

1⁽³³⁾

MÄRTS
2003

Teeleht

MAANTEEAMETI

VÄLJAANNE

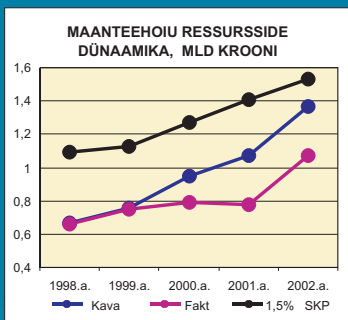
Meie maanteed

Aleksander
Kaldas

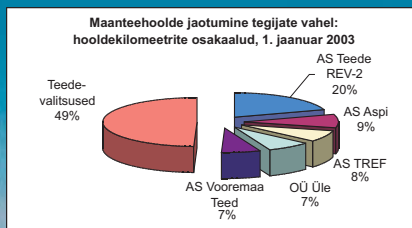


LIIKLUS- OHUTUS

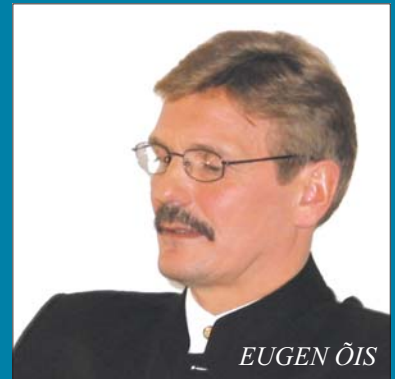
Harri Kuusk Raul Vibo



Maanteehoole
erakütes
Rain Hallimäe
käsitluses



MAANTEEALA JUHTIDE NÕUKOGUS
7. märts 2003 Rakveres (vaata sisekaanelt)



EUGEN ÕIS



ANDRES GAILIT



MARKO POMERANTS

Eestis oli mööduval talvel käigus viis jääteed: mandrilt Saaremaale, Hiiumaale, Vormsile ja Kihnu ning Saaremaalt Hiiumaale. Rohuküla – Heltermaa jääteest tegi 18. veebruaril 2003 ülesvõtte Mait Rüümaa (taustafoto). Cesar Queiroz ja Robert Kietlir Maailmapangast ja Märt Puust Maanteeametist vaatasid mainitud jääteed 12. veebruaril 2003. Oma muljeid sellest sõidus jagab Cesar Queiroz Maailmapanga koduleheküljel.
wbln0018.worldbank.org/ECA/Transport.nsf

Piltidel ülalt:

- * Teedeala Juhtide Nõukogu. Esireas vasakult Aleksander Kollo, Koit Tsefels, Peeter Škepast, Riho Sõrmus, Harri Kuusk, Eugen Ōis, tagareas Kuno Männik, Rainer Kuldmaa, Jüri Seppar ja Enn Raadik
- * Direktor Aivar Aigro (AS Võoremaa Teed)
- * Tegevdirektor Sven Pertens (AS TALTER) ja juh. esimees Ain Tromp (AS ASPI)

Fotod: E. Vahter



SISUKORD

- 1 Aastavahetus 2002 / 2003. Riho Sõrmus
- 2 Maanteedest ja maanteehoiust. Aleksander Kaldas
- 8 Rügimaanteede hoolde riigihangetest ja hooldelepingutest aastatel 2000 – 2002. Rain Hallimäe
- 12 Vastab Harri Kuusk – Harju maakonna ekspertkomisjoni esimees
- 16 Ohutu liikluskorraldus või korraldatud liiklusoh. Raul Vibo
- 20 Urve Kollo 1943 – 2002
- 21 Uus tehnoloogia kruusateede ja teepeenarde hoolduseks. Sigita Bublys
- 23 Norra teekatete remondi- ja korrashoiu planeerimise süsteem (PMS)
- 29 AS LAARMANN & CO
- 32 Mis oli Austraalias ja Uus-Meremaal tähelepanuväärset? Reisimuljeid Koit Tsefelsilt



7. märtsil 2003 oli aastanõupidamisel koos Maanteeala Juhtide Nõukogu. Koosolek peeti Rakveres, juhatas Lääne-Viru Teedevalitsuse juhataja Eugen Ōis. Maanteeameti peadirektor Riho Sõrmus kõneles rügimaanteede hoiust 2002. aastal ja uutest eesmärkidest. Sõna võtsid Marika Priske ja Andres Tint Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumist ning Lääne-Viru maavanem Marko Pomerants.

Nõukogu tegevusest andis ülevaate nõukogu juhataja 2002. aastal Eugen Ōis. Nõukogu juhatab käesoleval aastal Saarte Teedevalitsuse juhataja Aleksander Kollo. 2004. aastaks valiti nõukogu juhataja ossa Pärnu Teedevalitsuse juhataja Enn Raadik.

Riho Sõrmus andis kätte Maanteeameti auhinnad maanteede ja sildade ehitusel, remondil ja teehooldel 2002. aastal välja paistnud ettevõtjatele, kelleks olid AS TREF (dir. Andres Gailit), konsortium AS TALTERist (dir. Sven Pertens), AS ASPIst (juh. esim. Ain Tromp) ja AS TREFist, AS Võoremaa Teed (juh. esimees Aivar Aigro) ja AS K-MOST (dir. Anatoli Kononenko).



AASTAVAHETUS 2002/2003

Aasta 2002 oli märkimisväärne eelkõige maanteehoiu-organisatsiooni reorganiseerimise poole pealt. Hoole läks erasektorile üle Hiiu, Lääne, Viljandi, Järva, Valga maakonnas, kuid protsess ebaõnnestus Ida-Viru maakonnas. Moodustati viis regionaalset teedevalitsust. Kas see on olnud õige tee ja suund, näitab aeg, kuid arvan et vanamoodi jätkata oleks samuti võimatu olnud. Kuid juba tänaseks on selge, et niisuguse reformi eeldavad negatiivsed küljed on meil samuti õieti ennustatud, näiteks tellija ja ettevõtja vahelise reageerimise kiirus ehk süsteemi paindlikkus. Pean silmas seda, et teekasutajale on ükskõik, kas tellija ja ettevõtja vaidlevad lisatööde hinna ja mahu üle ühe päeva või kaks nädalat, nagu juhtus tänavu – teekasutaja nõuab lauslibeduse kõrvaldamist päeva jooksul, ja seda õigusega! Edasine hooldetööde erastamine ülejäänud viies maakonnas peab küll ootama täna toimiva süsteemi kainet analüüsi.

Omaette huvitavaks küsimuseks võib kujuneda mõiste “monopoolsus”. Mõiste “konsortsium” on meile juba ehituse poole pealt tuttav, aga nüüd oodakem rahulikult, mis toimuma hakkab, kui muidugi poliitika ei nõua kiiremat mõtisklemist.

Aasta 2002 oli märkimisväärne veel sellegi poolest, et täitus kauaoodatud unistus – nimelt esmakordselt ületas maanteehoiu tegelik rahastamine maagilise miljardi piiri. Selles oli märkimisväärne osa laenudel ja esmakordselt kasutatud EL-i abirahal. Kuid siit tuli ka kohe probleem. Nimelt praegu kasutada olevate EL-i ISPA rahaga oli ja on sisse programmeeritud investeringute koondumine neljale põhi- maanteele. Need neli teed justkui tõmbavad raha ära kõrval- ja tugimaanteedelt. Kahjuks on see paratamatu. Ka väikes- teele teedele mõeldud NIB-i laen ei suuda probleemi lahenda. Järgmised EL-i vahendid, mida saab kasutada väikse- matel teedel, avanevad küll alles 2005 ja hiljem. Lootus jääb, et kruusateedele katete ehitamine ehk algabki aastal 2005.

Ettevõtluse poolelt oli esimest korda tunda turu ületäitumist. Probleemid suurenesid ka projekteerimise valdkonnas. Tegusaid firmasid on vähe ja välisfirmad tuginevad ainult kohalikule allhankele.

Igapäevases hooldes oli ja on endiselt probleemiks kõrvalteede hooajaline libedus ja juhtide sõiduuskused sellistel teedel. Võib-olla meie juhid mõtlevad nii, et liikluseeskiri kohustab neid sõitma 90 kilomeetrit tunnis ka libedal teel. Mõiste “libe” on aga täna veel täpselt määratlemata. Ei suuda unustada ühte selletalvist taksosõitu Helsingis, kus tänavad olid kõik ilusti lume all. Küsisin taksojuhilt, kes muide oli naine, et kas on ka libe. Seepeale vajutas ta gaasi ja laskis Mersu külglibisemisse, vaatas siis üle õla tagasi ja ütles: “Iga soomlane oskab auto tagumise otsaga vinta-vänta teha.” Aga meil? Meil oskab iga auto iga kolmanda eestlasest juhiga vinta-vänta teha ja siis pidurid põhja vajutanud juhi kraavi viia.

Libeduse teema lõpetuseks tuleb endiselt nentida, et bussid kui meie kõige suuremad ohuallikad võivad endiselt aastaringi ühe ja sama rehaviga sõita. Nende omanikud ise arvavad, et nii see peabki olema ja meie kohustus on neile seda võimaldada. Aga riigil polnud ju raha, olgugi et küsisime. Nii on see ka tänavu, ja juba oleme küsinud ka aastaks 2004 lisaraha kõikide bussiliinide libedusetõrjeks.

Tänavu, s.t. aastal 2003, on endiselt oodata ehituse kontsentreerumist kolmele suuremale põhimaanteele. Väljaspool neid lõpetame ka mitmed aastal 2002 alustatud objektid ja alustame kaudlubatud katte ehitamist Otepää – Kanepi maanteele ning järjekord on jõudnud ka Räpina sillani. Pindamistööde maht jääb aga kindlasti alla möödunud aastale ehk teisisõnu – süveneb murettekitav olukord, et väljaspool põhimaanteid katted lagunevad. Aga nagu eespool mainisin, on see algselt sisse programmeeritud ja lahendus võib tulla alles pärast Eesti liitumist EL-ga.

Kokkuvõtteks võib öelda, et aasta tuleb keerulisem ja vaidlusterohkem kui eelmine, kuid kas ka edukam nii tulemustelt kui raha käibelt, see sõltub juba meist, austatud kolleegid. Soovin teile selleks jõudu ja head tahtmist.

Lugupidamisega
RIHO SÖRMUS

MAANTEEDEST JA MAANTEE- HOIUST

Aleksander Kaldas



Saateks

Möödunud aasta lõpul kirjutasin ajakirjale "Ärielu" artikli Eesti maanteehoiust ja sellega seotud probleemidest. Peale erialainimestele juba tuntud ja teatud seikade pakkusin artiklis mõningast teavet, mida meie ametlikud statistilised andmed ja aruanded koondatud kujul ei sisalda. Arvan aga, et need võiksid spetsialistile huvi pakkuda. Samuti võiks ehk huvi pakkuda vaatenurk, mille all probleeme realugejale tutvustasin. Sellepärast tekkis mõte mainitud artikkel ka "Teelehes" avaldada, mida allpool ongi tehtud. Välja on jäetud vaid see, mis maanteelasele on igapäevane või liiga tuttav.

Artikli originaaliga võrreldes on seevastu lisatud andmed maanteevõrgu liikluskoormuse kohta ja ülevaade pindamistööst 1992–2002.

Et artikkel on kirjutatud 2002. a. oktoobrikuus, siis võib diagrammidel, kus prognoositakse aastatulemusi, esineda väikesi lahkuminekuid, võrreldes praegu teadaolevate tegelike tulemustega. Ei hakanud neid kohti parandama ja loodan, et see lugemisel ei häiri.

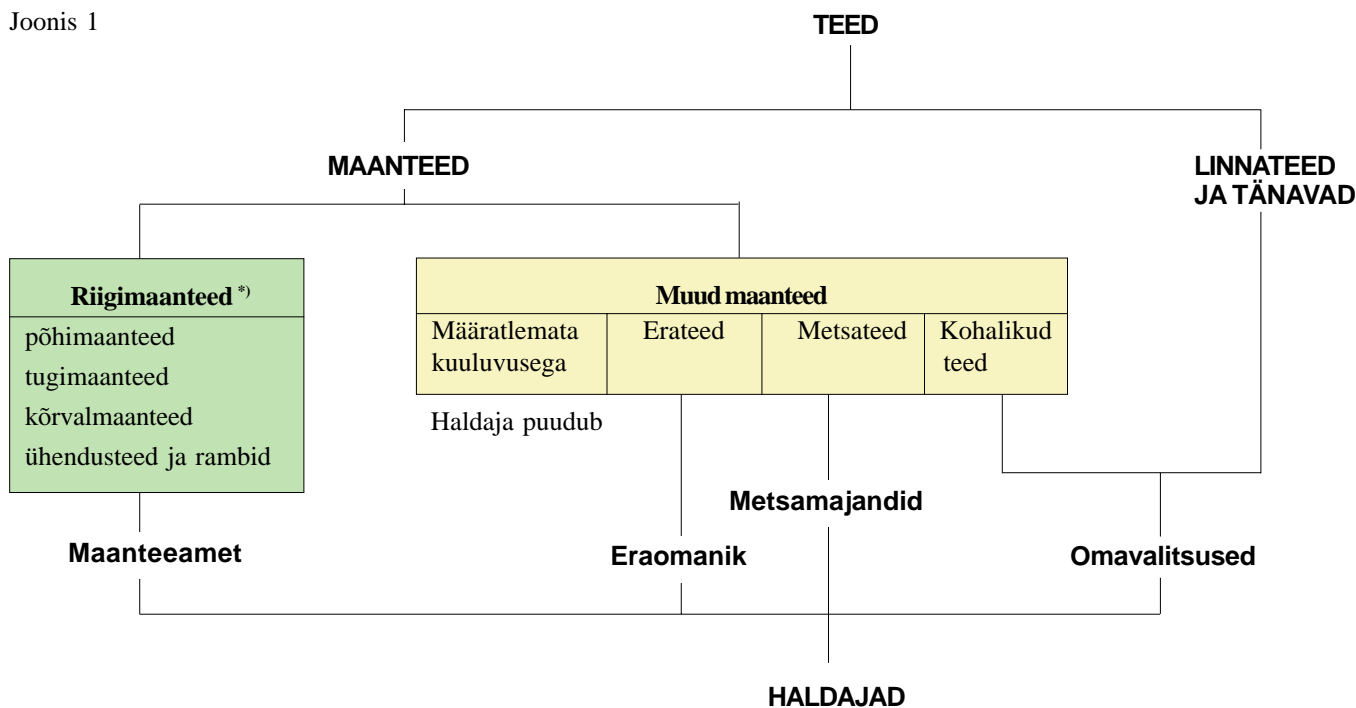
Piltidel: ülal vaade äsja valminud esimese klassi maantee sõidusuunale Aruvallas, paremal väga vana mustkate ühel Eesti tugimaanteel
Fotod: E. Vahter

TEEDEVÕRK

Eesti autoliiklusele mõeldud teid klassifitseeritakse mitme näitaja järgi. Oluline on tee geograafiline paiknemine, omandivorm (omanik, haldaja), avatus üldiseks kasutamiseks, liikluskoormus, tehnilised parameetrid ja katte olemasolu. Kõige üldisemat jaotust kirjeldab skeem joon. 1.

Skeemil näidatud teed on alajaotuste kaupa inventeeritud ja osa neist registrisse kantud. Teede haldajatel lasub ka nende hooldamise kohustus. Määratlemata kuuluvusega teede hulka on omavalitsuste poolt tehtud inventuuri käigus liigitatud objektid, millel on tee tunnuseid (ümbrusest

Joonis 1





Joonis 2

Riigimaanteed katted, liiklussagedus ja -koormus

Riigi- maantee liik	Olem, km	Sellest		Keskmine		
		Kattega		Liiklus- sage- dus, a/ööp	Liiklus- koormus mln. akm/ööp	
		km	%			
Põhi- maanteed	1430	1430	100		2820	4,0
Tugi- maanteed	2524	2411	96	113	1080 1080	2,6 0,1
Kõrval- maanteed	12439	4592	37	7847	420 120	1,9 0,9
(Rambid)	42	42	100		X	X
KOKKU	16435	8475	52	7960	580	9,5

eristatav muldkeha, sõidutee, truubid, kraavid jne.), kuid mida omavalitsus praegu ei vaja oma territooriumil ühenduste tagamiseks ja millel puudub ka teine huvitatud omanik.

Kui liita kõigi arvelevõetud teede pikkused kokku, saame tulemuseks 55 160 km.

EESTI TEEDEVÕRK, km (01.01.02)

Riigimaanteed	16 435
sellest: põhimaanteed	1430
tugimaanteed	2524
kõrvalmaanteed	12 439
ühenduste ja rambid	42
Muud teed	35 603
sellest: kohalikud teed	18 121
erateed	7623
muu kuuluvusega teed	9859
Linnateed ja tänavad	3 122
KOKKU	55 160

RIIGIMAANTEED

Avaliku liikluse seisukohalt on kõige olulisemaks alaliigiks riigimaanteed, millele langeb hinnanguliselt üle 90% liikluskoormusest. Edaspidi tulebki artiklis juttu just riigimaanteed hoiu ja arendamise probleemidest, mis võivad huvi pakkuda enamikule lugejaist, kas ja kuidas viimased on pidevad teekasutajad.

Riigimaanteed pikkus on muutuv suurus, mis sõltub õgvenduste või maanteevõrgu muude tehniliste

muudatustega kaasnevaist olemasolevate teede pikkuse hälvetest, kuid ka teatud teede või lõikude kuuluvuse muutumisest (põhjendatud üleandmine-vastuvõtmine ühelt haldajalt teisele). Aastatel 1995...1997 kasvas riigimaanteed kogupikkus 1680 km võrra just kuuluvuse muutumise tõttu. Selline üleviimine, mille põhjuseks on liikluse kasv ja avaliku kasutuse sagenemine, võiks jätkuda veelgi, kuid üheks eelduseks on sel juhul hooldeks ja remondiks vajalike lisavahendite olemasolu.

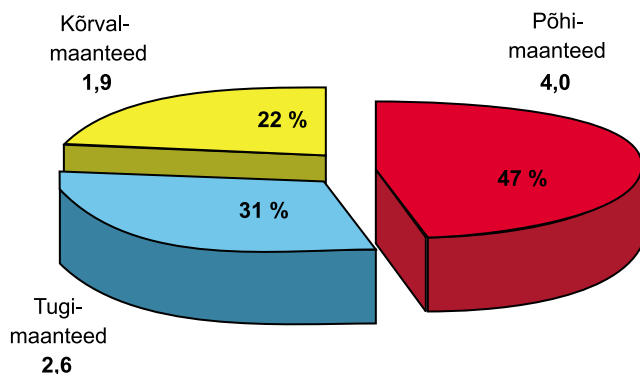
Liikluskoormuse määramiseks korraldatakse riigimaanteedel pidevalt ja korrapäraselt **liiklusloendust**, mis on tehniliste muudatuste tegemise tegelikuks aluseks.

Korraline liiklusloendus on tänapäeval mehhaniseeritud ja automatiseeritud. Loendatakse mingi tee mingis kindlas punktis (lõikes). Üksikpunktide andmetel saab arvutada vajalikke keskmisi näitajaid kogu tee või teede grupi tarvis. Loenduse tulemuseks on koondnäitaja "aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus" (autot/ööp.), mis aastast aastasse üldreeglina kasvab. Liikluse kasv on seotud muidugi majanduskasvuga, kuid seda mõjutavad ka muud tegurid, nagu liikluskoostis, ilmastik, elustiili muutused, poliitika jne. Näiteks on põhimaanteed liikluskoostises oluline osa sõidu- ja pakiautodel (78 %), kuid see osa on kõige tundlikum liiklustingimuste muutumise suhtes. Erasõidukijuht võib halva ilma tõttu sõidust loobuda või teadaolevate takistuste tõttu suvaliselt valida teise marsruudi, mis kajastub keskmises liiklussageduses.

* Riigimaanteed liigitus ja alaliikide määrangud on antud Teeseaduses § 5 lg 3.

Joonis 3

LIKLUSKOORMUS KATTEGA TEEDEL, mln autokm/ööp.



Liiklussageduse kasv 2001. a. oli keskmiselt 3 %. Normaalseks peetakse 5...7 % aastas, kuid 1990-ndatel on esinenud ka üle 10-% kasvu.

Erimetoodika järgi ennustatakse kogutud andmetele toetudes tulevikuliiklust.

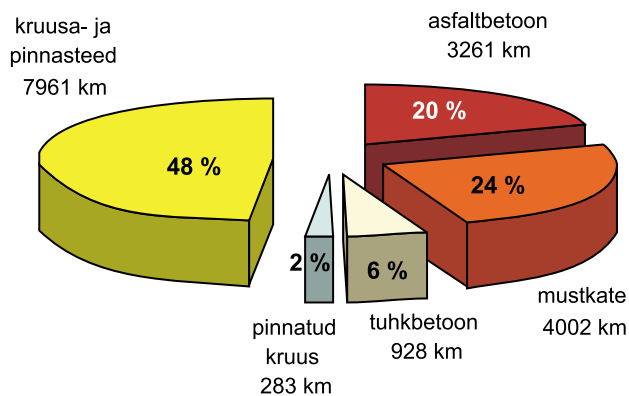
20-aastase perspektiiviga liiklussagedust kasutatakse ühe olulise kriteeriumina rekonstrueerimisprojektide koostamisel.

Riigimaanteed pole koormatud ühtlaselt (vt. joon. 2), mida kajastab teatud määral ka nende alajaotus. Kolmandiku liikluskooormusest võtavad endale 1430 km **põhimaanteed**, mille seisund on seetõttu sõitjate põhimassile silmaga näha ja isikliku istmikuga testida. Sellest johtuvalt on ka maanteed olukorrale osaks saav kriitika paljuski suunatud põhimaanteedele ehk teiste sõnadega mõjutab maanteehoiu üldist renomeed oluliselt, kas meie põhimaanteed on korras või korrast ära.

Kõik põhimaanteed on kaetud kattega, milleks on valdavalt asfaltbetoon.

Joonis 4

KATTELIIGID RIIGIMAANTEEDEL



Kogu riigimaanteed võrgust on kattega kaetud (rahvakeeles "asfalteeritud") 52 %. Ülejäänud moodustavad valdavalt kruusa- ja vähesel määral (67 km) pinnasteed. Katete hulgas on nii kapitaalset – asfaltbetoon, kui ka kergkatteid – mustkate, tuhkbetoon, vaipkate (mitmekordne

pindekiht kruusateel). Osa meie mustkatetest võib sõltuvalt katendi* keerukusest liigitada ka poolkapitaalsete katete hulka. Diagrammil näidatud asfaltbetoonkatte üldkoguses sisaldub 3,7 km amortiseerunud tsementbetoonkatet, mille mainimine on oluline ainult statistika seisukohalt.

MAANTEEVÕRGU TIHEDUS

Võidakse küsida, kas on meil siis teid vähe, palju või parajalt.

Kriteeriume on siin mitu: 1) teedevõrgu vastavus sisetranspordi ja transiidi vajadustele; 2) haldaja suutlikkus teedevõrku majandada; 3) võrdlus naabritega.

On saanud juba aksioomiks, et Eesti maanteevõrk on geograafiliselt hästi paigutatud ning harmooniliselt arenenud ja nii see ka tõesti on. Kellelegi pole pähe tulnud kahelda teede piisavuses, pigem on kinnistunud arvamus, et **uusi ühendusi** pole enam vaja, aitab kui hoida korras või korrastada need, mis on olemas.

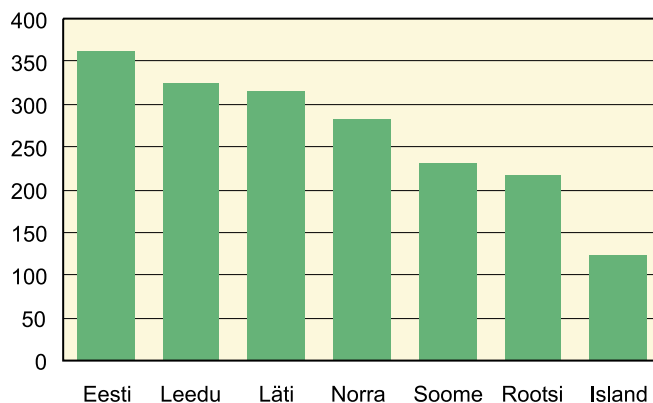
Teedevõrku tervikuna vaadeldes meenub eespool mainitud määratlemata kuuluvusega teede olemasolu (kokku 4170 km), mis tundub olevat ülearune. Aja jooksul suurem osa neist tõenäoliselt kasvab kinni või likvideeritakse ning väiksem osa võidakse taas kasutusele võtta. Et mainitud teede praegu kulutusi ei ole vaja teha, siis ei tulene nendest momendil head ega halba.

Vaadeldes olulisemat osa teedevõrgust – riigimaanteed – peab nentima, et võrreldes mõne lähema naabermaaga, on meie riigimaanteed tihedus riigi pindala suhtes suurem. Edaspidi selgub, et see on nii hea kui halb.

Normaalseks kasutamiseks peaksid muidugi lisaks olemasolevale teede kvantiteedile liiklus ja tee tehnilised näitajad olema kõikjal võrgu ulatuses omavahel vastavuses, mis tingib pideva hoolde ja remondi, kuid ka teatud hulga olemasolevate teelõikude rekonstrueerimise vajaduse. Milline on suhe taoliste vajaduste ning meie majandussuutlikkuse vahel (s.o. kas vajadus on rahuldatud), selle juurde naaseme veidi hiljem.

Joonis 5

RIIGIMAANTEEDE TIHEDUS, km/1000 ruutkilomeetri kohta



* Katend – kogu konstruktsioon, mis võtab vastu rattakoormuse ja jaotab selle muldkehale; koosneb katest, alusest, drenkihist ning lisakihtidest.

MAANTEEHOID

Maanteehoiu all mõistame tööde ja tegevuste kogu kompleksi, mis on suunatud maanteevõrgu hooldamisele, säilitamisele ja arendamisele. Siia kuulub nii otsene ehitustöö kui ka uuringud ja tehniline projekteerimine, nii igapäevane hoole kui ka haldaja organisatsiooni ülalpidamine, nii avariiremont kui ka kulutused ja kompensatsioonid, mis on seotud näiteks maaomandiga.

Tööd ja kulud võib jämedalt jagada kahte põhimõttelisse gruppi:

Püsikulud	Investeeringud
Suvine ja talvine hoole	Uusehitus
Liikluskorraldus ja ohutuse tagamine	Rekonstrueerimine (olemasolevate rajatiste viimine kõrgemasse tehnilisse klassi)
Remont (tööd senise seisundi säilitamiseks)	
Administratiivkulud	

Hoole ja remont

Katte tegelik teenistusaeg, mis (olgu veel kord rõhutatud) sõltub mitte ainult tema rajamise kvaliteedist, vaid ka edasisest koormusest, ei ole täpselt arvatav või normeeritav suurus. Ometigi on praktika ja mõnede teiste hõlpsamini määratavate normatiivide põhjal võimalik kindlalt väita, et sellise liiklussageduse juures, nagu meil on põhi- ja enamikul tugimaanteedel, katted üle 20...25 aasta üldjuhul ilma taastamata vastu ei pea. Lihtne matemaatika näitab, et umbes 4000 km-st nimetatud maanteed katetest tuleks halvima ärahoidmiseks aastas taastusremondiga üle käia 160...200 km ja seda juhul, kui poleks mahajäämust (diagramm joonisel 9 näitab, kui palju remonti on seni õnnestunud teha).

Põhimõtteliselt samal kujul kehtib öeldu ka kruusateede remondi puhul, erinevad on ainult võimalik teenistusaeg (lühem) ja kasutatav tehnoloogia. Kahjuks on siin ka mahajäämus suurem.

Ehitus ja rekonstrueerimine on mahukad tööd, mis võetakse meil ette põhiliselt kahel juhul: a) olemasolevate teede või lõikude tehnilise lahenduse viimiseks järgmisse või ülejäägisse kõrgemasse klassi, b) kruusateedele katete ehitamiseks. On ka teisi töid, nagu liiklussõlmede ja ümbersõitude rajamine või uute sildade või viaduktide ehitamine, mis päris täpselt nimetatud jaotuse alla ei mahu. Igal juhul eeldab uus ehitus lahenduste väga põhjalikku ettevalmistust ja seega ka pikka teostamise perioodi. Ka rahalised kulutused on suured.

Ehitus- ja rekonstrueerimisobjektide realiseerimine algab jämeda ideekavandi koostamisega, mille põhjal on võimalik teha vajalikud teoreetilised uuringud (vähemalt: eelkalkulatsioon, tasuvusarvutus, keskkonnauuring ja liiklusuuring). Nende uuringute käigus või paralleelselt nendega toimub valik lahendusvariantide vahel. Liiklusuuring peab tagama ohutuima lahenduse teekasutaja suhtes, keskkonnatingimused peaksid jääma muutumata või minema paremaks ja lahendus peaks olema majanduslikult tasuv (ülepakkumine on siin välistatud, sest vähegi suuremad tööd realiseeritakse meil koos kaasrahastajatega – laenu- või abiandjatega –, kes reeglina tunnistavad vähemalt 12%- diskontomääraga tehtud arvutusi). Seejärel valmista-

take ühe- või kaheastmeline tehniline dokumentatsioon ja järgneb ehituse alustamine vastavalt riigihanke eeskirjadele või kaasrahastajate poolt soovitatavatele veel karmimatele reeglitele. On rusikareegel, et ettevalmistamiseks (s.o. uuringud ja projekteerimine) kulub vähemalt kaks korda rohkem aega kui ehituseks endaks. Seega 2007. a. alustatavat n.ö. “seni puutumata” tee-ehitusobjekti tuleks hakata ette valmistama täna.

MAANTEEHOIU RAHASTAMINE

Maanteehoiutööd on kallid. Et tulla toime mahuga ja samal ajal tagada kvaliteet, on möödapääsmatu tänapäevase tasemega masinate ja materjalide kasutamine. Oma osa nõuab tehniline dokumentatsioon ja tööde ettevalmistamine, samuti esineb muid kulusid, mis ei ole otseselt ehitusliku iseloomuga. Olgu siin nimetatud mõned ühikhinnad.

Maanteevõrgu 1 km hooldamiseks on 2002. a. eelarves keskmiselt 18 000 kr. Katete pindamiseks, mis on odavam tehnoloogia katte kaitsmiseks ja säilitamiseks, kulub täna 9...15 kr/m² ehk keskmiselt 80...130 000 kr/km. Kruusatee remont (tavaliselt uue kruusa lisamine) maksab 60...90 000 kr/km ja katte remont (oleva katte taastamine või ülekattmine) 1,5...3 mln kr/km. Hinnad on vahemikus antud sellepärast, et enamasti ei remondita ainult sõiduteed, vaid tehakse ka teisi töid (teemaa korrastamine, truubid, mahasõidud, liiklusmärgid jne) ja kulud olenevad nendest lisatöödest ning ka remonditava tee klassist. Ühikhindu ja normatiivseid aastamahtusid korrutades võiksime leida ühe või teise töö jaoks vajaliku rahasumma.

Kuid proovime vaadata olukorda ka üldisemalt. Kui palju raha oleks siiski vaja, et maanteed seisund püsiks stabiilsena ja teekasutajal oleks mugav liigelda?

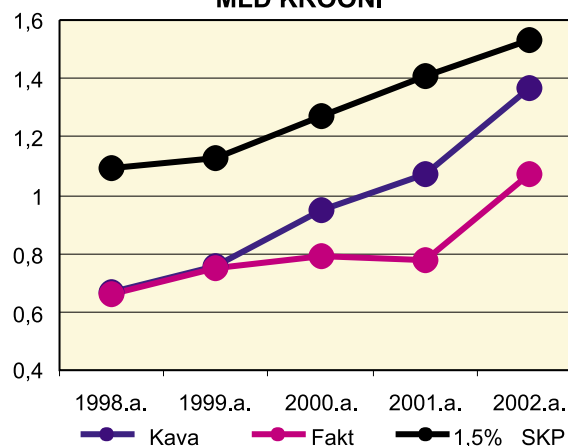
a) Võrdlus SKP-ga

Arenenud riigid kulutavad aastas maanteehoiu püsikuludeks summa, mis on ekvivalentne 1,5...2 % SKP-st. See ei ole lausa norm ega seadus. Nad lihtsalt peavad nii tegema, kui soovivad, et maanteed oleksid vastavuses majanduse üldise taseme ja elustandardiga.

Nagu joonisel 6 näha, on meil suund “alumise piiri”, s.o 1,5 % poole. Selle variandi kohaselt vajaksime aastas püsikuludeks umbes 1,5 mld kr., lisaks investeeringuteks

Joonis 6

MAANTEEHOIU RESSURSSIDE DÜNAAMIKA, MLD KROONI



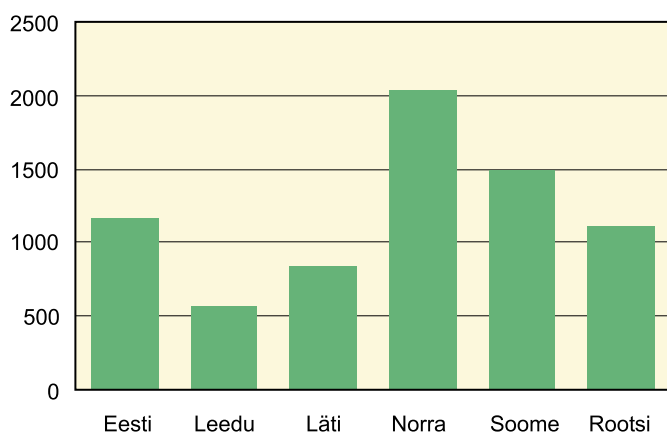
(uute, kõrgemat klassi teelõikude ehitamine ja kruusateede katte alla viimine) ~20 % e. 0,3 mld kr., seega kõik kokku 1,8 mld krooni.

Tegelikult on Eesti, omades riigi suuruse kohta märkimisväärset maanteevõrku, selle varanduse omanikuna ebasoodsas olukorras. Meil on samal ajal suhteliselt väike rahvaarv, s.t. koguprodukti tootjate hulk on suhteliselt väiksem kui võrdluseks sobivates naabermaades ja maanteehoiukulud "per capita" koormavad meie majandust rohkem.

Selle poolest on eelis ilmselt nendel maadel, kus elanikke palju, kuid kulutuste objekti – maanteid – suhteliselt vähe. Diagrammil joonisel 7 (vrld. ka joon. 5) nähtub, et meist "õnnelikumad" on Balti naabrid, samuti Rootsi (kes niigi on rikas riik).

Joonis 7

RIIGIMAANTEDE TIHEDUS ELANIKE ARVU SUHTES, km/100 000 elaniku kohta



b) Sidumine põhifondide maksumusega

Maanteevõrgu kui põhifondi väärtust on kindla metoodika järgi hinnatud rubla ajal kaua enne inflatsioonimärkide tekkimist. Kõik hilisemad ametlikud arvutused on tehtud üleminekukoefitsientidega korrutamise teel, mida täna sõandaksin nimetada suvalisteks. Määrang ise on mahukas töö, mis lisaks eeldab praktiliselt stabiilset rahakurssi ja stabiilseid hindu. Praegu on meil need eeldused põhiliselt tekkinud ning uue hindamise, mis annaks riigimaanteede võrgu täpse väärtuse, võiks ja peaks tegema.

Seni piisab analoogide, koondhindade ja mitme valuuta kursi põhjal tehtud **eksperthinnangu** kasutamisest, mille järgi on Eesti maanteevõrgu maksumus 45...50 mld. kr. (sh. kulum ~50 %). Võib vaielda, millist amortisatsiooninormi rakendada. Meie naabrid soomlased on viimased 7 aastat kasutanud 4 %. Jäädes tagasihoidlikuma 3 % juurde, oleks taastamiseks vajalikud eraldised aastas ~1,5 mld kr. ehk eelnevast juba tuttav määr. Sealjuures peab arvestama, et teede elementide kaupa taastamine on võimalik kulumi teatud piirini ja sellest edasi tuleb tegelda juba ümberehitamisega, mis nõuab märksa suuremaid kulutusi.

c) Kalkuleerimine etteantud mahtude põhjal

Maanteeamet on teinud teoreetilisi arvutusi, määramaks kulutuste nivood erinevatele soovitatavatele tulemustele jõudmiseks, nagu näiteks hädavajalik, rahuldav, hea või eeskujulik maanteehoiu tase. Rahuldav tase, mis nõuab liiklusele vastavat igapäevahoolet ja minimaalset kulumi

taastamiseks ka mahajäämust arvestavat remondimahtu, eeldab aastakulutusi 1,6...1,7 mld kroonist alates.

Nii jõuame üht ja teist teed pidi välja põhimõtteliselt sama suurusjärku summa juurde, mida ühelt poolt riigi ja majanduse arendamiseks on tarvis, kuid teiselt poolt ressursside piiratust arvestades polegi nii lihtne mängu panna.

Muidugi on olemas ka ebameeldiv alternatiiv – teha objekt, mis kulutusi nõuab, väiksemaks, s.o. vähendada hoitava maanteevõrgu pikkust, jättes eraldised samale tasemele.

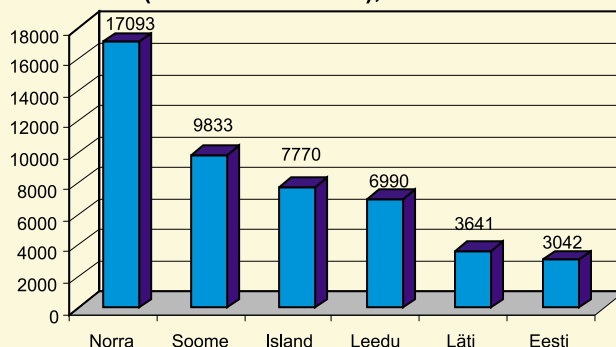
1992–2001 TEHTUD TÖÖD

"Krooniaja" jooksul on maanteehoiuks eraldatud vahendite hulk pidevalt kasvanud.

Mitmetest aspektist vaadatuna on see positiivselt mõjunud nii sõidutingimustele kui maanteede väljanägemisele. Kokkuvõttes on aga olukord sama, nagu elustandardi või keskmise palgaga. Ühelt poolt kulgeb areng soodsas suunas, mida tunneme ise ja mida tunnustavalt märgivad kõrvaltvaatajad. Teiselt poolt on oi kui pikk tee minna, et jõuda mingigi märkimist vääriva **osani** Euroopa tasemest.

Joonis 8

RIIGIMAANTEDE HOIU KULUD AASTAS (2001. a. andmetel), EUR/KM



Mõttekas on jääda realistlikuks ja muretsemise asemel endale teadvustada, et viimase 10 aastaga on õnnestunud ka palju ära teha. Pärast 1992. aasta rahareformi kulus teatud aeg teedemajanduse ümberhäälestamisele, et jätkata tööd turumajanduse põhimõtete järgi. Konkreetsemalt keskenduti olemasoleva säilitamisele, s.t. põhiliselt remonttöödele, kuid mõnevõrra on pikenenud ka uute katete loetelu. Nii on ehitatud 245 km uut asfaltbetoonkatet ja 131 km mustkatet. Samal ajal on taastatud 761 km olemasolevat asfaltbetoonkatet. Katete remont hoogustus õieti alates 1995. a. (vt. joon. 9) seoses Maailmapanga I laenuprojektiga. 2000. a. tehti esimesed tööd ka II laenuprojekti raamides ja praeguseks on ette valmistatud ja 2002. a. käivitunud veel mitu laenudega ja EU abirahaga seotud koondprojekti.

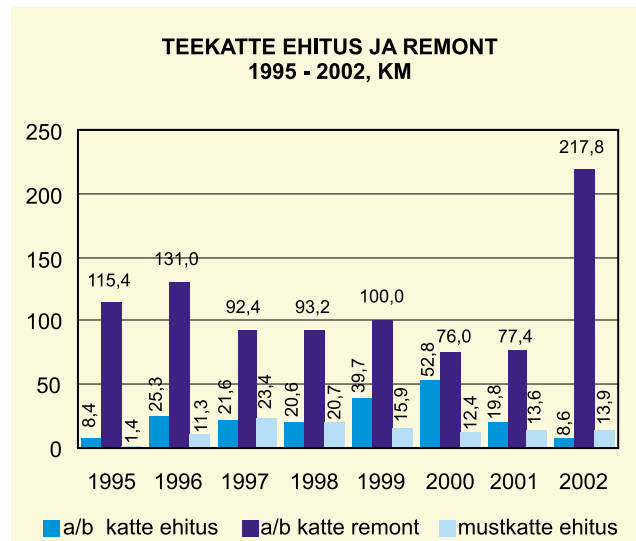
Samal ajal on remonditud või ehitatud ka uusi sildu, millest suurimaks ettevõtmiseks oli Kärevere sild Tallinna - Tartu maanteel (1999).

Tehnoloogias on uute asjadena kasutusele võetud näiteks teelaste külm-süvastabiliseerimine, viimastel aastatel killustik-mastiksasfalt (nn KMA), teeäärsed helkurpostid ja helkurid katte pinnas tee telje tähistamiseks pimedas. Jooksvate hooldetööde jaoks on ette valmistatud ja

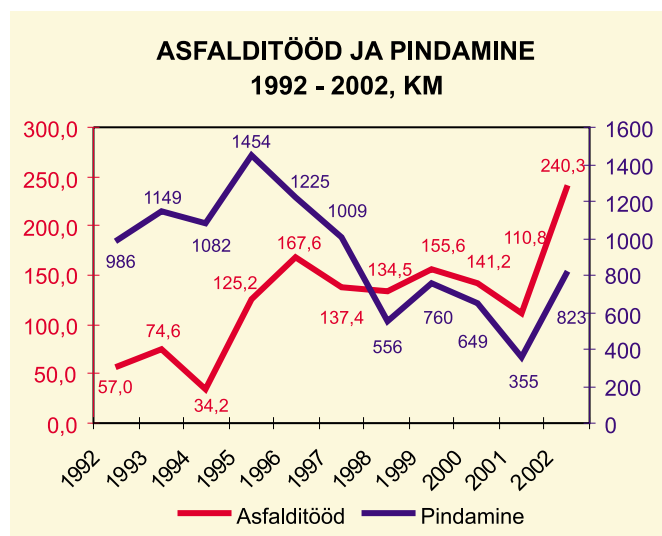
rakendatud tee suvised ja talvised seisundinõuded. Hangitud ja kasutamisel on tänapäevatasemele vastavaid masinaid katte remondiks, talvetalituseks ja tee ümbruse korrashoiuks.

Põhimõtteline muudatus on, et kõik ehitus- ja remonttööd tehakse ettevõtjate poolt lepingu alusel ning et üleminek samale töökorraldusele on toimumas ka hooldetööde puhul.

Joonis 9



Joonis 10



KAVAD JA PROJEKTID

Kogu maanteehoiu aluseks on Teeseadus* (esimest korda kehtestatud "Maanteeaduse" nime all 1991. a.)

Konkreetsed tegevusjuhendina on aga praegu jõus kaks vabariigi valitsuse poolt kinnitatud juhenddokumenti.

"Maanteehoiu arengukava aastani 2005"

Arengukava, mis kinnitati 1995. a. järgmiseks kümneks aastaks, käsitleb nii strateegilisi suundi kui seab ka konkreetseid ülesandeid maanteede arendamiseks. Viimaste poolt osutus kava juba esimestel kehtimisaastatel liiga

* Riigikogu poolt vastu võetud 17.02.1999

optimistlikuks, kuid strateegia ja prioriteedid on aktuaalsed ka täna.

Põhitegevusealased prioriteedid reastuvad järgmiselt:

1. Suvi- ja talihoole, millela pole maanteeliiklus mõeldav.
2. Katete korrapärane remont (taastamine), et säilitada seda, mis juba olemas on.
3. Magistraalteede eelisarendamine, sest tegemist on enimkoormatud osaga maanteevõrgust, mille juures esineb ka kõige rohkem teede tehnilise seisundi ja liikluse kasvu vahelist ebakõla.
4. Kruusateede valikuline katte alla viimine (eriti asulavahelistel lõikudel).

Vastavalt nimetatud prioriteetidele on püütud jaotada ka vahendeid.

Pikaajaline teehoiukava aastateks 2002–2010

Teehoiukava on värske dokument, mis kinnitati 2002. a. augustis* ja sisaldab juhiseid järgmistes küsimustes:

1. Teehoiukulude arvestus
2. Riigimaanteede remondi kava
3. Riigimaanteede ehituse ja ümberehituse kava
4. Kruusateede katete ehitamise kulud maakondades
5. Kruusateede katete ehitamise kava
6. Teehoiu rahastamine

Rahastamisallikana on praegu lisaks riigieelarvele kasutusel kolm laenu (Maailemapank II, Euroopa Investitsioonipank ja Põhjamaade Investitsioonipank) kokku 85 MEUR ulatuses. Samuti on alates 2002. a. praktiliselt kasutada ka EU ühinemiseelne abi ISPA programmi näol, mis pärast liitumist asendub abiga struktuurifondidest. Põhiliselt EU abi loodetakse kaasata ka tulevaste projektide realiseerimisel, kuivõrd seda pole vaja tagasi maksta nagu laenu ja ka nõutav omafinantseerimise osa on soodne – üldjuhul 25 %. ■

* Vabariigi valitsuse korraldus 27.08.2002, nr. 550-k.

ASFALDINORMIDE AL ST 1-02 TÄIENDUSED JA MUUDATUSED ILMUNUD!

Eesti Asfaldiliidu väljaandel on ilmunud ASFALDINORMIDE AL ST 1-02 täiendused ja muudatused seisuga 1. jaanuar 2003. Klamberköites helesiniste kaantega brošüüri on kogutud asfaldinormide komisjoni poolt 2002. aastal tehtud muudatused, mis puudutavad põhiliselt kivimaterjalide määratlust. Uus on ka põlevkivibituumenite kvaliteedinõuete tabel L3.f. Lisatud on TAB II seguleht, mis kogemata kombel ASFALDINORMIDE köitest välja oli jäänud. Kui teil on olemas ASFALDINORMID AL ST 1-02, aga te pole veel kätte saanud täienduste ja muudatuste kogu, siis palutakse võtta ühendust Asfaldiliidu sekretäri Jüri Valtnaga tel (0) 6119 365, e-post: Jyri.Valtna@mnt.ee. Brošüür on tasuta.



RIIGIMAANTEEDE HOOLDE RIIGIHANGETEST JA HOOLDELEPINGUTEST AASTATEL 2000 – 2002



Esimesed dokumendid, mis käsitlesid hoolde andmist erakätesse ja erastamist üldiselt, pärinevad aastatest 1997 ja 1998. Viimasel nimetatud aastal valmis **Maanteehoolde erastamise kontseptsioon**, mis tugines aasta varem valminud uurimistööle *Eesti Vabariigi maanteehoiu organisatsiooni ümberkorraldamise ettepanekute koostamine*.

Alljärgnevalt üks lõiguke eespool nimetatud kontseptsioonist.

Igasugune erastamine nii kitsamas kui laiemas tähenduses on eelkõige majanduspoliitiline otsus. Põhimõtteline otsus on Eestis tehtud: riik ei peaks tegutsema aladel, mis oma olemuselt sobivad ettevõtluks. Seega on maanteehoolde erastamine igati kooskõlas riigi majanduspoliitikaga.

RIIGIHANGETE LÄBIVIIMISEST

Aasta 2000

Maanteehoolde andmine ettevõtjate kätte sai alguse 1990. aastate teisel poolel, kui OÜ Üle tegi hoolet lepingu alusel Harju Teedevalitsuse Kuusalu teemeistripiirkonnas. Et seadustik nägi ette, et alates kindlast piirsummast peab töö või teenuse tegija leidmine toimuma avatud pakkumise kaudu, siis ei olnud enam võimalik olemasolevat lepingut edasi pikendada.

Hoolde riigihanke läbiviimine tähendab sisuliselt piirkonna riigimaanteede hoolde reorganiseerimist, sest lisaks hoolde riigihankele toimub ka vallasvara rendikonkurss ning kinnis- ja vallasvara müügikonkurss, millega kaasneb kohustus võtta tööle kindel arv töötajaid.

Seda põhimõtet on järgitud kõigi hoolde riigihangete läbiviimisel, välja arvatud Jõgeva maakonna riigimaanteede hoolde.

1999. aasta lõpupoole korraldas Maanteeamet kaks hoolde riigihanget, mille tulemusena alates 2000. aasta 1. jaanuarist teeb Harju Teedevalitsuse Kuusalu teemeistripiirkonnas maanteede hoolet OÜ Üle ja 1. aprillist Põlva maakonnas riigiteede hoolet lepingu alusel AS-i Teede REV-2 tütarfirma AS Põlva Teed. Nende kahe riigihanke vastu valitses ettevõtjate hulgas suur huvi, kutse-dokumentide ostjaid oli vastavalt kuus ja kaheksa, kuid lõplike pakkumiste tegemiseni jõudis neist vaid vastavalt 1 ja 2.

Need olid esimesed maanteehoolde riigihanked, mille puhul jõudis lepingute sõlmimiseni, seetõttu on lepingutesse sisse jäänud oma jälg nii kiirustamisest kui ka kogemuste vähesusest.

Neid puudusi on edaspidiste pakkumiste korraldamisel arvesse võetud, mitmesse olemasolevasse hooldelepingusse on sisse viidud täiendusi.

Aasta 2001

2001. aastal oli järg Rapla ja Jõgeva käes, maanteede hoolet hakkasid riigihanke tulemusena Rapla maakonnas tegema 1. aprillist AS-i Teede REV-2 tütarettevõtte OÜ Rapla Teed ning 1. juulist Jõgeva maakonnas uue tegijana vabariigi valitsuse otsuse põhjal moodustatud äriettevõtte AS Vooremaa Teed.

Rapla maakonna riigimaanteede hoolde pakkumisel oli osalejaid 10, pakkumise tegemiseni jõudis neli. Jõgeva maakonna riigimaanteede hoolde riigihankel olid need arvud vastavalt 6 ja 4.

Probleeme tekkis mõlema hankega. Raplas eeskätt seoses sellega, et töö sai jällegi AS Teede REV-2. See kutsus esile hulganisti küsimusi, miks ikkagi jälle sama tegija, ja seda kuni süüdistuseni, et riigihange oli perfektselt korraldatud selle nimel, et töö saaks just AS Teede REV-2. Muidugi sisaldub süüdistuse esimeses pooles omajagu kiitustki.

Küll aga jäi üks ettevõtja kõrvale tulenevalt kvalifitseerimisnõuete suhteliselt kõrgest tasemest ja tema esitas protesti Riigihangete Ametisse. Protest oli juristide poolt korrektselt kokku pandud, aga õnneks oli meie ettevalmistus raamatupidamisalaste õigusaktide tundmise osas tõhusam ning protest lükkati lõpptulemusena tagasi.

Jõgeva maakonna riigimaanteede hoolde pakkumise ajaks oli teedevalitsuse baasil moodustatud juba riigi äriühing AS Vooremaa Teed ja raskused oleks tekkinud kindlasti juhul, kui Vooremaa Teed poleks tööd saanud. Oleksiks see õnneks jäigi.

Aasta 2002

Toimused riigihanked Valga, Järva, Ida-Viru, Hiiu, Lääne ja Viljandi maakonna ning Harju Teedevalitsuse Kose teemeistripiirkonna riigimaanteede hooldele ettevõtja leidmiseks.

Kuigi huvi osalemise vastu tundus ettevõtjate poolt suur olema, jäi pakkumise tegijate arv aja jooksul järjest väiksemaks.

Riigihanke nimetus: riigimaanteede hoole	Osalejate arv	Pakkujate arv
Valga maakond	8	5
Järva maakond	3	3
Ida-Viru maakond	5	2
Hiiu maakond	8	4
Lääne maakond	6	2
Viljandi maakond	4	2
Harju Teedevalitsuse Kose teemeistripiirkond	6	2

Edukamalt läks AS-I Aspi, kes sai endale kaks lepingut: alates 1. augustist Järva maakonna riigimaanteede hoole, tegijaks tütaretevõtte AS Järva Teed, ja 1. detsembrist Hiiu maakonna riigimaanteede hoole, tegijaks tütaretevõtte OÜ Hiiu Teed.

AS Teede REV-2 sai alates 15. maist Valga maakonna riigimaanteede hoolde, tegijaks tütaretevõtte OÜ Valga Teed, OÜ Üle sai alates 1. detsembrist Lääne maakonna riigimaanteede hoolde, tegijaks tütaretevõtte OÜ Lääne Teed, ja AS TREF sai alates 1. jaanuarist 2003 Viljandi maakonna riigimaanteede hoolde, tegijaks tütaretevõtte OÜ Sakala Teed.

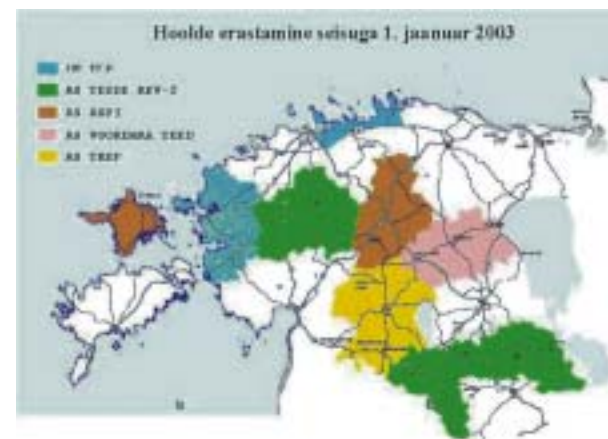
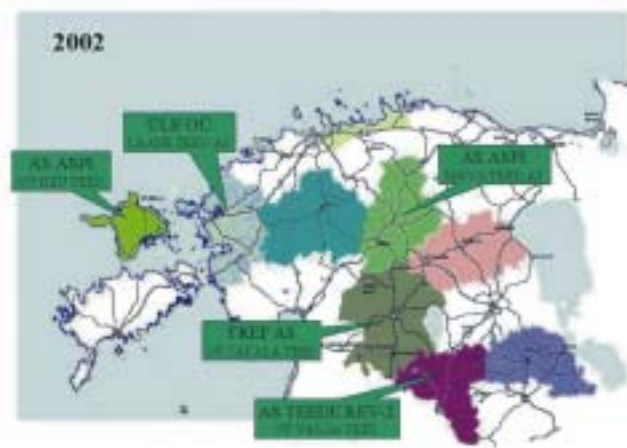
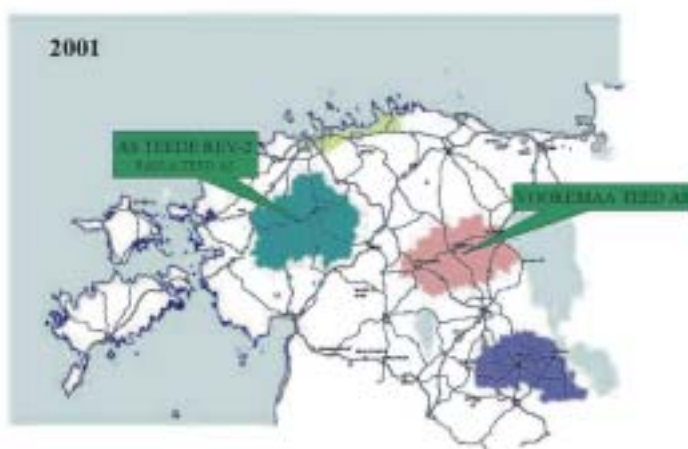
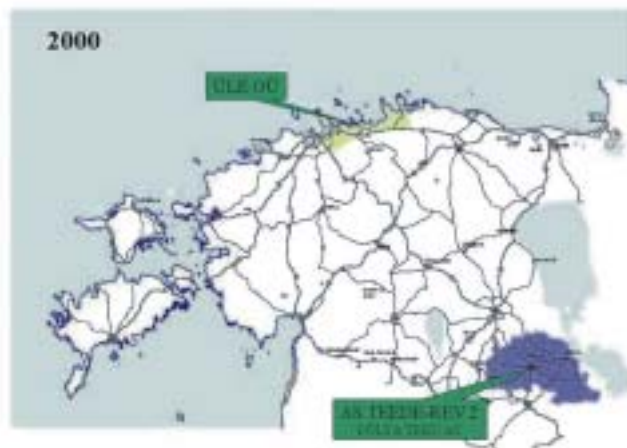
Harju Teedevalitsuse Kose teemeistripiirkonna riigimaanteede hoolde hakkas alates 1. veebruarist 2003 tegema OÜ Üle, kelle hindamiskomisjon oli selle ettevõtja tunnistanud edukamaks, temaga sõlmiti ka vastav hooldeleping.

Toimus riigihange Ida-Viru maakonna riigimaanteede hooldele. Esitati küll kaks pakumist, kellest kvalifitseerituskriteeriumid osutus üks, kuid pakkumised lükati tagasi liiga suure maksumuse tõttu, mis ei mahtunud eelarve piiridesse. Ida-Viru maakonna riigimaanteede hoolde pakkumine on uuesti käimas ja tulemus selgub veebruari lõpus. Eeldame, et ettevõtja alustab hoolde tegemist 1. aprillil 2003. Kas see kõik nii ka läheb, on raske öelda, sest pakkumise tegemiseni jõudis vaid üks ettevõtja.

Kokku on hoolde riigihangetel osalenud 22 ettevõtjat. Täpsustuseks niipalju, et juriidilises mõistes on osaleja see, kes on kutsedokumentid välja ostnud.

Edukamaks on tunnistanud viis ettevõtjat: AS Teede REV-2, OÜ Üle, AS Aspi, AS TREF ja AS Vooremaa Teed. Lisaks nendele viiele on väga aktiivsed olnud veel AS Talter ja AS Ratex.

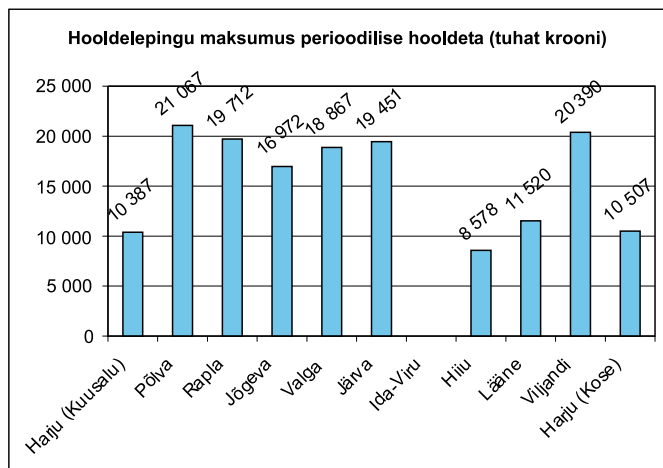
Ülejäänud on olnud vähem aktiivsed või on lihtsalt huvi tundnud. Mõni pakkujatest on teede ehituse, remondi ja hoolde alal üsna tundmatu tegija. Toon siinjuures siiski ära kõik osalenud ettevõtjad: AS Tartekplus, AS Kagutrans, AS Esmar Ehitus, Koehne Ehitus, AS Treilor, AS Viskari, AS



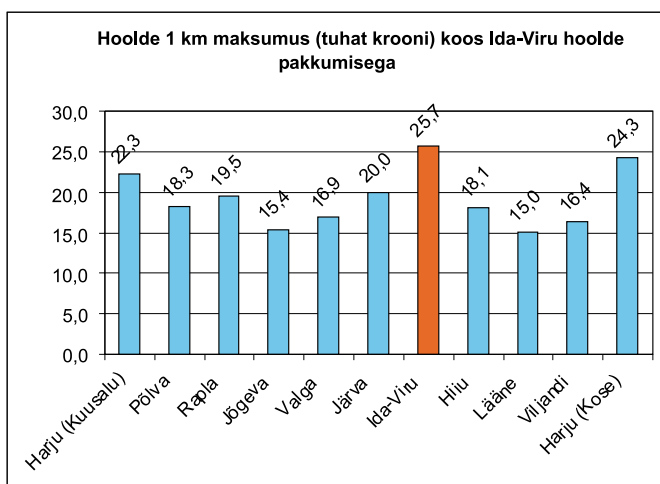
Saurix Petroleum, OÜ Feierson, AS Põlva Teed, AS Baltifalt, OÜ Abersten, AS Viskomi Ehitus.

PAKKUMISTE SISUST

Järgneval diagrammil on esitatud teede igapäevahoolde maksumus hooldelepingutes, mis sisaldab ettevõtja kõiki hooldekulutusi, kaasa arvatud käibemaks. Ülevaatlikkuse huvides on diagrammi summadest välja jäetud teedevõrgu seisundist tulenevad nn. perioodilise hoolde tööd (nt. väiksemahuline pindamine, tolmutõrje, kraavikaevamine jms.).



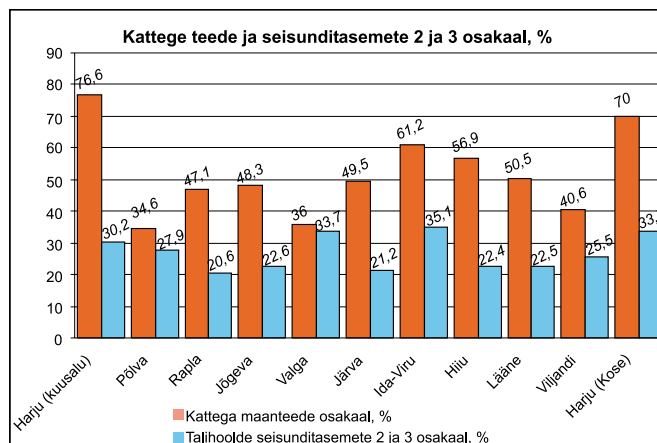
Siiski ütleb üldine maksumus vähe. Et analüüsida eri ettevõtjate pakkumisi, pakub eeskätt huvi ühe kilomeetri tee hoolde hind.



Selles osas on tase ühtlasem, kuigi erinevused on siingi suured, ulatudes 15 000 kroonist 25 700 kroonini kilomeetri kohta. Siit on näha, et Ida-Viru Teedevalitsuse hoolde ainukese kvalifitseeritud pakkumise hind erines üldisest tendentsist, ja küllap oli pakkumiste tagasilükkamisel siiski alust.

Aga millest on siiski tingitud suhteliselt suured erinevused? Sellele pole muidugi ühest vastust. Oleme eri seoseid uurinud ja võib öelda, et tegemist on siiski seoste

kompleksiga. Näib, et ei ole mõtet kõiki neid välja tooma hakata, aga mõnda tasub käsitleda küll. Kindlasti avaldab oma mõju kattega ja kõrgema seisunditasemega maanteede osakaal piirkonna kogu teedevõrgust.



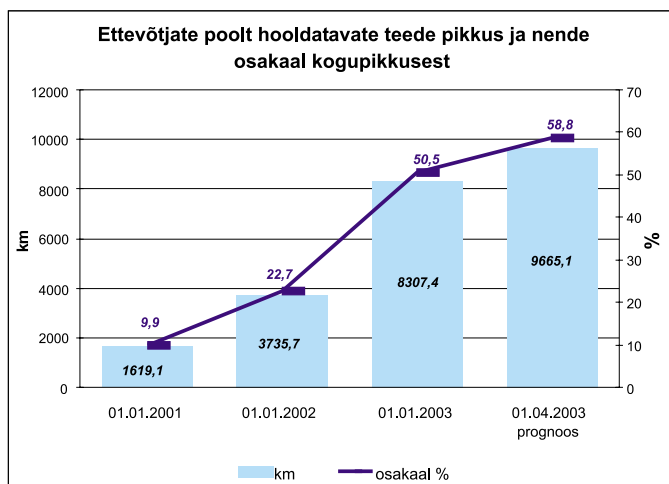
Võrreldes eelmise diagrammiga, tundub seoseid siiski olevat. Kindlasti on mõju avaldanud hooldelepinguga kaasnenud vara rendile andmise hind ja eriti müüdud vara maksumus, pakkumistes nõutud investeeringute suurus, erastamisel teedevalitsusest üle võetud inimeste arv jm. Järgnevas tabelis on esitatud selle kohta valik andmeid.

Maa-kond	Mõni olulisem rendi-objekt	Vara rent aastas (tuh. kr)	Müüdüd vara (mln. kr.)	Mõni olulisem müügi objekt	Ülevõetud in. arv
Harju (Kuusalu)	Kuusalu jsk	55	0,7	Masina-park	20
Põlva	Kanepi jsk	370	6,0	Rosma töökojakompl.	90
Rapla	Märjamaa jsk	282	13,1	Keskremontitöök.	90
Jõgeva	Põltsamaa jsk	150	0	-	0
Valga	Otepää jsk	450	14,5	Tsirguliina tootmisbaas	85
Järva	Türi jsk	220	13,4	Sillaotsa keskus	81
Ida-Viru	Iisaku jsk	60	8,1	Tammiku keskus	70
Hiiu	Liivahoidla Käinas	200	5,4	Kärdla töökoja ja laohooned	40
Lääne	Lihula jsk	300	11,8	Uuemõisa keskus	55
Viljandi	Võhma jsk	250	13,9	Riia mnt 1 keskus	90
Harju (Kose)	Tootmis-hoone	180	3,6	Raasiku teemeistri-punkt	24

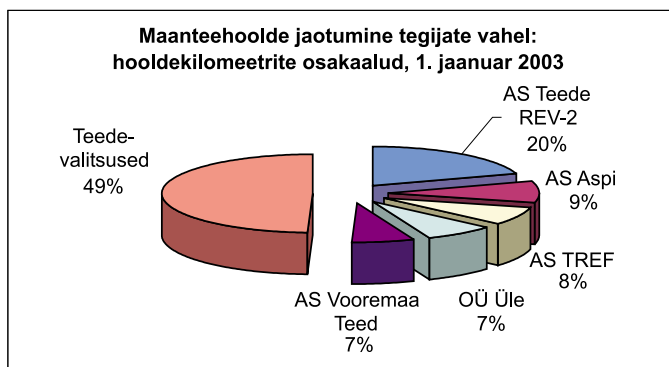
Maanteehoolde jaotumine tegijate vahel

Mõistlik on rääkida hooldatavate maanteede pikkusest seisuga, mis on kujunenud iga aasta alguseks, ning Harju Teedevalitsuse Kose teemeistripiirkonna ja Ida-Viru maakonna riigimaanteede hoolde arvesse võttes ka seisuga 1. aprill 2003.

Ettevõtjate hooldatava maanteevõrgu pikkus on järkjärgult suurenenud ning jõuab 1. aprilliks 2003 ligi 10 000 kilomeetrini, moodustades üle poole riigimaanteede kogupikkusest.



Kogu ettevõtjate poolt tehtavast hooldest teeb 40 % AS Teede REV-2 oma tütarfirmadega, teiste osas on jaotumine enam-vähem ühtlane, ulatudes 13...19 %-ni. Järgnevalt on toodud turuosad, kuidas maanteehoolde tegemine on jaotunud eri tegijate vahel.



MAANTEEDE SEISUNDITASEME HINNAD

Suvine seisunditase

Võrdlusandmed erineva tähtsuse ja seisundinõuetega maanteede lepinguliste kilomeetrihindade kohta on kõigi hooldefirmade keskmisena toodud alljärgnevas tabelis. Keskmise arvutamisel ei ole arvesse võetud Põlva maakonna osa, sest sealne hooldeleping ei võimalda eristada seisunditase hindu.

Maantee liik	Seisunditase	Hoolde hind tuh. kr/km
Kattega põhimaanteed	3	22,2
Kattega tugimaanteed	3	21,8
	2	14,4
Kattega kõrvalmaanteed	2	15,5
	1	7,8
Kruusateed (kõrvalmaanteed)	2	6,2
	1	6,7

Tabelis köidab tähelepanu asjaolu, et kattega maantee teise ja esimese seisunditase hinnavahe on kahekordne. Ühtaegu näitas ettevõtjate kaupa tehtud analüüs, et hinna määrab eeskätt seisundinõue. Näib paradoksaalne, et kruusateede hoidmine seisunditaseametel 2 ja 1 maksab ühepalju, ent selle põhjuseks on asjaolu, et seisunditaseametel 1 olevad maanteed on viimastel aastatel jäänud remontimata.

Talvine seisunditase

Seisunditase	Hoolde hind tuh. kr/km
3	22,1
2	13,0
1	2,8

Talihoolde seisunditasemete näitajad võrdluses igaaastaste talihoolde kokkuvõtetega on üldisest hinnatasemest kõrgemad, 2001./2002. aasta talvel olid vastavad näitajad järgmised:

- seisunditase 3 – 18,1 tuhat krooni
- seisunditase 2 – 9,6 tuhat krooni
- seisunditase 1 – 1,9 tuhat krooni

RAIN HALLIMÄE

Maanteeameti tehoiu osakonna juhataja



Küsimus?

Kas keegi Teelehe lugejaist tunneb ära, missugune näeb sellel vanal fotol (1909) kujutatud koht Nõmmel välja tänapäeval?

Küsimuse äraarvaja saab preemiaks Teelehe aastakäigu. Ühtaegu on nõutav koha foto tänapäevast. (Teelehe toimetusele ei ole õige vastus teada.)

Foto pärineb filmistuudio Polarfilm arhiivist



Ekspertkomisjon on tegutsenud poolteist aastat. Mida on suudetud ära teha?

VASTAB HARRI KUUSK – Harju maakonna ekspertkomisjoni esimees

Ekspertkomisjon on tegutsenud poolteist aastat. Mida on suudetud ära teha?

Poolteist aastat on Harjumaal töötanud liiklusõnnetuste põhjuste väljaselgitamise Harju maakonna ekspertkomisjon, mis on moodustatud teede- ja sideministri 2001. aasta 4. juuni käskkirjaga nr. 155. **Komisjoni moodustamist on ajendanud mitmed eriti ränkade tagajärgedega liiklusõnnetused.** Esimeseks tõukeks oli mitmed aastad tagasi bussi ja rongi kokkupõrge Kulli raudteeülesõidul. Siis võetigi vabariigi liikluskomisjonis vastu põhimõtteline otsus, et tuleb moodustada ekspertkomisjon. Paraku näitab ajalugu, et seda komisjoni ei olnud lihtne moodustada. Selleks tuli teha päris palju eeltööd, muuta liiklusseadust, välja anda vastav valitsuse määrus ja alles 2001. aasta suvel, kui olid tehtud vajalikud ettevalmistused, leitud eksperdid ja välja töötatud selle komisjoni töökord, rahastamisskeem, töövormid, läbi viidud vastav väljaõpe – alles siis sai komisjoni töö käivituda.

Mis peaks olema sellise komisjoni töö tulemiks?

Kõigepealt raskete tagajärgedega liiklusõnnetuste põhjuste väljaselgitamine ja üldistamine Harju maakonna kohta ning liiklusohutussepanekute väljatöötamine. Komisjoni tegevustemaatika on küllaltki lai, sest komisjoni liikmetest moodustatud grupp ei tea välja sõites veel, millega õigupoolest tegemist teha tuleb. Pika ja tõsise töö resultaadina selguvad need asjaolud, miks konkreetne liiklusõnnetus aset leidis, mis selle teket soodustas, mida tuleks teha teisiti, et selles konkreetses kohas ja olukorras uut liiklusõnnetust ei tuleks. Ja mida üldse tuleks ette võtta, et seda laadi õnnetused jääksid tulemata või nende raskusaste väheneks. Komisjoni tegevus ei puuduta kõiki

liiklusõnnetusi, mis toimuvad Harju maakonnas ja kus kannatanuteks on inimesed, vaid ainult selliseid, kus inimene kas saab surma või vähemalt viis inimest vigastada. Kõnealune komisjon ei jõuaks kõiki õnnetusi menetleda, sest komisjoni töö on kestnud mõne juhtumi korral mitu kuud või isegi pool aastat. Toimikusse kirjutatud lehti on sageli üle saja.

Kuidas on korraldatud komisjoni operatiivtegevus?

Kui politsei korrapidajalt tuleb teade suurema õnnetuse kohta kusagil Harjumaal, siis informeeritakse ühte komisjoni liiget, kes on politseiametnik. Tema on esimene, kes õnnetuskohale välja sõidab, samas informeerib ta grupijuhti ja teisi komisjoni liikmeid. Välja sõidab kolm kuni viis erineva ala eksperti, gruppi juhhib autotehnikainsener, tal on abiks kindlasti politseiametnik. Grupijuht informeerib omakorda teedeinseneri, arsti ja psühholoogi. Vältimatult peab kohe sündmuskohale sõitma peale grupijuhi ja politseiametniku ka teedeinsener. Arst ja psühholoog, kui nende väljasõit on tõesti takistatud, ei pea

seda siis tegema. Siiski on mindud välja enamikul juhtudel viiekesi. Väljasõit toimub igal juhul, olenemata nädalapäevast, kellajast ja ilmast. Grupp on kohustatud igal juhul välja sõitma.

Kogu komisjon ei koosne vaid viiest inimesest, seal on iga valdkonna või eriala kohta viis eksperti, kui üks ei saa sõita, siis nende viie hulgas leidub ikka üks, kes saab. On olnud ka selliseid päevi, kus on tulnud väja sõita kaks korda, kas samas koosseisus või siis mõnevõrra muudetult. Pärast esimest sündmuskohal käimist tuleb paljudel juhtudel teha hiljem täiendavaid mõõtmisi, kui esimesel korral ei saanud seda piisavalt teha pimedaja tõttu. Õnnetuses

Kiirfoto Tallinna liikluspildist 1999, kus üks autoomanik kuulutab ennast kirjaga tagaklaasil lindpriiks.



osalenud sõidukid vaadatakse reeglina täiendavalt üle, küsitletakse kannatanuid, pealtnägijaid jne. Täpsustan, et ekspertkomisjoni ülesandeks ei ole süüdlaste leidmine, see on politsei ja uurijate ülesanne. Samas tegutseb komisjon politseiga väga tihedas koostöös. Peab ütlema, et Harju Politseiprefektuuriga on meie koostöösuhted head. Paljudel juhtudel on politsei ekspertgrupi poolt koostatud ja kogutud materjale oma uurimistoimingutes kasutanud, sageli nendest lähtuvalt täiendava ekspertiisi määranud. Me kasutame oma tegevuses fotoaparaate ja videotehnikat. Ka neid materjale on politsei kasutanud.

Kuidas komisjon jätkab?

Kui sündmuskohal on käidud, jätkub sündmuse analüüs, iga ekspert kogub komisjoni poolt väljatöötatud ja kinnitatud küsimustikule vastavalt sündmuse kohta andmed, mille järel ta esitab oma nägemuse õnnetust põhjustanud ja soodustanud asjaolude kohta. Ekspertgrupi juht kogub need andmed kokku ja siis tehakse lõpparutelu, kus arutelu tulemused fikseeritakse ning kogutud ja analüüsitud materjali alusel püütakse nii hästi kui võimalik taastada õnnetuse toimumismehhanism. Sellest vormistatakse kokkuvõttev arvamus ning tehakse järeldused, mida teha konkreetse situatsioonis, näiteks liikluskeskkonna osas (mis seal viga oli), ja lõpparvamus õnnetuse asjaolude kohta, järeldused ja ettepanekud. Need tehakse väga laias amplituudis, alates sellest, mida oleks vaja teha liikluskasvatases, liikluspropagandas, liiklusjärelvalves, liikluskeskkonna muutmises, mida ühes või teises asjas tuleks parandada, kaasa arvatud see, kuidas muuta üht või teist seadusandlikku akti, määrust, normi. Selles mõttes on ettepanekute pakett küllaltki lai. Üldse kuulub komisjoni kokku 27 inimest, sealhulgas esimees ja projektijuht. On tore nentida, et sellest 27-st, kes poolteise aasta eest alustasid, on komisjoni töö juurde jäänud 23, neli on lahkunud suure töökoormuse tõttu. Kõik komisjoni liikmed töötavad ju kusagil ja tuleb tunnustada nende tööandjaid, kes on võimaldanud neil põhitöö ajal osaleda komisjoni töös (oma töö ei tohi selle tõttu kannatada). Komisjoni liikmetele nende osalemine komisjoni töös ja oma ajaressursi kulutamine ju hüvitatakse, ent see jääb ometi üsna sümboolseks. Sest kui ühe väljasõidu eest tasuti eelmisel aastal 2200 kr (koos maksudega), siis see töö ja vaev, mis tegelikult nähakse, on tõesti tasutud vaid sümboolselt. Sellesse summasse peavad mahtuma ka mobiiltelefonikulud, mida eraldi ei hüvitata.

Aga tõdegem, et paljudele, kes komisjonis töötavad, pakub see huvi, esiteks juba sellepärast, et jõutakse jaole nendele faktidele ja nüanssidele, mida ametlik statistika ei kajasta, näiteks kas või rehvide seisukord, juhtide joove (alkohol, narkootikum) ...

Kuidas senitehtut mõõta?

Poolteise aasta jooksul on komisjon teinud 41 väljasõitu, mis on suhteliselt palju, neist kaks väljapoole Harju maakonda – üks Lääne-Virumaale 2001. a., teine Tallinna a. 2002 (ekskavaatori ja bussi kokkupõrge). Täna seisuga on 13 õnnetust lõpuni menetlemata. Tõsi on, et enne kahte kuud pole ühegi juhtumi menetlemist suudetud lõpetada, seda asjaolude tõsiduse ja keerukuse tõttu. Arvamused, mida komisjon koostab, on kokkuvõtliku laadiga, seal puuduvad isikuid puudutavad andmed, on üksnes avaliku iseloomuga ettepanekuid. Ministri käskkiri korraldab komisjoni tööd selliselt, et kord aastas tehakse kokkuvõtte ja komisjon esitab ministri ettepanekute paketi. Need võimaldavad rakendada meetmeid, loomaks paremaid tingimusi ohutuks liiklemiseks. Need hõlmavad seadusandlust, liikluspropagandat, liikluskasvatust, liiklusjärelvalvet, koolitamist, teavitamise täiustamist, sõidukeid ja liikluskeskkonda, mis kõik aitaksid olukorda liikluses parandada – vähendada liiklusõnnetusi ja nende raskusastet.

Kord näeb ette, et komisjon saadab regulaarselt infot õnnetuste kokkuvõtetest ja arvamustest liiklusõnnetuste kohta Harju Politseiprefektuuri, Politseiametisse ja **Liikluskindlustusfondi (LKF)**. LKF osales komisjoni loomisel, rahastas 2001. aastal komisjoni varustamist. Kokkuleppel LKF-ga hoitakse kõiki neid materjale fondi arhiivis, pidades silmas, et need sisaldavad isikuandmeid. Paraku ei ole LKF komisjoni tegevust millegi muuga toetanud ega sellekohast taotlust rahuldanud. Siin tõmbaksin paralleele Soomega, kus taolised komisjonid töötavad kogu riigis juba üle 30 aasta ja nende tegevust rahastab terveniisti liikluskindlustuse fond.

Komisjon informeerib õnnetuse asjaoludest teomanikke, enamikul juhtudel on see olnud Harju Teedevalitsus. Ent taolisi õnnetusi juhtub ka kohalikel teedel, mis kuuluvad valdade ja linnade haldusse (Rae, Kiili, Kose vald, Maardu linnavalitsus). Siis on tegu olnud teomanikupoolse probleemistikuga kas tee seisundis või korrashoius. Üks osa kokkuvõtetest on edastatud ka Autoregistrikeskusele, kui

Raske kaubalast maanteel laiali!



õnnetus on seotud olnud sõidukite tehnoseisundi ja -üle-vaatusega. Sel moel kujuneb informatsioon komisjoni töö tulemustest ja järeldustest-arvamustest üsnagi laialdaseks – lisaks sellele, et kord aastas tehakse komisjoni tööst üks tõsisem kokkuvõte. Huvitav on märkida, et kui tehti 2001. aasta kokkuvõtet, olid selle aluseks vaid kuue LÕ materjalid. Sellele vaatamata osutus ettepanekute pakett, mis esitati ministeeriumile, kopsakaks – esindatud olid peaaegu kõik nii inimeste kasvatamist, sellega seonduvat järelevalvet, liikluskeskkonda kui ka sõidukeid käsitlevad valdkonnad.

Muidugi võib nüüd küsida, et mis siis selle aasta jooksul on toimunud, paljusid neist ettepanekutest on rakendatud? Mis puudutab seadusandlust, siis sellealaste ettepanekute elluviimine on pikema käiguga, aga mõnigi täiesti konkreetne asi on ellu viidud, nt. mis puudutab mõnda ristmikku ja sellel nähtavuse või märgistuse/tähistuse parandamist. Komisjoni järeldusi on kasutatud liikluskasvatases, liiklejate teavitamises, politseitöös. Pärast meie materjali saatmist politseile saime neilt väikese analüüsi nende oma tegevuse kohta 2002. aastal, milles on näha nende tegevuse parandamist pärast seda, kui võeti arvesse ka meie komisjoni ettepanekud.

Sügavamalt kui seda võimaldab tavastatistika, ilmneb liiklusõnnetusi analüüsidest, et kui ebakainete juhtide osa ei ole katastroofiliselt kõrge, siis üliiränkade õnnetuste osas on pilt mõnevõrra kurvem. Näiteks 2001. a. toimunud 12 liiklusõnnetusest 8 (3/4) oli seotud alkoholi- või narkojoobega, ent 2002. a. oli see suhe 10 : 6 (NB! – 60 %). Väga tõsiselt tuleb viimasel ajal esile narkojoove. Eriline, kuid paljuütlev on liiklusõnnetuse näide 2002. aasta 26. septembrist, kui teel sõitsid kokku kaks joodikust juhti – joobes sõiduautojuht sõitis vastassuunavööndisse ja pörkas kokku palgiveoautoga, mida juhtis samuti joobes juht. Õnnetus lõppes traagiliselt sõiduautojuhile. Joobes juhtimine on maanteel saanud päris tõsiseks probleemiks, nii et läinud aasta suvel oli siseminister isiklikult (seda on kuigivõrd hea märkida) sunnitud sellesse olukorda sekkuma. **Joobes juhtide protsent on Eesti teedel ligikaudu 2,7, mis on 10 korda suurem kui näiteks Soomes.**

Põgusalt käsitleksin ettepanekuid, mis on eelmise (2002) aasta töö tulemusel esile kerkinud. Need ettepanekud on küll veel esialgsed, sest kuuluvad läbivaatamisele ekspertkomisjoni koosolekul veebruaris. Need käsitlevad selgitustööd liiklejate ja üldsusega. Eelkõige on vaja kõigile inimestele selgeks teha, et joobes (alkohol, narkootikum) sõiduki juhtimine on niivõrd ohtlik ja paraku lõpeb enam kui pooltel juhtudel ääretult traagiliselt, et lausa kuritegelik on istuda sellisesse autosse, kus juht on joobes, või siis panna silmad kinni ja arvata, et täna minuga ei juhtu. Jätkuvalt tuleb kogu kasvatus- ja teavitustöös püüda auto- ja jala-liiklejaid veenda, millised ohumomendid liikluses on. Samas on ilmnenud väga selgesti see, et meie juhid ei oska arvestada ilma- ja teeoludest tulenevate liiklustingimuste kiiret muutumist. Pimedas ja vihmaga jätkatakse sõitmist samasuguse hullumeelse kiirusega kui valges ja kareda teega, talvel nii nagu suvel. Siin ei aita muu kui tugevam selgitustöö. Ka seda on tarvis selgitada/õpetada, kuidas käituda konkreetse ohu olukorras. Näiteks kuidas tavaliselt käitub juht, kui pimedal ajal istub keegi sõiduteel, nagu liikluses sageli on ette tulnud. Siis jääb auto seisma, vilgutama lähitulesid, isegi kaugtulesid, pimestades vastu sõitvat juhti, mistõttu see vastutulev auto sõidab teel istujale otsa, sest ta ei saa aru, milles on asi. Hoolimata peatunud auto juhi heast tahtest hoiatada vastusõitjat ohu

eest, sünnib vastupidine – traagiliselt lõppev õnnetus jalakäijaga. Tuleb ette, et väljaspool asulat ja pimedas peatatakse sõiduk vasakul pool maanteed (*mis on juba iseenesest liikluseeskirja rikkumine!*), jäetakse lähituled põlema, ja kui sõita maanteel selle auto poole, siis tekib sellises olukorras eksitav mulje, nagu liiguks auto sulle vastu, ja sa püüad väärtalt peatunud/parkinud autost paremalt poolt mööduda. Ent siis selgub, et seal on parajasti üks jalakäija ees, tee kaob ära ja jalakäija jääb auto alla. Nendest kahest näitest selgub, et meie juhid ei oska erandlikes olukordades õigesti tegutseda ega kasutada autotulesid.

Küsimus sellest, kuidas kasutada täielikumalt sõidukis olevaid turvavahendeid?

Statistika näitab, et nende kasutamine on vähene, eriti tagaistmel. Ka meie komisjoni töö käigus on selgunud, et mitmedki õnnetused oluksid tunduvalt kergemate tagajärgedega, kui turvavööd oleksid kinnitatud. Ühel hiljuti toimunud liiklusõnnetusel hakkas turvapadi tööle, ent turvavöö oli kinnitamata ja auto juht paiskus esiaknasse ning sai tõsiseid vigastusi, mida tuleb ravida haiglas. Turvavöö pealoleku korral poleksid vigastused olnud nimetamist väärt.

Väga sageli ei oska juhid (ja teised liiklejad) hinnata ravimi mõju juhtimisvõimele. Samas on sõidukijuhte, kes kannatavad sagedaste tervisehäirete all, kuid ei kaalu tõsiselt, kas tasub istuda rooli nendel puhkudel või enesetundele otseselt mõjuvate äärmuslike sõidutingimuste nagu näiteks suvine palavus korral.

Mida teha siis, kui vaatevälja ilmub (ootamatult) mingi takistus? Või kui ette tulevad eesõigusemärgid, nagu näiteks STOP- või ANNA TEED-märk? Ega ju need märgid ilmaasjata pole pandud! Talvel tekib tõsine vajadus kõikide juhtideni viia elementaarne teave, et talvel ei maksa sõita sõna otseses mõttes pasteldegaga, tuleb ikka korralikud rehvid alla panna. Juhtidele oleks tarvis ikkagi selgitada väärarusaama, justkui esisillaveoga auto korral võib tagasillale panna kehvad rehvid. Meie komisjoni töökogemus on näidanud, et küllaltki sageli on see suuresti soodustavaks asjaoluks, et sõiduki üle kontrolli kaob ja see kandub vastassuunda ning traagiline õnnetus ongi käes.

Jalakäijad peaksid oskama hinnata pimedas liiklemisel ohtu ning helkuri osa nende turvamisel, peaksid kasutama helkurit sügisel ja talvel, peaksid oskama maanteel ennast seada õigele teepoolele ega tohiks kaotada kontrolli enda liikumise üle, kui ollakse tarvitanud alkoholi.

Meie **jalgratturid** kasutavad tegelikult veel väga vähe lihtsaid turvavahendeid – kiivreid, põlvekaitseid, helkureid, tulesid... Sageli on nende puudumine olnud piiriks, kus õnnetus osutub raskeks.

Mida saaks veel ette võtta?

Eraldi abinõude pakett oleks see, **mida peaks politsei liiklusjärelevalves eriliselt kontrollima**. Näiteks narkojoovet, kiirusrežiimist kinnipidamist, sõiduki tehnilist korrasolekut, liikluskindlustuse olemasolu... Komisjon on mõnel juhul kohanud sõidukeid, mis pole aastaid läbinud tehnoulevaatust ja puudub kindlustus, mis tähendab kokkuvõttes, et sõidukid ise on ohtlikud. Kindlasti ei peaks sõidukeid kontrollima mitte ainult põhimaanteedel, vaid ka pisteliselt kõrvalisematel teedel ja asulapiirkondades, iseäranis riigipühade (jaanipäev, jõulud jne.) ajal, et kaoks karistamatuse tunne. Politseil tuleks rangemalt jälgida turvavöö kasutamist – kui esiistmel on selle kasutamine mõnevõrra parem, siis tagaistmel kasutatakse seda harva,

hoolimata selgitustööst. See on asi, mida tuleb tõhusama kontrollimisega parandada. Kindlasti tuleb talvel rohkem rehve kontrollida, sest enamik tehnöülevaatusi tehakse lume- ja jäitevabal ajal, kui talverehvid ei ole nõutavad. Selles osas tuleb tõhustada kontrolli tee peal. Tähelepanelikumalt tuleb vaadata, mida teevad jalgratturid, sest ka nendel on tekkinud teatud kontrollimatuse tunne ja nad sõidavad, kuidas tahavad ja millega tahavad (pööramata tähelepanu sellele, mis seisundis nende sõiduriist on). Ja kas ratturid on kained?

Liikluskeskkonna seisundi asjus tuleks tähele panna kohti, kus juhid sagedasti eksivad, kas või näiteks teekonna valikul. Kui juhid mingis kohas ühtelugu eksivad või liiklusõnnetused on sagedased, tuleb need kohad üle vaadata, analüüsida põhjalikult olukorda ja parandada viitade/märkide asetust või valikut, et vältida pimedas selliseid ohtlikke väärmanöövreid, kus juht arvab õige olevat liikuda otse ning seetõttu sõidab teelt välja, kuigi selle asemel oleks tulnud hoopis ära pöörata. Ühtaegu peab tee valdaja taolistest kohtadest ära koristama kivirahnud või puud, mis võiksid ohustada teelt väljasõitjat.

Tee märgistamine on väga tõsine asi, paljudel juhtudel on kulunud märgistus või selle puudumine tõsiseks õnnetuse teket soodustavaks asjaoluks, eriti sügisesel ajal.

Kas jätab midagi soovida ka põhimaanteede hooldamises? On ju nende nõutav seisunditase meil kõige kõrgem.

Põhimaanteed vajaksid ka tõsisemat tähelepanu, eriti aastaajal, kui ilmneb musta jää tekkimise oht. Siis tuleks massimeediavahendite kaudu liiklejaid sellest kiiremini ja aktiivsemalt teavitada. Põhimaanteedel, kus talihoole peaks olema märksa paremal tasemel kui mujal, on sellel põhjusel õnnetusi juhtunud üsna tihti.

Elamu- ja tööstushoonete piirkonnas ning bussipeatuste juures, kus on palju jalakäijaid, tuleks väga püüda selle poole, et rajada sinna **jalgteid ja käigusildu** ning paigaldada tänavavalgustus. Ei tohiks seda lihtsalt niisama teadmiseks jätta, et mõnes bussipeatuses, kus rahvast palju liigub, sõidetakse ootajatele sageli otsa.

Komisjon on märganud ühte küllaltki tõsist probleemi: talvel on väikese raadiusega kurvid üpris ohtlikud. Nende eest oleks tarvis juhte hoiatada.

Kui on rakendatud kiiruspiiranguid tervele alale, iseäranis juhl, kui see on alla 50 km/h, siis peaks seda liiklusruumi täiendama veel muude liiklust rahustavate liikluskorraldusvahenditega, pelgalt ühest ala tähistavast märgist jääb väheks.

Mis puutub sõidukite tehnoseisundisse, siis tuleks soovitada veoautodele ohurühmade paigaldamist, sest meie suurematel teedel sõidavad need samuti suure kiirusega. Selle vajalikkusele osutavad õnnetused, kus mitmedki veoautode juhid on hukkunud just juhikabiinist väljapaiskumise tagajärjel. Tehnöülevaatusel peaks üle vaatama kogu sõiduki turvavarustuse, alates turvavööst – kas need töötavad, kas pole kulunud –, kas tulekustuti on olemas, millises olukorras on rehvid ja missugune rõhk neis on. Sageli kohtad teel sõidukeid, mille rehvidel on rõhk erinev, või näide sellest, kui esisillaveoga auto tagasillal on talvisel ajal all suverehvid, esisilla naastrehvid on aga niivõrd kulunud, et need lausa aitavad kaasa õnnetuse tekkele.

Mida ütleksid autot juhtivate inimeste juhtimisoskuse kohta?

Autojuhtide koolituse vallas on mitu soovitus. Nende hulgas soovitus, et juhtide jätkukoolitus peaks väga tõsiselt tegelema sõidu- ja liiklusolukordadega, mis käsitlevad

teeilmaolusid, libedal teel sõitmist, kuidas ohtusid märgata, hinnata ja vältida. Tähtis oleks, et õpitaks ohuolukorras õigesti käituma, näiteks liiklusõnnetuse korral. Ilmne on vajadus rajada libeda rajaga harjutusväljakuid.

Seadusandluse asjus on mitmeid ettepanekuid. Muuhulgas peaks seadusega tõkestama kaassõitjate alkoholi tarvitamise autos või mõne muu tegevuse, mis võib ohustada autosõitu või haarata ka juhi liiklust ohustavasse tegevusse. On tehtud ettepanekuid muuta alkohol vähem kättesaadavaks (on ju see saadaval igas bensiinijaamas ja teeäärses poes ööpäevaringselt).

On veel teisi, eriomaseid ettepanekuid, mida siinkohal ei kommenteeriks, kuid mis esitatakse majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumile. Need on väga laialt inimest, sõidukit ja liikluskeskkonda käsitlevad ettepanekud. Ka vajavad need pikemat menetlemist, näiteks mis käsitlevad liikluseaduse ja liikluseeskirja muutmist või juhtide tervise kontrollimist. Tervisekontroll on praegu tõesti hõre ja komisjoni tööst selgub ka, et tervisekontrollid kas on formaalsed või toimuvad harva (10 aasta järel). Mitmed õnnetused on viidanud juhtide tõsistele tervisehäiretele, ka kutseliste juhtide hulgas. Eaka juhi korral annavad tunda tervisehäired äärmuslikes sõiduoludes (palavus, pakane, liikluskeskkonna halvenemine, halb nähtavus jm.). Komisjoni töö on tõendanud, et terviseprobleematika vajab käsitlemist.

Kokkuvõtteks võib öelda, et komisjon on poolteise aasta jooksul korraliku tööhoo sisse saanud. Samas tuleb nentida, et ühe õnnetusjuhtumi menetlemine maksab kogusummas keskmiselt üle 30 000 krooni, mis tähendab, et komisjoni töö on kallis, kuigi eksperditas on selles madal. Kalliduse tõttu ei olegi komisjoni töö laienuud teistesse maakondadesse, kuigi kõik üliirasked õnnetused vajaksid asjatundlikku ekspertiisi. Sellegipoolest peaks komisjoni töö tõepoolest laienema, sest selle tegevust tuleb vaadelda rahvusliku liiklusohutusprogrammi ühe osana. Ühtaegu tingiks laienemine ekspertide arvu suurenemise lõunapoolsetest maakondadest kaasaatavate asjatundjate arvel. Siin, Harju maakonnas, oleme saabunud sündmuskohale ikka kiiresti ja jõudnud värsketele jälgedele. Nii oleks see siis ka teistes maakondades, kui eksperdid on nõ. kohapealt võtta. Meie töö käivitumisel oleme kasutanud väga palju Soome kolleegide abi, kellel on üle 30-aastane töökogemus. Nad on aidanud meie eksperte koolitada, on korraldanud siin nii mõnegi seminari ja vahetanud nendega informatsiooni. Märkame ka, et oleme Soome kolleegidest ühes asjas kukesammu võrra ees: me kasutame oma uuringutes palju videotehnikat, mis võimaldab peale dokumenteerivate fotode tabada hiljem nii mõnegi kasuliku nüansi liiklusõnnetuse asjaoludest.

Lisaksin siia veel, et Euroopa tasandi liiklusohutus programm dokumendites on soovitatud moodustada riikide ekspertkomisjonid. Arvame, et oleme Soome kogemuse, mis on levinud Euroopasse, ka siin, Eestis, hästi ellu rakendanud. Jääb loota, et ka **liikluskindlustuse tegelased mõistaksid selle tegevuse vajadust ja toetaksid seda rahaga.** Ei saa pidada õigeks, et praegu kaetakse selle töö kulud riigieelarvest ja teederahast, kuigi viimane on osaliselt õigustatud, pidades silmas liikluskeskkonna parandamist. Aga kui me räägime juhtide käitumisest või sõidukite tehnoseisundist, siis peaksid sõidukikasutajad appi tulema, et neid hullusid sõitjaid taltsutada.

Vahendanud AHTO VENNER



Kupitsad kujutavad otsasõidul tõsist ohtu liiklejale



OHUTU LIIKLUSKORRALDUS VÕI KORRALDATUD LIIKLUSOHT

Ühes oktoobrikuu Liikluspeegli saates lausus Rein Karemäe umbes nii: “Maanteeamet on kuulus oma kampaaniate poolest, seal on paar-kolm liiklusohutusala spetsialisti, aga ... kas sellest piisab?” See tekitas Maanteeameti koridorides liikluskorralduslik-poliitiline ehk siis Tallinna suuremate liiklussõlmede läbilaskevõime ja prioriteetidid.

Põhjamaades räägitakse nullvisioonist – kõigil on õigus liikluses ellu jääda. Õigus elule on põhiseaduslik õigus. Soomes on kahel korral seatud eesmärgid liiklusõnnetuste ohvrite vähendamiseks poole võrra, ja õnnestunult. Meie eesmärk – alla 100 hukkunu liikluses – jääb unistuseks, kui midagi põhimõtteliselt ei muutu.

Olles päris konkreetne – kui eeldada, et liiklusohutuse osakonna 10 miljoni kroonine eelarve ja sebrakoomiksud töötavad liiklusohutuse heaks, siis Maanteeameti senine tegevus on 99,9 % liiklusohtlik. Seda näitab liiklusohutuse statistika, millega saab tutvuda Maanteeameti kodulehel (www.mnt.ee).

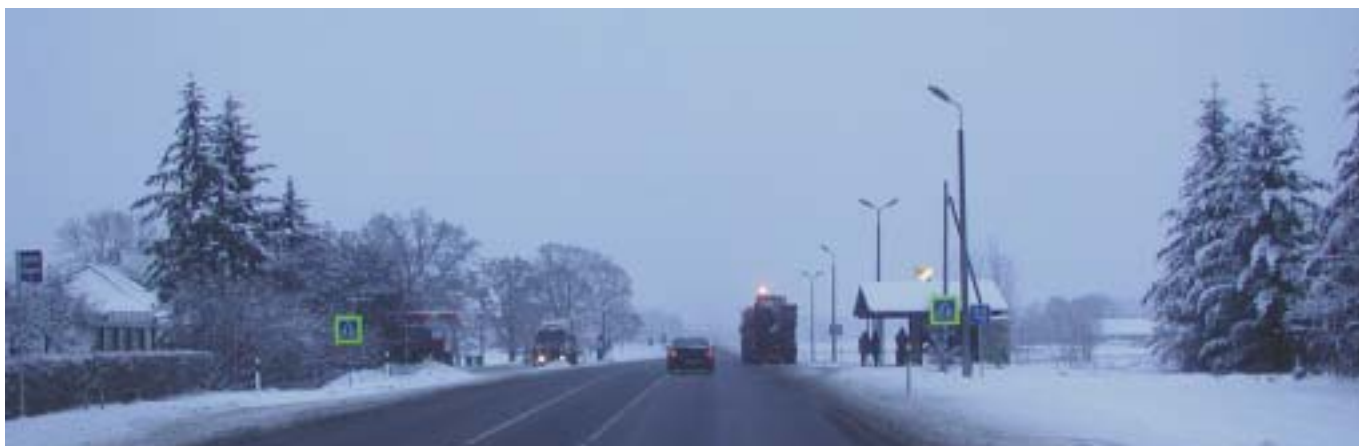
Ilmselt ei ole paljud minuga nõus. Surmaminek on ju liikleja valik alates sellest, et ta üldse liikleb, lisaks ei vali ta olukorrale sobivat kiirust, sõidab purjuspäi või ületab teed vales kohas.

Liiklusohutusaudit

Iga õnnetus on sündmustejada (-keti) lõppülili – tagajärg. Selles ketis on tohutult asjaolusid. Liiklusohutusauditi ülesanne on selgitada välja kõik õnnetuseni viivad tegurid peale inimlike ja personaalsete tegurite, nagu õnnetusele eelnenud sündmused, meeleseis jne., samuti ilmastikust tulenev, ning keskenduda ainult sellele, kuidas liikleja (juht, jalakäija) tajub liiklusruumi ja võimalikke ohte ning kuidas leevendada ohte, mida liikleja ei taju. Stratum OÜ on koostanud liiklusohutusauditi juhendi. Lähemas tulevikus on plaan seda ka rakendada hakata. Esialgu on ilmne, et ei ole

▼ Adavere bussipeatus ja ülekäigurada Tallinna – Tartu maanteel. Tee põhirajast 4 m kaugusel paiknevad ülekäiguraja märgid ei hakka juhile silma, bussitaskute lüüside ning vasakpöörde rajale eelneva kattermärgisega eraldusriba tõttu on ülekäigurada pikk ja ohtlik.

Autori fotod





Olukord Assakul. Et tunnel on vett täis, siis ületatakse Tallinna – Tartu maanteed samas tasapinnas. Ülekäigu lihtsustamiseks on eraldusribalt piirde eemaldatud.

piisavalt teenusepakkujaid ja kogemusi.

Liiklusohutusaudit peaks muutuma projekteerimise ja ehituse protsessi lahutamatuks osaks. Auditeerida saab nii olemasolevat liiklusruumi kui ka projektlahendust. Liiklusohutusaudit tooks välja ka korduvad ja süstemaatilised vead, mis on tingitud aegunud lahendustest ja nõuetest normides, millest hoitakse kinni ja keegi justkui ei taha või ei suuda neid muuta.

Näiteks liiklusmärkide, eriti viitade paigaldamine. Kombe kohaselt tehakse nende ümber kupitsad. Viimasel ajal on ehitajad piinliku täpsusega kõik kupitsa mahud välja (kahjuks) ehitanud ja tulemuseks on see, et osa viitade ette peaks paigaldama piirde. Skandinaavias sellist lahendust ei kasutata.

Viidad ja märgid paigaldatakse kõrgema posti otsa ja vajadusel lisatakse kaldtoed. Kraavide korral on kupitsa paigutamine ka omaette probleem. Kupitsa kasutamine on mõistetav kõrge mulde korral, kui piirde paigaldamine on nagunii nõutav.

Erinevaid lahendusi võrreldakse kogemuspõhiselt. Statistika toob välja ohtlikumad lahendused. Nii ei saa ühe või teise olukorra vaatlemisel lähtuda teadmisesest, et just selles kohas ei ole õnnetusi olnud. Piisab väikesest muutusest liikluspildis, kui õnnetused hakkavad tulema, siis oleme paraku lahendustega juba hiljaks jäänud.

Näiteks on nii tehniliselt (konfliktpunktide arv) kui statistiliselt selge, et neljakülgne ristmik on ohtlikum kui kolmekülgne ristmik. Soomlaste projekteerimisjuhendites on öeldud, et uutel teedel tuleb neljakülgsed ristmikud asendada kahe kolmekülgsena või eritasandilise lahendusega. Olemasolevatel ristmikel kasutatakse kõrvalt teelt otseläbisõidu tokestamiseks vastavaid saari või ringristmikke (Tasoliitumät, Suunnitteluohe, Helsinki 2001).

Meil on levinud arusaam, et laiem tee on ohutum. Need arusaamad pärinevad ajast, mil meie riik oli veel juhtivaid naftatootjaid ja teede ehitamisel tuli arvestada eriotstarbeliste sõidukitega (militaar- ja põllumajandusmasinad). Statistika näitab jällegi vastupidist. Meie teed on suhtes liiklusesse laiemad kui rikkastel lääneriikidel, kus liikluse ohutustase on kordades parem kui meil. Laiad teed jätavad juhile ohutu mulje, aga kui tee muud parameetrid ei vasta normidele, siis on see mulje petlik.

Täiesti omaette teema on kergliiklejate olukord maanteedel, mis muuseas läbivad ka erinevaid tiheasustusega alasid – alevikke.

Adavere sündroom

Eesti projekteerijad on rikutud, sest nad ei püüa pakkuda midagi uut. Oma kogemuste läbi ma saan aru, et kergem on

mitte pakkuda. Milleks siis vaeva näha, kui tellijat (vabandust, tellija esindajat) ei huvitagi olukorra parandamine. Olukorda ei soovita parandada, sest ei nähta probleemi, tegelikult aga ei saada probleemi olemusest lihtsalt aru.

Koolilaste liiklusohutuse parandamiseks ettenähtud meetme rakendamise vastu ollakse ettekäändel, et see raskendab teehoidu. Ilmselt on ohutussaarte rajamise eelduseks nende hooldusjuhendi väljatöötamine.

Adavere juhtumiga seoses ilmsnes, et Maanteeametis on üllatavalt palju tunnelisõpru. Et pigem tunnel kui ohutussaared. Tegelikuses ei saa asjadele nii lihtsalt läheneda. Igal pool ei ole võimalik tunnelit teha või see oleks seotud liialt suurte ümberehituste ja kulutustega. Alati ei ole ka tunnel otstarbekas lahendus, sest seda ei ole võimalik teha kasutajale mugavaks. Selliseid ebaõnnestunud näiteid tunneli kasutamisest on meil küllaga (tegelikult annab positiivset otsida). See aga ei tähenda, et meil on valida ainult kahe alternatiivi vahel: a) teha mitte midagi, b) ehitada tunnel. Kuna viimane on tülikas ja seotud negatiivsete kogemustega, siis eelistataksegi esimest.

Kõik algab projektist

Praktika on näidanud, et keskendumine ainult katendi kulumiskihi taastamisele (taastusremondile) on ohtlik. Hea kate ilma tee parameetrite muutmata tekitab juhtides liigset optimismi. Siit ei pea järelutama, et peaksime kõik kurvid õgvendama. Lähtuda tuleb situatsioonist, liiklusest ja ka majanduslikust küljest – tasuvusest. Meie liikluse juures on liikluse rahustamise võtted igati sobilikud ka maantee rakendamiseks.

Liiklusohutusprogrammis esitatud pilootprojektidele lisaks peaks toimuma murre mõtlemises laiemalt. Seega tuleb projekteerimisel rõhk asetada liiklusohutusele, mitte niivõrd liikluskorraldusele. Või õigemini liiklusohutule liikluskorraldusele, kus eesmärgiks ei ole mitte kiirus ja läbilaskevõime (nimetatud ka teenindustase ja mugavus), vaid toimiv ja ohutu liiklus, kus kõik liiklejad lõpetavad oma sõidu ettekavatsetud sihtkohas. Pall on siin eelkõige projekteerijate väravas.

Lisaks eespool jutuks olnud liiklusohutusauditile on vajalik ka organisatsiooni liiklusohutus-kontroll. Selline toiming on kasutusel meist põhja pool. Kontrollitakse mitte teed ega projekti, vaid inimeste mõttemaailma ja töövõtete eesmärgipärasust.



RAUL VIBO
Maanteeameti planeeringute osakonna juhataja
Raul.Vibo@mmt.ee



Dago Antov

LIIKLUSOHUTUS SLOVEENIAS

Eesti oludega võrdlemiseks

Eesti liiklust tavatsetakse võrrelda naabermaade Soome, Rootsi, Läti, Leedu liiklusega, kusjuures Põhjamaadega võrreldes näeb Eesti olukord välja üsna trööstitu. On arusaadav, et selle põhjusteks on muu hulgas ka riikide erinev suurus, majandusliku arengu tase ja mõistagi erinev ajalooline saatus. Seetõttu oleks huvitav võrrelda end ka saatusekaaslastega – endiste sotsialismibloki riikidega. Paraku on ka siin enamasti võrdlus keeruline, sest paljud neist ületavad Eestit oluliselt nii territooriumi suuruse kui ka rahvaarvu poolest. Siiski on Euroopas üks riik, kellest me vähe teame, kuid kelle majandusnäitajad ja suurus on Eestile päris lähedased. See riik on Sloveenia.

Sloveenia Vabariik paikneb Euroopa südames, Alpide ja Vahemere vahel. Sloveenia elanikkond on üks Euroopa väiksemaid, umbes 2 miljonit elanikku, seega on just Sloveenia oma suuruselt Eestile (1,36 miljonit) üks lähedasemaid riike Euroopas, eriti arvesse võttes ka teatavat ajaloolise arengu sarnasust.

Sloveenia suur potentsiaal on mõistagi turism. Selle imekauni maa maastik on erakordselt mitmekesine – mäed, järved, kosed, metsad, jõed ja meri, territooriumi suurus

kokku on 20 273 km² (Eestis 45 000 km²), s.t. Sloveenia on kaks korda väiksem kui Eesti. Samas on Sloveenia merepiiri pikkus vaid 47 km.

Sloveenia rahvuslikuks valuutaks on tolar, mille vahetuskurs on 1000 tolarit = ca 4,3 eurot. Ausalt ei tea, kas on vaja suurt tähte, see ju nagu kroon või mark või dollar.

Sloveenias on suhteliselt kaasaegsed maanteed ja arenenud raudteedevõrk, samuti korralikud lennujaamad ja sadamad. Maanteede kogupikkus on 19 586 km (Eestis on riigiteid 16 434 km), millest 249 km on kiirteed ja vaid 1841 km on kõva katteta teid (Eestis 7964 km). Raudteede kogupikkus on 1201 km (Eestis 967 km), sealhulgas 489 km elektriraudteid (Eestis 131 km).

Sloveenia on üks edukamaid endisi sotsriike, mille uhkuseks on suhteliselt kõrge rahvuslik koguprodukt elaniku kohta, peaaegu lõpetatud erastamisprotsess ja kiiresti arenev majandus.

Sloveenia rahvuslik koguprodukt 1 elaniku kohta oli 2001. aastal 9451, Eestis samal ajal 4050 dollarit.

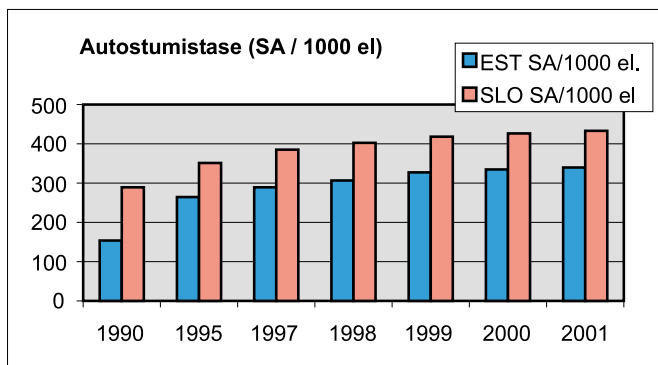
Tööpuuduse tase oli 2001. aastal 6,4 % (Eestis 12,6 %), inflatsioon 8,4 % (Eestis 3,6 %).

Aasta	EST El. arv (1000)	SLO El. arv (1000)	EST SA (1000)	SLO SA (1000)	EST SA/1000	SLO SA/1000	EST H	SLO H	EST H/1000 el.	SLO H/1000 el.	EST H/1000 SA	SLO SA H/1000
1990	1571	1998	240,9	578,2	153	289	436	517	0,28	0,26	1,81	0,89
1995	1448	1988	383,4	698,2	265	351	332	415	0,23	0,21	0,87	0,59
1997	1406	1987	406,6	764,8	289	385	280	357	0,20	0,18	0,69	0,47
1998	1393	1983	427,7	797,8	307	402	284	309	0,20	0,16	0,66	0,39
1999	1379	1986	451,0	829,7	327	418	232	334	0,17	0,17	0,51	0,40
2000	1372	1990	458,7	847,9	334	426	204	313	0,15	0,16	0,44	0,37
2001	1367	1992	463,9	862,6	339	433	199	278	0,15	0,14	0,43	0,32

Kasutatud tähised: EST – Eesti SLO – Sloveenia H – liiklusõnnetustes hukkunud El. arv – elanike arv SA – sõiduaudod



Sloveenia autostumistase (sõiduautode arv 1000 elaniku kohta) on veidi suurem kui Eestis, kuid liiklusohutuse põhinäitajad (liiklusõnnetustes hukkunute arv 1000 elaniku kohta ja 1000 sõiduauto kohta) vaid veidi paremad kui Eestis. ■



Sloveenia pealinn on Ljubljana elanike arvuga 330 000, teised olulisemad linnad on Maribor, Celje, Kranj, Velenje, Koper, Novo Mesto, Jesenice, Trbovlje, Nova Gorica, Murska Sobota.

Nagu Eestiski, on Sloveenia transpordis probleemiks liikluse ohutus. Sloveenia on läbi elamas varakapitalistlikku autostumisbuumi, mille tulemusena näiteks ühistranspordi osakaal on langenud 60 %-lt 1970. aastatel ca 20 %-ni praegu.

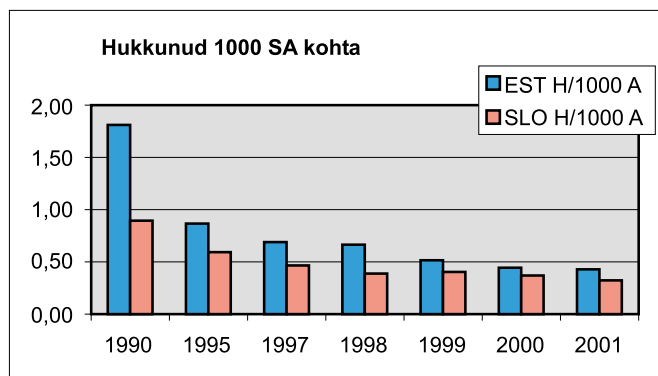
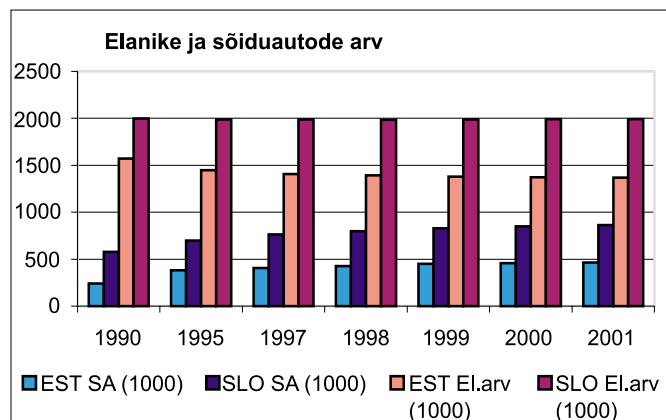
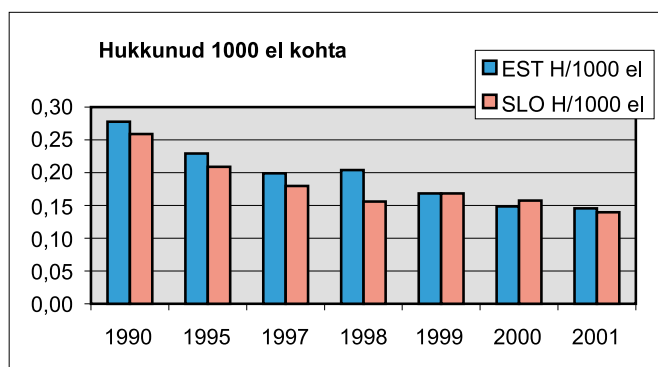
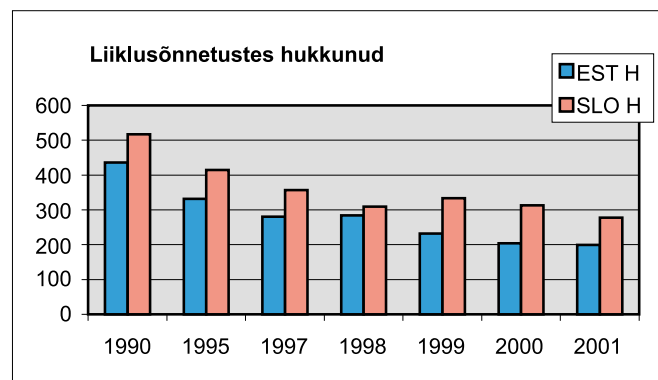
Autot nähakse sotsialismist vabanemise ja edukuse sümbolina, kusjuures iga noore inimese edukuse oluliseks väliseks tähiseks peetakse isiklikku autot, mitte korralikku kodu või peret. Samas on liikluskultuur madal ja juhtide oskused tagasihoidlikud.

Probleemiks on jalgratturid. Kuigi jalgrattaliikluse osakaal on vaid 3 % koguliiklusest, on nendega liikluses toimunud väga palju raskeid õnnetusi.

Sloveenia valitsus ei ole siiani pööranud erilist tähelepanu liiklusohutusele, kuigi riigis on olemas liiklusohutusprogramm, mille üheks eesmärgiks on vähendada aastaks 2005 hukkunute arv 210-ni. Seni ei ole seda programmi süstemaatiliselt ja põhjalikult ellu viidud.

Kõik need asjad on ju tuttavad meilegi, seetõttu oleks päris huvitav võrrelda end lisaks edukate ja (liiklus)ohutute naaberriikidega (Soome, Rootsi) ka oma arengult ja ajaloolt sarnaste riikidega.

Tabelis lk. 18 ja järgnevatel diagrammides on toodud liiklusohutuse põhinäitajad Eestis ja Sloveenias.





IN MEMORIAM

URVE KOLLO

31.10.1943 – 17.12.2002

Kirkal jaanuaripäeval viis aastat tagasi võtsid Saare Teedevalitsuse keskkontori töötajad korraks aja maha, et šampanjaklaasi juures tähistada Urve 30. tööjuubelit. Tema teenistus algas ebatavaliselt, äsja TPI lõpetanud teedeinsener sõitis Saaremaale esmakordselt elus. Külm oli Suure väina kaanetanud tollastele praamidele läbimatuks, aga ka jääteed veel polnud. Nii tuli Urve koos mõne kohaliku inimesega üle väina jalgsi...

Tagantjärele teame, et Urve tuli Saaremaale tegema oma elutööd ning oma pärusmaa – projekteerimise juurde jõudis ta kohe esimesel tööaastal. Vähem kui aasta pärast edutati Urve projektgrupi vaneminseneriks. Kaksikümne üks aastat töötas ta selles ametis, kuni juba pöördelisel 1990. aastal ka ametlikult projektgrupi juhatajaks nimetati. Sisuliselt oli ta olnud seda juba palju aastaid.

Urve juhtimisel tegid Saare Teedevalitsuse projekteerijad tublit tööd, valmistades ette enamiku nõukogude aja viimastel aastakümnetel Saaremaal rekonstrueeritud ja kapitaalselt remonditud teede projektdokumentatsioonist. Valmisprojekte jätkus varukski.

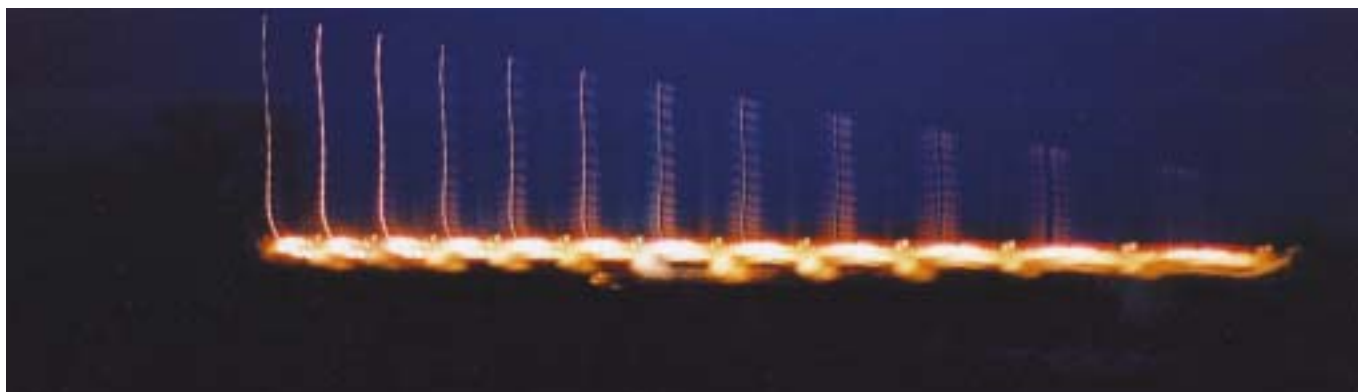
Taasiseseisvunud Eestis teedevalitsuste projektgruppide tööpõld teiseses, olulisteks muutusid teeregistri pidamine ning arvutiseerimise probleemid. Urve läks uuendustega erksalt kaasa, töötades 2000. aastast Saare Teedevalitsuse arengu- ja programmiosakonna juhatajana.

Ülekohtuselt vara pidi Urve jätma armsaks saanud töö, abikaasa, tütre ja kaks lapselast. Mõne kuuga murdis salakaval haigus energilise ja elurõõmsa naise. Tugeva inimesena ei vandunud Urve saatusele enneaegu alla. Naabrid tunnistasid, kuidas Urve veel enne viimaseks jäänud haiglareisi kodu kaunistas – jõulud olid tulekul. Aga päev enne pühi tuli tema lähedastel ja töökaaslastel täita kurb kohustus – sängitada Urve puhkama Kudjape surnuaeda Kuressaare külje all.

Järvamaa maanteelase tütar, Saaremaa maanteelase abikaasa ning teedeinsenerist tütre Karini ema jättis endast Saaremaa teedele hea mälestuse.

Puhka rahu, Urve!

Saarte Teedevalitsus



Sillaehitusmälestis vana Kasari sild on illumineeritud. Mait Rüümaa on teinud sillast öise ja päevase ülesvõtte.

