

Kiiruskaamerate kohalik

Lõpparuanne

Inseneribüroo “Stratum”

Töö reg.nr. (2004-61)



MAANTEEAMET

Tallinn 2005

1. KIIRUSE OHJAMISE VAJADUS JA MEETODID

Võrreldes teiste naaberriikidega, eriti Põhja-Euroopas, on Eesti liiklusohutuse olukord väga halb. Eestis hukkub liikluses aastas ligi 200 inimest ja saab vigastada ca 2600, kusjuures raskete liiklusõnnetuste koguarv on enam kui 2000. Liiklusõnnetuste analüüsist tulenevalt on ebaõige kiirus üks sagedasemaid liiklusõnnetusi soodustavatest asjaoludest või põhjustest. Samas on liikluskontrolli vähenemise tulemusel kiirusest tingitud liiklusõnnetuste arv järjekindlalt kasvanud ning ka kiirusmonitooringud näitavad keskmiste kiiruste jätkuvat kasvu.

Kiiruste ohjamine ja kontroll on üks enamlevinud ja enamkasutatavaid liiklusjärelvalve meetodeid. Kiiruste mõõtmisel ja piirkiiruse ületajate karistamisel on ilmselge liiklusreeglite eiramist vähendav ja liiklusohutust suurendav mõju, mida tõestavad ka paljud uuringud. Kiirusjärelvalve tõhustamine võib vähendada inimkahjuga liiklusõnnetuste arvu 17-20% ja kõikide liiklusõnnetuste (sh. vaid materiaalse kahjuga) arvu ca 10% võrra (*Elvik, 2000*).

Seega on äärmiselt vajalik rakendada kiirusekontrolli teostamiseks tehnilisi vahendeid eesmärgiga pidurdada keskmise kiiruse jätkuvat kasvu ja seda eeskätt liiklusohutlikes kohtades.

Ka Euroopa Liidu liiklusohutussuunised viitavad automaatse kiirusjärelvalve loomise vajadusele.

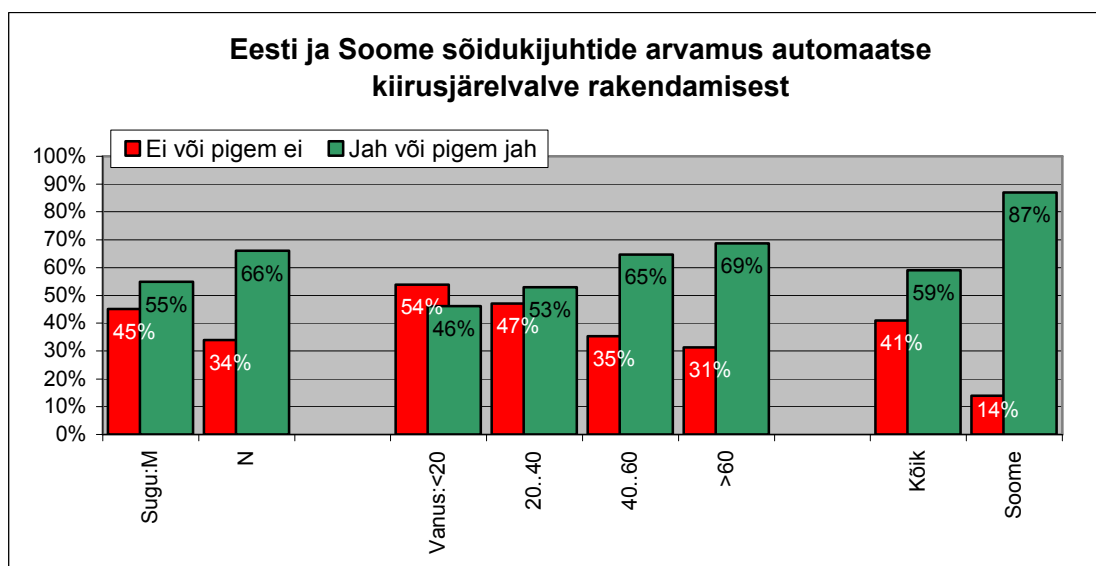
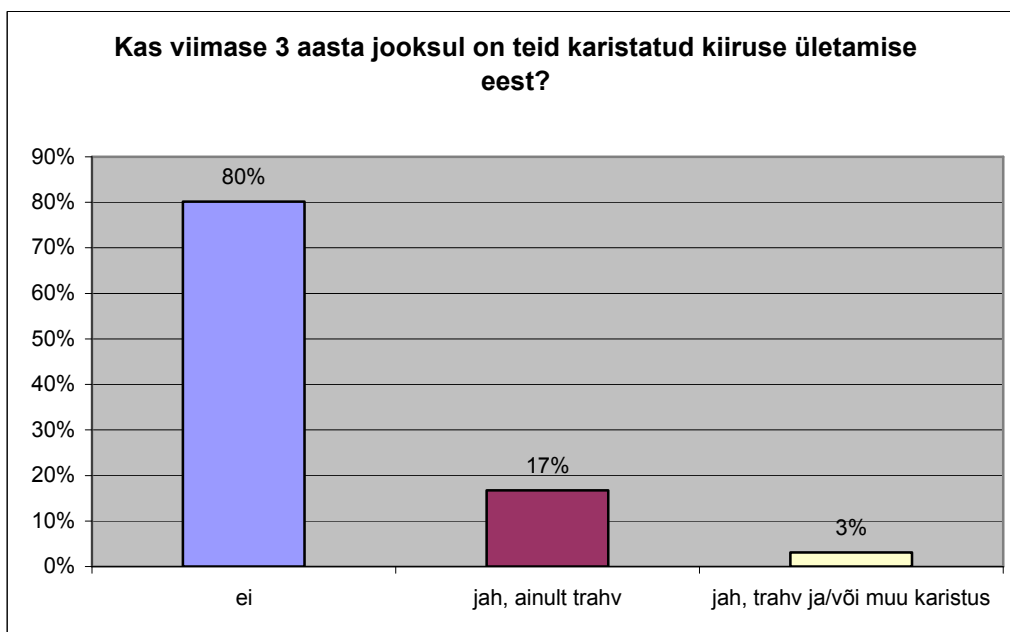
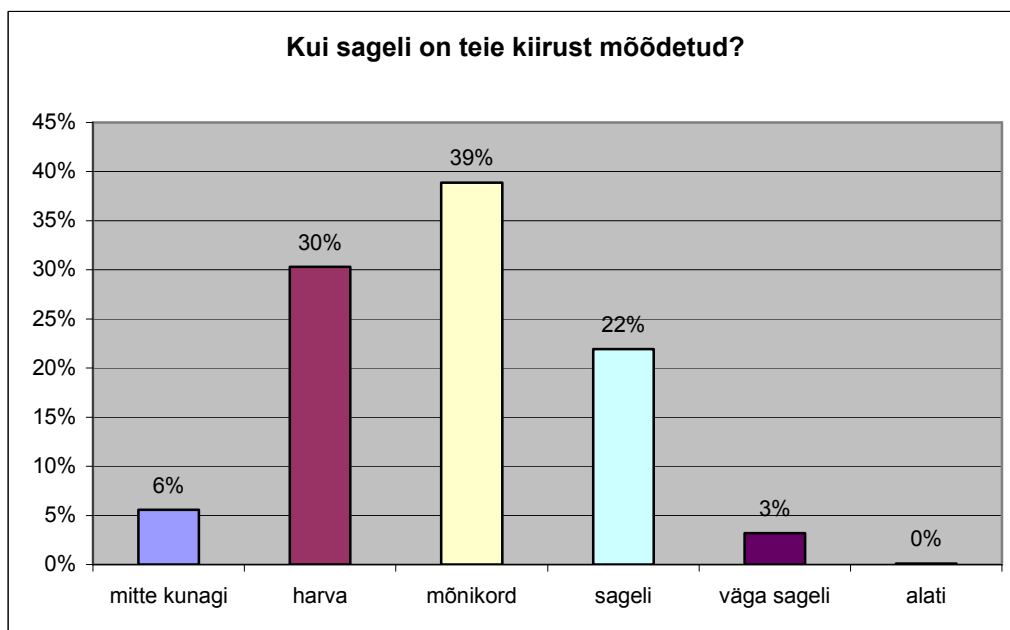
Käesolevas töös käsitletaksegi automaatset liiklusjärelvalve meetodit, kus piirkiiruse järgimise kontrolliks kasutatakse spetsiaalseid tehnilisi seadmeid (kiiruskaameraid), mille abil pildistatakse etteantud parameetreid (kiirus, punane sisselülitatud foorituli) ületavaid sõidukeid, kusjuures fotot saab kasutada rikkuja tuvastamiseks.

Olemasolevas olukorras on kaalutud Eestis rakendada statsionaarseid kaameraid. Need on mehitamata ja paigaldatud spetsiaalsesse kesta. Kui on avastatud kiiruse ületamine, tehakse sõidukist foto. Tavaliselt paigutatakse need kaamerad liiklusõnnetuste kontsentratsioonikohtadesse. Meetodi eelis – järelvalve toimub 24 tundi ööpäevas.

Samas on sobilik kasutada samasugust põhimõtet nagu paljudes välisriikides – kiiruskaamerate nn poste (tehniliselt ette valmistatud paigalduskohti) on ette valmistatud rohkem kui on olemas reaalseid kaameraid. Vajaduse korral saab neid suhteliselt lihtsate jõupingutustega ühest kohast teise ümber paigaldada. Loomulikult on kõik postid varustatud elektritoite ja sideühendusega. Selline süsteem aitaks piisaval hulgal vahendeid kokku hoida ja nagu välisriikide kogemused on näidanud „töötavad“ ka „tühjad“ kaamerapostid piisavalt hästi.

Pilootprojekti raames on mõistlik paigaldada kuni 5 kiiruskaamerat ja vastavalt saadud kogemustele ja vastukajadele otsustada kiiruskaamerate süsteemi edasise arendamise perspektiivikus.

Kogu projekti õnnestumises on väga tähtis osa ühiskonna heakskiidul kiiruskaamerate paigaldamisse ja kiiruskontrolli. Järgnevalt on ära toodud arvamus tänase päeva olukorda kiiruse mõõtmisel ja suhtumine kiiruskaameratesse Eestis vanusegruppide kaupa ja Soomes. Seaduskuulekuses ja reaalse ohu hindamisel on Eestis veel pikk tee minna.



2. Kiiruskaamerate paigaldamise soovitatavad kohad

Kiirusjärelvalve kaamera asukoht peab olema valitud vastavalt vajadustele ja võimalustele. Asukoha valikul kasutati alljärgnevalt lisatud Suurbritannias kasutusel olev kiiruskaamerate asukoha valiku kriteeriumeid. Eesti tingimustes on muudetud mõningaid kriteeriumeid – LÕ kontsentratsiooni kriteeriumiks on võetud 4 inimvigastustega õnnetust ühel (1) tee kilomeetril.

Kiiruskaamerate paigaldamisel peab silmas pidama, et nende põhieesmärk ei ole mitte iga hinna eest rikkujaid fikseerida, vaid muuta liiklust tervikuna ohutumaks. Selleks on vaja kaamerad paigaldada kohtadesse, kus kiiruse mõju õnnetusse sattumisel on suurim, mitte kohtadesse, kus on lihtne tuvastada enim rikkumisi.

Sellest johtuvalt ei ole mõtet paigaldada kiiruskaameraid näiteks kohtadesse, kus on suveperioodil kehtestatud suurem kui üldine 90 km/h piirkiirus, kuna need teelõigud on vastavalt piirkiiruse tõstmise nõuetele hea nähtavusega, korraliku teekattega ja on ka üldjuhul ohutumad teelõigud.

Alljärgnevalt esitame ettepanekud automaatse kiirusjärelvalve pilootprojekti läbiviimise kohtade valikuks.

Antud töös välja pakutud kiiruskaamerate kohtade on valikul on aluseks võetud liiklusõnnetuste statistika, ja ka politsei ja kohalike teedevalitsuste liiklusohutus-spetsialistide poolt väljapakutud kohad.

Esimeses etapis soovitame panna kiiruskaamerad üles kõige tundlikumatesse kohtadesse, kus oleks ka nende hoiatav preventiivne roll suurim. Eelkõige oleks sobilikud suurema liiklusintensiivsusega maanteelõigud kus ka toimunud liiklusõnnetuste arv on suur.

Tehnilisest küljest on soovitatav panna kiiruskaamerad kohtadesse kus on kummaski sõidusuunas vaid üks sõidurada, kuna sellisel juhul on vähem tõenäoline, et samal ajal satuvad kaadrisse kaks sõidukit (üks kiirust ületav ja teine, kellest mööda sõidetakse). Sellises olukorras jätavad näiteks Saksa ja Leedu politseiametnikud antud juhtumi käsitlemata ja foto kasutamata, kuna on raske tõestada, et kiirust ületas just see konkreetne sõiduk.

Samuti tuleb arvestada kaamerate tööks vajaliku infrastruktuuri (nt. elektrivarustus) olemasolu ning ka koha turvalisust vandalismile.

Vandalismiohtude vähendamiseks tuleb seadmetele ette näha alarmsüsteem ja/või ka turvafirmaga valvepingu sõlmimine. Alarmsüsteem peaks sisaldama löögiandurit ja edastama signaali raadio (GSM) teel.

Peale tehnilise külje on kiiruskaamerate süsteemi rakendamisel oluline ka vastava regiooni rikkumiste menetlemisega tegelevate ametiasutuste piisav haldussuutlikkus, kuna prognoosida võib menetluste arvu järsku suurenemist. Sellest tulenevalt soovitame pilootprojekti raames paigaldada kaamera Põhja Politseiprefektuuri järelvalvepiirkonna Harju maakonna piiridesse kuna seal on võimalused ja ka kogemused suure arvu menetluste tulemuslikuks ja kvaliteetseks töötlemiseks.

Kaamerate paigutamise kriteeriumid Inglismaal

	Kriteerium	Fikseeritud	Mobiilne	Digitaalne	Punase fooritule kontroll
1	Lõigu pikkus	400-1500 m	400-3000 m soovitav siduda terve tee või teelõigu kontrolli strateegiaga, kui enam kui 3 kohta täidavad nõutud tingimused	3000-10 000 m	50 m
2	Hukkamise või raske vigastusega liiklusõnnetuste arv	vähemalt 4 LÕ/ 1 km kohta viimase 36 kuu jooksul NB! Mitte kolme aasta jooksul	vähemalt 2 LÕ / 1 km kohta viimase 36 kuu jooksul NB! Mitte kolme aasta jooksul	Vähemalt 5 LÕ/ 1km kohta vähemalt 3 km teelõigul ja vähemalt 4 LÕ/1 km kohta igal järgneval kilomeetril viimase 36 kuu jooksul NB! Mitte kolme aasta jooksul	Vähemalt 2 LÕ/ ristmiku kohta (+- 50 m) viimase 36 kuu jooksul NB! Mitte kolme aasta jooksul
3	Inimkahjuga liiklusõnnetuste arv	Vähemalt 8 LÕ/ 1km kohta viimasel kolmel kalendriaastal	Vähemalt 4 LÕ/ 1km kohta viimasel kolmel kalendriaastal	Vähemalt 10 LÕ/ 1km kohta vähemalt 3 km teelõigul ja vähemalt 8 LÕ/1 km kohta igal järgneval kilomeetril	Vähemalt 4 LÕ/ ristmiku kohta (+- 50 m) viimasel kolmel kalendriaastal
4	Liiklusõnnetuste põhjused	Liiklusõnnetuset analüüs tõestab, et kiirus on osutunud peamiseks või kaasnevaks faktoriks liiklusõnnetuse toimumisele mõnele või kõikidele liiklusõnnetustele antud lõigul.			Punase fooritule nõuete eiramine on osutunud kaasnevaks faktoriks mõne või kõigi liiklusõnnetuste toimumisele ristmikul
5	V85 kiirus	Kiiruskarakteristik V85 (85% kiirus) + 4 km/h ületab vähemalt 10% võrra kiiruspiirangu väärtuse vaba liikluse tingimustes (so väljaspool tippaega)			-
6	Piirkiiruse ületajate osakaal	Vähemalt 20% sõidukijuhte ületab piirkiirust			-
7	Kohalikud tingimused	Kaamera montaaži ja demontaazi saab ohutult teostada	Kontrolli teostava sõiduki parkimiseks on olemas ohutud võimalused	Kaamera montaaži ja demontaazi saab ohutult teostada	Kaamera montaaži ja demontaazi saab ohutult teostada
8	Liiklusõnnetuste jagunemine	Liiklusõnnetused on kontsentreerunud antud teelõigu või ristmiku osas	Liiklusõnnetused on jaotunud kogu teelõigule	Liiklusõnnetused on jaotunud kogu teelõigule	Liiklusõnnetused on kontsentreerunud reguleeritud ristmikule
9	Muude tehniliste lahenduste rakendamine	Liiklusohutuse audiitori nägemuse kohaselt on muude liiklusohutusmeetmete rakendamine vähemefektiivne, raskendatud või võimatu			
10	Kaamera nähtavus	Kaamerad peavad olema nähtavad vastavalt kiiruskontrolli juhendile			

Järgnevatel tabelitel on ära toodud algsed kohad, kuhu mitme eri kriteeriumi põhjal oleks soovitatav kavandada kiiruskaamerate paigaldamist.

Lähtudes liiklusõnnetuste statistikast käsitleme esimeses järjekorras ohtlikke teelõike. Nimetatud kriteeriumi alusel võib välja valida järgmises tabelis toodud teelõigud:

Teelõigud, kus 2000-2002 aasta jooksul on 1 km teelõigul toimunud 2 või enam liiklusõnnetust, kus vähemalt 1 inimene hukkus ja kus 2000-2002.a. toimus 1 km lõigul 4 või enam inimkahjuga liiklusõnnetust.

TEE NR	TEE NIMETUS	KM
2	Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa	9
2	Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa	132
2	Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa	192
4	Tallinn-Pärnu-Ikla	97
8	Tallinn-Paldiski	13
15	Tallinn-Rapla-Türi	10
17	Keila-Haapsalu	8
390	Tallinn-Rannamõisa-Kloogaranna	15
134	Laiusevälja-Toovere	9

Maanteeameti ja Politsei ameti liiklusohutusspetsialistide kogemuste põhjal on kiiruskaamerate esimese etapi asukohtadena välja pakutud järgmised teelõigud:

TEE NR	TEE NIMETUS	Lõigu algus	Lõigu lõpp
1	Tallinn-Narva	104	106
3	Jõhvi-Tartu-Valga	80	82
3	Jõhvi-Tartu-Valga	192	202
4	Tallinn-Pärnu-Ikla	100	125
4	Tallinn-Pärnu-Ikla	178	180
5	Pärnu-Paide-Rakvere	39	41
5	Pärnu-Paide-Rakvere	101	125
5	Pärnu-Paide-Rakvere	167	169
6	Valga-Uulu	11	13
6	Valga-Uulu	41	43
6	Valga-Uulu	111	113
15	Tallinn-Rapla-Türi	86	88
22	Rakvere-V.Maarja-Vägeva	7	9
23	Rakvere-Haljala	4	6
39	Tartu-Jõgeva-Aravete	100	102
46	Tatra-Otepää-Sangaste	16	18
91	Narva-Narva-Jõesuu-Hiiemetsa	6	8

Kui võtta värskemad kättesaadavad liiklusõnnetuste statistikat, siis teelõigud, kus on 2003. aasta jooksul 1 km-l toimunud 3 või rohkem liiklusõnnetust (näidatud on lõik, kuhu oleks otstarbekas paigaldada kiiruskaamerad) on järgmised:

TEE NR	TEE nimetus	Lõigu algus	Lõigu lõpp
1	Tallinn-Narva	75	82
1	Tallinn-Narva	132	160
1	Tallinn-Narva	190	205
2	Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa	45	65,8
2	Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa	104	155
2	Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa	198,2	200,2
3	Jõhvi-Tartu-Valga	129	139,4
4	Tallinn-Pärnu-Ikla	12,5	14,5
5	Pärnu-Paide-Rakvere	73	75
8	Tallinn-Paldiski	23	25
9	Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla	7	9
15	Tallinn-Rapla-Türi (Tln-Rapla lõik)	27	29
17	Keila-Haapsalu	6	8
39	Tartu-Jõgeva-Aravete	35	50
45	Tartu-Räpina-Värskä	3,6	12,1
92	Tartu-Viljandi-Kilingi-Nõmme	82	84
61	Põlva-Reola	31,5	33,5
80	Heltermaa-Kärdla-Luidja	8	10

Antud tabelis on näidatud kiiruskaamerate võimalikud paiknemise kohad lõikudena. Tuleb mainida, et pikematel lõikudel on otstarbekas paigaldada mitu elektritoitega kaameraposti, mille vahel siis vastavalt vajadustele paigutatakse kaamerat ringi. Tegelik kiiruskaamera asukoht jääb sel juhul juhile teadmatuks, kogu võimalik mõõdetav lõik varustatakse kiiruskaamera kontrollile viitavate märkidega.

Lõpparuandes on lõpliku ohtliku koha valiku kriteeriumiks võetud 4 liiklusõnnetust 5 aasta jooksul 1 kilomeetri kohta.

Pilootprojekti raames on käesolevaga soovitatud üles panna viis kiiruskaameraposti ja soetada üks kiiruskaamera, mida vastavalt vajadusele saab postide vahel ümber paigutada. Arvestatud on eelpoolnimetatud argumente ning selle alusel asuvad välja valitud lõigud kõik Harjumaal. Kõikide valitud teelõikude keskmine aastane ööpäevane keskmine liiklusintensiivsus ületab 4000 sõidukit. Käesolevas aruandes pakutakse esimese etapi kaamerapostide paiknemise kohtadeks järgmised maanteelõigud, kus on täidetud eelpoolnimetatud nõuded, samuti on eelistatud infrastruktuuriliselt sobivamaid kohti :

Kiiruskaamerate paigaldamise kohad

Tee nr	Tee nimi	Lõgu algus	Lõigu lõpp	AKÖL
2	Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa	45	48	5840
4	Tallinn-Pärnu-Ikla	43	45	4910
8	Tallinn-Paldiski	13	18	8000
9	Ääsmäe-Haapsalu	5	7	4400
11	Tallinna ringtee	2,5	4,5	8770
390	Tallinn-Rannamõisa-Kloogaranna	9	10	8500

Kiiruskaamerate soovitatavad asukohad:



Tallinn Tartu maantee (T-2) kilomeeter 45,9



Tallinn Pärnu maantee (T-4) kilomeeter 43,3



Tallinn Keila Paldiski maantee (T-8) kilomeeter 17,2



Ääsmäe Haapsalu maantee (T-9) kilomeeter 6,9



Tallinna ringtee (T-11) kilomeeter 3,0



Tallinn Rannamõisa Kloogaranna tee (T-11390) kilomeeter 9,5

3. Mobiilse ja fikseeritud kiiruskaamera võrdlus.

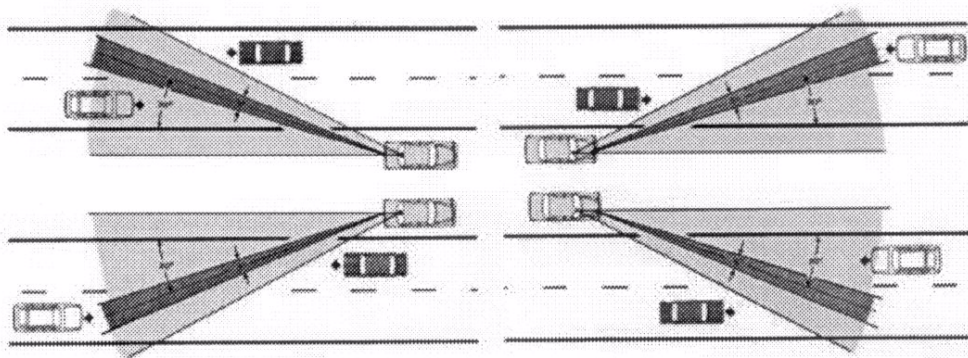
Pilootprojekti ette valmistades kerkis üles küsimus mobiilse kiiruskaamera eelistest ja puudustest fikseeritud asukohaga (statsionaarse) kiiruskaameraga võrreldes.

Seadmete hinnaklass on enam vähem samall tasemel.

Kiiruskaamerate süsteemi juurutamisel annaks mobiilne kiiruskaamera hoopis paindlikumaid võimalusi kindlaks teha konkreetsed vajadused Eesti maanteedel. Samuti jääks ära küllaltki kallis elektrivarustuse tagamine ning miinimumini väheneks ka vandalismi oht.

Mobiilset kiiruskaamerat on võimalik kasutada rahvarohketel üritustel, seda saab täpsemalt suunata huvipakkuva suuna või sõiduraja peale.

Mobiilne kaamera kataks ära suurema osa teevõrgust ja oleks raskemini etteproгноositav kui fikseeritud kaamera.



Samas on mobiilsel kaameral ka eeldatavaid puudusi. Mobiilse kiiruskaameraga ei teostata mõõtmisi 24 h ööpäevas – puudub kiiruskontrolli ühetaolisus ning katkematus.

Võib tekkida küsimus, et mis vahet on kiirusmõõturiga tee ääres seisval politseinikul ja sõidukisse paigaldatud tee ääres seisval kiiruskaameral. Siiski on siin erinevus üsna oluline:

Esimene kaamera eelis on ajavõit, kuna konkreetset kiirust ületanud sõidukit kinni ei peeta ja protokoll ei koostata.

Teiseks ei pea olema kaameraga varustatud sõiduki juht välja õppinud ja atesteeritud politseinik.

Peamine vahe on mehitatud kiiruskontrolliga aga siiski juhtide võrdse kohtlemise põhimõtte järgimine. Automaatne kaamera fikseerib kõik varem fikseeritud piirkiiruse ületajad sõltumata nende sõiduki liigist, rikkumise suurusest, muudest rikkumistest liikluses aga ka politseiametnike tegevusest teel (näiteks juhi dokumentide kontroll).

Teiseks teoreetiliseks puuduseks on vajadus pideva inimpersonali järgi, millest tuleneb ka palgakulu. Samuti on kuluks vajaliku sõiduki soetamine ning sõidukile vajalik kütus.



Mobiilsed kiirusmõõtekaamerad

4. Kiiruskaamerate tehnilised tingimused

Automaatse kiirusjärelvalve seadmeid toodetakse mitmetes riikides ja neil on küllalt sarnased tööpõhimõtted ja tehnilised näitajad. Eestis sobiva tehnika valiku teostamiseks tuleks pilootprojekti käigus katsetada erinevaid seadmeid ja teha neist valik vastavalt hinna ja kvaliteedi suhtele.

Kiiruskaamerad peavad vastama järgmistele tehnilistele nõuetele:

- a. ümberpaigaldamise lihtsus;
- b. hooldamise lihtsus;
- c. digitaalne pildisalvestus, mis peab võimaldama tuvastada sõiduki numbrimärki ja sõidukit juhtiva inimese nägu (normaalsetes valgustus, nähtavus jne tingimustes);
- d. mõõteintervall peab olema vähemalt 1 km/h;
- e. mõõtepiirkond peab olema vähemalt 20-200 km/h;
- f. mõõtetäpsus peab olema vähemalt:
 - kuni 100 km/h - ± 3 km/h
 - üle 100 km/h - ± 3 %
- g. mõõteseadeldis peab olema taadeldud komplekselt (foto- ja videosalvestusseadmed iseseisvalt ei kuulu taatlemisele, kuid automaatse kiirusjärelvalve seadmete kasutamisel peab olema taatluse läbinud kogu süsteem. Nimelt ei kuulu taatlemisele mitte mõõtmist teostav seadme üksik element, vaid süsteem kui tervik. Kontrollitud ja taadeldud peab olema andmete ülekanne – so mõõteseadme andurist kuni väljatrükini. Sellega tagatakse mõõteseadusele vastavalt usaldusväärsus);
- h. kiiruskaamera süsteem peab olema võimeline saatma salvestatud pildi koos andmetega ette antud andmebaasi;
- i. sideühenduse võimalikkus, nii LAN kui ka GPRS valmidus;
- j. Normaalsetes kliimatingimustes mõõdetud elektrilise ühenduseta ahelate omavaheline isolatsioonitakistus, samuti nende ahelate ja korpuse vaheline isolatsioonitakistus peab olema vähemalt 10 M Ω ;
- k. Kiiruskaamera töö peab olema garanteeritud väliskeskkonna temperatuuril: miinus 15° C kuni pluss 50° C ;
- l. Kiiruskaamera elektriseadmed peavad vastama kehtivatele elektriseadmete ehtamise juhenditele ja eeskirjadele;
- m. Tarnitavad seadmed peavad omama Eestis kehtivat tüübikinnitust.

5. Erinevate omandivormide (seadmed renditud hooldusfirmalt, seadmed teeomaniku omandis, info ost omanik-hooldefirmalt) võrdlus majandusliku efekti ja juriidilise võimalikkuse seisukohalt.

Maailmas on kasutusel erinevaid kiiruskaamerasüsteemi omandisuhete variante. Eesti tingimustes peame kõige riskivabamaks skeemi, mille kohaselt seadmed on hooldusfirma omad ja nemad ka vastutavad seadmete korrasoleku ja kompleksuse eest. Sel juhul jääks hooldusfirma riskiks ka võimalike vandalismiaktide tagajärgede likvideerimine, kindlustuskulu jne. Süsteemi ülesehitamisel on ka seadmete rentimise puhul kaks teed – kas rentida ainult seadmeid või lasta omanikfirmal välja ehitada kogu süsteem ja osta omanikfirmalt ainult andmeid.

Info ostmine kiiruskaamerate omanikfirmalt võib tekitada küll juriidilise probleemi kuna nende andmete alusel võib isikut süüdi mõista. Siin tuleb kindlaks määrata erastruktuuri usaldusväärsus info hoidmisel ja edastamisel.

Omandisuhete korrastamise mõttes ning info jagamise seisukohalt on jällegi otstarbekam need liiklusjärelvalve seadmed soetada Maanteeametil võttes need enda bilanssi.

Seadmete soetamine investeeringuna võimaldab neid ka edaspidi kasutada isegi pilootprojekti ebaõnnestumise korral. Seadmeid saab kasutada piirikontrollis ning samuti ka kiirusjärelvalves sõltumata rikkumise fikseerimisest jäädvustatud foto abil. Teenuse ost (seadmed on erafirma valduses, politsei saab ainult lõppinfot rikkumise kohta) kätkeb endas mitmeid probleeme just rikkumise menetlemise käigus. Pilootprojektina võib sellest tekkida liigselt probleeme, mis võivad põhitähelepanu seadmete valmisolekult, rikkumise fikseerimiselt ning liiklusohutuse tõusult kõrvale juhtida. Pilootprojekt peab andma vastuse küsimusele kui suurt hulka materjale ollakse suutelised menetlema. Kaaluma peaks ka eraldiseisva keskuse loomist, mis koondaks kõik kiiruskaameratega seotud protseduurid – krüpteeritud side, algtöötlus, rikkumise menetlemine, trahvinõude saatmine. Sarnast süsteemi kasutatakse näiteks Prantsusmaal.

Nende järelduste põhjal peame õigeks pilootprojektis kasutada seadmete väljaostu. Pilootprojekti käigus on mõistlik siiski uurida ka võimalusi, tingimusi ning välisriikide kogemusi infopaketi ostmiseks erafirmalt, kes on seadmete valdaja-hooldaja.

Kiirusjärelvalve tasuvus tuleneb liiklusõnnetuste vähenemisest kiiruskaameratega kaetud teelõigul. Vastavalt Põhjamaade Ministrite Nõukogu poolt heakskiidetud liiklusohutuse käsiraamatule (Traffic Safety Handbook) on kiiruskaamerate kasutuselevõtul prognoositav inimvigastustega liiklusõnnetuste vähenemine 17%.

Riigieelarvesse laekunud trahviraha arvestus peaks aga olema läbipaistev ja võimaldama fikseerida seda kui palju on trahviraha laekunud kiiruskaameratelt. Suurbritannia kogemustele toetudes “teenib” kiiruskaamera end ära ~1 aastaga. Loomulikult ei ole trahviraha kogumine kiiruskaamera põhieesmärk vaid ikkagi vaid vahend liiklusohutuse parandamiseks kuid kaaluda võiks kiirusjärelvalvesüsteemi

käitluskulude katmist trahvirahade arvelt. Tegelik kokkuhoid tuleb liiklusõnnetuste ja liiklusõnnetuste raskusastme vähenemisest tingituna ohtlikult suure sõidukiiruse langemisest.

Kaaludes positiivseid ja negatiivseid aspekte ning arvestades pilootprojekti uurimuslikku eripära, peame õigeks esialgu mobiilse kiiruskaamerakomplekti soetamist. Sellele lisaks võiks tihedamalt kontrollitavatele teelõikudele püsivalt üles automaatsest kiirusjärelvalvest teavitavad liiklusmärgid. Lisaks neile peab teistel kontrollitavatel lõikudel kiiruskaameraga töötamisel kasutama ajutisi teavitavaid märke.

Oluline on ka kiirusjärelvalve kaameratele positiivse maine loomine. Selleks otstarbeks on head võimalused liikluse- ja tehnikanäitustel esinemine ning miks mitte ka näiteks kiirendusvõistlustel seadmete eksponeerimine. Kõige tähtsam on kiiruskaamera puhul siiski preventiivne roll.

Kiiruskaamerate projekti kulg aastate kaupa on esialgse nägemuse järgi selline:

2005	pilootprojekt, ühe mobiilse kiiruskaamera soetamine;
2006	pilootprojekti tulemuste analüüs, projekteerimine;
2007	seadmete ost ja paigaldus vastavalt finantsvõimalustele
2008	sama
2009	sama

2009. aastaks peaks teedel üleval olema vähemalt 10 kiiruskaameratega valvatavat teelõiku. Iga aasta peab tegema kokkuvõtted kiirusjärelvalve tulemustest nii liiklusohutuse kui rahalisest küljest vaadatuna. Samuti on oluline ~1 aasta pärast peale kiiruskaamerate projekti käivitamist läbi viia uuring liiklejaskonna suhtumisest automaatsesse kiiruskontrolli ning teadlikkusest kiiruskaamera toimimisest (rakenduslävi jne).

Pidev tulemuste analüüs annab võimaluse tulevikus paremini kavandada kiiruskaamerate ostu ja paigaldamist liiklusohutuse seisukohalt probleemsetele teelõikudele.