



MAANTEEAMET

# Piirkiiruste määramise metoodika kasutuselevõtmine

## Katseprojekti kokkuvõte



MA 2020

## SISSEJUHATUS

Ohutu sõidukiiruse ületamine mõjutab enim inimeste hukkumist ja viga saamist ning liiklusõnnetuses osalemist ja liiklusõnnetuste tagajärgi. Liiklusõnnetuse raskusastmele on kiiruse mõju ülisuur. Suuremal kokkupõrkekiirusel on suurem kokkupõrkeenergia ning selle potentsiaal kahjustada inimest. Ohutu kiiruse kontseptsioonist lähtudes peab juht-sõiduk-liikluskeskkond-süsteem toimima selliselt, et liiklusõnnetuses liikleja ei hukkuks ega saaks raskeid vigastusi.

Seni on kiiruspiirangute kehtestamisel lähtunud eelkõige normdokumentides olevatest väärtustest ja tihtilugu inseneride aja jooksul kogunenud praktilistest kogemustest. Kogemused ning tunnetus on erinevad, mistõttu sarnastes kohtades kasutatakse erinevaid kiiruspiiranguid. Maanteeametil pole koostatud eraldi juhiseid, mida peaks jälgima piirangute kehtestamisel ning puudub ühine kokkulepe, millistele kiirustele teedevõrku planeerida.

Käesoleva ülesande eesmärk on Eesti teedele sobilike kiirusrežiimide kavandamine ja määramine, tagades liikuvusvajaduste rahuldamiseks ohutu ja efektiivse liikluskeskkonna ning arvestades sihtgruppide ootuste ja arvamusega.

# 1 KATSEPROJEKTI KIRJELDUS

Katseprojekti eesmärk oli kontrollida piirkiiruste määramise meetodika ja arvutusmodeli parameetrite sobivust Eesti tingimustes, jälgides liiklejate käitumist vastavalt muudetud liikluskorraldusele. Seega taheti projektiga kontrollida meetodika usaldusväärsust ning selle sobivust erinevates olukordades. Projekti käigus mõõdeti liiklejate tegelikke sõidukiiruseid enne ja pärast piirkiiruste muutmist, et saada aimu, kas kehtestatud piirang oli põhjendatud, liiklejatele arusaadav ja usutav. Põhjendatud ja usutav on kiiruspiirang, mida toetab liikluskeskkond ja seeläbi tunnetab enamus sõidukijuhtidest seda loogilisena ning järgivad seda.

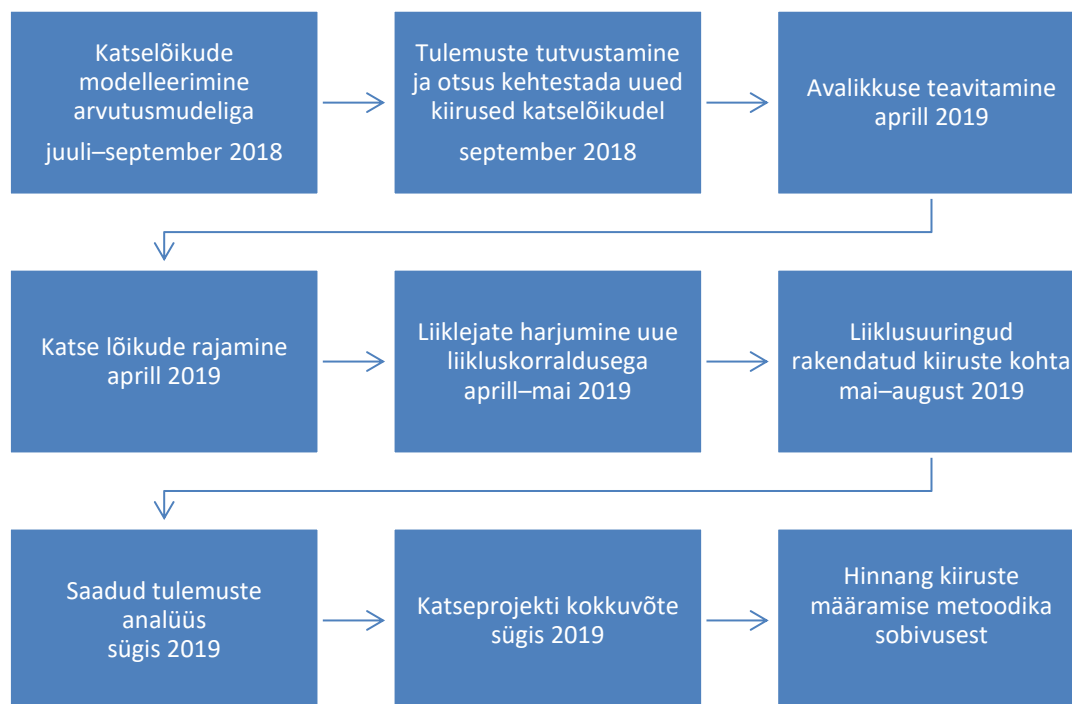
Katseprojekti raames taheti vastata järgmistele küsimustele:

1. Kas arvutusmodeli leitud kiirus sobib olemasolevasse liikluskeskkonda?
2. Kas arvutusmodeli leitud kiirus on antud liikluskeskkonnas ohutu?
3. Kuidas arvutusmodelil tugineva piirkiiruse kehtestamine muudab liiklejate kiiruskäitumist?
4. Kas arvutusmodelil tuginev piirkiirus on liiklejate jaoks põhjendatud ja usutav?

## 1.1 Katseprojekti ajakava

2018. aastal loodud Maanteeameti sõidukiiruste töögrupi ülesanne oli välja töötada meetodika, kuidas määrata olemasolevatele teedele neile sobivad kiirused. Katseprojekt oli osa ülesande täitmiseks planeeritud tegevustest.

Katseprojekti ajakava on toodud joonisel 1.



Joonis 1 – Katsetprojekti tegevused ja nende teostamise periood

Seoses projektijuhi ettenägematu väljavahetusega viibis projekti kokkuvõtmine ja eesmärgi

täitmiseks edasiste tegevuste planeerimine.

## 1.2 Arvutusmodeli lühikirjeldus

Ohutute piirkiiruste määramiseks kasutati arvutusmodelit<sup>1</sup>, mille aluseks on võetud Soome Maanteeameti välja antud kiiruspiirangute määramise juhend. Teelõigukohane kiiruspiirang iseloomustab teelõigule sobivat suurimat piirkiirust vastavalt eelnevalt defineeritud väärtustele.

Kiiruspiirangu määramise alusteks on:

1. Kiiruspiirangu väärtus sõltuvalt tee laiusest ja liiklussagedusest.
2. Kiiruspiirangu väärtus sõltuvalt nähtavusest.
3. Kiiruspiirangu väärtus sõltuvalt asustuse ja ristmikute tihedusest.
4. Suurima soovitatavate sõidukiiruste väärtused sõltuvalt kurviraadiusest.
5. Muud arvestatavad tegurid (nt raudteeülesõit, kool, ristmik<sup>2</sup>).

Arvutusmudelil kasutatud algandmed põhinevad registritest (nt Teeregistrist, statistikaameti andmebaasist, maa-ametist, Eesti Hariduse Infosüsteemist) saadavatel andmetel. Algandmete põhiosa lisaks teeregistris olevatele andmetele on teelõikudele välja arvatud nähtavused, kurvide raadiused, elanike tihedus, ristmike arv, koolide ja raudteeülesõitude kaugus. Nähtavus teosal ja kurviraadiused on välja arvatud, kasutades Maa-ameti LIDAR kõrguspunktiandmeid, kus genereeriti riigiteedel iga 10 meetri järel punktid 1,1 meetri kõrgusel (arvestuslik juhi silma kõrgus).

Lõplike kiiruspiirangute määramisel kasutati reeglina arvutusmodeli pakutavat sobivat suurimat sõidukiirust. Lisaks teostati katselõikude visuaalset vaatlust ning ühtlustati piirkiirust erinevate katselõikude vahel.

Kuna arvutusmudel on jätkuvalt valideerimisel, ei ole kokkuvõttes toodud mudeli, selle parameetrite ja arvutusloogika põhjalikku kirjeldust.

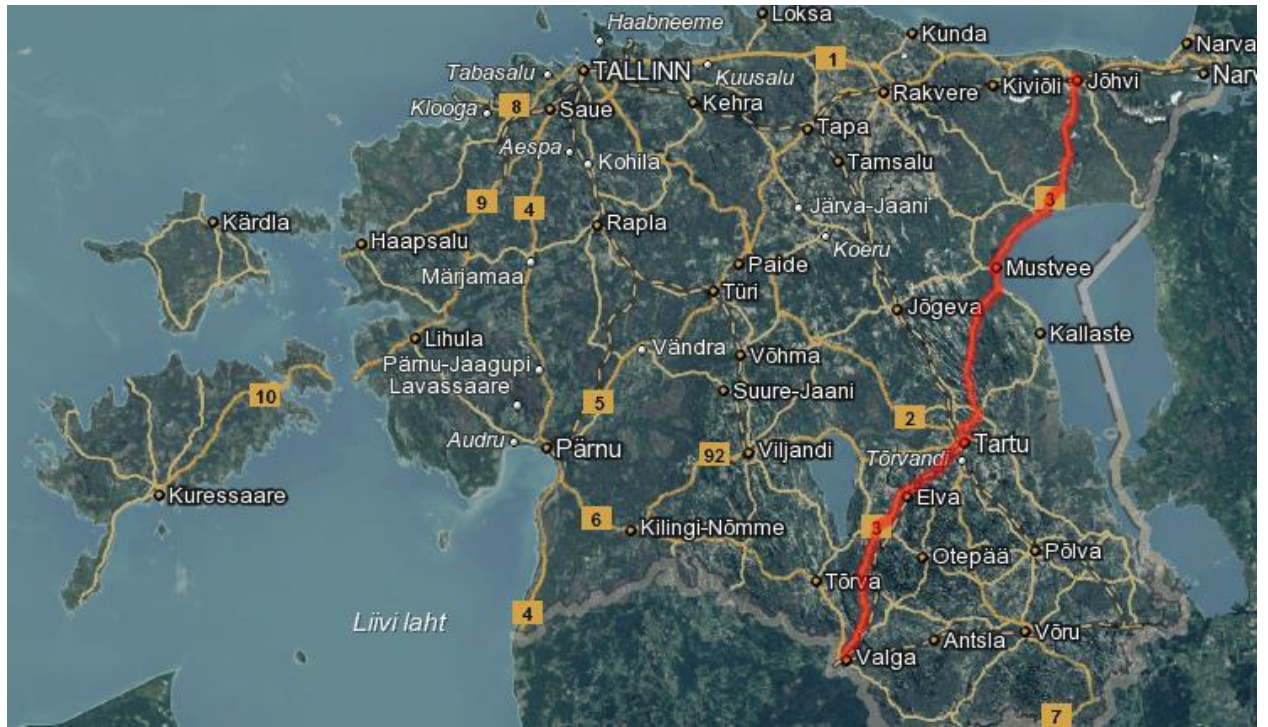
## 1.3 Katselõigud ja piirkiiruste muudatused

Katseprojekti läbiviimiseks valiti 2 teed: 1) põhimaantee nr 3 Jõhvi-Tartu-Valga ja 2) tugimaantee nr 15 Tallinn-Rapla-Türi. Teede valimisel lähtuti tingimusest, et neil esineks võimalikult palju erinevaid situatsioone, mis iseloomustavad Eesti teedevõrku terviklikult, selleks et katseprojekti tulemused oleksid üldistatavad ülejäänud põhi- ja tugimaanteedele.

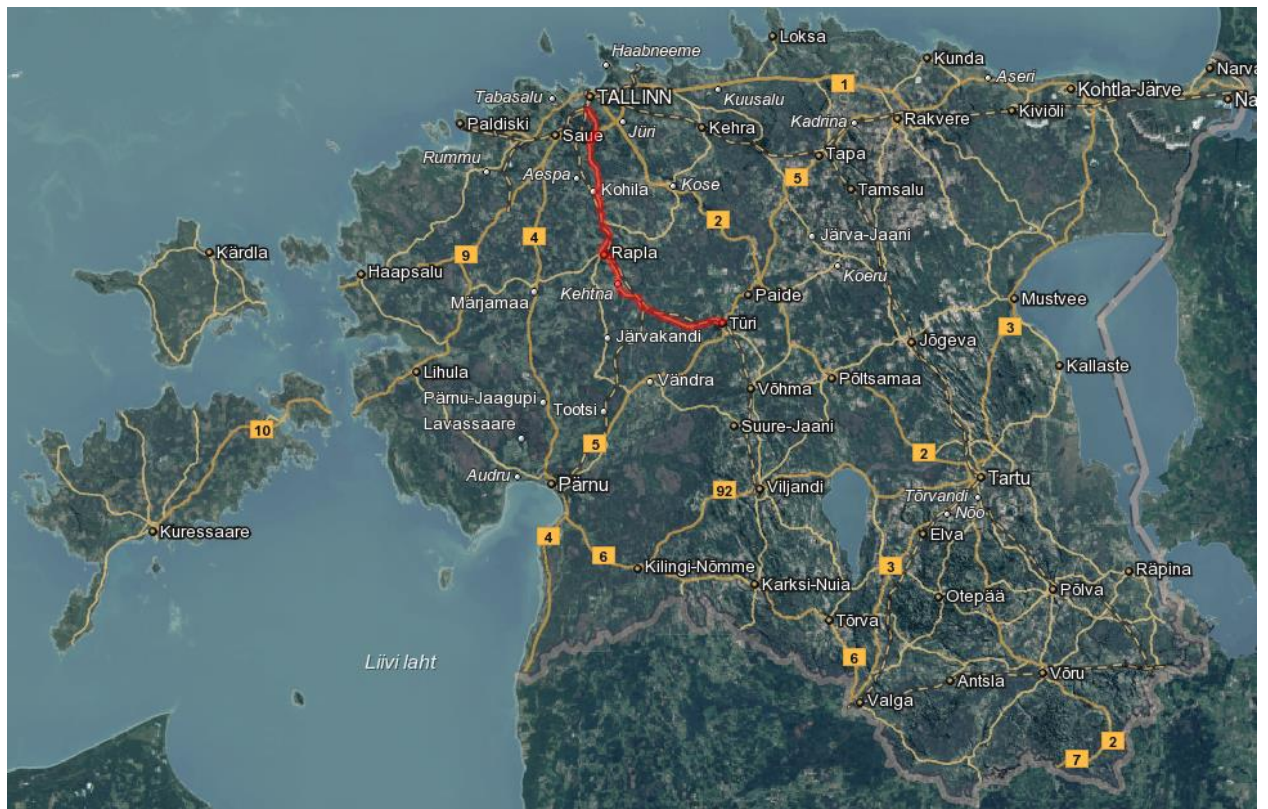
---

<sup>1</sup>Esialgne arvutusmudel ja piirkiiruste määramise põhimõtted on välja töötatud Janno Sammuli magistritöö „Kiiruspiirangute määramise põhimõtted riigiteedel“ põhjal <https://digikogu.taltech.ee/et/Item/515ebf95-eb06-42e3-96ae-571118c23c43>.

<sup>2</sup> Piiranguväärtused ristmikel sõltuvad konkreetsetest lahendustest ja neid saab määrata kohapealse olukorra analüüsiga.



Joonis 2. Katsetee nr 3 Jõhvi – Tartu – Valga



Joonis 2. Katsetee nr 15 Tallinn – Rapla – Türi

Tabelites 1 ja 2 toodud katselõikude asukohad ja katselõikudel rakendatud piirkiirused. Kokku muudeti piirkiirust 19 lõigul, muudetud piirkiiruste katselõikude kogupikkus on ligi 35 km. Enamikul juhtudel langetati piirkiirust nähtavuse tõttu (6 lõigul). Kahel lõigul ei vastanud mudelis seatud arvväertustele lisaks nähtavusele ka muud parameetrid (vt Tabel 3).

Tabel 1. Katseprojekti katselõigud<sup>3</sup>

ID	Tee nr	Algus	Lõpp	Kiirus_enne	Kiirus_pärast	Muudetud kiirusega lõigud	Lõikude arv
3005_007	3	5820	7230	70	90	1,41	1,00
3049_050	3	49590	50520	70	90	0,93	1,00
3050_051	3	50520	51000	50	70	0,48	1,00
3058_059	3	58500	59310	70	80	0,81	1,00
3061_067	3	61540	67410	70	80	5,87	1,00
3108_109	3	108520	109720	90	80	1,20	1,00
3120_122	3	120040	122010	90	80	1,97	1,00
3122_125	3	122550	125080	90	80	2,53	1,00
3138_139	3	138540	139630	60	80	1,09	1,00
3139_140	3	139630	140360	70	80	0,73	1,00
3140_147	3	140360	147400	90	80	7,04	1,00
3158_159	3	158480	159600	90	80	1,12	1,00
3169_173	3	169820	173480	90	80	3,66	1,00
3180_181	3	180170	181590	90	80	1,42	1,00
3193_193	3	193060	193950	90	80	0,89	1,00
3199_200	3	199960	200690	90	60	0,73	1,00
3217_218	3	217370	218140	70	80	0,77	1,00
15013_015	15	13640	15170	90	80	1,53	1,00
15079_079	15	79150	79930	70	80	0,78	1,00
Grand Total						34,96	19,00

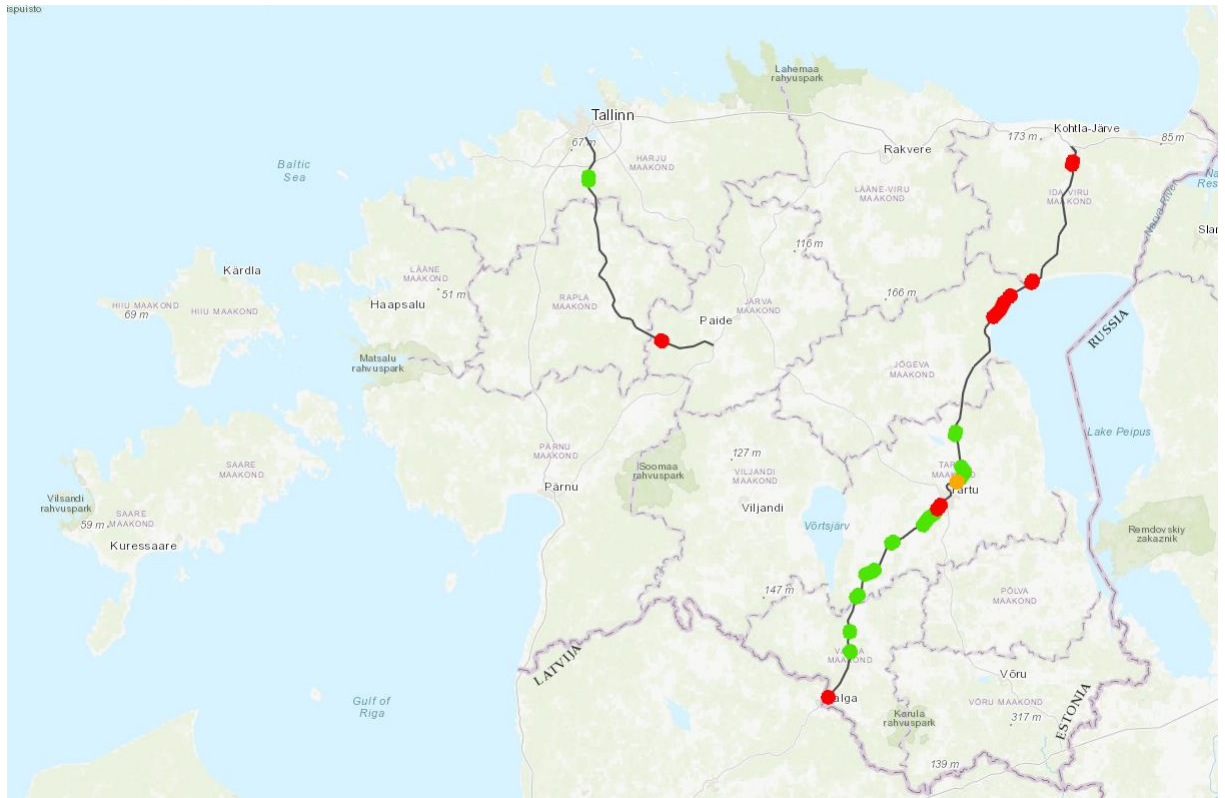
Tabel 2. Katselõikude pikkused (km) piirkiiruse muudatuse lõikes

Kiirus_enne	Kiirus_pärast	
50	70	0,48
60	80	1,09
70	80	8,96
	90	2,34
90	60	0,73
	80	21,36
Grand Total		34,96

Tabel 3. Piirkiiruse langetamise põhjusparameetrid

Põhjus_parameeter	Muutus Langetatud
Kattelaius	1
Kool	1
Nähtavus	6
Nähtavus, asustus	1
Nähtavus, kattelaius, liiklussagedus, inimtihedus, ristmikute tihedus	1

<sup>3</sup> Punasega on märgitud need lõigud, kus piirkiiruste tõsteti, rohelisega —langetatud piirkiirusega lõigud.



Joonis 3. Katselõikude asukohad<sup>4</sup>

#### 1.4 Uurimisküsimused ja analüüsis kasutatud andmed

Katseprojektiga taheti leida vastuseid eelkõige allpool toodud uurimisküsimustele. Lähtuvalt uuringu ülesehitusest disainist ja analüüsi jaoks kogutud andmetest ei saanud selle katseprojekti raames põhjalikult vastata kõikidele uurimisküsimustele. Uurimisküsimustele vastamiseks on kasutatud sõidukiiruste andmeid, liiklusõnnetuste andmeid, lõikude visuaalset hindamist, eksperthinnangut, liiklusohutuse inspekteerimist ja tagasisidet liiklejatelt.

##### **Uurimisküsimus 1: kas teedel nr 3 ja 15 on mudeliga määratud piirkiirused ohutud?**

- kohtades, kus mudeliga arvatud piirkiirus ühtib olemasoleva piirkiirusega;
- kohtades, kus tegelikku piirkiirust ei ole muudetud, kuigi mudel seda eeldaks;
- kohtades, kus piirkiirust on muudetud vastavalt mudelile.

##### **Uurimisküsimus 2: kas tegelikud kiirused muutusid soovitud viisil?**

- lõikudel, kus piirkiirust tõsteti;
- lõikudel, kus piirkiirust langetati.

##### **Uurimisküsimus 3: hinnang mudeli kasutatavusele:**

- Millistel tingimustel mudel töötab/ei tööta?
- Millised mudelis kasutatud parameetrid mõjutavad piirkiiruse vastuvõtmist/eiramist testlõikudel?

##### **Uurimisküsimus 4: järeldused ja ettepanekud, kuidas kiiruste TG ülesande 2**

<sup>4</sup> Punased on tõstetud piirkiirusega lõigud, rohelised langetatud piirkiirustega lõigud, kollasega märgitud lõikudel jäi piirkiirus samaks

## lahendamist jätkata:

- a) piirkiirused testlõikudel;
- b) edasine tegevuskava

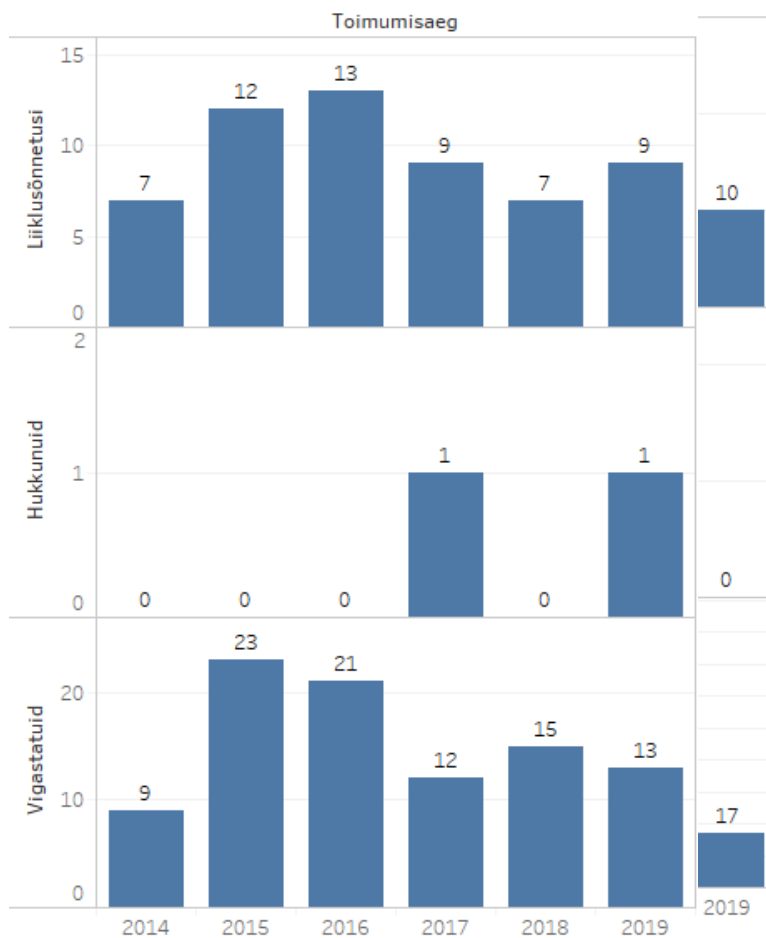
### 1.5 Lõigud, kus ei ole katseprojekti käigus piirkiirust muudetud

87%-l teede nr 3 ja 15 kogupikkusest ühtib mudeliga arvatud piirkiirus olemasoleva piirkiirusega, seega nendel lõikudel piirkiirust ei muudetud. Lisaks on kohti, kus nt nähtavuse või tiheasustuse tõttu soovitas mudel piirkiirust alandada, kuid arvatud piirkiirust pole rakendatud (T3 km 177,1–178,4 ja T15 km 70,4–70,97). Selle võimalikeks põhjusteks on:

- Mõnedes piiratud nähtavusega kohtades on rakendatud möödaskõigetele, seega kiirust ei ole piiratud.
- Kohapealse vaatluse käigus on tuvastatud algandmete erinevust reaalsest olukorrast (nt asustus).
- Kohaliku eksperdi arvamus oli suurema kaaluga kui arvutuse tulemused.

Katseprojekti läbiviimise ajal ei toimunud katsete ajal inimkannatanuga liiklusõnnetuste, neis hukkunute ja vigastatute arvu muutust, mis erineks üldisest trendist.

#### Tee nr 15



Joonis 4. Inimkannatanuga liiklusõnnetuste, neis vigastatute ja hukkunute arv

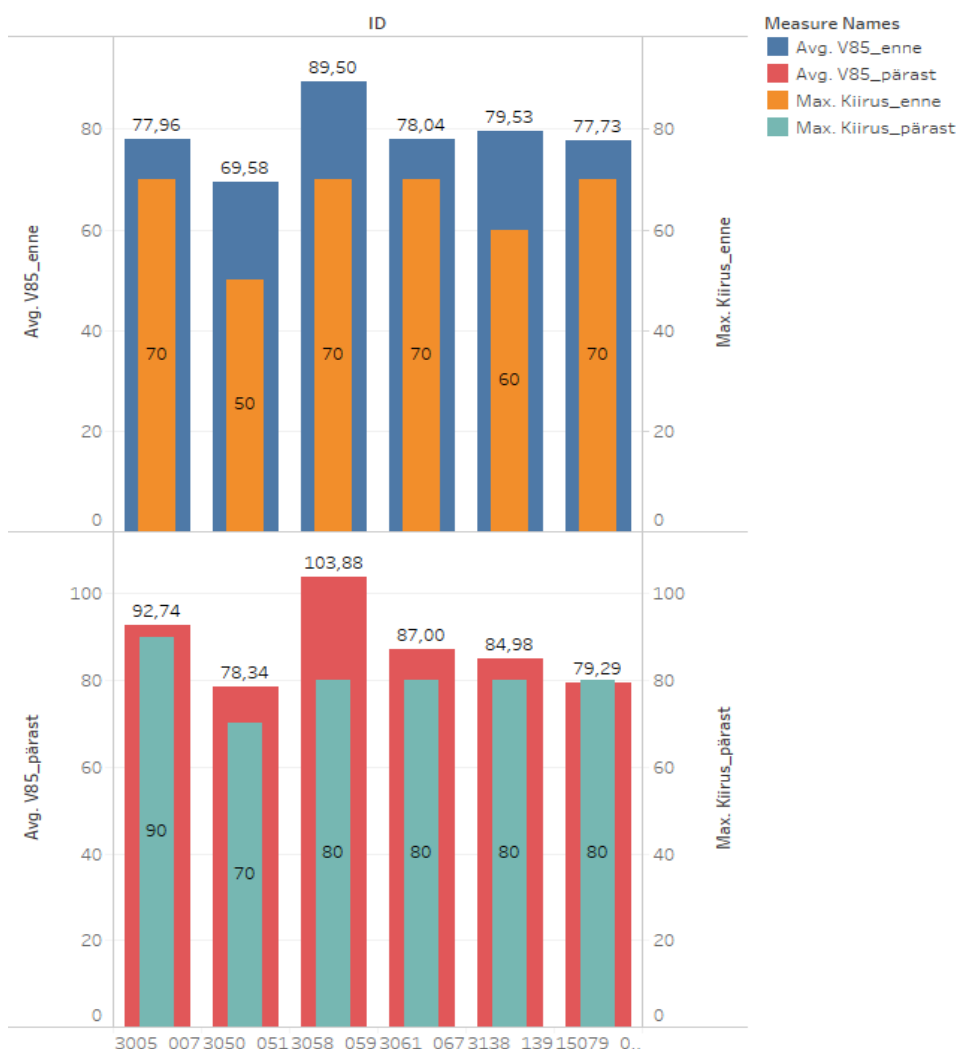


## 1.6 Lõigud, kus piirkiirust tõsteti

Piirkiirust on algselt tõstetud kokku 9 lõigul, neist kahel lõigul (Rannapungerja ja Lemmatsi) tuvastati liiklejate tagasisidest ja liiklusohutuse inspekteerimise tulemustest lähtuvalt piirkiirusest tingitud oluline riski tõus. Sügisel otsustas sõidukiiruste töögrupp langetada nendes kohtades piirkiirust<sup>5</sup>: Rannapungerja lõigul kiirusele 60 km/h ja Lemmatsi lõigul taastati katseprojektieline piirkiirus 60 km/h.

Tõstetud piirkiirusega lõikude analüüsimisel leiti:

1. Pääaegu kõikidel testlõikudel, mille kohta on mõtetulemusi, on V85 ja piirkiiruse vahe vähenenud, v.a üks koht T3 km 58–59. See tähendab, et uus piirkiirus toetab paremini teed iseloomustavaid parameetreid ja on liiklejatele selgemini arusaadav.
2. Teele lähedal elavad inimesed (ühistranspordi kasutajad, koolilaste vanemad jt) on reeglina piirkiiruste suurendamise vastu.



Joonis 5. Tõstetud piirkiirusega katselõikude V85<sup>6</sup> ja maksimaalselt lubatud piirkiirus

3. Mudel ei arvesta parameetrite sesoonseid muutusi, nt liiklussageduse ja kergliiklejate hooajaline kasv suviti.

<sup>5</sup> <https://www.mnt.ee/et/uudised/uued-kiiruserežiimid-rannapungerja-ja-lemmatsi-loikudel>

<sup>6</sup> Sõidukiirust, millest aeglasemalt sõidab 85% juhte.

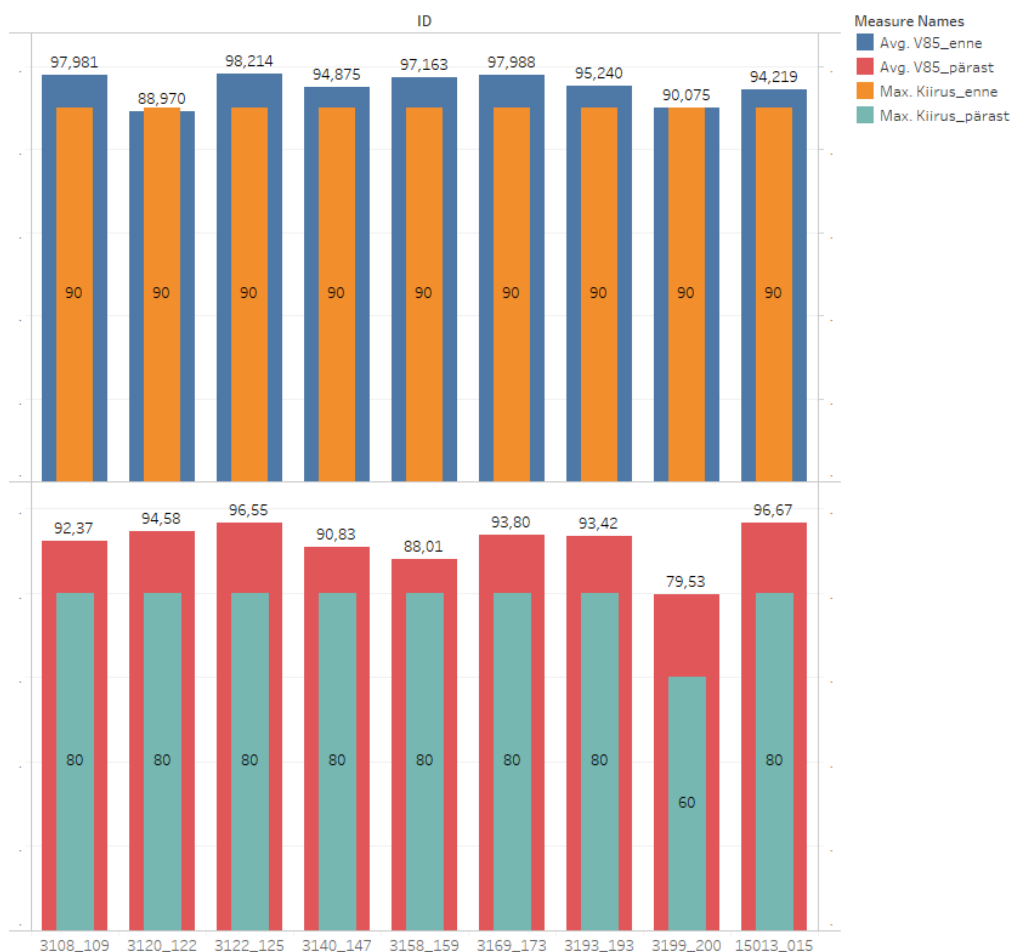
4. Mudelis lähtutakse asula formaalsest piirist, s.t liiklusmärkide 571, 572 asukohast. Arvutusmudel ei anna usaldusväärseid tulemusi kiiresti suureneva asustusega aladele, mis on väljaspool ametlikku linnapiiri.
5. Registritest saadud andmete täpsus ja kvaliteet mõjutavad mudeliga saadud tulemust (nt piirkonnas elavate inimeste arv, teed kasutatavate kergliiklejate arv).

### 1.7 Lõigud, kus piirkiirust vähendati

Kokku langetati katseprojekti käigus piirkiirust kümnel lõigul (vt Tabel 4). Peamiseks parameetrik, mille alusel pakkus mudel piirkiiruse alandamist, oli nähtavus või nähtavuse kombinatsioon muude parameetritega.

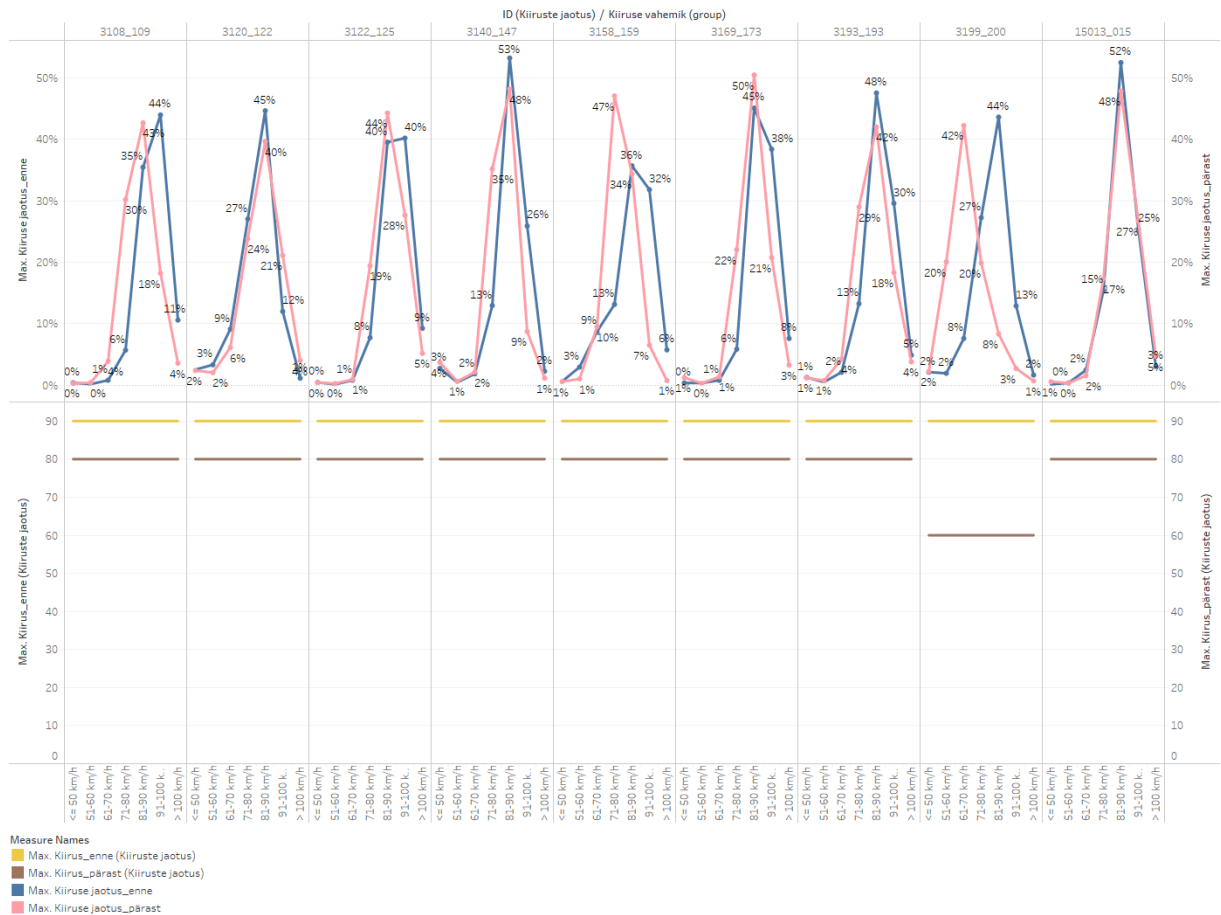
Langetatud piirkiirusega katselõikude analüüsimisel järelitati:

- 1) Kiiruspiirangu vähendamisel ei piisa kiiruskäitumise muutmiseks ainult liiklusmärgist, eriti juhul, kui kiiruskäitumine on aastatega kinnistunud ja liiklejad on harjunud mudeli riskiparameetritega.
- 2) Autoliiklejad tundusid olevat piirkiiruste alandamise vastu, nt varastati kiirusepiirangu märgid Tartu lähistel katselõikudel.
- 3) Tegelikud kiirused langesid kiiremini nendel lõikudel, kus lisaks nähtavusele olid põhjusteks kas kattelaius, liiklussagedus, inimtihedus ja/või ristmikute tihedus.



Joonis 6. Vähendatud piirkiirusega katselõikude V85 ja maksimaalselt lubatud piirkiirus

4) Pärast kiiruspiirangute vähendamist suurenesid tegelikud kiirused kahes kohas (T3 km [120–122](#) ja T15 km [13–15](#)). Vähendamise põhjuspameetriks oli mõlema puhul nähtavus. Tegemist võib olla kiirusmõõtmisest tingitud veaga. Seega oleks vajalik seal kiiruste mõõtmisi korrata.



Joonis 7. Kiiruste jaotus langetatud kiiruspiiranguga katselõikudel

5) Tegelike kiiruste jaotused katselõikudel, kus piirkiirust vähendati, ei ole enne ja pärast katseprojekti oluliselt muutunud. See näitab, et langetatud piirkiirustega kohanemine võtab liiklejalatel rohkem aega või ei ole uued piirkiirused liiklejatele piisavalt arusaadavad ja põhjendatud.

### 1.8 Katselõikudel katseprojekti käigus kehtestatud piirkiiruste ülevaatamine

Katseprojekti tulemuste analüüsi järel tekkis vajadus üle vaadata need lõigud, mis eristusid kas mõõdetud tegelike kiiruste osas või said negatiivset tagasisidet liiklejatelt. Lisaks nendele vaadati üle ka need lõigud, kus piirkiiruse vähendamise põhjuseks oli nähtavus. Lõigud vaatas üle komisjon, mis koosnes järgmiste üksuste esindajatest:

- 1) projekteerimisnõuete ja liikluskorralduse arendustalitus (juhataja Janno Samm),
- 2) teehoiu korraldamise osakond (alalise liikluskorralduse rakenduskoordinaator Andrus Prükk),
- 3) strategilise planeerimise osakond (liiklusohtlike kohtade tehnilise töörühma esindaja Raul Rom, sõidukiiruse töörühma ülesande II vedaja Maria Pashkevich).

Tabel 4. Ülevaadatud katselõigud

ID	Tee nr	Algus_m	Lõpp_m	Kiirus_enne katseprojekti	Kiirus_pärast katseprojekti	Muutus	Põhjus_p arameeter
3058_059	3	58500	59310	70	80	Tõstetud	
3108_109	3	108520	109720	90	80	Langetatud	nähtavus
3120_122	3	120040	122010	90	80	Langetatud	nähtavus
3122_125	3	122550	125080	90	80	Langetatud	nähtavus
3139_140	3	139630	140360	70	80	Tõstetud	
3158_159	3	158480	159600	90	80	Langetatud	nähtavus jt
3169_173	3	169820	173480	90	80	Langetatud	nähtavus
3180_181	3	180170	181590	90	80	Langetatud	nähtavus
3199_200	3	199960	200690	90	60	Langetatud	Kool
15013_015	15	13640	15170	90	80	Langetatud	nähtavus

Ülevaatomisel selgus, et liiklejatele jäid arusaamatuks eelkõige need katselõigud, kus mudeli arvutustest lähtuvalt on peatumisnähtavus piiratud väga lühikesel alal (alla 100 m). Kui visuaalsel vaatlusel ei ole lõigul tuvastatud muid riskifaktoreid (nt bussipeatused, ristumised, jalakäijate teeületusvõimalused, loomade teeületuskohad vms), ei ole komisjoni arvates piirkiiruse alandamine põhjendatud. Mudeli uues versioonis peaks olemasolevate registriandmetega saama selliseid kohti tuvastada ning õpetada mudelit selliseid valepositiivseid piirkiiruste alandamisi edaspidi välistama.

Tabel 5 – Ülevaadatud katselõigud ja komisjoni otsused

Tee nr	Algus_m	Lõpp_m	Komisjoni otsus
3	108520	109720	Taastada katseprojektieelne piirkiirus 90 km/h. Peatumisnähtavus ei vasta projekteerimismääradele väga lühikesel lõigul (alla 100 m), lisariskifaktoreid lõigul pole. Õpetada mudelit selliseid olukordi edaspidi tuvastama ja välistama.
3	120040	122010	Taastada katseprojektieelne piirkiirus 90 km/h. Teehoiu korraldamise osakonnal seoses piirkiiruse muutmisega kontrollida möödasõiduala pikkust, selle algust ja lõppu. Peatumisnähtavus ei vasta projekteerimismääradele lühikesel lõigul (alla 100 m), lisariskifaktoreid lõigul pole. Õpetada mudelit selliseid olukordi edaspidi tuvastama ja välistama.
3	122550	125080	Analoogselt sellele eelnevale lõigule taastada katseprojektieelne piirkiirus 90 km/h, kuna peatumisnähtavus on piiratud suhteliselt lühikestel lõikudel ja muid riskifaktoreid ei ole. Õpetada mudelit selliseid olukordi edaspidi tuvastama ja välistama.
3	158480	159600	Kontrollida mudeli algandmete õigsust (teekattelaiuse ja liiklussageduse omavaheline seos) ja teha uued arvutused. Seni jätta kehtima katseprojekti määratud piirkiirus 80 km/h.

3	169820	173480	Teehoiu korraldamise osakonnal kontrollida möödasõiduala pikkust, selle algust ja lõppu ning pärast seda taastada projektieelne piirkiirus 90 km/h. Õpetada mudelit selliseid olukordi edaspidi tuvastama ja välistama.
3	180170	181590	Teehoiu korraldamise osakonnal kontrollida möödasõiduala pikkust, selle algust ja lõppu ning selle järel taastada projektieelne piirkiirus 90 km/h. Õpetada mudelit selliseid olukordi edaspidi tuvastama ja välistama.
3	199960	200690	LOK ümberehituse raames on katselõiku oluliselt muudetud. Bussipeatused on teelt ära viidud. Seega on kergliiklejate liikumine tee kõrval välistatud. Mudeliga määratud piirkiirus (60 km/h) ei toeta uut liikluskorraldust. Sobilik sõidukiirus tuleb määrata ekspertarvamuse alusel.
15	13640	15170	Teehoiu korraldamise osakonnal kontrollida möödasõiduala pikkust, selle algust ja lõppu ning selle järel taastada projektieelne piirkiirus 90 km/h. Õpetada mudelit selliseid olukordi edaspidi tuvastama ja välistama.
3	58500	59310	Korraldada tegelike sõidukiiruste uued mõõtmised.
3	139630	140360	Mudeliga määratud piirkiirus on lõigule valitud eelkõige kiiruste ühtlustamise põhimõtete alusel ning on komisjoni liikmete arvates põhjendatud.

## KOKKUVÕTE

1. Arvutusmudelil on selge potentsiaal kiirusrežiimide ühtlustamiseks ja liiklejatele mõistetavate kiiruspiirangute kehtestamiseks Eesti põhi- ja tugiteedel. Läbiviidud katseprojekti käigus leitud erandite alusel õpetatakse ja arendatakse olemaolevat mudelit edasi. Tuvastatud eranditeks on:

- Kohad, kus arvutusmudel alandab piirkiirust ainult nähtavuse tõttu (nt püstkõverikud), mis ei ole liiklejatele arusaadavad. Reeglina on sellistes kohtades peatumisnähtavus piiratud väga lühikesel alal ning muid riskifaktoreid ei esine. Enne piirangu rakendamist tuleks kaaluda muid liiklusohutusalasid meetmeid (möödasõidukeeld, kummipostid, keskpire jt).
- Arvutusmudel ei anna usaldusväärseid tulemusi kiiresti suureneva asustusega aladele, mis on väljaspool ametlikku linnapiiri. Sellistel juhtudel tuleks kasutada kas linnade piirkiiruse mudelit või määrata piirkiirus ekspertarvamuse alusel.
- Mudel lähtub parameetrite keskmistest väärtustest ning ei arvesta nende võimalike hooajaliste muutustega ega registritest saadud andmete kvaliteediga. Sel juhul tuleks määrata piirkiirus ekspertarvamuse alusel.

2. Testlõikude arv on siiski liiga väike mudeli arvutuste laiendamiseks kõikidele põhi- ja tugimaanteedele. Uus katseprojekt on vajalik, sest testlõike on liiga vähe. Uue katseprojekti kavandamisel tuleb eelnevalt põhjalikumalt uurimisküsimused, meetodid ja

hindamisindikaatorid läbi mõelda, korraldada vajalike algandmete kogumine ning kokku leppida piirangute ühtlustamise protsess.

3. Otsustusprotsessi läbipaistvus ja otsuste põhjendamine ning teavituse korraldamine aitab nii Maanteeameti spetsialistidel kui ka liiklejatel uue kiirusrežiimiga paremini kohaneda.

4. MA vastutavatel üksustel tuleks ellu viia kokkuvõtte Tabelis 5 toodud otsused.

5. Kiiruste töögrupi ülesande II täitmisel lähtuda kokkuvõtte Tabelis 6 toodud eeldatavast tegevuskavast.

Tabel 6. Edasine tegevuskava

Tegevus	Aeg	Vastutaja/Kaasatud isikud
Olemasoleva mudeli täiendamine ja algandmete uuendamine	Märts 2020	SPO/Janno, teeregistri analüütik
Katselõikude valik, piirkiiruste modelleerimine, piirkiiruste ühtlustamise reeglite kokkuleppimine, kiiruste määramise protsessi kujundamine ja kinnitamine (mudel + protsess)	Aprill – Mai 2020	SPO/ teehoiu korraldamise osakond
Empiiriliste andmete kogumine (enne) + kordusmõõtmised 2019. a testlõikudel	Aprill - Mai	SPO/teenuse osutaja
Liikluskorralduse muutmine vastavalt kinnitatud piirkiirustele	September 2020	Teehoiu korraldamise osakond
Empiiriliste andmete kogumine (pärast)	Oktoober - November	SPO/teenuse osutaja
Analüüs ja kokkuvõte, vajadusel mudeli ja piirkiiruse määramise protsessi täiendamine	Detsember 2020	SPO