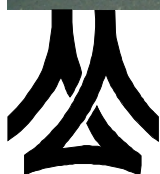


**EESTI LIIKLUSOHUTUSE  
TEGEVUSKAVA  
AASTATEKS 2007 – 2010  
vahearuanne**

**2006-13/V**



**MAANTEEAMET**

**Tallinn 2006**

**TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL**

TEEDEINSTITUUT

Teadussuuna klass 2.8.

**EESTI LIIKLUSOHUTUSE TEGEVUSKAVA****AASTATEKS 2007 – 2010****I etapp**

Liiklusohutuse alase olukorra hinnang Eestis ja liiklusohutusprogrammi  
esimese etapi (2003-2006) meetmete rakendamise analüüs

Leping 674L

Vastutav täitja Jüri Laving ..... “....” jaanuar 2007

Tallinn 2007

## Sisukord

Sissejuhatus.....	4
1. Liiklusohutuse alase olukorra hinnang Eestis .....	6
2. Eesti liiklusohutuse võrdlus teiste Euroopa Liidu riikidega .....	15
3. Liiklusohutusprogrammi täitmise hinnang .....	22
3.1. Üldine seis .....	22
3.2. Hinnang Riikliku Liiklusohutusprogrammi I etapis kavandatud meetmete täitmisele .....	27
4. Meetmete kava 2007. aastaks .....	35
Kasutatud kirjandus .....	37
Lisa 1 .....	39
Hinnang liiklusohutuse praegusele tasemele ja LO programmi II arenguetapi eesmärkidele (5-punkti süsteemis) .....	39
Lisa 2 .....	41
Liiklusohutusega seotud seadusandlikud aktid (seisuga oktoober 2006).....	41
Lisa 3 .....	44
Liiklejate koolitus .....	44
1. Laste ja õpetajate õpetamine.....	44
2. Jalgratturi koolitus ja eksamineerimine .....	44
3. Mopeedijuhtide koolitus .....	45
4. Mootorsõidukijuhtide koolitus .....	45
5. Spetsialistide koolitus.....	45
Lisa 4 .....	46
Liikluskasvatus – abinõu liiklejate hoiakute ja käitumise kujundamiseks.....	46
Lisa 5 .....	48
Liiklusohutuskampaniad.....	48
1. Kampania vorm ja eesmärk .....	48
2. Kampania teemade valik.....	48
3. Kampania kanalid ja väljund .....	49
4. Kampania planeerimine .....	49
5. Kampania teemade ajaline jaotumine .....	50
6. Kampaniate rahastamine.....	51
7. Kampania mõju .....	51
Lisa 6 .....	54
Maanteeameti poolt kasutatud liiklusohutuskampania hindamiskriteeriumid .....	54
Lisa 7 .....	58
Liiklusohutlike kohtade ohutuks muutmise programm.....	58
Lisa 8 .....	62
Registreeritud vääriteokoosseisud liiklusseaduse alusel .....	62

Soome liikluspolitseis ligi kümme aastat Balti koostööprojekte koordineerinud ülemkomissar Olavi Lempineni sõnul on väga tähtis ja hea Eesti rahvuslik liiklusohutuse programm. "See tuleb ellu viia, siis näete ka häid tulemusi," ütles ta. "Riik peab hindama, kui ohtlik on inimestele liiklus ja selle järgi otsustama, kuidas oma kodanikke kaitsta."

*Postimees 23.juuli 2003.a.*

## **Sissejuhatus**

Käesolev töö on valminud Maanteeameti tellimusel ja käsitleb Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi aastateks 2003-2015 esimese etapi (2003-2006) meetmete täitmist ning mõju hindamist, samuti on antud hinnang, millised esimese etapi meetmed võiksid jätkuda ka teise etapi (2007-2010) tegevuskavas.

Käesolev vahearuanne hõlmab töö esimest etappi ja käsitleb liiklusohutuse alase olukorra hinnangut Eestis ja liiklusohutusprogrammi esimese etapi (2003-2006) meetmete rakendamise analüüsi. Samuti on toodud 2007. a meetmete kava.

Töö on tehtud töögrupi poolt, kuhu kuulusid Dago Antov, Jüri Laving, Tiit Metsvahi ja Sulev Sannik.

Tööks vajalikku informatsiooni saadi Maanteeameti, maakondade, linnade ja politsei liiklusohutuse spetsialistidelt, samuti statistilistest aruannetest ja teistest uurimistöödest.

## **Kasutatud lühendid**

H – hukkunud  
KOV – kohalik omavalitsus  
LO – liiklusohutus  
LOP – Liiklusohutusprogramm  
LÕ- liiklusõnnetus  
MA – Maanteeamet  
MKM – Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium  
RLOP – Rahvuslik Liiklusohutusprogramm  
SA - sõiduauto

## 1. Liiklusohutuse alase olukorra hinnang Eestis

Läbi aegade liiklusohutuse vallas Eestis halvimaks aastaks oli 1991. aasta, mil kogu riigis hukkus liikluses suurim arv inimesi – kokku 491 inimest. Selle aasta suhtes on välja toodud ka kõige olulisemate liiklusohutusnäitajate muutus. Analüüsid tabelis 1.1 ja joonistel 1.1 – 1.3 toodud liiklusohutuse põhinäitajaid asulavälistel teedel ja asulates **perioodil 1991 – 2005.a.** näeme, et seoses liiklussageduse üldise langusega 1992. aastal paranesid kõik liiklusohutuse absoluutnäitajad, va liiklusõnnetused kergliiklejatega väljaspool asulaid. Perioodile 1992 – 2005 oli asulavälistele teedele iseloomulik liiklusõnnetuste arvu kasvutendents. Liiklusõnnetuste arvu muutus asulates on olnud mõnevõrra teistsugune kui linnavälistel teedel. Asulates liiklusõnnetuste arv kasvas perioodil 1992 – 1995. 1996. aastal asulates liiklusõnnetuste arv vähenes ja püsis pea stabiilselt samal tasemel aastani 2000. Järgnevale paarile aastale oli iseloomulik liiklusõnnetuste arvu kasvutendents. 2003. aastal olukord paranes ja seda aastat iseloomustas liiklusõnnetustes hukkunute kõige madalam arv enam kui 30 aastase perioodi vältel (164 hukkunut aastast). Suhteliselt hea oli see aasta ka liiklusõnnetuste ja neis vigastatute arvu poolest. Kogu järgnevat perioodi iseloomustab olukorra halvenemine, kusjuures käesolev aasta on kujunemas Rahvusliku Liiklusohutusprogrammi perioodi halvimaks liiklusõnnetuste ja neis hukkunute osas, eelkõige väljaspool asulaid. Vigastatute osas aga on olukord halvim nii asulates kui ka väljaspool neid, kusjuures selle näitaja osas on olukord asulates isegi kiiremini halvenenud kui asulavälistel teedel. Kui absoluutnäitajad ja enamus suhtenäitajaid on perioodil 2003 – 2005 halvemad, kui perioodil 2000- 2002, siis paranenud on suhtenäitajad hukkunute osas (tabel 1.2). **Liiklusõnnetuste arv 2005. aastaks on võrreldes 1991. aastaga kasvanud nii väljaspool asulaid kui ka asulates 18% võrra, sealhulgas kolme viimase aasta jooksul veelgi enam, nimelt 20% võrra.**

Asulavälistel teedel toimunud liiklusõnnetuste osatähtsus muutub kogu vaadeldava perioodi (1991 – 2005) vältel piirides 35,7 – 48,7 % ja nii perioodi algul kui ka lõpul on see ligilähedane keskmisele väärtusele (tabel 1.1).

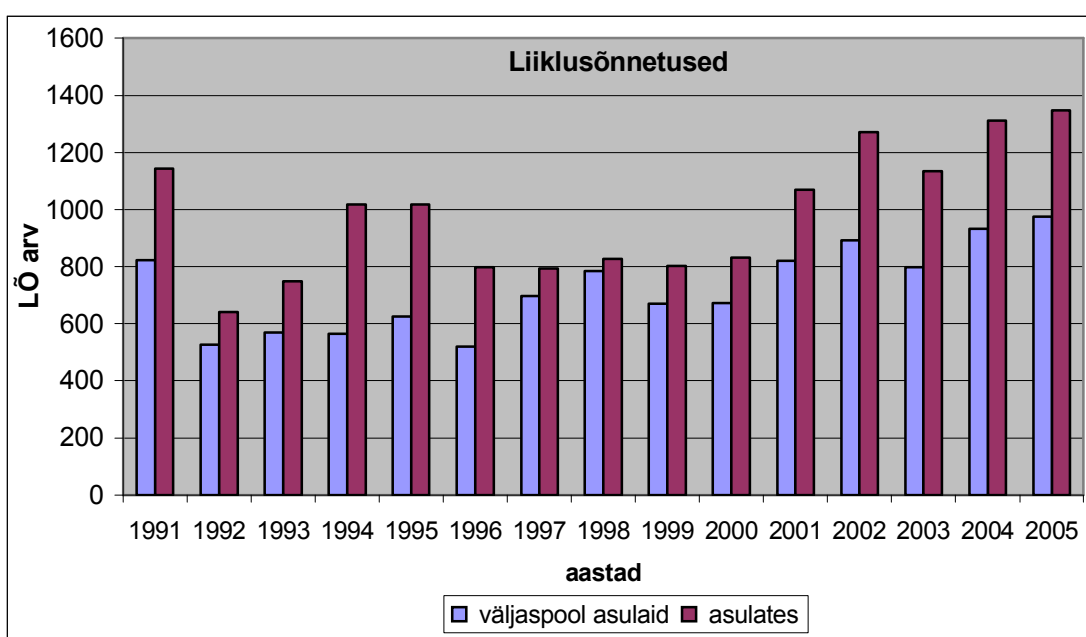
Liiklusõnnetuste arvu peab suhtuma kuni 2001. a juunikuuni teatud skepsisega, kuna see ei pruugi olla päris tõene. Nimelt jõustus 2001. a juunikuust liikluskindlustuse seaduse uus versioon, mille järgi hüvitatakse kannatanu ravikulud liiklusõnnetusest tingitud tervisekahjustusi ravinud raviasutusele. Seaduse järgi hüvitatakse ka liikluskahju põhjustanud sõidukijuhi ravikulud tema vastutusele vaatamata. Seega on raviasutus otseselt huvitatud õnnetusjuhtumi registreerimisest liiklusõnnetusena. Tõenäoliselt on selle tõttu ka registreeritud liiklusõnnetuste ja liiklusõnnetustes vigastatute arvud aastatel 2001 ja 2002 hüppeliselt kasvanud (joonised 1.1 ja 1.5).

Liikluses hukkunute arv on stabiilseim näitaja ja seda ei ole mõjutanud seadusandluse muudatused. Liikluses hukkunute arv on olnud muutlik ja erinev nii väljaspool asulaid, kui ka asulates. Asulates hukkunute arvu vähenemistendents pärast 1994. aastat on oluliselt selgem kui väljaspool asulaid. Märkimisväärselt on muutunud aga väljaspool

asulaid ja asulates hukkunute absoluutarvu suhe, kui 1991. aastal oli see näitaja 1,2, 1994. aastal 1,1, 2003. aastal 3,1 siis 2005 aastal oli hukkunute arvude suhe koguni 3,5.

**Hukkunute arv on kogu vaadeldava perioodi vältel vähenenud väljaspool asulaid 2 korda ja asulates 6,1 korda.**

Liiklusõnnetustes vigastada saanute arvu kasv on kaunis ilmne nii asulavälistel teedel kui ka asulates. Kogu perioodi vältel on asulate jaoks olnud ka kaks erandlikult halba aastat – 1994. ja 1995.a., mil liiklusõnnetustes vigastatute arv antud perioodi üldisi tendentse silmas pidades oli erakordselt kõrge. Enamikel aastatel on asulates liiklusõnnetustes vigastada saanute arv suurem kui asulavälistel teedel – on vaid kaks erandlikku aastat:



Joonis 1.1 Liiklusõnnetuste arvu muutus aastatel 1991 – 2005

1997. ja 1998., kui olukord oli vastupidine.

**Liiklusõnnetuste ja hukkunute arvu erinevate muutuste tulemusena on liiklusõnnetuste raskusaste väljaspool asulaid paranenud ligi 2,4 korda ja asulates 7,2 korda.** Liiklusõnnetuste raskusaste, mida iseloomustatakse hukkunute arvuna 100 liiklusõnnetuse kohta, leiab kajastamist joonisel 1.6.

Väljaspool asulaid toimunud liiklusõnnetustest 18–20% toimub kergliiklejatega (jalakäijad, jalgratturid), hukkunute seas on kergliiklejate osatähtsus veelgi suurem – 31-33%.

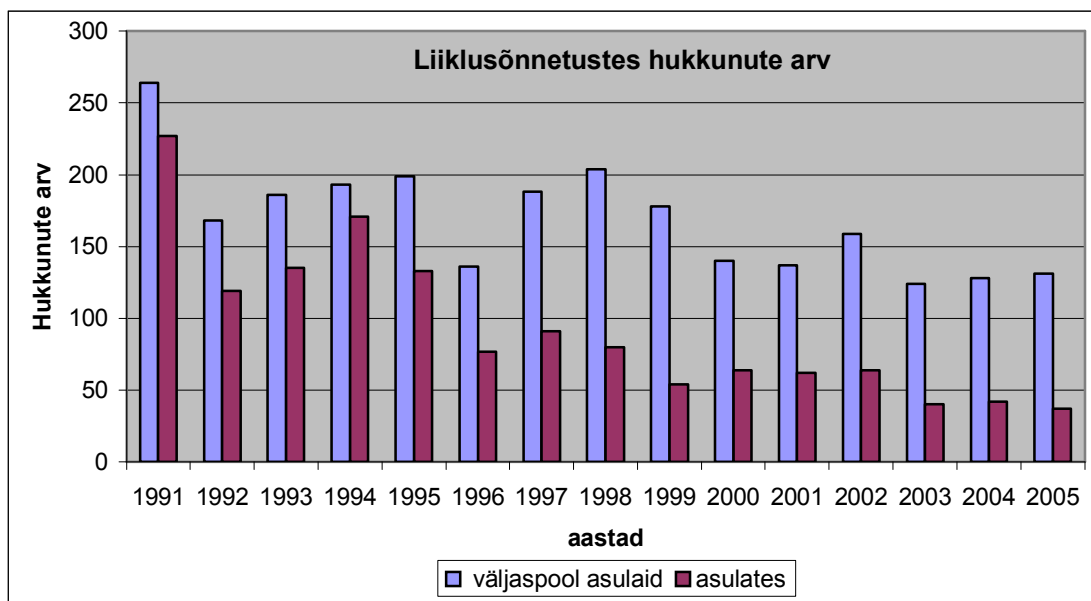
Kui eelnevatel aastatel hukkunute arv liiklusõnnetustes on üldiselt näidanud vähenemistendentsi, siis 2006. a on karta hukkunute arvu tõusu. Alates juunikuust on hukkunuid rohkem kui eelneval aastal samal ajal. Ka aasta kokkuvõttes tuleb arv tõenäoliselt suurem kui eelneval aastal (joonised 1.3 ja 1.4).

Tabel 1.1

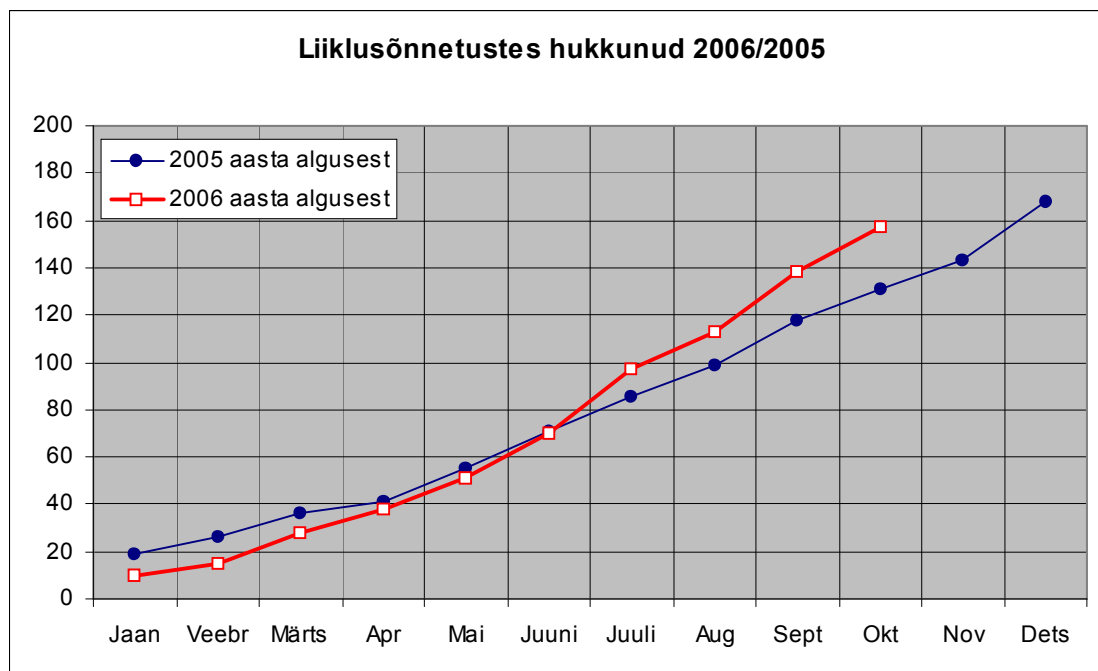
## Liiklusõnnetuste põhinäitajad aastatel 1991 - 2005

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Rahvaarvu muutus 1991=100%	100,0	97,2	95,0	93,1	91,7	90,4	89,6	88,7	88,2	87,9	87,5	87,2	86,9	86,6	86,4
<b>Liiklusõnnetused</b>	1965	1167	1317	1584	1644	1318	1489	1613	1472	1504	1889	2164	1931	2244	2322
1991=100%	100,0	59,4	67,0	80,6	83,7	67,1	75,8	82,1	74,9	76,5	96,1	110,1	98,3	114,2	118,2
Liiklusõnnetused 10 000 elaniku kohta	12,6	7,6	8,7	10,6	11,1	9,0	10,2	11,2	10,7	11,0	13,8	15,9	14,2	16,6	17,2
1991=100%	100,0	60,8	69,5	84,4	88,5	71,7	81,4	88,7	85,3	87,5	110,4	126,4	112,9	132,0	136,7
<b>Liiklusõnnetused väljaspool asulaid</b>	822	526	569	565	626	520	696	785	670	673	820	893	797	933	975
1991=100%	100,0	64,0	69,2	68,7	76,2	63,3	84,7	95,5	81,5	81,9	99,8	108,6	97,0	113,5	118,6
osatähtsus (%)	41,8	45,1	43,2	35,7	38,1	39,5	46,7	48,7	45,5	44,7	43,4	41,3	41,3	41,6	42,0
<b>Liiklusõnnetused asulates</b>	1143	641	748	1019	1018	798	793	828	802	831	1069	1271	1134	1311	1347
1991=100%	100,0	56,1	65,4	89,2	89,1	69,8	69,4	72,4	70,2	72,7	93,5	111,2	99,2	114,7	117,8
osatähtsus (%)	58,2	54,9	56,8	64,3	61,9	60,5	53,3	51,3	54,5	55,3	56,6	58,7	58,7	58,4	58,0
<b>Hukkunuid</b>	491	287	321	364	332	213	279	284	232	204	199	223	164	170	168
1991=100%	100,0	58,5	65,4	74,1	67,6	43,4	56,8	57,8	47,3	41,5	40,5	45,4	33,4	34,6	34,2
Hukkunud 10 000 elaniku kohta	3,13	1,85	2,12	2,46	2,29	1,49	1,98	2,04	1,68	1,49	1,46	1,64	1,21	1,26	1,25
1991=100%	100,0	59,8	67,8	77,6	71,6	46,4	61,1	62,5	53,8	47,5	46,5	52,4	38,7	40,3	39,9
<b>Hukkunuid väljaspool asulaid</b>	264	168	186	193	199	136	188	204	178	140	137	159	124	128	131
1991=100%	100,0	63,6	70,5	73,1	75,4	51,5	71,2	77,3	67,4	53,0	51,9	60,2	47,0	48,5	49,6
osatähtsus (%)	53,8	58,5	57,9	53,0	59,9	63,8	67,4	71,8	76,7	68,6	68,8	71,3	75,6	75,3	78,0
<b>Hukkunuid asulates</b>	227	119	135	171	133	77	91	80	54	64	62	64	40	42	37
1991=100%	100,0	52,4	59,5	75,3	58,6	33,9	40,1	35,2	23,8	28,2	27,3	28,2	17,6	18,5	16,3
osatähtsus (%)	46,2	41,5	42,1	47,0	40,1	36,2	32,6	28,2	23,3	31,4	31,2	28,7	24,4	24,7	22,0
<b>Vigastatuid</b>	2175	1289	1502	1832	1894	1547	1835	1990	1691	1843	2443	2868	2540	2875	3000
1991=100%	100,0	59,3	69,1	84,2	87,1	71,1	84,4	91,5	77,7	84,7	112,3	131,9	116,8	132,2	137,9
Vigastatud 10 000 elaniku kohta	13,9	8,4	10,0	12,3	12,8	10,6	12,6	13,8	12,3	13,4	17,9	21,1	18,7	21,3	22,3
1991=100%	100,0	60,6	71,6	88,2	92,1	76,0	90,7	98,9	88,5	96,2	128,6	151,6	134,3	153,0	160,2
<b>Vigastatuid väljaspool asulaid</b>	972	574	679	692	764	669	927	1036	808	889	1218	1355	1221	1363	1398
1991=100%	100,0	59,1	69,9	71,2	78,6	68,8	95,4	106,6	83,1	91,5	125,3	139,4	125,6	140,2	143,8
osatähtsus (%)	44,7	44,5	45,2	37,8	40,3	43,2	50,5	52,1	47,8	48,2	49,9	47,2	48,1	47,4	46,6
<b>Vigastatuid asulates</b>	1203	715	823	1140	1130	878	908	954	883	954	1225	1513	1319	1512	1602
1991=100%	100,0	59,4	68,4	94,8	93,9	73,0	75,5	79,3	73,4	79,3	101,8	125,8	109,6	125,7	133,2
osatähtsus (%)	55,3	55,5	54,8	62,2	59,7	56,8	49,5	47,9	52,2	51,8	50,1	52,8	51,9	52,6	53,4

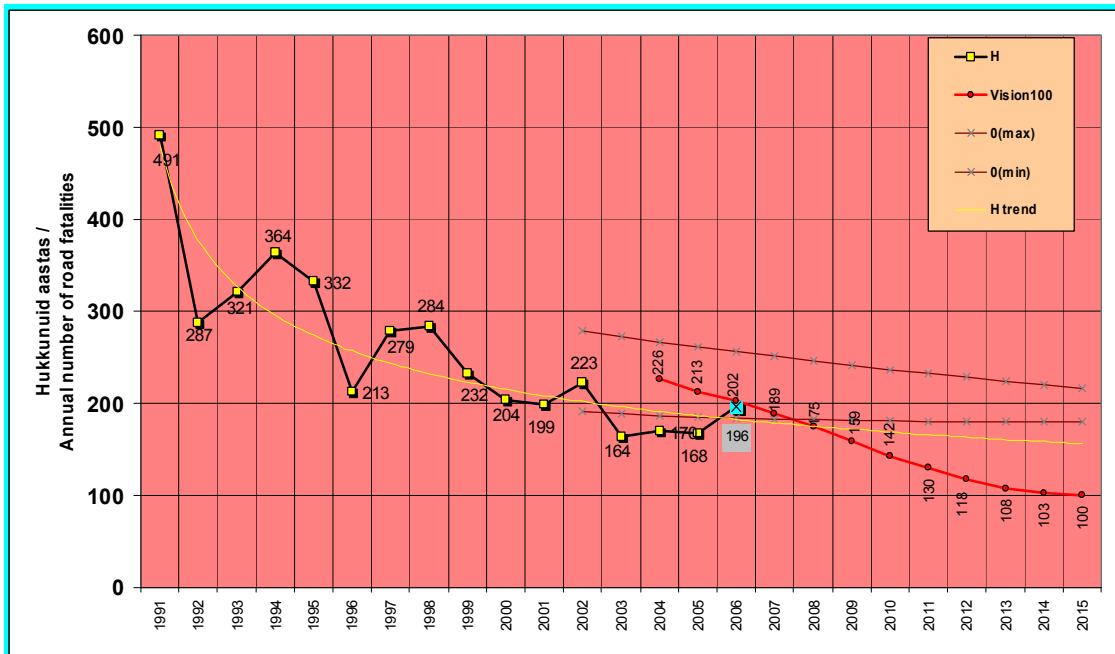




Joonis 1.2 Liiklusõnnetustes hukkunute arvu muutus perioodil 1991 – 2005

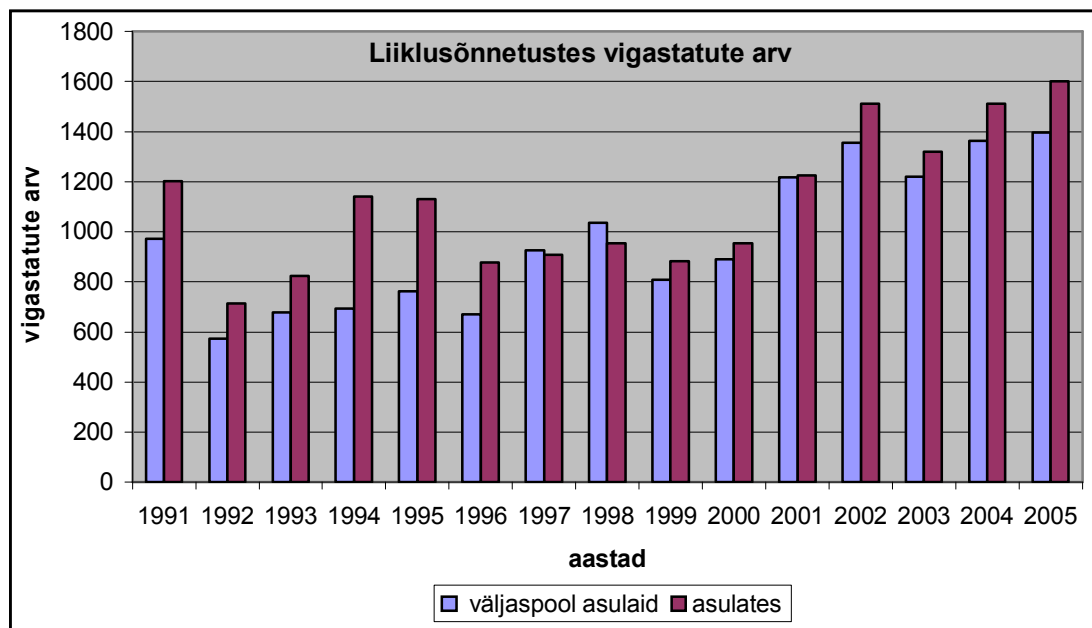


Joonis 1.3. Liiklusõnnetustes hukkunute arvu võrdlus 2005/ 2006 aastal

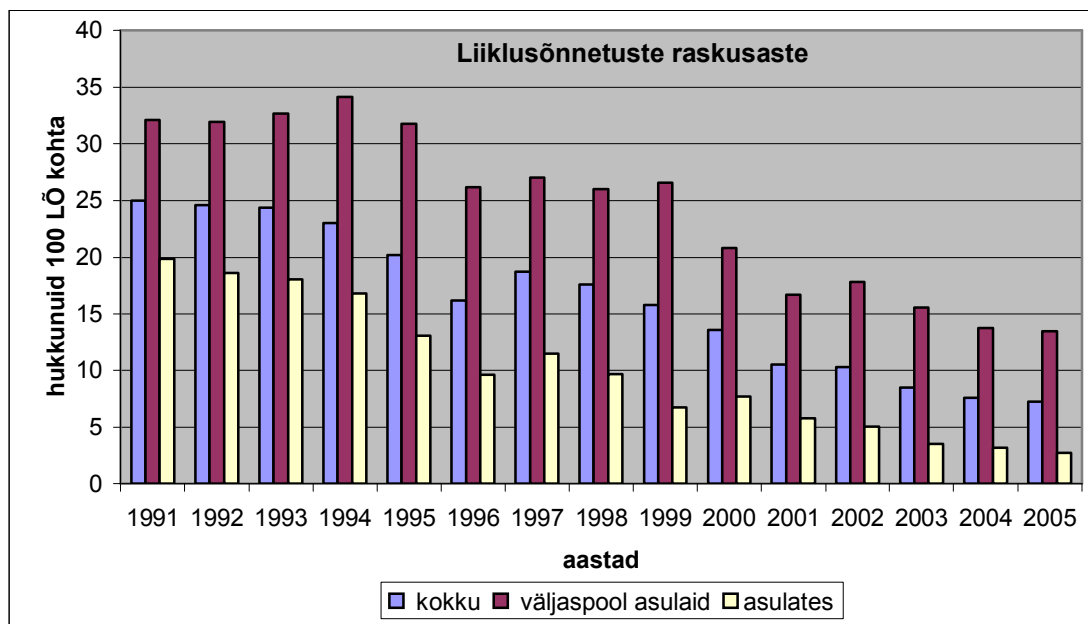


Märkus: 2006.a tulemus on prognoositud

Joonis 1.4. Hukkunute arvu muutus ja selle trend Eestis



Joonis 1.5 Liiklusõnnetustes vigastatute arvu muutus perioodil 1991 – 2005



Joonis 1.6 Liiklusõnnetuste raskusaste perioodil 1991 – 2005

Tabel 1.2.

Liiklusõnnetuste arv perioodidel 2000-2002 ja 2003-2005

Näitaja	Aasta keskmine		Muutus	
	2000-2002	2003-2005	arv	%
<b>Liiklusõnnetused</b>	1852	2166	313	16,9
Liiklusõnnetused 10 000 elaniku kohta	14	16	2	17,9
<b>Liiklusõnnetused väljaspool asulaid</b>	795	902	106	13,4
osatähtsus (%)	43	42	-1	-3,5
<b>Liiklusõnnetused asulates</b>	1057	1264	207	19,6
osatähtsus (%)	57	58	1	2,7
<b>Hukkunuid</b>	209	167	-41	-19,8
Hukkunud 10 000 elaniku kohta	1,53	1,24	-0,29	-19,0
<b>Hukkunuid väljaspool asulaid</b>	145	128	-17	-12,2
osatähtsus (%)	70	76	6	9,6
<b>Hukkunuid asulates</b>	63	40	-23	-37,4
osatähtsus (%)	30	24	-6	-22,0
<b>Vigastatuid</b>	2385	2805	420	17,6
Vigastatud 10 000 elaniku kohta	17,5	20,8	3,3	18,9
<b>Vigastatuid väljaspool asulaid</b>	1154	1327	173	15,0
osatähtsus (%)	48	47	-1	-2,2
<b>Vigastatuid asulates</b>	1231	1478	247	20,1
osatähtsus (%)	52	53	1	2,1

Vaadeldes liiklusohutusprogrammi eelse kolme aasta ja programmi aegse kolme aasta keskmisi näitajaid, mis on koondatud tabelisse 1. 2, näeme, millised muutused on aset leidnud pärast programmi algust. Kui liiklusõnnetuste ja neis viga saanute arv on kasvanud asulates kiiremini kui asulavälistel teedel, siis liikluses hukkunute arv on pilt teistsugune. Hukkunute arv asulates on vähenenud oluliselt kiiremini kui asulavälistel maanteedel.

Liiklusohutuse taset kõige objektiivsemalt iseloomustavaks näitajaks on hukkunute suhtearv läbisõidu kohta. Siinkohal toome siiski välja ka analoogilise suhtearvu vigastatute ja inimvigastustega liiklusõnnetuste kohta, sest tingimustes, kus määratlused on stabiilsed, on ka need küllalt head liiklusohutuse taset iseloomustavad indikaatorid. Nii absoluutarvud kui ka suhtenäitajad 1997.-2005. aasta kohta on koondatud tabelisse 1.3.

Tabelis 1.4 ja joonisel 1.7 on toodud liiklusõnnetustes hukkunute arv 100 milj. autokilomeetri kohta maakondade ja suuremate linnade kaupa perioodil 1997 – 2005.

Nagu tabelist 1.4 näha, on ühe aasta andmete puhul hajuvus küllalt suur. Viie aasta keskmiste puhul on hajuvus küll väiksem, kuid liiklusohutuse näitajad on maakonniti ikkagi väga erinevad. Üldiselt kõrge liiklusohutuse taseme poolest paistavad silma Lääne- ja Ida-Virumaa. Võrumaal oli aastatel 1998-2002 püsinud liiklusohutus halval tasemel, kuigi aastani 2004. näitaja paranes. Paraku 2005. aastal olukord halvenes oluliselt. Lääne-Virumaal on tase olnud muutlik, kuid äärmiselt halvad olid aastad 1998 ja 2004. Ida-Virumaal on tase pidevalt halb, kuid samal ajal ka kaunis muutlik. Kui veel 2001. aastal oli üks maakond, kus liiklusohutuse tase viie aasta jooksul püsivalt paranes (Rapla maakond), siis 2005. aastaks on Raplamaa jõudnud halvimate sekka. Läbi kogu perioodi on tase olnud suhteliselt hea Harjumaal ja Saaremaal, kus paraku viimasel aastal olukord halvenes oluliselt. Viimase aasta halvenemisele vaatamata on Saaremaa viie aasta keskmisena kõige paremate näitajatega.

Perioodil 2003-2005 oli parim Hiiumaa, kus kolme aasta jooksul ei olnud ühtegi hukkunut. Kahel viimasel aastal paistab hea taseme poolest silma veel Läänemaa, Põlva- ja Valgamaa, neist kahe viimase puhul võib rääkida heast tasemest juba mitme aasta vältel. Hukkunute suhtearv on olnud Eesti keskmisest püsivalt paremal tasemel Harju maakonnas ja Tallinna linnas.

Kuigi 2005. aastal Eestis tervikuna liiklusõnnetustes hukkunute arv 100 miljoni auto-km kohta vähenes, siis samal ajal enamikes maakondades see näitaja kasvas. Üldine kahanemine toimus Tallinna, Lääne-Virumaa ja veidi ka Ida-Virumaa arvel.

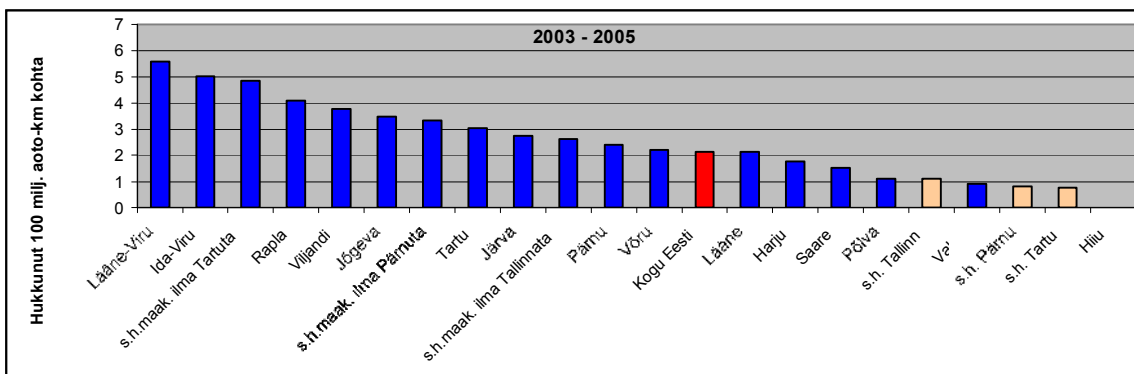
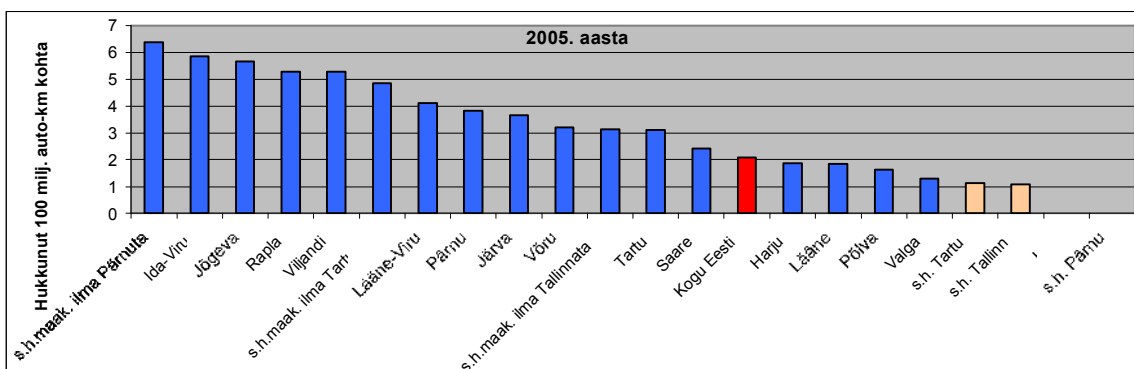
Tabel 1.3

## Liiklusõnnetuste suhtenäitajad 1997-2005 aastal

Piirkond, aastad	Hukunute arv	Läbisõit milj. a-km	Hukkunuid 100 milj. a-km kohta	Vigastatute arv	Vigastatuid 100 milj. a-km kohta	LÕ arv	LÕ-si 100 milj. a-km kohta	Hukkunut/ 100 LÕ	Hukkunut/ 100 vigastatut
<b>Eesti kokku</b>									
1997	279	6265	4,45	1835	29,3	1489	23,8	18,7	15,2
1998	284	6282	4,52	1990	31,7	1613	25,7	17,6	14,3
1999	232	6377	3,64	1691	26,5	1472	23,1	15,8	13,7
2000	204	6440	3,17	1844	28,6	1503	23,3	13,6	11,1
2001	199	6538	3,04	2444	37,4	1889	28,9	10,5	8,1
2002	223	6843	3,26	2866	41,9	2162	31,6	10,3	7,8
2003	164	7417	2,21	2540	34,2	1931	26,0	8,5	6,5
2004	170	7895	2,15	2875	36,4	2244	28,4	7,6	5,9
2005	168	8029	2,09	3026	37,7	2341	29,2	7,2	5,6
Keskmine 2003-05	167,3	7780,3	2,15	2814	36,1	2172,0	27,9	7,7	6,0
Muutus 1997-2005	-111	1764	-2,36	1191	8,40	852	5,39	-11,56	-9,65
%-des	-40%	28%	-53%	65%	29%	57%	23%	-62%	-63%
sh asulavälistel teedel									
1997	187	4313	4,34	928	21,5	606	14,1	30,9	20,2
1998	204	4221	4,83	1036	24,5	785	18,6	26,0	19,7
1999	178	4242	4,20	808	19,0	670	15,8	26,6	22,0
2000	140	4268	3,28	889	20,8	672	15,7	20,8	15,7
2001	137	4232	3,24	1219	28,8	820	19,4	16,7	11,2
2002	159	4440	3,58	1355	30,5	893	20,1	17,8	11,7
2003	124	4897	2,53	1222	25,0	797	16,3	15,6	10,2
2004	128	5256	2,44	1356	25,8	927	17,6	13,8	9,4
2005	131	5270	2,49	1413	26,8	984	18,7	13,3	9,3
Keskmine 2003-05	127,7	5140,9	2,48	1330	25,9	902,7	17,5	14,2	9,6
Muutus 1997-2005	-56	956,7	-1,85	485	5,30	378	4,62	-17,55	-10,88
%-des	-30%	22%	-43%	52%	25%	62%	33%	-57%	-54%
Linnades ja teistes asulates									
1997	92	1952	4,71	907	46,5	793	40,6	11,6	10,1
1998	80	2061	3,88	954	46,3	828	40,2	9,7	8,4
1999	54	2135	2,53	882	41,3	802	37,6	6,7	6,1
2000	64	2172	2,95	954	43,9	832	38,3	7,7	6,7
2001	62	2306	2,69	1225	53,1	1069	46,3	5,8	5,1
2002	64	2403	2,66	1511	62,9	1269	52,8	5,0	4,2
2003	40	2520	1,59	1318	52,3	1134	45,0	3,5	3,0
2004	42	2639	1,59	1519	57,6	1317	49,9	3,2	2,8
2005	37	2759	1,34	1613	58,5	1357	49,2	2,7	2,3
Keskmine 2003-05	39,7	2639,4	1,51	1483	56,1	1269,3	48,0	3,1	2,7
Muutus 1997-2005	-55	807,3	-3,37	706	11,99	564	8,55	-8,87	-7,85
%-des	-60%	41%	-72%	78%	26%	71%	21%	-76%	-77%
sh Tallinn									
1997	28	1118	2,50	350	31,3	321	28,7	8,7	8,0
1998	34	1170	2,91	393	33,6	364	31,1	9,3	8,7
1999	23	1199	1,92	444	37,0	418	34,8	5,5	5,2
2000	24	1213	1,98	456	37,6	409	33,7	5,9	5,3
2001	26	1296	2,01	551	42,5	482	37,2	5,4	4,7
2002	27	1347	2,01	738	54,8	615	45,7	4,4	3,7
2003	13	1414	0,92	672	47,5	590	41,7	2,2	1,9
2004	20	1484	1,35	740	49,9	665	44,8	3,0	2,7
2005	17	1569	1,08	788	50,2	652	41,6	2,6	2,2
Keskmine 2003-05	16,7	1489,1	1,12	733	49,2	635,7	42,7	2,6	2,3
Muutus 1997-2005	-11	451	-1,42	438	18,92	331	12,84	-6,12	-5,84
%-des	-39%	40%	-57%	125%	60%	103%	45%	-70%	-73%

Tabel 1.4.  
Liiklusõnnetustes hukkunute arv 100 milj. auto-km kohta  
maakondade ja suuremate linnade lõikes

Maakond, linn	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Kolme aasta keskmine
Harju	3,95	2,86	2,21	2,44	2,40	1,67	1,80	1,86	1,78
s.h. Tallinn	2,91	1,92	1,98	2,04	2,01	0,92	1,35	1,08	1,12
s.h.maak. ilma Tallinnata					2,56	2,49	2,25	3,15	2,63
Hiiu	5,40	4,69	7,62	1,44	1,28	0,00	0,00	0,00	0,00
Ida-Viru	5,48	6,03	5,73	4,06	5,73	3,31	5,88	5,85	5,01
Jõgeva	8,02	2,88	4,75	3,59	4,57	3,44	1,29	5,66	3,46
Järva	1,53	4,31	3,19	1,21	3,26	2,62	1,94	3,67	2,74
Lääne	4,62	4,98	2,93	8,62	3,46	3,82	0,77	1,85	2,15
Lääne-Viru	8,95	4,06	3,52	3,43	5,87	2,98	9,63	4,11	5,57
Põlva	2,79	5,31	1,69	2,24	2,15	0,87	0,85	1,64	1,12
Pärnu	3,76	3,82	3,72	4,25	5,27	1,46	1,89	3,82	2,39
s.h. Pärnu	4,30	4,08	1,02	1,90	3,66	1,66	0,79	0,00	0,82
s.h.maak. ilma Pärnuta					5,88	1,40	2,19	6,38	3,33
Rapla	5,00	4,36	3,28	1,99	2,19	4,40	2,62	5,28	4,10
Saare	4,17	2,90	2,50	0,63	2,04	0,88	1,29	2,41	1,53
Tartu	4,65	2,55	2,98	3,58	5,97	3,34	2,67	3,11	3,04
s.h. Tartu	4,64	0,00	1,93	1,79	1,68	0,41	0,77	1,12	0,77
s.h.maak. ilma Tartuta					4,83	5,40	4,31	4,84	4,85
Valga	2,21	2,00	3,55	3,75	1,25	0,51	0,94	1,29	0,91
Viljandi	4,48	2,82	2,04	2,45	2,46	3,39	2,62	5,28	3,76
Võru	6,23	6,90	6,01	5,36	4,48	2,11	1,33	3,19	2,21
Kogu Eesti	4,52	3,64	3,17	3,04	3,43	2,21	2,15	2,09	2,15



Joonis 1.7. Liiklusõnnetustes hukkunute arv 100 miljoni auto-km kohta maakondade lõikes

## 2. Eesti liiklusohutuse võrdlus teiste Euroopa Liidu riikidega

Nagu inseneribüroo Stratum töös /2/ tõdetud, on Eesti puhul õigem vaadata liiklusõnnetustes hukkunuid, kui vigastatuid. Sellepärast on ka võrdlusarvud toodud hukkunute kohta.

Tabelis 2.1 on toodud liiklusõnnetustes hukkunute arvud Euroopa riikides aastatel 2000 – 2005. Kuna riikide suurused on erinevad, siis annab objektiivsema pildi võrdlus hukkunute arvu kohta miljoni elaniku kohta. Need arvud on toodud tabelis 2.2.

Tabel 2.1.

Liiklusõnnetustes hukkunute arvu võrdlus Euroopa riikides  
Hukkunuid Euroopa maades

			2000	2001	2002	2003	2004	2005 * esialgne	2005 lõplik
1	Austria	AT	976	958	956	931	878	768	
2	Belgia	BE	1470	1486	1306	1214	1162	1098	1098
3	Küpros	CY	111	98	94	97	117	102	
4	Tsehhi Vabariik	CZ	1486	1334	1431	1447	1382	1286	
5	Taani	DK	498	431	463	432	369	331	
6	Eesti	EE	204	199	223	164	170	168	168
7	Soome	FI	396	433	415	379	375	371	
8	Prantsusmaa	FR	8079	8162	7655	6058	5530	5318	5318
9	Saksamaa	DE	7503	6977	6842	6613	5842	5362	5362
10	Kreeka	EL	2037	1880	1634	1605	1619	1614	
11	Ungari	HU	1200	1239	1429	1326	1296	1278	
12	Iirimaa	IE	418	412	376	337	379	399	
13	Itaalia	IT	6449	6691	6739	6065	5625	**	
14	Läti	LV	588	517	518	532	516	442	
15	Leedu	LT	641	706	697	709	752	760	
16	Luksemburg	LU	76	70	62	53	49	46	
17	Malta	MT	15	16	16	16	13	17	
18	Holland	NL	1082	993	987	1028	804	750	
19	Poola	PL	6294	5534	5827	5640	5712	5444	
20	Portugal	PT	i	1671	1668	1542	1294	1246	
21	Slovakkia	SK	628	614	610	645	603	560	
22	Sloveenia	SI	313	278	269	242	274	258	
23	Hispaania	ES	5777	5517	5347	5400	4749	4399	4399
24	Rootsi	SE	591	583	560	529	480	440	
25	Suurbritannia	UK	3580	3598	3581	3658	3368	3337	
	<b>EL25</b>	<b>EU25</b>	<b>50412</b>	<b>50397</b>	<b>49705</b>	<b>46662</b>	<b>43358</b>	<b>35794</b>	
26	Norra	NO	341	275	310	280	257	223	
27	Sveits	CH		544	513	546	510	409	
	<i>EL25 muutus</i>			0,0%	-1,4%	-7,4%	-14,0%		
	<i>Aastane muutus</i>			-15	-692	-3043	-3304		

Allikas: ETSC 2006

\*\* - andmed puuduvad

## Liiklusõnnetustes hukkunuid 1 miljoni elaniku kohta Euroopa riikides

Tabel. 2.2.

Riik		Aastad						Keskmiised		
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000-2005	2000-2002	2003-2005
Austria	AT	122	119	119	115	108	94	113	120	106
Belgia	BE	144	145	127	117	112	105	125	138	111
Küpros	CY	161	140	133	136	160	136	144	145	144
Tsehhi Vabariik	CZ	145	130	140	142	135	126	136	138	134
Taani	DK	93	81	86	80	68	61	78	87	70
<b>Eesti</b>	<b>EE</b>	<b>149</b>	<b>146</b>	<b>164</b>	<b>121</b>	<b>126</b>	<b>125</b>	<b>138</b>	<b>153</b>	<b>124</b>
Soome	FI	77	84	80	73	72	71	76	80	72
Prantsusmaa	FR	138	138	129	102	92	88	114	135	94
Saksamaa	DE	91	85	83	80	71	65	79	86	72
Kreeka	EL	187	172	149	146	147	146	158	169	146
Ungari	HU	117	121	140	131	128	127	127	126	128
Iirimaa	IE	111	108	96	85	94	97	98	105	92
Itaalia	IT	112	116	118	106	97	*	110	115	101
Läti	LV	247	219	221	228	222	192	221	229	214
Leedu	LT	183	202	201	205	218	222	205	195	215
Luksemburg	LU	175	159	140	118	109	101	134	158	109
Malta	MT	39	41	41	40	33	42	39	40	38
Holland	NL	68	62	61	63	49	46	58	64	53
Poola	PL	163	143	151	148	150	143	149	152	147
Portugal	PT	*	163	161	148	124	118	*	*	130
Slovakkia	SK	116	114	113	120	112	104	113	115	112
Sloveenia	SI	157	140	135	121	137	129	137	144	129
Hispaania	ES	145	137	131	133	112	102	127	137	116
Rootsi	SE	67	66	63	59	53	49	59	65	54
Suurbritannia	UK	60	60	61	62	56	56	59	60	58
EL-25	<b>EU25</b>	112	111	110	103	95	78	101	111	92
Norra	NO	76	61	69	62	56	48	62	69	55
Šveits	CH		76	71	75	69	55	69	73	66

Allikas: arvatatud ETSC 2006 andmete põhjal



Tabel 2.3

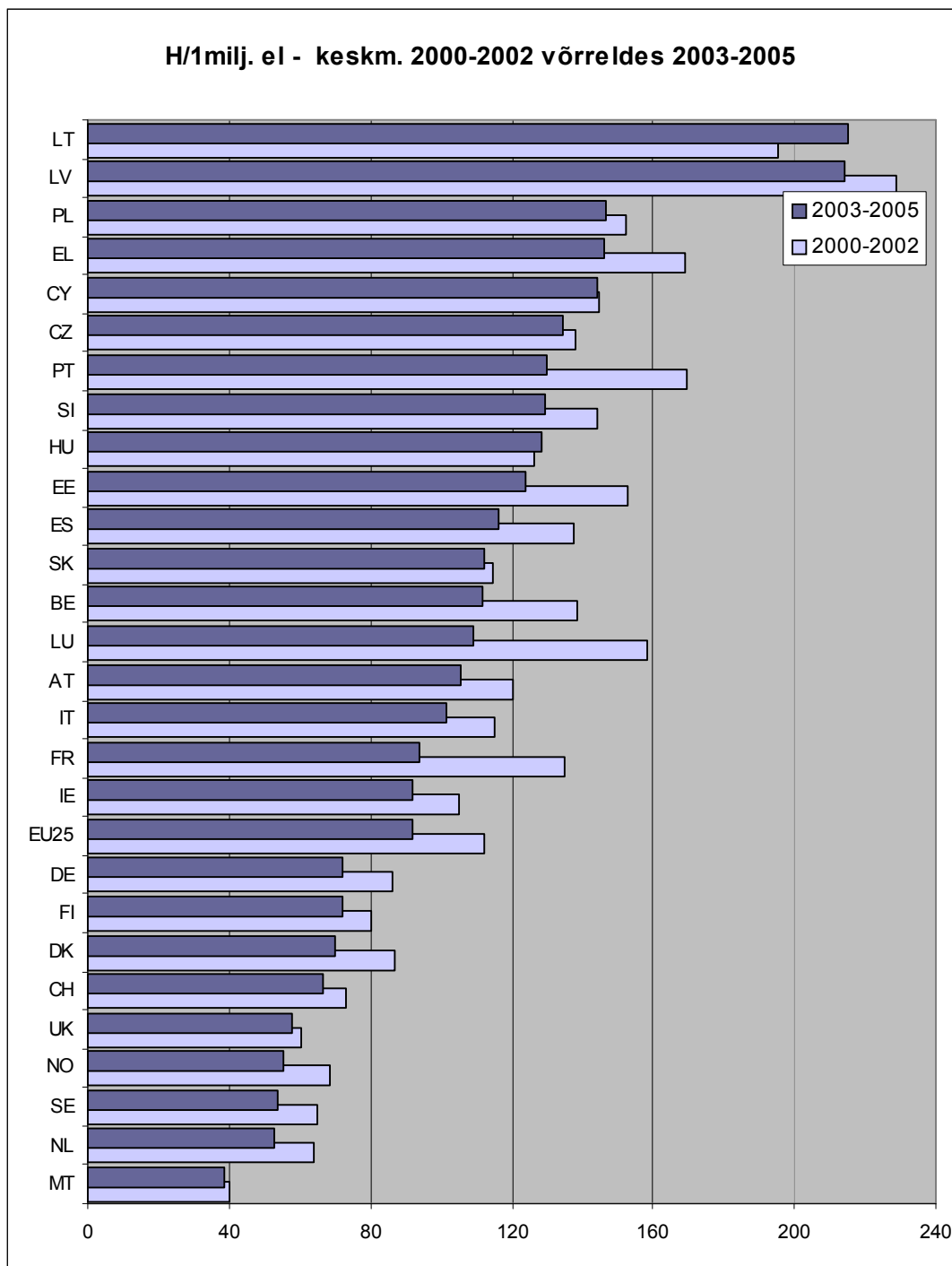
Hukkunud 1 miljoni elaniku kohta võrreldes 2000.aastaga, %

		2001	2002	2003	2004	2005
Austria	AT	98	98	95	88	77
Belgia	BE	101	88	82	78	73
Küpros	CY	87	83	84	100	85
Tsehhi Vabariik	CZ	90	97	98	94	87
Taani	DK	86	92	86	73	65
Eesti	EE	98	110	81	85	84
Soome	FI	109	104	95	94	93
Prantsusmaa	FR	101	94	74	67	64
Saksamaa	DE	93	91	88	78	71
Kreeka	EL	92	80	78	78	78
Ungari	HU	103	120	111	109	108
Iirimaa	IE	97	87	77	85	88
Itaalia	IT	103	106	95	87	**
Läti	LV	89	89	92	90	78
Leedu	LT	111	110	112	120	122
Luksemburg	LU	91	80	67	62	58
Malta	MT	104	103	102	82	107
Holland	NL	91	90	93	73	67
Poola	PL	88	93	91	92	88
Portugal	PT	Andmed puuduvad				
Slovakkia	SK	98	97	103	96	89
Sloveenia	SI	89	86	77	87	82
Hispaania	ES	95	91	92	78	71
Rootsi	SE	98	94	89	80	73
Suurbritannia	UK	100	101	103	94	93
EL-25	EU25	100	98	92	85	70
Norra	NO	80	90	81	74	64
Sveits*	CH	100	94	99	92	73

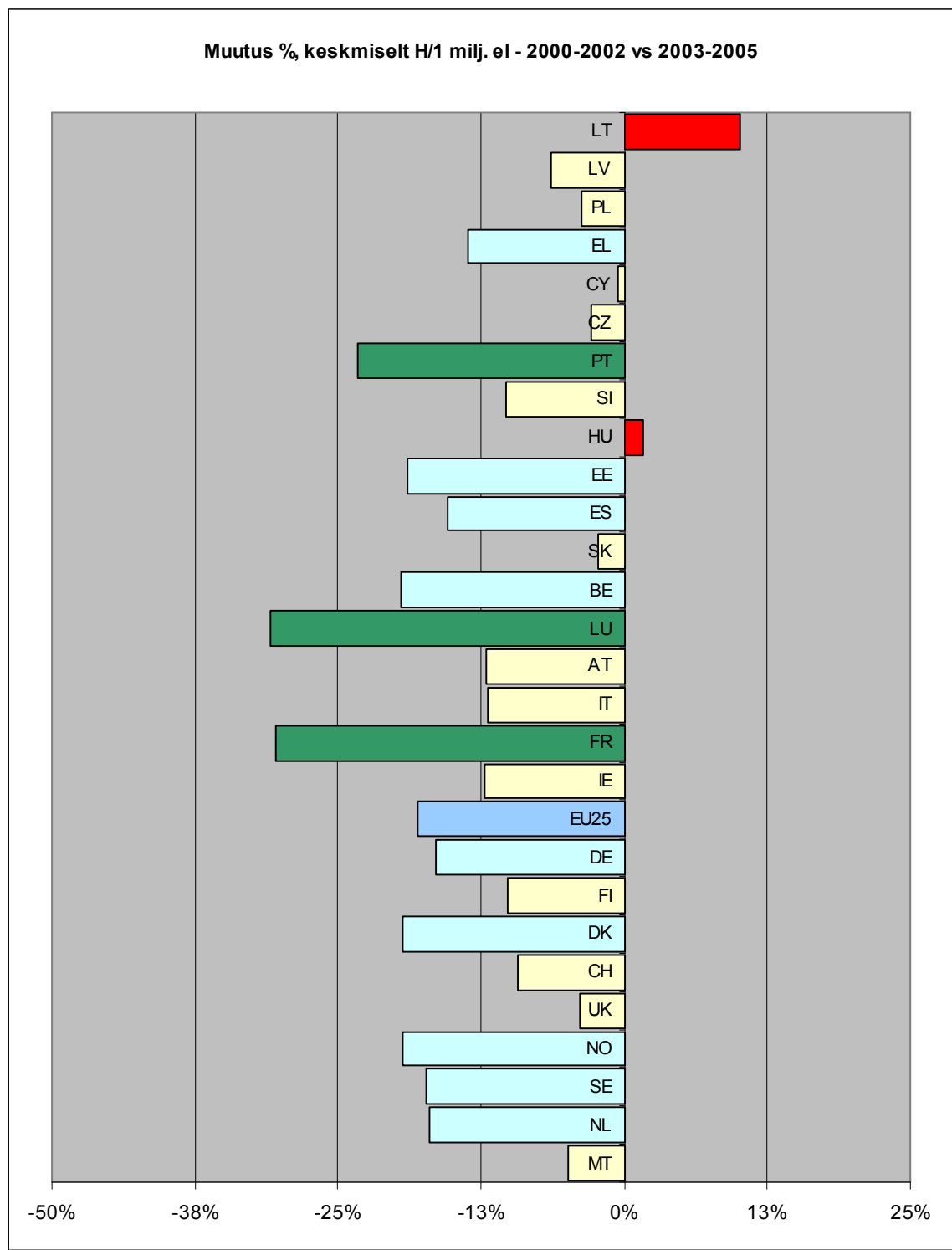
\*-2001.a

Nagu selgub tabelist 2.2 on Eestil veel suur arenguruum Euroopa Liidu taseme saavutamiseks hukkunute arvu osas 1 miljoni elaniku kohta, kuigi Läti ja Leedu näitajatest on Eesti olukord 2005.a andmete põhjal 1,7 korda parem. Tabelist 2.3 selgub, et viimasel viiel aastal ei ole olukord Eestis paranenud nii kiiresti kui EL maades keskmiselt ja alla jääme isegi Lätile. Joonisel 2.1 toodud diagramm peegeldab hukkunute arvu muutust perioodidel 2000-2002 ja 2003-2005.

**Siit on ka kujukalt näha, et meie naabrite Läti ja Leedu olukord on Euroopas kõige halvem hukkunute arvu suhtes 1 miljoni elaniku kohta. Eesti paigutub teise kolmandiku algusse.**



Joonis 2.1. Liiklusõnnetustes hukkunuid 1 miljoni elaniku kohta Euroopa riikides aastatel 2000-2002 ja 2003-2005



Joonis 2.2. Hukkunute arvu muutus 1 miljoni elaniku kohta aastatel 2000-2002 võrreldes aastatega 2003-2005 Euroopa riikides

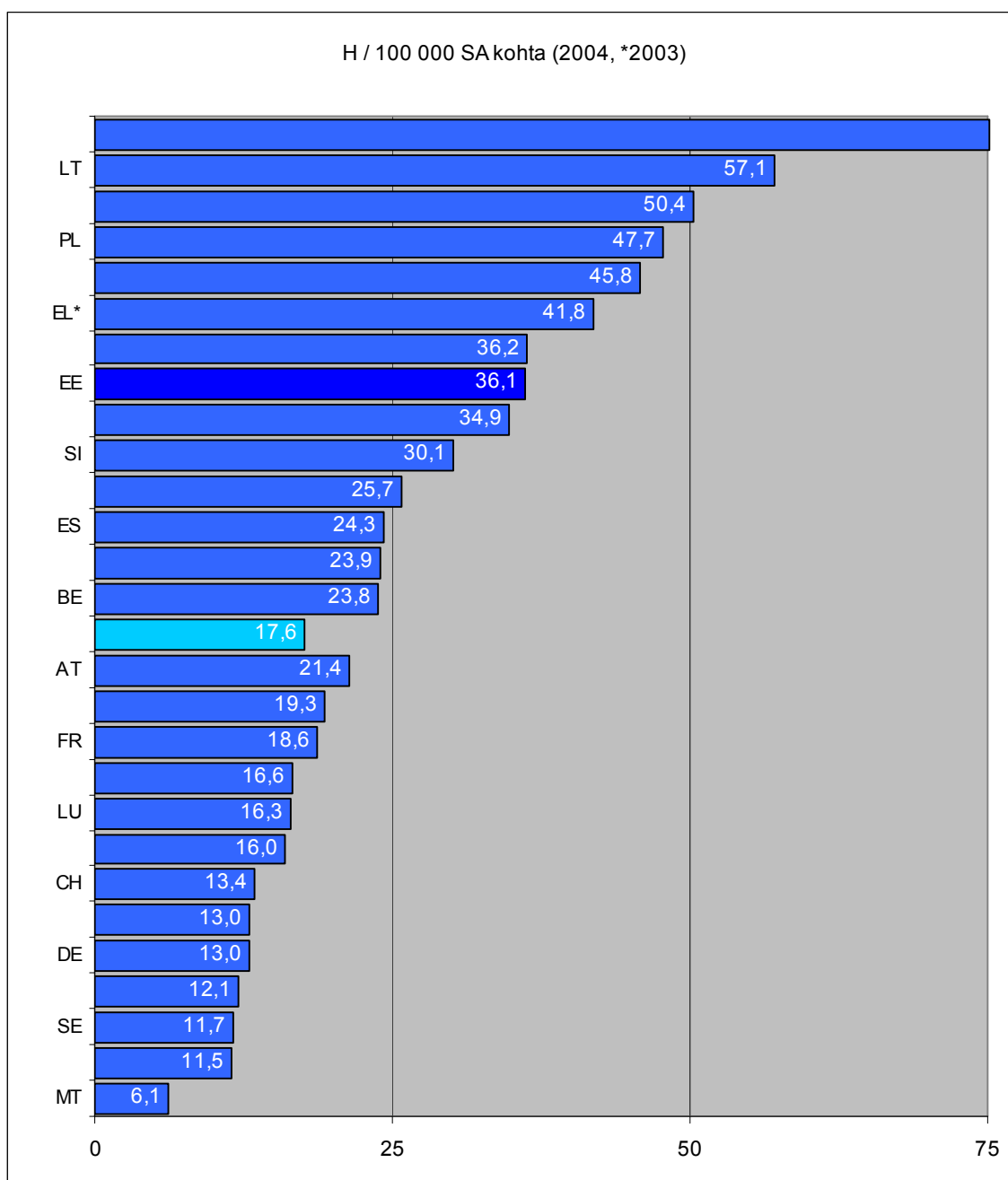
Jooniselt 2.2 nähtub, et olukord Eestis on paranemas ja ka võrdluses teiste Euroopa riikidega oleme keskmiste hulgas. Üldiselt paraneb olukord kõikides riikides, tagasilöögid on olnud ainult Leedus ja Ungaris.

Tabelis 2.4 toodud arvud liiklusõnnetuste raskuse kohta näitavad, et Eestis on inimeste vigastumise või hukkumisega seotud liiklusõnnetused suhteliselt raskete

tagajärgedega: vaadeldud 11 riigi andmete põhjal on tõenäosus surma saada Eestis toimivas liiklusõnnetuses kaks korda suurem kui nendes riikides keskmiselt.

Inseneribüroo Stratum tööst /2/ selgub, on riikide erinevused sellise liiklusohutuse näitaja nagu vigastatute ja hukkunute arvu suhe, on üsna erinevad. Enamuses kõrge autostumise tasemega riikides on see ca 70-80. Tabeli 2.4 andmete põhjal tuli 2003.a iga liiklusõnnetuses hukkunu kohta 11,8 vigastatut, tabelis toodud riikide keskmine oli 24,3.

Nagu näha jooniselt 2.4 on Balti riikide näitajad ja ka arengutrendid väga sarnased ja erinevad oluliselt teiste Euroopa riikide omadest.

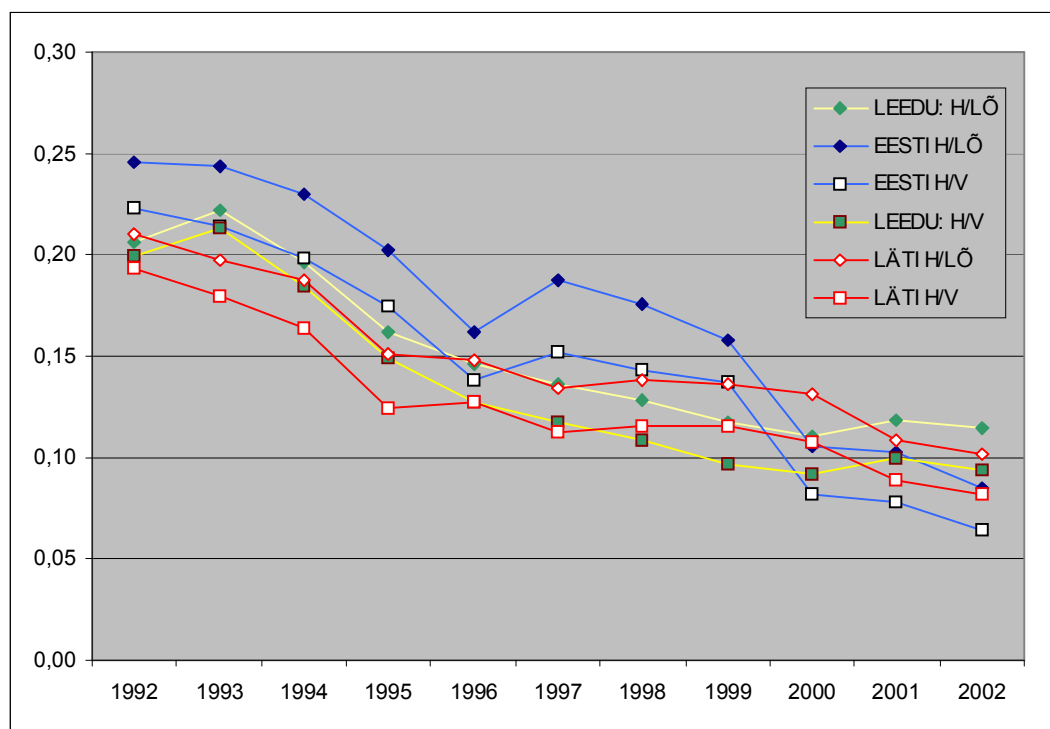


Joonis 2.3. Liiklusõnnetustes hukkunuid 100 000 sõiduauto kohta Euroopa riikides aastal 2004

Tabel 2.4.

## Liiklusõnnetuste raskusaste mõnedes Euroopa riikides 2003.a

Riik		Hukkunuid	LÕ vigastatuid	Raskusaste
		2003		
Austria	AT	931	34466	2,7
Taani	DK	432	6196	7,0
Soome	FI	379	5599	6,8
Prantsusmaa	FR	6058	86987	7,0
Saksamaa	DE	6613	327556	2,0
Kreeka	EL	1605	11830	13,6
Holland	NL	1028	23260	4,4
Portugal	PT	1542	27733	5,6
Hispaania	ES	5400	61313	8,8
Rootsi	SE	529	14876	3,6
Eesti	EE	164	1931	8,5
Kokku		24681	601747	4,1



Joonis 2.4. Ühes liiklusõnnetuses hukkunute arvu ja hukkunute ning vigastatute arvu suhte muutumine Balti riikides 1992-2002.a.

### 3. Liiklusohutusprogrammi täitmise hinnang

#### 3.1. Üldine seis

##### **Eesti Rahvusliku Liiklusohutuse Programmi (RLOP) peamine eesmärk on saavutada tase <100 liikluses hukkunut 2015.aastaks.**

- Vabariigi Valitsuse 18. märtsi 2003.a. protokollilise otsusega kiideti heaks Majandus ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt ette valmistatud Eesti Rahvuslik Liiklusohutuse Programm ja otsustati seda tutvustada Parlamendile (<http://www.valitsus.ee/brf/?id=1152>). 28. mail 2003.a. läbis RLOP kuulamise Riigikogus. Istungil toimus programmi arutelu. Vastavalt reglemendile (Riigikogu Kodukorra Seadus, §156, (<https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=1003568>) Riigikogu otsust antud küsimuses vastu ei võtnud.
- RLOP juriidiline staatus on seega- Vabariigi Valitsuse tegevuskava. Hetkeseisuga on Vabariigi Valitsusel erinevates valdkondades kokku 115 strateegilist kava, millest oma tegevuses juhinduda. Käesoleva analüüsi koostajad väidavad, et Eesti Rahvuslik Liiklusohutuse Programm ei kuulu Vabariigi valitsuse prioriteetide hulka.
- RLOP-is puudub viide Liiklusseadusele, mille alusel programm on tegelikult välja töötatud ja sellest tingituna võib öelda, et programmi juriidiline staatus on mõnevõrra ebamäärane. Vabariigi Valitsuse arengukavasid tutvustavalt kodulehelt (<http://www.valitsus.ee/?id=5226>), erinevalt enamikest tegevuskavadest, programmile viitav link ei avane.
- Tegevuskaval 2004-2006 puudus delegatsioon, mis võib viidata asjaolule, et tegevuskava ei saanud olla õiguspädev. Tegevuskava kooskõlastusringil ministeeriumides kooskõlastati tegevuskava oluliste märkustega, kust võis välja lugeda toetuse puudumise. Eeltoodu tulemusena jäi kehtestamata I etapi tegevuskava ja seega puudub RLOP-l reaalne täitemehhanism, sh. rahastusprogramm;
- 2006.aastal algatas Maanteeamet, RLOP II etapi (2007-2010) tegevuskava koostamise tuginevalt Liiklusseaduse eelnõule.

##### Rahvusvaheline taust:

- Euroopa Transpordiministrite Nõukogu (ECMT) püstitas oma Bukaresti istungil 2002.aastal eesmärgi aastaks 2012 liiklusõnnetuste läbi hukkunute arvu vähendamiseks võrreldes 2000.aastaga poole võrra.
- Euroopa Liidu (EL) Euroopa Komisjon on püstitanud ülesanded aastaks 2010 liiklusõnnetuste läbi hukkunute arvu vähendamiseks 50%-ni võrreldes 2000.aastaga:
  - European Road Safety Action Programme “Halving the number of road accident victims in the European Union by 2010: a shared responsibility”.

**Neist dokumentidest tulenevalt lasub selline kohustus ka Eesti Vabariigil, kuigi Valitsuse prioriteetide hulka liiklusohutus ei kuulu.**

Seega osutus Eestis püstitatud eesmärk veidi tagasihoidlikumaks kui hiljem Euroopa Komisjoni poolt püstitatud eesmärk. EL eesmärkide täitmiseks ei tohiks Eestis hukkuda aastal 2010 enam kui 102 inimest (2000.a.= 204). Teiste Euroopa

riikide liiklusohutusprogrammide põhieesmärkidest annab ülevaate järgmine tabel 3.1, kus selgub, et mitmete teistegi riikide eesmärgid ei lange kokku Euroopa Komisjoni poolt püstitatud eesmärgiga.

Rahvusvahelises võrdluses on Eesti:

- Kuni 2005.aastani suhteliselt positiivse arenguga Baltimaade liiderriiik;
- **Täna on Eesti kaotamas oma juhtpositsiooni.**
- Kuigi Eesti LO tase on veel parem kui Lätil ja Leedul, on Läti areng olnud kiirem!
- 2006.aasta tõenäoline tulemus (190...200 hukkunut) annab Eestist kindlasti suhteliselt halva pildi, sest võrreldes 2005.aastaga on hukkunute arv kasvanud ca 15-20%. Kuigi see tõenäoline tulemus jääb alla RLOP-s prognoositule ega muuda ka riskitaseme võrdluses teiste naaberriikidega olulisel määral Eesti positsiooni, võib see anda Eestile rahvusvahelises kontekstis märgatava negatiivse maine.

Tabel 3.1.

#### Riikide LOP eesmärgid

Riik	Eesmärk
Austria	-50% hukkunuid aastaks 2010 võrreldes - 1998-2000. Mitmed alleesmärgid
Belgia	-50% hukkunuid aastaks 2010 võrreldes - 1998-2000
Tsehhi Vabariik	-50% hukkunuid aastaks 2010 võrreldes - 2002
Taani	-40% hukkunuid ja raskesti vigastatuid aastaks 2012 võrreldes - 1998
Soome	Vähem kui 250 hukkunut aastaks 2010
Kreeka	-50% hukkunuid aastaks 2010 võrreldes - 2000
Ungari	-50% hukkunuid ja vigastatuid aastaks 2015 võrreldes - 2001
Iirimaa	-25% hukkunuid aastaks 2006 võrreldes - 1998-2003 Mitmed alleesmärgid
Läti	-50% hukkunuid ja -20% vigastatuid aastaks 2006 võrreldes - 1999
Leedu	-50% hukkunuid ja -20% vigastatuid aastaks 2010 võrreldes - 2004
Malta	-50 % hukkunuid ja -50% vigastatuid aastaks 2014 võrreldes - 2004
Holland	Vähem kui 580 hukkunut aastaks 2020.
Poola	Vähem kui 3500 hukkunut 2010 (5640 aastal 2003, so -38%)
Portugal	-50% hukkunuid aastaks 2010 võrreldes - 1998-2000 keskm. Mitmed alleesmärgid
Slovakkia	-50% hukkunuid aastaks 2010 võrreldes - 2002.
Sloveenia	-50% hukkunuid aastaks 2005 võrreldes - 1995. Mitmeid alleesmärke.
Hispaania	-40% hukkunuid aastaks 2008 võrreldes - 2003.
Rootsi	-50% hukkunuid aastaks 2007 võrreldes - 1996
Suurbritannia	-40% hukkunuid ja raskesti vigastatuid

#### Rahvusliku Liiklusohutuse Programmi eesmärgid

- RLOP kavandati kolme etapilisena:
  - I etapp: 2003-2006 esmatahtsate, kiirelt toimivate ja odavamate meetmete rakendamine.
  - II etapp: 2007-2010 jätkatakse I etapi käigus efektiivseks osutunud meetmete elluviimist ja rakendatakse keerukamaid ja suurema maksumusega meetmeid;

- III etapp: 2011-2015. analüüsitakse kahe esimese etapi tulemusi ja rakendatakse keerukaid, suure maksumusega ja edasilükatud meetmeid.
- Liiklusohutusprogrammi realiseerimine oli nähtud ette sujuvalt nn. libisevate 3-aastaste tegevuskavade kaudu, milles igal järgneval aastal langeks välja esimene ja lisanduks uus aasta.
- Seejuures tuli analüüsida ja anda hinnang möödunud aasta tegemistele ja tulemustele ning korrigeerida järgmise kolme aasta tegevuskava.
- Nimetatud tegevuskavad oli kavas esitada Vabariigi Valitsusele kinnitamiseks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt koostöös asjaosaliste ministeeriumitega, arvestades kohalike omavalitsuste liiklusohutuskavasid.

Nimetatud põhitegevuste abil oli Liiklusohutusprogrammi I etapis ette nähtud:

- Tõhustada organisatsioonilist tööd, eelkõige seadusandluse teel, loomaks tingimusi järgnevate etappide rakendamiseks ning kogu tegevuse rahastamiseks.
- Panna alus laste liikluskasvatuse ning noorte juhtide ettevalmistuse süsteemi arengule, mille efekt avaldub pikema ajaperioodi jooksul.
- Tõhustada kampaaniaid inimese käitumise mõjutamiseks ja hoiakute kujundamiseks.
- Analüüsida karistusseadustiku ja väärteomenetluse seadustiku alusel määratud liiklusalaste karistuste ning hoiatuste efekti.
- Selgitada välja teede ja tänavate liiklusohtlikud kitsaskohad (liiklusõnnetuste koondumiskohad) ja alustatakse nende ohtlikkuse vähendamist, eeskätt mitmete pilootprojektide käivitamise teel.
- Luua inimese surmaga lõppenud liiklusõnnetuste süvaanalüüsi ekspertgrupid maakondades.

RLOP nägi ette peamisi tegevusi viies valdkonnas:

- hoiakute kujundamine
- koolitus
- järelevalve
- liikluskeskkond
- planeerimine.
- Peamisteks realiseerimise tagatisteks pidi saama:
  - Laiahaardeline lähenemine (igat viiest valdkonnast arendatakse üheaegselt)
  - Koostöö. Parima resultaadi saamiseks tuleb liiklusohutusalasesse töösse kaasata kõik ametkonnad, organisatsioonid, ühendused, liidud, ettevõtted, kellel on kokkupuude liiklusohutusega
  - Vajalik õiguslik regulatsioon ja piisav rahastamine.
  - Vabatahtliku initsiatiivi toetus
  - Tegevus regionaalsel ja kohalikul tasandil

**Rahvusliku liiklusohutusprogrammi realiseerimise tagatise pole paraku suudetud realiseerida - puudub laiahaardeline ja süsteemne, erinevaid tegevusvaldkondi haarav koordineeritud tegevus, koostöö riiklikul, regionaalsel ja kohalikul tasandil on tagasihoidlik, õigusregulatsiooni täiendamine on lõpuleviimata ja rahastamise küsimus on praktiliselt lahendamata, vabatahtlik initsiatiiv ei toeta riiklike eesmärgi ega riik**



**vabatahtlikku initsiatiivi ning regionaalse ja kohaliku tasandi tegevus on väheefektiivne, vahel aga koguni eirab RLOP eesmäärke. Kuigi formaalselt on RLOP Vabariigi Valitsuse üheks tegevuskavaks, ei tegele Valitsus ega Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, rääkimata teistest asjassepuutuvatest ministeeriumidest, piisavalt liiklusohutuse sisuliste küsimustega.**

Enamus programmi I etapi meetmeid on täitmata või täidetud vaid osaliselt:

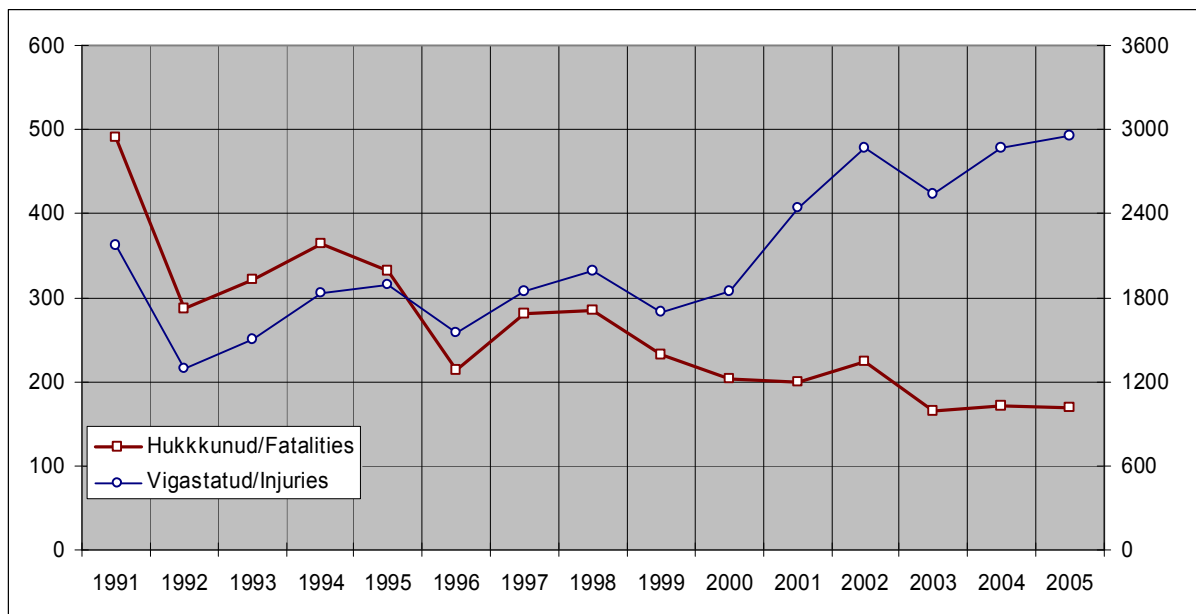
- Uus Liiklusseadus, kui dokument, millele tuginevalt saaks toimima hakata uue tegevuskava realisatsioon, ja mitmed muud vajalikud seadusaktid on vastu võtmata;
- Veapunktisüsteemi käivitamine lükati tagasi;
- MKM ei juhi ega koordineeri LO alast tegevust (puudub vastav talitus ja tegevus on nähtamatu);
- Regionaalne tegevus praktiliselt puudub (regionaalsed LO kavad puuduvad, välja arvatud Raplamaa liiklusohutusprogramm, mida reaalselt samuti ei järgita ning mille realiseerimiseks vahendid sisuliselt puuduvad);
- Kohaliku tasandi tegevus on nõrk ja ebatõhus, planeerimistegevuses pole liiklusohutus prioriteetne, kohalik kompetents on nõrk, üksikud loodud liikluskomisjonid tegutsevad hajusalt ega sekku praktiliselt liiklusohutuslikku tegevusse, tegeledes üksikute päevaprobleemidega, aga mitte süsteemselt liiklusohutuse strateegiliste küsimustega;
- Politsei järelvalve ja jõudlus on endiselt nõrgad, seaduslik alus elektroonse liiklusjärelvalve efektiivseks toimimiseks on ebaselge;
- Koolitus- ja haridussüsteem toimivad antud valdkonnas ebaregulaarselt ja sihipäratult.

RLOP täitmine on takerdunud paljude asjade taha, neist olulisemad:

- Liiklusohutusprogrammi tegevuskava, sh rahastamiskava jäi vastu võtmata;
- Kui tegevuskava meetme täitmise eest vastutajaks ei olnud Maanteeamet, siis jäi meetmete täitmise eest vastutaja reeglina fiktiivseks;
- Programm ei ole leidnud toetust ministeeriumide ja kohalike omavalitsuste poolt.

### **Olulisemad järeldused:**

Kuni 2003.aastani on liiklusõnnetustes hukkunute arv siiski järjekindlalt vähenenud. Kui 1991.aastal hukkus liikluses 491 inimest ja 2002.aastal- 224, ja 2003.aastal- 164, siis 2005.aastal oli hukkunute arv 168. Kuid võrreldes 2003.aastaga ei ole 2004-2006 hukkunute arv enam langenud, samas kui liiklusõnnetustes vigastatute arv on kasvanud.



Joonis 3.1. Liiklusõnnetustes vigastatute ja hukkunute arv.

Uuringud näitavad ka seda, et üldjoontes on paranenud mitmete liiklusohutuse meetmete järgimine, näiteks kasutab enam kui 99% sõidukijuhtidest valge ajal päevatulesid ning 76% juhtidest turvavööd, mida on enam kui varasematel aastatel. Samuti on jalakäijajehkurite kasutamine paranenud. Liikluses osalevate joores juhtide arv liikluses on vähenenud, võrreldes 2002 aastaga oli 2005 aastal paranemine ligi kolmekordne (2002. aastal 3,3% ja 2005. aastal 1,2%). Siinkohal on kindlasti olulist mõju avaldanud politseioperatsioonide „Kõik puhuvad!” läbiviimine. /5/. Murettegevalt on samal ajal liiklusõnnetustes osalenud joores sõidukijuhtide arv tasapisi kasvamas.

Tabel 3.2

Liiklusõnnetused joores mootorsõidukijuhtidega											
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Liiklusõnnetused joores mootorsõidukijuhi osalusel	481	317	379	423	322	318	391	495	394	393	426
neis hukkus	97	57	68	69	55	40	54	68	45	43	45
neis sai vigastada	680	408	552	604	418	480	589	798	592	593	635
Liiklusõnnetused joores mootorsõidukijuhi osalusel asulavälisel teel	231	184	218	253	211	200	236	275	228	236	239
% kõigist lõ-dest asulaväl.teel	36,9	35,4	31,3	32,2	31,5	29,7	28,8	30,8	28,6	25,3	24,5
neis hukkus	59	40	46	43	43	27	33	46	32	31	35
neis sai vigastada	336	252	322	363	277	309	393	469	365	374	367

Liiklusõnnetustes hukkunud inimeste arvu vähendamine on tervikuna liikunud soovitud suunas. Parim tase saavutati 2003. aastal järgnevad kaks aastat jäid praktiliselt samale tasemele, kuid 2006.aastal on toimumas oluline tagasilöök. Siiski jääb liiklusõnnetustes hukkunute arv praegu veel liiklusohutusprogrammis prognoositu piirsesse. Liiklusohutusprogrammi visiooni kohaselt ei tohiks 2015.aastal Eesti liikluses hukkuda enam kui 100 inimest, 2005.aastal oli programmi eesmärk vähem kui 213 hukkunut liikluses, tegelik hukkunute arv oli 168, 2006.aastal on sama piirarv 202 hukkunut, tegelikult prognoositakse 190-200. **Juba täna on selge, et ilma Vabariigi Valitsuse poolt aktsepteeritava ja**

## toetatava tegevuskavata võidakse ohtu seada liiklusohutusprogrammi lõppeesmärgi saavutamine.

Kuigi üldiselt võib täheldada liiklusohutuse olukorra mõningast paranemist ja samuti on olemas märke liiklusohutuse alaste hoiakute paranemisest ühiskonnas, siis olulist läbimurret elanike teadvuses ja käitumisharjumistes veel saavutatud ei ole. Kiire autostumine Eestis, sellest ja ulatuslikust valglinnastumisest tulenev liikluse kiire kasv ja paljude noorte või vähese kogemustega juhtide lülitumine liikluskeerisesse ei kulge kahjuks valutult. Teede sõidetavuse paranemine on osaliselt mõjutanud liiklusohutust pärssivalt, sest paremad teed on kaasa toonud suurema sõidukiiruse, samas aga mitte ohutumalt liikluskäitumist ega ka liiklusõnnetuste tagajärgede leevendumist.

Oluliseks probleemiks on ka kohalike omavalitsuste osa liikluskeskkonna ohutustamisel, nii on endiselt Eestis probleemiks vähemkaitstud liiklejate ohutus, sealhulgas ohtlikud ülekäigurajad kui jalgrattaliikluse ohutus. Ohtlik on liiklus linnades, eriti Tallinnas. Näiteks Tallinna liikluses hukkus 2005. aastal 17 inimest, Helsingis samal aastal vaid 9.

Tabel 3.3

LIIKLUSÕNNETUSED SUUREMATES LINNADES*									
	Liiklusõnnetusi			Hukkunuid			Vigastatuid		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
<b>Linnad kokku</b>	<b>863</b>	<b>994</b>	<b>997</b>	<b>19</b>	<b>30</b>	<b>23</b>	<b>986</b>	<b>1125</b>	<b>1177</b>
Tallinn	590	665	648	13	20	17	672	740	783
Tartu	154	204	206	1	2	3	173	244	232
Pärnu	65	56	74	2	1	0	79	64	90
K-Järve	20	11	16	1	3	1	23	14	17
Narva	34	58	53	2	4	2	39	63	55

### 3.2. Hinnang Riikliku Liiklusohutusprogrammi I etapis kavandatud meetmete täitmisele

Alljärgnevalt on esitatud hinnang RLOP-s toodud üksikute meetmete täitmisele. Hinnang on koostatud tabeli kujul, kus on välja toodud kõik RLOP-s ette nähtud meetmed ja püütud hinnata nende täitmise seis. Tuleb mõista, et antud tabelis toodud hinnangud on mõnevõrra subjektiivsed ja käsitletavad eksperthinnanguna, samas on selle peamine kaugem eesmärk hinnata meetmete rakendamise vajadusi ja võimalusi RLOP II etapi realiseerimise käigus.

On tulemusi, millega võib rahule jääda, kuid on ka neid, millega ei saa kuidagi rahule jääda. Arengukava tulemuslikum täitmine on takerdunud paljude põhjuste taha, millest olulisemad on järgmised:

- Tegevuskava, mis on katmata rahaliste vahenditeta, on vaid deklaratsioon soovidest, kuid mitte tõsiseltvõetav dokument;
- Kui tegevuskava meetme täitmise eest vastutajaks ei olnud Maanteeamet, siis üksikmeetmete täitmise eest vastutaja jäi fiktiivseks;
- Tegevuskava olemasolu ja sisu ei jõudnud asjasse puutuvate ministriumite ja kohalike omavalitsusteni või nad ignoreerisid seda.

Tabelis 3.1 on toodud ka meetme lülitamise vajalikkus järgmisesse programmi.

Meetmete hindamistabelit täiendavad lisad, millest mitmed on koostatud Maanteeameti töötajate poolt.

Lisas 1 on toodud Maanteeameti poolt koostatud hinnang liiklusohutuse praegusele tasemele ja LO programmi II arenguetapi eesmärkidele 5-punkti süsteemis

Lisas 2 on toodud aastatel 2004-2006 menetletud või menetluses olevad liiklusohutusega seotud seadusandlikud aktid.

Lisas 3 on toodud kokkuvõtte olukorrast liiklejate koolitusel

Lisas 4 on antud lühiülevaade liikluskasvatusest.

Lisas 5 on ülevaade liikluskasvatuse olulisest osast- liiklusohutuskampaniatest

Lisas 6 on toodud Maanteeameti poolt kasutatud liiklusohutuskampania hindamiskriteeriumid

Lisas 7 on esitatud TTÜ teedeinstituudis 2005.a koostatud Liiklusohutlike kohtade ohutuks muutmise programm

Lisas 8 on toodud liiklusseaduse alusel registreeritud vääртеokoosseisud

Analüüsides ühelt poolt kampaniate efektiivsust, mida on hinnatud küsitlusuuringute alusel ja teiselt poolt liiklusõnnetuste statistikat, näeme mõnede meetmete osas teatud kääriseid teadlikkuse tõusu ja tegelike tulemuste vahel. Siinkohal olgu välja toodud joobes juhtidega seotu. Tegevuskava konkreetne meede oli "Kampania sõidukijuht ja joovastavate ainete tarbimine", mille eesmärgiks oli vähendada 50% võrra alkoholiga seotud liiklusõnnetuste arvu 2015. aastaks. Liikluses joobes ja alkoholi jääknähtudega avastatud sõidukijuhtide osatähtsus perioodil 2002-2005 oli alanenud 64% võrra, samal ajal on joobes sõidukijuhtide osalusega liiklusõnnetuste arv kasvanud.

Tabel 3.1.

## Liiklusohutusprogrammi arengukava 2003 – 2006 meetmete hindamine

MEEDE	TÄITMINE		KOMMENTAAR	VAJADUS
		.+/-		
<b>I.1. Seadusandlikud ja korralduslikud meetmed</b>				
I.1.1. Korrastatakse ja täiendatakse Eesti liiklusohutusalasaid õigusakte. Töötatakse välja uus liiklusseadus, milles nähakse ette, et kehtivas liikluseeskirjas inimestele suunatud keelud ja kohustused sätestatakse seadusega. Paralleelselt vaadatakse üle ja tehakse korrektiive teistes teeliiklusega seotud õigusaktides, arvestades ÜRO Teeliikluse konventsiooni ja Euroopa Liidu direktiive.	rahuldav	+	Uus liiklusseadus on välja töötatud, kuid selle esitamine kooskõlastamiseks venis ja ka kooskõlastamine venib. (vaata ka lisa 2)	väga vajalik, selle vastuvõtmine võib osutada võtmeküsimuseks Rahvusliku Liiklusohutusprogrammi eesmärkide saavutamise teel
I.1.2. Uuendatakse Eesti liiklusalasaid õigusakte, võttes arvesse spetsiifilisi liiklusohutusprobleeme (joores sõidukijuhid, jalakäijate ja jalgratturite õigused ja kohustused, liiklusjärelvalve kord). Planeeritakse ja viiakse ellu liiklejatele suunatud kampaaniad enne uute nõuete kehtestamist.	rahuldav	+	Koostatud on Transpordi Arengukava 2006-2013 ja Ühistranspordi Arenguprogramm 2006-2013 ja mitmeid õigusakte, mis seotud sõidukite tehnoseisundi ja mootorsõidukijuhtide koolitamise ja ettevalmistamisega. (vaata ka lisa 2 ja 5)	vajalik jätkata, on lisandunud uued vajadused (näiteks liikluse elektroonilise järelvalve küsimused)
I.1.3. Moodustatakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumis liiklusohutuse talitus, kelle ülesandeks on liikluskasvatustöö koordineerimine, riiklike liiklusohutuskavade koostamine, järelvalve liiklusohutuskavade täitmise üle ja aruandlus. Kohalikul ja regionaalilisel tasandil on liiklusohutuse talituse ülesandeks omavalitsuste abistamine liiklusohutusprogrammide ja tegevuskavade koostamisel ning liiklusohutustegevuste koordineerimine.	ei ole moodustatud	-	Puudub veendumus, et Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi koosseisus selline talitus toimiks kõige efektiivsemalt, kuid nimetatud funktsioonide täitmine on küllalt kõrge tasandil vajalik. Koolitus- ja haridussüsteem -toimib antud valdkonnas ebaregulaarselt ja sihipäraselt.	Vajalik
I.1.4. Moodustatakse liikluskomisjonid Eesti suuremates linnades ja kõigis maakondades, kusjuures viimaste ülesandeks on aidata ka väiksematel linnadel ja valdadel lahendada oma liiklusohutusprobleeme.	On moodustatud suhteliselt vähestes linnades	-	Tallinnas on tööle hakanud liiklusega seotud eri ametkondade (politsei, liikluskorraldajad, tee hooldajad ja ehitajad, ühistranspordiettevõtte jt) spetsialistidest koosnev nõuandev organ. Analoogilised komisjonid töötavad Rakvere, Põlva ja Valga linnas. Tartus ja Pärnus jätkavad tööd juba aastaid samadel põhimõtetel töötanud liiklusnõukogud. Teistes linnades andmed puuduvad. Kuna ühelegi nõukogu liikmele pole see ainuke tööülesanne, siis sisuliselt piirduvad nõukogude kokkusaamised töökoosolekutega olemasolevate praktiliste küsimuste lahendamiseks oma haldusüksuse või sellega piirneval territooriumil. Paraku on reaalselt oma tegevuse lõpetanud varemtoiminud Vabariiklik Liikluskomisjon, kelle abi ootaksid täna toimivad linnade liikluskomisjonid.	Vajalikud, kuid efektiivne toimimine saab olla tagatud uue Liiklusseaduse (eelnoü) § 6 alusel
I.1.5. Moodustatakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi juures tegutsev eri valdkondade esindajatest koosnev töögrupp, mille ülesandeks on liiklusalaste teadusuuringute prioriteetide määramine ja hinnangute andmine.	ei ole moodustatud	-	Võiks anda MA juures tegutsevale LO ekspertgrupile mingisuguse ametliku staatuse	Vajadus on olemas

Tabeli 3.1 järg

MEEDE	TÄITMINE		KOMMENTAAR	VAJADUS
		.+/-		
I.1.6. Koostatakse lähiperspektiivi programm liiklusohutusuuringuteks.	MA-s on, kuid mujal mitte	.+/-	Maanteeameti haldusalas koostatakse igaaastaseid ja ka pikemaajalisi programme ning töid tellitakse üldjuhul kooskõlas nende programmidega. Maanteeamet tugineb tellimistel tööle: "Liiklus- ja sõiduohutusosalaste teadusuuringute arengukava". Kahjuks nimetatud kaval teisi kasutajaid ei ole. Kohalikud omavalitsused on tellinud kaunis juhulikult ja kaootiliselt erinevaid uuringuid.	Vajadus on, et tekiks mingi järjepidevus ja võrreldavuse moment
I.1.7. Rakendatakse meetmeid politsei liiklusjärelvalve ja Autoregistrikeskuse tõhususe ja usaldusväarsuse tõstmiseks.	rahuldav	.+/-	Lõputu politseireform ja kaadriprobleemid on pigem kahandanud liiklusjärelvalve efektiivsust ja politsei usaldusväarsust/ Autoregistrikeskuse usaldusväarsus on suurenenud	Seda peab konkretiseerima, kuid politseipoolselt on muutused väga vajalikud
I.1.8. Rakendatakse kaasaegne üleriigiline liiklusõnnetuste andmetöötuse süsteem.	ei ole rakendatud	-	Põhjuseid on ilmselt palju, kui Politsei ameti poolt on positiivseid arenguid, siis Liikluskindlustusfondi andmebaas on seni sisuliseks tööks praktiliselt sobimatu, samuti on üheks oluliseks probleemiks madal koordineerituse tase, ilmne seos punktiga I.1.3	vajalik
I.1.9. Kaalutakse maksusoodustuste või toetuste kehtestamist liiklusohutusega seotud laste turvavahendite soetamiseks.	soodustust ei ole kehtestatud	-	Sisuline vajadus maksusoodustusteks on kadunud	probleem on oma aktuaalsuse kaotanud
I.1.10. Varustatakse politsei kaasaegsete liiklusjärelvalve vahenditega (alkomeetrid, kiiruse kontrollivahendid jms.).	rahuldav/ebapiisav	.+/-	Olukord erinevate vahendite osas on erinev. On kasutusel E-politsei, radarid, juurutamisel on kiirukaamera ja osaliselt GPS positsioneerimissüsteem. Aja jooksul on muutunud ka probleemiasetus, kui varem peeti näiteks lubatud kiiruse ületamise avastamiseks silmas peamiselt käsiradareid, siis nüüd on probleem liikluse jälgimiskaamerates	Vajadus on suurem kui võimalused, samas ilma seadusandliku baasita muutub elektroonse järelvalve kasutamine pea mõttetuks
I.1.11. Hangitakse kaasaegset varustust tuletõrjele ja päästeteenistusele, politseile ja kiirabile. Parandatakse sidesüsteeme, rakendatakse GPS-(Global Positioning System) süsteemi, renoveeritakse päästejaamad. Käesolevas alapunktis nimetatud meetmete kompleksi finantseerimine ei ole siiski täies mahus Liiklusohutusprogrammi ülesanne.	varustus on täienenud, kuid mitte antud programmi raames	.+/-	Ülevaade sellest, milline osa on antud probleemi lahenduses olnud Liiklusohutusprogrammil, jääb selgusetuks	Vajalik, et edaspidi Liiklusohutusprogrammi-poolne tugi kasvaks
I.1.12. Luuakse kutselisi ajakirjanikke liiklusohutusliikku tegevusse kaasav infolevisüsteem.	ei ole loodud	-	On püütud teha, kuid huvi puudusel ei ole sellest midagi välja tulnud	Vajadus nõuab täpsustamist
<b>I.2. Koolitus ja väljaõpe</b>			<b>Vaata ka lisa 3 ja 4</b>	
I.2.1. Käivitatakse maakondade, linnade ja valdade liiklusohutuse eest vastutavatele juhtidele ning spetsialistidele liiklusohutusosalane väljaõppeprogramm tutvustamaks liikluskeskkonna planeerimise ja parendamise kaasaegseid meetodeid. Eriolist rõhku pannakse jalakäijate ja jalgratturite ohutusele.	algselt kavandatud kujul ei ole käivitatud	-	On toimunud juhustlikku laadi õppeseminare ja teabepäevi. Sihtgrupi määramisel on tõsiseks takistuseks täna eksisteeriv haldusjaotus, mis ei taga kohustuste ja kompetentsi kooskõla	vajalik
I.2.2. Süvendatakse liiklusohutuse õpetust selle ala spetsialistidele ja tulevastele pedagoogidele ülikoolides ja kõrgkoolides.	ei ole oluliselt süvendatud	-	Midagi toimub, kuid tulemused ei ole tajutavad	vajalik

Tabeli 3.1 järg

MEEDE	TÄITMINE		KOMMENTAAR	VAJADUS
		+/-		
I.2.3. Käivitatakse liiklusohutuse koolitus- ja täiendkoolitusprogramm teede-, liikluse- ning linnaplaneerijatele.	terviklik programm ei ole käivitatud, on toimunud üksikud koolitused	+/-	Maanteeamet korraldab igal aastal erinevaid seminare liiklusohutuse valdkonnas, kuid laiemas ulatuses pole see linnaplaneerijateni jõudnud. Siia alla võib lugeda ka liiklusohutuse auditeerijate koolituse. 2004/2005 toimus Maanteeameti tellimisel kolm audiitorite koolituskursust.	vajalik
I.2.4. Käivitatakse regulaarne liiklusjärelvalve koolitusprogramm liiklusjärelvalve töötajatele.	Programmid on olemas	-	Õppused toimuvad, kuid tulemused ei ole tajutavad ilmseks põhjuseks on suur kaadrivoolavus	vajalik
I.2.5. Laste liikluskasvatus viiakse süsteemsele ja tulemuslikult toimivale alusele (liiklusalane koolitus igal haridustasandil, perekonna ja õppeasutuse koostöö, liiklusalased TV- ja raadio-programmid suunatuna lastele ja noortele, eriti kooliraadiotes, TV-s ja Internetis).	ebapiisav	+/-	Regiooniti ja koolide lõikes on olukord väga erinev, sõltub väga palju üksikisiku huvist ja initsiatiivist	vajalik
I.2.6. Noortele antakse vajalikud teoreetilised teadmised jalgratta, mopeedi ja mootorsõiduki juhtimisõiguse saamiseks.	rahuldav	+	Tegeldakse jalgratta ja mopeedi juhtimisõiguse saamiseks vajalike teadmiste andmisega (erinev tase maakondade ja koolide lõikes)	Vajalik jalgratta ja mopeedi juhtide koolitus. Mootorsõidukijuhi koolitus eeldab siiski vastava kursuse läbimist
I.2.7. Juurutatakse põhimõtteliselt uus, Euroopa Liidu direktiividele vastav mootorsõiduki-juhtide ja nende õpetajate koolitussüsteem.	osaline	+/-	Osa direktiive pole veel vastu võetud (näiteks nõuded sõiduõpetajale), osa menetletakse veel Euroopa Parlamendis. Eksamineerimisel tuginetakse EL direktiivile 2000/56/EÜ 14. Sept. 2000, mis sätestab miinimumnõuded juhikandidaatidele. Maanteesõidukite juhtide alus- ja jätkuõpe tugineb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2003/59/EÜ, 15 juuli 2003.	vajalik
<b>I.3. Liiklusohutuse kampaaniad ja liiklusjärelvalve alane tegevus</b>			<b>Vaata ka lisa 5</b>	
I.3.1. Viiakse läbi juhtidele suunatud kampaaniad:				
· Ohutu sõidukiirus ja pikivahe.	Vähesel määral läbi viidud kampaaniaid piirkiiruste ületamiste kohta		Rõhutatud pole <b>ohutut</b> sõidukiirust ja <b>pikivahet</b>	vajalik
· Turvavööde ja laste turvavarustuse kasutamine. Eesmärk saavutada vähemalt 90% turvavööde kasutamine 2015. aastaks.	rahuldav	+	Tulemused aasta-aastalt paranevad	vajalik
· Sõidukijuht ja joovastavate ainete tarbimine. Eesmärk vähendada 50% võrra alkoholiga seotud liiklusõnnetuste arvu 2015. aastaks (Eestis kokku registreeriti 2001. aastal 410 ebakaine sõidukijuhi süül toimunud liiklusõnnetust).	ei ole õnnestunud vähendada	-	Läbi viidud mitmeid kampaaniaid (näiteks selge grupijuht), kuid LÕ arv joobes mootorsõiduki juhi osalusel 2001.a.oii 391 ja 2005.a.oii 426. Reididel "kõik puhuvad" on joobes juhtide osatähtsus vähenenud.	vajalik
· Juhtimisharjumuste täiustamine ja juhtimist mõjutavate faktorite selgitamine (sh. väsimus, medikamendid, narkootikumid jms).	puudub	-	Probleemi ei ole lülitatud kampaaniate kavasse ja ka järelvalve on selles osas sisuliselt olematu	vajalik
· Sõiduki tehnilise seisukorra (rehvid, pidurid, tuled, jms) mõju liiklusohutusele.	rahuldav	-	Autoabi korraldab kampaaniad tehnilise seisukorra kontrollimiseks sügiseti ja autofirmad teostavad tasuta tehnilise seisukorra ülevaatust.	Vajalik jätkata
· Vähekaitsstud liiklejad (jalgratturid, jalakäijad jne).	rahuldav	+	Tõhusad on olnud jalgratturite kampaaniad "Ole nähtav" ja vähemtõhus on olnud jalgratturitele suunatud kampaania kiivrite kasutamise suhtes	vajalik

Tabeli 3.1 järg

MEEDE	TÄITMINE		KOMMENTAAR	VAJADUS
		.+/-		
· Noored või väheste kogemustega juhid.	puudub	-	Oluline valdkond, millest seni pole eriti räägitud, kuid millele tuleb tõsiselt tähelepanu pöörata	vajalik
· Eakad juhid.	puudub	-	Probleemi ei ole lülitatud kampaaniate kavasse	vajalik
I.3.2. Viiakse läbi jalakäijatele ja jalgratturitele suunatud <u>kampaaniad</u> .	rahuldav	+		vajalik
· Jalakäijate käitumine liikluses (näiteks: "Liigu maantee vasakul serval", jalakäijahelkurite kasutamine).	rahuldav	+	Osa teemasid on kampaaniatega hästi kaetud, osa aga vähesel määral. Tõhusad on olnud helkurite kasutamise kampaaniad.	vajalik
· Lapsed ja vanurid liikluses.	rahuldav	+	Lastest räägitakse (vähemalt kord aastas kooliaasta alguses), kuid eakatest (eriti autoroolis) mitte	vajalik
· Jalgrattaliikluse ohutus (sh. kiivrid, tuled, pidurid, helkurid, signaal jms).	rahuldav	+	Läbi viidud mitmeid kampaaniaid (näiteks kiivri kandmise propageerimiseks)	vajalik
· Alkoholi, medikamentide ja narkootikumide mõju liikleja käitumisele.	rahuldav	+	Räägitakse põhiliselt alkoholist, narkootikumidest, medikamentidest ja teistest teguritest, mis võivad tunduda ebaolulistena, räägitakse vähe	vajalik selgitada narkootikumide ja tervisehäirete mõju
I.3.3. Täiustatakse liiklusjärelevalvet, selle planeerimist ja tulemuste analüüsi.	ebapiisav	-	Ilmne seos punktiga I.1.7. Siseministeeriumi kooskõlastuses 2004-2006. aasta tegevuskavale tehti ettepanek tegevuskavast välja jätta: liiklusjärelevalve arengukava väljatöötamine, liiklusjärelevalveametnike isikkoosseisu vastavusse viimine vajadusega, regionaalsete politseiperfektuuride juurde liiklusjärelevalveüksuste loomine. Soovimatus mitte tegelda efektiivse liiklusjärelevalvega ja selle strateegiliste probleemidega kajastub ka tänase Politseiameti juhtkonna tegevuses. Kogu tekkinud olukord isikkoosseisuga on varem sisseprogrammeeritu tulemus. Paratamatu areng toimub elektroonse järelevalve suunas, kuid see on vajalik muuta juriidilises mõttes efektiivseks.	vajalik
I.3.4. Kvalitatiivselt tõhustatakse joores juhtimise kontrolli, varustades politsei vastavate kontrollivahenditega	rahuldav	+	Aksioonid "kõik puhuvad" on üks efektiivsemaid ja tajutavamaid tegevusi liiklusjärelevalve vallas. Tulemused esitatud Lisas 8. Seos punktiga I.1.10	vajalik
1.3.5. Tugevdatakse kontrolli mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoseisundi, gabariitide, massi ja teljekoormuse nõuetest kinnipidamise kohta.	vähesel määral	-	Tugevdatud on kontrolli massi ja teljekoormuse nõuetest kinnipidamise suhtes. Seoses nelja WIM (kaaluline liikumisel) seadme paigaldamisega põhimaanteedele 2006. aastal, on võimalik järelevalvet tõhustada. Mootorsõidukite ja nende tehnoseisundi lubatule mittevastavuse või kahtluse korral suunatakse sõidukid kordusülevaatusse, kuid see töö ja gabariitide mittevastavuse avastamine on pigem juhuslikku laadi	vajalik
I.3.6. Viiakse läbi liiklusjärelevalve kampaaniaid:				
· Ei joores juhtimisele. Kõik puhuvad.	hea	+	Kampaaniad toimuvad, kuigi nende õiguspärasust on püütud vaidlustada. Seos punktiga I.3.4	vajalik jätkata
· Jalakäijate ohutus (vöötrada, ühissõiduki peatused, lapsed liikluses jne).	vähesel määral	-	Kampaaniad on seotud pigem kooliaasta algusega, muul ajal tegeldakse probleemiga vähesel määral	vajalik jätkata
· Ohutu kiirus ja pikivahe.	puudub	-	Oluline on alustada just ohutu (mitte lubatud) kiiruse ja pikivahe kontrollimist, samuti tuleb rakendada teemärgiseid, mis kergendavad ohutu pikivahe hindamist sõiduki juhtide poolt.	vajalik alustada



Tabeli 3.1 järg

MEEDE	TÄITMINE		KOMMENTAAR	VAJADUS
		.+/-		
Turvavahendite kasutamine.	vähesel määral	-	Liiklejate poolt väga vähe tajutav. Politsei ameti andmed väärtekooseseisu kohta on esitatud lisan ..., kuid neist tulemustest võib teha väga erinevaid järeldusi, kuna ei ole võimalik fikseerida väljavõtukogumit. Registreeritud väärtekooseseisude vähenemine ei kajasta ilmselt tegelikku olukorda liikluses.	vajalik jätkata
Fooritulede nõuete järgimine.	vähesel määral	-	Liiklejate poolt väga vähe tajutav. Politsei ameti andmed väärtekooseseisu kohta on esitatud lisan 8, kuid neist tulemustest võib teha väga erinevaid järeldusi, kuna ei ole võimalik fikseerida väljavõtukogumit. Registreeritud väärtekooseseisude vähenemine ei kajasta ilmselt tegelikku olukorda liikluses.	vajalik jätkata
I.3.7. Hinnatakse iga kampaania mõju (eesmärgi püstitamine, kampaania läbiviimine, tulemuste analüüs).	rahuldav	-	Maanteeameti liiklusohutuse osakond tegeleb hindamisega või tellib küsitlusi (vaata ka lisa 4), kuid teiste ametkondade osas puudub seni numbriline info. Politsei amet on lubanud lähiajal infot edastada	vajalik jätkata
<b>I.4. Pilooprojektid</b>				
I.4.1. Regionaalse liiklusohutusprogrammi koostamine.	Koostatud Raplas	-	Ilmselt ei ole regioonides olukorra tõsist tajutud ja samal ajal on ebaselge, kes on konkreetselt vastutav isik ja milline on tema pädevus, samuti see mis allikatest programmi finantseeritakse.	vajalik, kuid sellega peab kaasnema ka rahastamiskeem
I.4.2. Ristmike rekonstrueerimine ohutuse suurendamise eesmärgil.	vähesel määral	-	Otseselt lähtuvalt liiklusohutusest suhteliselt harva, on ka positiivseid tulemusi: näiteks Tallinn-Tartu-Luhamaa maantee Tõrvandi asula lähedal, Kadrina ristmik Pärnu - Rakvere - Sõmeru maanteel.	vajalik
I.4.3. Liikluse rahustamisvõtte linnades, pöörates erilist tähelepanu laste turvalisusele (õuealade piirkondade laiendamine, sõidukiiruste vähendamine ja ühtlustamine, ülekäikude parem turvamine jms).	rahuldav	+	Maanteeameti tellimusele on koostatud uuring "Liikluse rahustamise tehniliste vahendite analüüs ja soovitude täpsustamine nende kasutamiseks". Tallinnas on välja töötatud ettepanekud liikluse rahustamise võtete kasutamiseks elamuvaladel.	vajalik
I.4.4. Liiklusõnnetuste tekkimise asjaolude väljaselgitamise ekspertkomisjoni tegevuse laiendamine.	ei ole laiendatud	-	Enne laiendamise kavandamist tuleks üldistada senise töö tulemusi ja hinnata tulemuslikkust	küsitav ressursside piiratuse tõttu
I.4.5. Sõidutee ületamise võimaluste parandamine jalakäijatele.	vahesel määral	+	Näiteks Tallinnas Toompuiesteel, Tartus Riia-Filosoofi ristmikul, Tallinn - Pärnu - Ikla maanteel Laagris	vajalik
I.4.6. Liikluskeskkonna ohutumaks muutmise linnu ja asulaid läbivatel maanteedel.	rahuldav	+	Peaaegu kõigi viimasel ajal rekonstrueeritud maanteeõikudel on tähelepanu pööratud ka kergliiklusteedele (on palju positiivseid näiteid. näiteks 2006.a. lõpus valminud Jõhvi-Tartu-Valga maantee valmis 11km pikkune kergliiklusteedega lõik Valga linna piirist Tartu poole ja Tartu ühendustee Kõrvküla)	vajalik
I.4.7. Linnade foorisüsteemide kohandamine liiklusohutusnõuetega.	vähesel määral	+	Korrigeeritud on üksikuid fooriprogramme, pikendatud tööaegasid (Tartus), vahetatud välja amortiseerunud foore ja kontrollereid, kuid vähe on tegeletud paindliku juhtimise rakendamisega.	vajalik
I.4.8. Algatatakse pilootprojekt kiiruse ja fooritulede nõuete järgimise automaatseks järelevaleks.	algatatud on kiiruse pilootprojekt	.+/-	Projekt lubatud kiiruse ületajate tabamiseks on küll raskustega algatatud, kuid esialgu tulemused puuduvad. Ilmselt positiivset mõju ei teki enne karistusseadustiku täiendamist.	vajalik, kuid toimimise eelduseks on karistusseadustiku täiendamine

Tabeli 3.1 järg

MEEDE	TÄITMINE		KOMMENTAAR	VAJADUS
		.+/-		
<b>I.5. Liikluskeskkonna meetmed</b>				
I.5.1. Selgitatakse välja liiklusõnnetuste koondumiskohad ja algatakse programm nende ohtlikkuse vähendamiseks.		+	2003 ja 2005 on TTÜ teedeinstituudis koostatud tööd liiklusõnnetuste koondumiskohtadest ja 2005. aasta töö sisaldas ka programmi (vaata lisa 7).	vajalik
I.5.2. Uuritakse liiklusohutuse kohti, kus liiklemine võib olla seotud riskiga, nagu märgistamata või halvasti projekteeritud ristmikud, kurvid, järsud kalded, sildade ümbrus, raudtee ülesõidukohad, ülekäigud, kohad, kus sõidutee ootamatult kitseneb või laieneb jne ning muudetakse seal liikluskorraldust või ehitatakse need vajaduse ja võimaluse korral ümber.	rahuldav	+	Maanteeameti tellimisel on teostatud järgmised auditid: Tallinn-Pämu-Ikla maantee 13-16 km, IB Stratum (2004) Tallinn-Tartu-Luhamaa 188-194 km, IB Stratum (2004) Kärevere ristmiku liiklusohutusaudit (inglise keeles), OY Talentek (2005) Kärkna ristmiku liiklusohutusaudit (inglise keeles), OY Talentek (2005) T 15 Luige liiklusohutuse auditeerimine, IB Stratum (2005) Viljandi ümbersõidu liiklusohutuse audit, IB Stratum (2005). Maanteeamet koostab ka igal aastal liiklusohutuse kohtade ohustamise kava, mille alusel tegutsetakse	Esmalt on vajalik määrata LOA staatus- näiteks projektide ekspertiisi LO osa võiks olla asendatav auditiga. Vajalik jätkata ka igaaastaste tegevuskavade koostamist ja nende realiseerimist
I.5.3. Algatakse programm liiklusmärkide, teekattemärgistuse ja valgustuse kasutamise korrastamiseks, pidades eriti silmas tee-elementide ja potentsiaalselt ohtlike kohtade juhtidele nähtavamaks ja arusaadavamaks muutmist.	programm on ja toimib	-	Alates 2004. aastast kogub Maanteeamet oma hallatavate teede kohta kohalike teedevalitsustelt ja punktis I.5.1 viidatud tööst informatsiooni liiklusohutuse kohtade kohta ja otsustab nende likvideerimise prioriteetid vastavalt tema kasutuses olevatele rahalistele võimalustele (2005 ja 2006 a ca 50 miljonit krooni aastas). Paraku on see rahaline maht ebapiisav likvideerimaks liiklusohutuse kohti vajadusele vastavalt.	väga vajalik
I.5.4. Laiendatakse programmi laste koolitee süstemaatiliseks turvamiseks sobivate meetodite abil (kiiruse piiramise meetmed, kõnniteed, ülekäigukohad jne).	programmiliselt ei ole	-	Kooliaasta esimesel nädalal osadel vöötradadel Tallinnas ja Tartus kasutatakse reguleerijate abi	vajalik
I.5.5. Analüüsitakse jalakäijate ja jalgratturitega toimunud liiklusõnnetusi ja käivitatakse liikluskeskkonna parendamise programm.	vähesel määral	+	Probleemiga on tegeldud üldiselt kuid mitte sihtprogrammina, vaid teiste programmide ja projektide raames	vajalik, kuid võimalik, et paljuhaardelisem käsitlus oleks ka tulevikus põhjendatum
I.5.6. Auditeeritakse teed, selgitades välja asjaolud, mis võivad põhjustada liiklusõnnetusi ja raskendada nende tagajärgi (tee lainelisus, ebatasasused, takistused, kraavid, puud sõidu-tee ääres, põrkepiirete või barjäärade puudumine jms). Koostatakse ja käivitatakse programm olukorra parandamiseks, alustades nendest teelõikudest, kus ühesõidukiõnnetuste sagedus on suur. Esmajärjekorras auditeeritakse teed enne ehitusprojektide koostamist.	rahuldav	+	On tehtud liiklusohutuse inspekteerimisi ja ka auditeid. Maht ei ole kooskõlas vajadusega. Seos punktidega I.5.2 ja I.5.3	vajalik, kuid rõhuasetusega eelkõige eelprojektidele!

#### 4. Meetmete kava 2007. aastaks

Aastateks 2007 tegevuskava võimalused on piiratud ja juba kavandatud, sest vahendeid nendeks aastateks ei ole praktiliselt võimalik planeerida rohkem kui seda kavandab oma eelarvest Maanteeamet ja Politseiamet. Alljärgnev tabel tugineb eelkõige Maanteeameti liiklusohutuse osakonna kavale. Muidugi on ka teisi tegevusi, mis toimivad tegevuskavast ja selle rahastamisest sõltumatult.

Nr	Tegevus	Tulemus
<b>Seadusloome</b>		
1.	Liiklusseaduse eelnõu menetlemine ja seaduse vastuvõtmine	Tagab seadusliku, organisatsioonilise ja finantsilise aluse Rahvusliku Liiklusohutusprogrammi eesmärkide realiseerimiseks
2.	Liikluskorralduslike normdokumentide ja juhendmaterjalide tellimine	Saadakse uued normdokumendid ja juhendid
3.	Karistusseadustiku täiendamine elektroonselt liiklusjärelvalvet käsitleva punktiga ja elektroonselt fikseeritud rikkumiste lihtsustatud menetlustoimingute väljatöötamine	Parandab oluliselt liiklusjärelvalve efektiivsust (lubatud kiiruse ületamine, punase fooritule eiramine, teeandmiskohustuse nõuete eiramine ühissõidukiradade väärkasutus)
4.	Ettevalmistustööd veapunktsüsteemi rakendamiseks	Tulemuseks on süsteemi rakendamine hiljemalt 2008. aasta jooksul. Lätis andis süsteemi rakendamine märkimisväärset efekti
<b>Organisatsiooniline töö</b>		
1.	Liiklusohutusalase Valitsuskomisjoni moodustamine	Komisjon tegeleks riiklikul tasandil liiklusohutusalase tegevusega kõigis sfäärides ja koordineeriks kõigi asjassepuutuvate tööd liiklusohutuse vallas
2.	Ettevalmistustööd Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumisse liiklustalituse loomiseks	Liiklustalituse loomine
<b>Liiklusalaste uuringute tellimine</b>		
1.	Autopargi läbisõit Eestis sõidukiliikide järgi 2006. aastal	Saadakse autopargi ja eri liiki sõidukite aastased läbisõidud, mis annab võimaluse hinnata liiklusohutuslikku olukorda
2.	Liikluskäitumise monitooring	Saadakse reaalne pilt ja arengutendentsid liiklejate käitumise kohta: fooritulede nõuete täitmine juhtide ja jalakäijate poolt, juhtide käitumine raudteeületuskohtadel, jalakäijatele teeandmine vöötradadel, suunatule kasutamine ja turvavahendite kasutamine
3.	Liiklusohutusauditid maanteedele	Saada teeprojektide lähteülesannetele vajalikud soovitused liiklusohutuse osas (Liiklusohutlikud kohad)
4.	Liikluskorralduslikud eskiislahendused liiklusohutlikes kohtades	Saadakse erinevad ajutised lahendused liikluse korraldamiseks
5.	Liikluse telemaatiline juhtimine	Saadakse soovitused erinevate liikluse telemaatiliste juhtimismeetodite kasutusvõimaluste kohta Eestis

6.	Liikluskorraldusvahendite mõju analüüs I etapp	I etapis saadakse hinnang erinevate tehniliste vahendite mõjust reguleerimata ülekäiguradade ohutuse tõstmisel
7.	Meetod liiklusohutuse riski hindamiseks auditeerimisel I etapp	Saadakse erinevate teeelementide erinevate lahendite mõju hindamise kriteeriumid
8.	Ringristmike kasutuspraktika analüüs ja soovitused nende kasutamiseks	Saadakse ringristmike senise kasutuspraktika analüüs ja soovitused ringristmike rajamiseks
9.	Algaja juhi liiklusdelikti põhjuste uuring	Saadakse teada põhjused, miks algaja juht rikub liiklusnorme
10.	Takso- ja bussijuhtide kutsevõimekuse uuring	Saadakse soovitused takso- ja bussijuhtide kutsesobivuse standardite koostamiseks
Märkus:		
1. Uuringud pos 6, 7, 9, ja 10 alustatakse 2007. aastal ja jätkuvad järgmisel aastal, seda eelkõige oma realiseerumise tõenäosuse poolest		
<b>Uurimisprojektide teostamise kindlustamine</b>		
1.	Soodumus riskeerivale käitumisele autokoolide õpilaste hulgas, nende koolitamise mõju uurimine.	Saadakse ülevaade riskialtide autokoolide õpilaste hulgast ning esialgsed soovitused nende koolitusevajaduste erisuste kohta
2.	Liiklusohutuse auditi ja inspekteerimise juhendi koostamine	Saadakse uued juhendid LO auditi ja LO inspekteerimise läbiviimiseks
3.	Raskete tagajärgedega liiklusõnnetuste asjaolude väljaselgitamise ekspertkomisjoni tegevuse korraldamine	Võimaldab välja selgitada LÕ tekkimist soodustavad asjaolud ja teha vastavad ettepanekud meetmete rakendamiseks
4.	Liiklusohutuse tegevuskava aastateks 2008-2010	Saadakse soovitused liiklusohutuse arendamist soodustavateks tegevusteks erinevatel tasanditel

## **Kasutatud kirjandus**

1. Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm aastateks 2003 – 2015
2. Inseneribüroo Stratum, Liiklusõnnetuste arvu ja liiklusalaste õigusaktide seose analüüs, Tallinn, 2004
3. TTÜ teedeinstituut, Liiklusõnnetuste koondumiskohtade väljaselgitamise ja nende ohustamise programmi koostamine, Tallinn, 2005
4. TTÜ teedeinstituut, Autopargi Läbisõit Eestis 2005. aastal, Tallinn, 2006.
5. Maanteeamet. 2005. aastal Eestis toimunud inimkannatustega liiklusõnnetuste statistika, Tallinn 2006
6. Mitmesugused seadusandlikud aktid (vt lisa 2)

**Lisad**

## Lisa1

**Hinnang liiklusohutuse praegusele tasemele ja LO programmi II  
arenguetapi eesmärkidele (5-punkti süsteemis)**  
( Koostatud Maanteeameti poolt)

- liiklusohutuse taset iseloomustavad üksiknäitajad
- järjepidev liiklusohutusala tegevus (protsessid)
- administratiivsed meetmed

<b>Liiklusohutuse abinõud</b>	<b>Hetkeseis (2006 a)</b>	<b>Eesmärk perioodi lõpuks (2010 a)</b>
turvavöö kasutamine esiistmel	****	*****
Turvavöö kasutamine tagaistmel	**	***
Laste kinnitamine turvavööga ja vastava turvavarustuse kasutamine	**	****
Jalakäijahelkuri kasutamine	****	*****
Jalgratturikiivri kasutamine	*	***
Sõidukijuhtimine joobeseisundis ja alkoholi jääknähtudega	**	****
Sõidukiiruste režiim ja lubatud piirkiirusest kinnipidamine maanteel	**	***
Sõitjate ja veoste veo ohutus	**	****
Töö- ja puhkeaja nõuetest kinnipidamine	**	****
Päästeteenistuse efektiivsus, liiklusõnnetuses kannatanute abistamisel	?	?
Kergliiklejate ohutust tagav linnaliikluskeskkond	*	***
Maanteeliikluskeskkonna ohutus	**	***
Projektide ja olemasolevate teede ning rajatiste liiklusohutusauditite läbiviimine	*	****
Liiklusohutlike kohtade likvideerimine maanteel (blackspot programm)	**	****
Asulaid läbivate maanteedee äärde kergliiklusteede ehitamine ja ohutust suurendavate teeületuskohtade rajamine	**	***
Linnaliikluse rahustamine, jalgrattaradade, jalgrattateede ja ohutust suurendavate sõiduteeületuskohtade rajamine	*	***
liiklusjärelvalve intensiivsus	**	****
Mootorsõidukite tehnoseisund ja tehnokontrolli läbiviimine	***	****
Mootorsõidukijuhtide koolitus ja eksamineerimine	***	****

Liiklusõpetus lasteaia ja koolis	***	*****
10 – 15 aastaste jalgratturite liiklusohutusosalane koolitus	**	****
Moppeedijuhtide liiklusohutusosalane koolitus	*	***
Lasteaia ja üldhariduskoolide õpetajate liiklusosalane ettevalmistus	**	****
Liiklusohutusosalaste õppematerjalide olemasolu ja koostamine lasteaedades ja üldhariduskoolides kasutamiseks	****	*****
Liiklusohutusosalaste õppematerjalide olemasolu ja koostamine mootorsõidukijuhtide ettevalmistamiseks	*	***
Liiklusohutusosalaste kampaaniate ja avalike ürituste läbiviimine ning tulemuslikkus	****	*****
Liiklusõnnetuse asukoha määramine ja analüüsiks vajalike andmete fikseerimine	?	****
Liiklusõnnetuses kannatanu vigastuste raskusastme statistika	–	***
Liiklusõnnetuste analüüs ja liiklusohutuse prognoos	*	***
Üleriigilise erinevaid andmebaase hõlmava liiklusõnnetuste andmetötluse süsteemi rakendamine	–	***
Eesti tingimustes vajalike liiklusohutusuringute läbiviimine	**	****
Liiklusreeglite korduvrikkumise ennetamise süsteem	–	***
Liiklusohutusosalaste õigusaktide rakendamine	**	****
Liiklusohutusosalase tegevuse ning selle kõiki komponente arvestav riiklik koordineerimine	**	****
Kohalike (regionaalsete) liiklusohutusprogrammide rakendamine, liiklusohutuskomisjonide olemasolu ja tegevus	*	***

“ – “ abinõu või valdkond kui selline puudub üldse

“ \* “ tase on halb

“ \*\* “ tase on vähene

“ \*\*\* “ tase on rahuldav

“ \*\*\*\* “ tase on hea

“ \*\*\*\*\* “ tase on väga hea



**Lisa 2****Liiklusohutusega seotud seadusandlikud aktid (seisuga oktoober 2006)**

**Liiklusseaduse** tekst on spetsialistide poolt läbi vaadatud ja ette valmistatud ja on esitatud 15.09.2006.a ministeeriumitele kooskõlastamiseks (suurele kooskõlastusringile)

[http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC\\_W=154635](http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC_W=154635)

**Transpordi arengukava 2006-2013**

<http://www.mkm.ee/index.php?id=9019>

**Ühistranspordi arenguprogramm 2006-2010**

<http://www.mkm.ee/index.php?id=9019>

Muud õigusaktid:

**2004**

1. Mootorsõidukijuhi ja tema õpetaja ettevalmistamise kohta kehtestatud määruste muutmine. Eelnõu suurel kooskõlastusringil **19.11.2004**  
[http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC\\_W=66261](http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC_W=66261)
2. Teede- ja sideministri 18. mai 2001. a määruse nr 50 "Mootorsõiduki ja selle haagise tehnoseisundile ja varustusele esitatavad nõuded" muutmine. Eelnõu suurel kooskõlastusringil **30.12.2004**

**2005**

- ([http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC\\_W=72277](http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC_W=72277))
3. Teede- ja sideministri 27. mai 2001. a määruse nr 28 "Teel liikleva sõiduki tehnoseisundi kontrollimise eeskiri" muutmine Eelnõu suurel kooskõlastusringil **01.08.2005**  
[http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC\\_W=104128](http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC_W=104128)
  4. Mootorsõidukijuhi ettevalmistamist ja riiklike õppekavasid kehtestavate määruste muutmine. Eelnõu suurel kooskõlastusringil **02.06.2005**.  
[http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC\\_W=95724](http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC_W=95724)
  5. Vabariigi Valitsuse 2. veebruari 2001. a määruse nr 48 "Liikluseeskiri" muutmine. Riigikantseleisse saadetud **06.07.2005**  
[http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC\\_W=97647](http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC_W=97647)).

6. Liiklusseaduse ja riigilõivuseaduse muutmise seadus. Riigikantseleisse saadetud **24.03.2005**.

[http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC\\_W=74620](http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC_W=74620)

7. Teede- ja sideministri 18. mai 2001. a määruse nr 50 "Mootorsõiduki ja selle haagise tehnoseisundile ja varustusele esitatavad nõuded" muutmise. Eelnõu suurel kooskõlastusringil **15.09.2005**

([http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC\\_W=109013](http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC_W=109013))

8. Teede- ja sideministri 18. mai 2001. a määruse nr 50 "Mootorsõiduki ja selle haagise tehnoseisundile ja varustusele esitatavad nõuded" muutmise. Eelnõu suurel kooskõlastusringil **11.05.2005**

([http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC\\_W=92033](http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC_W=92033))

9. Teede- ja sideministri 18. mai 2001. a määruse nr 50 "Mootorsõiduki ja selle haagise tehnoseisundile ja varustusele esitatavad nõuded" muutmise. Eelnõu suurel kooskõlastusringil **15.03.2005**

([http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC\\_W=83599](http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC_W=83599))

## **2006**

10. Majandus- ja kommunikatsiooniministri 11. juuli 2003. a määruse nr 115 "Nõuded mootorsõidukijuhi õpetaja kvalifikatsioonile, riiklik õppekava ning õpetajale koolitamise õigust tõendava tunnistuse andmise ja kehtetuks tunnistamise eeskiri" muutmise. Eelnõu suurel kooskõlastusringil

**02.02.2006**

([http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC\\_W=127215](http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC_W=127215))

11. Teede- ja sideministri 14. detsembri 2001. a määruse nr 119

"Maastikusõiduki tehnoseisundi kontrollimise eeskiri ning maastikusõiduki tehnoseisundile ja varustusele esitatavad nõuded" muutmise. Eelnõu suurel kooskõlastusringil **02.06.2006**

[http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC\\_W=141948](http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC_W=141948)

12. Teede- ja sideministri 9. mai 2001. a määruse nr 48 "Suurima lubatud sõidukiiruse suurendamise tingimused ja kord" muutmise. Eelnõu suurel kooskõlastusringil **17.04.2006**

([http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC\\_W=135321](http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC_W=135321))

13. Teede- ja sideministri 6. novembri 2000. a määruse nr 87 "Autojuhi kutseoskustõuete, ametikoolituse eeskirja, koolituskursuse õppekavade ja koolitunnistuse vormi kehtestamine<sup>1</sup>" muutmine Eelnõu suurel kooskõlastusringil **29.05.2006**

([http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC\\_W=141002](http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC_W=141002))

14. Teede- ja sideministri 18. mai 2001. a määruse nr 50 "Mootorsõiduki ja selle haagise tehnoseisundile ja varustusele esitatavad nõuded" muutmine. Eelnõu suurel kooskõlastusringil **12.04.2006**

([http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC\\_W=134868](http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC_W=134868))

## **EUROOPA**

### **15. COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES**

**Brussels, 12.9.2001**

**COM(2001) 370 final**

**WHITE PAPER**

### **16. EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT**

**COUNCIL OF MINISTERS Council of Ministers**

**ROAD TRANSPORT**

**PAST, PRESENT AND FUTURE ROAD SAFETY WORK IN ECMT**

**JT00125218 26-Apr-2002**

### **17. EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT**

**COUNCIL OF MINISTERS Council of Ministers**

**ROAD TRANSPORT**

**ECMT KEY RECOMMENDATIONS ON ROAD SAFETY JT00127569 05-**

**Jun-2002**

### **18. EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT**

**COUNCIL OF MINISTERS Council of Ministers**

**ROAD SAFETY**

**REACHING THE TARGET OF REDUCING ROAD FATALITIES BY 50 %**

**BY 2012 JT03209623 29-May-2006**

**Lisa 3****Liiklejate koolitus**

*Lühiülevaade Maanteeameti koolitusalasest tegevusest ja nendepoolsest hinnangust valdkondadele, millega Maanteeamet otseselt ei tegele. Käesoleva uurimistöo koostajad aktsepteerivad neid hinnanguid.*

**1. Laste ja õpetajate õpetamine**

- Liiklusõnnetused lastega (statistiline ülevaade):

[http://www.mnt.ee/atp/failid/laps\\_2006\\_8k.pdf](http://www.mnt.ee/atp/failid/laps_2006_8k.pdf)

[http://www.mnt.ee/atp/failid/laps\\_005\\_12k.pdf](http://www.mnt.ee/atp/failid/laps_005_12k.pdf)

Olukord on stabiilne juba üsna mitu aastat, trend on hukkunute vähenemise suunas.

- Liiklusõpetuse materjalid, laste ja õpetajate õpetamine

Õppeasutustes kasutamiseks liiklusõpetuse materjalide kohta on välja antud liiklusõpetuse kataloog, mis kolmandat aastat järjest on jagatud kõikidele koolidele ja lasteaedadele. Selles oleva info alusel saavad lasteaiaid ja koolid laste õpetamiseks tellida õppematerjale, mida väljastatakse enamasti tasuta.

<http://www.mnt.ee/atp/failid/Kataloog.pdf>

Loodud mitmesuguseid õppematerjale, igal aastal lisandub uut 2-3 nimetust. Kõik õppematerjalid on tellitavas koguses kättesaadavad. Probleeme on materjalide kasutamise efektiivsusega, mida on võimalik kontrollida vaid pisteliselt.

Kõikidele esimese klassi õpilastele on ette nähtud Liiklusaabits, II ja III klassi õpilastele Liiklusõpetuse töölehed. 2005. a-l väljastati 12874 Liiklusaabitsat I klassi õpilasele ja 12490 komplekti töölehti II klassi õpilasele. Muu õppematerjali tellimine sõltub lasteaedade ja koolide aktiivsusest ja valmisolekust neid kasutada. Viimane sõltub omakorda õpetajate koolitusest ja oskustest lastega liikluskasvatust läbi viia. Alates 1997. aastast on sellega tegelenud, kuivõrd liiklusõpetus oli lasteaia ja kooliõpetajate täienduskoolituse õppekavas vabaainena. Alates 2005. aastast on liiklusõpetus kohustusliku ainenähtena ühe ainepunkti ulatuses ka lasteaia õpetajate õppekavas. 2005. aastal läbis täienduskoolituse 131 kooli- ja 133 lasteaiaõpetajat.

Olukorda materjalide olemasolu, mitmekesisuse ja kaasaegsuse osas võib hinnata heaks, nende kasutamist - rahuldavaks. Paranemas on õpetajate koolitus ja täienduskoolitus.

**2. Jalgratturi koolitus ja eksamineerimine**

(10 – 15 a-l jalgratturil on nõutav juhiluba)

Toimub järjepidevalt, kuid kahjuks pole kõigile kättesaadav. Probleemid on KOV ja koolide tasandil, kuna ei soovita tegeleda lisatööga.

MA poolt on koostatud jalgratturi koolituse õppekava, mida Maanteeamet pakub jalgratturi koolitusega tegelevatele koolidele tasuta. Probleemiks on materjalide kasutamise oskus, koolitustsükli kestus ja kvaliteet.

2005. aastal väljastati õppematerjale 242 koolile: Jalgrattaraamatuid väljastati eesti keeles 9373 tk, vene keeles 1316 tk. Jalgratturi juhilube ning vastavas koguses eksamiteste väljastati 6800 lapse eksamineerimiseks. Tublimad lapsed saavad osaleda Vigurivända võistlussarjas, kus toimub kooli, maakonna ja vabariiklik voor.

### **3. Mopeedijuhtide koolitus**

(14-15 a-l mopeedijuhil on nõutav juhiluba)

Tase on nõrk. Spetsiaalseid ja kaasaegseid õppematerjale ei ole. Samuti ei ole mopeedijuhtide koolitus ja eksamineerimine Maanteeameti haldusalas. MA on küll otsinud lääne materjalide eestindajat, kuid pole kahjuks leidnud koostajat.

Koolitust pakuvad tänasel päeval üksikud autokoolid, eksameid võtab vastu ARK, kuid enamasti sõidetakse juhiloata. Olukorra paranemise eelduseks on uue Liikluseaduse jõustumine, mis käsitleb mopeedi mootorsõidukina, nõuab mopeedide registreerimist ning juhilt kas spetsiaalselt mopeedi või mistahes muu mootorsõiduki juhiluba. Tõenäoliselt on seejärel mopeedijuhil koolitamisest huvitatud autokoolid.

### **4. Mootorsõidukijuhtide koolitus**

Taset võib hinnata rahuldavaks. Autokoolides läbiviidav õpe on orienteeritud pigem ARK eksamil läbisaamisele kui liikluses kaasiiklejaid arvestavale ja ohtu ennetavale käitumisele. Paraku tingib seda ka eksamil nõutav, kuna teadmiste kontroll on suunatud eelkõige Liikluseeskirja reeglite tundmisele mitte liiklemise ohutusele.

### **5. Spetsialistide koolitus**

Projekteerijate koolitus on toimunud Maanteeameti planeeringute osakonna ja Tehnokeskuse eestvedamisel alates 2002. aastast, ca 2 korda aastas. Liiklusohutus ei ole neil õppustel põhivaldkonnaks. On toimunud kolm koolitust liiklusohutuse audiitoritele.

Kohalike omavalitsuste liiklusohutusega tegelevatele spetsialistidele viidi Maanteeameti liiklusohutuse osakonna ja OÜ Stratum koostöös 3 aastat tagasi läbi teabepäev. Külastatud sai pea kõiki maakondi, kuid kahjuks oli huvi väike ja esindatud omavalitsuste auditorium hõre. Kui jätkata, tuleks sellekohane programm täpselt läbi mõelda, osalejad juba eelnevalt välja selgitada, et tulemus vastaks oodatule ning omavalitsused saaksid oma tegevuse arendamiseks vajaliku info. Kohalike omavalitsuste tasandil kõikides liiklusohutuse valdkondades toimuv on hetkeseisus kaootiline, juhitamatu ning üldist keskmist taset võib hinnata nõrgaks.

Vajalik oleks välja töötada efektiivne süsteem, mis võimaldaks omavalitsustega ühetaolist suhtlemist ja kompetentsuse tõusu.

## Lisa 4

## Liikluskasvatus – abinõu liiklejade hoiakute ja käitumise kujundamiseks

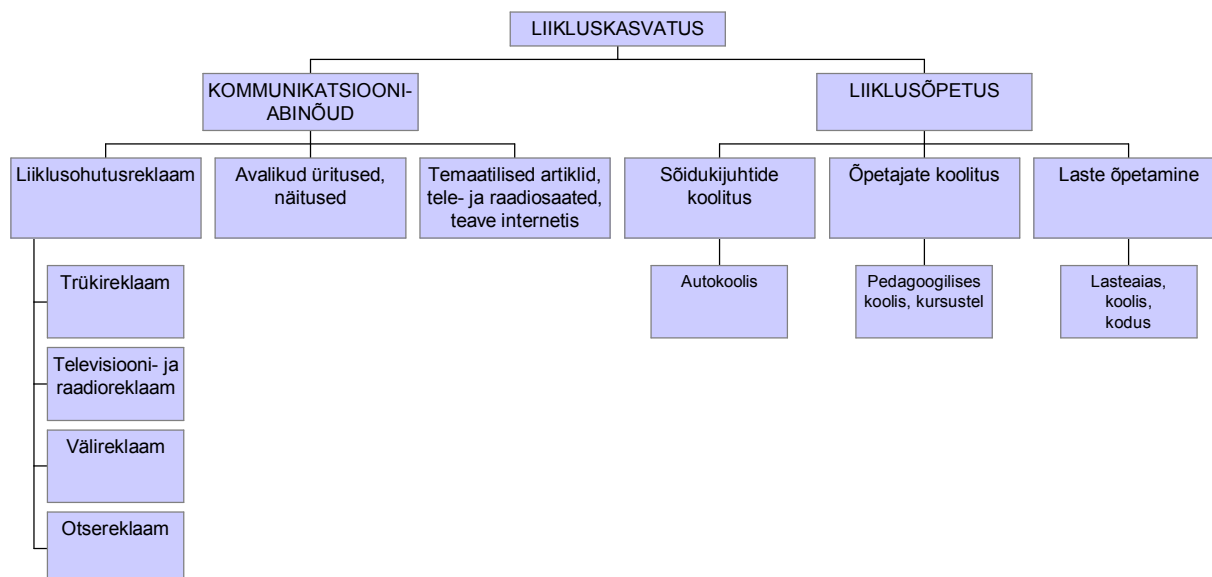
(Lühendatuna Maanteameti poolt koostatud materjalidest)

Maanteameti poolt läbiviidav liikluskasvatusalane töö toimub Liiklusseaduse jt. õigusaktide alusel ning tugineb Eesti Rahvuslikus Liiklusohutusprogrammis esitatud kavale, milles toodud eesmärkideks on liiklusohutust mõjutavate ülesannete püstitamine nii riiklikul, regionaalsel kui kohalikul tasandil, liikleja käitumisharjumuste mõjutamine ning liiklusõnnetuste arvu ja raskusastme vähendamine.

Liiklusohutusprogrammis välja toodud meetmed, mida on vajalik rakendada, käsitlevad viit olulist liiklusega seotud valdkonda:

- hoiakute kujundamist
- koolitust
- järelevalvet
- liikluskeskkonda
- projekteerimist

Neist kahte – **hoiakute kujundamist** (liiklusohutusteabe esitamine meedias, avalikel üritustel ning kontsentreerituna kampaania vormis) ja **koolitust** (õppe- ja õppemetoodiliste materjalide valmistamine lasteaedadele, koolidele ning õpetajate liiklusalane ettevalmistus) sisaldab Maanteameti liiklusohutuse osakonna poolt teostatav **liikluskasvatusalane töö**.



Liikluskasvatus on süsteemselt rakendatuna suhteliselt odav liiklusohutusabinõu, nõudmata järjepideva töö korral suuri ühekordseid investeeringuid, samas eeldab selle suurem efektiivsus ka teiste liiklusohutusabinõude (liiklusjärelevalve, liikluskeskkonna ohutuse suurendamine) paralleelset rakendamist. Liikluskasvatuse sihtrühma

moodustavad lapsed, õpetajad, täiskasvanud jalakäijad, jalgratturid ja mootorsõidukijuhid.

Liikluskasvatuse esmatähtis tegevussuund on **laste õpetamine**, kuna just noorelt kujunevad välja tõekspidamised ning käitumisharjumused, mida hilisemas eas on märksa raskem muuta. Liiklusõpetuse läbiviimiseks on Maanteeameti liiklusohutuse osakond koostanud ning laste- ja õppeasutuste kasutusse andnud tänaseks üle 40 nimetuse liiklusõpetuse alaseid materjale (kirjeldatud liiklusõpetuse kataloogis <http://www.mnt.ee/atp/failid/Kataloog.pdf>). Töö õppematerjalide koostamise, täiustamise ja õpetajate koolitamise alal on jätkuv ning vajab samas haridussüsteemi ning lasteaia- ja kooliomanike suuremat valmisolekut selle rakendamiseks.

**Täiskasvanud liiklejate hoiakute ja käitumise muutmiseks**, avaliku arvamuse kujundamiseks ning igapäevases elukeskkonnas päevakohase liiklusalase sõnumi olemasolu tagamiseks tegeleb liiklusohutuse osakond vastavasisulise teabe esitamisega. Liiklusohutusala teabe väljastamiseks kasutatakse aktiivselt nii massimeediat kui ka teisi infokanaleid. Liikluskasvatuse regionaalsetes projektides on suur osatähtsus näitustel ja teistel avalikel üritustel, millega harmoneerub informatsioon käitumisest liikluses. Liiklejate hoiakute ja käitumise kujundamisel on mitmes valdkonnas (turvavööde ja lapse turvavarustuse kasutamine, ülekäigurajal jalakäijale tee andmine, helkurite kasutamine) ennast õigustanud **kampania** vorm, kui püstitatud eesmärkide saavutamiseks kindlale sihtrühmale orienteeritud üheaegselt rakendatavate erinevate abinõude süsteem, mille toimimise tulemust on võimalik mõõta.

**Lisa 5****Liiklusohutuskampaniad**

*(Lühendatuna Maanteeameti poolt koostatud materjalidest)*

**1. Kampania vorm ja eesmärk**

Liiklusohutuskampania võimaldab abinõude kontsentreeritud käsitle kaudu probleemide efektiivsemat ja kiiremat lahendamist, üldsuse informeerimist ja avaliku arvamuse kujundamist. Kampania järel viiakse läbi uuring liiklejate hoiakute ja käitumise muutumise hindamiseks, samuti jälgitakse liiklusõnnetuste statistikat. **Küsitlusuuringute alusel on kampaniate märgatavus vahemikus 70-90%; kampaniaid hindab vajalikuks 80-95% küsitletutest; ühekordsest kampaniast mõjutatud hoiakute ja käitumise keskmine muut on monitooringute (küsitlus- ja vaatlusuuringute) põhjal vahemikus 3-6%.** Kuigi ühekordse kampania tulemus ei pruugi väljenduda korrastealt liiklusõnnetuste vähenemises, mida enamasti oodatakse, on pea iga kampania mõõdetud tulemus väljendanud hoiakute positiivset muutust, mida kampania sõnumiga on taotletud.

Kampania efektiivsuse tagab erinevate liikluskasvatusemeetmete oskuslik kooskasutamine ning kampaniat toetavate liiklusohutusabinõude (intensiivne politseikontroll, seadusandlikud meetmed, vahetu teave kohalikul tasandil, muudatused liikluskeskkonnas) samaaegne rakendamine. Lisaks eelnevale määrab kampaniaga mõjutatava valdkonna tulemuslikkuse aastast-aastasse ulatuv teema käsitlemise järjepidevus ning täpne orienteeritus sihtrühmale nii kampania raames kavandatavate tegevuste kui kanalite valiku osas.

**2. Kampania teemade valik**

Erinevates liikluskäitumise valdkondades kampaniate läbiviimist alustas Maanteeamet 1996. aastal. Seoses lapse autos sõidutamise varustuse kohustusliku kasutamise kehtestamisega ja pimedal ajal maanteel aset leidnud jalakäijaõnnetuste rohkusega olid esimesteks kampania vormis käsitletud teemadeks turvavöö ja lapse turvavarustuse kasutamine autos ning jalakäijahelkuri kasutamine pimedas liikudes. Järgnevatel aastatel on kampania vormis käsitlevate teemadena lisandunud joobes sõidukijuhtimisest hoidumiseks kampania “sõida kaine peaga!” ning jalakäijale ülekäigurajal tee andmise suurendamiseks kampania “lase inimene üle tee!” (2003. aastal nimetusega “enne sebrat hoog maha!”). Lisaks eelnimetatud, liikluses suurema riskiga seotud iga-aastaselt käsitletavatele valdkondadele, on kampaniaid paariaastase intervalliga korraldatud ka ohutu sõidukiiruse valiku, sõidukijuhi agressiivse käitumise ja jalgrattaga liiklemise ohtudega seonduvatel teemadel. Iga nelja aasta tagant viiakse Eestis sarnaselt teiste Euroopa riikidega läbi ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni Liiklusohutusunädal, mis 2000. aastal toimus egiidi all “partnerlus liikluses” ning oli suunatud vähekaitstud liikleja ohutusele, 2004. aasta liiklusohutusunädala teemaks oli sõidukijuhi agressiivsus liikluses (“arvesta teistega, sa ei liikle üksi”).



### 3. Kampaania kanalid ja väljund

Kuigi enamasti seotakse kampaania kui hoiakute kujundamise abinõu massimeedias edastatava sõnumiga (tele- või raadioklipp, reklaam plakatitel, ajalehtedes/ajakirjades), siis mitmetel liiklusohutuse teemadel on praktiseeritud ka vormi, kus meediasõnum on vaid toetav, ehk vajalikku infosta loov ning kampaania põhiosaks on mitmesugused piirkondlikud üritused, mis võimaldavad liiklejate vahetut osavõttu. Näiteks joores sõidukijuhtimisest hoidumiseks on alates 2001. aastast soovijatele võimaldatud alkomeetrite tasuta kasutamise võimalus rahvarohketel alkoholi massilise kasutamisega seotud üritustel (Pühajärve Beach-Party, Tallinna Õllesummer, Leisi Õlletoober, Jõhvi Õlletelk, Pärnu Watergate ja Rock Race jt.), samuti on praktiseeritud alkomeetrite jaotamist suvekuudeks baaridesse/pubidesse, mis jäävad aktiivse liiklusega tänavate/maanteed äärde. Nimetatud tegevussuund on ennast õigustanud ja leidnud ka teenuse kasutajate poolt positiivse vastukaja. Kampaania meediakanalite valikut mõjutab ka kanali vaadatavuse/märgatavuse näitaja (suvel vaadatakse televiisorit ja loetakse lehti tunduvalt vähem, mistõttu teave on põhiosas orienteeritud välimeediasse, raadiosse, erinevates piirkondades toimuvatele üritustele). Helkurite kasutamise meediakampaania on seotud koolides praktiliste õppuste läbiviimisega (“musta nuku katse” maakoolide õpilastele) ja teel liikuva lasterühma nähtavust suurendava ohutusvarustuse kasutamise propageerimisega; kampaaniaga jalgratturi ohutuse suurendamiseks kaasneb 10–15-aastaste jalgratturite õpetamise intensiivistamine; ülekäigurajal jalakäijale tee andmise kampaaniaga aga lisaks liiklejatele edastatava infoga – kohalike omavalitsuste teavitamine sellest, kuidas muuta liikluskeskkond jalgsi ja jalgrattaga liikumise kohapealt turvalisemaks. Lisaks on kõik kampaaniad koostöös Politseiameti ja prefektuuridega kaetud liiklusjärelvalve suurendamisega vastaval teemal.

### 4. Kampaania planeerimine

Liiklusohutuskampaania planeerimine toimub järgmise skeemi kohaselt:

- |                             |  |
|-----------------------------|--|
| I ÜLDINE<br>LÄHENEMINE      | - Liiklussituatsiooni analüüs ja prognoos (liiklejate hoiakute ja käitumise uuringute, liiklusõnnetuste statistika ja analüüsi põhjal) |
|                             | 2. Prioriteetide seadmine valdkonniti  |
|                             | 3. Rahaliste vahendite planeerimine  |
|                             | 4. Kampaania eesmärgistamine   |
| II KONKREETNE<br>LÄHENEMINE | 5. Sihtrühma määratlemine  |
|                             | 6. Meediakanalite (intermeedia) ja teiste kommunikatsiooni-vahendite valik, ürituste kava koostamine                                   |
|                             | 7. Partnerite kaasamine, tegevuste kavandamine   |
|                             | 8. Kampaania eelarve koostamine, planeeritud abinõude vahel rahaliste vahendite jaotamine  |
|                             | 9. Audiovisuaalsete materjalide tootmine   |
|                             | 10. Intrameedia valik ja meediaplaani koostamine   |
|                             | 11. Reklaamisõnumi ja meediakanalite efektiivsuse testimine (eeluuring, kui selle vajadus on põhjendatud)                              |

12. Kampaania läbiviimine ja protsessi jälgimine
13. Kampaania mõju selgitamine (järeluuring)

Vaatamata eeltoodud skeemi lakoonilisusele ja lihtsusele on tulemusliku kampaania ettevalmistamine komplitseeritud protsess, nõudes selles valdkonnas tegevalt spetsialistilt riigiteenistujale esitatavatele üldistele oskustele lisaks loovust ja kampaaniaga mõjutatava sihtrühma esindaja mõtlemis- ja käitumistavade tunnetamist.

### 5. Kampaania teemade ajaline jaotumine

Kuna kampaania vormis käsitlemist vajavate erinevate teemade arv küllaltki suur – lapsed ja täiskasvanud jalakäija või sõitjana, käitumine jalgratturina ja mootorsõidukijuhina, aktiivsete ja passiivsete ohutusvahendite kasutamine, siis sellest tulenevalt on liiklusohutuse kampaaniad aasta peale temaatiliselt jaotatud:

- ...vastavalt aastaajale ja ilmastikutingimustele (seotud ilmastikust tingitud liiklemistingimuste muutumisega: pimedus, libedus jne., samuti üleminekuga suveajalt talveajale);
- ...vastavalt riskirühma käitumise aktiivsusele (seotud näiteks autode ja jalgrataste kasutamise suurenemisega kevad-suvisel perioodil);
- ...vastavalt liiklusalase seadusandluse muutumisele ja täiendamisele (seotud näiteks laste sõidutamisel nende turvavöö või spetsiaalse turvavarustusega kinnitamise nõudega, talirehvide kohustusliku kasutamise nõudega jne.);
- ...vastavalt ühiskondliku elu korraldusele (seotud näiteks õppetöö algusega koolides, tähtpäevadega, riiklike pühadega ja levinud traditsioonidega – alkoholi tarvitamise suurenemisega jaanipäeval);
- ...vastavalt väliskeskonna mõjutustele (seotud näiteks joobes juhtimise suurenemisega alkoholi reklaami- ja müügitoetuskampaaniate ajal).

Kampaaniatega on alltoodud loetelust aasta jooksul püütud põhjalikumalt kajastada kolme kuni nelja erinevat valdkonda, mis ajaliselt jaotuvad (näiteks):

- |        |  |
|--------|--|
| KEVAD: | - turvavöö ja lapse turvavarustuse kasutamine autosõidul             |
|        | - jalakäijate, jalgratturite, rulluisutajate ohutu käitumine tänaval |
|        | - jalgratturi varustus ja kiivrite kasutamine                        |
| SUVI:  | - joobes sõidukijuhtimisest hoidumine                                |
|        | - ohutu sõidukiiruse valik   |
|        | - pikivahe   |
| SÜGIS: | - jalakäijale tee andmine ülekäigurajal                              |
|        | - helkurite kasutamine   |
|        | - sõiduki tulede korrasolek  |
| TALV   | - rehvivalik   |
|        | - sõit libedaga  |
|        | - liiklejate üksteisega arvestamine                                  |

Kampaania meediaväljundi pikkuseks on üldjuhul planeeritud neli nädalat, kuid sageli kestab kampaania mõnes kanalis ka pikemalt, sõltudes meediapartnerite vastutulekust, samuti kommertsreklaami tellimise aktiivsusest meediaturul. Tahes tahtmata määrab kommertsreklaami tellimise aktiivsus ka sotsiaalse suunitlusega reklaami väljundtugevuse ja hinna, kuna sotsiaalreklaamile tehakse meediakanalite poolt sageli olulist allahindlust, mida on pea võimatu taotleda aga kommertsreklaami eksponeerimise kõrgperioodil (detsembri, mai-juuni, augusti-septembri kuud, mis on mitmete teemade puhul – jalgsi- ja jalgrattaliiklus, sõiduki juhtimine joobeseisundis – väga olulised ka liiklusohutuse sõnumi esiletoomise vajaduse poolest).

## **6. Kampaaniate rahastamine**

Kampaaniate, nagu kogu Maanteeameti poolt läbiviidava liikluskasvatusalase töö finantseerimine toimub 100% ulatuses Maanteeametile eraldatud riigieelarvelistest vahenditest. 2005. aastal liikluskasvatuseks eraldatud summa oli 7,7 miljonit krooni, millele lisandus 960 tuhat krooni Teedevalitsustele eraldatud vahendeid liikluskasvatuse teostamiseks kohalikul tasandil. Liikluskasvatuse rahalised vahendid jaotuvad enam-vähem pooleks liiklusõpetuse ja liiklusohutusalase teavitamise valdkonna vahel, millest nelja liiklusohutuskampaania läbiviimiseks eraldatud kogusumma oli 2005. aastal 4 miljonit krooni (kampaania turvavööde kasutamise suurendamiseks, kampaania joobes sõidukijuhtimise vähendamiseks, kampaania ülekäigurajal jalakäijale tee andmise suurendamiseks, kampaania jalakäijahelkuri kasutamise suurendamiseks). Ka paaril eelneval aastal on liikluskasvatuseks kasutatud rahalised vahendid ja nende jagunemine olnud enam-vähem samas suurusjärgus.

Samas on kampaaniate eelarve pea muutumatuna püsinud juba mitu viimast aastat ja kuigi õnnestunud kampaania võib eduka planeerimise, sihtrühmale suunitlusega, meediakanalite valiku ja kampaania sõnumi loominguilisusega läbi viia juba ca 900000 krooniga, võib objektiivsetest tingimustest tulenevalt situatsioon muutuda, mis tähendab eelkõige meediakanalite kasutamise ja loominguilise töö olulist kallinemist praeguse hinnatasemega võrreldes. See omakorda nõuab kampaania läbiviimiseks vajaliku eelarve suurendamist.

## **7. Kampaania mõju**

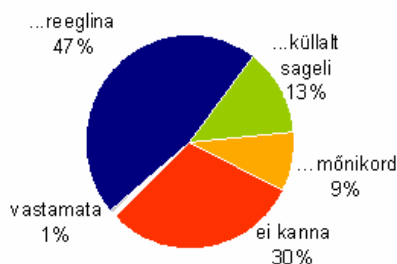
Järgnev näide kampaania mõjust on esitatud 1996. aastast alates igal aastal Maanteeameti poolt läbiviidud helkurikampaania monitooringu põhjal. Kampaaniaid on mõõdetud AS Emor poolt läbiviidud küsitlusuuringutega ning paralleelselt on jälgitud muutusi liiklusõnnetuste statistikas.

Jalakäijahelkuri kasutamise on aasta-aastalt suurenenud nii laste kui täiskasvanutest liiklejate seas.

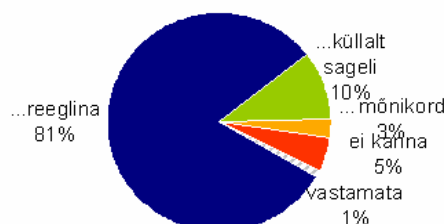
- 1993. aastaks oli helkurite tootmine Eestis lõppenud ning samas polnud ühtegi ettevõtet, kes eesti turgu oleks helkuritega varustanud.

- Eesti Tervisekasvatuse Keskuse poolt läbiviidud täiskasvanud elanikkonna terviseuurimuse andmetel kasutas 1995/1996. a. seisuga helkurit vaid 6% eesti täiskasvanud elanikkonnast (võrdluseks Soomes 37%). 2003. aastal Emori poolt läbiviidud küsitlusuuringu andmetel kasutas helkurit reeglina või sageli juba 45% täiskasvanutest ja 85% lastest, mis on täiesti võrreldav Põhjamaades saavutatud vastavate näitajatega. Järgnevatel aastatel on helkuri kasutamine kasvanud veelgi, ulatudes 2005. aasta detsembris Emori poolt läbiviidud küsitluse andmetel 60%-ni täiskasvanutel ja 91%-ni lastel.

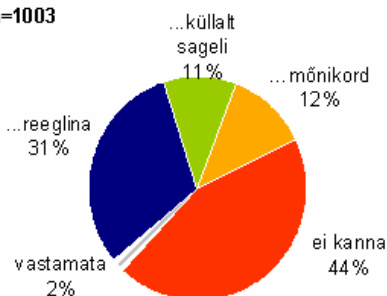
2005, n=996



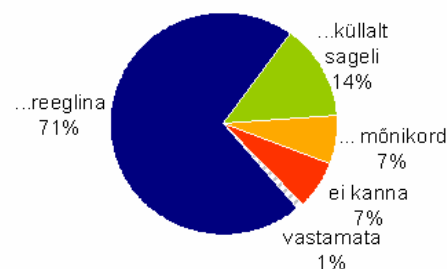
2005, n=266



2003, n=1003



2003, n=300



Diagrammid: helkuri kasutamine täiskasvanutel      helkuri kasutamine lastel 2003 ja 2005 aastal

- Helkuri kasutamise suurendamiseks läbiviidud kampaaniate tulemusena on suurenenud kvaliteetsete helkurite maaletoomine ja ka kohapeal valmistamine. Tänu reklaamile ja nõudlusele on jalakäijahelkuri kättesaadavus aasta-aastalt paranenud kaubandusvõrgus ning suurenenud tasuta jaotamine ettevõtete positiivse maine kandjana reklaamkingituste näol. Esimesse klassi minevatele lastele helkurite kinkimine on mitmeid aastaid toimunud kampaanias osalevate ettevõtete toel.
- Nihe on toimunud ka õnnetuste arvus: pimedal ajal toimunud liiklusõnnetustes hukkus 1992. aastal 61 jalakäijat ning see arv püsis enam-vähem stabiilsena (üle 50 hukkunud aastas) kuni 2001. aastani, kui pimedal ajal teel liikunud hukkunud jalakäijate arv langes 38-le. 2002. aastal oli hukkunute arv 37, 2003. aastal 32. Neist 24 inimest hukkus pimedal ajal asulavälisel teel, mis on viimase kümne aasta statistika andmetel

väikseim arv. 2004 aastal jäi pimedal ajal maanteel hukkunud jalakäijate arv samale tasemele. 2005 aastal hukkus pimedal ajal nii asulasisesel kui asulavälisel teel kokku 36 jalakäijat, neist 25 jalakäijat hukkus otsasõidu tagajärjel maanteel. Samas moodustavad pimedal ajal kõnniteeta ja valgustamata teel liigeldes kannatada saanud liiklejate grupi 90% osas mitte lapsed, vaid täiskasvanud, enamalt jaolt vanemaealised jalakäijad.

Seega (küll lühikese vaatlusperioodi ulatuses) on olemas seos kampaania sõnumi, helkurite kasutamise arvu suurenemise ja pimedal ajal hukkunud jalakäijate arvu vähenemise vahel.

## Lisa 6

## Maanteeameti poolt kasutatud liiklusohutuskampania hindamiskriteeriumid

	Kampania märgatavus	Kampania vajalikkus	Uuritava vajalikkus (hoiakud)	Uuritava fikseeritud tase (käitumine) + => eesmärk LOPR II etapi lõpuks	+/- eelmisest tasemest	+/- algtasemest
<b>Turvavöö kasutamine</b>						
EMOR CAPI ob 1000 vastajat 05.04.-12.04.00 19.04.-26.04.00	75 %	Ei hinnatud	(Väga vajalik): 77 % täiskasvanutel;  93 % lastel	(Reeglina): 72 % juhid 78 % kõrval 25 % taga 68 % lapsed	algtase algtase algtase algtase	algtase algtase algtase algtase
EMOR CAPI ob 1000 vastajat 18.04.-25.04.01 02.05.-09.05.01	62 %	Ei hinnatud	(Väga vajalik): 80 % täiskasvanutel;  92 % lastel	(Reeglina): 76 % juhid 80 % kõrval 24 % taga 65 % lapsed	+4 +2 -1 -3	+4 +2 -1 -3
EMOR CAPI ob 1000 vastajat 17.04.-24.04.02 01.05.-08.05.02	73 %	Ei hinnatud	(Väga vajalik): 82 % täiskasvanutel;  96 % lastel	(Reeglina): 78 % juhid 82 % kõrval 25 % taga 74 % lapsed	+2 +2 +1 +9	+6 +4 0 +6
EMOR CAPI ob 1000 vastajat 16.04.-23.04.03 30.04.-08.05.03	79 %	Ei hinnatud	(Väga vajalik): 82 % täiskasvanutel;  96 % lastel	(Reeglina): 82 % juhid 86 % kõrval 34 % taga 79 % lapsed	+4 +4 +9 +5	+10 +8 +9 +11
<b>2004. a. kampaniat ja küsitlusuuringut läbi ei viidud</b>						
EMOR CAPI ob 1000 vastajat 06.04.-13.04.05 20.04.-27.04.05	76 %	Ei hinnatud	(Väga vajalik): 86 % täiskasvanutel;  94 % lastel	(Reeglina): <b>86 % juhid</b> <b>88 % kõrval</b> <b>48 % taga</b> <b>85 % lapsed</b>	+4 +2 +14 +6	+14 +10 +23 +17
EMOR CAPI ob 1000 vastajat 19.-26.04.06 3.-10.05.06	73 %	Ei hinnatud	(Väga vajalik): 85 % täiskasvanutel;  96 % lastel	(Reeglina): 81 % juhid => 90 84 % kõrval => 90 42 % taga => 60 <b>85 % lapsed =&gt; 85</b>	-5 -4 -6 0	+9 +6 +17 +17
TTÜ vaatlus 1999 (Tallinn, Viljandi, asulaväline tee)	---	---	---	61 % juhid 62 % kõrval 11 % taga 20 % lapsed	algtase algtase algtase algtase	algtase algtase algtase algtase
TTÜ vaatlus 2000 (Tallinn, Viljandi, asulaväline tee)	---	---	---	64 % juhid 67 % kõrval 11 % taga 9 % lapsed	+3 +5 0 -11	+3 +5 0 -11
TTÜ vaatlus 2001 (Tallinn, Viljandi, asulaväline tee)	---	---	---	63 % juhid 64 % kõrval 9 % taga 30 % lapsed	-1 -3 -2 +21	+2 +2 -2 +10
TTÜ vaatlus 2002 (Tallinn, Viljandi, asulaväline tee)	---	---	---	63 % juhid 65 % kõrval 13 % taga 38 % lapsed	0 +1 +4 +8	+2 +3 +2 +18
TTÜ vaatlus 2003 (Tallinn, Viljandi, asulaväline tee)	---	---	---	75 % juhid <b>79 % kõrval</b> 19 % taga 33 % lapsed	+12 +12 +6 -5	+14 +17 +8 +13

TTÜ vaatlus 2004 (Tallinn, Viljandi, asulaväline tee) <b>Kampaaniat 2004 a. läbi ei viidud</b>	---	---	---	73 % juhid 74 % kõrval 15 % taga 35 % lapsed	-2 -5 -4 +2	+12 +12 +4 +15
TTÜ vaatlus 2005 (Tallinn, Viljandi, asulaväline tee)	---	---	---	<u>76 % juhid</u> => 80 77 % kõrval => 80 <u>22 % taga</u> => 40 <u>39 % lapsed</u> => 60	+1 -2 +7 +4	+15 +15 +11 +19
EMOR CAPI ob lasteküsitlus, 351 vanuses 6-14 a last 8-15.03 5-12.04 3- 10.05.2006	---	---	---	(alati) 60% lapsed => 70 71% lapsevanemad => 80	algfase algfase	algfase algfase
<b>Helkuri kasutamine</b>						
EMOR PAPI ob 1000 vastajat 11.02.-16.02.1998 26.02.-02.03.1998	70 %	90 %	72 % TK maal 44 % TK linnas 88 % laps maal 79 % laps linnas	17 % täiskasvanud ei hinnatud lastel	algfase	algfase
EMOR CAPI ob 1000 vastajat 12.01.-19.01.2000 26.01.-02.02.2000	78 %	92 %	(väga vajalik) 52 % TK 91 % lastel	(reeglina + sageli) 29 % täiskasvanud 78 % lapsed	+12 algfase	+12 algfase
EMOR CAPI ob 1000 vastajat 09.01.-16.01.2002 23.01.-30.01.2002	77 %	92 %	(väga vajalik) 56% TK 92 % lastel <i>(küsimusele, kui kaugelt on helkurita jalakäija juhile nähtav (20-50 m) ja kas see teepikkus võimaldab kiirusel 90 km/h otsasõitu vältida, oskas õigesti vastata 61% küsitlutelest)</i>	(reeglina + sageli) 38 % täiskasvanud 80 % lapsed <i>(59% TK küla+alevik; 44% maal Soomes) (28% TK linnad; 30% linnades Soomes) (suurim % - 53 Lõuna- Eesti; 58% Lapimaa) (väikseim % - 22 Tallinn)</i>	+9 +2	+21 +2
EMOR CAPI ob 1006 vastajat 26.11.-03.12.2003 10.12.-17.12.2003	77 %	95 %	(väga vajalik) 64% TK 94 % lastel <i>(küsimusele, kui kaugelt on helkurita jalakäija juhile nähtav (20-50 m) ja kas see teepikkus võimaldab kiirusel 90 km/h otsasõitu vältida, oskas õigesti vastata 63% küsitlutelest)</i>	(reeglina + sageli) 45 % täiskasvanud 85 % lapsed <i>(Eesti on helkurite kasutamise osas saavutanud Soomega võrdse taseme)</i>	+7 +5	+28 +7
EMOR CAPI ob 996 vastajat 16.11.-23.11.2005 30.11.-07.12.2005	78 %	96 %	(väga vajalik) 69% TK 94 % lastel <i>(küsimusele, kui kaugelt on helkurita jalakäija juhile nähtav (20-50 m) ja kas see teepikkus võimaldab kiirusel 90 km/h otsasõitu vältida, oskas õigesti vastata 64% küsitlutelest)</i>	(reeglina + sageli) <u>60 % täiskasvanud</u> <u>91 % lapsed</u> <i>(Enim helkureid kasutav riik maailmas)</i>  => eesmärk on taset hoida ning suurendada sihtrühmakesksust	+15 +6	+43 +13
EMOR CAPI ob lasteküsitlus, 351 vanuses 6-14 a last 8-15.03 5-12.04 3- 10.05.2006	---	---	---	(alati + sageli) 69% lapsed 53% lapsevanemad	algfase algfase	algfase algfase

Tee andmine reguleerimata ülekäigurajal						
EMOR küsitlus Tallinn, Tartu 450 autojuhti 08.03.-17.03.01	Ei hinnatud	83 % juhtidest	Ei hinnatud	31 % juhtidest ühele inimesele 65 % juhtidest mitmele inimesele	algfase algfase	algfase algfase
EMOR küsitlus Tallinn, Tartu 450 autojuhti 15.10.-28.10.01	81 % juhtidest	85 % juhtidest (79 % hindas kampaania mõju positiivseks)	Ei hinnatud	33 % juhtidest ühele inimesele 78 % juhtidest mitmele inimesele	+2 +13	+2 +13
EMOR küsitlus Tallinn, Tartu 455 autojuhti 152 jalakäijat 16.09.-24.09.02	81 % juhtidest	78 % juhtidest (81 % hindas kampaania mõju positiivseks)	Ei hinnatud	39 % juhtidest ühele inimesele 80 % juhtidest mitmele inimesele Jalakäijate hinnang: 60 % → paranenud	+6 +2	+8 +15
EMOR küsitlus Tallinn, Tartu 453 autojuhti 155 jalakäijat 11.10.-15.10.03	77 % juhtidest	79 % juhtidest (68 % hindas kampaania mõju positiivseks)	Ei hinnatud	42 % juhtidest ühele inimesele <b>84 % juhtidest</b> <b>mitmele inimesele</b> Jalakäijate hinnang: 58 % → paranenud	+3 +4	+11 +19
EMOR küsitlus Tallinn, Tartu 450 autojuhti 152 jalakäijat 30.09.-09.10.04	76 % juhtidest	78 % juhtidest (74 % hindas kampaania mõju positiivseks)	Ei hinnatud	48 % juhtidest ühele inimesele 83 % juhtidest mitmele inimesele Jalakäijate hinnang: 55 % → paranenud	+6 -1	+17 +18
EMOR küsitlus Tallinn, Tartu 453 autojuhti 150 jalakäijat 19.09.-26.09.05	71 % juhtidest	71 % juhtidest (66 % hindas kampaania mõju positiivseks)	Ei hinnatud	<b>51 % juhtidest</b> <b>ühele inimesele</b> <b>84 % juhtidest</b> <b>mitmele inimesele</b> Jalakäijate hinnang: 55 % → paranenud	+3 0	+20 +19
2006 a küsitlust läbi ei viidud						
OÜ Stratum vaatlus 2001	---	---	---	31 % juhtidest	algfase	algfase
OÜ Stratum vaatlus 2002	---	---	---	<b>40 % juhtidest</b>	+9	+9
OÜ Stratum vaatlus 2003	---	---	---	35 % juhtidest	-5	+4
OÜ Stratum vaatlus 2004	---	---	---	36 % juhtidest	+1	+5
OÜ Stratum vaatlus 2005	---	---	---	39 % juhtidest => 50	+3	+8
<b>Jalgratturikiivri kandmine</b>						
EMOR CATI telefoniintervjuud Tallinn, Tartu 500 jalgratturit 24.05-28.05.2006	67 %	35% väga vajalik 50% üsna vajalik	(väga vajalik) 25% TK 84 % lastel	(reeglina + sageli) 13% täiskasvanud => 20 49% lapsed => 60	algfase algfase	algfase algfase
EMOR CAPI ob lasteküsitlus, 351 vanuses 6-14 a last 8-15.03 5-12.04 3- 10.05.2006	---	---	---	(alati + sageli) 16% lapsed => 30 8% lapsevanemad => 15	algfase algfase	algfase algfase

Tabel täiendatud 31.10.2006

Aastane keskmine muutus teemade kaupa fikseeritud algtasemest lähtudes (aastate arvestuses, mil kampaania toimus)  
on:



• lapse turvavarustuse ja turvavöö kasutamise osas tagaistmel arvestus)	hoiakute muutusena	+3,4 % (5 a
	käitumise muutusena	+3,2 % (5 a
arvestus)		
• helkuri kasutamise osas täiskasvanutel arvestus)	hoiakute muutusena	+5,4 % (8 a
• reguleerimata ülekäigurajal jalakäijale tee andmise osas arvestus)	hoiakute muutusena	+3,8 % (5 a
	käitumise muutusena	+2,0 % (4 a
arvestus)		

6-14 aastaste laste küsitlus turvavöö kasutamise, helkuri ja jalgratturikiivri kandmise kohta:

- rahvastikumudeli põhine küsitlus toimus esmakordselt 2006. aastal, fikseeritud on algtase.

(trende on hinnatud ja omavahel võrreldud ühetaoliste uuringute osas. Efektiivsusnäitajate arvutamisel on välja jäetud need aastad, mil vastavasisulist kampaaniat läbi ei viidud, näiteks turvavööde ja lapse turvavarustuse kasutamise valdkonnas 2004. aasta, mil kampaaniat turvavöö kasutamise edendamiseks ei toimunud. Hinnang puudub vastava liikluskäitumise kategooria parendamiseks läbi viidud esimese kampaania efektiivsuse kohta, kuna selle kampaania mõõtetulemus on fikseeritud algtasemeks edasistele mõõtmistele).

Eelpool nimetatud aastatel on läbi viidud liiklusohutuskampaaniad ka joores sõidukijuhtimise vähendamiseks. Kuna aga küsitlusuuringut sel teemal ei toimu, siis puudub kampaania tulemuste kohta kokkuvõtte ülaltoodud tabelis. Küll aga on olemas iga-aastane info politsei poolt läbiviidud kontrollreidide "kõik puhuvad" tulemustest, mis näitab avastatud joores sõidukijuhtide arvu vähenemist kõigi kontrollitute suhtes. Ühtlasi on see näitaja aluseks vastavasisulise kampaania efektiivsuse iseloomustamisel. Kampaaniad ja sihtrühmakeksed üritused joores seisundis sõidukijuhtimise vähendamiseks on toimunud kõigil järgnevatel aastatel:

% joores ja alkoholi jääknähtudega sõidukijuhtidest:	2002:	3,30 % (algtase)
	2003:	1,96 % (paranemine 40% algtasemest)
	2004:	1,86 % (paranemine 43% algtasemest, ehk 3%
aastas)		
	2005:	1,19 % (paranemine 64% algtasemest, ehk 21%
aastas)		
	eesmärk LOPR II etapi lõpuks	=> 0,9%

aastane keskmine muutus vaadeldud perioodi (3 aastat) kohta on seega 21%

**KOKKUVÕTE:** Saavutatud positiivset iga-aastast juurdekasvu liiklejate hoiakute ja käitumise muutuse osas kampaaniate läbiviimise tulemusena võib hinnata väga heaks, ühtlasi ka täiesti võrreldavaks kõrge liiklusohutuse tasemega riikides tehtava analoogse töö ja selle tulemuslikkusega, kus ühekordse kampaania aastane keskmine efektiivsusnäitaja pikemat perioodi hõlmavate kampaaniatsüklite puhul hoiakute või käitumise paranemise osas (olenevalt kasutatud hindamismetoodikast) on vahemikus 2 – 4%.

## Lisa 7

**Liiklusohlike kohtade ohutuks muutmise programm**

Väljavõtte TTÜ teedeinstituudi tööst: **“LIIKLUSÕNNETUSTE KOONDUMISKOHTADE VÄLJASELGITAMISE JA NENDE OHUTUSTAMISE ROGRAMMI KOOSTAMINE ” Tallinn, 2005**

Tuginedes eespool püstitatud tingimustele vastavate liiklusohlike kohtade liiklusõnnetuste ja viimase perioodi (2002-2004.) ohlike kohtade ülevaatus tulemuste analüüsile, on koostatud liiklusõnnetuste koondumiskohtade ohutumaks muutmise programm, mis on esitatud alljärgneva tabelina maanteeliikide lõikes.

**Põhimaanteed**

Maantee		Lõik (km)	Toiming	Sellest kõrgendatud ohuga (km)	LÕ arv 2002-2004
nr	Nimi				
1	Tallinn - Narva	10...17	Valminud projekti järgi kogu maanteelõigu täielik ümberehitus	2,9	15
		17...45	Tingimused on muutunud seoses ulatusliku taastusremondiga 2005. aastal	1,4	6
		45...75	Maanteelõik on projekteerimisel, informatsioon liiklusohlikest kohtadest tuleks edastada projekteerijale	1,7	6
		116,1...116,2	Tingimused võivad olla muutunud seoses ulatusliku taastusremondiga 2003. aastal, kuid plaanikõverike vahel on lühike sirge maanteelõik, mis ahvatleb möödasõidule. Tuleks kaaluda kolmerajalise maantee ehitamise otstarbekust Sõmeru - Pada maanteelõigul	0,2	3
		132	Tingimused võivad olla muutunud seoses ulatusliku taastusremondiga viimastel aastatel	0,1	3
		152,5...163,5	Valminud projekti järgi kogu maanteelõigu täielik ümberehitus, kuid võimalikult kiiresti tuleks Tammiku rismikul kõrvaldada nähtavust piirav kuivanud puu.	7,7	28
		192 ...207	Tingimused on muutunud seoses ulatusliku taastusremondiga viimastel aastatel. Lõigu ristmikud ja pealesõidud tuleks üle vaadata, et piirete ja viitade paigutusega ei oleks need muudetud ohlikeks. Parandada tuleks pealesõitude pikiprofiili. Kindlasti oleks vaja lõigul km 201 - 208 läbi viia liiklusohutuse audit.	3,4	25
Kokku T-1				17,4	86

Maantee		Lõik (km)	Toiming	Sellest kõrgendatud ohuga (km)	LÕ arv 2002-2004
nr	Nimi				
2	Tallinn - Tartu - Võru - Luhamaa	45...46	Teavitada liiklejaid möödasõidu ohtlikkusest või keelata möödasõit.	1,1	4
		102,5	Plaanikõveriku siseküljelt on pikinähtavuse parandamiseks aastaid tagasi kõrvaldatud mets, kuid kõrgekskasvanud rohi piirab nähtavust ikkagi. Tagada pidev pikinähtavus teemaa hoolde tõhustamise tulemusena (rohi, võsa, lumi).	0,1	3
		113...114,6	Pikinähtavuse parandamiseks kõrvaldada plaanikõveriku siseküljelt puud, suuremat tähelepanu pöörata libedusetõrjele, lühendada lubatud suurima kiiruse 100 km/h mõjuala ja uurida plaanikõveriku ja viraažikalde vastavust.	1,7	6
		144,7...146	Teavitada liiklejaid möödasõidu ohtlikkusest või keelata möödasõit, kaaluda lõigul km 123 - 150 kolmerajaliste teelõikude ehitamist, et parandada möödasõidu tingimusi.	1,4	7
		160,9...161	Pärast 2004. aasta taastusremonti on olukord ilmselt veidi paranenud, kuid nähtavustingimused kõrvalharult Laeva poolt tulles on endiselt ebapiisavad. Piirkond vajab täiendavat liiklusohutuse auditit.	0,2	3
		187,7...189,6	Lõigul paikneb kaks ristmikku, millistest ülesõidupoolne on liikleja jaoks ebaloogilise liikluskorraldusega ja teiselt (Lemmatsi) ei ole tippaegadel võimalik ohutut vasakpöört sooritada. Ristmikud vajavad kiiret ja põhjalikku ümberehitust.	2	7
		191,0...193,8	Lõigu alguses olev Ülenurme ristmik on tänaseks ümber ehitatud ja seal rakendatakse foorjuhtimist. Reola ristmik tuleks ümber ehitada ringristmikuks, kuni ümberehituseni tuleks ka Võru poolt tulejate jaoks märgistada ristmikule vasakpöörderada.	2,9	16
		199,0...202,5	Põhiteel oleks vajalik parandada pikinähtavust, kõrvalharu teekatte põikmärgistust tuleks korrapäraselt uuendada.	3,1	16
Kokku T-2				12,5	62

Maantee		Lõik (km)	Toiming	Sellest kõrgendatud ohuga (km)	LÕ arv 2002-2004
nr	Nimi				
3	Jõhvi - Tartu - Valga	128,5...129,5	Vahi ristmikul on kõrvalharult peateele nähtavus ebapiisav, tuleks jälgida, kas kavandatud projektlahendus parandab olukorda.	1,1	6
		137,9...139,4	1,6 km pikkune lõik ringtee ristmikust alates vajab kergliiklusteed, täpsustada oleks vaja, kas kergliiklustee võib paikneda ühel tee poolel või mõlemal.	1,6	9
		140,6...147,0	Ilmselt oleks ristmike piirkonnas otstarbekas peateel vähendada suurimat lubatud kiirust. Teelõigule tuleks koostada liiklusohutuse audit.	2	13
Kokku T-3				4,7	28
4	Tallinn - Pärnu - Ikla	13,2...17,0	Lõigu alguses olev Laagri ülekäigurada on ümberprojekteerimisel. Lõigu keskosas on Maksimarketi foorjuhitav ristmik. Tänu maakasutuse intensiivistumisele liigub piki teed ja üle tee piisavalt palju jalakäijaid - koos piirkonna arendustegevuse kavandamisega tuleks luua võimalused ka kergliikluse ohutuks liiklemiseks.	3,9	11
		67,2... 67,3	Taastusremondi käigus on ühelt poolt küll nähtavustingimusi parandatud, kuid samas on paigaldatud nähtavuskolmnurka suuremõdulised eelsuunaviidad. Eelsuunaviidad tuleks ümber paigutada teest kaugemale.	0,2	5
Kokku T-4				4,1	16
5	Pärnu - Rakvere - Sõmeru	158,0...159,7	Teelõigul paiknev Kadrina ristmik tuleb välja ehitada ringristmikuks (projekt on valmis).	1,8	11
8	Tallinn - Paldiski	11,3...26,0	Võib eeldada, et liiklusohutuse tase halveneb jätkuvalt teelõigul km 11,3 - 26,0 ja sellel paiknevatel ristmikel kuni kogu lõigu kapitaalse ümberehitamiseni. Mulje, et esialgu võiks jätta ümber ehitamata lõik km 19 – 23,5 on petlik, sest liiklustingimuste paranemine Tallinnapoolsel teelõigul toob endaga kohe kaasa liiklusvoogude ümberjagunemise Pärnu maanteelt ja liiklusoht ümberehitamata teelõigul kasvab hüppeliselt. Teelõik on projekteerimisel ja projekteerijat tuleb olukorrast teavitada.	6,1	24
11	Tallinna ringtee	0...37	Kogu maantee on ümberprojekteerimisel. Projekteerijat tuleks olukorrast teavitada. Kuni ümberehitamiseni tuleks ristmike kõrvalharudel kiiruse mahavõtmiseks rakendada põikmärgistust ja kilomeetrilt 33 tuleks kiiruspiirangut pikendada ca ühe km võrra. Suurimat lubatud kiirust 70 km/h oleks otstarbekas rakendada ka Nabala ristmiku (km 15,3) ja Jälgimäe ristmiku (km 28,3) piirkonnas. Oluline on jälgida, et projektiga ei kavandataks uusi ega säilitataks tänaseid liiklusohte.	3,1	17

## Tugimaanteed

Maantee		Lõik (km)	Toiming	Sellest kõrgendatud ohuga (km)	LÕ arv 2002-2004
nr	Nimi				
15	Tallinn - Rapla - Türi	52,9 - 53,0	Piirkonnas tuleks teha liiklusohutuse audit.	0,2	3
17	Keila - Haapsalu	7,9 ...8,0	Kuigi liiklusõnnetuse protokollid ei fikseeri teekatte libedust, on lubjakivi killustikuga pinnatud ja õige veidi kulunud kate libe, kuna killustikutera nukid kuluvad ümaraks juba tagasihoidliku kulutamise tulemusena. Libedus suureneb vähese vihma korral kui kulumisjäägid on teekattelt veel ära uhtumata. <b>Liiklussagedusel üle 1000 a/ööp ei tohiks ohutuse kaalutlustel teekatet lubjakivikillustikuga pinnata.</b>	0,2	4
21	Rakvere - Luige	0,2	Pealesõitude asukohad tuleks üksteise suhtes ära nihutada ja pealesõiduharudel võiks enne peateega lõikumist olla väikese raadiusega plaanikõverik, et tõkestada peateele väljasõitu suhteliselt suure kiirusega.	0,1	3
27	Rapla - Järvakandi - Kergu	0,1...0,5	Linnatänava lõik, kus on jalakäijate ülekäigurada. Enne ülekäigurada pargivad tee ääres autod, mis varjavad ülekäigurada. Tuleks kas peatumine keelata või sõiduteed ülekäiguraja kohal kitsendada.		
39	Tartu - Jõgeva - Aravete	6,0...6,9	Nõgusa püstikõveriku tõttu on nähtavus pikiprofiilis piiratud, mida liikleja ei pruugi alati ette aimata. Teelõigu taastusremondi projekt on valminud, kuid pikiprofiilis nähtavuse parandamist ei peetud oluliseks. Juba lähiaastatel ei ole võimalik praeguse liikluskorraldusega tagada tippundidel ristmiku kõrvalharudelt ohutu vasakpöörde sooritamist.	1	7
49	Imavere - Viljandi - Karksi-Nuia	28	Libedusetõrje peab olema tõhusam.	0,1	3
64	Võru - Põlva	2,0...3,0	2004. aasta ulatusliku taastusremondi käigus rajati kergliiklustee ja tingimused on varasemaga võrreldes oluliselt muutunud, paraku on üks liiklusõnnetus toimunud 2004. aastal ka pärast taastusremonti.	1,1	7
65	Võru - Räpina	7,0...7,1	Kõrvalharult nähtavus peateele paremale on piiratud. Arvestades liikluskeskkonna muutust oleks ilmselt otstarbekas kehtestada lubatud suurimaks kiiruseks 70 km/h.	0,2	4

## Lisa 8

## Registreeritud väärtekoosseisud liikluseaduse alusel

Registreeritud väärtekoosseise kokku

	LS §	LE ptk	LE §	2005	2004	2003	Muutus	Märkus
<b>Registreeritud väärtekoosseise kokku</b>				194552	195142	218567	0,89	
<b>Liikluseaduse alusel kokku</b>				113635	113571	136768	0,83	
Sõiduki juhtimine juhtimisõigusetä isiku poolt	§ 74 <sup>1</sup> lg 1			8723	8623	7735	1,13	
mootorsõiduki juhtimine juhtimisõigusetä isiku poolt			LE § 70 p 1	8599	8512	7542	1,14	
Sõiduki juhtimine isiku poolt, kellel on juhtimisõigus ära võetud	§ 74 <sup>1</sup> lg 2			2571	1722	1341	1,92	
mootorsõiduki juhtinud isikult on juhtimisõigus ära võetud			LE § 70 p 1	2472	1584	1197	2,07	
Sõiduki juhtimise õigusetä isiku juhtima lubamine	§ 74 <sup>2</sup>			396	427	369	1,07	
mootorsõiduki juhtimise õigusetä isiku juhtima lubamine			LE § 78	376	395	322	1,17	
Ristmikule või reguleeritud ülekäigirajale sõitmine foori keelava tule ajal	§ 74 <sup>15</sup>			4025	3708	6885	0,58	avastamine on pigem juhuslik kui suunatud tegevus
reguleeritud ülekäigirajale sõitmine foori keelava tule ajal			LE § 52	1635	1121	1694	0,97	avastamine on pigem juhuslik kui suunatud tegevus
Joobeseisundis isiku mootorsõidukit juhtima lubamine	§ 74 <sup>18</sup>			210	289	281	0,75	
isikule, kellel on juhtimisõigus ära võetud			LE § 77	70	100	107	0,65	
Mootorsõiduki või trammi juhtimine joobeseisundis	§ 74 <sup>19</sup>			11480	12031	11913	0,96	
mootorsõiduki juhtimine alkoholijoobes (juhtimisõigusega)			LE § 76 p 1	10480	11037	10606	0,99	
mootorsõiduki juhtimine alkoholijoobes (juhtimisõigusetä)			LE § 76 p 1	439	581	700	0,63	
Mootorsõidukijuhi poolt liiklusnõuete muu rikkumine	§ 74 <sup>35</sup> lg 1			30824	31471	38259	0,81	
liiklusemärgi või reguleerija nõude rikkumine			LE ptk 1	6975	6828	7175	0,97	avastamine on pigem juhuslik kui suunatud tegevus
ei taganud jalakäija ohutust			LE ptk 4	94	100	125	0,75	
lapse ohutuse mittetagamine			LE ptk 5	687	861	1115	0,62	
lapse turvavarustuse mittekasutamine			LE §§ 60, 61	688	864	1114	0,62	
juhi kohustuste mittetäitmine			LE ptk 6	15991	16503	22355	0,72	
turvavöö vale või mittekasutamine			LE § 68 p 5	9861	10401	16007	0,62	
märguande andmise nõude rikkumine			LE ptk 8	180	176	196	0,92	avastamine on pigem juhuslik kui suunatud tegevus
vale manöövri sooritamine			LE ptk 9	178	188	90	1,98	
mootorsõiduki vale paiknemine			LE ptk 10	163	250	150	1,09	
sõidukiiruse nõude rikkumine			LE ptk 11	2797	2520	2145	1,30	
peatumise nõude rikkumine			LE ptk 13	407	322	358	1,14	
tulede vale kasutamine			LE ptk 16	1147	1288	1173	0,98	
sõitja- või veoseveo nõude rikkumine			LE ptk 17	399	415	515	0,77	
tehnoseisundi nõude rikkumine			LE ptk 23	2195	2369	3253	0,67	

	LS §	LE ptk	LE §	2005	2004	2003	Muutus	Märkus
<b>Registreeritud väärteokoosseise kokku</b>				194552	195142	218567	0,89	
Mootorsõidukijuhi poolt muu liiklusohu tekitamine	§ 74 <sup>35</sup> lg 2			138	149	180	0,77	
Liiklusnõuete rikkumine jalakäija või muu liikleja poolt	§ 74 <sup>36</sup> lg 1			5906	4943	5080	1,16	
jalakäija kohustuse mittetäitmine		LE ptk 3		5083	4301	4465	1,14	
asulateel liikumise nõude rikkumine			LE § 21	137	148	38	3,61	
jalakäija ei kasutanud helkurit			LE § 25	904	691	307	2,94	
sõidutee mittenõuetekohane ületamine			LE §§ 27, 29,	2858	2508	3023	0,95	
sõidutee ületamine foori punase tule ajal			LE § 32	1127	901	1040	1,08	
jalgrattal või mopeedil sõitmise nõude rikkumine		LE ptk 25		664	508	459	1,45	
kaitsekiivri mittekasutamine			LE § 231	237	191	250	0,95	
Liiklusnõuete rikkumine purjus jalakäija või muu liikleja poolt	§ 74 <sup>36</sup> lg 2 p 1			1215	861	732	1,66	avastamine on pigem juhuslik kui suunatud tegevus
jalakäija kohustuse mittetäitmine		LE ptk 3		554	334	277	2,00	avastamine on pigem juhuslik kui suunatud tegevus
asulateel liikumise nõude rikkumine			LE § 21	226	110	91	2,48	avastamine on pigem juhuslik kui suunatud tegevus
jalakäija ei kasutanud helkurit			LE § 25	156	111	71	2,20	avastamine on pigem juhuslik kui suunatud tegevus
ilma loata sõidukist väljumine		LE ptk 6		566	435	362	1,56	
Liiklusnõuete rikkumine, mille tagajärjeks oli varasline kahju või liiklusohu	§ 74 <sup>36</sup> lg 2 p 3			165	166	122	1,35	
muud				80917	81571	81799	0,99	
				0,41591	0,41801	0,37425		

	2005	2004	2003	
MOOTORSÕIDUKI JUHTIMINE KORDUVALT JOOBES (Krk § 204 lg 3; KarS § 424)	2150	1598	1420	1,51