|  |  |
| --- | --- |
| **Programmi nimetus ja kestus** | Liiklusohutusprogramm  2016–2025 |
| **Tulemusvaldkond** | Transport |
| **Tulemusvaldkonna üldeesmärk** | Eesti transpordisüsteem võimaldab inimeste ja kaupade liikumist kättesaadaval, mugaval, kiirel, ohutul ja kestval moel. |
| **Programmi eesmärk** | Liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine. |
| **Vastutaja**  **(kaasvastutajad)** | Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Kaasvastutajad: Haridus- ja Teadusministeerium, Justiitsministeerium, Rahandusministeerium, Siseministeerium ning Sotsiaalministeerium. |
| **Sisu lühikokkuvõte** | Ühegi inimese hukkumine või raskelt vigastada saamine teeliikluses ei ole aktsepteeritav. Liiklusohutussüsteemi otsuste tegemisel seatakse kõigil otsustustasanditel eesmärgiks maksimaalne liiklusohutuse tagamine. Lähtepunktiks võetakse liiklusohutuse filosoofiline lähenemisviis – nullvisioon. Nullvisioon ei ole liiklusohutusprogrammi eesmärk, vaid tegemist on eelkõige strateegilise raamistikuga liiklusohutuse alases mõtteviisis ja sellest tulenevates järeldustes ning toimingutes. Liiklusohutuse eesmärkide saavutamiseks keskendutakse kolmele peamisele liiklusohutust mõjutavale valdkonnale. Valdkond „Vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja“ keskendub kõigi liikluses osalejate ohutust väärtustavate hoiakute ja alalhoidliku liikluskäitumise kujundamisele. Valdkond „Ohutu keskkond“ hõlmab ohutumat ja tõhusamat liikuvust, mis on sotsiaalselt vastuvõetav ja keskkonnasäästlik ning erinevate aastaaegade liikluseripärasid arvestav. Valdkond „Ohutu sõiduk“ näeb ette ohutumate sõidukite kasutamise liikluses. |
| **Juhtimiskorraldus** | Liiklusohutusprogrammi tegevused kaetakse nelja-aastase kestusega elluviimiskavaga. Elluviimiskava on kooskõlas riigi eelarvestrateegiaga ning on rulluv, mis tähendab, et igal aastal lisandub elluviimiskava juurde üks planeeritav aasta. Elluviimiskava kooskõlastatakse ministeeriumitega, kes panustavad liiklusohutusprogrammi rahaliselt või toetavate tegevustega ning selle kinnitab Vabariigi Valitsus koos transpordi arengukava rakendusplaaniga.  Vabariigi Valitsuse juurde on moodustatud liikluskomisjon, kelle ülesandeks on liiklusohutuse strateegiliste eesmärkide ja prioriteetide seadmine ning liiklusohutusprogrammist tulenevate tegevuste koordineerimine. Liiklusohutusprogrammi elluviimist korraldab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Maanteeameti ülesanne liiklusohutusprogrammi elluviimisel ja suunamisel on üldine seiramine, erinevate osapoolte vaheliste tegevuste ja eriarvamuste ühtlustamine ning liiklusohutusprogrammi aruandluse ja uuendamise korraldamine. Teised liiklusohutusprogrammi elluviimises osalevad ministeeriumid ja nende allasutused viivad liiklusohutusprogrammi ellu vastavalt koostatud kavale. Maakonnas koordineerib piirkondlike ja kohalike tegevuste elluviimist regionaalne liikluskomisjon.  Liiklusohutusprogrammi elluviimises osalevad ministeeriumid ja ametid koostavad igal aastal oma vastutusalasse jäävate meetmete ja tegevuste rakendamise kohta tulemusaruande ja esitavad selle hiljemalt iga järgmise aasta 1. veebruariks Maanteeametile. Kokkuvõtete alusel koostab Maanteeamet elluviimiskava täitmise aruande. Aruannet tutvustatakse enne kinnitamist Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonis. |

## Sisukord

[Sissejuhatus 3](#_Toc443644417)

[1. Hetkeolukorra ülevaade 3](#_Toc443644418)

[1.1. „Eesti esimese rahvusliku liiklusohutusprogrammi“ eelhinnang 3](#_Toc443644419)

[1.2. Hetkeolukorra statistiline ülevaade 4](#_Toc443644420)

[2. Liiklusohutusprogrammi eesmärk ja mõõdikud 10](#_Toc443644421)

[2.1. Ohutusalase teadlikkuse tõusu ja liiklusohutuse arengu muutus 12](#_Toc443644422)

[3. Liiklusohutuse põhimõtted ja tegevuste juhtimismudel 13](#_Toc443644423)

[3.1. Nullvisioon kui lähenemisviis. Jagatud vastutus 13](#_Toc443644424)

[3.2. Süsteemsus 14](#_Toc443644425)

[3.3. Ennetamine, mitte reageerimine 14](#_Toc443644426)

[3.4. Teadmistepõhine tegutsemine 14](#_Toc443644427)

[3.5. Liiklusohutusalaste tegevuste juhtimismudel 15](#_Toc443644428)

[4. Vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja 15](#_Toc443644429)

[4.1. Meede: jalakäija ohutus 16](#_Toc443644430)

[4.2. Meede: jalgratturi ohutus 17](#_Toc443644431)

[4.3. Meede: eakas liikleja 17](#_Toc443644432)

[4.4. Meede: liiklusharidus 18](#_Toc443644433)

[4.5. Meede: juhikoolitus 18](#_Toc443644434)

[4.6. Meede: ennetus 18](#_Toc443644435)

[4.7. Meede: juhi tervis 19](#_Toc443644436)

[4.8. Meede: liiklusjärelevalve 19](#_Toc443644437)

[4.9. Meede: rehabilitatsioon 20](#_Toc443644438)

[5. Ohutu liikluskeskkond 20](#_Toc443644439)

[5.1. Meede: maakasutus ja teedevõrgu planeerimine 20](#_Toc443644440)

[5.2. Meede: säästva ja ohutu taristu projekteerimine, ehitamine ning rekonstrueerimine 20](#_Toc443644441)

[5.3. Meede: teede korrashoid 21](#_Toc443644442)

[5.4. Meede: liikluskorraldus 21](#_Toc443644443)

[5.5. Meede: raudteeristete ohutus 21](#_Toc443644444)

[5.6. Meede: ohutu sõidukiirus 21](#_Toc443644445)

[5.7. Meede: intelligentsed transpordisüsteemid (ITS) 22](#_Toc443644446)

[6. Ohutu sõiduk 22](#_Toc443644447)

[6.1. Meede: tugisüsteemid juhile 22](#_Toc443644448)

[6.2. Meede: sõiduki turvalisus 23](#_Toc443644449)

[6.3. Meede: tööga seotud sõidukite ohutus 23](#_Toc443644450)

[7. Kokkuvõte 23](#_Toc443644451)

## Sissejuhatus

Liiklusohutusprogramm kuulub riigi eelarvestrateegia tulemusvaldkonda „Transport“ ja koostatakse „Transpordi arengukava 2014–2020“ 3. alaeesmärgi „Liikluskahjude vähendamine“ ja liiklusseaduse § 5 „Rahvuslik liiklusohutusprogramm“ alusel. Liiklusohutusprogramm (edaspidi *liiklusohutusprogramm*) koostatakse aastateks 2016–2025[[1]](#footnote-1) ja on jätkuks esimesele „Eesti rahvuslikule liiklusohutusprogrammile 2003–2015“. Liiklusohutusprogramm võtab arvesse eelmisel perioodil seatud eesmärkide täitmist ja omandatud praktilisi kogemusi, tuginedes edukamate riikide parimale praktikale. 12 aasta jooksul on liikluskeskkond, liikluskäitumine ja sõidukid oluliselt muutunud. Muutunud ja karmistunud on ka Euroopa Liidu (edaspidi *EL*) liiklusohutuspoliitika.

Liiklusohutuse valdkonnas on Euroopa Komisjoni eesmärgid selged ja ambitsioonikad – vähendada liikluses hukkunute arvu 2050. aastaks nullini ja vastavalt sellele eesmärgile vähendada liiklussurmade arvu 2020. aastaks poole võrra võrreldes 2010. aastaga. Eesti jagab Komisjoni seisukohti[[2]](#footnote-2) pikaajalisemate eesmärkide osas ja annab nende realiseerimisse oma panuse. Liiklusohutus hõlmab väga palju erinevaid eluvaldkondi ning sellega on seotud paljud erinevad osapooled. Liiklusohutuse jätkuv suurendamine eeldab kõigilt neilt osapooltelt pidevat, süsteemset ja koordineeritud tegutsemist pikema aja jooksul. Eesmärgini on võimalik jõuda ainult juhul, kui liiklusohutuse põhimõtted, üldised alused ja tegevused on üksmeelselt kokku lepitud ning edukalt ellu viidud. Liiklusohutusprogrammi eesmärk on meetmete efektiivsem rakendamine liiklusohutuse järjepidevaks tõhustamiseks ning liiklusõnnetuses hukkuvate ja raskelt vigastada saavate inimeste arvu vähendamine.

## Hetkeolukorra ülevaade

## „**Eesti esimese rahvusliku liiklusohutusprogrammi“ eelhinnang**

„Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm“[[3]](#footnote-3) (edaspidi *RLOP*) nägi aastateks 2003–2015 ette kokku 255 tegevust, mis olid jaotatud kolme rakendusetapi vahel[[4]](#footnote-4),[[5]](#footnote-5). Aastatel 2003–2014 täideti 37% RLOP-is ettenähtud tegevustest täies mahus (st vastavalt planeeritule). 40% tegevustest rakendati osaliselt, planeeritust väiksemas mahus ja/või hiljem. 23% RLOP-i tegevustest jäi rakendamata, lükati edasi või loobuti nende elluviimisest.

RLOP-i esialgseks üldeesmärgiks oli, et aastal 2015 ei hukkuks liikluses rohkem kui 100 inimest. Viimase etapi rakendusplaani koostamisel oldi üsna optimistlikud (2010. aastal hukkus liikluses 79 inimest) ja üldeesmärki korrigeeriti. Uus, korrigeeritud strateegiline eesmärk nägi ette saavutada aastaks 2015 olukord, kus liikluses ei hukkuks kolme aasta keskmisena enam kui 75 inimest aastas ja liiklusõnnetustes vigastatute arv ei ületaks 2013.–2015. aastate keskmise väärtustena 1500 inimest aastas. Lisaks määrati kindlaks sihtgrupid ja valdkonnad, keda/mida mõjutades võiks liiklusohutust oluliselt parandada. Nendeks olid:

* kergliiklus (jalakäijate ja jalgratturite liiklus);
* lapsed ja vanurid;
* sõitjad;
* noored ja väheste kogemustega sõidukijuhid;
* sõiduki juhtimine joobeseisundis;
* liiklusõnnetuste raskusaste;
* linnaliiklus;
* pimeda aja liiklus;
* talvine liiklus.

RLOP-i kehtivusaja jooksul täideti kõige rohkem liiklejale suunatud tegevusi: liiklusohutusalase haridus- ja koolitussüsteemi efektiivsuse parandamine, liikleja liiklusteadmiste tõstmine, ohutute liiklusharjumuste ning käitumisnormide ning hoiakute kujundamine. Liikluskeskkonna ohutumaks muutmine oli RLOP-i seisukohast pigem juhuslik ja ebasüsteemne ning lähtus eelkõige teiste arengukavade vajadustest ja võimalustest (nt teehoiukava, transpordi arengukava). Kui 49% liiklejale suunatud tegevustest rakendati täielikult, siis sõiduki ohutust mõjutavatest tegevustest viidi ellu 36% ja liikluskeskkonna valdkonnas ainult 17% tegevustest.

Peamised kitsaskohad RLOP-i elluviimisel olid:

1. Tervikliku liiklusohutuse haldamissüsteemi puudus. Liiklusohutusalane tegevus oli korrapäratu, puudus selge liiklusohutusalaste tegevuste korraldamine (nt regionaalsete liiklusohutusprogrammide näol) regionaalsel ja kohalikul tasemel.
2. Kuna liiklusohutus on multidistsiplinaarne valdkond, nõudis RLOP-i elluviimine erinevate osapoolte kaasamist ja huvitatust. RLOP-i tegevused ei olnud vastutajatele prioriteetsed ja nende rakendamine muutus pigem formaalseks. Olulist mõju avaldas rahaliste vahendite piiratus.
3. RLOP-i tegevuste planeerimisel lähtuti seisukohast, et teekasutaja ohutus sõltub eelkõige tema enda käitumisest ja harjumustest. Seega oligi enamik tegevustest (63%) suunatud just liiklejale. Transpordisüsteemi ohutust ega selle kujundajate vastutuse suurendamist ei olnud tegevustes piisavalt kajastatud.
4. Kuigi RLOP-i kehtivusaja jooksul suurenes märgatavalt avalikkuse huvi liiklusohutuse temaatika vastu ja selle olulisuse teadvustamine, ei olnud RLOP-i, selle eesmärkide, tegevuste ja saavutuste kajastamine meediakanalites piisav.

Põhjalikumalt analüüsitakse RLOP-i elluviimist, selles kavandatud tegevuste mõju liiklusohutusele ja liiklusohutusprogrammi tulemuslikkust üldiselt 2016. aastal valmivas koondaruandes.

#### Hetkeolukorra statistiline ülevaade

RLOP-i avaetapp aastatel 2003–2007 tõi kaasa liiklusõnnetustes hukku­nu­te arvu 19% kasvu. RLOP-i II etapi olulised muutused aastatel 2008–2011 vähendasid liiklusohvrite arvu võrreldes I etapi lõpuga 48%. 2012. aastal alanud RLOP-i III etapi käigus olukorra paranemist liiklusohutuses toimunud ei ole. Nii liiklusõn­ne­tuste kui ka neis hukkunute ja vigastatute arv on püsinud positiivsete muutusteta kogu etapi vältel.

Kuigi aastate jooksul liiklusohutusprogrammiga elluviidut ei tohi alahinnata, mängis märkimis­väär­set rolli liiklusõnnetuste kiirel vähenemisel 2008.–2010. aastate majanduskriis, millega kaasnenud liiklusintensiivsuse vähenemine avaldas liiklus­ohu­tusele positiivset mõju. Alates 2011. aastast on küll suutud hoida liiklusohutuses saavutatud taset, kuid seda jätkuvalt suurendada enam mitte. Võrreldes aastaga 2010[[6]](#footnote-6) (79 hukkunut) vähenes liiklusõnnetustes hukkunute arv vaid 1,3% (2014. aastal 78). Liiklusohutusprogrammi lõppeesmärgiks oli saavutada aastaks 2015 tase, kus kolme aasta (2013–2015) liikluses hukkunute keskmine ei ületaks 75 inimest aastas.

**Joonis 1.** Liiklusõnnetused, hukkunud ja vigastatud aastatel 2003–2014

Perioodil 2010–2014 kasvas hukkunud jalakäijate arv 85%. Hukkunud mootorsõidukijuhtide arv on alates 2010. aastast vähenenud 8%, hukkunud kaassõitjate arv vähenes 31%.

**Joonis 2.** Liikluses hukkunud mootorsõidukijuhid, jalakäijad, sõitjad ja jalgratturid aastatel 2003–2014

Jalakäijatele otsasõitude arv ei ole võrreldes 2010. aastaga oluliselt muutunud. 2014. aastal registreeritud 378 õnnetust on 5 võrra rohkem kui aastal 2010. Liikuvate mootorsõidukite omavaheliste sõidukite kokkupõrgete arv, jättes kõrvale kokkupõrked jalgrattaga, vähenes 2010. aastaga võrreldes vaid 4 võrra ehk vähem kui 1%. Samas on riigiteel toimunud jalakäijaõnnetused ja mootorsõidukite laupkokkupõrked jätkuvalt kõige ohvriterohkemad. Aastatel 2012–2014 suri riigiteel toimunud mootorsõidukite laupkokkupõrke tagajärjel 57 inimest ehk 32% 179st riigiteel hukkunuist, ja jalakäijale otsasõidu tagajärjel 40 inimest ehk 22% kõigist riigiteel hukkunuist.

**Joonis 3.** Liiklusõnnetuste liigid aastatel 2003–2014

Kuigi Statistikaameti andmetel on võrreldes 2010. aastaga 15–24-aastaste noorte arv vähenenud 19%, on jätkuvalt noorte osalus õnnetusse sattunud sõidukijuhtide hulgas suurim. Õnnetusse sattumise tõenäosus suureneb noore täisikka jõudmisel ja valdavalt sõiduautoga sõites ning püsib ühtlaselt kõrge ligi kümmekond aastat. Mootor­ra­tta ja mopeedi osalusel registreeritakse kokku aastas keskeltläbi 160–200 inimkannatanuga liik­lusõnnetust, milles hukkub 10–13 ja saab vigastada kuni 240 inimest. Alates 2010. aastast siin olulisi muutuseid toimunud ei ole. Kui varasemalt toimusid otsasõidud jalgratturile pigem asulavälisel teel, siis viimastel aastatel on sagenenud õn­netused linnas. Lapsed ja noored jalgratturid on jätkuvalt ohustatud eelkõige linnaliikluses.

**Joonis 4.** Liiklusõnnetuses osalenud juhtide ja jalakäijate vanus aastatel 2012–2014

Nii, nagu õnnetusse sattumise risk on suurim noorte 16–24-aastaste sõiduautojuhtide hulgas, on ka liik­lusõnnetuse tagajärjel surma või vigastada saanuid miljoni elaniku kohta enim samas vanuse­rüh­mas sõiduautoga liiklejate hulgas. Jalgsi või jalgrattaga liigeldes hukkub enim vanemaealisi inimesi. Vigastada saanute hulgas on kõrge laste osakaal.

**Joonis 5.** Liiklusõnnetuses hukkunute ja vigastatute vanuseline jaotus miljoni elaniku kohta aastatel 2012–2014

39% kõigist aastatel 2012–2014 juhtunud inimkannatanutega liiklusõnnetustest registreeriti riigi­tee­l. Samas moodustavad riigiteed 28% teedevõrgust. Kohaliku omavalitsusüksuse (edaspidi *KOV*) tänaval toimus 55% ja KOV-i asulavälisel maanteel 2% õnnetustest. 4% õnnetustest toimus kas erateel või kohas, kus tee valdajat ei tuvastatud.

**Joonis 6.** Liiklusõnnetused teedel aastatel 2012–2014

73% hukkunutest sai surma riigiteel, 25% KOV-ile kuuluval tänaval ja 2% KOV-i asulavälisel maanteel.

**Joonis 7.** Liiklusõnnetuses hukkunud teel aastatel 2012–2014

Riigi põhimaanteel vähenes hukkunute arv 2014. aastal 34%. Alates 2013. aastast suurenes surmajuhtumite arv kõrvalmaanteel, kus enamik inimestest hukkus teelt väljasõidu ning mootorsõidukite omavahelise kokkupõrke tagajärjel.

**Joonis 8.** Hukkunud riigiteel aastatel 2012–2014

KOV-i teel juhtub enamik õnnetustest linnaliikluses. Rõhuva enamuse linnaliikluses hukkunutest moodustavad kergliiklejad.

**Joonis 9.** Hukkunud KOV-i teel aastatel 2012–2014

KOV-i teel juhtus 2014. aastal 818 liiklusõnnetust, milles sai surma 20 ja vigastada 869 inimest. Nendest õnnetustest 84% (687) juhtus Tallinnas, Tartus, Pärnus ja Narvas, milles sai surma 55% (11) ja vigastada 87% (765) inimestest. 87% kõigist KOV-i teel toimunud õnnetustes vigastada saanutest sattus õnnetusse nendes neljas suuremas linnas.

C:\Users\tk\Documents\ArcGIS\eksport\liiklusõnnetuste_kaart_linnadega.emf

**Joonis 10.** Vigastatute ja hukkunutega liiklusõnnetused maakondades ja suurlinnades 2014. aastal

2010. aastal oli Eesti (59 hukkunut 1 miljoni elaniku kohta) võrdluses teis­te riikidega EL‑i keskmisest (63) paremal positsioonil, kuid järgnevatel aastatel ei ole Eesti liiklusohutus paranenud (2011 – EE 76, EL 61; 2012 – EE 66, EL 56; 2013 – EE 61, EL 51; 2014 – EE 59, EL 51). Viimase nelja aasta jooksul vähenesid EL-i liiklussurmad 18,2%. Eestis oli samal ajal vähenemine 1,3%.

**Joonis 11.** Liikluses hukkunuid miljoni elaniku kohta EL-is võrrelduna 2010. aastaga

## Liiklusohutusprogrammi eesmärk ja mõõdikud

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Eesmärk: liiklussurmade** **ja raskesti vigastatute arvu** **vähendamine** | | | | |
| **Mõõdikud** | **Algtase 2014 (2012–2014 kesk-misena)** | **Vahetase 2020 (2018–2020 kesk-misena)** | **Sihttase 2025 (2023–2025 kesk-misena)** | **Alli-kas** | |
| **Hukkunute arv** | **82** | **50** | **40** | MA | |
| **Raskelt vigastatute arv** | **475** | **370** | **330** | SoM | |
| **Hukkunud ja raskelt vigastatud kokku** | **557** | **420** | **370** | MA/  SoM | |
| Sellest: | | | | | |
| Jalakäijate liiklussurmade arv | 26 | 15 | 11 | MA | |
| Jalakäijate raskete vigastuste arv | 133 | 110 | 98 | SoM | |
| Jalgratturite liiklussurmade arv | 6 | 3 | 3 | MA | |
| Jalgratturite raskete vigastuste arv | 42 | 35 | 30 | SoM | |
| Mootorsõidukijuhtide liiklussurmade arv | 34 | 22 | 18 | MA | |
| Mootorsõidukijuhtide raskete vigastuste arv | 177 | 132 | 118 | SoM | |
| Sõitjate[[7]](#footnote-7) liiklussurmade arv | 14 | 10 | 7 | MA | |
| Sõitjate raskete vigastuste arv | 123 | 93 | 84 | SoM | |

Tulemuslikkuse hindamiseks on eesmärke liiklejate kategooriate osas täpsustatud, nähes ette sihttasemed jalakäijate, jalgratturite, mootorsõidukijuhtide ja sõitjate lõikes nii liiklussurmade kui ka raskelt vigastada saanute vähendamiseks.

**Tabel 1.** Liiklussurmade arvu vähendamine kolme aasta keskmisena

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Jalakäijad | | Jalgratturid | | Mootorsõiduki- juhid | | Sõitjad | | Kokku | |
| 3 aasta keskmine | Ees-märk | Sääs-tetud elud | Ees-märk | Sääs-tetud elud | Ees-märk | Sääs-tetud elud | Ees-märk | Sääs-tetud elud | Ees-märk | Sääs-tetud elud |
| 2013–2015 | 25 |  | 4 |  | 33 |  | 13 |  | 75 |  |
| 2014–2016 | 24 | 1 | 4 | 0 | 29 | 5 | 13 | 1 | 70 | 7 |
| 2015–2017 | 22 | 3 | 4 | 0 | 27 | 7 | 12 | 2 | 65 | 12 |
| 2016–2018 | 19 | 6 | 4 | 0 | 26 | 8 | 11 | 3 | 60 | 17 |
| 2017–2019 | 17 | 8 | 4 | 0 | 24 | 10 | 10 | 4 | 55 | 22 |
| 2018–2020 | 15 | 10 | 3 | 1 | 22 | 12 | 10 | 4 | 50 | 27 |
| 2019–2021 | 14 | 11 | 3 | 1 | 22 | 12 | 9 | 5 | 48 | 29 |
| 2020–2022 | 13 | 13 | 3 | 1 | 21 | 13 | 9 | 5 | 46 | 32 |
| 2021–2023 | 13 | 13 | 3 | 1 | 20 | 14 | 8 | 6 | 44 | 34 |
| 2022–2024 | 13 | 13 | 3 | 1 | 19 | 15 | 7 | 7 | 42 | 36 |
| 2023–2025 | 12 | 14 | 3 | 1 | 18 | 16 | 7 | 7 | 40 | 38 |
|  |  | 92 |  | 6 |  | 112 |  | 44 |  | 254 |

**Tabel 2.** Raskesti vigastada saanute arvu vähendamine kolme aasta keskmisena

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Jalakäijad | | Jalgratturid | | Mootorsõiduki- juhid | | Sõitjad | | Kokku | |
| 3 aasta kesk-mine | Ees-märk | Sääs-tetud tervis | Ees-märk | Sääs-tetud tervis | Ees-märk | Sääs-tetud tervis | Ees-märk | Sääs-tetud tervis | Ees-märk | Sääs-tetud tervis |
| 2012–2014 | 133 |  | 42 |  | 177 |  | 123 |  | 475 |  |
| 2014–2016 | 128 | 5 | 41 | 1 | 168 | 9 | 117 | 6 | 454 | 21 |
| 2015–2017 | 124 | 9 | 39 | 3 | 159 | 18 | 111 | 12 | 433 | 42 |
| 2016–2018 | 119 | 14 | 38 | 4 | 150 | 27 | 105 | 18 | 412 | 63 |
| 2017–2019 | 115 | 18 | 36 | 6 | 141 | 36 | 99 | 24 | 391 | 84 |
| 2018–2020 | 110 | 23 | 35 | 7 | 132 | 45 | 93 | 30 | 370 | 105 |
| 2019–2021 | 108 | 25 | 34 | 8 | 129 | 48 | 91 | 32 | 363 | 112 |
| 2020–2022 | 106 | 27 | 33 | 9 | 126 | 51 | 90 | 33 | 355 | 120 |
| 2021–2023 | 104 | 29 | 32 | 10 | 124 | 53 | 88 | 35 | 348 | 127 |
| 2022–2024 | 102 | 31 | 31 | 11 | 121 | 56 | 87 | 36 | 340 | 135 |
| 2023–2025 | 100 | 33 | 30 | 12 | 118 | 59 | 85 | 38 | 333 | 142 |
| Kokku |  | 214 |  | 71 |  | 402 |  | 264 |  | 951 |

Sihttasemete saavutamiseks keskendutakse transpordisüsteemi kolmele peamisele liiklusohutust mõjutavale valdkonnale: vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja, ohutu keskkond ning ohutu sõiduk. Liiklusohutusprogrammis kavandatakse meetmeid, mis on vajalikud liiklusohutuse eesmärkide saavutamiseks. Meetmete rakendamiseks vajalikud tegevused konkretiseeritakse liiklusohutusprogrammi elluviimiskavas. Esimene elluviimiskava koostatakse aastateks 2016–2019.

#### 2.1. Ohutusalase teadlikkuse tõusu ja liiklusohutuse arengu muutus

Liiklejate ohutusalase teadlikkuse tõusu ja liiklusohutuse arengu muutust on võimalik ajas hinnata. Hetkeseis ja saavutustasemed iseloomustavad liiklejate käitumise, liikluskeskkonna ja sõidukite tehnilise seisundi eeldatavat muutust.

**Tabel 3.** Liiklejate käitumise, liikluskeskkonna ja sõidukite tehnilise seisundi hetkeseis ja eeldatav muutus

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Hinnatav valdkond | Indikaator | Algtase **2014** | Sihttase **2025** |
| Liikleja | Mobiiltelefoni kasutamine autojuhtimise ajal | 70% K[[8]](#footnote-8) | 50% |
| Liikleja | Mootorsõidukijuhi poolt keelava fooritule (punane) nõude eiramine | 42% V[[9]](#footnote-9) | 32% |
| Liikleja | Jalakäija poolt keelava fooritule (punane) nõude eiramine | 11% V | 8% |
| Liikleja | Jalakäijale tee andmine reguleerimata ülekäigurajal | 74% V | 90% |
| Liikleja | Turvavöö kinnitamine sõiduautos – mootorsõidukijuht | 95% K | Ei lange |
| Liikleja | Turvavöö kinnitamine sõiduautos – sõitja esiistmel | 97% K | Ei lange |
| Liikleja | Turvavöö kinnitamine sõiduautos – sõitja tagaistmel | 81% K | 90% |
| Liikleja | Turvavöö kinnitamine sõiduautos – lapsed | 95% K | Ei lange |
| Liikleja | Turvavöö kinnitamine bussis – sõitjad turvavööga varustatud istekohal | 23% K | 60% |
| Liikleja | Jalgrattakiivri kasutamine alla 16-aastasel | 69% K | 80% |
| Liikleja | Jalgrattakiivri kasutamine täiskasvanul | 22% K | 40% |
| Liikleja | Jalakäijahelkuri kandmine – lapsed | 93% K | 95% |
| Liikleja | Jalakäijahelkuri kandmine – täiskasvanud | 66% K | 70% |
| Liikleja | Lubatud sõidukiiruse ületamine asulas | 72% K | 35% |
| Liikleja | Lubatud sõidukiiruse ületamine (üle 10 km/h) põhiteel | 45% K | 30% |
| Liikleja | Lubatud sõidukiiruse ületamine (üle 10 km/h) väiksemal teel | 37% K | 30% |
| Liikleja | Statistilise politseioperatsiooni „Kõik puhuvad“[[10]](#footnote-10) käigus tuvastatud mootorsõiduki joobes juhtimise[[11]](#footnote-11) osakaal kontrollitutest | 0,15% | 0,11% |
| Liikleja | Mootorsõiduki joobes juhtimine liiklejate hinnangul | 13% K | 7% |
| Liikleja | Sõidueksami esimesel katsel läbinute protsent | 58,5% | 68% |
| Keskkond | Täiendava keskpiirde paigaldamine riigiteel (km) | 0 | 82 |
| Keskkond | Täiendava külgpiirde paigaldamine riigiteel (km) | 0 | 80 |
| Keskkond | Täiendava keskpõristi kilometraaž riigiteel | 0 | 1500 |
| Keskkond | Täiendav kergliiklusteede kilometraaž KOV-i teel | 0 | 60 |
| Sõiduk | Üle 10 aasta vanuste liikluses osalevate sõidukite osakaal | 52,8% | 50% |
| Sõiduk | M1-kategooria mootorsõiduki (sõiduauto) tehnoülevaatuse esimesel korral läbinute protsent | 89,9% | 85%[[12]](#footnote-12) |
| Sõiduk | M3 (buss) tehnoülevaatuse esimesel korral läbinute protsent | 87,8% | 85%12 |
| Sõiduk | N2-kategooria mootorsõiduki (veoauto 3,5–12 tonni) tehnoülevaatuse esimesel korral läbinute protsent | 89,3% | 85%12 |
| Sõiduk | N3-kategooria mootorsõiduki (veoauto üle 12 tonni) tehnoülevaatuse esimesel korral läbinute protsent | 90% | 85%12 |

## Liiklusohutuse põhimõtted ja tegevuste juhtimismudel

#### Nullvisioon kui lähenemisviis. Jagatud vastutus.

Liiklusohutuse valdkonnas võeti nullvisioon (*Vision Zero*) esimest korda tegevuse aluseks Rootsis[[13]](#footnote-13) 1997. aastal. Hiljem on sarnane liiklusohutusalane lähenemine aluseks võetud enamikus Euroopa riikides (nt Suurbritannias *Safe Systems Approach*, Hollandis *Sustainable Safety*, Norras *Vision Zero Approach* jne). Ka OECD on soovitanud liikmesriikidel lähtuda nullvisiooni aluseks olevatest põhimõtetest[[14]](#footnote-14). Nullvisioon tugineb neljale põhimõttele:

* Eetika: kõige olulisem on inimese elu ja tervis. Need on tähtsamad kui mobiilsus ja teised teeliiklussüsteemi toimimise eesmärgid.
* Vastutusahel: süsteemi ohutuse eest vastutavad selle kavandajad, elluviijad ja haldajad. Liiklejad vastutavad liiklusreeglite täitmise eest.
* Ohutusfilosoofia: inimesed on ekslikud. Transpordisüsteem peab vähendama liiklejate eksimise võimalusi ja eksimuse tõttu tekkivaid kahjusid niipalju kui võimalik.
* Muutusi ajendavad mehhanismid: transpordisüsteemi kavandajad, elluviijad ja haldajad peavad looma eeldused ohutuks liiklemiseks. Kõik osapooled peavad olema valmis eelduste loomiseks vajalikeks muutusteks.

Nullvisioon erineb traditsioonilisest käsitlusest peamiselt järgnevates aspektides:

**Tabel 4.** Nullvisiooni ja traditsioonilise käsitluse erinevused

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Traditsiooniline käsitlus** | **Nullvisiooni käsitlus** |
| Eesmärk | Vähendada liiklusõnnetusi | Vähendada liiklussurmasid ja raskeid vigastusi |
| Teekasutaja ohutus | Sõltub tema käitumisest | Sõltub kujundatud süsteemi ohutusest |
| Ohutuse eest vastutab | Teekasutaja | Süsteemi kavandaja |
| Muutub | Teekasutaja käitumine | Eelkõige keskkond (liikluskeskkond, sõiduk, toetus sotsiaalsema käitumisnormi kaudu), mis toob kaasa ka käitumise muutumise |
| Ohutus | Inimesi ei huvita | Inimese baasvajadus |

Transpordisüsteem on üks kõige keerukamaid ja ohtlikumaid inimese loodud süsteeme. Liiklusohutuse tagamine algab juba ruumi- ja maakasutuse planeerimisest. Liiklussüsteemis on liiklusõnnetused ja isegi väiksemad vigastused vältimatud, kuid sündmuste ahel, mis viib inimelu või tervise jääva kaotuseni, on katkestatav. Teeliiklussüsteem tuleb muuta selliseks, et liiklejad eksiksid võimalikult vähe ning ka eksimuse korral oleksid sellega kaasnevad kahjud võimalikult väikesed. Süsteemi kavandamisel ja toimimisel peab arvestama vigade tekkimise võimalusega ja tagama inimelu säilimise ja tervisekahjustuse vältimise ka siis, kui liikleja teeb vea või isegi eirab mõningaid reegleid. Kõik osapooled, nii liiklejad kui ka süsteemi kujundajad, vastutavad liiklusohutuse eest ühiselt. Süsteemi ohutuks kujundamine eeldab muutuseid. Seetõttu peavad ka kõik osapooled muutusteks avatud olema. Liiklusohutuse tagamine kui sotsiaalne probleem ei tohi olla sõltuvusse seatud kellegi poliitilistest ja ärihuvidest.

#### Süsteemsus

Edu on võimalik saavutada vaid erinevate meetmete komplekssel rakendamisel, kus paljude üksiktegevuste vahel valitsevad selged seosed. Mida paremale liiklusohutuse tasemele on jõutud, seda vähem on võimalik edu saavutada üksiktegevuse kaudu. Suureneb seotud tegevuste roll ja koostöövajadus. Enamik efektiivsetest liiklusohutusalastest tegevustest on Eestis tänaseks vähemalt osaliselt rakendatud. Seni kasutatud mudel, kus otsitakse ning rakendatakse järjest uusi üksiktegevusi, enam ei toimi. Oluline on parandada üksikute tegevuste tulemuslikkust, aga eelkõige koos toimimist. Liiklusohutuse võti järgneval perioodil seisneb eelkõige seni puudulikult rakendatud meetmete toimivuse parandamises. Liiklusohutustegevuste planeerimisel tuleb lähtuda eelkõige liiklusõnnetusi põhjustavatest ja soodustavatest teguritest, arvestades ka kaudseid riski tekitavaid tegureid. Kõiki üksikute liiklusõnnetustega seotud asjaolusid võetakse terviksüsteemi kujundamisel arvesse, kuid ka laia avalikkuse huvi pälvinud üksikjuhtum ei saa olla aluseks liiklusohutusalaste tegevuste prioriteetide ümbersättimisel.

#### Ennetamine, mitte reageerimine

Klassikaliselt on liiklusohutussüsteemi kujundamisel keskendutud liiklusõnnetuseni viinud riskide tuvastamisele ning nende maandamisele. Ainult sellele lähenemisele toetumine ei ole enam piisav, kuna:

* Tagajärgedele reageerimine on olemuselt vastuolus nullvisiooni põhimõtetega;
* Probleemide ennetamine liiklussüsteemi planeerimise faasis on väiksemate kulude ja suurema efekti saavutamise tõttu oluliselt kuluefektiivsem;
* Liiklusõnnetuse mittetoimumine ei tähenda, et riskid on piisavalt maandatud[[15]](#footnote-15).

Liiklussüsteem saab olla ohutu ainult siis, kui kõik selle komponendid on planeeritud ja rakendatud võimalikult ohutuna. Liiklusõnnetuste ennetamiseks on vajalik, et kõik liiklusohutusega seotud tegevused, sh riigi-, KOV-i ja erateel loodavad liikluslahendused (tee‑ehitus, korrashoid, liikluskorraldus) vastaksid hetke parimale liiklusohutusalasele praktikale.

#### Teadmistepõhine tegutsemine

Liiklus on keeruline süsteem, kus ühe parameetri muutmine võib käivitada sündmuste jada, mille tulemus võib vähese teadmistepagasi korral olla etteaimamatu. Liikluses toimivad põhjus-tagajärg seosed on sageli mitmesuunalised ja keerukad. Inimene, kaasa arvatud liiklusspetsialist, ei taju liiklusriske alati objektiivselt. Paljude liiklusohutusalaste tegevuste mõju ei ole tavaloogikale tuginedes prognoositav ning mõju ulatus on ajas muutuv. See loob olukorra, kus heas usus rakendatavad tegevused ei pruugi ohutust oodatud viisil suurendada. Halvemal juhul võivad need liiklusohtu sootuks tõsta. Muutusi liiklussüsteemis saab rakendada ainult siis, kui nende võimalik negatiivne mõju liiklusohutusele on parimatele tänapäevastele teadmistele tuginedes ümber lükatud. Rakendada tuleb eelkõige neid liiklusohutusalaseid meetmeid ning tegevusi, mille efektiivsus on teaduspõhiselt või pikaajalises praktikas kinnitust leidnud. Liiklusohutusalase olukorra muutuste tuvastamine, planeeritavate tegevuste mõju prognoosimine ning rakendatud tegevuste mõju hindamine on võimalikud vaid siis, kui selleks on kasutada piisava detailsusega liiklusõnnetusi ja riskifooni iseloomustavad andmed ning asjaomastel ametitel ja teadusasutustel on vajalik analüüsivõimekus.

#### Liiklusohutusalaste tegevuste juhtimismudel

Luuakse ühtne, toimiv ja koostööd võimaldav liiklusohutusalaste tegevuste juhtimismudel riiklikul, regionaalsel ja kohalikul tasandil, kaasates liiklusohutusalaste probleemide lahendamisse võimalikult palju osapooli. Iga-aastaselt hinnatakse elluviimiskava täitmist ja tulemuslikkust. Transpordisüsteemi otsuste tegemisel seatakse kõigil otsustustasanditel eesmärgiks maksimaalne liiklusohutuse tagamine. Liiklusohutusprogrammi tegevused kaetakse nelja-aastase kestusega elluviimiskavaga. Elluviimiskava on kooskõlas riigi eelarvestrateegiaga ning on rulluv, mis tähendab, et igal aastal lisandub elluviimiskava juurde üks planeeritav aasta. Elluviimiskava kooskõlastatakse ministeeriumitega, kes panustavad liiklusohutusprogrammi rahaliselt või toetavate tegevustega, ning see esitatakse Vabariigi Valitsusele kinnitamiseks koos transpordi arengukava rakendusplaaniga.

Vabariigi Valitsuse juurde on moodustatud liikluskomisjon, kelle ülesandeks on liiklusohutuse strateegiliste eesmärkide ja prioriteetide seadmine, liiklusohutusprogrammist tulenevate tegevuste koordineerimine ning Vabariigi Valitsuse nõustamine ja ettepanekute tegemine liiklusohutusega seotud küsimuste lahendamiseks. Liiklusohutusprogrammi elluviimise peavastutaja on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Liiklusohutusprogrammi elluviimise eest vastutavad ka Haridus- ja Teadusministeerium, Justiitsministeerium, Rahandusministeerium, Siseministeerium ning Sotsiaalministeerium ning liiklusohutusprogrammi elluviimisega seotud ministeeriumite pädevad allasutused. Liiklusohutusprogrammi elluviimisse kaasatakse ka KOV-i üksused. Maanteeameti ülesanne liiklusohutusprogrammi elluviimisel ja suunamisel on liikluskomisjoni töö korraldamine ning üldine liiklusohutusprogrammi seiramine, erinevate osapoolte vaheliste tegevuste ja eriarvamuste ühtlustamine ning liiklusohutusprogrammi aruandluse ja uuendamise korraldamine. Teised liiklusohutusprogrammi elluviimises osalevad ministeeriumid ja nende allasutused viivad liiklusohutusprogrammi ellu vastavalt kavale.

Liiklusohutusprogrammi eesmärkide saavutamisest ülevaate saamiseks hinnatakse igal aastal selle elluviimiskava täitmist. Liiklusohutusprogrammi elluviimises osalevad ministeeriumid ja ametid koostavad igal aastal oma vastutusalasse jäävate meetmete ja tegevuste rakendamise kohta tulemusaruande ja esitavad selle hiljemalt iga järgmise aasta 1. veebruariks Maanteeametile. Kokkuvõtete alusel koostab Maanteeamet elluviimiskava täitmise aruande. Aruannet tutvustatakse enne kinnitamisele esitamist Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonis. Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava vaadatakse läbi ja seda ajakohastatakse vajaduse korral kord aastas riigieelarve koostamise protsessi käigus. Ettepanekud elluviimiskava täiendamiseks esitatakse Vabariigi Valitsusele koos transpordi arengukava rakendusplaani aruandega. Liiklusohutusprogrammi täitmise lõpparuande koostamiseks esitavad ministeeriumid Maanteeametile kokkuvõtte oma vastutusalasse jäävate kogu liiklusohutusprogrammi perioodi meetmete ja tegevuste elluviimise kohta. Liiklusohutusprogrammi täitmise lõpparuanne kooskõlastatakse asjakohaste ministeeriumite ja Riigikantseleiga, arutatakse läbi Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonis ning esitatakse Vabariigi Valitsusele kinnitamiseks.

## Vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja

Vastutustundlik ja kaasliiklejatega arvestav käitumine moodustab olulisema osa iga inimese panusest üldisse liiklusohutusse. Eesmärgiks on kõigi liikluses osalejate ohutust väärtustavate hoiakute ja alalhoidliku liikluskäitumise kujundamine. Eriti tähtis on ühise vastutuse põhimõtte – enda ohutuse tagamise kohustus ja vastutustundlik suhtumine teiste teekasutajate ohutusse – rakendamine. Meetmed keskenduvad kahele erinevale aspektile – neist üks on seotud liikleja mõttemaailma ja arusaamadega ning teine liikluskeskkonnaga. Jätkatakse tööd liiklusohutusalase koolituse ja teavitusega liiklemise ohutust väärtustavate hoiakute ja alalhoidliku liikluskäitumise kujundamiseks. Liiklusohutusalaste koolituste ja teavituste kaudu suunatakse tegevused eelkõige suurema riskiga liikleja (joobes, tervisehäirega, juhtimisõiguseta ja liikluses riski otsiv juht) liikluses toimetulekule, sõidukijuhi tervislikule seisundile ja elanikkonna vananemisega kaasnevatele muudatustele liikluskeskkonnas. Arendatakse terviklikke süsteeme liikleja liikluskäitumise parandamiseks.

#### 4.1. Meede: jalakäija ohutus

|  |
| --- |
| **Meetme eesmärk:** liiklusõnnetuses hukkunud ja raskesti vigastada saanud jalakäijate arv on vähenenud. |

Jalakäijate hulga moodustavad erineva liikumisvõimega, teadmiste ja oskustega inimesed, sh puudega liiklejad, eakad ja lapsed. Jalakäija ohutust mõjutavad üksteisega tihedas seoses olevad asjaolud: tee parameetrid ja liikleja käitumine; pimeda aeg ning jalakäija nähtavus; talvised olud ja teehoole; sõidukiirus ja tagajärgede raskus. Jalakäijaõnnetuste vähendamiseks kavandatavad abinõud nähakse ette lähtuvalt ülaltoodud riskidest ning asulavälise tee, väikeasulat läbiva maantee ning linnapiirkonna teede- ja tänavavõrgu liikluskeskkonna eripärast. Liikleja hoiakute ja käitumise kujundamise eesmärgil jätkatakse ja arendatakse jalakäijale ja sõidukijuhile suunatud, järjepidevuse alusel toimivaid koolitusi, teavituse ning liiklusjärelevalve alaseid tegevusi. Liiklusruum peab praegusest suuremal määral olema kavandatud ja rajatud selliselt, et vältida ja piirata liikleja eksimusi ning vähendada neist tingitud liiklusõnnetuste tagajärgede raskust.

Senisest enam tuleb liiklusruumi kujundamisel arvestada elukeskkonnast tulenevate väärtustega, tagades ligipääsetavuse ning luues ohutuid ja mugavaid võimalusi jalgsi liikumiseks. Tänavad tuleb kujundada kohaseks erinevatele kasutajatele, mis vajadusel eeldab liiklust rahustavate meetmete kasutamist. Sama oluline on ühissõidukipeatuste, kõnniteede ning jalgteede kavandamine ja väljaehitamine või rekonstrueerimine jalakäijaliikluse ohutust suurendavalt. Kõrgemaid ohutusnõudeid tuleb rakendada töö korraldamisel remondiobjektil, tagades jalakäija ning sõiduki kokkupuudet välistava liikluskorraldusliku lahenduse, samuti liiklejale harjumuseks saanud liikluskorralduse muutmisel. Senisest enam tuleb jalakäija ja mootorsõiduki vahelisi konflikte välistavaid lahendusi ette näha uutes planeeringutes. Asulavälise tee liikluskeskkonnas peab arvestama ohutuseks vajalike tingimuste loomisega jalakäijaliikluse koondumiskohtades. Talvel peab teehooldus tagama jalakäijale ohutu ja kasutamiseks sobiva liiklusruumi. Jalgteelt ja teepeenralt lume koristamata jätmine toob kaasa vajaduse kõndida sõiduteel.

Pimeda ajal on õnnetusse sattumise tõenäosus seotud jalakäija märkamise kaugusega. Jalakäijahelkuri nõuetekohane kandmine pimeda ajal suurendab oluliselt jalakäija märgatavust asulavälisel teel. Jalakäijahelkur peab olema nähtav ja lähenevale sõidukijuhile märgatav peatumiseks vajalikult kauguselt. Asulaliikluses ei piisa ohutuse tagamiseks ainult helkuri olemasolust, jalakäija ei tohi unustada enda ohutuse tagamise kohustust. Liiklusõnnetuse toimumisel sõltub kokkupõrkekiirusest otseselt jalakäija vigastuste raskus. Ohutu sõidukiirusega arvestamine on oluliseks lähtekohaks liiklusruumi kujundamisel. Seatud kiiruspiirangust kinnipidamist mõjutavad omakorda liiklejate üksteist arvestav käitumine, seaduskuulekus, liiklusjärelevalve toimivus ning otse liikluskeskkonnast saadav, tee parameetritest tulenev taju, millest sõidukijuht sõidukiiruse valikul lähtub.

#### 4.2. Meede: jalgratturi ohutus

|  |
| --- |
| **Meetme eesmärk:** liiklusõnnetuses hukkunud ja raskesti vigastada saanud jalgratturite arv on vähenenud. |

Jalgrattaliikluse osakaal (ligikaudu 5% kõikidest liikumistest) on aasta-aastalt kasvanud, kuid võrreldes arenenud jalgrattaliiklusega riikidega on see pigem tagasihoidlik. Jalgratturi ohutus on tihedalt seotud läbimõeldult kujundatud jalgrattataristu ja igapäevase jalgrattakasutusega. Ohutum keskkond toetab jalgratta kasutajate osakaalu suurenemist. Teiste liiklejate valmidus jalgratturiga arvestada ja jalgratturite poolt liiklusreeglite kompromissitu täitmine aitab oluliselt ohutust parandada. Jalgrattur peab teadvustama, et tal lasub enda ohutuse tagamise ja teistesse liiklejatesse vastutustundliku suhtumise kohustus.

Hetkel piirduvad paljud jalgrattaliikluse edendamisega seotud eesmärgid rajatavate jalgrattateede kilomeetrite arvuga. Vähem tähelepanu pööratakse aga sellele, kas ja kuidas kavandatavad tegevused jalgrattakasutust ja ohutust mõjutavad. Jalgrattataristu strateegilise planeerimistasandi üks oluline osa on ühtse võrgustiku kujundamine. Jalgratturil peab olema võimalik liikuda lähtekohast võimalikult paljudesse sihtpunktidesse. Samas ei ole ühendus sihtpunktidega ainus nõue. Oluline on tagada jalgrattaradade kvaliteet ja vajalikud lisateenused. Jalgrattateede võrgustiku loomisel on tarvis järgida selle ohutust, otsesust, sidusust, atraktiivsust ja mugavust. Välistada tuleb olukord, kus taristu uuendamisel eiratakse jalgrattaohutuse ja -kasutuse vajadust.

Jalgratta ja jalgratturi ohutusvarustuse kasutamine tagab nii aktiivse, õnnetusse sattumist ennetava kui ka passiivse, tagajärgede raskust leevendava ohutuse. Kuna jalgratturil puudub kohustus kasutada ohutusriietust ja täiskasvanud jalgratturil kiivrit, siis saavutatakse selles osas juurdekasv valdavalt liikluskasvatuse abinõusid (teavitus, koolitus jm) kasutades. Jalgratturikiivri kasutamisega saavutatakse peapeatraumade vähenemine liiklusõnnetuse ning jalgrattaga kukkumise korral. Jalgratturi märgatavust parandava ohutusvarustuse kasutamine (tuled, helkurid, ohutusvest või -riietus) vähendab liiklusõnnetusse sattumise tõenäosust.

#### Meede: eakas liikleja

|  |
| --- |
| **Meetme eesmärk:** liiklusõnnetuses hukkunud ja raskelt vigastada saanud eakate ning eakate põhjustatud liiklusõnnetuste arv on vähenenud. |

Demograafiline prognoos näitab Eesti rahvastiku vananemist. Eaka inimese eripära tuleb arvestada tema õpetamisel ning teadmiste ja oskuste täiendamisel. Ühiskond peab kohanema liikluskeskkonnale esitatavate nõudmistega, mis tulenevad elanikkonna vananemisest. Elanikkonna vananemisega seotud probleemistik jaguneb kolmeks: eaka jalakäija ohutus, eaka juhi tervisenõuetega seonduv ja eaka mootorsõidukijuhi täiendkoolitussüsteemi loomine. Aastaks 2025 on Eestis vähemalt 85 000 vanemaealist (vanuses 65+) sõidukijuhti enam kui täna**.** Tänasega võrreldes kasvab vanemaealiste naisjuhtide arv kolm ja meesjuhtide arv kaks korda. Eakate sotsiaalse aktiivsuse ja elukvaliteedi tagamiseks tuleb nende jätkuvat autokasutust igati soosida ja motiveerida neid koolitustel osalema. Eakas inimene, kes soovib kõrge vanuseni autot juhtida, peab olema teadlik ja oskama toime tulla oma vanadusega kaasneva juhtimisvõimekuse vähenemisega.

#### 4.4. Meede: liiklusharidus

|  |
| --- |
| **Meetme eesmärk:** liikluses osaleja ohutust väärtustavad teadmised on paranenud. |

Olulisim on luua mitmekülgselt toetavad tingimused õigete hoiakute ja käitumisviiside kujunemisel terve eluea vältel. Tähtsad märksõnad on: liikumine kui inimese igapäevane baasvajadus; ühine vastutus noorele liiklejale eeskujuks olemise kaudu; hoolivuse ja teistega arvestamise väärtustamine liikluses; teadmised ja oskused ohutuks liiklemiseks; elukestev õpe. Vajalik on tegevuste muutmine süsteemseks ja järjepidevaks ning laiendamine kõigile vanusegruppidele. Vastutusalad jagunevad järgmiselt: kõrgkoolid – õpetajate taseme- ja täiendkoolitus; haridusasutused – kvaliteetne ja süsteemne liiklusõpe lasteaiast autokoolini; omavalitsusüksused – taristu ja tugifunktsioonide tagamine; riigiasutused – tegevus liikluskeskkonnas ohutuse tagamisel ja ühtse lähenemise kujundamisel; pere/kogukond – vastutus isikliku eeskuju ja väljakujunenud käitumisnormide eest; kolmas ja erasektor – väärtuste kandjad oma tegevuses, töötajaskonnast hoolimine, sotsiaalne vastutus. Kuigi õiged liiklusharjumused peavad välja kujunema noores eas, on põhikooli kitsaskohtadeks õpetamise kvaliteet ja õpetamise rakendamine, mis võimaldaks saavutada riiklikus õppekavas püstitatud eesmärke ja tagada vastava pädevuse väljakujunemist.

#### Meede: juhikoolitus

|  |
| --- |
| **Meetme eesmärk:** juhi ettevalmistamine ohutuks liiklemisekson paranenud. |

Juhikoolitus on üldise liiklusalase alg- ja põhihariduse loogiline jätk ning oluline vahend teadlikkuse tõstmiseks ohutuks liiklemiseks jalgratta ja mootorsõiduki juhtimisega toimetulekul. Lisaks liiklusreeglite tundmisele ja sõiduki valitsemisele on oluline, et tulevane juht õpiks hindama riske, riski suurendavaid tegureid liikluses ning oma võimete ja oskuste piire. Mootorsõidukijuhi koolituses, sh mopeedi- ja mootorrattaõppes on oluline, et õppeperiood oleks intensiivne ning et koolitatav saaks võimalikult palju regulaarset sõidupraktikat enne, kui tullakse juhtimisõigust taotlema. Valikuteks on: täielikult liberaalne (vaba) koolitussüsteem ehk sõitu õppima hakkav isik võib valida professionaalse koolituse (autokooli) või mitteprofessionaalse koolituse (juhendajaga sõitmine) vahel, või kombineeritud õpe, kus isik käib nii autokoolis kui ka sõidab juhendajaga. Suurim väljakutse sõltumata juhi koolitussüsteemist on tõsta sõiduõppija teadlikkust vastutustundliku ja ohutu juhi kujunemisel, kellel on lisaks tehnilisele vilumusele ka turvalised hoiakud ja kes peab oluliseks enda ja kaasliiklejate ohutust. Enam vajab tähelepanu koolitusasutuste järelevalve ja eksamineerijate kvaliteedi kontroll. Nähakse ette ametikoolituse moodulõppele üleviimine.

#### Meede: ennetus

|  |
| --- |
| **Meetme eesmärk:** ohutute liiklusharjumuste, käitumisnormide ja hoiakute kujundamine. |

Eesmärgiks on teadlike riskide võtmise minimeerimine ning ennast säästva ja teisi arvestava liikleja kujunemisele kaasa aitamine. See sisaldab erinevaid tegevusi (teavitus, koolitus, võrgustikutöö, nõustamine, arendus), mis täiendavad üksteist ning moodustavad ühistoimena terviku kõigi liiklejate jaoks. Tegevused suunatakse riskigruppidele sh eakate, puudega inimeste ja laste liiklusohutuse tagamisele, liiklusohutuse probleemteemadele, liiklusohutust hõlmavatele seadusemuudatustele ja demograafilisest koosseisust tulenevatele aspektidele. Teavitustegevus sisaldabliiklusohutuskampaaniaid, liiklusohutuse teema pidevat käsitlemist ja probleemkohtade fookustamist. Oluline on teavitada liiklejat erinevatest ohuolukordadest, millega ta kokku puutub, kui ei väärtusta ohutu liiklemise põhimõtteid. Võrgustikutöö kaudu edendatakse tervisliku ja ohutu liiklemisviisi toetamist, ametkondadevaheliste ja maakondlikul tasandil toimivate komisjonide/nõukogude järjepidevat tegevust ning kodanikeühenduste kaasamist. Maanteeameti kui liiklusvaldkonna kompetentsikeskuse kaudu korraldatakseKOV-ide ja haridusasutuste nõustamist liiklusohutuse teemadel lähtuvalt kohalikust vajadusest.

Ühtse kommunikatsioonivälja puudumise tõttu ei ole kaalukas osa muukeelsest elanikkonnast liiklusohutussõnumi haardeulatuses. Eesmärkide saavutamiseks vajatakse senisest enam ühise kommunikatsiooniruumi tugevnemist toetavaid tegevusi, mis arvestavad regionaalset eripära ning pööravad tähelepanu Ida-Virumaale ning Harjumaa piirkondadele, kus elab palju vene keelt peamise suhtluskeelena kasutavaid inimesi. Samuti tegevusi inglis- ja venekeelses trüki-, tele-, raadio- ja interaktiivses meedias (näiteks artiklisarjad, tele- ja raadiosaated ning veebiportaalide arendamine ja tõlkimine), mis kajastavad liiklusohutustemaatikat. Kompleksset käsitlust vajavad uusimmigrantidele suunatud liiklusohutusalased tegevused.

#### Meede: juhi tervis

|  |
| --- |
| **Meetme eesmärk:** liikluses osalevate puuduliku juhtimisvõimekusega isikute arv on vähenenud. |

Sõiduki juhtimine ei ole igaühe õigus, vaid selleks peab olema sobiv tervislik seisund sealhulgas sobiv vaimse tervise seisund. Liiklusseaduse alusel teostatav tervisekontroll on suunatud juhi liiklusriskide teadvustamisele, tervisenõuete vastavuse kontrollimisele ja liiklusohtliku terviseseisundi tuvastamisele. Tervisekontrolli integreerimine e-tervisega võimaldab juhi terviseseisundit hinnata oluliselt sisulisemalt kui senine visiiditeenusel põhinev süsteem võimaldas. Integreeritud süsteemid tagavad liiklusohtliku terviseseisundi diagnoosimise korral arsti tähelepanu patsiendi juhtimisõiguse staatuse kohta, vajadusel selle peatamise (algatamise) ning asjakohase info kättesaadavuse juhtimisõiguse väljaandjale. Vajalik on luua võimalused sõidukijuhi juhtimisvõimekuse hindamiseks ning juhtimisvõimekuse säilitamise ja parandamise alaseks nõustamiseks tagamaks, et mootorsõidukijuhina osaleksid liikluses piisava juhtimisvõimekusega isikud.

#### Meede: liiklusjärelevalve

|  |
| --- |
| **Meetme eesmärk:** liiklusreeglite täitmise tagamine. |

Liiklusjärelevalve on liiklusreeglite täitmise tagamise olulisim ja tulemuslikuim viis, mis aitab liiklusohutust märkimisväärselt parandada. Uuringute kohaselt võiks liiklusreeglite täielik järgimine vähendada liiklusõnnetusi 50%.Tegevuste planeerimisel arvestatakse väga selgeid ohukriteeriumeid, keskkonna elemente ja liikleja käitumist. Liiklusjärelevalve muutub senisest enam meetodipõhisemaks. Meetodipõhise järelevalve eelduseks on, et kogu informatsioon on kättesaadav ning selle tulemuse mõju osatakse hinnata. Tehakse pingutusi, et liiklusjärelevalve efektiivsus ja kaasnevad mõjutusvahendid ei põhineks ainult reeglite täpse järgimise mõõtmisel, vaid oleks paindlikumad ning annaksid ka liiklejale selgema tunnetuse ja lubaksid reaalse ohuolukorraga arvestada. Nii füüsilised kui ka tehnilised vahendid paigutatakse riskihinnangute põhiselt liiklusohutust mõjutavatesse kohtadesse. Et liiklusjärelevalve mõju ohutusele oleks maksimaalne, peab inimressurss keskenduma liiklusrikkumistele, millel on liiklusohutusega ja liiklusõnnetuse tagajärgede raskusastmega otsene ning tõestatud seos. Põhitähelepanu pööratakse riskeeriva liikluskäitumise vähendamisele, kergliiklejate ohutusele, joobes juhtide liiklusest kõrvaldamisele, kiirusrežiimist kinnipidamise kontrollile, turvavarustuse kontrollile, sõidu-, töö- ja puhkeaja ning veonõuete täitmise kontrollile. Eesmärgiks on lihtsustada väärteomenetluse läbiviimist selliselt, et see ei toimuks isiku õiguste tagamise arvelt. Väärteomenetlus viiakse läbi üksnes siis, kui see on vältimatu. Senisest suuremas mahus rakendatakse erinevaid automaatse liiklusjärelevalve võimalusi.

#### Meede: rehabilitatsioon

|  |
| --- |
| **Meetme eesmärk:** mootorsõidukijuhi seaduskuuleka liikluskäitumise kujundamine nõustamise protsessi kaudu kaasliiklejaid arvestava ja ohutu liikluskäitumise taastamiseks. |

Rehabilitatsioonimeetmed on rikkumisjärgsed tegevused juhikõlblikkuse taastamiseks. Põhirõhk mõjutusmeetmete valikul peab olema isiku käitumise muutmisel ning seda on kõige tõenäolisem saavutada spetsiifiliste programmide kaudu. Vajadusel tuleks kasutada sõltuvusravi või kõrge riskiga juhile mõeldud programmi. Samas pole vajalik ega proportsionaalne selliste programmide kohaldamine kõigile korduvrikkumise toime pannud isikutele – kohustuse määramine peab olema riski- ja vajaduspõhine. Saadav kasu meetmest võib ulatuda liiklusohutusest kaugemale. Nii võib joobes juhile mõeldud järelkoolituse tagajärjel väheneda haigestumine alkoholiga seotud haigustesse ning paraneda selle poolt mõjutatud inimeste elukvaliteet. Rehabilitatsioonimeetmete rakendamist alustatakse alkoholiga seotud liiklusrikkumise toime pannud juhtidest, laienedes vajaduspõhiselt retsidiivsete liiklusrikkujateni. Leebema lähenemisena kavandatakse sekkumistegevusi, kus isikut ei suunata järelkoolitusele või raviprogrammi, vaid kaasatakse nõustamisprotsessi, suunates teda oma probleeme paremini teadvustama.

## Ohutu liikluskeskkond

Liikluskeskkond hõlmab maakasutust ja ohutuma teedevõrgu planeerimist, uute teede ehitamist ja olemasolevate rekonstrueerimist, liikuvuse tagamist, liikluskorraldust ning teede korrashoidu. Eesmärgiks on ohutum ja tõhusam liikuvus, mis on sotsiaalselt vastuvõetav ja keskkonnasäästlik ning erinevate aastaaegade liikluseripärasid arvestav. Meetmed on suunatud liikluskeskkonna kujundamisele ja haldamisele selliselt, et liikluskeskkond oleks lihtsasti mõistetav, liiklejad tajuksid sellest tulenevaid ohtusid ning väheneks eksimuste võimalus ja eksimuste korral ei oleks tagajärjed liialt rängad. Tähelepanu keskmesse tõuseb vähemkaitstud liikleja. Suurimaks väljakutseks on ohutu linnalise liikluskeskkonna kujundamine, sh kõndimise, jalgrattaga sõitmise ja ühistranspordi kasutamise võimaluste parandamine ning lahenduste väljatöötamine vältimaks ühesõidukiõnnetusi ja võimaldada ohutuid möödasõidutingimusi maanteel. Ohutuse tõstmiseks tuleb liikluse korraldamisel lähtuda liikluskeskkonna ohtlikkusest, eelkõige tagada liikluskeskkonna ja kiirusrežiimi kooskõla. Liikluskeskkonna kujundajad peavad tajuma oma vastutust, sest mistahes muutused liikuvuses (näiteks kergliikluse propageerimine ja soodustamine) ilma samaaegselt efektiivseid liiklusohutusmeetmeid rakendamata võib endaga kaasa tuua korvamatu kahju.

#### Meede: maakasutus ja teedevõrgu planeerimine

|  |
| --- |
| **Meetme eesmärk:** läbimõeldud maakasutus ja ohutu teedevõrgu planeerimine. |

Meede näeb ette liiklusohutust tõstvate tegevuste teostamise juba planeerimisfaasis, näiteks liiklusohutusele avalduva mõju hindamise planeeringutes. Planeerimisel tuleb silmas pidada eelkõige liikumisvajaduse optimeerimise nõuet: kompaktne maakasutus, sundliikumise mahu ja liikumisdistantsi vähendamine aitab kaasa võimalike liikluskonfliktide ärahoidmisele.

#### Meede: säästva ja ohutu taristu projekteerimine, ehitamine ning rekonstrueerimine

|  |
| --- |
| **Meetme eesmärk:** ohutute teede projekteerimine, ehitamine ja rekonstrueerimine. |

Meede hõlmab teede projekteerimist ja ehitamist, mis on otseselt suunatud liiklusohutuse parandamisele. Teede projekteerimisele esitatavad nõuded peavad olema kooskõlas kaasaegse ohutu süsteemi kujundamise kontseptsiooniga, sh nullvisiooni ja jätkusuutliku ohutuse põhimõtetega. Mida põhjalikumalt käsitletakse ohutust planeerimise ja projekteerimise varastes etappides (näiteks projekti liiklusohutuse auditeerimisel), seda harvem tekib vajadus hilisemate, sageli kunstlikeks kujunevate parandusmeetmete järele. Meede näeb ette ohtlike kohtade väljaselgitamise ja nende kõrvaldamise riigiteedel ja suuremates KOV-ides. Esiletõstmist väärivateks tegevusteks on võimaluste väljaselgitamine sõidusuundade ja erinevate liikumisviiside füüsiliseks eraldamiseks ning teelt väljasõidu ohutustamiseks. Suuremat tähelepanu pööratakse terviklahenduste rakendamisele liikluse rahustamiseks ja vähemkaitstud liikleja ohutuse suurendamiseks linnakeskkonnas. Jätkuvad tegevused metsloomaohtlike piirkondade väljaselgitamiseks, rakendatud ohutuslahenduste efektiivsuse hindamiseks ning uute teede projekteerimisel elusloodusega seotud liiklusohutuse tõstmiseks.

#### Meede: teede korrashoid

|  |
| --- |
| **Meetme eesmärk:** tee seisundinõuded on tagatud ja kaasajastatud. |

Teede vastavus seisundinõuetele tagatakse teede korrashoiuga, mis peab hõlmama kõiki ehitusseadustikust tulenevaid tee komponente, sh kergliiklusteid ja liiklemiseks kasutatavaid rajatisi. Seisundinõudeid kaasajastatakse lähtuvalt nende mõjust liiklusohutusele. Tee talvised seisundinõuded peavad olema sellised, mis tagavad liiklusohutuse lisaks mootorsõidukit kasutavale liiklejale ka jalakäijale ja jalgratturile. Prioriteetseks tegevuseks on teeolude mõõtmise ja prognoosimise mudeli väljatöötamine ning rakendamine. Ühtlasi tagatakse tõhus ja järjepidev tee seisundinõuetele vastavuse kontroll. Määravaks peavad saama mitte reeglite täpsele järgimisele, vaid liiklusohutuse tagamisele suunatud tegevused.

#### Meede: liikluskorraldus

|  |
| --- |
| **Meetme eesmärk:** säästva ja ohutu liikluskorralduse tagamine. |

Liikluskorraldus peab kujunema lihtsaks ja arusaadavaks, sobituma keskkonda, vähendama liiklusstressi ning aitama vältida liiklemisel vigu. Meetmega tõhustatakse liikluskorralduse projekteerimist, teostamist ning järelevalvet. Töötatakse välja lahendused, mis tagavad vajadustele vastava selge ja üheselt mõistetava liikluskorralduse, sh ka ehitusobjektil. Liiklemise sujuvamaks, ohutumaks ning keskkonnasäästlikumaks muutmiseks hakatakse liikluskorralduses enam rakendama intelligentsete transpordisüsteemide (edaspidi *ITS*) võimalusi.

#### Meede: raudteeristete ohutus

|  |
| --- |
| **Meetme eesmärk:** raudtee ületuskohtadel toimunud liiklusõnnetused on vähenenud. |

Rongi kiiruse tõstmine ja tihenev rongiliiklus olemasoleval taristul toob kaasa olemasolevate meetmete hindamise ning täiendavate ohutusmeetmete rakendamise vajaduse eelkõige raudteeristetel (raudteeülekäigud ja raudteeülesõidud). Vajalik on hinnata samatasandilistel raudteeristetel rakendatavate ohutusmeetmete piisavust, toimunud õnnetuste asjaolusid ning meetmete mõju kavandatavatele liikluskeskkonna muutustele. Koostatakse raudteeristete ohutustamise kava ja rakendatakse täiendavaid tegevusi ohutuse tagamiseks.

#### Meede: ohutu sõidukiirus

|  |
| --- |
| **Meetme eesmärk:** ohutu sõidukiiruse kehtestamine. |

Ohutu sõidukiiruse ületamine on inimeste hukkumist ja vigastamist enim mõjutav faktor. See mõjutab nii liiklusõnnetuses osalemist kui ka liiklusõnnetuse tagajärgi. Suuremal kokkupõrkekiirusel on suurem kokkupõrkeenergia ning potentsiaal inimest vigastada. Ohutu kiiruse kontseptsioonist lähtudes peab juht-sõiduk-liikluskeskkond-süsteem toimima selliselt, et liiklusõnnetuses liikleja ei hukkuks ega saaks raskeid vigastusi. Paljudes EL-i liikmesriikides on püütud tegelikult rakendatavat suurimat lubatud sõidukiirust siduda kiirusega, millest lähtutakse tee geomeetria kavandamisel, ja kiirusega, mis haakub ohutuse ning tegelike tee- ja liiklustingimustega. Ka Eestis on vajalik kehtestada eelkõige tee funktsioonist, liikluse koosseisust, sagedusest ja maakasutusest lähtuvad piirkiiruse määramise põhimõtted.

#### Meede: intelligentsed transpordisüsteemid (ITS)

|  |
| --- |
| **Meetme eesmärk:** ITS-i võimalused on rakendatud. |

ITS-i arendused aitavad liikluses orienteeruda, liigelda sujuvamalt, soodsamalt, säästlikumalt ning vahetades andmeid ja teavet sõidukite või sõidukite ja taristu vahel. See võimaldab muuta tervikliku liiklussüsteemi sujuvamaks, arusaadavamaks, säästlikumaks ja ohutumaks. Liiklemise sujuvamaks, ohutumaks ning keskkonnasäästlikumaks muutmiseks hakatakse liikluskorralduses rakendama ITS-i võimalusi. Võetakse kasutusele üleeuroopaline sõidukist automaatselt hädaabiteate edastamise süsteem eCall. Suure liiklussagedusega maanteel ning linnatänaval arendatakse dünaamilist liikluskorraldust. See hõlmab liikleja reaalajas teavitamist ja hoiatamist liiklus-, tee- ja ilmastikuoludest ning eelnevast sõltuva kiirusrežiimi kehtestamist. Vajadusel ka liikluse ümbersuunamist. Lisaks vahetult taristule paigaldatavale juhitavale liikluskorraldusvahendile täiendatakse liikluspiirangutest ja liiklustakistustest teavitamise tehnilisi lahendusi. ITS-i lahenduste kaudu soodustatakse ühistranspordi kasutamist. Hinnatakse ITS-i rakendustest tulenevaid riske ja vajadusel kavandatakse leevendusabinõud.

## Ohutu sõiduk

Ohutu sõiduki meetmed on suunatud ohutuse ja transpordi toimivuse parandamisele. Eesmärk on ohutuma sõiduki kasutamine liikluses ja täisautonoomse sõiduki kasutuselevõtuga seotud arengute jälgimine. Tähelepanu tuleb pöörata sõiduki tehnilise seisukorra ja turvalisusnõuete kontrollile. Senisest enam vajab tähelepanu kommertsvedusid teostavate sõidukite ohutus ning ettevõtja kohustuste ja vastutusega seonduv. Liiklus on ühine vastutusala, milles on oluline roll ettevõtete hoolsuskohustusel täitmaks töötervishoiu ja -ohutuse, liiklusohutuse, sõidukite tehnilise vastavuse ja veoseveo nõudeid. Tegevused hõlmavad ka juhiabisüsteemi, mis ei lase juhil ilma teatavaid tingimusi täitmata autot või seadet kasutada või suurendavad ohutust ning pakuvad täiendavat juhtimismugavust. Otsitakse võimalusi turvalisema auto soetamise soodustamiseks ning vana ja vähem turvalise auto kasutamisest loobumiseks.

#### Meede: tugisüsteem juhile

|  |
| --- |
| **Meetme eesmärk:** juhiabisüsteemi kasutuselevõtt on laienenud. |

Juhtimise abistamiseks loodud tugisüsteem aitab juhti hoiatades või juhtimisse sekkudes sõidukit ohutult juhtida. Sõidurajalt väljasõidu hoiatussüsteem, sõiduraja hoidmise süsteem, adaptiivne kiirusehoidik, kokkupõrke hoiatus, kokkupõrke vältimise süsteem, jalakäija‑/jalgratturituvastus, pimeala tuvastus, pikivahe hoiatus, liiklusmärgituvastus, öise nägemise lahendused – see on mittetäielik loetelu juhi eksimust ärahoidvatest ja ohutust suurendavatest juhiabisüsteemi võimalustest, mis sisalduvad kaasaegse sõiduki standard- või valikvarustuses. Lähema kümnendi jooksul see nimistu pikeneb ja süsteem muutub tõhusamaks ning kättesaadavamaks. Eksimuse ja rikkumise toimepanemist saavad takistada nn „lukud“ sõidukis, mis ei lase juhil ilma teatavaid tingimusi täitmata autot või seadet kasutada. Propageeritakse juhiabiseadmeid, mida on võimalik lisada kasutuses sõidukile ja turvaliselt kasutada.

#### Meede: sõiduki turvalisus

|  |
| --- |
| **Meetme eesmärk:** liikluses osalevate sõidukite tehniline seisukord on paranenud. |

Hetkel on juba kehtestatud või ettevalmistamisel hulgaliselt sõidukite turvalisuse tehnilisi standardeid ja nõudeid. Nende mõju ilmneb täiel määral alles 10–15 aasta jooksul. Pärast turuleviimist peab sõiduk kogu oma kasutusea jooksul vastama turvalisusnõuetele. Ohutuse suurendamiseks tõhustatakse sõiduki tehnilise seisukorra ja turvalisusnõuetele vastavuse kontrolli. Sõidukipargi ohutumaks muutmiseks peetakse järgmistes elluviimiskava etappides vajalikuks turvalisema sõiduki soetamise soodustamist. Liiklusõnnetuses kahjustada saanud sõiduk remonditakse korrektselt ja tegutsetakse selle nimel, et liiklusesse naaseks vaid sõiduk, mis tehniliselt ja turvavarustuse tasemelt on samaväärne liiklusõnnetuses mitteosalenud sama tüüpi sõidukiga.

#### Meede: tööga seotud sõiduki ohutus

|  |
| --- |
| **Meetme eesmärk:** tööga seotud raskete tagajärgedega liiklusõnnetused on vähenenud. |

Oluline osa liiklusõnnetustest toimub tööga seotud sõidukitega. Senisest enam vajavad tähelepanu kommertsveod ja tööga seotud sõidukite liiklemine. Liiklus on ühine vastutusala ning korrektse ja nullvisioonist lähtuva töökorralduse puhul on ettevõtjal võimalik nii sõidu-, töö-, puhkeaja, sõiduki tehnilise vastavusega või veose ohutusega seotud rikkumisi ära hoida kui ka mõjutada sõidukijuhti rikkumisi vältima. Kui veoga seotud ettevõtetele laiendada vastutava kasutaja kohustusest tulenevat vastutust, on nad enam motiveeritud liiklusreeglite eiramist ennetama. Ettevõtjapoolne liiklusohutuse väärtustamine aitab vähendada kulusid, väheneb töötajate töölt eemaloleku ja ravikulu, suureneb töötajate rahulolu ja tehnika kasutamise efektiivsus. Jätkuvad aktiivsed tegevused enim liiklust ohustavate rikkumistega seotud nõuetest kinnipidamise ning veoseveole esitatavate nõuete täitmise kontrolli valdkonnas.

## Kokkuvõte

Liiklusohutusprogrammi elluviimine on kiireim viis liiklusohutuse eesmärkide saavutamiseks. Kavandatud meetmed panevad aluse järgmiseks kümnendiks ettenähtud võimalike tegevuste kavale. Kõik osapooled peavad pingutama selle nimel, et liikluses ei hukkuks ega saaks raskelt viga ükski inimene.

1. „Transpordi arengukava 2014-2020“ ptk 11. <https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/3210/2201/4001/arengukava.pdf> (28.03.2016). [↑](#footnote-ref-1)
2. „Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020“. <http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_et.pdf> (28.03.2016). [↑](#footnote-ref-2)
3. <https://www.riigikantselei.ee/valitsus/valitsus/et/valitsus/arengukavad/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium/RLOP%20t%C3%A4iendatud%20terviktekst.pdf> (28.03.2016). [↑](#footnote-ref-3)
4. <https://www.riigikantselei.ee/valitsus/valitsus/et/valitsus/arengukavad/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium/liiklusohutusprogrammi_rakendusplaan2008_2011.pdf> (28.03.2016). [↑](#footnote-ref-4)
5. <http://www.mnt.ee/public/RLOP/RLOP_rakendusplaan_2012-2015.pdf> (28.03.2016). [↑](#footnote-ref-5)
6. Euroopa Liidu baasaasta. [↑](#footnote-ref-6)
7. Sõitja on isik, kes kasutab liiklemiseks sõidukit, kuid ei juhi seda (liiklusseaduse § 2 punkt 79). [↑](#footnote-ref-7)
8. K – küsitlusuuring. [↑](#footnote-ref-8)
9. V – vaatlusuuring. [↑](#footnote-ref-9)
10. Politsei- ja Piirivalveameti läbi viidud joobekontroll kindlal ajal ja kohtades ühel päeval kahel korral aastas. [↑](#footnote-ref-10)
11. Mootorsõidukijuhi vere alkoholisisaldus vähemalt 0,50 mg/g või väljahingatavas õhus vähemalt 0,25 mg/l. [↑](#footnote-ref-11)
12. Sõidukite keskmise vanuse suurenedes suureneb nende sõidukite osakaal, mis ei vasta kehtestatud nõuetele. [↑](#footnote-ref-12)
13. <http://www.swedishroadsafety.se/vision-zero.html> (28.03.2016). [↑](#footnote-ref-13)
14. <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/09CDsr/PDF_EN/TowardsZero.pdf> (28.03.2016). [↑](#footnote-ref-14)
15. Liiklusõnnetus on juhuslik ja statistilises mõttes harva avalduv sündmus. Kui on *n* arv täpselt samasuguste parmeetritega teelõiku ja ainult osadel neist on viimaste aastate jooksul liiklusõnnetus toimunud, ei tähenda see, et lõigud, kus õnnetusi ei toimunud, on ohutumad lõikudest, kus need toimusid. [↑](#footnote-ref-15)