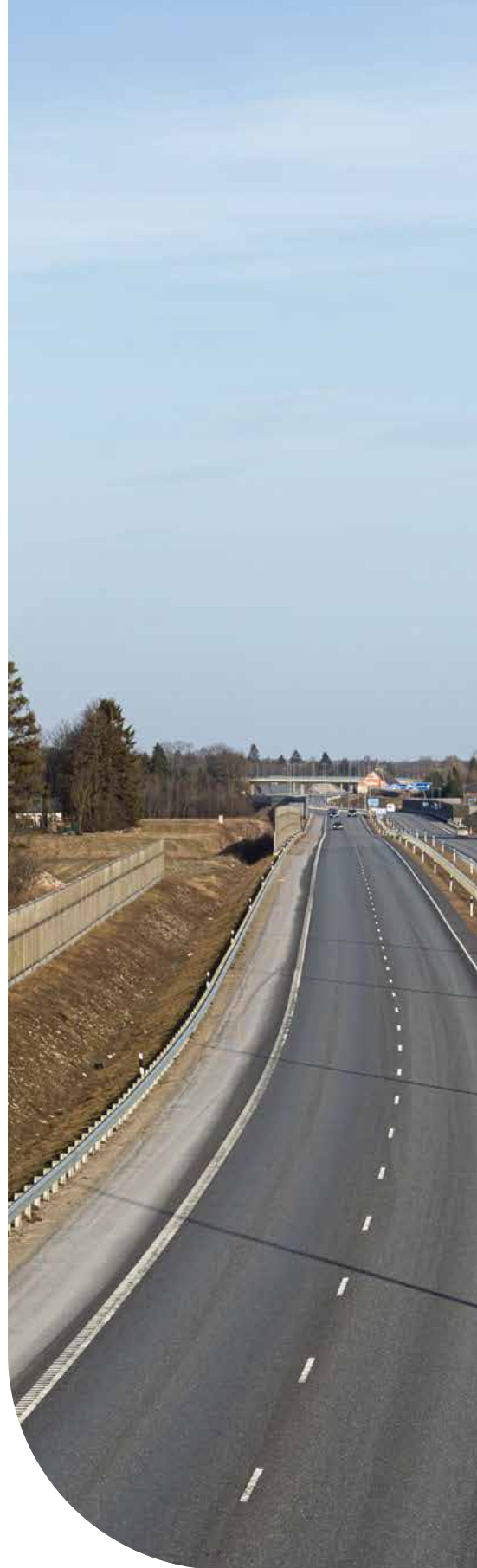
Maanteeameti järjekordne põnev ülesanne 2020. aastaks on töötada välja „Mootor- sõidukijuhtide liikluskäitumise arvestus- ja hoiatussüsteemi“ kontseptsioon. Mitmest raskest liiklusõnneustest ajendatult seadis Vabariigi Valitsuse liikluskomisjon Maanteeametile eesmärgi jõuda juba juuniks üldise kontseptsiooni tutvustuseni liikluskomisjonis ja heakskiidu saamisel asuda viivitamatult vajaliku õigusloomega tegelema.

Laul on taas kord püsiühenduse loomise idee Saaremaaga. Maanteeameti tellimisel viidi läbi Saaremaa, Muhumaa ja Lääneranna valla elanike meelsuse uuring püsiühenduse rajamise kohta. Saaremaa ja Lääneranna valla elanikud pooldasid püsiühendust 60%, Muhu elanikud 40% ulatuses. Valitsus kaalub nüüd püsiühenduse loomiseks vajaliku eeldusena riigi eriplaaneringu algatamist. Loodame eriplaaneringu algatamiseni jõuda 2020. aasta jook- sul.

Mainimist väärib kindlasti sõlmitud koostööleping Rail Baltic Estonia ja RBR-iga, milles leppisime kokku, et Maanteeamet viib läbi hanked Rail Balticu põhitrassile jäävate riigiteedega ristumistel vajaliku 17 viadukti ehituseks ajavahemikus 2020–2022. Rahastajaks on Rail Balticu projekt ja kogumaht u 60 mln eurot. Esimese viadukti rajamine Tallinna ringteel Saustinõmmel sai alguse 2019. aastal, mil sümboolselt ja pidulikult pandi viadukti sambasse paika ka Rail Balticu projekti kui terviku nurgakivi.

Väarikad ja Eesti riigi mõistes olulised projektid ootavad rajamist nii 2020. aastal kui ka edaspidi. Nendest saab lugeda täpsemalt juba järgmistest aastaraamatutest.

Jõudu meile kõigile!





SISUKORD

1	Peadirektori pöördumine
4	Maanteeametist
6	Teede olem
8	Strateegilise planeerimise teenistus
10	Keskkonnameetmed
11	Liiklusohutlike kohtade ohutuks muutmine
12	Asula kiirused
13	Piirkiiruse määramise metoodika väljatöötamine
14	Liiklusõnnetuste andmekogu
14	Vision Zero
15	Liiklusohutusprogramm 2016–2025
16	Raskete liiklusõnnetuste uurimiskomisjon
18	Liiklejate hoiakute ja käitumise uuringud
20	ITS projektid
20	Liikuvuskava
21	Teehoiuteenistus
23	Riigiteede korrashoid
24	Liikluskorralduse alased uuringud
26	Valik Maanteeameti 2019. aasta olulisemaid objekte
30	Möss
30	InfraBIMi rakendamine teede ehitusse
31	Järelevalve katseprojekt Pärnus
32	Liiklusjuhtimiskeskus
33	Liiklusloendus
33	Kiirускаamerad
33	Hooldeautojuhtide kutsevõistlus Säreveres
34	Teehoiuteenistuse parimad
36	Liiklusteenistus
37	Mootorsõidukite kontrollimine
38	Ühistransport
40	Klienditeenindus
42	Eksamid
44	Ennetustöö
46	Liiklusohutuskampaaniad
48	Maanteemuuseum
50	Aasta teod ja tegijad
52	Aadu Lassi preemia

Fotod: Sten Roosvald lk 1-3, 6-9, 13, 16-18, 34-39, 42-44; Edmond Mäll lk 14.

MAANTEEAMETIST

Maanteeamet on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi valitsemisalas tegutsev valitsusasutus, kelle ülesanne on teehoiu korraldamine riigiteedel, inimeste ja sõidukite liikuvuse kavandamine ning liiklusohutuse tagamine.

Maanteeameti põhiülesanded on:

- tingimuste loomine ohutuks, säästlikuks ja toimivaks liiklemiseks riigiteedel ning inimeste ja sõidukite liikuvuse kavandamine;
- riigiteede planeerimine ja korras-hoid;
- liiklusohutuse parandamine ja liiklus-kasvatuse korraldamine;
- liiklusvahendite keskkonnakahjuliku-kuse vähendamine;
- liikluse ja ühistranspordi korralda-mine;
- järelevalve ja vääртеomenetluse läbiviimine ameti tegevusvaldkonda reguleerivatest õigusaktidest tule-nevate nõuete täitmise üle ja riikliku sunni kohaldamine;
- õigusaktidest tulenevate andmeko-gude pidamine;
- osalemine oma tegevusvaldkonnaga seotud poliitika, strateegiate, arengukavade ja õigusaktide väljatöötamisel ning rahvusvaheliste projek-tide ettevalmistamisel ja läbiviimisel;
- riigi poliitika ja arengukavade elluviimine ameti tegevusvaldkonna piires;
- riigi esindamine rahvusvahelises suhtluses ameti tegevusvaldkonna piires;
- Eesti teede ajalugu, teede tehnika ja tehnoloogia ning liikluse arengut kajastava materjali kogumine, tea-duslik uurimine, säilitamine, korras-tamine ja avalikkusele tutvustamine teaduslikel, hariduslikel ja kultuurilis-tel eesmärkidel.

Maanteeameti põhitegevust täidavad strateegilise planeerimise teenistus, tee-hoiuteenistus ja liiklusteenistus, mida juhi-vad peadirektorile alluvad kolm direktorit, Eesti Maanteeameti juhataja ja tugi-teenuste osakonnajuhatajad.

Maanteeametit ja ühtlasi riigiteede hoidu rahastatakse vastavalt liiklusseadusele. Maanteeameti kogutavatest tuludest moodustavad valdava enamuse riigilõivud ja teekasutustasu, mille mahud olid 2019. aastal vastavalt 30,1 miljonit ja 19,9 miljo-nit eurot. Kulude ja investeeringute rahas-tamise peamised allikad on riigi tulud ning

Maanteeameti eelarve täitmine 2019

Tuhandetes eurodes

	Eelarve	Eelarve täitmine	Täitmise %
Kulud ja investeeringud kokku:	325 910	316 541	97%
Tegevuskulud kokku:	71 459	69 567	97%
Tööjõukulud	16 782	16 174	96%
Majandamiskulud	54 439	53 136	98%
Maj. tegevusest laekunud kulu arvelt tehtud tegevuskulud	238	257	108%
Investeeringud kokku:	182 158	177 947	97%
Hooned	722	722	100%
Maade ost	2 400	2 348	98%
IT-arendused	2 034	1 934	95%
Muud investeeringud	738	727	99%
Riigimaanteede koondprojekt ja riiklik omafinantseerimine	176 465	171 005	97%
Maj. tegevusest laekunud kulu arvelt tehtud investeeringud	799	1 211	152%
Antud toetused kokku:	71 293	69 027	97%
Maanteetranspordi korraldamine	45 098	43 604	97%
Veetranspordi korraldamine	23 195	22 447	97%
Õhustranspordi korraldamine	3 000	2 976	99%
Tulud kokku:	48 681	52 432	108%
Kaupade ja teenuste müük	30 553	31 847	104%
sh riigilõivud	29 504	30 099	102%
sh majandustegevusest saadud tulu	1 037	1 686	163%
Muud tulud	18 013	20 166	112%
sh teekasutustasu	18 000	19 904	111%
Saadud siseriiklikud toetused	115	419	364%

välisvahendid. Maanteeameti investee-ringute kogumahuks kujunes eelmisel aastal 196 miljonit eurot, millest 9,2% ehk 18 mil-jonit eurot rahastati välisvahenditest.

Tegevuskulude mahuks jäi 70 miljonit eurot, millest 59,9% ehk 42 miljonit eurot moodustasid riigiteede hooldekulud.

Maanteeameti eelarves olevate maan-tee-, vee- ja õhustranspordi korraldamiseks mõeldud toetuste mahuks jäi 2019. aastal 69 miljonit eurot.

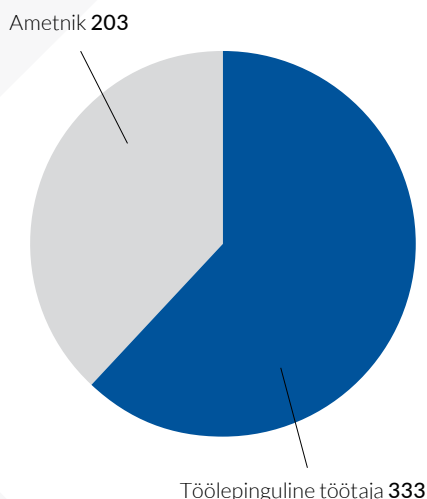
Välistoetused 2019

Tuhandetes eurodes

Saadud välistoetused	18 082
Saadud välistoetuste arvelt tehtud inves-teeringud ja tegevuskulud	17 991

MAANTEEAMETI TÖÖTAJASKOND

Maanteeameti kinnitatud koosseisus oli 2019. aastal 536 teenistuskoha. Ameti kui avaliku sektori asutuse teenistustelike töösuhted on kas avalik-õiguslikud või era-õiguslikud, sellest tulenevalt jagunes koosseis 333 ametikohaks ja 203 töölepinguliseks töökohaks.



Joonis 1. Teenistujate jagunemine grupiti.

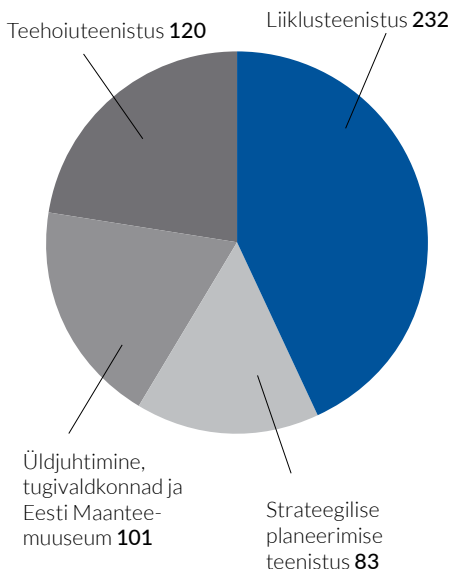
2019. aastal toimusid Maanteeameti struktuuris mitmed olulised muudatused. 1. mail 2019. aastal jõustus Maanteeameti uus põhimäärus, millega loodi alus säästliku, toimiva ja ohutu liikuvuse kavandamist, elluviimist ning kujundamist toetava juhtimisstruktuuri käivitamiseks.

Struktuur lähtub ühiskonna tänastest ja homsetest vajadustest ehk klientidele tõhusamate ja kvaliteetsemate avalike teenuste pakkumise vajadusest, protsessipõhisest juhtimisest, samuti ehitus- ja hooldevaldkonna ühendamise ning teedevõrgu valdkonna ülesannete ümberjaotamise otstarbekusest. Muudatusega tähtsustatakse senisest enam liikuvuse planeerimise etappi ning liikuvuse modelleerimist, mis analüüsib inimeste, kaupade ja info liikumist ning otsib kõige otstarbekamaid lahendusi mainitud voogude suunamiseks.

Alates 1. maist tsentraliseeriti Maanteeameti ka järelevalvetevõrgud ning loodi õigusosakonna koosseisu organisatsiooni-ülene järelevalvekeskus. Keskusesse koondati ehitus-, tehnoloogia- ja eksamivaldkonna järelevalvete seotud tegevused. Muudatuse eesmärk on tõmmata selge piir riikliku järelevalve ning muu nn kontrolliladse tegevuse vahele, järelevalve protsessi üht-

lustamine ning eesmärgipärase korralduse ja objektiivsuse tagamine, samuti järelevalvekompetentsi koondamine ja tõstmine.

Maanteeameti 536 teenistuskoha koosseis jaotus 2019. aastal 4 valdkonna vahel järgmiselt:



Joonis 2. Teenistuskohade jagunemine koosseisu alusel.

Tööjõu koguvoolavus on jäänud 2018. aastaga võrreldes samale tasemele, 12% juurde. Kokku värvati Maanteeametisse 2019. aastal 65 uut teenistajat.

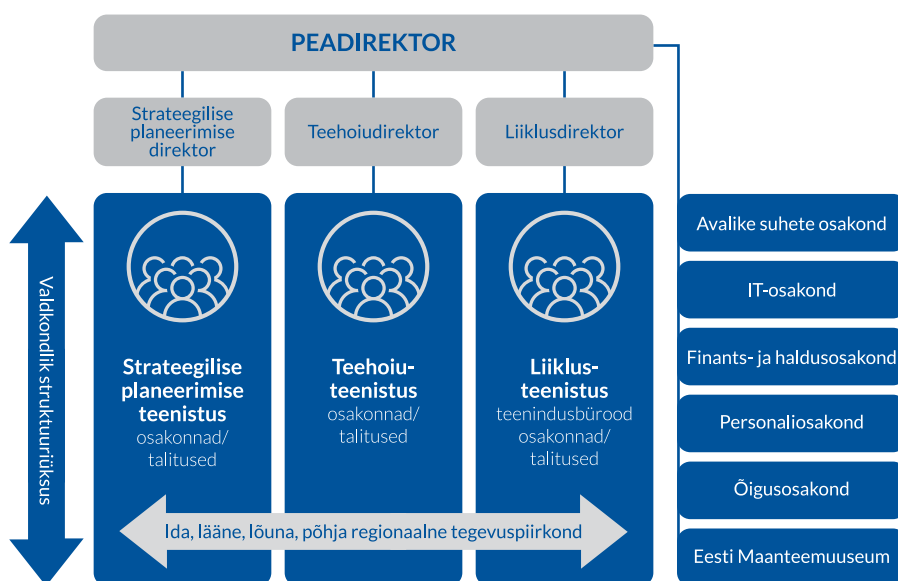
RISKIJUHTIMINE

Maanteeameti riskijuhtimise eesmärk teadvustada riske ja neid teadlikult juhtida. Teisisõnu, kui strateegia ütleb organisatsioonile, kuhu soovime jõuda, siis riskijuhtimine aitab strateegilisi eesmärgi turvaliselt täita.

Eesmärgile lähemale jõudmiseks võtsime 2019. aastal ette palju olulist. Näiteks saame välja tuua organisatsioonis läbi viidud eesmärgi takistada võivate riskide kaardistamise ja maandamistegevuste planeerimise. Konsolideeritult leidsime ligikaudu 200 riski, mille maandamiseks on osakonnad 2020. aastal ette näinud üle 40 tegevuse. Osakondade üleselt on 2020. aastal Maanteeameti riskid seotud üha suureneva sõltuvusega IT-st ja 2019. aastal toimunud struktuurimuudatustest tulenevate kitsaskohtade parandamisega.

Oluline tegevussuund riskijuhtimise valdkonnas on korruptsiooni ennetamine. Selleks toimus 2019. aastal mitu koolitust, kus tutvustati teenistujatele korruptsiooni vorme ja võimalikke tagajärgi. Lisaks üldisele teadlikkuse tõstmisele organisatsioonis toimus ka kindlate teenistusgruppide esindajatele koolitusi korruptsiooni ennetamisest.

PROTSESSIJUHTIMIST TOETAV STRUKTUUR





TEEDE OLEM

Eesti teedevõrgus jagunevad teed riigiteedeks, kohalikeks teedeks ning erateedeks ja metsateedeks. Riigiteede ehituse ning hoolduse eest vastutab Maanteeamet, kohalike teede eest kohalik omavalitsus ja erateede eest tee omanik.

1.01.2020 seisuga on Eesti riigiteede pikkus 16 609 km, millele lisandub sõltuvalt ilmastikust kuni 87,6 km ajutisi jääteid.

Riigiteedest on 1609 km (9,7%) põhimaanteed, 2405 km (14,5%) tugimaanteed, 12 479 km (75,1%) kõrvalmaanteed ning muud riigiteed ja 116 km (0,7%) ühenduste.

Riigiteedel on kokku 1010 silda, nende kogupikkus on 26 km. Sildade keskmine vanus on 40 aastat.

EESTI TEEDEVÕRGU KOGUPIKKUS

Tee liik	Kilomeetrid (km)
Riigiteed	16 609 km
sh põhimaanteed	1609 km
tugimaanteed	2405 km
kõrvalmaanteed ja muud riigiteed	12 479 km
ühenduste	116 km
Kohalikud teed	24 060 km
sh maanteed	18 275 km
tänavad	5220 km
jalg- ja jalgrattateed	565 km
Era- ja metsateed*	18 398 km
Kokku	59 067 km

* 31.12.2008 Statistikaameti andmed

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

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

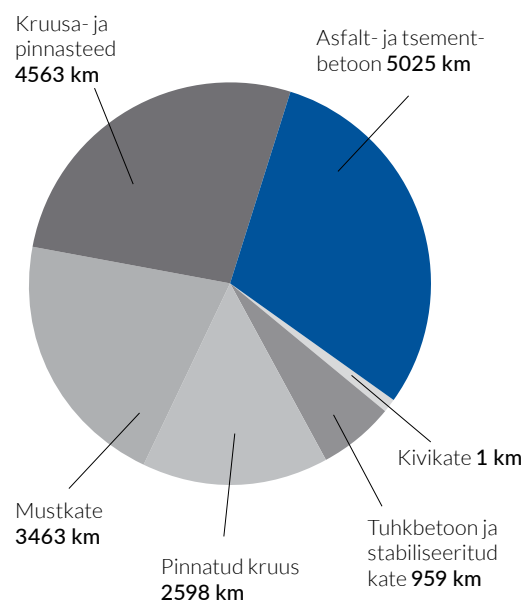
Rahvusvahelised riigiteed:

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

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

Riigiteid katavad erinevad materjalid ning seetõttu on võimalik riigiteid eristada ka riigiteede katteliikide järgi.

Andmed seisuga 01.01.2020



*E265 lõik ainult kilomeetritel 25,125–45,686

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

TEEHOIUKAVA INVESTEERINGUTE TÄITMINE (SH VÄLISVAHENDID) TUHANDETES EURODES

Meetme nimetus	Rahastusallikas	Eelarve	Eelarve täitmine	Täitmise %
Ehitus	Riiklikud vahendid	51 977	48 931	94%
	Välisvahendid ja toetused	18 572	16 625	90%
	Kokku	70 549	65 556	93%
Rekonstrueerimine	Riiklikud vahendid	57 353	51 918	91%
	Välisvahendid ja toetused	-	67	-
	Kokku	57 353	51 985	91%
Kattega teede säilitusremont	Riiklikud vahendid	19 513	20 677	106%
	Kokku	19 513	20 677	106%
Kattega teede taastusremont	Riiklikud vahendid	20 164	19 756	98%
	Välisvahendid ja toetused	-	7	-
	Kokku	20 164	19 763	98%
Liiklusohetike kohtade ümberehitus	Riiklikud vahendid	6000	6082	101%
	Välisvahendid ja toetused	-	190	-
	Kokku	6000	6272	105%
Projekteerimine	Riiklikud vahendid	-	840	-
	Kokku	-	840	-
Kruusateede säilitusremont	Riiklikud vahendid	8277	9717	117%
	Kokku	8277	9717	117%
Sildade rekonstrueerimine ja remont	Riiklikud vahendid	5065	5165	102%
	Kokku	5065	5165	102%
Katete ehitus kruusateedele	Riiklikud vahendid	7616	7340	96%
	Välisvahendid ja toetused	-	531	-
	Kokku	7616	7871	105%
Müratõkked	Riiklikud vahendid	500	579	116%
	Kokku	500	579	116%
KOKKU	KOKKU	194 921	188 425	97%

TEEHOIUKAVA MEETMETE MAHUD

Meetme nimetus	Plaanitud maht	Vastuvõetud tööde tegelik maht
Kruusateede säilitusremont	274 km	291 km
Kattega teede säilitusremont	1157 km	1184 km
Kattega teede taastusremont	177 km	208 km
Ehitus ja rekonstrueerimine	180 km	141 km
Ehitus	10 km	5 km
Rekonstrueerimine	170 km	136 km
Katete ehitus kruusateedele	88 km	77 km
Sildade rekonstrueerimine ja remont	16 silda	20 silda
Liiklusohetlikud kohad	70 kohta	56 kohta

Vastuvõetud ehitatud ja remonditud lõike kokku 1901 km

STRATEEGILISE PLANEERIMISE TEENISTUS

2019. aastal loodi strateegilise planeerimise teenistus.

Teenistusse kuulub funktsioone kõigist varasematest Maanteeameti põhivaldkondadest. Uude teenistusse koondasime kokku ameti strateegialoome, et arengudokumendid haakuksid omavahel paremini, toetaksid teineteist ning moodustaksid ühtse terviku. Samuti koondus teenistusse taristu investeeringute juhtimine, projektide kavandamine ja ettevalmistamine ning varahaldus. Lisandus ka uusi töösuundi, nagu liikuvuse kavandamine ja riikliku liikuvusmudeli loomine.

Teenistusse kuuluvad lisaks taristu omavahelise rolliga seotud teenused, nagu kolmandatele osapooltele õiguste andmine taristu muutmiseks nii, et see oleks jätkuvalt ohutu ja toimiv, ning teekasutustasu haldamine. Teenistuse ülesehitamisel tähtsustasime regionaalset koostööd kohalike omavalitsustega ja vajadust vedada eest sektori digiteerimist.

DIGITEERIMINE

Teede andmete digiteerimiseks käivitus tarkvaraarenduse projekt tee elukaare infosüsteemi TEET loomiseks.

2019. aastal tehti algust tee elukaare etapi „projekteerimisel“ ühise kaardipõhise andmevahetuse keskkonna loomise partneritega andmete ja dokumentide vahetamiseks, et luua keskkond, kus on võimalik näha Maa-ameti kogutud andmeid piirangute ja maa katastriüksuste kohta. Infosüsteemi TEET arendustööd jätkuvad kuni 2021. aasta lõpuni.

REGIONAALNE VAADE

Põhja regioon paistab silma suurte ehitusobjektidega ning kuigi tähelepanu on tihti hetkel ehituses olevatel teelõikudel, alustati 2019. aastal mitme kaugemale tulevikku suunatud arenduse täpsema kavandamisega. Näiteks Tallinna väike

ringtee, Tallinna–Rapla uus 2+2/2+1 tee, Juuliku–Tabasalu jätk, Jõelähtme ja Loksa liiklussõlmed.

Põhja regiooni kohalikud omavalitsused on näidanud tugevat huvi Maanteeameti planeeritavate objektide vastu ning soovi arenguid ühiselt suunata. Peamiselt on fookuses valdade soov arendada kergliiklusteede võrgustikku ning liiklusohutuse parandamine ohtlike kohtade likvideerimise abil.

Lõuna ja lääne regioonis oli üks suuremaid proovikive kohalike omavalitsustega suhtlemisel katete ehitamine kruusateedele ja riigi põhiteede arendamise küsimused. Ida regioonis pälvis samuti suurimat tähelepanu riigi põhiteede arendamise plaanide selgitamine. Aasta jooksul oli strateegilise planeerimise regioonijuhtidel oluline roll liiklusohutusmeetmete ja -ülesannete teadvustamise korraldamisel kohalikes omavalitsustes ning ametisisest strateegilise planeerimise teenistuse ja teehoiuteenistuse ladusa koostöö korraldamisel.



MARTIN LENGI,
strateegilise planeerimise direktor



STRATEEGILISE PLANEERIMISE OSAKOND

2019 oli strateegilise planeerimise osakonnale väga suurte muutuste aasta. Ei muutunud ainult nimi. Võrreldes varasemate liiklusohutuse osakonna tegemistega on teemade ring oluliselt laienenud ning kasvanud ka meeskond. Ka vastutuse ulatus kasvas. 2019. aasta kordaminekutest tasub eraldi välja tuua liiklusõnnetuste andmekogu valmimist ja liiklusõnnetuste andmete kättesaadavuse olulist paranemist, kiiruste töögrupi töö ümberkujundamist, oma jõududega koostatud ja rahvusvahelistel konverentsidel esitletud kiiruskaamerate mõjuanalüüsi ning olulist panust nii rahunemispeatuse projekti kui ka nullvisiooni konverentsi juures. 2019. aastal alustasime veel hulga eeldatavasti Maanteeameti kui Eesti tulevikku oluliselt mõjutavate liikuvuse kujundamise tegevustega.

Üldsuundasid näitavat Tallinna piirkonna säästva linnaliikuvuse strateegiat täiendavad selle põhjal sõlmitud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ning Tallinna linna koostööleping ning Harjumaa kergrööbastranspordi uuring.

TARISTU ARENDAMINE

Teetaristu arendamine, -projektide ettevalmistus ja investeringute juhtimine koondus taristu arendamise osakonda. Alustati riigiteede projekteerimistingimuste ja ehituslubade menetluse tsentraliseerimisega, et tagada menetluse ühtne käekiri ja kvaliteet.

Märgiline oli OÜ Rail Baltic Estonia ja RB Rail AS-iga koostöökokkuleppe sõlmimine, mille alusel korraldab Maanteeamet Rail Balticuga ristuvate riigiteede eritasandiliste ristumiste ehitustööd ning tööde järelevalve.

Olulise tegevusena tuleb märkida panust Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi algatatud teede projekteerimise nõudeid sisaldava määruse uue redaktsiooni koostamisse.

Keskkonnatalituse, Keskkonnaameti ja Maaülikooli kiire ja tõhusa koostöö tulemusena asustati ümber Võõbu-Mäo uuel trassil, Eesti ühes esinduslikumas kauni kuldkinga (*Cypripedium calceolus*) kasvu-

paigas kasvavad taimed, mis tagas võimaluse 2+2 tee ehitusega edasi minna.

TARISTU HALDAMINE

Taristu haldamise osakond, mis moodustati suuresti varasema teedevõrgu osakonna baasilt, sai endale nüüd mõneti uudse rolli ja tähtsuse. Osakonna kanda on taristu varade omaniku roll ning olemasoleva taristu säilitamiseks vajalike investeeringute kavandamine ja juhtimine. Osakonna alla kuuluv teeregistri talitus jätkas tööd varasemate põhiülesannetega. Tähtsustatud on taristut puudutava omandi ja liigitusega seotud poliitikate kujundamist. Möödunud aastal võib taristu peremehe vaatest kõige keerulisemaks pidada pidevas poliitilises tõmbetuules olnud kruusateede katte ehitamise objektide kohta järgnevaiks neljaks aastaks nimekirja koostamist, mille maht kujunes võrreldes eelnevate plaanidega kolmekordseks.

TARISTU TEENUSED

Taristu teenuste osakonna töömahud kasvasid 2019. aastal võrreldes eelmise aastaga 16%. Suurim kasv oli tehnovõrke puudutavas avalikus teenuses – 46%.

Ristumiskohtade ehitamise teenuse (riigiteega ühendamise nõusoleku andmise) protsess uuenes põhjalikult. Eesmärk oli lühendada oluliselt huvitatud isiku ajakulu taotluse esitamisest kuni mahasõidu vastuvõtmiseni ning protsessi lihtsustada. Ajakulu õnnestus vähendada u 2 korda.

2019. aastal jätkus kohalike omavalitsuste (KOV) liitmise järgne üle-eestiline üldplaneeringute koostamine.

Osakonna teenuste portfelli lisandus teekasutustasu, mida laekus 20 miljonit eurot. Võrreldes eelneva aastaga suurenes 7% võrra ostetud teekasutustasude ühikuline arv (734 000). Veel sai ühe suurema eesmärgina valmis teekasutustasu iseteeninduskeskkond ning muutsime teekasutustasu teenuse tagasiside küsitluse automaatseks.

Strateegilise planeerimise teenistusele oli 2019. aasta põnev ja edukas, täis uute rollide mehitamist, sisetöötamist, töövoogude kokkuleppimist ja optimeerimist ning teenistuse põhiülesannetest tulenevaid märgilisi projekte. Sujuvat ja edukat üleminekuaastat kinnitavad Maanteeameti tulemuskaardil mõõdetud head tulemused ning, hoolimata mahukatest muudatustest, töötajate rahulolu säilimine.



KESKKONNA- MEETMED

2019. aastal rajas Maanteeamet viis müratõket kogu-
pikkusega 987 meetrit.

Müratõkkeid ehitati Tallinna–Pärnu–Ikla, Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa ja Jüri–Vaida tee äärde. Müra leevendavate investeeringute maht oli 771 496 eurot. Uuendati ulukiõnnetuste andmebaasi ning loodi uus õnnetuste koondumiskohti kajastav kaardirakendus.

MÜRA LEEVENDAMINE TEEPROJEKTIDE KOOSSEISUS

TALLINNA–TARTU–VÕRU– LUHAMAA KM 142,2–146,9 PIKKNURME–PUURMANI LÕIK

Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa km 142,2–146,9 asuva Pikknurme–Puurmani lõigule 2+1 möödasõidualade ehitusel rajati üks müratõke, keskmise kõrgusega sõidutee pinnast 3,8 m ja pikkusega 153,6 m. Müratõkkeseina projekteeris Reaalprojekt OÜ ja ehitas Nordecon AS. Tööde maksumus oli 92 000 eurot koos käibemaksuga.

TALLINNA–PÄRNU–IKLA KM 13,0–13,7 VESKI- TAMMI LIIKLUSSÕLM

Tallinna–Pärnu–Ikla km 13,0–13,7 Veskitammi liiklussõlme ehituse osana rajati kaks müraseina pikkusega 149 m ja 45 m ning kõrgusega 3,5–4 m. Leevendusmeetmed projekteeris Reaalprojekt OÜ ja ehitas Nordecon AS. Tööde maksumus oli 120 600 eurot koos käibemaksuga.

TEGEVUSKAVA ALU- SEL RAJATUD MÜRA- TÕKKED

Dokumendis „Müra vähendamise tegevuskava aastateks 2019–2024“ kavandatud müratõketest valiti 2019. aastal ehitamiseks kolm müraseina. Neist üks jäi maaomanike vastuseisu tõttu ehitamata.

Kaitseks maanteelt leviva müra eest rajati müratõkkesein pikkusega 445 m ja kõrgusega 4,5–5 m Tallinna–Pärnu–Ikla km 23,5 asuvale kolmele elamule. Jüri–Vaida tee km 7,9 asuvale kahepereelamule rajati mürasein pikkusega 193 m ja kõrgusega 4,5–5 m.

Tööde maksumus oli 579 000 eurot koos käibemaksuga. Müratõkete ehitamiseks kasutati Poolas toodetud alumiiniumist (CALVERO Sp. z o.o Sp.k.) akustilisi paneele. Müratõkked ehitas ViaCon Eesti AS.

MÜRASEIRE

Töö eesmärk oli teha liiklusringide möötmised, et kontrollida mürauuringutes arvatud müratasemeid ning müratõkete tõhusust. Möötmispunktide asukohad valiti teeprojektide mürauuringutest, strateegilise mürakaardi ja esitatud kaebuste andmetest lähtuvalt. Möötmised viidi läbi 20 punktis, millest kümnes mõõdeti liiklusringidele nii päeval kui ka öisel ajal. Enamasti kattusid möötmistulemused mürauuringutes modelleeritud tulemustega (+/- 1–2 dB). Liiklusringide möötmised tegi ja uuringuaruande koostas Akukon Eesti OÜ. Seire maksumuseks kujunes 6027 eurot.

ULUKIÕNNETUSTE KAARDIRAKENDUS

Eesti teedel vigastatud ja hukkunud loomadest teatatakse keskkonnainfo telefoni numbrile 1313. Aastas edastatakse infotelefonile keskmiselt 3000 teadet teel hukkunud või vigastatud metsloomade kohta. Õnnetuste andmed edastatakse kvartaalselt Maanteeametile.

2019. aastal uuendati infotelefoni teadetele põhinevat ulukiõnnetuste andmebaasi (loodud 2015) perioodil 2014–2018 laekunud andmetega ning koostati analüüsid õnnetuste koondumiskohtade leidmiseks ning kaardirakenduses kajastamiseks.

Viie aasta jooksul registreeriti 18 401 teadet, millest õnnestus geokodeerida (anda sündmusele täpne toimumiskoht koordinaatsüsteemis) ning kanda andmebaasi u 60%. Põhiosa registrisse kantud õnnetustest (u 95%) oli juhtunud suurulukitega. Neist valdav osa oli toimunud metskitsedega (8816 teadet ehk u 80%). Põtradega õnnetusi registreeriti andmebaasi 856 juhul, mis moodustas u 8%, ja metssiga-



LIIKLUSOHTLIKE KOHTADE OHUTUKS MUUTMINE

dega seotud õnnetusi vastavalt 767 teadet ehk 7%. Suurkiskjate õnnetusi toimub maanteedel kordades vähem: hundi, karu ja ilvese õnnetusi võimaldas teate täpsusaste kanda andmebaasi kokku 18 korral.

Analüüsides ilmnes, et u 44% registreeritud kantud õnnetustest toimus põhi- maanteedel ehk veidi alla poolte loomaõnnetustest olid koondunud 9,7% riigimaanteedel võrgustikule. Registri alusel oli enim õnnetusi Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa maanteel – viie aasta jooksul 1140 õnnetust. Registreeritud kantutest on vaadeldava viie aasta jooksul toimunud kõige rohkem loomaõnnetusi ühe maantee kilomeetri kohta Põlva–Reola maanteel – 4,3 loomaõnnetust maantee kilomeetri kohta. Sellele järgnes Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa maantee – 4 loomaõnnetusega maantee kilomeetri kohta.

Ulukiõnnetuste koondumiskohtade e klastrite väljaselgitamise aluseks võeti kümne aasta (2009–2018) õnnetuste andmed. Klastrite identifitseerimiseks kasutati KDE+ meetodit, mille on välja töötanud Tšehhi Transpordiuurimise Keskus ning seda on viimastel aastatel kasutatud mitmete sarnaste loomaõnnetuste koondumiskohtade analüüside läbiviimisel. Analüüsi tulemusena on õnnetuste punktide alusel tekkinud statistiliselt olulised loomaõnnetuste klastrid maanteedel. Eesti riigiteedel tuvastati statistiliselt olulisi loomaõnnetuste koondumiskohti kokku 322,2 km ulatuses (1443 asukohas). Need koondumiskohtadena määratletud teelõigud moodustavad Eesti riigimaanteedel võrgust u 1,9% ja need on kajastatud kaardirakenduses, mis on avaldatud veebilehel <http://hendrikson.ee/maps/Loomaohklikkus/>.

Liiklusohutuse parandamiseks teeb Maanteeamet järjepidevat tööd liiklusohhtlike lõikude ja ristmike väljaselgitamiseks riigimaanteedel ja nende ümberehitamiseks. Iga-aastane tegevusplaan ohutuse mõistes prioriteetsete objektidega koostatakse teehoiukavas selleks eraldatud eelarve ulatuses.

Planeerimisprotsess ja ehituse korraldamine toimub tihedas koostöös mitme Maanteeameti osakonna vahel, kogu tegevust koordineerib taristu arendamise osakonna liiklusohhtlike kohtade koordinaator. 2020–2023 teehoiukava finantsplaanis on liiklusohhtlike kohtade ümberehitamiseks eraldatud 6–6,6 miljonit eurot aastas.

LIIKLUSOHTLIKE KOHTADE OHUTUKS MUUTMISE KORRALDUS RIIGITEEDEL

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

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

2. Maakondade liikluskomisjonide kvalitatiivsel hinnangul leitavad liiklusohhtlikud kohad. 20% liiklusohhtlike kohtade ümberehitamise aastast eelarvest eraldatakse nende liiklusohhtlike kohtade ümberehitamisele, mille esitavad Maanteeametile maakondlikud liikluskomisjonid. Maakondlikud liikluskomisjonid vahendavad eelkõige kohaliku kogukonna esile tõstetud probleemseid kohti riigimaanteedel.
3. Muud kvalitatiivsel hinnangul põhinevad liiklusohhtlikud kohad. Liiklusohhtlike kohtade infot eelkõige juba toimunud õnnetuste alusel edastavad Maanteeametile ka kolmandad osapooled nagu Politsei- ja Piirivalveamet, raskete liiklusõnnetuste uurimise komisjon ja kohalikud omavalitsused.

Tuvastatud liiklusohhtlike kohtasid arutab tehnilise töögrupi ekspertrühm, kes piirkondade liikluskorraldajate kogutud info ja toimunud liiklusõnnetuste analüüsi tulemusel pakuvad välja rakendamiseks sobivad liiklusohutusalased meetmed või lahendused liiklusohhtliku koha ümberehitamiseks. Lahendused ja nende maksumused arutatakse läbi ning kinnitatakse tehnilises töögrupis. Lõpliku heakskiidu liiklusohhtlike kohtade ümberehituste nimekirjadele annab Maanteeameti investeringute komitee.

LIIKLUSOHTLIKE KOHTADE OHUTUKS MUUTMINE 2019. AASTAL

2019. aastal rakendati erinevaid liiklusohutust suurendavaid meetmeid 56 objektil kogumaksumusega 6,3 miljonit eurot.

Jalakäijate ohutust suurendavaid meetmeid, nagu kõnniteede, kergliiklusteede ja teeületuskohtade rajamine, rakendati 15 objektil ning olemasolevate bussipeatuste ümberehitamist kaheksal objektil.

Sõidukite ohutust suurendavate meetmetena ehitati kõige enam ümber ohtlike ristmikke 15 objektil ja paigaldati pörkepiirdeid kolmel objektil.

Liikluse rahustamiseks ja sõidukite sõidukiiruse alandamiseks ehitati kiirust piiravaid maanteekünneid või rajati asulašikaane kokku kaheksal objektil.

Täiendav valgustus rajati kolmel objektil, mis hõlmab nii ristmike kui ka teeületuskohtade valgustamist.

Põhi- ja tugimaanteedel likvideeriti mõlema teeliigi lõikes 40 liiklusohutlikku kohta, 16 objekti 56-st asusid kõrvalmaanteedel.

Liiklusohutlike kohti likvideeriti 2019. aastal kõigis Eesti maakondades. Kõige rohkem ohtlike objekte, 16, ohustati Harjumaal, kus on riigimaanteedel ka kõige suuremad liiklussagedused. Tartumaal ehitati ümber kuus, Põlva- ja Valgemaal kummaski viis liiklusohutlikku kohta.

Suurematest objektidest võib välja tuua järgnevad:

- **tee nr 39**, Tartu–Jõgeva–Ara-vete, km 45,3–45,7, Jõgeva linnas ristmiku ümberehitus ringristmikuks;
- **tee nr 39**, Tartu–Jõgeva–Ara-vete, km 8,3–9,8 teelõigul ristmikele möödasõidulaienduste rajamine;
- **tee nr 15**, Tallinna–Rapla–Türi, km 17,6–21, Kirdalu–Tagadi keskpäärdega lõigu rajamine;
- **tee nr 6**, Valga–Uulu, km 25,8–28,7, Tõrva linna lõigul liikluse rahustamise meetmete rajamine ja teeületuskohtade ümberehitustööd.

2020. aastaks on liiklusohutlike kohtade ümberehitamiseks Maanteeameti eelarves kinnitatud 6 miljonit eurot. Selle ulatuses on planeeritud rakendada erinevaid liiklusohutusala-seid meetmeid 46 objektil.

ASULA KIIRUSED

Suurima lubatud sõidukiiruse määramine on alati emotsionaalne teema. Juba mõnda aega on Maanteeamet plaaninud olukorda muuta ja kehtestada kiiruspiirangute määramise ühtsed põhimõtted, mis põhineksid arvutuslikel meetoditel.

Liiklusohutusprogrammi elluviimiskavas aastateks 2016–2019 punktis 2 „Ohutu liikluskeskkond“ on muu hulgas ette nähtud kolmeetapiline uuring „Linnades ja asulates kehtivate kiirusrežiimide analüüs“. Kõik kolm uuringuetappi on nüüdseks edukalt lõpule jõudnud ja järgmine samm on meetoodika rakendamine tänavatel.

Esimese etapi viis läbi AS Teede Tehno-keskus ja selle eesmärk oli analüüsida asula liikluskorra rakendamise põhimõtteid. Töö valmis 2017. aastal ja selles anti ülevaade asula alguste tajumise peamistest probleemidest koos võimalike lahendustega. Asula alguste tähistamise ja liikluse rahustamise kiirmeetmete katsetamise projektiga alustati 2019. aasta lõpus, kui rajati Väike-Maarja ja Kaarepere asulasse erinevad asula alguste tähistamise võimalused teekatte laiust muutmata. Analüüsi käigus selgub erinevate tehniliste lahenduste mõju liikluskäitumisele ning kasutussobivus.

Teises etapis koostas OÜ Stratum välisriikide tavade ja Tallinnas tehtud välitööde põhjal meetoodika ja mudeli piirkiiruse määramiseks linnatänavatel. Mudeli kohaselt tuleb esmalt määrata tänav funktsioon, millest tuleneb mudeli baaskiirus. Näiteks elamualal paikneval kõrvaltänaval on baaskiirus väike, aga hõredalt asustatud piirkonnas oleval magistraalil palju suurem. Seejärel sisestatakse lisaparametrid, mis nihutavad seda kiirust suuremaks või väiksemaks. Näiteks lubavad ohutud teeületusvõimalused kiirust suurendada, ent kõnnitee puudumine tähendab ohutuse ja kergliiklejate liikuvuse tagamiseks kiiruse alandamist.

Kolmandas etapis oli Teede Tehno-keskuse ülesanne kontrollida mudeli ja meetoodika kasutatavust üle Eesti. Selleks analüüsiti Tartu, Pärnu, Narva, Viljandi ja Rapla tänavaid. Vaatluse all olid tänavate funktsioon, liikluskeskkond ja tegelik sõidukiirus. Uuringus käsitletud linnad on olulised transpordisõlmed, mida läbivad nii põhi- kui ka tugimaanteed trassid ja mis on vähemalt ühe tugimaantee otspunkt. Linnade tänavavõrkude analüüsimise käi-

gus liigitati tänavad funktsiooni järgi ja määratleti liikluskeskkonna tüübid. Selleks kasutati Maanteeameti andmeid tänavate kulgemise, Maa-ameti andmeid tänaväärsete hoonete ja maakasutuse ning Statistikaameti andmeid elanike paiknemise kohta. Täpsemaks analüüsiks valiti välja 25 tänavat, arvestades valimi esinduslikkust nii linnade kui ka tänavaliikide kaupa. Pingerea koostamisel oli aluseks tänaval kergliikleja osalusel juhtunud liiklusõnnetuste arv. Mudeli järgi arvutati iga tänav piirkiirus, mis oleks ohutuse ja läbilaskevõime seisukohalt optimaalne.

Kõige märgatavamad erinevused tegeliku ja modelleeritud kiiruse vahel olid elamualade pikkadel sirgetel tänavatel. Seal ei rakendata tavaliselt liikluse rahustamise meetmeid ega alandata piirkiirust. Kergliiklejate ohutust silmas pidades tuleks sellistel tänavatel ja neid ümbritsevas piirkonnas luua kiiruspiiranguga ala koos samaliigiliste teede ristmikega või liiklust rahustada sõidutrajektoori muutvate lahendustega, näiteks eraldussartega ülekäigurajad või vahelduva poolega tänaväärseid parkimiskohad.

Teine murekoht on linna läbivate tugi- ja põhimaanteed trassid, kus nii kehtiv kui ka modelleeritud piirkiirus on 50 km/h, ent kus sõidukiirus läheneb pigem 60 km/h-ni. Kuna kõigil sellistel tänavatel liiguvad ka ühissõidukid, ei ole mõistlik kasutada vertikaalseid liikluse rahustamise meetmeid. Seega tuleks seal pigem pöörata tähelepanu asjaoludele, mis võimaldaksid mudelikiirust suurendada – parematele teeületusvõimalustele, kergliiklejate eraldamisele jmt. Uue meetoodikaga on hästi näha, mis mõjutab ühel või teisel tänaval piirkiirust. Võtame näiteks ülekäiguradade süsteemi. Kui selle tõttu peaks kiiruspiirangut lõigul alandama, siis võiks mõelda sellele, kas ei peaks hoopis ülekäiguradadega midagi ette võtma. Alati ei ole vaja kohe rutata kiirust vähendama, vaid peaks vaatama põhjusi, mis sunnivad seda tegema. Võib-olla on neid lihtne kõrvaldada ja piirangut ei olegi vaja. Ohutussaar või valgusfoor on vahel otstarbekam. Linnade tänavad

võrgustik ei muutu just palju, ometi on tänavaid, mille lahendus ja funktsionaalsus on vastuolus. Märgid ei ole alati kõige tähtsamad. Kui tänav on aeglane, siis aeglasena see toimibki, olenemata märkidest.

Analüüsi käigus ei ilmnenu linnade vahel selgeid erinevusi. Kiiruskäitumine ühesuguse liikluskeskonnaga tänavatel oli sarnane, sõltumata asukohast. Kontrollarvutused on näidanud, et metoodikat võib kasutada ka linnalähedastel maanteelõikudel. Mudeli kõige olulisem andmeüksus on tänavafunktsioon. Selle põhjal tuleks maakasutuse muutuste ja elanike ümberpaiknemise järel perioodiliselt ka piirkiirus üle vaadata. Maanteeamet jätkab valminud mudeli tutvustamist kohalikele omavalitsustele, et soodustada kiiruste määramisel kaalutletud otsuseid.

PIIRKIIRUSE MÄÄRAMISE METOODIKA VÄLJATÖÖTAMINE

Alates 2018. aastast tegutseb Maanteeametis sõidukiiruste töögrupp (SKTG), kelle eesmärk on Eesti teedele sobilike kiirusrežiimide kavandamine ja määramine, tagades liikuvusvajaduste rahuldamiseks ohutu ja efektiivse liikluskeskonna ning arvestades sihtgruppide ootuste ja arvamusega. See võimaldab vähendada liiklusõnnetuste riski ja ajakulu seal, kus see on ohutust arvestades võimalik, parandades seeläbi liiklejate kogemust teel.

Seni on kiiruspiirangute kehtestamisel lähtutud eelkõige normdokumentides sätestatud väärtustest ja tihtilugu inseneride aja jooksul kogunenud praktilistest kogemustest. Maanteeametil ei ole koostatud eraldi juhiseid, mida peaks jälgima piirangute kehtestamisel, ning puudub ühine kokkulepe, millistele kiirustele teedevõrku planeerida. Kuna inseneride kogemus ja tunnetus võivad üsna suures ulatuses kõikuda, ei taga selline olukord üle Eesti ühetaoliseid ning liiklejatele üheselt mõisteta- vaid kiiruspiiranguid.

SKTG üks ülesanne on olemasolevatele teedele sõidukiiruste ühtse metoodika väljatöötamine ning põhimõtete koostamine, mis aitab kiiruspiiranguid kehtestada, lähtudes eelkõige ohutusest. Selle töö tulemusena valmib kinnitatud metoodika (arvutusmudel), mis arvutab välja sobiva sõidukiiruse olemasoleval teelõigul vastavalt kindlaks määratud parameetritele, ning piirkiiruste määramise protsessi kirjeldus.

Esialgne arvutusmudel ja piirkiiruste määramise põhimõtte on välja töötanud Janno Sammuli magistritöös „Kiiruspiirangute määramise põhimõtte riigiteedel“. 2018. aasta lõpus otsustas SKTG läbi viia katseprojekti, mille abil saaks kontrollida arvutusmudeli parameetrite sobivust Eesti tingimustes, jälgides liiklejate käitumist vastavalt muudetud liikluskorraldusele.

Katseprojektiga alustati 2019. aastal. Selleks valiti kaks teed: põhimaantee nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga ja tugimaantee nr 15 Tallinn–Rapla–Türi. Katseteede valimisel lähtuti põhimõttest, et nendel esineks võimalikult palju erinevaid liiklusolukordi, mis iseloomustavad Eesti teedevõrku terviklikult, et katseprojekti tulemused oleksid üldistatavad ülejäänud põhi- ja tugimaanteedele.

Katseteede kiiruspiirangute määramisel kasutati reeglina arvutusmudeli pakutavat sobivat suurimat sõidukiirust. Lisaks vaadeldi katselõike visuaalselt ning ühtlustati piirkiirus erinevate katselõikude vahel. Kokku muudeti projekti käigus piirkiirust 19 lõigul, muudetud piirkiirustega katselõikude kogupikkus on u 35 km.

Pärast liikluskorralduse muutmist jälgiti katselõikudel liiklejate tegelikku kiiruskäitumist ja koguti rakendatud muudatuste kohta tagasisidet nii liiklejatelt kui ka ekspertidelt. Tänu kogutud andmetele oli võimalik mudelit valideerida ja leida metoodika kitsaskohti. Näiteks:

- ei anna mudel usaldusväärseid tulemusi kiiresti suureneva asustusega aladel, mis on väljaspool ametlikku linnapiiri;
- lähtub mudel parameetrite keskmistest väärtustest ning ei arvesta nende võimalike hooajaliste muutustega ega registritest saadud andmete kvaliteediga;
- kohad, kus arvutusmudel alandab piirkiirust ainult nähtavuse tõttu (nt püstköverikud), mis ei ole liiklejatele arusaadavad. Reeglina on sellistes kohtades peatumisnähtavus piiratud väga lühikesel alal ning muid riskifaktoreid ei esine.

Arvutusmudelil on selge potentsiaal kiirusrežiimide ühtlustamiseks ja liiklejatele mõistetavate kiiruspiirangute kehtestamiseks Eesti põhi- ja tugiteedel. 2020. aastal jätkatakse mudeli arendamisega, õpetatakse mudelit katseprojektis avastatud erandeid edaspidi tuvastama ja välistama ning jälgitakse kiiruskäitumist katselõikudel. Hiljemalt 2020. aasta lõpuks peab põhi- ja tugimaanteedel piirkiiruste määramise arvutusmudel ja protsess saama SKTG-s kinnituse.

LIIKLUSÕNNETUSTE ANDMEKOGU

Liiklusõnnetuste andmekogu muutus tänu 2019. aastal tehtud uuendustele veelgi terviklikumaks.

Aasta esimeses pooles loodi ühendused Maa-ameti teenusega, mis võimaldab täiendada Politsei- ja Piirivalveameti (PPA) ning Liikluskindlustuse Fondi (LKF) asukoha andmeid. Süsteemi loodi lahendus, mis otsib andmeandja antud koordinaatidele kõige lähemad aadressid ning ühendab need saadud andmetega. Lisaks loodi ühendus Maanteeameti teeregistriga, mis võimaldab saada infot tee keskkonna kohta õnnetuskohas. Antud andmed võimaldavad täiendada ja kontrollida õnnetuse asukohta ning seeläbi analüüsides andmete kasutamist usaldusväärsemaks muuta.

Asukohaandmetega töö muutsid keeruliseks probleemid Maa-ameti ja teeregistri teenustes. Koostöös arendajaga leidsime Maa-ameti teenuses mitmeid vigu, mis tõi Maa-ametile kaasa suuremad arendused ning vigade parandused. Teeregistri ühenduse osas kasutasime varem loodud lahendust, aga ka seal olid vead, mis vajasisid parandamist. Vead olid ennekõike seotud valede asukohtade väljastamisega algbasidest.

Aasta keskel rakendati andmekogus isikuandmete obfuskeerimise süsteem. Antud lahendus võimaldab andmed ümber töödelda sellisele kujule, kust ei ole võimalik välja lugeda isikuandmeid, muutes need koodiks, kus ühe isiku andmed on alati sama koodiga. Krüpteerimise võti võimaldab süsteemi sees genereerida ühele isikule alati unikaalse koodi, aga seejuures ei ole võimalik genereeritud koodi tagasi isikuandmeteks konverteerida. Tänu loodud süsteemile on võimalik analüüsida, millised isikud on varasemalt õnnetustes osalenud, ning lisaks võib obfuskeeritud andmeid säilitada pikemalt kui isikuandmeid.

Aasta jooksul muutus oluliselt liiklusõnnetuste andmemudel, mis oli tingitud kasutajate tagasisidest. Üle aasta kasutati algset andmemudelit, mis oli loodud esmaste teadmiste põhjal. Aasta jooksul kogusime kasutajatelt tagasisidet ning selle põhjal tegime uuendused. Tulemusena tekkis veel täielikum andmemudel ning seejuures muutusid paljud väljad oluliselt lihtsamini arusaadavamaks. 2020. aastal on plaanis

andmemudelit veelgi täiendada, võttes arvesse detailsemat asukohainfot, õnnetustes osalenud isikute juhilubade andmeid ja sõidukite detailandmeid.

2019. aastal astusime suure sammu edasi andmekontrollidega. Koostöös Politsei- ja Piirivalveametiga lõime uued kontrollireeglid PPA andmete kontrollimiseks. Samas arvestasime andmesisestajate tagasisidet ning lõime täiesti uue lahenduse, kus andmesisestajad saavad lihtsasti jälgida enda prefektuuri andmekvaliteeti. See lahendus võimaldab kuvada ligi neli korda täpsemaid õnnetuste arvandeid. Andmekontrollide kohta on loodud andmekogusse eraldi lahendus, mis kontrollib kõiki andmeid kohe, kui need jõuavad Maanteeametisse, ning koostab igale andmereale vigade loetelu. Lahendust täiendatakse 2020. aasta esimeses pooles. Tänu sellisele lahendusele tekib võimalus luua igale andmeväljale kvaliteedihinnang, mille tulemusena saab kasutada analüüsides täpsemaid andmeid, teadmisega, et need on kontrollitud. Vigaste andmete puhul teavitatakse kasutajat ning analüüsides saab välja tuua selle, et kasutatud andmed ei pruugi olla kõige kvaliteetsemad.

Liiklusõnnetuste andmekogule valmis terviklik dokumentatsioon, mis kirjeldab täpselt seda, kuidas süsteimid toimivad ning kuidas käituda võimalike probleemide korral. Lisaks on dokumentatsioonis kirjeldatud kogu süsteemi andmemudel, mis on alati tegelikkusega vastavuses.



VISION ZERO

4.–5. detsembril toimus koostöös Tallinna Tehnikaülikooliga konverents „Vision Zero for Sustainable Road Safety in the Baltic Sea Region“. Esinejate taseme, ettekannete sisukuse ning osalejate esinduslikkuse põhjal oli tegu ühe olulisema liiklusohutusele suunatud üritusega Eestis.

- Isejuhtivad sõidukid ei tule Eesti teedele nii kiiresti, kui seni kohati arvama kiputakse (esimest masstootmises sõidukit prognoositakse viie aasta pärast). Nende mõju liiklusohutusele hinnatakse väga sageli üle. Ka parima stsenaariumi korral ei vähenda isejuhtiv sõiduk liiklusõnnetusi üle 80%. Sealjuures ei ole arvesse võetud isejuhtivate sõidukite teele tulemisega lisanduval riskel.
- Kergliiklejate liiklusohutus on probleem üle Euroopa ning sellele tuleb täiendavat tähelepanu pöörata.
- Sõidukiirus on endiselt võtmetegur liiklusohutuse probleemide lahendamisel. Ohutu sõidukiirus mõjutab positiivselt ka keskkonnamõjude eesmärkide täitmist.
- Liiklusohutus ja transpordisüsteemi jätkusuutlikkus on väga lähedalt seotud. Enamasti on mõlema valdkonna meetmete mõju ühesuunaline ning neid tuleks koos vaadelda.

LIIKLUSOHUTUS- PROGRAMM 2016–2025

17.02.2017 kinnitas Vabariigi Valitsus liiklusohutusprogrammi aastateks 2016–2025 ja selle elluviimiskava 2016–2019.

LIIKLUSES HUKKUNUTE ARVU VÄHENDAMINE

Eesmärgiks seati, et aastate 2017–2019 keskmisena ei hukkaks liikluses rohkem kui 55 inimest. Kolme aasta (2017–2019) keskmisena hukkus liikluses 56 inimest aastas. Kuigi jalakäijate ning jalgratturite ohutuse tagamise osas eesmärk täideti, kujunes kolme aasta keskmine hukkunud mootorsõidukijuhtide ja sõitjate arv sead-
tude ülempiirist suuremaks.

LIIKLEJATE OHUTUS- ALASE TEADLIKKUSE PARANDAMINE JA LIIKLUSOHUTUSE ARENG

Muutuse hindamiseks fikseeriti valdkonna indikaatorite alg- ja oodatavad sihttasemed. 16 indikaatorit 26st näitasid edenemist. Kümme paistsid silma negatiivse arenguga, erinedes 2014. aastal fikseeritud algtasemest: jalakäijatele tee andmine reguleerimata ülekäigurajal; jalakäija helkuri kandmine – lapsed; sõidueksami esimesel katsel läbinute protsent; täiendava külgspeegli paigaldamine riigiteel; täiendava keskpöristi kilometraaži riigiteel; üle kümne aasta vanuste liikluses osalevate sõidukite osakaal ning M1-kategooria (sõiduauto), M3-kategooria (buss), N2-kategooria (veoauto 3,5–12 tonni) ja N3-kategooria mootorsõiduki (veoauto üle 12 tonni) tehnoulevaatuse esimesel korral läbinute protsent.

2019. AASTA TEGEVUSTE TÄITMINE

Elluviimiskava nägi 2019. aastaks liiklusohutuse parandamiseks ette 97 tegevust. Tegevustest 54 täideti kavandatud mahus, 20 rakendati osaliselt või planeeritust väiksemas mahus ning seitse jäi täitmata või lükati edasi. Seitsme tegevuse elluviimine vajas lisarahastust, mida ei olnud kajastatud riigieelarve strateegias. On positiivne, et nendest kolmele (Tallinna, Pärnu ja Narva teeületuskohtade ohutumaks ehitamine) eraldati 2019. aasta Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi valitsemisala kuludest sihtotstarbelist toetust. Samas oli negatiivne, et liiklusohutuse seisukohalt kõige suurema mõjuga omavalitsustes (Tallinn ja Tartu) sisulist sekkumist ei toimunud – Tartu linn taotlusvoorus ei osalenud ja Tallinna linna rahuldatud taotlus liiklusohutusele otsest mõju ei avalda ning ei olnud suunatud kõige kriitilisemate kohtade kõrvaldamiseks.

Kõige enam viidi ellu vastutustundliku ja ohte tajuva liikleja kujundamisele suunatud tegevusi, mis keskendusid kahele aspektile, millest üks on seotud liikleja mõttemaailma ja arusaamadega ning teine liikluskeskkonnaga. Ohutu liikluskeskkonna meetmed keskendusid liikluskeskkonna kujundamisele ja haldamisele selliselt, et liikluskeskkond oleks lihtsasti mõistetav, liiklejad tajusid sellest tulenevaid ohtusid ning väheneks eksimuste võimalus ja eksimuste korral ei oleks tagajärjed rängad. Ohutu sõiduki valdkonna meetmed suunati ohutuse ja transpordi toimivuse parandamisele.

SÜSTEEMSELT EDASI

Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava aastateks 2016–2019 on tänaseks ajalugu. Kuigi liikluses hukkunute vähendamise prognoositud eesmärk jäi napilt saavutamata, on liiklusohutuse valdkonnas toimunud omajagu esiletõstmist vääri-
vat. Kõigil on võimalus möödunud perioodile tagasi vaadata, tehtut tunnustada ja edasiseks arenguks mõjusaid tegevusi kavandada. On oluline, et „kodupimedus“ meist võitu ei saaks ning suudaksime tajuda ja näha saavutatut, mille tõttu väliseksperdid meile üha enam alt üles vaatavad ja meid teistele eeskujuks seavad.





RASKETE LIIKLUS- ÕNNETUSTE UURIMISKOMISJON

Eelmisel aastal pidi liiklusõnnetuste põhjuste väljaselgitamise ekspertkomisjon (edaspidi komisjon) tegelema 63 liiklusõnnetuse asjaolude väljaselgitamisega.

Nendest õnnetustest oli surmaga lõppenud õnnetusi 51 ja neis hukkus kokku 52 liiklejat. Neist ühes õnnetuses hukkus korraga kaks inimest. Lisaks hukkunutele sai nendes õnnetustes ka väga palju inimesi vigastada – 33. Kolme õnnetuse uurimisel selgus, et surm ei olnud seotud liiklusõnnetuse käigus saadud vigastustega, vaid terviseprobleemidega ehk inimene suri terviserikke tagajärjel. Lisaks hukkunutega õnnetustele tuli komisjonil uurida seitset õnnetust, milles sai viga viis või rohkem inimest; kokku sai nendes õnnetustes vigastada 77 liiklejat.

Liiklusõnnetused jagatakse laias laastus kolmeks: kokkupõrked, ühesõidukiõnnetused ning õnnetused jalakäijatega. Esimesel juhul on tegu sõidukite, olgu siis autode või kahe rattaliste sõidukite, sh jalgrataste, kokkupõrkega. Ühesõidukiõnnetused on õnnetused, milles osaleb üks sõiduk ning üks tüüpilisemaid õnnetusi on teelt väljasõit või ümberpaiskumine teel. Jalakäijaõnnetuse puhul on tegu jalakäijale otsasõitmisega. Neljanda ja väiksema grupi moodustavad muud liiklusõnnetused, mis ei kvalifitseeru. Muude alla loetakse otsasõidud loomadele ja sõitja kukkumine ühissõidukis, mida esineb kahjuks viimastel aastatel üha sagedamini.

Hukkunutega liiklusõnnetustest oli eelmisel aastal enim kokkupõrkeid, neid oli kokku 20 ja need moodustasid ligi neljandiku kõikidest surmaga lõppenud õnnetustest. Ka eelpool mainitud kahe hukkunuga õnnetus oli kokkupõrge. Kokkupõrgetes hukkus 21 liiklejat. Maanteel juhtus 16 ja asulas kaks mootorsõidukite kokkupõrget. Joobes juhi osalusel toimus kolm kokkupõrget. Suurem osa kokkupõrgetest on eelmisel aastal ja ka varasematel aastatel juhtunud asulavälistel teedel ning need põhjustas ühe sõiduki kaldumine või sõit-

mine vastassuunavööndisse. Selliseid kokkupõrkeid juhtus kokku kümme. Viie kokkupõrke puhul oli põhiliseks riskifaktoriks talvised teeolud (lõrtsi- või lumekiht, libedus), neist ühe õnnetuse puhul lisaks joove. Ülejäänud viie kokkupõrke põhjustajad olid järgmised:

- märg tee ja oludele mittevastav kiirus,
- kitsal teel osaliselt vastassuunavööndis sõitmine,
- tõenäoliselt magama jäämine,
- tähelepanu hajumine.

Ühe kokkupõrke põhjuseks oli tõenäoliselt suitsiid.

Ristmikel juhtus viis kokkupõrget, kusjuures nelja õnnetuse puhul oli tegu kõrvalteelt peateele sõitmisega, sh üks õnnetuse põhjustanud juht oli joobes ja teine väsinud. Üks ristmikul juhtunud õnnetus oli seotud vasakpöördega.

Üks maanteel juhtunud kokkupõrge oli seotud ettevaatamatu möödasõiduga. Kaks inimelu nõudnud kokkupõrget juhtus asulas. Ühel juhul sõitis veoauto ristmikul külje pealt otsa liinibussile ning teises õnnetuses põrkasid kokku vasakpöört teinud sõiduauto ja otse liikunud mootorrattur.

Kolmandik hukkunuga liiklusõnnetustest olid eelmisel aastal ühesõidukiõnnetused, neid oli kokku 16. Enamus ühesõidukiõnnetustest juhtus asulavälisel teel, kus kiirused on suuremad. Mis eriti kurvastav, kaheteistkümnest maanteel toimunud ühesõidukiõnnetusest oli sõiduki juht seitsmel juhul joobes. Lisaks ei kasutatud

nelja õnnetuse puhul turvavarustust. Kahe joobes juhi osalusel juhtunud ühesõidukiõnnetuse ajal tegeles sõiduki juht suure tõenäosusega kõrvaliste tegevustega ning ühe õnnetuse puhul oli arvatavasti tegu suitsiidiga.

Viies maanteel juhtunud ühesõidukiõnnetuses olid ühe õnnetuse põhilised riskifaktorid talvised teeolud (lõrts, lobjakas, kohati libe) ja valesti valitud kiirus ning ühe õnnetuse puhul tegeles juht tõenäoliselt juhtimise ajal kõrvaliste tegevustega. Ühel juhul võis õnnetust soodustada tee seisund (ebatasasused, pikiroopad jm), kuid ülejäänud kahe teelt väljasõidu põhjus on teadmata.

Linnas või asulas juhtus neli ühesõidukiõnnetust ning neljast kolm juhti olid joobes, neist omakorda kahel oli raske joove – üks mees sõitis autoga, teine traktoriga kinistu territooriumil asuvasse tiiki ja mõlemad uppusid. Tegelikult tekib küsimus, kas selline õnnetus ikka on klassikalises mõttes liiklusõnnetus. *Meie liiklusseadus ütleb, et liiklusõnnetus on juhtum, kus vähemalt ühe sõiduki teel liikumise või teelt väljasõidu tagajärjel saab inimene vigastada, surma või tekib varaline kahju.*¹ Antud õnnetuste puhul on küsitav, kas neid õnnetusi saab ikka teelt väljasõiduks lugeda. Kolmas purjutaja sõitis mootorrattaga asulas teelt välja.

Kaherattalised sõidukid osalesid seitsmes liiklusõnnetuses. Lisaks eespool mainitud teelt väljasõitnud purjus mootorratturile juhtus kaks õnnetust mootorrattaga, kus üks rattur sõitis maanteel teelt välja ning

teine hukkus asulas juhtunud kokkupõrkes. Ka mopeediga juhtus üks õnnetus, kus kitsal asulavälisel teel pörkas mopeed kokku vastu liikunud sõiduautoga.

Kõik kolm eelmisel aastal hukkunud jalgratturit sattusid õnnetusse asulas. Üks jalgrattur sõitis ette reisirongile, üks kukkus mäest alla sõites ning ühel juhul tagurdas kaubik otsa jalgrattal sõitnud lapsele. Ükski kolmest hukkunud jalgratturist kiivrit ei kandnud.

JALAKÄIJAD

Jalakäijaid hukkus eelmisel aastal 13, see on 26% hukkunutest. Neist seitse sattusid õnnetusse linnas ja kuus maanteel. Linnatingimustes juhtunud õnnetuste põhiline riskifaktor oli vanus, seitsmest hukkunud jalakäijast olid kuus vanemad kui 65 aastat, sh nelja vanus oli üle 80 aasta ning valdavalt sattusid õnnetusse teed ületades naiserahvad. Viis jalakäijat hukkus ülekäigurajal, neist kolm reguleerimata ülekäigurajal. Viimased kolm õnnetust juhtus pimedal ajal ning kolmest hukkunust kaks ei kasutanud helkurit. Kaks jalakäijat hukkusid, kui ületasid ülekäigurajal teed punase tulega. Üks jalakäija hukkus tihedalt asustatud piirkonnas ristmikvahelisel alal teed ületades ning üks jalakäija hukkus asula piiril, joostes teed ületades. Antud juhul oli tegu ainukese asulas liiklusõnnetusse sattunud joobes jalakäijaga.

Maanteedel oli põhiline riskifaktor joobe-seisund ja pime aeg, õnnetustesse sattusid peamiselt mehed. Neis õnnetustes hukkus kuus jalakäijat. Neli õnnetust juhtus pimedal ajal, neist kolm hukkunud jalakäijat olid raskesti joobes, kellest omakorda kaks lamasid teel ja üks liikus keset sõidurada – keegi neist helkurit ei kandnud. Neljandale pimedal ajal hukkunud jalakäijale, kes kandis helkurit ja liikus sõidutee vasaku ääre lähedal, sõitis otsa joobes juht. Kaks maanteel hukkunud jalakäijat sattusid õnnetusse valgese teed ületades – ühel juhul astus jalgratast käekõrval lükanud raskesti joobes jalakäija ette veoautole, teisel juhul sai seisva sõiduki varjust teele jooksnud laps löögi mõõduvalt sõiduautolt.

Kaks inimest hukkus muus liiklusõnnetuses. Ühes õnnetuses suri bussis kukkunud sõitja, vanem mees, kes ei olnud jõudnud veel pärast bussi sisenemist istuda. Teises õnnetuses jooksis teele põder – loom sai autolt löögi ning lendas otse vastassuunast lähenenud auto esiklaasi ning paiskus tagaluugist välja. Õnnetuses hukkus juhi kõrval istunud sõitja.



LIIKLEJATE HOIAKUTE JA KÄITUMISE UURINGUD

Ülevaade käsitleb liiklejate hoia-
kuid ja käitumist 2019. aastal
ning muutusi võrdluses varasema
perioodiga. Tulemused on saadud
küsitlus- ja vaatlusuuringute põh-
jal.

Peeaeegu kõik vastajad peavad suurimaks
ohuks auto juhtimist alkoholi mõju all. Juh-
timise ajal tekstisõnumite saatmist ja sot-
siaalmeeidia kasutamist peetakse pea sama
suureks ohuks kui punase tule alt läbisõitu
(98% vastanutest mõlemal juhul). Hinnang
on viimase viie aasta jooksul püsinud kõrge,
rühma sees on aasta-aastalt kasvanud vas-
tavat käitumist väga ohtlikuks hinnanute
osakaal. Liiklejad peavad ohtlikuks punase
tulega sõidutee ületamist (95%), turvavöö
kinnitamata jätmist (93%), juhtimisõigu-
seta juhtimist (92%), sõiduki juhtimist
väsimus seisundis (94%), liiga väikest piki-
vahet eessõitjaga (92%) ja möödasõitu üle
pidevjoone (85%). Nende liiklusreegleid
eiravate käitumistavade ja tegevuste osas
ei ole viimasel kolmel aastal arvestatavaid
muutusi toimunud. Liiklejate hinnang on
püsinud väikeste kõikumistega ühesugune
ka vastavat käitumist kas pigem ohtlikuks
või väga ohtlikuks pidanute seas. Liiklus-
reegleid eiravast käitumisest vähim oht-
likuks on viimastel aastatel hinnatud suu-
rima lubatud sõidukiiruse ületamist ning
sõidukit juhtides telefoni kasutamist. Kui
hinnang käed-vabad süsteemita telefoni
kasutamise ohtlikkusele on suurenenas
(viimase kolme aastaga on 7% võrra kasva-
nud sellist tegevust väga ohtlikuks pidajate

osakaal, ulatudes 44%-ni), siis hinnang piir-
kiiruse ületamise ohtlikkusele on püsinud
muutumatuna. Piirkiiruse ületamist üle
10 km/h hindab ohtlikuks 78% liiklejatest,
neist vaid 29% väga ohtlikuks. Kiiruse üle-
tamist kuni 10 km/h hindab väga tõsiseks
ohuks kõigest 11% vastanutest ja pooled
(50% vastanutest) ei pea seda üldse oht-
likuks.

MOOTORSÕIDUKI- JUHTIDE JA SÕITJATE HOIAKUD NING KÄITUMINE

MOOTORSÕIDUKI- JUHTIDE POOLT FOORI- TULETE NÕUETE JÄRGIMINE

Fooritulede nõuete järgimist mootorsõi-
dukijuhtide poolt vaadeldi Tallinna, Tartu,
Pärnu, Narva, Jõhvi tänavate ja Tallinna
lähiümbruse riigimaantee reuleeritud
ristmikel. Juhid, kellel oli valida, kas läbida
ristmik punase tule ajal või jääda seisma,
järgisid vaatluse andmetel fooritule nõu-
deid keskmiselt 86% juhtudel (jäädes selle
näitajaga kahe varasema aasta tasemele).
Juhid, kellel oli valida, kas läbida ristmik
kollase tule ajal või jääda seisma, järgisid
fooritule nõudeid keskmiselt 51% juhtudel
(2018. aastal 45%). Kui keskmiste näitajate

osas on maanteel ja linnades punase foo-
ritule nõuetest kinni pidanute arv jäänud
2018. aastaga võrreldes samale tasemele,
siis Tallinnas on näitaja paar aastat järjest
halvenenud.

TÄHELEPANU HÄIRIVAD TEGEVUSED AUTOT JUHTIDES

Sõiduki juhtimise ajal tähelepanu häiriva-
test tegevustest kõige ohtlikumaks pee-
takse telefoniga sõnumite ja postituste
saatmist ning nende lugemist.

Autot juhtides kasutab telefoni 68% sõi-
dukijuhtidest, sageli kasutab telefoni 14%
ja mõnikord 54% kõigist autojuhtidest.
Vabakäeseadet kasutab alati või sageli
51% (2018. aastal 43%) ning käeshoitavat
telefoni 15% (22%) sõiduki juhtimise ajal
telefoni kasutajatest. Kuigi telefoni kasuta-
mise üldised näitajad on viimase viie aasta
jooksul püsinud pea samaväärsena, siis
positiivse muutusena võib välja tuua käes
hoitava telefoni kasutamise vähenemist.

LUBATUD SÕIDUKIIRU- SEST KINNIPIDAMINE

Põhiteedel järgib kehtivat kiirusepiiran-
gut 27% autojuhtidest (2018. aastal 30%)
ning väiksematel maanteedel 36% (40%).
Üle 5 km/h ületab suurimat lubatud sõi-
dukiirust põhiteedel 28% juhtidest, neist
2% üle 10 km/h. Väiksematel maanteedel



sõidab lubatust üle 5 km/h kiiremini 21% juhtidest.

Linnades ja asulates sõidab suurima lubatud sõidukiiruse piires 54% (56%) juhtidest. Aktsepteeritavaks peab 10 km/h ulatuses piirikiiruse ületamist 54% (2018. aastal 50%) juhtidest. Üldistatult saab 2019. aasta uuringu tulemustest järeldada, et varasema aastaga võrreldes sõidukiiruste kiiruskäitumine paranenud ei ole. Kiiruse ületamise sagedasema põhjusena mainiti enim möödasõitu (84%) ning teiste liiklejate kiirusest tingitud kiirusevalikut.

SÕIDUKI JUHTIMINE ALKOHOLI MÕJU ALL JA JOOBES JUHI AUTOS KAA- SASÕITMINE

2019. aasta küsitlusuuringu järgi on aasta jooksul enda sõnul mootorsõidukit juhtinud alkoholi või narkootilise aine mõju all ligikaudu 3,4% sõidukijuhtidest. Neljandik neist oli juhtinud sõidukit alkoholi mõju all rohkem kui ühel korral. Võrreldes paari varasema aasta küsitlusuuringu tulemustega on alkoholi mõju all sõidukit juhtinute osakaalu vähenemine peatunud ja pöördunud kergele kasvule. Alkoholi- või narkojoobes juhust oleks valmis politseile igal juhul teada andma 58% vastanuist (2018. aastal 62%). 23% vastanuist on küll põhimõtteliselt valmis sellest teavitama, kuid nad jätaaksid selle tegemata juhul, kui tegu oleks enda tuttavaga. Enda sõnul on realselt joobes juhti takistanud või püüdnud takistada sõidukit juhtimast 43% vastanuist, neist 33% oma lähedasi või tuttavaid ning 10% ka võõraid.

JALAKÄIJALE TEE AND- MINE REGULEERIMATA ÜLEKÄIGURAJAL

Jalakäijale tee andmist jälgiti Tallinna, Tartu, Narva ja Pärnu reguleerimata ülekäiguradadel. Jalakäijatele teed andvate sõidukijuhtide osakaal oli 2019. aastal 67%. Võrreldes varasema aastaga, mil vastav näitaja oli 60%, on olukord mõnevõrra paranenud. Küsitlusuuringu järgi annab 45% jalakäijate sõnul jalakäijale teed esimene ning 28% hinnangul teine ülekäigurajale lähenev auto. Väikeste kõikumistega on jalakäijate hinnang viimastel aastatel püsinnud samal tasemel. Küsitluses osalenud sõidukijuhtide sõnul on neist 76% (2018. a 75% ja 2017. a 69%) alati valmis ülekäiguraja ees peatuma, kui kasvõi üks

jalakäija ootab sõidutee ületamise võimalust.

TURVAVÖÖ JA LAPSE TURVAVARUSTUSE KASU- TAMINE

2019. aastal läbiviidud vaatlusuuringu järgi kasutas turvavööd 99% sõidukijuhtidest, 97% täiskasvanud sõitjatest sõiduauto esiistmel, 89% täiskasvanud sõitjatest sõiduauto tagaistmel ning lapsed olid turvavarustuse abil kinnitatud 97%-l vaatlusjuhtudest. Sarnaseid tulemusi väljendas ka elanike seas läbi viidud küsitlusuuring turvavöö kasutamise kohta. Bussis kinnitab istekohal turvavöö, kus see on olemas, reeglina 43% küsitluses osalenud sõitjatest, jäädes selle tulemusega varasema aasta tasemele. Sellest, et turvavöö tuleb sellisel istekohal kinnitada, on teadlik 83% vastanuist. Kui turvavöö kasutamine on aastaid püsinnud kõrgel tasemel sõiduauto esiistmel, siis 4% võrra on aastaga paranenud turvavöö kasutamine ka tagaistmel sõitjate seas. Selles osas näitab aasta-aastalt paranemist ka pikaajalisem trend.

JALAKÄIJATE JA JALG- RATTURITE HOIAKUD JA KÄITUMINE

HELKURI JA MUU JALA- KÄIJA NÄHTAVUST SUU- RENDAVA VARUSTUSE KASUTAMINE

Reeglina kannab helkurit või muud enda nähtavaks tegemise vahendit (taskulamp, ohutusvest vm) pimedal ajal 64% (2018. aastal 68%) täiskasvanutest, lisaks kannab 18% seda küllalt sageli. Kunagi ei kannab helkurit 8% täiskasvanuist. Lapsed kannavad alati helkurit 85% lapsevanemate väitel. Täiskasvanute seas kasvas nähtavust tagava varustuse kasutajate osakaal kuni 2013. aastani. Viimase viie aasta statistikas suuri muutusi ei ole olnud, püsid 64–68% piires.

Helkuri kvaliteedile pöörab seda soetades tähelepanu 30% vastanutest. CE-märgistust kontrollivate elanike osakaal on võrreldes varasemate aastatega tõusnud (2018. aastal oli vastav näitaja 20%).

JALAKÄIJATE POOLT FOO- RITULEDE NÕUETE JÄRGI- MINE

Fooritulede nõuete järgimist jalakäijate poolt vaadeldi Tallinna, Tartu, Pärnu, Narva ja Jõhvi reguleeritud ülekäiguradadel ja ristmikel. Punase fooritule nõudeid järgis 2019. aastal keskmiselt 91% jalakäijatest. 2018. aasta vaatlusuuringuga võrreldes on olukord veidi paranenud Tallinnas, teistes linnades jäänud samaks. Samas on teiste linnade tulemus siiski keskmiselt 7 protsendipunkti kõrgem kui Tallinnas. Kõige harvemini ületasid keelava fooritule ajal sõiduteed lapsed ja eakad liiklejad (eirajate osakaal vahemikus 5–7%) ning kõige rohkem mehed (eirajate osakaal keskmiselt 12%).

OHUTUSVARUSTUSE KASUTAMINE JALGRAT- TAGA SÕITES

Kiivrit kannab jalgrattaga sõites enamasti või sageli 77% (2018. aastal 80%) lastest ning 26% (29%) täiskasvanutest. Vaatamata liiklusseaduse nõudele ei kannab kiivrit kunagi 9% jalgrattaga sõitvatest lastest. Kiivri mitte kandmise põhjusena lastel nimetasid nende vanemad kõige enam asjaolu, et neile ei meeldi kiivrit kanda ja nad sõidavad vanemate hinnangul peamiselt ohututes kohtades.

Ohutusvesti või muud jalgratturi märkamist soodustavat riietust kannab rattaga sõites enamasti või sageli 33% (2018. aastal 46%) lastest ning 20% (26%) täiskasvanutest. Mõlemad näitajad on 2018. aastaga võrreldes oluliselt langenud. Pimedal ajal põleb rattal ees valge tuli 78%-l ja taga punane tuli 80%-l pimedal ajal sõitvatest jalgratturitest. Olulist muutust siin varasema aasta tulemustega võrreldes ei ole.

2019. aasta liiklusohutuse uuringute aruanded:

- Liikluskäitumise monitooring
- Küsitlusuuring „Sõiduki turvavarustuse kasutamine“
- Küsitlusuuring „Jalgrattaga liiklemine“
- Küsitlusuuring „Laste liiklusohutus“
- Küsitlusuuring „Sõiduki juhtimine joobes, väsinult ja sõidukiiruse valik“
- Küsitlusuuring „Tähelepanematus liikluses“
- Küsitlusuuring „Liiklemine pimedal ajal, liiklusharidus, sõidutee ületamine“

ITS PROJEKTID 2019

2019. aastal lõppes edukalt nelja-aastane Eesti-Läti liikluskorraldusprojekt SMART E67.

Tallinna–Pärnu–Ikla maanteele paigaldati üle neljakümne muutuvteabega liiklusmärgi, mis muutis Tallinna–Ääsmäe lõigu ilmastikust sõltuvaks muutuva kiirusepiiranguga teelõiguks. Pärnu ümbersõidu üheksa ristmikuga foorisüsteemi täiustati targa „roheline laine“ga, mis vähendab sõiduaega. Projekti lõpus juurutati Maanteeametis keskne liiklusjuhtimise tarkvara OMNIA, millega on ühendatud kõik muutuvteabega liiklusmärgid, teelilmajaamade, teekaamerate ja liiklusohtude andmed, ning käivitati automaatne liiklusjuhtimine. OMNIA võimaldab ühendada tulevikus rajatavad ITS-lahendused üheks tervikuks.

Tuginedes SMART E67 edule ja heale Balti koostööle, esitas Maanteeamet 2019. aasta sügisel taotluse järgneva Eesti-Läti ITS ühisprojektiks Interregi Kesk-Läänemere Programmi transpordimeetme rahastusvooru Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa ja Riia–Pihkva maantee ITS-lahenduste arendamiseks, sh Tallinna–Kose lõigule dünaamilise liiklusjuhtimise süsteemi rajamiseks. Rahastusotsuse teeb programm 2020. aasta alguses.

Läänemere regiooni projekti Real Time Ferries raames paigaldas Maanteeamet 2019. aastal kaks muutuvteabega liiklusinfo tablood. Üks tabloo paigaldati Ääsmäe–Haapsalu–Rohuküla maanteele peale Risti asulat ja teine Risti–Virtsu maantee algusesse, kus hakatakse 2020. aasta jooksul kuvama lisaks teeinfole ka operatiivset praamide väljumisinfot.

Jätkus ka lokaalsete ITS-lahenduste elluviimine: keerukate ilmaoludega teelõigule, Tallinna–Narva maanteele Sämi ja Varja asulasse paigaldati kaks muutuvteabega infotablood, mis võimaldavad edastada liiklusinfot ja hoiatusi ning teavitada vajaduse korral ümbersõidust.

2019. aasta suvel käivitas Maanteeamet seni mahult suurima ITS-projekti E265 ITS – dünaamilise liiklusjuhtimise ja veoautode targa parkla rajamise projekti Tallinna ringteel. Projekti eesmärk on Tallinna ringtee

kilomeetritele 0–30 paigaldada erinevaid targa tehnoloogia lahendusi liikluse juhtimiseks, seireks, liiklejate teavitamiseks ning rajada nutikas ja turvaline 100 veoki parkimisala. Katsetatakse ka C-ITS (Cooperative Intelligent Transport Systems) lahendusi V2I/I2V (vehicle to infrastructure/infrastructure to vehicle)-teenustena. Projekti eelarve on 5 mln eurot ja see kestab kuni 2023. aasta lõpuni. Projekti kaasrahastab Euroopa Ühendamise Rahastu (CEF).

Kokkuvõtvalt saab 2019. aasta kohta välja tuua ITS-lahenduste rakendamise süsteemset kasvu ja muutuva piirkiirusega teelõigu lahenduse head vastuvõttu liiklejatel. Maanteeamet jätkab ITS-lahenduste elluviimist, mis aitab muuta liiklemist sujuvamaks ja ohutumaks.

LIKUVUS-KAVA

2019. aastal valmis Maanteeameti, Tallinna linna, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi ning Harjumaa Omavalitsuste Liidu koostöös Tallinna piirkonna säästva linnaliikuvuse strateegia 2035.

Säästva linnaliikuvuse strateegia visioon on: Tallinna piirkond on inimestele atraktiivne, elava majandusega, elurikas ja roheline linn.

Tallinna lähipiirkond on kaetud väga hea ühistranspordi ja uudsete liikuvusteenustega, mugavate jalgratta- ja kõnniteede võrgustikuga, mis on ligipääsetavad ja aasta läbi kasutatavad nii 8- kui ka 80-aastastele.

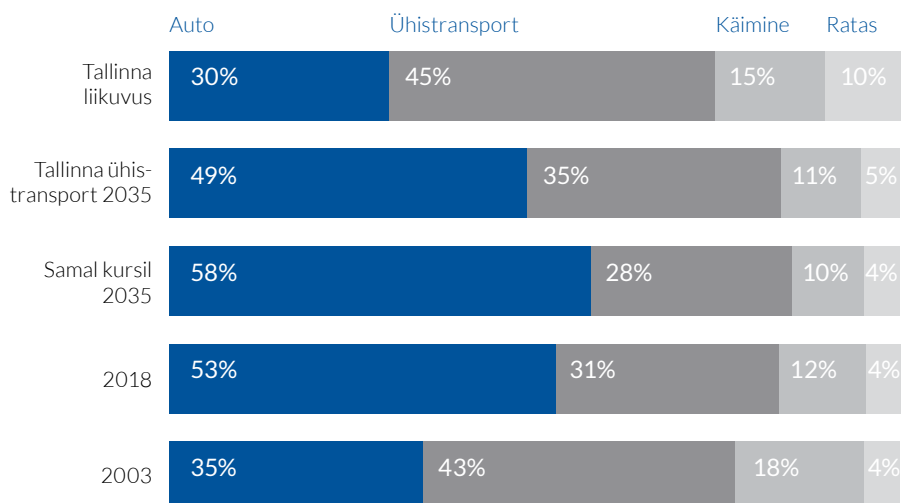
Eesmärk on, et aastaks 2025 tehakse vähemalt 50% liikumistest Tallinna ja Harjumaa piirkonnas ühistranspordiga, jalgsi või jalgrattaga ning aastaks 2035 oleks see näitaja vähemalt 70%. Tallinnas ja Harjumaal on praegu autokasutuse osakaal juba üle 53% ning ühistranspordi ja kergliikluse kasutamise suurendamise võimalus on just pealinna ja selle lähivaldade vahelises pendelrändes.

Strateegia järgi tuleb taristu kavandamisel lähtuda ühisest eesmärgist vähendada transpordi üha suurenevat negatiivset mõju keskkonnale. Selleks luuakse hädalt alternatiivse autostumisele, planeerides asustust ning liikuvust tervikuna. Samuti tuleb lihtsustada omavalitsuste piiride ülest liikuvust ja võimalusi ühendada eri liikumisviise.

Strateegia olulisemad tegevussuunad on paljuski Helsingi eeskujul järgmised:

- kogu Tallinna ja Harjumaa ühistranspordi liinivõrgu ühtne korraldamine;
- ühtse tsoonipõhise piletisüsteemi kehtestamine kõikide ühistranspordiliikide lõikes;
- piirkonnas jalgrattateede võrgustiku välja arendamine, mis teenindab Tallinna-siseseid peamisi ühendusi kesklinna ning linnaosade vahel, ühendub Harjumaa jalgrattateede võrgustikuga ning ühendab Harjumaa peamised tömbekeskusi ühistranspordi sõlmpunktidega.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri Taavi Aasa ning Tallinna linnaapea Mihhail Kõlvarti allkirjastatud koostöömemorandumil alusel jätkatakse Tallinna regiooni liikuvuskava tegevuskava koostamist 2020. aastal selleks kokku kutsutud Tallinna piirkonna liikuvusnõukogus.



HOOLE

2019. aasta lõpus valmistasime ette uued korrashoiulepingute hanked, kus oli sees oluline muudatus hindamiskriteeriumides.

Esimest korda mõjutab korrashoiuhanke pakkumise hindamisel maksumus tulemust 80% ning ülejäänud 20% ulatuses hindame tehnikaparki ja võtmetöötajate kogemust. Samuti oleme seadnud hindamiskriteeriumid baashooldeautodele. Ettevõtte, kes tulevad välja uuemate ja värskemate autodega, saavad pakkumise eest lisapunkte. Selline otsus sündis koostöös korrashoiuettevõtete, kes ootasid, et lisaks hinnale võtaks Maanteeamet arvesse ka muid tegureid. Meie eesmärk on tõsta korrashoiu kvaliteeti ning vähendada alapakumiste võimalust, kus võiks ohtu satuda teehoolde võimekus.

Konkurents turul on tihe ja hinnad liiguvad aastatega järjest allapoole. Samal ajal on teehooldusnõuded aastatega rangemaks muutunud. Maanteeamet püüab saavutada tasakaalu, et pakkumised tehtaks realistlikud ja ettevõtete toimetulekut ei seataks ohtu. Lisaks ootame uusi ja uuenduslikke lahendusi, mida ei saa tekkida, kui tegutsetakse väga marginaali lähedal.

Muudatusena tõime sisse ka selle, et töövõtjad hakkavad libedustõrje tegemist ja toimimist ise tõestama ning selle kaudu tõestab ettevõtte oma töö tegemist ja kvaliteeti. Sellele vaatamata jääb Maanteeametile järelevalve roll, mida me kindlasti ka teeme.

Liikleja seisukohast on oluline, et ennetavat libedustõrjet tehtaks võimalikult tõhusalt. Talvel on teed libedad, kuid vähendamaks libedat perioodi, tuleb ennetavalt tegutseda.

Teeolude kohta saame teavet teeilmajaamadest ja -kaamerateist, ent soovime ülevaadet veelgi täpsemaks ja paremaks muuta. Selleks soetas Maanteeamet juurde neli optilist andurit, mis suudavad mõõta tee temperatuuri ning tuvastada tee tekkinud vee-, jää- või lumekihi. Andurid paigaldasime liinibussidele, sest varasem kogemus näitas, et hea on kasutada kaugliinibusse, mis sõidavad regulaarselt ühesugusel marsruudil. Nüüd ongi optilised seadmed paigaldatud Lux Expressi Tallinna–Tartu, Tallinna–Narva ja Tallinna–Pärnu liinidel sõitvatele bussidele. Lisaks edastab andmeid üks lisabuss, mis sõidab suuremate linnade vahel üle Eesti. Seadmete edastatud operatiivsed

andmed aitavad teehooldajatel kiiremaid ja paremaid otsuseid teha.

Igal aastal viime läbi ka sõidukijuhtide rahulolu uuringu, et saada teada nende hinnangut teehooldusele. Hea meel oli tõdeda, et 2019. aastal paranes üle pika aja liiklejate hinnang nii suvisele kui ka talihooldele. Kindlasti on oma roll sellel, et oleme suurendanud oluliselt kõrgema seisunditasega riigiteede hulka ning vähemaks on jäänud kõige madalama seisunditasemega teid. Kokkuvõttes tähendab see kiiremat libeduse- ja lumetõrjet.

Teehooldele oli 2019. aastal kindlasti üheks suuremaks katsumuseks toimetulek muutlike ilmaoludega, mis avaldavad üha suuremat mõju meie taristule. Pehmed talved ja pidev sadu on muutnud kruusateede olukorra keeruliseks. Kruusateed on vett täis ja kaotanud oma kandevõime, seetõttu on nendel liiklemine raskendatud. Keeruline on ka olukord teekatetega. Talvel toimunud külma ja sula pidev vaheldumine ning sellest tingitud tihedam kloriidide kasutamine jättis jälje paljudele teedele.

Jätakuvalt tutvustame ja selgitame teehoolde olemust ja liikleja jaoks olulisi aspekte. 2019. aasta alguses rääkisime neist Delfis ja aasta lõpus Postimehes. Meie soov on, et liiklejate ootused teehooldele oleksid realistlikud ning nad arvestaksid tegeliku olukorraga.

EHITUS

2019 oli taas kord edukas teedevõrgu säilitamise ja arendamise aasta. Võime heameelega nentida, et finantsilised eesmärgid ja investeringud said täidetud. Ehitus- ja remonditööd tehti 188 miljoni euro eest üle 1901 kilomeetril riigiteedel. Hea meel on tõdeda, et lisaks Kose–Võõbu teelõigule alustati töid kauaoodatud Rõmeda–Haljala liiklusohhtlikul lõigul Tallinna–Narva maanteel, mis ehitatakse ümber 2+2 ristlõikega maanteeks.

2019. aastal mõjutasid teehitusettevõtjaid suvel tekkinud bituumeni impordi tõrked ja samuti tihe konkurents turul, aga nende asjaoludega tuleb praegusel teedehitusturul arvestada.

Nii nagu hooldeturul, käivad ka ehitusturul arutelud selle üle, kas hangetel peaks edu tooma ainult madalam hind. Turul on praegu tugev konkurents, mis viib hindu üha allapoole. Ettevõtete hinnangul olemasolev jõudnud juba selleni, et töid võidetaksegi nullhinnaga või mõnikord isegi alla selle.



RAIDO RANDMAA,
teehoiudirektor

TEEHOIU- TEENISTUS

2019 oli teehoiuteenistuses väga suur muutuste aasta, kuna alates maikuust koondusid seni eraldi tegutsenud hoolde ja ehituse valdkond taas ühe mütsi alla.

See oli vajalik samm, mis tugevdas valdkonda. Ühinemise protsess on läinud üsnagi sujuvalt ja koostöö toimib hästi. Kindlasti on sellele kaasa aidanud ühtsete eesmärkide seadmine regioonides.

Suurim muudatus toimus liikluskorralduses, kus keske juhtimise all olnud töötajad liikusid tagasi regionaalse juhtimise alla. Samas usun, et see on üks lisasamm, mis parendab ühist nägemust piirkonnas tegutsemisel.

Eesmärk on hakata 2019. aastal loodud uue strateegilise planeerimise teenistusega rohkem ühte sammu astuma, sest planeerimise ja projekteerimise täpsus ning õigeaegsus on väga oluline teehoiukavast tulenevate eesmärkide elluviimiseks.

See loob omakorda olukorra, kus hakatakse otsima kokkuhoiuks. See olukord meid ei rõõmusta, kuna see ei ole pikaajaliselt jätkusuutlik ning mõjutab ka innovaatiliste lahenduste leidmist ja kasutuselevõttu.

Eelmise aasta oluline innovatsiooniprojekt oli mössi katsetamine lisaku-Tudulinna vahelisel 15,7-kilomeetrisel teelõigul. Oleme seda ka varem proovinud, ent mitte sellise põhjalikkusega. Uus katsetus tulenes sellest, et mössi kasutamine on asfalteerimisest ja pindamisest palju keskkonnanahoidlikum. Seda suunda soovib Maanteeamet selgelt edasi arendada. Seega selgub 2020. aasta kevadel, kas materjal peab meie ilmastikuoludele vastu ning milline on teelõigu seis peale muutlike ilmaoludega talveperioodi.

Luige-Saku lõigu ehitus Tallinna ringteel on esimene Maanteeameti koostööprojekt OÜ Rail Baltic Estoniaga. Kolmest teelõigule tulevast paarisviaduktist üks, Saustinõmme viadukt, hakkab ületama planeeritud Rail Balticu trassi. Sügisel sai Saustinõmme viadukt ka pidulikult nurgakivi. Novembris allkirjastasime koostöölepe maanteeviaduktide ehitamiseks 2021. ja 2022. aastal, mis peaks ehitussektorisse juurde tooma umbes 60 miljonit eurot.

Kaks suurema liiklejate ja meedia tähelepanu objekti olid Tallinna linna piiril Pärnu maanteel. Tegemist oli kahe objektiga, millest üks valmis varem ja teine hiljem, ent liiklejad võtsid seda tihti ühe objektina. Selle ehitamisel tuli koostööd teha mitmete lepingupartneritega: Tallinna linna, Saue ja Saku vallavalitsuse, Eesti Raudtee ja kohaliku kogukonnaga. Tegemist oli keerulise objektiga, mida läbib ligi 32 000 autot ööpäevas. Suurim katsumus oligi ajutine liikluskorraldus sellise liiklustiheduse juures.

Aasta lõpus avaldasime kahe oodatud objekti – Vao liiklussõlme ja Võõbu-Mäo neljarajalise lõigu – ehitamiseks riigihankeid. Pikalt oodatud Vao eritasandiline liiklussõlm asub Tallinna-Narva maantee kilomeetritel 9–10,4. Olemasolev Vao ristmik on ammandanud oma läbilaskevõime. Tegemist on ühe Eesti koormatuima ristmikuga, mida läbib ööpäevas ligi 49 000 autot. Võõbu-Mäo-vaheline lõik on viimane Kose-Mäo neljarajalisest maantee-lõigust, mis peaks valmima 2022. aastaks.

2019. aastal võtsime kokku senise omaniku järelevalve kogemuse, kus tegime makseid tunnipõhiselt. Selgus, et ka see süsteem ei toimi, nagu ei toiminud varasemalt kuupõ-

hine tasustamine, kus omanikujärelevalveettevõtted võtsid toimetulekuks liiga palju objekte, mistõttu ei jagunud piisavat järelevalvet igale objektile ning järelevalve roll nõrgenes. Nüüd oleme jälle punktis, kus tuleb leida uus sobilik omanikujärelevalve lahendus. Selle ülevaatamine jääb aga 2020. aastasse.

MAADE OMANDAMINE

Tee-ehitusega kaasnevad sageli maade omandamise ja võõrandamise protseduurid, mis on tihtipeale pikaajalised ja keerulised. Teehoiuteenistuse alla koondunud teemaa osakond tegeleb peamiselt maade omandamisega nii projektide realiseerimiseks kui ka olemasolevate riigiteede all olevate maadega, mille varasema maareformi käigus omavalitsused ekslikult eraomani-kele tagastasid.

Samuti haldab teemaa osakond Maanteeametele kuuluvaid karjääre, mille kohta on otsustatud, et need ei ole tulevikus Maanteeameti omanduses. Seetõttu korraldab osakond kaevandamislubade enampakkumisi, et hiljem koos kaevandamisloa omaniku ja rendilepingu sõlmimisega anda karjääride haldamine üle Maa-ametile. Lisaks oleme enampakkumisel võõrandanud kinnistuid ja korrastame pidevalt karjääre. Kolmas suurem roll on korraldada riigimaade kasutusse andmine nii tehnovõrkude rajamiseks kui ka muudel otstarvetel.

2019. aastal sõlmis teemaa osakond ligi 500 notariaalset lepingut maade omandamiseks. Siin oli suurim proovikivi kinnisasja avalikes huvides omandamise seaduse üldine rakendamine ja korrektne haldusmenetlus. Samuti seaduses toodud teiste omandamise viiside rakendamine (maade vahetus, ümberkruntimine, vahetus piiride muudatusega ehk omandamine maakorraldusega), kuna konkreetsete menetluste praktika puudub.

Teine suur väljakutse oli Maa-ametist tulnud ülesanne, et teemaa osakond vaataks üle ja vajaduse korral joonistaks kaardirakendusse Maanteeameti jaoks vajalikud piiriettepanekud ligi 10 600 reformimata maaüksuse kohta kahe ja poole kuuga. Maa-amet kavatseb kõik reformimata maad reformida ehk teha katastrisse masskande.

2019. aasta võiduks võib pidada mitmeaastase läbirääkimise tulemusena Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumist saa-

dud volitust maade kasutuselevõtuks, mis kiirendab oluliselt Maanteeameti menetlusi, kus on vaja projektide realiseerimiseks maid kasutusse võtta (näiteks torud või muu rajatised, mis ei paikne riigimaal).

Aasta lõpus tundsi meid head meelt, et saime panna ka punkti Võõbu-Mäo km 68–85 lõigul asuvate maade omandamisele. See oli oluline, et saaksime jätkata ehitustöödega Tallinna-Tartu maantee uuel trassil. Tegemist oli raske ülesandega, sest sedalaadi maade omandamist ei tule tihti ette. Kokku tehti 61 äralõiget ja moodustati 169 katastriüksust.

LIIKLUS-KORRALDUS

Liikluskorralduse poolelt saame välja tuua väga eduka projektina muutuvteabega märgid, mis 2019. aastal olid töös täismahus. Meie jaoks on esmatähtis, et nende abil saame operatiivselt tegutseda ja vajaliku info liiklejateni viia.

Ka liiklejad on muutuvteabega märgid väga hästi vastu võtnud ning Tallinna-Pärnu maanteel on märgid ennast igati õigustanud. Tänu märkidele on liiklejad saanud ka talvisel perioodil ilusate ilmadega 110 km/h liigelda. Just positiivse kogemuse tõttu on liiklejate ootused märkide levikule väga suured. Seega jätkame kindlasti nende paigaldamist meie teedele.

RIIGITEEDE KORRASHOID

Uue hooldelepinguga alustas AS TREV-2 Grupp Jõgeva hooldepiirkonnas 1. oktoobrist 2019.

Jagunemine hooldeettevõtjate vahel seisuga 01.01.2020 on järgmine.

- AS TREV-2 Grupp, 4338 km – 26%; Põlva, Valga, Jõgeva ja Ida-Viru maakonnas.
- AS Eesti Keskonnateenused, 1242 km – 7%; Viljandi maakonnas.
- AS Tariston, 1825 km – 11%; Harju maakonna Kose piirkonnas ning Hiiumaa ja Järva maakonnas.
- OÜ Üle, 446 km – 3%; Harju maakonna Kuusalu piirkonnas.
- AS Eesti Teed, 4262 km – 26%; Keila piirkonnas, Lääne-Viru, Võru ja Saare maakonnas.
- OÜ Leonhard Weiss Viater, 1015 km – 6%; Rapla maakonnas.
- OÜ Warren Safety, 775 km – 5%; Lääne maakonnas.
- OÜ Sakala Teed, 2702 km – 16%; Pärnu ja Tartu maakonnas.

Riigiteede korrashoiuks kasutati 2019. aastal 41,7 miljonit eurot. Sellest talihooldeks kulus 17,8 miljonit eurot ja suviseks hooldeks 10,7 miljonit eurot. Korrashoiukulud 17 hooldepiirkonna lepingute alusel olid ühe kilomeetri riigitee kohta 2511 eurot (2018. aastal 2330 eurot, 2017. aastal 2499 eurot, 2016. aastal 2591 eurot).

SÕIDUKIJUHTIDE RAHULOLU UURING

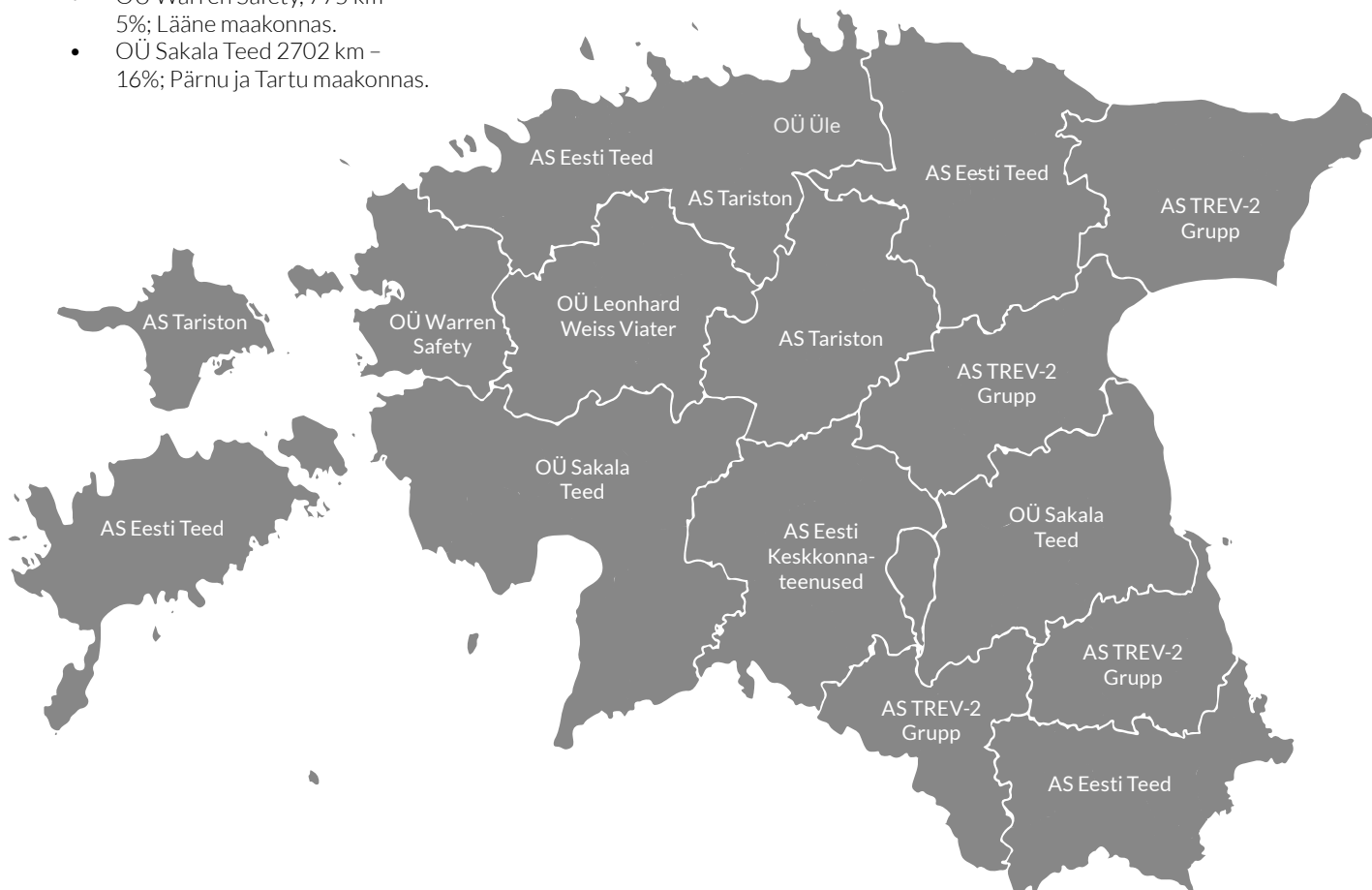
Suvist teehooldust hindas 77% liiklejatest heaks ja väga heaks, mis on 7% võrra enam kui 2018. aastal. Talvist teehooldust hindas 53% liiklejatest heaks ja väga heaks, mis on 4% võrra enam kui 2018. aastal. Need protsendid on viimaste aastate suurimad, mis jäävad alla vaid suve 2015. ja talve 2016. aasta protsentidele.

Eesti riigiteedele kehtivatest talvise hoolde nõuetest peab end teadlikuks 50% sõidukijuhtidest; näitaja on aastaga 4% võrra kasvanud. Talvise hoolde nõuetega on rahul 79% end nendest teadlikuks pidavatest juhtidest, aastaga selles osas muutusi toimunud ei ole.

Suhtumises aastaringsesse piirkiiruse tõstmisse 2+2 teedel kuni kiiruseni 110 km/h ja 2+1 teedel kuni kiiruseni 100 km/h arvas kõige rohkem ehk 47% küsitletutest, et seda tuleb rakendada ainult elektrooniliselt muudetavate liiklusmärkidega aladel. 29% küsitletutest arvas, et praegused nõuded on piisavad, ning 13%, et tohib tõsta tulevikus, kui paraneb liikluskultuur.

Kampaaniat „Tee on libe, vali vastav sõidustiil!“ on näinud 66% sõidukijuhtidest ja 84% vastanutest pidas seda vajalikuks. See kampaania mõjutas käitumist liikluses 50% sõidukijuhtide arvates.

Rahulolu-uuringul põhineva teehooldajate boonussüsteemi juhendi kohaselt teenisid rahalised boonused välja AS Eesti Teed Lääne-Viru, AS TREV-2 Grupp Jõgeva ja Põlva ning AS Tariston Järva maakonna riigiteede korrashoiu eest.



LIIKLUSKORRALDUSE ALASED UURINGUD

TÄNAPÄEVA JA TULEVIKU RAKENDUSED SÕIDUKITE KAALUMISEL

Sõidukite massi jälgimissüsteemi loomise ja reaajas jälgimise töö eesmärk oli uurida ja katsetada raskeveokite kaalumise võimalusi uute, veokisse integreeritud automaatsete pardakaalusüsteemide abil (OBW ehk *On-Board-Weighing*).

Kuna hetkel kasutusel olevad sõidukite statsionaarsed seireseadmed ei võimalda vajalikku mahus ja iseloomuga andmete kogumist ning vastavate statsionaarsete seirevõrkude arendamine nõuab väga suuri ressursse, siis on vaja leida ja tulevikus kasutusele võtta uuenduslikke meetodeid kaaluandmete kogumiseks kauglugemise teel.

Kaasaegsed veokid on varustatud anduritega, millelt saadava info alusel suudab juhtseade reguleerida vedrustuse teedoludele vastavaks ning arvutada ja anda sõiduki juhile infot sõiduki kaalu kohta. Antud projektis uuriti võimalusi, kuidas telemetria ja telemaatikalahendusi kasutades sõidukist kaaluandmeid koguda.

Projekti olulisemad etapid:

- sobivate sõidukite leidmine, kokkulepped vedajatega ja riistvara testid
- testkeskkonna loomine sõidukite jälgimiseks, vajalikud tarkvarauuendused, kaaluandmete lugemine sõiduki CAN-võrgust ja salvestamine andmebaasi;
- sõidukite kontrollkaalumised;
- mõõtmistulemuste töötlemine ja analüüs.

Viiele raskeveokile liidestati pardakaalu-seadmed. Andmete analüüs tõi välja erinevaid tehnilisi detaile, mida tuleb arvestada süsteemi laiendamisel. Näiteks muutub sõidu ajal koormuse jaotus erinevate telgede vahel. Kontrollkaalumised näitasid, et pardakaalusüsteemi registreeritud autorongi kogumass praktiliselt ei erine taadeldud teljekoormuskaalude

abil saadud tulemusest. Seega antud tehnoloogiat edasi arendada, et tulevikus satuks kallitele teekonstruktsioonidele võimalikult vähe ülekoormatud raskeveokeid. Teisest küljest annab kogutud andmestik võimaluse teedevõrku senisest paremini planeerida, et see vastaks tegelikule nõudlusele. OBW-tehnoloogiat on võimalik integreerida tulevikus e-veoselehtede (e-CMR) nn rohelistesse digitehnoloogiatesse, mille prototüüpe katsetab 2020. aastal Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.

RIIGITEEDE KORRASHOIU TULEVIKU-KONTSEPTSIOON

RIIKIDE TEEDE KORRASHOIUTÖÖDE VÕRDLUS JA ANALÜÜS

Eestis on viimase paari aastakümne jooksul riigi roll teede hooldamisel järk-järgult vähenenud, samas on suurendanud riik oma osa kontrolltoimingute tegemisel ja järelevalve korraldamisel teehoolde kvaliteedi üle. 2008. aastast tegelevad riigile kuuluvate teede hooldusega äriühingud, sh on suurima lepinguportfelliga riigile kuuluv äriühing AS Eesti Teed, kelle turuosa on täna u 1/3 riigiteede hooldetööde mahust. 2017. aastast tegutseb riigi äriühing täielikult vabal turul, sh osaleb hangetel võrdselt teiste äriühingutega. 2019. aasta kevadel otsustas riik endale kuuluvad AS-i Eesti Teede aktsiad enam-pakkumisel maha müüa ja nii lõpeb ligi 20 aasta pikkune periood teehooldetööde üleminekust eraettevõttele. Sarnaselt on riik paaril viimasel aastal katsetanud ka hooldetööde järelevalve tellimist eraettevõtelt ning otsustanud esimese aasta järele laiendada katseprojekti üle-eestiliseks. Kas valitud mudel järelevalveteenust sisse osta end õigustab, seda on kavas analüüsida pärast teise talve möödumist ehk 2020. aastal.

Viimaste aastate jooksul on kasutatud suhteliselt ühesugust, toimivuspõhist (*performance based*) hooldelepingu mudelit, kus

hooldejale ei tasuta tehtud töö, vaid seisunditaseme tagamise eest. Sellega on kõik riskid hanke tulemusel sõlmitud lepingu hinnaga hakkama saamise eest jäetud töövõtjale. Pikaajalise lepingu baashindade kallinemise risk on mingil määral maandatud sellega, et lepingu hindade indekseeritakse tarbijahinnaindeksi muutuse alusel. Viimaste aastate kogemused on näidanud, et seoses kliima soojenemisega on talved muutunud pehmemaks ja ilmastikuolud ebastabiilsemaks, mis tähendab, et ka vajalike tööde mahtude prognoosimine muutub aina keerukamaks. Tõenäoliselt on temperatuuri pideva 0° C ümber kõikumisega vaja senisest suuremas mahus teha hooldetoiminguid, millega kaasnevad üha suuremad talihooldekulud. Teisalt on lihtsustatud hooldetööde tegijale kehtestatud nõudeid ja seetõttu suurenenud konkurents ning pakutavate hindadega kõigi nõuete täpne täitmine on muutunud üha keerulisemaks.

Täna kasutusel olevat hanke- ja lepingumudelit juurutades on kogemusi hangitud teistest riikidest ja suures osas on pidama jäädud Soome senisele mudelile. Kuid teada on, et viimastel aastatel on Soomes liiklejad väljendanud üha suuremat rahulolematust hooldetööde kvaliteediga ja ka Soome riik on leidnud, et senine mudel muutunud oludes enam hästi ei toimi ning tarvis on leida midagi uut, mis jaotaks paremini riske turuosaliste vahel, tagaks suurema kulude läbipaistvuse, rasketes oludes parema toimetulemise ja ka ettevõtjatele pikas perspektiivis jätkusuutliku toimimise. Soomega sarnases kliimavöötmes asuv Eesti on samalaadse dilemma ees: kuidas tagada seisundinõuetest kinnipidamine, kui väliskeskond teeb selle järjest keerulisemaks. Kas on õige karmistada teedele kehtestatud nõudeid ja suurendada kontrolltoiminguid või hoopis muuta riskide jaotust ja suurendada riigi rolli hooldeotsustes kaasaraäkimisel.

Hooldekontseptsiooni koostamise esimese etapina otsustas Maanteeamet viia läbi uuringu Eesti ja veel vähemalt 10 riigi teede korrashoiu korralduse võrdlemiseks. Selleks koostati 95 küsimusest koosnev veebiküsimustik, mis tõlgiti inglise keelde ja saadeti vastamiseks 12 välisriigi teehoolde tellijaorganisatsioonile. Töörühma moodustasid peamiselt Maanteeameti teehoiu osakondade töötajad, uuringu tehnilise läbiviimise eest, sh aruande vormistamise eest vastutas Teede Tehnokeskus.



KERGGATETE UURING

Viimasel kolmel aastal on Maanteeametis välja töötatud siirdekateandite ehk kruuskattega teede remondi projekteerimise juhendit. 2019. aastal keskenduti juhendi kergkatendite osa täiendamisele, kuna osadel kruusateedel on juba olemas kergkatend (nt osaliselt amortiseerunud pinnatud mustkate). Seega on võimalik, et teatud juhtudel saab katendit põhjalikult rekonstrueerimata ehitada säästlikumad katendilahendused olemasoleva lahenduse peale. Sellest tulenevalt oli Maanteeameti eesmärk laiendada „Madalaklassiliste (kruusateede) remondi/uuendamise metoodikat“ olemasolevatele kergkatetega teedele.

Analüüsiks vajalikud andmed ja materjalid kogus Tallinna Tehnikaülikool katseobjektidelt ning nende alusel koostati teetööde tehnilised kirjeldused ja näidiseelarved. Teede valimis olid varasemaga võrreldes vaid olemasolevate kergkatenditega lõigud, mida sai potentsiaalselt taastusremontidega tugevdada. See võimaldas võrrelda ja analüüsida majanduslikku efekti kergkatete (taastus)remontimisel. Ühtlasi saab teadus- ja arendustööde näidisobjekte kasutada tavapärasel viisil ning eelduslikult peavad katseobjektid paremini vastu, kui n-ö klassikalise vana metoodikaga projekteerides, kus kasutatakse mittepidevat alusandmete hulka.

Täiendavalt analüüsiti nimetatud projektis kergkatete tasasuse (IRI) ja põikkalde mõõtmisandmeid, võrreldi Dynatesti ja KUABi FWD-seadmeid ning koguti infot nii Eesti kui ka välisriikide kergkatetega tegelevatelt ekspertidelt.

Uuringu eesmärgi täitmiseks:

- tehti Eestis kolmes eri paigas oleval kergkattega teel seisukorrauuritud ning koostati remondilahenduse ettepanekud;
- korraldati töökoosolekud Maanteeameti neljas teehoiu osakonnas, et koguda infot kasutatud lahenduste ning saadud kogemuste kohta;

- korraldati töökoosolekud Rootsis ja Taanis ning uuriti nii Soome kui ka Venemaal väljaantud materjale kergkatete kohta.

Uuringu käigus saadud info põhjal oli võimalik täpsustada kergkatete projekteerimisprotsessi, mille abil täiendati „Kruusateede projekteerimise juhendit“.

Kõnealuse uuringu jätkutegevustena tuleks käsitleda meetodeid, kuidas arvestada tee-ehituse ja kasutuse ökoloogilise jalajäljega, mille abil võrrelda erinevaid lahendusi omavahel, et tagada Pariisi kliimaleppe üha tõhusam täitmine Eesti transpordisektoris. Kergkatete ja kohalike materjalide maksimaalne kasutamine selleks sobilikes kohtades võimaldab vähendada tee-ehitussektori kasvuhoonegaaside emissioone, kuid selle mõju hindamiseks ei ole Eestis veel metoodikat välja töötatud.

RASKEVEOKITE MÕJU SILDADELE: NENDE KOORMUSTE VALIDEERIMINE REAALSE- TEL KOORMUSTEL NING MÕJU ANALÜÜS

Teadustöö eesmärk oli teha olemasolevatel nõukogudeaegsetel tüüpsildadele 52-tonniste raskeveokitega koormuskatsetused, mille käigus kontrollitakse potentsiaalset tugevusvaru ja seda, kas teatud juhtudel saab tüüpsildadel lubada raskemaid veokeid. Teadaolevalt oli nõukogudeaegsetel tüüpsildadel veokite arvutuslikuks koormuseks 18 ja 30 tonni. Samuti oli eesmärk koostada riskgrupp ehk nimekirj sildadest, kus ei ole lubatud 52-tonnised raskeveokid, ning hinnata nendesse investeerimise vajadust.

Kuna varasemad raskeveokite uuringud sildadel on kõik tehtud teoreetiliste arvutuste põhjal, siis antud uuringus tehti sildadel reaalsed katsetused vajaliku massiveokitega. Selleks valiti välja 14 silda, millel tehti proovikoormamised ajavahemikus september 2018 – juuni 2019.

Raskeveokiteks kasutati 44-, 52- ja 60-tonniseid raskeveokeid. Enim tähelepanu pöörati just 52-tonnise täismassiga raskeveokitele.

Enne katsetamist viidi läbi sildade teoreetiline katseanalüüs, milleks tehti kontrollarvutused kande- ja piir seisundite kohta, kus arvutati välja silla kandekonstruktsioonide eeldatavad vajumid ning üleminekutegurid algsete projektkoormuste ja raskeveokite vahel. Täiendava nüansina toodi sisse ka sildade seisukord ning töökindluse ja purunemistõenäosuse analüüs.

Katsetamisel paigutati raskeveok sillale ja mõõdistati sillakonstruktsioonide läbipaindeid igal talal eraldi ning määrati ka jäävdeformatsioone. Lisaks tehti dünaamiline koormamine, kus mõõdistati raskeveoki mõju sillale, kui raskeveok ületab silda. Ilmnes, et kui arvutuste järgi olid maksimaalsed läbipainded keskmiselt 9% väiksemad, siis koormamise perioodil suurenesid talade läbipainded enamasti kuni 10%, üksikudel juhtudel kuni 20%, mis väljendus koormuse korral või silda ületades talades pragude avanemisega.

Uuringus selgus, et 52 sillal (5% riigiteede sildadest), millest üheksa paiknevad põhi- maanteel, tuleb piirata 52-tonniste veokite kasutamist.

Kui võtta eesmärgiks 52-tonniste veokite lubamine kõikidele riigiteedel asuvatele sildadele, siis läheb see 2020. aasta seisuga maksma üle 43 miljoni euro. Teadustöö tulemusena võib väita, et põhimõtteliselt on võimalik 52-tonniseid veokeid lubada riigiteedel paiknevatele sildadele, välja arvatud 52 eespool mainitud silda.

VALIK MAANTEEAMETI 2019. AASTA OLULISEMAID OBJEKTE

PÕHJA REGIOON



Tallinna–Pärnu–Ikla km 13–13,7 Veskitammi liiklussõlme ehitus

Asukoht:

Riigitee nr 4 Tallinna–Pärnu–Ikla maantee km 13–13,7

Projekteerija:

Reaalprojekt OÜ

Töövõtja:

Nordecon AS

Järelevalve:

Taalri Varahaldus AS

Kogumaksumus:

6,2 miljonit eurot

Projekti kaasrahastaja oli Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfond.

Ehitustööde käigus viidi põhimaantee lõik km 13–13,7 vastavusse I klassi maanteele kehtestatud nõuetega. Rajati kogujateed, kergliiklusteed ja rekonstrueeriti lõik linna piirist kuni Jälgimäe vasakpöördeni. Ehitati ümber Veskitammi, Nõlvaku, Vanasilla ja Seljaku tn ristumised põhimaanteega.

Rajati kolm tunnelit jalakäijatele Veskitammi tn piirkonda, millest kaks on maantee ja kolmas raudtee all. Tunnelid on olulised ohutuks ühenduseks Saue valla ja lähikonna elanikele.



Riisipere–Nurme km 0–2,8 lõigu remont

Asukoht:

Riigitee nr 11162 Riisipere–Nurme km 0–2,8

Projekteerija:

Tinter-Projekt OÜ

Töövõtja:

AS Tariston

Järelevalve:

Sweco Est OÜ

Kogumaksumus:

1,5 miljonit eurot

Ehitustööde eesmärk oli parandada liiklusohtuaset, tõsta sõidumugavust ja suu- rendada tee kandevõimet. Teelõik paikneb Riisipere alevikus, Saue vallas.

Ehitustööde käigus rekonstrueeriti sõidutee, ehitati välja uued bussipeatuste tas- kud, rajati sõidutee äärde kergliiklustee kuni kilomeetrini 3,1, uuendati liikluskor- raldusvahendid, teemärgised ja välisval- gustus ning korrastati vete ärajuhtimissüs- teemi.

Raudteega ristumise kohal viidi põhitee uuele trassile u 300 m ulatuses, et tagada maantee ja Riisipere–Turba raudtee nõue- tekohane minimaalne ristumismurk 70°.



Vaida–Urge km 23–26,9 Angerja- Urge lõigu rekonstrueerimine

Asukoht:

Riigitee nr 11202 Vaida–Urge km 23–26,9

Projekteerija:

ViaVelo Inseneribüroo OÜ

Töövõtja:

AS TREV-2 Grupp

Järelevalve:

AS Teede Tehnokeskus

Kogumaksumus:

1,3 miljonit eurot

Maanteele ehitati uus asfaltbetoonkat- tega katend, lõiguti remonditi muldkeha, samuti korrastati olemasolevaid bussi- peatuseid, mahasõitused, ristmikke ja vete äravoolusüsteeme ning paigaldati uued liikluskorraldusvahendid. Külgnähtavuse parandamiseks eemaldati puid. Sõiduteed ei laiendatud, katte laiuks jäi 7 m, millest sõiduraja laiuks on 2 x 3 m ja kindlusta- tud peenra laiuks 2 x 0,5 m.

Angerja ristmikule ehitati sõidusuundi eraldav ohutussaar ja täringukiviga ülesõi- detavad peenrad.

IDA REGIOON



Rakvere–Luige km 29– 44,5 Saara–Venevere lõigu rekonstrueerimine

Asukoht:

Riigitee nr 21, Rakvere–Luige, km 29–44,5

Projekteerija:

Landverk OÜ ja Roadplan OÜ

Töövõtja:

TREV-2 Grupp AS

Järelevalve:

AS Teede Tehnokeskus

Kogumaksumus:

5,6 miljonit

Tööde eesmärk oli parandada teelõigu katte seisukorda ja kandevõimet, et suurendada sõidumugavust ja liiklusohutust. Teelõigu rekonstrueerimine oli kavandatud kahele hooajale: töödega alustati mais 2018 ning lõpetati augustis 2019.

Tee olemasolev kitsas muldkeha rekonstrueeriti, et võimaldada 7,5 meetri laiuse asfaltkatte ehitamist. Liiklusohutuse parandamiseks õgvendati teelõigul kolm ohtlikku kurvi ning valgustati kolm riigiteede ristmikku. Jalakäijate teeületuse ohutumaks muutmiseks rajati ületamisvõimalused Muuga ja Paasvere piirkonnas. Lisaks ehitati amortiseerunud Viru sild ümber teraskaarsillaks.



Iisaku–Tudulinna–Avinurme km 0,8–16,5 Iisaku–Tudulinna lõigu rekonstrueerimine

Asukoht:

Riigitee nr 35, Iisaku–Tudulinna–Avinurme km 0,8–16,5

Projekteerija:

Selektor Projekt OÜ

Töövõtja:

YIT Eesti AS

Järelevalve:

Lindvill OÜ

Kogumaksumus:

4,2 miljonit

Teelõigu rekonstrueerimine oli kavandatud kahele hooajale: töödega alustati juunis 2018 ning lõpetati juunis 2019. Põhiliste töödega jõuti valmis 2018. aasta hooajal, kuid järgmisesse aastasse jäi kulumiskihi paigaldamine.

Olemasolev katend eemaldati ning tugevdati muldkeha, et tagada metsaveokitele teelõigu aastaringne kasutus. Vahetati välja truubid ning rajati uued külgkraavid. Teelõigu lõppu jäänud Tagajõe sild remonditi.

Antud objekti juures oli kulumiskihina kasutuses mössi tehnoloogia, mida ei ole viimase kümne aasta jooksul Eestis aktiivselt kasutatud. Mössi osas tegi töövõtja koostööd nii rahvusvaheliselt, kaasates Austria ettevõtte Vialit Asphalt GmbH, kui ka riigisiselt, kaasates OÜ Üle.



Pärnu–Rakvere–Sõmeru km 141,4–142 Kaitseväe Tapa linnaku ja keskpõlügeni ühendustee eritasandiline ristumine

Asukoht:

Riigitee nr 5 Pärnu–Rakvere–Sõmeru km 141,4–142

Projekteerija:

Skepast ja Puhkim OÜ

Töövõtja:

GRK Infra AS

Järelevalve:

Infragate Eesti OÜ

Eeldatav maksumus:

0,48 miljonit Maanteeamet; 0,8 miljonit Kaitseinvesteeringute Keskus

Töö eesmärk oli tagada Kaitseväe Tapa linnakute vaheline ühendus ning linnakute ühendus Kaitseväe keskpõlügeniga. Tapa on Kaitseväele oluline baas, kust toimub õppuste ajal tihe liiklus keskpõlügeni ja linnakute vahel. Läbi linna liikumine on aeganõudvam ning koormav ka kohalikule elanikkonnale. Seetõttu on Kaitseväel rajamisel eraldiseisvad ühendused, mis suurendavad transpordi ohutust ning samas hoiavad transpordikulusid madalamana. Kuna liikumine linnaku ja keskpõlügeni vahel toimub enamasti kolonnides ning suuremate õppuste ajal on kolonnide arv suur, siis oli otstarbekas põhimaantee ja ühendustee ristumine rajada eritasandilisena.

Maanteed ehitati ümber ligikaudu 600 meetri ulatuses, et oleks võimalik rajatavat kaitseväteed viadukti abil ületada. Ehituse ajal kasutati ajutisi lokaalseid ümbersõite, et tagada transiit- ja kohaliku liikluse sujuvus.

LÄÄNE REGIOON



Valga-Uulu km 75,1 –82,8 lõigu rekonstrueerimine

Asukoht:
Riigitee nr 6 Valga-Uulu km 75,1–82,8
Projekteerija:
Tinter-Projekt OÜ
Töövõtja:
Yit Eesti AS
Järelevalve:
AS Taalri Varahaldus
Kogumaksumus:
3,3 miljonit eurot

Valga-Uulu km 75,1–82,8 (Veskimäe-Umbsoo) lõigu rekonstrueerimise eesmärk oli tõsta maanteelõigu kandevõimet, parandada liiklusohutust ja suurendada sõidumugavust. Rekonstrueeritud tee jäi olemasolevale muldkehale.

Tööde käigus kaevati uued külgkraavid ja paigaldati uued truubid, rajati uus, kompleksstabiliseeritud alusel olev kahekihiline asfaltbetoonkate. Rekonstrueeriti bussipeatused. Korrastati ja viidi nõuetega vastavusse mahasõidud, vahetati liikluskorraldusvahendid ja paigaldati pörkepiire 1021 m ulatuses.

Mõisaküla ristmik sai uue valgustuse, rajati ohutud teeületuskohad ja uus jalgtee ristmiku piirkonnas, mis on ühenduses olemasoleva jalgteega Mõisaküla tee ääres.

Asfaltbetooni laotamisel kasutati eelsõotjat. Valminud uus teelõik on ohutum, mugavam ja tasane. AS Teede Tehnokeskuse 2019. aastal tehtud katte tasasuse mõõtmiste põhjal mahtus teelõik pinna- katte tasasuse indeksi põhjal kümne tasasema tee hulka.



Risti-Virtsu-Kuivastu-Kuressaare km 50,1–56,4

Asukoht:
Riigitee nr 10 Risti-Virtsu-Kuivastu-Kuressaare km 50,1–56,4
Projekteerija:
Landverk OÜ
Töövõtja:
TREV-2 Grupp AS
Järelevalve:
SwecoEST OÜ
Kogumaksumus:
2,9 miljonit eurot

Eesmärk oli viia teelõigu amortiseerunud kate vastavusse liiklussagedusega ning tõsta sõidumugavust ja liiklusohutust.

Rekonstrueeritud tee jäi olemasoleva tee muldkehale. Tööde käigus kaevati uued külgkraavid ja vahetati truubid, rajati uus kompleksstabiliseeritud alusel 9 m laiune kahekihiline asfaltbetoonkate. Ehitati ohutumaks riigiteede ristmikud Ridasel ja Karusel. Rekonstrueeriti bussipeatused ja olemasolevad mahasõidud, vahetati liikluskorraldusvahendid ja paigaldati ohtlikematele lõikudele pörkepiirded.

Asfaltbetooni objektiveol kasutati soojendusega kaste ja laotamisel eelsõotjat.

Varasemalt oli teelõik väga amortiseerunud, valminud uus teelõik on ohutum, mugavam ja tasane. AS Teede Tehnokeskuse 2019. aastal tehtud katte tasasuse mõõtmiste põhjal võitis teelõik IRI näitaja ehk pinnakatte tasasuse indeksiga 0,58 tiitli tasaseim tee 2019.

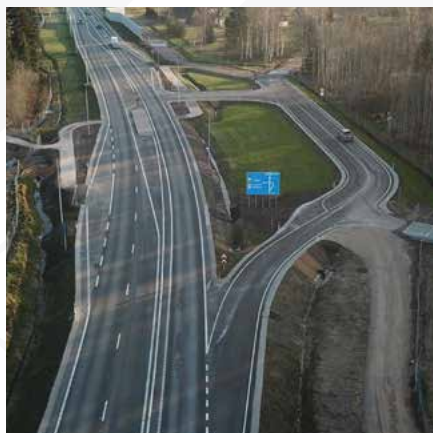


Sindi-Lodja-Silla rekonstrueerimine

Asukoht:
Riigitee nr 19278 Sindi-Lodja-Silla km 0–3,7
Projekteerija:
Tinter-Projekt OÜ
Töövõtja:
AS Trev-2 Grupp
Järelevalve:
Taalri Varahaldus AS
Kogumaksumus:
1,6 miljonit eurot

Rekonstrueerimise eesmärk oli tõsta liiklusohutuse taset ning parandada sõidumugavust ja pikendada tee eluiga. Projektiga ehitati teele nõuetekohane laiusgabariit, rekonstrueeriti ristmikud ja mahasõidud ning muudeti ohutumaks Paikuse ja Silla küla asulavahe. Uueks teekatteks on kahekihiline asfaltbetoonkate kompleksstabiliseeritud alusel. Kogu tee ulatuses paigaldati uued liikluskorraldusvahendid. Töö oli Maanteeameti ja Pärnu linna ühishange, mille käigus rahastas Pärnu linn läbiva kergliiklustee ja ühenduste väljaehitamist ning selle valgustamist.

LÕUNA REGION



Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa km 142,2–146,9 asuvale Pikknurme–Puurmani lõigule 2+1 möödasõidualade ehitus

Asukoht:

Riigitee nr 2 (E263) Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa km 142,2–146,9

Projekteerijad:

Skepast & Puhkim OÜ ja Reaalprojekt OÜ

Töövõtja:

AS Nordecon

Järelevalve:

Sweco Est OÜ

Kogumaksumus:

6,1 miljonit eurot

Ehitustööde eesmärk oli 2+1 sõidurajaga möödasõidualade ja lõiguti 1+1 sõidurajaga keskpäärdega teelõikude ehitamine. Laupkokkupõrgete vältimiseks paigaldati vastassuunalisi sõidusuundi eraldav pörkepiire, ristmikud ehitati ümber ja dubleerivad ristmikud likvideeriti. Kogu lõigu ulatuses uuendati teekate ja liikluskorraldusvahendid. Bussipeatused nihutati ja seoti ristmikuga, bussipeatuste juurde ehitati jalgteed. Kohtadesse, kus müratase ületas normtaseme piiri ehitati müratõkkeseinad. Põhimaantee äärde ehitati ka kogujateed ja hooldusteed. Liiklusohutuse tagamiseks paigaldati ulukitarad. Lisaks ehitati veeviimariid ja kaevati kraavid.

Põltsamaa–Tartu teelõigule km 127–182 rajatavatest möödasõidualadest on km 142,2–146,9 asuv Pikknurme–Puurmani 2+1 sõiduradadega teelõik kolmas.



Riia–Pihkva km 209,2–217 asuva Missokülä–Hindsa lõigu rekonstrueerimine

Asukoht:

Riigitee 7 Riia–Pihkva km 209,2–217

Projekteerija:

Skepast & Puhkim OÜ

Töövõtja:

AS Nordecon

Järelevalve:

AS Taalri Varahaldus

Kogumaksumus:

5,9 miljonit eurot

Missokülä–Hindsa rekonstrueerimise käigus rekonstrueeriti Misso aleviku vaheline kahe kilomeetrine lõik ja Missoküläst kuni Luhamaa piiripunktini 7,7 km pikkune lõik. Ehituse käigus eemaldati külgnähtavuse parandamiseks võsa, remonditi tee muldkeha, ehitati uus dreniikiht, kaevati ja puhastati kraavid, remonditi vanad ja ehitati uued truubid.

Uus teekate on kahekihtiline asfaltbetoontekate kompleksstabiliseeritud alusel. Misso aleviku sissesõidusuundadele ehitati suunamuuterajad ehk šikaanid, Misso aleviku lõik valgustati, rajati 1,5 km jalg- ja jalgrattateid ning rekonstrueeriti Misso parkla. Samuti paigaldati uued liikluskorraldusvahendid, rekonstrueeriti bussipeatused, riigitee 2 ristmik kanaliseeriti tõstetud liiklussaarte abil.



Võru–Räpina km 16,6–26 asuva Leevi–Vinso lõigu rekonstrueerimine

Asukoht:

Riigitee 65 Võru–Räpina km 16,6–26

Projekteerijad:

Reaalprojekt OÜ ja Novarc Group AS

Töövõtja:

GRK INFRA AS

Järelevalve:

Teede Tehnokeskus AS

Kogumaksumus:

3,8 miljonit eurot

Maanteeameti tellimusel rekonstrueeriti 2019. aastal riigitee 65 Võru–Räpina Leevi–Vinso lõik. Rekonstrueerimise käigus remonditi tee muldkeha ja kate, uue kompleksstabiliseeritud alusel kahekihtiline asfaltbetoontekate laius on nüüd 8 meetrit.

Vinso ristmik ehitati ümber ringristmikuks ja valgustati. Ristmikud ja mahaõidud rekonstrueeriti, puhastati olemasolevad ja ehitati juurde uusi kraave. Ka sõidutee ja mahaõitute truubid rekonstrueeriti. Teemaa-ala korrastati ja nähtavust varjavad puud likvideeriti. Teelõigu liikluskorraldusvahendid vahetati välja, ohtlikes teelõikudes paigaldati pörkepiire ning ehitati ümber bussipeatused.

MÖSS

Möss on mörditaoline, kindla retsepti järgi külmalt segatud peeneteralise killustiku, emulsiooni ja lisandite segu, mis kantakse kuni 30 mm kihina teekattele.

Eelmise aasta oluline innovatsiooniprojekt oli mössi katsetamine lisaku-Tudulinna vahelisel 15,7-kilomeetrisel teelõigul. Seda on ka varem proovitud, ent mitte sellise põhjalikkusega. Uus katsetus tuli seetõttu, et mössi kasutamine on asfalteerimisest ja pindamisest palju keskkonnahoidlikum. Seda suunda soovib Maanteeamet selgelt edasi arendada. 2020. aasta kevadel selgub, kas materjal peab ilmastikuoludele vastu ning milline on teelõigu seis peale muutlike ilmaoludega talveperioodi.

Mössis näeb Maanteeamet eelkõige kiiret lahendust asulate sisesele säilitusremondile väiksema liikluskahjustusega teedel. Nendel lõikudel on meil tihti probleeme suvise „higistamisega“, mis kindlasti ei vasta elanike ootustele. Lisaks muud olukorrad, kus on vaja liiklejaid remondi käigus võimalikult vähe häirida.

Esimesel talvel on kõige olulisem näha, kas möss kui selline naastrehvide toimetee peale ka alles jääb. Seekordse tööprotsessi nägemine pani 2012/2013 saadud kogemust unustama. Selle aasta lõpus tehti lisaku-Tudulinna objektile lisaks lähtemõõtmised roopa ning makrotekstuuri osas, mida on võimalik iga-aastaselt uuendada ja järeltõsta teha.

InfraBIMi

RAKENDAMINE TEEDE-EHITUSSE

Maanteeamet jätkas 2019. aastal InfraBIM juurutamist ja katsetamist.

Maanteeamet jätkas 2019. aastal digitaalsel infomudelil põhineva projekteerimise ja ehitamise (BIM) süsteemi rakendamist katseprojektides.

BIM-töövahendeid kasutati koostöös väliste konsultantidega viies teeprojektis. Lisaks rakendati infomudelil põhinevat lähenemist koostöös Rail Balticuga ning vastavalt nende loodud juhendmaterjalidele Tallinna ringtee Luige-Saku 2+2 teelõigu ehitusprojektis, kus põhimaantee ristub Saustinõmme viadukti asukohas Rail Balticu trassiga.

Seniste katseprojektide läbiviimisel on paralleelselt jätkatud traditsiooniliste protsessiprojektide läbiviimist. See on põhjustanud mõningatel juhtudel projekti osalistele topelttööd ning on seega vähendanud mõnevõrra nende motivatsiooni. Järgnevatel katseprojektides on kavas

vähendada traditsioonilise protsessi osakaalu ehk vähendada topelt tegemist ning seeläbi püüda tõsta väliste partnerite huvi uudse lähenemise vastu. Ühtlasi on aastatel 2018–2019 läbi viidud katseprojektides keskendunud eelkõige BIM-tööriistade rakendamisele ning ehituse infomudel ja selle sisu ei ole olnud seni fookuses. Edaspidi vajab tähelepanu andmete edastamise formaat ning ka nende andmete sisu, kusjuures oluline on keskenduda infole, mis tee elukaare jooksul osalistele vajalik ja oluline on.

Digitaalehitus on jätkuvalt Eesti ehitussektoris aktuaalne ning laialdast kajastust saav teema. Maanteeamet on olnud aktiivne partner sektoriüleses koostöös, osaledes nii avaliku sektori tellijate töögrupis kui ka Digitaalehituse klatri InfraBIM töögrupis. Lisaks osales Maanteeamet 2019. aastal Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi algatatud Eesti ühtsete BIM-nõuete väljatöötamisel.





JÄRELVALVE

KATSEPROJEKT PÄRNUS

Maanteeamet tegi 2018. aastal kogu teehooldeturu jaoks olulise sammu, kui otsustas katsetada teehooldete tegemise kontrollimist, tellides see riigihanke alusel avatud turu tingimustel.

Katseprojekti sisulisem eesmärk oli hankida lepingupartner, kes teeks järelvalvet korrashoiulepingu partneri tegevuse üle töövälisel ajal, nädalavahetustel ja pühade ajal. Riigihanke tulemusena sõlmiti teenuse tellimiseks käsundusleping ASiga Taalri Varahaldus.

Pilootprojektiga sai töövõtja AS Taalri Varahaldus ülesande teha järelvalvet lääne regioonis Pärnu maakonna riigiteede korrashoiulepingu täitmise üle talvekuudel. Järelvalvet osutati nädalavahetustel ja riigipühadel viie kuu jooksul ajavahemikul 01.11.2018–31.03.2019. Järelvalve kontrollis riigiteede seisundinõuete tagamist ning korrashoiu tegemise vastavust nõuetele ja kehtivale korrashoiulepingule.

Nimetatud katseprojekt oli Maanteeameti jaoks märgilise tähtsusega, sest esimest korda hangiti teehooldete kontrollimine asutuse töötajate endi asemel avatud turult, sõltumatult kolmandalt isikult. Sarnaselt tee-ehituse järelvalvega tähendas see hooldaja-relevalve teenuse liikumist erasektoris. Katseprojekt õnnestus ja andis tõuke jätkuprojektile teha 2019. aasta talvel talihooldete järelvalvet kogu riigi talihooldete seisunditasemega riigiteedel.

LIIKLUSJUHTIMIS- KESKUS

Struktuurimuudatused töid liiklusjuhtimiskeskusele kaasa mitmeid olulisi muudatusi tööülesannetes.

Seni meie vedada olnud teekasutustasu süsteemi haldamine ja arendus läks üle taristu teenuste osakonnale alates mai kuust.

Liiklusjuhtimiskeskusele lisandusid uued ülesanded:

- liiklusreguleerijate andmekogu pidamine,
- liiklusreguleerija koolitajate tunnus-tamine ning
- maanteeinfo telefoniteenuse 1510 lepingu haldamine ja arendamine, mida pakub meile alates 2017. aasta novembrist Häirekeskus.

2020. aasta algusest tulid teehoiu korraldamise osakonnast üle mõned ülesanded:

- teeilmajaamade, teekaamerate, kaalupunktide haldus-, hooldus- ja arendustegevus ning
- teeilmaproгноosi teenusega seonduv.

Muudatuste tõttu suurenes ka liiklusjuhtimiskeskuse ametikohtade arv kuult seitsmele ning ümberstruktureerimisega tekkis kaks uut ametikohta: teeinfo analüütik ning teeseadmete ekspert.

2019. aasta möödus suuresti muutteabega märkide juhtimissüsteemi arendamise tähe all. Tallinna–Pärnu–Ikla

maanteel asuvate muutteabega märkide juhtimiseks valmis teeilmastikust sõltuva liiklusjuhtimissüsteemi, mis toimib Itaalias arendatud Swarco OMNIA platvormil. Päevasel ajal toimib süsteem poolauto-maatselt, mille puhul liiklusjuht kinnitab või vajadusel lükkab tagasi süsteemi juhtimis-otsuseid, ning öösel, kui liiklusjuhtimiskeskus ei tööta, toimib süsteem täisautomaatselt.

Liiklusjuhtimiskeskus on aasta jooksul süsteemi juhtimisreegleid pidevalt täpsemaks kohendanud ning arendanud liiklusjuhtide oskusi süsteemi kasutamisel ja insidentidele reageerimisel. Loodud juhtimissüsteemiga liidestatakse lähiaastatel kõik uued muutuvteabega märkidega varustatavad teelõigud. 2019. aasta lõpus lisandusid uued infotablood Tallinna–Narva maanteele Sämis ja Varjas ning Ääsmäe–Haapsalu–Rohuküla maanteele Ristil. 2020. aasta suurimaks proovikiviks on uuel Kose–Võõbu teelõigul, Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa, liiklusjuhtimise käivitamine koos uudsete loomatuvarustust lahendustega.

2019. aastal jätkus liiklusinfo portaali Tark Tee arendamine. Alates suvest tekkis

kohalikel omavalitsustel võimalus sisestada oma teede liikluspiirangud Tark Tee portaali. Esimesed neist hakkasid võimalust ka kohe kasutama, kuid 2020. aastal on soov teavituste abil portaali kasutavust oluliselt suurendada. Olulise uuenduse hakati näitama Tark Tee portaalis ka tulevikus (kuni 7 päeva ette) algavaid liikluspiiranguid.

2019. aasta alguses viis liiklusjuhtimiskeskus liikluskeelualaste lubade taotlemise ja menetlusprotsessi e-teenindusse, mis lihtsustab oluliselt protsessi klientide jaoks ning lühendab lubade menetlemiseks kuluvat aega. Möödunud aastal väljastati 1231 liikluskeelualast luba, mis on ligi kaks korda rohkem kui 2018. aastal. Eriveo lube väljastati 2019. aastal 15 479, mis on 2,2% vähem kui 2018. aastal, samas loatasude laekumine suurenes ligi 1,3% võrra. Teist aastat järjest on suudetud kasvatada rahulolu lubade taotlemise teenusega nii teeninduse, teenuse ülesehituse kui ka kiiruse osas.

Maanteeinfotelefonile 1510 helistati 13 922 korda, mis on 6,3% vähem kui 2018. aastal.



LIIKLUS- LOENDUS

Liiklusloenduse andmed on aasta-aastalt Maanteeametis raken-
dust leidnud. Mõned aastad tagasi kasutati liiklusloenduse and-
meid ainult aasta keskmise ööpäevase liiklussageduse tulemuste
põhjal. 2019. aastal kasvas märgatavalt detailsemate andmete
kasutamine ning seepärast plaanime Maanteeametiisse luua liik-
lusloenduse andmete andmekogu.

Liiklusloenduse infosüsteemis oli 2019. aasta lõpu seisuga kokku 100 püsiloen-
duspunkti ning 47 perioodilist loenduspunkti, mis toodavad andmeid ööpäev
läbi. Need andmed on kohati väga detailsed ning aitavad liiklusvooge ja juhtide
käitumist paremini analüüsida.

Muutused Eesti majanduses kajastuvad otseselt ka liiklusloendustulemustes.
Kui aastatel 1998–2007 toimus pidev liiklussageduse kasv, mis ulatus põhi- ja
tugimaanteedel 6–10%-ni aastas, siis aastatel 2008–2010 liiklussagedus vähe-
nes oluliselt. Aastatel 2011–2012 püsis liiklussagedus võrreldes 2010. aastaga
samal tasemel ning alates 2013. aastast hakkas see taas kasvama, olles aastatel
2013–2018 vahemikus 2,0–5,9%. 2019. aastal kasvas liiklussagedus võrreldes
2018. aastaga 3,8%.

Suurima liiklusega teelõik asub jätkuvalt Tallinna–Pärnu–Ikla maanteel Tallinna
linna piiril, selle lõigul km 13,0–13,8 mõõdeti aasta keskmiseks liiklussageduseks
33 794 autot ööpäevas.

KIIRUS- KAAMERAD

Riigiteedel on kiiruskaamerate jaoks 66 mõõtekabiini, lisaks on
Maanteeameti kasutuses kaks mõõtekabiini Tallinna linnas. Kokku
on Eestis 68 kiiruskaamera mõõtekabiini. Maanteeamet kasutab riigiteedel 45 mõõteseadet, mida paigutatakse kabiinide vahel ümber.

Neljas mõõtekabiinis mõõdetakse kiirust mõlemas suunas. Nimetatud kahe-
suunalised mõõtekabiinid asuvad Põltsamaa linnas Puhu ristmikul, Pärnumaal
Libatse külas, Ida-Virumaal Rannu külas ning Harjumaal Kiia külas.

Eestis on kiiruskaameraid kasutatud juba 10 aastat. Esimene kiiruskaamera pai-
galdati 2009. aasta juulis, kuid tööle rakendati 10. mail 2010. aastal. Esimene
trahviteade saadeti välja naisterahvale, kes oli kaamerasse sõitnud kaks minutit
pärast süsteemi käivitumist.

HOOLDE- AUTOJUHTIDE KUTSEVÕISTLUS SÄREVERES

Viieteistaastase vaheaja järel
kutsus Maanteeamet taas kokku
riigiteede hooldeautojuhtide kut-
sevõistluse. Jätkame sellega 1973.
aastal alguse saanud maanteeala
töötajate kutsevõistluste tradit-
siooni. Viimane hooldeautojuh-
tide kutsevõistlus toimus 2004.
aastal.

Kutsevõistluse eesmärk on ühtlustada riigiteede korrashoiutaset, rakendada kaas-
aegseid töövõtteid ja vahetada kogemusi, aga ka ala populariseerida ja tõsta selle
mainet. Võistlusega soovime ergutada ettevõtteid ja töötajaid pidevale arengule
ja enesetäiendamisele.

Riigiteede hooldeautojuhtide kutsevõist-
lused toimusid aprillis Järvamaa kutse-
hariduskeskuse Säreve õppekohas,
koolis, kus õpetatakse teehooldeeriala.
Võistkonda kuulus igast hooldelepingu
piirkonnast üks hooldeautojuht ja üks esin-
daja, kokku 34 võistlejat.

Esindatud olid Leonhard Weiss Viater OÜ ja Warren Safety OÜ (Raplamaa), AS
TREV-2 Grupp (Jõgevamaa), Tariston AS ja Eesti Teed AS (Harjumaal), Eesti Teed
AS (Tartumaa), Warren Safety OÜ ja Leonhard Weiss Viater OÜ (Läänemaa),
AS TREV-2 Grupp (Põlvamaal), Tariston AS (Järvamaal), AS TREV-2 Grupp (Valga-
maal), Eesti Teed AS (Lääne-Virumaa), Eesti Teed AS ja Eesti Keskonnateenused AS
(Saaremaa), AS TREV-2 Grupp ja ÜLE OÜ (Ida-Virumaa), Eesti Teed AS (Võrumaa)
ning Järvamaa Kutsehariduskeskuse õpi-
laste meeskond. Võisteldi individuaalselt
(liiklustest + takistussõit) ja võistkondlikult
(teoreetiliste teadmiste viktoriin).

Parimaks hooldeautojuhiks tunnustati
Tarmo Eiling (L. Weiss Viater Ehitus AS).
Teise koha saavutas Ago Mänd TREV-2
Grupp Jõgeva üksusest ning kolmanda
koha Aivar Lepp Tariston ASist.



TEEHOIUTEENISTUSE PARIMAD

PARIM TEE-EHITAJA – AS TREV-2 GRUPP

2019. aasta parim tee-ehitaja paistis silma kahe tugevalt juhitud tee-ehitusobjektiga:

- Risti–Virtsu–Kuivastu–Kuressaare km 50,1–56,4 Tuudi–Ridase lõigu,
- Rakvere–Luige km 28,9–44,5 Saara–Venevere lõigu rekonstrueerimisel.

Saara–Venevere objektil suudeti kinni pidada nii üldisest tähtsast kui ka karmidest vahetähtaegadest (45 päeva freesimisest I kihi asfalteerimiseni).

Liikluskorralduse trahve ei tulnud tellijal kummalgi objektil rakendada.

PARIM TEE- PROJEKTEERIJA – LANDVERK OÜ

2019. aasta parimaks teeprojekteerijaks oli Risti–Virtsu–Kuivastu–Kuressaare km 50,1–56,4 Tuudi–Ridase lõigu ja Rakvere–Luige 28,9–44,5 Saara–Venevere lõigu rekonstrueerimise projekti koostaja. Tellija jaoks oli selle töö puhul suurimaks eduamuseks see, et projekti läbivaatamisel leiti vähe vigu. Ka ehitus sujus selle projekti järgi ladusalt.

Ehitusaegseid probleeme tekitasid ainult geoloogilised ettearvamatused (munakivisillutus ühes kohas) või ootamatult kõrgele

ulatuv paekivi Paasveres. Lisaks esines probleeme näiteks tuhkestabiliseeritud katte ulatuse määramises, kuid ka see on maa-alune asi, mida on katet avamata keerule ennustada.

Kaasaegseid trende järgides oli projekt koostatud 3D-s. Lisaks koostati tellija soovil ka täiendavaid faile, et projektijuht saaks neid kasutada Infrakit tarkvaras ehitusprotsessi kontrollimiseks. Kuna projekteerija edastas lisafailid kiiresti, siis oli järelikult juba projekteeritud väga detailselt ning projekteerija oskused tarkvaraga ümberkäimisel on kõrge tasemel.

PARIM SILLA-EHITAJA – JÄRELPIINGE INSENERI- BÜROO OÜ, VASALEMMA SILD

Tegemist oli keerulise objektiga, kus tuli Keila–Haapsalu maantee 15,2 km-l asuv Vasalemma vana sild lammutada ja ehitada uus. Uue raudbetoonist kaarsilla pikkus on 38,3 m, ava 28,9 m, silla sõidugabariit 10 m, laius 11,2 m.

Arvestades tööde mahtu ja soovi liiklejaid ehituse käigus võimalikult vähe häirida, oli objekti kestuseks planeeritud 16 kuud. Töövõtja pidi arvestama asjaoludega, et

ehitustööd veekogus sai teha ajavahemikul 16. juuni kuni 15. september. Tööde tegemiseks kulus üheksa kuud aprillist kuni detsembrini.

Silla sammaste ehitamine osutus keskmisest keerukamaks survealise pinnasevee tõttu. Vundamendi kaevikus tehti töid allpool jõe tasapinda ja kasutati sulundseinu. Mõlemas kaevikus, kus paekihtide vahel oli allikas, tuli kasutada võimsaimat saadaolevat pumpa.

Silla kaared rajati kohapeal valmistatud monteeritavatest 15,3 m pikkustest elementidest.

Objekt tervikuna esitas tehnoloogilisi väljakutseid, mis töid välja töövõtja initsiatiivi ja suutlikkuse kasutada keskkonnasäästlikke lahendusi.

PARIM SILLA- PROJEKTEERIJA – STRICTO PROJECT OÜ

Stricto Project OÜ tegi Räägu silla, Vasalemma silla ning Veskitammi ristmiku maantee ja raudtee aluste kergliiklustunnelite projektid. Vanade sildade rekonstrueerimise üks oluline osa on olemasolevate konstruktsioonide uuringud, mõõtetulemuste hindamine ja tugevusar-



vutused. Projekteerija pakutud lahendused olid alati läbimõeldud ja kaalutletud. Koostatud projektides esines vähe vigu ja lahendused olid ehitustehniliselt mõistlikult üles ehitatud.

PARIM ASFALTKATETE PAIGALDAJA – AS TREV-2 GRUPP

AS TREV-2 Grupi paigaldatud asfaltkate Risti-Virtsu-Kuivastu-Kuressaare km 50,1–56,4 Tuudi-Ridase lõigule väärib tunnustamist. Keskmine tasasuse näitaja oli valminud teekattel väga hea. Positiivselt poolelt saab välja tuua eelsöötja kasutamise.

PARIM OMANIKU JÄRELE- VALVE – TIMO TSEFELS (TEEDE TEHNOKESKUS)

Timo Tsefelts väärib tunnustust hea koostöö eest nii tellija kui ka töövõtjaga. Tema juhitavaid insenerimeeskondi iseloomustavad alati õige ajaks ja korrektselt tehtud tee-ehitustööde kontroll- ja vastuvõtu-toimingud. Inseneril on alati ülevaade, mis tegevused teda ees ootavad, ning objektile ta improviseerima ei pea. Timo Tsefelsil on ka suur teadmiste pagas.

PARIM PINDAJA – AS EESTI TEED

2019. aastal pindas AS Eesti Teed Harju- ja Raplamaal 183 km kahe maakonna riigiteid ja tehti lõiguti asfaldiga profiiliparandusi. Lisaks pinnati 117 km Lääne-Virumaal ja 48 km Ida-Virumaal. Kokku nelja maakonna peale 348 km pindamistöid.

Tööd tehti kvaliteetselt ja tähtaegselt, kuigi esines ka probleeme, nagu bituumenemulsiiooni tootmiseks kasutatava baasbituumeni defitsiit ning kehvad ilmastikuolud. Töövõtjaga suhtlus ja koostöö toimus ning probleemid lahendati konstruktiivselt.

PARIM TEE- HOOLDAJA – WARREN SAFETY OÜ

Warren Safety OÜ osutus parimaks vastavalt hindamismetoodikale, milles kriteeriumitena võeti arvesse puuduste likvideerimisel esinenud tähtaegade ületamisi, lepingulisi mahaarvamisi ja leppetrahve, läbiviidud ülevaatuste tulemusi ning liiklejatelt saabunud teateid libeduse ja lume kohta.

PARIM LIIKLUS- KORRALDAJA – RAMUDDEN OÜ

Ramudden OÜ toimetamiste kohta ehitusobjektide liikluse korraldamisel saab öelda „vana hea Rootsi kvaliteet“. Olulised lahendused arutatakse enne projekteerimise alustamist üldjuhul läbi ja tee omaniku ettepanekutega arvestatakse. Liikluskorralduse muudatuste või ümberkohandamise juures tekkinud probleemidest teavitatakse. Objektile probleemi ilmnemisel reageeritakse kiirelt, ei otsita põhjust, miks ei ole võimalik üht või teist asja teha.

Joonised vormistatakse korrektselt, liikluskorraldusvahendid on uued ja vastavad kõikidele nõuetele. Kasutusele on võetud uusi liikluskorralduslikke lahendusi. Ajutist liikluskorraldust tehti sellistel keerukatel objektidel nagu Veskitammi liiklussõlme ehitus ja Tallinna–Rannamõisa–Kloogara, aga ka teistel objektidel üle Eesti.



MEELIS TELLISKIVI,
liiklusdirektor

LIIKLUS- TEENISTUS

2019. aastast jäävad meelde nii olulised struktuurimuudatused kui ka klienditeeninduse, tehnosakonna ja sõidukite registriosakonna suurepärase koostöö teenuste parendamisel.

Pärast 1. mail toimunud suurt struktuurimuutust sai liiklusvaldkonnast liiklusteenistus. Seejuures viidi tehnos- ja eksamiosakonna järelevalve osa õigusosakonna pädevusse. Õigustanud on end otsus viia liiklusohutuse kampaaniad avalike suhete osakonda üle. Moodustati strateegilise planeerimise osakond teises teenistuses. Siiski jõudsi enne muudatust anda Majandus- ja Kommunikatsiooniministri ülevaate, mida tuleks teha liiklusohutuse parendamiseks ning milline oleks nende tegevuste eelarve.

Klienditeenindus, sõidukite registriosakond ja tehnosakond vaatasid kõigepealt üle registreerimise ülevaate protsessi, et seda lihtsamaks muuta. Oleme saanud ministri kinnituse, et tulevikus peab klient oma välismaalt soetatud sõidukiga meie büroos vaid korra käima. Plaani kohaselt hakkab meie registreerimise ülevaate spetsialist kontrollima vaid välismaalt toodud sõiduki vastavust dokumentidele ning tehnonõuetele vastavuse kontrolli viib läbi tehnoulevaatuspunkt. Tänu sellele muutub protsess märgatavalt kiiremaks ning järjekorrad lühenevad.

Kevadel käisid kolme osakonna esindajad üle-eestilisel ringsõidul, et kohtuda automüüjatega. Koguti ideid, kuidas meie olemasolevat teenust paremaks muuta ning võimalusel nende müüjategevus e-teenindusse suunata. Lisaks arendas kuldne kolmik eelmisel aastal meie infosüsteemi ARIS ning Äriabi süsteemi, et teenindusbürood saaksid klientidele veel paremat teenindust pakkuda.

Rõõm on tõdeda, et teenindusbürood hoidsid neile seatud teenindustaset ning olid oma ülesannete kõrgusel. Tipphooajal, aprillist–septembrini, oldi eriti tublid. Näiteks Saaremaa teenindusbüroo teenindusindeks oli neljandas kvartalis 100 ehk maksimum. Seejuures töötas sõidukite registriosakond selle nimel, et vähendada teenindusbüroode koormust ja suunata liisingettevõtteid rohkem kasutama meie e-teenindust.

Kui 2018. aastal paigaldas tehnosakond tehnoulevaatuspunktidesse kaamerad, et vähendada korruptsiooniohtu, siis 2019. aastal astuti samm edasi. Täna on esimestes tehnoulevaatuspunktides automatiseeritud mõtetestadmed, mis edastavad andmed otse meie andmebaasi ARIS. Tänu sellele uuendusele ei saa enam mõtetulemusi võltsida ning tehnoulevaataja ei pea mõttetut käsitööd tegema. Väheneb ka surve tehnoulevaatajale, sest tuttavale,

kes soovib vigadega autoga ülevaatuselt läbi saada, saab öelda ei.

2019. aastal võtsime vastu 36 207 eksamit, mille läbis 49% eksamineeritavatest. Seda aastat jäävad varjutama pikad eksamijärjekorrad. Esimesel korral sooritati 11 598 eksamit. Seda on ääretult vähe. Eelmisel aastal kolis meie juhilubade ja sõidumeeriku kaartide tootja välismaale, mis tekitas palju segadust ning venis dokumentide kättetoimetamise aeg. Olukorda parandab ministri määruse muudatus, mille abil muudetakse kogu juhilubade kättesaamise protsessi. Lisaks on mitmeid muudatusi juhikandidaadi õppes, millega loodetavasti paraneb nende ettevalmistus ning eksamite läbivus suureneb.

Ennetusosakonna suurimaks katsumuseks on inimese käitumise muutmine. Oleme saanud paljudelt õppeasutustelt tagasisidet, et meie ennetajad teevad vajalikku ja tänuväärset tööd. Uue aasta suurimaks väljakutseks saab olema fookuste seadmine ning tegevuste tõhustamine. Soovime jõuda enda sõnumitega aktiivsemalt 25–36-aastaste meeste infovälja.

Ühistranspordiosakonnal kulus palju aega probleemseks kujunenud lennuhanke korraldamisele ning ühistranspordikeskuste üle järelevalve tegemisele. Nende käigus ilmsed mitmed probleemid ning tegelesime pidevalt neile lahenduste otsimisega. Sellest hoolimata saime valmis statistikamoodulid, mis annavad ülevaate, milliseid liine kasutatakse ja milliseid mitte. See on suurepärase tööriist ühistranspordikeskustele. 2019. aastal valmis ka uus reisiplaneerija, mille saame loodetavasti 2020. aasta alguses kasutusele võtta. Uus lahendus peaks aitama enda reisi paremini planeerida, andes sihtkohta jõudmiseks parimad võimalused.

Mul on hea meel tõdeda, et liiklusteenistuse valdkonnas töötavad usaldusväärsed ja sihikindlad inimesed, tänu kellele oleme kõik senised probleemid lahendanud ning tulemused saavutanud.





MOOTORSÕIDUKITE KONTROLLIMINE

SÕIDUKITE REGISTREERIMISEELNE KONTROLL

2019. aastal viidi läbi 47 827 registreerimiseelset tehnonõuetele vastavuse kontrolli, mida on 6,5% võrra rohkem kui 2018. aastal.

3998 korral hinnati sõiduk nõuetele mittevastavaks ning registreerimiseks tuli puudused kõrvaldada, näitaja kasv võrreldes 2018. aastaga 13,7%.

206 sõiduki puhul tuvastas Maanteeamet sõiduki läbisõidunäidu vähendamise ning avalikustas selle info ka e-teeninduses sõidukite taustakontrollis.

Maanteeameti 137 uute sõidukite müügiga tegelevat lepingupartnerit tegid kokku 40 906 registreerimiseelset tehnonõuetele vastavuse kontrolli, kasv võrreldes 2018. aastaga 1%.

2019. aastal sõlmiti 50 uut lepingut ja muudeti 8 lepingut.

Registreerimiseelsed tehnonõuetele vastavuse kontrollid

Aasta	Maanteeameti kontrollid	Partnerite kontrollid
2015	43 965	31 309
2016	42 472	35 644
2017	43 373	39 098
2018	44 734	40 451
2019	47 827	40 906

TEHNOÜLEVAATUS-PUNKTID

2019. aastal tehti 658 000 tehnoülevaastust kokku 532 000 sõidukile. Tehnoülevaastuste arv kasvas varasema aastaga võrreldes 6% ja tehnoülevaastusele esitatud sõidukite arv varasema aastaga võrreldes 5%. Samuti on märgata, et korduvülevaastusele suunati varasemaga võrreldes 2% võrra rohkem sõidukeid ning tehnoülevaastuse läbinud sõidukite keskmine vanus on jätkuvalt 14 aastat.

2019. aasta kevadel ja sügisel toimusid Eesti Tehnoülevaatajate Liidu eestvedamisel koostöös Politsei- ja Piirivalveametiga taas tehnoülevaatajate koolitused. Pärast koolitust toimus 62 tehnoülevaatajate atesteerimise praktilist eksamit, millest vaid kaheksa olid negatiivse tulemusega. Esimesel korral läbis eksami 87% sooritanutest. Eksamitulemused jäid varasema aastaga samale tasemele.

TÜÜBIKOODID

Tehnoosakond kontrollib ja sisestab liiklusregistri andmebaasi Eestis esimest korda esinevate sõidukitüüpide andmeid.

Nende andmete sisestamisel tekib tüübi-koode. 2019. aastal tehti või täiendati 12 460 tüübi-koode, mis on sama palju kui eelneval aastal. Liiklusregistri büroosse esitatud sõiduki registreerimiseelse tehnonõuetele vastavuse kontrollakti alusel tehti 5911 tüübi-koode ehk 2018. aastaga võrreldes 8% vähem. 5380 tüübi-koode tehti sõidukite maaletoojate esitatud taotluste alusel, mida oli võrreldes 2018. aastaga 9% rohkem. E-teenindusse laeku-

nud M1- ja N1-kategooria Euroopa tüübi-kinnitusega sõidukite eelregistreerimise taotluste alusel tehti 1169 tüübi-koode ehk võrreldes 2018. aastaga 10% rohkem.

Aasta-aastalt on kasvanud ka tüübi-koode andmeväljade maht, mistõttu kulub iga uue tüübi-koode koostamiseks rohkem aeg. Selle kompenseerimiseks oli 2019. aastal tehnoosakonna tüübi-kinnituse ekspertidel teenindusbüroodes abiks kolm registreerimiseelse tehnonõuetele vastavuse kontrollijat, kellest igaüks sai aidata üks-kaks korda nädalas. Tänu sellele oli võimalik teha tüübi-koode mõistliku aja, keskmiselt umbes kümne tööpäeva jooksul.

SÕIDUKITE ÜMBEREHITUS, ATP JA EÜ-TÜÜBIKINNITUS

2019. aastal registreeriti 688 sõiduki ümberehitust. Ümberehituste arv on võrreldes eelneva aastaga püsunud samal tasemel (kasv 2%).

Aasta Ümberehitatud sõidukite arv

2018	672
2019	688

2019. aastal anti välja 212 ATP (kiiresti riknevate toiduainete rahvusvahelise veo ning selleks kasutatavate eriveokite alane kokkulepe) tunnistust.

2019. aastal väljastati R-kategooria traktorihaagistele, O1-, O2-kategooria haagistele ja komponentidele 28 tüübi-kinnitust, millest 17 uuele tüübile ja 11 uuele laiendile.

ÜHISTRANSPOORT

Ühistranspordi valdkonna 2019. aasta märksõna oli ühistranspordi kasutajate arvu kasv. Reisijate tehtud sõitude arv kasvas nii laeva-, lennu- kui ka maakondlikus bussiliikluses.

2019. aastal suurenes maakonnaliinide läbisõidumaht 3,4 miljonit liinikilomeetrit ehk 8,8% võrra võrreldes 2018. aastaga, moodustades 42,3 miljonit liinikilomeetrit. Sõitjate arv suurenes aasta jooksul 3 miljoni võrra ehk 15,1%. Kõige rohkem kasvas sõitjate tehtud sõitude arv Harju-, Pärnu-, Viljandi- ja Valgamaal. Maakonna bussiliinide kasutajate profiil on muutunud nooremaks ja kasvanud on kord kuus või harvemini reisijate osa.

Laevadega sõideti 2019. aastal 2,6 miljonit korda ehk 4% rohkem kui aasta varem. Lennureise tehti suursaartele ja Ruhnu 7% rohkem kui aasta varem ning reisijate arv kasvas 12% võrra.

2020. aasta alguse seisuga on bussiliinide teenindamiseks sõlmitud kehtivaid lepinguid 45, mis teeb keskmiselt 3 lepingut maakonna kohta. Nendest viis lepingut on sõlmitud avalike kaugliinide teenindamiseks. Avalikke kaugliine sisaldub ka teistes avaliku teenindamise lepingutes.

2019. aastal jõustusid suurema veetee-nuse mahuga lepingutest neli uut lepingut maakonnaliinide teenindamiseks Harju-, Pärnu- ja Valgamaal. Lõppes hankemenetlus ja sõlmiti uus leping Harjumaal maakonnaliinide teenindamiseks 1. veebruarist 2020. Liiniveo katkemise ohu tõttu sõlmis Maanteeamet kaks otselepingut Ida-Virumaal, samuti teenindamise algusega 1. veebruarist 2020.

2019. aastal jätkati ühistranspordiregistri ajakohastamist. Peatus.ee ja m.peatus.ee lehte külastati 2019. aastal kokku 11 miljonit korda. Külastuste arv kasvas võrreldes 2018. aastaga 25%.

2019. aastal väljastati 60 riigisisese kommerts-kaugbussiliini liiniluba ja olemasolevate liinilubade alusel teenindatavatele liinidele kinnitati 80 sõiduplaani muudatust.

Vedajad loobusid ennetähtaegselt 30 liini teenindamisest ja vastavad liiniload tunnistati kehtetuks. Liinilubasid keelduti väljastamast ühel korral.

ÜHISTRANSPOORDI JÄRELEVALVE

Kokku menetleti 2019. aastal 215 väärtegu, millest 179 oli piletitä sõitmine (ühistranspordiseaduse § 85 lõike 1 või 2 rikkumine).

Ülejäänud 36 menetluse puhul saab välja tuua kolm põhirühki:

1. bussijuhi rikkumised,
2. vedaja rikkumised,
3. muud rikkumised.

Raskemate väärteomenetluste arv on tõusutrendis – näiteks teenindatakse liine korralise tehnõulevaatuse mitteläbinud bussidega, takistatakse riikliku järelevalve läbiviimist. Tõusvas trendis on menetluste läbiviimine juriidiliste isikute suhtes.



2019. aastal määrati 14 483 eurot rahatrahve, millest laekus 13 382 eurot ehk 92%, ja määrati sunnirahasid 5100 eurot, millest laekus 1850 eurot ehk 36%. Madal laekumise osakaal on tingitud sellest, et kahe sunniraha määramise otsuse laekumise tähtjad saabuvas alates 2020. aastal.

Rahatrahvide ja sunniraha määramise otsuste täitmiseks alustati kokku 57 täitemenetlust, mis on 31% vähem kui 2018. aastal. See viitab Maanteeameti hinnangul suuremale õiguskäitlusele.

2019. aastal koostati kolm haldusjärelevalve kokkuvõtet – Valgamaa Ühistranspordikeskuse, Kohtla-Järve Linnavalitsuse ning Ida-Viru Ühistranspordikeskuse suhtes. Haldusjärelevalve käigus kontrolliti, kuidas on ühistransporti korraldatud, ning tehti ettepanekud olukorra parandamiseks ja muutmiseks või viidati konkreetsetele sisulistele puudujääkidele.

Vedajatele koostati 2019. aastal 230 menetlustoimingu protokoll, mis on 18% enam kui 2018. aastal. Vedajate peamised probleemid olid seotud sõiduplaanis sätestatud ajast varasema peatusest väljumisega, peatuse mitteteenimisega ning üksikutel juhtudel muude rikkumistega (seaduses ettenähtud dokumentide puudumine jms). Lõviosa menetlustest puudutas avalikke liine.

2019. aasta oli ühistranspordi järelevalves

märgiline seetõttu, et ATKO Grupiga seotud ettevõtetele koostati kokku 93 menetlustoimingu protokoll ehk 40% kõikidest vormistatud menetlustoimingu protokollidest.

Vedajatele tehti rikkumiste põhjal kokku 31 ettekirjutust, mis jääb samale tasemele 2018. aastaga, mil koostati 30 ettekirjutust.

2019. aastal võeti kasutusele uus menetluskirjeldus – järelevalveõiend. Selle dokumendiga tuvastatakse puuduseid ühistranspordi korralduses, kuid iseene-

sest ei päädi dokumendi koostamine konkreetse meetmega nagu ettekirjutus või rahatrahv. Selliseid õiendeid koostati 36 ning peamiselt puudutas see taristuobjekte (peatuste asukoha ohtlikkus, halvad liiklusolud, peatused amortiseerunud vmt), aga ka näiteks viiteid vigadele riiklikus ühistranspordiregistris.

Ühistranspordi järelevalve talituses töötas 2019. aastal 14 ametnikku, kes kõik annavad oma panuse selleks, et Eesti elanikud saaksid kasutada turvalist ja nende vajadusi arvestavat ühistransporti.

Kontrollitud busse	3027
Kontrollitud ronge	2270
Kontrollitud reisijaid*	21 758
Menetletud väärteodokumente	253
Koostatud järelevalveõiendid	36
Kontrollitud taristuobjekte	140
Koostatud ettekirjutusi	31
Algatatud täitemenetlusi	57
Kogutud trahve, €	21 968
Koostatud menetlustoiminguid	230
Määratud sunnirahasid, €	5100

* Kontrollitud reisijate arv on busside kohta, kuna AS Eesti Liinirongid rongides toimunud pileтите kontrollimise kohta statistika puudub tarkvara puudulikkuse tõttu.



KLIENDITEENINDUS

TEENINDUSBÜROOD

Maanteeameti teenindusbüroodes toimib külastatavus kümneaastase tsüklika. See sõltub peamiselt juhilubade kehtivuse lõppemisest. 2019. aastal jõuti juhilubade vahetamise poolest põhja. Võrreldes 2018. aastaga tehti Maanteeameti teenindusbüroodes 6% vähem toiminguid kui aasta varem.

Kõige keerulisem on hoida klientide kõrget rahulolustaset. 2019. aasta eesmärk oli hoida klientide rahulolu büroode teenindusega 85% juures, kuid aasta lõpuks oli rahulolu plaanitust veidi isegi suurendanud – büroode teenindusindeks oli 87%.

Möödunud aastal hakati saatma rahuloluküsimustikke ka registreerimisele kontrolli läbinud klientidele. See teenus on kõige aja- ja töömahukam ning kontrolli järjekorrad venivad vahel pikaks. Seetõttu seati teenindusega rahulolu eesmärgiks 65%. Tegelikult oli 71% klientidest rahul.

Eelmisel aastal läbisid põhjaliku uuenduskuuri Tartu ja Paide teenindusruumid. Remontide ajal teenindati kliente hoone kõrval asuvates soojakutes. Tagantjärele tundub, et mure klientide ja töötajate raskustesse seadmise osas oli põhjendamatult, sest kliendid võtsid kitsamale pinnale kolimise rahulikult vastu.

2019. aasta teises pooles kadusid eksami-klassidest monitorid ning teooriaeksameid võetakse nüüd vastu tahvelarvutites. Ka siinkohal oli väike kartus asjatu, sest nii kliendid kui ka töötajad võtsid kaasaegsemaid seadmeid positiivselt vastu.

Ja et teenindusoskused oleksid ühte nägu nii Võrus kui ka Sael, valmis möödunud

aastal teenindusstandard. Selle koostamine oligi oma töötajate õul, sest neilt tuli ka teave, mis dokumendis kirjas peab olema.

INFOKESKUS

Ameti infotelefonile helistati 118 817 korral, et infot saada või nõu küsida. See number on jäänud täpselt sama suureks kui aasta tagasi.

Infokeskuse roll muutub pidevalt – aina suurem osa sissetulnud kõnedest puudutavad ka teisi Maanteeameti pakutud teenuseid. Infokeskuse töötajad peavad ennast pidevalt koolitama, et ükski küsimus ei jääks vastusetu.

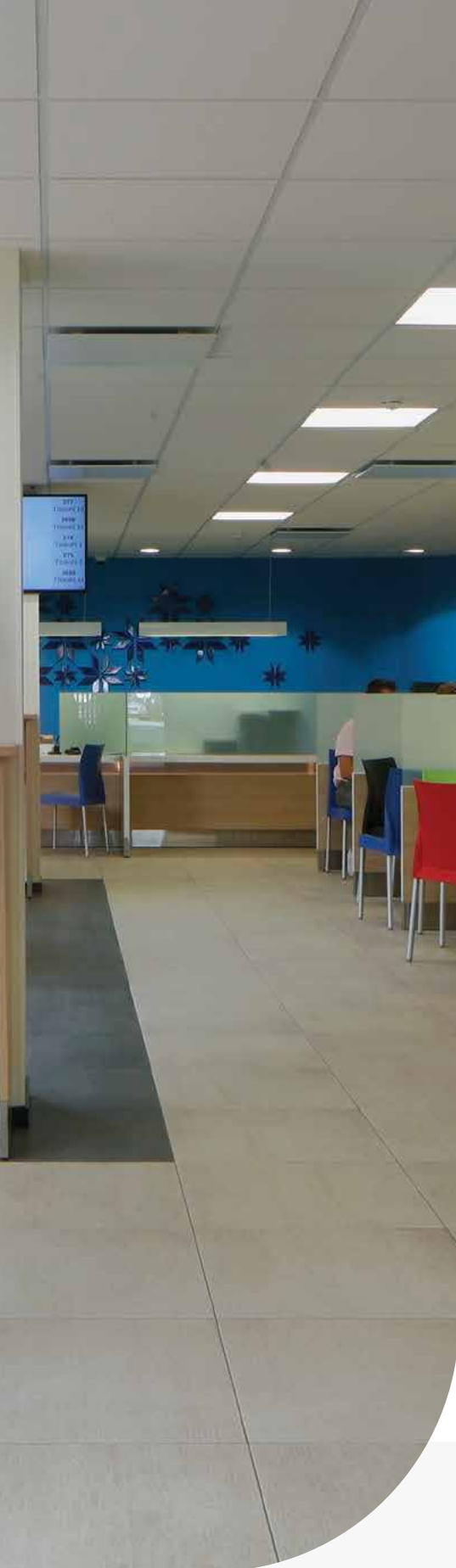
Kõnede arv oli seotud nii hooajalisuse kui ka valdkondadega, kus king pigistas. Suvekuudel, kui sõidueksamid ja tüübikoodide tegemise järjekorrad venisid pikemaks, tõusis kõnede arv kohe tavapärasest 5% võrra kõrgemaks.

E-kirja teel jagati infot 80 007 korral, mis on 15% vähem. Vähenemine oli jätkuks koostöö tegemisel liisingettevõtete ning autofirmadega.

Klientide rahulolu infopäringute vastamise kiiruse ja sisuga tõusis protsendi võrra, jõudes vastavalt 59%ni.

Kõige õnnelikum on klienditeenindusvaldkond klientide tagasisidet lugedes ning siinkohal jagab õnne ka lugejatega.





TAGASISIDE BÜROODELE

Kliendid kirjutavad:

- Kuna ise olin totaalselt juba paanikas, mis edasi saab, siis klienditeenindaja oskas koheselt mu maha rahustada ja kõigile küsimustele vastata.
- Angaaris kiskus ajaliselt kriitiliseks, aga kõik sujus, tundus ka, et aasta taguse kogemusega võrreldes ei olda enam juuksekarva žiletiga pikkupidi 6-ks ajamas autot üle vaadates.
- Soe, üliabivalmis ja vajalikku infot jagav teenindaja! Maanteeametis lubade vahetus kujunes omaette heaks teraapiaks!
- Arvestades, et töötingimused olid remondi tõttu raskemad, oli teenindus väga hea.

TAGASISIDE INFOKESKUSELE

- Paar korda uurisin tavalisest keeruka pärimisjärgse omanikuvahetuse kohta. Sattusin rääkima mitme erineva teenindajaga, kes kõik olid rahulikud, viisakad ja andsid head nõu, mis asjaosalistele tähendas kokkuhoitud aega ja kiiret asjaajamist.
- Alati sain maksimaalselt lahti seletatud vastuse enda arvates rasketele küsimustele.
- Telefonile vastav inimene omal alal parim, selgelt jälle 10 punni!
- Ilmselt helistasin ise valesse kohta, kuid sain sõbraliku vastaja käest vajaliku info, kuhu tegelikult tuleks helistada ning lisaks otsiti see number mulle kohe välja ka! Aitäh:)

E-TEENINDUS

2019. aastal kasutas Maanteeameti e-teenindust ligi 1,6 miljonit kasutajat 9,5 miljonit korda. Püstitati ambitsioonikas strateegiline eesmärk, et 65% nii büroos kui ka e-teeninduses pakutavatest teenustest tehakse elektroonselt.

Eesmärk sai täidetud eelkõige omanikuvahetuste vormistamise arvu suurenemisega e-kanalis. Kasvutrendi üks põhjus oli lihtsa omanikuvahetuse puhul digitaalsest allkirjast loobumine ja elektroonilise kinnituse küsimine nii müüjalt kui ka ostjalt. Samuti muudeti volikirjade uuendamist lihtsamaks.

Uue teenusena saab e-teeninduses taotleda luba liikluspiiranguga teedele. See on oluline neile, kellel on vaja raskemate sõidukitega sõita teedel, millele kehtestatakse näiteks kevadise sula ajal massipiirang.

Maanteeamet tutvustab uhkusega e-teeninduse võimalusi ka teistele. Möödunud aastal külastasid Maanteeameti delegatsioonid Usbekistanist, Ukrainast (kohalike omavalitsuste ning ajakirjanike esindajad) ja Keeniast. Samuti tutvustati e-teenuseid E-Regi aastakoosolekul, kus olid koos kõik Euroopa Liidu liikmesriigid.

E-teeninduse kasutuse aluseks on ka klientide informeerimine õigel ajal – aasta jooksul saadeti klientidele 1,9 miljonit teadet või meeldetuletust.

E-teeninduse soovitusindeksit hoiti nagu aasta tagasigi 89% juures.

- MNT.ee e-teenindust olen küll kasutanud. See on maru hea. Tellisin neljapäev A kategooria registreerimisnumbri dublikaadi ning tähelepanu-tähelepanu: nimetatu oli laupäev postkastis!
- Väga hästi korraldatud informeerimine juhiloa tähtaja saabumisest ja lihtne juhiloa pikenduse taotlemine.
- Kõik oli lihtne ja loogiline ja isegi videoõpetus oli olemas.
- Väga inimsöbralik ja lihtsalt kasutatav teenus, samas ka väga kiire. Suur tänu!
- Olen juba tuttavatele soovitanud ja teen seda kindlasti ka edaspidiselt, sest e-teeninduse kasutamine on tõeliselt mugav + lisaks suur aja kokkuhoid võrreldes samade toimingute teostamisega teenindusbüroodes.



EKSAMID

2019. aastal toimusid olulised muudatused riikliku liiklus-teooria eksami korralduses.

Teooriaklassides mindi üle tahvelarvuti-tele, küsimused läbisid uuenduskuuri ning on hetkel kindlasti ühed ajakohasemad Euroopas. 3. juunil võeti kasutusele uued liiklusteooria küsimused, kus igale küsimu- sele on vaid üks õige vastusevariant.

Küsimused keskenduvad pigem igapäe- vaselt vajaminevate liiklussituatsioonide lahendamisele ja nendest arusaamisele ning toetavad sõidueksamit, mis eeldab hea teoreetilise baasi olemasolu. Puudu- sed teoorias väljenduvadki eelkõige sõidu- eksami tulemustes ja igapäevases liikluses. Vaatamata asjaolule, et küsimustel on vaid üks õige vastus, ei muutunud drastiliselt läbisaamise protsent, tõustes vaid mõne protsendipunkti võrra. Samuti ei osutunud tööks autokoolide kartused, et uute küsi- mustega väheneb teooriaeksamil läbi- saanute hulk.

Riiklik teooriaeksam oli meedias pidevalt pildil, valdavalt positiivselt. Lisaks lõime võimaluse võtta teooriaeksameid vastu ka liikuva eksamiklassiga, mis omakorda aitab lühendada eksamite ootejärjekordi teenin-

dusbüroodes ja vähendab kulu tarbijale (eelkõige Kaitseväele). Liikuvast klassis on kasutusel kümme tahvelarvutit, mis või- maldavad olla paindlikud nii eksami vastu- võtmise aja kui ka koha suhtes. Vaja läheb ainult internetiühendust.

Esimese riigina maailmas võttis Eesti riikli- kul teooriaeksamil kasutusele küsimused, mis puudutavad robotliikurit. See uuendus sai kõlapinda ka Eestist väljaspoole ja teki- tas elevust konverentsidel.

Sõidueksamite osas oli 2019. aasta valda- valt üleminekufaasiks 2020. aastal toimu- vateks muudatusteks, mis muudab oluliselt vastuvõetavate eksamite ülesehitust ja harjutusi. Nõuded ja hindamine muutuvad elulisemaks ja sõidueksamil kontrollitakse juhikandidaadi üldist pädevust liikluses hakkamasaamisel. Riiklikul sõidueksamil on hindamine juba muutunud kompetent- sipõhiseks, mis suunab vastutust tulemuse eest üha enam juhikandidaadile ja autokool on pigem õppimisele suunaja kui õpetaja.

Teooriaeksam 2019	I poolaasta	II poolaasta	Kokku
Eksameid	14 960	19 108	34 068
Läbimine %	66	76	72

On kurb reaalsus, et juhikandidaadid (eriti B-kategoorias) on tulemuste asemel pigem protsessile orienteeritud. Nende suurim mure on võimalikult kiiresti (järel)eksamile saada, mis tulemusega see lõpeb, polegi nii oluline. Eksamite läbimise statistika põhjal saab väita, et eksamite vahel keegi eriti midagi juurde ei õpi, autot ei juhi ja iga järgnev järeleksam annab madalama läbimisprotsendi. Ainus helge hetk tumedas argipäevas on A-kategooria juhikandidaadid, kes suhtuvad oma hobisse väga kirglikult ja ka tulemused on kiiduväärt. Samuti on rasketehnika kategooriate juhiloa taotlejate tulemused viimastel aastatel paranenud, sest neid motiveerib soov saada erialasele tööle.

Vaatamata asjaolule, et eksamineerijate kohad ei olnud täielikult komplekteeritud, on vastu võetud eksamite üldarv jäänud võrreldes eelnenud aastatega samale tasemele ja suudame vastu võtta u 36 000

eksamit, mis näitab, et planeerimine ja efektiivsus on eksamikeskusel heal tasemel.

733 inimese meelest ei ole aga 40-eurone riigilõiv ega muu ressursikulu märkimisväärne, sest nemad ei vaevunud oma eksamile kohalegi ilmuma. Mitteilumune tekitab olukorra, kus sõiduaeg jääb kasutamata ja piltlikult öeldes on üks eksamineerija seitse kuud tööta.

2019. aastal koostati teooria- ja sõidueksamite kohta kokku 206 vaideotsust (2018. aastal 203). Enim vaideotsuseid koostati B-kategooria sõidueksamitele (kokku 161), teooriaeksamitele (18) ning A-kategooria eksamitele (12). Sõidueksa-

mite kohta koostatud vaideotsustel (kokku 188) muudeti otsuseid kuueteistkümnel juhul ehk kokku 8,5%-l juhtudest. Nende kuueteistkümnelt otsusega: sai 11 isikut uue sõidueksami sooritamise õiguse riigilõivu-vabalt; ühel juhul tühistati tulemus (isikul oli juba sooritatud eksam), seega võis taotleda riigilõivu tagastamist; neljal juhul loeti sõidueksami tulemus sooritatuks. Vaidemenetlustest kuvab läbi juhikandidaatide teadmatus vaidemenetluse olemuse kohta. Pigem esitatakse vaie igaks juhuks, süüvimata sellesse, mis tegelikult eksamil toimus, ja nii ongi vaideotsused pigem fakti konstateerivad ja seadusele viitavad kui liiklussituatsiooni analüüsivad dokumendid.

Sõidueksam 2019	Eksamite arv	Sooritatute arv	Läbimine %
1. korral	20 681	11 598	56
2. korral	7 298	3 352	45
3. või enamal korral	8 228	3 072	37
Kokku	36 207	18 022	49



ENNETUSTÖÖ

Ennetustöö eesmärk on liiklejaid muutuvas keskkonnas toetada ja nende liikluskäitumist teavitustöö ja liiklus-hariduse abil parandada.

Ennetustöö ekspertide ülesanne on suu-
rendada erinevate sihtgruppide liiklus-
teadmisi ja mõjutada liiklejate hoiakuid, mis
omakorda aitavad pikemas plaanis paran-
dada liikluskultuuri ja vähendada liiklusõn-
netusi ning aidata kaasa O-visiooni eesmär-
kide täitumisele. Selleks on vaja tegevuste
süsteemsust ja järjepidevust – väärtused,
hoiakud ja käitumine muutuvad tasapisi.
Maanteeameti 20 aastat ennetustegevust
on oluliselt mõjutanud inimeste igapäevast
liikluskäitumist ja -harjumusi: uueks nor-
maalsuseks on saanud helkuri kandmine,
turvavöö kinnitamine autos, laste turva-
varustuse kasutamine autos ning joobes
juhtimine on taunitav. Tänapäeval räägivad
ekspertid lisaks ennetustegevustele suu-
rest kaasa ka elukestvas liiklushariduses.
Tähtsad märksõnad seejuures on koostöö
erinevate osapoolte vahel, ühine vastutus
noorele liiklejale eeskujuks olemisel, hoo-
livuse ja teistega arvestamise väärtusta-
mine liikluses, teadmised ja oskused ohu-
tuks liiklemiseks, elukestev õpe jpm.

2019 oli maanteeameti ennetustöö osa-
konnas tegus aasta:

- liiklusohutusele suunatud 1028 tegevusse oli haaratud 62 842 inimest;
- erinevatele sihtrühmadele viidi läbi 641 koolitust, milles osales 20 911 inimest;
- avalikel üritustel viidi teavitustööd läbi 155 korral, osales 27 501 inimest;
- projektides osales kokku 13 512 inimest;
- viidi läbi 23 infopäeva, kus osales 918 inimest.

Koostöös MTÜga AgaMina on valminud veebikeskkond, mis on suunatud eeskätt väikelaste vanematele ning laste ja nende vanematega tegelevatele õpetajatele. Veebilehe AgaMina Maanteeameti 360° liiklusohutuse virtuaaltuuri eesmärk on toetada vanemaid ja õpetajaid laste ohu-
tuse tagamisel liikluses ja viisakate liiklejate kujundamisel.

Valmis lasteaiaõpetajatele riiklikku õppe-
kava toetav õppemäng „Liiklustarga liik-
lusmäng“, mille eesmärk on muuta liiklus-
teema käsitlemine lasteaias huvitavaks,
lihtsaks ja efektiivseks. Õppemäng toetab
õpetajat ohutu liikleja koolitamisel.

LIIKLUSKOOLITUSED

Omniva viis kevadel oma töötajatele läbi
liikluskoo, mille raames toimusid koostöös
ennetustöö osakonnaga üle Eesti liiklus-
ohutusalased sisekoolitused. Koolitused
toimusid aprillikuus kuues maakonnas ja
kokku osales neis 93 Omniva kirjakandjat
ja kullerit.

2019. aasta jooksul toimus haridusasu-
tuste õpetajatele kokku 134 koolitust, kus
osales 1835 õpetajat. Koolitused jagune-
sid järgmiselt:

- lasteaiaõpetajate liikluskoolitused
29 lasteaias, osales 454 õpetajat;
- koolide õpetajate meeskondade
koolitused 12 koolis, osales 263
õpetajat;
- KEAT projekti raames toimus 16
koolitust 6. klasside õpetajatele,
osales 168 õpetajat;
- lasterühma saatja koolitusi toimus
45, osales 625 õpetajat;
- jalgratturikoolitajatele toimus
13 koolituspäeva, kus osales 117
õpetajat;
- muid koolitusi erinevatel teemadel
(ohutusteemaline õpetajaraamat,
jalgratturikoolitajate suvekool
jne) toimus 19 ja neis osales 208
õpetajat.

2019. aasta augustis toimus esimest korda
üle-eestiline jalgratturite koolitajate suve-
seminar. Osales 33 õpetajat, sh üks koge-
nud koolitaja Lätist. Osalenud õpetajate
väga hea tagasiside põhjal ning osalejate
soovidele vastu tulles toimub seminar taas
2020. aasta augustis.



2019. aastal viidi kolmandat korda läbi haridusasutustele suunatud liikluskasvatuse uuring „Liikluskasvatus lasteaia ja koolis“. Uuringus osales 404 lasteaeda (64% üldarvust) ja 335 kooli (62% üldarvust).

Uuringust selgus, et lasteaia tasandil on planeerimine nihkunud lähemale rühma-tegevustele, liiklusteemade lõimimine on suurenenud nii erinevates ainevaldkondades kui ka laste mängukeskkonna loomisel. Koolituste kvaliteediga on õpetajad väga rahul. Jalgratturi koolituse läbiviimine koolides on stabiilselt kõrge (84% vastanud koolidest). Peamiselt panustavad õpetajad ise koolituse läbiviimisesse, mis näitab jätkuvat vajadust õpetajaid toetada (õppematerjalid, jalgratturi koolitajate koolitus, jalgratturite koolitust toetav projekt).

LIKLUSHARIDUSLIKUD PROJEKTID JA KONKURSID

Liiklusvankri projekti lasteaedadele liikluskasvatuse läbiviimiseks ja Vigurelementide projekti haridusasutustele jalgrattakoolituse toetuseks on läbi viinud juba aastaid ja haridusasutused on need hästi vastu võtnud.

Viimastel aastatel on haridusasutused aktiivsemalt liitunud kahe projektiga:

„Tasuta jalgratturi koolitus igale 10-aastasele lapsele“. Projektiga toetatakse üldhariduskooli, kes korraldavad lastele tasuta

jalggratturi koolitusi. Projekti eesmärk on toetada koolituse kättesaadavust ning põhjaliku jalgratturi koolituse toel suurendada liiklusohutust. 2018/2019. õppeaastal osales projektis üle 4200 lapse 152 koolist.

Projekt „PEATU, VAATA, VEENDU!“ on suunatud V–VI klassi õpilastele ja selle eesmärk on juhtida õpilaste tähelepanu sõidutee ületamise ohutusele reguleerimata ülekäiguradadel. 2019. aastal osales 128 kooli ning markeeritavaid kohti oli ligi 500. Nimetatud projektid jätkuvad ka 2020. aastal

TEIST AASTAT VIIDI LÄBI KONKURSSE HARIDUSASUTUSTE NOORTELE

Loomingukonkursile „Ma♥Elu“ olid oodatud tööd, kus käsitleti liikluses kõrvaliste tegevuste teemat. Konkurss toimus kolmes vanuseastmes ja oli sel aastal suunatud 3.–12. klassi õpilastele.

Foto- ja ideekonkursile „Silmapaistev Eesti elanik“ oodati foto- või ideelahendusi, kuidas ennast huvitavalt ja loominguiliselt liikluses nähtavaks teha. Selle aasta konkursi märksõnadeks olid hoolimine ja innovaativsus ning konkursist võis osa võtta üks või koos sõbraga.

AASTA LIKLUSOHUTUSE TEGIJATE TUNNUSTAMINE

On rõõm tõdeda, et aastatega on koostöövõrgustik liikluskasvatuse valdkonnas oluliselt laienenud ja eesmärgid on veelgi suuremad. Ennetustöö osakond soovib rohkem kaasata vabatahtlikke, just neid, kes on ise eeskujulikud liiklejad ning peavad oluliseks liiklusohutusse panustada.

Kümme aastat on märgatud ja tänatud liiklusohutuse edendamises silmapaistvaid inimesi. 28. novembril 2019 tunnustati Kuremaa lossis silmapaistvaid liiklusohutuse edendajaid.

Liiklusohutuse auhinna eesmärk on väärtustada ning avaldada tänu isikutele ja organisatsioonidele, kes oma töö või ühiskondliku tegevusega on enda asutuses või paikkonnas silma paistnud liiklushariduse korraldamise ja liiklusohutuse edendamisega.

Nii regiooni kui ka üleriigiliselt anti välja auhinnad seitsmes kategoorias: kohalik omavalitsus, vastutustundlik ettevõtte, liiklusohutuse eeskujud, üllataja liiklusohutuses, koostööpartner, sündmus, õpetaja (sh lasteaedade ja koolide õpetajad, auto-koolide õpetajad ja liikluskoolitajad ning noorsootöötajad ja vabatahtlikud).



LIIKLUSOHUTUS- KAMPAANIAD

KÕRVALISED TEGEVUSED

Liiklusohutuskampaania „Kui juhid, siis juhi“

16. septembrist 13. oktoobrini 2019 toimus kõrvaliste tegevuste ohtlikkusele tähelepanu tõmbav kampaania „Kui juhid, siis juhi“. Kampaania eesmärk oli liiklejates kinnistada teadmist, et kõrvaliste tegevustega tegelemine roolis on ohtlik ning inimene ei suuda kaht tähelepanu nõudvat tegevust samal ajal ja veatult sooritada, mistõttu kaob juht piltlikult roolist.

Uuringud on näidanud, et kui juht räägib sõidu ajal telefoniga, muutub tema võime ümbritsevat teadvustada ja tunnetada samaväärseks sellega, nagu oleks ta joonud 2–3 klaasi veini. Juhtimise ajal telefoniga rääkides väheneb juhi fookuseeritud nägemisväli poole võrra. Kirjutades autoroolis sõnumit, on inimese pilk järjest teelt eemal keskmiselt viis sekundit, ent liikluses võib juba mürdosa sekundi jooksul olukord ohtlikuks muutuda.

Kampaanias kasutati tele- ja raadioklippe, väli- ja veebireklaami ning sotsiaalmeediat. Lisaks edastati sõnumeid kaupluste siseradiotes ja kinodes.

Kampaaniajärgse küsitlusuuringu tulemustest selgus, et kampaaniat märkas 72% mootorsõidukijuhtidest.



JOOBES JUHTIMINE

Liiklusohutuskampaania „Omasid ei lasta täis peaga rooli!“

10. juunist 7. juulini 2019 toimus teavituskampaania „Omasid ei lasta täis peaga rooli!“, mis oli mõtteline jätk varasemale kampaaniale „Sõber ei lase purjus sõpra rooli!“. Kampaania eesmärk oli liiklejatele taas kord kinnitada, et just lähedaste võimuses on takistada alkoholi tarvitanud inimesel sõidukirooli istuda.

Igas sõpruskonnas on erinevaid inimesi. Mõned on alalhoidlikumad kui teised. Mõned on kainemad kui teised ja annavad endale aru, et purjus peaga ei peaks rooli istuma. Paraku ei ole neil erinevatel põhjustel alati julgust või ettevõtmist teisi korrale kutsuda. Kampaania ülesanne oli neid julgustada, andes põhjuse ja põhjenduse sekkumiseks.

Alkohol annab liigse enesekindluse, ahendab vaatevälja tunnelnägemiseks, vähendab reaktsioonikiirust ja koordineerimisvõimet. Samuti halvendab alkoholi tarvitamine kiiruse, aja ning vahe- maade taju ja hindamisvõimet, vähendab keskendumisvõimet ja suurendab väsimust.

Kampaanias kasutati tele- ja raadioklippe, välireklaami ja sotsiaalmeediat. Lisaks edastati sõnumeid kaupluste siseradiotes, kinodes ning Politsei- ja Piirivalveameti teenindusbüroodes. Kasutusel olid ka riiulirääkijad Selverites ja Stockmannis. Kampaanialehe aadress oli kaainejuht.mnt.ee.

Kampaaniajärgse küsitlusuuringu tulemustest selgus, et kampaaniat märkas 62% elanikkonnast.



TEEÜLETUS

Liiklusohutuskampaania „Sina oled ettenäitaja, et tema oleks ettevaataja“

13. augustist 9. septembrini 2019 korraldas Maanteeamet teist korda kampaania „Sina oled ettenäitaja, et tema oleks ettevaataja“, mis on ennekõike suunatud lapsevanematele. Sellega tuletati meelde, et täiskasvanutel on laste liikluskäitumise kujundamisel kõige suurem roll ja nad on oma käitumisega lastele eeskujuks. Iga laps peab teadma, et enne teeületust on vaja peatuda, vaadata mõlemale poole ning veenduda teeületuse ohutuses nii jalakäija kui ka jalgratturina.

Lapsevanematel on oluline mõista, et lapsed vajavad liikluses harkama saamiseks praktikat, mistõttu toimus kampaania osana 26. augustist 1. septembrini lapsega jalgsi liiklemise nädal. Sel ajal

kutsuti lapsevanemaid üles lastega võimalikult palju jalgsi liiklema ja neile näitama, kuidas sõiduteed ohutult ületada. Lisaks toimus 9.–13. septembrini lasteaedades „Liiklustarga liiklusnädal“, mille eesmärk oli pere seas populariseerida ohutut jalgsi liiklemist ja jalgrattasõitu ning innustada lapsevanemaid õpetama lapsi ohutult liiklema.

2019. aasta sügisel markeerisid ka 5. ja 6. klasside õpilased juba neljandat korda nende endi kaardistatud teeületuskohtadesse meeldetuletuse „Peatu, vaata, veendu!“. Kampaanias kasutati tele- ja raadioklippe, väli- ja veebireklaami ning sotsiaalmeediat. Teavituskanalina kaasati lisaks eKool. Kasutusel oli kampaanialeht ettenaitaja.mnt.ee. Kampaania võitis ka selge sõnumi auhinna kategoorias parim selge sõnumiga tarbetekest koos tarbepildiga.

Kampaaniajärgse küsitlusuuringu tulemustest selgus, et kampaaniat märkas 58% elanikest.



SINA OLED ETTENÄITAJA, ET TEMA OLEKS ETTEVAATAJA.

Meil kõigil on laste liikluskäitumises oluline roll.
Peatu, vaata ja veendu, et oled hea eeskuju.

PIIRKIIRUS

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

23. aprillist 20. maini 2019 oli eetris kiiruse kampaania „Võta aega, mitte elu“ eesmärgiga liiklejatele teadvustada, kui rasked ja pöördumatud võivad olla kiiruse ületamise tagajärjed.

Kampaaniaga jutustati kahe perekonna tõestisündinud lood. Kül- liki kaotas oma isa ja laste vanaisa liiklusõnnetuses, mille üks olu- lisi põhjuseid oli piirkiiruse ületamine. Madise vend Siim ja venna pruut Maili hukkusid samuti liiklusõnnetuses, mille üks oluline põhjus oli kiiruse ületamine.

Piirkiiruse eiramine ei mõjuta ainult ühte ohukomponenti, vaid mõjub dominoefektina rohkematele teguritele. Kiiruse kasvades aheneb juhi nägemisväli ning seetõttu ei jõua roolisolija märgata kõike eesolevat, pikeneb pidurdusteed ja sõiduki täielikuks peatumiseks kuluv aeg. Enda arvates kiirust ainult natuke ületades seame pidevalt ohtu nii enda kui ka kaasliiklejad. Liiklemine peaks lähtuma põhimõttest võta aega, mitte elusid.

Kampaanias kasutati tele- ja raadioklippe, väli- ja veebireklaami ning sotsiaalmeediat. Lisaks edastati sõnumeid kaupluste siseraa- diotes, kinodes ning Politsei- ja Piirivalveameti teenindusbüroo- des. Kasutusel oli kampaanialeht kiirus.mnt.ee.

Kampaaniajärgse küsitlusuuringu tulemustest selgus, et kampaaniat märkas 55% sõidukijuhtidest.

PALUN JÄRGI **PIIRKIIRUST.**

VÕTA AEGA, MITTE ELU



Masinahalli avamine kasvatas külastajate huvi teedetemaatika vastu. Uut hoonet saab kasutada lisaks näituste korraldamisele ka kultuurisündmuste ja seminaride läbiviimiseks.

EESTI MAANTEEMUUSEUM

Juulis avanesid muuseumi uue masinahalli ukse ning avati püsinäitus „Masinate valitsemine“. See oli muuseumi enam kui viis aastat kestnud ning Maanteeameti ja Euroopa toetusfondide rahastusel valminud järjekordne suurarendus.

Autokultuurile, liiklusohutusele ja teedehituse masinavärgile pühendatud ekspositsioon sisaldab 1500 ruutmeetrit elamusi, 120 tonni tehnikat ja mõõtmatu hulka valdkonnaekspertide panust.

Arenduse projektijuhid olid Kadri Valner ja Karl Saks, näituse kuraator Paavo Kroon, sisuloome eest hoolitsesid Andres Seene, Annika Kupits, Rain Rikas ning kogu muuseumipere. Hooneprojekt valmis Salto Arhitektuuribüroos, ehitas Eviko AS, ekspositsiooniprojekti valmistas Produktioonigrupp OÜ ja selle ehitas TM Development OÜ ja RMK-Invest OÜ.

Näituse kaheti tõlgendatav pealkiri „Masinate valitsemine“ tähistab vastuolulist võimusuhet autode ja nende juhtide vahel ning tutvustab sellega elu Eestis viimase saja aasta jooksul. Piisav nostalgialaks ees-
timalastele ja avastamisrõõm väliskülalistele.

Osaliselt vana halli konstruktsioonidele ehitatud uus hoone aitab teemat edasi anda kolme ekspositsiooniga:

Reis läbi autode valitsusaja näitab auto muutumist luksusajast tarbeesemeks ning auto tähtsuse tõusu ühiskonnas.

Teemasinate väljapanekute osas seisavad uhkelt nii Eesti masinainseneride pari-

mad tööd kui ka tee-ehitushiiqlased Nõukude Liidust.

Liikluskasvatuse keskuse interaktiivne ekspositsioon annab ülevaate auto mehaanikast ja liiklusfüüsikast, liiklusohutusest ja turvaliste teede ehitamisest.

Muuseumi uus püsinäitus pälvis Maanteeameti tugivaldkonna aasta teo nimetuse. Kultuuriministeeriumi juures tegutsev muuseuminõukogu valis selle 2019. aasta kolme kõige silmapaistvama ja parema püsinäituse hulka.

TEADUS- JA NÄITUSE- TEGEVUS

Nii muuseumi teadus- kui ka näitusetegvus ongi viimastel aastatel keskendunud just 20. sajandi autokultuurile ja tee-ehitusele. Uue püsinäituse materjalide põhjal valmis masinahalli avamisel teatmik „Masinate valitsemine. Väike autoajaloo ja

liikluskultuuri teejuht“. Koos artiklisarjaga ajakirjades Imeline Ajalugu ja Teeleht avati huvilistele 20. sajandi ühe ikooni – auto – aega ja lugu.

Et uus keskus annab võimaluse korraldada erinevaid sündmusi kuni 150 inimesele, siis toimus septembris siin esimene rahvusvaheline konverents „Inimene ja masin“. Lisaks Eesti teedeaajaloo huvilistele osalesid sel maantee muuseumide töötajad Lätist, Soomest, Rootsist, Poolast, Islandilt ja Norrast.

Ehkki näitusele „Masinate valitsemine“ pühendus muuseumi väike meeskond koos abilistega viis aastat, avasime 2019. aastal veel lisaks kuus ajutist näitust. Et oli laulu- ja tantsupeo aasta, sidus muuseum kaks neist 150 aasta taguse tähtsündmusega Eestimaa kultuuriloos. Suvehooaja avas üle-eestiline ajaraunak „1869. aasta laulukooride talgupäev“. Seda toetasid 150 aastat vana fotokaamera pildistatud hetked näitusele „Lauljad nüüd lähevad“, mis tõi külastajani erinevad transpordiliigid, millega eri aegadel on peole mindud.

Keldrinäitus „Teekond Tartusse – 1869“ taastas aga erinevad teekonnad, mida mööda esimesele peole Tartus mindi, kui pikk oli teekond ja millised emotsioonid minejaid sel teel valdasid.

Maanteeameti korraldatud riigiteede hooldeautojuhtide kutsevõistluseks tegi

Uus püsinäitus „Masinate valitsemine“ annab võimaluse tutvuda nii autoajastu viimase saja aastaga kui ka lähemalt uurida masinate „hingeelu“



Maanteemuuseumis on traditsioon pidada vanavanemate päeva vanasõidukite paraadiga. Sel korral tähistati Jawade juubelit

muuseum pisinäituse 1973. aastal alguse saanud võistlusest, Tartu Autoremondi Katsetehase 70. juubeliaastaks valmis väljapanek tehase kunagistest suurtest tegudest autoehituses.

Suvel peibutasid külastajaid Nõukogude Liidus aastail 1947–1971 toodetud kümme mootorratast, mis moodustavad pea täieliku kergemootorrataste kollektsiooni ning mille on muuseumi restauraator Üllar Meho korda teinud.

KÜLASTUS-VALDKOND

Ehkki kuni juulikuu lõpuni oli muuseum avatud vaid osaliselt, kasvatas masinahalli avamine ja huvi uuenduse vastu külastajate hulka 32 000ni. Muuseumitöötajaid rõõmustab, et ka tavaliselt vaikselt sügisperioodil uudistas teedeajalugu iga kuu kuni 1500 inimest.

Maanteemuuseum saab teemamuuseumina tegeleda mitmete erinevate valdkondadega, mis külastajaid köidab. Seetõttu oli tavapäraselt rahvarohke maikuine muuseumiöö „Öös on mustreid“, mida väisas 1200 inimest. Samamoodi olid rahvarohked teisedki publikule suunatud suvised suurüritused.

Et maanteemuuseumi töötajad on harjunud suurüritusi korraldama, siis aitasime suvisel riigitöötajate Kagu-Eesti töönädalal siseministeeriumil muuseumis maha pidada kriisiseminari. Maanteemuuseumi töötajad peavad oluliseks, et see just nende ööl toimub, sest teed ja nende läbitavus on suurte kriiside ajal olulise tähtsusega.

HARIDUSTEGEVUS

2019. aastal pakkus muuseum erinevatele vanusegruppidele alates lasteaiast kuni täiskasvanud õppijani kümmet haridusprogrammi.

Kokku toimus 122 muuseumitundi, kus osales 2605 inimest. Uute muuseumitundide loomisel keskenduti masinahalli ekspositsioonile, enim tähelepanu pälvis „Inimene – masinate valitseja?“. Uue ettevõtmisena toimus muuseumi programmi juhi Kerle Kadaku eestvõttel kahepäevane lastelaager. Taas oli populaarne järjekorras juba IV laste liikluskonverents, mis seekord keskendus nutiliiklusele ja liiklusohutusele nii tänavail kui ka raudteel.

MUSEUMIKOGUD TÄIENESID MITME TONNI VÕRRA

2019. aastal täienesid muuseumi kogud 474 ühiku võrra. Enamuse vastuvõttudest moodustasid arhivaalid ja fotod.

Mitmed neist pakuvad erilist huvi. Näiteks sai muuseum Maanteeameti arhiivist vanad teedepassid, OÜ ÜLE-lt sammuva ekskavaatori Schaeff HS40 ja ostuna eraisikult kallur ZIL-555, TREV-2 grupilt teehöövli Corbex-Vammas CG-18. See



taasiseseisvunud Eestis 1993. aastal ehitatud teehöövli kannab tehaseumbrit 001.

Muuseumi restauraator Üllar Meho koristas eksponeerimiseks väikesekubatuuri liste mootorrataste kollektsiooni, ennistati mootorratas IŽ-Jupiter-4 ja toimus väli-alade vankrite taastusremont.

Väljaspool muuseumi lõpetati keerulise tellimustööna M-403 ja GAZ-53 baasil tee markerimisemasina restaureerimine.

Muuseumivarade hulka jõudis taasiseseisvunud Eestis esimesena valminud teehöövli Corbex-Vammas CG-18, mis ehitati 1993. aastal Kohilas ja kannab tehaseumbrit 001.



MAANTEEAMETI 2019. AASTA TEOD JA TEGIJAD

AASTA TEGU 2019

Riigitee 4 Tallinna–Pärnu–Ikla km 13–13,7 Veskitammi liiklussõlme ehituse projektijuhtimine ja valmimine

Kõik, kes on vähegi viimase kahe aasta jooksul külastanud Maanteeameti keskust, on kokku puutunud selle objektiga, mida läbib u 32 000 autot ööpäevas. Selline objekt oli väljakutseks kogu regiooni teehoiu osakonnale, aga ilmselt ka teistele asjasepuutuvatele osakondadele Maanteeametis. Siiski lõpptulemus on ju vägev ja sellise objekti projektijuhtimine ja valmimine väärib erilist tähelepanu.



Kaitsealuse lille ehk kauni kuldkinga ümberasustamine ja Võõbu-Mäo teeprojekti päästmine

Ootamatult selgus 2019. aasta suvel, et Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa maantee Kose–Mäo teelõigu ehituse projektis ja keskkonnamõju hindamisel ei olnud arvestatud Eesti ühe esinduslikuma kauni kuldkinga (*Cypripedium calceolus*) kasvupaigaga Võõbu metsades, kuhu tulevane tee oli plaanitud. Keskkonnaameti, Maaülikooli professori Tiitu Kulli ja meie keskkonnatalituse juhataja Villu Lükki kiire ja tõhusa koostöö tulemusena sai 90 kaunist kuldkinga turvaliselt Kullamäele ümber istutatud. Selle, kus see salapärase mägi asub, jätame siinkohal aga saladuseks!



Maanteeameti teeületuskampaania „Sina oled ettenäitaja, et tema oleks ettevaataja“

Kampaaniaga „Sina oled ettenäitaja, et tema oleks ettevaataja“ juhiti liiklejate tähelepanu, et lapse liikluskäitumine on tihti peegeldus teda ümbritsevate täiskasvanute liikluskäitumisest. Sealhulgas rõhutati, et lapsevanema õige eeskuju ning koos ohutu liiklemise harjutamine aitavad lapse kooliteed turvalisemaks muuta. Kampaania osana toimus esimest korda lapsega jalgsi liiklemise nädal, mille eesmärk on innustada lapsevanemaid koos lapsega liiklemist harjutama.



Maanteemuuseum – masinahalli ja selles sisalduva näitusekeskkonna valmimine

2019. aasta juulis avasime pidulikult Maanteemuuseumi uue masinahalli ja selles paikneva värske ja elamusliku püsiekspositsiooni „Masinate valitsemine“. Osaliselt vana halli konstruktsioonidele ehitatud näitusehoone jaotub ruumiliselt ja mõtteliselt kolmeks alaekspositsiooniks. Keskmises, köetavas osas võtab koha sisse interaktiivne liikluskasvatuse ekspositsioon, halli äärmistes osades näeb teedehituse tehnikat ja sõiduaautosid. Näituse juhtmõte „Masinate valitsemine“ tähistab vastuolulist võimusuhet autode ja nende juhtide vahel.



AASTA TEGIJA 2019

Tiit Vunk – taristu arendamise osakonna projektijuht

Tiit on olnud Maanteeameti projektijuht 11 aastat. Tema töö tulemusel on Maanteeameti tellitud teeprojektid kvaliteetsed ja valmivad tähtajaks. Kolleegid ja koostööpartnerid hindavad Tiitu, sest ta on lahendustele orienteeritud, asjatundlik, väga pühendunud ja suure töövoimega inimene. Tiit on ülimalt abivalmis ning jagab rõõmuga oma teadmisi ja kogemusi kolleegidega.





Reimo Tarkiainen – strateegilise planeerimise osakonna analüütik

Veel 30 aastat tagasi oleks Reimot nimetatud mehanisaatoriks. Tundes ja tajudes tehnoloogia võimalusi, kasutab ta seda väga edukalt keerukate ülesannete lahendamiseks ning rutiinsete ülesannete automatiseerimiseks. Reimo on abivalmis ning tema tegevused on alati suunatud eesmärgi saavutamisele. Erinevalt keskmisest häkkerist oskab ta tehtut hästi selgitada ning selliselt dokumenteerida, et ka aastate pärast on võimalik tehtust aru saada.



Sulev Vill – sõidukite registriosakonna peaspetsialist

Sulev on Maanteeameti raudvara. Sulev on töötanud Maanteeameti (koos selle õiguseelastega) üle 28 aasta. Ta toetab alati oma kolleege, sealhulgas teenindusbüroode töötajaid. Sulev on niivõrd abivalmis inimene, et aitab teisi isegi siis, kui peab pooleliolevad asjad mõneks ajaks pausile panema. Ta on väga töökas ja pühendunud inimene ning kolleegid väärtustavad seda ja hindavad teda väga kõrgelt!



Kai Simson – avalike suhete osakonna kommunikatsiooniekspert

Kai väärrib tunnustust, sest ta on süsteemne, kohusetundlik ja suure töövõimega inimene. Ta on usaldusväärne kolleeg, kes kunagi ei unusta teha seda, mida on lubanud, tunneb oma valdkonda ja suhtub lugupidamisega kõikide pingutustesse ühise eesmärgi nimel. Kai on ise öelnud, et talle valmistab head meelt, kui ta tunneb, et on panustanud ja pingutanud, et anda parim hoolde või ehituse teemade kajastamiseks ja sellel on ka tulemus – tehtu aitab meie inimesi.



AASTA EKSAMINEERIJAJA

Taavi Lillepää

Taavi paistab silma konstruktiivse tööse suhtumisega ja on selgelt lahendustele orienteeritud, pakkudes tihtipeale ka ilma küsimata erinevaid tööd lihtsustavaid ja parendavaid ettepanekuid. Viimane kvalifikatsioonikontroll oli suurepärase hindega, mis näitab kõrget professionaalsust.



PARIM TEENINDAJAJA

Elli Elva-Päll

Elli Elva-Päll on väga hea suhtleja, kes loob kergelt kontakti nii klientide kui ka kolleegidega. Tema toimingute arv on peaspetsialistidest kõrgeim ning võltsingute tuvastamise osas on tema maine töötajate seas samaväärne dokumendieksperti omaga. Tema eestvedamisel pingutab kogu meeskond selle nimel, et tuvastada välisriigi juhilubadel võltsingute tunnuseid ja leida erinevusi võrreldes näidistega.



PARIM REGISTREERIMISEELNE ÜLEVAATAJA

Jaak-Valter Lõhmuspüü

Jaak-Valter Lõhmuspüü on loomult uudishimulik, põhjalik ja kasutab õppimisvõimalusi ning naudib osalemist meeskonna ettevõtmistes. Ta on Tallinna teenindusbüroo noorim registreerimise eelne juhtivspetsialist ja tema koostatud 2148 registreerimise eelset kontrollakti ja tüübi koodi paistavad silma põhjalikkuse ja korrektsusega.

INSENER AADU LASSI NIMELINE TEEDEVALDKONNA AUHIND

Maanteeamet ja Asfaldiliit kuulutasid 5. novembril 2019 teist korda välja insener Aadu Lassi nimelise teedevaldkonna auhinna laureaadid. Aadu Lassi inseneripreemia pälvis Märt Puust ja elutööpreemia Koit Tsefels.

INSENERIPREEMIA VÕITJA MÄRT PUUST

Märt Puust on teedevaldkonnas töötanud alates aastast 1995. Ta on olnud nii Maanteeameti peadirektori asetäitja kui ka Eesti Asfaldiliidu tegevjuht. Alates 2015. aastast töötab Märt AS-is Teede Tehnokeskuses ITS osakonna projektijuhina. Viimased 20 aastat tegeleb ta teelma temaatikaga ning tema panust Eesti teelmaajamade võrgu ja teehoolde tugisüsteemide rajamisel või kujundamisel on raske alahinnata. Võib liialdamata väita, et Märt on Eesti teemeteoroloogia parim asjatundja, kelle teadmisi hindavad ja tunnustavad ka Eesti tuntuimad sünoptikud.

Kolmel viimasel aastal on Märdi aktiivsel eestvedamisel arendatud välja Teedeinfo keskuse (TIK) veebikeskkond, mis on kujunenud väga oluliseks töövahendiks kõigile riigiteede hooldajatele. Teedeinfo keskuse üks peamisi väärtusi on teepinna olude prognoosimine, mille alusel on teehooldajatel võimalik langetada talihoolet tehes õigeid otsuseid. Antud süsteem võimaldab muuta libedusetõrje ennetavaks libedusetõrjeks, mis võib tee kasutaja elu päästa.

meistrina ettevõttes TREV-2 juba enne ülikooli astumist ja töötas Tallinna Linna Teede Eksploatatsioonivalitsuses meistri ja osakonnajuhatajana. Hiljem Harju AS TREV-i juhataja asetäitjana ja peainsenerina. Ta lõpetas karjääri 2010. aastal Maanteeameti peadirektori asetäitjana, olles eelnevalt olnud pool aastat Maanteeameti peadirektori kohusetäitja.

Koidu suurim saavutus on sotsialismiaegse teedesüsteemi muutmine kaasaegse ühiskonna mudelile vastavaks. Ta on andnud hindamatu panuse tänapäevase Maanteeameti kui organisatsiooni reformimisse ja maanteede hooldesüsteemi väljaehitamisse. Koidu eestvedamisel algas seni teedevalitsuste tehtud hooldetööde erastamine. Riigihankega anti teehooldepiirkonnad ettevõtetele 5–7 aastaks koos töötajate ülemineku ja tehnika müügiga. Tänu lepingute pikale kestvusele said ettevõtjad soetada kaasaegset tehnikat. Jõuti põhimõtte, et mida suudab ettevõtlus paremini ja efektiivsemalt teha, sellest peab riik loobuma, hoolimata sellest, et kahtlejaid ja vastaseid oli nii meil kui ka naaberriikides.

Tänaseks mõistavad selle suure muutuse olulisust ka tolleaegsed kahtlejad. Koidu eestvedamisel loodi Maanteeuseum ja Maanteeinfo keskus. Olles pensionil, organiseerib ta koos endiste kolleegidega Maanteeameti juurde ümarlauda, et aidata kaasa teedemajanduse arengule Eesti Vabariigis.

Auhinnasaajad valis välja Asfaldiliidu ja Maanteeameti koostöös kokku kutsutud üheksaliikmeline auhinnažürii. Auhinna väljaandmise eesmärk on teedeinseneri kutse populariseerimine, erialase tegevuse ja väljapaistvate saavutuste väärtustamine ning teedevaldkonnale pühendunud ja valdkonna arengut mõjutanud inseneride tunnustamine.

Aadu Lass oli 50 aastat seotud Eesti teedega. Neist 33 aastat oli ta Eesti teede peainsener, tema karjäär peainsenerina algas ajal, mil Eesti teedemajanduses toimusid suured muutused. Aadu Lass tegi oma tööd kire, pühendumuse ja veendumusega, et Eesti teedevõrk oleks ühtlaselt arenenud.

ELUTÖÖPREEMIA VÕITJA KOIT TSEFELS

Koit Tsefels sündis 1946. aastal Paunkülas, Järvamaa teemeistri Kirill Tsefeli perekonnas. Teedeehitaja pisiku sai Koit juba kodust ja on selle edasi andnud ka pojale ja tütrele, kes mõlemad töötavad täna teedetalal. 1967. aastal lõpetas ta tollase omaaegse ehitusmehaanikatehnikumi (praegu Tallinna Tehnikakõrgkool) ja 1972. aastal Tallinna Polütehnilise Instituudi (praegu Tallinna Tehnikaülikool). Koit alustas tee-



MAANTEEAMET
Teelise 4, 10916 Tallinn
Tel 611 9300 | info@mnt.ee
www.mnt.ee

 /mnt.ee

 /meiemaanteeamet