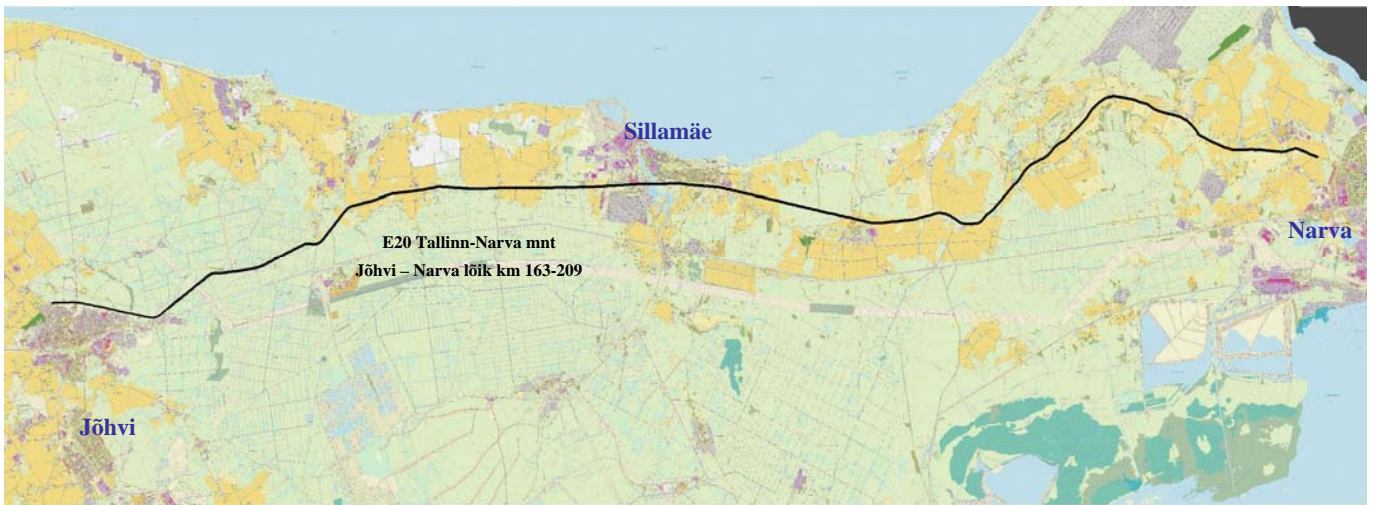




Ida-Viru Maavalitsus



Maanteeamet



**Ida-Viru maakonnaplaneeringut
täpsustav teemaplaneering
„E20 Jõhvi-Narva teelõigu trassikoridori täpsustamine
ja Narva ümbersõidu trassikoridori määramine“**

Liiklusohutuse analüüs

Tallinn 2010

OÜ Hendrikson & Ko

Raekoja pl 8, Tartu

Pärnu mnt 27, Tallinn

<http://www.hendrikson.ee>



Hendrikson & Ko



OÜ Reaalprojekt

Vaksali 17, Viljandi

Pärnu mnt 463, Tallinn

<http://www.reaalprojekt.ee>

E20
TALLINN – NARVA mnt
Jõhvi (km 163) – Narva (km 209) teelõik

Ida-Viru maakonnaplaneeringut
täpsustav teemaplaneering
„E20 Jõhvi-Narva teelõigu trassikoridori täpsustamine
ja Narva ümbersõidu trassikoridori määramine“

Liiklusohutuse analüüs

Nr. P71/09_02

Projektijuht: G.Laagus
Insenerid: M.Sepp
K.Einama

“15“ jaanuar 2010.a.

Tallinn 2010

SISUKORD

1 ÜLDIST	4
1.1 Objekti kirjeldus	4
2 LIIKLUSSAGEDUSED	5
3 LIIKLUSÕNNETUSED	7
3.1 Üldist	7
3.2 Inimvigastustega liiklusõnnetused	8
3.3 Varalise kahjuga liiklusõnnetused	11
3.4 Liiklusõnnetuste põhjused, jagunemine	13
3.5 Kokkuvõte	17

LISAD

- LISA 1. Inimvigastustega liiklusõnnetused toimumise aasta järgi (1999 – nov.2009.a.)
- LISA 2. Inimvigastustega liiklusõnnetused toimumise asukoha järgi (km 162-209)
- LISA 3. Varalise kahjuga liiklusõnnetused toimumise aasta järgi (1998 – nov.2009.a.)
- LISA 4. Varalise kahjuga liiklusõnnetused toimumise asukoha järgi (km 163-209)

JOONISED

- Joonis 1. Liiklussagedus (AKÖL – aasta keskmine liiklussagedus)
E20 Jõhvi – Narva teelõigu, km 163,2 – 208,8
- Joonis 2. Inimvigastustega liiklusõnnetused ajavahemikus 1999 – 2009
E20 Jõhvi – Narva teelõigu, km 163,2 – 208,8
- Joonis 3. Varalise kahjuga liiklusõnnetused ajavahemikus 1998 – 2009
20 Jõhvi – Narva teelõigu, km 163,2 – 208,8

1 ÜLDIST

Käesolev aruanne annab ülevaate vaadeldaval Jõhvi – Narva maanteelõigul toimunud liiklusõnnetustest. Aruandes tuuakse välja liiklusõnnetuste koondumiskohad, liigid ning nende võimalikud põhjused. Peamine info saadud teeregistrist <http://teeregister.riik.ee/> ja Maanteeameti Liiklusohutusprogrammi osakonna Analüüsi- ja infobüroost.

1.1 Objekti kirjeldus

Maantee nr 1 (E20) vaadeldav Jõhvi – Narva teelõik kilomeetritel 163,2 – 208,8 asub Ida - Viru maakonnas, läbides Jõhvi, Toila ja Vaivara valdu ning Sillamäe linna, lõigu kogupikkuseks on 45,6 km. Tegemist on põhimaanteeaga, millel on mõlemas sõidusuunas üks sõidurada. Katte laius on põhiliselt 9 meetrit, ristmike piirkonnas ulatub katte laius kuni 16,8m-ni. Peenra laius on valdavalt 1,5m.

Lõigule km 163,2 – 208,8 teostati aastatel 2003 – 2004 taastusremont, mille käigus ehitati teele uus katendi. Remondi käigus ehitati ümber truubid. Sõidutee markeeriti, tee teljele ja suuremate ristmike pöörderadade eristamiseks paigaldati helkuriga teekatte tähised. Mulde servadesse paigaldati tähispostid ja vastavalt vajadusele paigaldati pörkepiire.

Vaadeldaval lõigul on 3 silda üle Pühajõe, paisregulaator Sõtke jõel ja 36 truupi väiksematel jõgedel ning ojadel-kraavidel.

Teelõigule jääb 11 ristumist riigimaanteedega, lisaks ~170 väiksemat mahasõitu kohalikele teedele-tänavatele, majadesse, põllule, metsa jne. Ristmikud on ühes tasapinnas, suuremad ristmikud on kanaliseeritud ja kõrvalteedele rajatud suunavad liiklussaared.

Maanteelõigul on 50 (2x25) bussipeatust. Kõik bussipeatused on avatud tasku tüüpi bussipeatused, kuhu on rajatud ooteplatvorm.

Valgustatud on Sillamäe linna vaheline maantee lõik, ülejäänud ulatuses valgustus puudub.

Sillamäe linna vahel on paremal pool sõiduteed ~500m pikkusel lõigul 1,5m laiuse kattega jalgteed, mis on eraldatud sõiduteest pörkepiirdega.

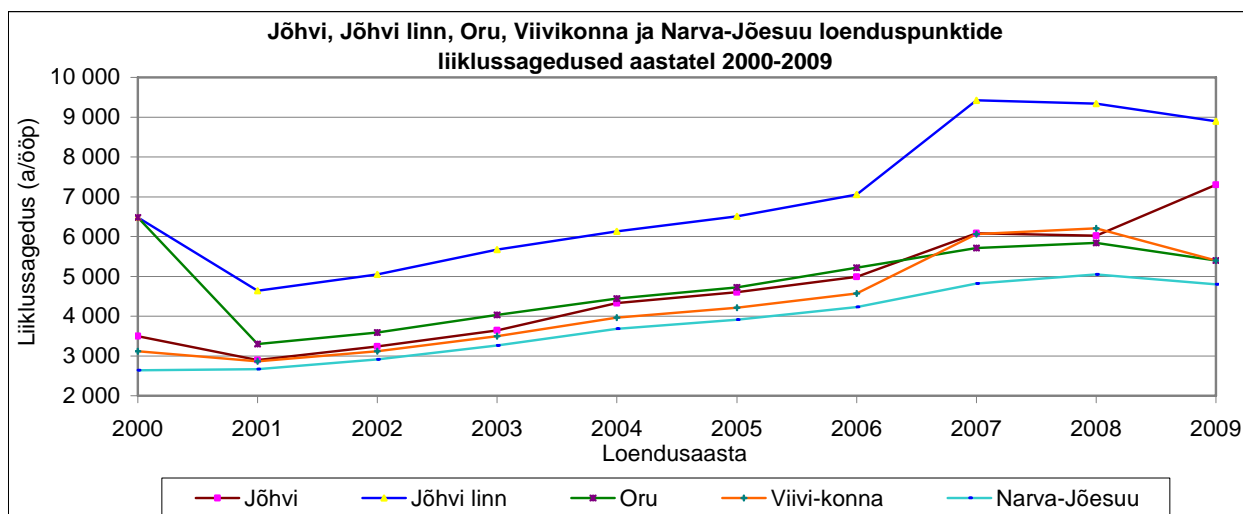
Jalakäijatele ja jalgratturitele on projekteeritud (ehitamisel) kilomeetritel 205,6 – 209,6 vasakule poole sõiduteed 3,5m laiuse kattega kergliiklustee. Kergliiklustee on sõiduteest eraldatud 4 – 14m laiuse eraldusribaga. Kergliiklustee on valgustatud.

Ülejäänud lõikudel tiheasustus alade läheduses kergliiklusteed puuduvad.

2 LIIKLUSSAGEDUSED

Maantee liiklussageduste andmed (AS Teede Tehnokeskuse andmetel) aastatel 2000 – 2009:

Tallinn-Narva mnt km		Loendus-punkti nimi (lõigu alguse asukoht)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
162,26	166,67	Jõhvi	3 500	2 900	3 240	3 640	4 330	4 600	4 990	6 082	6 025	7 300
166,67	169,67	Jõhvi linn	6 480	4 640	5 050	5 670	6 130	6 510	7 060	9 424	9 335	8 900
169,52	173,28	Toila rist	6 480	3 910	4 250	4 770	4 440	4 720	5 120	7 366	7 219	6 800
173,28	181,50	Oru	6 480	3 300	3 590	4 030	4 440	4 720	5 220	5 711	5 844	5 400
181,50	183,86	Sillamäe linn	3 520	3 300	3 590	4 030	4 440	4 720	5 220	6 246	6 392	6 200
183,70	193,91	Viivi-konna	3 120	2 870	3 120	3 500	3 960	4 210	4 570	6 061	6 202	5 400
193,91	203,55	Narva-Jõesuu	2 640	2 670	2 910	3 260	3 680	3 910	4 230	4 822	5 047	4 800
203,55	208,84	Peeter risti	2 640	2 670	2 910	3 260	4 980	5 290	5 740	5 275	5 521	7 200



Maantee lõigul kilomeetritel 163,26 – 208,8 on aastate 2000 - 2009 jooksul muutunud loenduspunktide arv – loenduspunkte on aastate jooksul on lisandunud.

Kogu vaadeldava loendusaja jooksul on toimunud loendused lõikudel, mille alguskohad on järgmised: Jõhvi, Jõhvi linn, Oru, Viivikonna ja Narva-Jõesuu (tähistatud tabelis halli taustaga).

2009 aasta andmed on hinnangulised (saadud 11 kuu loenduse tuletusena).

Liiklusohutuse analüüs

Võrreldes liiklussageduse kasvu aastate 2008 ja 2001 suhtes on liiklussageduse kasv lõiguti erinev:

- suurim kasv on olnud vahemikus km 183,697 – 193,911 -> 2,1 korda,
- kilomeetritel 162,26 – 169,67 on toimunud liiklussageduse kasv -> ~2 korda
- väikseim juurdekasv on olnud vahemikus kilomeetritel 173,28 – 181,5 – >1,8 kordne.

Liikluskoosseis AS Teede Tehnokeskuse andmetel on lõiguti erinev. Aastate lõikes oli koosseis põhimõtteliselt muutumatu ajavahemikus 2000 – 2006, kus koosseisus oli:

- sõiduautosid 69 – 77% - keskmiselt 76%
- veoautosid ja busse 12 – 18% - keskmiselt 14%
- autoronge 8 – 14% - keskmiselt 10%.

Varasematel aastatel kasutati loenduseks Traffic Tally Unicom seadmeid, mis on olnud püsiloenduspunktides kasutusel alates 1996 aastast. Alates 2007 aastast vahetati välja vanad loendusseadmed Traffic Monitor seadmete vastu, mis on töökindlamad ja suudavad täpsemalt klassifitseerida sõidukeid. Vanad Traffic Tally Unicom seadmed ei suutnud eristada näiteks järelkäruga sõiduautot järelkäruga veoautost ja sel põhjusel polnud saadud loendustulemused sõidukiliikide osas alati tegelikkusele vastavad.

Eeltoodust tulenevalt tekkisid uutele seadmetele üleminekuga mõningad erinevused liikluskoosseisu andmetes.

2007 – 2008 aasta liiklusloenduse andmetel saadi liikluskoosseis vaadeldaval lõigul järgmine:

- sõiduautosid 77 - 88% - keskmiselt 85%
- veoautosid ja busse 5 -14% - keskmiselt 8%
- autoronge 6 - 9% - keskmiselt 8%.

Kui võrrelda omavahel liiklussagedust ja liiklusõnnetuste jagunemist vaadeldaval teelõigul, siis suurema sagedusega teelõikudel toimub ka keskmisest enam liiklusõnnetusi.

Liiklusõnnetuste arvu kasv aastate lõikes on veidi seotud ka liiklusekasvuga, kuid võib täheldada, et seos ole ühene ning peale liiklussageduse on ka muid tegureid, mis mõjutavad õnnetuste arvu (näiteks tee remont).

3 LIIKLUSÕNNETUSED

3.1 Üldist

Andmed liiklusõnnetuste kohta on saadud Maanteeameti Analüüsi- ja infobüroost.

Liiklusõnnetus on juhtum, kus vähemalt ühe sõiduki teel liikumise või teelt väljasõidu tagajärjel saab inimene vigastada või surma või tekib varaline kahju.

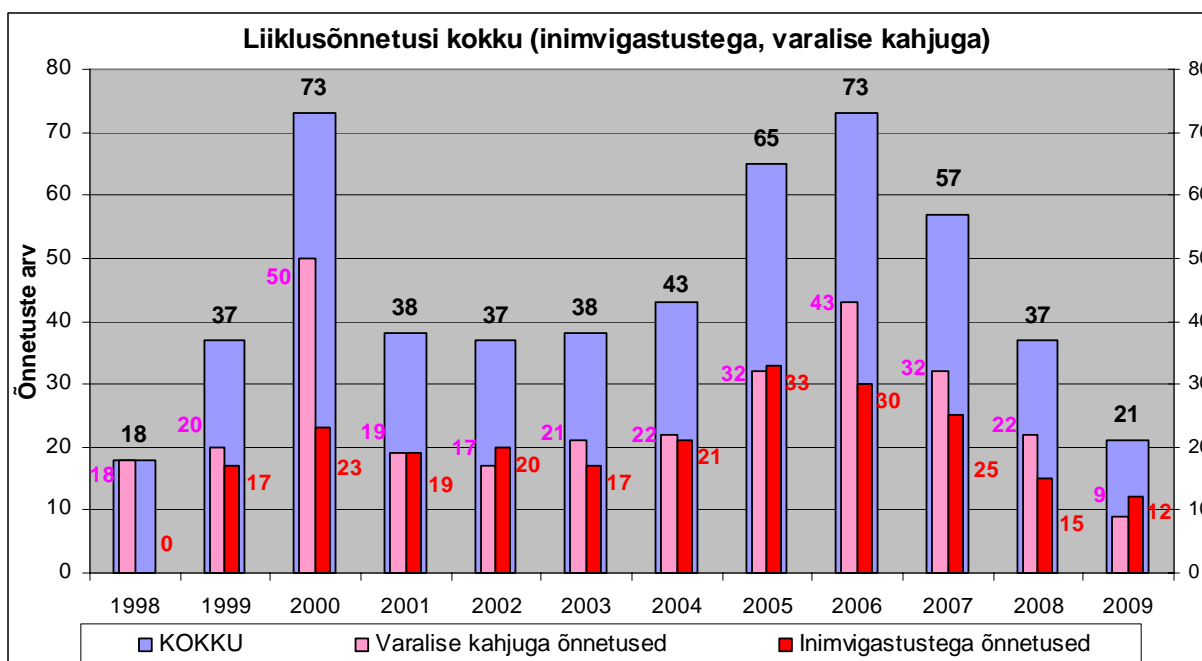
Liiklusõnnetused jagunevad varalise kahjuga liiklusõnnetusteks ja inimvigastustega liiklusõnnetusteks.

Käesolevas aruandes esitatud andmed kajastavad varalise kahjuga liiklusõnnetusi ajavahemikus 1998 – 2009 november ja inimvigastustega õnnetusi aastate 1999 – 2009 november lõikes.

Ajavahemikul 1998 – 2009 november registreeriti kilomeetritel 163,2 – 208,8 kokku 537 liiklusõnnetust, neist 232 lõppesid inimvigastustega.

Aastate lõikes torkab silma kummaline hüppeline õnnetuste arvu kasv peale 2003-2004 aasta remonditööid. Võib eeldada, et see on seotud tee näimisena ohutumana tegelikkusest. Remondi käigus tee geomeetriat ei muudetud - kõverate raadiused jäid endisteks nii plaanis kui ka pikiprofiilis, kuid uus tasane taastatud teekate võis tekitada mulje, et tee on ohutum ning seetõttu läbitavama suurema kiirusega.

Liiklusõnnetused 1998-2009.a.



* - 1998.a. inimvigastustega liiklusõnnetuste andmed puuduvad

3.2 Inimvigastustega liiklusõnnetused

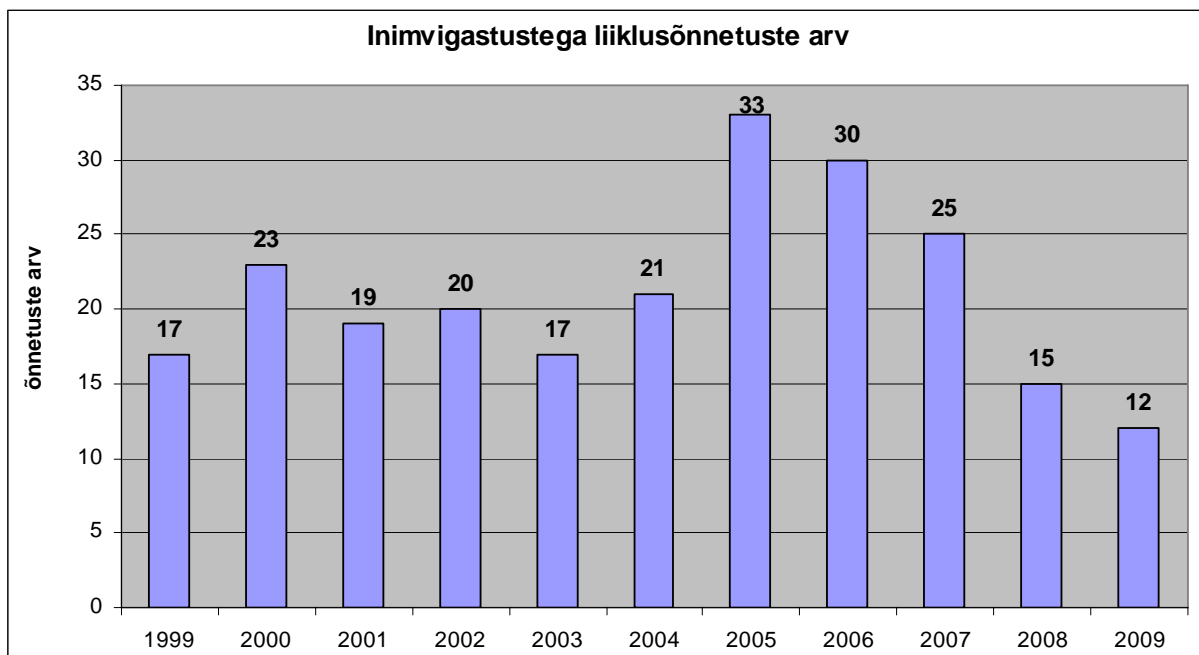
Ajavahemikul 1999 – 2009 november registreeriti kilomeetritel 163,2 – 208,8 kokku 232 inimvigastustega liiklusõnnetust. Nendes osales 405 sõidukit, hukkus 59 ja sai vigastada 329 inimest.

Detailne väljavõte inimvigastustega lõppenud liiklusõnnetustest aastate kaupa on antud **lisas 1**. Asukoha järgne inimvigastustega liiklusõnnetuste ülevaatlik diagramm on esitatud **lisas 2**.

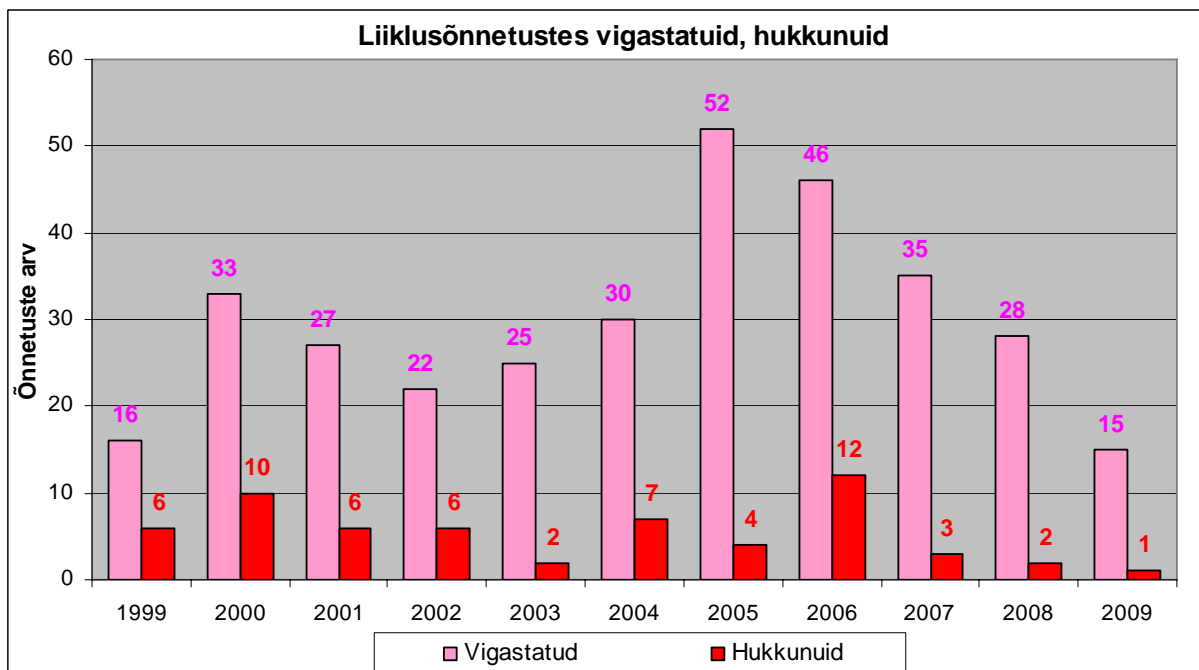
Inimvigastustega liiklusõnnetuste koondtabel 1999-2009.a.

Aasta \ Õnnetuse liik	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Kokku
Kokkupõrge mootorsõidukiga	4	8	7	5	9	6	15	14	9	8	4	89
Teelt väljasõit	3	6	5	7	5	8	13	8	12	4	2	73
Kokkupõrge jalakäija/jalgrattaga	9	9	7	8	3	6	5	7	2	2	5	63
Kokkupõrge loomaga	1	0	0	0	0	0	0	1	2	1	1	6
Ümberpaiskumine teel	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Õnnetusi kokku	17	23	19	20	17	21	33	30	25	15	12	232
Hukkunuid	6	10	6	6	2	7	4	12	3	2	1	59
Vigastatud	16	33	27	22	25	30	52	46	35	28	15	329

Inimvigastustega liiklusõnnetused aastate lõikes.



Liiklusõnnetustes vigastatuid ja hukkunuid aastate lõikes.



Inimvigastustega õnnetused jagunevad 3 suuremasse alagruppi:

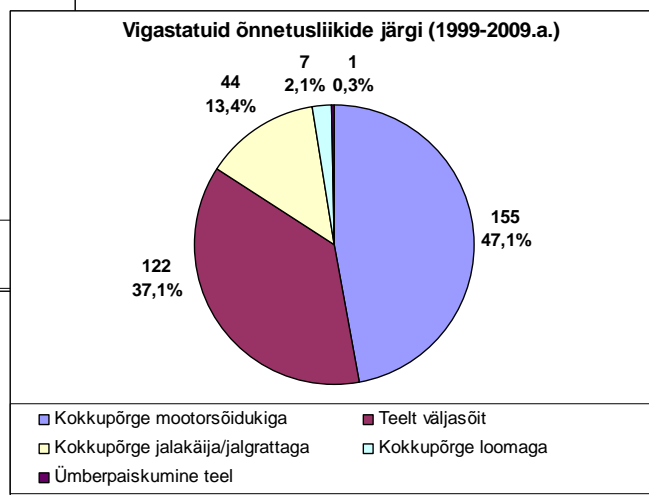
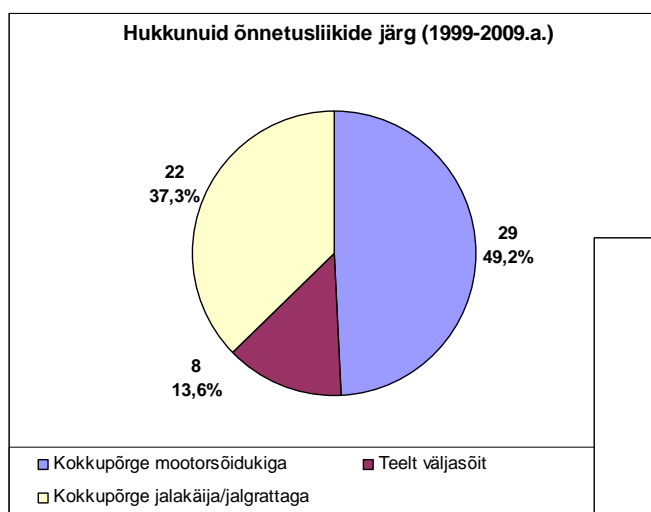
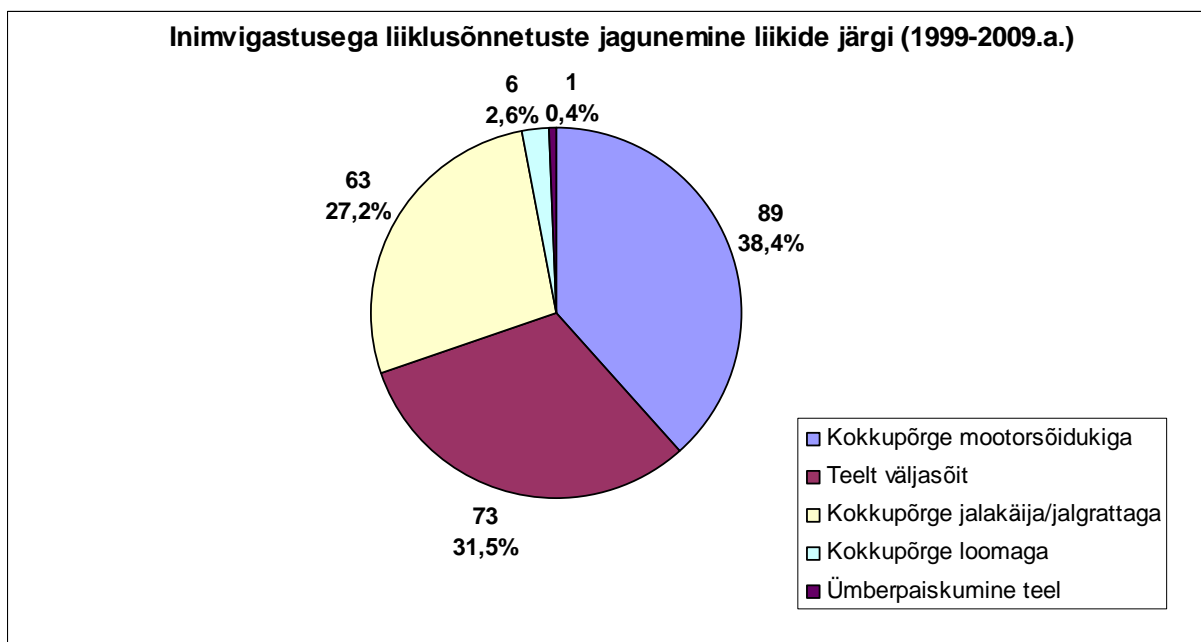
- enim raskeid õnnetusi on põhjustanud kokkupõrked teise mootorsõidukiga
- järgnevad teelt väljasõit
- ja kokkupõrge jalakäija/jalgratta (mopeediga)
- ümberpaikumine teel ja kokkupõrge teel oleva loomaga on antud teelõigule põhjustanud vaid üksikuid inimvigastusega liiklusõnnetusi.

Liiklusohutuse analüüs

Kokkupõrked mootorsõidukitega jagunevad:

- kokkupõrge vastutuleva mootorsõidukiga
- kokkupõrge ees peatuva (liikuva) mootorsõidukiga
- kokkupõrge seisva sõidukiga
- kokkupõrge mootorsõidukiga küljelt (külgedega)

Kõikidest kokkupõrgetest mootorsõidukiga on suurem osa - **61 (69%)** põhjustatud kokkupõrkest vastutuleva mootorsõidukiga. Kõikidest kokkupõrgetest mootorsõidukiga on just kokkupõrkes vastutulev mootorsõidukiga toimunud õnnetustes hukkunud **26 (90%)** ja vigastada saanud **116 (75%)** inimest.



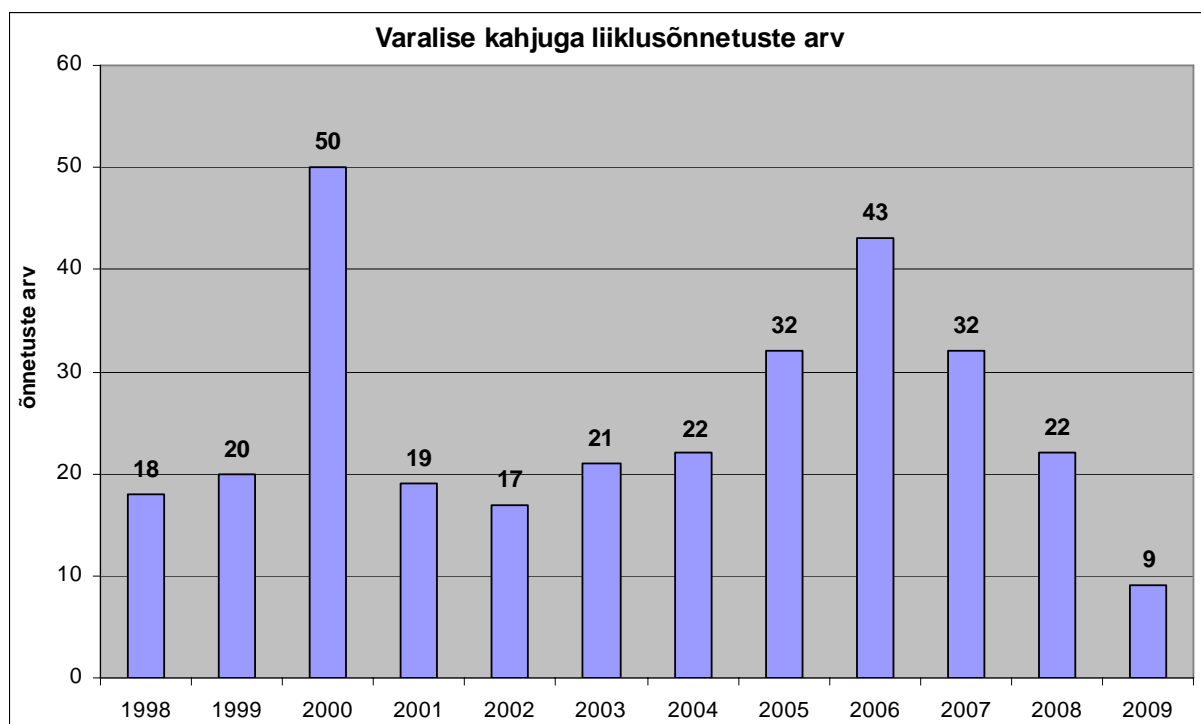
3.3 Varalise kahjuga liiklusõnnetused

Ajavahemikul 1998 – 2009 november registreeriti kilomeetritel 163,2 – 208,8 kokku 305 varalise kahjuga liiklusõnnetust.

Detailne väljavõte varalise kahjuga lõppenud liiklusõnnetustest aastate kaupa on antud **lisas 3**. Asukoha järgne varalise kahjuga liiklusõnnetuste ülevaatlik diagramm on esitatud **lisas 4**.

Varalise kahjuga liiklusõnnetuste koondtabel 1998 – 2009.a.

Aasta \ Õnnetuse liik	Aasta													Kokku
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009		
Kokkupõrge mootorsõidukiga	7	8	32	12	8	12	6	15	25	19	10	6	160	
Teelt väljasõit	5	5	10	2	6	6	9	9	9	10	12	1	84	
Kokkupõrge jalakäija/jalgrattaga	0	0	0	0	2	2	0	3	1	0	0	1	9	
Kokkupõrge teel oleva takistusega	1	1	1	0	1	1	5	1	4	1	0	1	17	
Kokkupõrge loomaga	4	4	4	3	0	0	1	3	2	1	0	0	22	
Ümberpaikumine teel	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	
Muu	1	1	3	2	0	0	0	1	2	1	0	0	11	
Õnnetusi kokku	18	20	50	19	17	21	22	32	43	32	22	9	305	

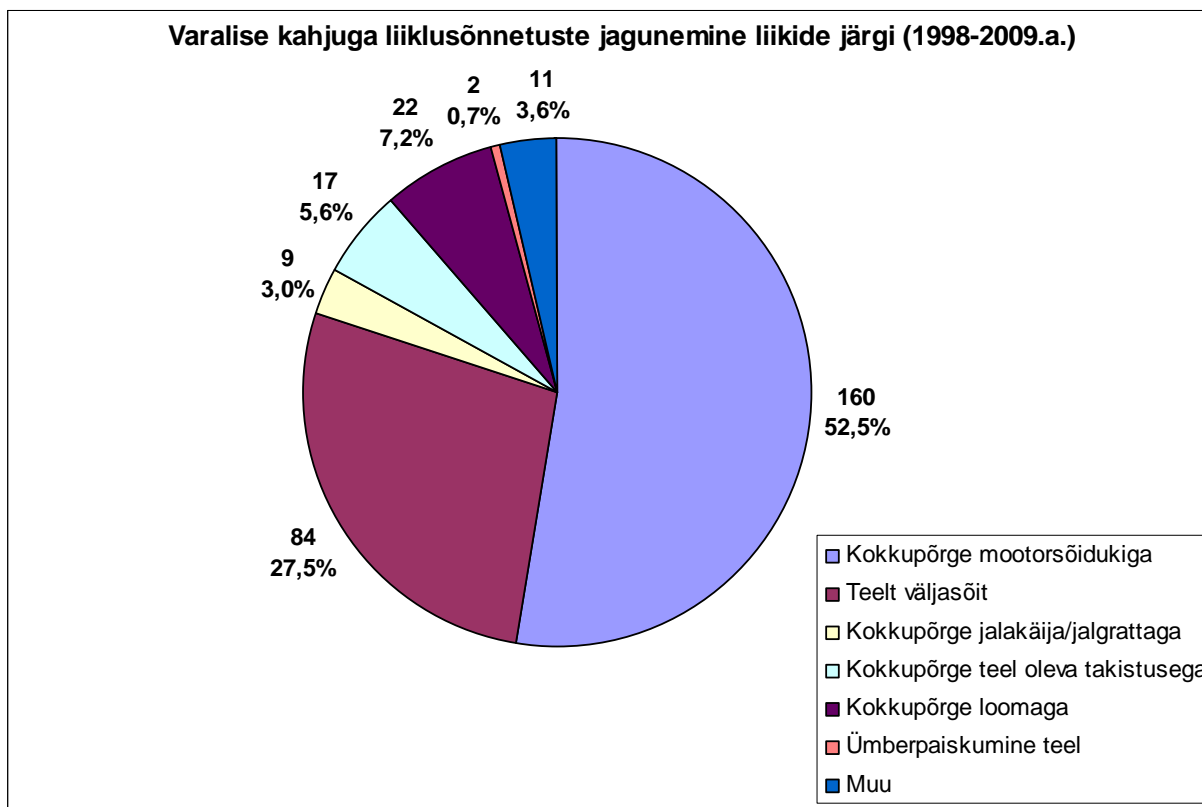


Liiklusohutuse analüüs

Varalise kahjuga õnnetustest üle poolte moodustavad õnnetused, kus toimub kokkupõrge teise mootorsõidukiga. Varalise kahjuga õnnetuste hulgas on suur osakaal ka mootorsõiduki teelt väljasõitudel.

Kokkupõrked mootorsõidukitega jagunevad arvukselt:

- kokkupõrge mootorsõidukiga küljelt (külgedega) - **50 (32%)**
- kokkupõrge ees peatuva (liikuva) mootorsõidukiga – **45 (28%)**
- kokkupõrge vastutuleva mootorsõidukiga - **42 (26%)**
- kokkupõrge seisva sõidukiga - **23 (14%)**



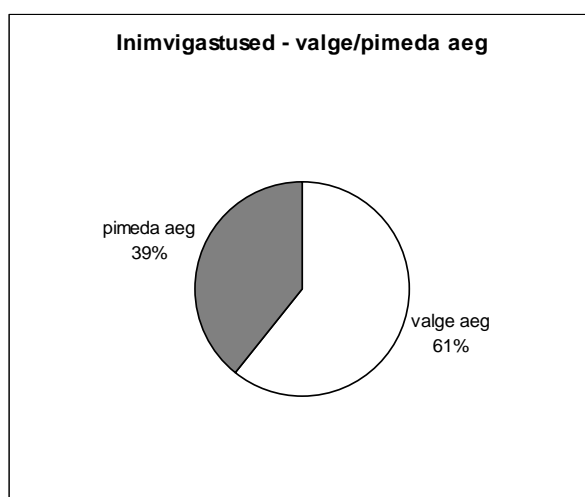
3.4 Liiklusõnnetuste põhjused, jagunemine

Liiklusõnnetuste jagunemine ööpäeva lõikes

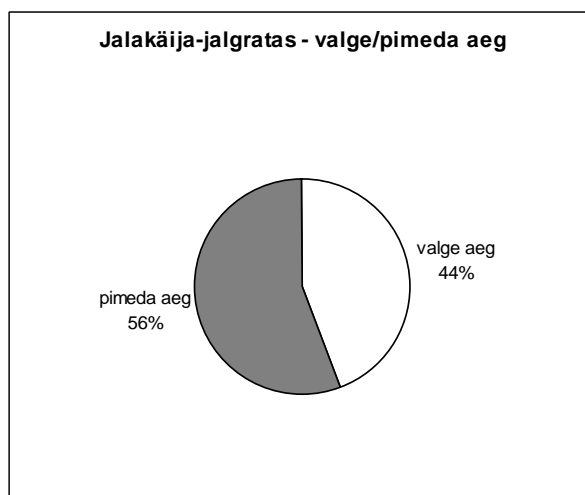
Vaadates õnnetuste üldist jagunemist pimedada ja valge aja vahel võib järeldada, et paljude õnnetuste toimumise põhjuseks ei ole pimedast ja halvast nähtavusest tingitud aeg, vaid kurviline ja samas tasandis olevate ristmikuga maantee või siis teolude väär hinnang juhtide poolt (libe tee, vihma-lumesadu).

Samas tuleb välja tuua, et jalakäijate ja jalgratturitega toimunud õnnetustest on üle poolte õnnetustest toimunud pimedal ajal - jalakäijad on ületanud teed või kõndinud mööda teed ja ei ole olnud juhtidele piisavalt nähtavad või ei ole osanud arvestada autode tegelikku liikumiskiirust.

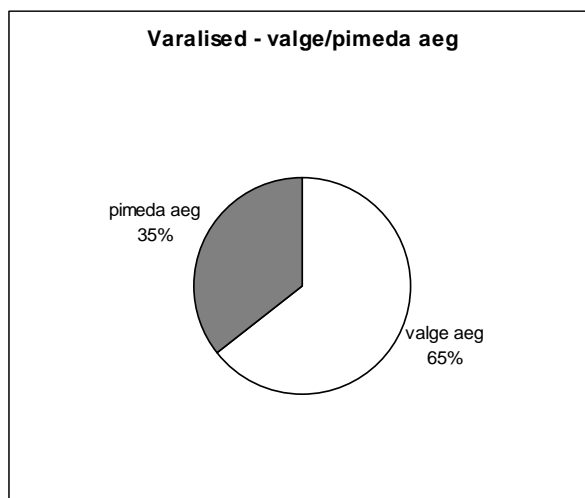
Sõidukitega toimunud inimvigastustega liiklusõnnetustest on ligi 2/3 toimunud valgel ajal.



Inimvigastustega õnnetustest on jalakäijate-jalgratastega toimunutest veidi üle poolte juhtunud pimedal ajal.



Varalise kahjuga liiklusõnnetustest on toimunud 2/3 õnnetustest valgel ajal.



Liiklusõnnetuste jagunemine piki teed

Kui vaadelda liiklusõnnetuste jagunemist piki teed (vt. joonised 2 ja 3), siis aastate vahemikus 1998 kuni 2009 november on õnnetusi toimunud kõikidel kilomeetritel. Mistõttu üheselt piiritletavaid „kitsaskohti“ on raske määratleda.

Märgata on siiski, et õnnetuste arv on suurem ristmike piirkonnas ja lõigu alguses km 163 – 165 (Jõhvi linn) ning lõigu viimastel kilomeetritel km 200 - 209 (enne Narvat).

Jalakäijate ja jalgratturitega on juhtunud õnnetusi pea kõigil kilomeetritel, kõige rohkem siiski kilomeetritel 183 – 185 (Sillamäe linn) ja lõigu lõpus kilomeetritel 204 – 208,8 (vahetult enne Narvat). Need on vahemikud, kus tingitult tiheasustuse lähedusest on suurem jalakäijate – jalgrataste liikumissagedus ja samas on suurem autode liiklussagedus. Kuna autod ja kergliiklejad on täna ühises liiklusruumis, on suurem õnnetuste arv arusaadav. Kuid see on kindlasti tema, millele tuleks ohutuse seisukohalt tähelepanu pöörata.

Kui vaadelda varalise kahjuga ja inimvigastustega toimunud õnnetusi koos, siis enim õnnetusi on toimunud kilomeetritel 163,0 – 164,5, 166,5 – 170,5; 171,5 – 176,5; 177,5 – 179,5; 182,5 – 186,5; 190,5 – 191; 193,5 - 194,5 ja 200,5 – 208,8 .

Kilomeetritel 163,0 – 164,5 ja 166,5 – 170,5 moodustavad suurema osa õnnetustest varalise kahjuga õnnetused. Rohkem õnnetusi on toimunud ristmikel ja nende mõjualadel ning on seotud ristmikel tehtavata manöövrtega (pöörde sooritamine, liiklumise aeglustamine).

Vahemikus 166,5 – 170,5 on toimunud ka hulgaliselt teelt väljasõite. Inimvigastustega õnnetustest on enim toimunud õnnetusi jalakäijatega ja kokkupõrkeid vastutulevate autodega. Kilomeetrite vahemik 166,7 – 169,7 (Jõhvi linna ühe peatänava Narva maantee ristmiku ja Kõrve – Toila maantee ristmiku vahel) on ka kogu vaadeldava maanteelõigu suurima liiklussagedusega lõik .

Kilomeetrid 171,5 – 176,5 lõik on rohkete kurvidega. Sellesse vahemiku jääb 4 ristumist riigiteedega. Inimvigastustega õnnetused on koondunud ristmike lähedusse kilomeetritele 172,0 – 173,5 ja 173,9 – 174,2. Suurem osa inimvigastustega õnnetustest on seotud kokkupõrkega vastutuleva mootorsõidukiga. Ristmike piirkonnas on toimunud õnnetusi jalakäijatega.

Kilomeetritel 177,5 – 179,5 on toimunud valdavalt varalise kahjuga liiklusõnnetused. Km 177 piirkonnas on toimunud raskete tagajärgedega liiklusõnnetused, kus on hukkunud või vigastada saanud korraka rohkem kui 1 inimene, on olnud autode teelt väljasõidud ja kokkupõrked vastutuleva mootorsõidukiga.

Kilomeetrid 182,5 – 186,5 – maanteelõik läbib Sillamäe linna territooriumi. Lõigul on võrreldes eelnevate ja järgnevate kilomeetritega suurem liiklussagedus, lõigule jääb 2 suuremat ristmikku riigimaanteedega, lisaks ristumised Sillamäe linnatänavate ja raudteega. Lõigul liigub ka tunduvalt rohkem jalakäijaid ja jalgrattureid kui keskmiselt maanteel. Linnaläbiva maantee lõiguna on teel kiirusepiirangud ja seetõttu on ülekaalus varalise kahjuga liiklusõnnetused ning inimvigastustega lõppenud õnnetuste osakaal ei ole väga suur.

Vahemikku kilomeetritele 190,5 – 191,5 jääb ristumine Sillamäe – Sinimäe teega ja vahemikku 193,5 - 194,5 ristumine Narva – Narva-Jõesuu – Hiiemetsa teega, kus ristmike piirkonnas on toimunud keskmisest rohkem varalise kahjuga liiklusõnnetusi.

Vahemikus 195,5 – 199,5 on olev maantee looklev paljude väikese raadiuseliste kurvidega. Nii varalise kui inimvigastustega õnnetuste peamised põhjused on teelt väljasõit ja ka kokkupõrge vastutuleva sõidukiga.

Kilomeetrid 200,5 – 208,8 – tee on paljude väikese raadiuseliste kurvidega, lisaks Narva linna lähedusest tingitud liiklussageduse suurenemine. Lõigule jääb 3 ristmikku riigimaanteedega ja ristumised väiksemate kohalike teedega. Lisaks on Narva linna lähedusest tingituna suurenenud jalakäijate – jalgratturite liiklus.

Kogu lõigul on toimunud palju õnnetusi teelt väljasõidu ja vastutuleva sõidukiga kokkupõrke tagajärjel. Võrreldes ülejäänud maanteega on tunduvalt suurem ka jalakäijate - jalgratastega toimunud liiklusõnnetuste arv.

Enim varalise kahjuga liiklusõnnetusi jääb vahemikku kilomeeter 204,5 – 205,5 ja enim inimkahjudega õnnetusi vahemikku km 207,5 – 208,5 (14 õnnetust) ning vahemikku km 200,5 – 201,5 (12 õnnetust).

Vahemikus kilomeetritel 200,5 – 201,5 on enim vigastatuid põhjustanud õnnetused teelt väljasõidud ja kokkupõrked vastutuleva sõidukiga. Kilomeetritel 207 – 208 on lisaks teelt väljasõidule ja kokkupõrkele vastutuleva sõidukiga toimunud palju õnnetusi ka jalakäijate-jalgratastega.

Liiklusõnnetuste jagunemine liikide kaupa

232 inimvigastustega lõppenud õnnetustest on enim õnnetusi toimunud teelt väljasõidul (73 õnnetust), millele järgneb kokkupõrge vastutuleva sõidukiga (61 õnnetust). Kolmas suur grupp on õnnetused jalakäijate ja jalgratturitega (63 õnnetust).

Enim hukkunuid - 26 inimest on olnud kokkupõrgetes vastutuleva mootorsõidukiga. 22 inimest kokku on hukkunud jalakäija/jalgratturina tee peal liigeldes.

Inimvigastustega õnnetustest 41 õnnetuse toimumiskohaks on märgitud ristmik või teelt maha- või pealesõit. Enim õnnetusi (19 õnnetust) ristmikel on mootorsõidukite omavahelised kokkupõrked, millest kokkupõrge küljelt - 10 õnnetust 11 kogu lõigul toimunud õnnetusest sõidukite külkkokkupõrgetest, kus inimesed vigastada saanud, on toimunud ristmike alades. 15 õnnetust jalakäijate /jalgratturitega on toimunud ristmike alades (nende seas 2 hukkunut)

Varalise kahjuga õnnetustest on suurima arvuga õnnetusteks teelt väljasõidud (84 õnnetust), edasi on mootorsõiduki kokkupõrge küljelt (50 õnnetust) ja peaaegu võrdselt kokkupõrge ees peatava (45 õnnetust) ja vastutuleva (42 õnnetust) mootorsõidukiga.

Ristmike alas on märgitud 71 õnnetust, millest suurima osa 50 õnnetust on mootorsõidukite omavahelised kokkupõrked, neist omakorda moodustavad kokkupõrked küljelt – 31 õnnetust. Ristmike alades on toimunud 15 õnnetust mootorsõiduki teelt väljasõidu tagajärjel.

Teele sattunud loomadega õnnetusi on juhtunud lõiguti. Kõige rohkem on kokkupõrkeid loomadega toimunud vahemikus kilomeetritel 167 - 171 → 8 õnnetust ja kilomeetritel 178–182 → 5 õnnetust. Kilomeetritel 187 – 209 on keskmiselt toimunud kokkupõrked loomadega sagedusega 1 õnnetus 2 kilomeetri kohta.

3.5 Kokkuvõte

Oleval maanteel on palju väikese raadiusega kõveraid, mis ei taga autojuhtidele piisavat pikinähtavust ja vajavad kehvemate ilmastiku olude korral suuremat tähelepanu teel ohutuks liiklemiseks. Tee kurvilisusest tingituna on toimunud maanteelõigul palju teelt väljasõite ja kokkupõrkeid vastassuunast tulevate sõidukitega.

Lõigule jääb palju ristumisi kõrvalteedega, ristmikud paiknevad kurvide läheduses, pikinähtavus enne ristmikke ei ole alati piisav ja ei jõuta piisavalt reageerida teel aeglasemal liikuvale (manööverdavale) sõidukile.

Maanteel on 3 lõiku tiheasustusala kõrval või seda läbimas ja palju bussipeatusi. Bussipeatuste piirkonnas ja tiheasustus aladel liigub rohkem jalakäijaid ja jalgrattureid. Bussipeatused paiknevad tavaliselt ristmike piirkonnas ja jalakäijatel on vajadus tee ületamiseks. Piiratud nähtavusega alas ei ole jalakäijad juhtidele märgatavad ja jalakäijad ei oska tihti hinnata läheneva sõiduki kiirust.

I klassi maantee korral on tee raadiused suuremad nii plaanis kui pikiprofilis. Vastassuunalised sõidurajad on eraldatud eraldusribaga, ristmikud on viidud eri tasapindadesse, teele peale- ja mahasõidu kohtade arv on viidud miinimumi. Jalakäijate-jalgratturite liikluseks rajatud eraldi asetsevad kergliiklusteed, maantee ületamine viidud eri tasapindadesse.

Võttes aluseks uuritava teelõigu liiklussagedusi, liiklusõnnetuste statistikat, tänavavalgustuse olukorda ja praegu kehtivat liikluskorda tuleks maantee silmas pidada, et:

- Tiheasustuse lähialadel kaaluda eraldi kergliiklusteede rajamist.
- I klassi maantee korral on vastassuunalised sõidurajad eraldatud ja kokkupõrke võimalused vastassuunast liikuva sõidukiga viidud minimaalseks (hetkel suurim liiklusõnnetuste põhjus). Tee plaaniraadiused võimaldavad sujuvamat liiklemist, mis peaks vähendama teelt väljasõitude arvu.
- Ristmike rajamine eritasapinnas (soovitavalt valgustatud) võimaldab eraldada aeglasemalt liikuvad sõidukid suurema kiirusega liikuvast põhiliiklusvoost ning I klassi maanteele maha- ja pealesõitu. Võimaldab ka kergliiklejatele eraldamist sõidukitest ning ületust maanteest.
- Uurides metsloomade liikumisteid üle maantee, rajada tee äärde aiad, mis vähendaksid loomade juhuslikku sattumist maanteele ja suunata loomad üle maantee vastavate loomade liikumiseks ette nähtud rajatiste abil.

LISAD

LISA 1. Inimvigastustega liiklusõnnetused toimumise aasta järgi (1999 – nov.2009.a.)

LISA 2. Inimvigastustega liiklusõnnetused toimumise asukoha järgi (km 162-209)

LISA 3. Varalise kahjuga liiklusõnnetused toimumise aasta järgi (1998 – nov.2009.a.)

LISA 4. Varalise kahjuga liiklusõnnetused toimumise asukoha järgi (km 163-209)

JOONISED

Joonis 1. Liiklussagedus (AKÖL – aasta keskmine liiklussagedus)
E20 Jõhvi – Narva teelõigu, km 163,2 – 208,8

Joonis 2. Inimvigastustega liiklusõnnetused ajavahemikus 1999 – 2009
E20 Jõhvi – Narva teelõigu, km 163,2 – 208,8

Joonis 3. Varalise kahjuga liiklusõnnetused ajavahemikus 1998 – 2009
20 Jõhvi – Narva teelõigu, km 163,2 – 208,8