

**NARVA LINNA
LIIKLUSOHUTUSPROGRAMM
2009-2013**

I. SISSEJUHATUS

I.1. PÕHIMÕTTED:

I.1.1. Kõigi liikluses osalejate suhtumise muutmine liiklusohutusse	4
I.1.2. Liikluse ümberkorraldamine	5
I.1.3. Liikluse kontroll	6
I.2. PROGRAMMI RAKENDAMINE	
I.2.1. Projektid	7
I.2.2. Projekt- ja eelarvedokumendid ning tööde teostamine	7

II. LIIKLUSOHUTUSE HETKEOLUKORD NARVA LINNAS

II.1. PÕHIANDMED

II.1.1. Elanike arv	8
II.1.2. Teedevõrk	8
II.1.3. Sõidukite arv	9

II.2. LIIKLUSOHUTUSE STATISTIKA

II.2.1. Peamised näitajad	10
II.2.2. Võrdlus teiste linnadega	
II.2.2.1. Liiklusõnnetuste arv	11
II.2.2.1. Hukkunud	12
II.2.3. Liiklusõnnetuste peamised põhjused	13
II.2.4. Ohutuks liiklemiseks ohtlikud kohad	
II.2.4.1. Esiletoodud Black Spot'id	14
II.2.4.2. Liiklusõnnetuste kontsentreerumise kohad	14

III. PROGRAMMI EESMÄRGID JA ÜLESANDED

III.1. VISIOON 2030	15
III.2. PROGRAMMI EESMÄRGID	15
III.3. PROGRAMMI MEETMED	16

IV. PROGRAMMI OSAD

IV.1. LIIKLUSOHUTUSE ALASE TEGEVUSE ORGANISATSIOON

IV.1.1. Liiklusohutusekomisiooni põhimääruse uuendamine	17
IV.1.2. Kohalike õigusaktide korrigeerimine	17
IV.1.3. Uute õigusaktide väljatöötamine ja vastuvõtmine	17
IV.1.4. Iga aastane LiiklusOhutuseProgramm seire	17

IV.2. LIIKLUSKASVATUS

IV.2.1. Laste liikluskasvatuse kord	18
IV.2.2. Liiklusväljakute rajamine lasteaedades	18
IV.2.3. Projekt „Vigurivänt“	18
IV.2.4. Projekt „Ole ettenägelik“	18
IV.2.5. Projekt „Kooli tee“	18
V.2.6. Projekt „Musta nuku katsed“	18

IV.2.7. Jalgratturite ettevalmistamise kursused	19
IV.2.8. Loengud muudatustest liikluseeskirjades.	19
IV.2.9. Kohalik teleprogramm	19
IV.2.10. Projekt „Libe rada“	19
IV.3. LIIKLUSOHUTUSKAMPANIAAD	
IV.3.1. „Koolieelne selgitustöö lapsevanematele ja lastele“	20
IV.3.2. „Liiklusohutuse päev“	20
IV.3.3. „Traksid peale!“	20
IV.3.4. „Heas korras auto“	20
IV.3.5. Artiklide seeria "Talvine tee"	20
IV.3.6. Liiklusohutusematerjalide pressis.....	20
IV.4. LIIKLUSKONTROLL	
IV.4.1. Abipolitseinikud	21
IV.4.2. Koolipatrullid.....	21
IV.5. LIIKLUSOHUTUSE JA LIIKLUSKORRALDUSE OLUKORRA UURINGUD	
IV.5.1. Linna liiklusolude interaktiivne kaart.....	22
IV.5.2. Elektrooniline arvepidamine teetööde kohta	22
IV.5.3. Liiklustiheduse loendus	22
IV.5.4. Blac Spot'ide väljaselgitamine.....	22
IV.5.5. Ohtlike kohtade audit.....	23
IV.5.6. Linnaelanike arvamus ohtlikest kohtadest.....	23
IV.5.7. Projekt „Kaardistamine“ koolides	23
IV.6. OHUTU LIIKLUSKESKKONNA KUJUNDAMINE	
IV.6.1. Üldplaneeringu muudatused	24
IV.6.2. Liikluskorralduse muutmise projekteerimis- ja ehitustööd	24
IV.6.3. Liiklusmärkide ja teekattemärgiste asukohtade registreerimine.....	24
IV.6.4. Teekattemärgise "Tähelepanu, lapsed!" kandmine teedele enne iga aasta 1. septembrit.....	25
IV.6.5. Õuealadel sõidukite liiklemiskiiruse alandamiseks künniste paigaldamine.	25
IV.6.6. Jalakäijate ülekäigukohtade lisavalgustus	25
IV.6.7. Jalakäijate fooride paigaldamine	25
V.7. OHTLIKE KOHTADE LIIKLUSKORRALDUSE MUUTMINE.....	26
<u>VI. NARVA LINNA LIIKLUSOHUTUSPROGRAMMI 2009-2013 RAKENDUSPLAAN</u>	27
<u>VI. LISA (Liiklemiseks ohtlikud kohad)</u>	29

I. SISSEJUHATUS

Käesolev programm on koostatud AS Vant poolt Narva Linnavalitsuse Linnavara- ja majandusameti tellimusel, lepingu nr 145 08.05.2008 alusel.

Programmi eesmärgiks on liiklusohutuse tõstmine Narva linnas. Programm on suunatud kõigile liikluses osalejatele (jalakäijad, jalgratturid, sõidukijuhid jne).

Abinõud näevad ette terve komplekti meetmeid, mis on hädavajalikud liikluses olemasolevate ohtude vähendamiseks.

See programm ei tühista vajadust iga-aastaste ekspluatatsioonitööde järele (tänavate joonimine, märgid, remont).

See programm ei käsitle teekatete kvaliteedi parandamist. Seda küsimust käsitleb dokument "Narva linna transpordi arengukava".

I.1. PÕHIMÕTTED:

Käesolev programm annab vaid siis positiivset efekti ja reaalseid tulemusi, kui kirjeldatud tegevusi teostatakse ühiste jõupingutustega. Programmi mingi osa kõrvalejätmine või mitteteostamine välistab kavandatud efekti saavutamise ja ei võimalda täielikult täita programmi eesmärgi ja ülesandeid.

Programm on koostatud arvestusega, et toimuvad üheaegsed suunatud tegevused eesmärgiga:

- muuta kõigi liikluses osalejate suhtumist liiklusohutusse; kujundada liiklejates heatahtlikku ja lugupidavat suhtumist kõigisse teistesse liiklejatesse; omandada liiklejatel liikluses vajalikke teadmisi ja kogemusi.
- luua sõidukite liikluses sellised tingimused, mille juures ei ole kasulik või suisa on võimatu rikkuda ohutu liiklemise reegleid ja põhimõtteid; muuta liiklus linnatänavatel ja -teedel rahulikumaks ja vähem närviliseks.
- täpsustada olemasolevatest kogemustest lähtudes praegu kehtivaid kohaliku omavalitsuse õigusakte, mis: - muutuksid jäigemaks ja sallimatumaks nende suhtes, kes rikuvad ohutu liiklemise reegleid ja põhimõtteid; - annavad rohkem võimalusi sõbraliku ja korrektse liikluskeskkonna loomiseks ja kõigi liiklejate osalemiseks selles.
- seada sisse ja tugevdada kontrolli mitte ainult ohutu liiklemise reeglite ja põhimõtete täitmise, vaid ka käesoleva programmi täitmise üle.
- saada iga-aastast aruandlust programmi täitmise kohta, anda objektiivne hinnang selle tegevustele ja vajadusel määratleda muudatused programmis eneses, eesmärgiga saavutada tema optimeeritus ja kõrgeim efektiivsus.

1.1.1. KÕIGI LIIKLUSES OSALEJATE SUHTUMISE MUUTMINE LIIKLUSOHUTUSSE

Üle 70% kõigist liiklusõnnetustest toimuvad liikluses osalejate süül. Reeglina on see tagajärg, mis tuleneb sellest, kuidas liikluses osaleja määratleb enda osavõttu liiklusest. Üldine käitumiskultuuri langus ühiskonnas peegeldub koheselt ka liikluses osalejate käitumises. Seetõttu on saagenud ebakaines olekus sõiduki juhtimine, lubatud sõidukiiruse ületamine, sõidutee ületamise selleks mitte ettenähtud kohas, helkuri kasutamise eitamine, turvavööde ignoreerimine sõidu ajal jne. Kahjuks on tekkinud isegi agressiivse liikleja stereotüüp. Vajalik on muuta kõigi liikluses osalejate suhtumist üksteisesse. Kui suhted liikluses osalejate vahel on sõbralikud, siis on võimalik ka oluliselt vähendada liiklusõnnetuste arvu. Sellise tulemuse saavutamiseks on tarvis rakendades kõigile liikluses osalejatele väljaõpet, selgitustööd ja teisi kasvatusmeetodeid.

1.1.2. LIIKLUSE ÜMBERKORRALDAMINE

Liiklus ja selle iseloom on ajas muutuvad. Seda mõjutavad mitmed faktorid, näiteks liiklustihedus, teede geomeetrilised parameetrid, teekatte seisukord, kellaeg, nädalapäev, hooaeg, ilmastikuolud jne. Samas on olemas statistilised näitajad (näiteks aasta jooksul samas kohas toimunud liiklusõnnetuste arv), mis näitavad suhteliselt täpselt liiklusohu mingis konkreetses paigas. Lähtudes kogunenud statistikast ja toimunud õnnetuste analüüsist on võimalik töötada välja suhteliselt kapitaalsete meetmeid, mis võimaldaks ohtlikes paikades vähendada liiklusohu.

Üheks tüüpiliseks liiklusohu vähendamise näiteks võib tuua õuealade saneerimise. Selle põhimõte on toodud EVS 843:2003 "Linnatänavad" osa 5. Meetmed on suunatud sellele, et koos elamurajoonide ümberplaneerimisega saavutatakse ka kõigile liiklejatele maksimaalne ohutus. Selleks kasutatakse näiteks järgmisi meetodeid: liikluses osalejate üksteisest eraldamine (jalakäijad eraldatakse sõidukitest, sõidukitele ligipääsetav ala on piiratud jne), liikluse rahustamine (künniste paigaldamine, sirgetele painete lisamine, elurajoone läbiva liikluse katkestamine jne), elurajoonidesse inimeste suhtes sõbralike äri- ja sotsiaalobjektide paigutamine (tavaliselt kauplused, koolid, lasteaiad jne).

Kõik ülaltoodud meetmed on oma iseloomult alalised. Käesolev programm põhineb olemasoleva olukorra analüüsil ja selle alusel määratleb teede ümberplaneerimise ja rekonstrueerimise vajadused.

1.1.3. LIIKLUSE KONTROLL

Tuleb märkida, et ükski liiklusohutuse suurendamiseks rakendatav meede ei anna vajalikku tulemust, kui ei ole loodud ja tõhustatud kontrolli põhiliste ohutu liiklemise reeglite ja põhimõtete täitmise üle. Kontrolli funktsioon on praegu politsei õlul, kuid tänu suurele koormatusele ja ressursside vähesusele (esmajärjekorras inimressursside) ei saa ta objektiivsetel põhjustel tagada kontrolli tõhustamist vajalikul määral. Politseid tuleb tema tegevuses, seal kus võimalik, aidata, luues selleks ühiskondlikke organisatsioone (naabrivalve-tüüpi), kes toetaksid korraldajaid esmajärjekorras liiklusohutuse alastes kasvatusküsimustes, väljaõppes ja selgitustöös. Lisaks võib osa kontrollimise funktsioone olla kohaliku omavalitsuse õlul (parkimiskorra jägimine, isetegevuslik ehitustegevus teedel, liikluskorraldusvahendite korrashoid, automaatsete kiirusemõõte tabloode paigaldamine jne).

I.2. PROGRAMMI RAKENDAMINE

I.2.1. PROJEKTID

Käesolevas programmis püstitatud ülesannete täitmine peab toimuma projektide kaupa, mis töötatakse välja vastavalt vajadusele.

Projektid:

- kirjeldavad konkreetseid tegevusi, mis on vajalikud püstitatud ülesannete lahendamiseks;
- näevad kindlaks ajahetkeks ette rahalised kulud ja muud vahendid;
- sisaldavad konkreetseid tegevusi ja nendega seotud tähtaegu, samuti iga tegevuse täitjaid ja tegevuse elluviimise eest vastutajad.
- koostavad ja täidavad isikud, kellel on olemas projektitegevuste rakendamiseks vajalikud kogemused ja kompetents.

Kaasfinantseerimine võib toimuda koostöös ministeeriumite ja riigiametite ning nende osakondadega, samuti fondidega, kes toetavad säärast tegevust ja algatusi.

I.2.2. PROJEKT- JA EELARVEDOKUMENDID NING TÖÖDE TEOSTAMINE.

Osade meetmete puhul töötatakse välja projekt- ja eelarvedokumentatsioon ning viiakse läbi tee-ehitustööd. Vastava dokumentatsiooni koostamine on vajalik juhul, kui teostatavad muudatused on kapitaalse iseloomuga ja toovad kaasa liikluskorralduse põhimõttelise muudatuse või siis, kui seda näeb ette Teeseadus. Seejuures võivad koostada projekt- ja eelarvedokumente ning viia läbi tee-ehitustöid vaid isikud, kellel on olemas selleks vajalikud load ja litsentsid. Suuremahuliste tööde läbiviimiseks korraldatakse konkursid.

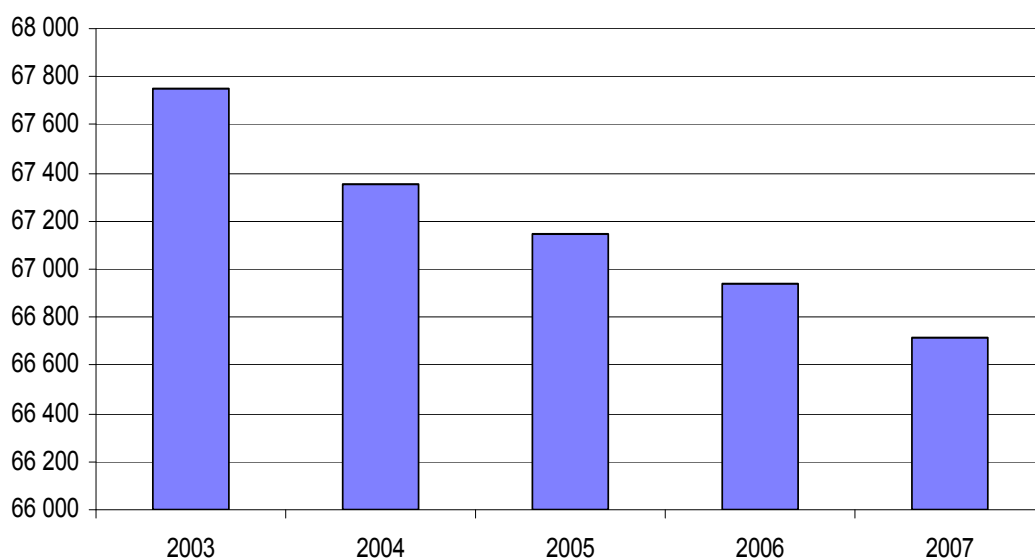
II. LIIKLUSOHUTUSE HETKEOLUKORD NARVA LINNAS

II.1. PÕHIANDMED

II.1.1. ELANIKE ARV

(Statistikaameti andmetel)

2003	2004	2005	2006	2007
67 752	67 355	67 144	66 936	66 712



II.1.2. TEEDEVÕRK

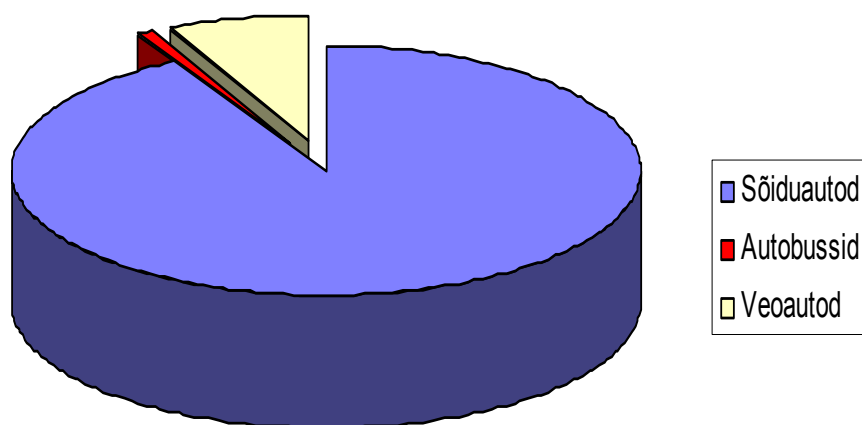
(2007. aastal)

teede kogupikkus	113,9 km
s.h kõnniteedega	67 km
s.h tänavavalgustusega	78,4 km
kergliiklusteed	11,7 km

II.1.3. SÕIDUKITE ARV

(Autoregistri andmed) 2007. aasta

	kokku	s.h erasõidukid
sõiduautod	14284	13746
autobussid	108	30
veoautod	1142	501



(Autoregistri andmed) 1000 elaniku kohta, 2007. aasta

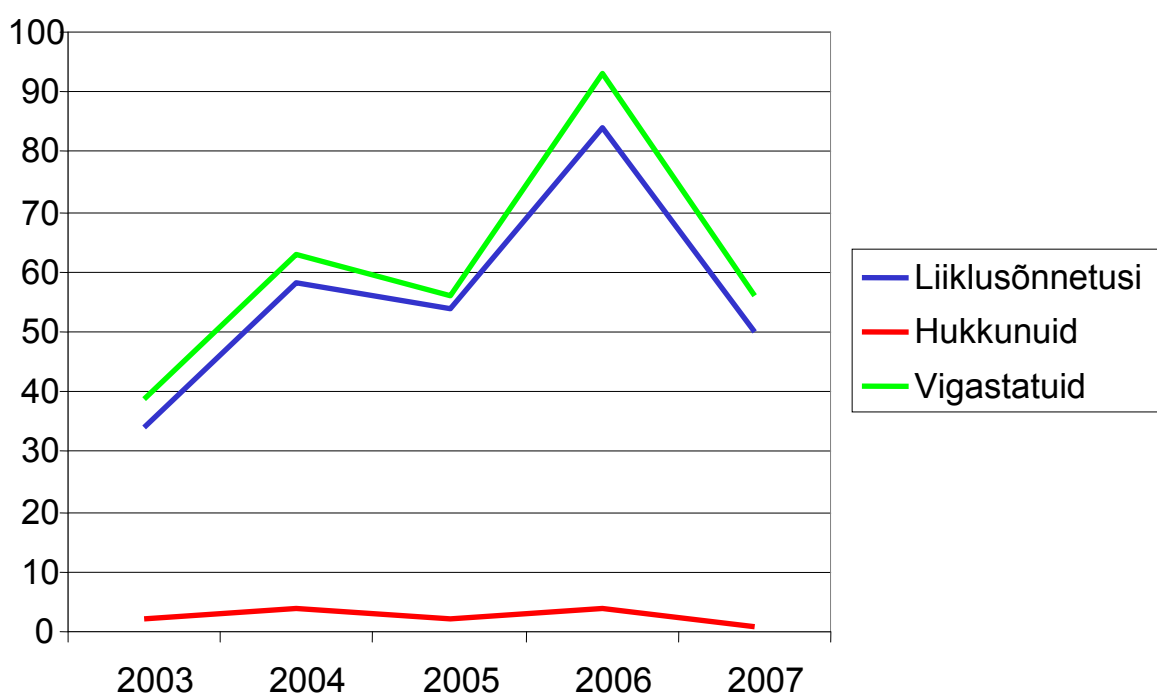
	kokku	s.h erasõidukid
sõiduautod	214,11	206,05
autobussid	1,62	0,45
veoautod	17,12	7,51

II.2. LIIKLUSOHUTUSE STATISTIKA

II.2.1. PEAMISED NÄITAJAD

(Maanteeameti andmed)

	2003	2004	2005	2006	2007
Liiklusõnnetusi	34	58	54	84	50
Hukkunuid	2	4	2	4	1
Vigastatuid	39	63	56	93	56



Nagu näha ülaltoodud andmetest, liiklusõnnetuste üldarv tõuseb pidevalt, samas hukkunute hulk jääb vahemikku 1...4 aastas. See seletud faktiga, et liiklusvahendite arv ja liiklustihedus on linnas viimase 3-4 aasta jooksul kasvanud. Praegu tuleb keskmiselt üks sõiduk iga nelja linnaelaniku kohta.

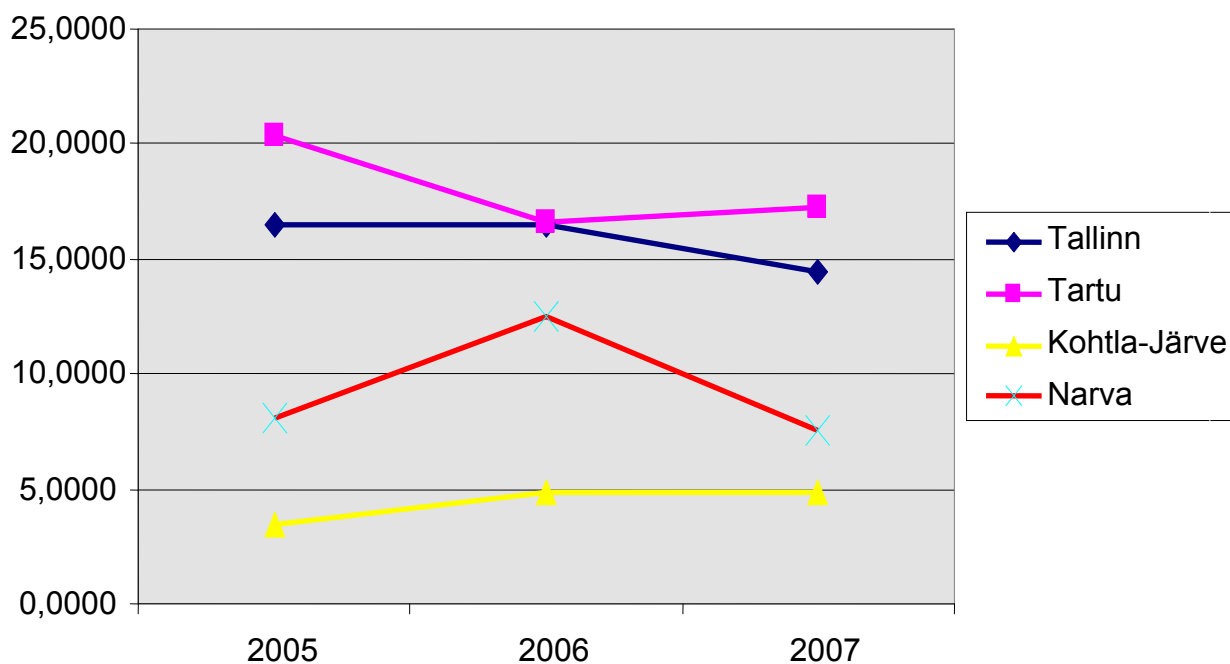
II.2.2. VÕRDLUS TEISTE LINNADEGA

Kui võrrelda liiklusõnnetuste tagajärgede osatähtsust kõigi liiklusõnnetuste hulgas, siis võttes aluseks arvestuse 10 000 elaniku kohta, paigutub Narva teiste Eesti linnade suhtes statistiliselt enam-vähem keskel.

II.2.2.1. Liiklusõnnetuste arv

Liiklusõnnetuste arv 10 000 elaniku kohta
(Maanteeameti andmed)

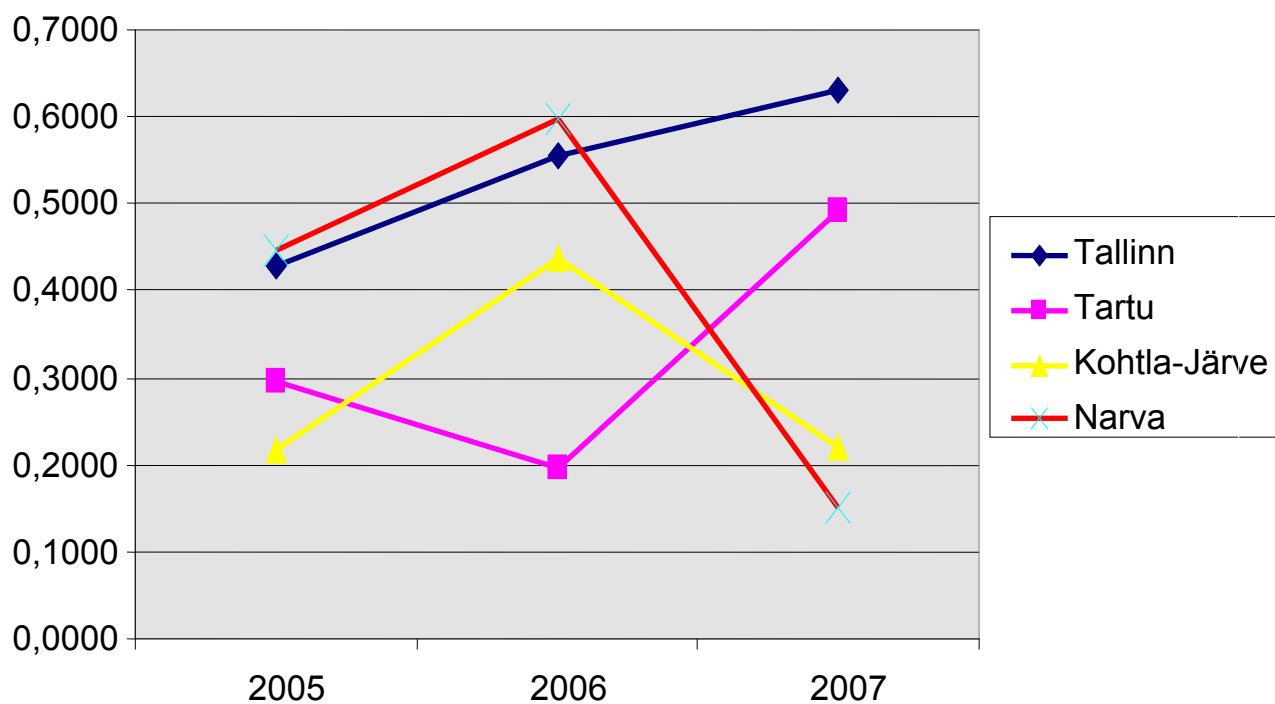
	2005	2006	2007
Tallinn	16,4895	16,5071	14,4638
Tartu	20,3975	16,6110	17,2608
Kohtla-Järve	3,4758	4,8098	4,8459
Narva	8,0424	12,5493	7,4949



II.2.2.1. Hukkunud

Liikluses hukkunute arv 10 000 elaniku kohta жителей
(Maanteeameti andmed)

	2005	2006	2007
Tallinn	0,4293	0,5553	0,6300
Tartu	0,2956	0,1966	0,4904
Kohtla-Järve	0,2172	0,4373	0,2203
Narva	0,4468	0,5976	0,1499



II.2.3. LIIKLUSÕNNETUSTE PEAMISED PÕHJUSED

Liiklusõnnetuste detailsel analüüsil võib tuua välja järgmised õnnetuste tüübid:

- kokkupõrked parkimismanöövritel
- õnnetused, mis on seotud ebakaines olekus liiklejatega (sõidukijuhid, jalakäijad)
- lubatud liikluskiiruse ületamine
- kokkupõrked mootorrataste ja mopeedidega

Kui vaadelda õnnetuste toimumispaiku, siis lisaks tavapärastele suure liiklustihedusega tänavatele võib viimasel ajal näha tendentsi, et suureneb liiklusõnnetuste arv õuealadel ja elamupiirkondades. Sealjuures ei arvesta liikluseeskirjade rikkujad sellega, et enamusel õuealadel on võõrastele sõidukitele sissesõit piiratud. Seega suureneb "õigusliku nihilismi" oht.

Peamiseks põhjuseks, miks liiklusohutus pidevalt väheneb, on **liiklusviisakuse kadumine ja juhtimiskultuuri halvenemine**.

Teine põhjus on **sõidukijuhtide karistamatuse tunne**. Liiklust kontrollivate politseinike arv on vähenenud, samas sõidukite arv suurenenud. Politseijõud tegelevad vaid raskete rikkumiste tõkestamise ja profülaktikaga.

II.2.4. LIIKLEMISEKS OHTLIKUD KOHAD

Liiklusohutuse suurendamiseks konkreetsete meetmete kasutuselevõtuks on vajalik saada kiiret sekkumist vajavate kohtade kohta olemasolevast oluliselt põhjalikumaid andmeid.

Liikluses ohtlike paikade määratlemiseks on välja töötatud meetodika, mis põhineb Tallinna Tehnikaülikooli uurimustel. Mitmetes riikides on kasutusel termin "Black spot". Need on kohad, kus toimuvad liiklusõnnetused või kuhu kontsentreeruvad konfliktid.

Mõiste "Black spot" - see on kuni 50 meetri pikkune teelõik või ristmik (linnaliikluses), kus kolme aasta jooksul on toimunud kolm või rohkem inimvigastustega lõppenud liiklusõnnetust.

Selliste kohtade väljaselgitamiseks on vaja, et liiklusõnnetuste kohad on täpselt positsioneeritud, samas näiteks 2006. aasta kohta pole täismahus andmeid või need osaliselt täiesti puuduvad. Seetõttu ei saa rääkida täpselt vastavusest Black Spot'i kriteeriumitele ja esiletoodud kohti võib nimetada vastavuses olevateks vaid olemasolevatest andmetest lähtudes. Black Spot'ide hindamisel võeti arvesse liiklusõnnetuste kontsentratsiooni ja eraldi käsitleti paiku, kus toimusid inimvigastustega lõppenud liiklusõnnetused. Seetõttu on analüüsis toodud paigad lähedased Black Spot'i mõistele ja neis on kõrgendatud liiklusõnnetuste kontsentratsioon.

Graafiliselt on seda kujutatud käesolevas programmis Narva linna kaardil, millele on kantud toimunud avariid, samuti ka Black Spot paigad ja avariide kontsentreerumise kohad.

Need paigad on järgmised:

II.2.4.1. Esiletoodud Black Spot'id:

- Rahu 14 – Tallina mnt. 63 õu
- Tiimani – Tallinna mnt. ristmik
- Tallinna mnt. 34
- Tallinna mnt. – Kangelaste ristmik
- Kangelaste – Hariduse tn. – Rakvere tn. ristmik
- Kreenholmi 3
- Puškini 26
- Puškini 22
- Peetri ringristmik (*Puškini - Tallinna mnt - Kerese - Peetri plats ringristmik*)
- Kerese 4
- Tallinna mnt. 8
- Puškini – Malmi ristmik
- Kerese – Võidu ristmik
- Kreenholmi 30-33

II.2.4.2. Liiklusõnnetuste kontsentreerumise kohad

- Puškini 65 õu
- Kangelaste 45 õu
- Kangelaste 44 õu
- Daumani 15
- Rahu 16, Rahu 14 õu
- Rahu – Tallinna mnt. ristmik
- Tallinna mnt. 56
- Tallinna mnt. 83
- Tallinna mnt. – 3. Roheline ristmik
- Kangelaste 10
- Rakvere 73
- Kreenholmi 12
- Kreenholmi viadukt
- Uusküla – 26. juuli ristmik
- Kreenholmi 39
- Kreenholmi – Gerassimovi ristmik
- Kalda 5

III. PROGRAMMI EESMÄRGID JA ÜLESANDED

III.1. VISIOON 2030

Käesolev programm püstitab ülesande luua sellised tingimused, et iga Narva linnas liikleja teab, et kui ta täidab liikluseeskirju, siis ta **ei saa liikluses osalemisel tõsisaid vigastusi, mis ohustaksid tema elu.**

NARVA - OHUTUTE TÄNAVATE LINN

Narva linn on sõbralik ja avatud neile, kes ise ei riku liikluseeskirju ja kes võimaldavad ka teistele liiklejatele ohutuls ja mugavalt oma teekonnal liikuda.

Tänavad on kohandatud kõigi liikluses osalejate õnnetustevabaks ja mugavaks liikumiseks. Liigeldes mööda Narva tänavaid tunned end kindlalt, et sa ei saa liiklusõnnetuse osaliseks, ei satu avariasse, sa ei riku oma tuju, kuna pead sõitma mööda korraldamata ja halvas korras tänavaid.

Autojuht mõistab täpselt liiklussituatsiooni, miski ei sega tema liikumist optimaalse kiirusega, tema teele ei teki ootamatuid takistusi, mis segaksid arukat ja rahulikku sõidukijuhtimist. Jalakäija liigub linnas mööda mugavaid kõnniteid, ületades sõiduteid selleks ehitatud paikades, ta tunneb end kaitstuna sõidukite eest, viimased aga annavad talle teed. Jalgrattur ei sega mootorsõidukite liiklust, ta liigub mööda selleks eraldatud teeosa ja täidab kõiki liikluseeskirja nõudeid.

Keegi ei hukku ega saa tõsiselt vigastada juhuse läbi toimuvates liiklusõnnetustes.

III.2. PROGRAMMI EESMÄRGID

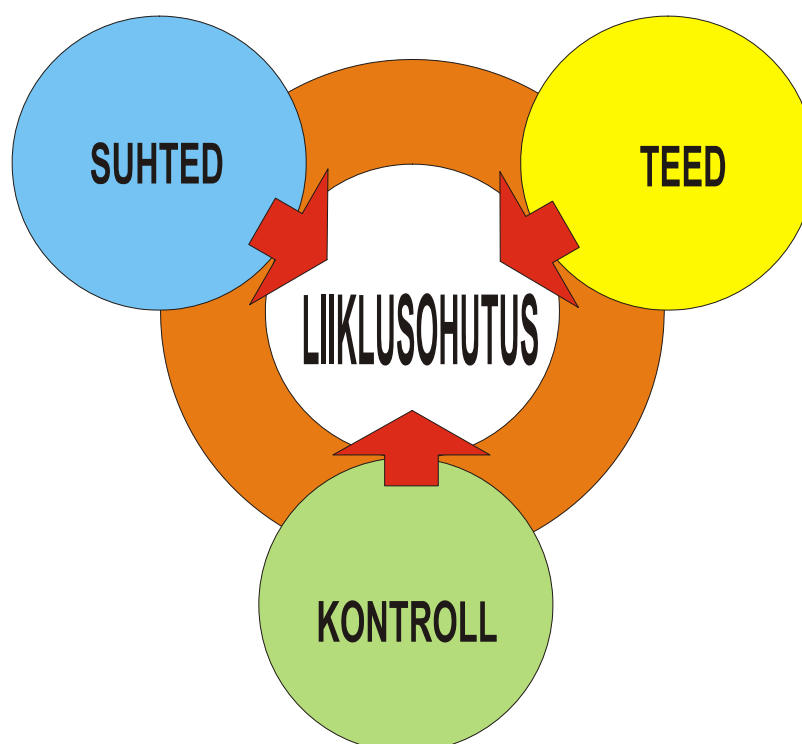
Käesoleva programmi eesmärk on vähendada liiklusõnnetustes kannatanute arvu . Selle eesmärgi saavutamiseks on vajalik, et käesoleva programmi kehtivuse ajal ei tõuseks statistiliselt keskmine **hukkunute arv linnas üle 2,5 aastas**, seda isegi juhul, kui liiklustihedus ja sõidukite hulk linnas jätkuvalt kasvab. Selle näitaja saavutamine on täiesti reaalne ja selle täitmine ei ole illusioon.

Piirnäitajaks peab saama ka kannatanutega või olulist materiaalset kahju tekitanud liiklusõnnetuste hulk - **58 liiklusõnnetust aastas**.

III.3. PROGRAMMI MEETMED

Nende kahe näitaja saavutamiseks ja ülaltoodud eesmärkide täitmiseks tuleb täita järgmised ülesanded:

- **Muuta Narva liikluses osalejate omavahelisi suhteid:** teiste liiklejate suhtes vaenulikust sõbralikuks. Sealjuures peab iga liikleja mõistma oma õigusi ja täpselt täitma oma kohustusi. Suhete muutumist saab saavutada kasvatustöö meetodite ja liiklusohutuskampaaniate läbiviimisega.
-
- Luua **linna** tänavatel sellised liiklustingimused, mille puhul on liikluseeskirjade eiramine praktiliselt võimatu. Linna tänavate ja teede **tehniline seisukord** peab vastama kaasaegse ohutu liiklemise nõuetele. Samas tuleb aru saada, et ilma politseile abi osutamata on selle saavutamine väga raske.
- Linnas **tugevdatakse kontrolli liikluse üle**. Liikluseeskirja rikkumist varjata on praktiliselt võimatu, karistus rikkumise eest on möödapääsmatu. Vahendite efektiivseks kasutamiseks on vajalik viia regulaarselt läbi linnatänavate ohtlikkuse uuringuid, teostada vajalikke analüütilisi ja projekteerimistöid, seejärel aga teostada kapitaalsed muudatused teedel.



IV.PROGRAMMI OSAD

Ülaltoodud eesmärkide saavutamiseks vajalikud, kohaliku omavalitsuse poolt rakendatavate meetmed jagunevad järgmiselt:

IV.1.LIIKLUSOHUTUSE ALASE TEGEVUSE KORRALDUS

IV.1.1.Liiklusohutusekomissiooni põhimääruse uuendamine

Kolme viimase aasta jooksul on muutunud seadusandlus, mis seotud liiklusohutusega. Rida vastavaid aspekte nõuavad paranduste sisseviimist linna liiklusohutuskomisjoni põhimäärsusesse.

IV.1.2. Kohalike õigusaktide korrigeerimine

Rida õigusakte (näiteks Heakorraeeskiri) vajavad juba praegu täpsustamist ja korrigeerimist. Samuti on tarvis üle kontrollida ja vajadusel viia kohalikud õigusaktid kooskõlla riiklike seadustega, mis puudutavad liiklust ja teemajandust.

IV.1.3. Uute õigusaktide väljatöötamine ja vastuvõtmine

Vajalik oleks koostada ja vastu võtta kord, mis sätestab linnas liikluses ohtlike kohtade määratlemise ja nende ohtude likvideerimise meetmed. Samuti on vajalikud õigusaktid sõidukite sundteisaldamise kohta, tasulise parkimise alade kohta, teekaitsevööndis mullatööde korra karmistamise kohta ning teekatemärgiste kvaliteedi ning teostamiseaegade kohta.

IV.1.4. Iga aastane LiiklusOhutuseProgramm seire

Iga-aastane seire programmi täitmise kohta. Kõigi programmi tasemetete täitmise hindamine. Programmi enese muutmisvajaduste väljaselgitamine eesmärgiga tema optimeerimiseks ja vahendite otstarbekaks kasutamiseks.

IV.2. LIIKLUSKASVATUS

IV.2.1. Laste liikluskasvatuse kord

See programm on koostatud 2000. aastal Haridusministeeriumi poolt. Välja on antud ja ka kõigis linna koolides on olemas vastavad õppevahendid ja meetodilised materjalid. On vajalik, et õpetajad hakkaksid oma töös arvestama neid soovitusi, mida programm on andnud.

IV.2.2. Liiklusväljakute rajamine lasteaedades

Vajalik on koostada ja viia ellu mänguline loengutsükkel lasteaedade vanematele rühmadele. Lasteaedadesse tuleb luua liiklusväljakud, kus saab mängulises ja arusaadavas vormis selgitada lastele linnatänavatel käitumise algtõdesid.

IV.2.3. Projekt „Vigurivänt“

Iga aastal toimub üle Eesti mitmes etapis võistlus Vigurivänt. Sellel võistlusel kontrollitakse liikluseeskirja tundmist ja jalgratta juhtimise oskust. Linna osalus võistluses seisneb rahalises toetuses ja kahe esimese etapi läbiviimises - koolivõistlused ja linnaetapp.

IV.2.4. Projekt „Ole ettenägelik“

Loengukursus kooliõpilastele võimalikest ootamatustest ja ohtudest, mis võivad ette tulla linnatänavatel liikumisel. Välja on töötatud infoleht. Välja on töötatud ka loengud lasteaedade vanematele rühmadele koos lapsevanematega.

IV.2.5. Projekt „Kooli tee“

Igal aastal Maanteeameti ja noorsoopolitsei koostöös läbiviidav üritus esimeste klasside õpilastele, mille käigus õpetatakse sõidutee ületamist ja peamisi reegleid iseseival liiklemisel kooliteel.

V.2.6. Projekt „Musta nuku katsed“

Reaalsetes pimedate tingimustes läbiviidavad loengud sellest, kuidas töötab helkur ja milleks ta vajalik on.

IV.2.7. Jalgratturite ettevalmistamise kursused

Kooliõpilaste ettevalmistamine ja eksamite vastuvõtmine koos jalgratturi tunnistuse väljastamisega. Läbiviimiseks sobivaim vorm on kooli valikainena.

IV.2.8. Loengud muudatustest liicluseeskirjades.

Perioodiliselt korraldatavad loengud staažikatele juhtidele, kes on juba unustanud osa liicluseeskirjadest. Sõidukijuhtide tüüpvide arutelud. Liicluseeskirjades ja teistes liiklemist reguleerivates õigusaktides toimunud muudatuste tutvustamine ja selgitamine sõidukijuhtidele.

IV.2.9. Kohalik teleprogramm

Televisionikursus, (võetakse inimeste poolt kergemini omaks) mis käsitleb liiklusohutuse küsimusi ja käitumist teedel. Programmis tuleb kasutada kohalikku materjali. Olemasolevad materjalid tuleb tõlkida.

IV.2.10. Projekt „Libe rada“

Sõidukijuhtide oskuste lihvimine sõiduks libedal teel talvisel ajal. Loengukursus ja praktilised ülesanded spetsiaalväljakul.

IV.3. LIIKLUSOHUTUSKAMPANIAAD

IV.3.1. „Koolieelne selgitustöö lapsevanematele ja lastele“

Liiklusohutust käsitlevate materjalide ettevalmistamine, väljaandmine ja jagamine kõigile linna elanikele enne uue kooliaasta algust. Eripära - liiklusõnnetuste profülaktika, arvestades peatselt kooli minevaid lapsi.

IV.3.2. „Liiklusohutuse päev“

Iga-aastane liiklusohutuse päev, millel tutvustatakse erinevaid liiklusohutuse alaseid materjale, korraldatakse liiklusohutuse alaseid konkursse, mille võitjad saavad auhindu, iga linnaelanik saab ise tutvuda liiklusohutust käsitlevate stendidega.

IV.3.3. „Traksid peale!“

Üleriigiliste kampaaniate käigus pressis materjalide avaldamine ja politseireidide korraldamine.

IV.3.4. „Heas korras auto“

Iga-sügisene sõidukite ülevaatus kõigile soovijatele üleriigilise kampaania "Hea auto" raames.

IV.3.5. Artiklide seeria "Talvine tee"

Seeria kirjutisi pressis talvise tee iseärasustest: rehvid, juhtimisvõtted, ohud sõidukijuhtidele ja jalakäijatele. Poleks paha taastada talvesõidu võistlused kõigile soovijatele.

IV.3.6. Liiklusohutusematerjalide pressis

Kaks korda kuus peaksid pressis ilmuma materjalid teemadel, mis käsitlevad liiklusohutust. Tuleb luua liikluseeskirjade rikkujaid mittetolereeriv atmosfäär, võimalik on saavutada tõsiste rikkumiste vähenemist. Selleks tuleb pressi rohkem infoga varustada, tõsised rikkumised aga avalikustada. Kogu tegevuse eesmärgiks on viia ühiskondlik teadvus selleni, et rikkumine ei möödu ilma selle avaliku arutluseta.

IV.4. LIIKLUSKONTROLL

IV.4.1. Abipolitseinikud

Vabatahtlike kaasamine politsei töösse. Kaadrinappuse tõttu ei suuda linna politsei üksi teostada täielikku kontrolli liikluseeskirjade täitmise üle. Seda probleemi saab lahendada, kaasates abipolitseinikke. Selleks on tarvis luua aga vastavad tingimused. Oleks mõistlik anda rida kontrollifunktsioone (näiteks parkimiskorra kontroll) üle kohalikule omavalitsusele.

IV.4.2. Koolipatrullid

6.-8. klasside õpilased, kes on läbinud vastava koolituse, saavad aidata õpetajaid ja politseid korraldades tänavate ületamist kooliteedel. Samad õpilased saavad aidata õpetajaid nooremates klassides liikluskasvatuse tundide läbiviimisel.

IV.5. LIIKLUSOHUTUSE JA LIIKLUSKORRALDUSE OLUKORRA UURINGUD

IV.5.1. Linna liiklusolude interaktiivne kaart

Erinevad linna teenistused, organisatsioonid ja ettevõtted peavad saama linna liiklusolude kohta operatiivset informatsiooni. Inimestelt laekuvad teated teekatte kahjustuste kohta – augud, puuduvad kaevuluugid, ärauhutud kohad, rikkis sadevetekanalisisatsioon – tuleb kanda liiklusolude interaktiivsele kaardile. Praegusel hetkel sellist infot keegi ei paku. Operatiivne saab infole ligipääs olla vaid interneti vahendusel, luues selleks vastava lehekülje. See oleks ligipääsetav igale soovijale, kes soovib teada liiklusolusid Narvas. Võimalik on ka info ühendamine navigatsiooniprogrammidega.

IV.5.2. Elektrooniline arvepidamine teetööde kohta

Peab olema võimalus operatiivselt saada infot kõigi teostatavate ja eesseisvate teetööde kohta Narva linnas, mis puudutavad nii teede sõiduosa kui ka kaitsevööndit. Infos peab sisalduma ka tööde teostaja ja vastutavate isikute andmed ning liikluskorralduse muudatused ja nende skeemid. Ligipääs peab olema erinevatel kasutajatasemetel autoriseeritav.

IV.5.3. Liiklustiheduse loendus

Reaalsete linnas toimivate liiklusvoogude hindamiseks, liiklusvoogude dünaamika jägimiseks ja liiklusvoogude muutuste prognoosimiseks on vajalik korraldada 2 korda aastas samaaegseid liiklustiheduse loenduseid erinevates aja- ja kohalõigetes. Andmed tuleb esitada linna liiklusvoogude andmebaasis.

IV.5.4. Blac Spot'ide väljaselgitamine

"Black Spot'id on kohad, kus toimub tavapärasest rohkem liiklusõnnetusi. Liikluses ohtlikumad kohad selgitatakse välja, kasutades selleks liiklusõnnetuste statistikat. Selleks on vajalik andmete kogumine vähemalt 2-3 aasta jooksul. Saadud andmete alusel saab välja selgitada liiklusõnnetuste põhjused ja seejärel töötada välja meetmed nende kõrvaldamiseks.

IV.5.5. Ohtlike kohtade audit

Läbi tuleb viia riiklikult kehtestatud metoodikal põhinev liiklusohlike kohtade kompleksne audit. See võimaldab hiljem selgitada välja ohtude põhjused ja töötada välja meetmed nende kõrvaldamiseks. Audit on aluseks ohtlike teelõikude projektdokumentatsiooni koostamisel.

IV.5.6. Linnaelanike arvamus ohtlikest kohtadest

Linnaelanikke küsitletakse regulaarselt (vähemalt kord aastas) liiklusohutuse kohta. Kokku kogutakse arvamusel, millised paigad linnas on ohtlikud liiklejatele. Küsitlemist saab teostada nii ankeetidega, intervjuu vormis kui ka kaebuste ja ettepanekute registreerimise läbi.

IV.5.7. Projekt „Kaardistamine“ koolides

Laste liikluskasvatuse korra kohaselt küsitletakse linna kõigis koolides igal aastal 2.-4. klassi õpilasi selle kohta, milliseid liikumisteid nad kasutavad ja milliseid ohte seal kohtavad.

IV.6. OHUTU LIIKLUSKESKKONNA KUJUNDAMINE

IV.6.1. Üldplaneeringu muudatused

Hetkel koostatavale uuele linna üldplaneeringule tuleb lisada liikluse tsoneerimine - kaubaveod, sõiduautod. Tarvis on parandada ühiskondliku transpordi teekonnad, sisse viia teede otstarbe muutused ning liikluse rahustamise meetmed elamurajoonides. Tuleb lahendada probleemid parkimiskohtade ja garaažidega. Tuleb detailides välja töötada linna liikluskeemi põhimõtted ja need konkretiseerida.

IV.6.2. Liikluskorralduse muutmise projekteerimis- ja ehitustööd

Liikluskorralduse muudatuseks vajalike projekteerimistööde teostamine, mis lähtub BLACK SPOT paigas läbi viidud uuringutest ja liiklusohutusauditist.

IV.6.3. Liiklusmärkide ja teekattemärgiste asukohtade registreerimine

Praegusel hetkel olemasolev liiklusmärkide asukoha register on 15 aastat vana, samuti ka põhimõtted, mille abil nende üle arvet peetakse. Liiklus- ja teeolud on aga vahepeal tunduvalt muutunud. Ehitatud on uusi tänavaid, paigaldatud uusi liikluskorraldusvahendeid. Hädavajalik on viia kiiresti sisse liikluskorralduses toimunud muutuste jälgimissüsteem ja elektrooniline arvepidamine liikluskorraldusvahendite üle. Kaasaja nõuded kirjutavad ise ette, et need süsteemid peavad olema linna teenistustele ja organisatsioonidele ligipääsetavad interneti vahendusel.

IV.6.4. Teekattemärgise "Tähelepanu, lapsed!" kandmine teedele enne iga aasta 1. septembrit.

Kõigi õppeasutuste juures võimalike laste ülekäigukohtade juurde teekattemärgise „Tähelepanu, lapsed!“ kandmine. Tööd peavad olema teostatud 1. septembriks.

IV.6.5. Õuealadel sõidukite liiklemiskiiruse alandamiseks künniste paigaldamine.

Teostatakse kvartaliseses liikluse rahustamiseks. On vajalik, et sundida juhte jälgima õuealadel kehtestatud piirkiirust.

IV.6.6. Jalakäijate ülekäigukohtade lisavalgustus

Linnatänavate ebapiisav valgustatus sunnib paigaldama jalakäijate ülekäigukohtadesse lisavalgustust. Lisaks aitab kontrastse valgustusega jalakäijate ülekäigukoht kaasa juhtide tähelepanu juhtimisele korrektseks sõiduks.

IV.6.7. Jalakäijate fooride paigaldamine

Linnas on terve rida jalakäijate ülekäigukohti, kus liiklus on reguleeritud pidevalt töötava fooriga. See tuleks vahetada vaid „tellimisel“ fooride vastu.

IV.7. OHTLIKE KOHTADE LIIKLUSKORRALDUSE MUUTMINE.

Punktides II.2.4.1. ja II.2.4.2 on välja toodud Narva linna ohtlikud kohad liikluses. Need paigad vajavad täiendavat uurimist, otsust nende rekonstrueerimise kohta ning vastavate tööde teostamist, mille tulemusena vähendatakse ohtlike põhjuste mõju liiklusele. Osa kohti nimekirjades II.2.4.1. ja II.2.4.2 on mõistlik nimetatud tööde teostamisel ühendada. Kokkuvõttes tuleb rekonstrueerida:

Tänavad ja teed:

- Tallinna maantee rekonstrueerimine
- Kangelaste ja Rakvere tänavate rekonstrueerimine
- Peetri ringristmiku ja selle pealesõitute rekonstrueerimine

Ristmikud:

- Puškini - Malmi
- Tallinna mnt - Kangelaste
- Kerese – Võidu
- Kreenholmi - Gerassimovi
- Uusküla – 26. juuli
- Kreenholmi – Kerese

Jalakäijate ülekäigukohad:

- Tallinna mnt 8
- Kreenholmi 3
- Kreenholmi 30
- Kreenholmi 39
- Kalda 5
- Daumani 15

Liikluskorralduse ja parkimiskorra muutus õuealadel:

- Puškini 65 õu
- Kangelaste 45 õu
- Kangelaste 44 õu
- Rahu 14 – Tallinna mnt 63 õu

Tööd teostatakse Narva linna transpordi arengukava raames.