TRANSPORT JA TEED
3|2025

SADULAUTO VÕI KAUBIK?
MEIL ON MÕLEMAD!

MAN

Laoautod koheselt saadaval

Valikus sadulaid rattavalemiga 4x2 ja 6x2 ning eri mõõtudes kaubikuid.
MAN tähendab töökindlust, madalat kütusekulu ja tugevat järelteenindust.
Tule vali oma järgmine töövahend meie juurest – kiiresti, lihtsalt ja mugavalt.
Kui teil on erisoove või küsimusi, võtke ühendust meie müügikonsultantidega.
Masinatega saab tutvuda Tallinna esinduses, Peterburi tee 88 ning Veokikeskuses, Kassisilma 26, Räni küla.

KEIL M.A. OÜ | www.man.ee | info@keilma.ee | tel 605 2000

Tahho taatlus just seal, kus oled Sina.

digimeerik.ee

Millal töötame?
kokkuleppel -
iga päev

Miks meie?

1. Hoiad kokku väärtuslikku aega
2. Säästad ettevõtte raha
3. Säästad loodust

Tahho taatlemiseks vajame:

1. Teadmist, kus sõiduk asub
2. Võtmeid
3. Sõiduki dokumente

HELISTA MEILE!

Põhja-Eesti
(+372) 565 5875

Lõuna-Eesti
(+372) 501 9932

Digimeerik OÜ tuleb ise Sinu juurde!

TRANSPORT JA TEED

3 | 2025

68. aastakäik

ISSN 2228-043X

Väljaandja: MTÜ Trekk
Tel: 502 1910
E-post: transport.teed.jk@gmail.com
Kujundus ja küljendus: Tiit Sermann
Trükk: REBELLIS OÜ

SISUKORD

EMS autorongidele pühendatud demopäev tõi kokku rohkelt huvilisi **5**
Koostanud Juhan Kunts

Lux Express Superiori esimesed kuud on olnud edukad **11**
Koostanud Juhan Kunts

Koolituste kalender - november / detsember 2025 . . . . . **18**

Liiklusregistris esmaselt registreeritud tarbesõidukid seisuga 31.08.2025 ja 30.09.2025. . . . . . **19**

Liiklusregistris arvel olevad tarbesõidukid jõuallika liigi järgi **20**

Maanteetranspordi kehtivate tegevuslubade, nende ärakirjade ja koopiate, omal kulul toimuva sõitjateveo sertifikaatide ning võõrtöötajaile väljastatud juhitunnistuste arvud seisuga 31.10.2025 . . . . . **20**

2+2 ristlõikega teed ja liiklusohutus **22**
Ain Kendra

Registreerimiskohustus kolmandate riikide kodanikele enne Läti Vabariiki sisenemist **29**
Eda Rembel

Läti Vabariigis käivitus 15. oktoobril 2025 elektrooniline järjekorra broneerimissüsteem **30**

E.R.A REHVID

LAI VALIK VEOAUTO REHVE LAOS OLEMAS
HINNAD NÜÜD ERITI SOODSAD!

VEOAUTO REHVID

385/65	R22.5	Dunlop	SP346	esiteljele	420 € + km
235/75	R17.5	DoubleCoin	RT500	haagisele	160 € + km
275/70	R22.5	DoubleCoin	RLB490	haagisele / abiteljele	196 € + km
275/70	R22.5	DoubleCoin	RT600	haagisele / abiteljele	192 € + km
315/60	R22.5	DoubleCoin	RLB450	veoteljele	232 € +km
315/60	R22.5	DoubleCoin	RR202	esiteljele	225 € +km
315/70	R22.5	DoubleCoin	RLB450	veoteljele	235 € +km
315/70	R22.5	DoubleCoin	RSD1	veoteljele / talvine	260 € +km
315/80	R22.5	DoubleCoin	RSD1	veoteljele / talvine	275 € + km
295/80	R22.5	DoubleCoin	RLB451	veoteljele	224 € + km
295/80	R22.5	DoubleCoin	RSD1	veoteljele / talvine	255 € + km
385/55	R19.5	DoubleCoin	RR905	haagisele	229 € + km
435/50	R19.5	DoubleCoin	RT910	haagisele	300 € + km
435/50	R19.5	DoubleCoin	RR905	haagisele	300 € + km
445/45	R19.5	DoubleCoin	RT910	haagisele	300 € + km
445/45	R19.5	DoubleCoin	RR905	haagisele	300 € + km
385/65	R22.5	DoubleCoin	RR905	haagisele	255 € + km
315/70	R22.5	LingLong	ETS100	esiteljele	255 € + km
385/65	R22.5	LingLong	KTS300	esiteljele	272 € + km
295/80	R22.5	LingLong	ETS100	esiteljele	255 € + km
315/60	R22.5	Matador	FHR4+	esiteljele / 156 indeks	382 € + km
315/60	R22.5	Matador	DHR4	veoteljele	382 € + km
315/70	R22.5	Matador	FHR4	esiteljele	339 € + km
315/70	R22.5	Matador	DHR4	veoteljele	339 € + km
385/55	R22.5	Matador	FHR4	esiteljele	374 € + km
385/65	R22.5	Matador	FHR4	esiteljele	369 € + km
385/65	R22.5	Matador	THR5	haagisele	336 € + km
385/65	R22.5	Bridgestone	W958+	esiteljele / talvine	438 € + km
385/65	R22.5	Bridgestone	RWS1	esiteljele / talvine	490 € +km
385/65	R22.5	Bridgestone	R179	haagisele	385 € + km

Kõikidel rehvidel on 3 mäetipu tähis ja M+S märgistus

Suur valik rehve ka teistelt tootjatelt!
Küsi lisaks: info@eraarehvid.ee või +372 5665 0491

Kontakt:
Janek Luhaäär
Tel 5665 0491
info@eraarehvid.ee
www.eraarehvid.ee

TALLINN

E.R.A. Rehvid OÜ
Suur-Sõjamäe 31 • Tel 5665 0491, 5665 0492

PÄRNU

E.R.A. Rehvid OÜ Savi 26 • Tel 5665 0491

TARTU

Urmas Rehvid OÜ
Ravila 63B • Tel 5562 1114; 5560 4422

RAPLA

RMW AS Kastani 5 • Tel 5565 5433

JÕHVI

LKW Welt OÜ Lennuki 19c, Jõhvi • Tel 506 1400

PÕLTSAMAA

Põltsamaa Autoveod OÜ Pargi 1 • Tel 505 2293

ADBLUE
TANKLAD

PÄRNUS Savi 26

TALLINNAS Suur-Sõjamäe 31

Müüme ka mahutites

Matador®

DOUBLECOIN

EMS autorongidele pühendatud demopäev tõi kokku rohkelt huvilisi

Oktoobrikuu keskel toimus Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsiooni (ELEA) eestvõttel Eestis seni lubatuist pikemate ja raskemate, EMS autorongidele pühendatud demopäev, mille võõrustajaks oli Kehtnas tegutsev Raplamaa Rakenduslik Kolledž. Kuna kuni 25,25 meetri pikkuste ja kuni 60-tonnise täismassiga autorongide teedele lubamisega seotud küsimused on erutanud meie logistika- ja maanteetranspordi ringkonnas meeli juba pikemat aega ning kuna tänavu viidi läbi ka ametlik praktiline uuring EMS veokite ohutuse ja mõju hindamiseks, siis oli demopäeva eesmärgiks teavitada kokkutulnuid sellest, millisesse faasi otsustamisprotsess on jõudnud ja anda ligikaudnegi aimdus otsuste rakendumise võimalikest tärminitest. Päevakavva mahtusid nii autorongide tutvustamine, uuringu läbiviijate ja asjaomaste ametkondade esindajate ettekanded, kui demonstratsioonsõidud kolledži õppesõiduväljakul.

MIDA NÄITAS AMETLIK UURING? Transpordiameti hanke alusel läbiviidud uuringu käigus tehtust ja peamistest tähelepanekutest rääkis oma ettekandes uurimisgrupi liige, Tallinna Tehnikakõrgkooli *Transpordi ja liikluskorralduse* õppekava juht Sven Kreek. Tutvustanud kiirkorras uuringu metoodikat, märkis ta ära, et sama teemat on viimasel kümnendil käsitletud – kuigi pealiskaudsemalt – ühes TKTK lõputöös. Et toonaste Keila väikese raadiusega ringristmikel tehtud sõidukatsete tulemused olid positiivsed, olid ootused kõrged ka enne jutuks oleva uuringu sõidupäevi. Kõik sõidukatsetustel osalenud autorongid said manöövritega hakkama nii logistikakeskuste rambiesistel, kui ringristmikel. Samuti igati headeks ja ootuspärasteks pidas Kreek ka Piibe maanteel toimunud pidurdus- ja möödasõidukatsete tulemusi.

	EMS autorong 1	EMS autorong 2 (B-Link9	16,5 m autorong
Sõiduki mass, kg	57 417	57 379	40 656
Pidurdusteekond 50 -> 0 km/h	16,8	18,7	17,3
Pidurdusteekond 80 -> 0 km/h	41,6	47,2	44,1

Skeptikute kartused ei pidanud paika. Standardse 16,5-m autorongi pidurdusteekond osutus EMS autorongi omast kohati isegi pikemaks.

Möödasõidukatsed füüsikaseadusi ümber ei lükanud: manöövriks kulunud aeg sõltus mööduva ja möödasõidetava veoki kiiruste vahest, selle jooksul läbitav tee oli aga seda pikem, mida suurem sõidukite kiirus. Tegelikus liikluses on aga olukord keerulisem – möödumiseks vajaliku teelõigu pikkus sõltub veel ka mööduva veoki dünaamikast ja paljudest muudest teguritest. Lihtsat tõde kommenteerides tuli ettekandjal imestada demopäeva hommikul ERR-i eetris kõlanud lihtsustatud, eksliku ja paljude liiklejate arvamust eksiteele juhtida võiva väljaütlemise üle, mille kohaselt vajataks EMS veokist möödumiseks 100 m pikemat teelõiku kui seni traditsioonilisest autorongist möödumiseks.

	Katse 1	Katse 2
Möödasõidetava kiirus, km/h	80	75
Möödasõitja algkiirus, km/h	85	80
Möödasõidu kestus, s	33	33
Möödasõidu teekond, m	760	795

Ühena uuringu läbiviijaist tõdes Sven Kreek, et kuna uuringus statistilisi andmeid valdavalt ei kasutatud, tuginevad uuringu tulemuste põhjal tehtud järeldused suuresti grupi liikmete eksperthinnangule.

Olles küll teadlik seosest, et raskeliikluse osakaalu suurenedes üldise liikluse piires suureneb ka risk raskemate tagajärgedega liiklusõnnetuste toimumiseks, tuleb EMS autorongide lisandumisega seotud ohuhinnangu kujundamisel arvestada ka statistikast võetavat teadmist, et valdav osa N3 kategooria sõidukite osalusel toimunud liiklusõnnetustest on põhjustatud teiste sõidukijuhtide vigadest.

Uuringu teostajate hinnangul – keda ettekandja esindas – EMS autorongide kindlaksmääratud trassidele lubamine, juhul kui selle tingimusena rakendatakse täiendavaid meetmeid, ohutuse-ohtlikkuse taset meie liikluspildis oluliselt ei muuda. Ühena täiendavaist meetmeist, mis oli uuringu järeldustes ka välja toodud, oli kergliikluse mittelubamine teedele, kus kaetud peenra laius on väiksem kui 1,5 meetrit. Mõistagi võib sellega kaasneda vajadus täiendavate kergliiklusteede rajamiseks.

Demopäeva toetaja Scania Eesti oli toonud tutvumiseks elektrilise sadulveoki. Veduk, mille tühimass on tänu üle 4 tonni kaaluvaile akudele küll 20 500 kg suudab vedada autorongi lubatud täismassiga kuni 50 tonni. Akupakid mahutavad 600 kWh energiat ja mootori tippvõimsus on 450 kW.

Transpordiameti vaadet EMS veokite liiklusesse lubamisele tutvustas ameti erivedude koordinaator Marko Jürimaa, kelle sõnul tegeldakse Kliimaministeeriumis valitsuse liikluskomisjoni volituse alusel mainitud sõidukite kasutamist lubavate muudetuste sisse viimiseks Liiklusseadusesse. Transpordiamet oli eelnevalt teinud valitsuse liikluskomisjonile ettepaneku lubada EMS autorongid Eestis liiklusesse:

- **eriloa alusel;**
- **eelnevalt määratletud marsruutidel ja**
- **kehtestades täiendavaid liiklusohutust tagavaid nõudeid.**

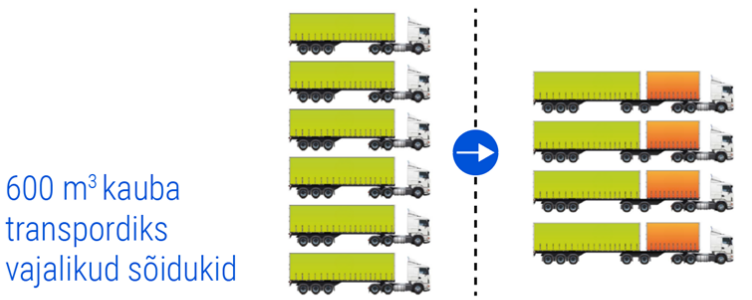
Ettekandest selgus, et EMS autoronge hakatakse eelnevalt määratletud marsruutidel liiklusesse lubama – juhul kui miinimumnõuded on täidetud – vaid erilubade alusel. Sõidukitele esitatavad miinimumnõuded saavad sätestatud sellekohastes määrustes, Liiklusseaduses määratakse kindlaks vaid sõiduki pikkuse ja lubatud suurima täismassi ülempiirid – vastavalt 25,25 m ja 60 t.

Esialgse kava kohaselt hakkavad miinimumnõuete hulka kuuluma:

- **tunnusmärgi „PIKK- ja RASKEVEOS" olemasolu sõidukil;**
- **veoki mootori minimaalne erivõimsus 6 kW / t;**
- **rehviturvise sügavus veoteljel 5 mm, teistel telgedel 3mm**
- **veoki mootor peab vastama vähemalt Euro VI heitmenormile.**

Eriload hakkavad olema tasulised, kusjuures nende hinnastamisel hakkavad tõenäoliselt kehtima soodustused mitmesuguse lisa-ohutusvarustuse – näiteks täiustatud hädapidurdussüsteemi (AEBS – *Advanced Emergency Braking System*), tagurduskaamera, paarisrattad jms. – olemasolu korral. Aastase kehtivusega eriloa baashinnaks saab eeldatavalt 500 eurot, kuid lõplik hind selgub ettekandja sõnul ikkagi arutelu käigus, millesse kaasatakse ka vedajate esindusorganisatsioonid.

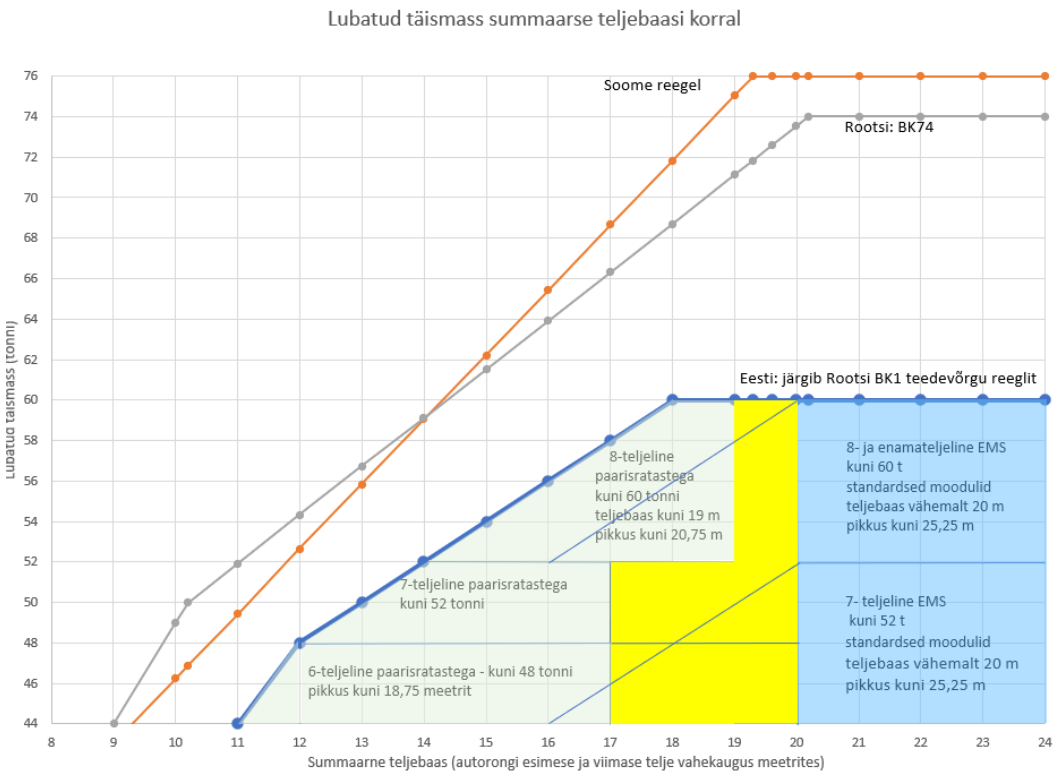
Kindlaks määratakse ja kaardistatakse EMS sõidukitele sobivad koridorid, mis põhinevad kolmel põhimaanteel, kuid kuid mis hakkavad sisaldama ka põhiteest lähtuvaid ning neid tehnoparkide, logistikakeskuste ja ladudega ühendavaid kõrvalteid kuni 2 km põhiteest eemal. Vajadusel kehtestatakse neil trassidel ka kiiruse, ajalised ja möödasõidu kohtpiirangud. Eesmärgiks on kaasata protsessi ettevalmistusse ka kohalikud omavalitsused, et üks taotletav eriluba annaks õiguse liigelda nii riigi-, kui KOV-ide teedel.



SÕIDUKEID (JA JUHTE)	6	4
SÕIDUKI PIKKUS	16,5 m	25,25 m
KAUBAMAHT SÕIDUKIL	100 m³	150 m³
KÜTUSEKULU	3,5 ml/m³ km	3 ml/m³ km
CO2 EMISSIOONID	100%	85%=-15%
TEE KASUTUS	499 m	368 m

EMS sõiduki pikkuse ja täismassi lubatud maksimummäärad sätestatakse Liiklusseaduses, mille eelnõu läbib kooskõlastusringi 4. novembriks. Kõik ülejäänud tingimused – sh. tegelik suurim lubatud täismass ja pikkus – tuuakse, sõltuvalt iseloomust ära kas erivedude tingimusi või sõidukite tehnonõudeid käsitlevas ministri määruses.

EMS sõiduki tegelik suurim lubatud täismass hakkab aga sõltuma, vastavalt aluseks võetud Rootsis kehtivale BK1 teedevõrgu reeglile, nii telgede arvust, summaarsest teljebaasist, kui paarisrataste olemasolust .



Koostanud Juhan Kunts

CARGO SERVICE

Kontaktivaba haagiste hooldus kliendi soovitud kohas

Hooldatud haagisega püsid kindlalt teel – Cargoservice OÜ

24/7 ✆ +372 5566 0002

www.Cargoservice.ee
https://m.facebook.com/cargoservice.ee/

authorised
ServicePartner of
SCHMITZ CARGOBULL

SCANBALT TRAILER

ScanBalt Trucks
www.trucks.ee

UUED JA KASUTATUD VEOKID JA HAAGISED

ПРОДАЖА ТЯГАЧЕЙ И ПОЛУПРИЦЕПОВ ВСЕХ ТИПОВ

Ostame Teie kasutatud veoautosid ja haagiseid.

WWW.TRUCKS.EE WWW.TRUCKS.EE WWW.TRUCKS.EE

Megalift/külglaadur DENNISON DENO4DA/3001, 2025, KUBOTA diiselmootoriga, 170 000 EUR + km

Sadulveok SCANIA R500 6×2, 2018, Euro VI, Opticruise, mootoripidur, 880 000 km, 41 900 EUR + km

Kallurpoolhaagis KEL-BERG SB40, 2006, 12 900 EUR + km

Kallurpoolhaagis KEL-BERG 42 m³, 2012, Al-kast, BPW, 16 900 EUR + km

Kallurpoolhaagis MEILLER MHPS 44/3, 2025, Hardox, SAF Offroad, 36 900 EUR + km

Hakkeveo poolhaagis STAS S300ZX, 2018, SAF teljed, ketaspidurid, 35 500 EUR + km

Hakkeveok KRAKER CF-200, 2017, BPW, trummel-, 28 900 EUR + km

Kallurtäishaagis FERREL 195 DH, 2023, 11,87 m³, 28 400 EUR + km

Kallurpoolhaagis MEILLER Thermo, 25 m³, elektriajamiga katus, 45 900 EUR + km

Sadulveok DAF XF106/480, 6x2/4, 2021, Euro VI, AS-Tronic, mootoripidur, 440 000 km, 41 900 EUR + km

Madelpoolhaagis KÖGEL S24 PLATE, 2025, tugevdusplaadiga esisein, 27 600 EUR + km

Sadulveok SCANIA G450, 6×2/4, 2020, Euro VI, Opticruise, mootoripidur, 751 000 km, 40 900 EUR + km

• OÜ SCANBALT TRAILER • OÜ SCANBALT TRUCKS

Kroodi 7, Maardu 74114 Tel: +372 5012 599, +372 515 1992 • www.trucks.ee

Lux Express Superiori esimesed kuud on olnud edukad

Foto: Hendrik Osula

Selle aasta kevadel tõi Mootor Gruppi kuuluv Lux Express Estonia brändinimetuse *Superior* all Tallinn-Tartu liinile 9 kahekorruselist, 14 meetri pikkust NEOPLAN Skyliner tüüpi bussi. Tõenäoliselt on projekti näol tegu Eesti seni ühe mahukama ja julgema investeeringuga äripõhise ühistranspordi vallas. Lux Expressi tegevjuhi Ingmar Roosi hinnangul tähendab *Superior*'i liinile toomine kvaliteediskaalal ettevõtte jaoks viimase kümnendi suurimat arenguhüpet.

Ettevõtte teatel oli selle sammu ajendiks nii soov tuua Eesti kõige atraktiivsemale – kuni 90% täituvusega – bussiliinile täiendavaid istekohti, kui luua veelgi mugavam sõidukeskkond ja suurendada äriklassi kohtade osakaalu…„et rohkem varasemaid autoreisijaid võiksid näha bussisõidus mitte kaotatud, vaid võidetud aega". Tänu kuni 63 reisijat mahutavate busside liinile tulekule saab kahe suurema linna vahel igapäevaselt liikuda võrreldes varasemaga 500 inimest rohkem.

Esimese 4 kuu tulemused näitavad, et uued sõidukid on inimeste poolt hästi vastu võetud – suvekuudel veeti Superioridega täistunni väljumistel kokku 155 tuhat reisijat, mille käigus kogunes üle 28 miljoni sõitjakilomeetri. Seda on ligi 15% enam kui möödunud aasta samal perioodil. Olgugi et Tallinn-Tartu raudteetrassi elektrifitseerimise„venimine" on andnud neil kuudel bussivedajaile teatud eelise, on tulemus ehk sedavõrd hea, et lubab ka edaspidi, olukorra muutudes, kokku ligi 6 miljonit eurot maksma läinud investeeringut õnnestunuks lugeda.

Praegust ärimudelit iseloomustas ettevõtte juht Ingmar Roos järgmiselt: ***Varem sõitsime Tallinn-Tartu liinil stabiilse rütmiga 7 päeval nädalas. Vaadates aga reisijate jaotust päevade lõikes, siis reedeti kella 16-st kuni kella 18-ni sõidab ühe tunni jooksul reisijaid keskmiselt 3 korda enam kui nädala sees, mistõttu peame vajalikuks mahtu diferentseerida ehk kasutada nõudmispõhist ärimudelit. Reedel tehakse Tallinna ja Tartu vahel – võtmata arvesse dubleerivaid lisabusse – keskmiselt 4 reisi rohkem kui nädala sees. Tööjõu osa kulude paletis on paratamatult suurenenud, kuid investeeringute oma isegi vähenenud, – kuna kõik täistunni väljumised katame – teenuse kõrget kvaliteeti stabiilselt tagades – kogu nädala jooksul vaid Lux Express Superior bussidega, kõigiks reedesteks ja pühapäevasteks lisareisideks kasutame aga veidi vanemaid, kuid vähem kui 10-aastasi sõiduvahendeid. Sest oleks ju lausa hullumeelsus kasutada ka lisaväljumiste teenindamiseks busse, mille soetusmaksumus on ligi 0,5 miljonit eurot ning mille igakuised liisingumaksed ja amortisatsioon ulatuvad 6000 euroni.***

Seega ongi Superior'i brändi ülalhoidmiseks vajalike Neoplan Skyliner tüüpi busside optimaalseks arvuks tänase nõudluse juures 9. Esimestel kuudel on nende läbisõit olnud tunduvalt üle 20 tuhande km, samal ajal kui lisaväljumisi tagavate oma kohati vaid 6000…7000 km.

Foto: Tanel Meos

Peale bussi täituvuse ja läbitud reisijakilomeetrite on majandustulemused, investeeringu tasuvus ning konkurentsivõime sõltuvuses nii kütuse erikulust, kui selle hinnast. Esimese nelja kuu tulemustele vaadates on Lux Expressi juhil ka siin põhjust rahul olla: ***Ühistranspordis on säästlikkuse mõõtmiseks mitu komponenti, millest üheks olulisimaks on kütusekulu sõitjakilomeetri kohta. Et keskmine täituvus oli piisav ja üldine kütusekulu oodatult väike, sai esimestel kuudel eesmärk täidetud. Keskmiseks tehniliseks kuluks – kus arvesse võetakse ka nii tühisõitudel kui lisakütteseadme tööks kuluv kütus – kujunes 26,9 l/100 km. Kuna tegu oli valdavalt suvekuudega, siis aasta keskmisena see näitaja muidugi langeb, ent jääb loodetavasti 30 liitri piiresse. Taandades tulemuse ühele sõitjakilomeetrile, selgub et selleks kulunud kütuse põlemisel eraldus keskkonda vaid 16,2 grammi süsihappegaasi – ja seda kogu bussi tööaega, mitte vaid liinikilomeetreid arvestades. Võrdluseks tasub teada, et keskmise sõiduauto individuaalkasutusel on eralduva CO_2 kogus sõitjakilomeetri kohta umbes 70 g, Elroni diiselrongide puhul aga samuti kindlasti üle 50 grammi. Seega võib Neoplani energiakasutuse kogu MAN-i veojõusüsteemi väga säästlikuks lugeda juba praegu. Ebaõiglane oleks mitte hinnata ka meie bussijuhtide panust.***

Jäädes kindlaks tõele, et keskkonna vaates on sõbralikkuse mõõdupuuks vaid sinna paisatava süsihappegaasi hulk, ei saa mööda minna ka tähekombinatsioonist HVO. Seda ei ole Lux Expressis kaugeltki ignoreeritud, kuid hetkel on juhtkonnal teemale oma lähenemine: ***Arvud näitavad, et oleme küllalt säästlikud. Seega siseneme HVO kui kallima kütuse maailma siis kui rongioperaator „rohelisuselt" meiega võrdsele tasemele jõuab, mainitud kütust kasutama asub ja täiendavad kulud ka pileti hinda kannab. Oleme seni suutnud pakkuda heal tasemel teenust ja hoida hinnad samas piisavalt madalad, tuues sõitjaid autodest bussidesse. Firma juhina ei pea ma mõistlikuks hakata praegu kallimast kütusest tingitud lisakulusid pileti hinnale lisama ja sellega konkurentsivõimet kahjustama.***

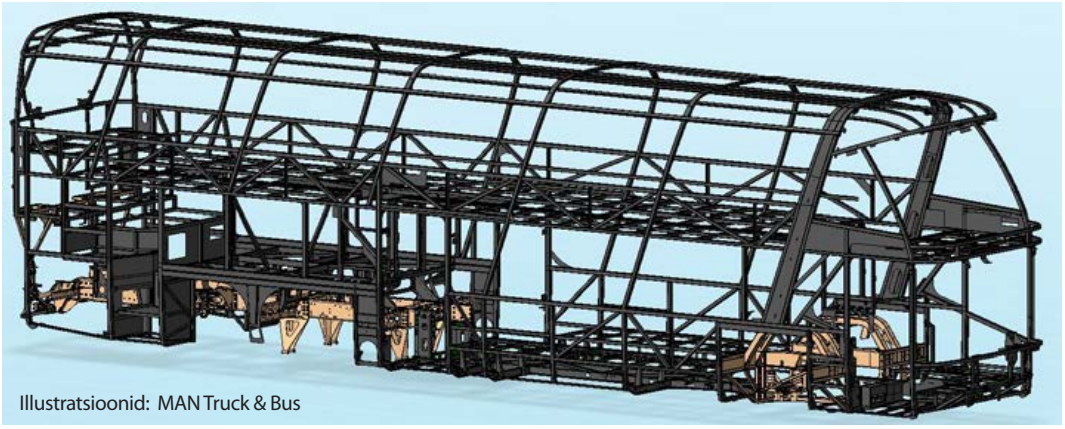
Miks valiti just Neoplan? Mõistagi vajati busse, mis mahutaksid võimalikult palju reisijaid. Selgituse kohaselt taheti tuua turule midagi täiesti uut – mis kõnetaks ka nooremat põlvkonda, kes ei ole varem kahekorruseliste bussidega sõitnud. Spetsialistid, olles testinud üle Euroopa mitmete tootjate mudeleid, langetasid valiku Skylineri kasuks ikka tema konstruktsioonilahenduste, atraktiivse disaini ja sõiduomaduste põhjal. Otsust mõjutas ka tarneaeg.

Fotod: Hendrik Osula

Kahetasandilise bussi eripära tõttu – kuna bussi tagaosas paikneb pagasiruum – peab suurem osa reisijaist ära mahtuma ülakorrusele. Kuigi püsti seismiseks on kõrgust vähem, loovad klaaslagi, avar vaade ning äri- ehk *Superior*-klassi pikemad istmevahed illusiooni erilisest ruumikusest. Töö tegemiseks rohkem mugavusi pakkuvad *Superior* istekohad asuvad bussi esiosas.

Lauad ja „konverents"-paigutusega istmed alakorrusel võivad esmapilgul tunduda ruumi ebaratsionaalse kasutusena, kuid ka laudadest loobumine üht täiendavat istmerida rattakoopa asukoha tõttu ära paigutada ei oleks võimaldanud.

Juhi töökoht on olnud järjepidevas muutumises. Alates 2024. mudeliaastast kasutatakse kõigis MAN kontserni bussides täisdigitaalseid näidikutepaneele. Juhi ees paiknevale infotabloole saab kuvada erinevate juhiabisüsteemide jm. funktsioonide, sh. sõidu- ja tööaja arvestusega seotud visualiseeringuid. Et juhi tähelepanu vähem hajutada, paikneb rohkesti nuppe-klahve roolil – vasakul sõidutehniliste, paremal multimeedia rakenduste juhtimine. Juhist paremal paikneva juhtpaneeli alaosas olev ketasvalits *SmartSelect* ei ole enam uudis, kuid leiab puutetundliku ekraani mugavama alternatiivina autoehituses üha enam kasutust.



Illustratsioonid: MAN Truck & Bus

Erinevalt samal liinil kasutatud Scania Irizarist on Neoplan Skyline'i puhul tegu kandevkerega, mille sõrestik on nelikant-ristlõikega torudest keeviskonstruktsioon. Et bussi kere peab omama teatud elastsust, siis ei ole kasutatud mitte roostevabast, vaid kvaliteet-konstruktsiooniterasest valmistatud torusid. Torude näol on tegu avatud profiilidega, mis tähendab et elektrolüüsivannis toimuva korrosioonivastase töötluse käigus jõuab vedelik ka torude sisepindadele. Tsingitud terasplekist küljepaneelid ja aknad liidetakse liimimise teel sõrestikuga, – mille tulemusel moodustub kõrgete tugevusnäitajatega ruumiline kerekonstruktsioon. Mootor käigukastiga, teljed jm. komponendid kinnituvad kandevkere külge lisatarindite abil.

Kasutatakse 6-silindrilise, 12,4-liitrise töömahuga mootori MAN D26 täiustatud, Euro VIe nõuetele vastavat versiooni. Heitgaaside järeltöötluseks kasutatakse selektiivset katalüütilist taandamist (SCR) koos gaaside retsirkulatsioonisüsteemiga (EGR), mida on nõuetele vastavuse tagamiseks efektiivsemaks muudetud. Neoplan Skyline tüüpi busse komplekteeritakse vaid 382 kW (520 hj) variandiga, mille maksimaalne pöördemoment 2650 Nm saavutatakse küllaltki madalatel pööretel, 930 p/min ja ning on püsiv laias vahemikus, kuni sageduseni 1350 p/min. Pikk ja madal vahemik lubab aga eeldada väiksemat käiguvahetuste arvu ja madalamat kütusekulu. Tühikäigul teeb väntvõll vaid 500 p/min. Käigukastiks on 12-käiguline MAN TipMatic Coach, mis kujutab endast ZF-i toodetud vajalike ülekandearvudega baaskäigukasti koos MAN-i poolt välja töötatud käiguvahetuse loogika ning juhttarkvaraga.

Bussi juhitavuse, reisijate mugavuse, kuid ka ökonoomsuse huvides on täiesti uutele alustele viidud õhkvedrustuse lahendus. Kui varem sai bussijuht reguleerida mitmeid parameetreid armatuurlaualt, siis uus õhkvedrustuse juhtsüsteem VASC (*Vehicle Air Suspension Control*) on täiesti automaatne. Rõhku igas vedrus eraldi – ja koos sellega nende jäikust – reguleeritakse reaalajas infosiini kaudu vastavalt vedrude läbivajumist ja kere kaldenurki registreerivate andurite signaalidele. Suurematel kiirustel vähendab VASC parema aerodünaamika ja stabiilsuse huvides ka bussi kliirensit.

Äramärkimist vääriksid kindlasti paljud tehnilised uuendused, ent neist juba edaspidi.

Koostanud Juhan Kunts

KÖGEL

NOVUM: LIGHT & STRONG

UUENDUSLIKKUSEST TULVIL MAAILM.
KUNA SEE ON MEILE TÄHTIS!**

THE NEXT GENERATION NOVUM KÖGEL OF TRAILERS

KÖGEL HAAGISED

KÖGEL CARGO

- ✓ erakordne töökindlus
- ✓ parim tavavarustus
- ✓ suur kandevõime

KÖGEL COOL

- ✓ suurepärane termoisolatsioon
- ✓ eriti vastupidav ehitus
- ✓ väike tühimass

KÖGEL TRIPLEX

- ✓ veenev tugevusvaru
- ✓ variantide arvukus
- ✓ suur kandevõime

*rohkem teavet leiate aadressil: www.koegel.com/CO2

OÜ ScanBalt Trailer

Kroodi 7, Maardu 74114
Tel : +372 600 69 61
Tel : +372 50 39 599
E-mail: scanbalt@scanbalt.ee
www.trucks.ee

**KUNA SEE ON MEILE TÄHTIS! (BECAUSE WE CARE)

www.koegel.com

TruckWash

RASKETEHNIKA PUHASTUSTEENUSED:

*** VEOAUTODE VÄLISPESU**

*** VEOAUTODE SISEPESU**

*** SÕIDUKITE KAALUMINE**
OLEME MAANTEEAMETI POOLT TUNNUSTATUD SÕIDUKI TÜHIMASSI MÕÕTJANA JA ANDMETE ESITAJANA LIIKLUSREGISTRISSE

*** VEOKI KABIINIDE POLEERIMINE**

*** VANADE KLEEBISTE JA LIIMI EEMALDAMINE**

*** BUSSIDE KORISTUS JA KEEMILINE PESU**

TEOSTAME TÖID KA VÄLJASÕIDUGA KOHTADELE

PESULA AVATUD
E-R: 08:00-20:00
L: VÕIMALIK TELLIDA ERITÖID

TRUCKWASH OÜ
FOSFORIIDI 14
74114 MAARDU | TEL +372 5625 7085
E-POST INFO@TRUCKWASH.EE
WWW.TRUCKWASH.EE

RECAMIC

Michelin Retread Technologies

RECAMIC: Michelini taastamistehnoloogia veoautorehvidele – 24 aastat Eestis!

SEPA REHV | RECAMIC

RECAMIC: Michelini taastamistehnoloogia veoautorehvidele

SEPA REHV OÜ
Tartu, Sepa 22
tel: 731 1157
separehv@hinkus.ee
www.recamic.com

HINKUS REHV OÜ
Tartu, Sepa 22
tel: 731 1140
gsm: 502 6851
gsm: 502 6521
hinkus@hinkus.ee
www.hinkus.ee

Tallinn, Kangru tee 6,
Vaela küla, Kiili vald
gsm: 5340 0440
imre@hinkus.ee

Põlva, Jaama 77c
tel: 799 7994
gsm: 501 2965
polva@hinkus.ee
www.hinkus.ee

VEOKIREHV OÜ
Tallinn, Kangru tee 6,
Vaela küla, Kiili vald
gsm: 526 8004
veokirehv@gmail.com
www.veokirehv.ee

KUMMIMEES
Tallinn, Peterburi mnt. 73
tel: 605 9720
ir@kummimees.ee
www.kummimees.ee

GBF KUMMIKESKUS
Rakvere, Rägavere tee 42a
tel: 325 4230
info@gbf.ee
www.gbf.ee

SAVIREHVID OÜ
Pärnu, Savi 16
tel: 447 5166
gsm: 518 6717
info@savirehvid.ee
www.savirehvid.ee

KASTANI TEENINDUS OÜ
Kuressaare, Voolu 2
gsm: 5551 5315
meelis.rehvid@mail.ee

KOOLITUSTE KALENDER

TALLINNA TEHNIKAKÕRGKOOLI LOGISTIKA INSTITUUT / WWW.TKTK.EE

• Autojuhi ametikoolituse lektori täiendkoolitus – autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaeg
1.12.2025.
• Autojuhi ametikoolituse lektori täiendkoolitus – autoveo korraldus ja lähetusnõuded
19.01.2026.
• Maanteeveol töötava ohutusnõustaja koolitus
5.01.-8.01.2026; täiendkoolitus 8.01.2026
Info ja registreerimine: tel. 666 45 53, 53 411 798 või e-post: koolitus@tktk.ee

AUTOSERT KOMPETENTSIKESKUS / WWW.AUTOSERT.EE

• Veoki- ja bussijuhi ametikoolitus (kood 95) – 140 tundi
algusega: 3.11.* Tallinnas, Tartus, Pärnus, Kuressaares, Paides, Rakveres, Viljandis, Võrus ja Haapsalus; 17.11.* Tallinnas ja Tartus; 1.12. Tallinnas, Tartus, Pärnus, Kuressaares, Paides, Rakveres, Viljandis, Võrus ja Haapsalus
algusega: 10.11.* Tallinnas; 8.12.* Tallinnas
*** võimalikud ka paketid kombineeritult D-, C-, CE- ja BE-kategooria kursustega**
• Veoki- ja bussijuhi täiendkoolitus – 35 tundi
31.10.-7.11.* Pärnus; 3.-6.11. Tallinnas ja Tartus; 4.-7.11. Pärnus; 14.-21.11.* Tartus; 18.-21.11. Tallinnas ja Tartus; 1.-4.12. Tallinnas ja Tartus; 2.-5.12. Pärnus; 5.-11.12.* Tallinnas; 8.-11.12. Tallinnas; 12.-18.12.* Tartus; 27.-30.12. Tallinnas ja Tartus
3.-6.11. Narvas; 10.-13.11. Tallinnas; 24.-27.11. Tallinnas; 15.-18.12. Tallinnas; 27.-30.12. Tallinnas ja Narvas
*** õppetöö toimub osaliselt veebis**
• ADR põhi-ja täiendkoolitus
5.-7.11. Tallinnas; 24.-26.11. Tartus; 3.-5.12. Tallinnas; 15.-17.12. Pärnus
12.-14.11. Tallinnas; 17.-19.12. Tallinnas
• Tõstukijuhi baaskoolitus
ja 1.12.-12.12. Tallinnas
Info ja registreerimine: www.autosert.ee / info@autosert.ee / tel. 5886 7665 ja 5885 6760

SÕIDUÕPPE OÜ / WWW.AMETIKOOLITUSKESKUS.EE

• Veoki- ja bussijuhi ametikoolitus – 140 tundi
algusega: 12.11.*; 26.11.* – mõlemad Tartus
*** võimalikud ka paketid kombineeritult D-, C-, CE- ja BE-kategooria kursustega**
• Veoki- ja bussijuhi täiendkoolitus – 35 tundi
algusega: 7.11.; 13.11. NRLP; 15.11: LP; 21.11.*; 27.11. NRLP; 29.11. LP – kõik Tartus
algusega: 21.11. Tartus; 25.11.* Tallinnas; 23.12. Tartus
*** õppetöö toimub osaliselt veebis**
• Ohtlike ainete veo (ADR) koolitus
algusega 22.11.; 23.11. Tuleohutus kõigile; 20.12; 21.12. Tuleohutus kõigile – kõik Tartus
• Tõstukijuhi 2-päevane praktiline koolitus
ja algusega: 8.11.; 6.12. – mõlemad Tartus
Registreerimine: soiduoppe@gmail.com , tel. 5078 230 või 7308 080

VILJANDI KUTSEÕPPEKESKUS / WWW.VIKK.EE

• Veoauto- ja bussijuhi täiendkoolitus – 35 tundi
1.-5.12. 2025
Registreerimine: koolitus@vikk.ee, tel. 5303 7346 või 433 3095.

LIIKLUSREGISTRIS ESMASELT REGISTREERITUD VEOAUTOD, BUSSID JA HAAGISED SEISUGA 31.08.2025 JA 30.09.2025 Allikas: Transpordiamet

BUSSID KATEGOORIA M3 / registrimassiga üle 5 t				
Mark	AUGUST 2025		SEPTEMBER 2025	
	Kokku	Uued	Kokku	Uued
IRIZAR	22	18	23	19
NEOPLAN	11	9	11	9
IVECO BUS	8	8	9	9
MERCEDES-BENZ AVESTARK	8	8	8	8
IVECO FENIKSBUS	5	5	7	7
TEMSA	7	6	7	6
MERCEDES-BENZ	6	6	6	6
SETRA	9	2	14	5
ELECTRIFY	4	4	4	4
ISUZU	3	3	3	3
SCANIA IRIZAR	10	2	10	2
IVECO FERQUI	1	1	2	2
IVECO FORVEDA	2	2	2	2
MERCEDES-BENZ WARMIAKI	1	1	2	2
HIGER	5	1	5	1
MAN	3	1	3	1
KOKKU:	**145**	**80**	**163**	**89**
Muutus võrreldes 2024. aasta sama perioodiga				**-43%**

BUSSID KATEGOORIAD M2 ja M2G / registrimassiga kuni 5 t				
Mark	AUGUST 2025		SEPTEMBER 2025	
	Kokku	Uued	Kokku	Uued
MAN AVESTARK	4	4	4	4
MERCEDES-BENZ FORVEDA	4	4	4	4
MERCEDES-BENZ	8	2	10	2
MERCUS	2	2	2	2
FIAT	2	0	2	0
KOKKU:	**26**	**12**	**30**	**12**
Muutus võrreldes 2024. aasta sama perioodiga				**-43%**

HAAGISED KATEGOORIA O4 / registrimassiga üle 16 t				
Mark	AUGUST 2025		SEPTEMBER 2025	
	Kokku	Uued	Kokku	Uued
SCHMITZ CARGOBULL	256	194	288	224
KÖGEL	42	41	44	43
KRONE	67	32	74	37
KÄSSBOHRER	46	34	49	37
SCHWARZMÜLLER	27	27	31	31
F.X. MEILLER	23	21	27	25
BODEX	17	15	18	16
KNAPEN	15	12	16	13
WIELTON	12	8	12	8
MEGA	8	8	8	8
KRONE FOILPOINT	4	4	5	5
NÄRKO	3	2	4	3
FGM	2	2	3	3
LIMETEC	3	3	3	3
ZASLAW	4	2	5	2
HAMMAR	3	2	3	2
A24 TRAILERS	2	2	2	2
EKERI	2	2	2	2
WIELTON TARFURGO	2	2	2	2
HÜFFERMANN	9	1	9	1
FLIEGL	4	1	4	1
LAG	3	1	3	1
KOKKU:	**660**	**429**	**729**	**482**
Muutus võrreldes 2024. aasta sama perioodiga				**-27%**

HAAGISED KATEGOORIA O3 / registrimassiga kuni 16 t				
Mark	AUGUST 2025		SEPTEMBER 2025	
	Kokku	Uued	Kokku	Uued
HUMBAUR	1	1	1	1
TIJHOF	1	1	1	1
KÄSSBOHRER	4	0	4	0
KOKKU:	**12**	**2**	**12**	**2**

VEOAUTOD registrimassiga kuni 3,5 t				
Mark	AUGUST 2025		SEPTEMBER 2025	
	Kokku	Uued	Kokku	Uued
TOYOTA	304	279	343	306
PEUGEOT	267	247	314	292
FORD	344	222	405	259
CITROËN	136	106	170	137
RENAULT	149	111	167	123
VOLKSWAGEN	191	48	225	54
MERCEDES-BENZ	125	40	138	43
OPEL	61	26	68	27
PEUGEOT DANGEL	12	12	12	12
TOYOTA TRANSLAINE	7	7	8	8
ISUZU	4	4	5	5
FIAT	14	4	15	4
RAM	3	2	5	4
TOYOTA BENNETT	4	4	4	4
KG MOBILITY	2	2	3	3
PIAGGIO	2	2	2	2
VOLKSWAGEN BENNETT	1	1	2	2
DACIA	3	1	3	1
FOTON	1	1	1	1
MERCEDES-BENZ SILWI	1	1	1	1
KOKKU:	**1664**	**1123**	**1930**	**1291**
Muutus võrreldes 2024. aasta sama perioodiga				**-36%**

VEOAUTOD registrimassiga 3,5 - 6 t				
Mark	AUGUST 2025		SEPTEMBER 2025	
	Kokku	Uued	Kokku	Uued
RENAULT	138	116	159	134
PEUGEOT	67	60	70	62
TOYOTA	57	57	61	61
FORD	85	47	96	52
IVECO	51	37	51	37
VOLKSWAGEN	59	26	67	28
MERCEDES-BENZ	77	23	88	24
MAN	22	18	24	19
OPEL	14	13	15	13
FIAT	21	10	24	11
PEUGEOT BENNETT	10	10	11	11
CITROËN	15	9	17	10
TENAX	1	1	2	2
TOYOTA SILWI	2	2	2	2
ISUZU	2	1	2	1
RENAULT STX	2	1	2	1
FORD PALFINGER PLATFORMS	1	1	1	1
INEOS	1	1	1	1
IVECO / ISOLI	1	1	1	1
TOYOTA BENNETT	1	1	1	1
TOYOTA TRANSLAINE	0	0	1	1
KOKKU:	**649**	**436**	**724**	**474**
Muutus võrreldes 2024. aasta sama perioodiga				**-42%**

LIIKLUSREGISTRIS ESMASELT REGISTREERITUD VEOAUTOD, BUSSID JA HAAGISED SEISUGA 31.08.2025 JA 30.09.2025 Allikas: Transpordiamet

VEOAUTOD registrimassiga 6 - 16 t				
Mark	AUGUST 2025		SEPTEMBER 2025	
	Kokku	Uued	Kokku	Uued
IVECO	25	14	26	14
MERCEDES-BENZ	31	3	34	3
IVECO IGLOOCAR	1	1	3	3
MAN	17	2	18	2
VOLVO	15	2	16	2
DAF	9	2	9	2
FUSO NTM	2	2	2	2
OTOKAR	2	2	2	2
RAM	1	0	2	1
RENAULT	5	0	6	0
IVECO MAGIRUS	2	0	2	0
FUSO	1	0	1	0
FUSO JUNGE FAHRZEUGBAU	1	0	1	0
GAZ	1	0	1	0
KOKKU:	**114**	**28**	**127**	**31**
Muutus võrreldes 2024. aasta sama perioodiga				**-11%**

VEOAUTOD registrimassiga üle 16 t				
Mark	AUGUST 2025		SEPTEMBER 2025	
	Kokku	Uued	Kokku	Uued
SCANIA	519	177	565	190
VOLVO	292	116	327	133
MAN	117	59	125	60
DAF	91	32	107	36
MERCEDES-BENZ	97	29	105	34
MERCEDES-BENZ KÄSSBOHRER	27	25	30	28
RENAULT	40	21	42	22
IVECO	13	8	15	10
FORD	2	2	2	2
SCANIA SZCZESNIAK	2	2	2	2
LIEBHERR	2	0	2	0
ALBACH	1	0	1	0
FAUN	1	0	1	0
MERCEDES-BENZ FAUN	1	0	1	0
KOKKU:	**1209**	**471**	**1329**	**517**
Muutus võrreldes 2024. aasta sama perioodiga				**+12%**

Liiklusregistris arvel olevad tarbesõidukid jõuallika liigi järgi *

sõiduki kategooria ja	31.12.2024				30.06.2025			
registrimass	KOKKU	gaasi-	elektri-	hübriid-	KOKKU	gaasi-	elektri-	hübriid-
• bussid registrimassiga kuni 5 t	**682**	0	0	0	**642**	0	0	0
• bussid registrimassiga vähemalt 5 t	**4402**	665	17	44	**4383**	664	21	44
• veoautod registrimassiga kuni 3,5 t	**84 207**	312	240	72	**81 228**	304	255	114
• veoautod registrimassiga 3,5 kuni 6 t	**27 702**	49	109	70	**27 119**	47	123	70
• veoautod registrimassiga 6 kuni 16 t	**10 570**	7	0	0	**10 380**	7	0	0
• veoautod registrimassiga vähemalt 16 t	**25 640**	84	6	0	**25 447**	86	8	0
• sõiduautod	**869 666**	2753	8111	55 058	**821 013**	2684	9168	58 890
* arvesse on võetud ka peatatud registrikandega sõidukid								Allikas:Transpordiamet

MAANTEETRANSPORDI KEHTIVATE TEGEVUSLUBADE, NENDE ÄRAKIRJADE JA KOOPIATE, OMAL KULUL TOIMUVA SÕITJATEVEO SERTIFIKAATIDE NING VÕÕRTÖÖTAJAILE VÄLJASTATUD JUHITUNNISTUSTE ARVUD SEISUGA 31.10.2025

• ühenduse tegevuslube tasulise veoseveo korraldamiseks	**3350**
• tegevusloa kinnitatud ärakirju üle 3,5 t täismassiga veokitele	**15 248**
• ühenduse tegevuslube tasulise sõitjateveo korraldamiseks	**499**
• tegevusloa tõestatud koopiaid tasulist vedu teostavaile bussidele	**3874**
• sertifikaate omal kulul korraldatavaks sõitjateveoks	**76**

• kolmandate riikide kodanikele väljastatud juhitunnistusi kokku			**1734* (297/5)**
Ukraina	767* (54/-)	Läti	6* (2/-)
Valgevene	293* (138/5)	Kõrgõstan	5
Usbekistan	249* (65/-)	Aserbaidžaan	5
Venemaa	231* (16/-)	Filipiinid	1* (1/-)
määratlemata kodakondsusega	51* (3/-)	Iisrael	1
Tadžikistan	41* (7/-)	Kanada	1* (1/-)
Gruusia	22* (4/-)	Pakistan	1* (1/-)
India	17	Poola	1
Kasahstan	14* (2/-)	Süüria	1
Armeenia	13	Türgi	1* (1/-)
Moldova	10* (2/-)		

* sulgudes toodud arvud näitavad, mitu väljastatud tunnistustest kuuluvad vastavalt rendi- või lähetatud töötajaile

SÕIDUÕPPE ABC

KOOLITUSED KUTSELISTELE JUHTIDELE – KOOD 95

SÕIDUÕPPE ABC Tallinnas ja Tartus

- 140 h veoauto- ja bussijuhi kiirendatud ametikoolitus koos C1-, C-, CE- või D-kategooria juhiloa õppega
- 35 h täiendkoolitused kutselistele juhtidele
- ohtlike ainete veo – ADR koolitused
- tõstukijuhi koolitused rahvusvahelise tunnistuse omistamisega
- sõidumeerikute hooldus, taatlemine ja vahetus

ÕPI MEIL VEOAUTO- VÕI BUSSIJUHIKS!

Tel +372 507 8230 | www.ametikoolituskeskus.ee

2+2 ristlõikega teed ja liiklusohutus

AIN KENDRA
Tallinna Tehnikaülikooli teetehnika lektor

Läinud suvel said suurt tähelepanu mitu väga rasket, hukkunutega avariid eraldatud sõidusuundadega maanteedel. Liiklusseadus (LS) on kirjutatud, et sõidukijuht kui suurema ohu valdaja, on ALATI süüdi. Tegelikkuses aga juhtuvad kurbade tulemustega sündmused reeglina mitmete varasemate kokkulangevuste tulemusena. Proovime minna mõne näite varal rohkem detailidesse, tuginedes avalikus ruumis esitatud faktidele… ja ka oletustele. Oletustele seetõttu, et õnnetustele järgnevais kommentaarides esitatakse palju asjaolusid, mille tõesust kirjutaja ei saa kontrollida, küll aga võivad mõned neist osutuda hiljem väga oluliseks teguriks.

Mis on kiirtee ja mis 2+2

Kiirtee mõiste on üsna täpselt defineeritud, sõidusuunad on füüsiliselt lahutatud, tee peab olema loomade tõkestamiseks tarastatud, ristumised teiste teedega eritasandilised ning aeglased sõidukid ei tohiks kiirteele pääseda. Kõik muu on enamvähem sarnane tavaliste 2+2 teedega. Rahvusvahelise liikluse aspektist saab rääkida kahest olulisest – E-teede ja TEN-T teede võrgust. Tehnilistest nõuetest on olulisemad sõidusuundade füüsiline lahutatus ja eritasandisõlmed, kui ööpäevane liiklussagedus (AKÖL) on aasta keskmisena vähemalt 10 000 autot ööpäevas.

Teid projekteeritakse reeglina arvestades eeldatavat liiklust 20 aasta jooksul tee valmimisest. Kuni 2015. aastani kehtinud projekteerimisnormide järgi võis 2+2 ristlõiget kavandada, kui perspektiivne liiklussagedus (AKÖL) ületab 6000 ning kohustuslik kui liiklus ületab 8000 autot. Alates 2015. aastast kehtivas normis on see piirväärtus toodud 14 500 auto tasemele – ilmselt finantsilistel kaalutlustel. Nii on meil täna teid, kus 2+2 on välja ehitatud, kuid lähiaastatel 14 500 piiri ei ületata ja samas ka teid, kus AKÖL on suurem, kuid ehitust veel ei plaanita.

EL-i nõuete täitmiseks pole 2+2 ristlõiget tingimata vaja, vahel piisaks ka 2+1 või isegi lahutatud suundadega 1+1 ristlõikest. Reaalselt peaks 2+1 toimimiseks olema liikluse sümmeetriline ka tipptundidel. Suuremate linnade lähialas aga on liiklus tugevalt asümmeetriline – isegi kuni suhtega 85/15. 2+1 saab hästi toimida siis, kui võimalikult suur osa teest on sellise ristlõikega ning liiklejaid on järgmisest möödasõiduvõimalusega lõigust teavitatud. Seejuures on oluline ka möödasõiduala pikkus, et moodustuvad kolonnid ära lahustada. Täna on praktiliselt kasutamata võimalus 1+1 ja 2+2 keskpiirdega alade vaheldumine, mis annaks rekonstrueerimise mõttes parema lahendi kui 2+1, sest uue niidi juurde-ehitamine on odavam kui olemasoleva tee laiendamine kohustusega kogu liiklus ka ehituse ajal läbi lasta.

Liiklusõnn algab insenerist ja Šveitsi juustust

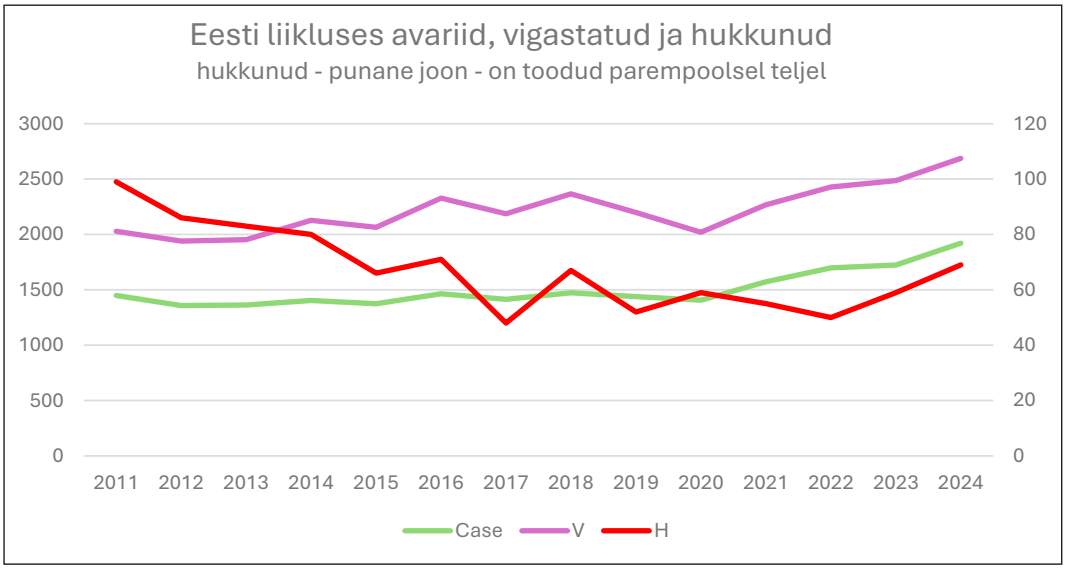
Termin „liiklusõnnetus“ viitaks justkui õnne puudumisele liikluses, ent kui kogu liiklusohutus tugineks ainult õnnele, poleks ju ei teeinsenere ega nende projekteeritavaid lahendusi üldse vaja. Seetõttu tuleks liiklusõnnetusi käsitleda siiski avariidena, mis juhtuvad, kuna paljud ebasoodsad tegurid joondavad end ajas ja ruumis pahaendelisse järjekorda. Mõned tegurid on kergemini juhitavad või kontrollitavad, teised enam mitte nii lihtsalt. Teedevõrgu projekteerijate-inseneride töö on ehitada turvaline süsteem, mis takistaks – vältimaks katastroofe – võimalikult hästi erinevate halbade asjaolude kokkusattumist. Seda tuntakse rahvakeeli ka Šveitsi juustu mudelina, *The Swiss cheese model* – auklik, kuid augud pole kohakuti.

Avariidel on tagajärjed. Statistika opereerib kuivalt hukkunute ja vigastatute arvudega. Keda loetakse hukkunuks ja vigastatuks – ja kas kõik „vigastatud“ on võrdsed? Statistikas on kokku lepitud, et kui ohver läks teise ilma 30 päeva jooksul peale avariid, loetakse see liiklussurmaks, kui venitab ühe päeva veel siinilmas, siis vigastatuks. Keerulisem on vigastustega, sest meie statistikas

ei tehta vahet kergel ja raskel vigastusel. Euroopas on samas laiemalt levinud MAIS3+ reeglistik[1], mis võimaldab selgelt eristada vigastuste raskusastmed. Paraku ei ole Eestis seda veel rakendatud, mistõttu loetakse raskelt vigastatuks isik, keda hoiti haiglas vähemalt 24 tundi.

Kas me mõõdame liiklusohutust õigesti?

Rahvusvahelises võrdluses kasutatakse hukkunute ja vigastatute arvu hindamiseks erinevaid suhtarve – reeglina miljoni või 100 000 elaniku kohta. Selline lähenemine ei arvesta kuidagi riikidevahelisi erinevusi – ei rahvastikutihedust ega teedevõrgu eripära. Selgub, et just see teedevõrgu eripära ongi oluline. Aga selle alusel on juba raskem omavahel võrreldavat infot leida, mistõttu piirdutakse üldnäitajaga ja soovitakse sellest näitajast teha kaugeleulatuvaid järeldusi.



Liiklusohutuse ava-andmetest saame teada iga liikluses hukkunu või inimvigastusega juhtumi kohta ka seda, kus ja millal sündmus juhtus, milliste liiklusvahenditega ning palju muud täiendavat infot, mis võimaldab juhtumeid paremini liigitada-analüüsida. Teades mitu kilomeetrit meil mingi kategooria teid on, saame hinnata avariide sagedust teekilomeetri kohta aastas - mis on üheks võimalikuks mõõdikuks teedevõrgu liiklusohutuse või -ohtlikkuse kohta. Selline vaade näitab, et kõige ohtlikumad on valdavalt põhimaanteed ning omakorda 2+2 sõiduradadega teed.

2024	RIIGITEED			VALLATEED		taristu KOKKU
	põhi-	tugi-	kõrval-	asulas	väljaspool	
• pikkus, km	1603	2407	12 513	5402	17 426	89 716
• avariisid	204	130	238	1124	220	1921
• hukkunuid	21	10	16	16	5	69
• vigastatuid	416	207	334	1456	270	2687
• INDEKS	391	128	39	299	18	86

Kas selline lähenemine on aga loogiline? Ohtu võiks hinnata mitte ainult teedevõrgu vaatevinklist, vaid ka kõigi sõidukite kogu läbisõidu järgi. See kas meiega midagi võib liikluses juhtuda on ju otseselt seotud sellega kui palju me kõik teedel liigume. Riigiteede osas on seda üsna lihtne hinnata, sest meil on olemas andmed riigiteede liikluse iseloomu kohta igas tunnis - sõidukite arv, liik ja kiirus, mida mõõdetakse erinevates loenduspunktides. Mudelitega tuletatakse info nende teede

1 https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-04/MAIS3%2B_Use.pdf

kohta, kus antud aastal liiklust ei loetud. Kui, siis vaid riigi kui terviku tasemel, sest statistikud siiski huvituvad summaarsest läbisõidust ja seda võrreldakse nii ülevaatustel fikseeritud läbisõidunumbrite kui kütusemüügi kaudu tuletades. Riigiteede liikluse andmetel on just 2+2 ristlõikega teed kõige ohutumad – läbisõidukilomeetri kohta arvestatult. Autopargi läbisõitu on viimati uuritud 2023 andmetel, riigiteede läbisõit on kasvanud 2,5% ja eeldame sarnast kasvu ka KOV teedel/tänavatel.

2024	RIIGIMAANTEED				VALLATARISTU		taristu kokku
	põhi-	tugi-	kõrval-	ühendus-	tänav	tee	
• kogupikkus, km	1603	2407	12 513	156	5402	17 426	39 508
• AKÖL	5878	1735	349	1198	2566	92	851
• sõidukite läbisõit aastas, mln km	3442	1525	1596	68	5062	584	12 279
• hukkunuid mld sõidetud km kohta	6,1	6,6	10		3,2	8,6	5,6
• vigastatuid mld sõidetud km kohta	121	136	209		288	462	219
• INDEKS mld sõidetud km kohta	182	202	309		320	548	275
• hukkunuid 1000 tee km kohta	13,1	4,2	1,3		3	0,3	1,8
• vigastatuid 1000 tee km kohta	259	86	27		270	15	68
• INDEKS 100 tee km kohta	390	128	40		300	18	86

Kui seda jaotust teha erinevate tee ristlõigete kohta, saaksime veel drastilisema pildi, sest läbisõidu suhtes on näitajad seda madalamad, mida suurem on liiklussagedus.

Inimene-sõiduk-tee on kolmainsus, mille kõik kolm nurka määravad selle, et meie reisid lõppeks õnnelikult.

1. Sõiduki juht

Kõige nõrgemaks lüliks osutub sageli just esimene nurk – tihend rooli ja istme seljatoe vahel. Mootorsõiduki juhtimiseks on reeglina vajalik vastav koolitus ja dokument. Viimase viie aasta jooksul on aga pilt muutunud, sest liiklusse on lisandunud mitmesuguseid motoriseeritud sõiduvahendeid, mille kasutajalt enam koolitust sõiduki juhtimiseks ei nõuta.

Esimene aspekt on ohu märkamine. LS sätestab pikivaheks asulavälisel teel vähemalt kolm sekundit, asulas kaks. Reaalselt hoitakse seda vahet harva, sest kiirusel 90 km/h võrdub nõutav pikivahe 75 meetriga. Uuringud on näidanud, et valdavalt on vahed alla kahe sekundi. Eriti ohtlik on liiga väikese vahega liikumine suurema eessõitja taga, sest selline liikuja varjab juhil laiema vaate – seda enam, mida lähemal oleme. Juhul, kui eessõitja teeb takistusest või aeglasemast liiklejast möödudes ootamatu manöövri, ei jõuagi tema taga sõitev juht midagi ette võtta.

• Probleemiks on ka see, et sõiduki igasugused automaatsed abivahendid võtavad juhilt ajutiselt teatud ülesanded üle, mistõttu juht roolis võib olla puhkeseisundis. Seetõttu arvestatakse juhi reaktsiooniajaks erinevatel andmetel 1,6...2 sekundit, kuigi aktiivolukorras on see ainult 0,2...0,5 sekundit.

• Suuremaks mureks on mitmesugused nutiseadmed.

• Veidi vaieldavam on telefonikasutus sõidu ajal siis kui kasutatakse *käed-vabad* funktsiooni. Telefoni käes hoidmine pole lubatud, kuid ka suhtlus *käed-vabad* režiimis võib tähelepanu juhtimiselt kõrvale tõmmata. Samuti tuleks ka navigaatorites sihtkoht enne sõitu paika panna.

Mõlema käesoleva kirjatüki ajendiks olnud juhtumi puhul on tõsised kahtlused just selles sektoris – juht ei märganud. Teepeenral rehvi vahetavaid raskesõidukeid või peenral parklani „lonkavat" veokit.

2. Sõidukid. Juhiabid või juhiabitussüsteemid?

Sõidukid läbivad ülevaatuse ja tehnonõuded pidevalt karmistuvad. Uutes autodes on ohutuse nimel rakendatud järjest enam elektroonilisi abivahendeid, mis peaks juhti hoiatama ohtude eest või koguni midagi juhist sõltumatult ette võtma. Mõned funktsioonid, mille mõju liiklusohutusele tundub kahetine:

• Adaptiivne püsikiirushoidja – võimaldab mitte hoida jalga gaasipedaalil ja siit tulenevalt võib häire korral jala pidurile viimine rohkem aega võtta. Kui süsteem on seotud ka liiklusmärkide automaatse tuvastamisega, on ohud aga suuremad, kuna sageli tuntakse ära teisele vaateväljas asuvale teelõigule kehtiv märk või loetakse kiiruspiiranguks teeäärselt reklaamtahvlilt tuvastatud arv.
• Avariipidurduse süsteem mis võib olla ka püsikiirushoidjaga seotud – kui eessõitja on suuna sisse lülitanud ja valmistub pööret sooritama, arvestab kogenud juht sellega ning ajastab oma liikumise nii, et mitte pöörajale otsa sõita, kuid samas mitte kaotades liiga palju kiirust. Kui automaatika tunneb, et kaugus eessõitjaga on liiga väike, rakendub pidurdussüsteem. Ja see on kolonnis järgmise liikuja jaoks ootamatu.
• Automaatne rajahoidmise süsteem – toimetab vastavalt tuvastatavale kattemarkeeringule. Kui aga markeering on osaliselt kulunud, võib see „jälje kaotada". Süsteemi kaasnähtuseks on pigem teekatte intensiivne kulumine ning kiirem roopa moodustuminekoos vesiliu ohuga, sest sõidukid liiguvad jälg-jäljes.
• Viimase enam kui 10 aasta jooksul kasutatakse autode armatuurlaudadel funktsioonide juhtimiseks üha rohkem puutetundlikke ekraane, mille käsitsemine autojuhi tähelepanu teelt kõrvale juhib.

Mõlemal juhul sattusid avariisse küllalt uued, paljude abisüsteemidega sõidukid. Viimased võisid olla võtnud enda peale mitmeid juhtimistegevusi, mistõttu oli juht aktiivsest juhtimisest eemal. Ohtu märgates kulus tal psühholoogilisest puhkeseisundist väljumiseks liialt aega.

3. Teed

Ka teed on aja jooksul muutunud. Teedevõrk on meil formeerunud eelmisel sajandil. Kilomeetreid on lisandunud vähe, kuid teed on muutunud laiemaks ja siledamaks. Projekteerimisnormides on sätestatud nõuded nii sõiduradade, kui ka teepeenarde laiusele – asfaldiga peenraosa nimetame kaetud peenraks, kruusaga kaetut tugipeenraks. Mida kitsam on sõidurada, seda madalamad on kiirused ning seda kiiremini juht väsib. Ka kulub kitsam sõidurada kiiremini sest sõidukid liiguvad rohkem jälg-jäljes. Kunagi oli teepeenar mõeldud avariilise sõidukiga sõidurajalt kõrvalekeeramiseks, ent täna on meie tehnika vastupidavam kui varem ning seetõttu ka tähelepanu peenra omadustele kahanenud.

Kui kuni 2023. aastani kehtinud projekteerimisnorm jagas teed kasutusaja lõpuks prognoositud liiklussageduse alusel klassidesse , siis alates 2023 on klassid kaotatud ja kasutatakse funktsionaalset jaotust. Parameetrid valitakse tee liigist, kiirusest ja liiklussagedusest sõltuvalt, kuid võrreldes varasemates M55 (määrus 55, projekteerimisnorm 1999-2015) ja M106 (2015-2023) normides sätestatutega palju muutunud ei ole.

TEE KLASS	1 (2+2)	2	3	4	5	6
• M55 liiklus	8000+	4000+	1000+	200+	alla 200	
• rada + peenrad, m	3,75 + 2,5 + 0,5	3,75 + 2,25 +0,5	3,5 + 1 + 0,5	3 + 1 + 0,5	3 + 0,5 + 0,5	
• M106 liiklus	14 500+	6000+	3000+	500+	50+	alla 50
• rada + peenrad, m	3,75 + 2,5 + 0,5	3,75 + 1,75 + 0,5	3,5 + 1 + 0,5	3 + 1 + 0,5	3 + 0,5 + 0,5	3 + 0,5
		3,5 + 0,5 + 0,5*				

Kuigi tabelist selgub, et nõuded on vähe muutunud, – vaid 2. klassi tee peenar ja sõidurada on muutunud kitsamaks läinud – siis tee klassi määrava liiklussageduse tase on tõusnud: samale liiklussagedusele vastab madalam tee klass koos madalamate nõuetega. Põhjus on lihtne – otsene kokkuhoid asfaltkatte mahus.

Täna kehtivas normis M71 – mille järgi ei ole veel ühtegi teed valmis ehitatud – on laiused ristlõikes seotud lubatud kiirusega. 2+2 teede 110/120 alades on sõidurada 3,5 m ja peenrad 2,5 + 0,5 m kuid 90/100 alas (2+2 linnalähialas) on nii teine rada, kui peenrad veelgi kitsamad – vastavalt 3,25 m ja 1,0 + 0,5 m. Varasemast veelgi kitsamaks on läinud ka madalama liiklussagedusega teede sõidurajad.

Teepeenar on maanteel ainult hädaolukorraks

Peenra laius ei ole formaalselt küll muutunud – kuid kui me põhjendame normitud arve Rootsi või Soome praktikaga, siis **teepeenral rehvi vahetamisest** rääkida ei tohiks. Tugipeenrale selleks kindlasti minna ei saa, sest ka tungraud vajub sisse. Rootsis-Soomes tellitakse sellistel teedel turvasõiduk kohale ja selle tellimuse tasub kindlustus. Ramudden OÜ pakutav sarnane teenus Eestis maksab 90...140 € tunnis. Kohapeal võib remonti teha alles siis, kui töökoht on turvatud. Selline reeglistik tuleks kehtestada ka meil.

Aga probleem on selles, et selline 2,5…3-meetrine peenar ei ole ju tegelikult pidev, kogu tee pikkuses. Tartu maantee juhtumil eelnes avariikohale kitsendatud teeosa, kuhu oli paigaldatud VMS-märkide sõrestik-konsool ning selle kaitseks piire. Mistõttu juht pidi igal juhul veidi edasi liikuma sest tegeliku rehvipurunemise kohal ei oleks ta ka peenrale mahtunud. Kas SOS-taskud päästaksid? Teedel, kus palju raskesõidukeid – näiteks vähemalt 500 rasket keskmiselt ööpäevas, igal kilomeetril kummaski suunas. Ja tasku pikkus peaks olema piisav, et sinna mahuks täna 16,5-meetrine, kuid varsti tõenäoliselt ka 25-meetrine veok koos 9 m pikkuse abistajaga.

Ilmselt on probleem normitekstis – ka peenralaiuse piirväärtuseks valitud 0,75 m, mis eeldaks, et ratturile on selline peenar piisavalt turvaline. Paraku sõltub ohutu möödasõidu või möödumise võimalus siingi liiklussagedusest ja sõiduraja enda laiusest. Ja samuti on selgelt konfliktis uutele teedele kehtestatud nõuded olemasoleva olukorraga võrreldes just kergliikluse kontekstis. Keskpiirdega teedel, kui piire on pikem kui 500 m, tuleb keelata kergliiklus ka teepeenral ja näha ette eraldatud kergliiklustee. Kahjuks on normis seostatud kergliiklustee vajadus kergliiklejate hulgaga ööpäevas, mis sarnaneb põhimõttega, et ehitame silla üle jõe alles siis kui jõe ületajate arv on piisavalt suur. Fakt on küll ka see, et teedel kus piirkiirus on üle 90 km/h, ei nähta üldse ette kergliiklust samas ristlõikes. Kergliikluse ruum peaks olema pidev, projekteerimisnorm aga kehtib vaid uutele projekteeritavatele teelõikudele – järelikult tuleks ka liiklusseadus nüüd normiga vastavusse viia.

Lagunenud sõiduki remondiga ei tohiks sellisel teel ilma kaitseautota üldse tegelda. Rootsi praktika järgi läheneb peenral peatunule üsna lühikese ooteajaga kaitseauto või vähemalt politseinik, kes aitab edasi otsustada – remondid ise või ootad tehnilist abi. Aga ilma kaitseautota ei toimeta üks ega teine. Kaitseauto teenus maksab kuni 140 €/h, kuid Rootsis maksab selle kindlustus. Kindlasti odavam kui juhtumi tagajärgede likvideerimine…

2+2 on küll suurema läbilaskevõimega, kuid mõlemal juhul oli tegemist tühja rehviga ning avarist teepeenrale ei mahtunud. Ühel juhul rehvi vahetamiseks, teisel tasahilju parklani „lonkimiseks". Kas teha peenrad siiski laiemaks – et ka kergliikleja ohutult peenrale mahuks – või pigem keelata rehvivahetused ja muud remonditoimingud ilma kaitseautota. Nii nagu seda Rootsi kiirteedel on tehtud.

Mida me teha saame?

Tundub et kõige kiiremad võtted on juba kasutusele võetud. Ehk on liiklejate harimine täna see odavam ja kiirem viis liikluse ohutumaks muutmiseks. Suur osa senisest edust taandub sõidukitesse ja just siin on Eesti suguses väikeriigis võimalused kõige napimad. Eriti kui valitsus automaksu kaudu progressi pigem pidurdama on asunud. Teedega seonduvad eesmärgid vajavad aga palju raha ja aega, me oleme Euroopale antud lubadustest tugevalt maha jäänud ja ainsa vabandusena võib täna võtta vaid idanaabri sõjategevusi – sellega seonduvaid kaitseinvesteeringuid, mis on riigile eksistentsiaalse prioriteediga.

EELSOOJENDID - MUGAV JA SÄÄSTLIK TEE TULEVIKKU!

Autoekspert rasketehnika teeninduses Webasto eelsoojendite:

- paigaldus;
- remont;
- diagnostika.

EELSOOJENDITE REMONT JA DIAGNOSTIKA KLIENDI JUURES

Webasto eelsoojendite diagnostika ja remont Teile sobival ajal ja kohas.
Broneerige aeg helistades +372 5343 0906 või kirjutades tookoda@kgk.ee.

Usalda oma rasketehnika seadmete hooldus ekspertide kätesse!

KONTAKT:
Tammsaare tee 53, Tallinn
Tel: +372 5343 0906
E-post: tookoda@kgk.ee
www.autoekspert.ee

AUTOEKSPERT
RASKETEHNIKA TEENINDUS

Trailway
TRUCK & TRAILER RENTAL

POOLHAAGISTE RENT

TIR-POOLHAAGISED
KONTEINERHAAGISED

KARDINHAAGISED
KÜLMIKHAAGISED

UNITED TRAILERS OÜ *Killustiku 2, Lagedi alevik, 75303 Harjumaa*
PEEP NORK *Tel: 5025800 • E-post: info@trailway.ee •* ***www.trailway.ee***

Registreerimiskohustus kolmandate riikide kodanikele enne Läti Vabariiki sisenemist

EDA REMBEL
Kliimaministeeriumi teede- ja raudteeosakonna juhtivspetsialist

Vastavalt Läti Vabariigis kehtiva immigratsiooniseaduse muudatustele peavad alates 1. septembrist 2025 kõik Läti territooriumile sisenevad kolmandate riikide kodanikud, kellel puudub Lätis vormistatud viisa või Lätis saadud elamis- ja/või tööluba, ennast enne Läti territooriumile sisenemist Läti vastavas registris **www.eta.gov.lv** registreerima. Elektrooniline registreerimine tuleb teha vähemalt 48 tundi enne Lätti sisenemist ning isik peab ootama ära ka kinnituse, mis saadetakse tema e-posti aadressile. Nimetatud nõue on kestatud Läti riigi ja avaliku julgeoleku ohtude tuvastamiseks ja ennetamiseks.

Nõuded kehtivad ka neile bussi- ja veoautojuhtidele, kes tegelevad rahvusvahelise maanteeveoga Euroopa Liidu liikmesriikide, sealhulgas Eesti, transpordiettevõtetes, olenemata asjaolust, et isikule on väljastatud vajalik viisa koos elamis- ja/või tööloaga selles liikmesriigis elamiseks ning töötamiseks.

Läti Piirivalveametilt saadud info kohaselt Eesti Vabariigi poolt väljastatud välismaalase passi omanikele see nõue ei kohaldu. Küll aga peavad Eestis elavad Eesti elamisloaga Venemaa ja muude kolmandate riikide kodanikud ennast enne Läti territooriumile sisenemist vastaval veebisaidil registreerima.

Läti Siseministeerium on teatanud, et kõik registreerimissüsteemi kasutavad inimesed saavad 48 tundi pärast oma teabe veebisaidi kaudu esitamist e-posti teel kinnituse, – seega tuleb taotlused esitada vähemalt kaks päeva enne Läti piirile saabumist.

Milline teave tuleb esitada?

Vähemalt 48 tundi enne Läti Vabariigi territooriumile sisenemist peab kolmandast riigist saabuja esitama järgmise teabe:

- reisi eesmärk;
- kavandatud viibimisaeg ja -koht;
- reisi marsruut;
- kontaktandmed;
- sugulaste ametikohad;
- valimistel kandideerimise andmed;
- praegune või endine riigi- või kohaliku omavalitsuse ametniku staatus;
- teenistus relvajõududes, eriteenistustes, piirivalves, tolli- või siseasjades, justiits- või välisasjade, sealhulgas diplomaatilises teenistuses.

Nõutava teabe peab esitama reisija ise.

Kuna Eestis moodustavad kolmandate riikide autojuhid märkimisväärse osa kõigist rahvusvaheliste vedudega tegelevatest autojuhtidest, siis on taristuminister Kuldar Leis pöördunud kirjalikult Läti transpordiministri poole palvega vabastada võimalikult kiiresti rahvusvaheliste maanteevedudega tegelevad kolmandate riikide bussi- ja veoautojuhid Lätis kehtestatud registreerimiskohustusest ning aktsepteerida nendele autojuhtidele teises liikmesriigis väljastatud viisasid ning töö- ja elamislubasid.

Kirjas juhitakse tähelepanu asjaolule, et Läti piiri korduval igapäevasel ületamisel on autojuhtidel väga keeruline või isegi võimatu Läti registreerimisnõuet täita. Kui rahvusvahelise veo töökorraldus saadakse näiteks päev enne väljumist, on autojuhil võimatu ennast 48 tundi enne piiriületust registreerida ja ka piiriületuseks kinnitus saada.

Samuti märgib Eesti taristuminister oma kirjas Läti kolleegile, et kuna märkimisväärne osa rahvusvahelistest maanteevedudest, mis algavad või lõpevad Eestis, läbivad Läti Vabariigi territooriumi, on kolmandate riikide autojuhtide registreerimisnõue põhjendamatu koormus, mis halvab Eesti transpordisektori järjepidevust ja oluliste kaupade tarneahela toimimist. Lätis kehtestatud registreerimiskohustus kujutab endast põhjendamatut takistust transpordiärile ja kaupade vabale liikumisele Euroopa ühtsel turul.

Läti Vabariigis käivitus 15. oktoobril 2025 elektrooniline järjekorra broneerimissüsteem

19. juunil 2025 võttis Läti Vabariigi Seim vastu Läti Vabariigi riigipiiri seaduse muudatused, mis sätestavad, et **alates 15. oktoobrist 2025** peavad kõik Grebņeva, Terehova või Pāternieki maismaa piiripunktides riigi välispiiri ületavad sõidukid olema registreeritud elektroonilises järjekorra broneerimise süsteemis (ERRS – *Electronic Queue Reservation System*).

Alates 15. oktoobrist 2025 lubatakse Läti Vabariigi välispiiri ületada AINULT elektroonilises järjekorra broneerimise süsteemis registreeritud sõidukitel.
Eelnev registreerimine süsteemis on võimalik alates 1. oktoobrist 2025.

Kuidas ERRS-is registreeruda

- **Elektroonilises järjekorra broneerimissüsteemis saab registreeruda veebisaitide www.lvborder.lv või www.lvrobeza.lv kaudu.**

- **Elektroonilisse järjekorda registreerumiseks tuleb esitada andmed sõiduki (mootorratas, sõiduauto, buss või veoauto), selle juhi ning veose kohta.**

Millal ERRS-is registreeruda?

- Eelregistreerimine – kuni 30 päeva enne planeeritud piiriületust. See võimaldab valida konkreetse piiripunkti läbimiseks kindlaks määratud ajavahemiku. Pärast makse kinnitamist väljastab süsteem järjekorranumbri piiri ületamiseks valitud ajavahemikus (1 tund).

- Viimase hetke registreerimine – vahetult enne piiripunkti saabumist – määrab teile esimese süsteemi poolt pakutava vaba ajavahemiku.

Registreerimistasu

Elektroonilises järjekorras registreerimise tasu on 9,30 eurot sõiduki kohta. ERRS-i kasutuselevõtt Lätis tähendab seda, et nüüd on kõigi kolme Balti riigi välispiiripunktides elektrooniline piirijärjekorra broneerimissüsteem.

AUTOSERT
KOMPETENTSIKESKUS

UUS KOOD 95!!

E-ÕPPEGA KURSUSED

35- TUNNINE TÄIENDUSKOOLITUS:
2,5 PÄEVA KLASSIS+
VIDEOLOENGUD
ENDALE SOBIVAL AJAL

AUTOSERT.EE

E-õppe eelised:

- 4 päeva asemel 2,5 päeva klassis
- Väiksemad kulutused õppe läbimisele
- Vaata videoloenguid omale sobival ajal ja kohas
- Saad keskendunult õppida, vajadusel korrata
- E-õpe on sama kaasahaarav nagu klassis
- Koolitavad Autosert'i oma koolitajad - lõbusalt ja professionaalselt

MEILLER – kergem ja kestvam

MEILLER KIPPER kallur-poolhaagise vann-ristlõikega veokasti põhjaosa koosneb varieeruva paksuse ja koostisega teraspaneelidest, misläbi on kast kulumisele vastupidavam ning tunduvalt kergem.

Erakordne kandevõime

Pikema kasutusea läbi saavutatav kõrgem efektiivsus

Kõrgem metallitöökunst MEILLER'i tuntud headuses

OÜ SCANBALT TRAILER
Kroodi 7
Maardu 74114, Eesti
Müük +372 600 69 61
scanbalt@scanbalt.ee
www.trucks.ee