TeeLeht

Nr 80 APRILL 2015

MAANTEEAMETI AJAKIRI

2015. AASTA SUUREMAD TEETÖÖD

KORRUPTSIOON JA MAANTEEAMET

INTERVJUU MATI OMBLERIGA

TEE ANNAB TÖÖD KÜLL, JÄTKUKS VAID TEGIJAID

TUHANDETE KILOMEETRITE VÕRRA TARGEMAKS

LIIKLUSOHUTUS VAJAB MÕTTEVIISI MUUTUST

VEOLUBADE TAOTLEMINE KOLIB E-TEENINDUSSE

SISUKORD

04 **Vähem tõmblemist, rohkem paindlikkust!**
Aivo Adamson

06 **Tee annab tööd küll, jätkuks vaid tegijaid**
Tarmo Puolokainen, Kadri Lees, Uku Varblane

09 **Ümberstruktureerimine teedevõrgu küsimustes aitab Maanteeameti taas järjele**
Kuno Männik, Jaan Ingermaa

12 **Eeskujust sõltub palju**
Mati Ombler

16 **Korruptsioonist Maanteeametis**
Kaupo Sirk. Lauri Lugna, Maria Jefanov

18 **Tarmo Mõttuse esimesed mõtted Maanteeametis**
Diana Lorents

21 **Eriveolubadest ja sellest, kuidas teedele lubati 48- ja 52-tonnised metsaveokoormad**
Mari-Jaana Adams

25 **Suuremad teetööd koonduvad Tallinna ja Tartu ümbrusesse**
Mari-Jaana Adams

26 **2015. aasta peamiste teetööde kaart**

30 **Teede planeerimisest uue planeerimisseaduse ja ehitusseadustiku valguses**
Sandra Mikli

33 **Helsingi-Tallinna tunnel tulgu!**
Ilmar Pihlak

36 **Piirded, parklad, puhkekohad ja palju muud, mis Põhjamaadest silma jäi**

38 **Lubjakivi kasutamine Põhja-Ameerika teede-ehituses – need teadmised tuleb siia tuua**
Taavi Tõnts

41 **Ingmar Roos: ühistransporti tuleb korraldada riigi- ja erasektori koostöös**
Triin Adamson

44 **liiklusohutus vajab mõtteviisi muutust**
Alo Kirsimäe

48 **Liiklusohtlikud kohad on teemaks nii Lätis, Leedus kui Eestis**
Triin Adamson

49 **Uued rakendused Euroopa liiklusõnnetuste analüüsimiseks**
Rauno Piirsalu

50 **Šokikampaaniad mootorratturite sõiduharjumusi ei paranda**
Reesi Efert

HEA LUGEJA!

Teeleht on jälle oma lugejate ees. Sedapuhku väikeste muudatustega. Kui teedeala konverentsil märtsis jäi siit-sealt ettekannetest silma ettepanek olla keeruliste teemade avamisega „seksikas“, siis meie väike uuendus sellest pihta ei hakka. Me arvame küll, et TEELEHT võiks olla oma teemapüstituste ja-arendustega huvipakkuv, mõtlemapanev, kaasa rääkima kutsuv ja hariv, aga meelteerutuse ning välise atraktiivsuse kergesse lummusesse me teid kiskuda ei kavatse.

Viisime eelmise aasta detsembris läbi lugejaküsitluse. Saime oma lugejatelt ajakirja ootuste kohta palju teada. Olulisim oli, et TEELEHTE kui valdkonda tutvustavat ajakirja oodatakse ja sealt otsitakse teadmisi, mis silmaringi avardavad ja lugejaid ennast inspireerivad. Lugejad avaldasid tänulikkust Teelehe kui ainsa valdkonnaväljaande ilmumise eest. Saime kinnitust, et Teelehe lugemise harjumus on olemas ning sellel on infokanalina nii oma töötajate ja koostööpartnerite informeerimisel kui ka erialaste teadmiste täiendamisel suur potentsiaal. Uute numbritega tutvutakse ka olukorras, kus selle sisuga rahul ei olda.

Kriitilisemad märkused TEELEHE kohta tulid sihtrühma enese segadusest, mis oli tingitud pealiskaudsete või igavate teemakäsitluste tõttu. Tunduski, et paras segadus on sihtrühma ümber ning fokusseeritus spetsialistitasemelt erialakaugele lugejale on väljaande väärtust oluliselt devalveerinud.

Lisaks pole Teelehel ka otsest läbimõeldud levistrateegiat. Kui õigustatud on Teelehe saatmine anonüümselt „sekretäri lauale“? Eesmärk oleks siiski jõuda õigel ajal õigele laual õige lugeja ette. Aga kus on need õiged lauad? Me arvame, et huupi masstiraaž ei ole kuluefektiivne ega ka mainekujunduslikult otstarbekas.

Seega, üks, mida lugejad eriti rõhutasid, oli vajadus kujundada TEELEHEST valdkonna olulisemaid teemasid kajastav väljaanne. Sellisest valdkonnaülest spetsialisti tasemele suunatud ja ühtekuuluvustunnet ning sünergiat tekitavast ajakirjast tuntakse puudust. Palusime ajakirja juurde kokku tulla kolleegiumil, kellega koos arutlesime, millised teemad võiksid järgmise aasta jooksul TEELEHES kajastatud olla ja milliste autorite poole soovitaksite pöörduda, et teemade käsitlused oleksid pädevad. Koos olid Eesti Projektbüroode Liidu juhatuse esimees Merike Rannu, Eesti Asfaldiliidu tegevjuht Märt Puust, AMTELi tegevjuht Arno Sillat, MKMi ekspert Lauri Künnapuu ja Kaupo Sirk, Lauri Lugna, Tarmo Mõttus Maanteeametist. Mõtteid oli palju ja loodame, et enamuse neist jõuame toimetusega, kelleks on nüüdsest Maanteeameti avalike suhete osakond, ajakirjaks vormida.

Lugejate tagasiside on väga oluline. Kui ajakiri saaks kasvõi ühe ideega aidata, kasvõi ühe ideega üllatada ja veel ühega rõõmustada, siis oleks ta ju päris ... „seksikas“, kas pole?

DIANA LORENTS, Maanteeameti avalike suhete osakonna juhataja

Teeleht on neli korda aastas ilmuv Maanteeameti ajakiri

Toimetus
Maanteeameti avalike suhete osakond

Keeletoimetus, kujundus, makett
Ecwador OÜ

Trükk
Pajo Trükikoda

Tiraaž
1000

Väljaandja
Maanteeamet
Pärnu mnt 463a, 10916 Tallinn
Telefon: 6119 300
E-post: press@mnt.ee
Veebis: mnt.ee, facebook.com/mnt.ee

Esikaanefoto
Teet Malsroos/Õhtuleht

VÄHEM TÕMBLEMIST, ROHKEM PAINDLIKKUST!

AIVO ADAMSON,
Maanteeameti peadirektor

Tuntud lugu, et valitsused tihtilugu muudavad eelmiste valitsuste otsuseid. Võimul olev valitsus ei julge võtta kohustusi tulevasele valitsusele. Aga on üsna selge, et teedeehituses ja üldse infrastruktuuri kavandamises on oluline pikaajaline planeerimine.

Viimase kahe aasta jooksul oleme Maanteeametis koos majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumiga loonud uue teehoiu kava süsteemi. See ei ole veel täit rakendust leidnud, aga on juba tugevalt töös. Me räägime seitsmeaastasest plaanist, kindel suund on võetud. Aga vaadates seda, kuidas me teehoiukava täidame ja objekte realiseerime ning kui efektiivselt me raha kasutame, on pilt veidi vildak.

Näiteks: Peterburi maantee lõik suunal Tallinnasse, 30ndal kilomeetril. 2013. aastal tegime seal ribapindamist ja veel mõningaid remonditöid ca 180 tuhande euro ulatuses. Märtsi keskel alustasime seal töid ca 7,5 miljoni euro ulatuses – päris mahuliste investeeringutega. Täpselt samal lõigul!

Täiesti selge, et kui meil ei oleks eelarvel põhinevat 12-kuulist perspektiivi, saaksime olla paindlikumad ja paremini selliseid töid planeerida.

Eelmisel aastal tõstsime teehoiukavas olevate objektide arvelt eurorahasid ettepoole. Petame iseennast. Ja kui ma siis küsin valitsuselt, kas annate riigi eelarvest 2016., 2017., 2018. aasta juba kasutatud eurorahade katteks raha teedeehitusse tagasi– kõlab vastus: me ei julge võtta järgmisele valitsusele kohustusi. Kas see on pikaajalisus? Kui kindel saab töövõtja olla? Kui kindlad saavad ehitusettevõtted olla oma tegevusi ja investeeringuid planeerides?

Kui meil on teehoiukava, plaan paigas, ja oleme juba ka realisatsiooni sisse läinud ning siis äkki keegi muudab seda, võttes vahendeid vähemaks, siis käivitub väga ebatõhus protsess, milles kõige väiksem osa on kõikide plaanide ja tegevuste bürokraatlik kinnitamine. Aga suurema osa projektide riiulisse panemine ja maade tühja omandamine? Kui see pole tõmblemine, siis mis see on? Paindlikkus kindlasti mitte.

TEE ANNAB TÖÖD

Kiired arvutused näitavad palju tegelikult teedega seotud sektor tööd annab. Teedeehitusega on seotud umbes 6000 inimest, kui sinna juurde lisada tehnoloogiaettevõtted, keskkonnatöötajad, siis saame koguarvuks ca 10 000 inimest.

Kuidas seda käsitleda? Riigi poolelt vaadatuna – tõepoolest, 10 000 on suur arv osana töövõimelisest elanikkonnast, teistpidi – kui meil on head teed, siis see tee iseenesest võimaldab väga palju teistel inimestel ja ettevõtetel tööd teha. Aga kuhu turule me neid inimesi toome, kui me teedevaldkonna rahastusest raha vähemaks võtame?

Riik (sh kohalikud omavalitsused) on sisuliselt teedeehituses ainutellija. Erasektor praktiliselt teid ei telli, va mõned kinnisvaraarendajad, mis on marginaalne osa.

Vaatamata sellele, et teehoiukava on seitsme aasta peale koostatud ja kinnitatud, lööb 12-kuuline eelarvestamine sinna väga suure augu ja on ebaefektiivne. Investeeringuid ei saa teha 12 kuu vaates, see on liiga väike aeg. Tore, et on loodud võimalus

investeeringutele kuluvate rahade ületõstmiseks järgmisse aastasse, aga need on detailid. Tegelikult peaks olema ruumi mängida investeeringute portfelliga rohkem, sest neid muutujaid, mis kaasnevad suurte objektide ehitamisega (nt vaidlustamised 5 aastaks jms), on palju rohkem. Sellistes mehhanismides on tulemuslikuks käitumiseks vaja suuremat paindlikkust. Me oleme liiga palju 12-kuulises vaates kinni. Tuleks sellest üle saada.

Seadustes muudatuste tegemiseks on see muidugi mugav. Raske on ju seadust muutma hakata, kui teed 30-aastase investeerimisotsuse. Ettevõtja kingadesse astunult paistab selgelt, et 12-kuuline vaade, mis annab mugava võimaluse kiiresti vajadusel seadusi muuta, pärsib ettevõtluskeskkonda ja eks ta ka riigile ja täidesaatvatele ametitele ei ole navigeerimiseks lihtne koht.

Üks näide. Oletame, et teeme Kurna sõlme valmis ja tahaksime ehitajale anda kaasa 10-aastase hooldelepingu sellele samale objektile. Saksamaal ja teistes Euroopa riikides juba tehakse selliseid lepinguid. Me seoksime ehitusettevõtte ära – kui peaksid ehitama kräppi, siis halda seda kräppi ka 10 aastat. Tegelikkuses võib tekkida teine efekt – ehitad pigem kvaliteetselt ja 10 aastat säästad raha.

Henry Ford on öelnud:
„Kui ma oleksin küsinud inimestelt, mida nad tahavad, oleksid nad öelnud, et kiiremaid hobuseid."
Kui meie küsiksime inimestelt, mida nad tahavad, siis üks esimestest vastustest oleks, et paremaid teid, eriti maakondades. Millised on need paremad teed? Kust nad tulevad?

Me tooks selliseid uuendusi sisse, aga asjad on seadusandluses kinni. Ma ei poe selle taha, et ei ole võimalik teha. Me otsime Maanteeametis alati lahendusi, mitte takistusi ja küllap oleks selline asi võimalik ka täna, kui otsida JOKK variante. Aga asjad võiks olla mõistetavad ka ilma igasuguste otsitud JOKKideta.

Veel on üks koht, kus mul süda verd tilgub. Maanteeameti investeeringute komitees otsustame mõnikord, kas teha kruusateedele kõvakatet või teha muid remonditöid objektil, kus on liiklussagedus 75 autot ööpäevas.

See on riigimaantee. Riigi käes on 16 500 km teid, ülejäänud on KOVide, RMK käes või erakätes. Ja siis on kuskil kohaliku omavalitsuse käes tee, millel liiklussagedus on 1000 autot ööpäevas ja tee vajaks väga remonti. Rahastamisskeem on selline, et me teeme ju liiga Eesti nendele kohtadele, kus inimesed rohkem liiguvad! Me tahaksime parandada teid seal, kus inimesed rohkem liiguvad, mitte seal, kus sõidab 75 autot ööpäevas.

See on sõnum rahandusministeeriumile. Me oleme sellest ka rääkinud. Aeg on muutusteks valmis, pilt selgineb. Riigimeheliku käitumisega saaksid asjad õigesse kohta.

KOMPROMISS VS PRIORITEEDID

Rootsi ühiskonnas, kus ma pikalt töötasin, olid kompromissid valdavad. Kogu aeg tehti kompromisse. Aga kompromiss ei ole alati see lahendus, kus kõigil hea on. Kompromiss saab olla ka see, kui kõigil on halb. Ja mulle tundub, et meie liigume suunas, kus me hakkame tegema kompromisse, mille tulemusel hakkab kõigil halb olema.

Praktikuna vaatan, et fookuses ei peaks olema mitte kompromissid, vaid prioriteetsed tegevused. Tegelikult oleks vaja kokku leppida kasvõi see, kas Tallinn-Tartu maantee kaherealiseks tegemine on täna prioriteet või ei ole. Paneme vajalikud tegevused järjekorda - milliseid tegevusi sellel või järgmisel või ülejärgmisel aastal teeme ja jätaks võib olla midagi üldse tegemata. Lepime kokku ja peame kokkulepetest kinni.

Majandusloengutest tuleb kindlasti tuttav ette traditsiooniline kolmnurk, mille tippudes on kasum, turuosa ja kliendid. Mõni kirjutab sinna kolmandasse tippu madala riski. Kui omanikuna ütlen ettevõttele, et pead suurendama turuosa, suurendama kasumit ja pead tegema seda kõike madala riskiga, siis millist ettevõtet ma kirjeldan? See on monopol. Monopol saab seda teha. Aga kui on konkurents, siis kõike seda kolme korraga saavutada ei ole võimalik. Madalate hindadega saad turuosa juurde, kuid kasumit et vaevalt teenid, sest investeerid. Kui midagi ei tee, siis riski ei ole. Kahega selles kolmnurgas saab samal ajal tegeleda, kõige kolmega aga mitte.

Sarnaselt vaatan meie tänast teedeehituse rahastamist. Selge on see, et ei saa teha kõikide asjade vahel kompromissi. Kuskil peab olema valik ja see valik võib tõenäoliselt olla kellelegi halb. Las olla täna vähematele halb ja rohkematele parem ning liigume siit edasi. Ma ei otsiks kompromisse, vaid ütleks, mille me praegu ära teeme ja mida me hakkame tegema viie aasta pärast.

Maanteeametisiseselt püüame prioriteete seada. Ehkki jah, tahame kõike korraga ja kohe. See on meil selline meeskonna iseärasus.

Riigikantselei on võtnud hea suuna, vähendades riigis arengukavasid. Ka meil on transpordi arengukava ja Maanteeameti vedamisel töötame välja uut liiklusohutuse strateegiat. Neid võiks tegelikult konsolideerida ja viia konkreetsemaks. Mina viiksin teedeehituse ka rohkem liiklusohutuse alla.

Ja üle-eestiline teedevõrgu rahastamise käsitlemine – vaataks seda nagu üht terviklikku teedevõrku, ärme lõika välja neid maakonna teid või Tallinna linna ja Tartut ning Pärnut.

Eestis ei ole ettevõtjatel sellist pikka raha või erakapitali, et tulla Eesti teedevõrgu rahastamisse sisse. Euroopas on selliseid fonde ja ka ettevõtjaid. Me leiaksime selle raha ilmselt väljastpoolt. Konkreetset Eesti teedevõrgu rahastamise küsimuste arutelu oleme juba alustanud, kuid ei ole seda lihtsalt nii aktiivselt ette võtnud. Kindlasti tuleme heade ettepanekutega välja. Teada ju on, et suuri eriarvamusi ei ole. Kes võtab vedada?

TEE ANNAB TÖÖD KÜLL, JÄTKUKS VAID TEGIJAID –

TEEDEVALDKONNA KOMPETENTSIUURINGU LÜHIKOKKUVÕTE

TARMO PUOLOKAINEN, KADRI LEES, UKU VARBLANE,
Tartu Ülikooli sotsiaalteaduslike rakendusuuringute keskus

Eestis on puudunud põhjalik ülevaade teedevaldkonna ettevõtetest ja töötajatest, samuti ei ole uuritud, mil määral vastavad teedevaldkonna õppekavad ettevõtjate vajadustele. Selle tühimiku täitmiseks valmis 2015. aastal Tartu Ülikooli sotsiaalteaduslike rakendusuuringute keskuse, Eesti Asfaldiliidu ning teedevaldkonna ekspertide koostöös Teedeklastri projekti raames teedevaldkonna kompetentsiuuring.

Uuringu raames analüüsiti äriregistri ja majandustegevuse registri andmeid, koostati veebipõhine küsitlus teedevaldkonnas tegutsevate ettevõtete seas, viidi läbi fookusgruppe ja personaalintervjuusid valdkonna spetsialistide ja seotud osapooltega ning eelneva põhjal koostati tööjõuvajaduse prognoos, õppekavade audit, riikliku tellimuse protsessi audit ja esitati teedevaldkonna arendamisele suunatud ettepanekuid. Käesolevas artiklis tuuakse välja uuringu peamised tulemused, järeldused ja soovitused.

TÖÖHÕIVE TÄNA

Teedevaldkonnas hõivatute arvu määratlemine on mõneti keeruline, sest sageli on ettevõtete töötajad seotud erinevate projektidega, millest mõned haakuvad teedevaldkonnaga, mõned aga mitte. Veebiküsitluse kohaselt töötas teedevaldkonnas 2014. aasta hooaja tipphetkel 2573 inimest, mis on umbes 60% vastanud ettevõtete kogutööjõust (4294). Insener-tehniline personal moodustas sellest ligikaudu 30%. Küsitluse põhjal leitud teedevaldkonna ettevõtetes töötajate koguarv on samas suurusjärgus äriregistri 2012. aasta andmetega (kokku 3980 töötajat). Siinkohal tuleb silmas pidada, et äriregistri andmetes on toodud aasta keskmine töötajate arv (hooaja tipphetke arvudest madalam), samuti on Eesti makromajanduslik olukord kahe aastaga märgatavalt paranenud ning paljude ettevõtete töötajate arv kasvanud. Samuti on veebiküsitlusse kaasatud ettevõtteid, kellel ei ole küll äriregistris vastaval tegevusalal käivet, kuid samas omavad nad majandustegevuse registris teehoiutööde tegevusluba. Siiski võib hinnata, et eelnevalt toodud numbrid kajastavad teedevaldkonnas hõivatute arvu suhteliselt objektiivselt.

Ettevõtetel paluti jaotada teedevaldkonna töötajad tööperedesse. Sellega sooviti lihtsustada ja süstematiseerida teedevaldkonna ettevõtete töötajate struktuuri ning prognoosida tööjõuvajaduse muutumist. Tööperede arvu ja jaotuse määratlemisel prooviti üheaegselt kajastada võimalikult detailselt konkreetselt teedevaldkonna õppekavadega seotud ametialasid ja teiselt poolt ei soovitud tööperesid luua liiga palju. Näiteks jagati teedeinsenerid vastavalt kutsestandardi spetsialiseerumistele (tee-, silla-, raudtee-ehitus) ja ametialadele. Teatud ametite juures jäädi aga üldisemale tasemele. Tuginedes kutsestandarditele koostati kokku 17 tööperet, millest 12 kuuluvad inseneeria valdkonda. Äriregistri ning veebiküsitluse andmetest lähtudes koostati seejärel tööjõu prognoos aastateks 2015 ja 2020.

TÖÖJÕUVAJADUSE PROGNOOSIMINE ON KEERULINE

Teedevaldkonna tööjõuvajaduse prognoosimise muudab keeruliseks tööde mahu sõltuvus riigi ja omavalitsuste tellimusest, mistõttu on tellimuste maht seotud poliitilise ja majandusliku tsükli ning strateegiliste objektide rajamise otsustega (nt Rail Baltic). Tööjõuvajaduse prognoosimist raskendab ka kohalikele omavalitsustele kuuluvate maanteede vähene kaardistus. Puudub ühtne süsteem, kuidas teed bilanssi lisada ning kuidas kohaliku tähtsusega teede seisukorda süsteemselt kajastada. Seetõttu on omavalitsuste teehoiu planeerimine hetkel suhteliselt korrapäratu. Olukorra parandamiseks tuleks Maanteeametil ühelt poolt tähelepanu pöörata varasemale ja süsteemsemale teavitustegevusele plaanitavate tööde osas ja teisalt tõsta kohalike omavalitsuste planeerimisvõimekust läbi tihedama koostöö ja nõustamise.
Kuigi prognoosi kohaselt ei ole näha tööjõuvajaduse langust, kummitab teedevaldkonna õppekavasid madal täituvus, mistõttu on ka õppekohtade arvu vähendatud. Lisaks kooliealiste noorte arvu üldisele vähenemisele võib selle põhjuseks pidada ka valdkonna vähest atraktiivsust ja ebapiisavat teavitustööd. Teedevaldkonna erialade populariseerimisega ja erinevate võimaluste tutvustamisega tuleks kindlasti tõsiselt tegeleda. Lisaks õppeasutustele tuleks protsessi kaasata ka erialaliidud ja ametiasutused.

Prognoosi kohaselt on pikemas perspektiivis tööjõupuudus kõige teravam tee-ehituse allerialal projekteerimise-planeerimise ja projekteerimise juhtimise ametialadel ning liikurmasinate, ehitusmasinate ja eriotstarbeliste masinate juhtimises.

TÖÖANDJAD OOTAVAD KOOLIDELT PRAKTILISEMAT VÄLJAÕPET

Kuigi õppekavade sisu vastab praegu üldjoontes tööandjate ootustele, peavad ettevõtete esindajad õppemeetodeid liiga loengukesksetеks. Teedevaldkonnas on oluline praktiline kogemus ning ettevõtjate hinnangul võiks seetõttu olla rohkem ehitusobjektide ja karjääride külastusi, töövarjuks käimist, samuti võiks kaasata õppetöösse enam praktikuid. Õppemeetoditest võiks suurendada rühmatööde ja ettekannete osakaalu, mis arendaks meeskonnatöö, esinemis- ja juhtimisoskusi. Need on kompetentsid, mille tähtsus on järjepidevalt suurenemas. Lisaks võiks enam arutleda päevakajaliste teemade üle, et noortel tekiks parem ettekujutus teedevaldkonna argipäevast.
Üldjoontes on ettevõtjad värskete lõpetanute teadmiste ja oskustega rahul. Selgelt ebapiisavaks peetakse vaid vene keele oskust, mis teedevaldkonna töötajate struktuuri arvestades on väga oluline. Samuti ei ole ettevõtjad rahul koolilõpetajate dokumentatsiooni lugemise ja kirjutamise oskusega. Lisaks leitakse, et kohati on finantsnäitajate ja -juhtimise ning eelarvestamise alased teadmised liialt napid. Intervjueeritud lõpetanud tõid ise välja, et neil napib projektijuhtimise oskusi (sh projektilugemine, ajaplaneerimine ja planeerimisoskus). Antud oskusi saaks arendada probleemipõhise õppe põhimõtteid rakendades. Uuringu käigus selgitati välja tulevikus olulisemaks muutuvad valdkonnad, nt ehitusinfo modelleerimine (BIM) ja intelligentsed transpordisüsteemid (ITS), millele tuleks õppekavade täiendamisel rohkem tähelepanu pöörata. Ühe spetsiifilise ametina tõstatus ka vajadus teedeehitusmaterjalide spetsialistide järele, mida märkisid mitmed uuringus osalenud ettevõtted.

Kuigi ettevõtjad rõhutasid suurema praktilise kogemuse andmise vajadust, on ka praegu praktika teedevaldkonna õppekavadel olulisel kohal. Üldjuhul leiavad praktikandid endale praktikakoha ise. See on nii õppeasutuste kui ka ettevõtete hinnangul õige lähenemine, sest sel viisil saab õppur ka tööotsimise kogemuse. Praktikakoha leidmist lihtsustaks praktika-andmebaas, kus ettevõtted võiksid pakkuda oma praktikakohti ning õppeasutused saaksid suunata ettevõtteid, millise spetsialiseerumisega praktikakohti võiks luua. Sama andmebaas võiks sisaldada võimalikke lõputööde teemasid. Eesmärgiks tuleks seada, et ettevõtted, ameti- ja õppeasutused otsiksid üheskoos võimalusi ja vahendeid sisukamate ning valdkonna arengule vajalikemate lõputööde teostamiseks.

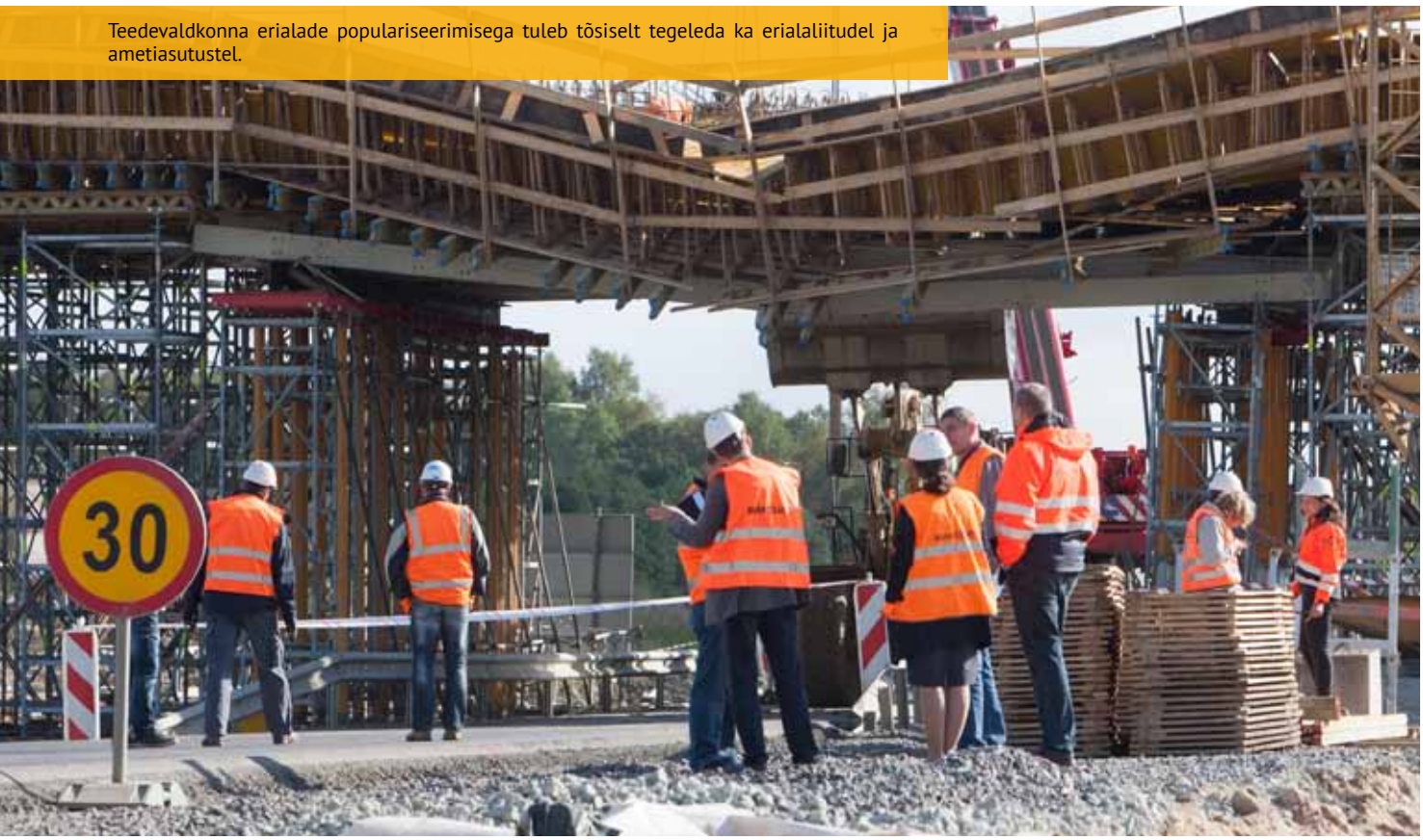
KUTSESTANDARDID KORDA

Lähiajal on teedevaldkonnas üha olulisemaks muutumas kutsestandarditega seonduv. Kuna süsteem on ettevõtjatele üpris uus, ei mõisteta kutsestandarditest saadavat kasu üheselt. Seega on oluline põhjalik teavitustöö ettevõtete seas nii kutsestandardite

Foto: Teet Malsroos/Õhtuleht

Teedevaldkonnas on oluline praktiline kogemus, mistõttu võiksid õppurid oluliselt sagedamini külastada ehitusobjekte ning käia töövarjuks.

Teedevaldkonna erialade populariseerimisega tuleb tõsiselt tegeleda ka erialaliitudel ja ametiasutustel.



olulisuse kui ka kutsetunnistuste taotlemise põhimõtete osas. Ettevõtete suurimaks hirmuks kutsestandardite kehtestamisega seotult on formaalse hariduse väga suur osa kutse andmisel.

Töötajate kvalifikatsiooni hoidmiseks on olulised täienduskoolitused. Praegu puudub süsteemne lähenemine täienduskoolituste pakkumisele ning neis osalemisele: täienduskoolitustel käiakse eelkõige vajadusest koguda kokku kutsetaseme säilitamiseks nõutud arv täienduskoolituspunkte. Kohati on ettevõtjate teadlikkus täienduskoolituspunktide saamise osas ebapiisav ning ei olda kursis, mis koolitused täienduskoolituspunktidena arvesse lähevad. Seetõttu käiakse paiguti mitu aastat samal koolitusel, et tarvilikud punktid kokku saada.

Kuigi uuringu käigus tõstatus mitmeid väiksemaid ja suuremaid kitsaskohti, on uuringusse kaasatud osapooled valdkonna arenguga üldjoontes rahul. Teedevaldkonda nähakse olulise ja perspektiivika majandusharuna ning uuringus tehtud soovituste ja ettepanekute realiseerumisel loodetakse tagada valdkonna jätkusuutlik kasv.

Uuringuaruandega on võimalik tutvuda Asfaldiliidu ja Tartu Ülikooli sotsiaalteaduslike rakendusuuringute keskuse kodulehtedel.

Fotod: Teet Malsroos/Õhtuleht

ÜMBERSTRUKTUREERIMINE

TEEDEVÕRGU KÜSIMUSTES AITAB MAANTEEAMETI TAAS JÄRJELE

KUNO MÄNNIK,
Maanteeameti
teedevõrgu valdkonna juht

JAAN INGERMAA,
Maanteeameti teedevõrgu
osakonna juhataja

Käesoleva aasta algusest tegutseb Kuno Männiku juhtimisel Maanteeametis ehitus-, hoolde- ja liiklusvaldkonna kõrval teedevõrgu valdkond. Uut tegevusharu, selle eesmärke ja töökorraldust järgnevalt tutvustamegi.

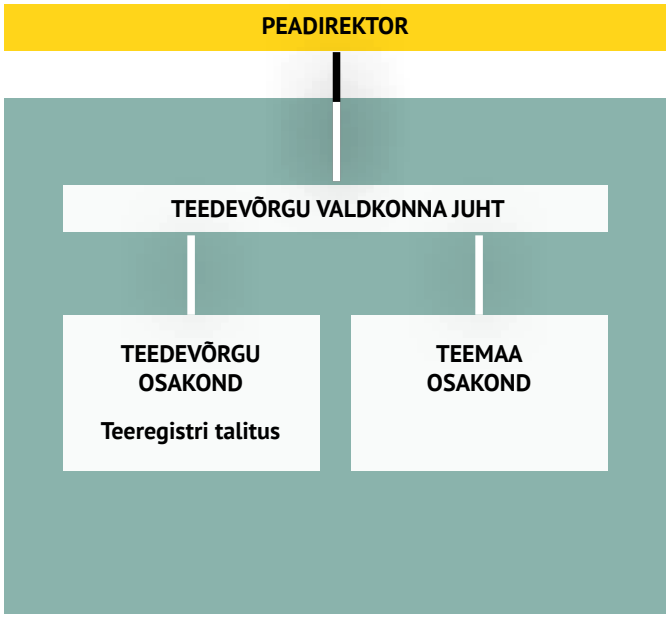
Teedevõrgu valdkonna näol on tegemist keskselt juhitava struktuuriga, mille kohaselt regioonides omaette osakondi pole. Koos valdkondlikule juhtimismudelile üleminekuga otsustati varasemalt mitmes eri osakonnas ja maakondlikes esindustes töötanud asjatundjad koondada otse ameti juhtkonna liikme poolt juhitavasse struktuuri. Põhjuseid oli mitmeid ja võimenduseks sai regiooniti erinev „käekiri“:

- teerajatis peab asjaõiguslikult olema sellealuse maa oluline osa, aga seni polnud seda tähtsustatud
- tee laiendamiseks juurdevajatava maa õigeaegne omandamine polnud piisavalt tähtsustatud ja ressursiga kaetud
- teemaa kasutusse andmisel ei järgitud alati riigivaraseadust ja ületati volitusi
- võõraste ehitiste teemaal seadustamise protsess, s.h kohaliku omavalitsuse kergliiklusteed, oli liialt bürokraatlik ja aeglane ning puudus ühtne regulatsioon
- teeregistri andmestiku usaldusväärsus, eriti kohalike teede osas, jättis soovida

Sülvi Seppel-Hüvoneni juhitava osakonna esmaseks ülesandeks on õigeaegne ja optimaalses mahus teemaa ost nii teeehitus- kui ka remondiprojektide realiseerimiseks.

Teedevõrgu valdkonnas on kaks osakonda: 17 ametikohaga teemaa osakond ja 25 ametikohaga teedevõrgu osakond, mille koosseisus on teeregistri talitus.

TEEDEVÕRGU VALDKOND



Kõigis 15 maakondlikus esinduses on teedevõrgu valdkonna töötajaid.

Iseloomulikuks suunaks on spetsialiseerumine kitsamale teemale, millega kaasneb vastutusel oleva territooriumi suurenemine. Nii on teeregistri talituses töötajad jagunenud teeregistri halduriteks ja kohalike teede halduriteks. Teemaa osakonnas on maade projektijuhid, maakorraldajad, karjääride insenerid ning tehnorajatiste insener. Teedevõrgu osakonna juhataja otsealluvuses töötavad teede juhtivanalüütik, sildade analüütik, arenduste projektijuht ning juhtivhaldurid teeregistri, kohalike teede ja GIS-rakenduste alal.

Uued juhid, teemaa osakonna juhataja Sülvi Seppel-Hüvonen ja teeregistri talituse juhataja Mehis Leigri, valiti ametisse sisekonkurssidel. Nii teemaa osakond kui teedevõrgu osakond on täienenud ka päris uute töötajatega, kes tõestasid oma sobivust rohke osalusega avalikel konkurssidel.

Teedevõrgu valdkonnal on lähiaastateks formuleeritud strateegiad, mis näevad ette tegevusi eespool loetletud eesmärkide saavutamiseks ja selgelt piiritletud koostööks teiste valdkondadega.

TEEDEVÕRGU OSAKONNA JUHATAJA
JAAN INGERMAA:

Tähtsateks teedevõrgu osakonna ülesanneteks on riikliku teeregistri pidamine ja selle toimimise tagamine ehk teeregistri vastutava töötleja ülesannete täitmine koos riigimaanteede andmete kogumise ja teeregistrisse kandmisega. Kohalike teede osas on meil seaduse järgselt vaid teeregistripõhimääruse järgi vastutava töötleja roll, kuid tegelikult on selle juures ka palju omavalitsuste nõustamist ja abistamist. Nende ülesannetega on seotud nii teedevõrgu osakonna töötajad kui ka teeregistri talituse töötajad, kes asuvad laiali eri maakondades.

Teiseks suureks töölõiguks on teekatete ja sildade remontide analüüsid (PMS ja BMS), mille põhjal koostatakse teehoiukava remondiplaane. Tegeleme teeregistrit ja teedevõrku puudutava seadusandlusega, teede seisukorra mõõtmistega teedevõrgu tasandil ning teedevõrguga üldisemalt. Samuti on teemadeks kruusateede ja sildade seisukorra hindamine.

Suurima arendusena on Teedevõrgu osakonnal koostöös IT osakonnaga eesmärgiks uue teeregistri veebirakenduse loomine, mis peaks valmima 2016. aastal ja mis võimaldaks lihtsamat andmete haldamist, kasutajasõbralikumaid andmepäringuid ja paremat seotust kaardiga. Ärianalüüs on selles osas valmis ja 2015. aastal tuleb meil suures mahus osaleda rakenduse detailanalüüsi koostamisel, mis saab aluseks rakenduse programmeerimisel.
Teise suure arendusena on töös uue erinevate teekatte remon-

Ettevalmistustööd teeregistri usaldusväärsuse ja kasutajasõbralikkuse suurendamiseks käivad. Uut veebirakendust on oodata 2016. aastal.

tide planeerimise (PMS) veebipõhise tarkvara arendamine ja töösse rakendamine. Loodetavasti loome sellega tänapäevasema töökeskkonna, mida saaksid kasutada teatud ulatuses ka teiste valdkondade töötajad. Selle rakenduse teise etapi eesmärgiks on siduda erinevad remontide analüüsid ühte nii, et saaksime korraga vaadelda nii tee erinevaid remondivajadusi, hallata remontide nimekirja koostamist ja leida konkreetsele teelõigule parimat remondimeedet.

TEEMAA OSAKONNA JUHATAJA
SÜLVI SEPPEL-HÜVONEN:

Teemaa osakonna esmaseks prioriteediks on tee-ehitus- ja remondiprojektide realiseerimiseks vajalike maade omandamine ning sellest tulenevalt 2015. aastal võimalikult täpselt maade omandamiseks planeeritud eelarve täitmine. Samuti on sellel aastal vaja välja kujundada osakonna töötajate spetsialiseerumine: nö maade omandajad, maakorraldajad ning tehnorajatiste- ja karjääriinsenerid. Spetsialiseerumine on vajalik efektiivsema, kiirema ja kompetentsema teenuse tagamiseks. Hetkel on osakonnas väljatöötamisel ja muutmisel erinevad korrad ja juhendid (näiteks maadeomandamise juhend ja koostöös MKM-ga juhend kergliiklusteede aluse maa KOV-dele kasutamisele andmiseks), mis parandavad ja muudavad efektiivsemaks edaspidise töökorralduse nii majasiseselt, suhtluses MKM-ga kui ka muude partneritega.

Teiste valdkondadega koostöös on välja töötamisel tööprotsesside kirjeldused (tehnorajatiste paigaldamine riigimaale, riigihuvi välja selgitamised ja riigimaa kasutusse andmised), millega määratakse täpsed kooskõlastusringid ja tähtajad, et menetlused oleksid kiired ja tulemuslikud. Iga-aastaselt on vaja tellida Maanteeameti valduses olevate karjääride korrastamise projekte ja neid realiseerida. Samuti on kavas uurida varudega karjäärikinnistute etapilist üleandmist Riigi Kinnisvara Aktsiaseltsile ja Riigimetsa Majandamise Keskusele. Nii sellel aastal kui järgmistel, on plaanis paisude ja teiste ehitiste omanike välja selgitamine ja asjaõiguste seadmine. Koostöös MKM-ga on alanud rutiinsete protsesside otsustamise delegeerimine Maanteeametile. Näiteks on MKM andnud Maanteeametile volituse vastata riigihuvi välja selgitavatele kirjadele, mis kiirendab oluliselt partneritele vastamise aega.

Pikemas perspektiivis on üldnimetajaks riigimaade korrastamine. Hetkel on väga palju riigimaanteede rajatisi siiani eraomandis olevatel kinnistutel. Iga-aastaselt on kavas selliste maade välja mõõdistamine ja eraomanikelt maaüksuste omandamine. Samuti selgitatakse välja hetkel riigiomandis olevad maaüksused, mida Maanteeametil enam vaja ei ole ning algatatakse mittevajalike maaüksuste võimalik võõrandamise/üleandmise menetlus. Kavas on riigivaraseaduse muudatus, mille jõustumisel on vajalik kõik teemaa katastriüksused kinnistada. Selleks on vaja aga moodustada sobilikud katastriüksused.

OOTUSED UUELE VALDKONNALE

NÄHTAVAM KOMPETENTNE PANUS ORGANISATSIOONI EESMÄRKIDE SAAVUTAMISEL

- Õigeaegne ja optimaalses mahus teemaa ost teeehituseks
- Metoodikatele tuginevate ettepanekute koostamine remondiobjektideks, sh sillad
- Teeregistri usaldusväärsuse ja kasutajasõbralikkuse parandamiseks uue teeregistri programmi väljatöötamine koostöös IT osakonnaga
- Teemaa kasutusse andmise ühtsete lepingute juurutamine koostöös MKM-ga
- Ehitatavate riigiteede ja teiste teede omandisuhted teeprojektides, sellesisuliste eelkokkulepete vormistamiseks põhimõtete kujundamine vastavalt riigivara valitseja juhistele enne ehitusprojektide realiseerimist
- Valdkonna professionaalsete töötajate tähtsustamine

TEGEMATA TÖÖDE JÄRJELE AITAMINE

- Olemasolevatest riigiteedest kinnisasjade moodustamine (maareformi „sabad“, kergliiklusteed)
- Kattuvate rajatiste omandisuhete seadustamise korraldamine (paisud, veetrassid, raudteerajatised, bussiootekojad, maaparandussüsteemid jne)
- Tervikliku teedevõrgu kujundamine, s.h juurdepääsuteed ühistranspordi terminaalidele sõltumata tee omandivormist koostöös planeeringute osakonnaga
- Liiva-kruusa karjääride korrastamine
- Kohalike teede inventeerimine 2015-2016

AKTIIVNE OSALEMINE UUTE ÕIGUSAKTIDE VÄLJATÖÖTAMISEL JA RAKENDAMISEL

- Uue teeregistri põhimääruse väljatöötamine
- Riigipiiril teerajatiste õiguslik staatuse määratlemine ja kokkulepped arendusteks, piiriüleste koostööprojektide algatamine
- Tee maaüksuste kinnistamine riigivara seaduse muutmise järgselt
- Riigi ja kohalike omavalitsuste kui avalikult kasutatavate teede omanike vastutuse ulatuse ülevaatamine vastavalt „Transpordi arengukavale“ koostöös MKM-ga

EESKUJUST SÕLTUB PALJU

Maanteeametit on viimastel aegadel raputanud kokku neli korruptsioonijuhtumit. Raha ja võim loovad ahvatlusi, mis enamikele meist pähegi ei tule, kuid teistele teenimisvõimalusena paistavad. Ilmselgelt mitte jätkusuutliku võimalusena.

Rääkisime Keskkriminaalpolitsei korruptsioonikuritegude büroo juhataja **MATI OMBLERIGA** korruptsioonist ja sellega seonduvast. Küsitles **DIANA LORENTS.**

MATI OMBLER
Foto: PPA/Annika Haas

Teema, millest räägime on Maanteeametis hetkel „kuum". Riik osutab oma kodanikele parima teenuse parimal moel ikka läbi ametniku. Taaskord oleme kogenud, et kõik kolleegid ei saa ühte moodi aru sellest, millised on need eetilised piirid, kus riigiametnik tegutseb. Aga hakkame ikka algusest - mis on korruptsioon? Kas saab seda kahe lausega öelda?

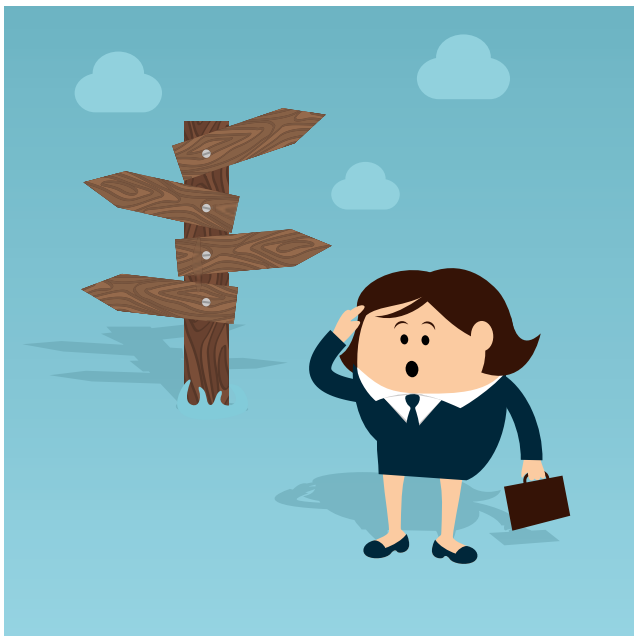
Lühidalt võiks öelda nii: ametiisik seab oma ametiülesandeid täites erahuvid kõrgemale, tegutseb erahuvidest, mitte avalikest huvidest lähtuvalt. Ametipositsioon annab inimesele võimaluse oma ülesandeid parimal moel täita, samas annab ka võimaluse nende ülesannete täitmisel oma tegevusi või otsustusi enda huvides ära kasutada.

Sageli esineb probleeme ka selliselt, kus igal järgmisel või ülejärgmisel või miks mitte ka igal korral, püüab ebaaus inimene oma ülesandeid endale kasulikult toimetada nii, et tehes midagi avalikult, teeb ta seda hästi ja on nii tubli nagu vaja, aga muuhulgas täidab ka oma isiklikku rahakotti. See ongi korruptsioon, selliselt me siin europaalikkus ruumis korruptsiooni mõistame.

Ameteid, elukutseid ja tööalasid on igasuguseid. Küllap saab neid liigitada vähem või rohkem korruptsioonialtimateks, aga millest sõltub korruptsiooni olemasolu?

Eelkõige tööülesannetest, mida ametiisikud täidavad ja rahast. Kui (raha)kuhi on väga suur ja raha kasutamise üle otsustamise ring väga väike, siis sellest tingituna tekib nendele ühele või kahele isikule kohe teatud laadi surve, õigemini võib tekkida. Ilma, et ise arugi saaks, tuntakse tema persooni vastu „hoolitsevat" huvi, püütakse leida võimalikke mooduseid, kuidas ametniku ja kliendi või ettevõtja vahelisi suhteid hästi meeldivaks muuta, tekitada mingi selline boonus-efekt. Seda ei pea ju kohe ütlema, et palun, siin on ümbrik 10 000 või mis iganes summaga, ja me tahame selle eest seda ja teist. Nii käib väga harva. Kui üldse.

Inimestele tihti tundub, et nii tore, et tema juurde tuldi asju ajama ja kohe tänuga ja kinkekaardiga. Ametnikule endalegi meeldib nende inimestega asja ajada. Millised meeldivad inimesed! Järgmine kord telefoniga suheldes on vastus: „Muidugi, helista homme, ma vaatan, mis siin ära teha saan." Nii jääbki. Justkui ei peagi tegema midagi ebaseaduslikku. Aga üks lõuna viib teiseni, üks kaart viib teiseni, üks rahaümbrik viib teiseni. Inimesed on kohati väga naiivsed. Ei märka, kuidas neid ümber sõrme keeratakse. Räägin praegu ausast ametnikust, kellel ühel hetkel võivad olla tööprobleemid, pereprobleemid või mõtted hajevil ... Väga mõnus on ametnik sellesse süsteemi ära uputada ja võrku püüda. Sealt enam ise välja ei tule.



Illustratsioonid: Freepik.com

Miks nii? Inimesel on ju reeglina aru peas, pealegi ülestunnistamisvõimalus on ju alati olemas?

Sest tal puudub huvi. Aasta-paariga on ta rahaliselt sõltuvuses, sest nii hea on ju saada täiendavalt samasugust palka või kahekordset palka lisaks, mõnus on käia reisidel. Ja ainult tänu sellele, et ta kedagi „lihtsalt" toetanud on, kedagi „aidanud".

Kas keegi ei ole tulnud ja üles tunnistanud?

Ülestunnistusi ei ole mul oma praktikast võtta. „Must lammas" leiab endale alati õigustuse. Kõigepealt iseenda sees ja siis väljapoole.

Aga kui kolleeg märkab ja tajub, et keegi ta kõrval teeb midagi ebaseaduslikku ja ta sellest märku annab, siis see kõlab nagu pealekaebamise või meie kultuuriruumis väga halvamaigulise „koputamisena".

Mis paneb üldse inimese pöörduma sellise asutuse poole (mis on loodud selleks, et ebaausaid ametnikke tabada ja ametist kõrvaldada läbi menetluslike võimaluste) infoga: „Ma tean, et üks mu kolleegidest, äkki isegi mõned, ei käitu oma tööülesannete täitmisel ausalt. Neile makstakse mingit raha, samas kui nad ei peaks seda raha vastu võtma ja neil oleks võimalus teha korrektselt oma tööd." Mingil määral, tegelikult enamasti, on see AUSUS. Tahe, et need inimesed, see asutus, kellega ma igapäevaselt seotud olen, oleksid ausad. Ja tänu sellele, et töötajad on ausad, on ka asutuse maine hea – asutust usaldatakse. Inimesed pöörduvad sinna teadmises, et nende murele leitakse lahendus kõige paremal moel ilma, et oleks vaja võtta tagataskust lisaraha kellegi määrimiseks või meelehea andmiseks. Eesti kodaniku, iga kliendi ootus saab täidetud ilma selleta, et kellelegi tuleks anda mingit lisaboonust.

Ükspuha, kuhu asutusse me lähme oma küsimuse või murega, me soovime ju saada vastuseid parimal moel ja ilma, et peaksime hakkama kedagi „määrima". Need inimesed, kes täna ühes või teises asutuses ebaausalt käituvad, ei mõtle selle peale, milline on asutuse maine. Kaugel sellest - nende mõte käib enda huvidest lähtuvalt.

Ja siin on palju põhjuseid, miks inimene ebaausale teele läheb ja avalikke vahendeid enda kasuks ära kasutab, ära tarbib või lausa lisa küsib sedasama igapäevast teenust pakkudes. „Ma olen nõus tegema, kui te mulle maksate...", „Nii saab ka, kui te mulle maksate" jne. Variante on hästi palju.

Sellisel inimesel on tegelikult ka oma kolleegidest suhteliselt suva. Põhiline on tema jaoks see, et temal nn lisasissetulek olemas on. Asutuse maine, kolleegid, juhid – nendele ta üldse ei mõtle, ta lähtub ainult endast. Ilmselt on tema jaoks olukord selline, et leides ennast sellel töökohal argipäeviti töötamas „palgaga, mis noh on ju selline nagu on", ei rahulda tema vajadusi ja „sellise palgaga ei saagi muud moodi, kui peab sellele teele minema..." – õigustus ja vabandus on enda jaoks alati olemas!

Kui inimene võtab ametikoha vastu, siis ta ju võtab vastu töökohustused ja ülesanded. Ta saab selle eest palka ja on selge, et temalt oodatakse ausat töötegemist. Kui ta sellega hakkama ei saa, seades oma ametiülesandeid täites esikohale eelkõige erahuvid ehk siis püüab oma igapäevaste tööülesannete kaudu oma sissetulekut suurendada mingite rahaküsimistega või kingituste saamiste või ootuste näol, siis on väga halvasti.

Mida siis teha?

Selge, et enamjaolt on inimesed ausad. Kui oled otsustanud teha sellist või teistsugust tööd, siis tead ju, et teed neid tegevusi sellis-

Illustratsioon: Freepik.com

tel tingimustel. Vastasel juhul on sul alati võimalus minna teise kohta tegema mingit muud tööd mingite teiste tingimustega.

Variant on uus töökoht, uus amet. Nii teeks aus inimene.

Kuidas Maanteeamet praeguses Eestis korruptsiooni valguses paistab?

Ega meil väga palju kriminaalmenetlusi ette näidata ei ole, kus oleks välja tulnud see, et MAs korruptsioon lokkab või on ebaausaid inimesi väga palju.

Kui liikluspolitseinikega oleme peaaegu väljakasvanud sellest probleemist, siis eksamineerijate puhul võib olla ikkagi jätkuvalt see mõte inimeste sees, et ilmselt, kui ma ikka tahan, siis kellegi kaudu kellegi leian, kes selle eksami ära teeb või laseb mu kergemalt läbi või juhatab mind eksami ajal kergemalt läbitavale distantsile. Me ikka kuuleme rahva seast või siis vaatame kommentaariumitest, et „ ma tean seal, seal, seal - kogu aeg võetakse…".

Suure vastutusalaga Maanteeametis võivad peituda mitmed korruptsioonialtimad ohukohad. Näiteks eelkõige seal, kus on suur raha mängus: teedehooldus ja järelvalvega seotud toimingud, sh ka kõik teedeehituses kasutatavad materjalid, nende kogused, jäägid, on ühel hetkel ajaliselt, koguseliselt ja kohaga seotult dokumentaalselt tõestatavad. Kui jah, siis on kõik hästi. Kui ei ole, siis tuleb parendamise suunas tegutseda.

Ülesvõetud asfalt - kus ladustatakse, millises koguses. Sellega tuleb tegelda, siin on võimalik väga kergel moel ametnikul, kes ühe või teise teeobjektiga on seotud ja on vastutav, libastuda juhul, kui tekib mingisuguse ettevõttega väga hea side ja ametnikule sularahas makstakse. Nii see kõik algab. Või nii see käib juba pikemat aega. Ja see probleem on üle-eestiline. See ei ole ainult Viljandi küsimus täna.

Või eksamineerijad, sõidukite registreerimisega kokku puutuvad ametnikud ja sõidukite kontrollijad. Kui ametnik arvab, et kui sõidukit kontrollides võtab ta ühel korral nn meelehea vastu, siis see ainult üheks korraks jääbki, siis ta suure tõenäosusega eksib. See info levib, ta ei kontrolli enam seda. Inimesed teavad, sest üks on juba nii saanud. Ühel hetkel võidakse talle öelda: „Kuule, aga tema ju sai." No muidugi võib vastus olla, et vale jutt. Aga järgmine mõte on kohe selles hetkes, kus oli nii hea ümbrikut avada, poodi või kuhu iganes minna ja on väga võimalik, et ta kordab seda tegu. Ja siis ongi mitu jama koos: enda maine rikutud, ta ei ole aus ja asutusel märk küljes. Pealegi, millise asutuse juht tahab enda juures tööl hoida sellist inimest. Arvatavasti püüab juht temast esimesel võimalusel vabaneda, igal juhul ei saa ta seal edasi töötada. Aspekt, millele ei mõelda – see on ühekordne loterii.

Maanteeameti juhid on avatuse, süsteemi läbipaistvamaks muutmise ja riskihindamisele tõhusa tähelepanu pööramisega tublit tööd tegemas. Ning seda nad kommunikeerivad nii asutuses sissepoole kui ka väljapoole. Kui korruptsiooni teemal kehtib nulltolerants ja juhid ise ka nii käituvad, siis selline eeskuju ja sellised sõnumid on väga olulised. Ma arvan, et Maanteeameti kuvand ja maine on oluliselt paranemas. Olenemata sellest, kas me leidsime midagi või veel leiame, kui ameti juht suudab oma sõnade ja tegudega sellist suunda hoida, siis see on väga hea. Sest avatus on printsiibina üliolulline.

IT lahendused teevad ju asjad vägagi läbipaistvaks ja jälgitavaks. See kõlab nagu IT lahendused on üks sisekontrolli meede.

Mida rohkem on inimestel võimalik kasutada IT lahendusi oma teenuste saamisel, seda avatumad, kontrollitavamad on tehnilised protsessid. Sisekontrolli meetmete rakendamine tähendab seda, et selliselt on kliendil ja ametnikel omavaheliseks ebaterveks suhtlemiseks, sina-sõpruse tekkimiseks, õhtusteks õllejoomisteks, kinkekaartide edasiliikumiseks jms väiksemad võimalused.

Sõidueksamite vastuvõtmine ei kujune ilmselt mitte kunagi IT alaselt läbitavaks protsessiks, sest siin püsib ametniku ja kliendi vaheline suhtlus ja jäävad ka ahvatlused. Et ahvatlustele kaasaminejaid oleks maksimaalselt vähe, tuleb paika saada sisekontrolli meetmed, muuta süsteemid läbipaistvamaks ja anda majas teada, et kõik tegevused on kontrollitavad. Ärgu tegelegu jamaga, sest me taunime seda ja toetame, et kõik sedalaadi asjad meie majas avalikuks tulevad ja me ei luba mingil moel, et meie ametnikud kasutaks oma ametipositsiooni omakasu eesmärgil. Üks kord öeldes seda probleemi muidugi ei lahenda. Sellealast teavitustööd tuleb kogu aeg teha. Parim ennetus on teadlikkuse tõstmine.

Sõltub EESKUJUST ka. Laias vaates, millist eeskuju annavad riigijuhid või väiksemas vaates - asutuste juhid. Kui juhtimistasandil on kaheldavusi, siis maru kerge on alluval enda jaoks vabandusi leida. Kas juhid on ausad, kas nende tegevused on läbipaistvad, kas otsused, mis vastu võetakse (poliitiliselt, erakondades, ministeeriumides, valitsuses, riigikogus), kas need hääletused on kantud sellest, kuidas kõige paremini avalikku teenust pakkuda või on seal seotud mingid erahuvid, kellegi tuttavad, kellegi ettevõtlus?

Niisiis, eeskujudest sõltub hästi palju. Ja meie tänane poliitiline maastik annab igasugust eeskuju.

Kas teie töö hakkab pihta vihjest?

Ei hakka. See on müüt. Või kas just müüt, aga see on meie endi töö tulemus ikkagi. Need asjad, mis jõuavad prokuratuuri, on saanud algtõuke ikka meie enda töö tulemusena. Suhtlemine inimestega, informatsiooni hankimine, analüüs. Pisike osa on meedia, pisike osa on kodanike või asutuste avaldused. Vihjeid ei ole väga palju, aga viimase kahe aasta jooksul on neid järjest rohkem ja rohkem. Eelmisel aastal oli näiteks korralik tõus, mis osutus oodatust kõrgemaks. Kusjuures alates sisulistest vihjetest, kuni selleni välja, et saadetakse manustega faile – vaadake, sellised KOVid, sellised otsused on tehtud.

Igast edastatud vihjest, avaldusest, materjalist ei pea tekkima kriminaalmenetlus ega saagi , see on äärmuslik vahend. Paljud probleemid on eetilist laadi ja neid tuleks lahendada ikkagi alates inimesest endast. Reguleerimata teemad võivad vajada seadusemuudatusi või täiendusi.

Aga kindlasti peavad ametiülesandeid täitvad inimesed arvestama, et teatud positsiooniga kaasnevad ka teatud keelud ja kõrgendatud ootused. Kõike endale lubada pole võimalik ning enne tegutsemist tuleb läbi mõelda, kas see võib kaasa tuua eksimuse ja kui jah, siis millise.

Mida Maanteeamet ise teha saab?

Esiteks sisekontrolli meetmed, sest vastutusala on teil ju suur.

Mida rohkem suuri otsuseid viia mitmele inimesele otsustamiseks, seda parem. Täna teil ju selles suunas läheb, et ei jäeta ühele otsustada paljusid asju. Mitme inimese puhul on oht kellegi „võrku“ sattuda väiksem.

Nagu ka enne ütlesin, teadlikkuse tõstmine on oluline, sest see ongi ennetus. Sellega peavad tegelema kõik asutused. Meiegi püüame oma töö kõrvalt inimestes teadlikkust tõsta, teeme seda nii meedia vahendusel kui ka muul moel, näiteks koolitusteks.

Oma töötajaid tuleb silmas pidada selle sõnapaari kõige laiemas tähenduses. Olgu neid siis 5000 või 500. Inimestega peab tööd tegema ja nende juures olema. Põhjuseid, miks võetakse ette see samm, kus ollakse valmis endalegi aru andmata võtma meelehead, raha või kaarti, on väga palju. Laias laastus – oma inimestest tuleb hoolida.

Kas nooremad põlvkonnad ei ole sellest vabad?

Vara öelda. Loodan väga, et paar generatsiooni veel ja siis oleme seal, kus täna on Skandinaavia. Seda meie ajaloost kaasa tulnud mõttemalli on siis ehk vähem. Nulli ilmselt me seda viia ei suuda. Inimestes lihtsalt on tung kõikvõimalikul moel rikastuda. See probleemiks kujuneda võiv nähtus käib kaasas koos kõikide põlvkondadega. Loodetavasti aitab järjepidev töö kaasa teadlikkuse tõstmisele.

Enamus inimesi ju väärtustab ausust. Mõned lihtsalt astuvad valesti.

Lõpetuseks lisan, et juhul, kui inimesed kuulevad, näevad või teavad ja ei taha seda oma majas kajastada, kolleegidele edasi anda või sisekontrolliga suhelda, siis meie büroo on avatud.

Kontaktid leiate siit:
https://www.politsei.ee/et/nouanded/korruptsioon/vihje-saatmine.dot

Korruptsiooniteemalist lisalugemist leiate aga siit:
https://www.politsei.ee/et/nouanded/korruptsioon/kasulikud-materjalid.dot

Maanteeameti juhid on avatuse, süsteemi läbipaistvamaks muutmise ja riskihindamisele tõhusa tähelepanu pööramisega tublit tööd tegemas. Ning seda nad kommunikeerivad nii asutuses sissepoole kui ka väljapoole.

Kui korruptsiooni teemal kehtib nulltolerants ja juhid ise ka nii käituvad, siis selline eeskuju ja sellised sõnumid on väga olulised.

1 KÜSIMUS KORRUPTSIOONIST MAANTEEAMETIS –

KUIDAS KORRUPTSIOON SINU VALDKONNA INIMESI PUUDUTAB?

KAUPO SIRK,
peadirektori asetäitja
ehituse ja arengu alal

Viimane Viljandi juhtum on ääretult kahetsusväärne. Tegemist oli ametnikule sobimatu käitumisega ning Maanteeamet oleks pidanud sellise juhtumi ise avastama. Täna ja ilmselt veel pikka aega saab loota ametniku ja turuosaliste aususe ja avatuse peale, sest kaetud töid mitmekordselt üle kontrollida on äärmiselt keeruline ja ressursimahukas. Kui 2010 tulin Maanteeameti põhja regiooni, oli siin üleval mitu negatiivset juhtumit. Enda suhtumise näitamiseks võtsin appi Boris Akunini raamatu „ Riiginõunik". Selles olid " lahendused" kõik väga ilmekalt välja toodud. Jagasin need tookord omapoolse selge sõnumiga laiali ja seda raamatut soovitan praegugi lugeda.

Ma olen kindel, et kõik hakkab peale juhtidest. Kui juhid näitavad oma tegevusega kõigile eeskuju, siis hakkab ka teiste käitumine muutuma juhul, kui midagi on kunagi valesti olnud. Võib-olla ma tookord solvasin oma otsekohesusega oma uusi alluvaid- vabandan tagantjärgi selle eest.

Ma olen püüdnud vähendada kahepoolseid lepinguid ja soovin ka edaspidi riskide maandamiseks kasutada kolmanda osapoolena omanikujärelevalvet.

Meil on ehitusvaldkonnas kokkulepitud ka erisused, sest häid järelevalvajaid ei jagu piisavalt iga objektiga tegelema.

Hiljuti on tulnud avalikuks kriminaaluurimine, kus omanikujärelevalve esindajad on püüdnud teha kokkuleppeid ehitajaga tellija petmiseks. Ma loodan, et selliste negatiivsete juhtumitega ei tule edaspidi Maanteeametil tegeleda ja politsei on oma tegevusega isegi ideetasandil võimalikud plaanid elimineerinud.

Maanteeametil on oma kuvandi parandamiseks vaja rohkem pikaajalisi õnnestumisi ja loodan, et kõik meie töötajad selle nimel ka pingutavad.

LAURI LUGNA,
peadirektori asetäitja
liiklusohutuse ja
ühistranspordi alal

Korruptsioon on pahe, millest soovitan kõigil kaugele hoida. Pannes ühe korra toime kuriteo, saab inimene olema šantažeeritav kogu eluks. Alati on keegi veel, kes teab kuriteo kohta. Olukord võib jõuda ühel hetkel lausa väljapressimiseni. Ühtlasi näitab minevik, et lõpuks tulevad need kuriteod päevavalgele. Karistusseadustik võimaldab kohtul isikut altkäemaksu korduva võtmise eest süüdimõistmisel karistada ühe- kuni kümneaastase vangistusega. Inimese elu saab olema rikutud oluliselt pikemaks ajaks.

Liiklusvaldkonna töötajad teevad igapäevaselt otsuseid, mis annavad isikutele õiguseid ja hüvesid või jätavad nendest ilma. Sõidukite registreerimise, juhilubade väljastamise ning positiivse sõidueksami otsuse tegemisega osaleme liiklusohutuse ja ausa konkurentsikeskkonna tagamisel. Kõigi nende otsuste tegemisel on oluline teha neid ausalt ja reeglitest lähtudes.

Maanteeametis ei ole kohta töötajatele, kes lähevad ebaausale teele. Meie töö eesmärgiks on liiklusohutuse suurendamine, mitte vähendamine. Registreerides nõuetele mittevastava sõiduki või andes juhtimisõiguse isikule, kellel puuduvad sõiduki juhtimise oskused, paneme oma tegevusega liikluses ohtu kõiki liiklejaid ja ka iseennast.

Oleme viimase pooleteise aasta jooksul tugevdanud enda võimet kurjategijaid endi hulgast tuvastada ning jätkame seda tööd. Kui Maanteeameti töötajatel on kõhklusi enda, alluvate või kolleegide tegude osas, siis parim, mis te teha saate nii enda kui Maanteeameti jaoks, on sellest teada anda sisekontrolör Margit Rosenbergile.

KAS KESKKOND EESTIS ON AMETNIKU JAOKS ROHKEM VÕI VÄHEM KORRUPTSIOONIILMINGUTELE AHVATLEV?

MARIA JEFANOV,
riskijuht

Korruptsioon on selline kummaline asi, et ta võib olla reaalne aga ka näiline. Mõlemal juhul on tagajärjed ikka samad- maine kahju, usalduse kaotus, kuulujutud jne. Justiitsministeerium tegeleb tänuväärt tööga ja kogub eraldi korruptsioonikuritegude statistikat.

Päris järjepidevaks on seda raske nimetada, sest seadusandlus muutus 2013. aastal oluliselt (uus korruptsioonivastane seadus hakkas kehtima 01.04.2013 ja samal ajal hakkas kehtima ka uus ATS), kuid ülevaade sellest, missugused tegevusalad on suurema kiusatusega, on olemas.

Maanteeamet on selles statistikakogumikus kahjuks kogu aeg pildil. Aastal 2011 oli tegemist tehnoülevaatustega (25 kuritegu) – Maanteeamet on halduslepinguga tehnoülevaatuspunktidele riikliku funktsiooni edasi delegeerinud ja seetõttu peab omalt poolt järelevalvet tagama.
2013 „hiilgas“ Maanteeamet sõidueksamite valdkonnas 133 kuriteoga.

Oluline on siin mainida, et need statistilised numbrid kajastavad kuritegude arvu, nende sooritajate arv on oluliselt väiksem. Nii oli 2013. aastal tegemist ühe inimesega, kuid episoode kogunes kõvasti üle saja.

Ja kuigi eelmise aasta kohta ei ole veel statistikaandmed avalikkuse ette jõudnud, teame, et taas oli meil korruptsioonivaldkonnaga seotud juhtum. Kohtulahendeid veel ei ole, aga nagu enne sai mainitud - reaalne või näiline - mainet kahjustab korruptsioon ikkagi.

Mõnes mõttes võib korruptsiooni võrrelda korrosiooniga: algab vaikselt, kulgeb valutult, tagajärjed on aga tihti fataalsed- metalli (või siis usaldust) enam ei ole. Ja nagu korrosioonigagi, tuleb ka korruptsiooniga võidelda isegi siis, kui ta veel ei ole endast märku andnud. Ennetavad tegevused on olulised. Inimeste arusaam, et paljud asjad sõltuvad konkreetsest indiviidist, on tähtis.

Sellel aastal oleme kogenud situatsioone, kus meie kolleegid annavad teada nn väikestest kingitustest või meeleheast, mida kliendid letile sokutavad, küll on see olnud raha või šokolaaditahvel. Inimesed, kes teevad oma tööd hästi, ei saagi aru, millest see meelehea pakkumine tingitud on. Aga tegelikult sellele olukorrale tähelepanu pööramine ja selle lahendamine ongi juba üks väike samm korruptsiooni vastu. Härra, kes jättis peale tavalise liiklusregistritoimingu tegemist šokolaaditahvli letile ja kellele meie inimene järele jõudis ning seda (šokolaadi) tagastada püüdis, nüüd mõtleb ja mõistab, et Maanteeameti inimesed teevad oma tööd ausalt.

Illustratsioon: Freepik.com

ESIMESED MÕTTED MAANTEE-AMETIS

DIANA LORENTS,
Maanteeameti avalike suhete osakonna juhataja

Aasta alguses asus Maanteeameti peadirektori asetäitjana hoolde alal tööle Tarmo Mõttus.

Kohtume Tarmoga selle kevade esimesel päeval. Lumelükkamise mured on ilmselt selleks talveks ära muretsetud ja hea on Tarmolt uurida, millised on esimese kolme töökuu muljed. „Varem tegutsesin rohkem Lõuna-Eestis, olin selline Eesti mõistes lõunamaalane, nüüd on mul kokkupuude põhjapoolega, tegelikult siis täpsemalt keskusega," räägib Tarmo muhedalt ja koheselt on mulle selge, et jututempo on tal tunduvalt rahulikum kui teistel keskuse teise korruse meestel. „Minu pilt Maanteeametist oli kujunenud regioonikeskuste baasil. Ja see pilt on oluliselt teisem, kui eeldasin," jätkab Tarmo mind pisut ehmatades, et kohe kuulen kurba kriitikat. Aga ei, Tarmo räägib rahulikul moel oma positiivsest kogemusest, mis on hoopis vastandlik stereotüüpsele vaatele riigiametist, kus kõik olevat natuke morn, tujutu ja kindlates stampides. „Mind on soojalt vastu võetud ja inimesed on väga erksa vaimuga. Lihtsalt riiklik ja erastruktuur on oma olemuselt juba erinevad ja pisut tundmatu ning võõras tundubki ehk esmapilgul hall ja arusaamatu."

Kust tulijal siis selline vaade riigiametile on? Kus Sa enne töötasid?

Enne Maanteeametit olen praktiliselt terve elu veetnud teedealal. Kohe pärast TTÜ lõpetamist 1994. aastal asusin tööle tolleaegsesse Valga Teedevalitsusse ja viimane töökoht enne Maanteeametit oli Kagu Teede ASi juhtimine. See aeg sisaldab kõiki etappe, mis teede ehituses ja hoolduses olla võivad.

Miks arvasid, et nüüd on aeg hakata Eesti teede hooldetegevust juhtima?

Eks vajasin elus muutust ja teistmoodi lähenemist. Eraettevõttes on valdkonnale üks vaade, tellijal on teine vaade. Valdkonna juhtimine ei ole pelgalt tellijaks olemine, see võimaldab tulevikku vaadata, fantaasial lennata lasta ning mõelda, mida teistmoodi ja põnevamalt teha.

Märtsis toimus Teedeala konverents „Tee, anna tööd!", kus räägiti muuhulgas ka tellija rumalusest. Kui rumal siis tellija on?

Sel konverentsil jäi lihtsalt kõlama vastandus - rumal tellija ja arukas täitja. Ega seda nüüd päris otseselt ka ei mõeldud. Ma võin kindlalt väita, et Maanteeamet rumal tellija kindlasti ei ole, siin on suur hulk tarku ja asjalikke inimesi.

Esimesed õppetunnid peaksid juba käes olema?

Eks kogu see sisseelamisperiood ongi olnud üks suur õppetund. Riigiasutuse sisemised süsteemid on klassikalisest ärijuhtimisest

ikkagi palju erinevamad, ka suuniste andmine ja saamine on teisemad. Õppida on kõvasti.

Ühele juhile on oluline meeskond. Kas Sinu meeskond on komplekteeritud?

Hooldevaldkonna tuumik oli juba enne mind olemas, täna on meil nn vastastikune kohanemisperiood. Mina annan aega kohaneda minu mõtteviisiga, mõelda selle üle, kuidas mina selle valdkonna tulevikku näen. Tulevikust me hetkel veel palju rääkinud ei ole, aga küll jõuame. Iga asi omal ajal. Mina pean ju ka ennast ja oma nägemust olemasoleva meeskonnaga kohandama. Aga kindlasti ei ole minu eesmärk luuaga kahele poole pühkima hakata. Ja seda ma ei saa öelda, et meeskond on komplekteeritud. Juhtimine on ikka selline ala, kus aja jooksul tulevad välja asjad, mis vajavad parandamist.

Selge see, et kohanemiseks on aega vaja, aga eks lähema perspektiivi vaated on teil meeskonnaga läbi arutatud, sest kõigega tegeleda ei jõuakski. Millised on prioriteetseimad tegevused käesoleval aastal?

Valusaim teema on praegu uute hangete korraldamine. See on vaieldamatult hetke tulipunktis ja muud asjad selle arvelt natuke kannatavad. Tahame sellel aastal korraldada 7 hanget, see on peaaegu pool Eestis hooldatavatest teedest. Oluline on, et neis rakendatud põhimõtted oleksid kauakestvad ja põhjalikult läbimõeldud.

Kahjuks on mul veel vähe aega olnud, 3 kuu jooksul väga põhjapanevalt asju ümber ei korralda, aga üldjoontes saavad sinna hangetesse olemasolevad mõtted sisse. Näiteks teehooldeindeksi kasutamine, mis Maanteeameti jaoks on liiga riskantne. Teehoolde maksumusi korrigeeritakse statistikaameti poolt väljastatavate indeksite järgi kord aastas. See indeks kujuneb tegelikult tänaste teehooldajate edastatud statistika baasil. Probleemiks on aga see, et neid teehooldeettevõtteid, kes statistikat edastavad, on järgi jäänud ainult 9 ja see baas on statistiliste järelduste tegemiseks liiga väike.

Oluline muudatus hangete juures on ka see, et me pisut korrigeerime libedusetõrje nõudeid neljal Eesti kõige suurema liiklusega põhimaanteel. Varemalt oli libedusetõrjeks neli tundi (selle aja jooksul pidi olema libedusetõrje teostatud), edaspidi rakendame aga kahe tunni nõuet. Oluliselt see hinda mõjutada ei tohiks, sest suures osas täna nii juba ka tehakse.

Teine prioriteet puudutab aga majasisest elu. Vaatame üle tänase hooldevaldkonna tegevuse ja korrastame seda eesmärgiga panna üle Eesti kõik hooldevaldkonna süsteemid sarnaselt tööle. Täna on neli erinevat regiooni ja neli erinevat lähenemisnurka.

Ja isiklikult minu enda jaoks on oluline punkt inimeste tundmaõppimine. Et oma meeskonnaga edasi minna, meeldib mulle oma inimesi tunda. Siis tean, mida oodata ja mida kelleltki nõuda.

Me ise oleme Maanteeametis pidevalt rõhutanud, et meie tegevuse olulisim lõppeesmärk on liiklejate turvalisus. Milliseid meetmeid on hooldevaldkond koheselt valmis rakendama, et see tagada?

Esimene meede on kohe seesama libedusetõrje toomine lühema aja peale.

Hooldehangetes see ei peegeldu, aga oluline asi turvalisuse seisukohalt on seegi, et me püüame õppida ennustama ette libeduse teket ja lumesaju intensiivsust. Hetkel on meil käsil ühisprojekt Teedeklastri ja Riigi Ilmateenistusega, kus koolitame ilmateenistust edastama ennustusi, mis võimaldavad ka teehoolde osas täpsemat seisukohta võtta. Nii on see ka põhjapoolsetes naaberriikides. Seal on oskus ette öelda,näiteks, kus läheb kahe tunni pärast libedaks, oluliselt paremal järjel. Selge see, et 100% garantiid ei saa kunagi anda, aga paremasse seisu jõuda küll.

Üks asi on ilmselt oskus ennustada, teine asi on, et see ennustus ka selleni jõuaks, kellele seda just vaja on. Kommunikatsioon tundub olevat kõikeaitav võlusõna?

See on väga oluline. Kui me siin enne õppetundidest rääkisime, siis ma ütleksin, et kommunikatsioonitemaatika on üks teemasid, millest me pidevalt räägime. Iseenesest on kommunikatsioon muidugi väga lai mõiste. Meie jaoks oleks tähtsaim liiklusinfoga (liikluspiirangud, oht libeduse tekkeks) liiklejani jõuda. Meil on info olemas, et on libe, aga liiklejani jõuab see paari tunni pärast. Tark Tee näitab paljut, Maanteeinfo edastab palju infot, aga paraku autoroolis olijani see ei jõua. Info peaks raadio või siis navigaatorite ekraani abil jooksvalt autojuhini jõudma. Selles vallas on meil nihe sees.

Miks mitte ei võiks tulevikus Targas Tees nähtav olla ka see, kus teel libedus tõrjutud või lumi lükatud on. Sellisel juhul oleks reaalne pilt töö käigust ja kulgemisest elanikel näha. Selge on see, et meie võimalused ei ole niisugused, et iga teeotsa juures passib üks sahk ja ootab lumehelbe kukkumist, et hakata seda lükkama vahetult enne inimese kodust väljumist. Nii võimsad me ei ole. Kas see ka siht võiks olla, aga kindlasti püüame oma tegevustes paremaks minna.

Valusaim teema on praegu uute hangete korraldamine. See on vaieldamatult hetke tulipunktis ja muud asjad selle arvelt natuke kannatavad. Tahame sellel aastal korraldada 7 hanget, see on peaaegu pool Eestis hooldatavatest teedest. Oluline on, et neis rakendatud põhimõtted oleksid kauakestvad ja põhjalikult läbimõeldud.

Lähme veidi liiklussituatsiooni sisse, kus osalevad päris erinevat tüüpi liiklejad. Kui võrdsed on hooldemehe jaoks autojuht ja jalakäija? Kas neil on mingi vahe? Miks jalakäija peab lumes sumpama ja püüdma püsida jäisel teepeenral?

Küsimus on ilmselt seotud talvise teehooldusega, sahkamise ja libedusetõrjega. Teed sahatakse lumest puhtaks üldjuhul nii laialt kui võimalik ja nii laialt kui vajalik. Enamasti on laiuse piiriks tähispostid, sest tänapäevaste kiirsahkadega kahe posti vahel suurt kaart kõrvale ei tee. Üldiselt püütakse lumevalle vältida, sest nende taha hakkab ju tuisuga lund koguma. Vallide olemasolu ja ka kõrgus sõltub lumerohkusest. Teede puhtus sõltub teatud määral ka liiklussagedusest, sest kerge lumi kerkib autode tuules õhku ja kandub osaliselt sõiduteelt ära. Sama on libedusetõrjega – autorattad kannavad soola laiali ja mõnes mõttes parandavad või suurendavad selle mõju.

Paraku toimib see sõidukite poolt avalduv kaasmõju ainult sõiduteel, teepeenral on seda vähem tunda, kui üldse. Peenrale koguneb lund ning soolvee ja plusskraadidega see sulab, miinuskraadidega jäätub ning peenra kate ei pruugi enam paljas olla. Siit ilmselt ka see tunne, et hooldemehed justkui jalakäijatega ei arvesta. Kindlasti saaks kõrgema seisunditasemega tee ka laiemalt lume- ja jäävaba hoida, kuid see nõuab täiendavaid kulutusi, sest libedusetõrjet tuleks teha laiemalt ning ilmselt ka rohkem sahata.

Oma osa jalakäijaliikluse ohutust silmas pidades on ka viimase aja trend, kus kulusid kokku hoides muutuvad teepeenrad üha kitsamaks, sh muutub kitsamaks ka sõiduraja servast peenra poole jääv kattega teeosa. Ka suvel on sellisel teel kõhe liikuda, rääkimata talvest.

Omaette teema on teede kõrval olevad jalgratta- ja jalakäijateed. Nendele eraldi seisundinõudeid ei ole kehtestatud, kuid need oleks väga vajalikud. Kui tegemist on riigi maantee ääres oleva kergliiklusteega, siis võib seda lugeda sõiduteega üheks teeks ja siis on neil sama seisunditase, mis sõiduteel. Kergliiklusteele see aga ei sobi, sest praod ja augud, mis sõiduteel on lubatud ja mida juht sageli tähelegi ei pane, võivad jalgratturile juba ohtlikud olla. Ning talvel kergliiklusteekatte nii nagu III taseme puhul nõutud, on lumevabana hoidmine problemaatiline. Sageli on tegemist ka KOV poolt rajatud või nende poolt hooldatavate teedega, kus talvine hooldus ei ole kõige parem.

Kokkuvõtteks, hooldemees, eristamata autojuhti ja jalakäijat, teeb ikka seda, mida teha saab ja tegema peab.

Oot, aga kelle probleem see jalakäija lumes sumpamine ikkagi on?

Kui tahame talvel jalgsi liikujatele paremaid tingimusi, siis peame need esmalt seadustama, ma mõtlen siis seisundinõuete ülevaatamist ja ka sisseviimist ning siis need ellu viima. Seniks peame aga tegema hooldust nii, et südametunnistus oleks puhas.

Maanteeameti lepingulised partnerid saavad teha ilmaprognoosi alusel ennetavat libedusetõrjet kohtades, kus meil on teada, et seal kaasneb musta jää tekkimise oht või liiklejale ootamatu libedus, kuid tõrje tegemisega alustatakse selle tekkimise järgselt, mitte ennetavalt. Miks see nii on?

Meie ettevõtjad teevad ka praegu ennetavat tõrjet. Need on üksikud juhtumid, kuhu ei jõuta ennetava libedusetõrjega õigel ajal jaole. Paraku on see aga nii, et igal ennetamisel on oma täpsus. Me võime ju pingutada, et kogu aeg sõidame soolapuisturiga, paneme teele paksult soola, et siis libedus kindlasti ei tule, aga kuskilt tuleb ikkagi mõistlikkuse piir ette. Paneme selle piiri paika.

Maanteeameti tellitud uuringu „Lubatud suurima sõidukiiruse diferentseerimine Eesti teedel" I etapi läbiviimisel küsitleti Maanteeameti regioonide liiklusohutusega tegelevaid spetsialiste, eesmärgiga välja selgitada, milliste põhimõtete alusel regioonides piirkiiruseid määratakse. Küsimustele anti väga erinevaid vastuseid ja selgus, et tegelikkuses loeb liikluskorraldusega tegeleva spetsialisti töökogemus ning puudub üleriigiline kiiruspiirangute diferentseerimise juhend. Kuidas tagada see, et meie väikeses Eestis kehtiks kõikjal ühesugustes tingimustes ühesugune ja liiklejatele üheselt mõistetav liikluskorraldus?

Nagu eespool ka ütlesin, minu eesmärk on, et hooldevaldkonnas, kus ka liikluskorraldajad tegutsevad, oleks ühesugune mõtteviis. Selles osas on tegelikult juba enne minu majja tulekut hulk tööd ära tehtud, omavahel palju arutletud ja mõtteid rünnatud. Rakendamine, liiklusesse jõudmine, võtab ehk pisut aega, aga tulemata see ei jää.

Kiiruste diferentseerimine – mulle väga meeldib, et see teema on jälle üles võetud. Kui me räägime, et Maanteeamet peab aitama kaasa liiklejate ohutuse kasvule Eesti teedel, siis see kiiruste diferentseerimine on siinkohal väga oluline. Kõik uuringud ütlevad, et mida aeglasemalt sõidad, seda ohutum on: õnnetustel on kergemad tagajärjed ja ka ellujäämistõenäosus rasketes liiklusõnnetustes on suurem. Tavaliiklejale võib see kõlada isegi eksitavalt ja seeläbi masendavalt – hakkame kiiruseid langetama.

Kui tahame talvel jalgsi liikujatele paremaid tingimusi, siis peame need esmalt seadustama, ma mõtlen siis seisundinõuete ülevaatamist ja ka sisseviimist ning siis need ellu viima. Seniks peame aga tegema hooldust nii, et südametunnistus oleks puhas.

Tegelikult ei ole selle teema mõte mitte kiiruse langetamises. Nendel teedel, kus on liiklemiseks loodud paremad tingimused, soovime ju hoopis kiiruseid tõsta. Kui täna on Eestis kõige kiirem lõik, kus saab sõita 110ga, siis ma arvan, et see aeg ei ole kaugel, kus me lubame 120ga sõita. Aga just ja ainult nendel lõikudel, mille oleme suutnud ehitada selliseks, et need võimaldavad seal turvalist liiklemist. Igaüks saab ju aru, et kui Haanjas sõidad mööda igapidi kõverat teed, siis seal ei ole võimalik 90ga sõita. See on ju loogiline. Seal peabki aeglasemalt sõitma kui maksimaalselt lubatud on. See oleks pigem nagu liiklejast hoolimise pool.

Mulle meeldib see diferentseerimine – ühest küljest anname loa kiiremaks sõitmiseks. Aga eks seda kõike tuleb kõigepealt ikka omakeskis siin MAs ka arutada.

Selleks ajaks olid juba nii mõnedki ukse taga koputamas käinud ja tagasihoidliku nõudlikkusega uurinud, millal Tarmo vabaneb, nii et arvasin viisaka olevat jutud kokku võtta.

Lõpetuseks uurin veel Tarmolt, kuidas ta suhtub teedeala konverentsil välja käidud mõttesse, et ehitusettevõte võiks ka teehoolduse enda kanda võtta.

Konverents oli tore. Sellistes sünergiat tekitavates kohtades käivad läbi ideed, millele aegajalt peab ka mõtlema. Näiteks seesama, mida mainisid - kas tee ehitajale võiks anda tee hoolduse kohustuse ja kas seda siis kümneks või kahekümneks aastaks.

Huvitav küsimus, kas ja millist efekti see Eestis annaks. Et see ka teeehituse kvaliteedile mõju avaldaks, on kümme või seitse aastat vähe, aga 20 aastat võiks olla täiesti mõistetav. See on ju õpikute järgselt ka tee eluea pikkus. Tee eluiga peaks panema tee ehitajad mõtlema selle peale, kas kvaliteetsemalt ehitades oleks võimalik hiljem kulusid kokku hoida. Häda on küll jah selles, et Eesti mastaabid on väikesed ja paarikümne kilomeetrisel lõigul ei anna see ilmselgelt efekti. Parema tulemuse saaks siis, kui hooldust saaks teha suuremal pinnal, kus kõik kasutatav tehnika oleks rakendatud täiskoormusel. Aga mõelda sellistele asjadele on väga huvitav. Vaatame, kuhu see diskussioon liigub.

ERIVEOLUBADEST

JA SELLEST, KUIDAS TEEDELE LUBATI 48- JA 52-TONNISED METSAVEOKOORMAD

Foto: RMK/Jüri Pere

MARI-JAANA ADAMS,
Maanteeameti avalike suhete osakonna peaspetsialist

Alates selle aasta märtsist on veolubade väljastamise vallas toimunud suured muudatused. Teatud tingimustel tohivad Eestimaa teedel sõita aastaringselt kuni 52-tonnised ümarpuitu vedavad sõidukid, kohalikud omavalitsused saavad Maanteeametit volitada nende teedele väljastama veolubasid, muutunud on tasumäärad raskekaalulise ja suuremõõtmelise eriveo eest ning veolubade taotlemine toimub edaspidi Maanteeameti e-teeninduses.

Möödunud aastal väljastas Maanteeamet ühtekokku 11 045 veoluba. Ühes tööpäevas tuli välja kirjutada keskmiselt 44 veoluba. Eriveolube taotlevad aastas umbes 500 veoettevõtet, 110 metsaveoga tegelevat ettevõtet ning umbes 150 põllumeest. Inimesi, kes tegelesid muude tööde kõrvalt veolubade väljastamisega, oli kokku 14.

LAHENDUS METSAMEESTELE

Maanteeameti liiklusloenduse andmed näitavad, et aastast-aastasse on suurenenud koormused meie teedel. Maanteeamet ei ole muutnud seisukohta, et suurenenud koormused kahjustavad rohkem teid ja sildu, kuid teatud (erandlikel) tingimustel ei oma autorongi suurem mass teele negatiivsemat mõju. Näiteks võivad 52-tonnised veod, mida teostatakse 7- teljeliste ja paarisratastega veovahenditega, osutuda teedele isegi soodsamaks, võrreldes senise olukorraga.

Seetõttu saab alates 1. märtsis 2015 taotleda Maanteeametilt eriluba kuni 52-tonnise täismassiga ümarpuidu vedudele aastaringselt. Selleks peavad olema täidetud teatud tingimused. Esiteks peavad metsaveomasinad kasutama 7-teljelisi ning paarisratastega veovahendeid. Veel peab olema veokitele paigaldatud GPS-jälgimissüsteem, et massipiirangutest kinnipidamine oleks võimalik kontrolli alla saada.

Märtsi alguseni olid teedele lubatud kuni 40-tonnise täismassiga veosed 5-teljelistel ja üksikratastega ning 44-tonnise täismassiga

veosed 6-teljelistel ja üksikratastega koosseisudel. Sellise konfiguratsiooniga veokite poolt ratastelt teepinnale avalduv erisurve on ca 30 % suurem võrreldes 52t/7telge veokitelt tulenev . Samuti ei muutu 52t/7 puhul teljekoormused suuremaks, pigem väiksemaks.

VEOLUBADE INFOSÜSTEEM

Maanteeameti liikluskorralduse osakonna juhataja Jaan Tarmaku sõnul oli kuni 52-tonniste ümarpuidukoormate teele lubamise plaan positiivseks tõukeks IT-lahenduse moderniseerimisele. Rohkem kui aasta tagasi hakati Riigimetsa Majandamise Keskuse ja Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi kaasabil arendama uut veolubade infosüsteemi. Kui praegu toimub kõikide eriveoste lubade väljaandmine veel portaali eesti.ee või e-posti vahendusel, siis trükilõhnalise Teelehe kättevõtmise aegu käib tõenäoliselt juba infosüsteemi kibekiire testperiood ning suve alguses saab nii ülegabariidiliste kui ka metsaveoks vajalikke lubasid taotleda Maanteeameti e-teenindusse lisandunud uue teenuse kaudu. Veolubade infosüsteemi käivitamiseks vajalikud eeltööd on täies hoos, aga nagu üks hea teenus ikka, ei saa ka veolubade infosüsteem kohe valmis, vaid täieneb uute võimalustega pidevalt.

Eriveolubade infosüsteemist on võimalik taotleda eriveoluba suuremõõtmelisele ja/või raskekaalulisele autoveole, sealhulgas ka talvisele ja aastaringsele metsaveole. Uue infosüsteemi eesmärgiks on muuta nii eriveolubade taotlemine kui ka väljastamine lihtsamaks ja kiiremaks. Nii saavad uuest süsteemist kasu nii vedajad kui menetlejad. Kui välisriigi vedajal ei ole võimalik e-teenindust kasutada, on eriveoluba võimalik taotleda ka Maanteeameti büroos, posti või e-posti teel, kuid loasaamisele kulub siis tunduvalt rohkem aega.

Nagu tänapäevased digilahendused ikka, lihtsustab ka veolubade infosüsteem veoloa taotlemise protsessi. Teenusekasutaja näeb küll teenuse üht nägu, kuid tegelikkuses on programmiga liidetud mitmedki teised andmebaasid ja toimub andmete automaattöötlus. Nii ei pea edaspidi enam veoloa taotlemisel Eestis registreeritud sõiduki või autorongi tehnilisi andmeid sisestama. Sõiduki riikliku registreerimismärgi abil saab infosüsteem enamiku vajalikest andmetest liiklusregistri andmebaasist kätte.

Juba arenduste esimeses etapis toimub teatud juhtudel veolubade automaatväljastus. See tähendab, et loa taotleja ei pea enam ootama tööpäeva algust ning sõltuma ametniku vormistamiskiirusest. Soovi korral saab veoloa taotlemise algatada kasvõi pühapäeval koduse arvuti tagant. Ligi 300 eeldefineeritud veoteele väljastatakse luba automaatselt andmeid töödeldes ning nii on võimalik saada ka luba kohe kätte.

Maanteeameti kaardirakenduses Tark Tee (vt. tarktee.mnt.ee) on 48/52t määrusele vastavalt lubatud teedevõrgustik märgitud violetsena ning selle abil saab vedaja kergelt enda metsavedusid planeerida. Kuni 52-tonniste ümarpuidu erivedude load väljastatakse Targas Tees selleks lubatud teedele ning sõidukijuhi kohustus on seda järgida. Riigimaanteedest on sinna lisatud kõik teed, mis sellist koormust kannavad ning välja on arvatud eelkõige just sildadega seotud teelõigud. Vajaduse korral alalised massipiirangud seada mõningatele teedele. See võib vajalikuks osutuda just kohalike teede puhul.

Jaan Tarmak paneb meid veelgi ettepoole vaatama. Tulevaste arendusplaanide hulgas on ka võimalused, kus liikluskorralduse

Jaan Tarmak loodab, et alates suvest saab nii ülegabariidiliste kui ka metsaveoks vajalikke lube taotleda juba Maanteeameti e-teeninduskeskkonnas.

eest vastutajad saavad muuta teede parameetreid ja seada gabariitide ja massipiiranguid nii, et kui vedaja enda veose teekonda planeerib, siis kaardirakendus Tark Tee arvestab veose mõõtmete ja massiga.

KOHALIKUD OMAVALITSUSED SAAVAD VOLITADA MAANTEEAMETIT VEOLUBADE VÄLJASTAMISEKS

Uus kord annab ka kohalikele omavalitsustele rohkem võimalusi veolubade väljaandmise korraldamiseks. Kohalik omavalitsus saab:

- Anda ise välja erilubasid nii pikaajaliseks kui ka lühiajaliseks eriveoks ja võtta selle eest eritasu;
- Volitada Maanteeametit välja andma erilubasid kõikidele kohalikele teedele omavalitsuse haldusalas;
- Volitada Maanteeametit välja andma erilubasid kohalikele teedele vaid teatud osale teedest oma haldusalas ja teistele teedele erilubasid üldse mitte välja anda. Sel juhul peavad vedajad nendel teedel piirduma autorongi lubatud täismassiga kuni 44 tonni;
- Volitada Maanteeametit välja andma erilubasid kohalikele teedele vaid teatud osale teedest oma haldusalas ja osale kohalikest teedest anda eriloa välja ise. Sel juhul on kohalikel omavalitsustel õigus võtta nende teede kasutamise eest eritasu, millele nad eriloa välja annavad;
- Volitada Maanteeametit välja andma erilubasid kohalikele teedele vaid teatud osale teedest oma haldusalas ja teha teatud teede kasutamiseks leping vedajaga erivedude tegemiseks ja teede taastamiseks;
- Volitada Maanteeametit välja andma erilubasid kohalikele teedele vaid teatud osale teedest, anda erilube välja teatud osale kohalikest teedest ja teha mõnede teede kasutamiseks vedajaga leping tee taastamiseks erivedude tegemisel;
- Anda välja erilubasid kohalike teede kasutamiseks ise ja teha lisaks mõne tee kasutamiseks leping vedajaga tee taastamiseks;
- Lubada kasutada kohalikke teid vaid lepingu alusel.

Kui kohalik omavalitsus volitab Maanteeametit eriveolube väljastama, tuleb esitada volitus ja märkida ära ka soovitud teelõigud või teedevõrk, kuhu Maanteeamet tohib veolube väljastada. Maanteeametit volitades tekib tee omanikul võimalus teostada järelevalvet teede kasutamise osas. Need teed, kus MA on saanud volituse, märgistatakse infosüsteemis Tark Tee. Kuna vastavalt määrusele peavad aastaringsed ümarpuiduveo autorongid olema varustatud GPS seadmega, salvestatakse vedude andmed serveritesse, tänu millele saavad teede omanikud analüüsida teede kasutamist ning koormust.

MIS MUUTUB?

- **Veolubade väljastamine hakkab toimuma ainult Maanteeameti e-teeninduse keskkonnas eteenindus.mnt.ee**
- **E-teenindusse sisselogimiseks on vaja ID-kaarti või mobiil-ID'd ja teada PIN-koode, sisselogida saab ka pangaparoolidega**
- **E-teeninduses saab volitada teisi isikuid ettevõtte nimel veoloa taotlusi esitama**
- **Veoluba saab taotleda ööpäevaringselt**
- **Eeldefineeritud veoteedele väljastatakse veoluba automaatselt**
- **Kiirloa vormistustasu on 5 korda suurem tavaloa vormistamistasust**
- **Autokraanade eest tegeliku massiga kuni 48t (maksimaalne teljekoormus 12t) ei võeta massi ületamise eritasu**
- **Taotlejal on vaja teada ainult sõiduki ja haagise registreerimisnumbrit, vajalikud andmed tulevad liiklusregistri andmebaasist (ainult Eestis registreeritud sõidukid)**
- **Eriveoluba on elektrooniline**

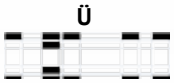
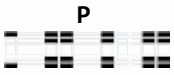
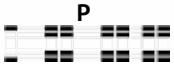
LISALUGEMIST:

1. märtsil 2015 jõustunud määrus nr 111 „„Teede- ja sideministri 1. septembri 1999. a määruse nr 50 „Tee omanikule erakorralise veo või sõiduga tekitatud kulutuste hüvitamise ja eritasu määrad ning erilubade väljaandmise kord" ning teede- ja sideministri 21. mai 2001. a määruse nr 51 „Suuremõõtmelise ja/või raskekaalulise autoveo eeskiri" muutmine":
https://www.riigiteataja.ee/akt/108012015001.

Muudetud määruse nr 51 "Suuremõõtmelise ja/või raskekaalulise autoveo eeskiri" terviktekst alates 1. märtsist:
https://www.riigiteataja.ee/akt/108012015008 .

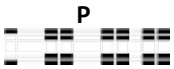
Muudetud määruse nr 50 "Tee omanikule erakorralise veo või sõiduga tekitatud kulutuste hüvitamise ja eritasu määrad ning erilubade väljaandmise kord" terviktekst alates 1. märtsist:
https://www.riigiteataja.ee/akt/108012015007).

TABEL PRAEGUSEST OLUKORRAST ERINEVATE AUTORONGIDE KONFIGURATSIOONIDE OSAS NING PEALE TAOTLETAVAID MUUDATUSI.

Tänane olukord									Olukord peale muudatusi				
Autorong	Rattaskeem Üksik- Ü Paaris- P	Telgede arv	Lubatud täismass (t)	Lubatud telje-koormus (t)	Keskmine teljekoormus (t)	Koormus rehvi toetus-pinna cm2-le (kg/cm2)	Kasulik puidu-koorem (tm)	Kütuse kulu ühikule 100 km veol (l/tm)	Taotletav täismass (t)	Kasulik puidu-koorem (tm)	Kütuse kulu ühikule 100 km veol (l/tm)	Keskmine teljekoormus (t)	Koormus rehvi toetus-pinna cm2-le (kg/cm2)
	Ü	5	40t	10	8	4,5							
	 Ü	5	44t kont. veok	10	8,8	4,9							
	P	5	40t	10	8	3,3	23	4,4					
	 P	6	44t	10	7,3	3,1	25	4,1	52	35	3,0	8,7	3,7
	 P	7	44t	10	6,3	2,7	23	4,4	60	43	2,5	8,6	3,7

Varem lubatud talvistel vedudel

MAANTEEAMETI POOLT PAKUTUD LAHENDUS

	P	6	44t	10	7,3	3,1	25	4,1	46	27	3,8	7,7	3,2
	 P	7	44t	10	6,3	2,7	23	4,4	52	34	3,2	7,4	3,2

Maanteeametilt kuni 52-tonni erilveoloa taotlemiseks peavad metsaveomasinad kasutama 7-teljelisi paarisratastega veovahendeid ning veokitele peab olema paigaldatud GPS-jälgimissüsteem.

SUUREMAD TEETÖÖD

KOONDUVAD TALLINNA JA TARTU ÜMBRUSESSE

MARI-JAANA ADAMS,
Maanteeameti avalike suhete osakonna peaspetsialist

Vilkaim ehitustegevus on tänavu koondumas kahe suurema linna ümber. Uue ilme saavad Tallinna ringtee ja Tartu möödasõit, sõidumugavust lisandub rekonstrueeritavatele Tallinna-Paldiski 22-kilomeetrisele lõigule, Tallinna-Tartu maantee alguse 15-le kilomeetrile ning Tallinn-Narva maantee kolmele lõigule kogupikkuses 16 kilomeetrit.

Kahtlemata häirivad liiklust ka sildade remonditööd. Tänavu läheb remonti 22 silda, kuid suurimad silla- ja viaduktiehitused on plaanis teostada ehitusprojektide käigus. Nii valmivad näiteks Nehatu ja Keila sillad.

ÜHTEKUULUVUSFONDI TOETUSEL EHITATAVAD JA REKONSTRUEERITAVAD OBJEKTID

TALLINNA RINGTEE

Suure hooga jätkub möödunud aastal alanud Tallinna ringtee Kurna liiklussõlme ehitus. Koos eritasandilise Kurna ristmikuga ehitatakse neljarajaliseks Tallinna ringtee 4,4-kilomeetrine lõik (km 11,8–16,2) olemasolevast Jüri eritasandilisest ristmikust kuni Kurna sõlmeni. Projekt hõlmab ka ringteega ristuva Kurna-Tuhala maantee 2,7-kilomeetrise lõigu ehitamist kaherajaliseks III klassi maanteeks, 1520 m jalg- ja jalgrattateid, 4,2 km koguja- ja juurdepääsuteid ning 480 m müratõkkeseinu. Ehitus peab valmima aasta lõpuks.

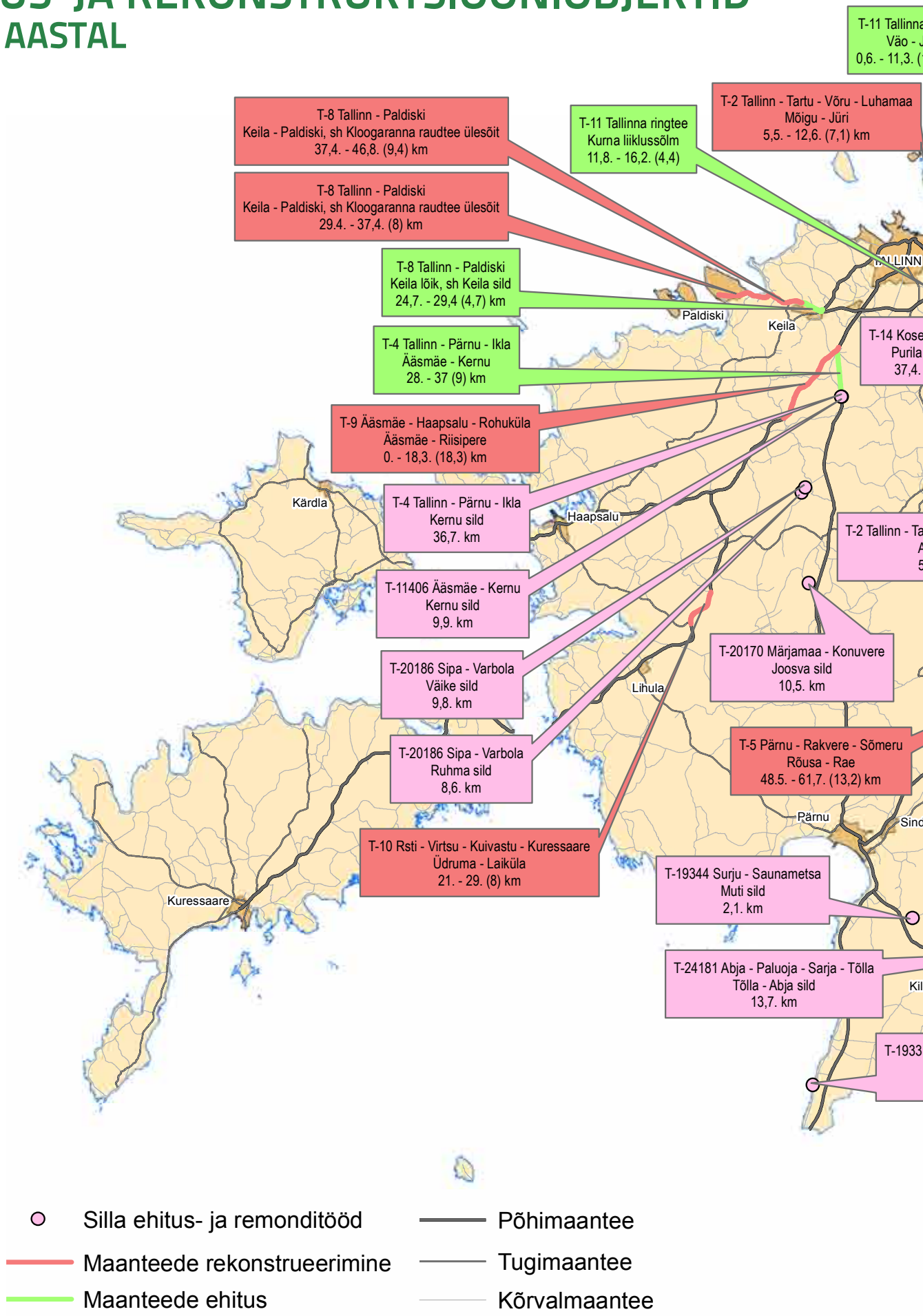
Tallinna ringtee Väo-Jüri vahelise pea 11-kilomeetrise lõigu ehitus saab hoo sisse tõenäoliselt käesoleva aasta teisel poolaastal, mil algab Põrguvälja sõlme (sillad, rambid ja ringid) ehitus. Järgmise viie aasta jooksul parendatakse liiklusohutust ja sujuvust Jüri jaotusringil, ehitatakse välja Karla eritasandiline sõlm, uus Lagedi viadukt koos ühendusteedega ning Lagedi raudteeületuse samatasandiline lahendus.

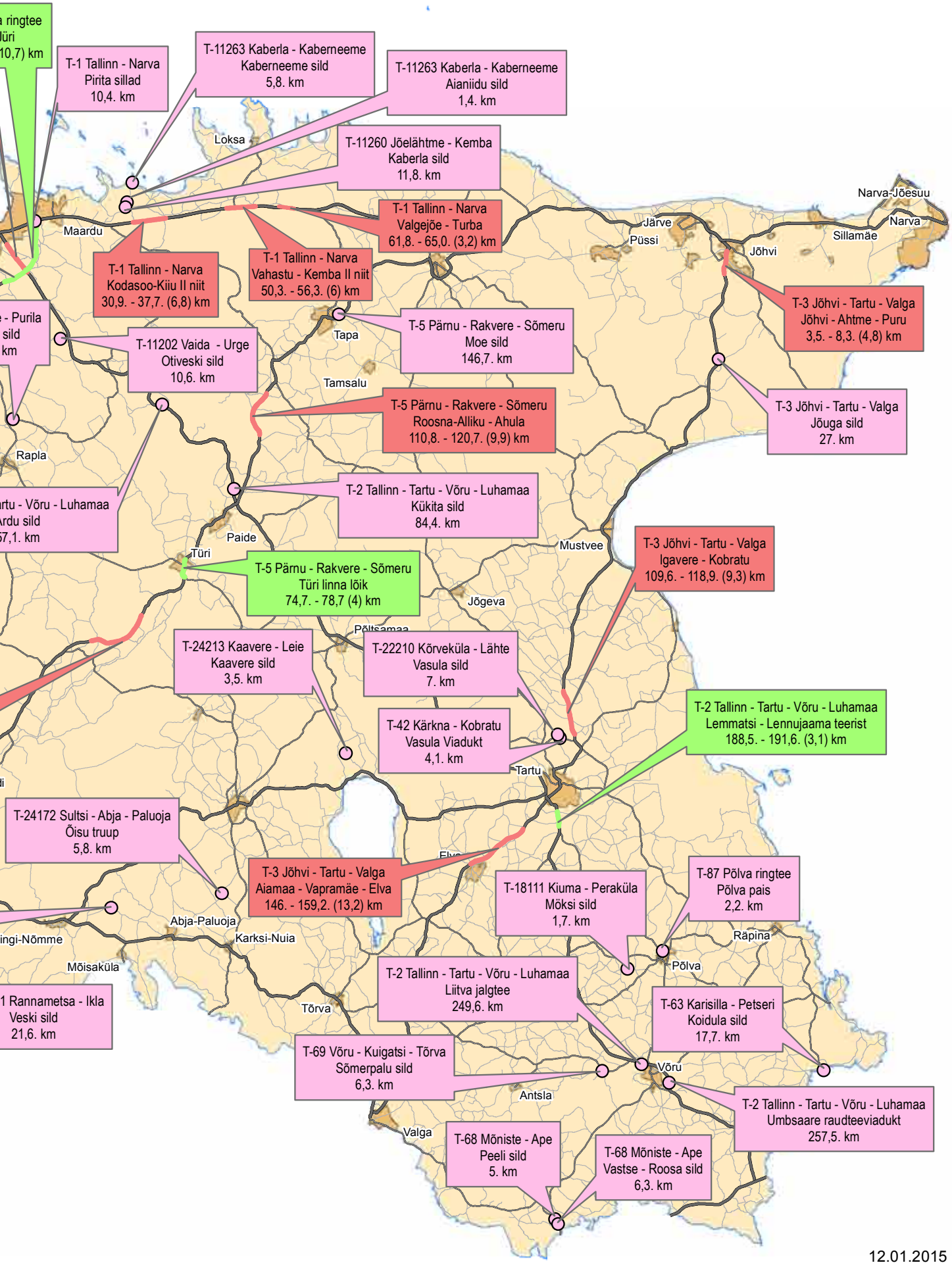
TARU LÄÄNEPOOLNE ÜMBERSÕIT

Samuti jätkub Tartu läänepoolse ümbersõidu V ehitusala ehitus (Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee km 188,5–191,5). Lemmatsi ja Lennujaama teede vaheline 2,1-kilomeetrine lõik laiendatakse neljarajaliseks ning ülejäänud 0,9 km jääb kaherajaliseks teeks. Tõrvandi ristmiku asemele ehitatakse eritasandiline riste, mis koosneb ühest raudtee- ja ühest maanteeviaduktist. Samuti ehitatakse Lennuvälja ristmiku asemele eritasandiline ristmik ning valmib tunnel kergliiklejatele. Lisaks 3,1 km põhimaanteele ehitatakse kogu objekti ulatuses välja veel 2 km jagu kõrval- ja juurdepääsuteid, 0,4-kilomeetrine ühendustee Tamme tänavaga, 0,6-kilomeetrine lõik Tõrvandi ja Ülenurme vahele, 0,3-kilomeetrisede ühendusteed Lennuvälja Tehnopargi teedega. Samuti valmib 2,3 km jagu jalg- ja jalgrattateid. Ehitustegevust alustati möödunud aastal ning objekt peab valmima selle aasta sügisel.

Jätkub lk. 28 >

EHITUS-JA REKONSTRUKTSIOONIOBJEKTID
2015. AASTAL




a ringtee
lüri
10,7) km
T-1 Tallinn - Narva
Pirita sillad
10,4. km
T-11263 Kaberla - Kaberneeme
Kaberneeme sild
5,8. km
T-11263 Kaberla - Kaberneeme
Aianiidu sild
1,4. km
Loksa
T-11260 Jõelähtme - Kemba
Kaberla sild
11,8. km
Narva-Jõesuu
Narva
Maardu
T-1 Tallinn - Narva
Valgejõe - Turba
61,8. - 65,0. (3,2) km
Järve
Püssi
Sillamäe
Jõhvi
T-1 Tallinn - Narva
Kodasoo-Kiiu II niit
30,9. - 37,7. (6,8) km
T-1 Tallinn - Narva
Vahastu - Kemba II niit
50,3. - 56,3. (6) km
T-3 Jõhvi - Tartu - Valga
Jõhvi - Ahtme - Puru
3,5. - 8,3. (4,8) km
- Purila
sild
km
T-11202 Vaida - Urge
Otiveski sild
10,6. km
Tapa
T-5 Pärnu - Rakvere - Sõmeru
Moe sild
146,7. km
Tamsalu
T-5 Pärnu - Rakvere - Sõmeru
Roosna-Alliku - Ahula
110,8. - 120,7. (9,9) km
T-3 Jõhvi - Tartu - Valga
Jõuga sild
27. km
Rapla
rtu - Võru - Luhamaa
rdu sild
57,1. km
T-2 Tallinn - Tartu - Võru - Luhamaa
Kükita sild
84,4. km
Paide
Mustvee
Türi
T-5 Pärnu - Rakvere - Sõmeru
Türi linna lõik
74,7. - 78,7 (4) km
T-3 Jõhvi - Tartu - Valga
Igavere - Kobratu
109,6. - 118,9. (9,3) km
Jõgeva
Põltsamaa
T-24213 Kaavere - Leie
Kaavere sild
3,5. km
T-22210 Kõrveküla - Lähte
Vasula sild
7. km
T-2 Tallinn - Tartu - Võru - Luhamaa
Lemmatsi - Lennujaama teerist
188,5. - 191,6. (3,1) km
T-42 Kärkna - Kobratu
Vasula Viadukt
4,1. km
Tartu
T-24172 Sultsi - Abja - Paluoja
Õisu truup
5,8. km
Elva
T-3 Jõhvi - Tartu - Valga
Aiamaa - Vapramäe - Elva
146. - 159,2. (13,2) km
T-18111 Kiuma - Peraküla
Möksi sild
1,7. km
T-87 Põlva ringtee
Põlva pais
2,2. km
Räpina
Abja-Paluoja
ingi-Nõmme
Karksi-Nuia
Põlva
Mõisaküla
T-2 Tallinn - Tartu - Võru - Luhamaa
Liitva jalgtee
249,6. km
1 Rannametsa - Ikla
Veski sild
21,6. km
Tõrva
T-63 Karisilla - Petseri
Koidula sild
17,7. km
T-69 Võru - Kuigatsi - Tõrva
Sõmerpalu sild
6,3. km
Võru
Antsla
T-2 Tallinn - Tartu - Võru - Luhamaa
Umbsaare raudteeviadukt
257,5. km
Valga
T-68 Mõniste - Ape
Peeli sild
5. km
T-68 Mõniste - Ape
Vastse - Roosa sild
6,3. km

12.01.2015

TALLINNA-PALDISKI MAANTEE

Kindlasti tuleb liiklejatel arvestada suuremahuliste töödega Tallinn-Paldiski maantee kilomeetritel 24-46 km. Muuhulgas lammutatakse olemasolev sild üle Keila jõe. Selle asemele rajatakse kaks uut silda, mille ehitusega on juba alustatud. Samuti valmib Kloogaranna samatasandiline raudteeülesõit.

PÕHITRASSIDE REMONDID

- Tallinn-Narva maanteel Kodasoo ja Läsna vahele jääva kolme lõigu remont on jagatud kolmeks etapiks:

  I lõik, Kodasoo-Kiiu, kulgeb maanteel 30. ja 37.kilomeetri vahel, remonditava teelõigu pikkus on 6,8 kilomeetrit. Lõigule jääva Kiiu ja Kodasoo viaduktil tugevdatakse konstruktsioone ja uuendatakse teekatet.

  II etapp, Vahastu-Kemba risti vaheline lõik, kulgeb maanteel 50.-56. kilomeetrini, hõlmates ka Loksa teeristi. Remonditava teelõigu pikkus on 6 kilomeetrit.

Vahastu-Kemba ristmiku vaheline lõik rekonstrueeritakse kõige põhjalikumalt. Seal toimub kapitaalremont: esmalt lammutatakse ja uuendatakse maantee aluskihid ning seejärel paigaldatakse kolm uut asfaltkihti. Korraliku valgustuse saab Liiapeksi-Loksa ristmik, kuhu paigaldatakse 42 valgustit.

III etapp, Läsna-Valgejõe, kulgeb maanteel 62.ja 65. kilomeetri vahel, ületades ka Lääne-Virumaa piiri. Remonditava teelõigu pikkus on 3 kilomeetrit.
Kõigil lõikudel remonditakse ainult üks teepool, Narvast Tallinna kulgev suund. Liiklejatele annab põhitrassi ehitus ainult niipalju tunda, et liiklus suunatakse ühele niidile ning eeloleva suvel seal 110 km/h sõita ei saa.

- Jõhvi-Tartu-Valga maanteel Aiamaa ja Elva vahel rekonstrueeritakse 13-kilomeetrine lõik (km 146-159) ja Igavere-Kobratu lõik (km 109-119).
- Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee rekonstrueerimine Harjumaal Mõigu ja Jüri vahel (km 5,5-20,6).
- Tallinn-Pärnu-Ikla maanteel Harjumaal Ääsmäe-Kernu (km 28-37) vahelisel 9-kilomeetrisel lõigul alustatakse teisel poolaastal 2+1 ristlõikega lõikude ehk möödasõiduradade väljaehitamisega. Tegemist on kaheaastase projektiga.
- Tallinn-Haapsalu Ääsmäe-Riisipere (km 0-18) vaheline 18-kilomeetrile lõik läheb suvel remonti.
- Pärnu-Rakvere-Sõmeru maanteel (kilomeetrid 74-78) on remondis Türi linna lõik ja ehitatakse Särevere silda.

Tallinna ringteel saavad tänavu uue ilme nii Kurna liiklussõlm kui Väo-Jüri vaheline lõik.

EURORAHAD MOODUSTAVAD EELARVEST NELJANDIKU

2015. aastaks on Teehoiukava 2014-2020 finantsplaani järgi riigimaanteede hoiuks eraldatud 241,54 miljonit eurot, millest välisvahendeid on 65,78 miljonit eurot.

Rääkides suurusjärkudest, siis teedevõrgu arendamiseks on eraldatud 53,75 miljonit eurot. Ehitamise eesmärk on muuta liiklemine ohutumaks, suurendada tee läbilaskevõimet ja seega soodustada transiitliiklust, parandada keskkonnaseisundit või soodustada piirkonna arengut. Tee ehitamise tulemus on uus tee, teeklassi muutumine, uus ristmik või lisarada.

Teedevõrgu säilitamiseks on 165,68 miljonit eurot. Tee rekonstrueerimise eesmärgiks on tee kandekonstruktsiooni taastamine või ümberehitamine koos tee juurde kuuluvate rajatiste asendamise või remontimisega ja liiklusohutuse parendamine.

Eraldi meetmena on Maanteeamet välja valinud 49 liiklusohtlikku kohta, mille ohutumaks ümberehitamise kava leiate ka artikli lisas olevalt kaardilt. Teehoiukava järgi on selleks planeeritud 5 miljonit eurot.

EUROOPA LIIDU UUS EELARVEPERIOOD

Käesolev aasta on viimane, kui saab kasutada eelmise EL rahastusperioodi vahendeid. Riigimaanteede teehoiukava 2014-2020 sisaldab EL eelarveperioodide 2007-2013 ja 2014-2020 välisvahendeid, kuna langeb ajaliselt kokku mõlema perioodi vahendite rakendamise ajaga.

Seetõttu ehitatakse nii mõnedki objektid veel eelmise eelarveperioodi 2007-2013 investeeringute eest. Nii saavad sellel aastal valmis Tallinna ringtee Kurna liiklussõlm, Tartu läänepoolse möödasõidu V ehitusala ning Pirita jõe Nehatu sildade ehitus.

Maanteeamet on vastu võtnud ka juba uue rahastusperioodi vahendite eest teostatud ehitustöid, näiteks Tartu läänepoolse ümbersõidu I ehitusalal, Pärnu-Tammiste ja Tammispää-Vilusi lõigul.

TEEHOIUKAVA 2014-2020 FINANTSPLAAN

	2014 eelarve	2015*	2016*	2017*	2018*	2019*	2020*
Riigimaanteede hoiuks							
Maksutulu	191 850	175 745	209 388	209 938	227 638	245 653	65 530
2007-2013 ja 2014-2020 välisvahendid	46 233	65 793	32 300	34 000	34 000	19 550	0
Täiendav rahastamisvajadus **	0	0	30 000	40 000	40 000	50 000	50 000
Riigimaanteede hoiuks KOKKU	**238 083**	**241 538**	**271 688**	**283 938**	**301 638**	**315 203**	**315 530**

Riigimaanteede teehoiukulud

Teehoiutööd	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Teede hooldamise kulud	48 555	50 376	53 623	57 091	58 511	59 966	61 458
Kruusateede säilitusremont | kuni 400 km aastas	6 180	6 335	6 493	6 655	6 822	6 992	7 167
Kattega teede säilitusremont |1200-1500 km aastas	22 301	18 842	23 408	23 993	24 593	26 708	28 333
Kattega teede taastusremont |150-200 km aastas	27 500	22 789	28 893	29 614	30 356	33 514	34 892
Sildade taasturemontremont | 35 silda aastas	8 629	6 845	9 066	9 292	9 525	10 763	11 007
riigitulu	*21 209*	*21 130*	*27 568*	*30 429*	*38 876*	*38 686*	*42 291*
kaasfinantseerimine riigitulust	*3 300*	*5 904*	*2 423*	*0*	*0*	*0*	*0*
2014-2020 välisvahendid	*18 700*	*33 456*	*13 728*	*0*	*0*	*0*	*0*
Rekonstrueerimine	43 209	60 490	43 718	30 429	38 876	44 286	60 345
Teedevõrgu säilitamine KOKKU	**156 374**	**165 676**	**165 201**	**157 075**	**168 682**	**182 229**	**203 201**
Teedevõrgu arendamine KOKKU	**60 135**	**53 749**	**83 821**	**103 630**	**109 142**	**108 565**	**87 309**
Administreerimine KOKKU	**21 574**	**22 113**	**22 666**	**23 233**	**23 814**	**24 409**	**25 019**
TEEHOIUTÖÖD KOKKU	**238 083**	**241 538**	**271 688**	**283 938**	**301 638**	**315 203**	**315 530**

* Teehoiu rahastamine vastavalt Riigi eelarvestrateegiale 2015-2018 ja Vabariigi Valitsuse 3.juuli 2014 otsusele
** Rahastamisvajadus
Teehoiuakava 2014-2020 vaadatakse vabariigi valitsuse poolt korra aastas üle

TEEDE PLANEERIMISEST
UUE PLANEERIMISSEADUSE JA EHITUSSEADUSTIKU VALGUSES

SANDRA MIKLI,
Justiitsministeeriumi avaliku õiguse talituse nõunik ning planeerimis- ja ehitusõiguse töögrupi juht

Käesoleva aasta 1. juulil jõustuvad uued planeerimist ja ehitusõigust reguleerivad õigusaktid. Teede kontekstis on peamiselt räägitud teeseaduse kehtetuks tunnistamisest ning sellega seonduvatest muudatustest. Samas tuleks tähelepanu pöörata ka teede planeerimisele ning teeõiguse senisest suurematele seostele planeerimisõigusega.

RIIGIMAANTEEDE PLANEERIMINE

Planeerimisseaduses (PlanS) on sätestatud uus kord riiklikult või rahvusvaheliselt oluliste ehitiste rajamiseks. Uued normid puudutavad riigimaanteede ehitamist, millel on maakonnaülene mõõde. See tähendab näiteks, et mitut maakonda läbivat maanteed on võimalik planeerida riigi eriplaneeringuga.

Miks on riigi eriplaneeringu menetlust vaja ning kas see on ka senisest korrast mõistlikum? Riigimaantee planeerimine toimub riiklikul tasemel. See tähendab, et kavandatava ehitise kohta koostatakse üks planeering ning planeeringut menetleb kas Siseministeerium või mõni muu valitsusasutus. See ei jagune mitmeks maakonnaplaneeringuks ega seda ei ole vaja sisse kanda erinevatesse üldplaneeringutesse. Riigi eriplaneeringu tulemus on sellise detailsusega, et selle alusel on võimalik asuda koostama ehitusprojekti.

Riigi eriplaneeringu menetlus koosneb kahest etapist: asukohavaliku menetlusest ning detailsema lahenduse menetlusest. Asukohavaliku menetlust kasutatakse üldise tee asukoha (trassi) valikuks. Selles staadiumis uuritakse erinevaid võimalikke põhimõttelisi asukohti või ühendusi. Riigi eriplaneeringuga hõlmatav maa-ala ei ole piiratud. Vajadusel võib võtta vaatluse alla kogu Eesti territooriumi. Erinevaid asukohti tutvustatakse avalikkusele ning selle menetlusetapi tulemusel valitakse üks asukoht, mille osas soovitakse jätkata detailsema lahenduse koostamisega. Detailsema lahenduse koostamise raames vaadatakse ehitist juba oluliselt täpsemalt ning pannakse paika näiteks seda teenindavate rajatiste jms asukoht. Oluline on ka isikute kaasamine – näiteks tuleb kaasamisel arvestada isikute õigustega iga kinnisasja tasemel. Riigi eriplaneering on aluseks ehitusprojekti koostamisele, millele annab ehitusloa Maanteeamet.

Riigi eriplaneeringu kehtestamisega peatub sellega hõlmatud planeeringuala varem kehtestatud planeeringu või selle osa kehtivus. Teiste sõnadega, riigi eriplaneering asetub teiste planeeringute peale. Kuna selline õiguslik mõju võib olla väga koormav nii kohalike omavalitsuste kui ka üksikisikute seisukohast, siis kehtib riigi eriplaneering viis aastat, kui kehtestatud planeeringut ei ole asutud ellu viima. Elluviimine tähendab siinkohal planeeringukohaste toimingute tegemist, näiteks ehitusprojekti koostamist.

OLEMASOLEVATE MAAKONNAPLANEERINGUTE RAKENDAMINE UUE KORRA VALGUSES

Eelnevalt kirjeldatud menetlus kehtib selliste riigimaanteede planeerimiseks, mida hakatakse kavandama pärast käesoleva aasta 1. juulit. Samas on olemasolevates või menetletavates maakonnaplaneeringutes, sealhulgas selle teema- või osaplaneeringutes ning joonehitise planeeringus, riigimaanteid kavandatud mitmekümne aasta perspektiivis. Millised reeglid kehtivad juba kehtestatud lahendustele?

Olemasolevate või menetluses olevate maakonnaplaneeringutega seonduvaid küsimusi reguleerib peamiselt ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seadus (ESPSRS). Seaduse koostajate eesmärk oli, et kord juba läbi arutatud lahendused jääksid samal kujul kehtima. Kuna enamasti on olnud tegu pikkade ning ressursimahukate menetlustega, siis ei oleks olnud mõistlik kehtestada reegleid, mis sunniksid samu menetlusi uuesti läbima.

Kui eelnimetatud maakonnaplaneeringus sisaldub riigimaantee asukoht, siis võib olemasolevat lahendust kasutada ning liikuda edasi riigi eriplaneeringu detailsema lahenduse koostamisega. See tähendab, et maakonnaplaneeringus välja pakutud asukoha osas saab koostada sellise täpsusastmega lahenduse, et edasi oleks võimalik asuda juba teed projekteerima. Nagu öeldud, siis tegu on võimalusega, mitte kohustusega avalikule võimule. Samad reeglid kehtivad ka kohalikele omavalitsustele. Neil on samuti olemasolevate üldplaneeringute, sealhulgas teema- ja osaplaneeringu, alusel võimalik koostada tee ehitamiseks detailsem lahendus.

Lisaks tuleb välja tuua, et olukorras, kus riigimaantee on kavandatud joonehitise planeeringuga, ei ole riigi eriplaneeringu detailsema lahenduse koostamine enam vajalik. Eelduslikult on joonehitise planeering täpsem ning rakendusseadus lubab joonehitise planeeringu alusel asuda koheselt ehitusprojekti koostama. Õiguslikult aga käsitletakse olemasolevat joonehitise planeeringut riigi eriplaneeringuna. See tähendab, et tal on ülaltoodud õigusmõju kohaliku omavalitsuse planeeringutele. Põhjendatud juhul võib joonehitise planeeringut täpsustada projekteerimistingimustega.

PROJEKTEERIMISTINGIMUSED – UUS SISU TEEÕIGUSES

Ehitusseadustik (EhS) sätestab, et projekteerimistingimused antakse, kui tee ehitamiseks on vajalik ehitusluba. Ehitusluba on EhS kohaselt vaja avalikult kasutatava tee rajamiseks, ümberehitamiseks ning laiendamiseks. Kui tee asukoht on olemasolevas või tulevikus koostatavas planeeringus määratletud ning soovitakse asuda ehitusprojekti koostama, siis projekteerimistingimused on planeeringu ning ehitusloa vaheliseks etapiks. Mõeldud on, et projekteerimistingimused asendavad senise eelprojekti regulatsiooni.

Teede valdkonnas on asjaosalistel haldusorganitel võimalik ise määratleda, milliseid tingimusi konkreetsel juhul projekteerimistingimustega antakse. Olulisemad tingimused on ilmselt tee täpne asukoht ja liikluskorraldusnõuded. Samuti võib olla tegu näiteks mahasõidule vms esitatavate nõuetega. Eelkõige on tegu olulise muudatusega üksikisiku jaoks. Muudatus seisneb selles, et projekteerimistingimused vormistatakse haldusaktina. Haldusaktile on aga esitatud konkreetsed sisu ja vorminõuded. Lisaks tuleb haldusakti menetlusse kaasata puudutatud isik ning seda on võimalik vaidlustada.

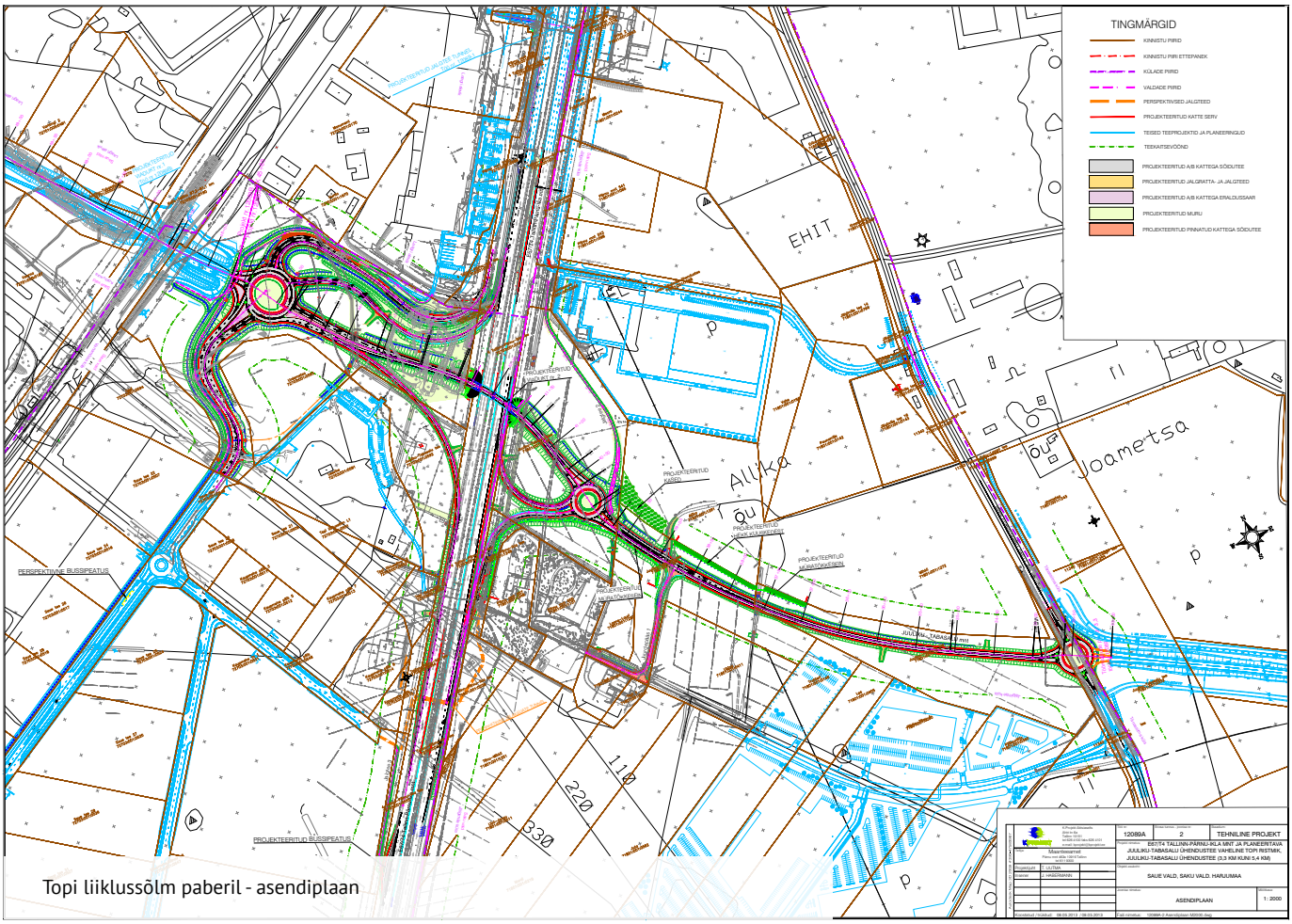
PLANEERIMISEST ÜLDISELT - KVALITEETNE PLANEERIMINE JA PLANEERING

PlanS eelnõu koostamise vältel toodi tihti probleemina välja seniste planeeringute kvaliteet. Kvaliteedi all pidasid aga osapooled silmas erinevaid probleeme. Need olid seotud nii planeeringuid koostavate inimeste sisuteadmistega kui ka planeeringute ebaühtlase taseme ning õiguslike puudujääkidega. Seetõttu otsiti probleeme analüüsides vastust küsimusele, mis on kvaliteetne planeerimine ja planeering.

Uues seaduses on mitmeid instrumente, mis võimaldavad tegeleda planeeringute üldise kvaliteedi tõstmisega. Selle märkimine on asjakohane ka teede planeerimise kontekstis. Võimalik on anda planeerimisalaseid juhiseid parima praktika kirjeldamiseks. Lisaks reguleeritakse valdkonda määrustega, mis ühtlustavad planeeringute vormistust ja ülesehitust, kuid ka sisustavad täpsemalt planeeringute ülesandeid. Näiteks on võimalik täpsemalt määratleda nõuded tee planeerimisele – mida peab millisel planeeringutasandil silmas pidama. Senisest selgemalt on rõhutatud planeerimisalase tegevuse korraldaja kohustust hinnata planeeringu koostamisel asjakohaseid majanduslikke, kultuurilisi, sotsiaalseid ja looduskeskkonnale avalduvaid mõjusid.

Lisaks on sätestatud nõuded planeerija tegevusele. Teede planeerimise seisukohast on oluline nõue, et planeerija peab omama töö eripärale vastavaid teadmisi ja oskusi. Ehk tee planeerimisel peab planeerimisalase tegevuse korraldaja tagama, et planeerimisprotsessis osaleks planeerija, kellel oleksid teed planeerides just selle valdkonna eriteadmised.

Riigi eriplaneeringu tulemus on sellise detailsusega, et selle alusel on võimalik asuda koostama ehitusprojekti.



Topi liiklussõlm paberil - asendiplaan

KOMMENTAAR

ANDRES URM,
Maanteeameti
planeeringute osakonna
juhataja

Kuna juulist jõustuvat planeerimisseaduse redaktsiooni on võrreldes täna kehtivaga oluliselt muudetud, ei ole hetkel võimalik hinnata, kas kõik head mõtted, mis kirjutajatel olid, ka kirja said.

Uue planeeringu liigina on seaduses kirjeldatud riigi eriplaneeringu koostamise võimalus. Riigi eriplaneeringuga on antud võimalus ka riigimaanteede planeerimiseks. Kui lühidalt kokku võtta, siis sisuliselt on tegemist riigimaantee eelprojekti koostamisega. Eriplaneeringu esimeses etapis teostatakse maantee asukoha eelvalik ning teises etapis antakse maantee detailne lahendus. Riigimaanteede planeerimise puhul tähendab see lisaks planeerimisseaduses toodule, ka erinevate uuringute teostamist. Kindlasti tähendab eriplaneering, mis teostatakse riigimaantee kavandamiseks, ka teehoiutööde tegemiseks vajaliku pädevusega spetsialistide kaasamist.

Eriplaneeringu koostamine tähendab ka keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviimist. Tähelepanu tuleb pöörata, et ka keskkonnamõju strateegiline hindamine tuleb teostada kahes etapis. Esimene etapp teostatakse siis, kui toimub asukoha eelvalik ning teine siis, kui koostatakse detailset lahendust. Eriplaneeringu puhul on palju räägitud kaasamisest. Arvan, et kaasamist riigi eriplaneeringu puhul on piisavalt.

Eriplaneeringu puhul jääb pisut segaseks §43 lg2 toodu. Lõikes on toodud, et kui riigi eriplaneeringu detailse lahenduse koostamise käigus selgub, et planeering võib kaasa tuua kinnisasja või selle osa sundvõõrandamise või selle suhtes sundvalduse seadmise vajaduse, teavitab riigi eriplaneeringu koostamise korraldaja sellest tähtkirjaga kinnisasja omanikku seitsme päeva jooksul sundvõõrandamise või sundvalduse seadmise vajaduse ilmnemise päevast arvates.

Mõistlik oleks, et planeeringuga seatakse vaid kitsendus ja maade omandamisega tegeleb huvitatud asutus ning seda pärast planeeringu kehtestamist.

Arvan, et sundvõõrandamisega seonduv ei peaks olema planeerimisseaduse teema. Seadusest tuleneb, et maade omandamise protsessi tuleb alustada eriplaneeringu koostamise ajal, ootamata planeeringu kehtestamist. Enne maadega tegelemist, peaks planeering olema ikka kehtestatud. Planeeringulahendus võib ju ka valitud asukohas muutuda ja seega võivad muutuda ka kinnisasja omanikud, keda lahendus puudutab. Mõistlik oleks, et planeeringuga seatakse vaid kitsendus ja maade omandamisega tegeleb huvitatud asutus, riigimaanteede puhul Maanteeamet ning seda pärast planeeringu kehtestamist.

See on vaid põgus ülevaade ja kommentaar riigi eriplaneeringu osas. Lõpliku hinnangu protsessi osas saab anda pärast selle läbimist. Paraku võib öelda, et mõned lahkhelid seaduses on juba täna nähtavad.

Topi liiklussõlm

HELSINGI–TALLINNA TUNNEL **TULGU!**

ILMAR PIHLAK,
Tallinna Tehnikaülikooli
emeriitprofessor

Käesolevaga lisan oma ajakirjas Teeleht nr 78, 2014 ilmunud artiklile „Tunnel Tallinna ja Helsingi vahel" (1) mõned värskemad uudised. Helsingi ja Tallinna vahelise tunneli tasuvuse eeluuringu aruande Talsinkifix esitlus toimus 11. veebruaril Helsingis. Uuringu (3) viis läbi vähempakkumise võitnud Sweco Projekt AS, kusjuures töörühma kuulus eksperte Soomest, Eestist, Rootsist ja Taanist. Eeluuringu maksumus oli 100 000 eurot, millest 85 % kaeti Euroopa Liidu Läänemere strateegia seemnerahastu programmi vahenditest.

„Uuringust selgub, et parim lahendus ühenduse loomiseks on raudteetunnel, mis ühendaks mõlemas riigis juba olemasolevaid transpordivõrke. Kõige olulisemaks aspektiks projekti teostamise juures on võimalikult lühikene reisiaeg, mis tagab tunneli maksimaalse kasumlikkuse. Samamoodi on üheks projekti realiseerimise eelduseks kiire raudteeühendus Euroopaga Rail Balticu näol," märkis uuringu tutvustamisel Harju Maavalitsuse arengu- ja planeerimisosakonna nõunik Kaarel Kose.
Soomel on tunnelit vaja rohkem kui Eestil, sest Soome vajab „saarriigina" paremat ühendust Kesk- ja Lõuna-Euroopa maadega.

TASUVUSUURING

Tasuvusuuringus (3) võrreldakse tunneli ehitusmaksumust ja hoolduskulusid tunneli kasutajate poolt makstud piletituluga. Lähteandmeteks on võetud 2015. aastal kehtivad hinnad. Eelduseks on, et sõidukulud tunnelis ei ületa samal ajal kehtivaid praamipiletite hindu. Küll aga annab tunneli kasutamine olulise ajavõidu. Selle aasta alguses hakkas Euroopa sisemerel ehk SECA alal kehtima nn väävlidirektiiv, mis vähendas laevakütuse lubatud väävlisisalduse 1 protsendilt 0,1 protsendini ja põhjustas laevapiletite olulise kallinemise. Näiteks - kui keskmine Tallink Line reisijapilet maksis 2014. aastal 24 eurot, siis 2015. aastal juba 36 eurot. Veelgi rohkem suurenesid veoautode üleveo hinnad. Pileti hind sõltub kuust, nädalapäevast, laeva väljumisajast ja sõidusuunast.
Arvutustes on 2015. aasta hinnad üle viidud vajalikule perspektiivaastale, lähtudes seejuures oodatavast inflatsioonist, mis mõjutab nii piletite hindu kui ka tunneli ehitusmaksumust ja hoolduskulusid. Rahavoogude suuruse arvutamiseks on koostatud reisijate ja sõidukite liiklussageduse prognoos.
Talsinkifixi aruande põhjal oleks planeeritava Helsingi-Tallinna tunneli tasuvusaeg 35-40 aastat ehk selleks ajaks on kõik laenud ja nende protsendid tasutud.

TUNNELI KIRJELDUS

Tunnel rajatakse merepõhjast vähemalt 40 m võrra sügavamale. Soome lahe ulatuses domineerivad tunneli ehitamiseks soodsad kaljupinnased, mis ei vaja toestamist, Viimsi poolsaare läheduses aga erinevad settekivimid. Tunnelis paikneva raudtee pikkuseks on kavandatud 90 km. Tunneli süstikrongide peatused on Tallinnas Ülemiste ja Helsingis Pasila. Pasila ühendatakse kiirrongi abil Vantaa lennuväljaga. Sõidukite laadimisjaamad on Muugal ja Pasila lähistel. Kaubajaamad ja depood tulevad Muugale ning Riihimäele.
Rongide liikumiseks on kaks eraldi tunnelit, mille vahel paikneb ventilatsiooni- ja hooldustunnel. Tunnelite turvaühendused paiknevad iga 400 m tagant. Tunneli rajamisel saadakse 16 miljonit kuupmeetrit kvaliteetset graniitkillustikku.
Rongide maksimaalne kiirus on 250 km/h. Tallinnast Helsingisse sõiduks kuluks süstikrongil 30 minutit.

Üheks projekti realiseerimise eelduseks on kiire raudteeühendus Euroopaga Rail Balticu näol.

TUNNELI HIND JA TÖÖJAOTUS

Uuringu (3) kohaselt maksaks tunneli rajamine, mis võiks teoks saada orienteeruvalt aastatel 2025 kuni 2033 9-13 miljardit eurot. Odavam variant koosneks järgmistest komponentidest: tunnel koos raudteega - 3600 miljonit eurot; maapealsed trassi osad – 700 milj. eurot; kõik tehnilised seadmed, hoolduskanalid ja ohutusseadmed 2500 milj. eurot; Soome-poolne terminal 200 milj., Eesti-poolne terminal 70 milj.; reservkulud 1000 milj. ja veerem 930 miljonit eurot.
Taustaks – 2014. aastal oli Eesti elanike arv 1,3 ja Soomel 5,4 miljonit ehk 4,2 korda suurem, riigieelarved vastavalt 8 ja 54,6 miljardit ehk 6,8 korda suurem ning riigi SKP vastavalt 19 ja 193 miljardit ehk 10,2 korda suurem. Artikli autori arvates oleks päris õiglane, kui Eesti riik koos Euroopa Liiduga rahastaks Eestis kulgevat Rail Balticu lõiku (1,4 miljardit eurot) ja Soome riik koos Euroopa Liiduga tunneli (9-13 miljardit eurot) ehitamist. Pärast võlgade tasumist hooldaks kumbki pool temale kuuluma hakkavat taristut. Teise variandi kohaselt võiksid Eesti ja Soome koos Euroopa Liiduga ehitada ühiselt algul Rail Balticu Eestis paikneva lõigu ja seejärel tunneli. Selle variandi probleemiks võib kujuneda hilisem kuuluvus ja hooldus.

Suurbritannia raudteemuuseumist (National Railway Museum) Yorkis leiab nii tunneliava kui ka seda läbiva Eurostari rongi koopia.

VEDUDE MAHUD

Alljärgnevas tabelis on toodud Helsingi-Tallinna laevaliini (HTL) 2013. aasta, Eurotunneli (ET) 2013. aasta ning 90 km pikkuse Helsingi-Tallinna tunneli (HTT) 2033. aasta (tunneli valmimise) ja 2073. aasta (tasuvuse tähtaja) veomahud ja –käibed (3).

Minu arvates on Talsinkifixi 2073. aasta reisijateveo prognoos veidi liialdatud ning kaubaveo prognoos liiga tagasihoidlik, arvestades AECOM-i poolt Rail Balticu kohta tehtud prognoose.

Näitaja	Ühik	2013 HTL	2013 ET	2033 HTT	2073 HTT
Pikkus	km	80	50	90	90
Reisijate arv	milj. r/a.	8	20,4	7	25
Kaubaveo maht	milj. t/a.	2	19,1	4	9
Reisijateveo käive	milj. rkm	640	1020	630	2250
Kaubakäive	milj. tkm	160	955	360	810

Briti terminal Cheritonis, mis teenindab sõidukeid kandvaid tunnelironge ning on ühenduses M20 kiirteega.

Sissepääs eurotunnelisse Coquelles'i lähistel Prantsusmaal.

AJAVÕIT

Reisirongi kiiruseks on tunnelis kavandatud 250 km/h ja sõiduaeg Tallinna Ülemiste terminalist Helsingi kesklinna raudteejaama 30 minutit. Lühikese sõiduaja tõttu kujuneb Helsingist ja Tallinnast peagi kaksiklinn, mis võiks hakata kandma lugupeetud luuletaja Jaan Kaplinski pakutud nime Talsingi. Soome ärimehe Joakim Heleniuse ettekande kohaselt hakkas tänu 2000. aastal valminud Kopenhaagenit Malmöga ühendavale Öresundi püsiühendusele kiirelt arenema seni võrdlemisi mahajäänud Malmö. Ajavõidu ja sooduspiletite tõttu kolisid paljud Kopenhaageni elanikud odavama üüritasemega Malmösse, kuid jätkasid töötamist oma endistel töökohtadel. Kavandatav tunnel tekitaks Talsingis nn pendelliiklejate fenomeni.

KUI PALJU AEGA VÕIKS KULUDA IGAPÄEVASEKS TÖÖLESÕIDUKS TALLINNAST HELSINGISSE?

Variant 1 - laevaühenduse korral: Sõit kodunt sadamasse nõuab 30 minutit. Reisija peab enda registreerimiseks olema terminalis 30 minutit enne laeva väljumist. Laevasõit kestab 2 tundi, laevast väljumine ja sõit trammiga Helsingi kesklinna 30 minutit. Kõik kokku 3 tundi ja 30 minutit. Selline ajakulu ei ole igapäevaseks töölkäimiseks sobiv.
Variant 2 – tunnelis liikuva kiirrongi kasutamisel: Sõit kodunt Ülemiste terminali kestab 30 minutit. Turvakontroll, mis on sama põhjalik kui lennujaamades (sh X-rays ja metallidetektor), tavareisijatele, nagu Eurotunneli ja Eurostari (Brüssel-London, Pariis-London) rongide puhul, 30 minutit ja Premier-klassi reisijatele 10 minutit, rongisõit 30 minutit ning väljumine kesklinna terminalist 10 minutit. Kõik kokku 1 tund ja 40 minutit, mis teeb võrreldes laevasõiduga ajavõiduks tund ja 50 minutit.

EHITUSE RAHASTAMINE

Helsingi-Tallinna tunneli rahastamiseks on soovitatud kasutada BOT (*Build-Operate-Transfer*) meetodit, kus konkursi võitnud kontsern organiseerib uurimise, projekteerimise, ehitamise ja haldamise kuni laenude tagasimaksmiseni. Vajalikud rahad laekuvad pangalaenuna Euroopa Liidult ja Euroopa suurtelt pankadelt.
Laenude ja nende protsentide tasumise järel (ca 35-40 aasta pärast) antakse tunnel Soome riigi omandisse.
Seejärel hakkab Soome riik saama kasu tunnelipiletite müügist. Kirjeldatud BOT meetod leiab kasutamist Taanit Saksamaaga ühendava Fehmarni tunneli ehitamisel (2015-2021).

RAIL BALTICU JA TUNNELI SOTSIAALMAJANDUSLIK MÕJU

Saksamaa uurimisfirma Spiekermann ja Wegener on oma 2013. aasta uurimistöös (2) näidanud, et Rail Balticu mõjul kasvab Eesti riigi SKP 2051. aastal täiendavalt 1,07 % ja Soomes 0,42 %. Rail Balticu ja tunneli koosmõjul kasvab SKP Eestis keskmiselt 2,07 % ja Soomes 3,35 %. Lähtudes 2014. aasta SKP-st tagaks tunnel koos Rail Balticuga Eesti majandusele vähemalt 0,021x19= 0,4 miljardi ja Soome majandusele 0,0335x193= 6,5 miljardi suuruse kasvu aastas! Mõlemad taristud aktiveeriksid elanike liikuvust, turismi, uute ettevõtete ja töökohtade loomist jne ning suurendaks elanike sissetulekuid. Kiireneks ka kaksiklinna Talsingi elanike arvu kasv.

EDASINE TEGEVUS

Helsingis toimunud kohtumine näitas, et Helsingi, Tallinna ja Harjumaa omavalitsused toetavad üksmeelselt tunneli ehitamist. Järgmise sammuna on vaja saavutada tunneli rajamise kavale Eesti ja Soome valitsuste ühine toetus ning taotleda Euroopa Liidult abi põhjaliku tasuvusuuringu rahastamiseks.

Kasutatud allikad:
1. Pihlak, I. Tunnel Tallinna ja Helsingi vahel. Teeleht, Nr 78, 2014.
2. Spiekermann & Wegener. Regional impacts of a railway tunnel between Helsinki and Tallinn. Final Report. Dortmund, 2013.
3. SWECO PROJEKT AS. Final Report. Pre-feasibility study of Helsinki – Tallinn fixed link. Tallinn, 2015.

Sõidukeid kandva eurotunneli rongivaguni sisemus.

Sõidukite pealesõit Coquelles'i terminalis.

Avalik tualett teeäärses puhkekohas (Norra)

PIIRDED, PARKLAD, PUHKEKOHAD

JA PALJU MUUD, MIS PÕHJAMAADEST SILMA JÄI

Selle aasta veebruaris käisid Maanteeameti planeeringute osakonna juhataja Andres Urm koos sama osakonna projektijuhi Mart Michelise, peaspetsialisti Kaarel Lääne ning ida regiooni ehitusosakonna projektijuhi Marko Aavaga Rootsis ja Norras tutvumas sealsete liikluskorralduslike lahendustega. Peamisteks eesmärkideks oli parklate ja puhkekohtadega seonduv, ringristmike kujundus ning talihoole. Tagasi tuldi mitme tähelepanekuga, mille rakendamist võiks kaaluda ka meil.

RINGRISTMIKUD

Ringristmike keskosa oli paljudel juhtudel tõstetud. Analoogset lahendust oleme Eestis kasutanud Topi liiklussõlme ringristmikel. Üle ringristmiku nähtavuse piiramiseks oli kasutusel nii pinnasest moodustatud nähtavust piiravaid kuhjatisi kui ka hekke, skulptuure jms.
Ringristmike talihoolde poolelt jäi silma, et ringide ülesõidetavate alade hooldus ei olnud teostatud samal tasemel, kui ringristmike sõiduosa hooldus. Ülesõidetavad alad olid lumised ja jäised.

PARKLAD JA PUHKEKOHAD

Parklate ja puhkekohtadega seotud temaatika on täna aktuaalne ka Eestis. Arutatakse, kas neid on piisavalt ning milline peaks olema nende varustatus. Rootsi suuremad teed on kaetud piisava parklate ja puhkekohtade võrgustikuga. Parklad ja puhkekohad on varustatud ka talitingimustes toimivate tualettidega. Peamiselt hakkas silma firma Danfo poolt toodetavad avalikud tualetid. Firma kodulehe andmetel on nende toodangut kasutatud rohkem kui 300 Rootsi Transpordiameti hallatavas puhkekohas. Arvame, et uurida tuleks Rootsis enamlevinud avalike tualettide maksumust ning hilisemaid hoolduskulusid ning kaaluda nn pilootprojekti raames nende kasutamist ka meie parklates.
Samuti oli heal tasemel parklate ja puhkekohtade viitamine. Märkidel oli esitatud informatsioon nii vahetu kui ka sellele järgneva puhkekoha osas.

Parklate ja puhkekohtade talihoolet teostati vaid parkla ulatuses. Puhkeala arusaadavatel põhjustel talvel ei hooldata.

LIIKLUSOHUTUS JA –KORRALDUS

Piirdeta 2+1 sõidurajaga maanteed
Sellistel lõikudel juhtusime sõitma keskmise lumetuisuga ja see tundus väga ebaturvaline. Piiratud nähtavusega on raske jälgida millal täiendav sõidurada tekib ja millal kaob. Veelkord väga ebaturvaline lahendus, mille rakendamist tuleks vältida.

SOS taskud
Maanteelõikudes, kus puudus lai tugipeenar, olid nii keskpiirdega kui ka piirdeta lõikudel kasutusel nn SOS taskud. Nende suurus

oli analoogne bussipeatuste taskutega. Teedel, kus olid ka busspeatused, olidki SOS taskute asukohad kombineeritud arvestades bussitaskute asukohti.

Piirdega 1+1 lõigud
Mitmeid kilomeetreid pikad 1+1 lõigud olid kasutusel Norras. 1+1 ristlõige oli kasutusel maanteelõikudes, kus piisavalt suurest liiklussagedusest ja tee geomeetriast lähtuvalt ei ole võimalik ohutu möödasõidu sooritamine. Liiklus sellistel lõikudel oli sujuv, rahulik ja turvaline. Lahendust võiks kaaluda ka meie kurvilistel teelõikudel.

PIIRDED

Norras oli väga palju kasutatud piiretel puidust piirdeposte. See on teema, mida tuleks kindlasti ka Eestis arutada. Selliselt on võimalik puitu vääristada ning kohalikku toorainet rohkem kasutada. Huvitavaid lahendusi võis leida Trondheimi ümbruses, kus oli kasutatud ka üleni puidust piiret.

2+1 teelõigud ilma piirdeta ei toimi kuna tunduvad ohtlikud ja on läbimisel ebamugavad. Teekonna praemaks planeerimiseks on kohe lõigu alguses hea saada ülevaade lõigu pikkusest.

VEEL HUVITAVAT

- Rootsis tõkestas raudteeülesõidu tõkkepuu kogu tee.
- Norras kasutatakse ehitusel sageli betoontruupe.
- Norras olid sillapiirded kohati väga õhulised, mis ei tekita turvatunnet.
- Norras olid paljud piirded sh tähispostid ja võrkaiapostid roostes – see oli taotluslik kuna sobitus loodusesse paremini.
- Nii Rootsis kui ka Norras oli mõned liiklusmärgil info ka inglise keeles, näiteks "veekaitseala" või "nõrgalt kaitstud põhjaveega ala" koos infoga, kuhu õnnetuse korral pöörduda.
- Turismiteedel olid nt kalastuskohad tähistatud mitte sinise taustaga teeninduskohana vaid eristuva pruuni taustaga.
- Rootsis mööduti looduslikust ökoduktist, mis läbis kalju, millel kasvas mets.

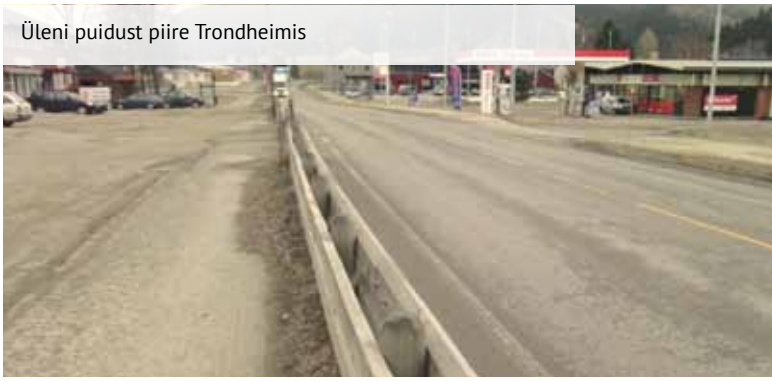
Ringristmik Norras

Avalik tualett teeäärses puhkekohas (Rootsi)

Avalik tualett teeäärses puhkekohas (disainiröögatus Norras)

Puidust piirdepostid (Norra)

Tüüpiline pilt Norrast, puidust piirdepostidega


Üleni puidust piire Trondheimis

LUBJAKIVI KASUTAMINE PÕHJA-AMEERIKA TEEDEEHITUSES – NEED TEADMISED TULEB SIIA TUUA

TAAVI TÕNTS,
Maanteeameti teede arengu osakonna juhataja asetäitja

Teadus- ja arendustöö „Aheraine killustiku omaduste kaardistamine Eestis ning nõrga kivi vääristamise teadusuuringud" raames tehtud visiit Põhja-Ameerikasse tõi endaga ohtralt muljeid ja tähelepanekuid.

Möödunud aasta novembris aset leidnud kohtumised toimusid Kanadas Ontario osariigis Ministry of Transportation'iga (Ontario MoT) ja Toronto Ülikoolis geoloogispetsialist Karl Petersoniga, USA's Michigan Department of Transportation'iga (MDOT) ning New York State Department of Transportation'iga (NYSDOT). Lisaks külastasime erinevaid teedeehitusobjekte, mis asusid ümber Erie järve. Kokku sõitsime ca 2000 km mööda USA ja Kanada teid, mis jäid koosolekute toimumispaikade vahele. Seega nägime, millises seisus on Suure-Järvistu (Erie) ümbruskonna teed ja kuidas neid ehitatakse. Kuna piirkond asub Eestiga sarnases kliimavöötmes ning valdav täitematerjal katendites on paekivi, siis õnnestus teha väga palju järeldusi, mis sobivad ka meie oludesse.

LAIALDASED KOGEMUSED LUBJAKIVI KASUTAMISEGA

USA's ja Kanadas kasutatakse lubjakivi teedeehituses laialdaselt. Lubjakivile esitatavad nõude sõltuvad paigaldamise asukohast. Valdavalt on need nõuded spetsifiliste katsete põhised, milliseid Euroopas, sh. Eestis ei kasutata. Lisaks on katsete osas erinevusi osariigiti, mõnes kontrolliti külmakindlust soolalahuses, teises aga paisumiskindlust Mg2SO4 lahuses. Kergesti võrreldav on vaid purunemiskindluse katse e. nn LA-katse. LA'le on nõuded siiski suhteliselt tagasihoidlikud, jäädes sõltuvalt kasutuskohast piiridesse LA30…LA35, mõnel juhul veelgi leebemad. Samas on Põhja-Ameerikas lubjakivide omadused teedeehituslike omaduste osas põhjalikult kaardistatud ja iga-aastaselt viiakse läbi ka karjääride materjalide kontrollkatsetusi, et veenduda materjali ühtluses ja jätkuvas vastavuses nõuetele. Need proovid võtab ja katsetab tellija, kes seejärel väljastab omapoolse sertifikaadi materjalide aktsepeerimise kohta kasutamiseks riigimaanteedel. Nii Kanadas kui USA's pööratakse lubjakivide puhul suurt tähelepanu geoloogilis-mineroloogilisele koostisele.

Üheks oluliseks komponendiks Kanada ja USA lubjakivide koostises on ränikivi, mis mõjutab vastuoluliselt lõpptoodete omadusi. Tee konstruktsioonis kasutatakse lubjakivikillustikku nii fraktsioneeritult kui sidumata seguna. Viimasel juhul on piiratud peenosise sisaldus (reeglina 10% - 75 mikronit sõelaavast tohib läbida). Eraldi nõuet ega kontrollimeetodit vee läbilaskvusele ei kasutata. Mõnes osariigis ei lubata kasutada fraktsioneeritud killustiku betoonkatte all, kuna vuugid pole alati veetihedad ja kardetakse suure koguse vee külmumist fraktsioneeritud alusekihis ja külmakerkeid.

Suure liiklusega teedel ja linnatänavatel on laialdaselt kasutusel betoonkatend, milles samuti kasutatakse lubja- ja dolokivi. Kareduse saavutamiseks kasutatakse katte karestamist – teemantrihveldamist (diamond grinding). Naastrehve ei kasutata. Kattekihi killustikelt nõutakse head poleerumiskindlust. Elastsete katendite korral kasutatakse katte ülakihis poleerumiskindlamaid killustikke - Ontarios tardkivi, NYS'is ränikivirikkamaid lubjakivisid. Lisaks eespool tooduile kasutatakse ka vanade betoonkatete ülekatmisi asfaldiga, kuigi aastate möödudes hakkavad ka nendel teedel betoonivuugid läbi peegelduma. Asfaldivõrke millegipärast ei panda betoonplaatide vuukide kohtadele, et need läbi asfaltülekatte ei peegelduks. Seetõttu on põikpragusid, pikipragusid (vuukidest tulenevad) ja muid isetekkinud pragusid (külmakerkest) meeletult palju. Sõites on eriti tunda betoontee vuugipraod, mis on küll sügiseks kinni joodetud, kuid on kõrgemad ning tekitavad palju liiklusmüra.

HANGET EI VÕIDA ODAVAIM PAKKUJA

Suure liiklusega teedel lubatakse reeglina paljudes osariikides alternatiivseid pakkumisi - st. tellija poolt antakse ette nii betoontee- kui asfalttee variant ning lõplik valik tehakse eeldatavate elukaarekulude põhjal. Võrreldavus tagatakse ettemääratud koefitsientide kasutamisega pakkumuste hindamisel.

Järelevalvet riigmaanteedel teostavad valdavalt Maanteeameti töötajad ise, kuid mahtude kasvades antakse osa töid konsultantidele välja. Konsultant valitakse üksnes mitterahaliste põhimõtete järgi, st. odavam hind pole ühelgi juhul argumendiks. Sama kehtib uuringute puhul. Järelevalve proovid võtab vastava väljaõppe saanud ehitaja poolne töötaja järelevalvetöötaja juuresolekul. NYSDotis kasutakse ka projekteerimisel ja geoloogia tegemisel oma maja töötajaid. Selles osariigis üldiselt ehitaja garantiid ei küsita, kuna kogu projekteermise-, labori- ja järelevalve tegevus toimub osariigi transpordiameti enda poolt – aastakümnete pikkuse kogemuse põhjal on neil teada, millised lahendused töötavad ja millised mitte. Seega põhiline on neil, et ehitaja ehitaks õigesti ja paigaldaks õiged materjalid vastavatesse konstruktsioonidesse. Naaberriikide töövõtjaid neil pakkumas reeglina ei käi – keskendutakse oma riigi töödele.

Kõikide kihtide ehitamisel kasutatakse tihendatuse hindamiseks troxler-tüüpi seadmeid. Nii USA kui Kanada on lubjakivikillustikke kasutanud aastakümneid ja töötanud välja tõhusad süsteemid oma kohaliku materjali efektiivseks kasutamiseks.

USA ja Kanada kolleegidega rääkides veendusime taas, kui oluline on vaadata kogu tarindit tervikuna, pöörates iseäranis suurt tähelepanu vee liikumisvõimalustele tarindis, sh. külmumisel ja sulamisel. Enamikel teedel kasutatakse vee ärajuhtimiseks näiteks pikidreentorusid, et vesi katendist välja saada. Põikidrenaaž on ka väga oluline eriti 3+3 ja laiematel kiirteedel (nägime kuni 7+7), neil kasutatakse sõiduradade keskel ka 1..2 pikikollektortoru, muidu ei jõua ülilaia tee alt vett välja viia.

Kõik uuringu objektiks olnud kolm piirkonda on erinevad nii geoloogia kui ka mõnevõrra lubjakivi omaduste poolest, mistõttu on veidi erinevad ka viisid kuidas lubjakivi kasutust reguleeritakse. On päris selge, et nii Eesti geoloogilised tingimused kui ka lubjakivid on taaskord erinevad nendest kolmest. Siiski on tõenäoliselt tegemist Eestile klimaatilis-geoloogilises mõttes kõige sarnasemete tingimustega maailmas, mistõttu sobib Eestile suurepäraselt eeskujuks paekivi kasutamise arendamisel. Edaspidised detailsemad kontaktid on seega vajalikud. Meid vastuvõtnud juhtivspetsialistid kutsume ilmselt ka BRA 2017 konverentsile esinema, et vahetada infot suuremas mahus. Läti ja Leedu kolleegid näitasid oma huvitatust asja vastu.

Michigani John F. Staton materjalidelabor ja juhataja koos vääristatud paekivi katsekehega.

Toronto pinnastelabor ja juhataja Stephen A. Senior, M.Sc.

TAUSTSÜSTEEMI ERINEVUSED

- Ameerika Ühendriikides on veokite teljed endiselt 8t (meil ja Kanadas 10t) – see on vaid 40% 10t telje mõjust teele (4-astme mõju tõttu). 5 USA telge = 2 EU telge. Kui veokitel oli palju telgi all, ajab see omakorda veokid pikaks (EU lubatud 18,75m pikkus) – sellega vähendatakse oluliselt deformatsiooniroobast ja kate võib olla palju õhem sama liikluskoormuse juures (koormus jaotub suuremale pinnale, nö pehme koormusrežiim). Kuna iga telg kaalub 1-1,5t, on vaja nö palju rauda kaasas vedada, samas kuna kütus on ca 2x odavam alati olnud kui Euroopas, siis ei ole see ka kunagi probleem olnud (kütuseaktsiise ei ole)
- Teedevõrk on Ameerikas välja kujunenud autostumisega ühel ajal viimase saja aasta jooksul. Ruumi on, teed on laiad ning pöörderaadiused suured. Teedevõrk võimaldab ülipikki autoronge. Euroopas on teededevõrgu nö aluspõhi aastasadu ja kohati aastatuhandeid tagasi välja kujunenud koos asustusega, mistõttu on palju raskem kujundada sirgeid, ruudukujulisi võrke, mis Ameerika Ühendriikides kaardilt selgelt silma hakkavad
- Naastrehve ei kasutata, mis vähendab oluliselt kulumisroobast
- Kuna naaste ei kasutata, kasutatakse palju rohkem NaCl libeduse tõrjumiseks (analoogselt Sloveeniaga, kus on kattes samuti tugev paekivi). Kuna tugev paekivi ei ima vett, ei karda see ka soola, probleem on vaid poleeritavus
- Põhja-Ameerika paekivi on üldjoontes sarnane Eesti omaga, kuid min nö ühe klaasi võrra tugevam (vana ALST järgi ligikaudu võrreldes), ning seda jätkub. Nõrgemat pole vaja kaevandada ega ammugi vääristamisele ei ole otseselt vajadust mõelda
- Kütus on ca 2x odavam kogu aeg olnud – materjali jms transpordi km on suhteliselt odav
- Nähtud teedevõrgustik on analoogselt Eestiga rajatud 1960-70ndatel aastatel. Samas on näha, et seda ei ole uuendatud hüppeliselt nagu meil viimase aastakümnega, suuresti EL toel. Areng on seal olnud suhteliselt sujuv, pigem tagasihoidlik. Häid teid oli näha vaid alla 1/3, enamik olid kas halvad või väga halvad, just pragusid ja tasaasust silmas pidades. Auke muidugi sügisel lahti enam ei olnud näha
- Üldjoontes olid teed võrreldavad mitte Eesti maanteedega, vaid linnadega, eriti pealinna seisukorraga

NYCDOT regioon 5/11 (looderegioon) labor ja juhataja.

ÜHISTRANSPORTI TULEB KORRALDADA RIIGI- JA ERASEKTORI KOOSTÖÖS

TRIIN ADAMSON,
Maanteeameti avalike suhete osakonna peaspetsialist

Maanteeameti ühistranspordiosakonna juhataja Ingmar Roos ei oleks iial arvanud, et ta riigiametis töötab. Samuti oli ta Tallinna Tehnikaülikoolis logistikat õppides veendunud, et ta kunagi ühistransporti korraldama ei hakka. Paraku juhtus ikka vastupidi ning Ingmarist on saanud kirglik ühistranspordi arengute eest seisja.

Ingmar, millised olid sinu ootused, kui sa Maanteeametisse tulid? Ootused nii iseendale kui ka ametile.

Kahjuks pole ootused enam meeles, kuid ju langesid need tegelikkusega kokku. Töökuulutust ja ameti sisu vaadates jäi mulje, et ühistranspordi valdkonnas tuleb väga paljuski nullist alustada ning arenguruumi on küllaga. Tegelikult olin koheselt vägagi positiivselt üllatunud, et riigiametniku töö pole selline nagu räägitakse, et jood terve päeva kohvi ning tõstad pabereid ühest hunnikust teise. Ühistransport pole küll kunagi kõige prioriteetsem valdkond olnud, kuid oleme saanud väga palju oma ideid realiseerida.

Võrreldes ühistranspordi valdkonda kuue aasta taguse ajaga, mil sa tööle tulid, mis on kõige rohkem muutunud?

Kõige rohkem on arenenud riigi suutlikkus veoteenuse tellijana. Oleme avaliku liiniveo hangete tõhusamaks muutmist järjekindlalt ajanud ning arendanud. Nüüd võib vast julgelt öelda, et viimaks oleme välja juurinud pikalt riigihangetel kehtinud mentaliteedi „pakun naeruväärselt madalat hinda ning küll pärast klapime". Kohati seda siiski veel kohtab, kuid üha rohkem saadakse aru, et tellija ehk riik on kompetentsiga ning märksa tähelepanelikum.

Väga suure sammu oleme edasi astunud ka ühistranspordi info pakkumisel. Tänaseks on fookus selgelt lõppkliendil. Teisisõnu, et ühistranspordi kasutajale oleks info terviklik ning kättesaadav. Arvan, et üks asi, mida olen tõsiselt külvanud, on erasektoriga koostöö tegemine. See pole mingi sõgedus. See on asi, milleks tuleb riigiasutusi rohkem motiveerida. Erasektori kaasamisel saame palju paremaid ning lennukamaid lahendusi kui niiviisi, et üks inimene ministeeriumist ning üks Maanteeametist hakkavad välja mõtlema millist veebilehte või ühistranspordi äppi nüüd vaja oleks. Samuti säästab koostöö ka raha.

Mis oleks valdkonnas võinud kiiremini edasi liikuda?

Kõik, mida on alustatud, on ka kusagile maale jõudnud, kuid siiski ootasin, et mõnedes asjades on arengud kiiremad. Näiteks üks asi, kus minu osakond peab edasi töötama, on riigi võimekus planeerida elanikkonnale parimat liinivõrku analüütiliste meetoditega. Andmeid, mida kasutada on väga palju, näiteks kasvõi rahvaloendused ning mobiilipositsioneerimised. Neid killukesi on ka analüüsides kasutatud, kuid et see oleks süsteemne tegevus, mille abil liinivõrku planeerida, sinna me veel jõudnud ei ole.

Samuti olid ootused suured üleriigilisele ühistranspordi piletisüsteemile ning makselahendusele. Suur osa võhmast on läinud vaidlustele ja mõtlemisele, mis on see lahendus, mida Eestis tegelikult vaja oleks ja kas lahenduse kulu on proportsioonides selle kasuga. Kahjuks nähakse ühtset piletisüsteemi pigem IT lahendusena ning lähtutakse sellest, et teeme projekti ja küll IT-mehed valmis meisterdavad. Minu meelest on põhiküsimus ikkagi selles, kuidas saavutada kokkulepped kõikide osapoolte vahel. Kuidas saada süsteem niiviisi käima, et tellijad, nii avalike kui kommertsliinide vedajad ning IT lahenduste pakkujad süsteemi oma ärihuvist ning mõistlikkusest lähtudes ise kasutusele soovivad võtta, mitte et toome need turule sunniviisiliselt läbi määruste.

Millised on sinu meelest peamised probleemkohad ühistranspordis?

Kindlasti selge süsteemi kujundamine, et Eesti erinevates piirkondades oleks baastaseme ühistransport võrdväärsel tasemel. Ma ei mõtle, et hakkame 30 elanikuga külale ja 30 000 elanikuga linnale võrdväärselt palju busse tagama, kuid 30 elanikuga Tartumaa külal ning sama elanikuarvuga Raplamaa külal peab ühistransport olema sama tasemega.

Möödunud aastal tehtud ühistranspordi kättesaadavuse kaardistamine on selle otseseks sisendiks. Muidugi oleks lihtne numbrid paberil määruseks vormistada ja öelda, et väiksematel küladel on 2 bussiühendust päevas, suurematel 3 ning suurlinnades käib buss iga tunni tagant. Aga kas riik, kus tööjõu kogunumber on vähenemas, ka seda kinni jaksab maksta? Samuti on oluline, et baastaseme määratlemine oleks tagatud logistiliselt efektiivse liinivõrguga. Näiteks nii, et me ei saada ühel marsruudil asuvasse kahte külasse kahte bussi, vaid mängime asjad ümber ja saadame ühe.

Kuna kohalike omavalitsuste roll efektiivse liinivõrgu kujundamisel suureneb, ei saa me muidugi kätt ette panna sellele, kui kohalik omavalitsus soovib oma elanikele paremat teenust pakkuda. Aga selleks, et rahastamise põhimõtted oleksid selged ja võrdsed Eesti erinevate piirkondade jaoks, peab olema selge, mida riik rahastab ning mis on juba luksus.

Kuidas ühistranspordi kasutust tõsta?

Ühistranspordi kasutamist saab tõsta pideva ning innovatiivse töö käigus erinevates valdkondades. Kahjuks ei saa öelda üheselt, et kuulge tehke nii ja siis on kõik bussides.

Võtame kasvõi pargi ja reisi süsteemi, kus on väga palju erinevaid pisiasju, mis panevad inimest otsustama. Näiteks Laagri siinsamas meie külje all. Kas neil on kusagile oma autot jätta, kui sooviksid rongiga linna sõita? Need 16 000 inimest, kes meie akna tagant iga hommik mööda sõidavad pole ilmselt kunagi mõelnudki ühistranspordi kasutamise peale. Oleks nüüd naiivne mõelda, et ükspäev nad kõik satuvad peatus.ee lehele ning avastavad, et rongiga saab Laagrist kesklinna poole kiiremini.

Siin tuleks natukene karbist välja mõelda. Näiteks panna tee äärde kasvõi infotablood, mis teatavad, et järgmine rong väljub 3 minuti pärast ning sellega jõuad kesklinna 12 minutiga. Võrdluseks toodud, et ummikus istudes jõuad kesklinna hoopis 32 minutiga.

Kas porgandirongid on tõstnud ühistranspordi kasutatavust?

Minu hinnangul on küll ning seda näitab ka rongioperaatori statistika. Paljud minu tuttavad on isegi Tartus käies rongi kasutama hakanud selle asemel, et närvitsedes Tallinn-Tartu maanteel eluga riskida. Siin aga ei tohi nüüd mõelda, et kuna üha rohkem inimesi kasutab ronge, võtame busse vähemaks. Uueks küsimu-

seks on pigem see, kuidas rongipeatusest 10 km kaugusel asuvast alevikus inimesed rongi peale jõuavad? Kas neil on piisavalt bussiühendusi?

Oled kirglik tasuta ühistranspordi kritiseerija. Miks?

Kas ma nüüd kirglik olen, on omaette teema, kuid olen lihtsalt selliste skeemide vastu. Kui vaatame maakonna liinivedu, siis täna on suures plaanis nii, et kolmandiku kuludest katab piletitulu, 60% on riigitoetus ning ülejäänud kohaliku omavalitsuse toetus.

Sellise mõtlemisega, et paneme ca 11 miljoni eurose piletitulu avalikel maakonna liinidel juurde ning ongi tasuta ühistransport kogu Eestis, kaugele ei sõua. Unustatakse ära, et väga paljudele liinidele ei taga ühistransporti avalik liinivedu, vaid tubli kommertsvedaja, kelle kaugliin sõidab juhtumisi külast läbi. Seega tekib küsimus, kas soovime tasuta ühistransporti pakkuda üle Eesti või ainult sellesse Eestisse, kuhu ulatub avalik liinivedu?

Olen korduvalt peksa saanud selle eest, kui näiteks Haapsalu linn soovis piletitulu ise kinni maksta. Sellised skeemid on lühinägelikud. Ühistranspordi hind kasvab, kuid kes katab selle hinnakasvu? Mõnes piirkonnas on piletitulu tõesti nii õnnetult väike, et selle kompenseerimine poleks keeruline, kuid ühistranspordi hind pidevalt kasvab. Kes katab selle hinnakasvu? Lisaks olukord, kus Hiiu maakonnas on piletitulu nii väike ning riik maksab dotatsiooni 80%, aga Ida-Virumaal kaetakse piletitulust lausa 50%, siis mismoodi vaatame otsa Ida-Virumaa inimestele? See, mis võib ühes kohas näha peenrahana, on teises väga suur summa. Leian, et pole mõtet rääkida tasuta ühistranspordist enne, kui ei suuda lubada seda üle Eesti ehk sellest saavad osa kõik inimesed ning oleme veendunud, et suudame selle kinni maksta.

Tõid välja punkte, millega oled rahul ning mis oleks võinud kiiremini minna. Mida pead aga oma suurimaks saavutuseks?

Minu jaoks kõige olulisem asi on kõige vähem aega võtnud. Pean oluliseks, et suutsin pöörata nägemuse ja fookuse tagasi sellele, et bussiliinivedu on teenus isegi siis, kui riik sellele toetust maksab. Ühistranspordi liinivedu peab olema korraldatud süsteemi järgi, kus nii teenuse kvaliteedi kui rahastamisega seotud riskide eest vastutab riik nii tellija kui vedajana. Varem kehtis arusaam, et riik tellijana on tark igas asendis isegi kui otsused pole majanduslikult mõistlikud. Kui varem pandi kõik riskid vedajale, siis nüüd võtab riik piletituluriskid ning liinide tagamise kohustuse enda kanda. Ühistransporti tuleb korraldada riigi ja erasektori koostöös. Kuidas seda kõige paremini teha, selles on küsimus.

Aprilli keskpaigast lahkub Ingmar Maanteeametist ning suundub edasi aktsiaselt T Gruppi T-Pileti süsteemi arendama. Tal on hea meel, et jätkab valdkonnas, kus saab enda visiooni ühistranspordi arendamisel rakendada ning osaleda uute lahenduste väljatöötamises.

LIIKLUS-OHUTUS VAJAB MÕTTEVIISI MUUTUST

TRIIN ADAMSON,
Maanteeameti avalike suhete osakonna peaspetsialist

„Arutleme selle üle, kas 2% SKP-st on kaitsekulutustele vähe või palju, kuid jätame tähelepanuta tõsiasja, et liikluses hukkunute ja vigasaanute kogukahju küündib aastas 1,5% SKP-st," nendib Maanteeameti liiklusohutuse osakonna strateegialoome juht Alo Kirsimäe. „Viimastel aastatel on küll üha enam räägitud liiklusohutusest ning Põhjamaadele omasest turvalisest liiklusruumist, kuhu arvame end kuuluvat, kuid ehmatav on tegelikult teada saada, kui palju oleme arenenud liiklusohutusega riikidest maha jäänud."

ESIMESE LIIKLUSOHUTUSPROGRAMMI EESMÄRK JÄÄB SAAVUTAMATA

ESIMENE LIIKLUSOHUTUSPROGRAMM ON LÕPUSIRGEL

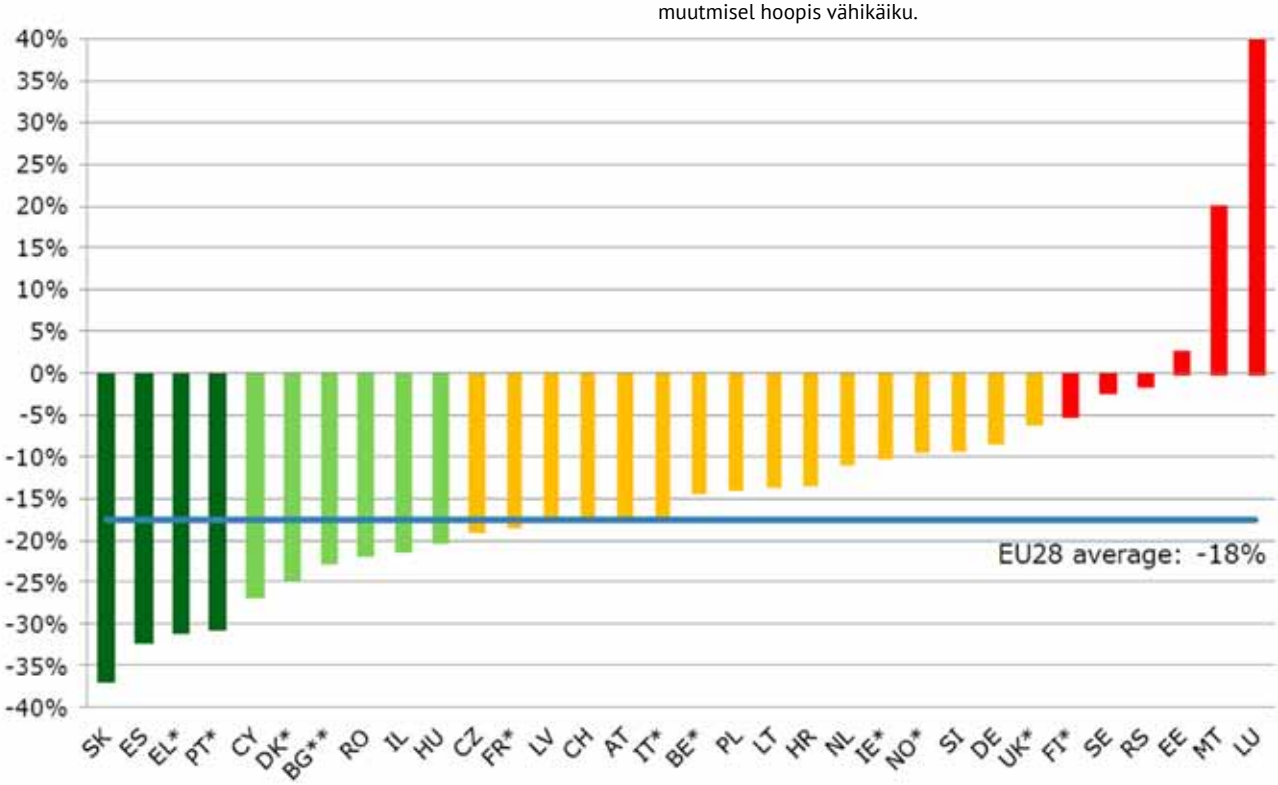
Käesoleval aastal lõppevas Eesti esimeses liiklusohutusprogrammis (2003-2015) seati eesmärgiks saavutada olukord, kus liikluses ei hukkuks kolme aasta keskmisena rohkem kui 75 inimest aastas ning ei saaks vigastada rohkem kui 1500 inimest aastas. „Kuigi 14 aastaga liiklusohutuses saavutatut ei saa kuidagi alahinnata, on ilmselge, et püstitatud eesmärk jääb saavutamata," lausub Kirsimäe. Tema sõnul pole liiklusohutuses ühest põhjust, miks see nii on, kuid samas leiab, et seekord võib teha erandi ning nimetada põhjusena vastutustunde puudumist. Mille muuga seletada olukorda, et aastateks 2012-2014 ennenähtud liiklusohutusprogrammi tegevustest 44% vastas planeeritud tähtaegadele ning rakendamise mahtudele, 45% tegevustest rakendati osaliselt, planeeritust väiksemas mahus või hiljem ning 11% tegevustest jäeti üldsegi rakendamata või lükati edasi. Kirsimäe leiab, et liiklusohutuse jätkuv suurendamine eeldab nii riigilt, kohalikult tasandilt kui äri- ja kolmandalt sektorilt pidevat, süsteemset ja koordineeritud tegutsemist pikema aja jooksul ning tulemuseni on võimalik jõuda ainult siis, kui eesmärgid ja tegevused on kõigi osapoolte vahel kokku lepitud ning neid ühiselt aktsepteeritakse.

NUKRAD NUMBRID

Võrreldes Euroopa riikidega hukkub ja saab vigastada Eesti liikluses lubamatult palju inimesi, on Kirsimäe veendunud. 2014. aastal toimus Eestis 1431 inimkannatanuga liiklusõnnetust, milles sai vigastada 1772 ning hukkus 78 inimest. Võrdluseks 2010. aastaga hukkus liikluses 79 inimest ehk viimase viie aasta jooksul ei saa olukorra tegelikust paranemisest rääkida. Meie positsioon pole helgem ka Euroopa Liidu liikmesriikide seas.

2010. aastal hukkus meie liikluses miljoni elaniku kohta 59 inimest, millega jõudsime Euroopa Liidus keskmisele tasemele. Kolm aastat hiljem oli sama number tõusnud taas 61-ni. Kui 2013. aastal langesid Euroopa Liidu liiklussurmad keskmiselt 18%, siis Eestis need hoopiski tõusid 3%.

Liikuses hukkunute arv miljoni elaniku kohta - Euroopa riikide arengud ajavahemikus 2010-2013. Tegime liikluskeskkonna ohutumaks muutmisel hoopis vähikäiku.



AJALE JALGU JÄÄNUD LIIKLUSKESKKOND

Eesti liiklussurmade põhjused jagunevad endiselt kolme liigi vahel: jalakäijate turvalisus, ühesõidukiõnnetused ja sõidukite omavahelised kokkupõrked, mis moodustasid eelmise aasta liiklusurmadest igaüks kolmandiku. Põhjuseid, mis surmaga lõppeva õnnetuseni viivad on mitmeid, kuid üheks olulisemaks on ja jääb sõidukiirus. Eesti riigimaanteede kogupikkusest 89%-il on suurimaks lubatud sõidukiiruseks 90km/h või rohkem, Soomes võib sama kiirusega sõita vaid 13,6%-l ning Norras 4,3%-l teedest. Seepärast on kõikjal kehtiva ühesuguse piirkiiruse tõttu Eestis ka hukkunuid rohkem. Kui Rootsis ja Norras hukkub iga miljardi autokilomeetri kohta kuni neli inimest, siis Eestis suisa 10. „Liikluses olemine on saanud meile liiga iseenesestmõistetavaks ning me ei taju enam ümbritsevaid ohte," lausub Kirsimäe.

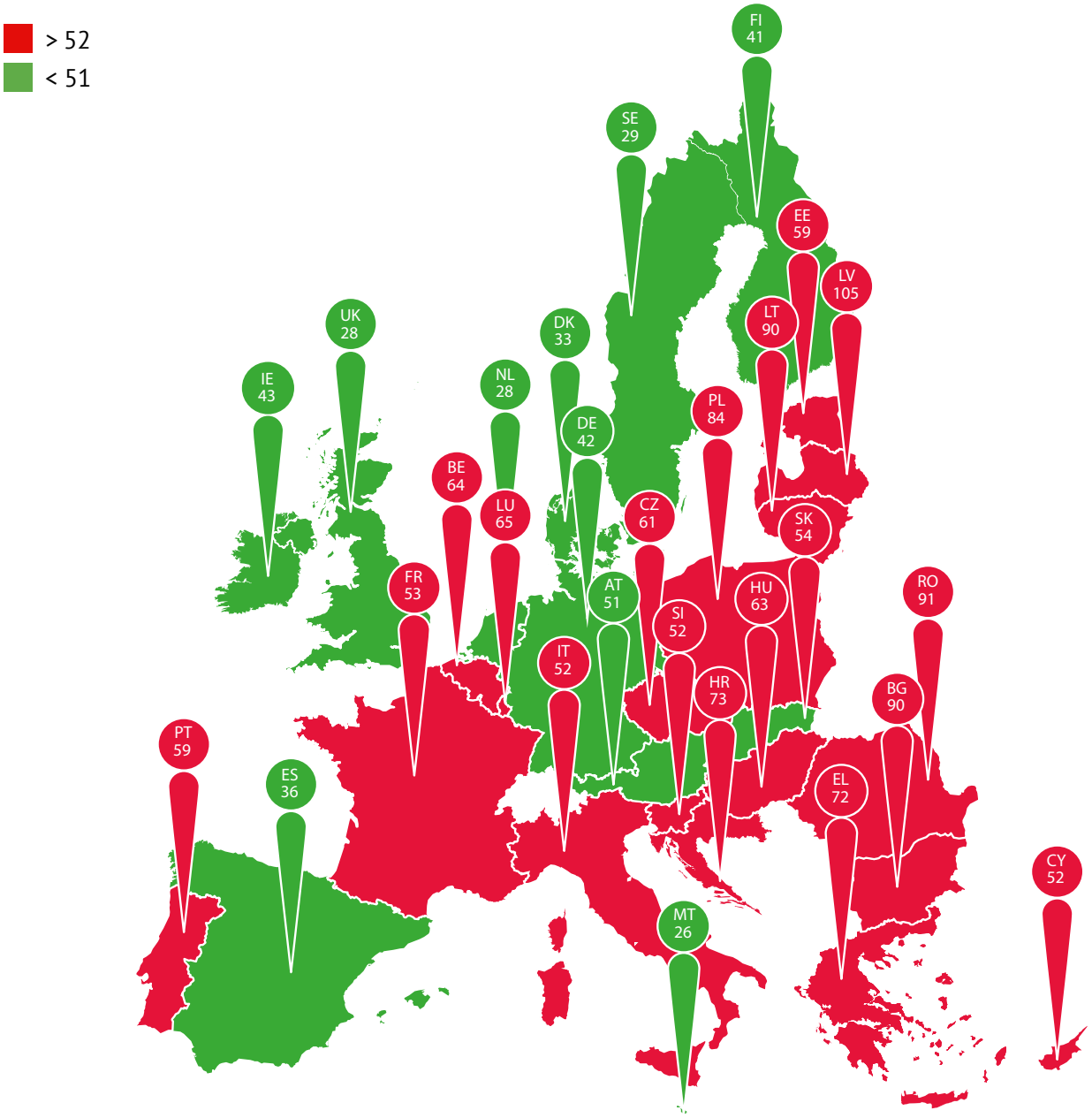
Lisaks sõidukiirusele on Kirsimäe sõnul ohuteguriks ka meie autopargi vanus, kus 54% sõidukitest on vanemad kui 10 aastat. „Oleme olukorras, kus enamus aastal 2025 teedel liiklevatest sõidukitest on täna juba liiklusregistris arvel," selgitab Kirsimäe. Vanemad autod on ohtlikumad eelkõige vähese passiivse turvalisuse tõttu. Tehnika areng võimaldab tänapäevastes odavates sõidukites tagada sellist turvalisust, mida 15-20 aastat tagasi ei pakutud ka tippversioonides. Vähem murettekitav pole ka Eesti üldine liikluskeskkond, mis on välja arendatud eelmisel sajandil ning mille ohustamisele suunatud liikluse korraldamisel ei lähtuta ühtsetest põhimõtetest.

Eestimaist liiklust iseloomustab agressiivsus ja teiste liiklejatega mittearvestamine. „Liikleja unustab pahatihti ära, et elame nelja aastaajaga kliimavöötmes ning eeldab muutusteta liiklustingimusi," selgitab Kirsimäe. Tema sõnul loodetakse meil seni liialt juhikoolituse raames omandatavale, kuigi tegelikult peaks rakendama elukestvat kõiki liiklejaid hõlmavat liiklusharidussüsteemi. Ka juhi tervisekontrolli süsteem on ajale jalgu jäänud, kuna ei taga tõhusat liiklusohtliku terviseseisundi tuvastamist ning meil pole siiani võimalik statistiliselt vahet teha raskelt ja kergelt vigastada saanute vahel.

TULEVIKU PROBLEEMKOHAD LIIKLUSES

Lähikümnend liiklusohutuses ei tule kerge ning murekohti tekib aina juurde. Peamised tuleviku probleemkohad on seotud eelkõige rahvastiku vananemise, linnastumise ning tehnika arenguga. Vanemaealiste sõidukijuhtide osakaalu tõus ning maaelanikkonna vähenemine seab uued nõudmised ka liikluskeskkonnale.
Haja-asustustes jääb tulevikus peamiseks liiklemisviisiks eratransport, mis seab omakorda nõuded nii kohalikule teede-

LIIKLUSES HUKKUTE ARV MILJONI ELANIKU KOHTA 2014. AASTAL.



võrgu kvaliteedile, liiklusohutusele kui –korraldusele. Jalgrattakasutuse hoogustumisega kaasneb jalgrattaõnnetuste hüppeline kasv. Seetõttu nõuab autodega koos liiklemine senisest ohutumat liikluskeskkonda ja autoliiklus madalamaid kiirusi. Üheks intrigeerivaimaks uuenduseks võib aga pidada juhita sõidukite tehnoloogiat, jagatud sõidukikasutust ning nutikate liiklussüsteemide massilist rakendumist.

PÕHITÄHELEPANU LIIKLUSSURMADEL NING RASKETEL VIGASTUSTEL

Kuigi me kõik soovime, et Eesti liikluses ei saaks hukka ükski inimene, peab Kirsimäe mainitud eesmärki liialt ambitsioonikaks. "Oluliselt realistlikum on hukkunute ja raskelt vigastada saanute vähendamine poole võrra," lausub Kirsimäe. Selle saavutamiseks on erinevaid võimalusi, kuid paljud liiklusohutuses edu saavutanud riigid on võtnud lähtepunktiks Rootsist pärit liiklusohutuse filosoofilise lähenemisviisi, mida tavatsetakse nimetada nullvisiooniks.

Nullvisioon tugineb neljal põhimõttel – eetika, vastutusahel, ohutusfilosoofia ning muutusi ajendavad mehhanismid. Traditsioonilisest käsitlusest erineb ta õige mitmest aspektist. Kui traditsioonilise käsitluse aluseks on liiklusõnnetused ning teekasutaja personaalne käitumine, siis nullvisiooni põhitähelepanu on suunatud liiklussurmadele ja rasketele vigastustele. Seejuures süsteem ei ole kavandatud lähtuvalt sellest, et kõik inimlik peab olema allutatud.

„Liiklussüsteemis on liiklusõnnetused ja isegi väiksemad vigastused vältimatud, kuid sündmuste ahel, mis viib inimelu või tervise jääva kaotuseni, on katkestatav," selgitab Kirsimäe. Tema sõnul seisneb visiooni peamine idee teeliiklussüsteemi muutmises selliseks, mis välistab maksimaalselt inimlike eksimuste võimalusi ja vähendab liiklusõnnetustega kaasnevaid kahjusid. Teisisõnu peab süsteemi kavandamisel ja toimimisel arvestama vigade tekkimise võimalusega, kuid tagama inimelu säilimise ja tervisekahjustuse vältimise ka siis, kui liikleja teeb vea või isegi eirab mõningaid reegleid.

NULLVIISIOONI JAGATUD VASTUTUS

Nullvisiooni mõtteviisi kohaselt on liiklusohutus seega palju laiem tegevusvaldkond, kui seni oleme harjunud tajuma. Puutumust omavad nii ministeeriumid, ametid, kohalikud omavalitsused, äriühingud ja vabakonnad, mis on otseselt või kaudselt seotud teeliiklusega, ning jagavad seega ka vastutust liiklusohutuse eest. Kirsimäe sõnul algab liiklusohutus juba keskkonna planeerimisest, projekteerimisest, ehitamisest, liikluskorralduse kehtestamisest, hooldamisest, sõidukite passiivsetest ja aktiivsetest ohutusseadmetest, sõidukite tehnilisest seisukorrast ja selle vastavusest, liiklusreeglitest ja liikluskasvatusest, järelevalvest, kodust ja koolist saadud hoiakutest, juhikoolitusest ning lõpetades tegelikult vajaminevast sõidupraktikast ning teooria- ja sõidueksami vastuvõtmisest. „Samuti on igal liiklejal enda ohutuse tagamise kohustus ja kohustus suhtuda vastutustundlikult teiste teekasutajate ohutusse," lisab Kirsimäe.

Kirsimäe usub,et nullvisioon või sellesarnaste põhimõtete rakendamine on ainus viis liiklussurmade ja raskete vigastuste miinimumini viimiseks. „Visiooni põhimõtete kohaselt ei tohi ühtegi liiklusohvrit võtta kui paratamatust ning kõik osapooled peavad pingutama selle nimel, et ükski inimene liikluses ei hukkuks ega saaks raskesti vigastada," selgitab Kirsimäe. Ta on veendunud, et Eesti vajab kiiremas korras mõtteviisi muutust. „Meie kõik, kes osaleme liikluses otseselt või kaudselt ei ole harjunud endalt küsima väga lihtsat küsimust – kas see, mida ma praegu teen, võib põhjustada kellegi hukkumist või vigastada saamist?" illustreerib Kirsimäe. Ta on veendunud, et peame võimalikke ohtusid teadvustama ja olema valmis tegema igal tasandil põhimõttelisi muudatusi. Liikluses ei ole lihtsaid ja üheseid lahendusi, see eeldab liikluses osalejatelt ja otsustustasanditel palju enamat, kui ainult mustvalget lähenemist.

Nullvisiooni ideoloogia on võetud ka käesoleval aastal koostatava liiklusohutustrateegia (2016-2025) alustalaks.

NULLVISIOONI NELI PÕHIMÕTET

- **EETIKA:**
  Inimese elu ja tervis on tähtsamad kui mobiilsus ja teeliiklussüsteemi toimimise eesmärgid.

- **VASTUTUSAHEL:**
  Liiklusüsteemi ohutu toimimise eest vastutavad selle kavandajad, elluviijad ja haldajad. Liiklejad vastutavad liiklusreeglite täitmise eest.

- **OHUTUSFILOSOOFIA:**
  Inimesed on ekslikud ehk transpordisüsteem peab võimalikult palju vähendama eksimise võimalusi ning neist tekkivaid kahjusid.

- **MUUTUSI AJENDAVAD MEHHANISMID:**
  Kui liikleja teeb liikluses vea, peab süsteem olema kavandatud nii, et see ei lõppe inimelu või tervise jääva kaotusega. Süsteemi loojad ja haldajad peavad looma eeldused liiklejate ohutuks liiklemiseks ning kõik osapooled peavad ohutuse saavutamiseks olema valmis muutusteks.

URVE PALO,
endine majandus- ja taristuminister, SDE

Hoiak, et iga inimene, kes liiklusõnnetuse tagajärjel hukkub, on liiga palju, on iseenesestmõistetav.

Paraku seab reaalsus meid fakti ette - 2014. aastal hukkus liikluses 78 inimest. Matemaatiliselt on see ju parem tulemus kui ülemöödunudaastane 81. Võime öelda, et statistiliselt on olukord paranenud, aga statistikasse kinni jäädes unustame me kergesti, et tegu on inimeludega. Planeerida kaotusi inimeludes on küüniline ja lubamatu. Seetõttu seab uus liiklusohutuse arengukava eesmärgiks jõuda olukorrani, kus aastaks 2025 hukkub liikluses poole vähem inimesi kui praegu ning tulevikus on ainus rahuldav liikluses hukkunute arv null. Me peame võtma omaks mõttelaadi, et iga liiklussurm on liiga palju. Arvestades tänast olukorda, on selle tulemuseni jõudmine küll suur väljakutse, kuid me ei saa enne rahul olla, kui oleme selle saavutanud.

Fotod: PPA

LIIKLUSOHTLIKUD KOHAD

ON TEEMAKS NII LÄTIS, LEEDUS KUI EESTIS

5.–6. märtsil sai Riias taas kokku BRA liiklusohutuse töögrupp, mille töö oli vahepeal peatatud ja toimus selle esimene töökoosolek Eesti juhtimisel. Töögruppi juhib Lauri Lugna, Eesti poolt on liikmeteks liiklusohutuse osakonna juhataja Erik Ernits ja peaspetsialist Rauno Piirsalu.

Esimesel päeval andsid riigid ülevaate oma liiklusohutuse korraldusest (ehk kes missuguste tegevuste eest vastutab) ning liiklusohutuse hetkeolukorrast ja töösolevatest tegevustest. Teisel päeval kaardistati riikide huvid töögrupi töö osas. Eesti huvid olid liiklusohtlike kohtade ohutustamise ning liiklusõnnetuste uurimiskomisjoni töö metoodika ja kogemuste vahetamine ning teeinfo kogumine tee seisukorra ja liiklusolude kohta. Leedu oli huvitatud ennetustöö valdkonnast ning ViaBaltica arengutest.

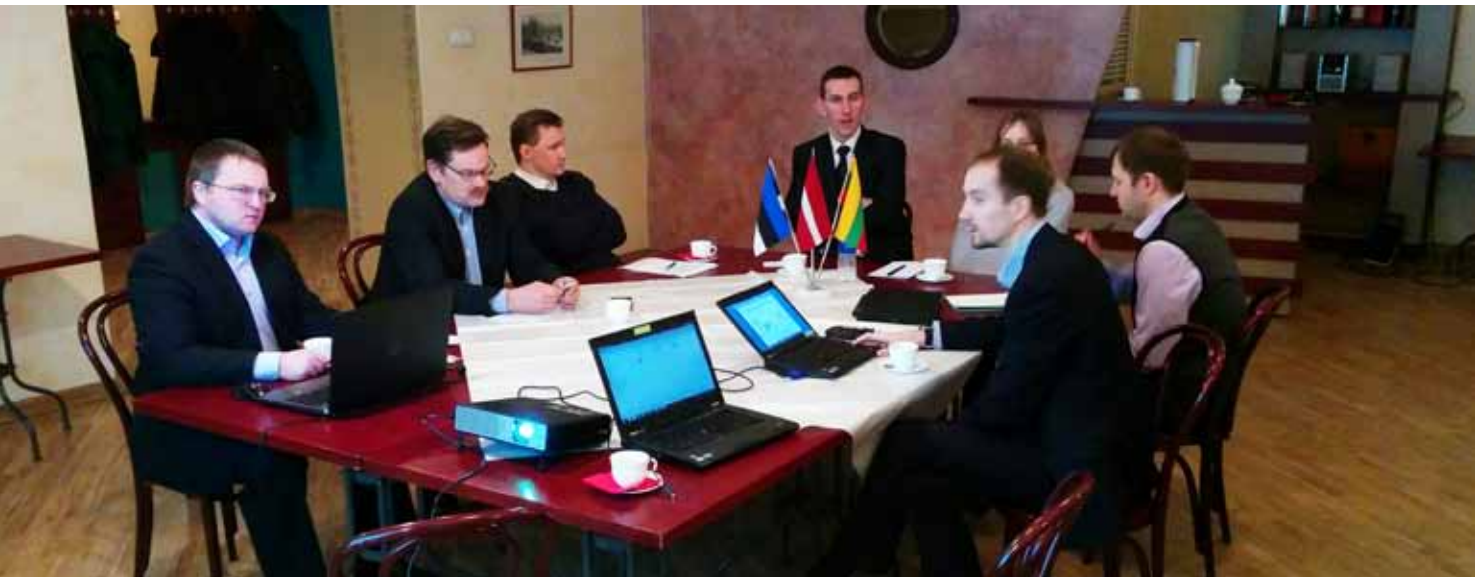
Lepiti kokku, et töögrupi igal kohtumistel annavad kõik riigid ülevaate liiklusohutuse hetkeolukorrast oma riigis, töösolevatest ja plaanitud liiklusohutuse alastest tegevustest ning ViaBaltica arengutest (Eesti puhul näiteks 2+1 lõikude arendamisest) Järgmise koosoleku põhiteemaks on liiklusohtlike kohtade ohutustamine Eestis, Lätis ja Leedus. Töögrupi järgmine koosolek toimub oktoobris ja asukohaks on Eesti.

LAURI LUGNA,
peadirektori asetäitja liiklusohutuse ja ühistranspordi alal

Kolme riigi liiklusohutuse töörühma taasloomine on osa Maanteeameti strateegiast - keskendume senisest veelgi rohkem liiklusohutuse suurendamisele. Töörühm võimaldab õppida teiste riikide kogemustest - nii headest kui halbadest. See võimaldab saada täpset ja kontrollitud infot otse ekspertidelt. Muutuste planeerimisel on aina enam vajalik tuua välja teiste riikide praktikad. Töörühm võimaldab sellele infole kiirelt ligi pääseda. Sügiseseks kohtumiseks oleme planeerinud temaatilised ettekanded liiklusohtlike kohtade tuvastamisest ja nende ohutustamisest. Eraldi fookuses hoiame arenguid Via Baltica trassil toimuva osas - mis trendid õnnetustes ja mis ohutusmeetmeid oleme rakendanud ja plaanime rakendada. Tulevikus võiks töörühm kohtuda mitte ainult Maanteeametite näol vaid kaasata ka teisi liiklusohutusega seotud asutusi nt politseid.

ERIK ERNITS,
liiklusohutuse osakonna juhataja

Selline infovahetuse koht on kindlasti vajalik. Alatasa tõstatub küsimus, kuidas üks või teine probleem on naaberriikides lahendatud. Nagu juba esimesel kohtumisel selgus, on kõigil riikidel mõni teema teistest kiiremini, mõni aga aeglasemalt arenenud. Töögrupp võimaldab lihtsamini teiste kogemusest õppida, seeläbi vigu vältida ja kiiremini tulemusi saavutada.



UUED RAKENDUSED
EUROOPA LIIKLUSÕNNETUSTE ANALÜÜSIMISEKS

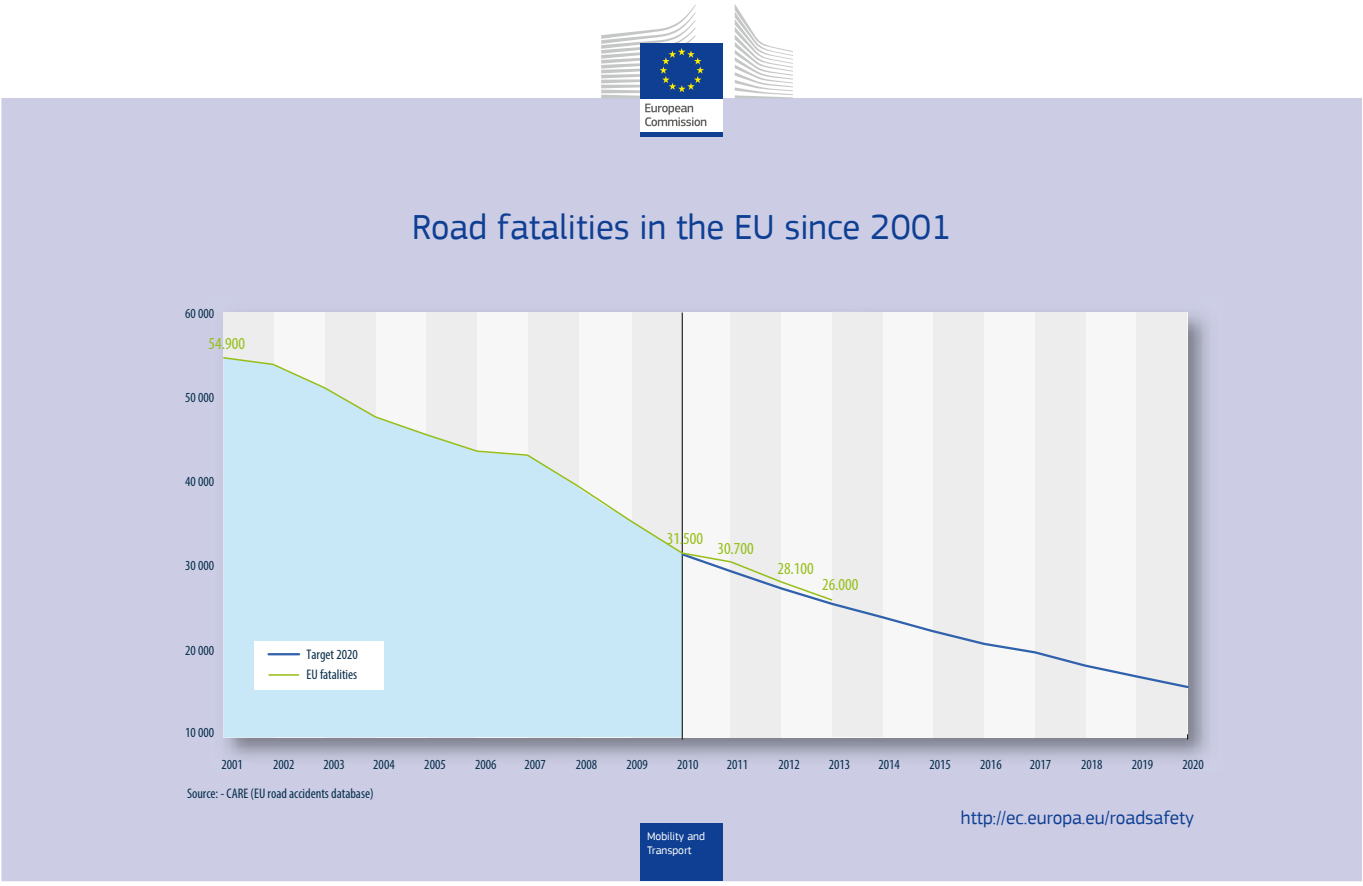
RAUNO PIIRSALU,
Maanteeameti liiklusohutuse osakonna peaspetsialist

Hiljuti toimunud Euroopa Liidu Komisjoni liiklusõnnnetuste andmebaasi CARE töögrupi nõupidamisel Brüsselis tutvustati CARE Vieweri rakendust ja selle kasutamise võimalusi. CARE Viewer põhineb Euroopa Komisjoni CARE liiklusõnnetuste andmebaasil. Võimalik on teha päringuid näiteks riikide, sõidukiliikide, õnnetuse tagajärje, turvavarustuse kasutamise, juhi joobekontrolli, vigastatu või hukkunu vanuse, rahvuse, soo ja mitmete muude näitajate alusel. Rakendus kasutab värskemaid CARE andmabaasi sisestatud andmeid.

Teine uuendus on Road safety Atlas kaardirakendus, mille abil on võimalik kuvada erinevat liiklusõnnetustega seotud infot Euroopa kaardile mitmes kihis. Rakendus põhineb samuti CARE andmebaasil. Lisaks olemasolevale andmebaasile saab rakendust kasutada dokumentides andmete visualiseerimiseks – selleks tuleb oma andmed Exeli vormis üles laadida ja rakendus kuvab need vastavalt Euroopa kaardile riikide kaupa.

Töögrupi koosolekul oli peateemaks liiklusõnnetuste andmete esitamise ühtlustamine. Üks osa andmetest puudutab liiklusvigastuste raskusastet, mis praegu ühtlustatud ei ole. Vigastuste raskusaste peaks põhinema AIS-meetodil, mille õigused kuuluvad USA ettevõttele AAAM. Euroopa Komisjon ostis EL (ja Euroopa majandusruumi) riikidele (õiguse metoodika kasutamiseks ainult liiklusvigastuste raskusastme määramiseks. Komisjon avaldas CIRCA süsteemis AIS-metoodikal põhineva vastavustabeli, mille abil saab liikluses vigastatu diagnoosi kodeerida AIS-metoodikal põhinevaks väärtuseks skaalal 1-6. Kokku on lepitud skaala väärtused: 1-2 loetakse kergeks vigastuseks, 3-6 loetakse raskeks vigastuseks. Liikmesriigid peavad iga liikluses vigastatu kohta esitama tema maksimaalse AIS-skaalal sadud väärtuse (näiteks kui vigastatul on mitu diagnoosi) – sellist kodeerimist nimetatakse MAIS3+.

Liiklusvigastuste raskusastme määramiseks on nüüd Euroopa Komisjoni poolt kinnitatud vastavustabel, mille alusel on võimalik edasi minna automaatse andmevahetuse loomisega ja selles on meie koostööpartneriks Sotsiaalministeerium ja E-tervise SA.



ŠOKIKAMPAANIAD

MOOTORRATTURITE SÕIDUHARJUMUSI EI PARANDA

REESI EFERT,
Maanteeameti ennetustöö osakonna peaspetsialist

Veebruaris Brüsselis toimunud Euroopa Mootorratturite Foorumi eesmärgiks oli anda teavet üle-euroopalise motouuringu RIDERSCAN tulemustest ning vahendada erinevate riikide kogemusi mootorratturite ohutusest. Foorumi teemadeks olid liiklusõnnetuste statistika kogumine, mootorratturite koolitamine, keskkond (infra), ohutuskampaaniad ning tulevikusuunised. Oma kogemusi jagasid läbi ettekannete Saksamaa, Iirimaa, Belgia ja Rootsi esindajad ning foorumites ka teised aktiivse osavõtuga riigid.

Mootorrattureid on kogu Euroopa liikluses järjest rohkem ning nende ohutus liikluskeskkonnas muutub üha aktuaalsemaks. Foorumilt saadud infot ja teadmisi saab arvestada Eestis mootorratturitele planeeritavate tegevuste kavandamisel. Foorumil arutleti muuhulgas ka selle üle, et üle-euroopaliselt tuleks ühtlustada motoõnnetuste statistika kogumist, arvestades siiski iga piirkonna eripäradega. Läbiviidud uuringust selgus, et Euroopas on sõitjate vahel täiesti olemas põhja-lõuna ja ida-lääne erisused. Näiteks on lõunapoolsetes riikides rohkem igapäevaseid sõitjaid ning põhjapoolsetes riikides „pühapäevasõitjaid". Ida pool on rohkem noori mootorrattureid, samas lääne- ja lõunapoolsetes riikides sõidavad rohkem vanemad mootorrattajuhid.

Foorumi osalejad olid ühel meelel, et algajad mootorratturid võiksid liikuda madalamatelt kategooriatelt kõrgematele, mitte oodata teatud ea saabumist, et siis asuda sõitma kõige võimsama rattaga. Selliselt oleks juhil rohkem kogemusi ning ta saaks liikluses paremini hakkama.

Mootorratturite ohutust mõjutab väga palju keskkond (nt vihmaga võivad mahamärgitud ülekäigurajad olla libedad; teatud situatsioonis võivad jääda mootorratturid autojuhile pimealasse jne). Probleem tekib sellest, et juhil oleks ohutuse tagamiseks vaja ohutustingimuste suurendamist kohe, kuid tee omanikud lisavad tegevuse üldjuhul oma järgmise aasta eelarvesse.

Mootorratturitele suunatud kampaaniad peavad olema suunatud konkreetsele sihtrühmale (nt sihtrühm „pühapäevasõitja" erineb oluliselt igapäevasest ratta kasutajast) ning pakkuma lahendusi konkreetsele probleemile. Mootorratturitele ei meeldi negatiivse tooniga liiklusohutuse suurendamisele suunatud kampaaniad (surma või ratastooli näitamine) ning šokisõnumiga kampaania ei mõjuta käitumist pikas perspektiivis. Oluline on teistele liiklejatele mootorratturite olemasolu teadvustamine ja turvalise liikluskeskkonna võimaldamine nii mootorratturitele kui ka kõigile teistele liiklejatele.

Positiivse kampaania näide Belgiast: "Hoidke üksteisel silm peal!"

Negatiivse kampaania näide: "Jää sõitjaks, oma rattal!"

EESTI MAANTEEMUUSEUMI SÜNDMUSED

KEVAD-SUVI 2015

APRILL

- **16. aprill Mihhailovskoje Puškini muuseumi fotonäituse „Pihkvamaa vanad teed“ avamine.**
  Näituse juhatab sisse Vene romansside kontsert Heli Vahingu esituses, kitarril Oleg Davidovitš.
  Näitus jääb avatuks kuni 30. juunini.

MAI

- **1. mai Hooaja avamine.**
  Muuseumisuve juhatab sisse ansambel Kõrsikud.
  Tule kuula ja naudi võimsate tee-ehitusmasinate keskel kolme vägeva mehe kauneid kodumaiseid laule.
- **5. – 7. mai liiklusprogrammid „Õpin liiklema“.**
  Programmid toimuvad rahvusvahelise liiklusohutusnädala „Lapsed ja liiklus“ raames.
  Algklassidele, eelregistreerimisega.
- **8. mai teabepäev õpetajatele:** uute liiklusprogrammide tutvustus, Foorumteatri töötoad. Kutsetega.
- **16. mai muuseumi hooajanäituse „Tee täis kuulujuttu“ avamine ja muuseumiöö.**
  Kuulujutud liiguvad mööda inimesi ja inimesed mööda teed. Kust üks või teine kuulujutt on alguse saanud ja milline on tema teekond? Kuulujuttudest kõnelev hooajanäitus on sissejuhatuseks uuele püsiekspositsioonile, mis käsitleb teedeajaloo kõrval ka kommunikatsiooniajalugu. Kuulujutte saab kuulata ja kuulutada hiliste õhtutundideni.
  Sissepääs prii.

JUUNI

- **22. juuni Vanasõidukite suursõit:** Eesti Vanatehnikaklubide Liidu poolt iga 5 aasta tagant korraldatav vanatehnika „laulupidu“, mis kulgeb mööda võidutuledest valget Eestimaad ja toob muuseumisse kokku mootorimaailma pärlid.

JUULI

- **3. juuli Liiklusteemaline perepäev.**
  Perepäeval tutvustatakse võimalusi, kuidas ise vähendada riske liikluses ning jagatakse teadmisi, kuidas saab aidata ennast ja teisi õnnetusse sattumise korral.
  Kohal on Maanteeamet, Operation Lifesaver Eesti (raudtee-ohutus), doonoribuss, Punane Rist.
- **26. juuli Muuseumi sünnipäev „Teerull, mis sa teed?“**
  Sünnipäevateemaks on tee ehitus, aukülalisteks väärikad tee-ehitusmasinad. Oma oskusi saavad proovile panna nii suured kui väikesed teemeistrid. Toimuvad tehnikademonstratsioonid.

AUGUST

- **20.-23. august Ökofestivali eriprogrammid.**
  Eelregistreerimisega.

SEPTEMBER

- **13. september Vanavanemate päev „Minu esimene auto“.**
  Kas tead, milline neljarattaline troonis sinu vanaisa garaažis? Põlvkondi siduv päev, mis seekord pühendatud Žigulile – 1980. aastate kõige populaarsemale automudelile ENSV-s. Toimub nostalgiline Ladade paraad.
- **15. – 18. september Liiklusnädal „Turvaline koolitee“.**
  Liiklusprogrammid.
  Algklassidele, eelregistreerimisega.

MÄRKA MIND!

Mootorratturit, mopeedijuhti, jalgratturit ei märgata ja tulemuseks on surm või rasked vigastused. Selliseid liiklusõnnetusi juhtub igal aastal Eesti teedel palju.

Vaata veelkord. Vaata uuesti. Märka ratturit.

Maanteeamet