



MAANTEEAMET

Kirdalu-Tagadi teelõigu liiklusohutuse kordusuuring

Detsember 2020



Uuringu taust ja metoodika

Uuringu ülesanne

- Viia väljatöötatud metoodikaga läbi kordusuuring Tallinn- Rapla mnt Kirdalu-Tagadi teelõigul pärast seal tehtud ümberehitusi.
- Kuna teelõigu ohutuse kohta viidi läbi eeluuring enne ümberehituste algust, on kordusuuringu ülesandeks võrrelda sihtrühma (kohalikud elanikud ja autojuhid) hinnanguid eeluuringu tulemustega kõigis põhilistes liiklusohutuse aspektides

Metoodika ja valim

Uuringu sihtrühmi oli kaks:

- Teelõigu ääres elavate talude elanikud (14 talu)
- Teelõiku läbivad autojuhid

Teelõigu ääres olevatesse taludesse viidi küsimustik teelõigu liiklusohutuse temaatikaga, millele peaks sealne elanik tähelepanu pöörama ja millele vastama. Kuna eeluuringu kogemus näitas, et iseseisev vastamine veebis ei toimi, kasutati algusest peale paberküsimustikku.

Reaalselt toimus küsitlus nii, et küsitleja viis igasse talusse küsimustiku, leppis kokku aja vastatud küsimustikule järele tulemiseks ning tõi seejärel täidetud küsimustiku ära.

Kui eeluuringus (2019) saadi kätte 9 talu elanikku, siis seekord järeluuringus kõik 14

Teelõiku läbivad autojuhid värvati eeluuringusse uuringusse Facebook'i vahendusel sealjuures Rapla autojuhtide kogukonnast, kes pakuvad piirkonna elanikele soovi korral sõiduteenust. Eesmärgiks oli haarata uuringusse vähemalt 50 autojuhti. Värvatud autojuhid varustati esmalt vaatlusjuhisega lõigu liiklusohutuse peamiste teemadega ning seejärel küsimustikuga, millele pidi vastama 1 nädala jooksul. Nii vaatlusjuhis kui küsimustik edastati autojuhtidele elektrooniliselt.

Kuna uuringu läbiviijail olid olemas eeluuringus vastanute kontaktid, moodustati valim nii, et esmalt kutsuti järeluuringusse need autojuhid, kes osalesid ka eeluuringus ning kui neist ei piisa, täiendavalt eeluuringusse registreerunud autujuhid, keda aga siis lõpuks ei küsitletud (valim toitus varem)

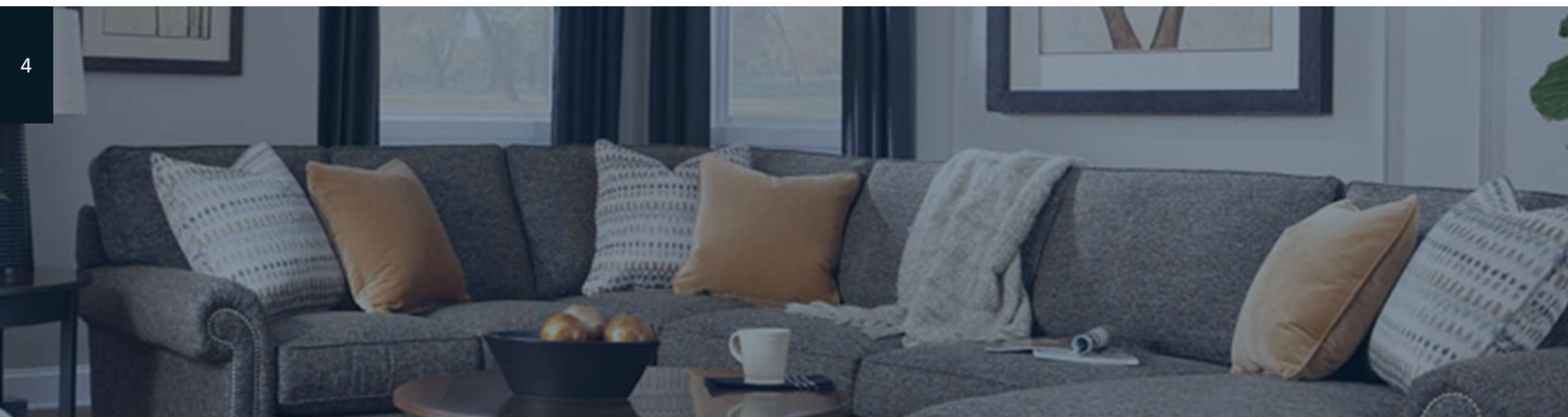
Kokku osales käesolevas järeluuringus 57 autojuhti, kellest 43 olid ka eeluuringus osalejad.

Uuringu taust ja metoodika

Uuringu läbiviimise aeg – uuring toimus ajavahemikul 11 - 23. november 2020. 2019 aasta eeluuring viidi läbi aprillis-mais.

Andmetöötlus ja tulemuste esitus

- **Kohalike elanike küsitluse tulemused** esitatakse käesolevas kokkuvõtlikus aruandes otseste vastuste jaotusena, kuna sihtrühma esindajaid ei olnud statistiliseks andmetöötluseks palju. Võrdlused eeluuringu tulemustega esitatakse vabas vormis
- **Autojuhtide uuringu tulemused** ja töötlus esitatakse eeluuringu ja järeluuringu tulemuste statistiliste võrdlustena.
- Materjali lõpus esitatakse küsitletud autojuhtide lahtised kommentaarid, mis on rühmitatud küsimustikus vaadeldud peamiste liikluse aspektide kaupa.
- Eraldi failidena antakse tellijale üle ka väljatöötatud lõppküsimustikud.



Kokkuvõte



Kokkuvõte. Kohalikud elanikud

- Jalakäijana liigutakse tee peenra kruusa osal või ei liiguta teel jalakäijana üldse. **Jalgsi liiklemist antud teelõigul peavad kõik vastanud ohtlikuks.**
- Jalgrattaga antud teelõigul enamik küsitletuid ei liigu. Kui liigutakse, siis muudetakse üldiselt ka oma asukohta sõiduki möödumisel. **Ka jalgrattaga liikumist teelõigul peavad kõik jalgratta kasutajad ohtlikuks.**
- Pärast ümberehituste tegemist peetakse kõigi vastajate poolt tõsiseks probleemiks nii jalakäijate kui jalgratturite liikumise tingimusi teelõigul. Kui jalgratturite liikumist peeti tõsiseks probleemiks ka enne ümberehitusi, siis jalakäijate liikumise tingimusi vähem
- Probleemseks peetakse ka autoga sõitmise kohalikke tingimusi ja see ei ole võrreldes varasemaga muutunud
- Arvestataval määral peetakse probleemiks ka liiklusohtrike olukordade teket ja liiklusõnnetuste esinemist
- **Ainsad tingimused, milles hinnangud paranesid (probleemid vähenesid) on sõidukite liikluskiirus ja sõidukite möödasõidud üksteisest.**
- Lisaks sellele hindavad kõik küsitletud, et jalakäijatel ja jalgratturitel on vajadus sõidutee ületamiseks kohas kus piire seda ei võimalda.
- **Kohalike elanike üldine hinnang teelõigu ohutusele nüüd, pärast ümberehitust, märksa kriitilisem kui enne ümberehitust.** 11 vastajat 14-st peab teelõiku väga ohtlikuks terve rea probleemidega. Samas on ilmne, et see hinnang lähtub eelkõige jalakäija liikumistingimustest (mugavusest) ning mitte sõidukite liikumise vaatepunktist
- Lahtistes kommentaarides on peamisteks etteheideteks **kergliiklustee** ning SOS alade puudumine

Kokkuvõte. Autojuhid

- Jalakäijaid märgatakse autojuhtide poolt teelõigul harva. Jalakäijast turvaliselt möödumise võimalusi hinnatakse kohati halvaks ning seda peetakse probleemiks
- Jalgrattureid on märgatud samuti harva. Samas hinnatakse jalgratturitest turvaliselt möödumise võimalusi selgelt halvaks (79% hindab seda probleemiks)
- Piirdega lõigu alguse ja pikkuse tähistust hinnatakse arusaadavaks ja piisavaks
- Valdav enamik (79%) autojuhtidest hindab, et piirdega lõigul lubatud sõidukiirusega sõites tekib sageli vajadus sõidukiiruse vähendamiseks (autorong)
- 61% hindab, et peale piirdega lõigu lõppemist suureneb sageli möödasõitude arv võrreldes olukorraga enne piirde paigaldamist.
- Ulukitega kokkupõrke ohu suurenemist seoses piirde paigaldamisega näeb kolmandik vastanuist. 61% ei oska hinnata, kuna pole ulukeid märganud.

Võrreldes kokkuvõtlikke hinnanguid teelõigu ohutuse erinevatele aspektidele enne (2019) ja pärast (2020) teelõigu ümberehitust on hinnangud muutunud kriitilisemaks järgmistes aspektides

- Sõidukite liiga väike liikluskiirus
- Möödumine jalgratturist
- Möödumine jalakäijaist
- Liiklusõnnetuste esinemine

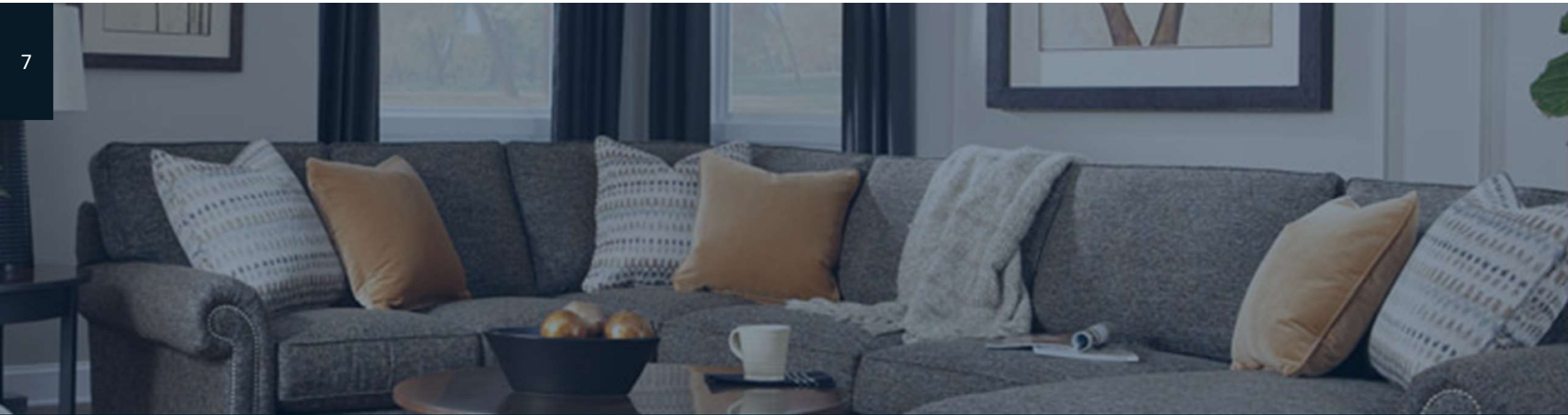
Ohutuse hinnangud on muutunud paremaks järgmises aspektides

- Sõidukite möödasõidud üksteisest
- Vasakpöörde tegemine kõrvalteelt peateele
- Vasakpöörde tegemine peateelt kõrvalteele
- Lubatust suurem liikluskiirus

Kokkuvõtvad hinnangud teelõigu ohutusele pärast ümberehitust on selgelt halvemad kui olid enne ümberehitust. Kui enne ümberehitust hindas teelõiku üsna ohtlikuks või väga ohtlikuks 24% autojuhtidest, siis nüüd pärast ümberehitust 53% autojuhtidest.

Lahtiste kommentaaride järgi on probleemsemateks aspektideks: Sõidukite liiga väike liikluskiirus, Sõidukite möödasõidud üksteisest, Möödumine jalgratturitest, Ooteajad liiklusõnnetuste korral.

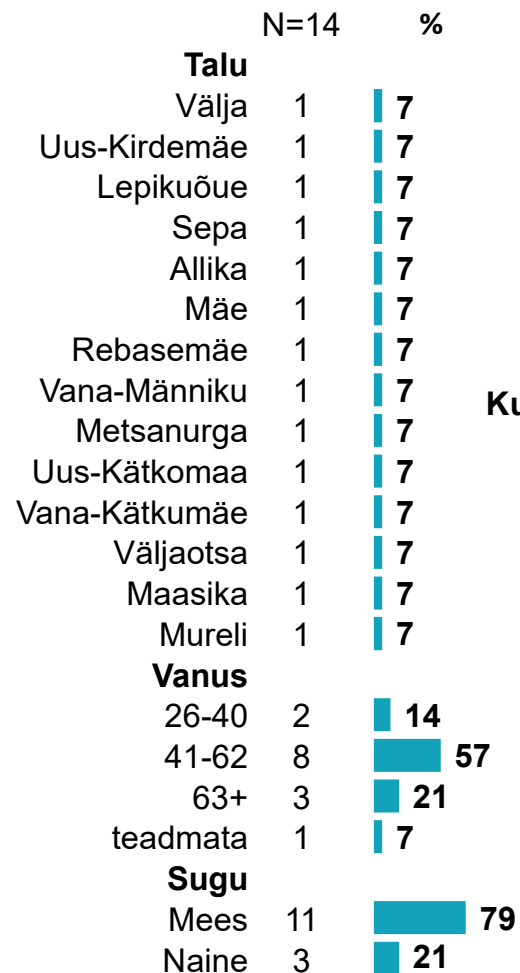
Arvestades tingimusi, milles on hinnangud muutunud paremaks ja milles kriitilisemaks näib, et üldise hinnangu halvenemine teelõigule on seotud mitte niivõrd üldise liiklusohutuse vähenemisega kui harjumuspärase „vabaduse“ vähenemise piirangute suurenemisega, millega harjumine nõuab aega. Samas tuleks mõistagi lahendada välja toodud reaalsed probleemid (näiteks jalakäijate ning jalgratturite liikumine)



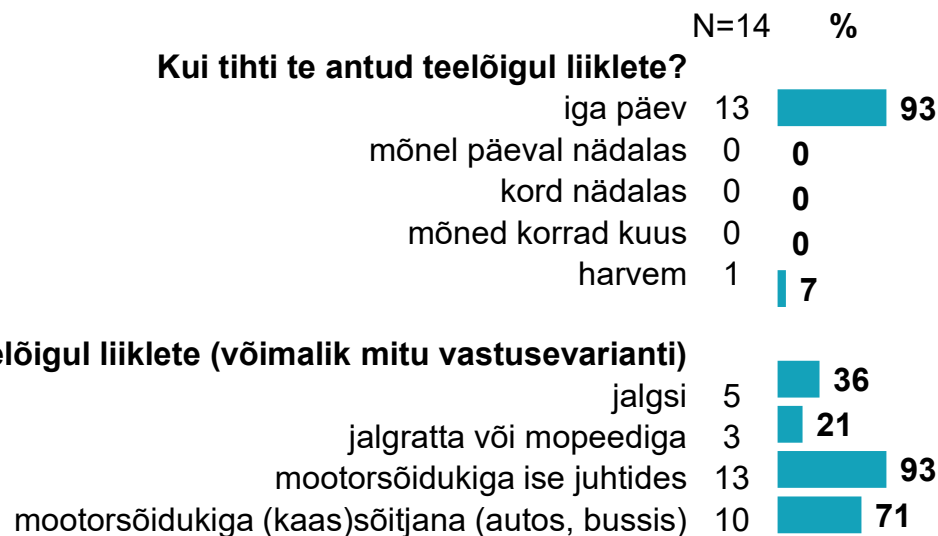
Kohalike elanike küsitlus



Taustaandmed



Kuidas te teelõigul liiklete (võimalik mitu vastusevarianti)



Küsitleti kõigi talude elanikke (igast üks).
2019 kevad-suvel toimunud esimeses uuringu saadi reaalselt kätte 9 elanikku

Jalakäijana liikumine antud teelõigul

Vastuste jaotus

Kuna valim on väike, esitatakse tulemused vastajate arvu, mitte protsendi jaotustena

- Nagu näeme, liigutakse jalakäijana tee peenra kruusa osal või ei liiguta teel jalakäijana üldse
- Jalgsi liiklemist antud teelõigul peavad kõik vastanud ohtlikuks (2019 uuringus seda otseselt ei küsitud)

Küsimus		2019 N=9	2020 N=14
Kui Te liigute teelõigul jalakäijana, siis kuidas Te peamiselt paiknete?	tee peenral kruusa osal	7	7
	tee peenra asfaldi osal	1	0
	sõiduteel	0	0
	ei liigu teel jalakäijana	1	7

Küsimus		2020 N=7
Kui suur on Teie hinnangul oht antud lõigul jalgsi liiklemisel? Oht on...	väike	0
	keskmine	0
	suur	7

Jalgratturina liikumine antud teelõigul

Vastuste jaotus

- Jalgrattaga antud teelõigul enamik ei liigu.
- Kui liigutakse, siis muudetakse üldiselt ka oma asukohta sõiduki möödumisel
- Ka jalgrattaga liikumist teelõigul peavad kõik jalgratta kasutajad ohtlikuks.

Küsimus		2019 N=9	2020 N=14
Kui Te liigute teelõigul jalgratturina, siis kuidas Te peamiselt paiknete?	tee peenral kruusa osal	2	1
	tee peenra asfaldi osal	4	2
	sõiduteel	0	0
	muul moel, kuidas?	0	1
	ei liigu teel jalgrattaga	3	10

Muul moel: „Nii tee peenral, kruusa osal kui tee peenra asfaldi osal.“

Küsimus		2019 N=6	2020 N=4
Kas te sõiduki möödumisel muudate jalgrattaga sõites oma asukohta teel?	üldiselt jah	5	4
	üldiselt ei	1	0
	mõnikord, oleneb olukorrast	0	0

Küsimus		2020 N=4
Kui suur on Teie hinnangul oht antud lõigul jalgrattaga liiklemisel? Oht on...	väike	0
	keskmine	0
	suur	4

Kokkuvõtlikud hinnangud teelõigule

- Nagu näeme peetakse pärast ümberehituste tegemist kõigi vastajate poolt tõsiseks probleemiks nii jalakäijate kui jalgratturite liikumise tingimusi teelõigul
 - Kui jalgratturite liikumist peeti tõsiseks probleemiks ka enne ümberehitusi, siis jalakäijate liikumise tingimusi vähem
 - Probleemseks peetakse ka autoga sõitmise kohalikke tingimusi ja see ei ole võrreldes varasemaga muutunud
 - Arvestataval määral peetakse probleemiks nii liiklusohtlike olukordade teket kui liiklusõnnetuste esinemist
 - Kokkuvõttes on hinnangud teelõigu liiklemistingimustele nüüd pigem kriitilisemad kui enne ümberehitusi.
 - Ainsad tingimused, milles hinnangud paranesid (probleemid vähenesid) on sõidukite liikluskiiirus ja sõidukite möödasõidud üksteisest.
- Vt ka järgmine slaid
- Lisaks sellele hindavad kõik küsitletud, et jalakäijatel ja jalgratturitel on vajadus sõidutee ületamiseks kohas kus piire seda ei võimalda.

Nüüd kokkuvõtlikud hinnangud teelõigule. N=14

	on tõsine probleem	kohati on probleem	ei ole probleem	ei oska öelda
Jalgratturite liikumise tingimused	14	0	0	0
Jalakäijate liikumise tingimused	14	0	0	0
Autoga sõitmise kohalikud tingimused (teelt elamu juurde pööramine, elamu juurest peatee pööramine, tagasipöörded jms)	9	5	0	0
Liiklusohtlike olukordade tekkimine	8	6	0	0
Liiklusõnnetuste esinemine	8	5	1	0
Talvised liiklusolud	4	3	0	7
Sõidukite möödasõidud üksteisest	3	7	3	1
Nähtavuse tingimused	2	12	0	0
Sõidukite liikluskiiirus	2	5	7	0

2019

Hinnang liikluse erinevatele aspektidele N=9	on tõsine probleem	kohati on probleem	ei ole probleem	ei oska öelda
Jalgratturite liikumise tingimused	7	1	0	1
Autoga sõitmise kohalikud tingimused (teelt elamu juurde pööramine...)	6	2	1	0
Sõidukite möödasõidud üksteisest	5	4	0	0
Talvised liiklusolud	5	4	0	0
Sõidukite liikluskiiirus	4	4	1	0
Jalakäijate liikumise tingimused	4	4	1	0
Liiklusohtlike olukordade tekkimine	2	7	0	0
Liiklusõnnetuste esinemine	2	5	2	0
Nähtavuse tingimused	1	5	3	0

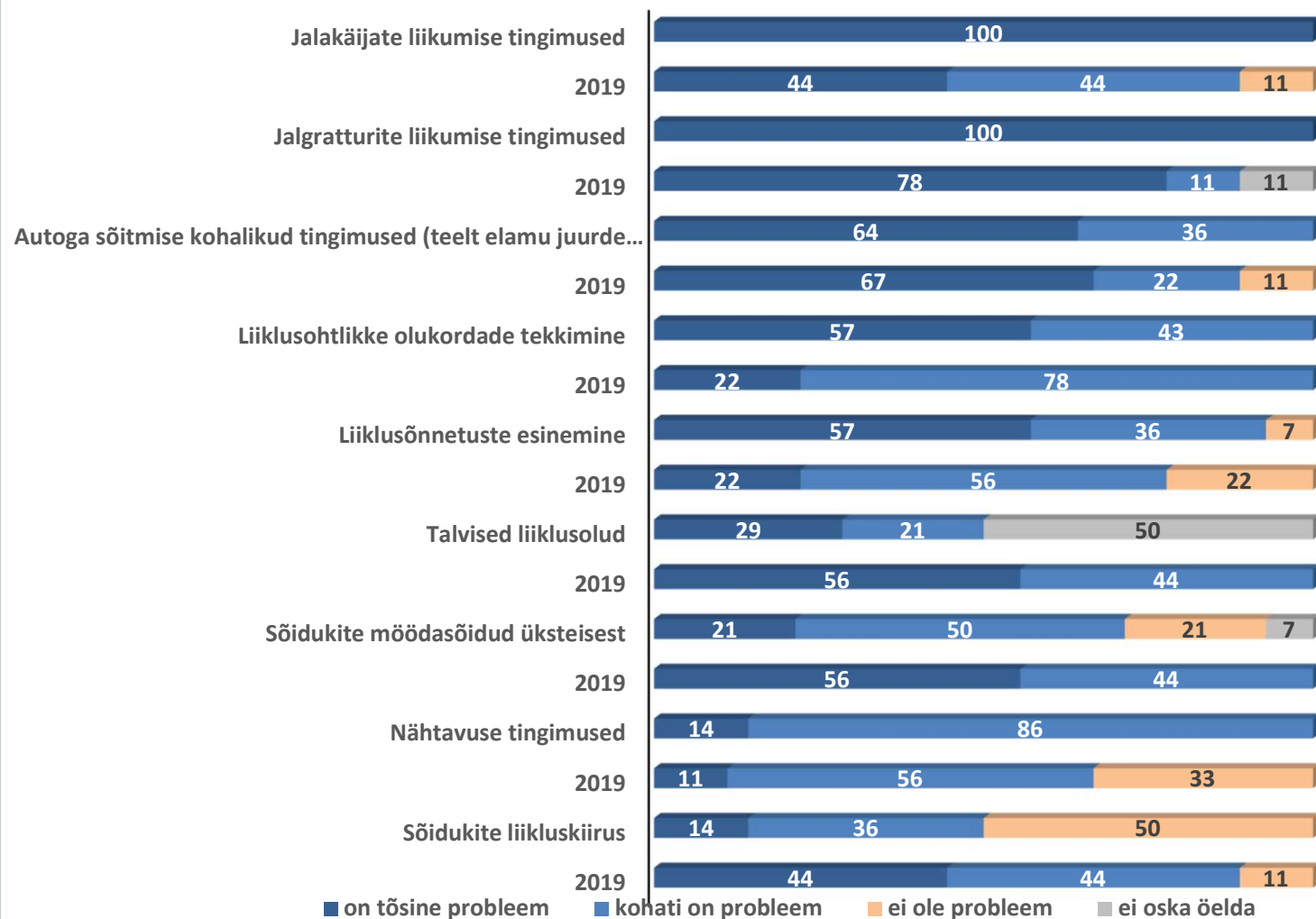
Küsimus	2020 N=14
Kas jalakäijatel/jalgratturitel on vajadus sõidutee ületamiseks kohas, kus piire seda ei võimalda?	jah, kindlasti jah, kohati ei ole 14 0 0

Kokkuvõtlikud hinnangud teelõigule

Võrdlus eelmise aastaga, %

Nüüd kokkuvõtlikud hinnangud teelõigule

% kõikidest vastajatest, N=14



Hinnang teelõigu ohutusele

Kokkuvõttes on kohalike elanike üldine hinnang teelõigu ohutusele nüüd, pärast ümberehitust, märksa kriitilisem kui enne ümberehitust.

11 vastajat 14-st peab teelõiku väga ohtlikuks terve rea probleemidega.

Probleemid on välja toodud järgmistel slaididel lahtiste vastuste/kommentaaridega

Peamisteks etteheideteks on kergliiklustee ning SOS alade puudumine

Hinnang ohutusele		2019 N=9	2020 N=14
Milline on teie üldine hinnang vaadeldava teelõigu ohutuse kohta?	see on ohutu	0	0
	üldiselt ohutu, üksikute probleemidega	2	2
	üsna ohtlik, mitmete probleemidega	6	1
	väga ohtlik, terve rea probleemidega	1	11
	ei oska öelda	0	0

- Enam ei julge jalgsi ega rattaga teel liigelda. Ääretult ohtlik. Lubati kergliiklusteed?! SOS-alasid möödasõiduks vähe. Teeperved kitsad ja kraav kohe ligidal.
- Enam ei liigu ei jala ega rattaga. Üliohtlik. Mõttekas sõita ainult maasturi või sõjaväe autodega, tankidega. Möödasõite tahetakse teha ka sellel kitsal ribal. Juhid väga närvilised kui sõidad alla 80-90 km/h.
- Olen alles uus elanik siinkandis. Ei oska väga eelnevaga võrrelda. Üldiselt võetuna on lõik siiski väga ohtlik.
- Piirded segavad liiklust. Puudub kergliiklustee. Tehti hullemaks! Pimedas pole võimalik hästi tuvastada maha keeramise kohti, et koju jõuda. Rääkimata külalistest. Jalgsi ja rattaga ei liigu enam uuel teel.
- Puudu kergliiklustee. Väikese kiirusega (traktor, rollerauto) liiklusvahendist möödasõit võimatu.
- Jala ja rattaga enam ei lähe peale. 3-4 km sõidad siis, kui traktor või mopeed ees liigub. Operatiivautodel puudub möödapäas. Teele pöörates liiklusmärgid vajavad vaatevälja. SOS-alasid puudulikult, kraav (sügav) kohe tee äärel.
- Kergliiklustee puudus. Operatiivautodele pole võimalik teed anda - pole kuhugi kõrvale tõmmata! Meil on võimalik kahele poole keerata, kuid paljudel tuleb tagasipöördeks sõita 2-3 km edasi-tagasi.
- Märgi kõrgused valed, piiravad nähtavust. Kergliiklustee vajalikkus! Oleks aeglustus - kiirendusrajad lahendanud probleemid, mitte 1+1 rada. Operatiivautod ei pääse mööda. SOS-alasid vähe, teeperv kitsas, sügav kraav koheselt.

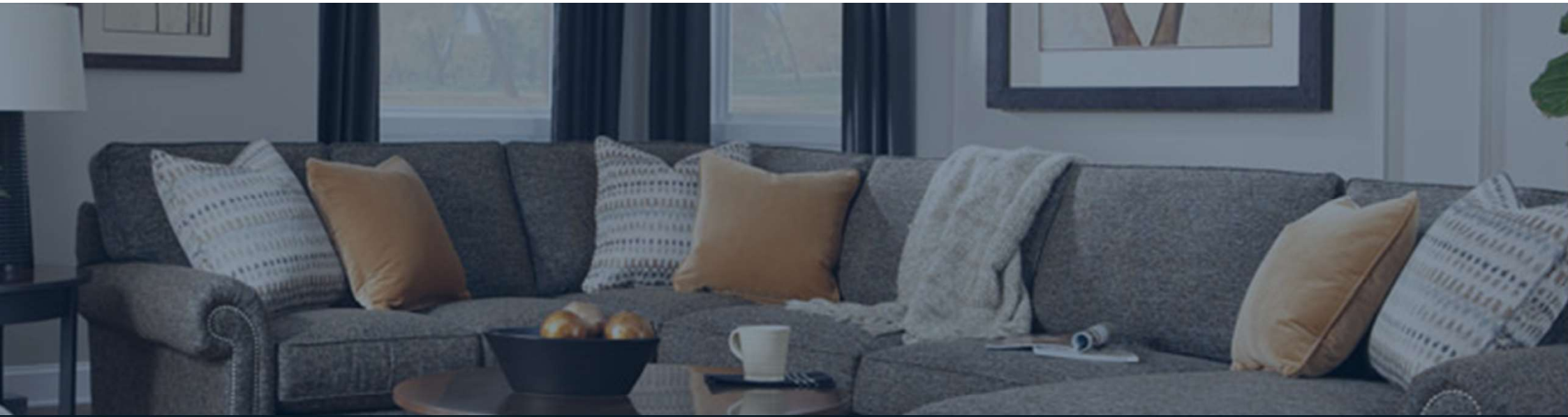
- Talve pole õieti olnud. Lubati kergliiklusteed? Uue teega ei lähe enam ei jalgsi ega rattaga tee. Ääretult ohtlik. Lahendus on ebaturvaline. Oleks piisanud aeglustus-kiirendus radadest. Nüüd piirded takistavad operatiivautode mööda laskmisi ja avarii korral terve 3-4 km suletud!
- Kergliiklustee lubati ehitada juba ammu. Ikka puudu. Talu juurest väljasõit ülesmäge, talvel eriti jama. Nähtavus ka piiratud. Ohutus paranes seoses uuendustega. Kiiruspiirang.
- Kergliiklustee on puudu. Ohutus paranes seoses kiiruspiirangute ja möödasõidu takistusega. Hulle jätkub ikka. Nüüd sõidetakse vastassuunas, et pöörata soovitud suunda, eriti öösel!
- Puudub, kuid vajalik kergliiklustee. Enam ei lähe ei jalgsi ega rattaga tee. Kodunt tee tulek keeruline, olenevalt kuhu poole tahta minna - tuleb otsida tagasipöörde kohta. Liiklusõnnetused saagenenud tagant otsesõitudega, möödasõidud - pressitakse vahelt läbi.
- Antud aed ei aita ohutusele kaasa, vaid tõstab ohutaset. Aed teeb tee kitsamaks. 1+1 on veel ohtlikum. Enam jalgsi ei liigu. Osadel liiklejatel tekib klaustrofoobia piirde suhtes, kartes sellele otsa sõita!
- 1+1 ei õigusta, oleks olnud mõistlik teha aeglustus-, kiirendusrajad. Metsloomadel (kitsed) pole võimalik kiirelt teed ületada - jäävad tee keskele piirde otsa rippu?!

Lahtised vastused. Kokkuvõtlikuna

Palume Teil vabas vormis täpsustada neid liiklusprobleeme, mille kohta vastasite, et kohati on probleem või on tõsine probleem

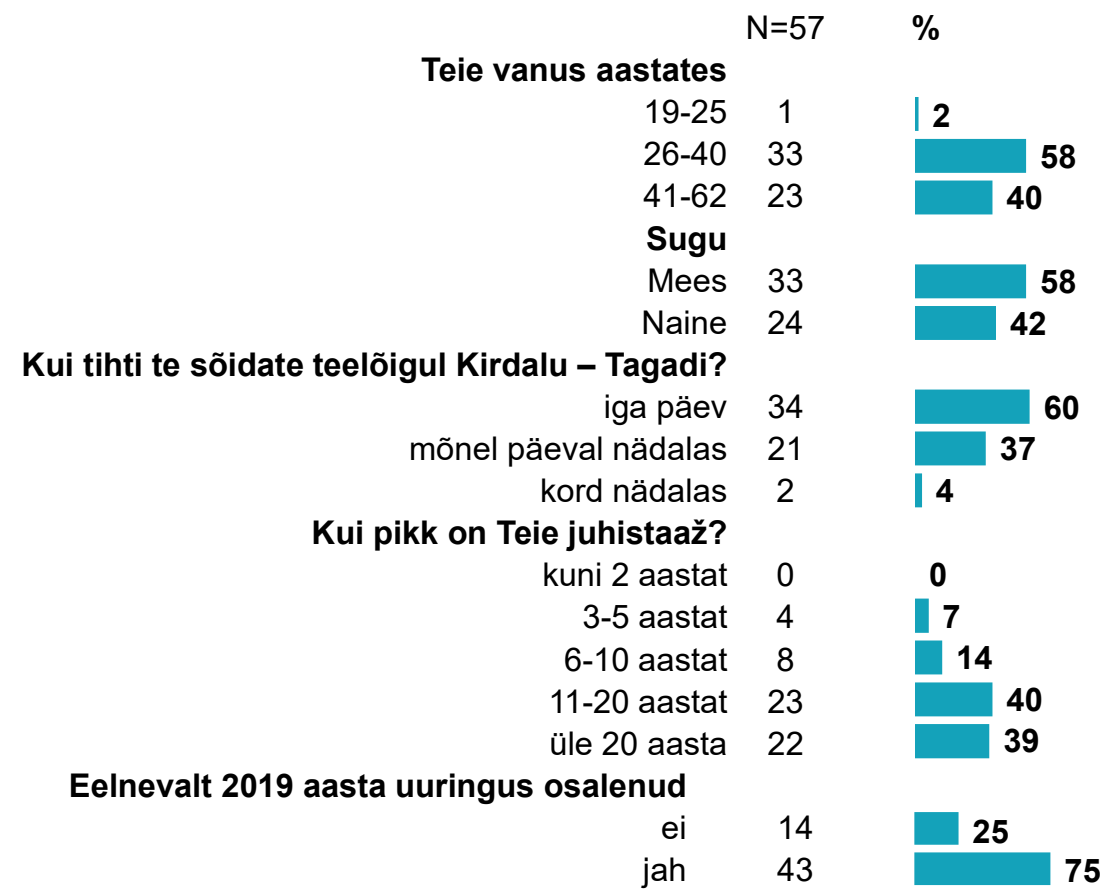
Mainimiste arv:

- Lubati kergliiklusteed (9)
- Enam ei julge liikuda ei jalgrattaga ega jalgsi seal teel (7)
- Ebaturvaline / 1+1 ei õigusta (5)
- Halb nähtavus (4)
- Operatiivautodele pole võimalik teed anda (4)
- Liiklusohlike olukordade tekkimine (3)
- Kitsad teeperved, ohtlik kraav (3)
- SOS-alasid möödasõiduks vähe (3)
- Piirded segavad liiklust (3)
- Ohutus paranes (2)
- Pööramiseks peab tagasipöörde kohta otsima (2)
- Avarii korral terve lõik suletud (1)
- Möödasõidud võimatud (1)
- Metsloomadel keerulisem (1)
- Muu (2)



Autojuhtide küsitlus





→ Andmetöötluses on kaks esimest rühma kokku võetud (kuni 40 aastat)

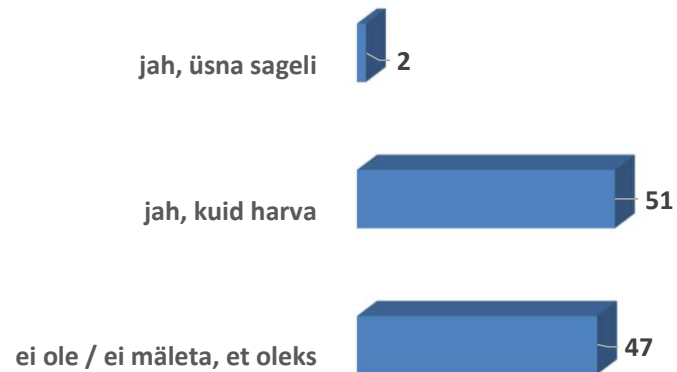
NB! Kuna uuringu läbiviijail oli 2019 aastal läbi viidud teelõigu eeluuringus osalenud autojuhtide kontaktid, moodustati valim nii, et esmalt kutsuti uuringus osalema eeluuringus vastanud autojuhid ning kui nendest ei piisanud, siis autojuhid, kes olid 2019 aastal küll registreerunud osalejaks, kuid lõpuks ei vastanud, kuna oodatav valim täitus varem.

Kokku osales käesoleva aasta järeluuringus 43 autojuhti, kes osalesid ka 2019 aasta eeluuringus (57-st). Ülejäänud olid uued vastajad. Seega moodustavad valdava osa valimist autojuhid, kes hindasid teelõiku nii eeluuringus kui nüüd järeluuringus pärast ümberehitusi.

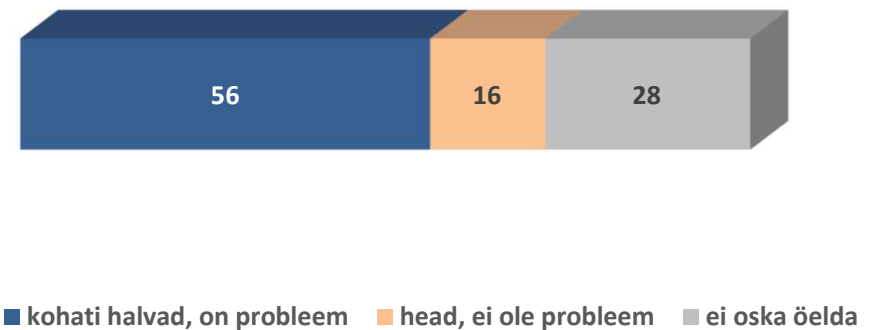
Jalakäijad teelõigul

- Jalakäijaid märgatakse autojuhtide poolt teelõigul harva
- Jalakäijast turvaliselt määrumise võimalusi hinnatakse kohati halvaks ning seda peetakse probleemiks

Kas te olete ajal, mil teelõigul on kasutuses keskpire, kohanud teelõigul jalakäijaid?
% kõikidest vastajatest, N=57



Millised on Teie mulje põhjal jalakäijast turvaliselt möödumise võimalused teelõigul?
% kõikidest vastajatest, N=57

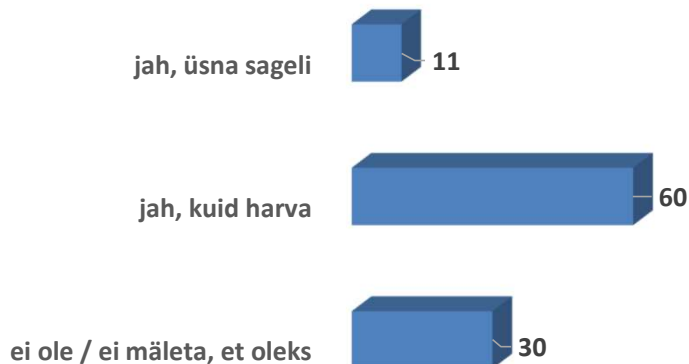


Jalgratturid teelõigul

- Jalgrattureid on märganud samuti harva
- Samas hinnatakse jalgratturitest turvaliselt möödumise võimalusi selgelt halvemaks kui jalakäijaist möödumise võimalusi (79% hindab seda probleemiks)

Kas te olete ajal, mil teelõigul on kasutuses keskiire, kohanud teelõigul jalgrattureid?

% kõikidest vastajatest, N=57



Millised on Teie mulje põhjal jalgratturist turvaliselt möödumise võimalused teelõigul?

% kõikidest vastajatest, N=57



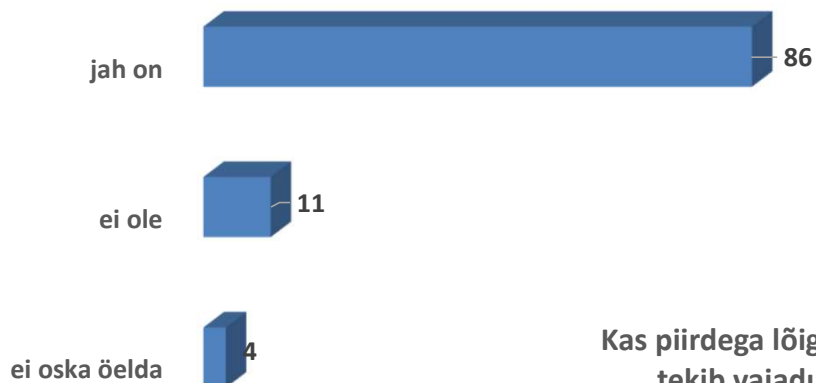
■ kohati halvad, on probleem ■ head, ei ole probleem ■ ei oska öelda

Piirdega lõigu tähistus ja võimalus autorongi tekkeks

- Piirdega lõigu alguse ja pikkuse tähistust hinnatakse arusaadavaks ja piisavaks
- Valdav enamik (79%) autojuhtidest hindab, et piirdega lõigul lubatud sõidukiirusega sõites tekib sageli vajadus sõidukiiruse vähendamiseks (autorong)

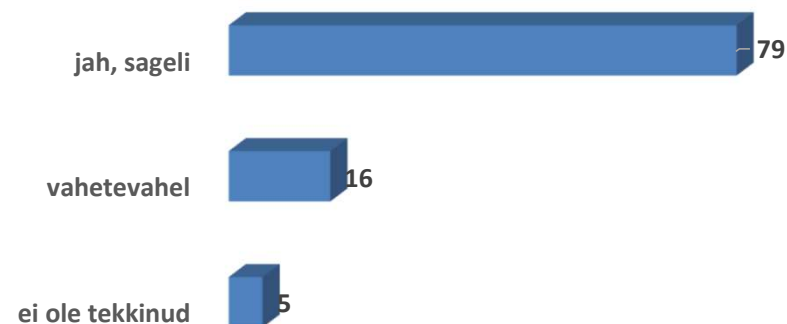
Kas piirdega lõigu algus ja selle pikkus on arusaadavalt ja piisavalt tähistatud?

% kõikidest vastajatest, N=57



Kas piirdega lõigu läbimisel lubatud sõidukiiruse piires tekib vajadus sõidukiiruse vähendamiseks ees aeglasemalt liikuvatele mootorsõidukitele järgi jõudes (tekib autorong)?

% kõikidest vastajatest, N=57



Möödasõidud piirdega lõigu järel ja ohud piirdega lõigul

- 61% hindab, et peale piirdega lõigu lõppemist suureneb sageli möödasõitude arv võrreldes olukorraga enne piirde paigaldamist.
- Ulukitega kokkupõrke ohu suurenemist seoses piirde paigaldamisega näeb kolmandik vastanuist. 61% ei oska hinnata, kuna pole ulukeid märganud.

Kas peale piirdega lõigu läbimist on suurenenud möödasõitude arv võrreldes olukorraga enne piirde paigaldamist?
% kõikidest vastajatest, N=57



■ jah, sageli ■ vahetevahel ■ ei ole

Kas piirde paigaldamisega seoses on suurenenud ulukitega kokkupõrke oht?
% kõikidest vastajatest, N=57



■ jah on ■ ei ole ■ ei oska öelda, pole märganud

Kokkuvõtavad hinnangud teelõigul liiklemise erinevatele aspektidele

Võrreldes kokkuvõtlikke hinnanguid teelõigu ohutuse erinevatele aspektidele enne (2019) ja pärast (2020) teelõigu ümberehitust on hinnangud muutunud kriitilisemaks järgmistes aspektides (punased nooled)

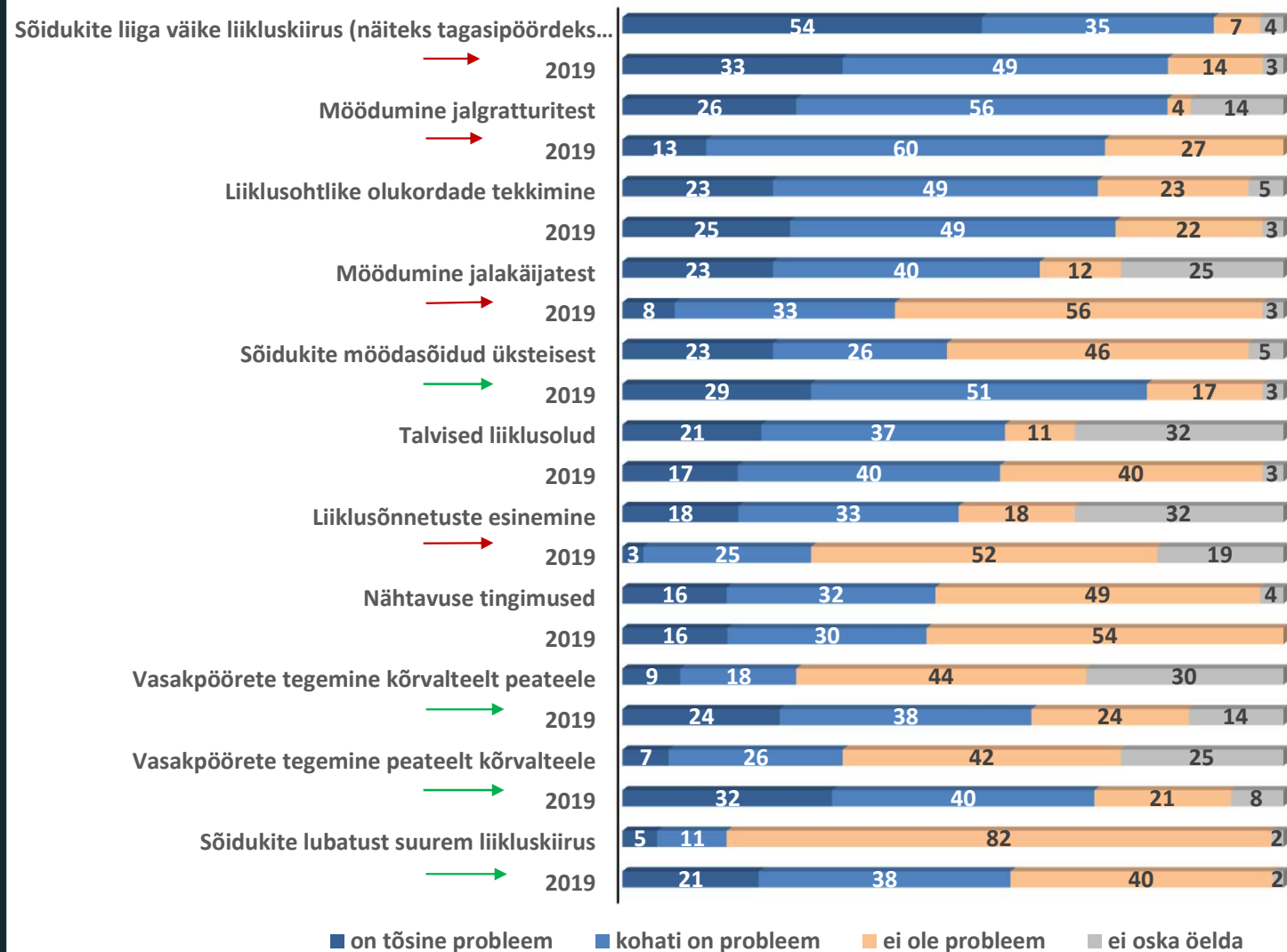
- Sõidukite liiga väike liikluskiirus
- Möödumine jalgratturist
- Möödumine jalakäijaist
- Liiklusõnnetuste esinemine

Ohutuse hinnangud on muutunud paremaks järgmises aspektides (rohelised nooled)

- Sõidukite möödasõidud üksteisest
- Vasakpöörde tegemine kõrvalteelt peateele
- Vasakpöörde tegemine peateelt kõrvalteele
- Lubatust suurem liikluskiirus

Kokkuvõtlikud hinnangud teelõigule

% kõikidest vastanutest, N=57



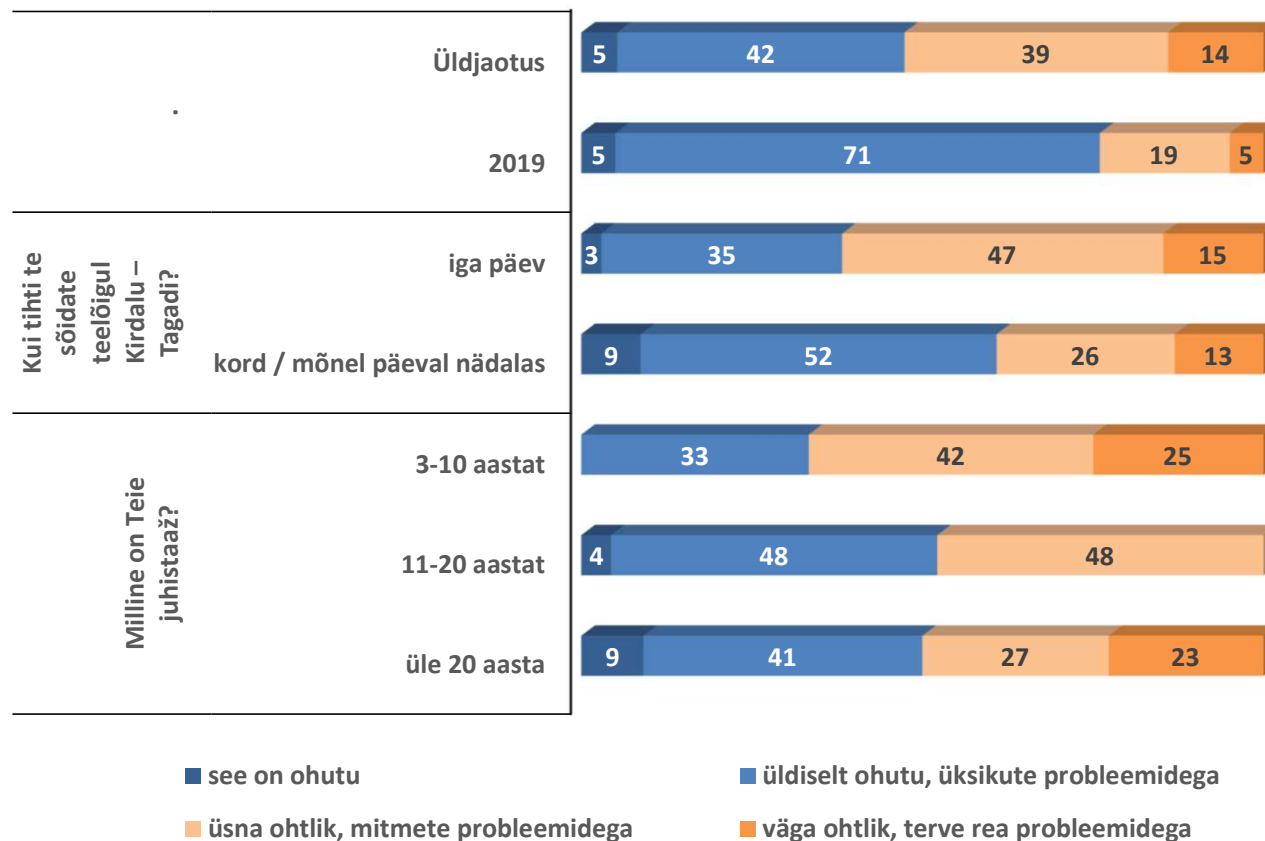
Kokkuvõtvad hinnangud vaadeldava teelõigu ohutuse kohta

- Kokkuvõtvad hinnangud teelõigu ohutusele pärast ümberehitust on selgelt halvemad kui olid enne ümberehitust
- Kui enne ümberehitust hindas teelõiku üsna ohtlikuks või väga ohtlikuks 24% autojuhtidest, siis nüüd pärast ümberehitust 53% autojuhtidest.
- Keskmisest kriitilisemad on iga päev sõitjad (ohtlikuks hindab 62%) ja lühema juhistaajiga sõitjad (67%)

Järgmistel slaidides esitatakse uuringus osalenute kommentaarid teelõigule. Kommentaarid on rühmitatud nende aspektide järgi, milles anti teelõigule üldhinnangud. Probleemsemateks aspektideks nende kommentaaride järgi on:

- Sõidukite liiga väike liikluskiirus
- Sõidukite möödasõidud üksteisest
- Möödumine jalgratturitest
- Ooteajad liiklusõnnetuste korral

Milline on teie üldine hinnang vaadeldava teelõigu ohutuse kohta?
% kõikidest vastajatest, N=57



Palume teil vabas vormis täpsustada neid liikluse aspekte teelõigul, mille kohta vastasite, et need on probleemsed.

Sõidukite lubatust suurem liikluskiirus
Kui piire lõppeb, siis läheb meeletuks kiirendamiseks.
Kiirus: sõltub "kolonnist" kui ees sõitja liigub kiirelt siis kogu kolonn järgib sama kiirust, reeglina siiski ületatakse kiirust.

Liiklusmärgid/suunised/keskpiire
Keskpiirde helkurid lähitulede jaoks valel kõrgusel.
Põrkepiire on katmata pimedas väljapaistva värvikihiga vm kihiga. On olemas kindla vahemaa järel helkurtunnus, väga hea, kuid minu arvates see ei ole piisav.
Keset teed paigaldatud piire on ohtlik ja absoluutselt mittevajalik.
Mõlemal suunal kohe pärast piirde lõppu on märgatavalt suurenenud ohtlike möödasõitude arv. Tallinna poole jäävas otsas lahendati see oranžide plastmassist piirdepostidega, mis aga ei lahenda probleemi, vaid lihtsalt liigutab selle natuke maad edasi.
Keskpiire on üleliigne.

Sõidukite liiga väike liikluskiirus (näiteks tagasipöördeks aeglustamine vms)
Ühtlasi liigutati kiiruskaamera järgmisele sirgele lõigule, mis jällegi natuke kutsub kihutajaid korrale, aga olen ise olnud korduvalt olukorras, kus sirge alguses kihutab autojuht ohtlikku olukorda tekitades (vastassuunas tulev auto on väga lähedal) mööda ning kuna kiiruskaamera on kohe sealsamas liitub mööda saades piduri põhja, mille tagajärjel peavad kõik teised kes tema taha jäävad järsult pidurdama. Rapla poolses otsas on natuke laugemad kurvid ja ohud kindlasti väiksemad kui Tallinna poolses otsas olid, aga ohtlikud on need möödapressimised ikkagi.
Ebakindlad sõidukijuhid sõidavad liiga aeglaselt (ca 60-70km/h)
Väga paljud aeglustavad antud lõigul lubatud kiirusest madalamaks, paljud sõidavad 70-ga või veelgi vähem kui pime ja sajab. Kui traktor või muu aeglasem sõiduk tekib kohe "RONG" ja peale seda on hullumaja.

Palume teil vabas vormis täpsustada neid liikluse aspekte teelõigul, mille kohta vastasite, et need on probleemsed.

Sõidukite liiga väike liikluskiirus (näiteks tagasipöördeks aeglustamine vms)
Enamus sõidukeid võtavad hoo maha piirdeni jõudes ning sõidavad aeglasemalt piirde alas, enne ja pärast piiret sõidetakse stabiilselt normkiirusega.
Aeglased liikurid (traktorid, mopeedautod jms) tekitavad järjekordi. On ka viisakalt selliseid, kes SOS taskusse põikavad ja mööda lasevad, aga seda harva
Piire tekitab "tunneli efekti" (kommentaari teistelt) mis hirmutab juhti mille tõttu on tihti kiirus lubatust oluliselt madalam (tihti 60-70km/h) ja tekivad autorongid.
Piirde ehitus on tekitanud aeg-ajalt situatsiooni, et kui mopeedauto (mida kahjuks Rapla-Tallinn maanteel ohtralt liigub) sõidab teelõigul on kiirelt autorong tekkima. Tegelikult peaks kuidagi reguleerima, et alla x/km tunnis sõiduk ei tohiks seal liigelda nagu on kiirteedel keelatud aeglaselt sõitvad sõidukid.
Tihti tekib ka autorong kuna keegi kardab pimeduse või selle tõttu et on nii kitsas rajal ja hakkab eespool aeglustuma
Paljud juhid kardavad piiret ja selle pikkuses sõidavad põhjendamatult aeglaselt.
Rollerautod, traktorid jne. on tõsine probleem.
95% juhtudel langeb sõidukiirus 80-85 km/h peale. Isegi kui liiklusolud on ideaalsed. Lahendus: teelõigul võiks olla auto reaali kiirust kuvavad ekraanid, et aeglaselt liiklev juht näeks enda kiirust ning tõstaks selle lubatud kiiruseni.
Olen mitu korda seal traktori taga pidanud 40km/h sõitma kuni esimese taskuni, millega traktor tema taga oleva kolonni mööda laskis. 3. Aeglasem sõidukiirus sellel lõigul tekitab sõidukite kolonni, milles minu taga sõitev auto on ilmselgelt liiga väikse pikivahega.
Ca 80% juhtudest kui ühtlane sõidukite rivi sõidab maanteel, siis piirdega alale jõudes mõni või mõned sõidukid alandavad kiirust 10...15 km/h võrra ilma nähtava põhjusega (psühholoogiline ärevus?)
On tajuda, et paljud sõidukijuhid piiret kardavad, mistõttu vähendavad piirde alas sõidukiirust (keskmiselt kiirusele 60-70 km/tunnis)
Osa Autojuhid aeglustavad keskiirde tsoonis, isegi kui tee on piisavalt lai.
Sõidukijuhid tunduvad piiret kartvat ning seetõttu on ka vähese autohulga korral (tipptunni ajast väljaspool) sõidukite arualse madal sõidukiirus minu jaoks probleemiks.
Liiklust takistavad juhid kes piirde alguses aeglustavad oma liikumiskiiruse 70 km/h see tekitab tipptunnil Tallinnasse tööle sõites juba ummiku. Meie pere on hakanud Tallinnasse sõitma sellest olenevalt tund aega varem

Palume teil vabas vormis täpsustada neid liikluse aspekte teelõigul, mille kohta vastasite, et need on probleemsed.

Sõidukite liiga väike liikluskiirus (näiteks tagasipöördeks aeglustamine vms)
Aeglaselt liikuvad (alla piirkiiruse) sõidukid on väga suur probleem. Inimesed ilmselt kardavad piiret.
Piire aeglustab autojuhtide kiirust väga palju allapoole lubatust.
Minu hinnangul on antud lõigu suurim probleem kiiruse selge vähendamine. Kui enne lõiku hoitakse normaalselt sõidukiirust, vähendatakse piidega lõigul kiirust 5-10 km/h. Seda olen märganud äärmiselt tihti.
Liiga väike kiirus- sellel lõigul on nüüd kohutav sõita, kiirus on olematu- autorong on pidevalt.
Väga paljud juhid arvavad, et piirdega alas on kiirusepiirand 70km/h või nad ei julge keskpiirdega alas sõita tegelikult lubatud kiirusega (90km/h).
Sellel lõigul liikleb nii põllumajandustehnikat, mopeedautosid lihtsalt aeglaselt sõitvaid juhte ja see järjekord, mis nende taha tekib on väga pikk. Olen ise näinud vilkuritega kiirabi sõitmas kombaini taga.
Liiga aeglaselt liikuvad sõidukid (mopeedautod, traktorid jm), kelle taha kogunevad pikad autokolonnid, enne kui nad vahel pööravad SOS-boksi tekitavad pikki kolonne (lahendus võiks olla laiem teeperv, asfalteeritud)
Tihti peale sõidavad autojuhid teelõigul 70km/h. Kuigi lubatud kiirus on 90 km/h.
Kui mõni mopeedauto/traktor või keegi muu aeglane sõiduk teel venib 50-70km/h siis pole lootustki mööda minna.
Tegelikult kõige suurem mure on see, et 90% juhtidest kardab seal piirdega alas sõita ja kiirus kukub korralikult alla. Piirdega ala pikkus on piisav, et esimese aeglase sõiduki taha tekib kolonn.
Tõsine probleem on teelõigul aeglaselt liikuvad sõidukid nagu traktorid, rollerautod - möödasõitu pole võimalik teha, sest sos-taskuid ei kasutata ning järjekindlalt tiksutakse see 3km 50ga ees.
On olnud olukordi, kus ees on mõni aeglaselt sõitev sõiduk.
Peamine probleem on autorongide teke aeglasema liikleja korral.
Rääkimata mopeed autodest, traktoritest jne mis tekitavad ummikuid
Piirkiiruse langus kohati 90 pealt 75 - 80 ni, suhteliselt ohtlik.
Kui satub mopeedauto kulgema ja ta püsib tee keskel, korralik rong tekib järgi. 2. Mõned juhid sõidavad aeglasemalt kui 90 km/ h, mida ma ei pane pahaks, samas terve lõigu peale-> ka tekib nn. rong järgi.
Kuna inimesed kardavad seda piiret siis sõidetakse seal pidevalt põhjendamatult aeglaselt
Aeglased sõidukid (sh mopeedautod) või sõidetakse põhjendamatult aeglaselt.

Palume teil vabas vormis täpsustada neid liikluse aspekte teelõigul, mille kohta vastasite, et need on probleemsed.

Liiklusõnnetuste esinemine
Olen näinud kahte avariid, mis lõppenud keskpiirdes ja tänu nendele on terve teelõik olnud ka koheselt umbes.
Olen tunnistajaks olnud ka paarile liiklusõnnetusele - juhtumist pealt ei ole näinud, kuid tundub, et tegemist on olnud piirdesse sissesõitmistega. Õnnetused tekitavad kiiresti ummikud - olud on kitsad ning mööduda saab õnnetusse sattunud sõidukist vaid paremalt poolt tee servast, siis sealt mahuvad mööda vaid sõidua autod ja sedagi sisuliselt vaid suvisel ajal. Raskeveokid ummistavad liikluse kiiresti. Kui olukorda peaks sattuma operatiivsõiduk (kiirabi), siis selle liikuma saamine sellises olukorras on aeganõudev.
Aga piire päästis ka minu laupkokkupõrkest kevadel, kui vastassuunast auto vastu piiret kaldus. Kokku olen näinud 4 korda, et piire on kõveraks sõidetud.
Kui tekkib avariid keskpiirdetsoonis on liiklus tõsiselt häiritud.
2020. aasta jooksul mitu avariid, olen pealt näinud kaht. Üks kus auto kaldus täiesti piirdesse ja põrkus teisele poole teed. Teine, kus kaubikauto puutus küljega piirdega kokku. Väga kitsad teeolud
2 õnnetust põrkepiirde alas põrkepiirde paigaldamisest. Tee sulg lahendatud liikluse ümbersuunamisega, kuid tekkis väga pikk autokolonn.
Avariid korral ei ole alternatiivi ja oled sunnitud ootama, kuni jõuab reguleerija.
Samuti olen antud teelõigul näinud mitmeid avariisid. Kahjuks ei oska öelda, millest need tingitud on, aga autod on sõitnud nii vastu piiret, teineteisega kokku kui ka paremale teelt välja.
Olen seda teed igapäev 11 aastat sõitnud, enne seda piirdeaia ehitust ei tea et oleks sellel lõigul õnnetusi olnud, aga nüüd olen näinud mitu korda, kui sinna piirdeaeda on sõidetud.
Liiklusõnnetusi pole näinud ja pole ka varem neid sellel lõigul kordagi näinud.
Õnnetuse korral on pikaks ajaks liiklus halvatud õnnetuse toimumise sõidusuunas.
Kui peaks auto minema libisemisse või vesiliugu siis on kahjud kordades suuremad tänu piiridele. Kui kuskil keskel juhtub avariid tiptunni ajal, siis pole ka päästjatel võimalik ligi saada sündmuskohale.
Liiklusõnnetust olen ise näinud ja naisterahvas väitis ka, et nii hirmutav on piirde ääres sõita.
Sattudes liiklusavariid järgselt kolonni oli edasi liikumise ooteaeg ~1 tund !
Kohas, kus on see piire sõiduradasid eraldamas, ei näinud ma aastate jooksul mitte ühtegi avariid, kuid nüüd on praktiliselt iga kuu seal avariid.
Peale seda, kui piire paigaldati, siis oli seal pidevalt õnnetusi, enne ei mäleta, et oleks olnud. Ühe korra oli veoauto seal rikkis keset teed, möödasõiduks seal ruumi pole ja terve üks suund oli sellepärast kinni.
Olen seda lõiku sõitnud viimase 17 aasta jooksul oma paar tuhat korda ja nii palju õnnetusi, kui on juhtunud viimase aasta jooksul, ma eelnenud 16 aasta kohta kokku öelda ei saaks.
Liiklusõnnetuse puhul on terve 3 km kinni, tagumised ei tea mis ees toimub ja hakkavad närvitsema.

Palume teil vabas vormis täpsustada neid liikluse aspekte teelõigul, mille kohta vastasite, et need on probleemsed.

Liiklusohlike olukordade tekkimine
Vähe kõrvalepõikeid rollerautodel - neid on ikka väga palju tekkinud ja see on tõsine oht.
Kui traktor juhtub sellel lõigul ette jääma, siis toimub 7-8-ndal autol juba üpris äkiline pidurdamine, et ees olevatele autodele tagant mitte sisse sõita.
Sõidustiil muutub ebakindlaks (ujuv, äkilisemad pidurdamised). Nii tekivad liiklusohhtlikud olukorrad tagumistele liiklejatele (paraku ei hoita piirde alas ka piisavat pikivahet) ning liiklemine on närviline.
Tipptundide ajal tekib kummipaelaefekt, mis tundub ohtlik (minu ees olev auto kiirendab, sest teised kiirendavad ja siis jälle järsk hoo langus).
Suuremat ohutust märganud ei ole, vastupidi, selle teelõigu juures on sagenenud liiklusohhtlikud olukorrad.
Tagumine auto vilgutab tuledega, et eessõitvat autot saaks kuidagi kiiremaks muuta, aga see omakorda veel rohkem tõmbab kiiruse alla. Ja kui ükskord piire saab läbi...mis seal toimub! - Algab film "kiired ja vihased"
Liiklusohhtlikud olukorrad- no pidevalt sellel lõigul- sest niipea, kui ilm veidike vihasem või õhtu on käes, siis kiirused on väga madalad ja kõik on üksteise sabas ja vahemaad ei hoita üldse.
Piirdeaia pealmine latt on täpselt sellisel kõrgusel, et kui juhtub õnnetus ja keegi aeda sisse sõidab, võib see sõiduauto esiaknast sisse tulla.
Kui see kolonn tema tagant lõpuks pääseb, siis tekib ohtlike olukordi kordades rohkem kui seal enne väidetavalt oli.
Tee laius
Manööverdamiseks ei jätku ruumi
Piirdega ala on väga kitsas
Tee on tänu keskpiirdele liiga kitsas
Teeperv on kitsas ning arvestades, kui palju on piirde suhtes kartlike autojuhte, siis ei tundu see kuidagi ohutu.
Teeserv on kitsas.
tee on piisavalt lai.
Sõidurada on ilmselgelt liiga kitsas.
Samamoodi, kombain on nii lai, et ei mahu sinna piirde ja helkurpostide vahele ära, mõni cm vaid on ruumi kombaini laiusest rohkem (olemas ka foto selle kohta)
Saan aru, kui piire oleks laiemate sõiduradadega aga see seal on täielik täppisteadus
Natuke liiga kitsas on see lõik.
Paremal pool on asfaltriba väga kitsas teeääre ning pideva joone vahel.
Sõidurada on pisut kitsas.

Palume teil vabas vormis täpsustada neid liikluse aspekte teelõigul, mille kohta vastasite, et need on probleemsed.

Sõidukite möödasõidud üksteisest
Foorumites/FB grupis pikalt kõneldud "kui kiirabi tuleb ja tahab mööda minna" siis tegelikult on teeperv piisavalt lai ning tihti peatumisalasid et minu jaoks on see pseudoprobleem. Suudavad linnas ummikutes peatuda ja mööduda ning mõistlike juhtidega suudab kiirabi mööda manööverdada ka tol teelõigul.
Mida veel kiita - ristmikul olevad "postid", mis ei luba möödasõitu võiks jääda ka piirdeaiast Rapla suunda, need aitaks välistada "pean veel mööda saama või suren" bemmivendade möödasõite. Hetkel tehakse minu nägemuses liialt kiirelt ja kohe peale piirdeaia lõppu möödasõitu. Õnneks Tallinna poole minnes rahustab sõitjat kiiruskaamera.
Piirdega blokeeriti ainsad pikad ja ohutud möödumist võimaldatud sirged ja nüüd tehakse neid mujal kus see on oluliselt ohtlikum.
teepiirde ehitamise järel näen iga päev kuidas Tallinna poolt tulles peale piirde lõppu hakkab lõigul kolonni kogunenud autoderivi kiirust kasvatama kuna esiauto kes piirdega teel sõitis 80ga hakkabka nüüd kiirust 90+ peale vedama. Kuna aga tema taga sõitnatel juhtidel on aeglaselt sõitmisest närv juba must, siis pressitakse ikkagi sellest "esiautost" mööda. Tallinna poole liikudes toimub sama aga enne piirdega ala, sest igapäevaselt seal liikklevad juhid juba tunnetavad , kes hakkab piirdelõigul hoogu maha võtma ning püütakse sellest enne piirdelõigu algust mööda saada.
Enne ja pärast keskpüre on rohkem ohtlikud möödasõidud, kuna inimesed tahavad veel kiiresti mööda saada.
Möödasõidud enne ja pärast piiret on väga ohtlikud. Inimesed teevad ohtlikuid ja mõtlematuid möödasõite, et ei peaks tervet lõiku alla lubatud piirkiirusega autokolonnis läbima. Möödasõite tehakse sest inimeste keskmine kiirus antud lõigul on 70-80 km/h, tee on väga kitsas ning piiret läbides on autojuhid väga kramplikud. Enne piirde paigldamist ei olnud nii palju ohtlikke möödasõite ning autod kulgesid stabiilse kiirusega.
Aeglastest sõidukitest (rollerautod, traktorid, lumesahad, liivapuisturid jms) möödumine võimatu.
tekivad sabad, millest hakatakse mööda kihutama peale piiret, eriti hull Rapla suunal.
möödasõit vahetult enne pörkepiirde ala saabumist olenemata liiklussunnast. See on jätkunud olenemata aasta ajast või perioodist. Viimasel ajal on see probleemisk muutunud ning seab ohtu kõik liiklejad.
Teiseks on probleem möödasõidud ning ning sellest tingitud lubatust suurem sõidukiirus nii vahetult enne kui ka peale piirdega lõiku. Põhjus on selles, et keegi ei taha jääda nõ autorongi, mis sõidab 80 km/h.
Peale piirde lõppu algab meeletu möödasõit.
Keskpiirdega lõigul paljud juhid tunnevad ennast ebakindlalt põhjustatuna liiga kitsast sõidurajast. Seetõttu aeglustatakse liikumiskiirus vahel isegi 70km/h kiiruseni mistõttu närvihaiged sõidavad " tagumikus kinni" ja keskpiirde lõppemisel minnakse agressiivsetele möödasõitudele.
Väga paljud juhid arvavad, et piirdega alas on kiirusepiirand 70km/h või nad ei julge keskpiirdega alas sõita tegelikult lubatud kiirusega (90km/h). Selliste juhtide pärast püütakse enne piiret teha max möödasõite.

Palume teil vabas vormis täpsustada neid liikluse aspekte teelõigul, mille kohta vastasite, et need on probleemsed.

Sõidukite möödasõidud üksteisest
Alarmsõidukit ei lasta mööda.
Möödasõidud on põhiliselt enne piirde algust, kus autojuhid ei taha jääda toppama ning kiirustavad aeglasemalt sõitvast autost võimalik kiiresti enne piirde algust mööda.
Kuidas peaks sellis lõigul tegutsema kiirabi või alarmsõiduki ilmnmisel? Pole ruumi kuskile kõrvale tõmmata ja inimestel tekib alarmõiduki nägemisel nagunii paanika.
Jah, möödasõidud sellel alal praktiliselt puuduvad ning peale Tõdvat tekib nagunii autorong, sest kõik need autod kes hommikuks tööle sõidavad, jõuavad linna piirile, aga seda enam on riskikoht need ullikesed, kes hakkavad vaatamata sellele kõigist mööda pressima, sest pidid 3km nt reka taga sõitma.
Rääkimata mopeed autodest, traktoritest jne mis tekitavad ummikuid ja peale seda tekivad ohtlkud möödasõidud.
Mul pole veel juhust olnud, ent kuidas peaks kiirabi/ politsei/ päästeamet seal alarmsõidul olles mööduma sõidukitest? Natuke liiga kitsas on see lõik. Paljud ei julgeks ju paremale võtta, kuna ruumi napib?
Sõidan antud teelõigul hommikusel ja õhtusel tipptunnil ja olenemata teeoludest ja nähtavusest on ohtlikke möödasõite (eriti hommikuti) väga palju.
Mõlemal suunal kohe pärast piirde lõppu on märgatavalt suurenenud ohtlike möödasõitude arv.
Aeglaselt liikuvad sõidukid ei saa aru, et nad peaks tagant tulijad mööda laskma (pean silmas just mopeedautosid).
Kui näha, et rekka või suuremad autod hakkavad jõudma, siis sõiduautodel toimub ralli et neist ette jõuda.
Operatiivsõiduki möödalaskmiseks on ka paanika seal.....
Alates piirde paigaldamisest on selgelt näha, et eriti enne seda teelõiku püütakse võimalikult palju möödasõite teha. Sama ka pärast piirdega lõiku, siis küll vähem.
Teenistuskohustusi täitvate masinatele ette jäämine.

Palume teil vabas vormis täpsustada neid liikluse aspekte teelõigul, mille kohta vastasite, et need on probleemsed.

Möödumine jalakäijatest
Piirete vahel on väga kitsas ja seetõttu oleks jalakäiast möödumine äärmiselt ohtlik.
Jalakäijast on ohtlik mööduda, kuna piire takistab ohutu vahe jätmist.
Tee on tänu keskpiirdele liiga kitsas ja jalakäijatest möödumine seega raskendatud ja ohtlikum.
Jalakäijad on tõsine probleem.
Kuna piiret kardetakse, kiputakse sõitma ka liiga tee parempoolses servas, mis on jällegi ohtlik eeskätt olukorras, kui teel peaks liikuma jalakäija, eriti pimedal ajal.
Igal hommikul kella 7:20 paiku kõnnib bussipeatusesse üks meesterahvas, kes peab samuti käima murul, et liiklusest eemal hoida.
Sõidetakse vasakul tee ääres ja on väga väike külgvahe jalakäijaga (ei saa ka paremale tõmmata kuna seal ju piire).
Jalakäijaid - aeg-ajalt kohtab seal ning arvestades olusid, siis tuleb hoogu vähendada.
Üksikud jalakäijad on ka, no nemad puhtana koju ei saagi, sest neil polegi kuskile minna ja ega autojuhtki saa neist normaalse vahemaaga mööduda.
Tundub, et jalakäijatel pole piisavalt ruumi, möödasõidul ei jää teepiirde tõttu teinekord piisavalt ruumi, et ohutut möödasõitu tagada, mistõttu tuleb kiirust märgatavalt vähendada, mis omakorda (nt suurte rekkade v põllutöömashinate tõttu) tekitab autoronge.
Kui jalakäia ukerdab tee perval siis raskus mööduda, kui aga haljasalal siis ok.
Jalakäijatest möödumine on kole kitsas.
Jalakäijad sellel teelõigul on igati nõrgas olukorras, pimedas pole nagunii head nähtavust ning muul ajalgi pole neil kuskile kõrvale liikuda, sest sõidurada on kohutavalt kitsas.
Jalakäijast möödumine sõltub palju, kui ääres liikleja on. Vasakule hoiduda piirde tõttu ei saa. Seetõttu tuleb vähendada kiirust, et veenduda, et liikleja ei kalduks teele.
Jalakäijad on liiga lähedal, harva on nad ka ilma helkurita, siis on eriti ehmatav. Eriti hea kui neil oleks eraldi kergliiklus tee.

Palume teil vabas vormis täpsustada neid liikluse aspekte teelõigul, mille kohta vastasite, et need on probleemsed.

Möödumine jalgratturitest
Ratturist on ohtlik mööduda, kuna piire takistab ohutu vahe jätmist.
Piirete vahel on väga kitsas ja seetõttu oleks ratturist möödumine äärmiselt ohtlik.
Manööverdamiseks ei jätku ruumi, eriti jalgratturist möödasõidul häirib.
Tee on tänu keskipiirdele liiga kitsas ja ratturitest möödumine seega raskendatud ja ohtlikum.
Jalgratturid on tõsine probleem.
Jalgratturist möödumisel loomulikult alandatakse kiirust ja see on aeg-ajalt tagantpoolt tulijatele arusaamatu (kaugelt ei ole veel jalgrattur nähtav) ning tekitab juhtides närvilisust.
Kuna piiret kardetakse, kiputakse sõitma ka liiga tee parempoolses servas, mis on jällegi ohtlik eeskätt olukorras, kui teel peaks liikuma jalgrattur, eriti pimedal ajal.
Jalgratturist möödumine on väga keeruline, kui rattur ei hoia praktiliselt muru peale.
Ratturist keerulisem mööduda, kuna piire ei luba ohutut külgvahet möödumisel ratturist hoida.
Kui jalgratturist mööduda tundub keskipiire väga lähedal autole, aga tegelikult on ruumi möödumiseks piisavalt ka kiirust aeglustamata.
Sõidetakse vasakul tee ääres ja on väga väike külgvahe ratturi (ei saa ka paremale tõmmata kuna seal ju piire).
Tuleb sõidukiirust oluliselt vähendada, sest ei ole võimalust telgjoont ületada, et jätta jalgratturi ja auto vaheline turvaline vahemik. Olen näinud sõitmas paaril korral tasakaaluratast(inimene ühel rattal).
Kohati on probleem jalgratturitega, kes ei kanna helkurit ning sõidavad poolenisti sõiduteel.
Rattureid aeg-ajalt kohtab seal ning arvestades olusid, siis tuleb hoogu vähendada.
Kui rattur tuleb teele,siis ei ole palju võimalusi kõrvale pööramiseks.
Täitsa kohutav! Kuidas ma olen eeskujulik liikleja, kui ma pean mööduma jalgratturist 1.5m hoides vasakule-seal ei saa seda reeglit rakendada ja paljud sõidavadki jalgratturi taga. Õudne on see! Ja veel eriti õhtuti. Tulge ise sinna sõitma. Vaene jalgrattur. Mõni rattur jääb seisma ja laseb kolonni mööda. Autoga liikleja, kes seal peab jalgratturist kuidagi mööduma- läheb nii ligidalt. No ei taha olla jalgratturi nahas.
Jalgrattur sõidab keskipiirdega teelõigul siiski asfaldil, mistõttu temast ohutu külgvahega möödumine on praktiliselt võimatu.
Kui jalgratturid sõidavad mitmekesi ja üks või mõni neist otsustab, et oleks tore kõrvuti sõita (mitte üksteise järgi) siis jääb tee veidike kitsaks.

Palume teil vabas vormis täpsustada neid liikluse aspekte teelõigul, mille kohta vastasite, et need on probleemsed.

Möödumine jalgratturitest
Tundub, et jalgratturitel pole piisavalt ruumi, möödasõidul ei jää teepiirde tõttu teinekord piisavalt ruumi, et ohutut möödasõitu tagada, mistõttu tuleb kiirust märgatavalt vähendada, mis omakorda (nt suurte rekkade v põllutöömashinade tõttu) tekitab autoronge.
Kui rattur ukerdab tee pervel, siis raskus mööduda, kui aga haljasalal siis ok.
Jalgratturitest möödumine on kole kitsas.
Ratturid sellel teelõigul on igati nõrgas olukorras, pimedas pole nagunii head nähtavust ning muul ajalgi pole neil kuskile kõrvale liikuda, sest sõidurada on kohutavalt kitsas.
Ratturist möödumine sõltub palju, kui ääres liikleja on. Vasakule hoiduda piirde tõttu ei saa. Seetõttu tuleb vähendada kiirust, et veenduda, et liikleja ei kalduks teele.
Probleem pigem jalgratturi nähtavusest tingitud "ootamatu ilmunisega" kitsal lõigul. Väikeautoga mööda sõit polnud kuigi keeruline , kuid...
Jalgratturid on liiga lähedal, harva on nad ka ilma helkurita, siis on eriti ehmatav. Eriti hea, kui neil oleks eraldi kergliiklustee.
Pöörete tegemine
Parempöördeid Tallinna poolt Tagadile tehakse palju, seal võiks olla kaks rida - parempöörde rida eraldi.
Kohalikud teevad sageli oma mahapöördeid peateelt koduhoovi vanast harjumusest, järgimata liikluskorraldusmärke.
Mahapööre Tagadile on liiga järsk, sõidukid peavad sinna pööramiseks hoo väga maha võtma ja kui sinna läheb mitu sõidukit, siis tekib liiklustakistav koht.
Kolonnis sõites on raske ära tabada tagasipöördetee teeotsale jõudmist. Raske aeglustada, kui piisavat pikivahet ei hoita.
Peateele ja sealt maha keeramised on täielik jama- olen ise mitmeid kordi pidanud ootamatult pidurdama ning pole võimalik kuskilt mööda ka minna, sest ruumi lihtsalt pole, kui keegi ootamatult ette keerab või pidurit tallab kui maha hakkab pöörama. Need "mahakeeramistaskud" ei aita ka eriti, sest parempöörde koht on ootamatu ning järsk, bussijuhid võtavad hoo maha juba vaat et km enne pööret.
Peateele ja sealt maha keeramised on täielik jama- olen ise mitmeid kordi pidanud ootamatult pidurdama ning pole võimalik kuskilt mööda ka minna, sest ruumi lihtsalt pole, kui keegi ootamatult ette keerab või pidurit tallab kui maha hakkab pöörama. Need "mahakeeramistaskud" ei aita ka eriti, sest parempöörde koht on ootamatu ning järsk, bussijuhid võtavad hoo maha juba vaat et km enne pööret.

Palume teil vabas vormis täpsustada neid liikluse aspekte teelõigul, mille kohta vastasite, et need on probleemsed.

Nähtavuse tingimused
Pimedas vastutulevate autode valgusvihk tekitab teepiirde postidest silma vilkuva valguse.
Pimedas sõites häirib taga, lähedal sõitva sõiduki esitulede valgus minu peeglis ning võib hajutada tähelepanu ees toimuva suhtes.
Piire peegeldab/ murrab vastutulevate autode tulesid, mis teeb liikelmise pimedal ajal veelgi ebamugavamaks.
Valgustus puudub teelõigul. Pimedas sõitmine piirkiirusega võimatu. Täistulede vihk peegeldab metallpiirdelt vastu ning pimestab. Suured liiklusmärgid tee ääres (sinised) peegeldavad samuti valgust vastu. Tuleks paigaldada 3 km tänavavalgustust, et pimedal ajal saaks sõita turvaliselt lähituledega.
Suvisel ajal nähtavus hea; sügistalvisel ajal väga halb või ohtlik. Visuaalselt muutub sõidurada talvisel aja kitsamaks (tunnetus) Sügistalvisel ajal on vajalik kiiruse vähendamine oluliselt. Suvisel ajal läbitav turvaliselt kiirusega 80-90-ga, sügistalvisel ajal üle 80 ei soovita.
Kui on väiksemgi vihm/pime aeg, siis sõidukiirus on 60-75—kohutav.
Selle kohta tahaks kohutavalt uriseda - kes seda ehitas võiks tulla lõigule sõitma õhtusel ajal pimedas ja vihmaga. Vastasautod väga tihti kasutavad kaugtulesid, sest nemad kardavad ulukeid või ei näe midagi ja võtavad oma kaugtuled väga lähedalt maha, mis omakorda pimestab ja piire peegeldab ja vahedes virvendab ja lõpuks ei näe mitte midagi, kuigi ei kanna prille.
Pimeda ajal, eriti vihmase ilmaga vastutuleva auto tuled paistavad läbi keskpiirde postide ja tuled hakkavad vilkuma ning halvendavad tugevalt nähtavust.
Veel üks tähelepanek, Viljandi mnt. ja Kurtna tee ristmik võiks ka olla valgustatud. See on ainuke ristmik Tallinna ja Rapla vahel mis on valgustamata.
Teepiirde helkurid tekitavad pimedas autotuledega sõites virvendust ja halvendavad nähtavust, eriti vanemates inimestes.
Peale piirde lõppemist, Kurtna teeotsas, kuhu paigaldati kummipostid halvenes oluliselt linna poolt tulijatele ja Kurtnast väljuvatele sõidukitele nähtavus.
Mind isiklikult häirib hirmsasti pimedal ajal sõitmine, kus piirdepostidest möödumine tekitab nägemises "virvendamise".
Vihmaga on tekib nendest tee piirest silmale raske olukord tajuda kiirust. Maa poolt tulles pimestab üks märk eriti silmi, sõidan pimedal ajal. Olen küll nüüd juba teadlik, et seal see koht on, aga ikka pimestab :)
Nähtavuse teeb keeruliseks vastu sõitjate vahepostide tõttu vilkivad tuled, mis väga häirivad pimedas silma.
Talvisel ja sügisel kui ilmad on pimedad ja sajab vihma, lörtsi jne on see piire lausa eluohtlik kuna teda on halvasti näha vastutulevate autode tulede vihus.
Vastu tuleva autotuled virvendavad kehvasti postide vahelt.

Palume teil vabas vormis täpsustada neid liikluse aspekte teelõigul, mille kohta vastasite, et need on probleemsed.

Talvised liiklusolud
Talvisel ajal ja libedaga sõidavad enamus juhte veel eriti aeglaselt, kardetakse keskkiiret.
Talvel libedaga võib täitsa ohtlik olla.
Talvel tekivad tee keskele ja teepeenrale vallid - siis hakkab nalja saama.
2019 talvisel ajal tekkis lumistes tingimustes väga pikk kolonn, sõidukiirus 70. See tingis mitmetel liiklejatele jõuda teha - möödasõit vahetult enne pörkepiirde ala saabumist olenemata liiklussuunast.
küsige seda järgmine aasta, kui normaalse lumega talv tuleb, siis alles saab sellele vastata. Sest möödunud talvel oli vaid 1 kord lumi seal ja hommikul enne 7-t kogu tee täis tuisanud, sõita oli väga halb. Selle ühe korra järgi paneks, et kohutav aga kuna sõidan iga päev, siis selle 1 korra järgi hinnata ei ole adekvaatne.
Õnneks ei ole meil lumerohket talve olnud, aga kui see nüüd peaks tulema... ennustan suuremat jama.
Lumerohket talve eelmisel aastal ei olnud, kuid kui seekord tuleb, siis see kindlasti on murekoht, kus niigi kitsas teelõik muutub raskemini läbitavaks.
Antud lahendus vajab talvise teehoolduse kohalt kiiremat reageerimist
Ulukid
Olen näinud põtra, kes ei oska piirdest üle minna ja takistas tükk aega liiklust.
Kui teele peaks sattuma metsloom, siis võimalused kokkupõrke vältimiseks on piiratud olude tõttu väga minimaalsed.
Loomad teel. Suvel (juunis) ühe korra ning septembris (kõrghooajal) olen näinud kaks korda. Loomad on segaduses, ei saa piirdest üle, kõik kolm korda jooksnud tagasi kuhu tulid. Tuleks paigaldada loomatõkked.
Kui loom tuleb teele, siis ei ole palju võimalusi kõrvale pööramiseks.
Ja ulukid! -pange sinna midagi - sest sept-oktoober 4 ulukit keset teed-ei ole väike arv.
Kui metsloom ette jookseb pole sellel lõigul autoga kuskile tõmmata, et otsasõitu vältida. Olen näinud kuidas põder üle piirdeaia hüppas, oleks sellel hetkel lähemal olnud, oleks loom täpselt kapotile hüpanud.
Hiljuti nägin ka kuidas metskits üle selle kuradi aediku ukerdas.
Metsloomad ei oska teepiirdega kohtudes käituda, kui nad enne jooksid eest üle ja õnnetus jäi olemata, siis nüüd nad jäävad seisma ja vahel ei õnnestu otsasõitu vältida. Sel juhul on näha olnud, kuidas loom õnnetuse tagajärjel on hukkunud ja rullunud ümber teepiirde postide. Ja kui loom seisab keset sõidusuunda, siis pole temast võimalik kummaltki poolt mööduda.

Palume teil vabas vormis täpsustada neid liikluse aspekte teelõigul, mille kohta vastasite, et need on probleemsed.

Ulukid
Loomade eest pole kuhugi pöörata, oleks vaja koolivõrgu.
Kuhu projekterija arust metsloom läheb ja mis ta teeb, kui satub teele, mille keskel on see õnnetu piire.
Kuna vastassuuna sõidurada tuled ei valgusta, siis vastassuunast võib loom üle piirde hüpata või piirde alt joosta.
Metsloomi olen näinud ja tekivad äkkpidurdused ja LO olukorrad.
Kui peaks seal metsloom ette hüppama siis ainuke võimalus on talle otsa sõita, kuna põigata pole kuhugi.
Taskud peatumiseks
SOS-taskuid pole piisavalt, liiga pika vahemaa tagant. Oli endal sel neljapäeval (12.11.2020) juhtum, kus auto kere hakkas täpselt enne piiret läbima tugev vibratsioon, pidin kiirelt reageerima ja teiste autojuhtide närvidele mõeldes peatusin enne piiret. Liikusin edasi lootes, et saan piirkiirusega läbida selle 3,4km lõigu.
MUU
Suures plaanis on väga hea turvaline liigelda selles piirkonnas peale pörkepiirde paigaldamst.
Üldiselt, väga nõme ja esteetiliselt kole teelõik.
Hommikuse ja õhtuse tipptunni ajal täiesti tarbetu ehitus.
Kokkuvõttes võin kinnitada, et antud projekt on läbikukkunud, suuremat ohustust märganud ei ole, vastupidi, selle teelõige juure on saagenenud liiklusohhtlikud olukorrad. Igati halb lahendus.
Minu arvates suht mõttetu ja küllaltki ohtlik ehitis.
Liikumiskiirus võiks olla pimedal ajal 70km/h
Üldine liiklusolukord ja käitumine on piirde alas minu hinnangul väga kehva.
Piirde mõte on hea, aga teostus alla igasugust arvestust ning ei toeta kuidagi ohutuma liikluskultuuri teket!
Luigel asuva Neste jaama läheduses asuvad ringteed ja nendele tehtud nn aeglustusrajad on absurdsus. Mis saab kui lumi maha tuleb. Mis moodi suured veoautod seal ukerdavad peaks projekterija ja ehitaja vaatama tulema. Seda lõiku ja teed pole tehtud ohutuks vaid väga ohtlikuks.
Pole veel näinud, et keegi kasutaks " peatuskohti" autorongi möödalaskmiseks. Võimalik lahendus, isegi täna mõtlesin sellele-> teha need peatuskohad "sujuvamaks" n. 2-3 korda pikemaks, ehk siis leiaks kasutamist.
Kokkuvõttes, kindlasti on see lõik nüüd turvalisem, ent vaja oleks siiski neid kitsaskohti lahendada. Praegu pole see kaugeltki täiuslik. Esmane teema-> laiendada teeääri näiteks.
Kokkuvõttes minu arvates väga kehvasti läbi mõeldud ja ohtlik teelõik.
Suuresplaanis olen lahendusega rahul, tõusikud ja rullnokkad ei saa enam arutult kihutada.

Projekti juhtimine:

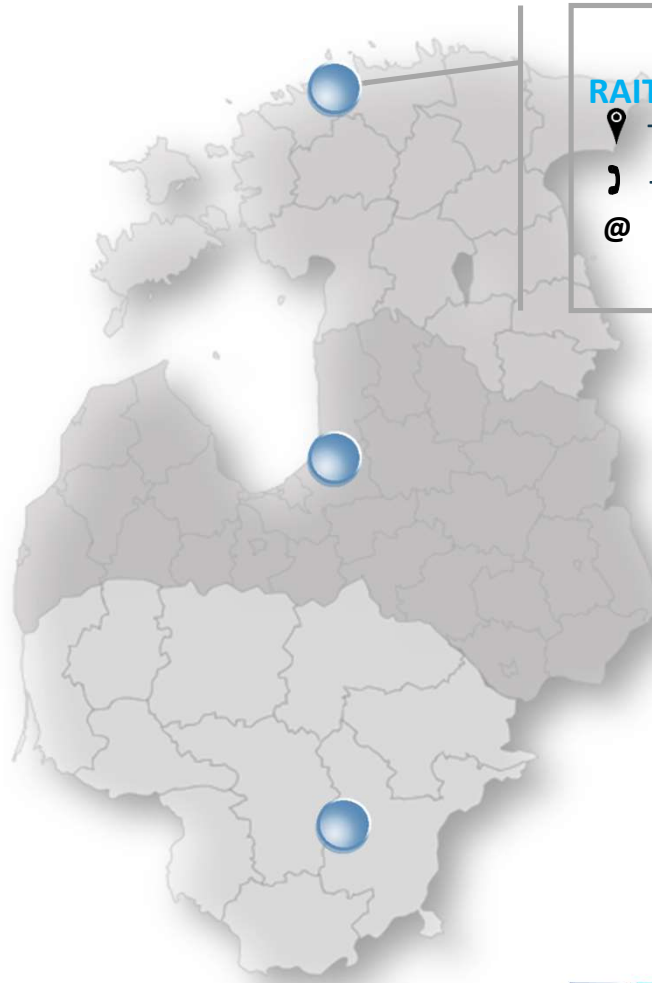
Kalev Petti

kalev.petti@raitgroup.com

Andmetöötlus:

Rõõt Kampus

root.kampus@raitgroup.com



RAIT Faktum&Ariko

📍 Tatari 64, 10134 Tallinn, Estonia

☎ +372 6 684 530

@ info@raitgroup.com

RAIT | FAKTUM
& ARIKO
Preferred Partner of GfK