



1918

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL
TEEDEINSTITUUT

RIIGITEE 57 MUDISTE - SUURE-JAANI- VÄNDRA KM 0,0 –
23,82 TEELÕIGU LIIKLUSOHUTUSE INSPEKTEERIMINE

ROAD SAFETY INSPECTION OF NATIONAL ROAD 57 MUDISTE –
SUURE-JAANI - VÄNDRA SECTION 0.0 – 23.82

ETT 70 LT

Üliõpilane: Andres Piibelet

Juhendaja: Tiit Metsvahi

Tallinn, 2016

KOKKUVÕTE

Töö eesmärgiks oli inspekteerida liiklusohutuse seisukohast tugimaantee 57 Mudiste – Järva-Jaani – Vändra lõiku km 0,0 – 23,82 ning sellega külgnevate riigiteede ristmikke. Välja tuli tuua liikluskorralduse hetke olukord ning probleemid ja puudused. Viimaste ilmnenemise korral tuli anda omapoolne lahendus liiklusohutuse tõstmise seisukohalt.

Teoreetilises osas oli eesmärk anda edasi teede liiklusohutusprogrammi üldisi seisukohti, direktiivi 2008/96/EÜ põhimõtteid ning selle alusel kehtestatud inspekteerimist puudutavat seadusandlust. Eesmärk oli välja tuua sätted, mis reguleerivad maanteede infrastruktuuri ohutut korraldust, määravad ja korraldavad kasutusel oleva teedevõrgu üldist ohutust.

Selgus, et oma funktsioonilt tugimaantee väärilisel teel ei ole rekonstrueerimist viimase 38 aasta jooksul tehtud ning seetõttu võib väita, et tegemist on tänapäevaste normide mõistes klassita teega.

Inspekteerimise käigus viidi läbi vastavad välitööd objektil. Töös väljatoodud 22 puudusele on esitatud kokku 37 parandusettepanekut. Kuna töö autori hinnangul ei ole mitte kõik parandusettepanekud realiseeritavad tee korrashoiutöödena, on ka ettepanekud jagatud kaheks: tegevuskuludest teostatavad korrashoiutööd ning investeringulaadsed tööd. Esimesi oli 37 hulgas 18 ning teisi 19.

Rahaliselt suurimad, aga samas ka hädavajalikumad meetmed, oleksid kahe X-kujulise kõrvalmaantee ristmiku (km 6,51 ja 7,88) ümberehitused ringristmikeks. Samuti tuleks ristmikud valgustada. Nimetatud kaks meetet on väga tõhusad hoidmaks ära just fataalsete tagajärgedega liiklusõnnetusi. Ringristmikuks ümberehitamist lihtsustab oluliselt asjaolu, et praegused ristmikud on laiad „lennuväljad“ ning uued lahendused saaks rajada ilma suuremate mullatöödeta.

Et töid mitte tulevikus kaheks jagada, võiks töö autori hinnangul määruse „Tee ohutuse kontrollimise tingimused ja nõuded tee ohutuse kontrollimisele“ §-i 1 lõike 1 sõnastada selliselt et sõna „korrushoiutööd“ oleks asendatud „teehoiutöödega“. See tähendaks seda, et kõiki vajalikke töid on võimalik teostada nimetatud määruse ulatuses. Teine ja ilmselt mõttekam variant oleks luua n.n viies, täiesti uus, ministri määrus, mis oma lahendusmeetmetelt näekski ette mahukamate ja rohkem raha nõudvate tööde

(investeeringute) realiseerimist ohutuse tagamiseks. Sellelaadseid inspekteerimisi tuleks sel juhul läbi viia harvemini kui kuue kuu tagant. Praegune, kehtiv määrus jääks kiiremini teostatavate ja odavamate meetmete jaoks.

Käesolevas töös tehtud ettepanekuid saab tulevikus kasutada kas iseseisvalt lahendatavatena või rekonstrueerimise planeerimisel lähteülesande sisendina.

SUMMARY

The purpose of the current study was to make Road Safety Inspection (RSI) on Estonian secondary road nr 57 Mudiste – Suure-Jaani – Vändra section km 0.0 - 0.82. Several adjacent intersections were included as well. Also, a review to Estonian legislation and a review to European Directive 2008/96/EC and their purposes were given.

Road safety inspection (RSI) is a strategic comparative analysis of the impact of a new road or a substantial modification to the existing network on the safety performance of the road network. Road safety is integrated safety on the roads, which is determined by interaction of driver-vehicle-environment subsystems. Road safety aims to reduce the harm (deaths, injuries, and property damage) resulting from crashes of road vehicles. The best practice road safety strategies focus upon the prevention of serious injury and death crashes in spite of human fallibility.

Road Safety Inspections are carried out to identify traffic hazards related to the road environment characteristics and propose interventions to mitigate the detected hazards. The current study showed that there were several mistakes made on that section that should be repaired during road maintenance or road construction works. All the suggestions are divided into two groups: suggestions that could be executed from carrying costs (road maintenance) and suggestions that could be put into practice from investment costs (larger road construction works).

During the study, an observation method on the site was used to fix traffic control solutions. After that the traffic situation was analyzed in detail to form an overall image of the traffic situation and its safety consequences. Photos and schemes with comments were used in current work to describe the determined shortages, using comments and remarks on potential safety level concerning the probability of an accident i.e. “stars” classification.

The main shortcomings were on two intersections which currently are X-shaped, but which should be rebuilt to roundabouts. Also, lighting should be added to those roundabouts. Those two measures are really effective when taking accidents with fatalities into account.