

**LIIKLUSÕNNETUSTE KOONDUMISKOHTADE
VÄLJASELGITAMISE JA NENDE OHUTUSTAMISE
PROGRAMMI KOOSTAMINE**



Teedeinstituut

2005-22/L



MAANTEEAMET

Tallinn 2005

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

TEEDEINSTITUUT

Teadussuuna klass 2.8.

KINNITAN

.....
Andrus Aavik
Teedeinstituudi direktor
“.....” november. 2005

LIIKLUSÕNNETUSTE KOONDUMISKOHTADE MUUTUSED MAANTEEDEL 2000 – 2004. AASTA ANDMETEL

Leping 520L

Vastutav täitja Tiit Metsvahi “....” nov. 2005

Tallinn 2005

Sisukord

	Sissejuhatus.....	3
1.	Liiklusohutuse üldtase.....	5
2.	Erinevate maanteede liiklusohutuse tase teeosade lõikes.....	12
3.	Liiklusõnnetuste koondumiskohad ja muutused.....	39
3.1	Üldist.....	39
3.2	Põhimaanteed.....	43
3.3	Tugimaanteed.....	109
3.4	Kõrvalmaanteed	151
4	Liiklusohutlike kohtade ohutuks muutmise programm	
5	Soovitused.....	154

Sissejuhatus

Antud uurimistöö on jätkuuringuks TTÜ Teedeinstituudis 1999. ja 2002. aastal valminud analoogilistele töödele, kus analüüs tugines vastavalt 1996-1998.a ja 1999 – 2001. aasta liiklusõnnetuste andmebaasile.

Käesoleva uurimistöö eesmärgiks on Eesti maanteedel liiklusõnnetuste koondumiskohtade väljaselgitamine 2002 - 2004.a. inimkannatustega liiklusõnnetuste statistika alusel ja nende kohtade püsivuse või muutumise analüüs. Selleks analüüsitakse koondumiskohtade geograafilist paiknemist kogu perioodil kolme libiseva kolmeaastase perioodi lõikes. Suurema liiklusohuga kohtades analüüsitakse liiklusõnnetuste tee-ehituslike ja liikluskorralduslike tegurite võimalikku mõju liiklusõnnetuste tekkele.

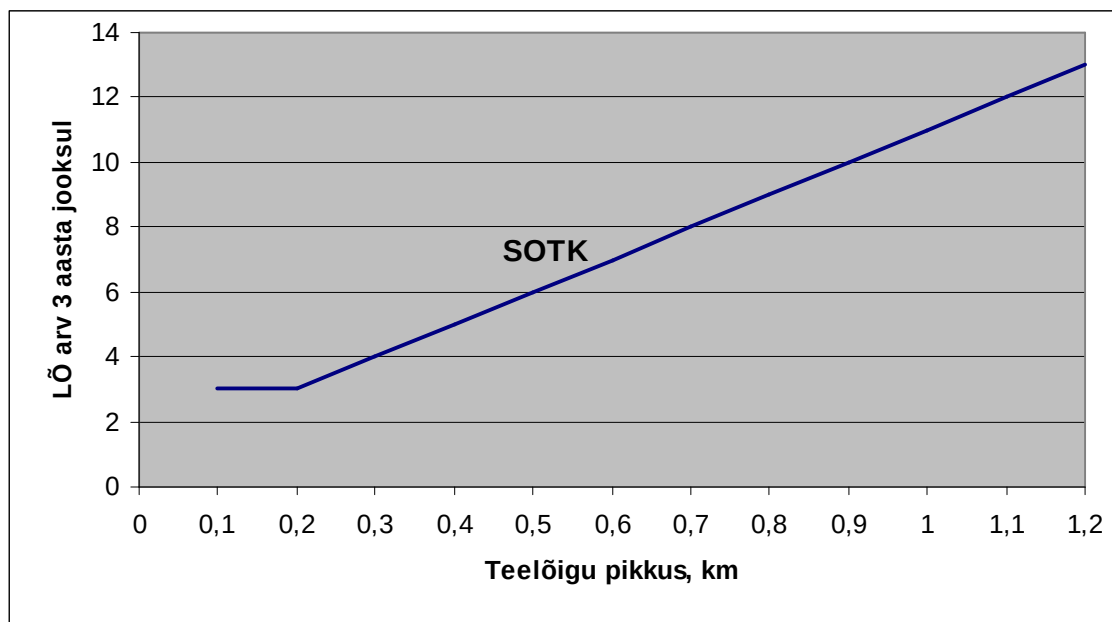
Lisaks liiklusohutlike kohtade ja teelõikude väljaselgitamisele tuuakse välja ka peamiste maanteede liiklusohutuse absoluut- ja suhtenäitajad.

Liiklusohutlike kohtade ja teelõikude määramisel on lähtutud juba eelmainitud uurimistöös rakendatud kriteeriumidest:

- **liiklusohutlik koht (OK)** – kuni 100 meetri pikkune teelõik, kus kolme aasta jooksul on toimunud kolm või enam inimkannatusega liiklusõnnetust;
- **eriti liiklusohutlik teelõik (EOL)** – üldjuhul kuni 500 meetri pikkune teelõik, kus kolme aasta jooksul on toimunud kolm või enam inimkannatusega liiklusõnnetust, seda teelõiku pikendatakse nii ette kui ka tahapoole, kuni kohani, kus algab 500 meetri pikkune teelõik, kus kolme aasta jooksul ei ole toimunud ühtegi inimkannatusega liiklusõnnetust;
- **liiklusohutlik teelõik (OL)** - üldjuhul kuni 1 kilomeetri pikkune teelõik, kus kolme aasta jooksul on toimunud kolm või enam inimkannatusega liiklusõnnetust, seda teelõiku pikendatakse nii ette kui ka tahapoole, kuni kohani, kus algab 500 meetri pikkune teelõik, kus kolme aasta jooksul ei ole toimunud ühtegi inimkannatusega liiklusõnnetust.

Sellisest jaotusest lähtudes on välja toodud kõik liiklusohutlikud kohad ja teelõigud. Perioodi 2000-2004 vältel esines neile tunnustele vastavaid kohti või teelõike üheteistkümnel põhimaanteel ehk nagu varemgi – kõigil põhimaanteedel välja arvatud T-7 Riia – Pihkva, ainus erinevus oli see, et varasemal perioodil oli põhimaanteid kahe võrra vähem. Selliseid kohti ja lõike esines 20 tugimaanteel ja 15 kõrvalmaanteel. Põhimaanteede liiklusõnnetuste koondumiskohti iseloomustab see, et need moodustasid perioodil 2002-2004 6,2% põhimaanteede pikkusest, kuid kõigist põhimaanteede inimkannatustega liiklusõnnetustest toimus neil lõikudel 42,9%. Varasemate uuringutega võrreldes on mõlemad suurused kasvanud. Tugimaanteedel olid samad näitajad vastavalt 1,4 % ja 20,3 %, siin tervikuna ei ole varasemate perioodidega võrreldes märkimisväärsed muutusi. Seega näeme, et liiklusõnnetuste osatähtsus koondumiskohtades on märkimisväärselt suur ja võib oletada, et liiklusõnnetuste analüüs neis kohtades võib anda arvestatavaid tulemusi.

Samas selliste liiklusõnnetuste koondumiskohtade arv on küllaltki suur, näiteks perioodil 1999 – 2001 fikseeriti neid kokku 129 ja perioodil 2002 – 2004 kokku 193 kohta. Kõige kiiremini on kasvanud koondumiskohtade arv kõrvalmaanteedel. Kuigi vaadeldaval moodustasid kõrvalmaanteed liiklusõnnetuste koondumiskohtade arv vaid kõigist kohtadest ainult 1/10 võib prognoosida, et just nende kohtade arv kasvab lähiaastatel kõige kiiremini. On ilmne, et tee-ehituslike ja liikluskorralduslike aspektide võimaliku mõju analüüs kõigis kohtades ei ole antud töö raames mõeldav. Seetõttu rakendati töös veel üht jaotust, nimelt **suure ohtlikkuse tasemega koondumiskohad (SOTK)**, mis moodustus **liiklusohtlikest kohtadest (OK)** ja **eriti liiklusohtlikest teelõikudest (EOL)**, kus liiklusohtlikkuse tase ületas väärtust 1. Sisuliselt tähendab see, et liiklusõnnetuste arv sõltuvalt lõigu pikkusest on 3 aasta jooksul võrdne või suurem kui joonisel S. 1 kujutatud graafikul.



Joonis S.1 **Suure ohtlikkuse tasemega koondumiskohaks (SOTK)** tunnistamiseks vajalik liiklusõnnetuste arvu piirmäär sõltuvalt teelõigu pikkusest

Liiklusõnnetuste fikseerimise täpsus politseiametnike poolt oli vaadeldaval perioodil küllalt ebaühtlane, sageli on need fikseeritud mitte 100 meetri täpsusega vaid kilomeetri täpsusega, näiteks põhimaanteedel fikseeriti, et täiskilomeetril toimus 2002. aastal 44% kõigist liiklusõnnetustest ja 2004. aastal 28,5%. 2004. aastal olukord paranes oluliselt, kuid ka see paranemine on teede lõikes ebaühtlane. Kolmel maanteel võib 2004. aasta liiklusõnnetuste fikseerimist pidada usaldusväärseks (T-4, T-6 ja T-11). Kolme aasta keskmisena on kokku viis maanteed, kus täiskilomeetril toimunud liiklusõnnetuste osatähtsus ületab 50% (T-1, T-7, T-8, T-9 ja T-10). Eelöeldust tingituna on käesoleval juhul perioodi 2002 - 2004 andmete põhjal välja toodud ka iga tee ohtlikum kilomeeter nii absoluutnäitaja kui ka suhtenäitaja alusel (liiklusõnnetuste arv kilomeetril läbisõidetud 100 milj. autokilomeetri kohta). Suurema liiklussagedusega teedel on need näitajad välja toodud ka maanteeregistri teosade ja igal teosal ohtlikumate kilomeetrite kohta. Aruande tekstis mõeldakse edaspidi liiklusõnnetuse all ainult inimkannatustega liiklusõnnetusi.

1. Liiklusohutuse üldtase

Liiklusõnnetuste koondumiskohtade otsimisele on lähenetud etapiviisiliselt – üldiselt üksikule. Liiklusõnnetuste koondumiskohad iseloomustavad liiklusohutust sõltumatusena liiklussagedusest ja nende väljaselgitamine võib luua eeldused liiklusõnnetuste arvu vähendamiseks juhul kui koondumiskohas on osutunud võimalikuks välja tuua teetingimuste või liikluskorralduse mõju liiklusõnnetuste tekkele. Erinevate teede või teeliikide liiklusohutuse taseme omavahelisel võrdlemisel on hoopis olulisem liiklusõnnetuste suhtearv läbisõidetud auto-kilomeetrite kohta, kuigi see teave ei anna sisulisi võimalusi soovitude tegemiseks olukorra praktiliseks parandamiseks.

Läbi aegade liiklusohutuse vallas halvimaks oli 1991. aasta, mil Eestis hukkus liikluses suurim arv inimesi – kokku 491 inimest. Selle aasta suhtes on välja toodud ka kõige olulisemate liiklusohutusnäitajate muutus. Analüüsides tabelis 1.1 ja joonisel 1.1 toodud liiklusohutuse põhinäitajaid asulavälistel teedel perioodil 1991 – 2004.a. näeme, et seoses liiklussageduse üldise langusega 1992. aastal paranesid kõik liiklusohutuse absoluutnäitajad ja liiklusõnnetused kergliiklejatega väljaspool asulaid. 1992 – 1995. aastani halvenesid liiklusohutuse näitajad võrdlemisi ühtlaselt. 1996. aastal olukord paranes. Aastatel 1997 ja 1998 olukord halvenes suhteliselt kiiresti ja 1999. aastal olukord jällegi paranes. Edasisel perioodil muutuvad erinevad näitajad täiesti erinevalt. Hukkunute arv väheneb kuni 2001. aastani, 2002. aastal aga kasvab ja sellele järgneb jällegi oluline vähenemine. Liiklusõnnetustes vigastada saanute arv kasvab väga kiiresti – ainult 2003. aastal toimub väike vigastatute arvu vähenemine. Perioodil 2000 – 2004 kasvab nii kogu liikluses, kui ka asulavälistel teedel vigastatute arv üle 1,55 korra.

Asulavälistel teedel toimunud liiklusõnnetuste osatähtsus muutub kogu vaadeldava perioodi vältel piirides 35,7 – 48,7 % ja nii perioodi algul kui ka lõpul on see ligilähedane keskmisele väärtusele (joonis 1.2). Hukkunute osas on aga pilt märksa muutlikum – asulavälistel teedel hukkunute osatähtsus hääbib piirides 53,0 – 76,7% ja siin võib pigem fikseerida kasvutendentsi.

Liiklusõnnetuste ja hukkunute arvude absoluutsuurused nii asulates kui ka asulavälistel teedel kajastuvad ka joonistel 1.3 ja 1.4. Liiklusõnnetuste arv 2004. aastaks on võrreldes 1991. aastaga kasvanud nii väljaspool asulaid kui ka asulates 14% võrra, samal ajal on hukkunute arv vähenenud väljaspool asulaid 2,1 korda ja asulates 5,4 korda. Selliste muutuste tulemusena on liiklusõnnetuste raskusaste väljaspool asulaid paranenud ligi 2,4 korda ja asulates 6,2 korda. Liiklusõnnetuste raskusaste, mida iseloomustatakse hukkunute arvuna 100 liiklusõnnetuse kohta leiab kajastamist joonisel 1.5.

Väljaspool asulaid toimunud liiklusõnnetustest 18–20 % toimub kergliiklejatega (eelmisel perioodil 22–27 %), hukkunute seas on kergliiklejate osatähtsus veelgi suurem – 31–33%. Väljaspool asulaid toimunud kergliiklejate liiklusõnnetustest 45 % on koondunud põhimaanteedele, mis läbisõidu jagunemisega võrreldes on suhteliselt suurem osa (kogu linnavälisest läbisõidust langes perioodil 2002–2004 põhimaanteedele 38%), seetõttu vaatlemegi neid põhjalikumalt.

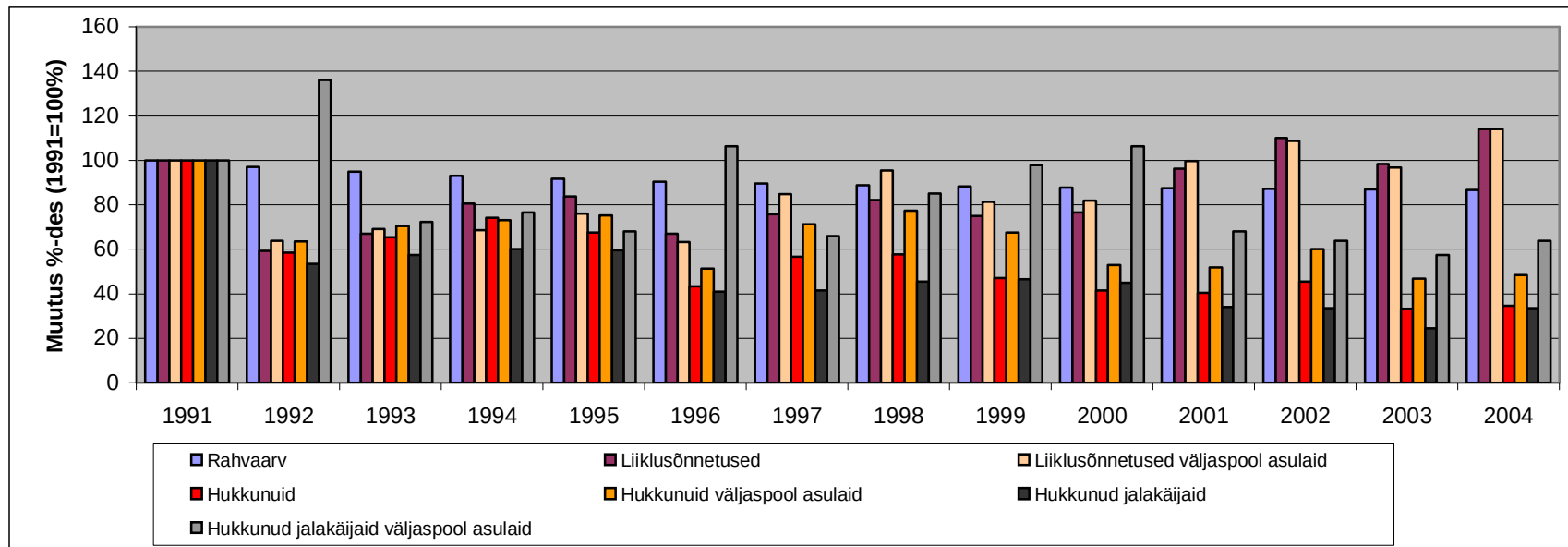
Tabel 1.1

Liiklusõnnetuste põhinäitajad aastatel 1991-2004

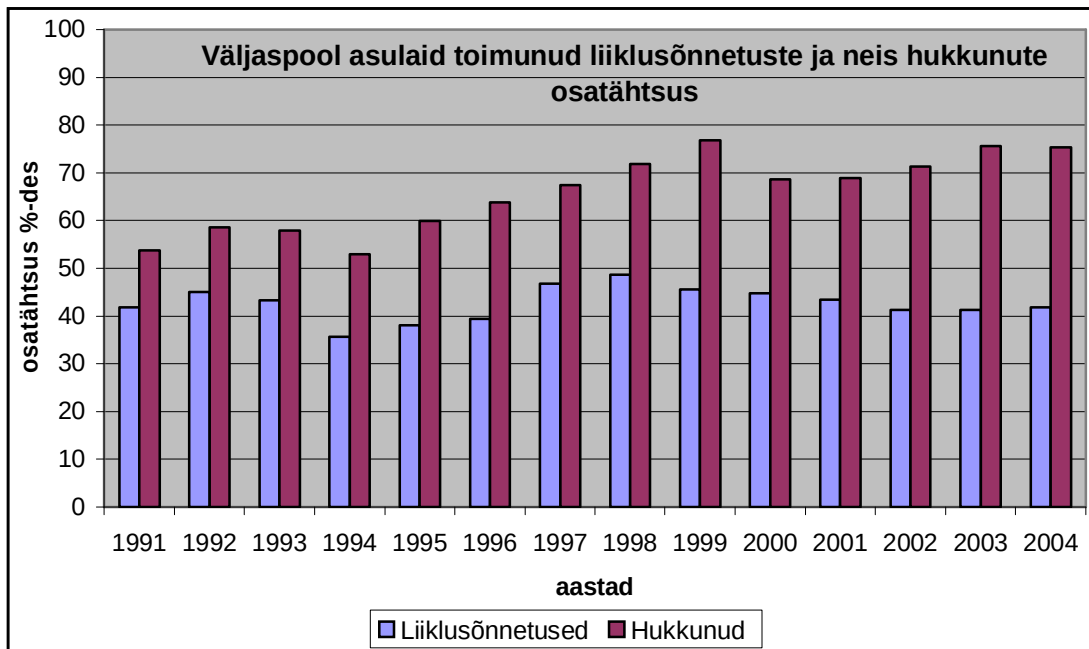
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Rahvaarvu muutus 1991=100%	100,0	97,2	95,0	93,1	91,7	90,4	89,6	88,7	88,2	87,9	87,5	87,2	86,9	86,6
Liiklusõnnetused	1965	1167	1317	1584	1644	1318	1489	1613	1472	1504	1889	2164	1931	2244
1991=100%	100,0	59,4	67,0	80,6	83,7	67,1	75,8	82,1	74,9	76,5	96,1	110,1	98,3	114,2
Liiklusõnnetused 10 000 elaniku kohta	12,6	7,6	8,7	10,6	11,1	9,0	10,2	11,2	10,7	11,0	13,8	15,9	14,2	16,6
1991=100%	100,0	60,8	69,5	84,4	88,5	71,7	81,4	88,7	85,3	87,5	110,4	126,4	112,9	132,0
Väljaspool asulaid														
Liiklusõnnetused	822	526	569	565	626	520	696	785	670	673	820	893	797	938
1991=100%	100,0	64,0	69,2	68,7	76,2	63,3	84,7	95,5	81,5	81,9	99,8	108,6	97,0	114,1
osatahtsus (%)	41,8	45,1	43,2	35,7	38,1	39,5	46,7	48,7	45,5	44,7	43,4	41,3	41,3	41,8
jalakäijatega	132	82	88	77	102	89	94	120	126	107	102	90	84	98
ratturitega	57	50	43	48	45	49	68	63	54	64	82	81	63	86
kokku kergliiklejatega	189	132	131	125	147	138	162	183	180	171	184	171	147	184
1991=100%	100,0	69,8	69,3	66,1	77,8	73,0	85,7	96,8	95,2	90,5	97,4	90,5	77,8	97,4
osatahtsus (%)	23,0	25,1	23,0	22,1	23,5	26,5	23,3	23,3	26,9	25,4	22,4	19,1	18,4	19,6
Hukkunutega liiklusõnnetused	439	253	283	313	283	191	241	259	199	190	168	192	145	154
1991=100%	100,0	57,6	64,5	71,3	64,5	43,5	54,9	59,0	45,3	43,3	38,3	43,7	33,0	35,1
nende osatahtsus (%)	22,3	21,7	21,5	19,8	17,2	14,5	16,2	16,1	13,5	12,6	8,9	8,9	7,5	6,9
Hukkunud	491	287	321	364	332	213	279	284	232	204	199	223	164	170
1991=100%	100,0	58,5	65,4	74,1	67,6	43,4	56,8	57,8	47,3	41,5	40,5	45,4	33,4	34,6
Hukkunud 10 000 elaniku kohta	3,1	1,9	2,1	2,4	2,2	1,5	1,9	2,0	1,7	1,5	1,5	1,6	1,2	1,3
1991=100%	100,0	59,8	67,8	77,6	71,6	46,4	61,1	62,5	53,8	47,5	46,5	50,9	38,2	41,4
Väljaspool asulaid														
Hukkunuid	264	168	186	193	199	136	188	204	178	140	137	159	124	128
1991=100%	100,0	63,6	70,5	73,1	75,4	51,5	71,2	77,3	67,4	53,0	51,9	60,2	47,0	48,5
osatahtsus (%)	53,8	58,5	57,9	53,0	59,9	63,8	67,4	71,8	76,7	68,6	68,8	71,3	75,6	75,3
Hukkunud jalakäijaid	176	94	101	106	105	72	73	80	82	79	60	59	43	59
1991=100%	100,0	53,4	57,4	60,2	59,7	40,9	41,5	45,5	46,6	44,9	34,1	33,5	24,4	33,5
Väljaspool asulaid														
Hukkunud jalakäijaid	47	64	34	36	32	50	31	40	46	50	32	30	27	30
1991=100%	100,0	136,2	72,3	76,6	68,1	106,4	66,0	85,1	97,9	106,4	68,1	63,8	57,4	63,8
Hukkunud jalakäijad pimedal ajal	47	29	29	29	39	25	33	38	47	39	25	28	24	24
1991=100%	100,0	61,7	61,7	61,7	83,0	53,2	70,2	80,9	100,0	83,0	53,2	59,6	51,1	51,1

Tabeli 1.1 järg

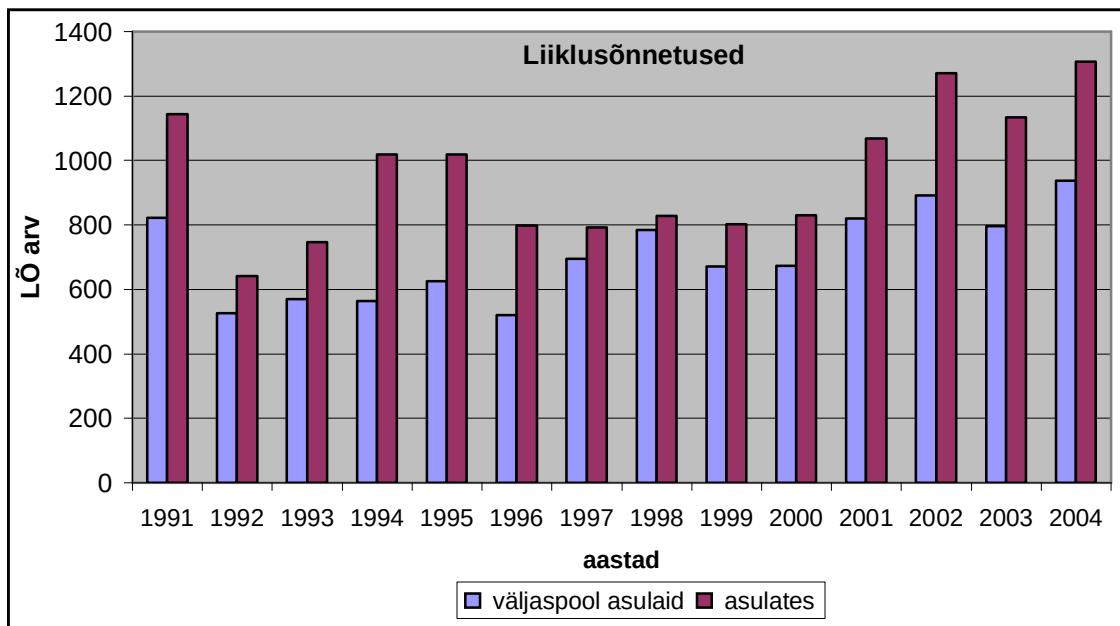
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Vigastatuid	2175	1289	1502	1832	1894	1547	1835	1990	1691	1843	2443	2868	2539	2879
1991=100%	100,0	59,3	69,1	84,2	87,1	71,1	84,4	91,5	77,7	84,7	112,3	131,9	116,7	132,4
Vigastatud 10 000 elaniku kohta	13,9	8,4	10,0	12,3	12,8	10,6	12,6	13,8	12,3	13,4	17,9	21,1	18,7	21,3
1991=100%	100,0	60,6	71,6	88,2	92,1	76,0	90,7	98,9	88,5	96,2	128,6	151,6	134,3	153,0
Väljaspool asulaid														
Vigastatuid	972	574	679	692	764	669	927	1036	808	889	1218	1355	1221	1374
1991=100%	100,0	59,1	69,9	71,2	78,6	68,8	95,4	106,6	83,1	91,5	125,3	139,4	125,6	141,4
osatähtsus (%)	44,7	44,5	45,2	37,8	40,3	43,2	50,5	52,1	47,8	48,2	49,9	47,2	48,1	47,7
Kannatanuid	1236	742	865	885	963	805	1115	1240	986	1029	1355	1514	1345	1502
1991=100%	100,0	60,0	70,0	71,6	77,9	65,1	90,2	100,3	79,8	83,3	109,6	122,5	108,8	121,5



Joonis 1.1 Liiklusõnnetuste põhinäitajate muutus 1991. aasta suhtes perioodil 1991 - 2004



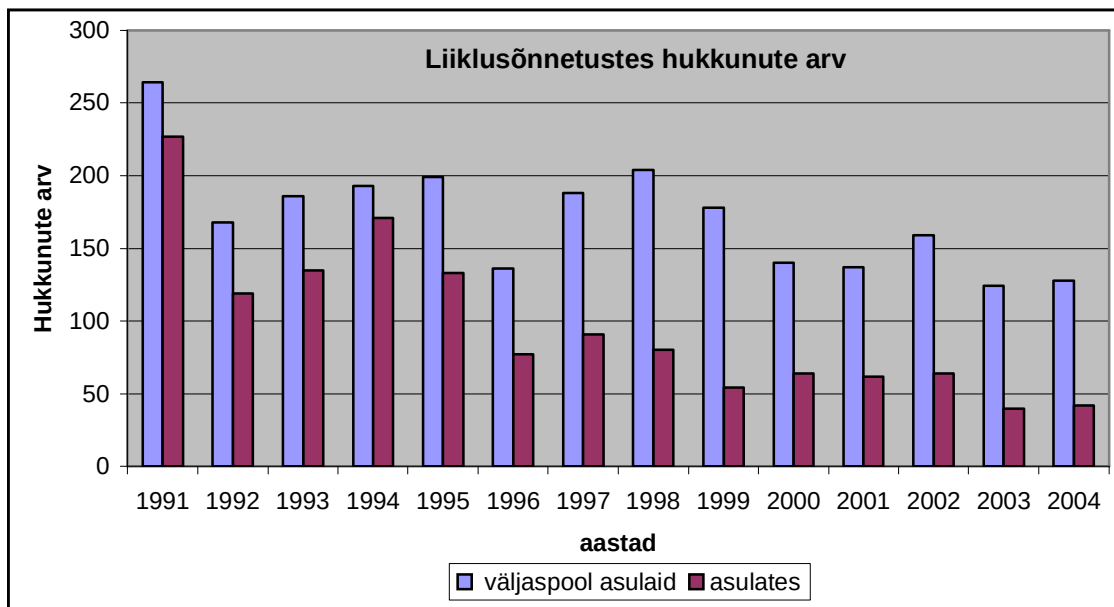
Joonis 1.2 Väljaspool asulaid toimunud liiklusõnnetuste ja neis hukkunute osatähtsus aastatel 1991 - 2004



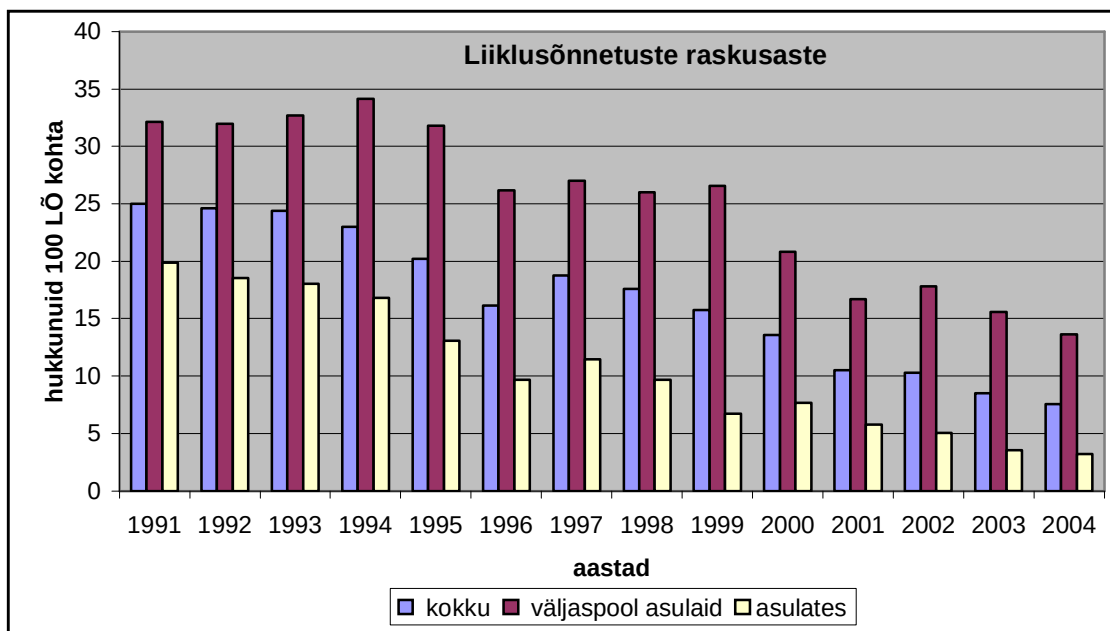
Joonis 1.3 Liiklusõnnetuste arv asulates ja väljaspool asulaid perioodil 1991 - 2004

Tabelis 1.2 on toodud kergliiklejatega toimunud liiklusõnnetuste jaotus põhimaanteedel perioodil 1996 – 2004 ja kolmel kolmeaastasel perioodil eraldi. Summaarselt on põhimaanteedel kergliiklejatega toimunud liiklusõnnetuste osatähtsus perioodilt perioodile vähenenud, analoogiline on pilt ka neljal põhimaanteel eraldivõetuna. Need

neli maanteed on: T-1, T-4, T-8 ja T-10. Ainsana oli jätkuv kasv T-2-l. Kui perioodil 1996 – 1998 oli Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa maanteel suhteliselt madal kergliiklejatega toimunud liiklusõnnetuste osatähtsus, siis perioodiks 2002-2004.a on see kasvanud ligilähedaselt põhimaanteed keskmise tasemeni.



Joonis 1.4 Liiklusõnnetustes asulates ja väljaspool asulaid hukkunute arv perioodil 1991 - 2004



Joonis 1.5 Liiklusõnnetuste raskusaste perioodil 1991 - 2004

Tabel 1.2

Liiklusõnnetused kergliiklejatega põhimaanteedel

Tee nr.	Liiklusõnnetusi																			
	üldse kokku				jalakäijatega								s.h. jalakäijatega pimedal ajal							
	1996	1999	2002	1996	1996-1998		1999-2001		2002-2004		1996-2004		1996-1998		1999-2001		2002-2004		1996-2004	
	-1998	-2001	-2004	-2004	arv	%	arv	%	arv	%	arv	%	arv	%	arv	%	arv	%	arv	%
T-1	173	188	201	562	48	27,7	52	27,7	33	16,4	133	23,7	31	64,6	44	84,6	26	78,8	101	75,9
T-2	177	181	253	611	24	13,6	23	12,7	34	13,4	81	13,3	19	79,2	16	69,6	27	79,4	62	76,5
T-3	88	113	111	312	20	22,7	22	19,5	15	13,5	57	18,3	16	80,0	19	86,4	12	80,0	47	82,5
T-4	76	95	109	280	25	32,9	21	22,1	14	12,8	60	21,4	22	88,0	19	90,5	10	71,4	51	85,0
T-5	81	72	88	241	15	18,5	11	15,3	11	12,5	37	15,4	8	53,3	8	72,7	4	36,4	20	54,1
T-6	32	34	49	115	7	21,9	3	8,8	6	12,2	16	13,9	5	71,4	3	100,0	2	33,3	10	62,5
T-7	1	3	4	8	1	100,0	2	66,7	0	0,0	3	37,5	0	0,0	2	100,0	0		2	66,7
T-8	26	30	43	99	7	26,9	7	23,3	6	14,0	20	20,2	6	85,7	6	85,7	3	50,0	15	75,0
T-9	32	22	52	106	8	25,0	3	13,6	5	9,6	16	15,1	8	100,0	2	66,7	3	60,0	13	81,3
T-10	14	13	36	63	5	35,7	0	0,0	2	5,6	7	11,1	4	80,0	0	0,0	0	0,0	4	57,1
T-11			42						3	7,1							3	100,0		
T-92			42						4	9,5							0	0,0		
Kokku	700	751	1030	2481	160	22,9	144	19,2	133	5,4	430	17,3	119	74,4	119	82,6	90	67,7	328	76,3
Hukkus	233	209	181	623	72	30,9	65	31,1	46	7,4	183	29,4	57	79,2	58	89,2	39	84,8	154	84,2

Tee nr.	Liiklusõnnetusi																			
	üldse kokku				jalgratturitega								s.h. jalgratturitega pimedal ajal							
	1996	1999	2002	1996	1996-1998		1999-2001		2002-2004		1996-2004		1996-1998		1999-2001		2002-2004		1996-2004	
	-1998	-2001	-2004	-2004	arv	%	arv	%	arv	%	arv	%	arv	%	arv	%	arv	%	arv	%
T-1	173	188	201	562	17	9,8	10	5,3	16	8,0	43	7,7	4	23,5	3	30,0	4	25,0	11	25,6
T-2	177	181	253	611	10	5,6	12	6,6	20	7,9	42	6,9	6	60,0	3	25,0	7	35,0	16	38,1
T-3	88	113	111	312	4	4,5	10	8,8	12	10,8	26	8,3	1	25,0	2	20,0	5	41,7	8	30,8
T-4	76	95	109	280	7	9,2	3	3,2	6	5,5	16	5,7	3	42,9	1	33,3	2	33,3	6	37,5
T-5	81	72	88	241	7	8,6	7	9,7	13	14,8	27	11,2	2	28,6	6	85,7	4	30,8	12	44,4
T-6	32	34	49	115	3	9,4	4	11,8	10	20,4	17	14,8	2	66,7	2	50,0	4	40,0	8	47,1
T-7	1	3	4	8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0		0	
T-8	26	30	43	99	4	15,4	3	10,0	3	7,0	10	10,1	2	50,0	1	33,3	1	33,3	4	40,0
T-9	32	22	52	106	2	6,3	1	4,5	6	11,5	9	8,5	0	0,0	1	100,0	4	66,7	5	55,6
T-10	14	13	36	63	1	7,1	2	15,4	3	8,3	6	9,5	1	100,0	1	50,0	2	66,7	4	66,7
T-11			42						3	7,1							0			
T-92			42						3	7,1							1			
Kokku	700	751	1030	2481	55	7,9	52	6,9	95	3,8	196	7,9	21	38,2	20	38,5	34	35,8	75	38,3
Hukkus	233	209	181	623	19	8,2	12	5,7	17	2,7	48,0	7,7	9	47,4	6	50,0	8	47,1	23	47,9

Tabeli 1.2 järg

Tee nr.	Liiklusõnnetusi																			
	üldse kokku				jalakäijate ja jalgratturitega								s.h. jalgratturite ja jalgratturitega pimedal ajal							
	1996	1999	2002	1996	1996-1998		1999-2001		2002-2004		1996-2004		1996-1998		1999-2001		2002-2004		1996-2004	
	-1998	-2001	-2004	-2004	arv	%	arv	%	arv	%	arv	%	arv	%	arv	%	arv	%	arv	%
T-1	173	188	201	562	65	37,6	62	33,0	49	24,4	176	31,3	35	53,8	47	75,8	30	61,2	112	63,6
T-2	177	181	253	611	34	19,2	35	19,3	54	21,3	123	20,1	25	73,5	19	54,3	34	63,0	78	63,4
T-3	88	113	111	312	24	27,3	32	28,3	27	24,3	83	26,6	17	70,8	21	65,6	17	63,0	55	66,3
T-4	76	95	109	280	32	42,1	24	25,3	20	18,3	76	27,1	25	78,1	20	83,3	12	60,0	57	75,0
T-5	81	72	88	241	22	27,2	18	25,0	24	27,3	64	26,6	10	45,5	14	77,8	8	33,3	32	50,0
T-6	32	34	49	115	10	31,3	7	20,6	16	32,7	33	28,7	7	70,0	5	71,4	6	37,5	18	54,5
T-7	1	3	4	8	1	100,0	2	66,7	0	0,0	3	37,5	0	0,0	2	100,0	0		2	66,7
T-8	26	30	43	99	11	42,3	10	33,3	9	20,9	30	30,3	8	72,7	7	70,0	4	44,4	19	63,3
T-9	32	22	52	106	10	31,3	4	18,2	11	21,2	25	23,6	8	80,0	3	75,0	7	63,6	18	72,0
T-10	14	13	36	63	6	42,9	2	15,4	5	13,9	13	20,6	5	83,3	1	50,0	2	40,0	8	61,5
T-11			42						6	14,3										
T-92			42						7	16,7										
Kokku	700	751	1030	2481	215	30,7	196	26,1	228	22,1	626	25,2	140	65,1	139	70,9	124	54,4	403	64,4
Hukkus	233	209	181	623	91	39,1	77	36,8	63	34,8	231	37,1	66	72,5	64	83,1	47	74,6	177	76,6

Perioodil 2002 – 2004. a on väga kõrge on kergliiklejatega toimunud liiklusõnnetuste osatähtsus:

- T-6 Valga - Uulu maantee
- T-5 Pärnu - Rakvere maantee

Jalakäijatega toimunud liiklusõnnetused leiavad aset valdavalt pimedal ajal. Põhimaanteedel on jalakäijatega toimunud liiklusõnnetuste seas pimedal aja osatähtsus keskmiselt 67,7%, hukkunud jalakäijate osas aga ligi 85%. Võrreldes eelmise perioodiga võib siin täheldada siiski vähest olukorra paranemist.

Liiklusohutuse suhtenäitajaid analüüsimise perioodil 1996 – 2004.a. aastate lõikes neist viimase kolmeaastase perioodi kohta on hiljem välja toodud ka liiklusõnnetuste koondumiskohtade jagunemine. Liiklusõnnetuste, neis hukkunute ja vigastatute absoluutarvud on esitatud tabelis 1.3 ning arvud 100 milj. auto-kilomeetri kohta on esitatud tabelis 1.4. Liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute suhtarvud nii põhi- kui ka tugimaanteedel aastate lõikes on kujutatud eraldi joonisel 1.6 ja põhimaanteedel lõikes kogu perioodi keskmisena joonisel 1.7. Siit nähtub, et vaadeldaval perioodil olid liiklusõnnetuste absoluut- ja suhtarvu poolest vabariigis tervikuna ning põhimaanteedel viletsad 2001 ja 1998. aasta, tugimaanteedel aga 1997. ja 2002. aasta. Kui mitte arvestada T-7 Riia – Pihkva Eestisse jäävat 22 km teelõiku, siis põhimaanteedest kogu perioodi keskmisena oli kõige kõrgem liiklusõnnetuste tase T-3 ja halvim oli see antud teel 2001. aastal. Üldse kõige viletsam on aga tase olnud T-6 Valga – Uulu maanteel 2002. aastal. 2004. aastal aga oli halvim olukord T-8 Tallinn – Paldiski maanteel. Kui võrrelda kogu 9 aastase perioodi ja viimase kolme aasta keskmise liiklusõnnetuste arvu tee läbisõidu kohta, siis selgub, et rohkem on põhimaanteed, kus liiklusõnnetuste arv läbisõidu kohta kasvab, kui neid kus see näitaja paraneb. Kui hukkunute arv läbisõidu kohta üldiselt väheneb, siis vigastatute arv üldjuhul suureneb ja seda päris kiire tempos.

Võrreldes põhi- ja tugimaanteedel liiklusõnnetuste suhtenäitajaid omavahel näeme, et olukord põhimaanteedel on üldjuhul parem, kuid see on põhjustatud eelkõige eraldatud sõidusuundadega teelõikude olemasolust põhimaanteedel, kuna selliste teede liiklusohutuse suhtetase on pea alati oluliselt parem.

Kuna statistiliste üldistuste tegemiseks on hukkunute arvud detailsema jaotuse mõttes liialt väikesed, siis siin kasutame liiklusõnnetustes kannatanute arvu (vigastatud ja hukkunud kokku). See jaotus on suhteliselt sarnane liiklusõnnetuste arvu põhjal saaduga.

Tabel 1.3

Liiklusõnnetuste, neis hukkunute ja vigastatute absoluutarvud perioodil 1996 - 2004.a.

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	keskmine	
	Liiklusõnnetusi									9 aastat	3 viimast
Eesti kokku	1318	1489	1613	1472	1503	1889	2162	1931	2244	1736	2112
sh asulavälistel teedel	520	606	785	670	672	820	893	797	938	745	876
sh põhimaanteed	195	247	263	225	233	304	357	299	375	278	344
tugimaanteed	171	216	235	194	198	238	220	212	213	211	215
T-1	53	51	70	57	66	67	70	63	68	63	67
T-2	49	64	64	49	58	74	86	75	92	68	84
T-3	22	34	33	42	25	46	39	32	40	35	37
T-4	21	24	32	33	23	39	36	28	45	31	36
T-5	20	34	27	18	26	29	41	17	30	27	29
T-6	8	12	12	8	12	14	22	18	10	13	17
T-7	0	0	1	0	1	2	1	3	0	1	1
T-8	8	9	9	8	13	9	13	10	20	11	14
T-9	10	14	10	7	6	10	14	14	24	12	17
T-10	4	5	5	3	3	13	10	10	16	8	12
T-11							11	14	17	-	14
T-92							14	15	13	-	14
	Hukkunuid										
Eesti kokku	213	279	284	232	204	199	223	164	170	219	186
sh asulavälistel teedel	136	187	204	178	140	137	159	124	128	155	137
sh põhimaanteed	61	84	88	79	62	68	65	65	51	69	60
tugimaanteed	51	79	61	37	37	44	48	34	26	46	36
T-1	13	24	26	21	23	14	18	16	14	19	16
T-2	11	19	16	9	17	18	15	19	13	15	16
T-3	4	13	10	13	3	6	4	5	5	7	5
T-4	9	6	18	16	6	10	12	7	7	10	9
T-5	10	3	5	8	4	3	6	2	4	5	4
T-6	2	5	0	2	3	4	3	2	2	3	2
T-7	0	0	2	0	1	0	0	2	0	1	1
T-8	3	3	3	0	3	2	0	1	3	2	1
T-9	8	10	5	9	1	4	4	3	0	5	2
T-10	1	1	3	1	1	7	0	5	1	2	2
T-11							0	2	2	-	1
T-92							3	1	0	-	1
	Vigastatuid										
Eesti kokku	213	279	284	232	204	199	223	164	170	219	186
sh asulavälistel teedel	669	928	1036	808	889	1219	1355	1221	1374	1055	1317
sh põhimaanteed	236	313	368	266	326	464	525	440	562	389	509
tugimaanteed	226	319	302	245	248	337	348	339	319	298	335
T-1	70	65	91	56	92	101	87	89	106	84	94
T-2	72	82	114	68	92	114	106	123	158	103	129
T-3	25	56	39	52	34	82	70	45	48	50	54
T-4	16	35	31	40	24	56	64	64	82	46	70
T-5	27	46	39	22	32	54	65	19	41	38	42
T-6	6	10	22	8	20	26	41	20	8	18	23
T-7	0	0	1	0	0	2	1	3	0	1	1
T-8	6	8	11	10	22	9	23	12	31	15	22
T-9	7	7	10	8	8	9	15	19	31	13	22
T-10	7	4	10	2	2	11	13	23	25	11	20
T-11							19	24	15	-	19
T-92							21	37	17	-	25

Tabeli 1.3 järg

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	keskmine	
	Kannatanuid									9 aastat	3 viimast
Eesti kokku	213	279	284	232	204	199	223	164	170	219	186
sh asulavälistel teedel	805	1115	1240	986	1029	1356	1514	1345	1502	1210	1454
sh põhimaanteed	297	397	456	345	388	532	590	505	613	458	569
tugimaanteed	277	398	363	282	285	381	396	373	345	344	371
T-1	83	89	117	77	115	115	105	105	120	103	110
T-2	83	101	130	77	109	132	121	142	171	118	145
T-3	29	69	49	65	37	88	74	50	53	57	59
T-4	25	41	49	56	30	66	76	71	89	56	79
T-5	37	49	44	30	36	57	71	21	45	43	46
T-6	8	15	22	10	23	30	44	22	10	20	25
T-7	0	0	3	0	1	2	1	5	0	1	2
T-8	9	11	14	10	25	11	23	13	34	17	23
T-9	15	17	15	17	9	13	19	22	31	18	24
T-10	8	5	13	3	3	17	13	28	26	13	22
T-11							19	26	17	-	21
T-92							24	38	17	-	26

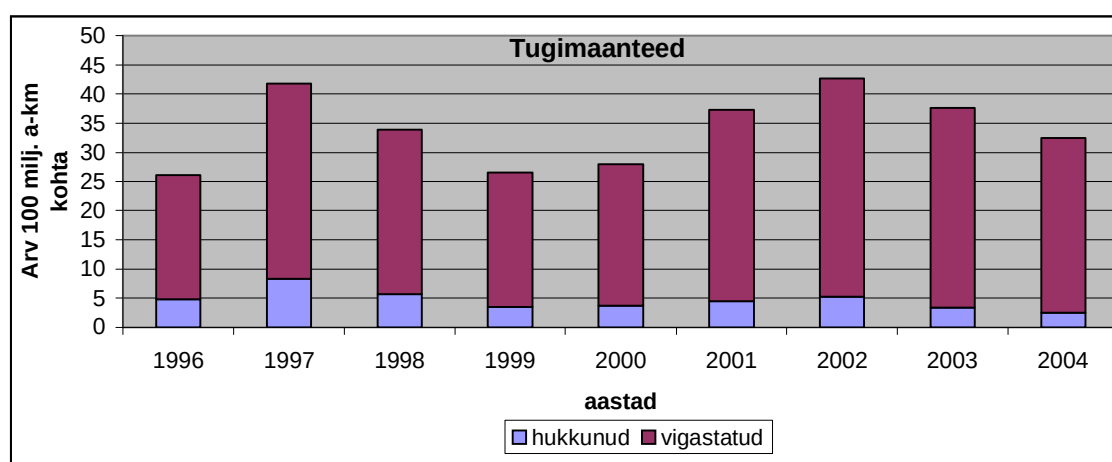
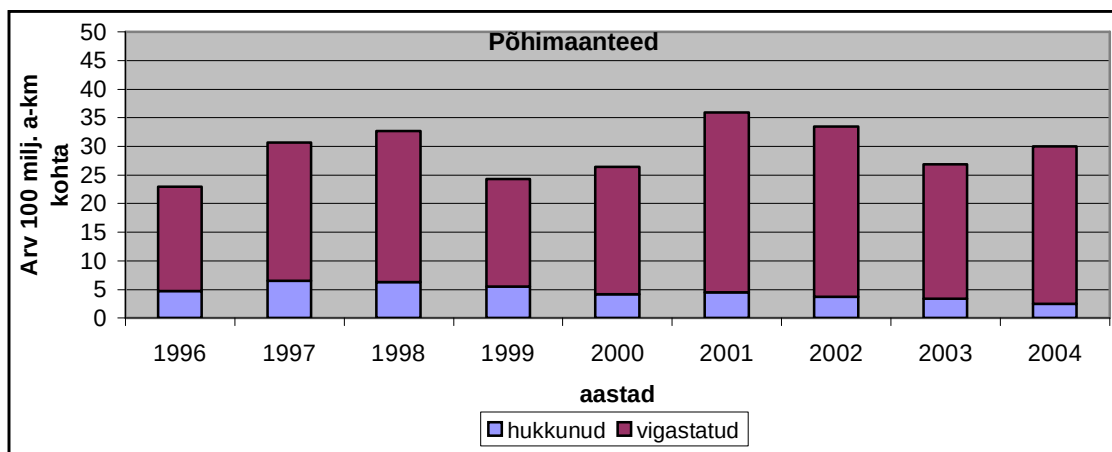
Tabel 1.4

Liiklusõnnetuste, neis hukkunute ja vigastatute suhtearvud perioodil 1996 - 2004.a.

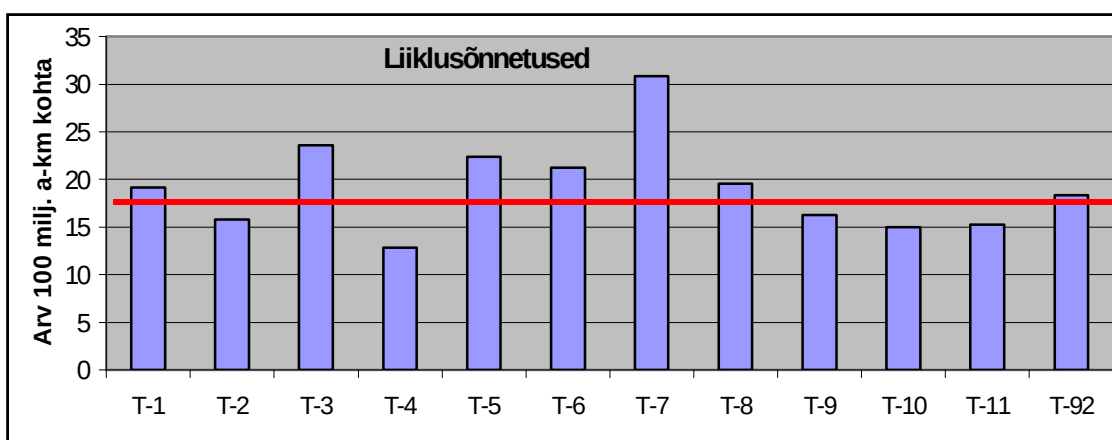
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	keskmine	
	LÕ arv 100 milj. a-km kohta									9 aastat	3 viimast
Eesti kokku	22,1	23,8	25,7	23,1	23,3	28,9	31,6	26,0	28,4	25,9	28,7
sh asulavälistel teedel	12,6	14,1	18,6	15,8	15,7	19,4	20,1	16,3	17,8	16,7	18,1
sh põhimaanteed	15,1	19,1	18,9	16,3	15,6	20,1	20,2	15,9	18,4	17,7	18,2
tugimaanteed	16,1	22,7	21,9	17,6	19,4	23,3	23,7	21,4	20,0	20,7	21,7
T-1	20,3	17,3	21,7	17,9	19,6	20,8	20,6	17,4	16,8	19,2	18,3
T-2	12,9	18,3	16,2	12,0	13,6	17,0	19,0	15,5	17,9	15,8	17,5
T-3	17,0	27,2	24,1	29,0	18,0	32,0	24,3	18,9	22,2	23,6	21,8
T-4	10,1	12,6	14,7	14,7	9,8	16,0	13,7	9,9	14,1	12,9	12,6
T-5	17,6	32,1	22,3	15,5	21,3	25,6	33,2	12,8	21,2	22,4	22,4
T-6	14,9	24,0	21,4	13,8	21,1	22,3	34,0	26,9	13,2	21,3	24,7
T-7	0,0	0,0	50,0	0,0	33,3	71,0	32,2	91,1	0,0	30,9	41,1
T-8	13,9	15,0	20,0	18,2	27,1	15,5	21,5	17,1	28,0	19,6	22,2
T-9	17,9	16,7	14,9	10,1	8,6	14,6	18,9	17,6	27,2	16,3	21,2
T-10	12,2	15,2	16,1	8,8	9,4	22,0	15,7	14,7	21,0	15,0	17,1
T-11							13,3	15,0	17,6	-	15,3
T-92							18,2	18,7	18,2	-	18,4

Tabeli 1.4 järg

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	keskmine	
	Hukkunuid 100 milj. a-km kohta									9 aastat	3 viimast
Eesti kokku	3,6	4,5	4,5	3,6	3,2	3,0	3,3	2,2	2,2	3,3	2,5
sh asulavälistel teedel	3,3	4,3	4,8	4,2	3,3	3,2	3,6	2,5	2,4	3,5	2,8
sh põhimaanteed	4,7	6,5	6,3	5,6	4,2	4,6	3,7	3,5	2,5	4,6	3,2
tugimaanteed	4,8	8,3	5,7	3,5	3,6	4,4	5,2	3,4	2,4	4,6	3,7
T-1	5,0	8,1	8,0	6,6	6,8	4,4	5,3	4,4	3,5	5,8	4,4
T-2	2,9	5,4	4,0	2,2	4,0	4,1	3,3	3,9	2,5	3,6	3,3
T-3	3,1	10,4	7,3	9,0	2,2	4,2	2,5	3,0	2,8	4,9	2,7
T-4	4,3	3,2	8,3	7,1	2,6	4,1	4,6	2,5	2,2	4,3	3,1
T-5	8,8	2,8	4,1	6,9	3,3	2,6	4,9	1,5	2,8	4,2	3,1
T-6	3,7	10,0	0,0	3,4	5,3	6,4	4,6	3,0	2,6	4,3	3,4
T-7	0,0	0,0	100	0,0	33,3	0,0	0,0	60,8	0,0	21,6	20,3
T-8	5,2	5,0	6,7	0,0	6,3	3,4	0,0	1,7	4,2	3,6	2,0
T-9	14,3	11,9	7,5	13,0	1,4	5,8	5,4	3,8	0,0	7,0	3,1
T-10	3,0	3,0	9,7	2,9	3,1	22,3	0,0	7,3	1,3	5,9	2,9
T-11							0,0	2,1	2,1	-	1,4
T-92							3,9	1,2	0,0	-	1,7
	Vigastatute arv 100 milj. a-km kohta										
Eesti kokku	25,9	29,3	31,7	26,5	28,6	37,4	41,9	34,2	36,5	32,4	37,5
sh asulavälistel teedel	16,2	21,5	24,5	19,0	20,8	28,8	30,5	24,9	26,1	23,6	27,2
sh põhimaanteed	18,3	24,2	26,4	18,7	22,2	31,3	29,8	23,4	27,5	24,6	26,9
tugimaanteed	21,3	33,5	28,2	23,1	24,4	32,9	37,5	34,2	30,0	29,5	33,9
T-1	26,8	22,0	28,2	17,6	27,3	31,4	25,6	24,5	26,2	25,5	25,5
T-2	19,0	23,4	28,8	16,7	21,5	26,2	23,5	25,5	30,7	23,9	26,6
T-3	19,3	44,8	28,5	35,9	24,5	57,0	43,5	26,6	26,7	34,1	32,3
T-4	7,7	18,4	14,3	17,8	10,3	22,9	24,4	22,7	25,7	18,2	24,2
T-5	23,8	43,4	32,2	19,0	26,2	47,7	52,6	14,3	29,0	32,0	32,0
T-6	11,1	20,0	39,3	13,8	35,1	41,4	63,4	29,8	10,5	29,4	34,6
T-7	0,0	0,0	50,0	0,0	0,0	71,0	32,2	91,1	0,0	27,1	41,1
T-8	10,4	13,3	24,4	22,7	45,8	15,5	38,0	20,5	43,4	26,0	34,0
T-9	12,5	8,3	14,9	11,6	11,4	13,1	20,2	23,9	35,1	16,8	26,4
T-10	21,3	12,1	32,3	5,9	6,3	35,0	20,4	33,7	32,8	22,2	29,0
T-11							23,0	25,8	15,5	-	21,4
T-92							27,3	46,2	23,7	-	32,4
	Kannatanute arv 100 milj. a-km kohta										
Eesti kokku	29,5	33,7	36,2	30,2	31,8	40,4	45,1	36,4	38,6	35,8	40,1
sh asulavälistel teedel	19,5	25,9	29,4	23,2	24,1	32,0	34,1	27,5	28,6	27,1	30,0
sh põhimaanteed	23,0	30,7	32,7	24,3	26,4	35,9	33,5	26,9	30,0	29,3	30,1
tugimaanteed	26,1	41,9	33,9	26,6	28,0	37,2	42,7	37,6	32,4	34,0	37,6
T-1	31,8	30,2	36,2	24,2	34,1	35,8	30,9	28,9	29,7	31,3	29,8
T-2	21,9	28,9	32,8	18,9	25,5	30,4	26,8	29,4	33,3	27,5	29,8
T-3	22,4	55,2	35,8	44,8	26,6	61,2	46,0	29,5	29,5	39,0	35,0
T-4	12,0	21,6	22,6	24,9	12,8	27,0	29,0	25,1	27,8	22,5	27,3
T-5	32,6	46,2	36,4	25,9	29,5	50,3	57,5	15,8	31,8	36,2	35,0
T-6	14,9	30,0	39,3	17,2	40,4	47,7	68,1	32,8	13,2	33,7	38,0
T-7	0,0	0,0	150	0,0	33,3	71,0	32,2	152	0,0	48,7	61,4
T-8	15,6	18,3	31,1	22,7	52,1	18,9	38,0	22,2	47,6	29,6	35,9
T-9	26,9	20,2	22,4	24,6	12,9	19,0	25,6	27,7	35,1	23,8	29,5
T-10	24,4	15,2	41,9	8,8	9,4	57,3	20,4	41,1	34,1	28,1	31,8
T-11							23,0	27,9	17,6	-	22,8
T-92							31,2	47,4	23,7	-	34,1



Joonis 1.6 Liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute suhtarvude muutuse dünaamika põhi- ja tugimaanteedel perioodil 1996 - 2004



Joonis 1.7 Liiklusõnnetuste suhtarvud põhimaanteedel lõikes

2. Erinevate maanteede liiklusohutuse tase teosade lõikes

Peamiste põhi- ja tugimaanteede liiklusohutuse taset on iseloomustatud kahe põhinäitaja alusel:

- liiklusõnnetuste arv 10 km kohta;
- liiklusõnnetuste arv 100 milj. auto-kilomeetri kohta.

Need tasemed perioodidel 1996 –1998, 1999 – 2001 ja 2002 - 2004 ja tasemete muutus kahel viimasel perioodil põhimaanteede lõikes on esitatud tabelis 2.1. Kahel varasemal perioodil oli liiklusõnnetuste arv 10 km kohta suurim T-1 Tallinn – Narva maanteel, millele järgneb T-8 Tallinn – Keila – Paldiski maantee. Perioodil 2002 – 2004 olukord muutus, kuigi see näitaja võrreldes varasemate perioodidega kasvas T-1 Tallinn - Narva maanteel, siis kiiremini kasvas see T-8 Tallinn – Keila – Paldiski maanteel ja T-11 Tallinna ringteel. Sellise muutuse tulemusena hõivasid kaks viimatinimetatud teed vastavalt esimese ja teise koha jättes T-1 Tallinn – Narva maanteel kolmandale kohale. Tuginedes sellele näitajale võib öelda, et pidevalt on halvenenud olukord ka T-2 Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa maanteel. Märkimata ei saa jätta ka T-9 Ääsmäe – Haapsalu – Rohuküla maanteed, kus viimase perioodi vältel olukord halvenes kõige enam. Liiklusõnnetuste arv 100 milj. auto-kilomeetri kohta oli nii perioodil 1999 – 2001 kui ka perioodil 2002- 2004 suurim T-7 Riia – Pihkva maanteel, millele järgnes eelmisel perioodil T-3 Jõhvi – Tartu – Valga maantee, nüüd aga T-6 Valga - Uulu. Perioodil 1996 – 1998 oli liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta kõige enam T-5 Pärnu – Paide – Rakvere maanteel, millele järgnes T-3 Jõhvi – Tartu – Valga maantee.

Tabel 2.1

Liiklusohutuse näitajate muutus põhimaanteede lõikes perioodidel
1996 - 1998, 1999 - 2001 ja 2002 - 2004.a.

Maantee		LÕ arv 10 km kohta keskmiselt aastas				LÕ arv 100 milj a-km kohta			
nr.	nimetus	1996 -1998	1999 -2001	2002 -2004	muutus %-des	1996 -1998	1999 -2001	2002 -2004	muutus %-des
T-1	Tallinn - Narva	2,93	3,16	3,38	6,8	19,8	19,3	18,2	-5,6
T-2	Tallinn- Tartu- Võru- Luhamaa	2,09	2,14	2,99	39,8	15,7	14,2	17,5	23,0
T-3	Jõhvi- Tartu- Valga	1,44	1,82	1,79	-1,9	22,7	26,3	21,8	-17,3
T-4	Tallinn- Pärnu- Ikla	1,52	1,87	2,15	14,7	12,5	13,5	12,6	-6,4
T-5	Pärnu-Paide-Rakvere	1,52	1,35	1,65	22,2	23,8	20,5	22,1	7,6
T-6	Valga- Uulu	0,86	0,91	1,32	44,7	20,1	19,0	23,9	25,3
T-7	Riia-Pihkva	0,16	0,47	0,62	33,6	15,3	34,8	38,6	10,9
T-8	Tallinn-Keila-Paldiski	2,52	2,91	4,17	43,3	16,0	20,2	22,9	13,3
T-9	Ääsmäe- Haapsalu- Rohuküla	1,46	0,95	2,24	136,7	16,4	10,6	21,5	102,6
T-10	Risti- Virtsu - Kuressaare	0,83	0,59	0,85	44,5	16,8	15,9	17,3	8,9
T-11	Tallinna ringtee	2,30	2,47	3,64	47,7	19,7	13,6	15,4	13,1
T-92	Tartu - Viljandi - Kilingi-Nõmme	1,19	1,22	1,19	-2,6		22,3	18,4	-17,7

Liiklusõnnetuste arv 10 km kohta kasvas enamikel põhimaanteedel ja vähenes ainult paari protsendi võrra kahel maanteel:

- T-3 Jõhvi – Tartu – Valga
- T-92 Tartu – Viljandi – Kilingi-Nõmme.

Liiklusõnnetuste arv 100 milj. auto-kilomeetri kohta vähenes neljal põhimaanteel:

- T-3 Jõhvi – Tartu – Valga
- T-92 Tartu – Viljandi – Kilingi-Nõmme
- T-4 Tallinn – Pärnu – Ikla maantee
- T-1 Tallinn – Narva.

Ülejäänud põhimaanteedel see näitaja kasvas, kusjuures kõige enam T-9 Ääsmäe – Haapsalu – Rohuküla maanteel, kus periood varem see näitaja vähenes kõige kiiremini.

Analoogilised näitajad tugimaanteedel kohta on kantud tabelisse 2.2, siit on välja jäetud maanteed kui ei esinenud liiklusõnnetuste koondumiskohti või perioodi aasta keskmisena oli liiklusõnnetuste arv pidevalt alla 1.

Tabel 2.2

Liiklusohutuse näitajate muutus tugimaanteedel lõikes perioodidel
1996 - 1998, 1999 - 2001 ja 2002 - 2004.a.

Maantee		LÕ arv 10 km kohta keskmiselt aastas				LÕ arv 100 milj a-km kohta			
nr.	nimetus	1996 -1998	1999 -2001	2002 -2004	muutus %-des	1996 -1998	1999 -2001	2002 -2004	muutus %-des
T-13	Jägala-Kärvete	0,38	1,08	1,26	17,2	21,6	20,9	21,7	3,9
T-15	Tallinn-Rapla-Türi	2,70	1,91	2,73	43,1	27,3	17,1	21,9	27,9
T-17	Keila-Haapsalu	0,40	0,56	1,31	134,2	11,8	18,6	33,1	78,1
T-20	Põdruse-Kunda-Pada	0,40	1,48	0,67	-54,7	15,6	42,1	16,7	-60,4
T-21	Rakvere-Luige	1,11	0,91	0,60	-33,3	42,8	28,4	16,9	-40,3
T-22	Rakvere-Väike-Maarja-Vägeva	1,29	1,69	1,56	-7,8	26,9	34,0	26,2	-22,8
T-23	Rakvere - Haljala	3,20	2,00	3,20	60,0		18,3	24,3	33,0
T-24	Tapa - Loobu	0,42	0,70	0,99	40,0		42,8	45,5	6,1
T-26	Türi - Arkma	0,63	0,79	1,10	40,0		18,1	21,1	16,5
T-27	Rapla-Järvakandi-Kergu	1,22	0,98	1,06	8,4	50,7	36,9	33,4	-9,7
T-29	Märjamaa-Koluvere	1,19	1,31	0,40	-69,7	46,9	48,1	12,6	-73,8
T-31	Haapsalu-Laiküla	0,50	0,30	1,10	266,7		13,6	43,6	219,8
T-36	Jõgeva-Mustvee	1,29	0,43	1,54	260,0		11,4	36,7	222,7
T-39	Tartu-Jõgeva-Aravete	1,39	1,66	1,82	9,4	28,8	27,2	26,0	-4,4
T-40	Tartu-Tiksoja	1,14	3,42	3,42	0,0		39,2	35,9	-8,3
T-41	Kärevere-Kärkna	0,26	0,26	1,54	500,0		17,2	75,1	337,6
T-42	Kärkna-Kobratu	0,47	0,00	1,40			0,0	68,1	
T-43	Aovere-Kallaste-Omedu	0,64	0,93	1,05	13,2	19,1	28,6	29,9	4,4
T-44	Aovere-Luunja	0,29	0,29	1,17	300,0		13,5	46,6	246,2
T-45	Tartu-Räpina-Värskä	1,13	0,81	1,29	59,1	26,7	16,2	21,0	29,5
T-46	Tatra-Otepää-Sangaste	1,00	1,01	0,57	-43,3	30,7	20,7	8,8	-57,4
T-47	Sangla-Rõngu	0,74	1,47	0,45	-69,7	80,6	95,5	22,6	-76,4
T-49	Imavere-Viljandi-Karksi-Nuia	1,22	0,85	1,46	71,6	22,0	13,4	20,0	49,0
T-50	Viljandi ühendustee	1,26	5,04	3,78	-25,0		42,1	28,0	-33,6
T-59	Pärnu-Tori	1,82	1,59	1,22	-23,5	40,4	24,0	16,5	-31,5
T-61	Põlva-Reola	1,01	0,74	1,10	48,1	16,5	10,2	13,5	31,6
T-62	Kanepi-Põlva-Leevaku	1,31	0,79	0,70	-11,1	34,7	33,2	25,5	-23,2
T-64	Võru-Põlva	1,01	1,17	2,31	97,5	13,3	20,4	34,7	70,6
T-65	Võru-Räpina	0,16	0,65	0,88	35,8	5,5	26,2	29,9	14,3
T-66	Võru-Verijärve	1,23	0,00	7,38			0,0	109,3	
T-77	Kuressaare-Sääre	0,37	0,37	1,05	180,0		19,1	45,3	137,2
T-85	Liiapeksi-Loksa	0,22	0,65	1,51	133,3		14,3	28,6	100,4

Kui varasematel perioodidel võis täheldada, et liiklusõnnetuste arv 10 km kohta oli tugimaanteedel enamasti väiksem kui põhimaanteedel, siis enam seda tabelis 2.2 esitatu põhjal väita ei saa. Üksikutel tugimaanteedel on aga see näitaja erakordselt kõrge (näiteks T-66 Võru – Verijärve, T-50 Viljandi ühendustee, T-40 Tartu – Tiksoja ja T-23

Rakvere – Haljala). Näitena nimetatud teed on kõik kaunis lühikesed (pikkused jäävad vahemikku 4,4 – 8,3 km) ja need paiknevad linnade läheduses. Kui T-66 Võru – Verijärve maanteel on see näitaja periooditi kaunis muutlik, siis teistel loetellu kuulunud teedel on liiklusõnnetuste arv 10 km kohta olnud püsivalt kõrge.

Liiklusõnnetuste arv 10 km kohta on perioodilt perioodile pidevalt suurenenud kaheteistkümnel alljärgneval tugimaanteel:

- T-13 Jägala – Käravete
- T-17 Keila – Haapsalu
- T-24 Tapa – Loobu
- T-26 Türi – Arkma
- T-39 Tartu – Jõgeva – Aravete
- T-41 Kärevere – Kärkna
- T-43 Aovere – Kallaste – Omedu
- T-44 Aovere - Luunja
- T-64 Võru – Põlva
- T-65 Võru – Räpina
- T-77 Kuressaare – Sääre
- T-85 Liiapeksi – Loksa.

Mitmel tugimaanteel on muutused olnud vahelduvad, kuid liiklusõnnetuste arvu kasv on võrreldes perioodiga 1996 – 1999 olnud märkimisväärne (üle 20%), sellesse gruppi kuuluvad alljärgnevad tugimaanteed:

- T-22 Rakvere – Väike-Maarja – Vägeva.
- T-31 Haapsalu – Laiküla
- T-36 Jõgeva – Mustvee
- T-42 Tatra – Otepää – Sangaste
- T-49 Imavere – Viljandi – Nuia
- T-50 Viljandi ühendustee
- T-66 Võru – Verijärve

Tabelis on ainult kolm tugimaanteed, kus liiklusõnnetuste arv on jätkuvalt vähenenud:

- T-21 Rakvere – Luige
- T-59 Pärnu – Tori
- T-62 Kanepi – Põlva – Leevaku

Liiklusõnnetuste arv 100 milj. auto-kilomeetri kohta konkreetsel muutub kaunis sarnaselt liiklusõnnetuste endi arvuga ehk nende arvuga 10 km kohta, sest liiklussageduse suhteline muutus ei ole sedavõrd suur kui liiklusõnnetuste endi arvu suhteline muutus, kuid kuna liiklussageduse muutused on siiski erinevad, siis teatud erinevusi on võimalik fikseerida. Tulenevalt asjaolust, et liiklussagedus enamasti kasvab, siis liiklusõnnetuste arvu kasvades on selle näitaja muutused veidi tagasihoidlikumad ja kahanedes veidi kiiremad.

Liiklusõnnetuste arv 100 milj. auto-kilomeetri kohta on enamikel tabelis 2.2 esitatud tugimaanteedel suurem kui põhimaanteedel, see tuleneb peamiselt kahest asjaolust:

- tugimaanteede tehnilised parameetrid ja sõidutingimused on üldjuhul viletsamad kui põhimaanteedel
- liiklusjärelvalve on tugimaanteedel nõrgem kui põhimaanteedel.

Perioodiks 2002 - 2004 on liiklusõnnetuste arv 10 km ja 100 milj. auto-kilomeetri kohta peamistel põhi- ja tugimaanteedel välja toodud alljärgnevalt

- kogu tee
- teeregistri teosade lõikes;
- kilomeetrite lõikes.

Kogu tee ja liiklusohhtlikumate teosade ning kilomeetrite andmestik on koondatud tabelisse 2.3. Olulisemate maanteede detailsem informatsioon teosade lõikes joonistele 2.1... 2.13. Kuue põhimaantee ja kolme tugimaantee puhul on samadele graafikutele kantud ka iga teeosa ohhtlikumate kilomeetrite näitajad.

Kõige ohhtlikum teeosa üldse 10 km lõigu kohta tuleva liiklusõnnetuste arvu alusel on T-15 ja T-11 ühisosa ehk T-15 kilomeetrid 8,5 – 9,3. Kuna teised teeosad on sellest olulisemalt pikemad, siis selline võrdlus ei ole võibolla kõige korrektsem. Üldiseks tendentsiks on aga see, et suurema ohhtlikusega teeosad on teedel, kus tee üldine näitaja on ka kõrge. Põhimaanteedest väärivad märkimist alljärgnevad ohhtlikud teeosad, mis kõik linnade lähistel (näitaja üle 6):

- T-3 km 138,1 – 143,2;
- T-2 km 187,4 – 193,7 ja 87,5 – 94,5;
- T-1 km 96,4 – 102,1; 159,9 – 169,5 ja 203,3 – 208,6;
- T-4 km 13,0 – 18,3 ja 120,7 – 124,6;
- T-8 km 11,3 – 18,5;
- T-5 km 181,8 – 184,3;

Tugimaanteedel on lisaks eespool mainitud T-15 teelõigule märkimisväärselt ohhtlikuks teeosaks ka:

- T-27 Rapla – Järvakandi – Kergu km 0,0 – 1,2;
- T-29 Märjamaa – Koluvere km 0,0 – 2,2;
- T-39 Tartu – Jõgeva – Aravete km 0,0 – 5,6;
- T-50 Viljandi ühendustee km 0,0 – 2,6.

Ka tugimaanteede ohhtlikumad teeosad paiknevad linnade läheduses.

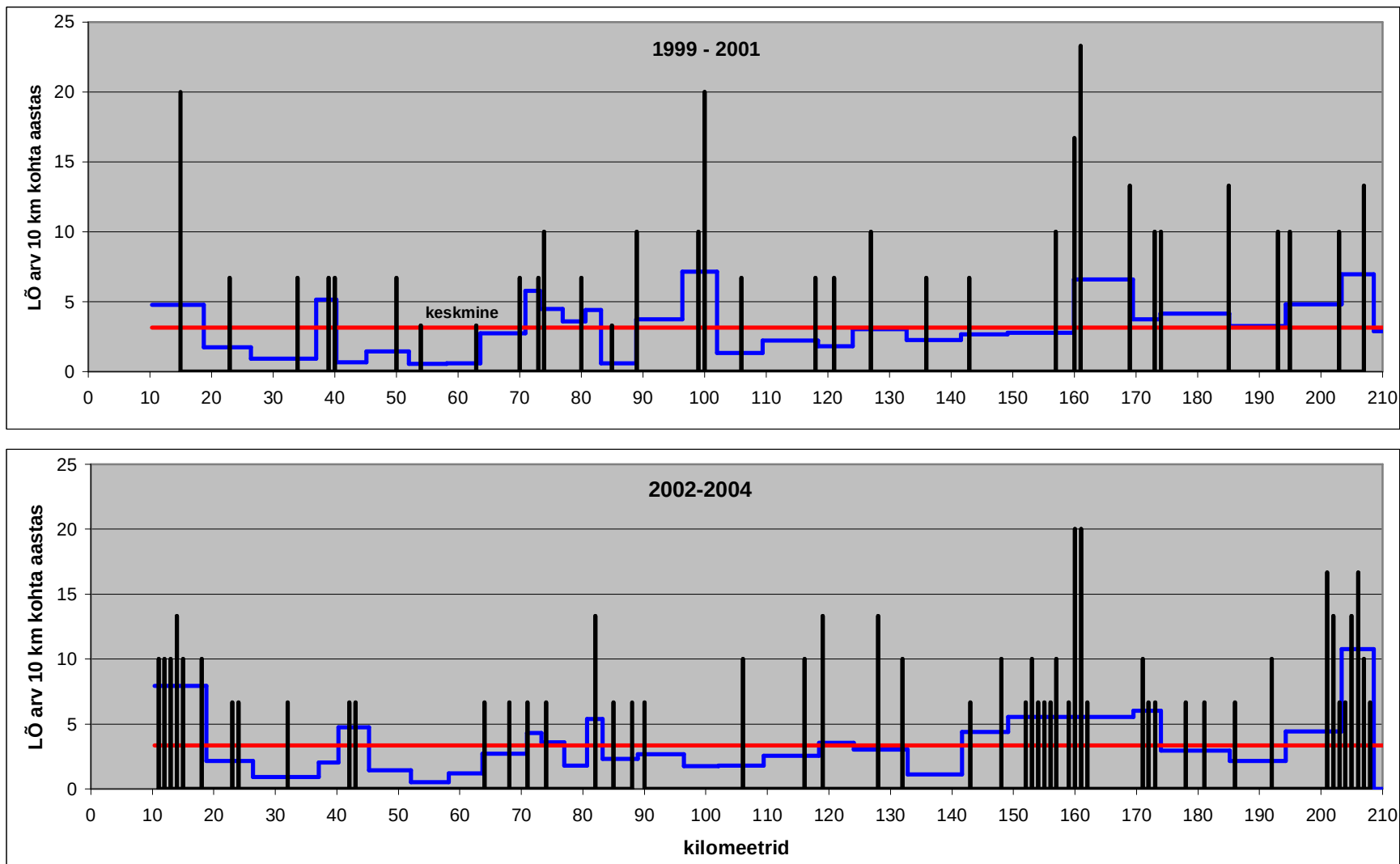
Tabel 2.3

LÕ arv 10 km kohta põhi- ja tugimaanteedel perioodidel 1999 - 2001 ja 2002-2004 aastakeskmisena

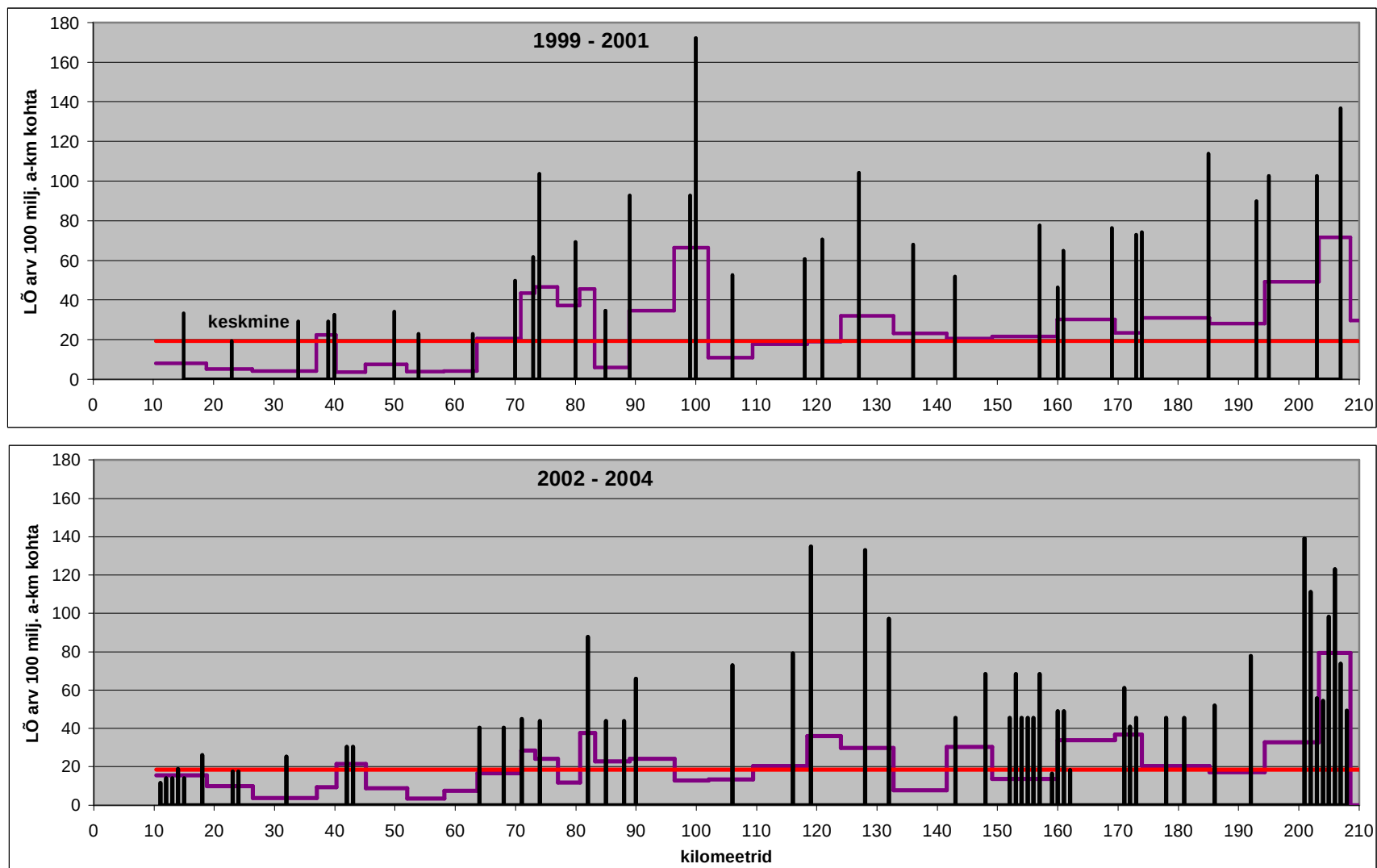
Maantee		1999 -2001					2002 -2004				
nr.	nimetus	tee keskmine	ohtlikum teeosa		ohtlikum kilomeeter		tee keskmine	ohtlikum teeosa		ohtlikum kilomeeter	
			näitaja	asukoht	näitaja	asukoht		näitaja	asukoht	näitaja	asukoht
T-1	Tallinn - Narva	3,16	7,16	96,4-102,1	20,0	15-16 ja 100-101	3,38	10,76	203,4-208,6	20,0	161,0-162,0
T-2	Tallinn- Tartu- Võru- Luhamaa	2,14	7,49	187,4-193,7	23,3	191,0-192,0	2,99	10,70	187,4-193,7	26,7	191,0-192,0
T-3	Jõhvi- Tartu- Valga	1,82	8,46	138,1-143,2	13,3	138,0-139,0	1,79	9,76	138,1-143,2	20,0	138,0-139,0
T-4	Tallinn- Pärnu- Ikla	1,87	6,95	13,0-18,3	13,3	17-18 ja 96-97	2,15	6,95	13,0-18,3	20,0	13,0-14,0
T-5	Pärnu- Rakvere	1,35	6,72	181,8-184,3	10,0	79-80ja176-177	1,65	6,73	181,8-184,3	30,0	158,0-159,0
T-6	Valga- Uulu	0,91	4,01	27,8-31,1	-	-	1,35	2,98	24,5-27,8	10,0	98,0-99,0
T-7	Riia-Pihkva	0,47	1,01	193-202,9	-	-	0,62			-	-
T-8	Tallinn- Paldiski	2,91	6,95	11,3-18,5	16,7	18,0-19,0	4,17	6,95	18,5-35,2	16,7	36,0-37,0
T-9	Ääsmäe- Haapsalu- Rohuküla	0,95	3,39	0,0-1,0	-	-	2,24	3,57	63,9-70,4	10,0	51,0-52,0
T-10	Risti- Virtsu	0,74	1,20	10,8-19,2	10,0	49,0-50,0	0,85	1,99	10,8-19,2	10,0	35,0-36,0
T-11	Tallinna ringtee	2,47	4,92	30,2-33,6	13,3	10,0-11,0	3,65	4,98	11,1-18,5	13,3	37,0-38,0
T-92	Tartu - Viljandi - Kilingi-Nõmme	1,2	3,88	0,0-9,4	16,7	1,0-2,0	1,19	3,20	76,0-81,2	10,0	80,0-81,0 ja 82,0-83,0
T-13	Jägala-Kärvete	1,08	3,40	40,7-50,5	13,3	43-44 ja 45-46	1,26			-	-
T-15	Tallinn-Rapla-Türi	1,91	18,12	8,5-9,3	13,3	9,0-10,0	2,73	8,30	46,5-50,5	10,0	12-13, 14-15, 48-49 ja 87-88
T-17	Keila-Haapsalu	0,56	2,47	6,1-13,7	-	-	1,26	6,92	20,5-24,8	10,0	8,0-9,0 ja 15,0-16,0
T-20	Põdruse-Kunda-Pada	1,48	1,83	0,0-5,5	-	-	0,67				
T-21	Rakvere-Luige	0,91	2,70	3,4-7,1	-	-	0,61	2,70	3,4-7,1	10,0	14,0-15,0
T-22	Rakvere-Väike-Maarja-Vägeva	1,69	4,94	26,2-30,2	-	-	1,56				
T-25	Mäeküla-Koeru-Kapu	0,90	1,90	18,3-25,3	-	-	0,26				
T-27	Rapla-Järvakandi-Kergu	0,98	10,73	0,0-1,2	-	-	1,06	13,41	0,0-1,2	13,3	0,0-1,0
T-29	Märjamaa-Koluvere	1,31	7,51	0,0-2,2	10,0	1,0-2,0	0,40				
T-31	Haapsalu - Laiküla						1,10	2,20	2,5-10,1		
T-32	Jõhvi-Vasknarva	0,61	1,23	0,0-8,1	-	-	0,34				
T-37	Jõgeva-Põltsamaa	0,92	1,73	0,0-9,7	-	-	0,27				
T-39	Tartu-Jõgeva-Aravete	1,66	5,33	0,0-5,6	20,0	10,0-11,0	1,82	5,52	5,6-14,1	23,3	6,0-7,0
T-41	Kärevere- Kärkna						1,54	1,96	9,5-12,9		
T-43	Aovere-Kallaste-Omedu	0,93	3,09	0,0-5,4	-	-	1,05				
T-45	Tartu-Räpina-Värskä	0,81	2,09	10,6-17,0	-	-	1,29	4,16	61,3-63,7	10,0	4,0-5,0 ja 11,0-12,0
T-46	Tatra-Otepää-Sangaste	1,01	3,04	0,0-7,7	-	-	0,57				
T-47	Sangla-Rõngu	1,47	1,61	9,8-18,1	10,0	19,0-20,0	0,45				
T-49	Imavere-Viljandi-Karksi-Nuia	0,85	1,98	53,8-58,8	10,0	3,0-4,0	1,46	3,30	53,8-58,8	10,0	28,0-29,0

Tabeli 2.3 järg

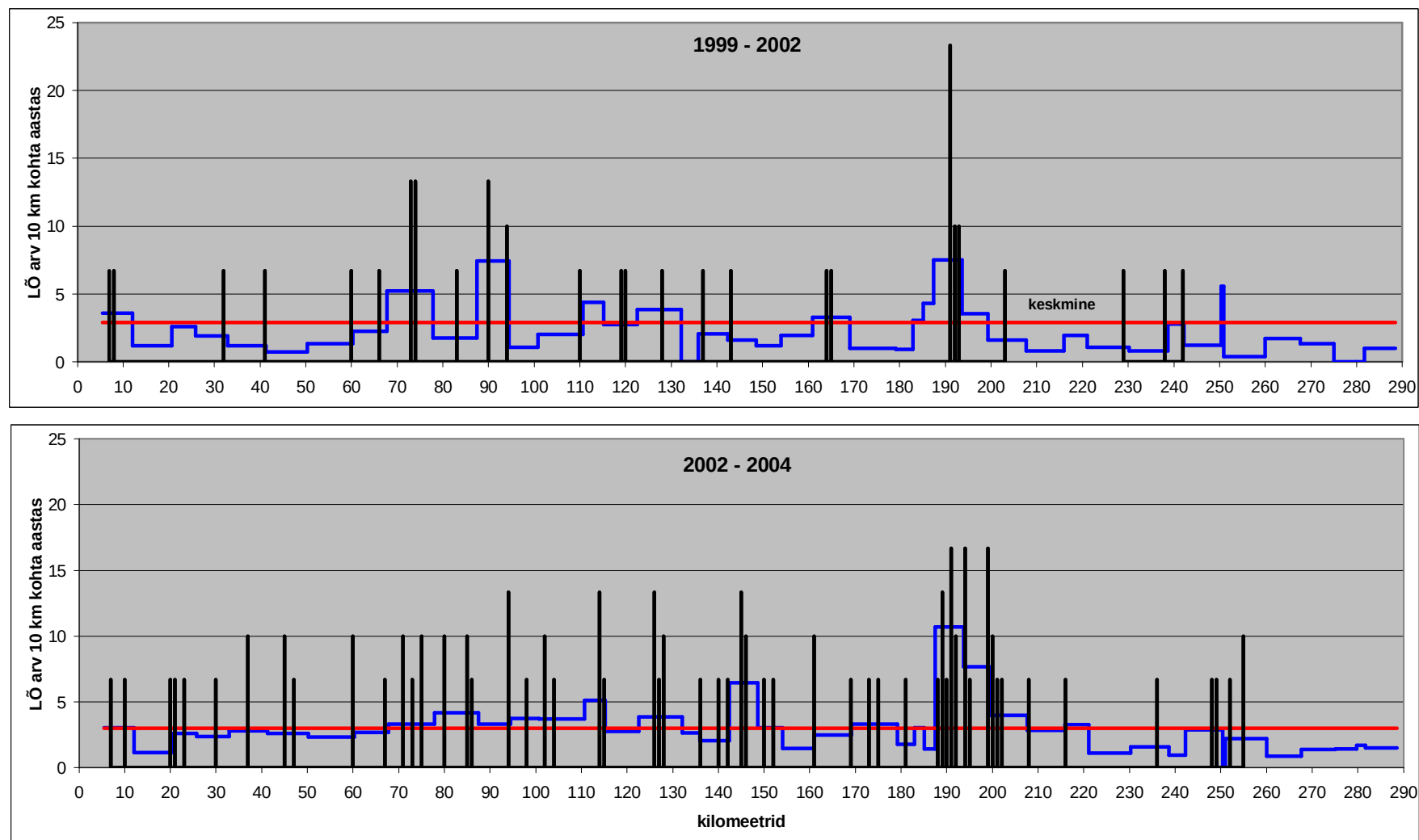
nr.	Maantee nimetus	1999 -2001					2002 -2004				
		tee keskmine	ohtlikum teeosa		ohtlikum kilomeeter		tee keskmine	ohtlikum teeosa		ohtlikum kilomeeter	
			näitaja	asukoht	näitaja	asukoht		näitaja	asukoht	näitaja	asukoht
T-50	Viljandi ühendustee	5,04	5,04	0,0-2,6	10,0	1,0-2,0	3,78				
T-52	Viljandi-Rõngu	0,87	2,43	0,0-2,7	-	-	0,93				
T-57	Mudiste-Suure-Jaani-Vändra	0,70	1,5	0,0-6,7	-	-	0,86				
T-59	Pärnu-Tori	1,59	1,62	5,6-16,0	-	-	1,22				
T-60	Pärnu-Lihula	0,75	3,79	2,5-6,0	-	-	0,75				
T-61	Põlva-Reola	0,74	1,08	5,7-15,0	-	-	1,08	2,42	30,2-37,1	10,0	32,0-33,0
T-62	Kanepi-Põlva-Leevaku	0,79	2,73	19,1-22,7	-	-	0,54	1,43	20,5-27,5		
T-64	Võru-Põlva	1,17	2,25	0,7-8,1	10,0	5,0-6,0	2,22	4,05	0,7-8,1	13,3	2,0-3,0
T-65	Võru-Räpina	0,65	2,55	2,1-8,7	10,0	7,0-8,0	0,88	2,55	2,1-8,7	13,3	7,0-8,0
T-66	Võru-Verijärve						6,15	6,15	3,8-6,5	10,0	4,0-5,0
T-67	Võru-Mõniste-Valga	0,45	1,34	72,2-77,2	10,0	76,0-78,0	0,36				
T-69	Võru-Kuigatsi-Tõrva	0,66	2,64	15,5-21,8	-	-	0,38				
T-71	Rõngu-Otepää-Kanepi	0,76	1,72	10,5-18,2	-	-	0,93				
T-74	Kuressaare - Kuivastu	0,55	1,8	25,5-32,9	-	-					
T-79	Upa-Leisi	0,73	1,64	0,0-8,1	-	-	0,36				
T-80	Heltermaa-Kärdla-Luidja	0,40	1,93	0,0-6,9	-	-	0,40				
T-86	Kuressaare-Võhma-Panga	0,54	1,45	7,8-12,4	-	-	0,54				
T-87	Põlva ringtee	0,83	1,97	2,2-3,9	-	-	0,00				
T-88	Rakvere-Rannapungerja	0,15	0,81	44-48,2	-	-	0,15				



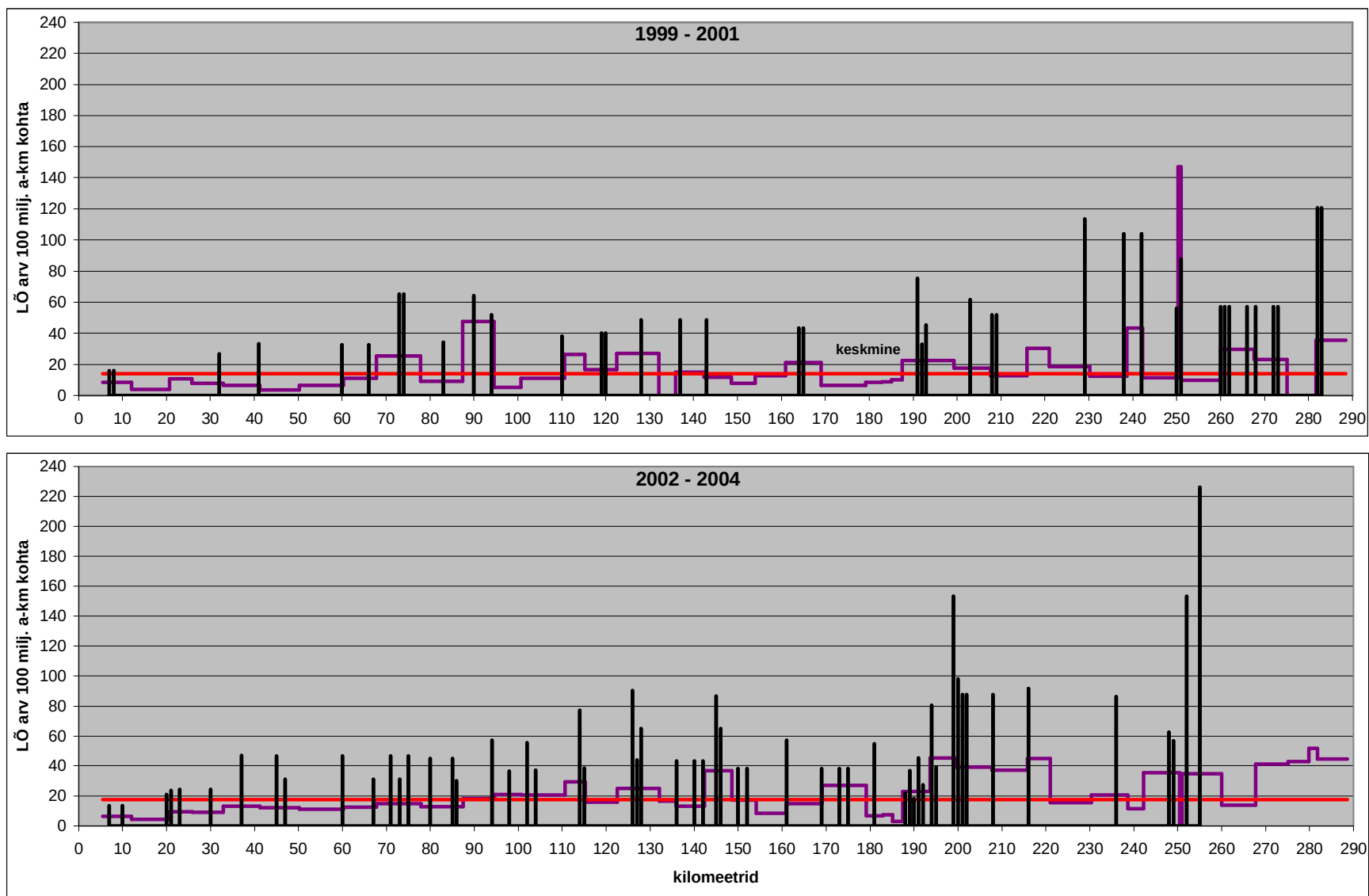
Joonis 2.1 Liiklusõnnetuste arv 10 km kohta aastas T-1 Tallinn – Narva maantee teeosadel ja ohtlikumatel kilomeetritel



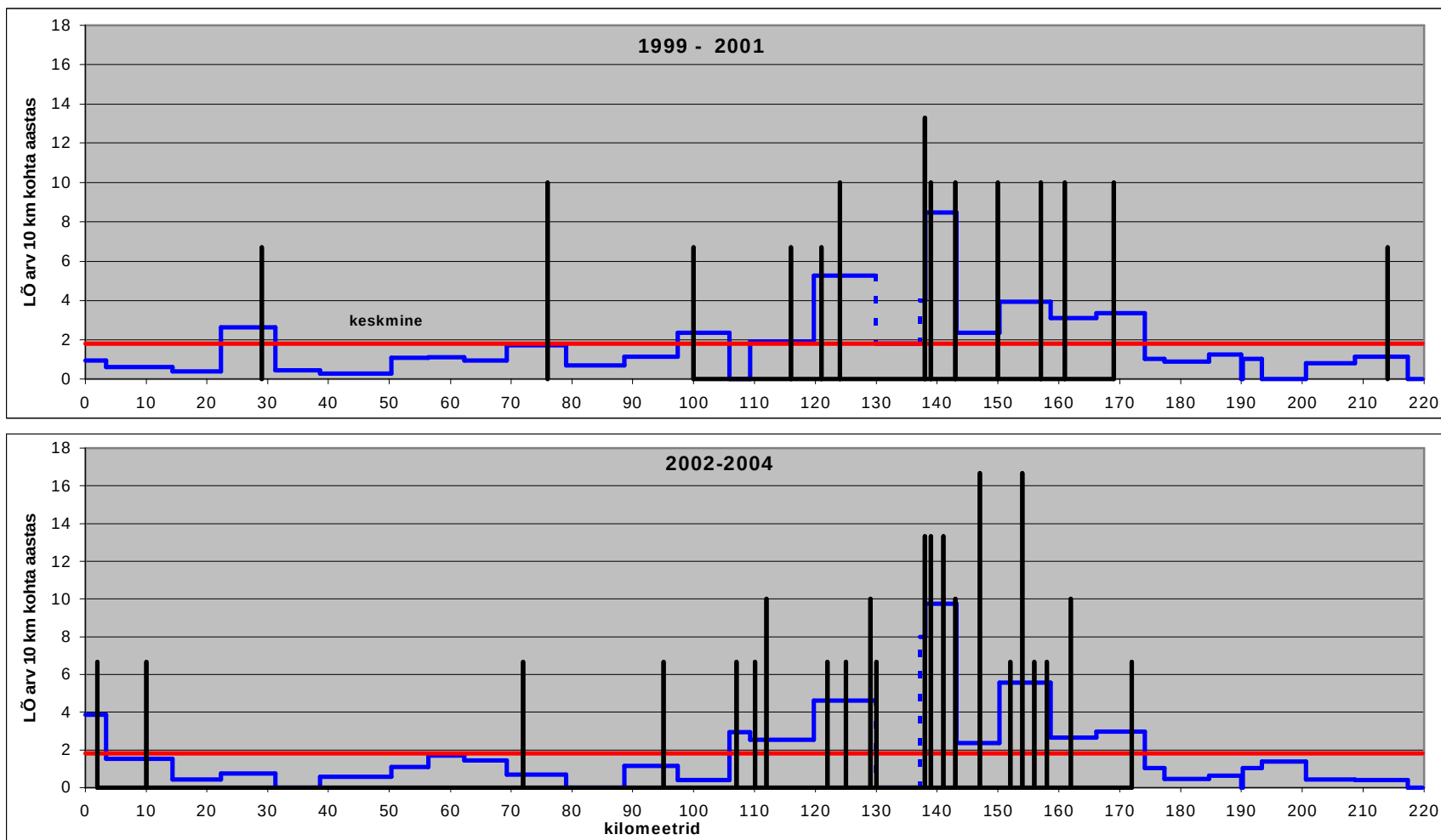
Joonis 2.2 Liiklusõnnetuste arv 100 milj a- km kohta T-1 Tallinn – Narva maantee teosadel ja ohtlikumatel kilomeetritel



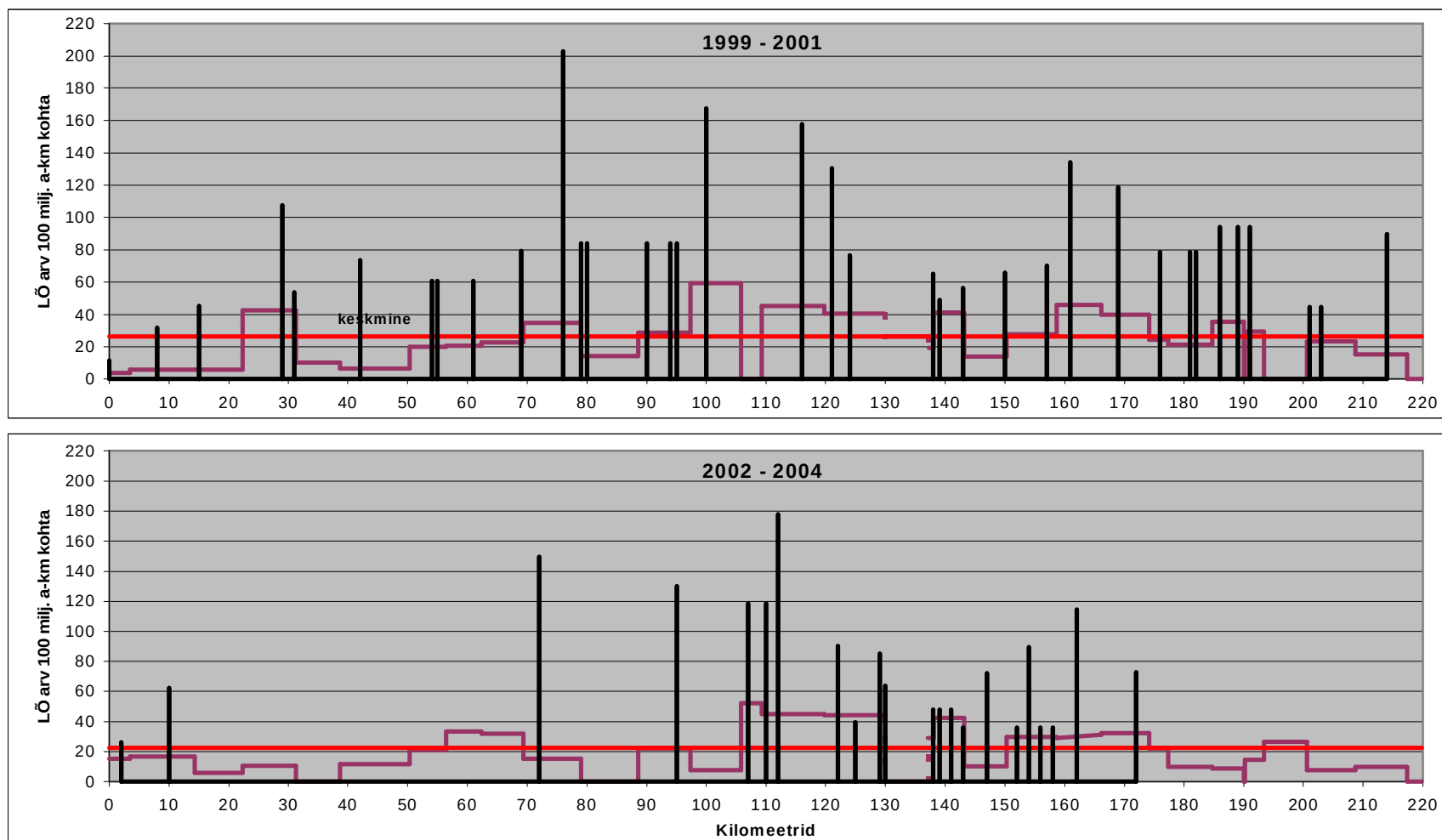
Joonis 2.3 Liiklusõnnetuste arv 10 km kohta aastas T-2 Tallinn – Tartu – Võru - Luhamaa maantee teosadel ja ohtlikumatel kilomeetritel



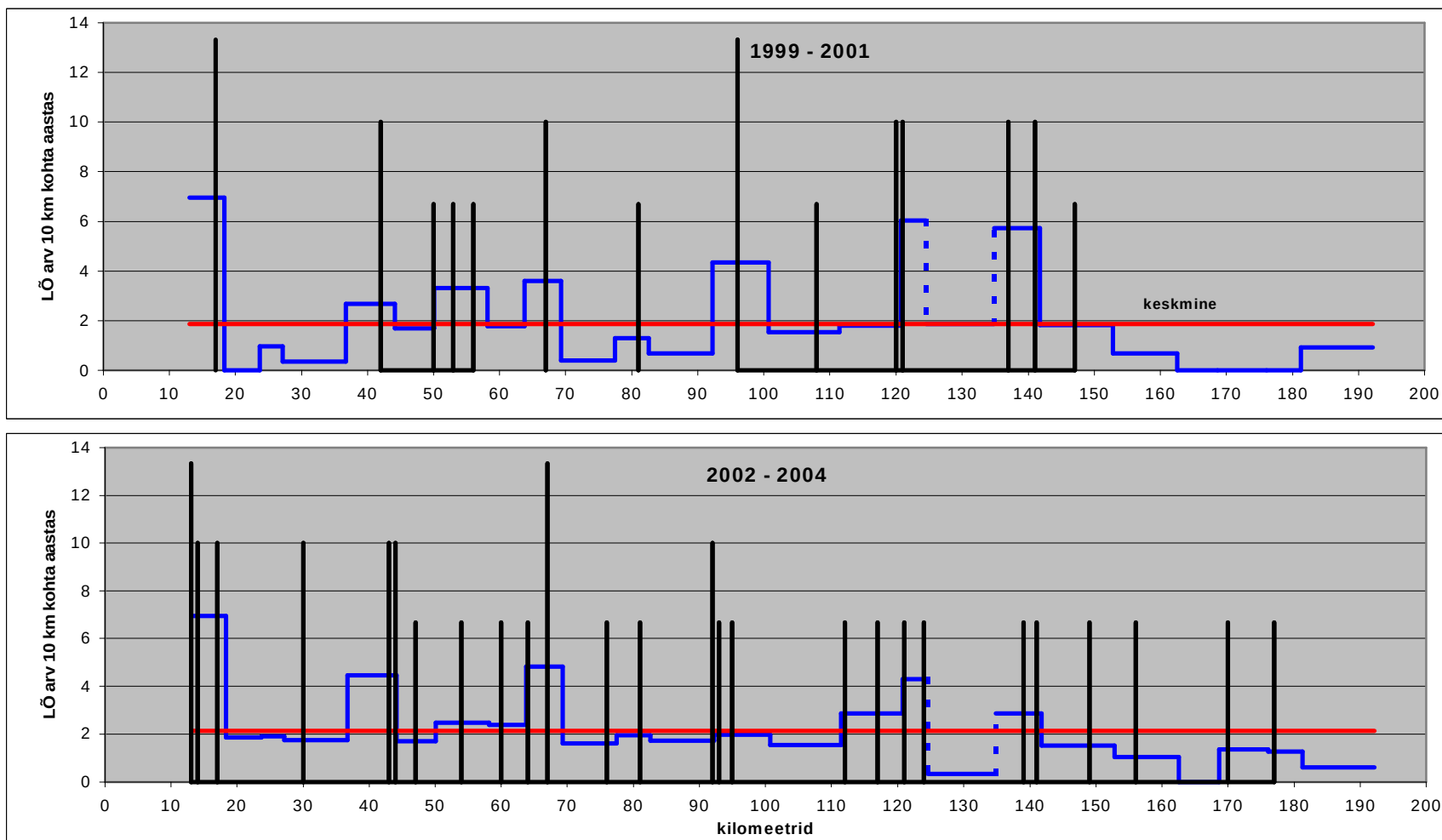
Joonis 2.4 Liiklusõnnetuste arv 100 milj a- km kohta T-2 Tallinn – Tartu – Võru - Luhamaa maantee teosadel ja ohtlikumatel kilomeetritel



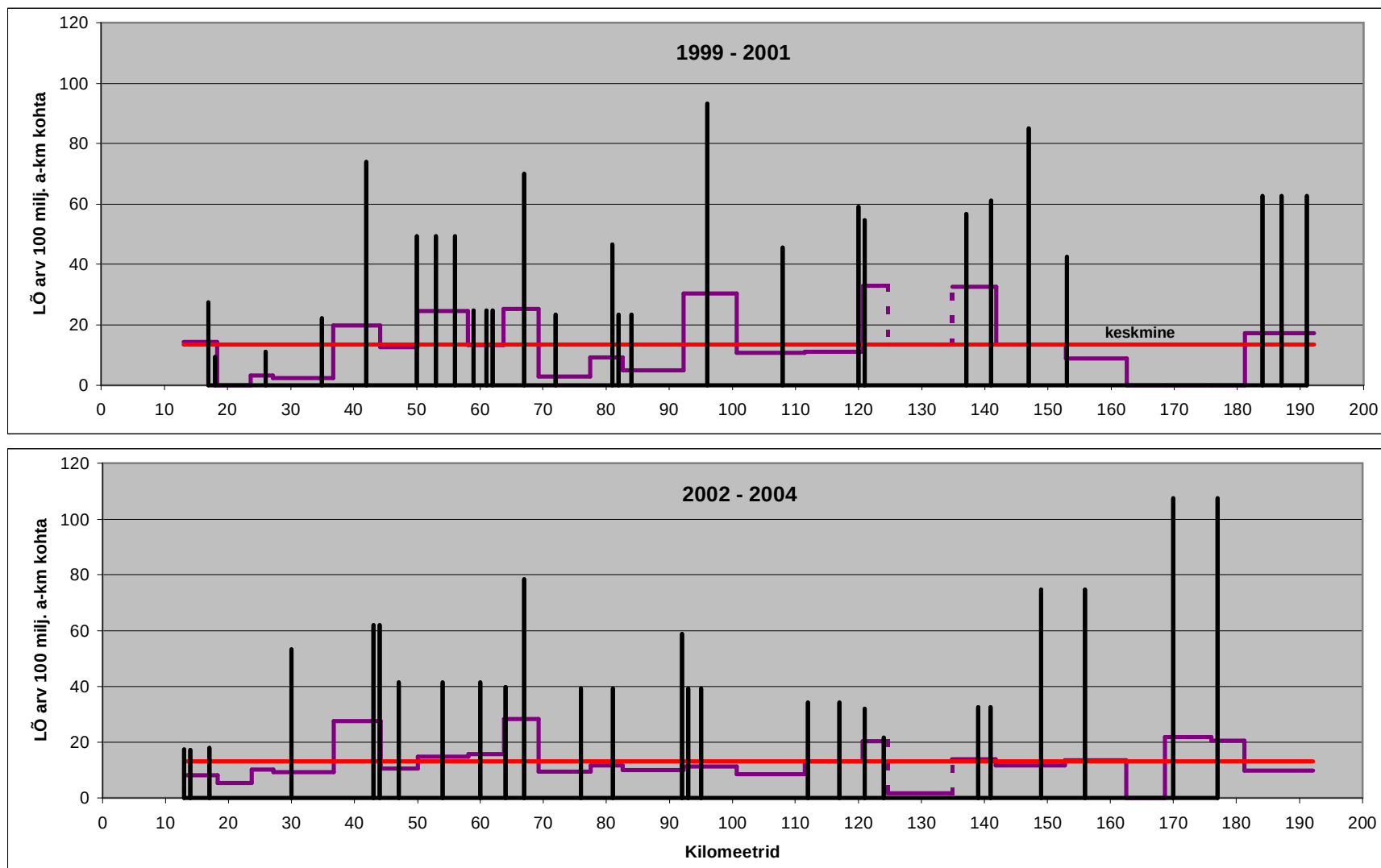
Joonis 2.5 Liiklusõnnetuste arv 10 km kohta aastas T-3 Jõhvi – Tartu – Valga maantee teosadel ja ohtlikumatel kilomeetritel



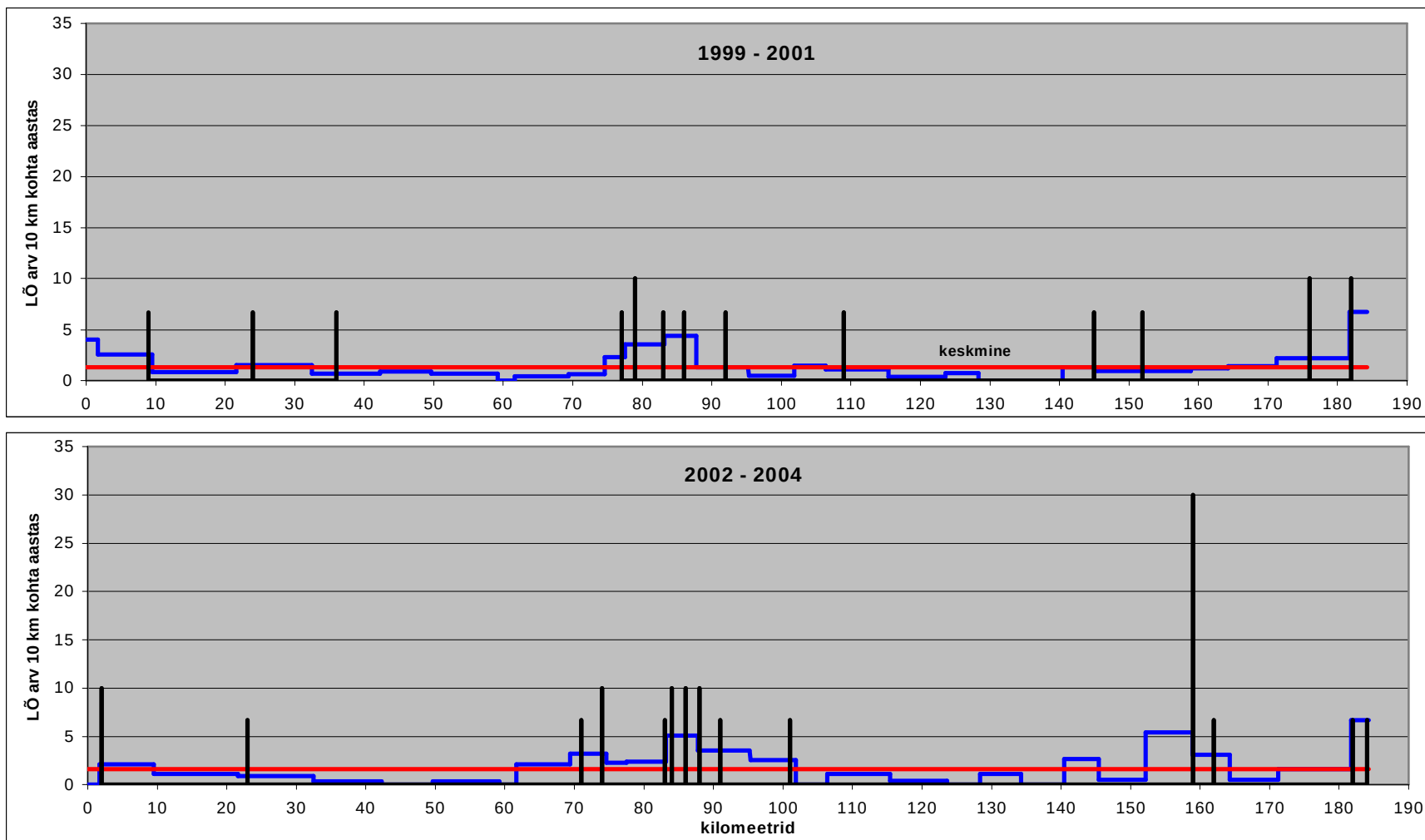
Joonis 2.6 Liiklusõnnetuste arv 100 milj. a km kohta aastas T-3 Jõhvi – Tartu – Valga maantee teosadel ja ohtlikumatel kilomeetritel



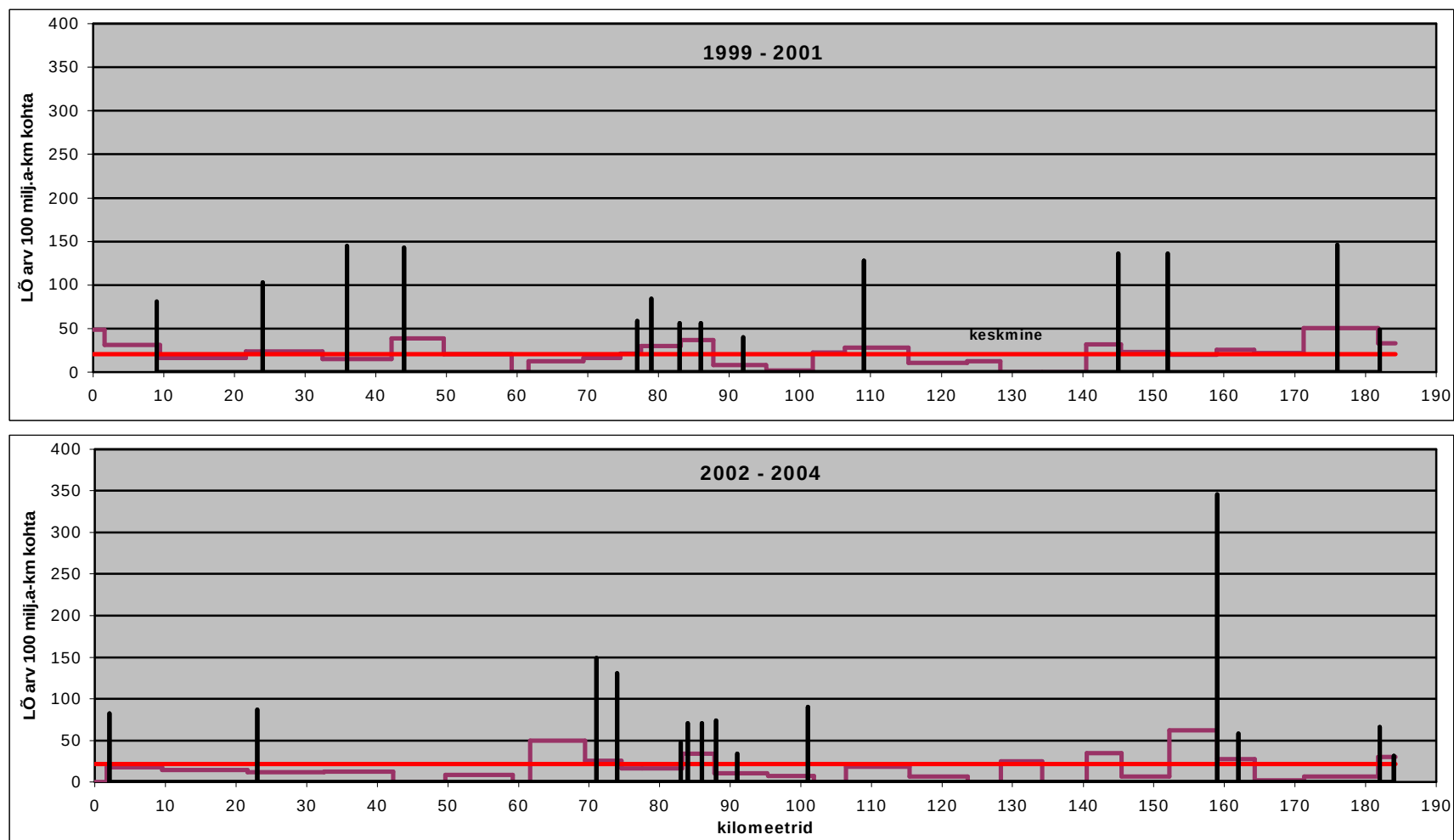
Joonis 2.7 Liiklusõnnetuste arve 10 km kohta aastas T-4



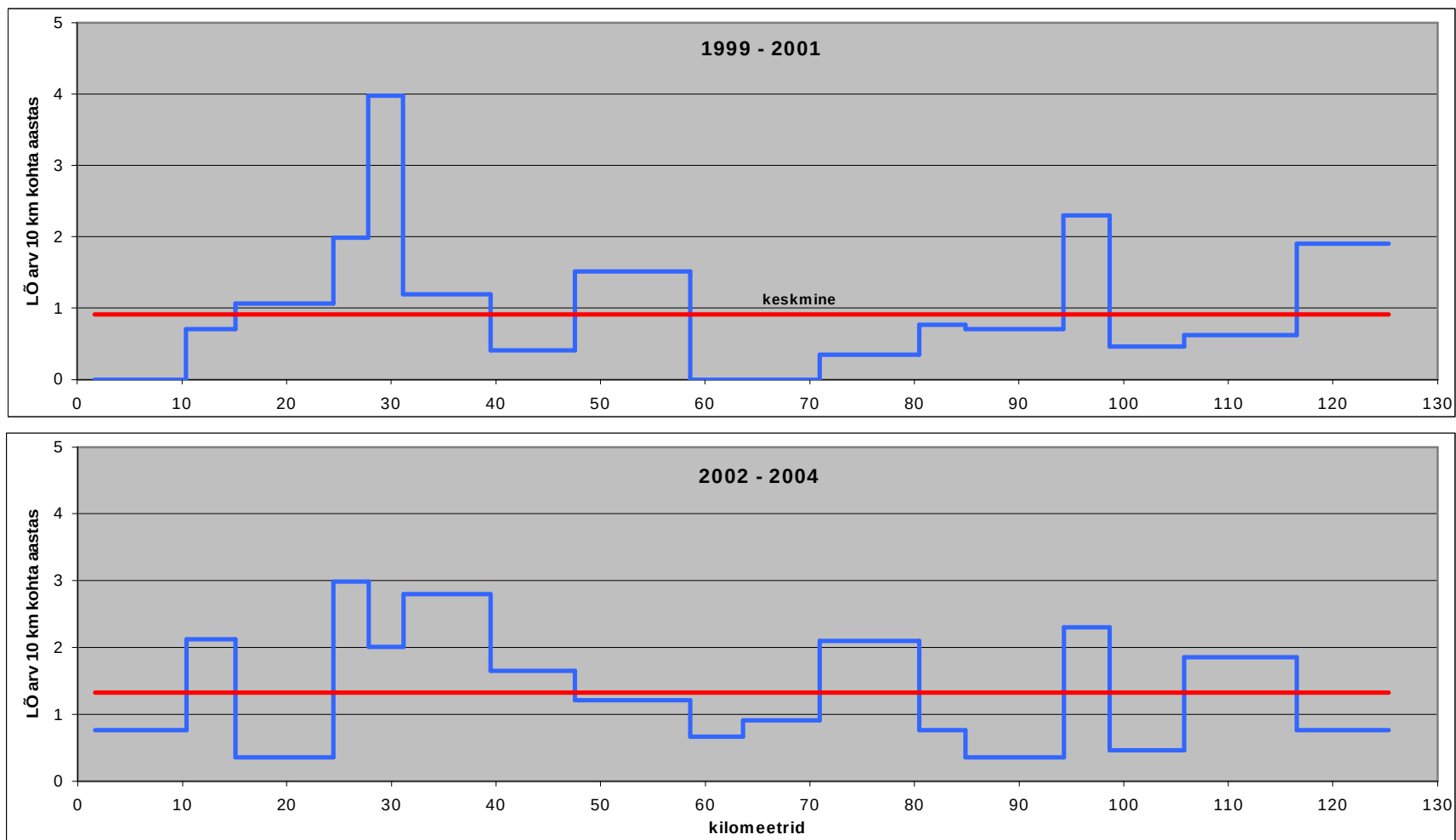
Joonis 2.8 Liiklusõnnetuste arv 100 milj. a.km kohta aastas T-4



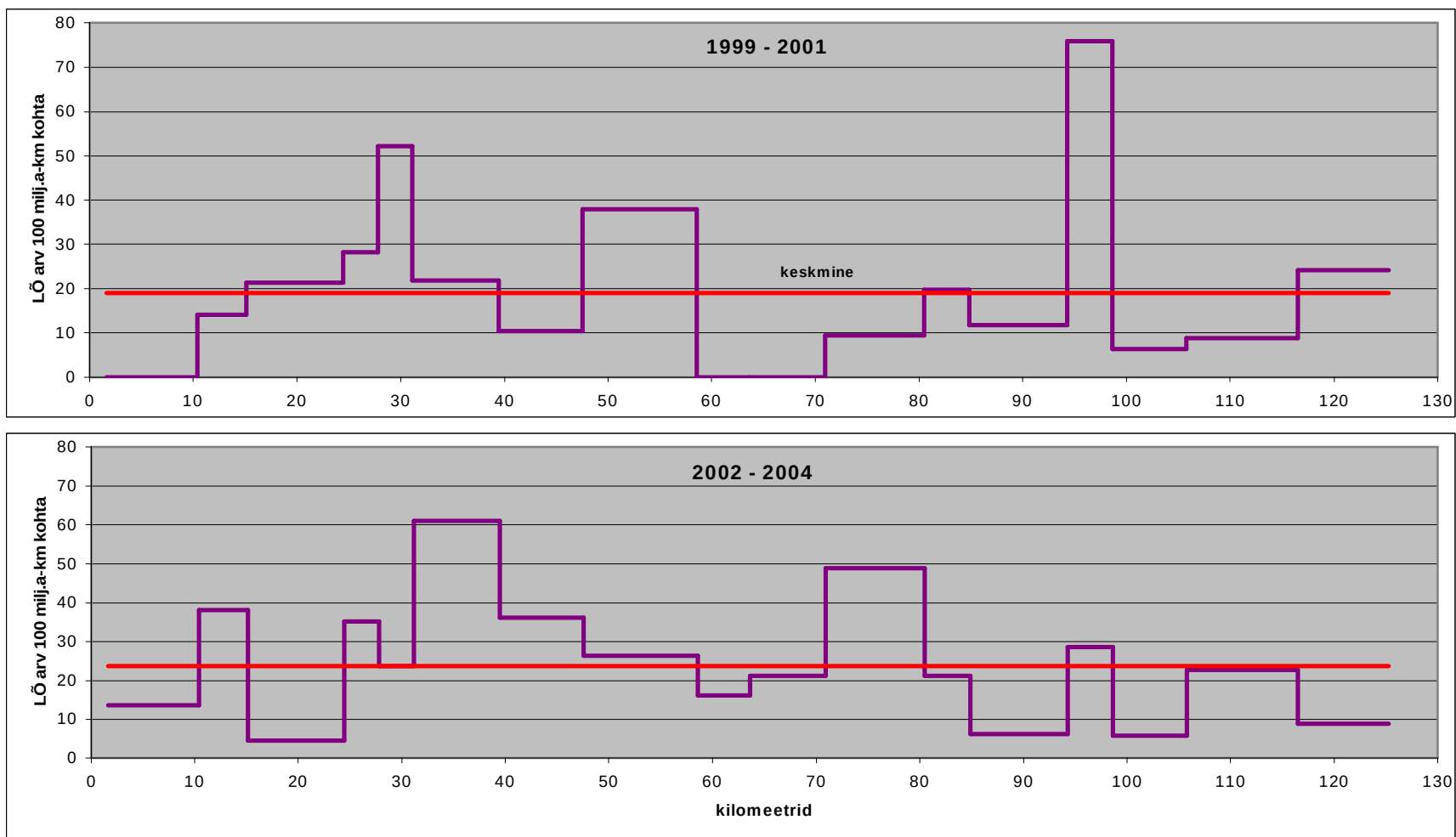
Joonis 2.9 Liiklusõnnetuste arv 10 km kohta aastas T-5



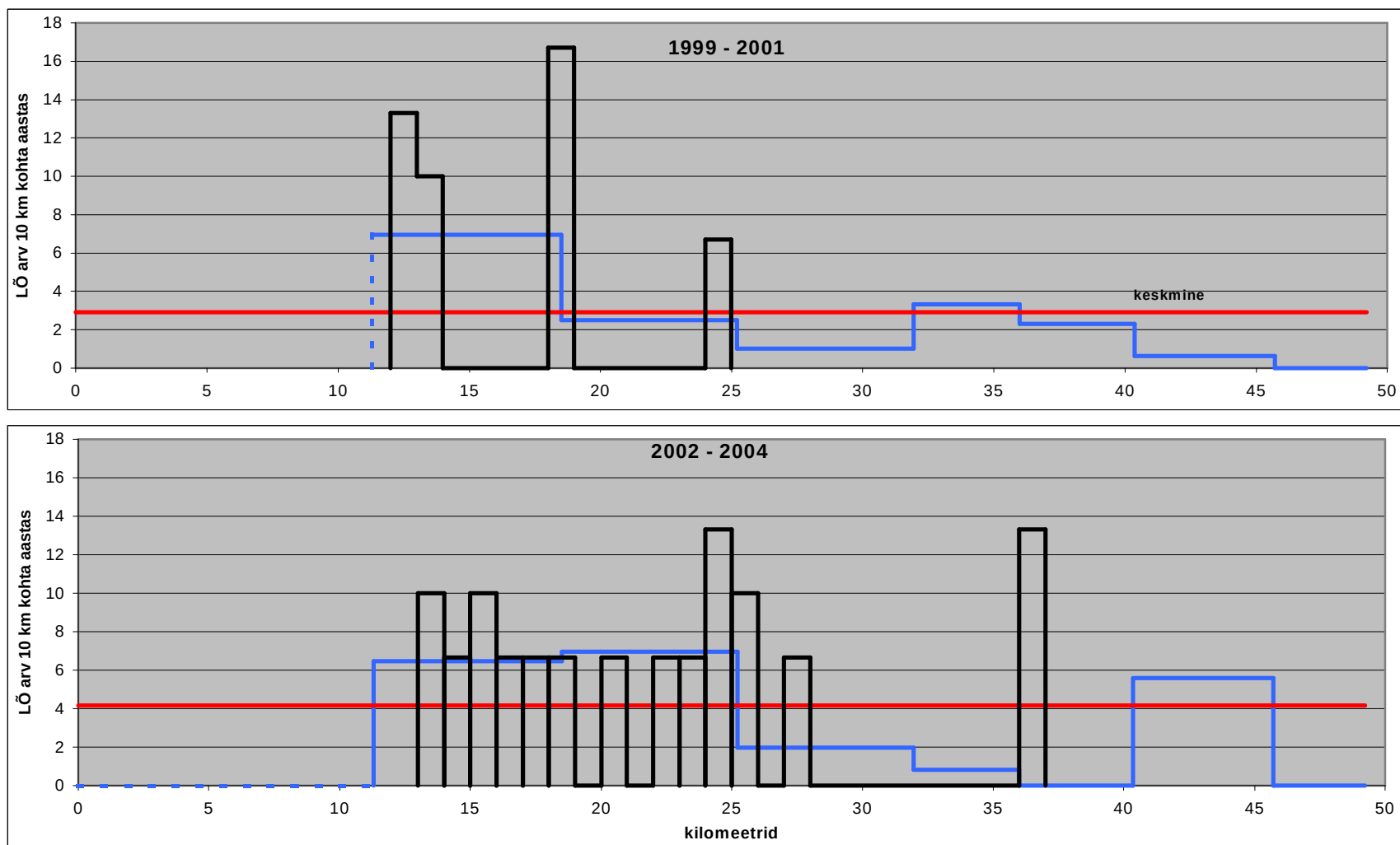
Joonis 2.10 Liiklusõnnetuste arv 100 milj.a km kohta aastas T-5



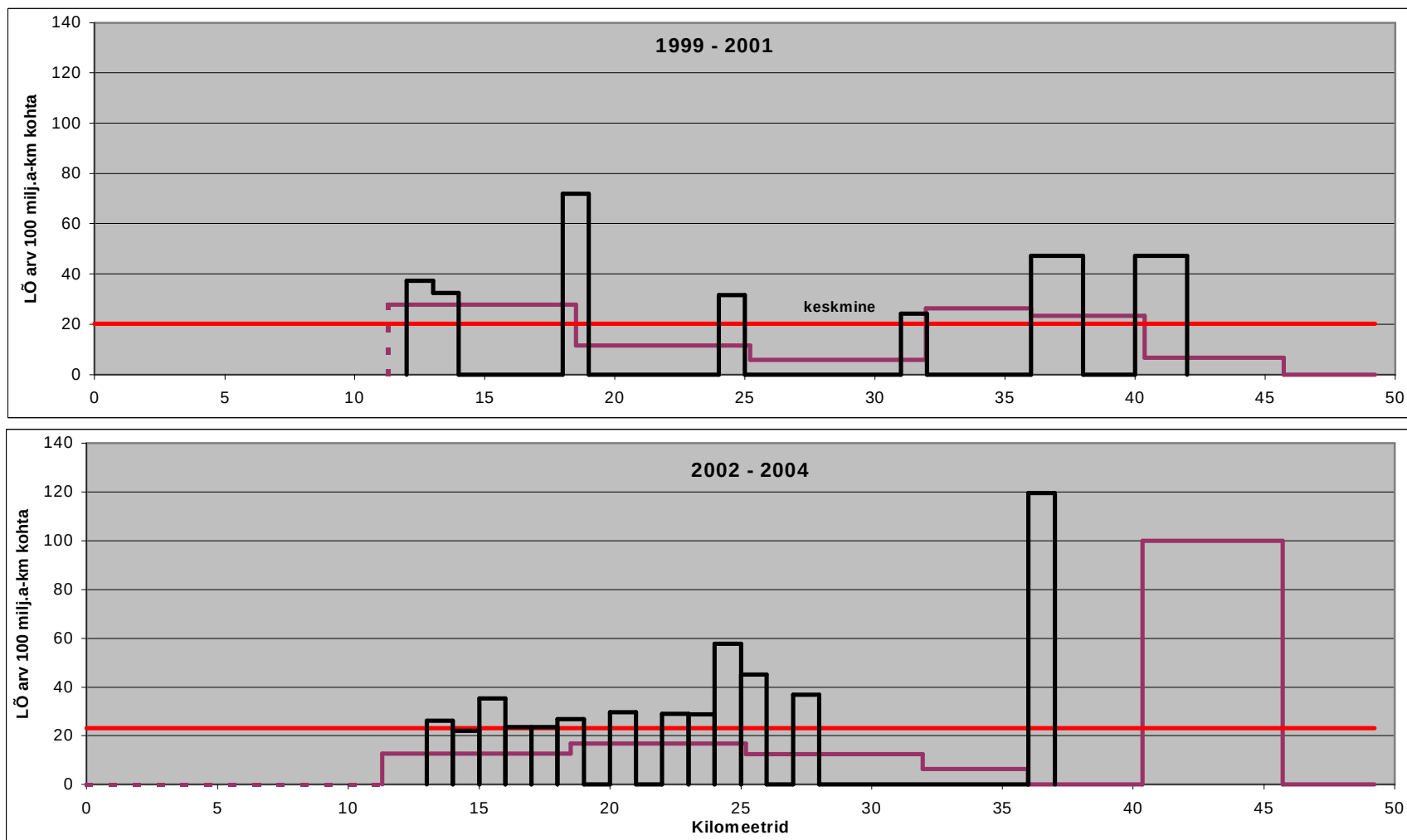
Joonis 2.11 Liiklusõnnetuste arve 10 km kohta aastas T-6



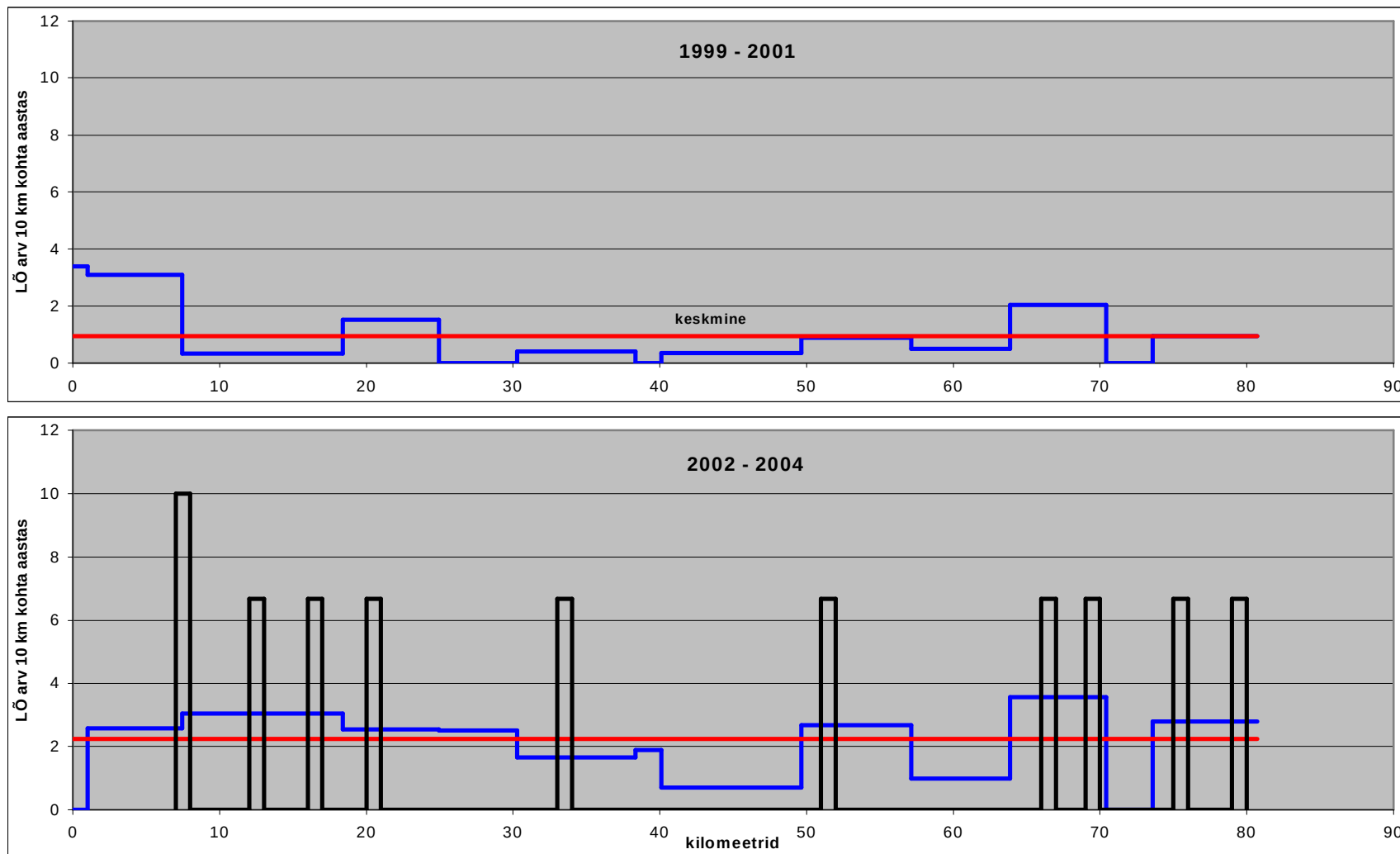
Joonis 2.12 Liiklusõnnetuste arv 100 milj.a km kohta aastas T-6



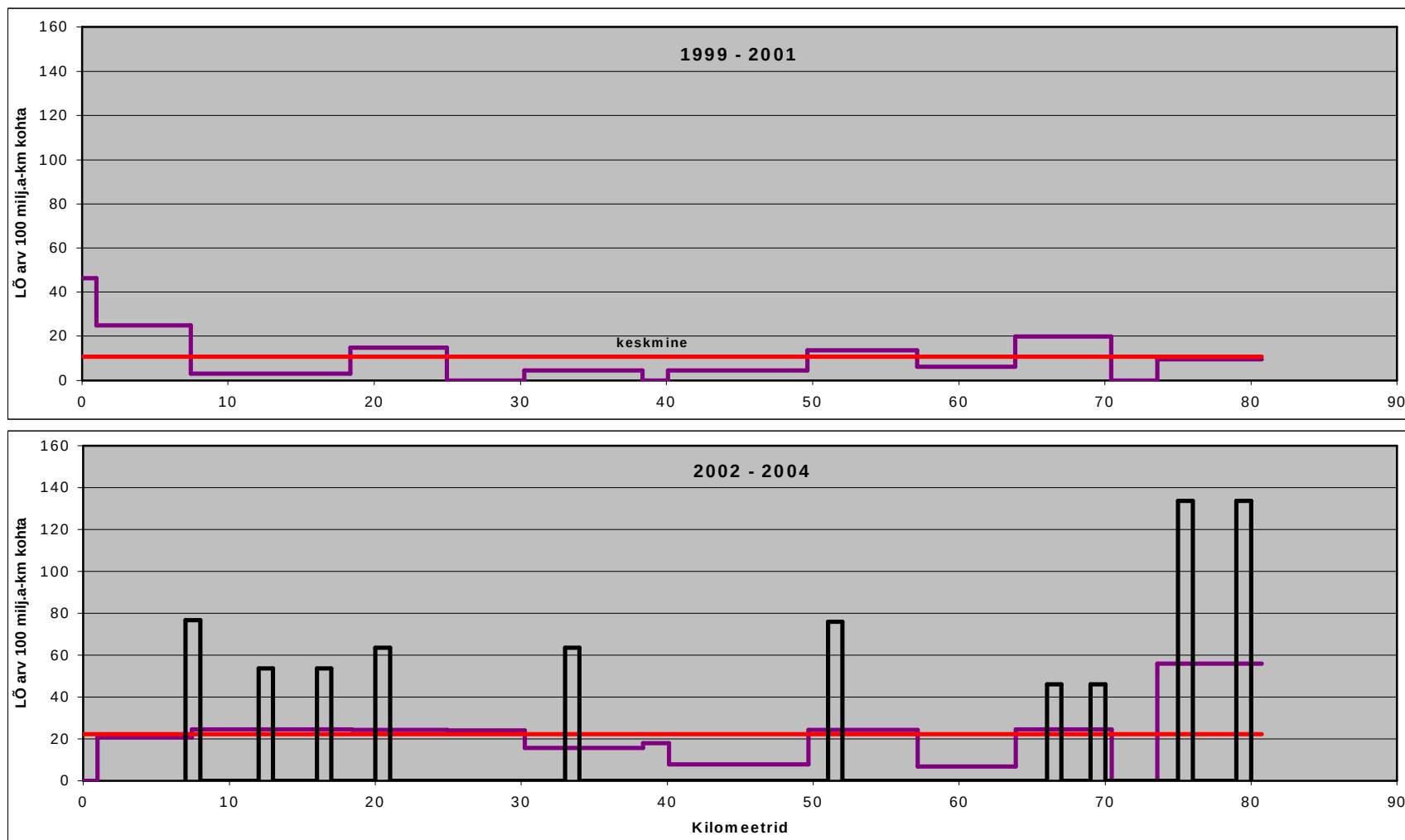
Joonis 2.13 Liiklusõnnetuste arv 10km kohta aastas T-8



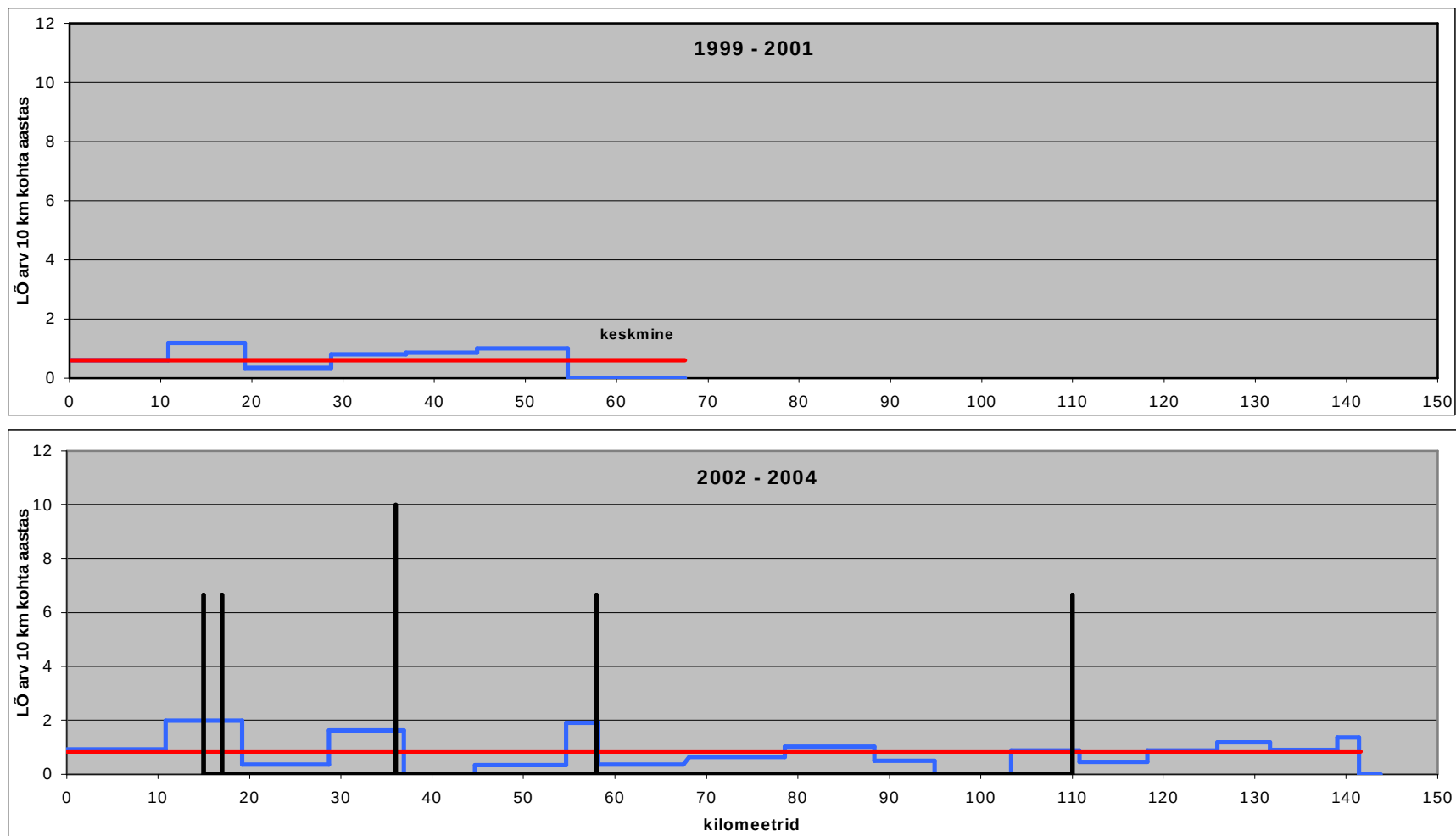
Joonis 2.14 Liiklusõnnetusi 100 milj.a km kohta aastas T-8



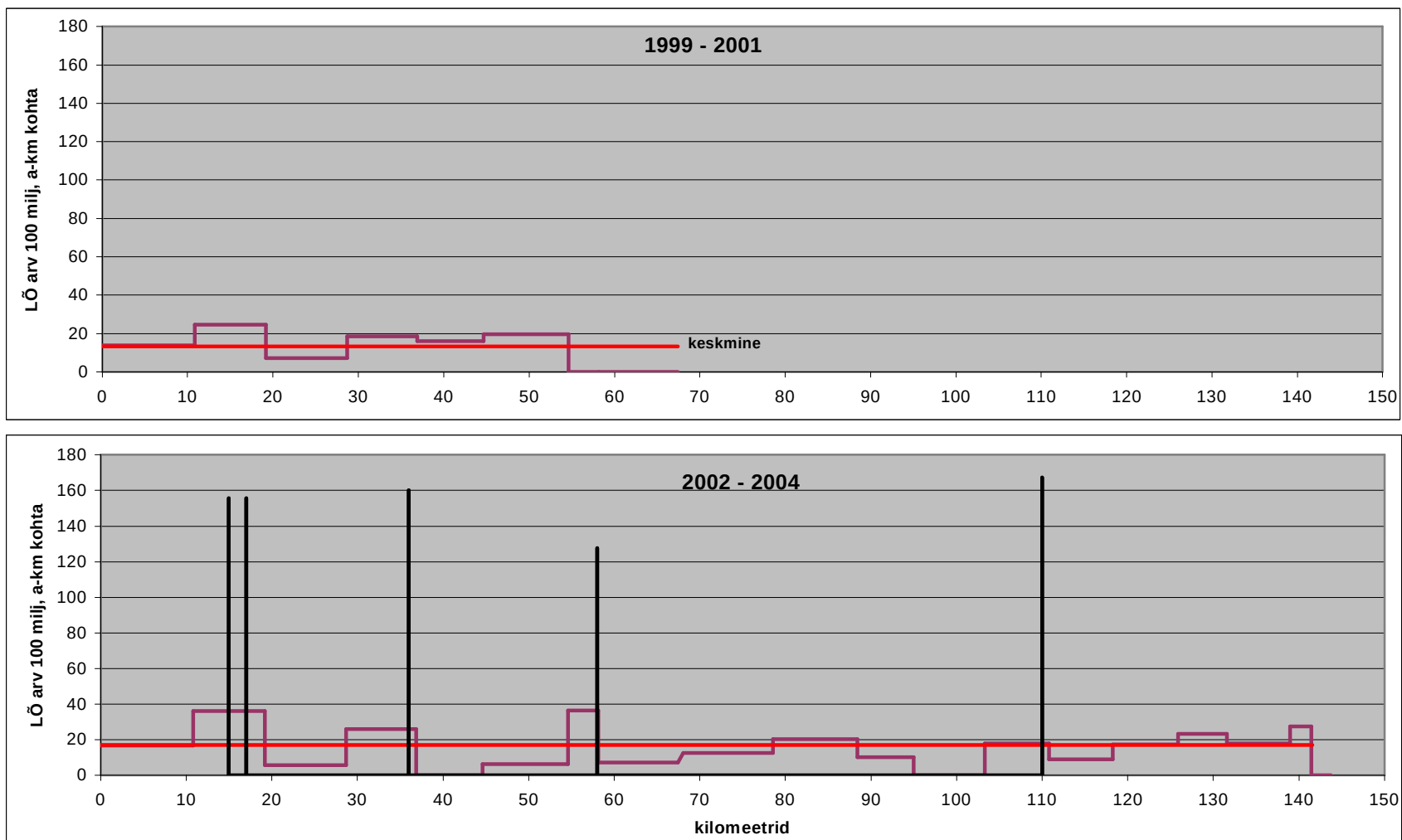
Joonis 2.15 Liiklusõnnetuste arv 10 km kohta aastas T-9



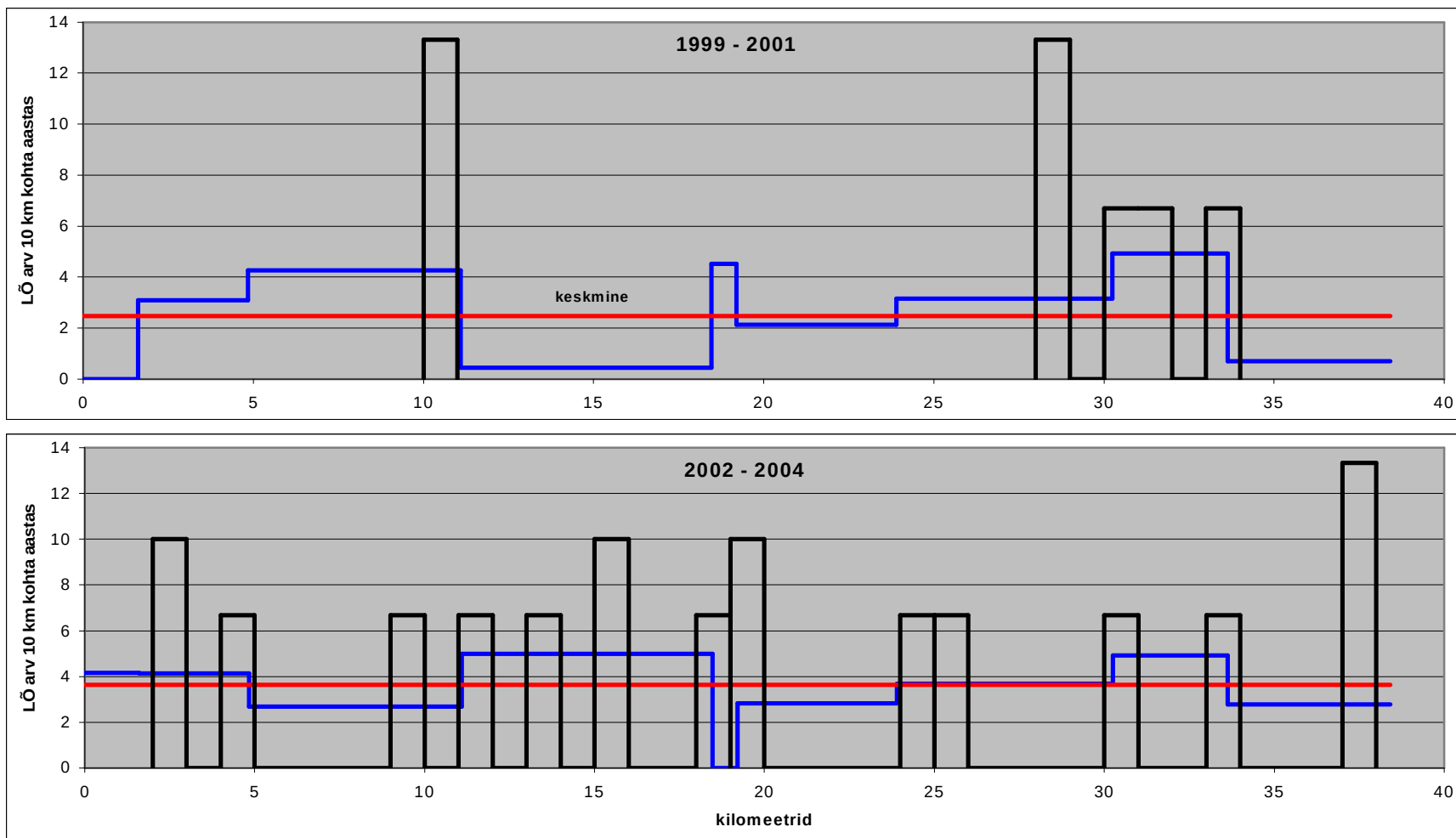
Joonis 2.16 Liiklusõnnetuste arv 100 milj.a km kohta aastas T-9



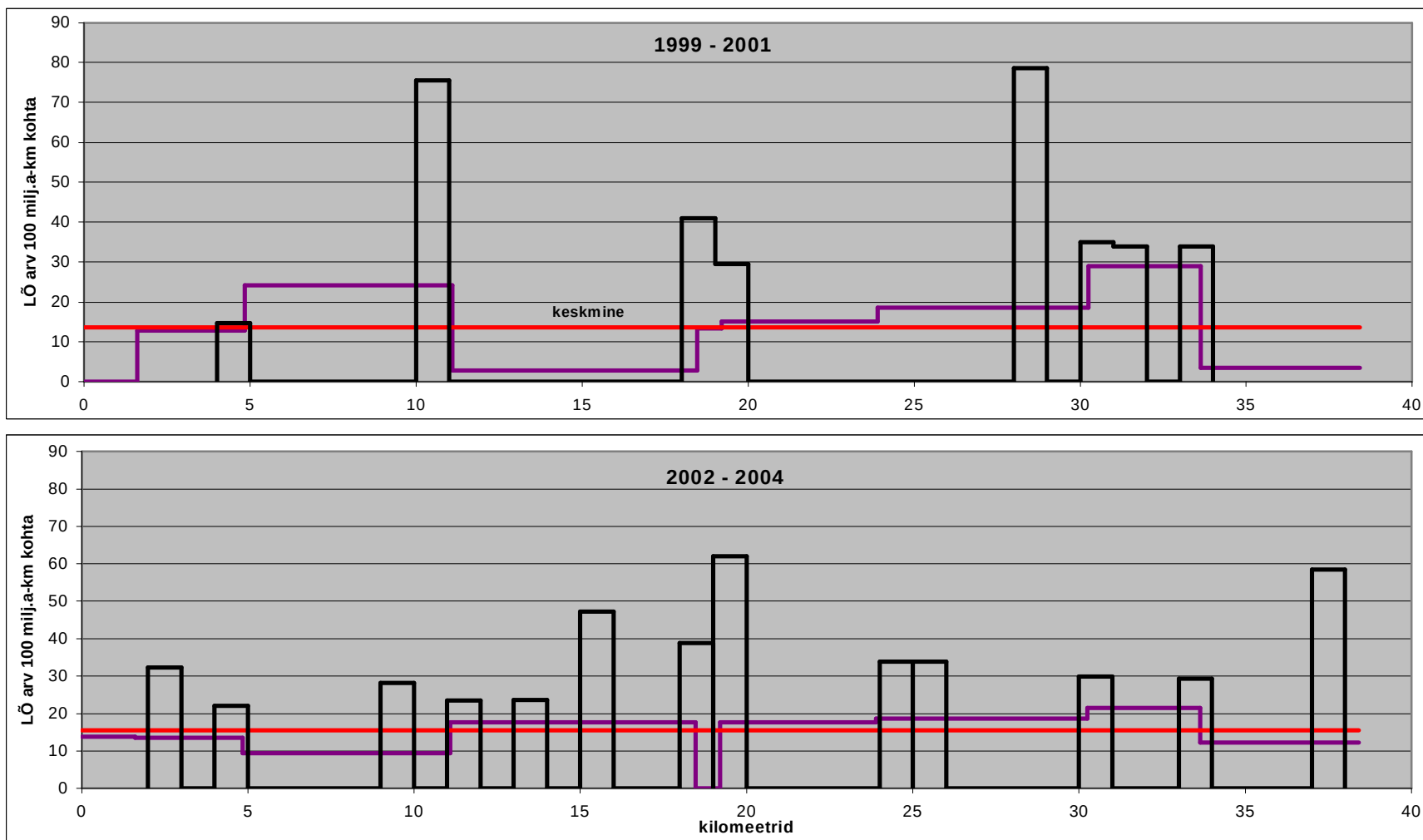
Joonis 2.17 Liiklusõnnetuste arv 10 km kohta aastas T-10



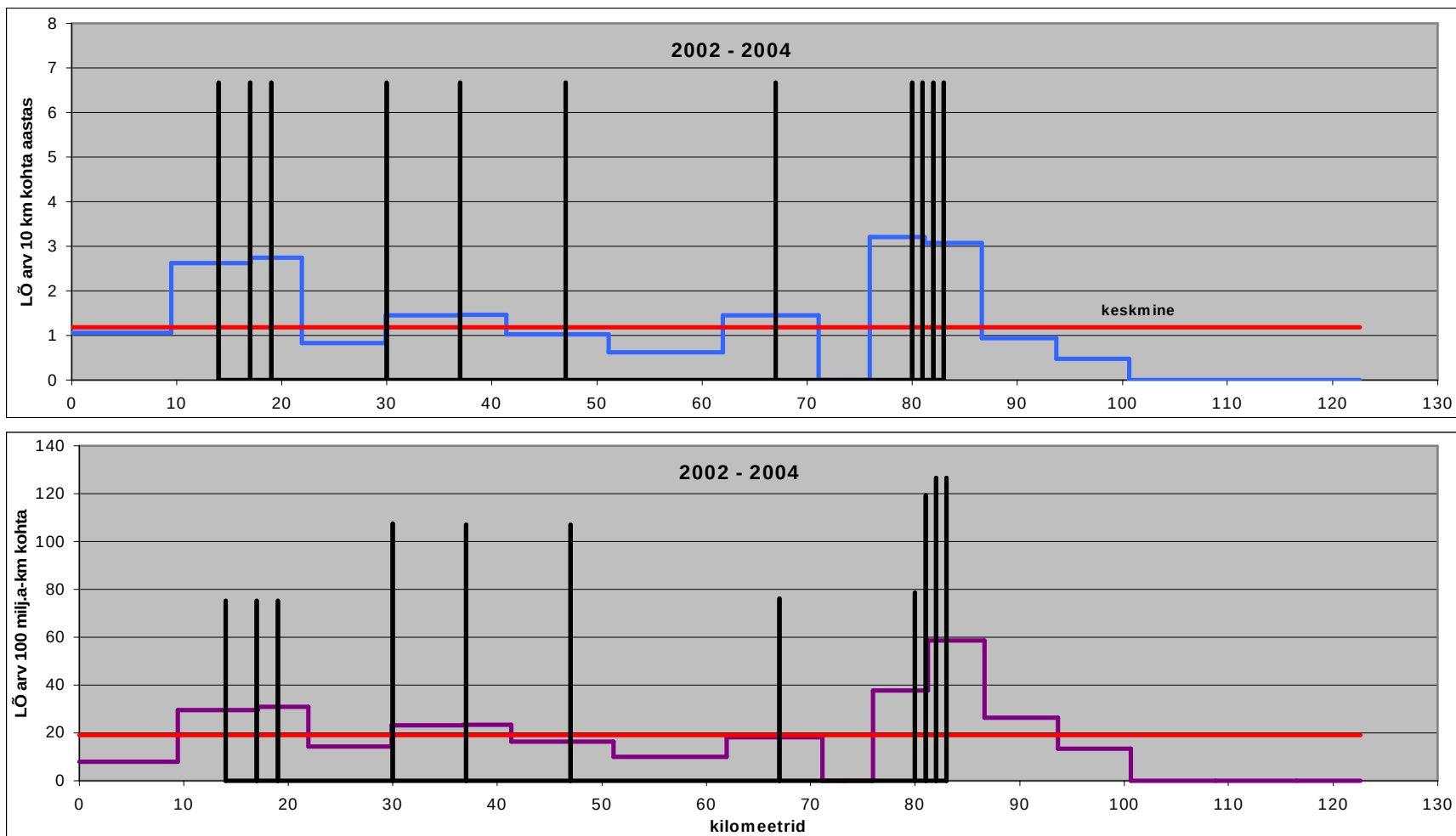
Joonis 2.18 Liiklusõnnetuste arve 100 milj.a km kohta aastas T-10



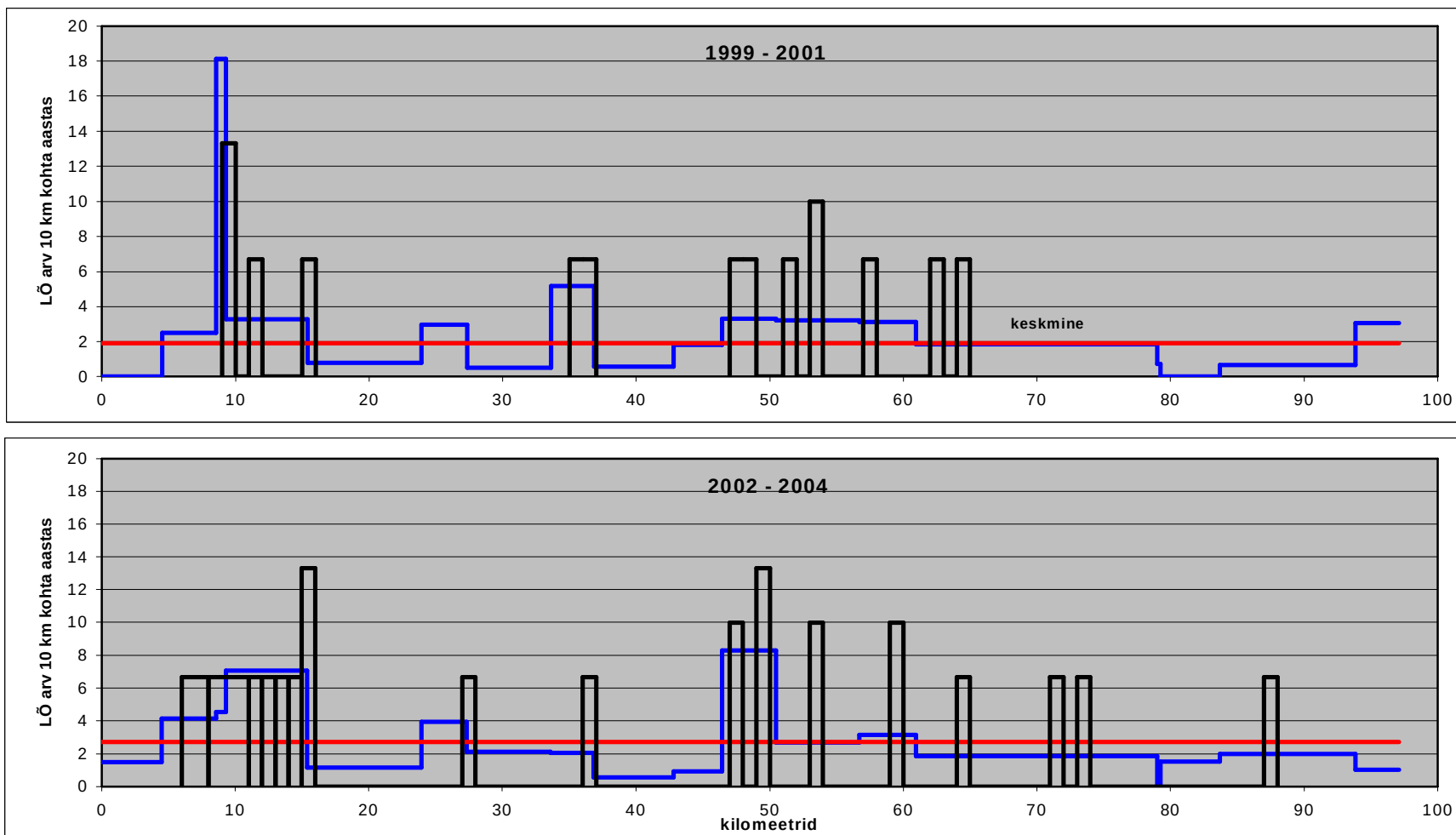
Joonis 2.19 Liiklusõnnetuste arv 10 km kohta aastas T-11



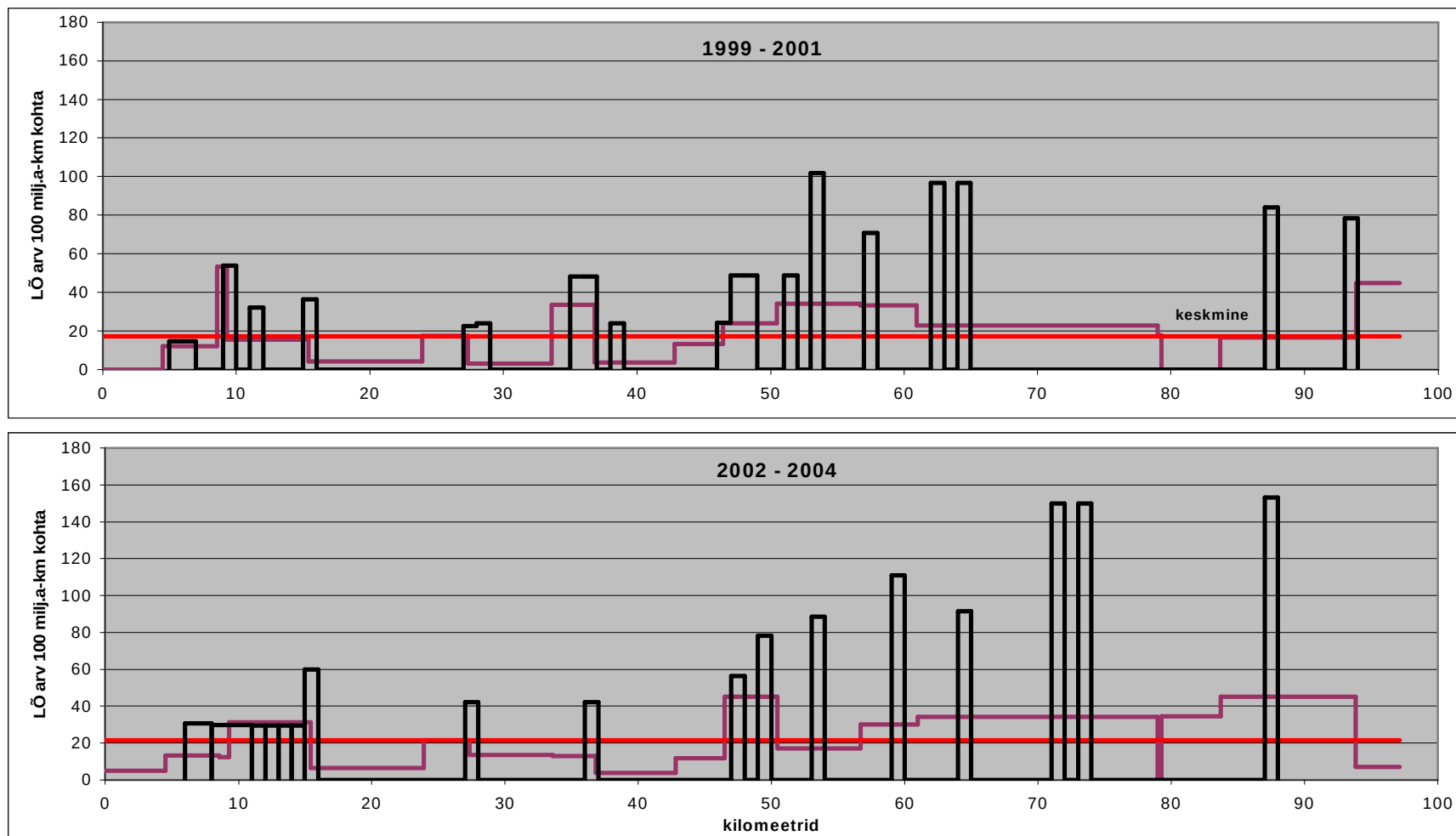
Joonis2.20 Liiklusõnnetuste arv 100 milj.a km kohta aastas T-11



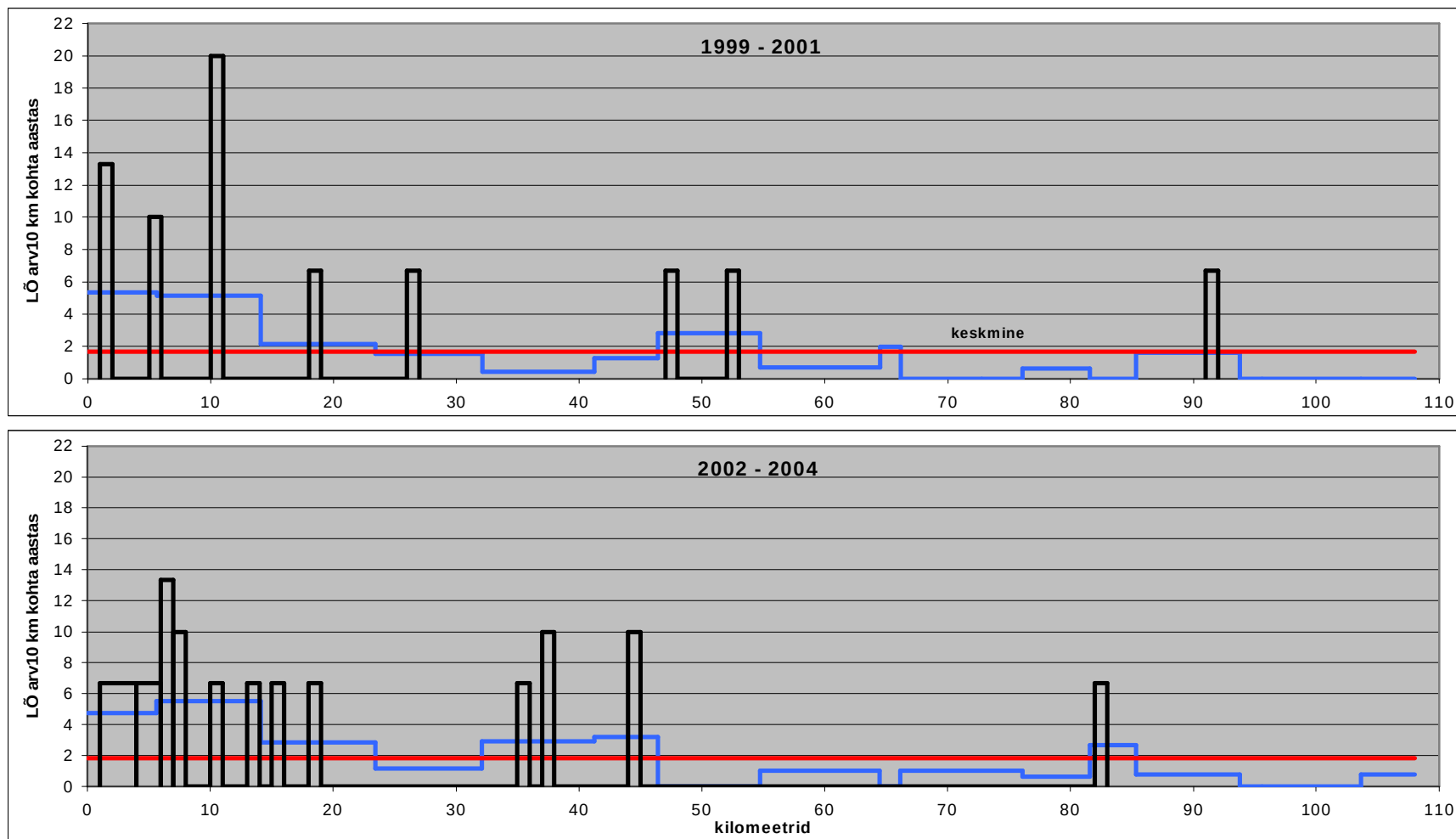
Joonis 2.21 Liiklusõnnetuste arv 10 km ja 100 milj. a km kohta aastas T-92



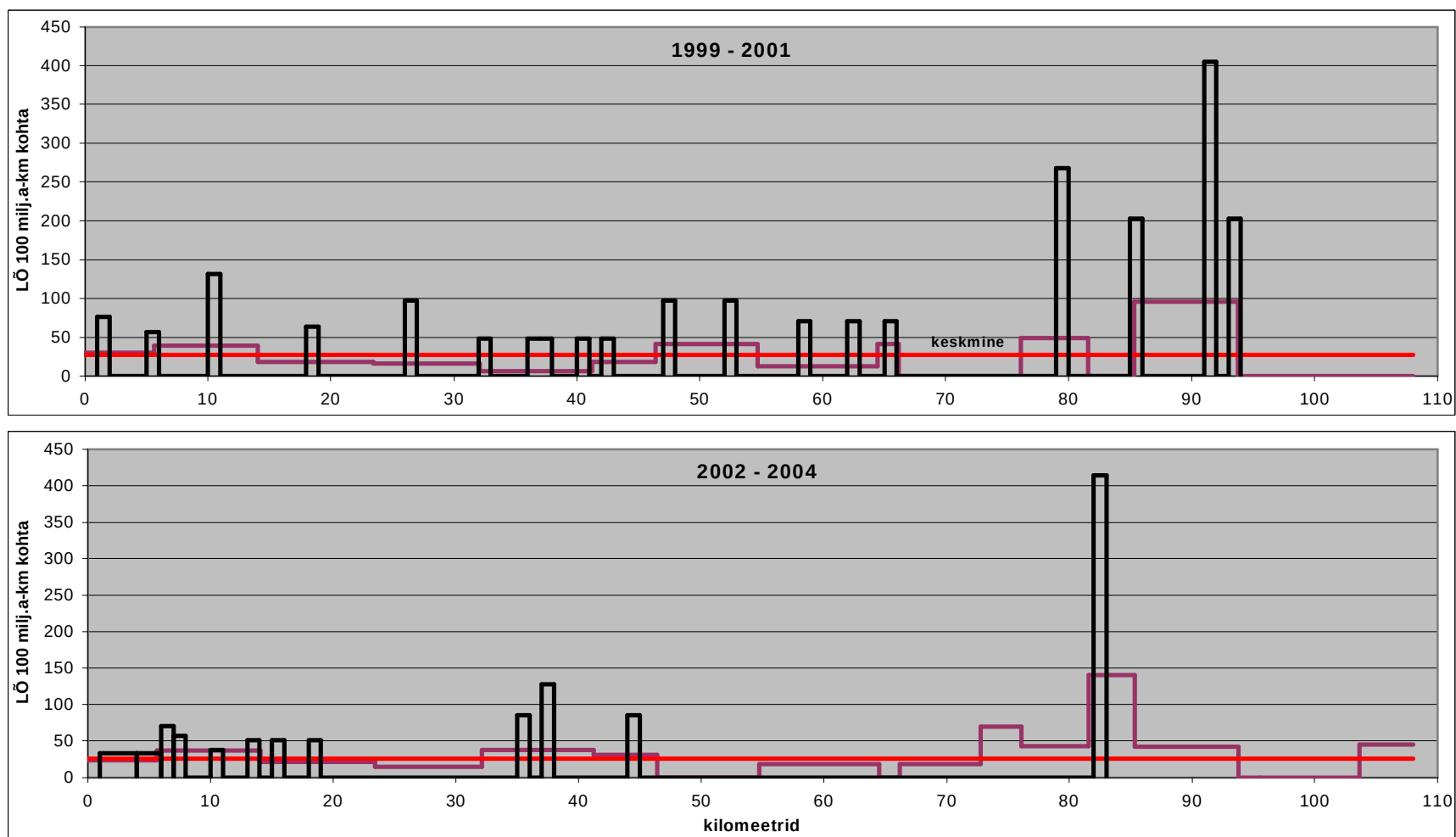
Joonis 2.22 Liiklusõnnetuste arv 10 km kohta aastas T-15



Joonis 2.23 Liiklusõnnetuste arv 100 milj.a km kohta aastas T-15



Joonis 2.24 Liiklusõnnetuste arv 10 km kohta aastas T- 39



Joonis 2.25 Liiklusõnnetuste arv 100 milj.a km kohta aastas T-39

Liiklusõnnetuste arv 100 milj. auto-km kohta on üle 50 alljärgnevatel põhimaanteedel:

- T-2 km 250,4 – 250,9 (väga lühike teeosa);
- T-6 km 94,3 – 98,6 ja 27,8 – 31,1;
- T-1 km 203,3 – 208,6 ja 96,4 – 102,1;
- T-3 km 97,4 – 105,9;
- T-10 km 54,6 – 58,1;
- T-5 km 171,3 – 181,8.

Tugimaanteedel 23 on teeosa, kus õnnetuste arv 100 milj. auto-km kohta ületab taseme 50. Alljärgnevalt toome nende teeosade nimistu, kus see näitaja on suurem kui 100:

- T-80 km 0,0 – 6,9;
- T-71 km 18,2 – 26,0;
- T-86 km 32,4 – 36,8;
- T-57 km 39,6 – 42,8;
- T-62 km 19,1 – 22,7;
- T-27 km 0,0 – 1,2;
- T-88 km 44,0 – 48,2;
- T-47 km 9,8 – 18,1;
- T-29 km 0,0 – 2,2.

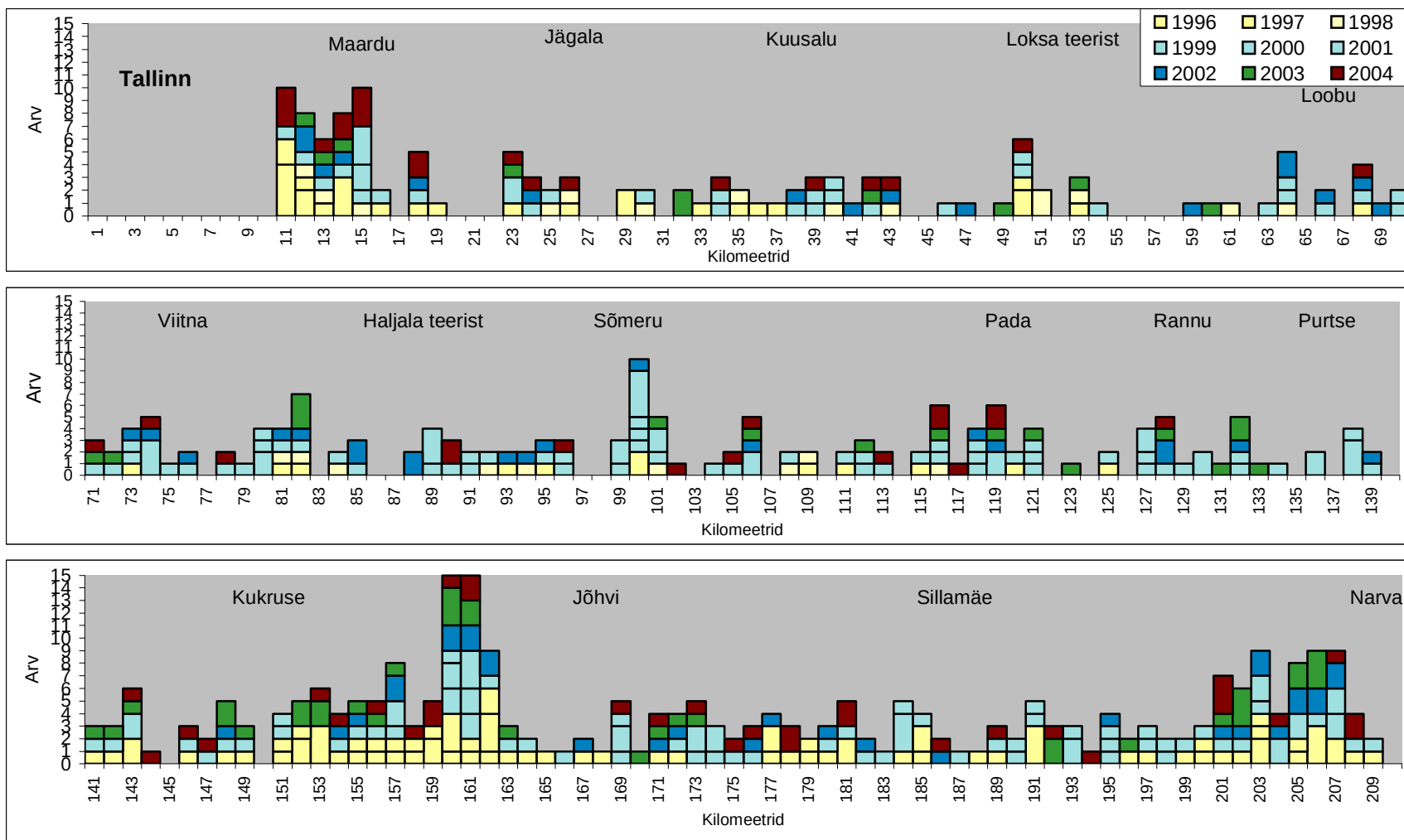
Joonistelt 2.1, 2.2 ja 2.4 nähtub, et liiklusõnnetuste arv 10 km ja 100 milj. a-km kohta on üldjuhul madalamad teelõikudel, kus sõidusuunad on üksteisest eraldatud, kuigi ka nendel lõikudel liiklusõnnetuste koondumiskohtade olemasolu tõttu on teatud teeosad oluliselt liiklusohlikumad – eelkõige 10 km kohta tuleva liiklusõnnetuste arvu järgi.

- T-1 Tallinn – Narva maanteel on sellisteks teosadeks km 10,4 – 18,8 (ainult 10 km kohta tuleva liiklusõnnetuste arvu järgi) ja 37,0 – 40,3 (mõlema näitaja järgi).
- T-2 Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa maanteel teeosa km 5,5 – 12,1 (ainult 10 km kohta tuleva liiklusõnnetuste arvu järgi).
- T-4 Tallinn – Pärnu – Ikla maanteel teeosa km 13,0 – 18,3 (ainult 10 km kohta tuleva liiklusõnnetuste arvu järgi).

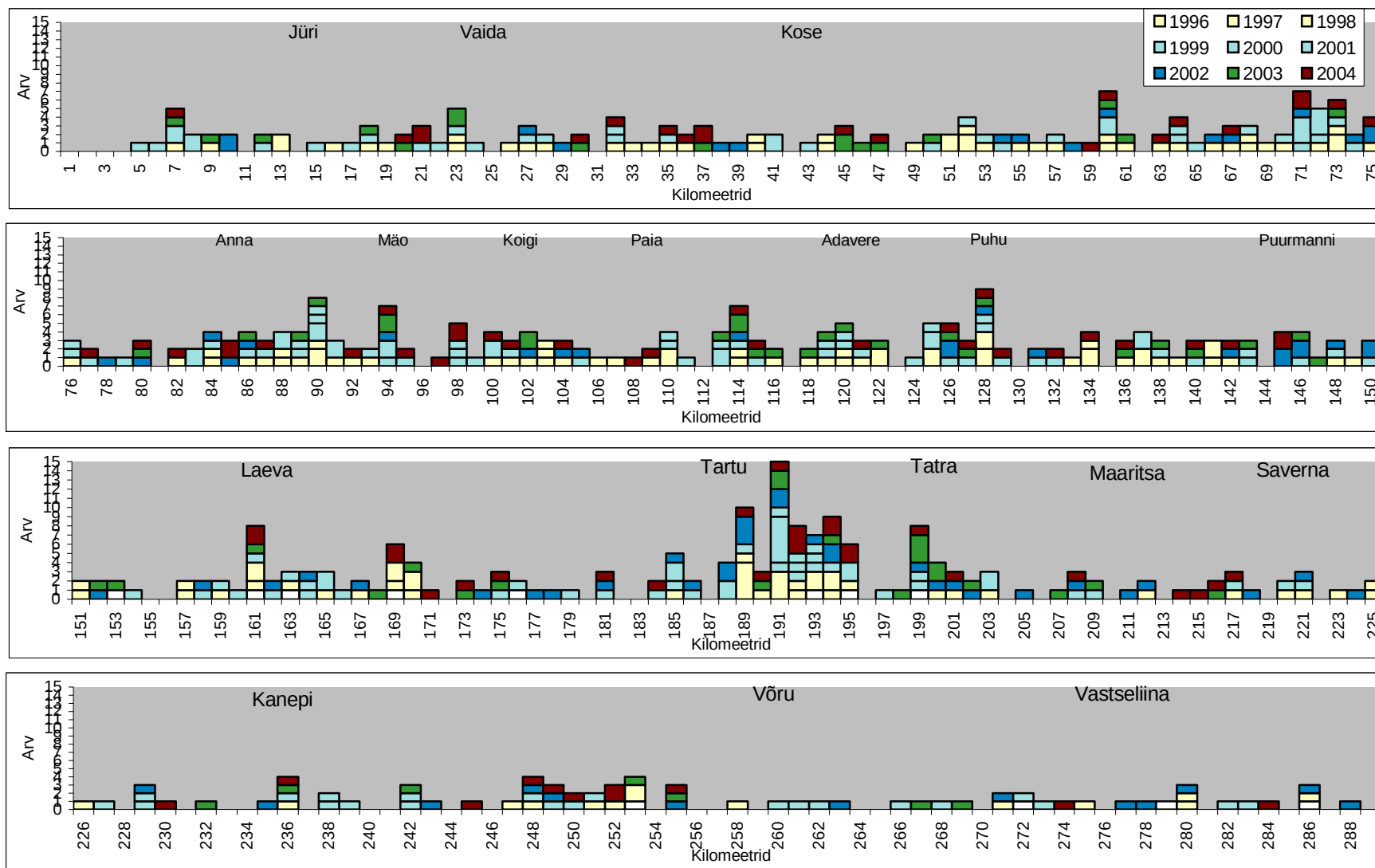
Joonistelt nähtub ka teine seaduspära – nimelt liiklusohlikumad teeosad paiknevad suuremate linnade lähisel või vahetult linnas (ka väikelinnas).

- T-1 puhul on sellisteks linnadeks: Tallinn, Rakvere, Jõhvi ja Narva.
- T-2 puhul – Tallinn, Paide, Tartu ja Võru.
- T-3 puhul – Tartu.
- T-4 puhul – Tallinn ja Pärnu.
- T-5 puhul – Pärnu, Türi ja Rakvere.
- T-6 puhul – Tõrva, Karksi-Nuia, Kilingi-Nõmme ja Pärnu.
- T-8 puhul – Tallinn.
- T-9 puhul – Haapsalu.

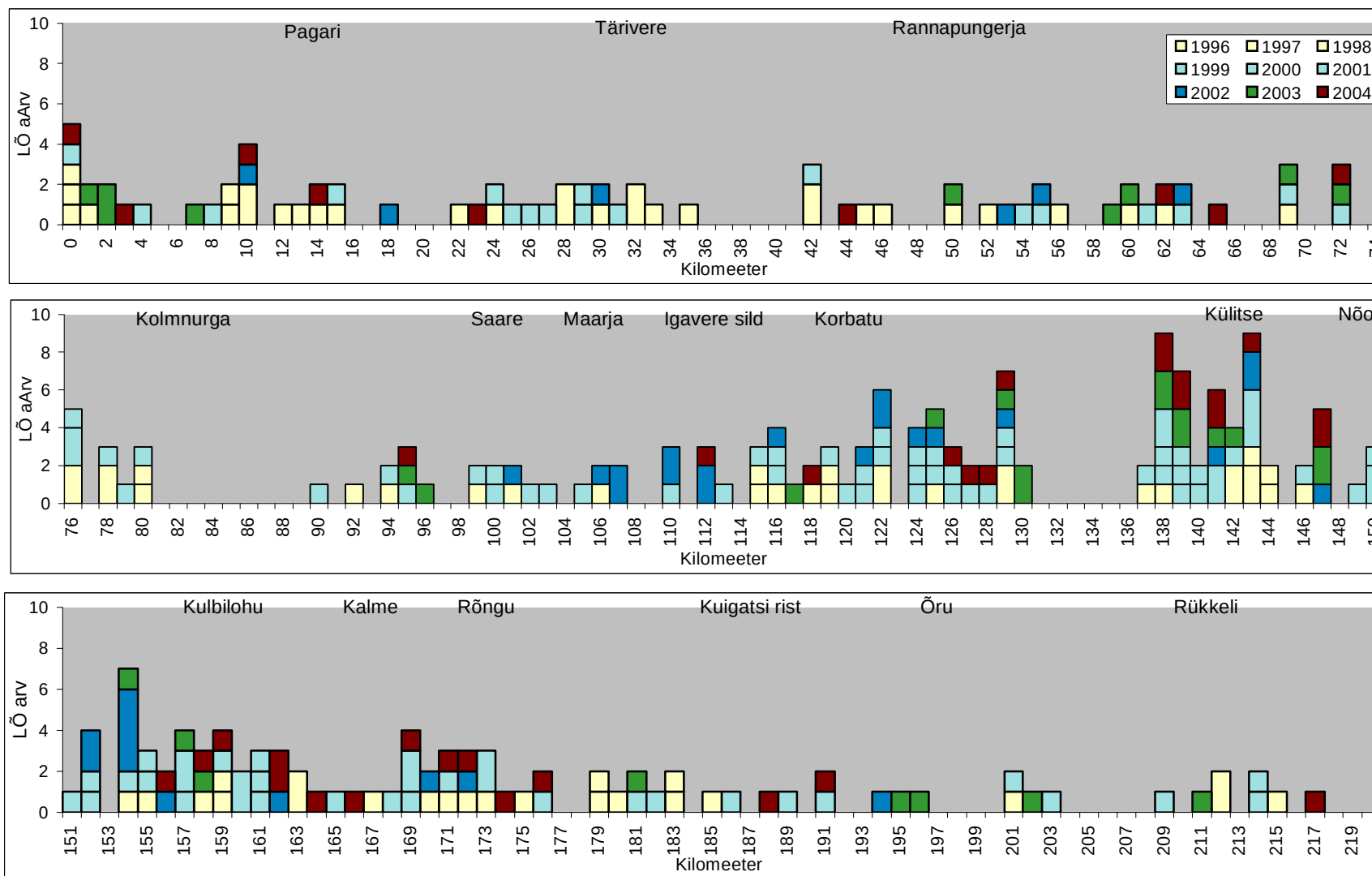
Sama seaduspärasus on ilmselgelt näha ka joonistelt 2.14 – 2.23, kus on peamiste maanteedel liiklusõnnetuste jaotus esitatud kilomeetrite kaupa



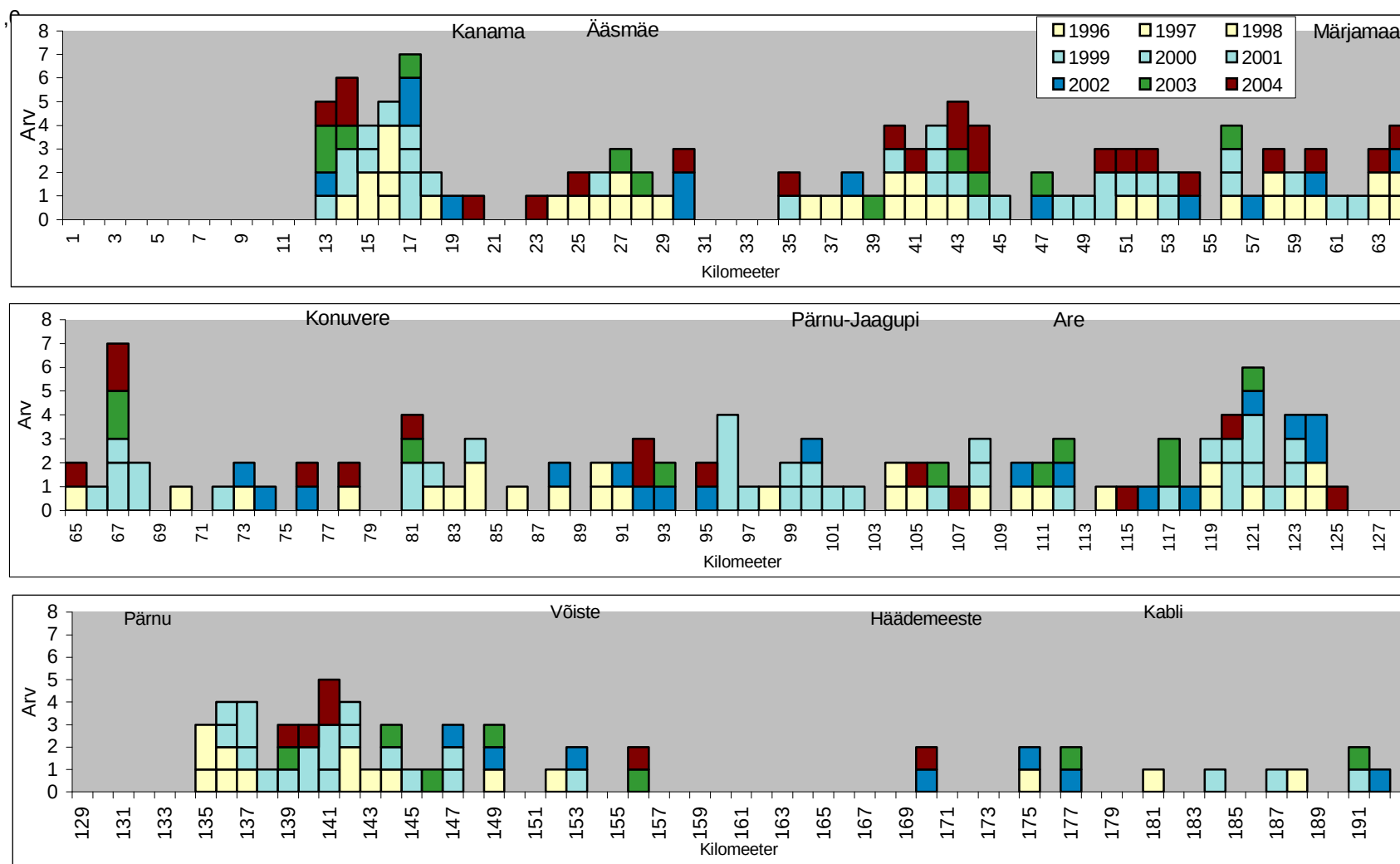
Joonis 2.14 T-1 Tallinn – Narva maanteel liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 -2004



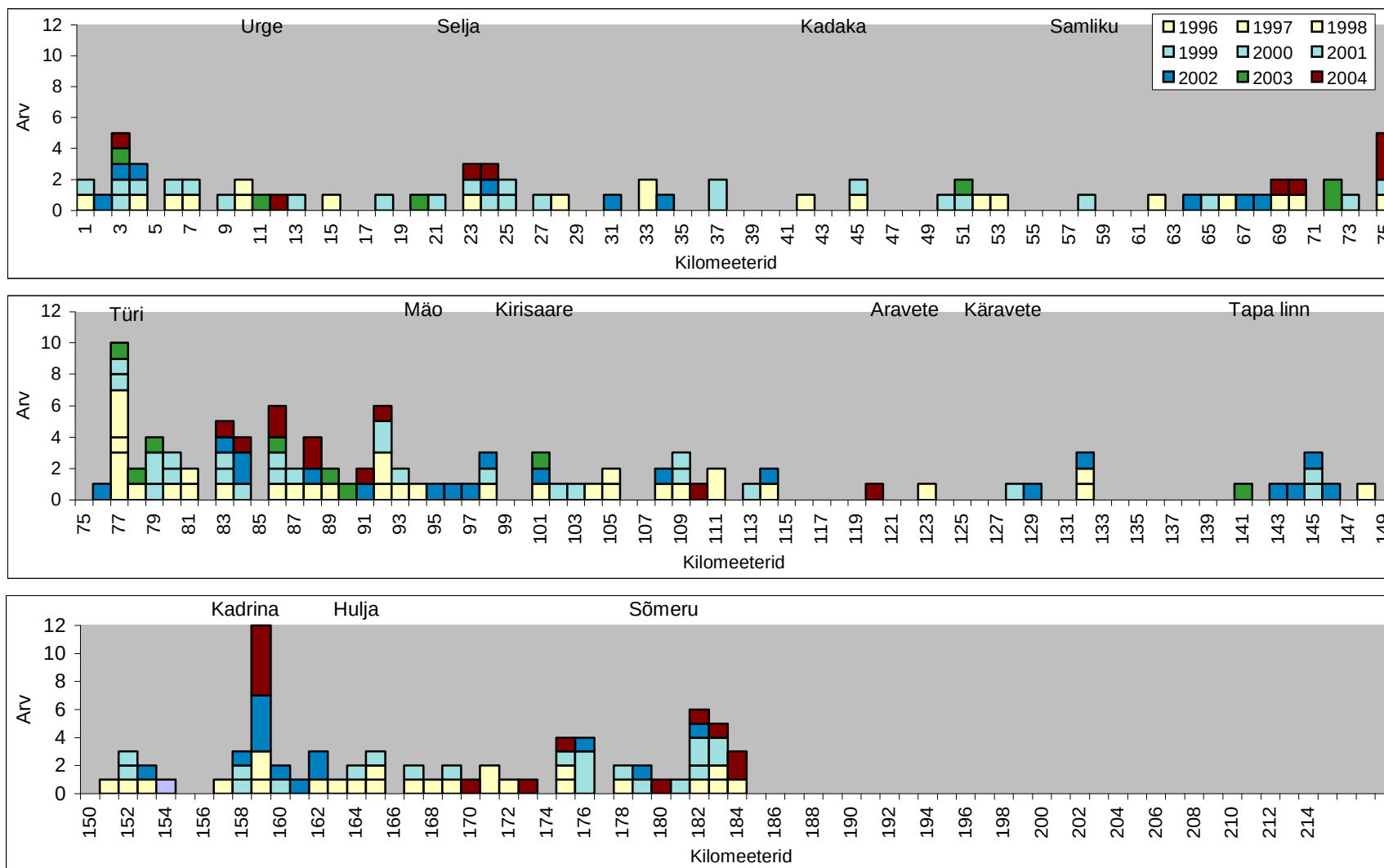
Joonis 2.15 T-2 Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa maanteel liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 -2004



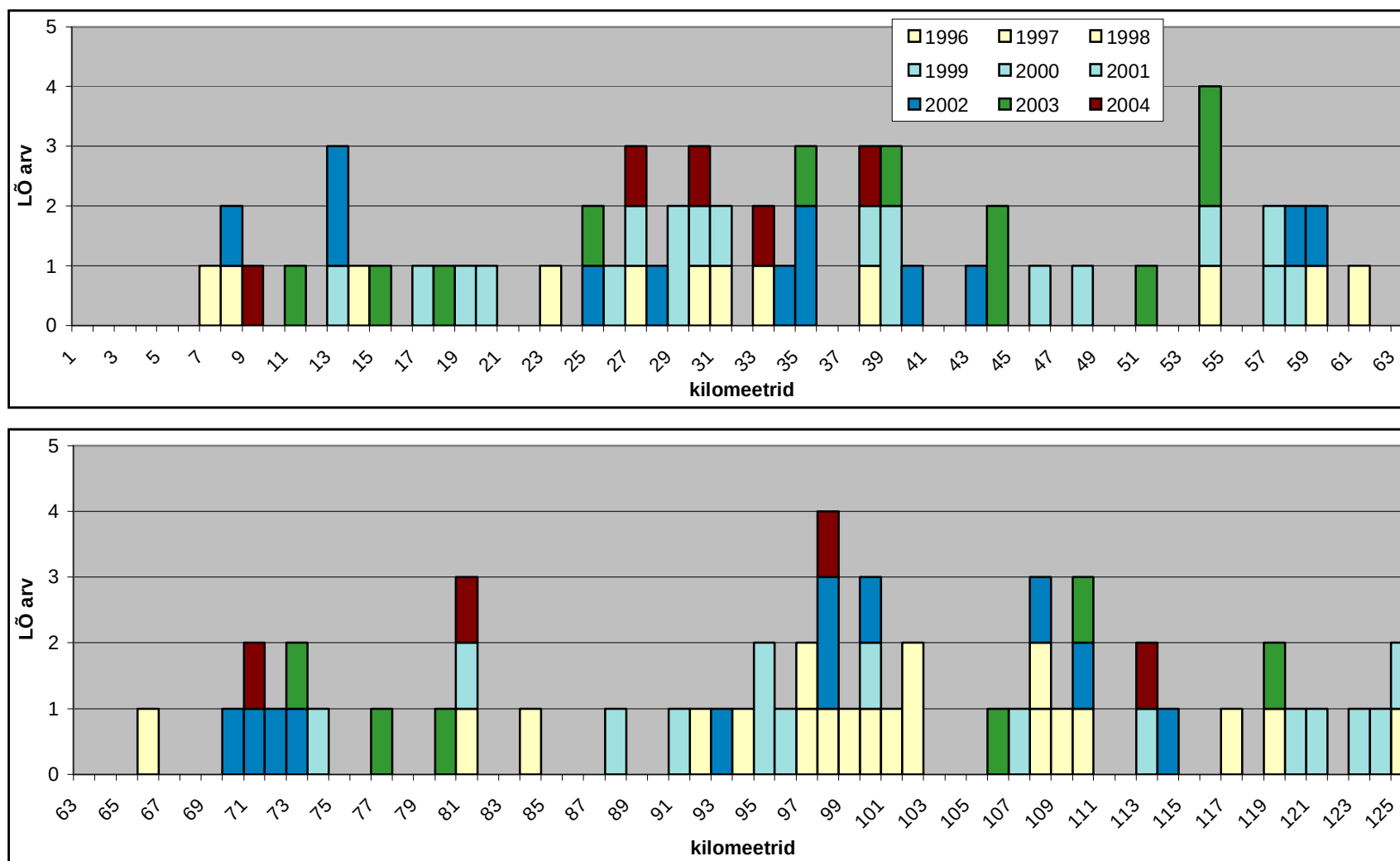
Joonis 2.16 T-3 Jõhvi – Tartu – Valga maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 -2004



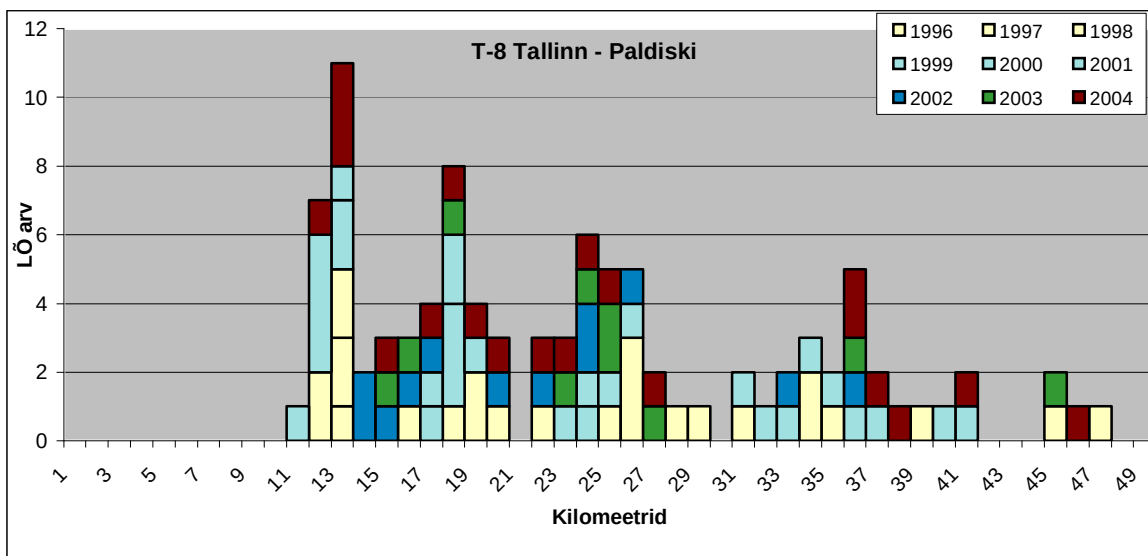
Joonis 2.17 T-4 Tallinn – Pärnu – Ikla maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 -2004



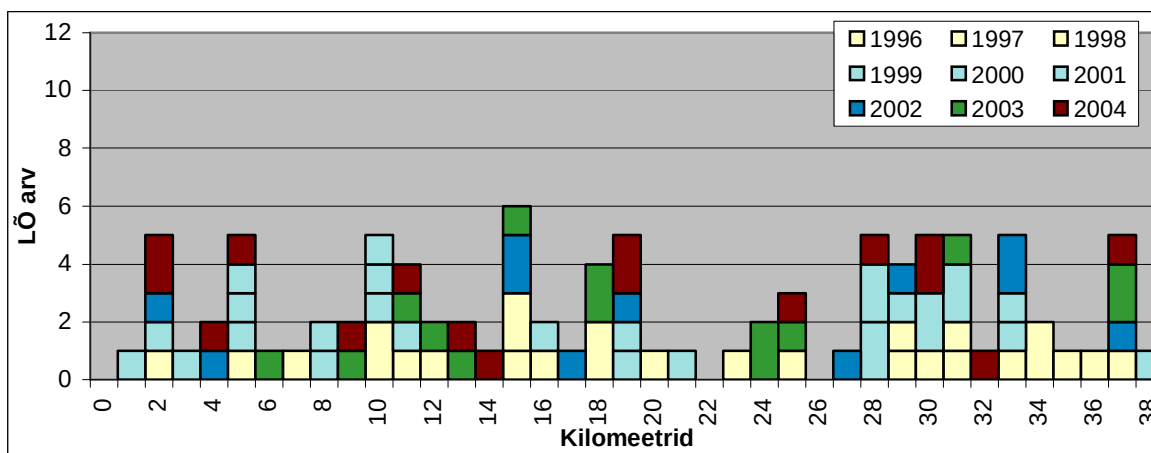
Joonis 2.18 T-5 Pärnu – Rakvere – Sõmeru maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 -2004



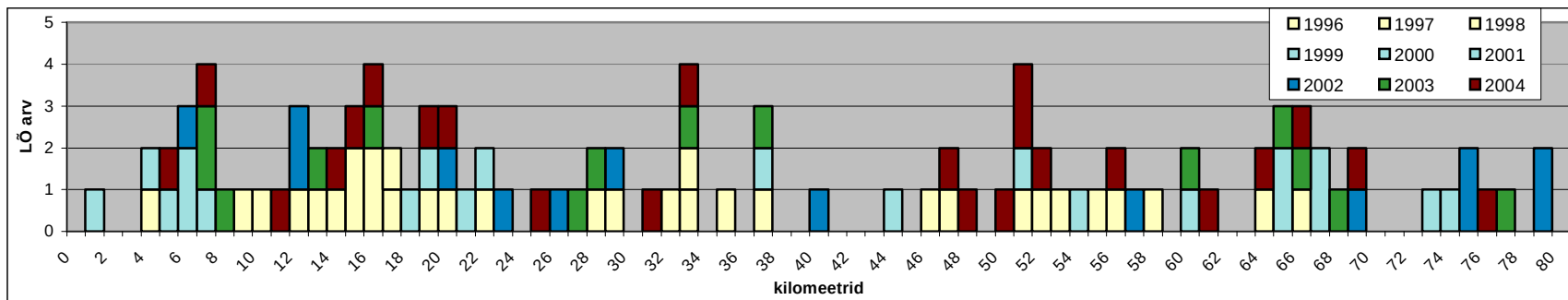
Joonis 2.19 T-6 Valga - Uulu maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 -2004



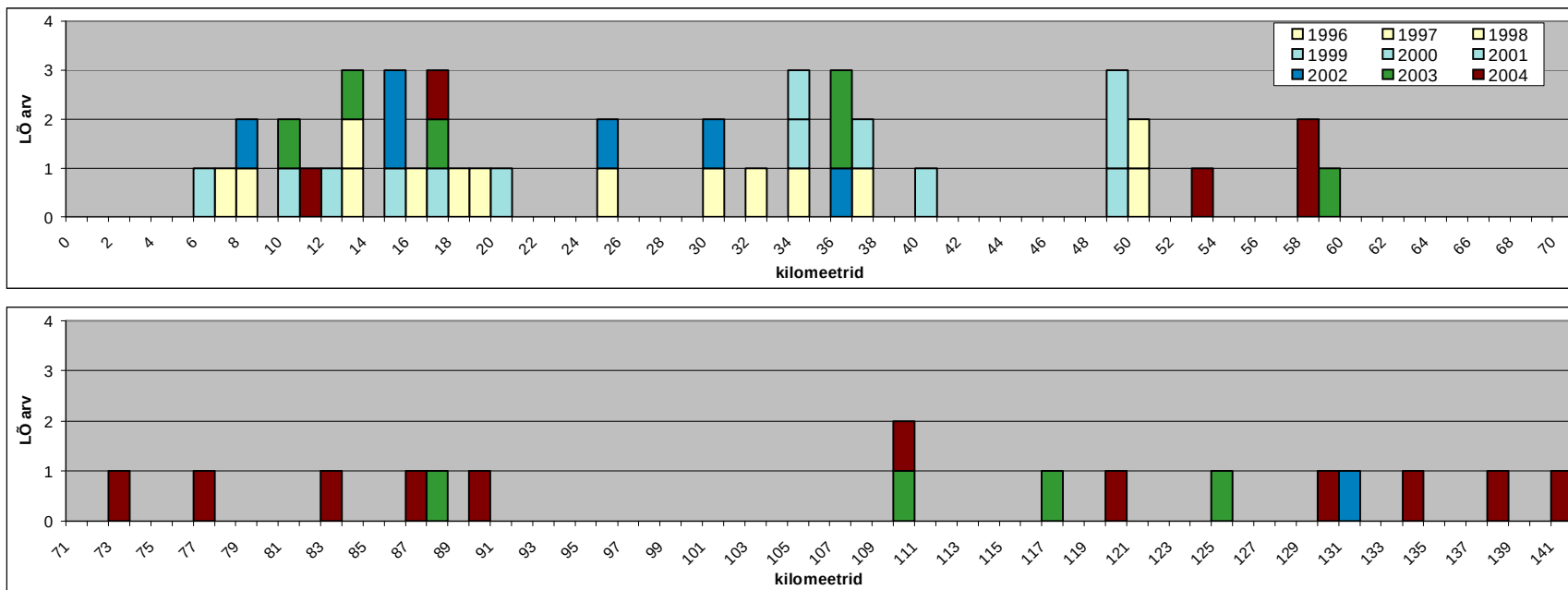
Joonis 2.20 T-8 Tallinn - Paldiski maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 -2004



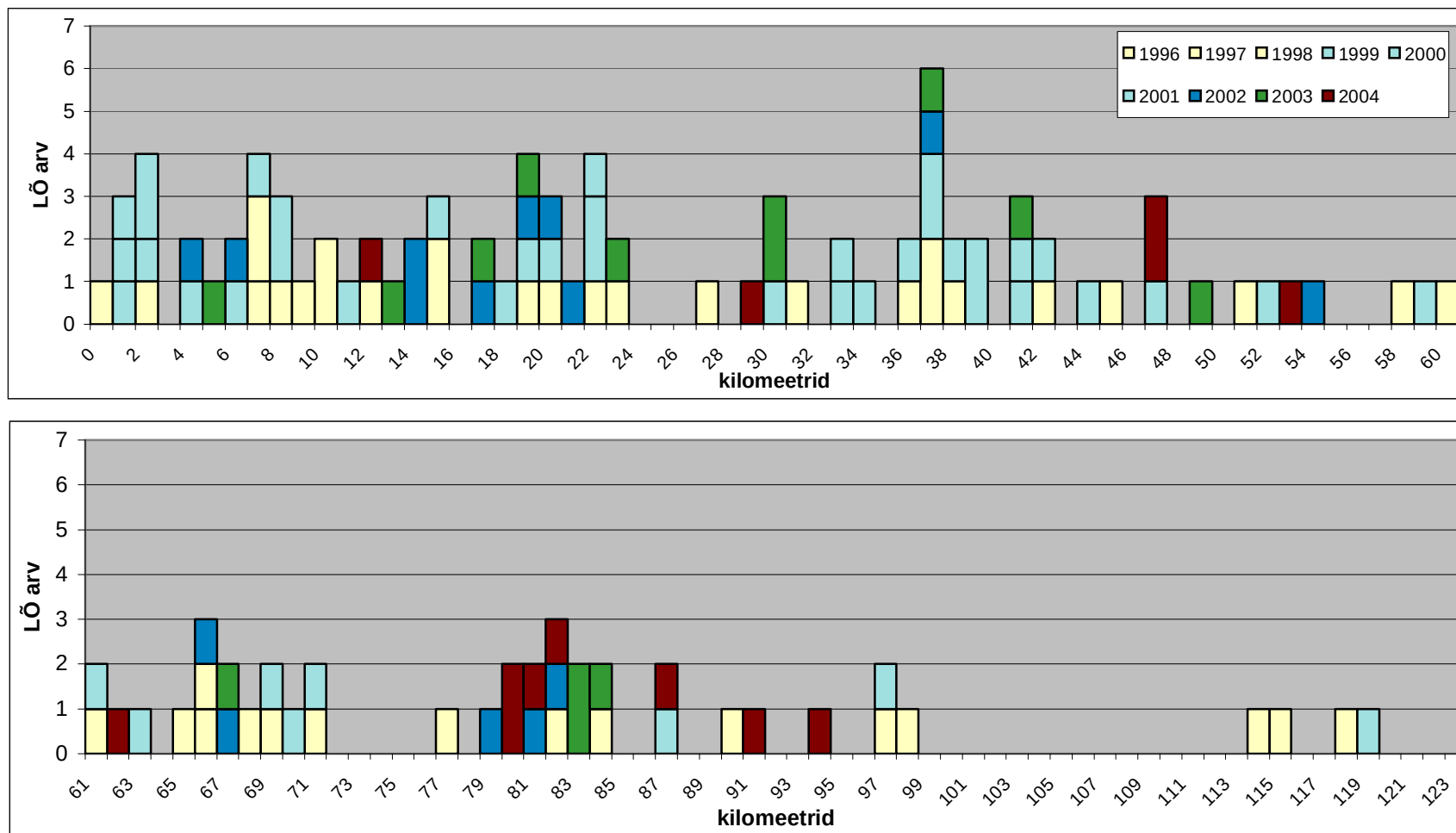
Joonis 2.21 T-11 Tallinna ringtee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 -2004



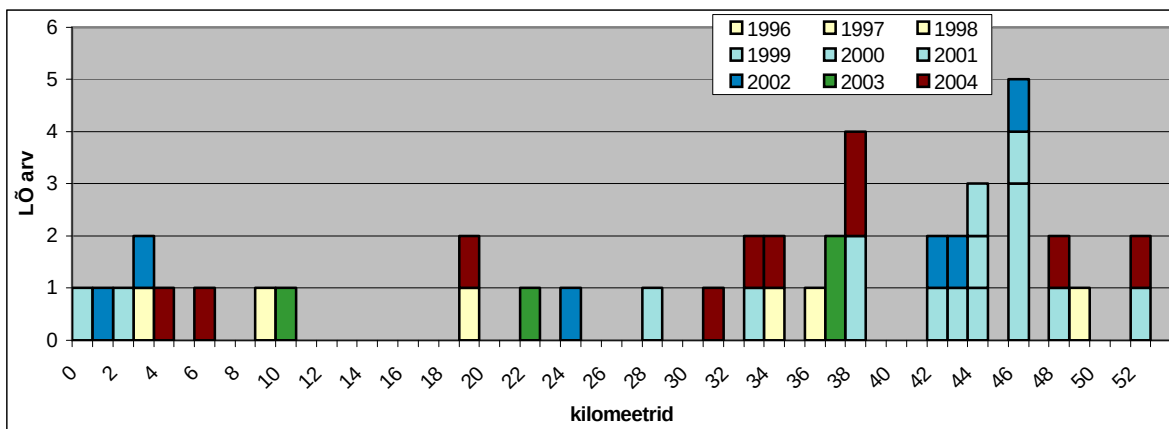
Joonis 2.22 T-9 Ääsmäe - Haapsalu maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 -2004



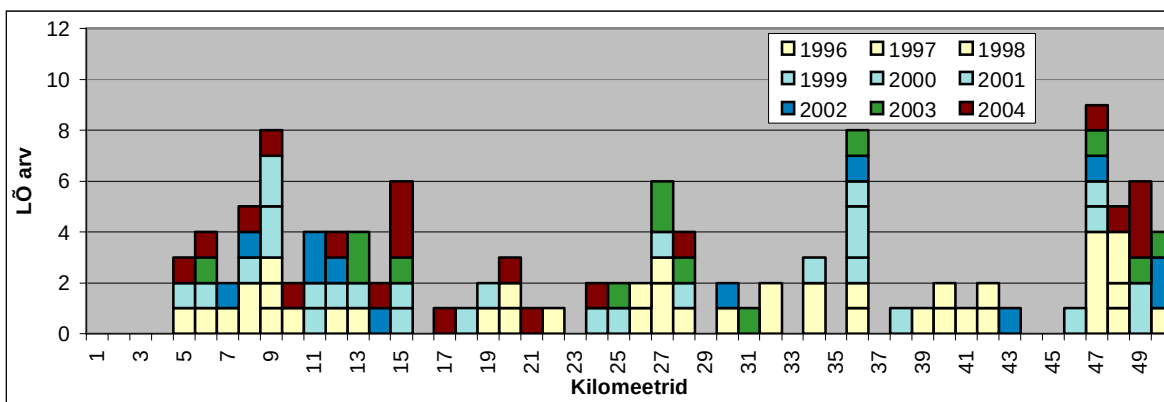
Joonis 2.23 T-10 Risti - Virtsu - Kuressaare maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 -2004



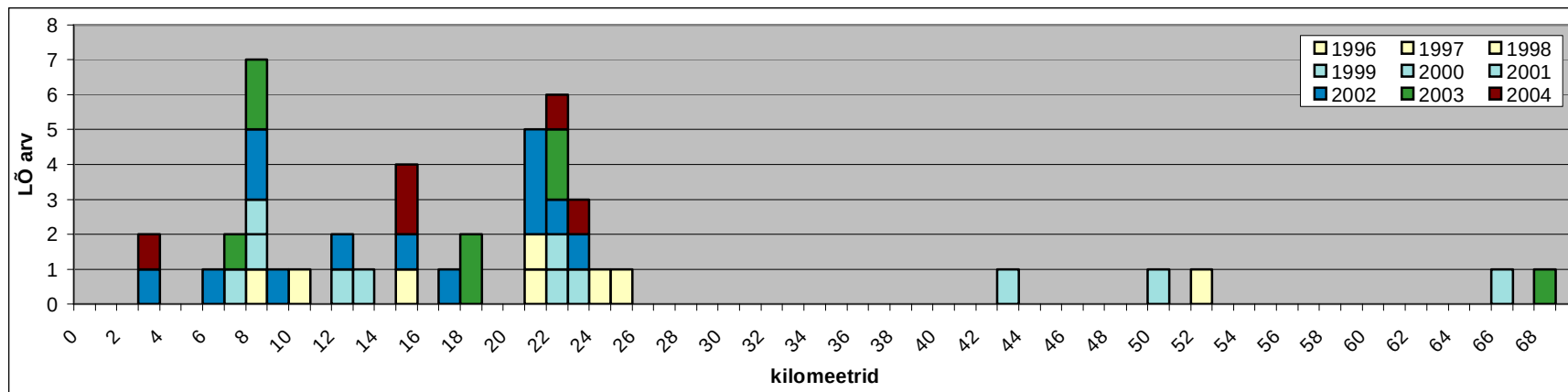
Joonis 2.24 T-92 Tartu – Viljandi – Kilingi-Nõmme maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 -2004



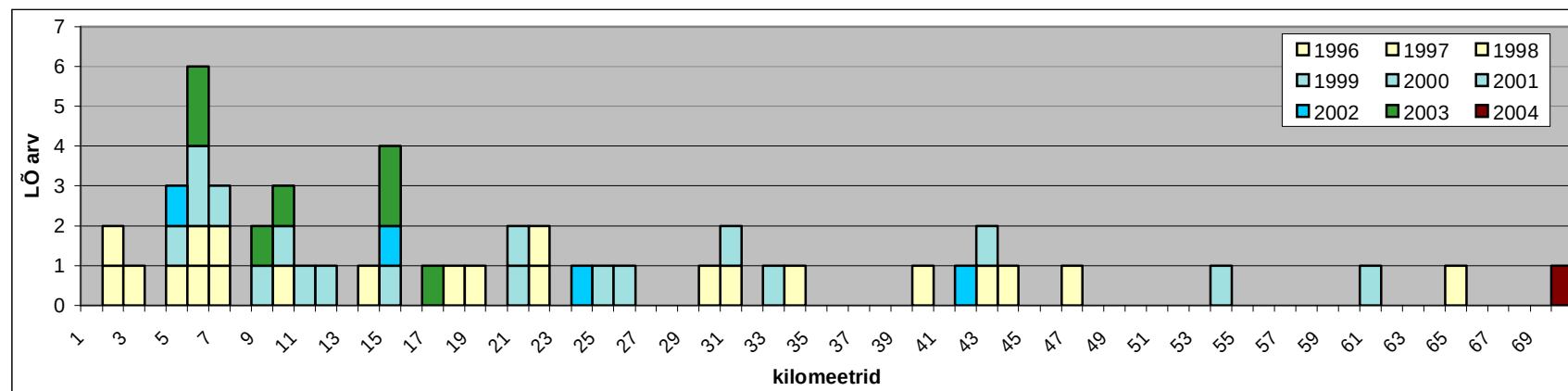
Joonis 2.25 T-13 Jägala – Käravete maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 -2004



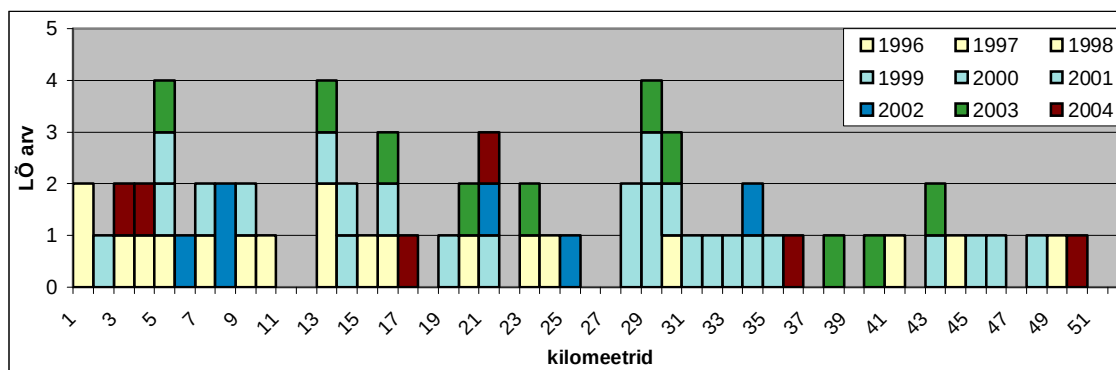
Joonis 2.26 T-15 Tallinn – Rapla – Türi maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 -2004



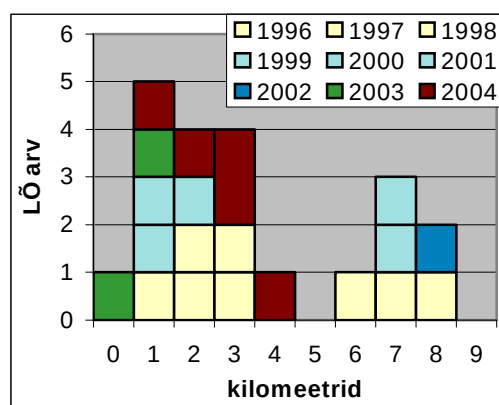
Joonis 2.27 T-17 Keila - Haapsalu maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 -2004



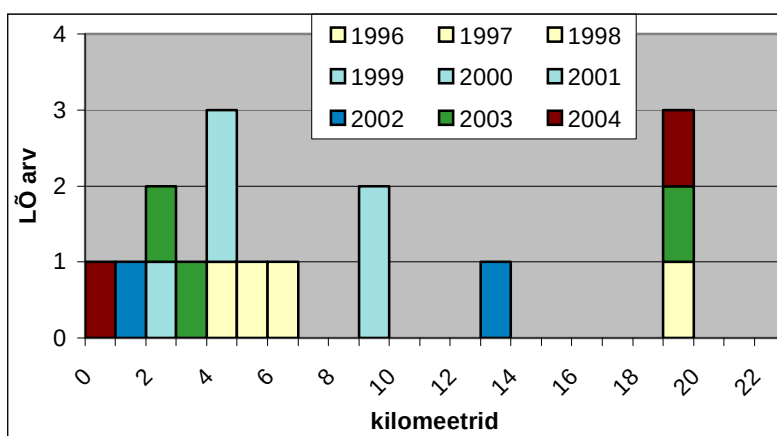
Joonis 2.28 T-21 Rakvere – Luige maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 -2004



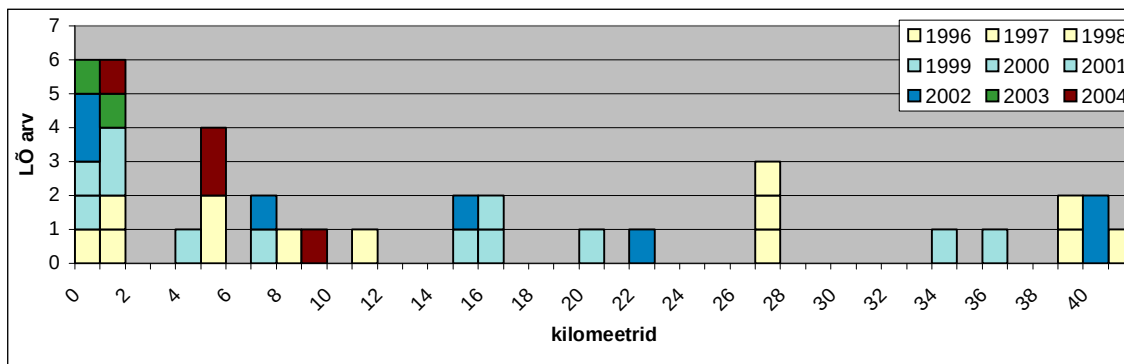
Joonis 2.29 T-22 Rakvere – Väike-Maarja – Vägeva maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 -2004



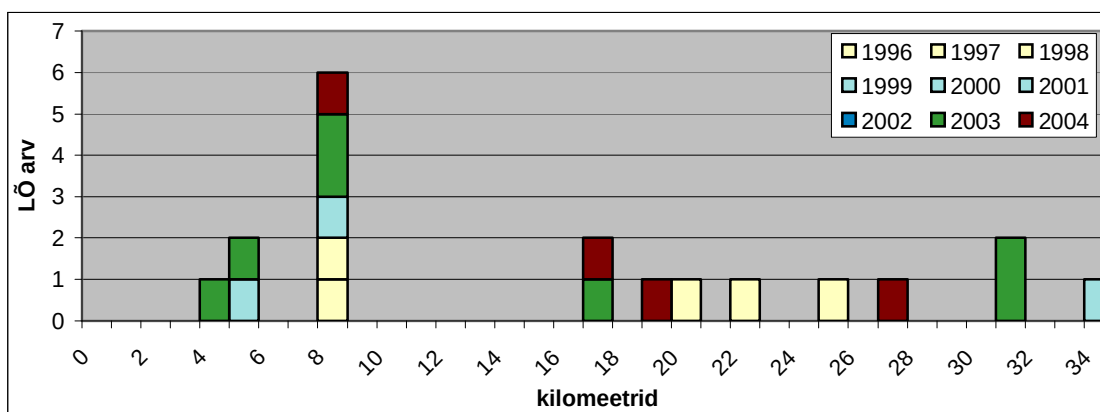
Joonis 2.30 T-23 Rakvere – Haljala maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 -2004



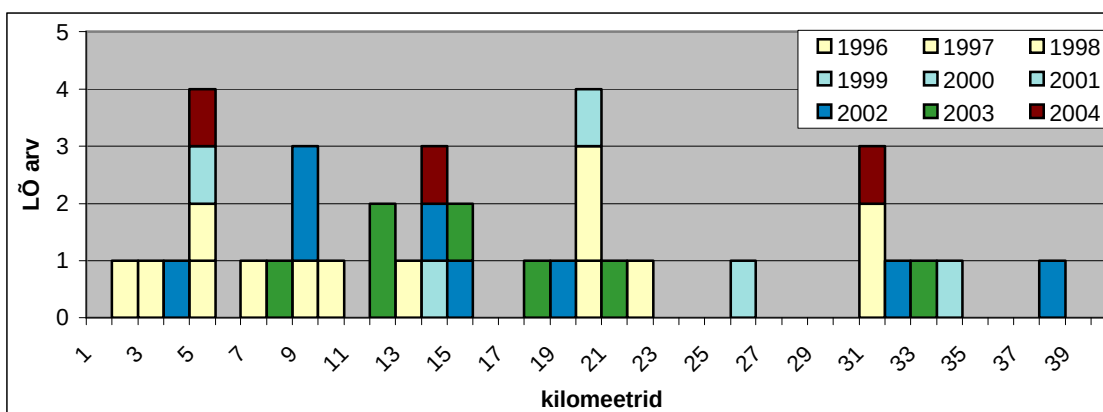
Joonis 2.31 T-26 Türi – Arkma maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 -2004



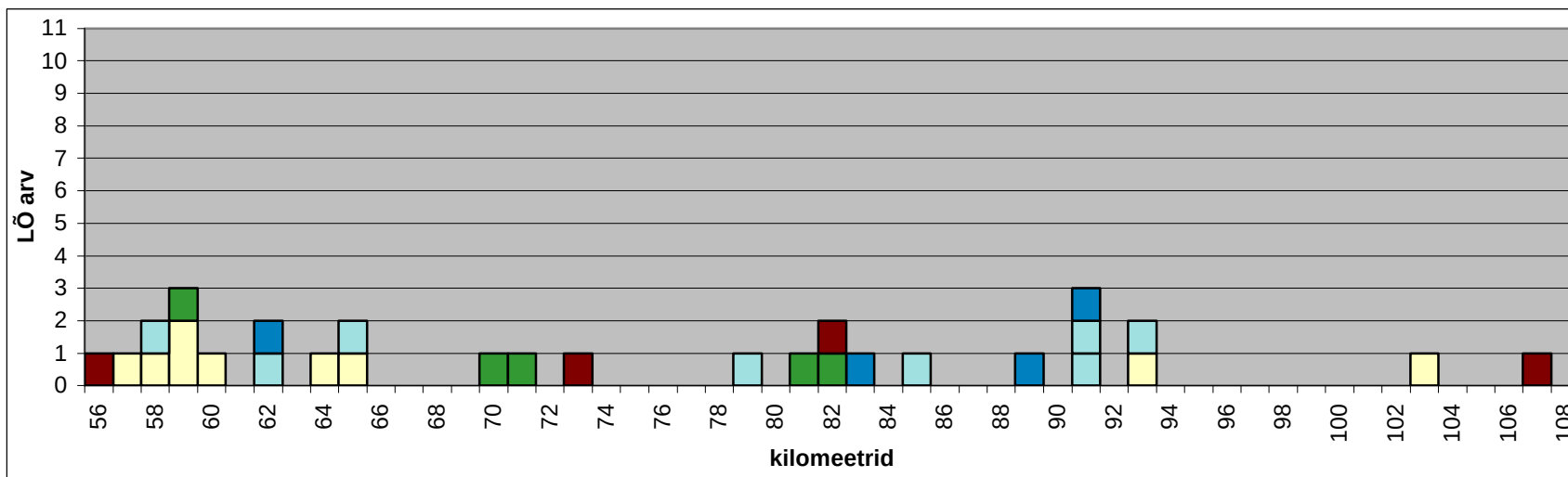
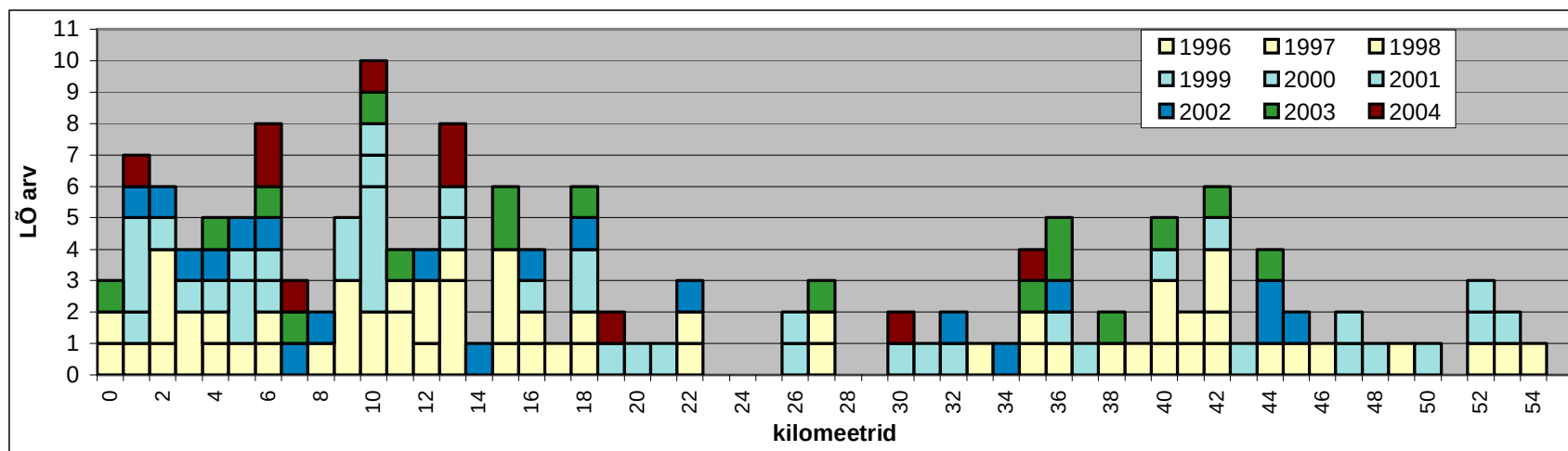
Joonis 2.32 T-27 Rapla – Järvakandi – Kergu maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 -2004



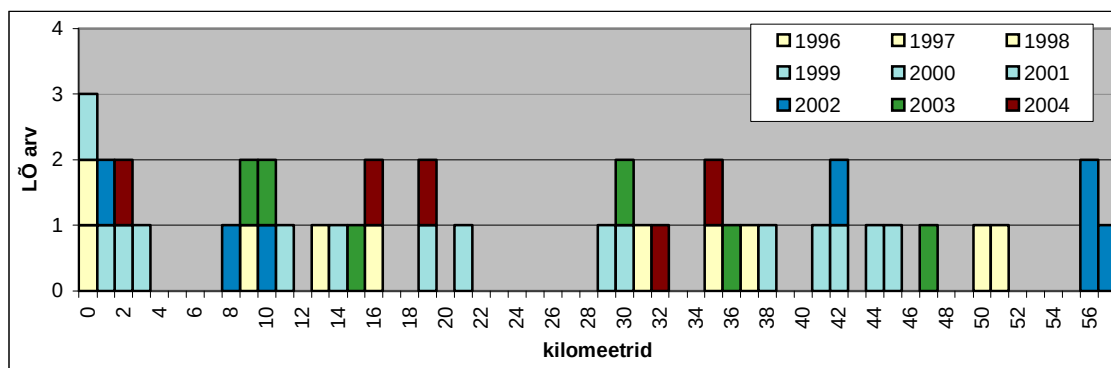
Joonis 2.33 T-31 T-31 Haapsalu – Laiküla maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 -2004



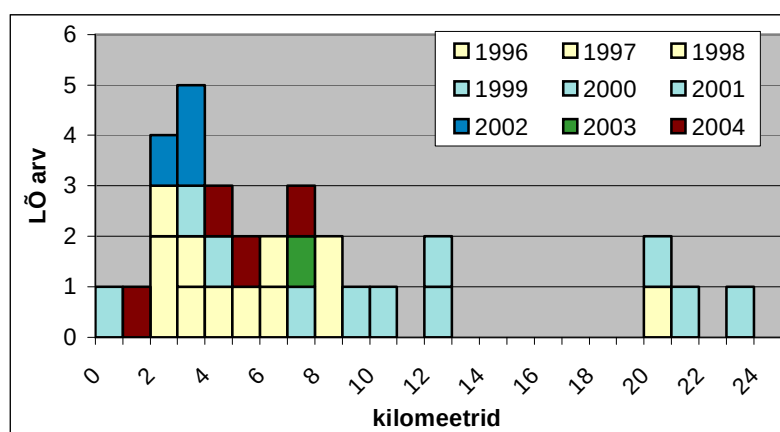
Joonis 2.34 T-36 Jõgeva – Mustvee maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 –2004



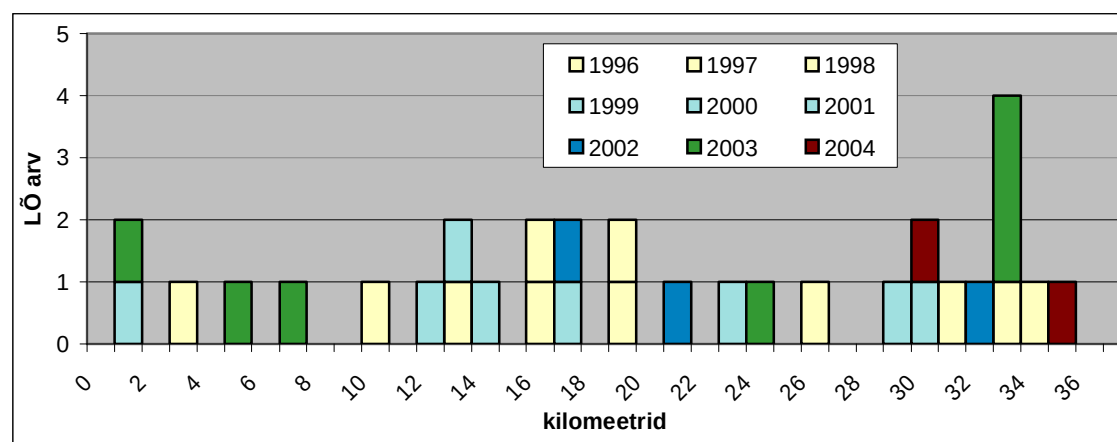
Joonis 2.35 T-39 Tartu – Jõgeva – Aravete maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 –2004



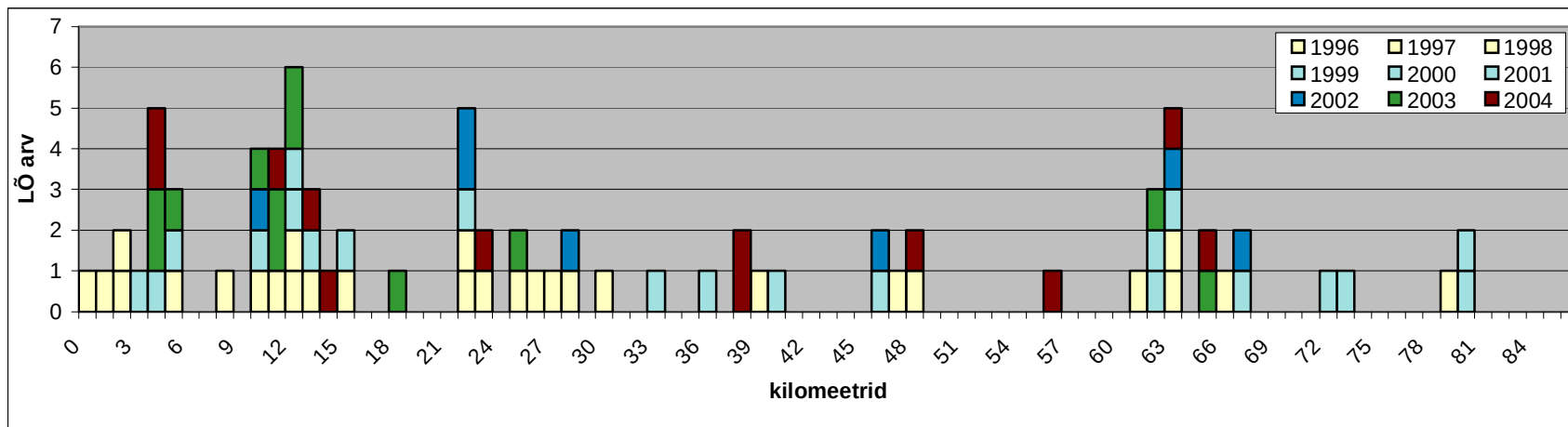
Joonis 2.36 T-43 Aovere – Kallaste - Omedu maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 –2004



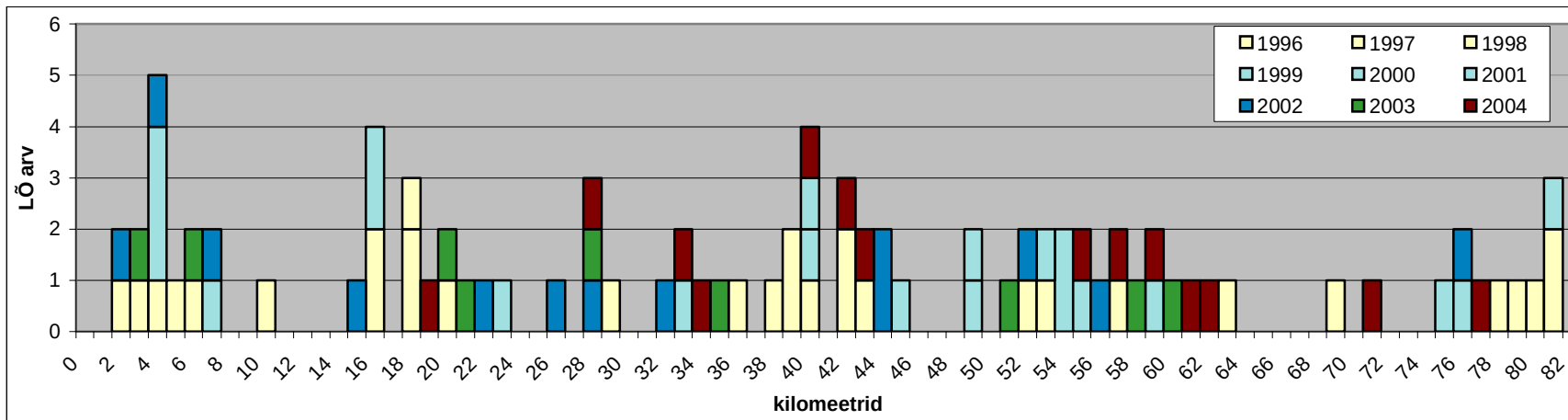
Joonis 2.37 T-59 Pärnu - Tori maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 –2004



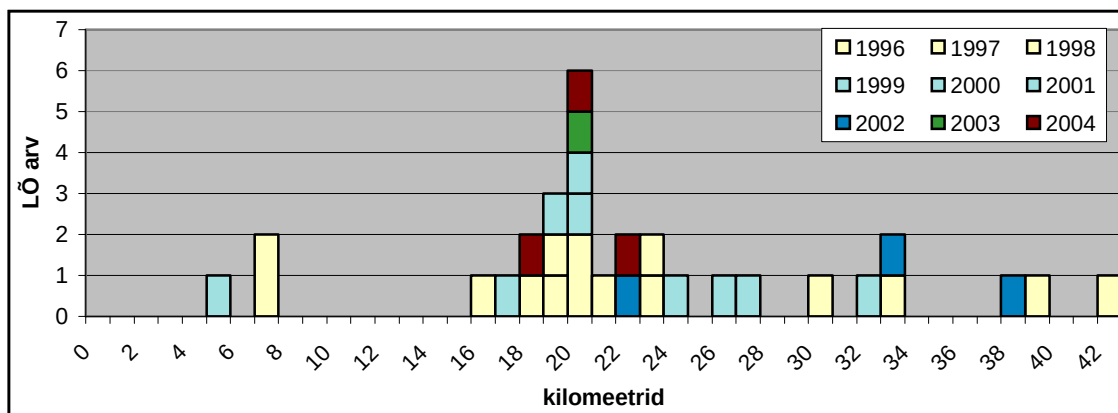
Joonis 2.38 T-61 Põlva - Reola maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 –2004



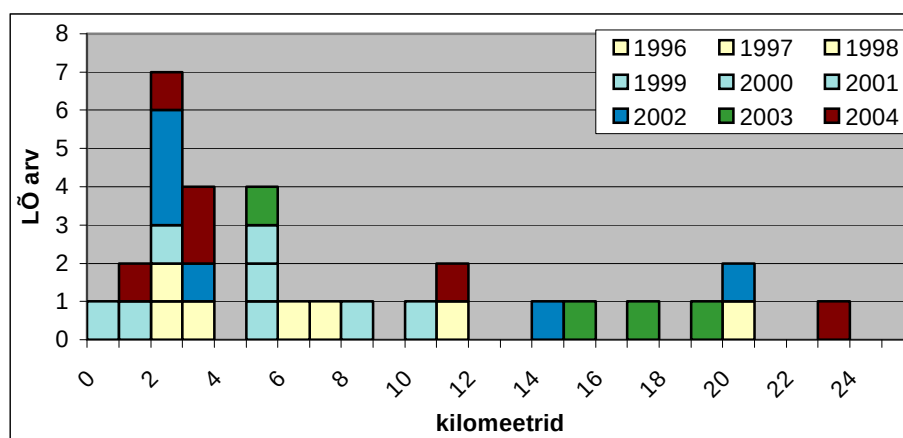
Joonis 2.39 T-45 Tartu – Räpina – Värskas maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 –2004



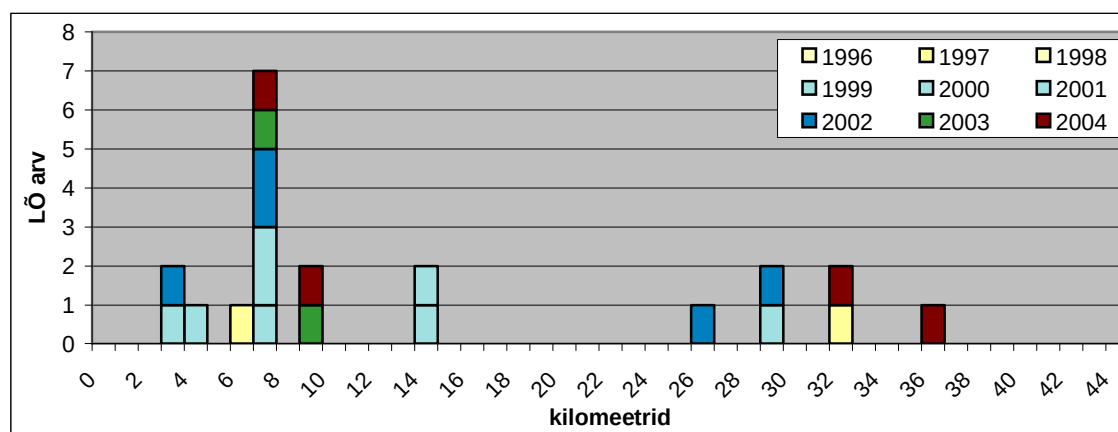
Joonis 2.40 T-49 Imavere – Viljandi - Nuia maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 –2004



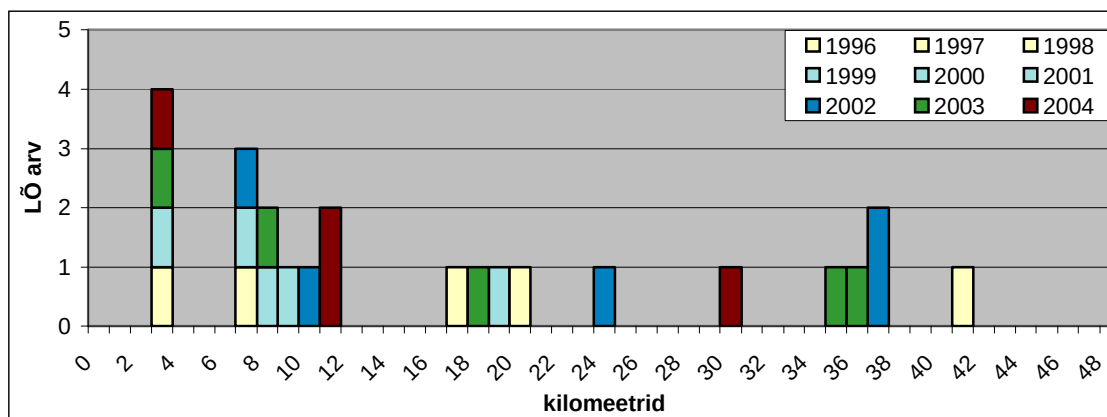
Joonis 2.41 T-62 Kanepi – Põlva - Leevaku maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 –2004



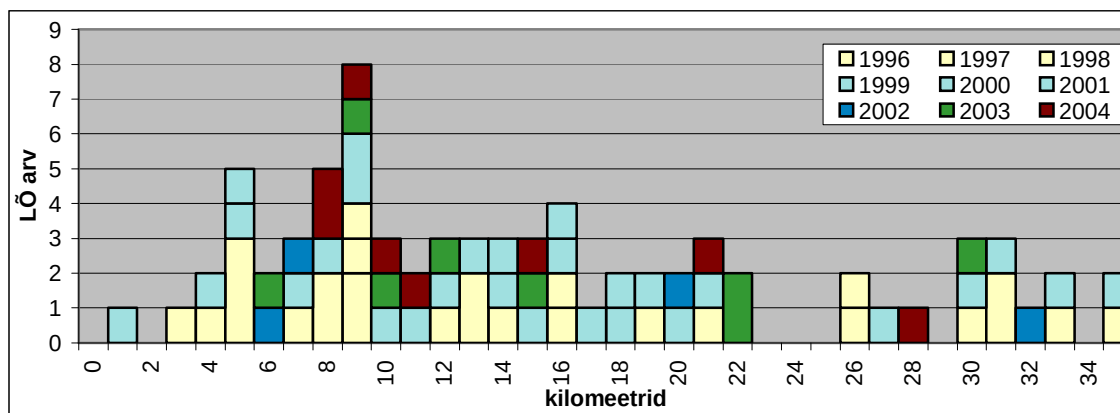
Joonis 2.42 T-64 Võru - Põlva maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 –2004



Joonis 2.43 T-65 Võru - Räpina maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 –2004



Joonis 2.44 T-77 Kuressaare – Sääre maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 –2004



Joonis 2.45 11390 Tallinn – Rannamõisa – Kloogaranna maantee liiklusõnnetuste jagunemine kilomeetrite lõikes perioodil 1996 –2004

3 Liiklusõnnetuste koondumiskohad ja muutused

3.1 Üldist

Liiklusõnnetuste koondumiskohtade paiknemine teedevõrgul perioodil 2002 – 2004 on esitatud joonisel 3.1.

Liiklusõnnetuste koondumiskohtade kogupikkused ja nende lõikude osatähtsus tee üldpikkusest on toodud tabelis 3.1. Põhimaanteedel moodustas koondumiskohtade üldpikkus erinevatel perioodidel 3,6 – 6,1 %, kusjuures suurim on see nii pikkuse kui ka selle ja ka nendes kohtades toimunud liiklusõnnetuste osatähtsuse poolest perioodil 2001 – 2004. Varasematel aegadel oli kõige enam nii arvu kui ka üldpikkuse poolest liiklusõnnetuste koondumiskohti T-1 Tallinn – Narva maanteel, jäädes erinevatel perioodidel vahemikku 18,3 – 24,0 km, mis moodustas tee enda pikkusest 9,2 – 12,1 %. Paraku viimasel perioodil (2002-2004) edestas T-2 Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa maantee T-1 Tallinn – Narva maanteed nii liiklusohutlike kohtade arvu kui ka kogupikkuse poolest. Liiklusohutlike kohtade kogupikkuseks fikseeriti T-2 Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa maanteel 27,2 km, mis kogu maantee pikkusest moodustab 9,6%. Koondumiskohtade pikkuse osatähtsuse poolest tee kogupikkusest pole ei T-1 ega T-2 esikohal, see näitaja on alati olnud veelgi hullem T-8 Tallinn – Keila – Paldiski maanteel ja pidevalt suurenenud, moodustades perioodil 1996 – 1998 12,2 % ning perioodil 2002 – 2004 19,7 %. Selline kõrge liiklusohutlike kohtade osatähtsus ja selle kiire muutus viitavad asjaolule, et siin pole otstarbekas tähelepanu pöörata üksikutele koondumiskohtadele, vaid märksa ulatuslikumale teeosale.

Liiklusohutlike teelõikude suure osatähtsuse järgi on läbi enamike perioodide teisele kohale platseerunud tugimaantee T-15 Tallinn – Rapla – Türi, jättes enamiku põhimaanteedest endast seljataha.

Tabelis 3.2 on toodud liiklusõnnetuste koondumiskohtades toimunud liiklusõnnetuste arvud ja nende õnnetuste osatähtsus vaadeldaval perioodil antud teel või teeliigil toimunud õnnetuste üldarvust. Siit näeme, et liiklusõnnetuste koondumine on märkimisväärne. Põhimaanteedel tervikuna jääb see protsent vahemikku 32,5 – 43,3 % ja tugimaanteedel 16,2 – 20,9 %. Üksikutest maanteedest on ootuspäraselt liiklusõnnetuste koondumine suur põhimaanteedel T-8 Tallinn – Keila – Paldiski maanteel, T-1 Tallinn – Narva maanteel ja T-2 Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa maanteel. Perioodil 2000 – 2002 oli see näitaja erakordselt kõrge ka T-11 Tallinna ringteel (82,9%), viimaseks perioodiks langes see tasemele 40,5 %. Tugimaanteedest pakuvad põhimaanteede esikolmikusse jäävatele konkurentsi T-15 Tallinn – Rapla – Türi maantee ja T-17 Keila – Haapsalu, neist viimasel on olukord halvenenud just viimasel perioodil. T-8 liiklusõnnetused on koondunud viiele teelõigule, millest neli jäävad lõigule Tallinn – Keila kogupikkusega 6,1 km. Kui kogu maantee pikkusest liiklusohutlikud lõigud moodustasid 20,6 %, siis Tallinn – Keila lõigu pikkusest koguni 41,5%. Selline koondumiskohtade suur tihedus viitab kogu ca 15 km pikkuse maanteelõigu rekonstrueerimise hädavajadusele.

Liiklusõnnetuste koondumiskohtade paiknemist ja selles osas toimunud muutusi käsitleme teede kaupa. Suure ohtlikkuse tasemega koondumiskohtade puhul ehk liiklusohtlike kohtade ja eriti ohtlike teelõikude puhul, kus liiklusohtlikkuse tase libiseva 3 aastase perioodi puhul on kordki olnud üle 1 (so liiklusõnnetuste arv kolme aasta jooksul 100 meetrise teelõigu kohta), on koostatud olukorda iseloomustav tabel, millele on lisatud üldjuhul ka foto (üldjuhul kaks). Tabelist on selgelt näha, mis aasta liiklusõnnetustest on koondumine tingitud, kui palju on olnud hukkunuid ja vigastatuid, aga ka liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta ja liiklusõnnetuste arv 100 milj. auto-kilomeetrite kohta. Kaks viimast näitajat on leitud nii kogu viieaastase perioodi kohta kui ka kolme viimase aasta kohta, mis võimaldab hinnata tendentsi. Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta ei ole küll kõige sobivam suurus iseloomustamiseks koondumistihedust sedavõrd lühikestel teelõikudel nagu selleks on suure tihedusega koondumiskohad, kuid kuna maanteeregistri teosade puhul on kasutatud sama näitajat, siis võrreldavuse tagamiseks on ka siin kasutatud sama näitajat.

Joonis 3.1

joonis 3.2

Tabel 3.1

Liiklusõnnetuste koondumiskohtade kogupikkused ja osatähtsused tee pikkusest %-des

Tee	1996-1998		1997-1999		1998-2000		1999-2001		2000-2002		2001-2003		2002-2004	
	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%
T-1	14,9	7,5	20,2	10,2	23	11,6	19,9	10,0	23,5	11,9	18,3	9,2	24	12,1
T-2	16,1	5,7	17,1	6,1	15	5,3	14	5,0	14,1	5,0	14,6	5,2	27,2	9,6
T-3	1,9	0,9	9,8	4,7	12,2	5,9	11,9	5,8	12,4	6,0	9,6	4,6	9,5	4,6
T-4	3,7	2,2	10,7	6,3	10,2	6,0	9,2	5,4	4,4	2,6	4,6	2,7	11	6,5
T-5	5,3	3,0	3,1	1,7	3,5	2,0	3,5	2,0	7,2	4,1	4,4	2,5	5,9	3,3
T-6							1	0,8	2,6	2,1	2,4	1,9	1,4	1,1
T-8	4,2	12,2	3,2	9,3	1,3	3,8	4,4	12,8	4,6	13,4	4,7	13,7	7,1	20,6
T-9	2,1	2,7	2,1	2,7					1,5	1,9	0	0,0	3,6	4,6
T-10							0,1	0,1	0,2	0,1	0,7	0,5	0,6	0,4
T-11									5,1	13,3	2,8	7,3	3,1	8,1
T-92									0,9	0,8	1,8	1,5	2,8	2,4
Kokku põhimaanteed	48,2	3,6	66,2	5,0	65,2	4,9	64	4,8	76,5	4,9	63,9	4,1	96,2	6,1
T-11	1,1	2,9	1,1	2,9	0,6	1,6	2,9	7,5						
T-15	9,5	10,5	9,5	10,5	9,5	10,5	9,5	10,5	7,2	8,0	8,3	9,2	10,2	11,3
T-17					0,6	0,9			1,1	1,7	1,8	2,7	2,1	3,2
T-27	0,8	2,0					1	2,5	1	2,5	1,2	2,9	1,2	2,9
T-39	5,9	5,5	3,9	3,6	2,2	2,0	5,5	5,1	5,5	5,1	7	6,5	6,4	5,9
T-45			1,1	1,3					0	0,0	3,7	4,5	3	3,6
T-49	3,1	3,8	3,1	3,8	2,5	3,0	0,3	0,4	3,2	3,9	2	2,4	1	1,2
kokku valitud tugim.	19,6	4,2	17,6	3,7	14,8	3,2	18,2	3,9	18	3,8	24	5,1	23,9	5,1
Kokku tugimaanteed	29,5	1,1	33,4	1,3	18,8	0,8	22,3	0,9	24,3	0,9	29,9	1,1	32,1	1,2
% valitud tugimaanteedel	66,4		52,7		78,7		81,6		74,1		80,3		74,5	
Üldse kokku	77,7	1,9	99,6	2,5	84,0	2,1	86,3	2,2	100,8	2,5	93,8	2,3	128,3	3,2

Tabel 3.2

Liiklusõnnetuste arv koondumiskohtades ja osatähtsus teel (teeliigil) toimunud õnnetuste üldarvust

Tee	1996-1998		1997-1999		1998-2000		1999-2001		2000-2002		2001-2003		2002-2004	
	LÕ arv	%	LÕ arv	%	LÕ arv	%	LÕ arv	%	LÕ arv	%	LÕ arv	%	LÕ arv	%
T-1	92	52,9	100	56,2	108	56,0	91	47,9	110	54,2	102	51,0	118	58,7
T-2	75	42,4	74	41,8	71	41,5	63	34,8	73	33,5	85	36,2	123	48,6
T-3	9	10,1	40	36,7	41	41,0	46	40,7	52	47,3	52	44,4	50	45,0
T-4	18	23,4	39	43,8	37	42,0	40	42,1	21	21,4	27	26,2	44	40,4
T-5	24	29,6	16	20,3	12	16,9	16	21,9	31	32,3	18	20,7	28	31,8
T-6		0,0		0,0		0,0	3	8,8	9	18,8	9	16,7	6	12,0
T-8	14	53,8	14	53,8	11	36,7	16	53,3	21	60,0	21	65,6	29	67,4
T-9	6	17,6	6	19,4		0,0		0,0	6	20,0	0	0,0	12	23,1
T-10				0,0		0,0	3	23,1	6	30,0	6	22,2	3	8,3
T-11									29	82,9	19	50,0	17	40,5
T-92									4	28,6	6	20,7	9	21,4
Kokku põhimaanteed	238	32,6	289	38,1	280	37,6	278	35,6	362	39,9	345	35,9	439	42,7
T-11	6	23,1	7	28,0	5	19,2	18	62,1						
T-15	41	54,7	38	52,8	29	45,3	17	32,7	32	57,1	32	53,3	35	46,7
T-17					3	33,3			6	30,0	13	48,1	14	53,8
T-27	6	46,2					4	33,3	6	40,0	7	50,0	5	38,5
T-39	20	44,4	14	29,8	12	26,7	24	44,4	20	32,8	32	46,4	27	45,8
T-45			5	16,7					0	0,0	11	40,7	11	34,4
T-49	12	40,0	13	46,4	10	32,3	3	14,3	13	44,8	8	25,8	6	16,7
kokku valitud tugim.	85	42,7	77	38,7	59	32,1	66	38,8	77	38,1	103	45,2	98	40,7
Kokku tugimaanteed	125	19,0	149	22,9	100	16,2	115	18,3	114	18,5	137	20,9	131	20,1
% valitud tugimaanteedel	68,0		51,7		59,0		57,4		67,5		75,2		74,8	
Üldse kokku	363	26,2	438	31,0	380	27,9	393	27,9	476	30,2	482	29,3	570	33,9

3.2 Põhimaanteed

3.2.1 T-1 Tallinn – Narva maantee

Liiklusõnnetuste koondumiskohad kolme libiseva 3-aastase perioodi lõikes on esitatud tabelis 3.3 ja joonisel 3.3.

Võrreldes varasemate perioodidega on siin nii olulisi muutusi kui ka kokkulangevusi. Juba alates 1996. aastast on püsivalt ohtlik teelõik km 157,8 – 162,8 ehk kogu Jõhvi – Kukruse teelõik ja alates 1998. aastast teelõik km 127,6 – 128,0 ehk Rannu – Aseri tee (13104) ristmiku lähedane teelõik. Erinevatel aegadel, kuigi mitte püsivalt, on liiklusõnnetuste koondumiskohtadeks olnud ka perioodil 2002 – 2004 olevad alljärgnevad koondumiskohad:

- km 10,8 – 13,0
- km 14,0 – 14,5
- km 118,4 – 119,5
- km 143,0 – 143,5
- km 152,5 – 153,3
- km 169,4 – 171,0
- km 204,0 – 206,0

Ülejäänud tabelis 3.3 toodud lõigud on tekkinud viimase kolme libiseva perioodi vältel ja neist väärivad oma kõrge ohutasemepoolsest esile tõstmist:

- km 116,1 – 116,2
- km 132,0
- km 192,0
- km 201,0
- km 202,0
- km 205,0
- km 206,0
- km 207,0

Paraku loetelus kuue viimase suhtes ei saa olla täit veendumust et siin on siiski tegemist sedavõrd tihedate koondumiskohtadega – eeldatavasti on need liiklusõnnetused tegelikult hajutatud mõnevõrra pikematele teelõikudele kui 100 m.

Varasematel perioodidel oli püsivalt ohtlik Sõmeru - Katela ristmiku ja Sõmeru jõe silla piirkond (joonis 3.7). Tänapäevaks on olukord oluliselt muutunud – taastusremondi käigus on ohtlikku piirkonda paigaldatud piirded ja lubatud suurimat kiirust on alandatud, paraku on uued eelsuunaviidad paigaldatud sõiduteele liialt lähedale ning Katela ristmikult peateele lähenedes piiravad need nähtavust.

Tabel 3.3

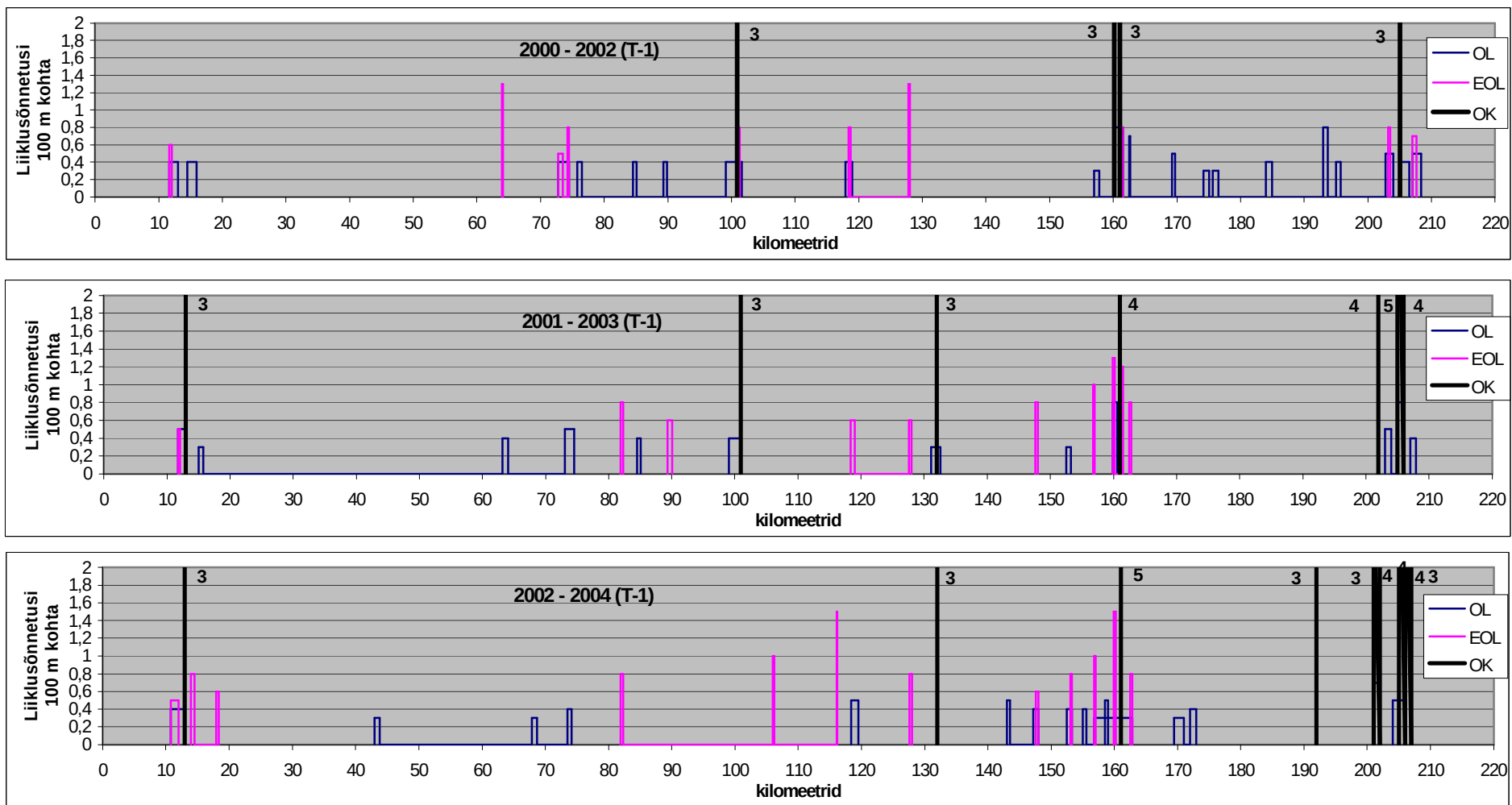
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T - 1, 2000 - 2002, a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav				õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
11,7 - 13,0	1,4	OL-0,4	puudub	valge	korras		5
11,7 - 12,1	0,5	EOL-0,6	kokkupõrge vastutulevaga	valge	libe		3
14,5 - 16,0	1,6	OL-0,4	puudub	pime	korras		7
63,9 - 64,1	0,3	EOL-1,3	teelt väljasõit	valge	korras		4
72,8 - 74,5	1,8	OL-0,4	puudub	valge	korras		8
72,8 - 73,5	0,8	EOL-0,5	puudub	puudub	korras		4
74,2 - 74,5	0,4	EOL-0,8	kokkupõrge vastutulevaga	valge	libe		3
75,8 - 76,5	0,8	OL-0,4	kokkupõrge loomaga	pime	korras		3
84,5 - 85,1	0,7	OL-0,4	puudub	pime	korras		3
89,3 - 89,9	0,7	OL-0,4	teelt väljasõit	valge	libe		3
99,1 - 101,6	2,6	OL-0,4	puudub	valge	korras		10
100,9	0,1	OK-3	puudub	pime	libe		3
100,9 - 101,3	0,5	EOL-0,8	puudub	pime	puudub		4
117,9 - 119,0	1,2	OL-0,4	kokkupõrge vastutulevaga	valge	korras		5
118,4 - 118,7	0,4	EOL-0,8	puudub	valge	korras		3
127,8 - 128,0	0,3	EOL-1,3	puudub	pime	puudub		4
157,0 - 157,8	0,9	OL-0,3	kokkupõrge küljelt	pime	korras		3
160,1 - 161,5	1,5	OL-0,8	kokkupõrge jalakäijaga	pime	korras		12
160,1	0,1	OK-3	teelt väljasõit	valge	korras		3
160,1 - 160,2	0,2	EOL-2,0	puudub	valge	korras		4
161	0,1	OK-3	kokkupõrge küljelt	pime	libe		3
161,1 - 161,5	0,5	EOL - 0,8	kokkupõrge jalakäijaga	pime	korras		4
162,5 - 163,0	0,6	OL-0,7	kokkupõrge jalakäijaga	puudub	puudub		4
162,5 - 162,7	0,3	EOL-1,0	kokkupõrge jalakäijaga	pime	korras		3
169,2 - 169,7	0,6	OL-0,5	puudub	valge	libe		3
174,2 - 175,0	0,9	OL-0,3	puudub	pime	korras		3
175,6 - 176,5	1	OL-0,3	kokkupõrge vastutulevaga	pime	libe		3
184,0 - 184,9	1	OL-0,4	kokkupõrge jalakäijaga	pime	korras		4
193,0 - 193,7	0,4	OL-0,8	puudub	valge	korras		3
195,0 - 195,7	0,8	OL-0,4	puudub	valge	korras		3
202,8 - 204,0	1,3	OL-0,5	puudub	valge	korras		6
203,2 - 203,5	0,4	EOL-0,8	puudub	valge	korras		3
205,0 - 206,5	1,6	OL-0,4	puudub	valge	korras		7
205	0,1	OK-3	teelt väljasõit	valge	korras		3
207,0 - 208,4	1,5	OL-0,5	puudub	valge	korras		7
207,0 - 207,6	0,7	EOL-0,7	puudub	valge	libe		5
kokku	23,5						110

Tabeli 3.3 järg1

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T - 1, 2001 - 2003, a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav				õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
11,7 - 13,0	1,4	OL - 0,5	puudub	valge	korras		7
11,7 - 12,1	0,5	EOL-0,5	puudub	valge	puudub		4
13	0,1	OK-3	kokkupõrge jalakäijaga	pime	korras		3
15,0 - 15,8	0,9	OL-0,3	puudub	pime	korras		3
63,2 - 64,1	0,9	OL-0,4	teelt väljasõit	valge	korras		4
73,1 - 74,5	1,5	OL-0,5	puudub	valge	korras		7
81,9 - 82,3	0,5	EOL-0,8	upõrge vastutule	puudub	puudub		4
84,5 - 85,1	0,7	OL-0,4	puudub	pime	korras		3
89,3 - 90,1	0,9	EOL-0,6	teelt väljasõit	pime	libe		5
99,1 - 100,9	1,9	OL-0,4	puudub	valge	korras		7
100,9	0,1	OK-3	puudub	pime	libe		3
118,4-119,0	0,7	EOL-0,6	puudub	valge	korras		4
127,6-128,0	0,5	EOL-0,6	kokkupõrge vastutulevaga	pime	korras		3
131,1 - 132,6	1,7	OL - 0,3	puudub	valge	libe		5
132	0,1	OK-3	kokkupõrge vastutulevaga	valge	libe		3
147,6 - 148,0	0,5	EOL-0,8	puudub	puudub	korras		4
152,5 - 153,3	0,9	OL-0,3	kokkupõrge vastutulevaga	pime	korras		3
156,8 - 157,0	0,3	EOL-1,0	puudub	pime	korras		3
159,9 - 160,6	0,8	OL-0,8	puudub	valge	korras		6
159,9 - 160,2	0,4	EOL-1,3	puudub	valge	korras		5
161,0 - 161,5	0,6	EOL-1,2	kokkupõrge jalakäijaga	pime	libe		7
161	0,1	OK-4	puudub	pime	libe		4
162,5 - 162,8	0,4	EOL - 0,8	kokkupõrge jalakäijaga	valge	libe		3
202	0,1	OK-4	puudub	puudub	puudub		4
203,0 - 204,0	1,1	OL - 0,5	puudub	valge	korras		5
205,0 - 205,8	0,9	OL-0,8	teelt väljasõit	valge	korras		7
205	0,1	OK-5	teelt väljasõit	valge	korras		5
206	0,1	OK-4	puudub	valge	korras		4
207,0 - 207,9	1	OL-0,4	puudub	valge	puudub		4
kokku	18,3						102

Tabeli 3.3 järg2

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T - 1, 2002 - 2004 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav				õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
10,8 - 13,0	2,3	OL-0,4	puudub	valge	korras		10
10,8 - 12,0	1,3	EOL-0,5	puudub	puudub	puudub		6
13	0,1	OK-3	teelt väljasõit	valge	korras		3
14,0 - 14,5	0,6	EOL-0,8	kokkupõrge jälakäijaga	valge	korras		5
18,0 - 18,4	0,5	EOL-0,6	teelt väljasõit	valge	korras		3
43,0 - 43,8	0,9	OL-0,3	puudub	pime	korras		3
67,9 - 68,7	0,9	OL-0,3	puudub	pime	korras		3
73,5 - 74,2	0,8	OL-0,4	puudub	valge	korras		3
81,9 - 82,3	0,5	EOL-0,8	kokkupõrge vastutulevaga	puudub	puudub		4
106,0 - 106,2	0,3	EOL-1,0	puudub	pime	libe		3
116,1 - 116,2	0,2	EOL-1,5	teelt väljasõit	valge	korras		3
118,4-119,5	1	OL-0,5	kokkupõrge vastutulevaga	valge	korras		5
127,6-128,0	0,5	EOL-0,8	kokkupõrge vastutulevaga	puudub	puudub		4
132	0,1	OK-3	kokkupõrge vastutulevaga	valge	libe		3
143,0 - 143,5	0,6	OL-0,5	puudub	valge	korras		3
147,2 - 148,0	0,9	OL-0,4	kokkupõrge jälakäijaga	pime	puudub		4
147,6 - 148,0	0,5	EOL-0,6	kokkupõrge jälakäijaga	pime	korras		3
152,5 - 153,3	0,9	OL-0,4	kokkupõrge vastutulevaga	puudub	korras		4
153,0 - 153,3	0,4	EOL-0,8	kokkupõrge vastutulevaga	pime	korras		3
155,0 - 155,6	0,7	OL-0,4	puudub	valge	korras		3
156,8 - 162,8	6,1	OL-0,3	puudub	pime	korras		21
156,8 - 157,0	0,3	EOL-1,0	puudub	pime	korras		3
158,5 - 159,0	0,6	OL-0,5	puudub	pime	korras		3
159,9 - 160,2	0,4	EOL-1,5	puudub	valge	korras		6
161	0,1	OK-5	puudub	pime	korras		5
162,5-162,8	0,4	EOL-0,8	kokkupõrge jälakäijaga	puudub	korras		3
169,4 - 171,0	1,7	OL-0,3	puudub	pime	puudub		5
172,0 - 173,0	1,1	OL-0,4	kokkupõrge vastutulevaga	valge	libe		4
192	0,1	OK-3	puudub	puudub	puudub		3
201,0 - 202,0	1,1	OL-0,7	puudub	puudub	puudub		8
201	0,1	OK-3	puudub	valge	korras		3
202	0,1	OK-4	puudub	puudub	puudub		4
204,0 - 206,0	2,1	OL-0,5	puudub	valge	korras		11
205	0,1	OK-4	teelt väljasõit	puudub	korras		4
206	0,1	OK-4	puudub	valge	korras		4
207	0,1	OK-3	puudub	valge	pime		3
kokku	24						118



Joonis 3.4 Liiklusohhtlikud kohad ja teelõigud T-1 Tallinn – Narva maanteel



Asukoht	Tee	T-1	km	13	pikkus	0,1
selle iseloomustus	Sirge maanteelõik enne Keldrimäe bussipeatust					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	1	1	1	1	4
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	0	1	1	2	5	9
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					18420 a/ööp	
Kogu periood	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					80,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					119,0
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					19633 a/ööp	
2003- 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					100,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					139,5

Joonis 3.5

Kaks liiklusõnnetust jalakäijatega ja kaks teelt väljasõitu. Otsasõidud jalakäijatele on ilmselt seotud bussipeatuse olemasoluga. Teelt väljasõiduks võib olla väga erinevaid põhjuseid ja seda soodustavaid asjaolusid, siin võib oma mõju avaldada nii bussipeatus, teeäärse hoone tõttu piiratud nähtavus, ebatasane teekate.

Teelõigu ümberehituse projekt on koostatud ja uues lahenduses on ette nähtud külgnähtavust piirava hoone likvideerimine ning bussipeatuse viimine kavandatavale kogujateele.



Joonis 3.6

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-1	km	63,9 - 64,1	pikkus	0,3
	Laia eraldusribaga 4-rajaline maanteelõik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	1	1	2	0	0	4
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	1	1	3	0	0	5
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					4352 a/ööp	
Kogu periood	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					26,7
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					167,9
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					4523 a/ööp	
2003- 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					22,2
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					134,6

Missugusel sõidusuunal LÕ-d toimusid ?



Joonis 3.7

Asukoht	Tee	T-1	km	100,9	pikkus	0,1
selle iseloomustus	Ristmik ja sild					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	3	0	0	0	3
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	0	5	0	0	0	5
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					3784 a/ööp	
Kogu periood	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					60,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					434,4
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					4057 a/ööp	
2003- 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					0,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					0,0



Joonis 3.8

Asukoht	Tee	T-1	km	116,1 - 116,2	pikkus	0,2
selle iseloomustus	Nõgusal püstkõverikul sirge maanteelõik plaanikõverike vahel					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	0	1	2	3
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	0	0	0	3	2	5
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					3432 a/ööp	
Kogu periood	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					30,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					239,5
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					3470 a/ööp	
2003- 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					50,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					394,8



Joonis 3.9

Asukoht	Tee	T-1	km	127,8 - 128	pikkus	0,3
selle iseloomustus	Aseri ristmiku järgne maanteelõik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	2	0	2	0	1	5
Hukkunuid	1	0	1	0	0	2
Vigastatuid	1	0	1	0	1	3
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					2895 a/ööp	
Kogu periood	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					33,3
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					315,5
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					2817 a/ööp	
2003- 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					33,3
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					324,2



Joonis 3.10

Asukoht	Tee	T-1	km	132	pikkus	0,1
selle iseloomustus	Plaanikõveriku järgne maanteelõik parkla mahasõiduga					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	1	2	0	3
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	0	0	1	4	0	5
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					2895 a/ööp	
Kogu periood	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					60,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					567,8
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					2817 a/ööp	
2003- 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					100,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					972,6



Nähtavust oluliselt piirav kõige teeäärsem puu on kuivanud

Joonis 3.11

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-1	km	159,9-160,2	pikkus	0,4
	Tammiku tee ristmiku piirkond					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	2	0	2	3	1	8
Hukkunuid	0	0	2	1	0	3
Vigastatuid	2	0	1	2	2	7
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					10638 a/ööp	
Kogu periood	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					40,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					103,0
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					11187 a/ööp	
2003- 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					50,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					122,5

Uus lahendus on projekteeritud.



Joonis 3.12

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-1	km	160,0-160,1	pikkus	0,2
	Plaaniköverik pärast Tammiku tee ristmikku					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	2	0	1	2	1	6
Hukkunuid	0	0	2	1	0	3
Vigastatuid	2	0	0	1	2	5
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					10638 a/ööp	
Kogu periood	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					60,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					154,5
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					11187 a/ööp	
2003- 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					66,7
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					163,3

Vasakpöörde sooritamine ohutult on tippaegadel võimalu.

Uus lahendus on projekteeritud.



Joonis 3.13

Asukoht	Tee	T-1	km	161		pikkus	0,1
selle iseloomustus	Aiandi ristmik, bussipeatus ja mahasõit						
	2000	2001	2002	2003	2004		Kokku
Liiklusõnnetusi	1	1	1	2	2	0	7
Hukkunuid	1	0	1	1	0	0	3
Vigastatuid	0	1	2	4	3	0	10
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal						10638	a/ööp
Kogu periood	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas						140,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta						360,6
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal						11187	a/ööp
2003- 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas						166,7
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta						408,2

Vasakpöörde sooritamise ohutult on tippaegadel võimatu.

Uus lahendus on projekteeritud.



Joonis 3.14

Asukoht	Tee	T-1	km	192	pikkus	0,1
selle iseloomustus	Sirge maanteelõik plaanikõverike vahel					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	0	2	1	3
Hukkunuid	0	0	0	1	0	1
Vigastatuid	0	0	0	3	1	4
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					3382 a/ööp	
Kogu periood	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					60,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					486,1
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					3527 a/ööp	
2003- 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					100,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					776,8

Erinevat liiki liiklusõnnetused



Joonis 3.15

Asukoht	Tee	T-1	km	201		pikkus	0,1
selle iseloomustus	Ristmikueelne plaaniköverik						
	2000	2001	2002	2003	2004		Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	1	0	2		3
Hukkunuid	0	0	0	0	0		0
Vigastatuid	0	0	2	0	2		4
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal						3032 a/ööp	
Kogu periood	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas						60,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta						542,2
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal						3283 a/ööp	
2003- 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas						100,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta						834,5



joonis 3.16

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-1	km	202		pikkus	0,1
	Plaanikõverik ja järsu kaldega pealesõidud						
	2000	2001	2002	2003	2004		Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	1	3	0		4
Hukkunuid	0	0	0	0	0		0
Vigastatuid	0	0	1	4	0		5
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal						3032 a/ööp	
Kogu periood	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas						80,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta						722,9
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal						3283 a/ööp	
2003- 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas						133,3
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta						1112,7

Sedavõrd järsu kaldega pealesõitu ei tohiks kavandada, eriti ohtlik on see antud juhul, kui põhiteel on tegemist lõiguga, kus kujuneb viraaž. Põrkepiirded piiravad teele läheneja vaatevälja, eriti ohtlikuks muutub olukord, kui pealesõit on lumine või libe.



Joonis 3.17

Asukoht	Tee	T-1	km	205		pikkus	0,1
selle iseloomustus	Lühike sirglõik plaanikõverike vahel						
	2000	2001	2002	2003	2004		Kokku
Liiklusõnnetusi	0	1	2	2	0		5
Hukkunuid	0	0	0	0	0		0
Vigastatuid	0	1	2	3	0		6
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal						3292 a/ööp	
Kogu periood	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas						100,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta						832,2
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal						3717 a/ööp	
2003- 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas						133,3
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta						982,8



joonis 3.18

Asukoht	Tee	T-1	km	206	pikkus	0,1
selle iseloomustus	Lennujaama bussipeatus ja pealesõidud					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	1	3	0	4
Hukkunuid	0	0	1	1	0	2
Vigastatuid	0	0	1	2	0	3
Keskmise liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					3292 a/ööp	
Kogu periood	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					80,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					665,8
Keskmise liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					3717 a/ööp	
2003- 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					133,3
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					982,8

Vahetult bussipeatuse lähistel on jalakäijatel tee ääres liikuda ohutu, mujal mitte, eriti talvistes tingimustes.



joonis 3.19

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-1	km	207	pikkus	0,1
	Sirge maanteelõik plaanikõverike vahel					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	2	0	1	3
Hukkunuid	0	0	2	0	0	2
Vigastatuid	0	0	1	0	1	2
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					3292 a/ööp	
Kogu periood	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					60,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					499,3
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					3717 a/ööp	
2003- 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					100,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					737,1

Järvekülas km 155,8 – 156,0 oli liiklusõnnetuste koondumiskoht tingitud 1997 – 1999. aasta liiklusõnnetustest, perioodil 2002 – 2004 ei ole vahetult sellel lõigul liiklusõnnetusi toimunud, kuid lähim 2003. aastal toimunud liiklusõnnetus jääb lõigust ainult 0,2 km kaugusele ja 2002. aastal toimunud liiklusõnnetus lõigu lõpust 0,4 km edasi. Tee- ja liikluskorraldustingimused ei ole põhimõtteliselt muutunud.

Üldine liiklusohutusolukord varasematel aastatel Eesti maanteed kõige tihedamas liiklusõnnetuste koondumispirkonnas Kukruse ja Jõhvi vahelisel teelõigul (joonised 3.11 – 3.13) on mõnevõrra paranenud, kuid Tammiku ristmiku piirkonnas püsib liiklusohut endiselt kõrgel tasemel. Liiklusohutliku olukorra eeldused peituvad liiklussagedusele mittevastavas liikluskorralduses ja piiratud nähtavustingimustes. Neljarajalisel maanteel liikleja jaoks on Tammiku tee ristmiku olemasolu raskelt tajutav. Liiklusõnnetuste sagedus on kasvanud Aiandi sissesõidu ja bussipeatuse piirkonnas.

Perioodil 1999 – 2001 toimus Jõhvi – Narva 41,9 km pikkusel maanteelõigul kokku 56 liiklusõnnetust, neist 30 ehk 54 % toimusid üheksas liiklusõnnetuste koondumiskohas. Nende koondumiskohtade kogupikkus oli 6,6 km ehk 15,8 % teelõigu kogu pikkusest. Perioodil 2002-2004 toimus samal teelõigul kokku 53 liiklusõnnetust, neist 38 ehk 72 % toimusid kümnes koondumiskohas kogupikkusega 5,3 km, mis moodustab kogu lõigu pikkusest 12,6 %. Liiklusõnnetuste tihedus on neil ohtlikel lõikudel keskmisena 7,2 liiklusõnnetust kilomeetri kohta kolme aasta jooksul. Kuna lõigul on toimunud taastusremont, siis on hetkel raske hinnata, kuid võrd on olukord paranenud. Paraku on just sellelt lõigult leitud, kohti, kus taastusremondi käigus on olukord ka halvemaks muutunud. Olukorra objektiivseks hindamiseks tuleks lõigul km 201 – 2008 sooritada liiklusohutuse audit.

Kui kergliiklejatega toimunud liiklusõnnetuste osatähtsus, mis kogu lõigul oli perioodil 1999 – 2001 43%, siis perioodil 2002 – 2004 oli see vähenenud 28 %-le. Liiklusõnnetuste koondumiskohtades aga 57% -lt 26 %-le. Tallinn – Narva maantee puhul oli see näitaja perioodil 1999 – 2001 keskmiselt 33% ja perioodil 2002 – 2004 keskmiselt 24,4% (tabel 1.2), seega kergliiklejate osatähtsuse vähenemine on toimunud kõikjal, kuid vaadeldaval lõigul ja eriti sealsetes koondumiskohtades on muutused olnud märkimist vääriavad.

3.2.2 T-2 Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa maantee

Liiklusõnnetuste koondumiskohad kolme libiseva 3 aastase perioodi lõikes on esitatud tabelis 3.4 ja joonisel 3.20.

Varasemate perioodidega võrreldes on kasvanud kergliiklejatega toimunud liiklusõnnetuste arv, nende koondumine liiklusohtlikesse kohtadesse ja liiklusohtlikele lõikudele on suurem (48% T-2 kergliiklusega liiklusõnnetustest toimuvad koondumiskohtades) kui kõigi liiklusõnnetuste puhul tervikuna. Tabelist 3.4 näeme, et perioodil 2002 – 2004 pole ühtegi koondumiskohta, kus valdavaks liiklusõnnetuse liigiks oleks otsasõit kergliiklejale. Samas selgub, et kuues koondumiskohas on valdavaks ristmikuõnnetus (kokkupõrge küljelt). Kõigist T-2 ristmikuõnnetustest ligi 70% toimub koondumiskohtades. Vaadeldes, millised kohad need on:

- km 125,8 – Mällikvere 4-haruline ristmik
- km 160,9 – Rootsi 3-haruline ristmik
- km 191,3 – Ülenurme 4-haruline ristmik
- km 193,6 – Reola Põlva tee 4 haruline ristmik
- km 252,5 – Võru möödasõidul Põlva tee 4-haruline ristmik
- km 255,0 – Võru möödasõidul Räpina tee 4-haruline ristmik

Tegelikult jääb ohtlikele teelõikudele veel mitu olulist ristmikku, milliste osa liiklusohu tekkes pole sugugi teisejärguline. Sellisteks ristmikeks on:

- km 37,2 – Kuivajõe 5-haruline ristmik
- km 94,5 – Mäeküla 3-haruline ristmik
- km 128,4 – Lustivere tee 4-haruline
- km 188,9 – Tõrvandi rdt. Ülesõidu juures paiknev 3-haruline ristmik
- km 189,0 – Lemmatsi tee 3-haruline ristmik
- km 199,3 – Tatra-Otepää tee 3-haruline ristmik

Nagu esimesest loetelust, kus on ülekaalus ristmikuõnnetused, selgub on kuuest viis 4-harulised ristmikud, mida uute projekteerimismäärde kohaselt põhimaanteedele ei tohi kavandada.

Võrreldes varasemate perioodidega on sellel maanteel toimunud olulisi muutusi. Liiklusõnnetuste koondumiskohti, kuigi mitte eriti püsivaid on tekkinud maantee 4-rajalisele lõigule ja lõigule, mis oli varem suhteliselt heade näitajatega. Perioodil 2002 – 2004. a. on liiklusõnnetuste koondumiskohtade kogupikkus ja neis toimunud liiklusõnnetuste arv hüppeliselt kasvanud. Kui perioodil 2001 – 2003 ohtlike kohtade ja eriti ohtlike teelõikude arv vähenes, siis ka see on perioodil 2002 – 2004 märkimisväärselt kasvanud (tabel 3.4 ja joonis 3.20).

Teele on võrdlemisi iseloomulikud kohad, kus pikinähtavus on piiratud. Probleeme võib olla isegi kohtumisinähtavusega rääkimata juba möödasõidu nähtavusest. Enamikel juhtudel (juhul kui need lõigud ei kattu ristmiku piirkonnaga, on neil lõikudel möödasõit siiski lubatud. Piiratud pikinähtavusega liiklusohtlikeks lõikudeks on:

- km 45,0 – 45,1
- km 102,5
- km 113,8 – 114,6
- km 146,0
- km 160,9 – 161,0
- km 193,6 – 193,8
- km 199,0 – 199,3

Loetelust kõige kahetsusväärsemaks peaks pidama olukorda lõigul km 113,8 – 114,6, kus just antud lõigul lõppes 2005. aasta suvel ala, kus suuremaks lubatud kiiruseks kehtestati 100 km/h (joonis 3.25). Kuigi antud lõigul toimunud liiklusõnnetus ei ole toimunud suveperioodil, ei tohiks piirkiirust suurendada lõigule, kus piki nähtavus on piiratud. Samas ei ole ka külgnähtavus nõuetele vastav. Ebapiisava külgnähtavuse poolest hakkab silma teelõik km 83,7 – 83,8 (joonis 3. 22), aga ka km 94,4 – 94,5 – Mäekõla ristmiku piirkond (joonis 3.23)

1997 ja 1998. aasta liiklusõnnetuste tulemusena oli liiklusõnnetuste koondumiskohaks Kärevere – Kärkna tee ristmikule eelnev lõik koos ristmikuga, kõigil juhtudel oli tegemist teelt väljasõiduga. Järgneval perioodil loodetavasti tänu paremale tähistusele sellel teelõigul liiklusõnnetusi ei olnud, kuigi pikiprofiilis ei ole nähtavustingimused kuigi head, paraku ei kestnud see rahu kuigi kaua, 2003. ja 2004. aasta liiklusõnnetused on koha jällegi päevavalgele toonud (üks ristmikuõnnetus ja kaks kokkupõrget vastutuleva sõidukiga). On kujunenud pigem reegliks kui juhuseks, et tee projekti koostamise käigus loobutakse pikiprofiili ja pikinähtavuse parandamisest. Projekteerijate selgituste järgi toimub see valdavalt tellija nõudel.

Tuleb tunnistada, et 2002. aasta analoogilisse aruandesse kirjutatud lause ei osutunud õnneks prohvetlikuks: “2001. aastal toimunud liiklusõnnetused tekitasid koondumiskoha km 185,0 – 185,2. Neid õnnetusi (kaks otsasõitu jalakäijale ja üks kokkupõrge sõidukitega küljelt) võib seostada Lõunakeskuse rajamisega, kus jäi rajamata nii jalakäijatele ohutu juurdepääs kui ka liiklustehniline lahendus, mis võimaldab sõidukitel keelatud manöövrite sooritamist. On tõenäoline, et liiklusoht antud piirkonnas suureneb veelgi”. Liiklusõnnetusi esines seal 2002. aastal, kuid 2003 ja 2004. aastal neid seal ei olnud. Juhuslikud kokkupuuted selle kohaga on loonud mulje, et liiklusdistsipliin on paranenud – keelatud pöörded ei ole enam tavalised nagu 2001. aastal.

Lõigul Tõrvandi raudteeülesõiduga külgnevast ristmikust kuni Reola ristmikuni on tegemist väga olulise liiklusõnnetuste koondumispirkonnaga, kuigi aja jooksul on sellel lõigul pingekolled veidi ümber paiknenud. Kõik lõigul toimunud liiklusõnnetused toimuvad üldjuhul ainult koondumiskohtades. Koondumiskohti on igal perioodil olnud 4, kuigi nende asukohad ja pikkused on olnud erinevad. Perioodil 1998 – 2004 on kogu sellel lõigul toimunud 44 liiklusõnnetust ja ainult kaks õnnetust on toimunud väljaspool koondumiskohti. Koondumiskohtade pikkus aastatel 2002 – 2004 oli 3,4 km ehk 65% lõigu pikkuses, kolme aasta jooksul oli liiklusõnnetusi 22. Tänapäevaks on lõigu kõige ohtlikum ristmik, kus perioodil 2002 – 2004 toimus kuus liiklusõnnetust, kus hukkus või sai vigastusi kokku 15 inimest, ümber ehitatud foorjuhitavaks.

Läbi aegade on probleemseks Tõrvandi raudteeülesõiduga külgnev ristmik ja selle lähiümbrus koos Lemmatsi ristmikuga (joonis 3.31), kus tee plaanilahendus ja liikluskorraldus ei ole omavahel kooskõlas. Liikluskorraldusega on Tartust tuleva ja sõidueesõigust omava liiklusvoo ning ringteelt tuleva liiklusvoo liitumistingimusi parandatud, muus osas ei ole liikluskorraldus ristmikul muutunud. Varasemaga võrreldes on ka tee märgistus veidi paranenud. Kuigi aastatel 1999 – 2001 ja 2003 – 2004 ei olnud sellel ristmikul liiklusõnnetusi, siis potentsiaalne oht püsib kuni uue raudteeriste ja ristmiku rajamiseni – seda tõestavad ristmiku piirkonnas aastal 2002 toimunud kolm liiklusõnnetust.

Põlva – Reola tee ristmikul ja sellele järgnevale teelõigule (joonis 3.33) koondus eriti palju liiklusõnnetusi 1998. aastal. Aasta aastalt liiklusõnnetuste arv vähenes ja 2001. aastal ei olnud ühtegi liiklusõnnetust, kuid aastatel 2002 – 2004 oli ristmiku piirkonnas kokku 5 liiklusõnnetust. Kui varasematel perioodidel oli liiklusõnnetuste liigiline koosseis võrdlemisi kirju, siis perioodil 2002 – 2004 on tegemist peamiselt ristmikuõnnetustega.

Tabel 3.4

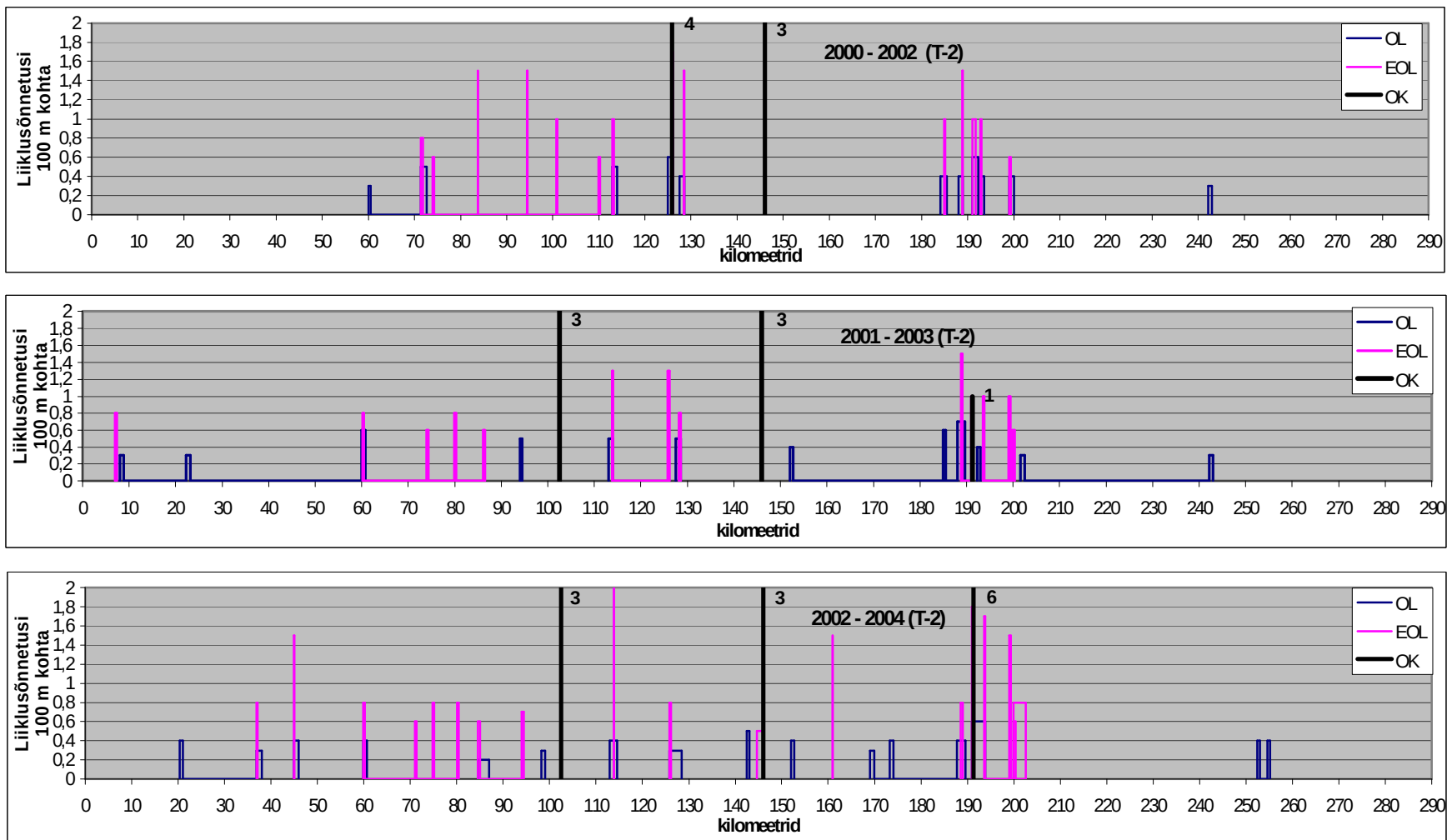
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T - 2, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav				õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
60,0 - 60,5	0,9	OL-0,3	puudub	valge	puudub		3
71,4 - 72,6	1,3	OL-0,5	teelt väljasõit	valge	korras		7
71,4 - 71,8	0,5	EOL-0,8	puudub	pime	korras		4
73,9 - 74,3	0,5	EOL-0,6	teelt väljasõit	valge	puudub		3
83,7 - 83,8	0,2	EOL-1,5	kokkupõrge loomaga	pime	korras		3
94,4 - 94,5	0,2	EOL-1,5	puudub	pime	korras		3
100,8 - 101,0	0,3	EOL-1,0	teelt väljasõit	valge	korras		3
109,9 - 110,3	0,5	EOL-0,6	teelt väljasõit	valge	korras		3
113,0 - 114,0	1,1	OL-0,5	puudub	pime	libe		5
113,0 - 113,2	0,3	EOL-1,0	puudub	valge	libe		3
125,0 - 126,1	1	OL-0,6	kokkupõrge küljelt	valge	korras		6
125,9	0,1	OK-3	kokkupõrge küljelt	valge	korras		3
125,9 - 126,1	0,3	EOL-1,7	kokkupõrge küljelt	valge	korras		5
127,5 - 128,5	1,1	OL -0,4	kokkupõrge jalgrattaga	valge	korras		4
128,4 - 128,5	0,2	EOL-1,5	kokkupõrge jalgrattaga	valge	korras		3
146	0,1	OK-3	puudub	valge	libe		3
184,1 - 185,5	1,5	OL-0,4	puudub	pime	korras		6
184,9 - 185,2	0,4	EOL-1,0	puudub	pime	korras		4
188,0 - 189,0	1,1	OL-0,4	puudub	valge	korras		4
188,9 - 189,0	0,2	EOL-1,5	puudub	valge	korras		3
191,0 - 192,3	1,4	OL-0,6	puudub	valge	korras		9
191,0 - 191,7	0,8	EOL-1,0	puudub	puudub	korras		8
192,8 - 193,6	0,9	OL-0,4	kokkupõrge küljelt	valge	korras		4
192,8 - 193,0	0,3	EOL-1,0	kokkupõrge küljelt	valge	korras		3
199,0 - 200,0	1,1	OL-0,4	puudub	valge	puudub		4
199,0 - 199,4	0,5	EOL-0,6	puudub	valge	libe		3
242,2 - 243,0	0,9	OL-0,3	kokkupõrge küljelt	valge	libe		3
kokku	14,1						73

Tabeli 3.4 järg

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T - 2, 2001 - 2003 a.						
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			õnnetusi
			liik	aeg	teeting.	
7,0 - 7,3	0,4	EOL-0,8	kokkupõrge jalgrattaga	valge	korras	3
8,0 - 8,8	0,9	OL-0,3	kokkupõrge jalakäijaga	pime	korras	3
22,2 - 23,1	1	OL-0,3	puudub	valge	korras	3
60,0 - 60,7	0,8	OL-0,6	puudub	valge	korras	5
60,2 - 60,5	0,4	EOL-0,8	puudub	valge	puudub	3
73,9 - 74,3	0,5	EOL-0,6	teelt väljasõit	valge	puudub	3
79,9 - 80,2	0,4	EOL-0,8	teelt väljasõit	valge	libe	3
86,1 - 86,5	0,5	EOL-0,6	puudub	pime	korras	3
94,0 - 94,5	0,6	OL-0,5	puudub	pime	korras	3
102,5	0,1	OK-3	teelt väljasõit	pime	korras	3
113,0 - 114,0	1,1	OL-0,5	puudub	puudub	libe	6
113,8 - 114,0	0,3	EOL-1,3	puudub	puudub	libe	4
125,8 - 126,1	0,4	EOL-1,3	kokkupõrge küljelt	valge	korras	5
127,5 - 128,5	1,1	OL -0,5	kokkupõrge jalgrattaga	valge	korras	5
128,2 - 128,5	0,4	EOL-0,8	kokkupõrge jalgrattaga	valge	korras	3
146	0,1	OK-3	puudub	valge	libe	3
152,0-152,7	0,8	OL-0,4	puudub	valge	korras	3
184,9 - 185,5	0,7	OL-0,6	puudub	pime	korras	4
188,0 - 189,6	0,7	OL-0,7	puudub	valge	korras	5
188,9 - 189,0	0,2	EOL-1,5	puudub	valge	korras	3
191,0 - 191,4	0,5	EOL-1,0	kokkupõrge küljelt	valge	korras	5
191,3	0,1	OK-3	puudub	valge	korras	3
192,3 - 193,0	0,8	OL-0,4	kokkupõrge küljelt	valge	korras	3
193,6 - 193,8	0,3	EOL-1,0	kokkupõrge küljelt	pime	korras	3
199,0 - 199,4	0,5	EOL-1,0	teelt väljasõit	pime	libe	5
199,9 - 200,3	0,5	EOL-0,6	kokkupõrge vastutulevaga	pime	libe	3
201,6 - 202,5	1	OL-0,3	puudub	valge	korras	3
242,2 - 243,0	0,9	OL-0,3	kokkupõrge küljelt	valge	libe	3
kokku	14,6					85

Tabeli 3.4 järg

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T - 2, 2002 - 2004 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
20,3 - 21,1	0,9	OL-0,4	puudub	pime	korras		4
36,9 - 38,0	1,2	OL-0,3	puudub	puudub	korras		4
36,9 - 37,2	0,4	EOL-0,8	kokkupõrge vastutulevaga	valge	korras		3
45,0 - 46,0	1,1	OL-0,4	puudub	valge	korras		4
45,0 - 45,1	0,2	EOL-1,5	puudub	valge	korras		3
59,9 - 60,7	0,9	OL-0,4	puudub	puudub	korras		4
59,9 - 60,2	0,4	EOL-0,8	puudub	valge	korras		3
71,0 - 71,4	0,5	EOL-0,6	puudub	valge	libe		3
74,8 - 75,1	0,4	EOL-0,8	teelt väljasõit	valge	libe		3
80,1 - 80,4	0,4	EOL-0,8	teelt väljasõit	valge	korras		3
84,6 - 85,0	0,5	EOL-0,6	kokkupõrge vastutulevaga	pime	korras		3
86,1 - 87,0	1	OL-0,3	puudub	puudub	korras		3
94,0 - 94,5	0,6	EOL-0,7	puudub	puudub	korras		4
98,2 - 99,0	0,9	OL -0,3	kokkupõrge peatuvaga	valge	korras		3
102,5	0,1	OK-3	teelt väljasõit	pime	korras		3
113,0 - 114,6	1,7	OL-0,4	puudub	valge	libe		6
113,8 - 113,9	0,2	EOL-2	puudub	valge	libe		4
125,8 - 128,5	2,8	OL-0,3	puudub	valge	korras		9
125,8 - 126,2	0,5	EOL-0,8	kokkupõrge küljelt	valge	korras		4
142,5 - 143,0	0,6	OL-0,5	puudub	valge	korras		3
144,7 - 146,0	1,4	EOL-0,5	puudub	pime	puudub		7
146	0,1	OK-3	puudub	valge	libe		3
152,0 - 152,7	0,8	OL-0,4	puudub	valge	korras		3
160,9 - 161,0	0,2	EOL-1,5	kokkupõrge küljelt	valge	korras		3
169,0 - 169,9	1	OL-0,3	puudub	pime	korras		3
173,3 - 174,0	0,8	OL-0,4	puudub	pime	korras		3
187,7 - 189,6	2	OL-0,4	puudub	valge	korras		7
188,6 - 189,0	0,5	EOL-0,8	puudub	valge	korras		4
188,9 - 189,0	0,2	EOL-1,5	puudub	valge	korras		3
191,0 - 193,8	2,9	OL-0,6	kokkupõrge küljelt	valge	korras		16
191,0 - 191,3	0,4	EOL-1,8	kokkupõrge küljelt	valge	korras		7
191,3	0,1	OK-6	puudub	valge	korras		6
193,6 - 193,8	0,3	EOL-1,7	kokkupõrge küljelt	valge	korras		5
199,0 - 199,3	0,4	EOL-1,5	puudub	pime	korras		6
199,9 - 202,5	2,7	EOL-0,8	puudub	pime	libe		10
252,4 - 253,0	0,7	OL-0,4	kokkupõrge küljelt	puudub	korras		3
254,6 - 255,2	0,7	OL-0,4	kokkupõrge küljelt	valge	korras		3
kokku	27,2						123



Joonis 3. 20 Liiklusohtlikud kohad ja maanteeõigud Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa maanteel



Joonis 3.21 Maanteelõik 45,0 – 45,1

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-2	km	45,0 - 45,1		pikkus	0,2
	Plaanikõverikust tingitud piiratud nähtavusega maanteelõik						
	2000	2001	2002	2003	2004		Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	0	2	1		3
Hukkunuid	0	0	0	1	0		1
Vigastatuid	0	0	0	1	1		2
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal						5238 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas						30,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta						156,9
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal						5867 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas						50,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta						233,5



Joonis 3.22 Maanteelõik 83,7 – 83,8

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-2	km	83,7 - 83,8	pikkus	0,2
	Sirge sügavate kraavidega ja piiratud külgnähtavusega maanteelõik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	2	0	1	0	0	3
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	1	0	2	0	0	3
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					5786 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					30,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					142,1
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					6090 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					16,7
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					75,0





Joonis 3.23 EOL maanteelõik 94,4 – 94,5

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-2	km	94,4 - 94,5	pikkus	0,2
	Mäeküla ristmik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	2	0	1	1	1	5
Hukkunuid	0	0	0	1	0	1
Vigastatuid	2	0	1	0	1	4
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					6088 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					50,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					225,0
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					6383 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					50,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					214,6



Joonis 3.24 OK km 102,5

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-2	km	102,5	pikkus	0,1
	Väikese raadiusega plaanikõverik, mets on sisekurvist eemaldatud, kuid kõrgekskasvanud rohi piirab ikkagi nähtavust					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	1	2	0	3
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	0	0	3	3	0	6
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					4966 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					60,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					331,0
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					4943 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					100,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					554,3



Joonis 3.25 EOL maanteelõik 113,8 – 114,0

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-2	km	113,8 - 114		pikkus	0,3
	Väikese raadiusega plaanikõverik						
	2000	2001	2002	2003	2004		Kokku
Liiklusõnnetusi	0	1	1	2	1		5
Hukkunuid	0	0	0	0	0		0
Vigastatuid	0	1	2	5	1		9
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal						4690 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas						33,3
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta						194,7
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal						4737 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas						44,4
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta						257,1

2005. aasta suvel oli see lubatud suurima kiirusega 100 km/h teelõigu lõpuosa, kuigi nähtavustingimuste tõttu eeldused puuduvad.

Tulevikus tuleks suurema lubatud kiirusega teelõik lõpetada km 113,7 ja kõrvaldada nähtavust piirav mets sisekurvist.



Joonis 3.26

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-2	km	125,8 - 126,1	pikkus	0,4
	Mällikvere ristmik ja selle ümbrus					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	1	2	2	1	0	6
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	1	2	3	1	0	7
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					4137 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					30,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					198,7
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					4037 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					25,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					169,7



Joonis 3.27

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-2	km	125,9	pikkus	0,1
	Mällikvere ristmik ja selle ümbrus					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	1	1	2	0	0	4
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	1	1	3	0	0	5
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					4137 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					80,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					529,8
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					4037 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					66,7
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					452,4

4-haruline ristmik, teed lõikuvad mittetäisnurkselt.

Antud juhul tuleks kaaluda nihutatud harudega ristmiku kavandamist. Möödasõit tuleks keelata pikemas ulatuses enne ja pärast ristmikku.



Joonis 3.28

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-2	km	128,4 - 128,5	pikkus	0,2
	Põltsamaa - Lustivere tee 4-haruline ristmik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	1	1	1	0	0	3
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	1	1	1	0	0	3
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					4122 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					30,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					199,4
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					4223 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					16,7
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					108,1

Põltsamaa lähistel on küllalt intensiivne jalgrattaliiklus, kuid kergliiklusteed puuduvad. Kaaluda tuleks Põltsamaa-poolse teevaru likvideerimist.



Joonis 3.29

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-2	km	146	pikkus	0,1
	Lühike sirge maanteelõik plaanikõverike vahel					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	1	0	2	1	0	4
Hukkunuid	0	0	1	0	0	1
Vigastatuid	3	0	1	1	0	5
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					4122 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					80,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					531,7
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					4223 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					100,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					648,8

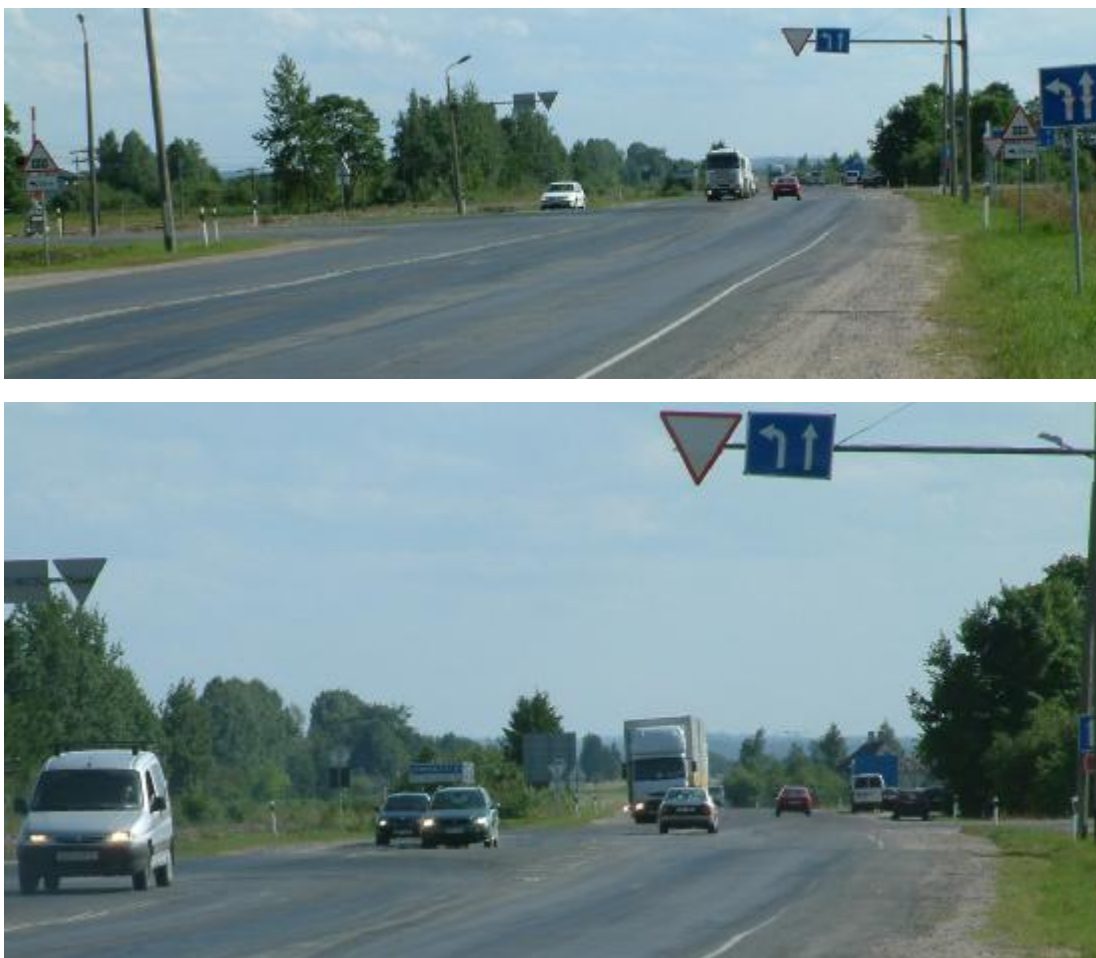
Lühikesel sirgel maanteelõigul on mitmeid pealesõite, kust sooritatakse arvestatava sagedusega vasakpöördeid. Pealesõitude sellist tihedust ei ole tulevikus võimalik säilitada.



Joonis 3.30

Asukoht	Tee	T-2	km	160,9 - 161,0		pikkus	0,2
selle iseloomustus	Rootsi - Laeva tee ristmik ja sellele järgnev maanteelõik						
	2000	2001	2002	2003	2004		Kokku
Liiklusõnnetusi	0	1	0	1	2		4
Hukkunuid	0	2	0	0	0		2
Vigastatuid	0	1	0	1	3		5
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal						4556 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas						40,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta						240,5
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal						4793 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas						50,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta						285,8

Piisav nähtavus Tartu suunas avaneb liialt hilja. Kaaluda tuleks ristmiku piirkonnas kiiruse piiramist. Mõne aasta pärast osutub see hädavajalikuks ka tiptundidel läbilaskvuse tagamise pärast.



Joonis 3.31

Asukoht	Tee	T-2	km	188,9 - 189,0		pikkus	0,2
selle iseloomustus	Tõrvandi raudteeülesõidu ristmik ja sellele järgnev maanteelõik						
	2000	2001	2002	2003	2004		Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	3	0	0	0	3
Hukunuid	0	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	0	0	3	0	0	0	3
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal						11712 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas						30,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta						70,2
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal						12810 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas						50,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta						106,9

Ristmiku plaanilahendus ja liikluskorraldus on otseliikujate jaoks ebaloogiline ning liiklussagedus väga suur. Liikluskorralduslike vahenditega on olukorda mõnevõrra selgemaks muudetud, kuid see efekt on lühiajaline. Lemmatsi teelt vasakpöört ei ole tippaegadel võimalik ohutult sooritada. Kui ristmiku kapitaalne ümberehitamine veel venib mõne aasta, siis tuleks kogu ristmikukompleksil rakendada vähemalt tippaegadel suhteliselt keerukat foorjuhtimist, mis peaks töötama kooskõlas raudteeületuse reguleerimisega. Kiiruse mahavõtmiseks otsesuunal võiks kasutada põikmärgistust.



Joonis 3.32

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-2	km	191,0 - 191,3	pikkus	0,4
	Ülenurme ristmik ja sellele eelnev maanteelõik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	2	0	2	2	3	9
Hukkunuid	0	0	0	0	1	1
Vigastatuid	0	0	3	2	11	16
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					9588 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					45,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					128,6
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					10087 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					58,3
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					158,4

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-2	km	191,3	pikkus	0,1
	Ülenurme ristmik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	2	1	3	6
Hukkunuid	0	0	0	0	1	1
Vigastatuid	0	0	3	1	11	15
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					9588 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					120,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					342,9
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					10087 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					200,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					543,2

Ristmik on ümber ehitatud foorjuhitavaks ja on valgustatud.



Joonis 3.33

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-2	km	193,6 - 193,8	pikkus	0,3
	Reola ristmik ja selle ümbrus					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	1	0	2	1	2	6
Hukkunuid	0	0	0	1	0	1
Vigastatuid	0	0	2	0	4	6
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					4388 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					40,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					249,7
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					4640 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					55,6
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					328,0

Lähiaastatel tuleb ristmik ümber ehitada ringristmikuks nii ohutuse kui ka läbilaskvuse tagamiseks.



Joonis 3.34

Asukoht	Tee	T-2	km	199,0 - 199,3	pikkus	0,4
selle iseloomustus	Tatra ristmik ja sellele eelnev järsu kaldega maanteelõik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	1	3	2	6
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	0	0	1	9	4	14
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					4388 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					30,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					187,3
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					4640 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					50,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					295,2

Taastusremondi käigus on liikluskorraldust oluliselt täiustatud, kuid nähtavus langul on ikkagi ebapiisav. Pidurdusjäljed teekattel viitavad põikmärgistuse otstarbekusele, kuid see vajab uuendamist.

3.2.3 T-3 Jõhvi - Tartu – Valga maantee

Liiklusõnnetuste koondumiskohad kolme libiseva 3 aastase perioodi lõikes on esitatud tabelis 3.5 ja joonisel 3.35.

Liiklusohhtlike kohtade ja lõikude kogupikkus oli suurim perioodil 2000 – 2002, järgnevatel perioodidel on see vähenenud, kuid neil lõikudel toimunud liiklusõnnetuste arv on püsinud pea samal tasemel. Juurde on tulnud kõrgema liiklusohutasemega kohti.

Lõigul Jõhvi – Tartu on väikeste muutustega püsinud liiklusohhtlike kohtade seas lõik km 125,0 – 126,0. Lõigust 128,5 – 129,5 oli osa (km 129,0 – 129,7) liiklusohhtlik ka perioodil 1997 – 1999. Perioodil 2002 – 2004 kujunes lõigule km 128,9 – 129,0 kaunis kaalukas koondumiskoht – Vahi 4-haruline ristmik, kus nähtavuskolmnurk ei ole sugugi vaba (joonis 3.37). Perioodil 2001 – 2003 kujunes kõige suurema liiklusõnnetuste kontsentratsiooniga kohaks lõik km 121,7 – 121,8 – Aovere ristmiku eelne teelõik (joonis 3.36).

Tartu linna piirist kuni Elvani on liiklusõnnetuste koondumiskohtade tihedus suurenemas ja paljude kohtades on ohhtlikkuse tase kasvanud. Kuigi mõnedel aastatel Külitse – Ülenurme tee ristmiku piirkonna liiklusohutuse tase paranes on see ikkagi püsivalt liiklusohhtlik kuigi taseme poolest mitte nii kõrge, kui perioodidel 1996 – 1998 ja 1997 – 1999. Tundub, et liiklusohutusele avaldas positiivset mõju teeäärse müügikioski kõrvaldamine enne ristmikku, kuid viimastel aastatel on mõjule pääsenud uued tegurid. Lõigule Tartu linna piirist kuni Nõoni on läbi aegade iseloomulikud liiklusõnnetused kergliiklejatega, kuigi vaid ühes koondumiskohas olid need valdavaks. Tähelepanu väärib siin lõik ringtee ristmikust kuni Sellel 11,8 km pikkusel lõigul on perioodil 2002- 2004 toimunud üldse kokku 22 liiklusõnnetust ja neist 10 kergliiklejatega. Tähelepanu väärib siin lõik ringtee ristmikust km 139,4, kus valdavaks liiklusõnnetuse liigiks on otsasõit kergliiklejale pimedal ajal. Kõik antud lõigu liiklusõnnetused on toimunud koondumiskohtades, milliste kogupikkus oli 3,6 km. Sellele lõigule jääb ka liiklusohhtlik Aiamaa ristmik (km 146,9 joonis 3.39), mis paikneb enne püstkõveriku tippu, millest tulenevalt on nähtavus piiratud.

Maantee lõpuosas paiknevad liiklusõnnetuste koondumiskohad on juhusliku iseloomuga.

Tabel 3.5

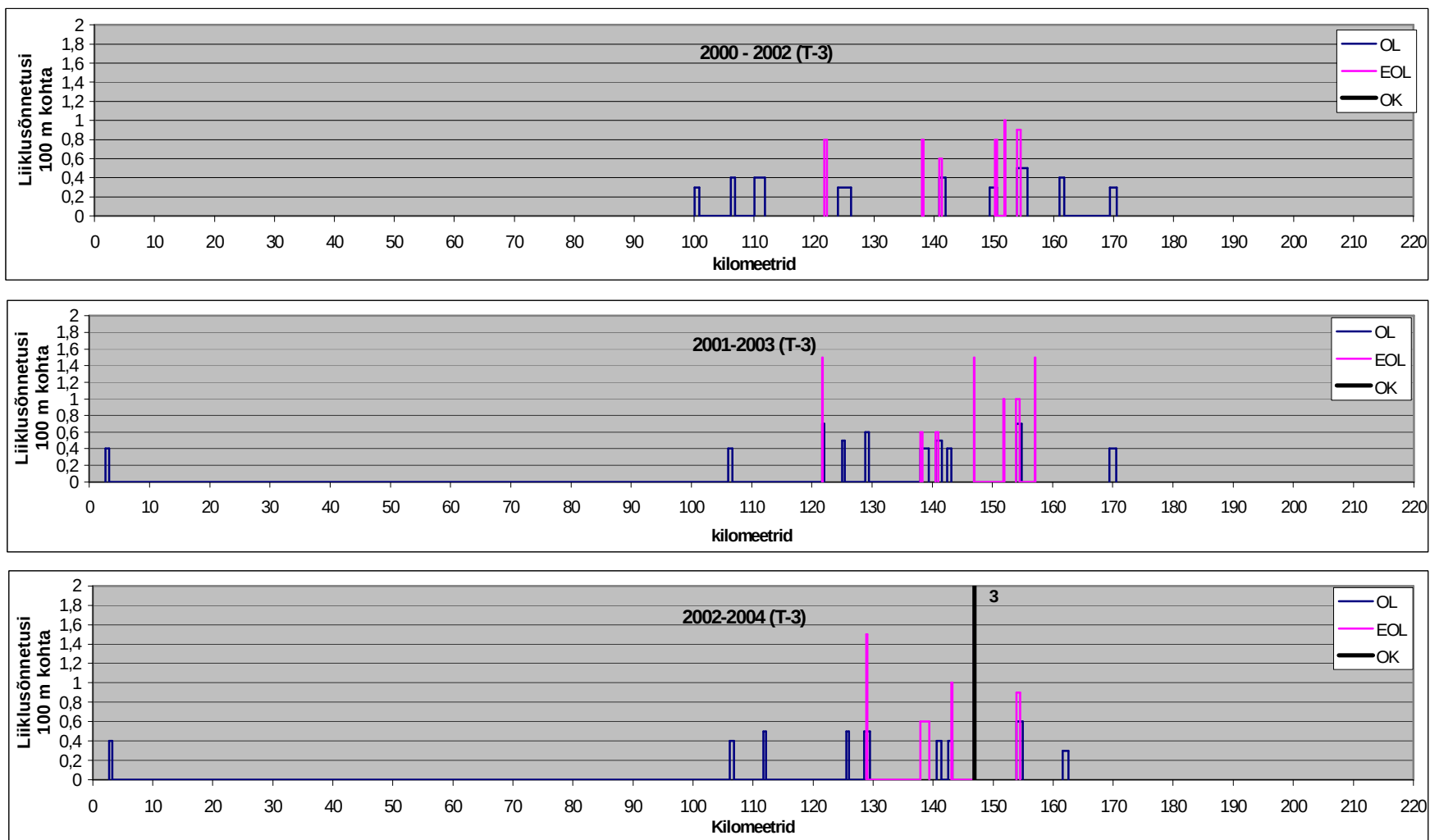
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T - 3, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav				õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
100,1 - 100,9	0,9	OL-0,3	teelt väljasõit	valge	korras		3
106,1 - 106,8	0,8	OL-0,4	puudub	valge	korras		3
110,1 - 111,8	0,8	OL-0,4	puudub	valge	korras		3
121,7 - 122,2	0,6	EOL-0,8	teelt väljasõit	valge	korras		5
124,0 - 126,2	2,3	OL-0,3	puudub	valge	korras		7
138,0 - 138,3	0,4	EOL-0,8	puudub	pime	korras		3
140,9 - 142,0	1,2	OL-0,4	puudub	valge	korras		5
140,9 - 141,3	0,5	EOL-0,6	puudub	valge	korras		3
149,3 - 150,5	1,3	OL -0,3	puudub	puudub	korras		4
150,2 - 150,5	0,4	EOL-0,8	puudub	pime	korras		3
151,8 - 152,0	0,3	EOL-1,0	kokkupõrge vastutulevaga	pime	libe		3
153,9 - 155,6	1,8	OL-0,5	puudub	valge	korras		9
153,9 - 154,5	0,7	EOL-0,9	puudub	valge	korras		6
161,0 - 161,7	0,8	OL -0,4	teelt väljasõit	valge	korras		3
169,4 - 170,5	1,2	OL -0,3	puudub	valge	korras		4
kokku	12,4						52

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T - 3, 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav				õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
2,7 - 3,3	0,7	OL-0,4	teelt väljasõit	pime	korras		3
106,1 - 106,8	0,8	OL-0,4	puudub	valge	korras		3
121,7 - 122,1	0,6	OL-0,7	teelt väljasõit	valge	korras		4
121,7 - 121,8	0,2	EOL-2,0	teelt väljasõit	valge	korras		4
125,0 - 125,5	0,6	OL-0,5	puudub	valge	korras		3
128,9 - 129,5	0,7	OL-0,6	kokkupõrge küljelt	valge	korras		4
138,0 - 139,4	1,5	OL-0,4	puudub	pime	korras		6
138,0 - 138,4	0,5	EOL-0,6	puudub	pime	korras		3
140,6 - 141,6	1,1	OL-0,5	puudub	valge	korras		5
140,6 - 141,0	0,5	EOL-0,6	puudub	valge	korras		3
142,5 - 143,2	0,8	OL-0,4	puudub	pime	korras		3
146,9 - 147,0	0,2	EOL-1,5	puudub	valge	libe		3
151,8 - 152,0	0,3	EOL-1,0	kokkupõrge vastutulevaga	pime	libe		3
153,9 - 154,9	1,1	OL-0,7	puudub	valge	korras		8
153,9 - 154,5	0,7	EOL-1,0	puudub	pime	korras		7
157,0 - 157,1	0,2	EOL-1,5	kokkupõrge takistusega	valge	libe		3
169,4 - 170,5	1	OL -0,4	puudub	valge	korras		4
kokku	9,6						52

Tabeli 3.5 järg

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteedel T - 3 , 2002 - 2004 a.

Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav				õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
2,7 - 3,3	0,7	OL-0,4	teelt väljasõit	pime	korras		3
106,1 - 106,8	0,8	OL-0,4	puudub	valge	korras		3
111,7 - 112,2	0,6	OL-0,5	puudub	valge	korras		3
125,5 - 126,0	0,6	OL-0,5	kokkupõrge peatuvaga	valge	korras		3
128,5 - 129,5	1,1	OL-0,5	kokkupõrge küljelt	valge	korras		6
128,9 - 129,0	0,2	EOL-1,5	kokkupõrge küljelt	valge	korras		3
137,9 - 139,4	1,6	EOL-0,6	kokkupõrge kergliiklejaga	pime	korras		9
140,6 - 141,4	0,9	OL-0,4	puudub	puudub	korras		4
142,5 - 143,2	0,8	OL-0,4	puudub	puudub	korras		4
143,0 - 143,2	0,3	EOL-1,0	teelt väljasõit	pime	korras		3
146,8 - 147,0	0,3	EOL-1,7	puudub	valge	korras		5
146,9	0,1	OK-3	teelt väljasõit	valge	libe		3
153,9 - 154,9	1,1	OL-0,6	puudub	valge	korras		7
153,9 - 154,5	0,7	EOL-0,9	puudub	valge	korras		6
161,6 - 162,5	1	OL -0,3	puudub	valge	korras		3
kokku	9,5						50



Joonis 3.35 Liiklusohvrikud kohad ja teelõigud T-3 Jõhvi – Tartu – Valga maanteel



Joonis 3.36

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-3	km	121,7 - 121,8	pikkus	0,2
	Aovere ristmiku eelne teelõik plaaniköverikul					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	2	1	0	0	3
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	0	2	3	0	0	5
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					1430 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					30,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					574,8
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					1620 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					16,7
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					281,9



Joonis 3.37

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-3	km	128,9 - 129,0	pikkus	0,2
	Vahi ristmik ja selle ümbrus					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	1	1	1	3
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	0	0	2	2	1	5
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					4170 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					30,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					197,1
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					4600 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					50,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					297,8



Joonis 3.38

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-3	km	146,9 - 147,0	pikkus	0,2
	Aiamaa (Nõo) ristmik ja selle ümbrus					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	1	2	1	4
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	0	0	1	2	1	4
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					5832 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					40,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					187,9
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					6327 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					66,7
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					288,7



Joonis 3.39

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-3	km	146,9	pikkus	0,1
	Aiaaia (Nõo) ristmik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	1	1	1	3
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	0	0	1	1	1	3
Keskmise liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					5832 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					60,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					281,9
Keskmise liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					6327 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					100,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					433,0



Joonis 3.40

Asukoht	Tee	T-3	km	157,0 - 157,1	pikkus	0,2
selle iseloomustus	Lang lühikesel sirgel pärast ristmiku ja enne plaanikõverikku					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	2	0	1	0	3
Hukkunuid	0	0	0	1	0	1
Vigastatuid	0	2	0	1	0	3
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					4598	a/ööp
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					30,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					178,8
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					5097	a/ööp
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					16,7
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					89,6

3.2.4 T-4 Tallinn – Pärnu – Ikla maantee

Liiklusõnnetuste koondumiskohad kolme libiseva 3 aastase perioodi lõikes on esitatud tabelis 3.6 ja joonisel 3.41

Viimase kolme perioodi vältel on liiklusõnnetuste koondumiskohtade arv, nende kogupikkus, neis kohtades toimunud liiklusõnnetuste arv ja koondumiskohtade ohtlikkuse tase kasvanud märkimisväärselt.

Tallinna piirist kuni Kanamani on olnud mitmeid liiklusõnnetuste koondumiskohti, perioodil 2002 – 2004 oli ohtlikuks lõiguks 13,2 – 17,0. Kogu lõigule iseloomulikeks liiklusõnnetusteks on otsasõidud jalakäijatele. Lõigu ohtlikemateks kohtadeks on selle algus ja lõpp. Neist esimene on jalakäijate ülekäik Laagris (joonis 3. 42). Teine aga täiesti sirge hea nähtavusega teelõik, kus talveperioodil on toimunud kolm otsasõitu jalakäijatele ja neist kaks on hukkunud. Kuna teeäärse ala kasutus üha intensiivistub, siis tuleks kergliiklustee rajamisele kaasata ka krundiomanikke.

Lõigul Kanama – Libatse on liiklusõnnetuste koondumiskohad valdavalt juhusliku iseloomuga. Perioodil 1996 – 2001 oli püsiv koondumine lõigule km 42,0 – 43,3, kus ohtliku lõigu pikkus ja ohtlikkuse tase oli küll muutuv. 2002. aastal liiklusõnnetusi sellel lõigul ei toimunud, kuid 2003 ja 2004 aastal toimus seal jälle kolm liiklusõnnetust ning sellele järgneval 0,7 km pikkusel lõigul veel kolm liiklusõnnetust.

Aastatel 2003. ja 2004. toimus Kasti 4-harulisel ristmikul (km 67,2 – 67,3) kokku viis liiklusõnnetust. Vaatamata sellele, et seda liiki ristmike ei tohiks põhimaanteedel tulevikus üldse olla, siis taastusremondi käigus paigaldati ebaõnnestunud ristmiku nähtavuskolmnurka suur eelsuunaviit, mis varjab nähtavust (joonis 3. 44 ja 45).

Km 96,0 (joonis 3.46) toimus 2001. aasta teisel poolel neli liiklusõnnetust, neist kaks olid otsasõidud jalakäijatele, kus mõlemal juhul jalakäija hukkus, üks oli kokkupõrge jalgratturiga ja üks kokkupõrge vastutuleva sõidukiga. Perioodidel 1996 – 2000 ja 2002 - 2004 ei ole selles kohas, ega selle läheduseski liiklusõnnetusi olnud.

Ohtlik on olnud Nurme sild üle Sauga jõe ja sellele järgnev väikese raadiusega plaanikõverik km 120,9 – 121,0 (joonis 3.47).

Tabel 3.6

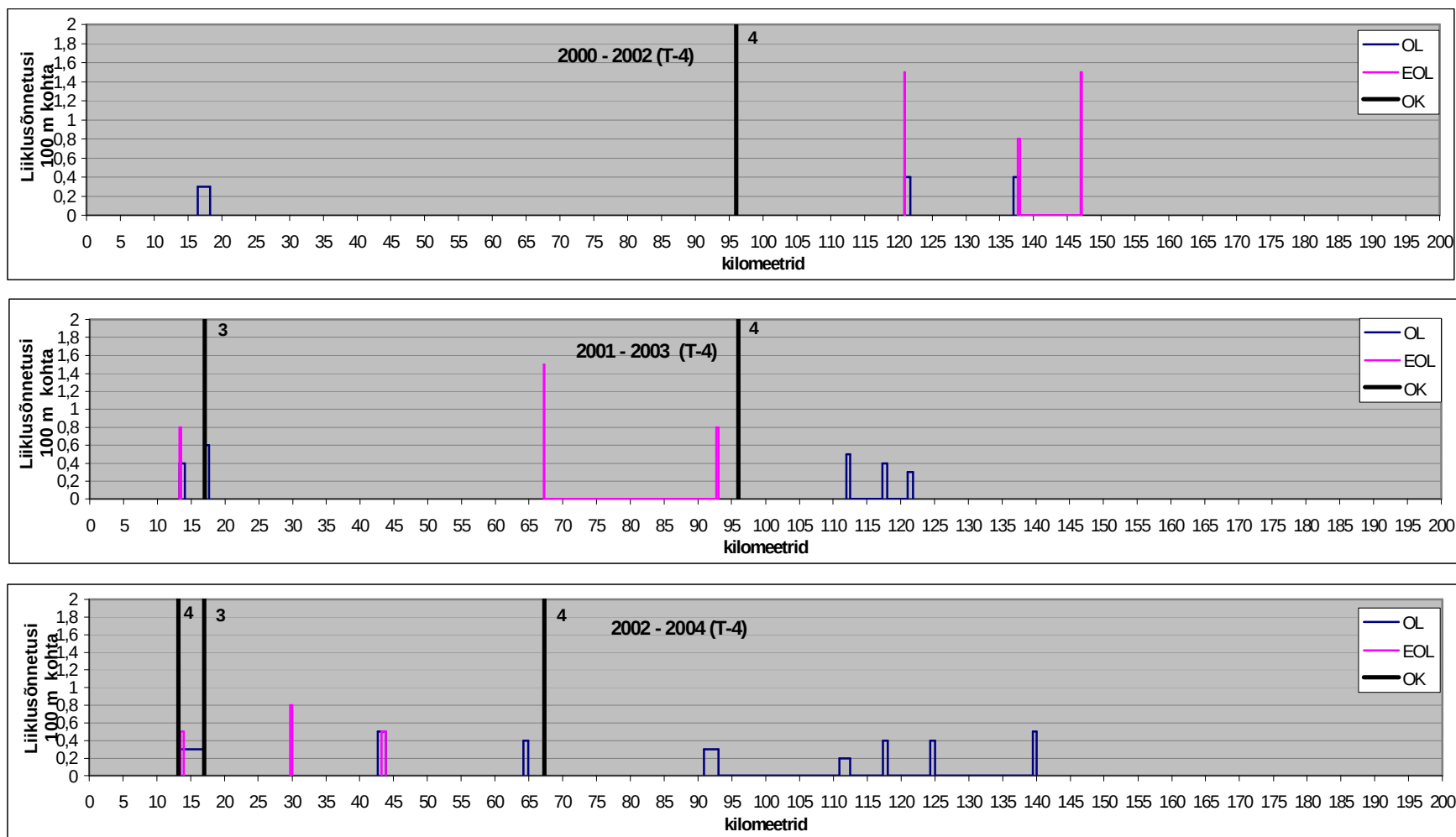
Liiklusohtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T- 4, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav				õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
16,4 - 18,3	2	OL-0,3	puudub	pime	korras		6
96	0,1	OK-4	puudub	puudub	puudub		4
120,9 - 121,8	1	OL-0,4	puudub	puudub	korras		4
120,9 - 121,0	0,2	EOL-1,5	kokkupõrge vastutulevaga	pime	korras		3
137,0 - 138,0	1,1	OL-0,4	puudub	pime	puudub		4
137,7 - 138,0	0,4	EOL-0,8	puudub	pime	korras		3
147,0 - 147,1	0,2	EOL-1,5	teelt väljasõit	pime	libe		3
kokku	4,4						21

Liiklusohtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T- 4, 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav				õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
13,2 - 14,0	0,9	OL-0,4	kokkupõrge jalakäijaga	valge	korras		4
13,2 - 13,5	0,4	EOL-0,8	kokkupõrge jalakäijaga	valge	korras		3
17,0 - 17,6	0,7	OL-0,6	kokkupõrge jalakäijaga	pime	korras		4
17	0,1	OK-3	kokkupõrge jalakäijaga	pime	korras		3
67,2 - 67,3	0,2	EOL-1,5	kokkupõrge küljelt	valge	korras		3
92,7 - 93,0	0,4	EOL - 0,8	teelt väljasõit	pime	libe		3
96	0,1	OK-4	puudub	puudub	puudub		4
112,0 - 112,5	0,6	OL-0,5	puudub	pime	libe		3
117,3 - 118,0	0,8	OL-0,4	puudub	pime	korras		3
121,0 - 121,8	0,9	OL-0,3	kokkupõrge vastutulevaga	valge	libe		3
kokku	4,6						27

Tabeli 3.6 järg

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteedel T- 4 , 2002 - 2004 a.

Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			õnnetusi
			liik	aeg	teeting.	
13,2 - 17,0	3,9	OL-0,3	kokkupõrge jalakäijaga	puudub	korras	11
13,2	0,1	OK-4	kokkupõrge jalakäijaga	valge	korras	4
13,5 - 14,0	0,6	EOL-0,5	puudub	puudub	korras	3
17	0,1	OK-3	kokkupõrge jalakäijaga	pime	korras	3
29,7 - 30,0	0,4	EOL-0,8	puudub	pime	libe	3
42,7 - 43,9	1,3	OL-0,5	kokkupõrge vastutulevaga	puudub	libe	6
43,2 - 43,9	0,8	EOL-0,5	kokkupõrge vastutulevaga	puudub	libe	4
64,2 - 64,9	0,8	OL-0,4	puudub	pime	korras	3
67,2 - 67,3	0,2	EOL-2,5	kokkupõrge küljelt	valge	korras	5
67,3	0,1	OK-4	kokkupõrge küljelt	valge	korras	4
90,9 - 93,0	2,2	OL-0,3	kokkupõrge jalgrattaga	valge	korras	6
110,9 - 112,5	1,7	OL-0,2	kokkupõrge vastutulevaga	pime	korras	3
117,3 - 118,0	0,8	OL-0,4	puudub	pime	korras	3
124,3 - 125,0	0,8	OL-0,4	kokkupõrge vastutulevaga	valge	libe	3
139,5 - 140,0	0,6	OL-0,5	kokkupõrge vastutulevaga	valge	korras	3
kokku	12,7					46



Joonis 3.41 Liiklusohhtlikud kohad ja maanteelõigud T-4 Tallinn – Pärnu – Ikla maanteel



Joonis 3.42

Asukoht	Tee	T-4	km	13,2	pikkus	0,1
selle iseloomustus	Tähistatud ülekäigurada 4-rajalise maantee laienduse kohal					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	1	1	2	4
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	0	0	1	1	2	4
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					21778 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					80,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					100,6
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					23133 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					133,3
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					157,9

Projekteerimisnormid ei luba sellistes tingimustes tavalist tähistatud ülekäigurada (tabel 7.7) ega avatud taskuga bussipeatust (tabel 5.12) kavandada.

Kogu liikluskeskkond on vajalik ümber projekteerida. Juhul kui ei leita võimalusi eritasandilise lahenduse kavandamiseks, tuleb täielikult kehtestada linnaliikluse režiim ja rajada foorjuhitav ülekäik. Ümberehitus on kavandamisel.



Joonis 3.43

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-4	km	17	pikkus	0,1
	Eraldatud sõidusuundadega 4-rajaline teelõik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	2	1	0	3
Hukkunuid	0	0	2	0	0	2
Vigastatuid	0	0	0	1	0	1
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					14114 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					60,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					116,5
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					15173 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					100,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					180,6



Joonis 3.44

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-4	km	67,2 - 67,3	pikkus	0,1
	Kasti 4- haruline ristmik ja sellele eelnev sirge maanteelõik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	1	0	2	3	6
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	0	1	0	9	6	16
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					4340 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					120,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					757,5
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					4653 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					166,7
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					981,3

Taastusremondi käigus on ristmikul nähtavustingimusi küll parandatud, kuid samas on eelsuunaviidad paigaldatud nähtavuskolmnurka. Tehtu on ilmselt ebapiisav, ristmik tuleks ümber kavandada nihutatud harudega ristmikuks.



Joonis 3.45

Asukoht	Tee	T-4	km	67,3	pikkus	0,1
selle iseloomustus	Kasti 4- haruline ristmik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	1	0	1	3	5
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	0	1	0	2	6	9
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					4340 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					100,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					631,3
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					4653 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					133,3
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					785,1



Joonis 3.46

Asukoht	Tee	T-4	km	96	pikkus	0,1
selle iseloomustus	Sirge maanteelõik kohakuti paiknevate pealesõitudega					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	4	0	0	0	4
Hukkunuid	0	2	0	0	0	2
Vigastatuid	0	2	0	0	0	2
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					4340 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					80,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					505,0
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					4653 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					0,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					0,0



Joonis 3.47

Asukoht	Tee	T-4	km	120,9 - 121,0	pikkus	0,2
selle iseloomustus	Nurme sild ja väga väikese raadiusega plaanikõverik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	1	1	1	0	0	3
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	1	1	3	0	0	5
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					5424 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					30,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					151,5
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					5957 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					16,7
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					76,7



Joonis 3.48

Asukoht	Tee	T-4	km	147,0 - 147,1	pikkus	0,2
selle iseloomustus	Lauge plaanikõverikuga maanteelõik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	1	1	1	0	0	3
Hukkunuid	1	0	0	0	0	1
Vigastatuid	1	2	1	0	0	4
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					2366 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					30,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					347,4
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					2447 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					16,7
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					186,6

3.2.5 T-5 Pärnu – Rakvere - Sõmeru maantee

Liiklusõnnetuste koondumiskohad kolme libiseva 3 aastase perioodi lõikes on esitatud tabelis 3.7 ja joonisel 3.49.

Perioodidel 1996 – 2001 ja 2000 – 2004 on liiklusõnnetuste koondumiskohtade kokkulangevus kaunis vähene, kuigi mitmed erinevatel perioodidel olnud koondumiskohad paiknevad suhteliselt lähestikku, siit tulenevalt võib probleemseks pidada küllalt pikki lõike, näiteks:

- km 73,6 – 93,0 (Särevere – Türi – Paide möödasõit – Sillaotsa kalmistu)
- km 158,0 – 159,7 (Kadrina ristmik ja sellele eelnev ning järgnev maanteelõik)
- km 181,9 – 183,8 (Pagusoo – Sõmeru)

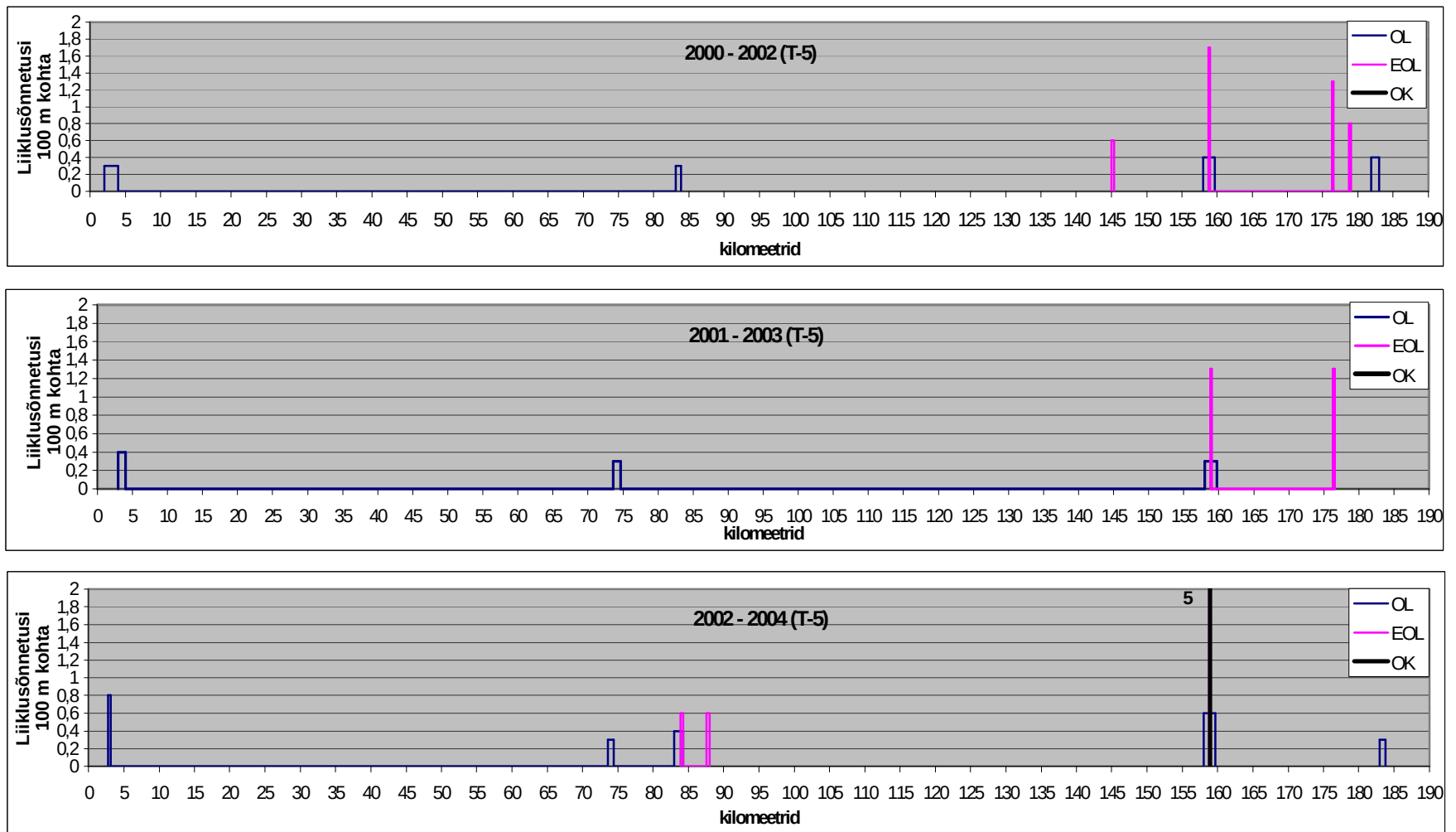
Viimasel perioodil on kujunenud väga ohtlikuks Kadrina ristmik, mis ilmselt koondab endasse ka enamiku selle lähisteel fikseeritud liiklusõnnetustest.

2001. aastal oli 3 liiklusõnnetust Rakvere – Luige tee ristmikul. Kõrvalteelt peateele on nähtavus piiratud, mis ei olnud kooskõlas tollase liikluskorraldusega, kus liiklust reguleeris märk “Anna teed”. 2002. aastal liikluskorraldust täiustati, on paigaldatud nähtavustingimustega paremini sobiv liiklusmärk “Peatu ja anna teed” ja märgi märgatavust on parandatud kollase helkiva raamistuse lisamisega ning teekattele kanti termoplastiga põiktriibud, mis ülevaatuse ajaks (suvi 2005) oli kulunud ja uuendamata. Tehtud liikluskorralduse muudatused annavad vaid ajutist leevendust, liiklussageduse kasvades liiklusõnnetuste esinemise tõenäosus kasvab ja ristmik tuleks ümber ehitada kas nihutatud harudega ristmikuks või ringristmikuks. Analoogiline olukord on kujunemas ka T-5 ja T-88 ristmikul, kus nähtavus liiga kõrge rohu tõttu on piiratud (joonis). Mõlemal juhul on tegemist neljajarulise ristmikuga, milliseid projekteerimisnormidele tuginevalt ei tohiks põhimaanteedele rajada ja olemasolevad tuleks jõudumööda ümber ehitada kas ringristmikeks või nihutatud harudega ristmikeks.



Tabel 3.7

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T - 5, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus-õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
2,0 - 4,0	2,1	OL-0,3	puudub	valge	korras		6
83,1 - 83,9	0,9	OL-0,3	kokkupõrge küljelt	valge	korras		3
145,0 - 145,4	0,5	EOL-0,6	teelt väljasõit	valge	korras		3
158,0 - 159,7	1,8	OL-0,4	kokkupõrge küljelt	valge	korras		7
158,8 - 159,0	0,3	EOL-1,7	kokkupõrge küljelt	valge	korras		5
176,3 - 176,5	0,3	EOL - 1,3	kokkupõrge küljelt	puudub	korras		4
178,7 - 179,0	0,4	EOL-0,8	kokkupõrge küljelt	valge	korras		3
181,9 - 183,0	1,2	OL-0,4	puudub	pime	korras		5
kokku	7,2						31
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T - 5, 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus-õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
3,0 - 4,0	1,1	OL-0,4	puudub	valge	korras		4
73,6 - 74,7	1,2	OL-0,3	puudub	puudub	puudub		4
158,0 - 159,7	1,8	OL-0,3	kokkupõrge küljelt	puudub	korras		6
158,8 - 159,0	0,3	EOL-1,3	puudub	pime	korras		4
176,3 - 176,5	0,3	EOL-1,3	kokkupõrge küljelt	puudub	korras		4
kokku	4,4						18
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T - 5, 2002 - 2004 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus-õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
2,8 - 3,1	0,4	EOL-0,8	puudub	valge	korras		3
73,6 - 74,4	0,9	OL-0,3	puudub	pime	korras		3
83,0 - 84,3	1,4	OL-0,4	puudub	pime	korras		5
83,9 - 84,3	0,5	EOL-0,6	puudub	pime	korras		3
87,6 - 88,0	0,5	EOL-0,6	kokkupõrge vastutulevaga	valge	korras		3
158,0 - 159,7	1,8	OL-0,6	kokkupõrge küljelt	valge	korras		11
158,8 - 159,0	0,3	EOL-2,7	kokkupõrge küljelt	valge	korras		8
158,9	0,1	OK-5	kokkupõrge küljelt	valge	korras		5
183,0 - 183,8	0,9	OL-0,3	kokkupõrge jalakäijaga	valge	korras		3
kokku	5,9						28



Joonis 3.49 Liiklusohhtlikud kohad ja maanteeolõigud T-5 Pärnu – Rakvere – Sõmeru maanteel



Joonis 3.50

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-5	km	158,8 - 159,0	pikkus	0,3
	Kadrina ristmik ja selle ümbrus					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	1	0	4	0	4	9
Hukkunuid	0	0	0	0	1	1
Vigastatuid	1	0	7	0	6	14
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					1510 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					60,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					1088,6
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					1626 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					88,9
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					1497,7

Kõige liiklusohhtlikum koht perioodil 2002 – 2004.

Neljajaharuline ristmik asub püstkõveriku tipul plaanikõveriku lõpus. Paiknemisest tulenevalt on nähtavus Pärnu poolt lähenedes ja Kadrina poolt Pärnu poole piiratud.



Joonis 3.51

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-5	km	158,9	pikkus	0,1
	Kadrina ristmik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	2	0	3	5
Hukkunuid	0	0	0	0	1	1
Vigastatuid	0	0	2	0	4	6
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					1510 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					100,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					1814,4
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					1626 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					166,7
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					2808,2

Ristmiku läbilaskvuse arvutustest 2025. aasta hommikuse ja õhtuse tipptunni liiklussagedustega selgub, et neljakülgne kanaliseeritud ristmik tänu kõigi manöövrite suhteliselt kõrgele esindatusele ei ole võimeline läbi laskma vasakpöördeid kõrvalteelt

peateele. Ringristmik suudaks läbilaskvuse tagada probleemideta. Ringristmik oleks võimaline teenindustasemel D läbi laskma kogu liiklusvoo ka juhul kui Rakverepoolne T-kujuline ristmik hoopis likvideerida (alloleval fotol), mis põhimaantee mõistlikku liikluskorraldust ja –ohutust silmas pidades olekski õige. Kõne alla tuleb ka ainult parempöörde lubamine.



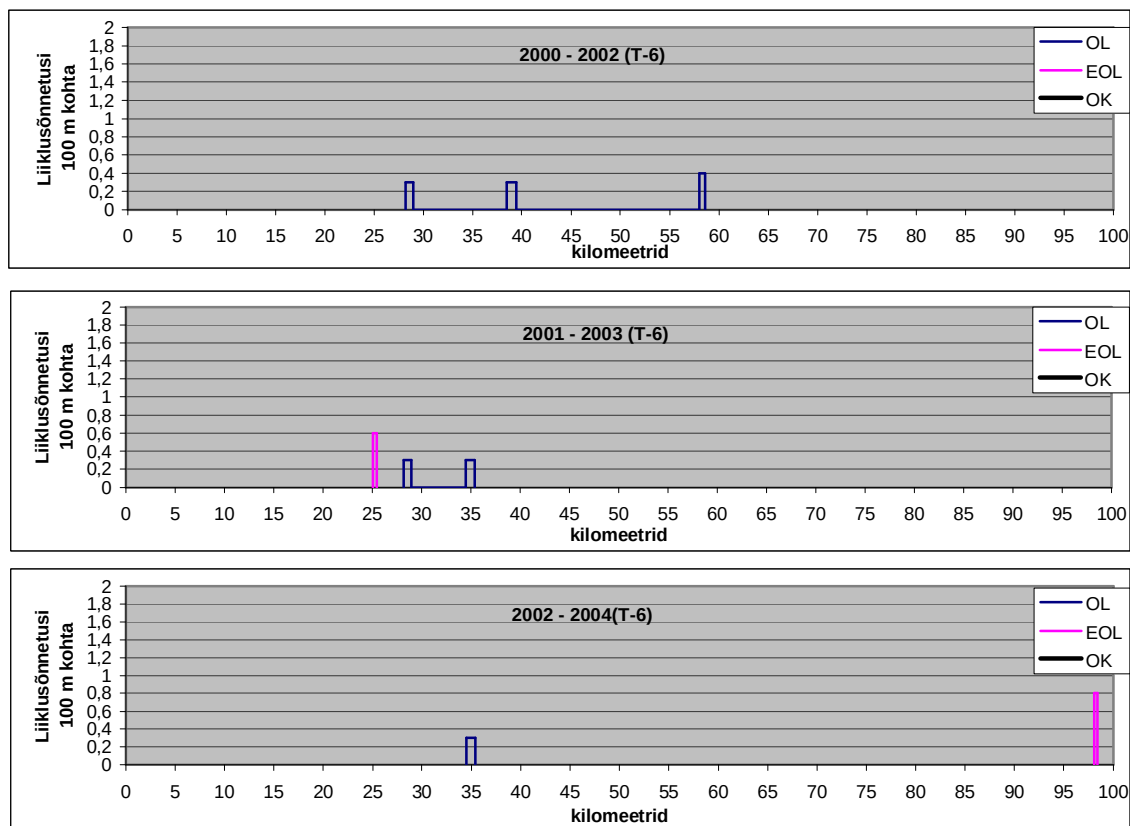
Maanteelõik ja ristmik on projekteerimisel.

3.2.6 T-6 Valga - Uulu maantee

Alates 1996. aastast esimene liiklusõnnetuste koondumiskoht ilmnes alles perioodil 1999 – 2003, selleks oli teelõik km 38,5 – 39,4. Sama lõik püsis ka perioodil 2000 – 2002, kuid sellele lisandus veel kaks uut lõiku ja järgnevatel perioodidel on tekkinud teisi ohtlikke lõike, kuid seni pole ükski lõik püsinud enam kui kahe perioodi vältel. Perioodi 2000 – 2004. a vältel on kokku kuus liiklusõnnetuste mitte eriti püsivat koondumiskoht, milliste üldandmed on esitatud tabelis 3.8. Nende lõikude liiklusohtlikkuse tase on olnud suhteliselt madal, kõige kõrgem ohtlikkuse tase iseloomustab viimasel perioodil lisandunud lõiku 98,1 – 98,4 - taseme ohtlikkuse suhteliselt kõrge tase tuleneb lõigu lühidusest.

Tabel 3.8

Liiklusohtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T - 6, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus-õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
28,2 - 29,0	0,9	OL-0,3	puudub	pime	libe		3
38,5 - 39,4	1	OL-0,3	puudub	valge	korras		3
58,0 - 58,6	0,7	OL-0,4	teelt väljasõit	pime	korras		3
kokku	2,6						9
Liiklusohtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T - 6, 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus-õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
25,1 - 25,5	0,5	EOL - 0,6	kokkupõrge jalgrattaga	pime	korras		3
28,2 - 29,0	0,9	OL - 0,3	puudub	pime	libe		3
34,5 - 35,4	1	OL - 0,3	puudub	valge	korras		3
kokku	2,4						9
Liiklusohtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T - 6, 2002 - 2004 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus-õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
34,5 - 35,4	1	OL-0,3	puudub	valge	korras		3
98,1 - 98,4	0,4	EOL-0,8	puudub	valge	libe		3
kokku	1,4						6



Joonis 3. 52 Liiklusohhtlikud kohad ja maanteelõigud T-6 Valga - Uulu maantee

3.2.7 T-8 Tallinn – Keila - Paldiski maantee

Liiklusõnnetuste koondumiskohad kolme libiseva 3 aastase perioodi lõikes on esitatud tabelis 3.9 ja joonisel 3.41. Liiklusõnnetuste koondumiskohtade kogupikkus suureneb iga perioodiga.

Perioodil 1996 – 1998 toimus koondumiskohtades 14 liiklusõnnetust, perioodiks 2002 - 2004 on see näitaja kasvanud 29-ni ehk üle kahe korra. Samal ajal kogu teel toimunud liiklusõnnetuste arv on kasvanud 26-lt 43-le ja liiklusõnnetuste koondumiskohtade kogupikkus 4,2 km-lt kuni 7,1 kilomeetrini.

Väikeste muudatustega on lõik km 12,0 - 14,0 olnud liiklusohhtlike kohtade koondumiskohaks juba 1996. aastast alates. Linna piirist km 11,3 - 13,6 on kogu perioodil olnud mitu erinevat liiklusõnnetuste koondumiskohta. Kui perioodil 1996 – 2001 oli sellel lõigul valdavaks liiklusõnnetuseks otsasõit kergliiklejale (15-st liiklusõnnetusest 9-l juhul) ja aastatel 2000 – 2001 5-st liiklusõnnetusest 4, siis perioodil 2002-2004 oli selliseid õnnetusi vaid üks.

Kui perioodil 1996 – 2001 oli liiklusohhtlikeks kohtadeks km 13,0, 18,4 ja 34,0, siis perioodil 2000 – 2004 oli liiklusohhtlikke kohti (OK) vaid üks km 24,0, kuid liiklusohhtlikke lõike oli märksa rohkem kui varem.

Märkimisväärselt kõrge liiklusohuga kohaks kujunes perioodil 2002 – 2004 km 15,0 – 15,1 – Hüüru sild ja sellele eelnev plaanikõverik.

Varasemates liiklusõnnetuste koondumiskohtades km 13,0 ja 18,4 ei ole midagi olulist ette võetud liiklusolukorra paranemiseks ning need on püsivalt jäänud liiklusohhtlike teelõikude koosseisu.

1997. aastal toimus neli liiklusõnnetust Keila möödasõidul km 25,2 – 26,9, millest tulenes liiklusohhtlik teelõik aastateks 1996 – 1998 ja 1997 – 1999. Sellel lõigul on hiljem toimunud üks liiklusõnnetus (2000. aastal).

Liiklusohhtlik koht piiratud nähtavusega plaanikõverikul km 34,0 (joonis 3.45) on tingitud 1998. ja 2000. aasta liiklusõnnetustest. Liiklusõnnetuse liigid olid: teelt väljasõit ja kokkupõrge vastutuleva sõidukiga.

Tabel 3.9

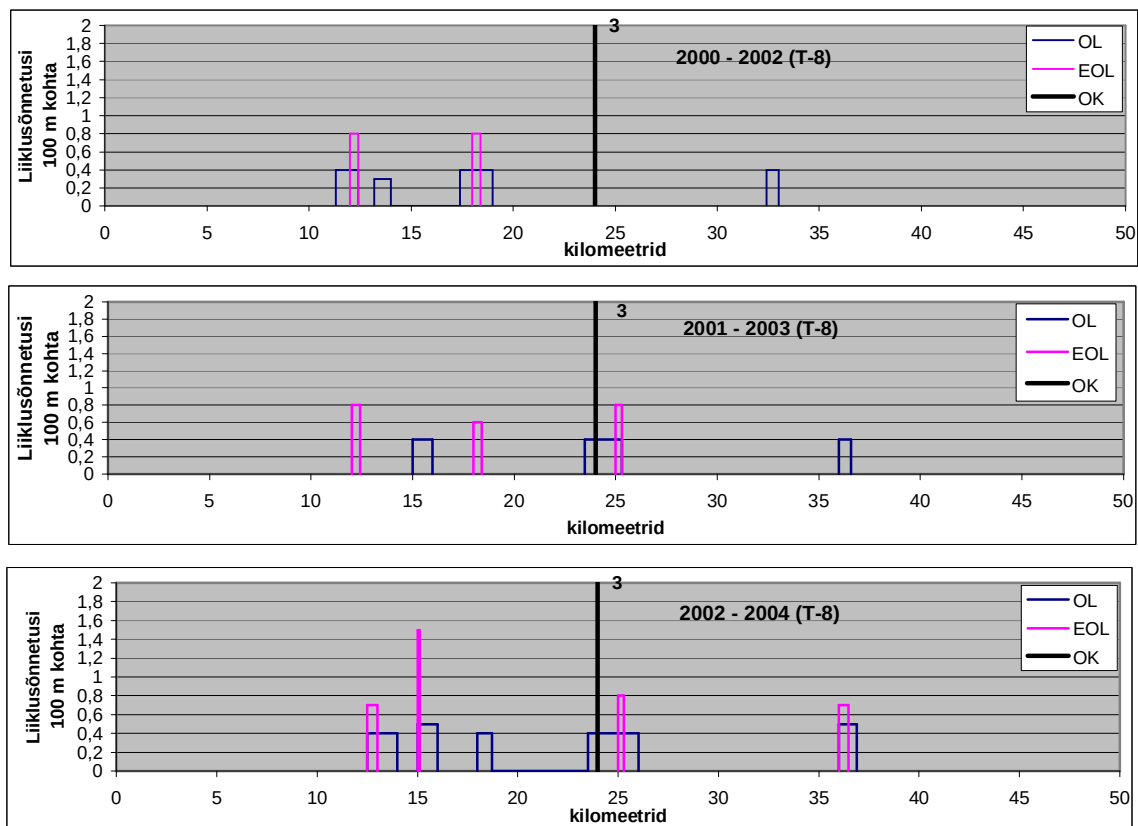
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T - 8, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
11,3 - 12,4	1,2	OL-0,4	puudub	pime	korras		5
12,0 - 12,4	0,5	EOL-0,8	puudub	pime	puudub		4
13,2 - 14,0	0,9	OL-0,3	puudub	pime	libe		3
17,4 - 19,0	1,7	OL-0,4	kokkupõrge küljelt	valge	korras		7
18,0 - 18,4	0,5	EOL-0,8	kokkupõrge küljelt	valge	korras		4
24	0,1	OK-3	puudub	valge	korras		3
32,4 - 33,0	0,7	OL-0,4	teelt väljasõit	valge	korras		3
kokku	4,6						21

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T - 8, 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
12,0 - 12,4	0,5	EOL - 0,8	puudub	pime	puudub		4
15,0 - 16,0	1,1	OL-0,4	puudub	valge	puudub		4
18,0 - 18,4	0,5	EOL - 0,6	puudub	valge	korras		3
23,5 - 25,3	1,9	OL-0,4	puudub	pime	korras		7
24	0,1	OK-3	puudub	pime	libe		3
25,0 - 25,3	0,4	EOL-0,8	puudub	pime	korras		3
36,0 - 36,6	0,7	OL-0,4	teelt väljasõit	valge	libe		3
kokku	4,7						21

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T - 8, 2002 - 2004 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
12,5 - 14,0	1,6	OL-0,4	puudub	valge	korras		6
12,5 - 13,0	0,6	EOL-0,7	puudub	valge	korras		4
15,0 - 16,0	1,1	OL-0,5	puudub	valge	libe		5
15,0 - 15,1	0,2	EOL-1,5	puudub	puudub	libe		3
18,0 - 18,7	0,8	OL-0,4	puudub	valge	korras		3
23,5 - 26,0	2,6	OL-0,4	puudub	puudub	korras		10
24	0,1	OK-3	puudub	pime	libe		3
25,0 - 25,3	0,4	EOL-0,8	puudub	pime	korras		3
36,0 - 36,9	1	OL-0,5	puudub	valge	korras		5
36,0 - 36,5	0,6	EOL-0,7	puudub	valge	korras		4
kokku	7,1						29

Kui lõigul km11,3 – 19 on olukord olnud suhteliselt stabiilselt halb, siis lõigul 23,5 – 26,0 on väga kiiresti halvenenud.

Võib eeldada, et liiklusohutuse tase halveneb jätkuvalt teelõigul km 11,3 - 26,0 ja sellel paiknevatel ristmikel kuni kogu lõigu kapitaalse ümberehitamiseni. Mulje, et esialgu võiks jätta ümber ehitamata lõik km 19 – 23,5 on petlik, sest liiklustingimuste paranemine Tallinnapoolsel teelõigul toob endaga kohe kaasa liiklusvoogude ümberjagunemise Pärnu maanteelt ja liiklusohu ümberehitamata teelõigul kasvab hüppeliselt.



Joonis 3.53 Liiklusohklikud kohad ja maanteelõigud T-8 Tallinn – Paldiski maanteel



Joonis 3.54

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-8	km	15,0 - 15,1	pikkus	0,2
	Hüüru sild ja sellele eelnev maanteelõik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	1	1	1	3
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	0	0	3	1	2	6
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					7564 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					30,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					108,7
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					8217 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					50,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					166,7



Joonis 3.55

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-8	km	24	pikkus	0,1
	Künka bussipeatuse eelne maanteelõik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	1	0	2	1	0	4
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	2	0	2	1	0	5
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					6026 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					80,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					363,7
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					6333 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					100,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					432,6

3.2.8 T-9 Ääsmäe – Haapsalu – Rohuküla maantee

1997. ja 1998. aasta liiklusõnnetustest tingituna kujunes teele vaid üks liiklusõnnetuste koondumiskoht – km 15,0 – 17,0. Liiklusõnnetusi oli kahe aasta jooksul kuus, neis hukkus 4 inimest. 2001. aastal toimus lõigul üks liiklusõnnetus ja 2002. aastal neid sellel lõigul ei esinenud. 2003. ja 2004. aastal toimunud liiklusõnnetuste tulemusena on lõigu ohtlikkus jällegi ilmsiks tulnud, kuid lõigu pikkus on oluliselt lühenenud.

Kui perioodi 2001 – 2003 liiklusõnnetuste alusel polnud teel võimalik ohtlikke teelõike fikseerida, siis 2002. – 2004. aastal oli ohtlikke teelõike juba neli ja nende kogupikkuseks oli 3,6 km. Neil lõikudel toimus kokku 12 liiklusõnnetust. Kuigi ohtlikkuse tase pole kuigi kõrge, näitab analüüs, et enamik neist lõikudest on olnud ohtlikud ka varasematel perioodidel, või on külgnevad nendega.

Tabel 3.10

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T-9, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
5,5 - 6,3	0,9	OL-0,3	puudub	valge	korras		3
74,0 - 74,8	0,9	OL-0,3	teelt väljasõit	valge	korras		3
kokku	1,8						6
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T-9, 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
kokku	0						0
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T-9, 2002 - 2004 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
6,5 - 7,4	1	OL-0,3	teelt väljasõit	valge	korras		3
15,3 - 16,1	0,9	OL-0,3	kokkupõrge vastutulevaga	valge	libe		3
51,0 - 51,6	0,7	OL-0,4	puudub	valge	korras		3
74,6 - 75,5	1	OL-0,3	teelt väljasõit	valge	korras		3
kokku	3,6						12

3.2.9 T-10 Risti - Virtsu maantee

Teelõigul km 94,9 – 95,0 oli perioodil 1997. – 2000. (Tumala ristmiku piirkonad) kokku neli liiklusõnnetust.

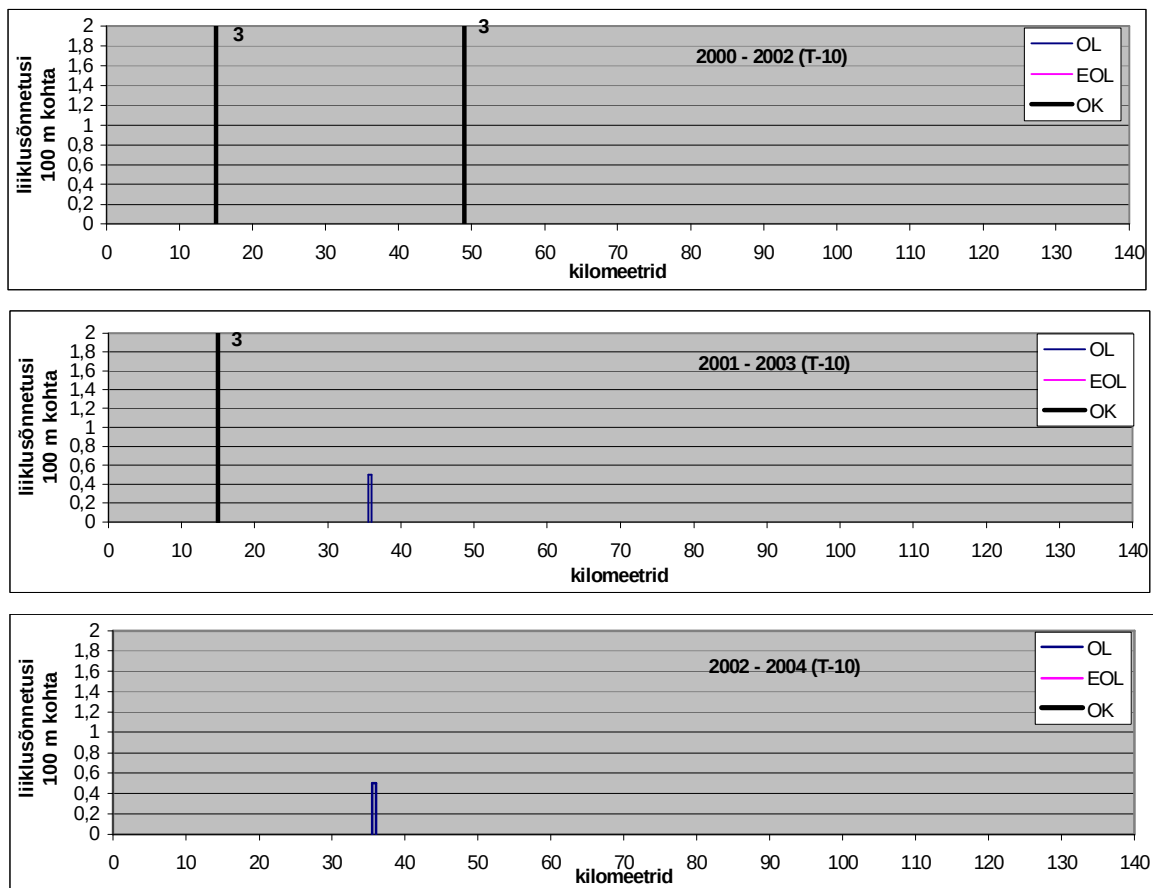
2000. ja 2001. aasta liiklusõnnetustest tingituna kujunes teele liiklusõnnetuste koondumiskoht – km 49,0 (tabel 3.11 ja joonis 3.56). Tee kulgeb plaanikõverikul. Kõigist põhimaanteedel liiklusõnnetuste koondumiskohtadest oli see tänu väikesele liiklussagedusele väga kõrgema suhtelise liiklusohuga koht. Kolme viimase aasta jooksul lõigul liiklusõnnetusi ei ole olnud.

Kahe perioodi vältel oli liiklusohhtlikuks kohaks km 15,0, kuid viimase kahe aasta jooksul pole lõigul liiklusõnnetusi olnud.

Kahe viimase perioodi vältel on liiklusohhtlikuks muutunud lõik 35,5 – 36,0, see lõik on Kirblas ja kõik õnnetused on toimunud kergliiklejatega.

Tabel 3.11

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T - 10, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus-õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
15	0,1	OK-3,0	puudub	valge	korras		3
49	0,1	OK-3,0	teelt väljasõit	valge	korras		3
kokku	0,2						6
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T - 10, 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus-õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
15	0,1	OK-3,0	puudub	valge	korras		3
35,5 - 36,0	0,6	OL - 0,5	kokkupõrge jalgrattaga	valge	korras		3
kokku	0,7						6
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T - 10, 2002 - 2004 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus-õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
35,5 - 36,0	0,6	OL-0,5	kokkupõrge jalgrattaga	valge	korras		3
kokku	0,6						3



Joonis 3.56 Liiklusohhtlikud kohad ja maanteelõigud T-10 Risti – Virtsu – Kuressaare maanteel



Joonis 3.57

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-10	km	15	pikkus	0,1
	Sirge teelõik suhteliselt kõrgel muldel					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	1	2	0	0	3
Hukkunuid	0	1	0	0	0	1
Vigastatuid	0	1	2	0	0	3
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					1138 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					60,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					1444,5
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					1173 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					66,7
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					1557,1



Joonis 3.58

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-10	km	49	pikkus	0,1
	Plaanikõverikule eelnev maanteelõik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	1	2	0	0	0	3
Hukkunuid	1	0	0	0	0	1
Vigastatuid	0	3	0	0	0	3
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					1456 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					60,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					1129,0
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					1517 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					0,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					0,0

3.2.10 T-11 Tallinna ringtee

Liiklusõnnetuste koondumiskohad kolme libiseva 3 aastase perioodi lõikes on esitatud tabelis 3.12 ja joonisel 3.59. Kogu perioodil 1996 – 2004 on liiklusõnnetuste arv antud teel aasta-aastalt kasvanud. Koondumiskohtades toimunud liiklusõnnetuste arv kasvas perioodini 2000 – 2002, kuid kahel viimasel perioodil on see vähenenud.

Kui läbi perioodi 1996 – 2001 oli kaks püsivalt ohtlikku piirkonda – km 10,3 – 10,9 ja km 18,5 – 19,3, siis neist esimest viimasel perioodil enam liiklusõnnetuste koondumiskohtade seas ei ole, ja teine püsib ohtliku kohana, küll väikeste muutustega, pidevalt. See maanteelõik km 18,5 – 19,3 on valdavas osas ühislõigus T-15 Tallinn – Rapla – Türi maanteega, kuid Tallinna ringteena käsitledes on see ohtlikum kui Tallinn – Rapla – Türi maanteena käsitledes, sest nii esimene kui ka viimane 100 meetri pikkune lõik ei lähe T-15 puhul arvesse.

Varasemat püsivat liiklusõnnetuste koondumiskohta – km 10,3 Jüri sissesõidutee ristmikku, on korduvalt täiustatud ja perioodil 2002 – 2004 ei toimunud ristmikul inimvigastustega liiklusõnnetusi, kuid oht püsis veel ka 2004. aastal, kuna Assaku poolt ristmikule lähenedes on nähtavus Tallinna ringteele piiratud. Tänapäevaks on ristmik ümber ehitatud ringristmikuks.

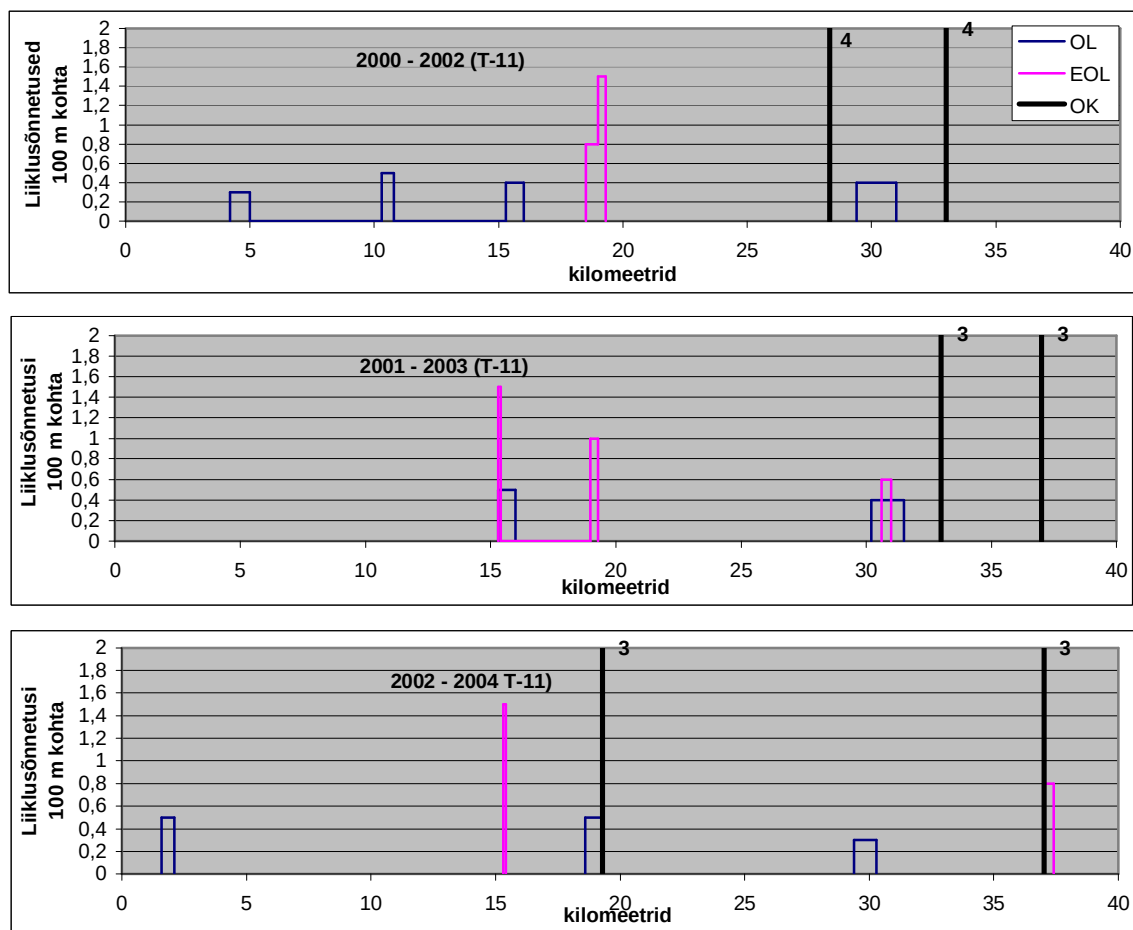
Aastatel 1996 – 1998, 2002 ja 2003 toimusid liiklusõnnetused km 15,0 – 15,3. Tegemist on ebaülevaatliku plaanilahendusega Nabala tee **neljajarulise** ristmikuga (km 15,3) ja sellele eelneva ning järgneva sirge teelõiguga. Kuigi perioodil 1999 - 2001 vahetult ristmikul liiklusõnnetusi ei ole olnud, ei viita see ohu puudumisele vaid pigem liiklusõnnetuste toimumise keerukale mehhanismile, kus liiklusõnnetus toimub mitmete liiklusõnnetust põhjustavate ja soodustavate tegurite kokkulangemisel. Antud juhul saab väita, et ristmiku plaanilahendus ja liikluskorraldus on siin liiklusõnnetust soodustavaks, kuid mitte põhjustavaks teguriks. Põhimõtteliselt ei ole liiklustingimustes muudatusi olnud, seetõttu võib väita, et oht püsib. Ohu mõningaseks vähendamiseks ja liiklusõnnetuste võimalike tagajärgede leevendamiseks oleks soovitatav ristmiku piirkonnas lisaks liiklusohhtlikust ristmikust hoiatavale lisatahvlile (joonis 3.60) piirata Tallinna ringteel suurimat lubatud kiirust 70 km/h.

2000. ja 2001. aasta liiklusõnnetused tingisid koondumiskoha Jälgimäe **neljajarulisele** ristmikule (km 28,3), üks liiklusõnnetus on seal toimunud ka 2004. aastal, kuid kahel viimasel perioodil see koht liiklusõnnetuste koondumiskoha tunnustele ei vasta. Kuid väita, et oht oleks ristmikul likvideeritud, ei saa, sest jätkuvalt on kõrvalharu mööda ristmikule lähenedes ülevaade ristmikust võrdlemisi halb.

2001. aasta liiklusõnnetused on tinginud liiklusõnnetuste koondumise Kanama ristmiku viaduktile ja Keila-poolse rambi liitumis- ja Sauelt väljasõidu piirkonda (km 30,2 – 31,0). Väikeste muutustega on piirkond ohtlik kuni viimase perioodini.

Tabel 3.12

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteedel T - 11, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
4,2 - 5,0	0,9	OL-0,3	puudub	valge	libe		3
10,3 - 10,8	0,6	OL-0,5	kokkupõrge küljelt	valge	korras		3
15,3 - 16,0	0,8	OL-0,4	kokkupõrge küljelt	valge	korras		3
18,5 - 19,3	0,9	EOL-0,8	puudub	valge	libe		7
19,0-19,3	0,4	EOL-1,5	puudub	valge	korras		6
28,3	0,1	OK-4	kokkupõrge küljelt	valge	korras		4
29,4 - 31,0	1,7	OL-0,4	puudub	valge	korras		6
33	0,1	OK-3	kokkupõrge vastutulevaga	valge	korras		3
kokku	5,1						29
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteedel T - 11, 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
15,3 - 16,0	0,8	OL-0,5	kokkupõrge küljelt	valge	korras		4
15,3 - 15,4	0,2	EOL-1,5	kokkupõrge küljelt	valge	korras		3
19,0-19,3	0,4	EOL-1,0	puudub	valge	korras		4
30,2 - 31,5	1,4	OL-0,4	puudub	valge	korras		5
30,6 - 31,0	0,5	EOL-0,6	puudub	valge	korras		3
33	0,1	OK-3	kokkupõrge vastutulevaga	valge	korras		3
37	0,1	OK-3	kokkupõrge jalgrattaga	valge	korras		3
kokku	2,8						19
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T - 11, 2002 - 2004 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
1,6 - 2,1	0,6	OL-0,5	puudub	valge	korras		3
15,3 - 15,4	0,2	EOL-1,5	kokkupõrge küljelt	valge	korras		3
18,6-19,3	0,8	OL-0,5	puudub	valge	korras		4
19,3	0,1	OK-3	kokkupõrge vastutulevaga	valge	libe		3
29,4 - 30,3	1,0	OL-0,3	puudub	valge	korras		3
37,0 - 37,4	0,5	EOL-0,8	puudub	valge	korras		4
37	0,1	OK-3	kokkupõrge jalgrattaga	valge	korras		3
kokku	3,1						17



Joonis 3.59 Liiklusohhtlikud kohad ja maanteeolõigud T-11 Tallinna ringteel



Joonis 3.60

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-11	km	15,3 - 15,4	pikkus	0,2
	Nabala ristmik (4-külgne) ja sellele järgnev maanteelõik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	2	1	0	3
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	0	0	8	3	0	11
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					5232 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					30,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					157,1
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					5793 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					50,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					236,5

Liikluskoormustele mittevastav ristmikulahendus. Vaatlusperioodil oleks olukorda parandanud nihutatud harudega ristmik, kuid arvestades liiklussageduse väga kiiret kasvu ei ole enam sellise lahenduse kavandamine põhjendatud. Kõne alla tuleb eritasandilise ringristmiku kavandamine, millest esimesel etapil ehitatakse vaid samatasandiline ringristmik. Teeprojekt on koostamise algstaadiumis.



Joonis 3.61

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-11	km	19,3	pikkus	0,1
	T-15 ristmikule järgnev väikese plaaniraadiuse ja piiratud nähtavusega maanteelõik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	1	1	0	2	4
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	0	1	1	0	2	4
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					4172 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					80,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					525,4
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					4417 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					100,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					620,3

Kogu ristmikukompleks vajab põhjalikku rekonstrueerimist. Ajutise meetmena tuleks võtta ristmikule läheneva liikluse kiirus maha põikmärgistuse abil ja parandada nähtavust metsa eemaldamisega sisekurvist. Teeprojekt on koostamise algstaadiumis.





Joonis 3.62

Asukoht	Tee	T-11	km	28,3	pikkus	0,1
selle iseloomustus	Neljaharuline suure liiklussagedusega ristmik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	2	2	0	0	1	5
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	2	2	0	0	1	5
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					5429 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					100,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					504,6
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					5997 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					33,3
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					152,3



Joonis 3.63

Asukoht	Tee	T-11	km	33	pikkus	0,1
selle iseloomustus	Sirge maanteelõik enne Valingu viaduktile tõusu					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	1	1	2	0	0	4
Hukkunuid	1	0	0	0	0	1
Vigastatuid	1	2	2	0	0	5
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					5813 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					80,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					377,0
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					6243 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					66,7
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					292,6

Valingu raudteeviadukti asukoht on km 33,6, seega kaugus viadukti pealesõiduni on ca 400 meetrit – ei ole otstarbekas sedavõrd lühikesel lõigul möödasõite provotseerida, mida antud juhul tehakse.



Joonis 3.64

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-11	km	37	pikkus	0,1
	Vastastikku paiknevad mahasõidud, nähtavust piirav püstköverik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	1	2	0	3
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	0	0	1	2	0	3
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					5813 a/ööp	
	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					60,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					282,8
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					6243 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					100,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					438,8

T-92 Tartu – Viljandi – Kilingi-Nõmme maantee (endine T-48 ja T-56)

Liiklusohhtlike kohtade arv, nende lõikude kogupikkus ja neis toimunud liiklusõnnetuste arv on kasvanud.

Alates aastast 1996 on üks koondumiskoht (so km 1,0 – 1,8) püsinud läbi kolme perioodi aastatel 1999 – 2003. Teised koondumiskohad on püsinud ainult kahe või ühe perioodi vältel. Ohtlikkuse tase on enamasti olnud madal, vaid perioodidel 1997 – 1999 ja 1998 – 2000 oli lõigu ohtlikkuse tase 1,3. See oli põhjustatud 1998 ja 1999. aastal toimunud liiklusõnnetust Jõesuu sillal ja selle pealesõidul.

Tabel 3.13

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T-92, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
1,0 - 1,8	0,9	OL-0,4	puudub	puudub	korras		4
kokku	0,9						4
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T-92, 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
1,0 - 1,8	0,9	OL-0,3	puudub	puudub	korras		3
82,8 - 83,6	0,9	OL-0,3	teelt väljasõit	valge	korras		3
kokku	1,8						6
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud põhimaanteel T-92, 2002 - 2004 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
79,7 - 80,8	1,2	OL-0,3	puudub	puudub	korras		4
82,1 - 83,6	1,6	OL-0,3	teelt väljasõit	valge	korras		5
kokku	2,8						9

3.3 Tugimaanteed

3.3.1 T-13 Jägala – Käravete maantee

Liiklusõnnetuste koondamiskohtade arv on viimase kolme libiseva 3-aastase perioodi vältel T-13 Jägala – Käravete maanteel pidevalt vähenenud sellisel moel, et perioodil 2002 – 2004 polnud seal ühtegi koondumiskohta (tabel 3.14).

Tabel 3.14

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-13, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
43,2 - 43,8	0,7	OL-0,6	puudub	valge	korras		4
43,4 - 43,8	0,5	EOL-0,6	teelt väljasõit	valge	korras		3
45,6 - 46,0	0,5	EOL-1,0	teelt väljasõit	valge	korras		5
kokku	1,2						9

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-13, 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
43,2 - 43,8	0,7	OL-0,4	puudub	valge	korras		3
kokku	0,7						3

3.3.2 T-15 Tallinn – Rapla – Türi maantee

Liiklusõnnetuste koondumiskohad kolme libiseva 3-aastase perioodi lõikes on esitatud tabelis 3.15. Liiklusõnnetuste arv T-15 Tallinna Rapla – Türi maanteel kasvas 1996. aastast 22 liiklusõnnetuselt 29 liiklusõnnetuseni 1998. aastal. Aastatel 1999 – 2001 oli liiklusõnnetuste aastane arv vahemikus 16 – 19. 2002. ja 2003. a. oli see arv vaid veidi suurem, kuid 2004. aastal kasvas hüppeliselt 31-ni. Koondumiskohtade kogupikkus on iga perioodiga kasvanud, kuigi neis kohtades toimunud liiklusõnnetuste arv perioodide lõikes on olnud püsiv.

Kui varasematel perioodidel oli püsivaks liiklusõnnetuste koondumiskohaks T-11 Tallinna ringteega ühine teelõik, siis kolmel viimasel vaadeldaval perioodil on sealt olnud vaid kord üks, kord teine osa. Kahe libiseva perioodi vältel on probleemseks olnud km 11,0 (joonis 3.65), see on Saku tee bussipeatuse järgne plaanikõverikule jääv maanteelõik, kuhu rajatakse mahasõitu.

Maanteelõigust km 46,2 – 50,4 on mingi osa pea pidevalt olnud liiklusohhtlike lõikude nimistus. See on lõik paikneb Kohilas, kus mingeid probleeme on olnud pidevalt, kuid need ei ole seotud kindla kohaga ega ole ka väga püsiva iseloomuga.

Tabel 3.15

Liiklusohtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T - 15, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus-õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
7,3 - 8,0	0,8	OL-0,4	puudub	valge	korras		3
9,0 - 9,3	0,4	EOL-1,0	puudub	pime	korras		4
11	0,1	OK-3	kokkupõrge vastutulevaga	valge	libe		3
35,9 - 36,7	0,9	OL-0,4	puudub	valge	korras		4
46,2 - 47,0	0,9	OL-0,3	kokkupõrge jalakäijaga	valge	korras		3
57,3 - 59,2	2	OL-0,4	puudub	pime	korras		7
57,3 - 57,7	0,5	EOL-0,6	teelt väljasõit	pime	korras		3
61,3 - 62,2	1	OL-0,4	puudub	valge	puudub		4
62,0 - 62,2	0,3	EOL-1	teelt väljasõit	valge	korras		3
63,3 - 64,3	1,1	OL-0,4	puudub	valge	korras		4
kokku	7,2						32
Liiklusohtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T - 15, 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus-õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
5,2 - 6,0	0,9	OL-0,3	kokkupõrge jalgrattaga	pime	korras		3
7,3 - 8,0	0,8	OL-0,4	puudub	valge	korras		3
11	0,1	OK-3	kokkupõrge vastutulevaga	valge	libe		3
12,9 - 13,8	1	OL-0,3	puudub	valge	libe		3
36,0 - 36,7	0,8	OL-0,4	kokkupõrge vastutulevaga	valge	libe		3
46,2 - 47,4	1,3	OL-0,3	kokkupõrge jalakäijaga	valge	korras		4
49,7 - 50,4	0,8	OL-0,4	puudub	valge	korras		3
61,3 - 62,2	1	OL-0,4	puudub	valge	puudub		4
62,0 - 62,2	0,3	EOL-1	teelt väljasõit	valge	korras		3
63,3 - 63,9	0,7	OL-0,4	teelt väljasõit	pime	korras		3
87,0 - 87,8	0,9	OL-0,3	teelt väljasõit	valge	libe		3
kokku	8,3						32
Liiklusohtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T - 15, 2002 - 2004 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus-õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
7,3 - 8,6	1,4	OL-0,3	puudub	valge	korras		4
12,0 - 15,4	3,5	OL-0,3	puudub	puudub	libe		10
48,5 - 50,4	2	OL-0,4	puudub	valge	korras		7
48,9 - 49,3	0,5	EOL-0,6	puudub	valge	korras		3
52,9 - 53,0	0,2	EOL-1,5	puudub	pime	korras		3
58,6 - 59,2	0,7	OL-0,4	kokkupõrge küljelt	valge	korras		3
63,3 - 63,9	0,7	OL-0,4	teelt väljasõit	pime	korras		3
87,0 - 88,6	1,7	OL-0,3	teelt väljasõit	valge	korras		5
kokku	10						32



Joonis 3.65

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-15	km	11	pikkus	0,1
	Piiratud nähtavusega plaanikõverik, bussipeatusele järgnev maanteeõik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	1	2	0	0	3
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	0	3	6	0	0	9
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					5931 a/ööp	
Kogu periood	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					60,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					277,2
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					6206 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					66,7
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					294,3

Piiratud nähtavusega maanteeõigule rajatakse uut pealesõitu, mis kindlasti muudab teelõigu veelgi ohtlikumaks.

Liiklusõnnetuste koondumiskoht 1999. ja 2000 . aasta liiklusõnnetuste põhjal on km 53,0 (joonis 3.66). Samas on üks liiklusõnnetus igal aastal toimunud ka perioodil 2002 – 2004. Tegemist on ristmiku ja bussipeatuse piirkonnaga, kus on toimunud erinevat liiki liiklusõnnetusi. Ristmiku kõrvalharult välja sõites varjavad vasakpöörde sooritaja nähtavust liiklussaarel säilitatud suured nuld.



Joonis 3.66

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-15	km	52,9 - 53	pikkus	0,1
	Valtu ristmiku eelne maanteelõik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	1	0	1	1	1	4
Hukkunuid	1	0	0	1	0	2
Vigastatuid	1	0	1	0	4	6
Keskmise liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					4056 a/ööp	
Kogu periood	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					80,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					540,4
Keskmise liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					4325 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					100,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					633,5

Liiklusõnnetused on olnud erinevat liiki, otseselt ristmikuõnnetusi ei ole viimastel aastatel olnud.

3.3.3 T-17 Keila - Haapsalu maantee

Sellel maanteel on olukord aasta-aastalt halvemaks muutunud. Kui perioodil 1998-2001 oli üks liiklusõnnetuste koondumiskoht km 7,6 – 8,1 – tegemist oli väikese raadiusega plaanikõverikuga, siis perioodil 2002-2004 on tegemist juba viie koondumiskohaga, kusjuures endine koht on muutunud üha ohtlikumaks (joonis 3.67). Tee on pinnatud lubjakivikillustikuga, mille pealispind eriti niiskes olukorras on äärmiselt libe.

Lisandunud on veel eriti ohtlik lõik 15,0 – 15,2 ja ohtlik lõik 20,5 – 22,0, mis sisaldab veelgi ohtlikumat lõiku 21,7 – 22,0.

Tabel 3.16

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T - 17, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus-õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
7,6 - 8,0	0,5	EOL-0,6	teelt väljasõit	pime	korras		3
20,5 - 21,0	0,6	OL-0,5	puudub	valge	korras		3
kokku	1,1						6

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T - 17, 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus-õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
8	0,1	OK-3	teelt väljasõit	pime	korras		3
15,0 - 15,2	0,3	EOL-1	puudub	valge	korras		3
20,5 - 21,0	0,6	OL-0,5	puudub	valge	korras		3
21,7 - 22,4	0,8	EOL-0,5	teelt väljasõit	valge	korras		4
kokku	1,8						13

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T - 17, 2002 - 2004 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus-õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
7,9 - 8,0	0,2	EOL-2,0	teelt väljasõit	puudub	korras		4
8	0,1	OK-3	teelt väljasõit	pime	korras		3
15,0 - 15,2	0,3	EOL-1	puudub	valge	korras		3
20,5 - 22,0	1,6	OL-0,4	teelt väljasõit	valge	korras		7
21,7 - 22,0	0,4	EOL-1	teelt väljasõit	puudub	korras		4
kokku	2,1						14



oktoober 2003



august 2005

Joonis 3.67

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-17	km	7,9 - 8,0	pikkus	0,2
	Piiratud nähtavusega plaanikõverik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	2	2	0	4
Hukkunuid	0	0	0	2	0	2
Vigastatuid	0	0	3	6	0	9
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal						2545 a/ööp
Kogu periood	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					40,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					430,6
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal						2840 a/ööp
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					66,7
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					643,1

Foto “oktoober 2003” pärineb surmaga lõppenud liiklusõnnetusele järgnenud päevast. Fikseeritavad on alljärgnevad muutused:

- pindamiskihi kulumine
- tähispostide kadumine



Joonis 3.68

Asukoht	Tee	T-17	km	8	pikkus	0,1
selle iseloomustus	Piiratud nähtavusega plaanikõverik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	2	1	0	3
Hukkunuid	0	0	0	1	0	1
Vigastatuid	0	0	3	0	0	3
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					2545 a/ööp	
Kogu periood	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					60,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					645,9
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					2840 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					100,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					964,7

Lubjakivikillustikuga pinnatud kate on libe, kuna killustikutera nukid kuluvad ümaraks juba tagasihoidliku kulutamise tulemusena. Libedus suureneb vähese vihma korral kui kulumisjääd on teekattelt veel ära uhtumata.

Liiklussagedusel üle 1000 a/ööp ei tohiks ohutuse kaalutlustel teekatet lubjakivikillustikuga pinnata.

3.3.4 T-21 Rakvere - Luige maantee

Sellel maanteel on perioodil 2000 – 2004 vaid üks liiklusõnnetuste koondumiskoht (tabel 3.17), mis ei lange kokku varasemal perioodil olnud koondumiskohtadega.

Perioodil 1996 - 2000.a. oli sellel teel kaks liiklusõnnetuste koondumiskohta, uue koha liiklusohtlikkuse tase on varasematega võrreldes oluliselt kõrgem.

Tabel 3.17

Liiklusohtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-21, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
kokku	0						0
Liiklusohtlikud kohad ja lõigud tugimaanteedel T-21, 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
14,6 - 14,7	0,2	EOL- 1,5	kokkupõrge küljelt	valge	korras		3
kokku	0,2						3
Liiklusohtlikud kohad ja lõigud tugimaanteedel T-21, 2002 - 2004 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
14,6 - 14,7	0,2	EOL- 1,5	kokkupõrge küljelt	valge	korras		3
kokku	0,2						3



Joonis 3.69

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-21	km	14,6 - 14,7	pikkus	0,2
	Sirge maanteelõik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	1	2	0	3
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	0	0	3	4	0	7
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					1496 a/ööp	
Kogu periood	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					30,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					549,4
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					1555 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					50,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					880,9

Kõik liiklusõnnetused on olnud sellel teelõigul ühte liiki “kokkupõrge küljelt”, et pealesõitude kasutamise intensiivsus on piisavalt suur, seda näitab ka teele kaasatoodud kruusa kogus.

Pealesõitude asukohad tuleks üksteise suhtes ära nihutada ja pealesõiduharudel võiks enne peateega lõikumist olla väikese raadiusega plaanikõverik, et tõkestada peateele väljasõitu suhteliselt suure kiirusega.

3.3.5 T-22 Rakvere – Väike-Maarja - Vägeva maantee

2000. ja 2001. aasta liiklusõnnetused põhjustasid liiklusõnnetuste koondumiskoha km 28,3 – 29,3. 2003. aasta ristmikuõnnetus lühendas koondumiskohta, 2004. aastal aga lõigul ühtegi liiklusõnnetust ei olnud.

Tabel 3.18

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-22, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
28,3 - 29,3	1,1	OL-0,4	puudub	valge	korras		4
kokku	1,1						4

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-22, 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
28,3 - 28,8	0,6	OL-0,5	puudub	valge	puudub		3
kokku	0,6						3

3.3.6 T-23 Rakvere - Haljala maantee

Liiklusõnnetuste koondumiskohad sellel maanteel ei ole püsivad ja ohtlikkuse tase on madal.

Tabel 3.19

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteedel T-23, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
7,1 - 8,0	1	OL-0,3	puudub	valge	korras		3
kokku	1						3

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-23, 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
kokku	0						0

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-23, 2002 - 2004 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
2,9 - 3,6	0,8	OL-0,4	kokkupõrge vastutulevaga	valge	korras		3
kokku	0,8						3

3.3.7 T-27 Rapla – Järvakandi - Kergu maantee

Ohtlik teelõik Rapla linnas on püsinud juba vähemalt 1996. aastast, kusjuures selle lõigu pikkus on suurenenud ja ohtlikkuse tase on tõusnud (tabel 3.20). Kõige ohtlikumaks kohaks on tähistatud jalakäijate ülekäigukoht (joonis 3.70).

Tabel 3.20

Liiklusohtlikud kohad ja lõigud põhimaanteedel T-27 , 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav				õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
0,1 - 1,0	1	OL-0,6	puudub	valge	korras		6
0,1	0,1	OK-4	puudub	valge	korras		4
kokku	1						6
Liiklusohtlikud kohad ja lõigud põhimaanteedel T-27 , 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav				õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
0,1 - 1,2	1,2	OL-0,6	puudub	valge	korras		7
0,1	0,1	OK-4	puudub	valge	korras		4
1,0 - 1,2	0,3	EOL-1,0	teelt väljasõit	valge	korras		3
kokku	1,2						7
Liiklusohtlikud kohad ja lõigud põhimaanteedel T-27 , 2002 - 2004 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav				õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
0,1 - 1,2	1,2	OL-0,4	puudub	valge	korras		5
0,1	0,1	OK-3	kokkupõrge jalakäijaga	valge	korras		3
0,1 - 0,5	0,5	EOL-0,8	puudub	valge	korras		4
kokku	1,2						5



Joonis 3.70

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-27	km	0,1	pikkus	0,1
	Tähistatud ülekäigurada					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	1	1	2	1	0	5
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	1	1	2	2	0	6
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					4487 a/ööp	
Kogu periood	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					100,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					610,6
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					5756 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					100,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					476,0

Ülekäiguraja ees parkivad sõidukid varjavad seda. Ülekäiguraja eel tuleks kas peatumine keelata või ülekäiguraja kohal tuleks sõiduteed kitsendada.

3.3.8 T-31 Haapsalu – Laiküla maantee

Liiklusõnnetuste koondumiskoha esinemine teel on olnud ajaliselt muutlik. Perioodil 1997 – 1999 oli ohtlikuks lõiguks km 7,9 – 8,2, vahepealsetel perioodidel seda polnud, kuid perioodil 2002 – 2004 taastus see lõigule 7,7 – 8,0.

Tabel 3.21

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-31, 2002 - 2004 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetus
			liik	aeg	teeting.		
7,7 - 8,0	0,4	EOL-0,8	puudub	valge	korras		3
kokku	0,4						3

3.3.9 T-39 Tartu – Jõgeva - Aravete maantee

Liiklusõnnetuste koondumiskohad kolme libiseva 3 aastase perioodi lõikes on esitatud tabelis 3.21.

Kui varasematel perioodidel liiklusõnnetuste koondumiskohad paiknesid valdavalt tihedalt tee esimesel 20 km pikkusel lõigul, siis aasta-aastalt on piirkond pikenenud ja perioodil 2002 - 2004 on kilomeetril 0-16,1 kokku ohtlikke kohti 3,8 km ulatuses ja kilomeetritel 35,0 – 44,7 1,9 km ulatuses.

Liiklusõnnetuste arv koondumiskohtades on erinevatel perioodidel olnud muutlik, kuid üldine tendents on kasvav, samas võib öelda, et kogu teel ei ole varem olnud märkimisväärselt kõrge ohutasemega koondumiskohti, kuid perioodi 2002-2004 igal aastal toimunud üks õnnetus on tekitanud sellise koha – km 6,8 –6,9. Sellele kohale on iseloomulikud ristmikuõnnetused: kaks kokkupõrget küljelt ja üks tagant otsasõit ees peatunud sõidukile. Tegemist on Erala - Kõlluste ristmikuga. Järjestikku paiknevad suhteliselt väikese raadiusega püstkõverikud ei taga piisavat pikinähtavust. Kuna maanteelõik oli just projekteerimisel, siis oleks pidanud ka tee pikiprofiili parandama, kuid paraku seda ei tehtud. Kuigi ristmiku kõrvalharude liiklussagedus ei ole märkimisväärselt suur, on liikluse omapära siin selline, mis muudab ristmiku ohtlikuks ja seda enam, et liiklussagedus põhisuunal on väga kiiresti kasvav eelkõige Tartu ümbruse maakasutuse intensiivistumise tõttu.

Perioodil 2002 - 2004 a. ohtlikest lõikudest on varem korduvalt ohtlikud olnud lõigud km 9,8 – 10,5; 15,2 –16,1 ja 43,8 – 44,2.

Tabel 3.22

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-39, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus-õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
0,5 - 2,0	1,6	OL-0,4	puudub	valge	korras		7
1,0 - 1,3	0,4	EOL-0,8	puudub	pime	korras		3
3,3 - 4,1	0,9	OL-0,3	kokkupõrge vastutulevaga	valge	libe		3
5,8 - 6,9	1,2	OL-0,3	puudub	puudub	korras		4
9,8 - 10,5	0,8	OL-0,4	puudub	pime	korras		3
43,8 - 44,7	1	OL-0,3	kokkupõrge jalakäijaga	pime	korras		3
kokku	5,5						20
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-39, 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus-õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
0,1 - 2,0	2	OL-0,4	puudub	pime	korras		7
4,0 - 4,2	0,3	EOL-1,0	kokkupõrge vastutulevaga	valge	libe		3
5,8 - 6,9	1,2	OL-0,5	puudub	puudub	korras		6
5,8 - 6,0	0,3	EOL-1,0	puudub	valge	korras		3
9,0 - 10,5	0,6	OL-0,8	kokkupõrge vastutulevaga	pime	korras		5
15,2 - 16,1	1	OL-0,3	puudub	pime	korras		3
35,0 - 35,8	0,9	OL-0,4	teelt väljasõit	pime	puudub		4
35,6 - 35,8	0,3	EOL-1,0	teelt väljasõit	pime	korras		3
43,8 - 44,7	1	OL-0,4	puudub	puudub	korras		4
43,8 - 44,2	0,5	EOL-0,6	puudub	valge	korras		3
kokku	7						32
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-39, 2002 - 2004 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus-õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
0,1 - 1,0	1	OL-0,3	puudub	pime	korras		3
6,0 - 6,9	1	OL-0,7	puudub	valge	korras		7
6,0 - 6,3	0,4	EOL-1,0	teelt väljasõit	valge	korras		4
6,8 - 6,9	0,2	EOL-1,5	kokkupõrge küljelt	valge	korras		3
9,8 - 10,5	0,8	OL-0,4	kokkupõrge vastutulevaga	pime	korras		3
15,2 - 16,1	1	OL-0,3	puudub	pime	korras		3
35,0 - 35,8	0,9	OL-0,4	teelt väljasõit	pime	puudub		4
35,6 - 35,8	0,3	EOL - 1	teelt väljasõit	pime	korras		3
43,8 - 44,7	1	OL-0,4	puudub	valge	korras		4
43,8 - 44,2	0,5	EOL-06	puudub	valge	korras		3
81,0 - 81,6	0,7	OL-0,4	kokkupõrge küljelt	valge	korras		3
kokku	6,4						27



Joonis 3.71

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-39	km	6,8 - 6,9	pikkus	0,2
	Erala ristmik ja bussipeatus					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	1	1	1	3
Hukkunuid	0	0	0	0	0	0
Vigastatuid	0	0	1	1	1	3
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					4515 a/ööp	
Kogu periood	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					30,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					182,0
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					4797 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					50,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					285,6

Nõgusa püstkõveriku tõttu on nähtavus pikiprofiilis piiratud, mida liikleja ei pruugi alati ette aimata. Teelõigu taastusremondi projekt on valminud, kuid pikiprofiilis nähtavuse parandamist ei peetud oluliseks.

Juba lähiaastatel ei ole võimalik praeguse liikluskorraldusega tagada tipptundidel ristmiku kõrvalharudelt ohutu vasakpöörde sooritamist.

3.3.10 T-41 Kärevere – Kärkna maantee

Hetkel on raske väita, et liiklusõnnetuste koondumine maanteelõigul km 4,1 – 5,0 on püsiv (tabel 3.23).

Tabel 3.23

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteedel T-41, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
kokku	0						0
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteedel T-41, 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
4,1 - 5,0	1	OL-0,3	puudub	valge	korras		3
kokku	1						3
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-41, 2002 - 2004 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
4,1 - 5,0	1	OL-0,3	puudub	valge	korras		3
kokku	1						3

3.3.11 T-45 Tartu – Räpina - Värska maantee

1997. – 1999. aasta erinevat liiki liiklusõnnetused tingisid liiklusõnnetuste koondumiskoha teelõigule 12,0 – 13,0 ja selle alaosas eriti ohtliku teelõigu km 12,0 – 12,1, seal toimus õnnetus ka 2001. ja 2003. aastal (tabel 3.24).

Tabel 3.24

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-45, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
kokku	0						0
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-45, 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
3,6 - 4,5	1	OL-0,3	puudub	valge	korras		3
9,5 - 12,1	2,7	OL-0,3	puudub	valge	puudub		8
kokku	3,7						11
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-45, 2002 - 2004 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
3,5 - 4,5	1,1	OL-0,5	puudub	valge	korras		5
3,6 - 4,0	0,5	EOL-0,6	puudub	valge	korras		3
10,3 - 12,1	1,9	OL-0,3	puudub	valge	puudub		6
kokku	3						11

3.3.12 T-49 Imavere – Viljandi – Karksi-Nuia maantee

Liiklusõnnetuste koondumiskohad kolme libiseva 3-aastase perioodi lõikes on esitatud tabelis 3.25. Kolmel viimasel aastal järjestikku on igal aastal maantee km 28,0 toimunud üks liiklusõnnetus, mis on kujundanud antud kohast liiklusohhtliku koha (joonis 3.72). Kuna aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus on antud teel suhteliselt tagasihoidlik, siis koha ohtlikkuse tase on päris kõrge. Tegemist on laugel plaanikõverikul oleva maanteelõiguga. Antud kohas on kõik liiklusõnnetused toimunud talvisel ajal ja teekate on nende õnnetuste puhul olnud libe. Kui vaadata tabelit 3.25, siis näeme, et ka varem on sellel teel libedusega probleeme olnud

Pikema aja vältel on suhteliselt madala liiklusohhtlikkuse tasemega nimistus olnud lõik km 44,1 – 44,2.

Tabel 3.25

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-49, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus-õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
3,5 - 4,1	0,7	OL-0,6	teelt väljasõit	pime	puudub		4
3,5 - 3,7	0,3	EOL - 1,0	teelt väljasõit	pime	libe		3
15,4 - 16,2	0,9	OL -0,3	puudub	valge	korras		3
44,1 - 44,6	0,6	OL-0,5	kokkupõrge vastutulevaga	valge	korras		3
75,0 - 75,9	1	OL-0,3	teelt väljasõit	pime	libe		3
kokku	3,2						13
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-49, 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus-õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
2,8 - 4,1	1,4	OL-0,4	teelt väljasõit	pime	korras		5
44,1 - 44,6	0,6	OL-0,5	kokkupõrge vastutulevaga	valge	korras		3
kokku	2						8
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-49, 2002 - 2004 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus-õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
28	0,1	OK-3	puudub	pime	libe		3
43,4 - 44,2	0,9	OL-0,3	kokkupõrge vastutulevaga	valge	korras		3
kokku	1						6



Joonis 3.72

Asukoht	Tee	T-49	km	28	pikkus	0,1
selle iseloomustus	Pikk lauge plaanikõverik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	1	1	1	3
Hukkunuid	0	0	0	0	1	1
Vigastatuid	0	0	1	1	0	2
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					2311 a/ööp	
Kogu periood	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					60,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					711,3
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					2447 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					66,7
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					1119,6

3.3.13 T-52 Viljandi – Rõngu maantee

Sellel maanteel ei ole püsivaid liiklusohetlikke teelõike, tabelis 3.26 toodud lõigu on põhjustanud 2002. ja 2001. aasta liiklusõnnetused, kahel viimasel aastal liiklusõnnetusi ei ole sellel lõigul olnud.

Tabel 3.26

Liiklusohetlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-52, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
46,7 - 47,3	0,7	OL-0,6	puudub	valge	puudub		4
kokku	0,7						4

Liiklusohetlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-52, 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
46,7 - 47,3	0,7	OL-0,6	puudub	valge	puudub		4
kokku	0,7						4

3.3.14 T-61 Põlva – Reola maantee

Liiklusohetliku teelõigu põhjustanud liiklusõnnetused toimusid aastatel 2002 ja 2003, kusjuures kaks liiklusõnnetust toimusid ühel ja samal päeval. Kolmel juhul neljast on tegemist olnud libeda teekattega.

Tabel 3.27

Liiklusohetlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-61, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
kokku	0						0

Liiklusohetlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-61, 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
32,0 - 33,0	1,1	OL-0,4	puudub	pime	libe		4
kokku	1,1						4

Liiklusohetlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-61, 2002 - 2004 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
32,0 - 33,0	1,1	OL-0,4	puudub	pime	libe		4
kokku	1,1						4

3.3.15 T-62 Kanepi - Leevaku maantee

Liiklusõnnetuste koondumiskoha teelõigule km 19,4 – 20,1 on tinginud 1996., 1997., 2000., 2001., 2003. ja 2004. aasta liiklusõnnetused (tabel 3.28). Teelõik paikneb Põlva linnas. 2002. ja 2004. aasta liiklusõnnetused on aga tekitanud uue liiklusohtliku teelõigu km 21,8-22,5.

Tabel 3.28

Liiklusohtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-62, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
19,4 - 20,1	0,8	OL-0,4	kokkupõrge jalakäijaga	valge	korras		3
kokku	0,8						3
Liiklusohtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-62, 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
19,4 - 19,9	0,6	OL-0,5	kokkupõrge jalakäijaga	pime	korras		3
kokku	0,6						3
Liiklusohtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-62, 2002 - 2004 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
21,8 - 22,5	0,6	OL-0,5	puudub	pime	korras		3
kokku	0,6						3

3.3.16 T-64 Võru – Põlva maantee

Võrreldes varasema perioodiga, kui liiklusõnnetuste koondumiskohaks oli Väimela ristmiku piirkond, on koondumiskoht nihkunud Võru linna poole (tabel 3.29). Tabelis toodud liiklusõnnetused on toimunud kahel aastal (2002 ja 2004), neist vähemalt üks remondi perioodil ja üks pärast tee taastusremonti, mille käigus rajati kergliiklustee. Neljast liiklusõnnetusest kolm on olnud kergliiklejatega.

Tabel 3.29

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-64, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
2,0 - 2,4	0,5	EOL-0,6	puudub	valge	korras		3
kokku	0,5						3
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-64, 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
2,0 - 2,4	0,5	EOL-0,6	puudub	valge	korras		3
kokku	0,5						3
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-64, 2002 - 2004 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
2,0 - 3,0	1,1	EOL-0,7	puudub	valge	korras		7
3	0,1	OK-3	teelt väljasõit	valge	korras		3
kokku	1,1						7

Liiklusõnnetus jalakäijaga toimus ehitusperioodi ajal, vähemalt üks õnnetus aga juba remonditud teelõigul.



Joonis 3.73

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-64	km	3	pikkus	0,1
	Sirge maanteelõik					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	0	0	1	0	2	3
Hukkunuid	0	0	0	0	1	1
Vigastatuid	0	0	1	0	1	2
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					2729 a/ööp	
Kogu periood	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					60,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					602,4
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					2881 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					66,7
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					951,0

2004. aasta hilissügisel lõpetati teel taastusremont ja rajati kergliiklustee.

3.3.17 T-65 Võru – Räpina maantee

Alates 2000. aastast on Kääpa kooli tee ristmiku ja bussipeatuse piirkonnas toimunud igal aastal üks või kaks liiklusõnnetust (tabel 3.30 ja joonis 3.74) Kokkupõrkes vastutuleva sõidukiga 2001. aastal hukkus kolm inimest. Liikluskeskkond antud kohas muutub, kuid täiendavat kiiruspiirangut ei ole siin rakendatud. Samuti on nähtavus kõrvalteelt peateele piiratud.

Tabel 3.30

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-65, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus-õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
7	0,1	OK-5	puudub	valge	korras		5
kokku	0,1						5
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-65, 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus-õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
7,0 - 7,1	0,2	EOL-2,5	teelt väljasõit	valge	korras		5
7	0,1	OK-4	teelt väljasõit	valge	korras		4
kokku	0,2						5
Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-65, 2002 - 2004 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus-õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
7,0 - 7,1	0,2	EOL-2,0	puudub	puudub	korras		4
kokku	0,2						4



Joonis 3.74

Asukoht selle iseloomustus	Tee	T-65	km	7,0 - 7,1	pikkus	0,2
	Kääpa kooli ristmik ja bussipeatus					
	2000	2001	2002	2003	2004	Kokku
Liiklusõnnetusi	1	2	2	1	1	7
Hukkunuid	0	3	0	0	0	3
Vigastatuid	1	3	2	1	2	9
Keskmine liiklussagedus perioodil 2000 - 2004 aastal					1586 a/ööp	
Kogu periood	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					70,0
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					1209,2
Keskmine liiklussagedus perioodil 2002 - 2004 aastal					1774 a/ööp	
2002 - 2004	Liiklusõnnetuste keskmine arv 10 km kohta aastas					33,3
	Liiklusõnnetusi 100 milj. auto-kilomeetri kohta					1029,6

Kõrvalharult nähtavus peateele paremale on piiratud.

Arvestades liikluskeskkonna muutust oleks ilmselt otstarbekas kehtestada lubatud suurimaks kiiruseks 70 km/h.

3.3.18 T-66 Võru – Verijärve maantee

Võib eeldada, et tegemist on juhusliku liiklusohtrliku lõiguga (km 4,0 – 4,4).

Tabel 3.31

Liiklusohtrlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-66, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
kokku	0						0

Liiklusohtrlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-66, 2001 - 2003 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
kokku	0						0

Liiklusohtrlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-66, 2002 - 2004 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
4,0 - 4,4	0,5	EOL-0,5	puudub	valge	korras		3
kokku	0,5						3

3.3.19 T-71 Rõngu – Otepää – Kanepi maantee

Võib eeldada, et tegemist on juhusliku liiklusohtrliku lõiguga, tänaseks on maanteel toimunud ulatuslik taastusremont.

Tabel 3.32

Liiklusohtrlikud kohad ja lõigud tugimaanteel T-71, 2000 - 2002 a.							
Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus- õnnetusi
			liik	aeg	teeting.		
20,9 - 21,2	0,4	OL-0,8	ümberpaisku- mine	valge	korras		3
23,8 - 24,2	0,5	EOL-0,6	teelt väljasõit	valge	korras		3
kokku	0,9						6

3.4 Kõrvalmaanteed

Liiklusõnnetuste koondumiskohtade arv, kogupikkus ja neis kohtades toimunud liiklusõnnetuste arv aasta – aastalt suureneb.

Kõrvalmaanteedelt leidis varemgi püstitatud tingimustele vastavaid liiklusõnnetuste koondumiskohti, kuid see puudutas valdavalt maanteed 11390 Tallinn – Rannamõisa – Kloogaranna, kus selliste kohtade arv ja kogupikkus on olnud varasematel aastatel küllalt suur. Halvim oli olukord perioodil 1998 – 2000 kui liiklusõnnetuste koondumiskohtade kogupikkus oli 3,5 km ja neis kohtades toimus 16 liiklusõnnetust, ehk 50% kogu teel toimunud liiklusõnnetustest. Perioodil 2002 – 2004 oli sellel maanteel liiklusõnnetuste koondumiskohtade kogupikkus 2,7 km ja neis toimunud liiklusõnnetuste arv oli 8. Ka teiste kõrvalmaanteede liiklusõnnetuste koondumiskohtade ohtlikkuse tase ei ole kuigi kõrge. Kõige kõrgem oli see 11113 Assaku – Jüri lõigul 4,4 – 4,5 (joonis 3.75).

Tabel 3.33

Liiklusohhtlikud kohad ja lõigud kõrvalmaanteedel, 2002 - 2004 a.								
Tee nr	Asukoht, km	pikkus, km	Ohtlikkuse tase	Valdav			Märkused	Liiklus-õnnetusi
				liik	aeg	teeting.		
11113	4,0-4,5	0,6	OL-0,7	teelt väljasõit	puudub	libe		4
	4,4-4,5	0,2	EOL-1,5	teelt väljasõit	pime	libe		3
11251	0,3-1,5	1,3	OL-0,4	puudub	valge	korras		5
	1,1-1,5	0,5	EOL-0,6	puudub	valge	korras		3
11303	1,6-2,3	0,8	OL-0,4	puudub	valge	libe		3
11340	13,2-14,0	0,9	OL-0,3	teelt väljasõit	pime	libe		3
11342	1,0-2,0	1,1	OL-0,4	kokkupõrge jalakäijaga	valge	libe		4
	1,7-2,0	0,4	EOL-0,8	puudub	valge	puudub		3
11390	6,0-7,7	1,8	OL-0,3	puudub	valge	korras		5
	10,0-10,8	0,9	OL-0,3	teelt väljasõit	pime	libe		3
19101	0,4-1,0	0,7	OL-0,4	puudub	valge	korras		3
20141	7,6-8,5	1,0	OL-0,3	kokkupõrge küljelt	pime	korras		3
21124	13,7-14,0	0,4	EOL-0,8	teelt väljasõit	pime	puudub		3
22130	0,8-1,2	0,5	EOL-0,8	teelt väljasõit	valge	korras		4
22140	2,0-3,4	1,5	OL-0,3	puudub	valge	korras		5
22252	4,0-4,3	0,4	EOL-1,0	kokkupõrge küljelt	valge	korras		4
22265	11,0-11,6	0,7	OL-0,4	puudub	valge	korras		3
22280	1,8-2,5	0,8	OL-0,4	teelt väljasõit	valge	korras		3
25248	2,0-2,7	0,8	OL-0,5	puudub	pime	korras		3
Kokku		14,2						58



Joonis 3.75

3.5 Tüüpolukorrad

Liiklusõnnetuste koondumiskohtade tee- ja liikluskorraldustingimused on suures enamuses liigitatavad võrdlemisi kindlate tüüpolukordade alla. Tüüpolukorrad on järgmised:

- Ebapiisav nähtavus ristmiku kõrvalharult või mahasõidult ja liikluskorralduse mittevastavus tegelikele nähtavustingimustele. Nähtavuse puudumise tüüpilised põhjused:
 1. ristmik või mahasõit paikneb tee plaanikõverikul;
 2. nähtavust piirab kumer püstkõverik;
 3. nähtavuskolmnurgas on nähtavust piiravad takistused (puud, võsa, hooned, niitmata rohi või reljeefist tulenev takistus).
- Möödasõidu nähtavuse puudumine, kuid möödasõit on lubatud. Möödasõidu nähtavuse puudumise tüüpilised põhjused:
 1. väikese raadiusega plaanikõverik;
 2. keskmise raadiusega plaanikõverik, kuid kurvi siseküljel on nähtavust piiravad takistused (mets, võsa, niitmata rohi, hooned või reljeefist tulenev takistus);
 3. kumer püstkõverik;
 4. üksteisele järgnevad vastassuunalised suhteliselt väikeste raadiustega püstkõverikud
 5. liialt lühike sirge piiratud nähtavusega tee-elementide vahel, valdavalt väikese raadiusega plaanikõverike vahel.
- Kergliiklejate jaoks ohutute liikumistingimuste puudumine, mis on tingitud:
 1. kergliiklusteede puudumisest kergliiklejate intensiivse liiklusega maanteelõikudel;
 2. liialt kitsastest või muus mõttes liikumiseks sobimatutest teepeenardest (näiteks teepeenra ebapiisava põikkalde tõttu on peenrad porised).

Mitte ainult liiklusõnnetuste koondumiskohtade liiklustingimusi analüüsid, vaid üldse vabariigi maanteedel sõites jääb mulje, et möödasõidu nähtavuse olemasolu või puudumist ei ole üldjuhul analüüsitud. Ka põhimaanteedel, rääkimata tugimaanteedest, võib leida palju teelõike, kus puudub vajalik möödasõidu nähtavus, kuid möödasõit on lubatud. Ilmselt leitakse, et sõidukijuht näeb ise, kas vajalik nähtavus on olemas või ei ole. Selline seisukoht sobib valge aja jaoks, kuid mitte pimedate aja jaoks. Kui sellistel lõikudel ei ole seni liiklusõnnetuste koondumiskohti, siis tuleneb see eelkõige väikesest liiklussagedusest.

4. Liiklusohlike kohtade ohutuks muutmise programm

Tuginedes eespool püstitatud tingimustele vastavate liiklusohlike kohtade liiklusõnnetuste ja viimase perioodi (2002-2004.) ohlike kohtade ülevaatuse tulemuste analüüsile, on koostatud liiklusõnnetuste koondumiskohtade ohutumaks muutmise programm, mis on esitatud tabelina 4.1 maanteeliikide lõikes.

Tabel 4.1

Põhimaanteed

Maantee		Lõik (km)	Toiming	Sellest kõrgendatud ohuga (km)	LÕ arv 2002-2004
nr	Nimi				
1	Tallinn - Narva .	10...17	Valminud projekti järgi kogu maanteelõigu täielik ümberehitus	2,9	15
		17...45	Tingimused on muutunud seoses ulatusliku taastusremondiga 2005. aastal	1,4	6
		45...75	Maanteelõik on projekteerimisel, informatsioon liiklusohutlikest kohtadest tuleks edastada projekteerijale	1,7	6
		116,1...116,2	Tingimused võivad olla muutunud seoses ulatusliku taastusremondiga 2003. aastal, kuid plaanikõverike vahel on lühike sirge maanteelõik, mis ahvatleb möödasõidule. Tuleks kaaluda kolmerajalise maantee ehitamise otstarbekust Sõmeru - Pada maanteelõigul	0,2	3
		132	Tingimused võivad olla muutunud seoses ulatusliku taastusremondiga viimastel aastatel	0,1	3
		152,5...163,5	Valminud projekti järgi kogu maanteelõigu täielik ümberehitus, kuid võimalikult kiiresti tuleks Tammiku rismikul kõrvaldada nähtavust piirav kuivanud puu.	7,7	28
		192 ...207	Tingimused on muutunud seoses ulatusliku taastusremondiga viimastel aastatel. Lõigu ristmikud ja pealesõidud tuleks üle vaadata, et piirete ja viitade paigutusega ei oleks need muudetud ohtlikeks. Parandada tuleks pealesõitude pikiprofiili. Kindlasti oleks vaja lõigul km 201 - 208 läbi viia liiklusohutuse audit.	3,4	25
	Kokku T-1			17,4	86

Maantee		Lõik (km)	Toiming	Sellest kõrgendatud ohuga (km)	LÕ arv 2002-2004
nr	Nimi				
2	Tallinn - Tartu - Võru - Luhamaa	45...46	Teavitada liiklejaid möödasõidu ohtlikkusest või keelata möödasõit.	1,1	4
		102,5	Plaanikõveriku siseküljelt on pikinähtavuse parandamiseks aastaid tagasi kõrvaldatud mets, kuid kõrgekskasvanud rohi piirab nähtavust ikkagi. Tagada pidev pikinähtavus teemaa hoolde tõhustamise tulemusena (rohi, võsa, lumi).	0,1	3
		113...114,6	Pikinähtavuse parandamiseks kõrvaldada plaanikõveriku siseküljelt puud, suuremat tähelepanu pöörata libedusetõrjele, lühendada lubatud suurima kiiruse 100 km/h mõjuala ja uurida plaanikõveriku ja viraažikalde vastavust.	1,7	6
		144,7...146	Teavitada liiklejaid möödasõidu ohtlikkusest või keelata möödasõit, kaaluda lõigul km 123 - 150 kolmerajaliste teelõikude ehitamist, et parandada möödasõidu tingimusi.	1,4	7
		160,9...161	Pärast 2004. aasta taastusremonti on olukord ilmselt veidi paranenud, kuid nähtavustingimused kõrvalharult Laeva poolt tulles on endiselt ebapiisavad. Piirkond vajab täiendavat liiklusohutuse auditit.	0,2	3
		187,7...189,6	Lõigul paikneb kaks ristmikku, millistest ülesõidupoolne on liikleja jaoks ebaloogilise liikluskorraldusega ja teiselt (Lemmatsi) ei ole tippaegadel võimalik ohutut vasakpöört sooritada. Ristmikud vajavad kiiret ja põhjalikku ümberehitust.	2	7
		191,0...193,8	Lõigu alguses olev Ülenurme ristmik on tänaseks ümber ehitatud ja seal rakendatakse foorjuhtimist. Reola ristmik tuleks ümber ehitada ringristmikuks, kuni ümberehituseni tuleks ka Võru poolt tulejate jaoks märgistada ristmikule vasakpöörderada.	2,9	16
		199,0...202,5	Põhiteel oleks vajalik parandada pikinähtavust, kõrvalharu teekatte põikmärgistust tuleks korrapäraselt uuendada.	3,1	16
	Kokku T-2			12,5	62

Maantee		Lõik (km)	Toiming	Sellest kõrgendatud ohuga (km)	LÕ arv 2002-2004
nr	Nimi				
3	Jõhvi - Tartu - Valga	128,5...129,5	Vahi ristmikul on kõrvalharult peateele nähtavus ebapiisav, tuleks jälgida, kas kavandatud projektlahendus parandab olukorda.	1,1	6
		137,9...139,4	1,6 km pikkune lõik ringtee ristmikust alates vajab kergliiklusteed, täpsustada oleks vaja, kas kergliiklustee võib paikneda ühel tee poolel või mõlemal.	1,6	9
		140,6...147,0	Ilmselt oleks ristmike piirkonnas otstarbekas peateel vähendada suurimat lubatud kiirust. Teelõigule tuleks koostada liiklusohutuse audit.	2	13
	Kokku T-3			4,7	28
4	Tallinn - Pärnu - Ikla	13,2...17,0	Lõigu alguses olev Laagri ülekäigurada on ümberprojekteerimisel. Lõigu keskosas on Maksimarketi foorjuhitav ristmik. Tänu maakasutuse intensiivistumisele liigub piki teed ja üle tee piisavalt palju jalakäijaid - koos piirkonna arendustegevuse kavandamisega tuleks luua võimalused ka kergliikluse ohutuks liiklemiseks.	3,9	11
		67,2... 67,3	Taastusremondi käigus on ühelt poolt küll nähtavustingimusi parandatud, kuid samas on paigaldatud nähtavuskolmnurka suuremõdulised eelsuunaviidad. Eelsuunaviidad tuleks ümber paigutada teest kaugemale.	0,2	5
	Kokku T-4			4,1	16
5	Pärnu - Rakvere - Sõmeru	158,0...159,7	Teelõigul paiknev Kadrina ristmik tuleb välja ehitada ringristmikuks (projekt on valmis).	1,8	11
8	Tallinn - Paldiski	11,3...26,0	Võib eeldada, et liiklusohutuse tase halveneb jätkuvalt teelõigul km 11,3 - 26,0 ja sellel paiknevatel ristmikel kuni kogu lõigu kapitaalse ümberehitamiseni. Mulje, et esialgu võiks jätta ümber ehitamata lõik km 19 – 23,5 on petlik, sest liiklustingimuste paranemine Tallinnapoolsel teelõigul toob endaga kohe kaasa liiklusvoogude ümberjagunemise Pärnu maanteelt ja liiklusohu ümberehitamata teelõigul kasvab hüppeliselt. Teelõik on projekteerimisel ja projekteerijat tuleb olukorrast teavitada.	6,1	24
11	Tallinna ringtee	0...37	Kogu maantee on ümberprojekteerimisel. Projekteerijat tuleks olukorrast teavitada. Kuni ümberehituseni tuleks ristmike kõrvalharudel kiiruse mahavõtmiseks rakendada põikmargistust ja kilomeetrilt 33 tuleks kiiruspiirangut pikendada ca ühe km võrra. Suurimat lubatud kiirust 70 km/h oleks otstarbekas rakendada ka Nabala ristmiku (km 15,3) ja Jälgimäe ristmiku (km 28,3) piirkonnas. Oluline on jälgida, et projektiga ei kavandataks uusi ega säilitataks tänaseid liiklusohu.	3,1	17

Tugimaanteed

Maantee		Lõik (km)	Toiming	Sellest kõrgendatud ohuga (km)	LÕ arv 2002-2004
nr	Nimi				
15	Tallinn - Rapla - Türi	52,9 - 53,0	Piirkonnas tuleks teha liiklusohutuse audit.	0,2	3
17	Keila - Haapsalu	7,9 ...8,0	Kuigi liiklusõnnetuse protokollid ei fikseeri teekatte libedust, on lubjakivi killustikuga pinnatud ja õige veidi kulunud kate libe, kuna killustikutera nukid kuluvad ümaraks juba tagasihoidliku kulutamise tulemusena. Libedus suureneb vähese vihma korral kui kulumisjäägid on teekattelt veel ära uhtumata. Liiklussagedusel üle 1000 a/ööp ei tohiks ohutuse kaalutlustel teekatet lubjakivikillustikuga pinnata.	0,2	4
21	Rakvere - Luige	0,2	Pealesõitude asukohad tuleks üksteise suhtes ära nihutada ja pealesõiduharudel võiks enne peateega lõikumist olla väikese raadiusega plaanikõverik, et tõkestada peateele väljasõitu suhteliselt suure kiirusega.	0,1	3
27	Rapla - Järvakandi - Kergu	0,1...0,5	Linnatänavala lõik, kus on jalakäijate ülekäigurada. Enne ülekäigurada pargivad tee ääres autod, mis varjavad ülekäigurada. Tuleks kas peatumine keelata või sõiduteed ülekäiguraja kohal kitsendada.		
39	Tartu - Jõgeva - Aravete	6,0...6,9	Nõgusa püstkõveriku tõttu on nähtavus pikiprofiilis piiratud, mida liikleja ei pruugi alati ette aimata. Teelõigu taastusremondi projekt on valminud, kuid pikiprofiilis nähtavuse parandamist ei peetud oluliseks. Juba lähiaastatel ei ole võimalik praeguse liikluskorraldusega tagada tiptundidel ristmiku kõrvalharudelt ohutu vasakpöörde sooritamist.	1	7
49	Imavere - Viljandi - Karksi-Nuia	28	Libedusetõrje peab olema tõhusam.	0,1	3
64	Võru - Põlva	2,0...3,0	2004. aasta ulatusliku taastusremondi käigus rajati kergliiklustee ja tingimused on varasemaga võrreldes oluliselt muutunud, paraku on üks liiklusõnnetus toimunud 2004. aastal ka pärast taastusremonti.	1,1	7
65	Võru - Räpina	7,0...7,1	Kõrvalharult nähtavus peateele paremale on piiratud. Arvestades liikluskeskkonna muutust oleks ilmselt otstarbekas kehtestada lubatud suurimaks kiiruseks 70 km/h.	0,2	4

EVS 614 “Teemärgised ja nende kasutamine” muuta jooniseid 1 ja 2 nii, et kahe möödasõitu keelava lõigu vahele jääv möödasõiduks lubatava lõigu pikkus ei tohi jääda lühemaks kui antud kiirusele vastav “rahuldav” möödasõidunähtavus.

5. Hinnang eelmises aruandes toodud soovitude realiseerimise kohta

Eelmine 2002. aastal koostatud aruanne liiklusohtlikest kohtadest sisaldas üldisi soovitusi, mis kajastuvad tabelis 5.1, samas tabelis on antud ka ülevaade, kas esitatud soovitusi ka tegelikkuses rakendatakse.

Tabel 5.1

Soovitus	Realiseerimise hinnang
Parandada nähtavustingimusi võsa kõrvaldamisega plaanikõverike siseküljelt	Soovitus järgitakse nii projekteerimise kui ka teehoolde käigus, kuid viimast ei saa pidada piisavaks
Kõrvaldada takistusi ristmikel ja pealesõitudel nähtavuskolmnurgast (sageli on ka siin takistuseks võsa, niitmata rohi või talvel nähtavuskolmnurka kuhjatud lumi)	Tegevus selles vallas on ilmselgelt ebapiisav. Pigem on esinenud olukordi, kus uue projektlahendusega nähtavustingimusi halvendatakse.
Kui ristmikul ei ole nähtavuskolmnurgast võimalik takistusi kõrvaldada, siis tuleb liiklusmärk "Anna teed" asendada liiklusmärgiga "Peatu ja anna teed", täiendavalt oleks otstarbekas sellistel ristmikel tõmmata teele termoplastiga põiktriibud, mis sunnivad sõidukijuhti kiirust vähendama.	Üksikjuhtudel on seda ka rakendatud ja see on andnud ka efekti.
Hakata intensiivsemalt rajama iseseisval trassil kulgevaid kergliiklusteid	Siin võib tuua mitmeid positiivseid näiteid: • T-22 Väike-Maarjas • T-5 Türi-Alliku • 23195 Otepää – Pühajärve – Kääriku • T-39 Jõgeva lähistel jne. Samas on ilmnenud mõned uued kaasnevad probleemid.
Väiksema liiklussagedusega teedel (eelkõige III ja IV klassi teedel) tee ristprofiili parameetrid viia vastavusse maanteede projekteerimise normidega ja kindlustatud teepeenrad märgistada.	Kuna põhitähelepanu on pööratud suurema liiklussagedusega maanteedele, siis siin sisulisi muutusi on vaid üksikuid.
Jätkata helkurite kasutamise ja õigel teepoolel liikumise propageerimist.	Helkurite kasutamise propageerimine jätkub, õigel teepoolel liikumise propageerimine pole märgatav.
Väljatöötada juhend, mille alusel oleks võimalik määrata möödasõidu keelu kehtestamise vajadus ja see juurutada.	Selles vallas mingit tegevust ei toimu, tundub, et seda temaatikat ei peeta oluliseks.