

1. Liiklusõnnetusele eelnev situatsioon, õnnetuse käik ja järelused on soovitatav avaldada meedias (sh venekeelses) ning teha taoliste õnnetuste vältimiseks selgitustööd. **Antud selgitustöös on vaja pöörata erilist rõhku järgmistele momentidele:**

Tähelepanu vajavad valdkonnad	Ettepaneku tegemise aeg	Märkused
<b>1.1. Liiklejate kainus ja tervislik seisukord</b>		
<b>1.1.1. Liiklemine joobeseisundis</b>		
Sõiduki juht peab olema kaine	2009	
Liiklejad sh jalakäijad, peaksid olema kained, et nad suudaksid adekvaatselt tajuda erinevaid liiklusolukordi	2008	
Liikluspropaganda raames teha selgitustööd alkoholi mõjust sõidukijuhi psüühilistele protsessidele (taju, tähelepanu-, analüüsi- ja otsustusvõime) ja toimimisele (reaktsioon, juhtimisvõtete valik) liiklusolukorras	2008	
Viia meedias läbi selgitustööd, et iga joobes juht on potentsiaalne mõrvar ja samuti võib ta tekitada korvamatut kahju teistele liiklejatele, endale ning	2010	
Informeerida avalikkust juhtumitest selgitamiseks, et sõidukit ei tohi juhtida joobeseisundis. Raskes joobes ja väsinud juht on liikluses ohtlik nii endale kui	2010	
Sõidukijuhid peavad olema kained ja täitma ohutu liiklemise nõudeid.	2010	
Selgitada joobes juhtimisega kaasnevaid tagajärgi ja karistusi	2010	
Liikluses osalevad juhid peavad olema kained suutmaks objektiivselt hinnata liiklusesituatsioone ja sõiduki paiknemist sõiduteel.	2010	
Liikluses osalevad juhid ei tohi olla liikluses osalemisele eelnevalt tarvitanud alkoholi ja narkootilise toimega aineid, mis võivad muuta ohtude tajumist ja viia	2010	
Viia läbi eelkõige noorukitele suunatud narkootiliste ainete kasutamise ohte tutvustavaid kampaaniaid.	2010	
Jätkata joobes sõidukijuhtimist ennetavaid sotsiaalkampaaniaid.	2011	
Iga liikluses osaleja peab olema kaine, et tajuda kõiki ohte ja mitte ohustama oma käitumisega kaasliiklejaid.	2011	
Liiklejad, sh. jalakäijad peaksid olema kained, et nad suudaks tajuda erinevaid liiklusolukordi.	2011	
Selgitada jätkuvalt, et joobes jalgrattur on ohtlik ennekõike iseendale. Liiklusõnnetuste ja kokkupõrgete korral saab alati jalgrattur suuremaid	2011	

Selgitada meedias, millised ohud kaasnevad joores juhtide osalemisel liikluses ja julgustada elanikke võtma ette abinõusid joores juhtide rooli sattumise	2011	
Tõhustada selgitustööd juhtide seas alkoholi mõjust ja selle mõju kestvusest organismis (jääknähtudest), et juhid teadvustaksid eelmise õhtu alkoholi	2011, 2012	
Selgitada, et alkoholi joores liikleja, olgu ta mootorsõiduki juht, jalgrattur või jalakäija on ohtlik iseendale ja teistele liiklejatele	2011	
Joores ja väsinud juht on liikluses ohtlik nii endale kui teistele liiklejatele ning tegemist on ilmselgelt kuriteoga.	2012	
Sõidukijuhid peavad olema kained ja puhanud.	2012	
<b>1.1.2. Juhtimist takistav tervislik seisund</b>		
Liikluses on depressioonist ja emotsioonidest tingitud seisund ohuks nii endale kui kaasliiklejatele.	2010	
Vanemad sõidukijuhid peavad arvestama eaga kaasneva sõiduvõimekuse langusega ning vähendama sellega kaasnevaid riske valides hoolikamalt	2010	
Sõidukijuhi väsimuslik ja tervislik seisund on määrava tähtsusega liiklusõnnetuste ennetamiseks. Lisaks regulaarsele juhilubade kehtivuse	2010	
Juhid peavad kõrgete välisõhutemperatuuride korral teadvustama sellega kaasneva võivaid ohte sh. väsimuse teke ja tähelepanuvõime vähenemine.	2010	
Selgitustöö tegemine, et sõidukit ei tohi juhtida haigusseisundis, mis takistab liiklusolude täpset tajumist	2012	
Sõidukijuhid peavad olema puhanud ja väsimuse ilmnedes koheselt sõiduki ohutult peatama ning vajadusel täiendavalt puhkama.	2012	
Liikluskampaaniates pöörata suuremat tähelepanu eakatele sõidukijuhtidele ja selgitada neile muutusi, mis kaasnevad sõidukite juhtimisega kõrges vanuses.	2012	
<b>1.1.3. Muud nõuded juhi käitumisele</b>		
Sõidukit juhtiv isik peab omama (vastava kategooria) sõiduki juhtimisõigust	2009	
Teha selgitustööd juhtidele rahulikumaks liikumiseks, eriti oludes, kus nähtavus on piiratud või on pime aeg	2008	
Sõidukijuhid peavad kinni pidama kiiruse piirangutest ja valima ohutu liikumiskiiruse	2010	

Selgitada juhtidele vajadust keskenduda sõiduki juhtimisele ja mitte tegeleda probleemidega, mis ei ole seotud sõiduki juhtimisega.	2010	
Liiklejad peavad varuma piisavalt aega vältimaks kiirustamist, mis võivad kaasa tuua tähelepanu hajumisest tingitud eksimusi.	2010	
Sõidukijuhid peavad omama kehtivat juhtimisõigust.	2011	
Tänavaliiklus pole koht, kus ennast ja teisi ohtu seades arutult kihutada.	2011, 2012	
<b>1.1.4. Kaaskodanike vastutuse teadvustamine</b>		
Pidev selgitustöö, et kaasliikleja ja kõrvaseisjad saavad joores juhti takistada sõiduki juhtimisele asumast. Rõhutada kaaskodanike südametunnistusele, kes ei takista purjus ja/või juhtimisõiguseta juhti autorooli istumast ja riskivad isegi oma eluga, nõustudes temaga koos sõitma	2008	
Kaaskodanikud peavad igati takistama joores või joobe kahtlusega isikul sõiduki juhtima asumist ning teavitama sellest katsest koheselt politseid	2009	
Muuta selgitustööga kaaskodanike suhtumist, kes ei takista narkojoobes sõidukijuhi sõitma minekut	2010	
Pidev selgitustöö, et kaasliiklejad ja kõrvalseisjad saavad joores juhti takistada sõiduki juhtimisele asumast. Rõhuda kaaskodanike südametunnistusele, kes ei	2010, 2012	
Propageerida kaasliiklejaid politseile infot edastama ebakindlalt liiklevatest sõidukitest, et tagada politsei operatiivne sekkumine.	2010	
Selgitada sõidukiomanikele riske, mis kaasnevad olukorraga kus juhtimisõiguseta isikul võimaldatakse asuda sõidukit juhtima.	2010	
Selgitada sõidukiomanikele viise, kuidas vähendada sõiduki omavolilise kasutamise riski teiste isikute poolt.	2010	
Ohtlike manöövreid sooritavatest liiklejatest tuleb operatiivselt informeerida politseid.	2010	
Rõhuda kaaskodanike südametunnistusele, kes ei takista purjus inimest jalgrattaga sõitmast. Pidev selgitustöö, et kaasinimesed saavad takistada joores	2011	

Senisest enam rõhuda kaaskodanike poolse sotsiaalkontrolli vajadusele. Selgitada, et võimalikult varajane joores juhtimise faktist politseile teatamine võib säästa nii joores juhi kui ka kaasliiklejate elu ning tervist.	2011	
Luu kaaskodanikele lihtne võimalus pidevalt raskeid rikkumisi sooritavatest juhtidest teatamiseks selliselt, et laekunud infot oleks võimalik kasutada taustainfona politsei operatiivtöö planeerimisel	2011	
Propageerida, et märgates ebakaine inimese autorooli asumist teeks kõik võimalikku selle tõkestamiseks.	2011	
Julgustada kaasliiklejaid teatama politseile liiklusohutlikest liiklejatest.	2012	
Selgitada juhtidele nende vastutust, kui sõiduki juhtimine antakse üle joores juhile.	2012	
<b>1.2. Juhi oskuste parendamine</b>		
<b>1.2.1. Ohutu sõidukiiruse valik</b>		
Lähituledega sõites valida tee nähtavusele vastav sõidukiirus	2009	
Teavitada juhte vajadusest sõita kiirusega, mis vastab nähtavusulatusel konkreetsetes liiklussituatsioonides. Selgitada milline on nähtavusulatus lähi- ja kaugtuledega sõites	2008	
Sõiduki juht peab valima sõidukiiruse vastavalt kehtestatud kiiruspiirangutele kuna piirkiiruse ületamise korral ei ole juht võimeline enese ja teiste ohutust tagama	2009	
Alati tuleb valida liiklusoludele ja muutuvatele ilmaoludele vastav ning ka juhi sõidu oskusi ja auto iseärasusi arvestav ohutu sõidukiirus ning juhtimisvõtted	2009	
Vähese juhtimiskogemusega juhid peavad muutuvates ilmastikuoludes olema eriti hoolsad ja vajadusel vähendama sõidukiirust	2009	
Sõiduki juhid peavad võõra sõiduki rooli istudes olema eriti ettevaatlikud ja valima sellest tulenevalt ohutu liikumiskiiruse	2009	
Sõiduki juhid peavad valima ohutu kiiruse, et suuta peatada sõiduk enne võimalikku ohtu teel ( Eriti ettevaatlik tuleb olla märgates teel liikuvat takistust	2010, 2011, 2012	

Selgitada juhtidele vajadust valida sõidukiirus vastavuses nähtavusulatusele. Tihe liiklus ei võimalda pimedal ajal sageli kasutada kaugtulesid ning lähitulesid	2010	
Eriti vihmase ilmaga ja/või pimedas peab juht kohandama oma sõiduki kiiruse selliseks, mis arvestab tema sõidukogemusi, teeolusid, tee ja sõiduki seisundit,	2010	
Korraldada sõidukijuhtidele koolitusmaterjalide valmistamine, mis tähtsustaks õige sõidukiiruse valikut pimedas ja halva nähtavusega.	2010	
Selgitustöö, et juht peab valima ohutu sõidukiiruse vastavalt liiklusoludele ning muutuvatele tee- ja ilmastikuoludele, mis arvestaks ka juhi sõiduosi ja auto	2011	
Sõitmisel lähituledega peavad sõidukijuhid kiiruse valima lähtudes nähtavusulatusest, et võimaliku ohu tekkimisel suudetaks sõiduk õigeaegselt	2011	
Kevadisel ning sügisel ajal võivad teeolud ootamatult muutuda ning juhid peavad sellega arvestama ning valima sobiva sõidukiiruse.	2011	
Pimedas sõites tuleb valida nähtavusulatusele vastav sõidukiirus, st lähitulede kasutamisel tuleb oluliselt vähendada sõidukiirust.	2012	
Teha laiemat selgitustööd juhtidele piirkiiruse kinnipidamise vajalikkusest maanteedel, kus on lühikestel lõikudel alandatud sõidukiirust.	2012	
Selgitada juhtidele liikluspropaganda raames, et oluline lubatud sõidukiiruse ületamine linnas toob kaasa liiklusõnnetuse korral rasked tagajärjed.	2012	
Liiklejad peavad järgima kehtestatud reegleid, sh kinni pidama piirkiirusest. Ka maanteekiirustest oluliselt väiksemate kiiruste puhul võib liiklusõnnetus olla raskete tagajärgedega, seda eriti vähemkaitstud liiklejatele.	2012	
<b>1.2.2. Ohtu pikivahe valimine</b>		
Sõidukijuhid peavad valima kiiruse ja pikivahe lähtudes nähtavusulatusest ja liiklustihedusest, et suuta peatada sõiduk enne võimalikku ohtu teel. Teavitada sõidukijuhte vajadusest hoida pikivahet maanteesõidul 3-4 sekundit	2008	
Õige pikivahe võimaldab lisaks tagant otsasõitude vältimisele reageerida õigeaegselt ees toimunud liiklusõnnetusele või muule ohtlikule olukorrale	2009	
Õige pikivahe hoidmine võimaldab lisaks tagant otsasõitudele vältida ka muud liiki liiklusõnnetusi. Antud juhtumil oli sõiduki Audi juhi järsk pidurdusmanööver	2010	

Õige pikivahe hoidmine ees sõitjaga on ainus viis, mis võimaldab vältida kokkupõrget ees liikuva sõidukiga selle ootamatute manöövrite puhul.	2011	
<b>1.2.3. Liikluskultuuri kujundamine</b>		
Jätkuv selgitustöö juhtide seas õigete liikumisharjumuste kujundamiseks. Liiklusmärgid on paigaldatud lähtuvalt reaalsest vajadusest ja ohtudest ning nende nõudeid tuleb täita	2008	
Teha selgitustööd, et autojuhid märkaksid, pööraksid rohkem tähelepanu ja arvestaksid teedel liikuvate kahe rattaliste sõidukitega.	2012	
Politsei peatumismärguandele tuleb koheselt reageerida ja sõiduk ohutult peatada.	2012	
<b>1.2.4. Juhi käitumine ohuolukorras ja ohtude ennetamine</b>		
Tiheda liiklusega teedel peavad sõidukijuhid arvestama sellega kaasnevate ohtudega, olema eriti tähelepanelikud ja kohandama oma sõidukiiruse selliseks, et ohu tekkimisel oleks võimalik seda vältida	2008	
Ristmikule lähenedes tuleb arvestada selle iseärasusi ning manöövrid tuleb sooritada lubava fooritulega, tagades ohutuse kõikidele liiklejatele	2008	
Sõidukijuht peab keskenduma liiklusele ja valima kaitsliku sõidustiili, samuti arvestama liikluskeskkonna sh ilmastikutingimuste muutumisega	2009	
Erinevates ilmastikuoludes tuleb valida ohutud juhtimisvõtted. On oluline et sõidukijuht säilitaks kontrolli sõiduki üle igas olukorras	2010	
Oluline et juht kontsentreeruks sõiduki juhtimisele ning säilitaks tähelepanelikkuse ka siis kui ohuolukorra tekkimine tundub ebatõenäoline. Eriti	2010	
Sõidueesõigusega teele välja sõites tuleb õigesti hinnata lähenevate sõidukite kaugust ja kiirust ja mitte sooritada riskantseid manöövreid.	2010	
Ka sõidueesõigusega teel liikuvad juhid peavad arvestama ristmike iseärasustega ja olema valmis vältima kaasliiklejate ohtlikke manöövreid.	2010	
Juhtida liiklejate tähelepanu, et tugev külgtuul võib oluliselt mõjutada sõiduki liikumist. Eriti ohtlik on, kui tuule kiirus või suund muutub ootamatult (muutlik	2010	
Selgitada meedias möödasõidu ohtlikkust ja seda eriti halbade teeolude korral.	2010	

Ristmikule lähenedes peavad juhid juhinduma foori tuledest.	2010	
Häiritud nähtavuse korral tuleb sõidukit juhtida suurema tähelepanuga;	2011	
Sõiduki klaaside puhastamine tagab parema nähtavuse, eriti madalalt otse paistva päikse puhul;	2011	
ooodates vasakpöoret ei tohi rattaid vasakule välja pöörata, kuna siis suureneb oht tagant otsasõidu korral paiskuda vastassuunavööndisse.	2011	
Korraldada ohutuskaupiaid pikaajaliselt sõidukit juhtinud isikute teavitamiseks vajadusest veenduda alati enne manöövri alustamist selle	2011	
Selgitustöö, et juht peab keskenduma liiklusele, valima kaitslikku sõidustiili ja ohutu sõidukiiruse ning juhtimisvõtted vastavalt liiklusoludele ning muutuvatele	2011	
Autojuht peab olema ümbritseva suhtes tähelepanelik kogu teekonna vältel. Lisaks kõrvalistest tegevustest hoidumisele tuleb juba enne sõitma asumist vähendada võimalust, et tähelepanu hajub autos asuvate esemete või loomade ootamatu liikumise tõttu.	2011	
Jätkuv selgitustöö, et juht peab keskenduma liiklusele ja arvestama võimalike ohtudega. Juht peab kohandama ohutu sõidukiiruse vastavalt liiklusoludele, et	2011	
Sõidukijuhtid peavad ristmikule väljasõidul hindama liiklusolusid ja teiste liiklejate kaugusi ja kiirusi loomata ohtu kaasiliklejatele.	2011, 2012	
Juht peab keskenduma liiklusele, olema tähelepanelik ristmikel ja manöövritel, valima hooliva sõidustiili ja ohutu sõidukiiruse. Valima juhtimisvõtted vastavalt	2012	
Kõrvaline tegevus sõiduki juhtimise ajal (näit mobiiltelefoni otsimine) on ohtlik nii juhile kui ka kaasiliklejatele. Soovitada sõidukijuhtidel mitte kasutada	2012	
Liikluspropaganda raames juhtida sõidukijuhtide tähelepanu vajadusele olla tähelepanelik väljasõitudel eesõigusega teele. Seda eriti olukordades, kus	2012	
Juht peab olema liikluses tähelepanelik, nägema ette võimalike ohusituatsioone ning kokkupõrkeohtu olemasolul võimalikult kiiresti reageerima. Ka siis kui	2012	
1.2.5. Käitumine liiklusõnnetuse korral		

Liiklusõnnetusse sattudes tuleb koheselt kutsuda abivajajale kiirabi ja abistada kiirabi saabumiseni. Liiklusõnnetuses kannatanu sündmuskohale abitus seisundis jätmine on kuritegu	2009	
Liiklusõnnetuse sündmuskohalt lahkumine on karistatav. Lisaks kriminaal- või väärteo korras kohaldatavale karistusele on sõiduki liikluskindlustusandjal õigus esitada sündmuskohalt lahkunud juhi vastu regressnõue kannatanule hüvitatud kahjude ulatuses.	2011	
Selgitada elanikkonnale kiire abistamise tähtsust liiklusõnnetuste puhul	2011	
Selgitada liiklejatele, et liiklusõnnetuses kannatanute abistamisel ei antaks neile enne kiirabi saabumist võimalike sisemiste vigastuste korral toitu ega vedelikke.	2012	
Sõidukijuhid peavad liiklusõnnetuse järgselt jääma sündmuskohale, teavitama kiirabi ning politseid ja abistama kannatanut.	2012	
<b>1.2.6. Raudtee ületamine</b>		
Selgitada liikluspropaganda raames juhtidele raudtee ületamisega seotud ohtusid	2008	
Selgitada juhtidele vajadust tagada ohutus raudteeülesõidu kohtadel.	2010	
Selgitada sõidukijuhtidele vajadust olla tähelepanelik ülesõidukohtadel, kus rongiliiklus on suhteliselt hõre.	2010	
Soovitada tööandjatel rutiinsetel vedudel töötavatele autojuhtidele tuletada meelde ohutusmeetmeid vähese liiklusega raudteeülesõidukohtade ületamiseks.	2010	
<b>1.2.7. Tulede korrektne kasutus</b>		
Sõiduki valgustusseadmed ning reflektorpinna peavad vastama kehtestatud nõuetele ning olema puhtad.	2010	
<b>1.2.8. Juhtide seisundi hindamine</b>		
Via läbi selgitustööd juhtidele enda vaimse ja füüsilise seisundi hindamiseks enne sõiduki juhtimise alustamist	2008	
Selgitustöö väsimuse mõjust ja ohust juhi võimekusele	2008	



Sõidukijuht peab teadvustama ravimite tarvitamisega kaasnevaid ohtusid liikluses	2009	
Eakad juhid peavad adekvaatselt hindama oma võimet liikluses toime tulla	2010	
Liikluses osalevad juhid peavad hindama oma võimet sõidukit juhtida, arvestades ka oma vanust, ilmastikutingimusi, liikluskeskkonda.	2010	
Sõidukijuhid peavad objektiivselt, vajadusel kaasates eriala spetsialiste, hindama oma võimekust sõidukijuhi kohustustega toimetulekuks.	2011	
Kutselised autojuhid peavad ise ja koostöös arsti ning tööandjaga hindama oma võimekust autojuhina töötada arvestades oma vanusest tulenevaid iseärasusi.	2012	
<b>1.2.9. Autole alternatiivsete sõidukite juhtimine</b>		
Selgitada, kuidas maastikusõidukiga õigesti liigelda ning selgitada ohte, mis ebaõigete juhtimisvõtetega kaasneva võivad. Maastikusõidukiga liiklemisel ei tohi ülehinnata oma võimeid.	2008	
Mopeedijuht peab olema kaine, omama vastava kategooria juhtimisõigust ning liiklema sõiduteel.	2012	
<b>1.2.10. Liiklemine talvistes tingimustes</b>		
Kuigi lumevaesel talvel ei ole teekate otseselt kaetud jää ja lumega, siis õhtutundidel võib teedel tekkida ootamatut libedust, millega juhid peavad arvestama valides ohutu sõidukiiruse ja juhtimisvõtted	2008	
Talvistes ning libeda tee puhul ei pruugi lubatud maksimaalne liikumiskiirus olla piisavalt väike liiklejate ohutuse tagamiseks.	2010	
Jätkuvalt propageerida seisukohta, et talvistes teeoludes tuleb liigelda mõõduka kiirusega ja sujuvalt.	2011	
<b>1.2.11. Kergliiklejate ohutuse tagamine</b>		
Sõidukijuht peab ülekäigurajale lähenedes olema ettevaatlik, vähendama sõidukiirust ja vajadusel peatuma, et tagada jalakäijale ohutu tee ületamine	2009	
Teed ületavast jalakäijast möödudes peab juht olema veendunud, et jalakäija on teda märganud, ei muuda liikumissuunda ning möödumiseks on piisavalt ruumi	2009	

Tiheda kergliiklusega teedel peavad sõidukijuhid arvestama pimedal ajal sellega kaasnevate ohtudega	2009	
Teha laiemat selgitustööd juhtidele, et liigeldes jalakäijatele mõeldud aladel ja õuealadel peab sõidukijuht eriti arvestama sealsete ohtudega ja seda eriti tagurdamisel.	2010, 2011	
Tiheda kergliiklusega teedel peavad sõidukijuhid arvestama pimedal ajal sellega kaasnevate ohtudega.	2011	
Teavitada sõidukijuhte vajadusest ka tuttavas liiklussituatsioonis säilitada piisav tähelepanu vähemkaitstud liiklejate suhtes.	2011	
Sõiduki juht peab olema tähelepanelik vähekaitstud liiklejate suhtes – juhid peaksid pöörama rohkem tähelepanu ja arvestama teedel liikuvate kahe rattaliste sõidukitega.	2012	
Sõidukijuhid peavad ülekäigurajale lähenedes valima ohutu sõidukiiruse, et jalakäijatel võimaldada sõiduteed ületada. Erilist tähelepanu tuleb pöörata laste ja eakate jalakäijate korral.	2012	
Liikluskampaaniate läbiviimisel pöörata suuremat tähelepanu juhtidele, et oleks tagatud jalakäijate ohutu liiklus.	2012	
Tuletada kindlatel liinidel sõitvatele juhtidele meelde vajadust olla tähelepanelik piirkondades, kus toimub suhteliselt hõre jalakäijate liiklus.	2012	
Jätkuv selgitustöö, et foori süttiv roheline tuli ei anna juhile kohe eesõigust, vaid juht peab andma teed jalakäijale, kes lõpetavad sõidutee ületamist ülekäigurajal neile süttinud punase tulega.	2012	
<b>1.3.Sõiduki passiivne ja aktiivne ohutus</b>		
<b>1.3.1. Turvavarustuse kasutus</b>		
Jätkuvalt propageerida turvavööde kasutamise vajadust nii juhil, kui ka kõigil autos viibivatel sõitjatel. Informeerida avalikkust juhtumitest, kus turvavööga kinnitamata juht või sõitja liiklusõnnetuses hukkab. Selgitada turvavöö pingutamise vajadust sõitu alustades ja tuletada meelde ilma eelpingutuseta turvavööde kasutajatele turvavöö kinnitamise ja pingutamise soovitusi	2008	
Maastikusõidukiga liiklemisel on ülioluline kasutada õiget turvavarustust	2008	

Mootorratturid peavad alati kasutama turvavarustust, et vähendada liiklusõnnetuse tagajärjel tekkivaid vigastusi. Selgitada, et kiivri ja turvariite kasutamine vähendab liiklusõnnetuses vigastada saamise riski üle 50%	2008	
Sõidukis peavad turvavööd olema kinnitatud kõigil, et vähendada liiklusõnnetuse tagajärjel tekkivaid vigastusi. Turvavarustuse kasutamine hoiab ära inimese sõidukist väljapaiskumise	2009	
Lisaks turvavöö kasutamisele on oluline, et seda tehakse õigesti	2009	
Sõidukis peavad turvavööd olema kinnitatud kõigil, et vähendada liiklusõnnetuse tagajärjel tekkivaid vigastusi.	2010	
Lisaks turvavöö kinnitamisele on oluline juhtida tähelepanu ka asjaolule, et turvavöö peab olema korrektselt pingutatud ning liiklejate istesend vastama ettenähtule. Valesti kinnitatud või pingutamata turvavöö ei pruugi vigastuste tekkimise riski piisavalt vähendada.	2010	
Kujundada ühiskondlikku arvamust, et iga sõitja peaks loomulikuks auto turvavarustuse kasutamist. Liiklusõnnetuse korral ei pane turvarihmata reisija ohtu mitte ainult enda elu ja tervist, vaid ohustab ka teisi autos viibijaid, kui ta liiklusõnnetuse käigus neile otsa paiskub.	2010, 2011, 2012	
Selgitada juhtidele antud näite varal, et isegi kaasaegsete sõidukite juhitavust ja stabiilsust tagavad süsteemid, nagu ABS, EBD, ESP, ASR, kiirustundlik roolivõimendi, tempomaat, pidev nelivedu koos asümmeetrilise veojõu jaotumisega jne. ning passiivne turvavarustus (eesmised turvapadjad, külgmised turvapadjad ja turvakardinad, aktiivsed peatoed, eelpingutusega turvavööd jms) ei suuda tagada juhi ja reisijate turvalisust juhi jämedate LE nõuete eiramise korral.	2010	
Turvapatjadest on liiklejatele kasu vaid juhul, kui neid kasutatakse vastavalt valmistaja nõuetele koos korralikult pingutatud turvavööde ja õigesti reguleeritud istme peatugedega.	2010	
Selgitada juhtidele ja kõigile sõiduki kasutajatele vajadust kinnitada tagaistmel turvavöö. Turvavöö mittekasutamine tagaistmel võib põhjustada vigastusi esiistmel sõitjatele.	2010	

Kui turvavööd on olemas, siis peavad need olema kinnitatud kõigis sõidukites ning kohtadel. sh ka reisijatel ühissõidukis. Bussijuhid peavad nõudma ja kontrollima sõitjate turvavöö kinnitamist enne sõidu alustamist.	2010	
Lastegruppide veol peavad turvavarustuse kasutamist jälgima ka gruppi saatvad täiskasvanud.	2010	
Mootorrattur peab alati, sealjuures ka lühikestel ning esmapilgul ohututel sõitudel, turvavarustust kasutama	2010, 2012	
Mootorratturid peavad enda nähtavaks tegemiseks eelkõige ise vaeva nägema. Hoolimata liiklusõnnetuse järgsest vastutuse jaotusest, saavad nemad alati enam kahjustada.	2012	
Nii täiskasvanute kui ka laste turvavarustuse kasutamine võimaldab liiklusõnnetuses vigastada saamise ohtu märkimisväärselt vähendada.	2010	
Laste kinnitamiseks autos tuleb kasutada turvatooli	2010	
Turvavarustuse rikke indikaatorlambi süttimisel tuleb sõiduk viivitamatult võimaliku rikke tuvastamiseks viia hooldustöökotta.	2010	
Järjekindlalt nõuda turvavarustuse kasutamist	2011	
Teha selgitustööd turvavarustuse kasutamise vajalikkuse kohta.	2012	
<b>1.3.2. Sõiduki ohutus</b>		
Selgitada ühissõiduki kasutajatele senisest tõhusamalt nende võimalusi enda turvalisuse tagamisel. Selleks võiks näiteks paigaldada ühissõidukitesse teavitused, kus on ohutum istuda või seista, kuidas kinni hoida jne, et sõiduki äkkpidurduse korral vältida kukkumisi ja traumasid.	2012	
<b>1.3.3. Rehvide seisukord</b>		
Propageerida juhtide seas vajadust kasutada sõidukitel korralikke rehve. Kui kuival asfaldil kulunud rehvid ei halvenda sõiduki juhitavust, siis märjal teekattel ja kruusal võivad lubatava kulumispiirini kulunud rehvid saada saatuslikuks sõiduki kasutajatele ja teistele liiklejatele	2008	

Juhtida liiklejate tähelepanu asjaolule, et erineva konstruktsiooniga rehvide kasutamine (eriti talverehvide kasutamine suvel) muudab auto käitumise äkkpidurdusel ja märja teekattega ettearvamatuks ning seab ohtu nii samas sõidukis sõitjate kui ka teiste liiklejate elu ja tervise.	2010	
(Lõpetada jutud naelrehvide keelustamisest ja) propageerida juhtide seas vajadust talveperioodil kasutada autodel korralikke naeltega lamellrehve, millede sidestus jäisel teel on parem lamellrehvidest. Rehvide korrasolekust sõltub liiklejate ohutus.	2011, 2012	
Teeoludesse sobivate haardeomadustega rehvide kasutamine on vajalik ka siis, kui see ei ole antud ajahetkel kohustuslik.	2011	
Lubatud kulumispiirile lähedal olevad ja erineva kulumisastmega rehvid võivad rasketes ilmaoludes oluliselt suurendada vesiliu tekkimise võimalust.	2011	
Selgitada vajadust kontrollida manomeetriga regulaarselt rehvi rõhku. Vaatluse teel võib oluline rehvirõhu muutus jääda tähelepanuta. Erinevat tüüpi rehvid võivad olulisel määral mõjutada sõiduki juhitavust ja suunastabiilsust, seda eriti pikiroobastega teel.	2012	
Propageerida juhtide seas vajadust kasutada sõidukitel korralikke rehve. Kui kuival asfaldil kulunud rehvid oluliselt ei halvenda sõiduki juhitavust, siis märjal teekattel ja kruusal võivad lubatava kulumispiirini kulunud rehvid saada saatuslikuks sõiduki kasutajatele ja teistele liiklejatele.	2012	
<b>1.3.4. Koorma kinnitamine</b>		
Selgitada sõidukijuhtidele vajadust koorma kinnitamiseks sõidukis. Kohustuslikult kasutada kaubaruumi ja reisijateveo ruumi eraldamiseks vaheseinu või vastava tugevusvaruga eraldusvõret.	2010	
Asjad ning loomad peavad olema kinnitatud selliselt, et on tagatud nende turvalisus ning välistatud ootamatu liikuma hakkamine.	2011	
Raskete kinnitamata esemete vedu sõiduki reisijateruumis on ohtlik. Liiklusõnnetuse või isegi järsu pidurdamise korral võivad need põhjustada vigastusi sõitjatele.	2012	
<b>1.3.5. Tehniliste abivahendite kasutus</b>		

Propageerida elektroonilise stabiilsusprogrammiga sõidukite soetamist, mis võimaldavad vähendada sõiduki juhitavuse kao riske	2008, 2009	
Juhtida tarbijate tähelepanu juhtimisvigu korrigeerivate elektrooniliste lisaseadmete kasulikkusele	2009	
Propageerida elektroonilise stabiilsusprogrammiga sõidukite soetamist, mis võimaldavad vähendada sõiduki juhitavuse kaotamise riske.	2010, 2011	
Propageerida rohkem kaubaautodel tagurdamist abistavate lisaseadmete kasutamist (parkimisabi, tagurduskaamera, täiendav helisignaal tagurdamisel jms) .	2010, 2011	
Propageerida mobiiltelefoni „käed-vaba“ süsteemi kasutamist ka asulavälistel teedel sõidukit juhtides.	2010	
Soodustada autode varustamist biomeetriliste või muud liiki isiku tuvastamist võimaldavate ärandamisvastaste seadmetega.	2010	
Juhtida tarbijate tähelepanu juhtimisvigu korrigeerivate elektrooniliste lisaseadmete kasulikkusele sõidukitel. Propageerida elektroonilise stabiilsusprogrammiga sõidukite soetamist, mis võimaldavad vähendada sõiduki juhitavuse kaotamise riske	2011	
Automüügifirmadel soovitada ja soodustada elektrooniliste juhti abistavate lisaseadmetega sõidukite turustamist, et muutlikes ilmaoludes parandada väikeste juhtimisvigade korrigeerimist.	2011	
Sõidukite ostul on soovitatav eelistada elektroonilise stabiilsuskontrolliga (ESC) varustatud sõidukeid.	2011	
Soodustada erinevate elektrooniliste sõiduassistentsüsteemide, sh ka sõiduraja jälgimise süsteemi (LDWS või LKAS), automaatse pidurdussüsteemi ning juhi seisundi jälgimise süsteemiga (Driver Monitoring System ) varustatud sõidukite eelistamist uute autode ostmisel.	2011	
Propageerida kaubaautodel tagurdamist abistavate seadmete kasutamist ja tagurdamisel täiendava helisignaali kasutamise vajalikkust	2011	
Propageerida juhti abistavate ja ohutust suurendavate abiseadmetega varustatud sõidukite soetamist. Enim tähelepanu tuleb pöörata nendele süsteemidele, mis võimaldavad vähendada sõiduki juhitavuse kaotamise riske,	2012	

eelkõige ESC ja ABS.		
Propageerida sõiduki juhtimisel möödapääsematute kõnede läbiviimisel vajalike lisaseadmete kasutamist. Soovitada automüüjatel sellised seadmed paigaldada sõidukitesse juba sõidukite müümisel.	2012	
<b>1.3.6. Vananenud sõidukid</b>		
Selgitada, et vananenud sõidukid võivad olla ohtlikud nende kasutajatele. Puuduvad turvapadjad ning sõiduki keres puuduvad kaasaegsed turvaelemendid	2008	
Kõik liikluses osalevad sõidukid, sh mootorrattad peavad olema tehniliselt korras. Tehniliselt mittekorras sõidukiga liiklemine kujutab ohtu kõigile liiklejatele	2012	
<b>1.4. Kergliiklejate ohutus</b>		
<b>1.4.1. Kergliiklejate turvavarustus</b>		
Propageerida jätkuvalt jalgratturikiivri kasutamist jalgrattaga sõites	2008, 2009	
Pimedal ajal või halva nähtavuse puhul peaksid jalakäijad kandma heledaid riideid ja helkurit või süüdatud laternat	2008, 2009	
Propageerida, et jalgratturid teeks ennast sõidukijuhtidele nähtavaks helkurvesti kandes. Lisaks helkuritele tuleb pimedas, videvikus ja halva nähtavuse korral kasutada jalgrattal ees valget ja taga punast sisse lülitatud valgusallikat	2009	
Propageerida enam helkuri kasutamist jalakäijate poolt ka suvel pimedal ajal teel liigeldes.	2010	
Jalakäijad peavad pimedal ajal ka asulates kandma helkureid.	2010	
Jätakuvalt propageerida ja nõuda jalakäijatelt helkurite või valgusti kasutamist pimedal ajal. Jalakäijatele, kes peavad tihti liikuma pimedal ajal tiheda liiklusega teedel, soovitada kasutada helkurvesti, mis teeb nad juhtidele rohkem märgatavaks. Teadvustada jalakäijatele, et helkur on nende enda tervise ja heaolu huvides.	2010	
propageerida jalgratturitele kaitsekiivri kandmise vajadust, mis võib päästa nende elu.	2011	
Ka täiskasvanud jalgratturitel on soovitatav kasutada jalgrattakiivrit.	2011	

Propageerida, et jalgratturid teeks ennast sõidukijuhtidele nähtavamaks helkurvesti kandes ka valgel ajal.	2011	
Pimedal ajal või halva nähtavuse puhul peaksid jalakäijad kandma lisaks helkurile ka kontrastseid riideid.	2011	
Maanteede ääres liikuvatel kergliiklejatel, sh ka jalgratturitel on soovitatav kasutada helkurvesti või erksavärvilisi riideid ka päevasel ajal. See suurendab töenäosust, et ka vähem tähelepanelik autojuht märkab neid õigeaegselt ning on manöövreid sooritades hoolikam.	2011	
Massimeedias tuletada meelde kergliiklejatele pimedas liikumise ohtlikkusest ja vajadusest kasutada helkurit või valgustusseadmed, enda nähtavaks tegemiseks.	2011	
Jalakäijad peavad pimedal ajal ja halva nähtavuse korral kandma helkurit või süüdatud valgusallikat.	2011, 2012	
Propageerida jalgratturitel eredavärvilise riietuse ja helkurvesti kandmist ning soovitada kasutatava riietuse alaosas kanda helkurpaelu.	2012	
Jalgratturid peaksid olenemata kehtivast liiklusseadusest ja vanusest kandma kinnirihmutatud jalgratturikiivrit.	2012	
<b>1.4.2. Ohutu käitumine (sh teeületusel)</b>		
Vajadus kasutada jalakäijana asulavälise tee vasakpoolset teepeenart	2008	
Kergliiklejad peavad sõidutee ületamisel arvestama liiklustihedust, lähenevate sõidukite kiirust ja kaugust, et end ja kaasliiklejaid ohustamata ületada sõidutee	2008	
Kohtades, kus puuduvad ülekäigurajad ja kergliiklusteed peavad jalakäijad olema eriti ettevaatlikud	2008	
Sõiduteed võib ületada vaid selleks ettenähtud kohtades veendudes, et see on ohutu. Sõiduteel põhjusega viibimine on keelatud.	2010	



Massimeedias teavitada jalakäijaid LE nõuetest, kuidas liikuda asulavälistel teedel ja kuidas ohutult ületada sõiduteed. Jalakäijad peavad enne sõidutee ületamist arvestama liiklustihedust, õigesti hindama lähenevate sõidukite kiirusi ja kaugusi. Mitte alustama ohtlikes situatsioonides teeületamist, seades nii ohtu ennast ja teisi kaasliiklejaid. Kohtades, kus puuduvad ülekäigurajad ja kergliiklusteed peavad jalakäijad olema eriti ettevaatlikud.	2010	
Jalakäijad ja teised kergliiklejad peavad püüdma õigesti hinnata lähenevate sõidukite kaugusi ja kiirusi ja mitte alustama ohtlikes situatsioonides teeületamist.	2010	
Jalakäija ei tohiks sõiduteel viibida kauem kui on vajalik tee ületamiseks. Seda ka olukorras kus teel viibimine tundub ohutu;	2010	
Jalakäijad ja teised kergliiklejad peavad liigeldes olema ettevaatlikud ja ka õuealal sõidukite vahel liikudes veendumata, et juhid on neid märganud.	2010	
Vähem kaitstud liiklejad sh. mopeedijuhid, jalgratturid peaksid liikluses osaledes arvestama, et suurema sõidukiga kokkupõrkel on kannatajaks nemad, mistõttu on mõistlik veelgi hoolsamalt ületada ristmikke.	2010	
Teha selgitustööd jalakäijatele, miks on ohtlik joostes ja liikluseeskirju rikkudes ületada sõiduteed veendumata, et juhid on neid märganud ja teed annavad. Sealhulgas rõhutada, et sõiduki peatumisteed on kordades pikem kui jalakäijal võimalus peatumiseks.	2011	
Teha selgitustööd, et autojuhtimise õigust omavad isikud peavad ka jalakäijatena andma eeskujulisi liikluseeskirjade täitmist.	2011	
Jalakäijad peavad teed ületama vaid selleks ettenähtud kohtades	2011	
Jalakäijad peavad teele astudes veendumata, et see on ohutu ja sõidukijuhid on neid märganud ja tee andmiseks peatunud. (Ülekäiguraja olemasolul ületama teed selle kaudu.)	2011, 2012	
Liiklejate sh jalakäijate järjepidev teavitamine ohtudest sõidutee ületamisel ja õpetada jalakäijaid, kuidas teha see ohutult.	2012	

Jalakäijad peavad olema tähelepanelikud ka fooriga reguleeritud ristmikel ning hoiduma tee ületamisel kõrvalistest tegevustest. Ka juhul kui jalakäijal on tee ületamisel eesõigus, tuleb veenduda, et teised liiklejad ka tegelikkuses teed annavad.	2012	
Jalgratturid peavad valima ohutu kiiruse ja juhtimisvõtted, et suuta vähendada kiirust enne võimalikku ohtu teel.	2012	
<b>1.4.3. Muud ohud</b>		
Kaaluda tuleks liiklusohutuse alase kampaania korraldamist, et reklaamida valminud kergliikluse teid ja propageerida nende kasutamist. Sisuliselt on see samasugune elusid säästev tegevus, nagu turvavööde või helkuri kasutamise propageerimine.	2010	

## 2. Politseipoolse liiklusjärelvalve tõhustamine

Tähelepanu vajavad valdkonnad	Ettepaneku tegemise aeg	Märkused
<b>2.1. Üldine</b>		
Liiklusjärelvalve teostamisel pöörata suuremat tähelepanu reguleeritud ristmikel foorituledest ja manöövri ohutusest kinnipidamisele	2008	
Asulavälistel teedel teiste sõitjate ohutuse tagamiseks kasutada eravärvides politseisõidukeid liiklusrikkumiste avastamiseks ja politseivärvides sõidukeid liikluse rahustamiseks	2009	
Politseikontrolli tõhustamise vajadus sõidukijuhtide üle. Hoolimata läbiviidavatest politseioperatsioonidest liigub teedel paadunud liikluskorraldajaid.	2010	
Liiklusohutuse tagamiseks kasutada eravärvides politseisõidukeid rikkumiste avastamiseks ja politseivärvides sõidukeid sõidukiiruse rahustamiseks	2010, 2011, 2012	
<b>2.2. Konkreetsed piirkonnad ja/või ajad</b>		
Liiklusjärelvalve teostamist tugevdada elurajoonide siseteedel.	2010	

tõhustada liiklusjärelvalvet kaubaautode poolt liiklusmärkide nõuetest kinnipidamise üle ka üldiseks liikluseks suletud territooriumitel (turud, jalakäijate tsoonid jne).	2010	
Liiklusjärelvalve teostamisel pöörata rohkem tähelepanu kõrvalistel teedel liiklejatele ja teostada sõidukijuhtide kontrolli.	2010	
<b>2.3. Liiklusjärelvalve tõhustamine joores liiklejate üle</b>		
Kõrvaldada sõidukiroolist ebakained inimesed (alates 2004.a. lisamärge- eriti öötundidel)	2008	
Tõhustada liiklusjärelvalvet avastamiseks narkojuures juhte. Selleks koolitada politseitöötajaid ja leida võimalused patrullide varustamiseks vastavate (indikaator)vahenditega	2009	
Liiklusjärelvalve teostamisel pöörata suuremat tähelepanu joores juhtide avastamisele sh ka põhimaanteedest eemale jäävatel teedel. Liiklusjärelvalve teostaja peaks võimalusel alati koheselt reageerima kodanike antud vihjetele joores kahtlusega sõidukijuhtide kiireks liiklusest eemaldamiseks	2009	
Tõhustada liiklusjärelvalvet ning avalikku selgitustööd kõrvaldamaks liiklusest narkojuures juhte.	2010	
Liiklusjärelvalve teostamisel tõhustada kontrolli joores juhtide liiklusest kõrvaldamiseks. Vajalik on tõsta rikkumise tuvastamise tõhusust (selle subjektiivset riski liiklejate jaoks) ka hõredama asustatusega piirkondades ja väiksematel teedel.	2011	
Oluline on teeliiklusest kõrvaldada raske joores kergliiklejad, kes kujutavad ohtu eelkõige iseendale.	2011	
Liiklusjärelvalve käigus viia läbi politseioperatsioone "Kõik puhuvad" erinevatel aegadel, ka hommikuti, kõrvalistel teedel, öisel ajal ning nädala keskel, avastamiseks alkoholi jääknähtudega juhte ja tõstes sellega sõidukijuhtide subjektiivset riski saada kontrollitud.	2011, 2012	
Liiklusjärelvalve teostamisel pöörata jätkuvalt tähelepanu joores, juhtimisõiguse ja kiirust ületavate juhtide liiklusest kõrvaldamisele, arvestades samas ohtudega, mis võivad kaasneda rikkujate peatumismärguande nõuete eiramisega.	2012	
<b>2.4. Järelevalve piirkiirusest kinnipidamise osas</b>		

Liiklusjärelvalve teostamisel pöörata suuremat tähelepanu liiklusjärelvalve teostamisele öötundidel kihutavate sõidukite liiklusest kõrvaldamiseks.	2010, 2012	
Suurendada politseikontrolli piirkiiruste ületajate ja turvavarustuse mittekasutajate suhtes ja seda eriti tugimaanteedel.	2012	
<b>2.5. Liiklusjärelvalve tõhustamine muude liikluskäitumise ebakohtade tabamiseks</b>		
Pöörata liiklusjärelvalves suuremat tähelepanu sõidukites turvavarustuse kasutamisele	2008	
Tõhustada liiklusjärelvalvet avastamiseks juhtimisõigusega juhte. Kaaluda võimalust reidide „Kõik puhuvad“ käigus kontrollida ka juhtimisõiguse olemasolu	2009	
Liiklusjärelvalve käigus jätkuvalt pöörata tähelepanu turvavarustuse õigele kasutamisele sõidukites ja seda ka tagaistmel istujate poolt.	2010, 2012	
Liiklusjärelvalve teostamisel selgitada liiklejatele kuidas turvavöö õigesti kinnitada ning seda pingutada, samuti seda miks on oluline sõidu ajal säilitada õige istumisasend.	2010	
Tugevdada liiklusjärelvalvet raudteeülesõidu kohtadel pöörates tähelepanu juhtide poolt liikluskorraldusvahendite nõuete täitmisele.	2010	
Liiklusjärelvalve teostamisel kontrollida sõidukites, sh. bussides turvavööde nõuetekohast kasutamist.	2010	
Liiklusjärelvalve teostamisel pöörata senisest suuremat tähelepanu juhtidele, kes sõidavad sõidueesõigusega tee ristmikule sõidueesõigusega teelt või nn parema käe reeglina reguleeritud ristmikule mistahes suunast kiirust vähendamata selliselt, et neil ei ole võimalik teendamiskohustust täita.	2010	
Liiklusjärelvalve teostamisel pöörata rohkem tähelepanu liiklejate kontrollile, selgitamaks välja ohtlikke manöövreid sooritavaid ja joores sõidukijuhte, seda eriti ohtlikel teelõikudel.	2010	
Liiklusjärelvalve teostamisel pöörata rohkem tähelepanu sõidukijuhtide ohutust pikivahest kinnipidamisele.	2010	

Liiklusjärelvalve teostamisel pöörata rohkem tähelepanu ristmikel sh. reguleeritud ristmikel liiklusreegleid rikkuvate sõidukijuhtide korrale kutsumisele.	2010	
Liiklusjärelvalve teostamisel pöörata senisest suuremat tähelepanu tiheda liiklusega maanteedel ohtlike möödasõite sooritavatele juhtidele.	2011	
Liiklusjärelvalve teostamisel pöörata senisest suuremat tähelepanu juhtidele, kes tegelevad sõidu ajal tähelepanu hajutavate tegevustega	2011	
Tugevdada kontrolli juhtide üle, kes kasutavad sõiduajal mobiiltelefone ilma käsi vabaks jätvate seadmeteta.	2011, 2012	
Liiklusjärelvalvel pöörata suuremat rõhku liikluses agressiivselt käituvate ja juhtimisõigust mitteomavate sõidukijuhtide kontrollile.	2011	
Liiklusjärelvalve tegemisel pöörata rohkem tähelepanu juhtide töö- ja puhkeaja nõuetest kinnipidamisele.	2012	
Tõhustada järelvalvet juhtimisõiguseta liiklejate tegevuse üle, selliselt et karistada saamise risk oleks oluliselt kõrgem.	2012	
<b>2.6. Liiklusjärelvalve sõiduki tehnilise seisundi üle</b>		
Tagada kontroll tehno seisundi ja tehnoulevaatuse läbimise üle (2004.a. lisamärge- <i>eriti busside ja raskeveokite osas</i> )	2008	
Politsei peaks LÕ korral kontrollima kõigi liiklusõnnetuses osalenud sõidukite vastavust kehtestatud tehnonõuetele	2008	
Tõhustada liiklusjärelvalvet veetavate koormate kinnituse kontrollimiseks sõidukites sh ka sõiduautodes	2009	
Liiklusjärelvalve teostamisel pöörata suuremat tähelepanu aeglastele ja/või ajutiselt maanteel liikuvatele töomasinatele (traktorid, kombainid, nende haagised jms), nende nähtavust tagavatele elementidele, allasõidutõketele ja muudele teiste ohutust tagavatele elementidele.	2010	
Tõhustada rehvide seisundi kontrolli teedel.	2011, 2012	
tõhustada järelvalvet tehnoulevaatust mitteläbinud sõidukite liiklusest	2011	

eemaldamisele.		
Muuta tõhusamaks sõidukite tehnonõuetele vastavuse kontroll. Sealhulgas töhustada järelevalvet kontrolli teostavate ettevõtete tegevuse üle ja koolitada kontrollijaid ka sõiduautost erinevaid sõidukeid efektiivsemalt kontrollima.	2012	
<b>2.7. Liiklusjärelvalve kergliiklejate üle</b>		
Liiklusjärelvalve käigus pöörata suuremat tähelepanu halva nähtavuse korral või pimedal ajal maanteedel liikuvate helkuriteta (süüdatud laternate) ning joores jalakäijate korralekutsumiseks ja karistuslike mõjutusvahendite kohaldamiseks	2008, 2009	
Liiklusjärelvalve teostamisel pöörata suuremat tähelepanu kergliiklejate liikluskäitumisele.	2010	
Liiklusjärelvalve teostamisel pöörata suuremat tähelepanu pimedal ajal maanteedel/teedel ja tänavatel liikuvate helkurita (valgustita) jalakäijate korralekutsumiseks ja karistuslike mõjutusvahendite kohaldamiseks ( kaasates selleks ka kohalikke konstaableid ja abipolitseinikke)	2010, 2011	
Liiklusjärelvalve teostamisel pöörata suuremat tähelepanu teed ületavatele kergliiklejatele ja ülekäiguradadele lähenevate sõidukijuhtide liikluseeskirja nõuete järgmisele.	2010	
Liiklusjärelvalve teostamisel pöörata suuremat tähelepanu tiheda liiklusega teedel ja tänavatel liikuvate joores jalgratturite avastamisele, korralekutsumisele ja karistuslike mõjutusvahendite kohaldamisele	2011	
Tugevdada liiklusjärelvalvet eesmärgiga parandada jalakäijate liiklusdistsipliini	2012	
Tugevdada politseipoolset kontrollijalakäijate teel liiklemisel ja kõrvaldada liiklusest joores jalakäijad, kuna nad on ohtlikud iseendale ja teistele liiklejatele.	2012	
Liiklusjärelvalvel pöörata tähelepanu teedel liiklevatele kergliiklejatele, kes ei kasuta helkureid või valgustusseadmeid	2012	
<b>2.8. Motoriseeritud kahe rattalised, bussid, veokid ja maastikusõidukid</b>		

Liiklusjärelvalve teostamisel pöörata suuremat tähelepanu maastikusõidukitega liiklejatele	2008	
Pöörata liiklusjärelvalves suuremat tähelepanu asulavälistel teedel liikuvatele ühissõidukitele ( ka takso ja nn liinitakso), eeskätt sõidukiiruste järgimisele, nõutava turvavarustuse olemasolule ja selle kasutamisele sõitjate poolt	2008	
Tõhustada politseikontrolli mopeedijuhtide ja jalgratturite üle	2009	
Liiklusjärelvalve teostamisel pöörata suuremat tähelepanu turvavarustuse kasutamisele ühissõidukites.	2010	
Liiklusjärelvalve teostamisel pöörata suuremat tähelepanu mootorratturite turvavarustuse kasutamisele.	2010	
Tugevdada politseikontrolli turvavarustuse kasutamise osas reisijatevedu teostavates sõidukites.	2010	
Liiklusjärelvalvel pöörata tähelepanu mopeedi juhtidele, kes ei järgi liiklemisel seaduses kehtestatud nõudeid.	2012	
Liiklusjärelvalve läbiviimisel pöörata tähelepanu ühissõidukijuhtide liiklusreeglite järgimisele.	2012	
Liiklusjärelvalve käigus pöörata tähelepanu ühissõidukipeatustele, kus on suur sõitjate kontsentratsioon nii sõidukijuhtide, kui jalakäijate liiklustrahviku parandamiseks.	2012	
<b>2.9. Teekeskkond</b>		
Liiklusjärelvalve käigus avastatud liikluskorraldusvahendite puudustest teavitada viivitamatult tee omanikku	2009	
Liiklusjärelvalve teostamisel anda ka teevaldajatele infot tee nähtavust piiravatest objektidest.	2010	
Liiklusjärelvalve tegemisel pöörata rohkem tähelepanu halvasti nähtavatele liikluskorraldusvahenditele ja informeerida koheselt teevaldajaid, et oleks võimalikult kiiresti tagatud nende korda tegemine.	2011	
Liiklusjärelvalve teostamisel pöörata tähelepanu ka tee seisukorrale ning luua liiklusjärelvalve teostajale lihtne ja kiire kanal tee valdajale tuvastatud probleemidest teada andmiseks.	2011	

Liiklusjärelvalve teostamisel juhtida liiklejate tähelepanu saabuda võivatele ohtudele lumetormis.	2011	
<b>2.10. Järelevalve tegevuse sisuline tõhustamine</b>		
Liiklusõnnetuste korral peaks politsei dokumenteerima kõigi sündmuses osalenud sõidukite, juhtide ja sõitjate rikkumised ning rakendama meetmeid, et väärted saaks vajadusel õiglase karistuse	2008	
<b>2.11. Järelevalve tegevuse sisuline tõhustamine</b>		
Liiklusõnnetuste korral peaks politsei dokumenteerima kõigi sündmuses osalenud sõidukite, juhtide ja sõitjate rikkumised ning rakendama meetmeid, et väärted saaks vajadusel õiglase karistuse	2008	
Suurendada automaatse liiklusjärelvalve kasutamist (sh. mobiilsed seadmed) ning teha seda ka teetööde piirkonnas ja ka vahetult peale teetööde ala.	2010	
Tõhustada liiklusjärelvalvet, sealjuures rakendada laiaulatuslikumalt automaatset liiklusjärelvalvet, foori keelavat tuld eiravate sõidukijuhtide tuvastamiseks.	2012	
<b>2.12. Juhtide tervisliku seisundi kontroll</b>		
Politsei peaks liiklusõnnetuste korral kontrollima kõigi liiklusõnnetuses osalenud juhtide tervisetõendi kehtivust (E-tervise kaudu peaks tagama politsei juurdepääs infole, et kontrollida kehtiva tervisetõendi olemasolu)	2008	
Liiklusõnnetuste käsitlemisel pöörata enam tähelepanu sõidukijuhtide tervislikule seisundile ning kõigi sõitjate poolt turvavarustuse kasutamisele. Ekspertiisi-ülesannetes pöörata enam tähelepanu turvavarustuse mittekasutamisest tekkinud vigastuste väljaselgitamisele.	2008	

### 3. Liikluskeskkonna parendamine

Tähelepanu vajavad valdkonnad	Ettepaneku tegemise aeg	Märkused
<b>3.1. Liiklusohlike kohtade väljaselgitamine, teavitamine ja ohutustamine</b>		



Liiklusohlikes kohtades on soovitatav lähtuda projekteerimismäärde nõuetest ja kavandada pörkepiirete paigaldamine ootamata kogu tee ümberehitust	2008	
Tagada liiklusohlike teelõikude õigeaegne hooldusremont. Hoiatusmärgid ei ole piisav abinõu liiklusohutuse tagamiseks.	2010	
Kiirendada juhti varakult muutunud teelõigetest teavitavate ITS (Intelligent transportation system) lahenduste arendamist.	2011	
Kaasata liiklusohlike kohtade tuvastamiseks ka muud andmeallikad peale politsei registreeritud liiklusõnnetuste. Näiteks luua toimiv süsteem hõreda asustusega piirkondades kohalikul kogukonnalt sisendinfo kogumiseks ja sellel põhinevate muudatuste tegemiseks liiklussüsteemis	2012	
<b>3.2. Kiiruspiirangud</b>		
Sõidukiiruse vähendamiseks ohlikes kohtades võiks kaaluda ohutussaarte väljaehitamist ja/või termoplastikust markeeringuga „täristite“ paigaldamist	2008	
Ei ole mõistlik rakendada lühikeste vahemaade jooksul muutuvaid kiiruspiiranguid- nn „hüplev kiirus“	2008	
Kaaluda tee geomeetria vastavate kiiruspiirangute kehtestamist	2009	
Suvilate piirkonnas asuvatel maanteelõikudel kaaluda kergliiklustee ehitamiseni sõidukiiruse vähendamist kuni 50 km/h (vähemalt suveperioodil)	2009	
Vajalik on laialdasemalt kasutada liikluse rahustamise tehnilisi lahendusi (nt tõstetud ristmik, künnised vms). Ainult liiklusmärkide kasutamine ei ole piisav, kui liikluskeskkond nende märkide mõju ei toeta.	2010	
Pikkade sirgetega elamukvartalite vahelistel teedel kaaluda tegelike liikumiskiiruste vähendamiseks künniste ehitamist.	2010	
Kaaluda otstarbekust pärast tee kitsamaks muutumist piirata kitsal teel 1-2 km ulatuses sõidukiiruse vähendamist 70 km/h.	2012	
<b>3.3. Kurvide ohutuse tõstmine</b>		
Paigaldada enne ohtlike kurve liiklusmärgid 141 ja 142 „Ohtlik kurv“	2008	

Piiratud nähtavusega kurvides korraldada teega külgneva metsa või võsa raiumine tagamaks parem pikinähtavus kurvis või kehtestada möödasõidukeeld	2009	
Ohtlike kurvide tähistamiseks kasutada liiklusmärki „kurvi suund“	2009	
Kurvides, kus on ebaseaduslik mahasõit paigaldada tähispostid ja/või pörkepiire tugipeenrale, mis võimaldaksid sõidukijuhtidel paremini jälgida tee asukohta (eriti sügisel ja talvisel ajal) ning vältida kurvi „lõikamist“, mistõttu lagunevad teekatte servad ja tugipeenrad.	2010	
<b>3.4. Teeümbruse ohutuse suurendamine</b>		
Kaaluda vahetult teemulde ääres olevate puude tähistamist vastavate liiklusmärkidega 686, seda eeskätt kurvi ja kurviga külgnevatel teelõikudel	2008	
Liiklusohlikele kohtadele nagu sügav kuivenduskraav ristmikul, järsu kurvi välisserv jms paigaldada pörkepiirded kooskõlas projektnormidega	2009	
Vahetult tee servas olevad ohtlikud objektid, nagu arheoloogiamälestise tähisega kivi, tuleks nõuetekohaselt tähistada, piirestada või kaaluda taolise objekti eemaldamist tee servast ohutusse kaugusesse	2009	
Kõrvaldada või tähistada liiklusmärkidega ja eraldada pörkepiiretega teeservades kasvavad puud ning muud liiklusohhtlikud objektid.	2012	
Reklaamviitade ja reklaamtahvlite paigaldamisel kaaluda nende otstarbekust tiheda liiklusega sõiduteede läheduses kui nende sõnum või asend võivad mõjutada liiklusohutust.	2012	
<b>3.5. Teekattemärgistus</b>		
Kasutada rohkem äärejoonte tähistamisel nn. mitmetasandilisi märgistusi („kammjoont“)	2008	
Parandada sõiduradade tähistust ja markeerida ka tee äärejooned	2009	
Uuendada suure liikluskooormusega tänavatel teekattemärgistus juba kevadperioodil.	2010	
Vaadata üle teekatte teljemärgistus ja lubada möödasõit seal, kus selleks kohtumisnähtavus on piisav.	2010	

Soovitav on markeerida vasakpöörde rajad põhi- ja tugimaanteedel (markeerimata teel on raskendatud teetrassi aimatavus kehvade nähtavusolude korral).	2010	
<b>3.6. Liikluskorraldusvahendid</b>		
Kontrollida regulaarselt liikluskäikide valguspeegelduse taset, nõuetele mittevastavad asendada ja tagada liikluskäikide regulaarne puhastamine	2008	
Tiheda asustuse alal paigaldada liikluskorraldusvahendid nii, et kiiruse piiramine asulas, õuealal või mingil muul alal oleks kõigile liiklejatele selgelt arusaadav	2009	
Liikluskäikide puhtus lumest ja ka mustusest peab olema tagatud.	2011	
<b>3.7. Kergliiklejate ohutuse tagamine</b>		
Intensiivse jalakäijate liikluse korral esmase meetmena tähistada oht märkidega 172, korrastada teepeenrad ja tagada nende järjepidev hooldus ning perspektiivis kavandada kergliiklustee ehitus	2008	
Turvalisuse tagamiseks ülekäiguradadel kasutada liikumiskiiruse vähendamise võtteid. Vähendada sõidukiirus liikluskäikidega 50 km/h või kaaluda foori paigaldamist, kui läheduses on ka suure kasutusega ühissõidukipeatus	2008	
Rajada kergliiklusteid koos valgustusega suure liiklustihedusega teede äärde	2009	
Leida võimalus sama ristmikuga seotud ülekäiguradadel ülekäigu tingimuste ühtlustamiseks. Suured erinevad lähestikku paiknevatel ülekäiguradadel raskendavad liiklusolude tajumist ning põhjustavad sellega lisaohu	2009	
Väiksema liiklussagedusega piirkondades rajada ning hooldada teepeenraid selliselt, et kergliiklejatel oleks nende kasutamine ohutu ja võimalik igasugustes ilmastikutingimustes. Eriti oluline on see asulate ja tõmbekohtade (kauplus, kool, bussipeatus) ümbruses	2009	
Magistraalteede projekteerimisel pöörata suuremat tähelepanu teeületamise võimaluste loomisele jalakäijatele, mis omakorda võimaldab liikluskorraldusvahenditega hoiatada juhte jalakäijate võimalikust ilmumisest	2010	

teele.		
Teha sihipärast tööd parkimise paremaks korraldamiseks ning jalakäijatele ohutumate lahenduste leidmiseks elamurajoonides.	2010	
Põhimaanteedel äärsetesse bussipeatustesse on soovitatav rajada tänavavalgustus	2010	
Suure sõidukite ning jalakäijate liiklussagedusega teede lähedusse rajada valgustatud kergliiklusteid. Väiksema liiklusintensiivsusega piirkondades rajada ning hooldada teepeenraid selliselt, et kergliiklejatel oleks nende kasutamine võimalikult ohutu.	2011	
Suure liiklusintensiivsusega ning kiirusepiiranguga 90km/h või rohkem maanteedel, on soovitatav suunata kergliiklus eraldatud kergliiklusteedele ka siis kui see ei ole väga intensiivne.	2011	
Parandada ülekäiguradade tähistamist ja lisaks liiklusmärkidele värvida ohtlikel ülekäiguradadel teele vastavad tähisjooned. Leida vahendid teekattemärgistuste sagedamaks uuendamiseks. Kasutada ohtlike ülekäiguradade tähistamiseks kollase helendava taustaga ümbritsetud liiklusmärke 543 ja 544.	2011	
Jalakäijate tunnel peab olema avatud ööpäevaringselt ja sinna peavad juhatama suunaviidad.	2011	
<b>3.8. Talviste teetingimuste parandamine</b>		
Tõhusamalt ja operatiivsemalt informeerida juhte muutuvatest teeoludest, libedusest ja lumesajust maanteedel meedia ja muude võimalustega. Kasutada koostöös erinevate raadiotega ka nn „TA“ (Traffic Alert) RDS raadiosaatjate kanalit juhtide teavitamiseks ohtudest teel	2009	
Olulisem on raadiotes politseipatrullide asukohtade teatamise asemel talveperioodil teavitada juhte teeoludest	2009	
Pöörata rohkem tähelepanu teede talvise hooldamise operatiivsusele ja teostada senisest enam ennetavat libedusetõrjet	2009	
Talvistes oludes muuta tiheda liiklusega teedel lumetõrje kiiremaks ja efektiivsemaks	2010	
Sõidutee peab olema talihoolde käigus täies ulatuses puhastatud, võimaldamaks aeglastel sõidukitel liikumist tee äärel ning kiirematele sõidukile	2010	

ohutumat teendamist.		
Ennetavat libedusetõrjet teha põhimaanteedel vastavalt ilmaprognoosile.	2010	
Kasutada libedusetõrjel vahendeid, mis mõjuvad ka madalatel temperatuuridel, sealhulgas tahked puistematerjalid nagu killustikusõelmed ja liiv.	2010	
Pöörata rohkem tähelepanu teede talvisele hooldamisele ja muuta operatiivsemaks libedusetõrje põhimagistraalidel. Teostada ennetavat libedusetõrjet tiptundidel Tallinna ümbruse suure koormusega teedel.	2011	
Tõhusamalt ja operatiivsemalt informeerida juhte muutuvatest teeoludest, libedusest ja „mustast jääst“ trassidel meedia ja muude võimalustega. Kasutada koostöös erinevate raadiotega ka nn “TA” (Traffic Alert) RDS raadiosaatjate kanalit juhtide teavitamiseks ohtudest teel. Raadiojaamad võiks politseipatrullide asukohtade teatamise asemel talveperioodil informeerida juhte teeoludest	2011, 2012	
Ekstreemsete ilmastikuolude tekkel kaaluda operatiivset võimalust teede tavaliklejatele sulgemiseks, et vähendada hädaolukordadesse sattuda võivate isikute arvu ja võimaldada teehooldajatel tõhusamalt lumetõrje tegemist.	2011	
Leida võimalus raskete ilmastikuolude puhul sõiduolude alase informatsiooni pidevaks(korduvaks) edastamiseks kogu ringhäälinguvõrgu kaudu, juhtimaks tähelepanu rasketele teeoludele ja võimalikele ohtudele, vältimaks ebaolulisi sõite.	2011	
Mõelda I klassi teede remondi katkemisel või kestmisel üle talveperioodi talihooldde nõuete tõstmisele või muude täiendavatele meetmete rakendamisele liiklusohutuse tagamiseks suure liiklusega maantee remondilõigul	2011	
Talveperioodil pöörata suuremat tähelepanu tee korrasolekule, lume äraveole ja libedusetõrjele	2011	
Lumerohketel talvedel peaks leidma võimalused, et mitte koguda lund tee äärde ja teepeenrale kõrgetesse vallidesse, kuna vallid kitsendavad oluliselt sõiduosa laiust ja halvendavad nähtavust eriti ristmikel.	2011, 2012	

Teostada ennetavat libedusetõrjet aegsasti enne libeduse tekkimist. Seda eriti perioodil kus libeduse tekkimine võib olla ootamatu, samuti ka perioodil kui sõidukijuhtidel puudub kohustus kasutada talverehve.	2011	
Lühendada põhimaanteedel libedustõrje hooldustsükli aega	2011	
Lumekoristusel tuleb arvestada jalakäijate ohutuks liiklemiseks vajaliku teeosaga.	2012	
Pöörata rohkem tähelepanu teede talvisele hooldamisele ja muuta operatiivsemaks libedusetõrje ka tugiteedel. Teha ennetavat libedusetõrjet.	2012	
<b>3.9. Ristmike ohutus</b>		
Kitsastel ning halva külgnähtavusega tänavatel on otstarbekas rakendada sõidueesõiguse reguleerimiseks nn parema käe reeglit. Kui seda ei ole mingil põhjusel võimalik teha, siis tuleb liikluskorralduslike vahenditega ristmikel liiklevate sõidukite kiiruseid alandada. Seda ka sõidueesõigusega teel.	2010	
Kui sõidueesõigusega tänaval on üksikud ristmikud, kus sõidukijuhil on teeandmise kohustus, tuleb nende ristmike muust liikluskeskkonnast eristamisele pöörata kõrgendatud tähelepanu.	2010	
Liikluskorraldus tuleb muuta juhtidele lihtsasti arusaadavaks. Ühe tänava lõikes tuleb vältida vaheldumisi sõidueesõigusega ja sõidueesõiguseta ristmike kasutamist.	2010	
Soovitav on ristmike alade valgustamine põhimaanteedel.	2010	
Ümber ehitada liiklusohtlikud ristmikud maanteedel, kus vasakpöörde intensiivsus on suur, kuid puudub eraldi vasakpöörde rada. Rajada kanaliseeritud ristumised, kus pöörderajad on eraldatud ja tähistatud korrektselt teekatte markeeringuga ja liiklusmärkidega.	2011	
<b>3.10. Raudteeülesõitute ohutus</b>		
Raudteeülesõidukohad varustada vajalike liikluskorraldusvahenditega ning leida võimalusi vajaliku nähtavusulatuse saavutamiseks	2008	
Parandada raudteeülesõidukohtade ohutust	2010	

3.11. Valdkonda reguleerivate dokumentide muudatusvajadus		
Soovitatav karmistada MKM 17.12.2002.a. määruse nr 45 nõudeid (ka väiksema liiklussagedusega tugi- ja kõrvalmaanteedel nõuda märgistusjoonte olemasolu)	2008	
Liiklusohutuse tagamiseks kaaluda suurema liiklussagedusega teel talihoorde kõrgema seisundinõude kehtestamist	2008	
Soovitus karmistada tee seisundinõudeid, lühendamaks talvise hooldustsükli aega lumetõrjel suure liiklussagedusega põhimaantee lõikudel	2008	
Töötada välja ja kehtestada tee seisundinõuetesse teekatte ristprofiili lubatavad kõrvalekalded ja lubatavad muutused piki teed.	2010	
Kaaluda seisundinõuete 3 ja 4 muutmist lumevallide omavahelise kauguse osas kohtades, kus teele on paigaldatud tähispostid ja piirded.	2011	
Lühendada talvise seisundinõudega 1 teede hooldustsükli aega, mis võimaldaks ühtlasemalt puhastada kogu sõidutee.	2011	
Muuta normdokumenti, et magistraaltänavatel oleksid kergema konstruktsiooniga tänavavalgustuspostid ja võimalusel viia need ka kõnniteest väljapoole.	2012	
3.12. Teekatte kvaliteet		
Parandada tee katete kvaliteeti, eriti pöörata tähelepanu tee ebatasasustest tingitud ohtudele kurvides	2008	
Vajalik on teekatte omaduste halvenemist ennetava remondi planeerimine ja teostamine, vältimaks pikiroobaste ja nõuetele mittevastava ristprofiili teket	2009	
Maksimumpiirini kulunud sõidujälgede roopad soodustavad juhitavuse kaotust libeda või ka vihmamärja teekatte korral, mistõttu on vajalik taastada katendi kulumiskiht (miinimumlahendusena katendi taastamine sõidujälgedes).	2011	
3.13. Soovitused konkreetsete kohtade osas		
Ehitada välja Pärnu mnt äärde linna piirist kuni ca 15,5 km kaugusele (hotellini Saltzburg) kergliiklusteed	2009	

Ehitada Laagri Maksimarketi piirkonda jalakäijatele vähemalt üks ohutu sõidutee ületamise koht	2009	
Tee klass viia vastavusse teelõigu liiklussagedusega, eeskätt ehitada ümber Tallinna ringtee vähemalt neljarealiseks koos suunavööndite eraldamisega ning loomtõkete ja valgustuse rajamisega	2009	
Teostada tee telje markeerimist ja tähispostide paigaldust a 1. ja 2. seisunditasemega teedel	2007	
Teha ettepanek kaaluda uue nõuetekohase raudteeülesõidukoha ehitamist Männiku jaamale lähemale, mis oleks ohutum, kuna seal on reisirongide kiirused madalamad ja ühtlasi lühendaks see ka veoteed karjäärast Tallinn - Saku teele.	2010	
<b>3.14. Valgus- ja nähtavustingimuste parandamine</b>		
Valgustada suure liiklusega magistraalteed ristmike piirkonnas ja linnalähedastel lõikudel ning kohtades, kus on sageli kergliiklejaid	2008	
Avalikult kasutatavatel teedel tuleb teevaldajatel tagada kül- ja pikinähtavus kurvilistel lõikudel ja seda eriti ristmike piirkonnas	2008	
Kitsastel ja kurvilistel teedel tuleb teevaldajatel tagada parem kül- ja pikinähtavus ohtlikel lõikudel. Samuti hinnata teede läheduses kasvavate puude ohtlikust ja vajadusel need eemaldada.	2010	
Parandada sõiduteedel nähtavust (paigaldada tänavavalgustus) ja markeerida tee servajooned.	2011	
külgnähtavus teel tuleb viia vastavusse kehtestatud nõuetega	2011	
Teehoiu kava järgse maantee remondi käigus tuleks tagada külgnähtavus 12-20m tee servast, mis vähendab auto võimaliku teelt väljasõidu korral kokkupõrke tõenäosust puudega ja LÕ raskusastet.	2011	
Parandada tänavate ja ülekäiguradade valgustatuse tugevust, lähtudes kaasaegsetest projekteerimismidest ja tavadest.	2012	
<b>3.15. Muu</b>		
Tee haldaja peab selleks mitte kohandatud ja isetegevuslikult tekkinud tagasipöördekohad eraldusribal sulgema. Tee planeerimisel tuleb ette näha ohutud ja piisava sagedusega tagasipöörde võimalused	2008	



Liikluskeskkonna planeerimisel tuleks eelistada deformeeruvaid metallist tänavavalgustuse poste puitpostidele, eriti suurendatud lubatud sõidukiirusega teelõikudel võib tänavavalgustuspostide jäikus määrata liiklusõnnetuse raskusastme	2009	
Vajalik aeglaselt liikuvate sõidukite liikluskorraldusvahenditega suunamine kogujateede kohtades, kus nad on olemas ning arendada kogujateede võrku I-klassi maanteed äärde.	2010	
Teede hooldamisel, remondil ja ehitamisel pöörata suuremat tähelepanu tee ristiprofiili mõõtmisele ning põikkallete tegelikele suurustele, eriti kurvides. Tugevdada järelvalvet kontrollimaks tee ristiprofiili nõuetele vastavust	2010	
Arvestada suuremate kaubanduskeskuste rajamisel, et kaubaautode juurdepääsu teed ei tohiks kulgeda läbi kitsaste teedega elamukvartalite ja õuealade.	2011	
Mitmerealistel teedel tagasipöörde kohal olevale kiirendusrajale tuleks paigaldada füüsiline tõke, mis takistaks juhte tagasipöörde lõpetamisel koheselt sõita risti üle sõiduradade esimesele sõidurajale, vaid ühtlustaksid kiiruse ja hiljem reastuksid ümber ühtlasesse liiklusvoolu. Selline tõke takistaks ka distsiplineerimatud juhte kasutamast kiirendusrada möödasõitudeks.	2012	

#### 4. Sõidukite tehnoseisund

Tähelepanu vajavad valdkonnad	Ettepaneku tegemise aeg	Märkused
4.1. Rehvide seisukord		
Pöörata suuremat tähelepanu sõidukite tehnoseisundile. Selgitada juhtidele vajadust regulaarselt, 1-2 korda kuus kontrollida rehvirõhku ja hinnata pidurite seisukorda. Teavitada juhte ohtudest, mis kaasnevad sõiduki ülejuhitavusega	2008	
Propageerida juhtide seas autodel korralike talverehvide kasutamise vajadust, kuna rehvide korrasolekust sõltub liiklejate ohutus	2009	
Kuigi talverehvides allesjäänud naastude hulk ja nende kulumisaste ei ole tehnoseisundi nõuetega reglementeeritud, on vaja sõitjate elu ja tervise säästmiseks kasutada korralikke rehve.	2010	

4.2. Vanad ja/või tehnonõuetele mittevastavad sõidukid		
Selgitada liiklusohutusosalase töö raames ohtusid, mis kaasnevad turvalisuse vähenemisega sõidukite pikaajalisel kasutamisel	2008	
Selgitada sõidukiomanikele, et tehniliselt mittekorras sõidukiga liikumine viib suure tõenäosusega traagiliste õnnetusteni	2008	
Liikluses olevad sõidukid peavad olema registreeritud ja vastama tehnonõuetele	2008	
4.3. Muu		
Alarmsõiduk ei ole teistele liiklejatele piisavalt nähtav kui sellele on paigaldatud ainult märgutuled mis on kinnitatud sõiduki esikaitserauale. Alarmsõiduk peab kasutama ka kõrgemal, kas katusele kinnitatud teisaldatavat vilkurit või päikesesirmi külge kinnitatud märgutulesid.	2011	
Paigaldada haagisbusside vasakule küljele 0,5-1,5 m kõrgusele maapinnast bussi ja haagise vahele tõkked, mis tõkestaks inimese juhusliku astumist bussi ja haagise vahele.	2011	
Kaaluda Eestis suhteliselt vähelevinud sõidukite (nt mootorrataste) tehnonõuetele vastavuse kontrolli teostavate ettevõtete arvu piiramist.	2012	

### 5. Juhtide koolitus

Tähelepanu vajavad valdkonnad	Ettepaneku tegemise aeg	Märkused
5.1. Ohutute harjutustingimuste loomine		
Lua mootorratturitele rohkem võimalusi oma sõiduvõtete treenimiseks kogenud ja ohutusele orienteeritud instruktorite juhendamise all	2008	
Rajada harjutusväljakuid, kus juhid saaksid kogenud õpetajate juhendamisel harjutada auto valitsemist libedal teel	2009	
Lua sõidukijuhtidele taskukohaseid ohutu talvesõidu võtete harjutamise võimalusi	2010	
Rajada harjutusväljakuid, kus juhid saaksid kogenud õpetajate juhendamisel harjutada erinevate autode valitsemist libedal teel.	2011, 2012	

5.2. Õppekava muutmise ettepanekud		
Viia juhtide koolituse õppekavasse sisse pimedasõidu koolitus, et tagada tulede õige kasutamine, eriti selgitada nõuet, et sõiduki peatumise järgselt tuleb otsekohe välja lülitada sõiduteed valgustavad tuled (päevasõidu, lähi-, udu- ja kaugtuled)	2009	
Täiendada B-kategooria sõidukijuhtide koolitusprogrammi selliselt, et praeguse õppekava kohane lõppastme koolitus ei jääks viimaseks koolituseks ja ka teatud juhtimiskogemusega (näit ka 5 aastat) B-kategooria sõidukijuht peab läbima koolituse, kus käsitletakse sõitu muutlikes talvistes ilmaoludes.	2010	
Luuu toimiv ohutusele suunatud täienduskoolituse süsteem mootorratturitele, pikemas perspektiivis peaks regulaarne täiendkoolituse läbimine olema mootorratturitele kohustuslik (nt iga kolme aasta tagant).	2010, 2012	
Suurendada lõppastmekoolituse mahtu ja kvaliteeti, et parandada ja täiustada juhtide sõiduoskusi keerulistes liiklusolukordades.	2011	
5.3. Liiklusolusid arvestava juhtimisvõtete ja liikumiskiiruse valimine		
Sõidukijuhtide koolitamisel pöörata suuremat tähelepanu ohtudele, mis võivad kaasneda suure sõidukiirusega ja vajadusele pidada kinni kehtestatud kiiruspiirangutest	2008	
Rasketes tee- ja ilmaoludes tuleb juhtidel kasutada kaitsliku juhtimise võtteid ning sõidu planeerimisel tuleb arvestada vajaliku ajavaruga	2010	
Soovitada sõitjateveoga tegelevatel firmadel korraldada juhtidele koolitusi sõiduki juhtimisvõtete lihvimiseks keerulistes tee ja ilmastikuoludes.	2010	
Juhid peavad vahelduva kiirusrežiimiga teelõikudel ja ristmike läheduses vähendama kiirust sujuvalt.	2011	
Õpetada ka kogemustega juhte valida sobivat sõidukiirust lähtuvalt teeoludest ja veose iseärasusest vedades kerghaagist.	2011	
5.4. (Motoriseeritud) kahe rattaliste juhtide koolitus		

Regulaarne täiendkoolituse läbimine, eriti enne suvist mootorrattasõidu hooaja algust, võimaldab säilitada ning tõsta sõiduvilumust ning seeläbi ohutumalt liigelda. Täiendkoolitus on eriti oluline suure võimsusega ning sportlike mootorrataste juhtidele.	2010	
<b>5.5. Konkreetsed ettepanekud autokoolidele</b>		
Autokoolides õpetada juhte arvestama ootamatult muutuvate teeoludega ja kiilasjääd tekke võimalusega	2009	
Autokoolis pöörata rohkem tähelepanu nii teoreetiliste teadmiste andmisele, kui praktiliste oskuste omandamisele, sõitmisel neliveolise sõidukiga libedaga ja rasketes ilmastiku- ning teeoludes.	2009	
Autokoolidel rohkem teadvustada õpilasi ülekäiguradadel ja nende läheduses kaasnevatest ohtudest.	2010	
Autokoolidel tutvustada käitumisreegleid ja liikluspsühholoogiat liiklusõnnetuse situatsioonides paremini toimetulekuks.	2010	
Autokoolides pöörata rohkem tähelepanu nii teoreetiliste teadmiste andmisele, kui praktiliste oskuste omandamisele, sõitmisel erinevate sõidukiga (tagavedu, esivedu, nelivedu, erineva kaalujaotusega sõidukid jne) libedaga ja rasketes ilmastiku- ja teeoludes. Õpetada juhte arvestama ootamatult muutuvate teeoludega ja kiilasjääd tekke võimalustega.	2011	
Autokoolidel tuleks süvendatult selgitada ja õpetada nii teoorias kui ka praktiliste harjutuste käigus raskete tee- ja ilmastikuoludega tekkida võivaid ohusituatsioone ning nendest välja tulemise võimalusi.	2011	
Autokoolides pöörata rohkem tähelepanu nii teoreetiliste teadmiste andmisele, kui praktiliste oskuste omandamisele, sõitmisel libedaga ja rasketes ilmastiku- ja teeoludes. Õpetada juhte arvestama ootamatult muutuvate teeoludega ja kiilasjääd tekke võimalustega.	2012	
Selgitada autokoolides, milliseid tagajärgi võib kaasa tuua ekstreemsete juhtimisvõtete kasutamine tänavaliikluses.	2012	
<b>5.6. sõiduki juhtimine libeduse ja/või halbade ilmastikuolude korral</b>		
Koolitada sõidukijuhte mitte ainult toime tulema sõiduki valitsemisega libedal teel, vaid arvestama ka ootamatult muutuvate teeoludega.	2010, 2012	

Autojuhtide koolitamisel rõhutada õigete liiklemisharjumuste kujundamise tähtsust erinevates ilmastikutingimustes	2010	
Rasketes tee- ja ilmaoludes tuleb juhtidel kasutada kaitsliku juhtimise võtteid ning suhtuma ilmajaama ja maanteeameti hoiatustesse teekonda mitte alustada täie tõsidusega.	2011	
<b>5.7. Teadlikkuse tõstmine</b>		
Juhtide koolitusel selgitada rohkem alkoholi tarvitamise ohtlikkust nii juhtide kui ka kaasreisijate poolt.	2011	
<b>5.8. Käitumine LÕ korral</b>		
Selgitada juhtidele kuidas tuleb käituda liiklusõnnetuse korral. Inimkannatanuga liiklusõnnetuses osalenud juhi lahkumine sündmuskohalt on kuritegu, millele peab järgnema vastav karistus.	2010	
<b>5.9. Ohtude ennetamine/ära hoidmine</b>		
Parandada noorte sõidukijuhtide koolitust, õpetada neid tunnetama ohtusid liikluses, hindama läheneva sõiduki kiirust ja kaugust, teha ettepanek suurendada juhtide koolituse õppekavas pimedasõidu tundide arvu	2008	
Õpetada juhtidele tegutsemist ohuobjektide kiireks tähistamiseks, vältimaks täiendavate ohuolukordade teket	2009	
Tõhustada kasvatustööd juhtide seas ja juhtide koolitusel õpetada, kuidas ette näha ohtlikke olukordi liikluses, näiteks jalakäijate tihedamat liikumist maapiirkondades bussipeatuste läheduses.	2010	
Turvalisuse tagamiseks on vajalik juhtide koolitamine ja nende sõidustiili parandamine. Juhtidele on vaja selgitada, et sõit vastassuunalisele sõidurajale piiratud pikinähtavuse korral võib suure tõenäosusega kaasa tuua raske liiklusõnnetuse.	2010	
Koolitada sõidukijuhte täiendkoolitustel, mille käigus tuletatakse meelde ohutu liiklemise põhireglid ja ohutu sõidu võtted ning analüüsitakse liiklusõnnetuste riskitegureid.	2010	
Hädapeatunud sõidukijuht peab eriti rasketes ilmastikuoludes abi otsides tegema kõik enda märgatavaks tegemiseks (ohutusvest, süüdatud latern).	2011	

Autojuhtide koolitusel ja meedias selgitada ohtusid, mis võivad olla kõrvalradadel seisvatest või tavapärasest aeglasemalt liikuvatest sõidukitest möödumisel. Juht peaks ette aimama, et vales kohas või valel ajal võib sõiduteele ilmuda liicluseeskirju rikkudes teed ületav jalakäija, aga miks mitte ka sisselülitatud vilkuritega operatiivsõiduk.	2011	
<b>5.10. Muu</b>		
Teha noortele juhilubade omandamine võimalikult lihtsaks, et vähendada juhtimisõiguseeta ning teadmisteta juhtide sattumist liiklusesse	2008	
Propageerida vajadust läbida täiendkoolitus neliveoliste sõidukite juhtimiseks	2009	
Alarmsõidukijuhtide täiendkoolitustel pöörata suuremat tähelepanu alarmsõidukitega toimunud õnnetuste analüüsile, vilkurite nähtavusele ja erihelisignaali kuuldavusele.	2011	

#### 6. Seadusandluse muudatusettepanekud

<b>Tähelepanu vajavad valdkonnad</b>	<b>Ettepaneku tegemise aeg</b>	<b>Märkused</b>
<b>6.1. Alkoholitarbimise vähendamisele suunatud ettepanekud</b>		
Muuta seadusandlust, et keelustada alkohoolse joogi tarbimine autos (sõidukis) analoogselt alkoholi tarbimise keelustamisega avalikes kohtades	2008	
Inimelude päästmiseks liikluses muuta seadusandlust selliselt, et sõiduki juhtimise korral alkoholi jooibes määrataks lühiajaline vabadusekaotus juba esimesel korral. Samuti kehtestataks õigus konfiskeerida sõiduk olenemata kuuluvusest, seda eriti juhtudel, kui sõiduki omanik on lubanud rooli purjus juhi ja ise asub sõidukis	2008	
Karmistada seadusandlikke meetmeid, et takistada narkosõitlasele sõiduki juhtimist. Alates sõiduki arestimisest kuni konfiskeerimiseni ja juhtimisõiguse tühistamiseni.	2009	

Muuta seadusandlust sellisel, et sõiduki juhtimise korral alkoholi joores määrataks lühiajaline vabadusekaotus juba esimesel korral. Samuti peaks kohtul olema õigus sõiduk konfiskeerida olenemata kuuluvusest, seda eriti juhtudel, kui sõiduki omanik või vastutav kasutaja ise asub sõidukis ning on lubanud sõidukit juhtima joores juhi. Hetkel lubab seadus kohtu kaudu joores juhi valdusest sõiduki konfiskeerida juhul, kui sõidukijuht on sõiduki omanik ja tingimusel, et isik on alkoholi joores ehk tema väljahingatavas õhus on alkoholi rohkem kui 0,75 mg/l kohta ning sõiduki juhtimise fakti osas alustatakse kriminaalmenetlust.	2010, 2012	
Muuta seadusandlust, mis keelaks alkoholi tarbimise ka autos (sõidukites) analoogselt alkoholi tarbimise keelustamisega avalikes kohtades.	2010, 2012	
Kaaluda alkoholi müügi keelamist kütusetanklates.	2012	
Muuta seadusandlust, et korduva joores juhtimise korral peatatakse juhtimisõigus koheselt kuni asjas tehtud otsuse jõustumiseni	2012	
<b>6.2. (Kolmanda) osapoole vastutus</b>		
Muuta liiklusõnnetuses osalenud juhi lahkumine inimkannatanuga liiklusõnnetuse sündmuskohalt kriminaalkorras karistatavaks	2009	
Kaaluda võimalusi rikkumise toimepanemisel kasutatud sõiduki sundvõõrandamiseks. See tõstaks sõiduki omaniku vastutust talle kuuluva kõrgema ohu allika kasutamise eest. Suur osa süstemaatilistest liiklusrikkumistest pannakse toime just teistele isikutele kuuluvate sõidukitega	2009	
Suurendada seadusandlikult sõiduki omaniku vastutust sõiduki väärkasutamise eest ja juhtimise lubamatu üleandmise eest.	2012	
<b>6.3. Sõidukite tehnoseisundit puudutav seadusandlus</b>		
Seadusandlikul tasandil hakata kavandama meetmeid, mis soosiksid kõrgetasemeliste turvavahenditega komplekteeritud sõidukite kasutamist	2008	
Seadusandlikult keelata asulavälistel teedel kasutada liinitööl sõidukeid, millele on kehtestatud kiiruspiirang alla 90 km/h	2008	

Näha ette sanktsioonid kinnitamata kauba ja loomade veo eest ka sõiduautos	2009	
<b>6.4. Politsei tegevust puudutav seadusandlus</b>		
Muuta seadusandlust selliselt, et politseil oleks õigus (kohustus) sõiduk joores juhi käest ära võtta ja valvega hoiukohta toimetada ning tagada, et tal puuduks võimalus enne kainenemist uuesti sõidukit juhtida. See võtaks joores juhilt võimaluse asuda peale politseipoolseid toiminguid uuesti sõidukit juhtima	2008	
Tõhustada täitevmenetlust, et tagada süstemaatiliste liiklusrikkujatelt trahvide laekumine riigile	2009	
<b>6.5. Motoriseeritud kahe rattalised</b>		
Kaaluda võimalusi nõuda ka mopeedijuhtidel juhilubade omamist. Noored ja eakad mopeedijuhid võivad oma oskamatusena põhjustada suurt kahju just iseendale	2008	
Muuta kohustuslikuks mopeedide registreerimine, mopeedijuhtide koolituse läbimine ja juhtimisõiguse olemasolu	2009	
Jalgratturi poolt kaitsekiivri kasutamine oleks võinud tema elu päästa. Seega soovitus teha kaitsekiivri kasutamine jalgratturitel kohustuslikuks.	2010	
Teha ettepanek kehtiva liikluseaduse muutmiseks jalgratturikiivri kasutamise nõude kehtestamiseks kõigile.	2012	
<b>6.6. Muud täiendusetpanekud</b>		
Keelata seadusandlikult mootorsõidukite rentimine isikutele, kellel puudub vastava kategooria juhtimisõigus	2008	
Teha ettepanek tervisekontrolliga seonduv seadusandlus uuesti üle vaadata ja muuta, et tagada kontroll antud valdkonna üle	2008	
Ettepanek seadusandlusesse pikivahe (LE §129) täpsemaks määratlemiseks, mis võimaldaks selle nõude järgimise kontrollimist	2008	
Määratlema ja seadustada minimaalselt lubatav kattega tee haardetegur suviste teeolude puhul	2009	



Selgitada juhtidele ja kõigile sõiduki kasutajatele vajadust kinnitada tagaistmel turvavöö. Karmistada vastavaid nõudeid ka seadusandluses.	2010	
Keelustada juhil mobiiltelefoni kasutamine sõidu ajal, kui puudub käsi vabaksjättev seade.	2010	
Teha ettepanek seadusandluses täpsemalt määratleda fooride kaitseaegade regulatsioon	2011	
Muuta kriminaalkuriteoks inimkannatanutega liiklusõnnetuse sündmuskohalt lahkumine. Lisada karistusseadustikku eraldi karistusena liiklussüütegude peatükki karistus nimetatud süüteo toimepaneku eest.	2012	
Töötada välja ja rakendada süsteem (nt veapunkti süsteem), mis võimaldab liiklusreegleid eiravaid juhte suunata täiendkoolitustele või eemaldada liiklusest.	2012	
Täiendada määrust "Tee seisundinõuded", kuna selles puudub nõue teepeenra talvise seisukorra kohta.	2012	
Karmistada karistusi kindlatel liinidel sõitvale ühistranspordile liiklustakistuse või liiklusohtliku olukorra loonud juhtidele.	2012	
Muuta seadusandlust, takistamaks juhtimisõiguse omistamist isikutele, kes on vahetult enne juhtinud sõidukit juhtimisõiguseta ja joores või sooritanud teisi raskeid liiklusalaseid rikkumisi juhtimisõigust omamata.	2012	
<b>6.7. Korduvad rikkujad</b>		
Seadusandlus peab võimaldama määrata korduval rikkujal karmi karistust ja selle vältimatut täitmist, et hoolimatutel inimestel ei tekiks karistamatuse tunne, mis sageli viib süütute inimeste tapmiseni. Sõidukit juhtinud isikule on määratud korduvalt kohtu poolt karistus tingimisi. Vaatamata asjaolule, et viimane on korduvalt juhtinud sõidukit alkoholijoobes, mis on raske kuritegu.	2010	
Rakendada Eestis veapunktisüsteem, koos sinna juurde kuuluva ravi- ja rehabilitatsioonisüsteemiga.	2011	

<p>Veapunktisüsteemi juurutamisel peaks veapunktide määramisel kasutama ka liikluskindlustuse juhtumite andmeid. Esineb juhte, kes on põhjustanud mitmeid suure varalise kahjuga liiklusõnnetusi, kuid kuna neil puuduvad muud rikkumised, saavad nad osaleda rahulikult liikluses ja põhjustada õnnetusi. Antud juhtum tõestab ilmekalt et tegelikult oleks korduvate liikluskindlustuse juhtumite kaasamine veapunktide määramisse asjakohane. Kui antud juht on juba eelnevalt põhjustanud 2 liiklusõnnetust tagurdamisel ja antud sõiduk 4 õnnetust tagurdamisel, on midagi antud koosluses valesti, mis lõppes nüüd ühe kaotatud inimeluga.</p>	2011	
<p>Karmistada karistusi liiklusnõuete korduva rikkumise eest sõltumata rikkumiste iseloomust. Süstemaatiliste rikkujate korrale kutsumiseks sätestada liiklusseaduses mootorsõiduki juhi poolt lubatud sõidukiiruse ületamise eest 21–40 kilomeetrit tunnis lisakaristuse võimalusena ka kohtu poolt määratav arest.</p>	2011	
<p>6.8. Tervisenõuded</p>		
<p>Muuta Vabariigi Valitsuse 16.06.2011. a. määrust nr 80 „Mootorsõidukijuhi ja juhtimisõiguse taotleja ning trammijuhi ja trammi juhtimisõiguse taotleja tervisekontrolli tingimused ja kord, tervisetõendite vormid ning tervisenõuded“. Määrata seal sõiduki juhtimist keelavad meditsiinilised vastunäidustused, mille puhul mootorsõiduki ja trammi juhtimine ei ole lubatud ja mille puhul tuleb arsti otsusel kas juhtimisõigus peatada või võtta ära kuni täieliku tervenemiseni. Otsusest peab meditsiinitöötaja teavitama liiklusregistrit. Juhtimisõiguse peatamise või äravõtmise otsuse tegemise kohustus peab olema nii raviarstil kui ka erakorralise meditsiini arstil, kes osutab kannatanule esmaabi ja kelle on õigus diagnoosi määramiseks. Juhtimisõiguse taastamine kroonilise haiguse puhul võib toimuda eriarstidest koosneva liiklusmeditsiini komisjoni otsusega.</p>	2012	
<p>Rakendada süsteem kutseliste sõidukijuhtide, eriti bussijuhtide kutsesobivuse kompleksseks hindamiseks. Hindamine peab sisaldama vähemalt reaktsiooni, mootorika ja erinevate tööülesannete lahendamise võime testimist.</p>	2012	

### 7. Juhtide tervisekontroll

Tähelepanu vajavad valdkonnad	Ettepaneku tegemise aeg	Märkused
Vajalik juhtide tervisekontroll alates 60 eluaastast. Selgitustöö juhi võimekuse ja tervise seisundist tulenevate ohtude seosest	2008	
Tugevdada arstide (ka perearstide) järelevalvet krooniliste alkohoolikute ja narkomaanide juhtimisõiguse peatamise osas. Rakendada olemasolevat metoodikat ja vajadusel seda täiendada, et raviarsti ettepanekul saaks liiklusregister juhtimisõiguse peatada.	2010	
Täiustada mootorsõiduki juhtide tervisetõendite väljastamise süsteemi vältimaks krooniliste narkomaanide sattumist sõidukirooli.	2010	
Keelata sõiduki juhtimine isikutel, kellel on eelnevalt esinenud teadvusekaotust. Kehtiva korra kohaselt võib aasta jooksul korduvate teadvusekaotuste esinemisel juhtimisõiguse peatada. Pidada vajalikuks teadvuse kaotuse korral arsti otsusega juhtimisõiguse kohene peatamine ja selle taastamine lubada arstliku komisjoni otsusega.	2010	
Tuleb tagada, et juhtimisõigust ei omistataks isikule, kelle tervislik seisund ei võimalda ohutult sõidukijuhina liikluses osaleda. Selleks tuleb suurendada juhi tervise seisundit hindavate arstide vastutust ebaõigete hinnangute andmise eest ning tagada kontrollmehhanism selliste juhtumite tuvastamiseks.	2010	
Juhtimisõiguse väljastamiseks vajalik tervisekontroll eakatel sõidukijuhtidel peab olema suurema sagedusega (vähemalt iga kolme aasta tagant);	2010	

### 8. Liiklusõnnetuse sündmuskohaga seotud tegevus/toimingud liiklusõnnetuse sündmuskohal

Tähelepanu vajavad valdkonnad	Ettepaneku tegemise aeg	Märkused
<b>8.1. Sündmuskoha tähistamine, liiklejate teavitamine ja liikluse reguleerimine</b>		
Liiklusõnnetuse sündmuskohal on vajalik täpsustada liikluskorraldust. Veoautode liikumise ja parkimise tsoonid on vajalik paremini määrata ja eraldada jalakäijate liiklusest.	2011	

<b>8.2. Suurema korrektsuse ja täpsuse saavutamine</b>		
Leida võimalusi, et muutuvates ilmastikuoludes esimestena sündmuskohale jõudvad operatiivtöötajad, lisaks vajalikele päästetöödele, fikseeriks ka sündmuskohal olevad jäljed, mis võivad päästetööde käigus hävida (fotod, videosalvestus vms). See aitaks hiljem tuvastada liiklusõnnetuse asjaolusid.	2012	

#### Muud ettepanekud

Ettepanekute sisu	Ettepaneku tegemise aeg	
<b>Liikluskasvatus</b>		
Tõsta laste liikluskasvatuse taset, mida viivad läbi lapsevanemad, koolieelsed lasteasutused ning lasteaed-alkkoolid, algkoolid, põhikoolid, gümnaasiumid ja kutseõppeasutused, samuti huvikoolid, eesmärgiga kujundada lastest üksteisega arvestavad liiklejad	2008	
Laste koolitusel pöörata tähelepanu ohutuse liikluse põhimõtetele nagu liikluskeskkonna tajumine ja ohutu liiklemise harjumused, mille tagavad omandatud teadmised ja oskused erinevates liiklusolukordades toimides ning ennast ja teisi ohustavast ning liiklust takistavast käitumisest hoidumine	2008	
<b>Kaasliiklejate roll liiklusjärelvalve tõhustamisel</b>		
Propageerida rohkem korralike liiklejate seas võimalust teatada liikluseeskirju eiravatest juhtidest ja kihutajatest politsei telefonil 110 (analoogselt Lõuna-Eesti „liiklusliiniga“). See kaasaks korralikke liiklejaid LE süstemaatilise rikkujate avastamisele ja tabamisele. Teadmine, et ka kaasliiklejad jälgivad ja teatavad jämedatest liiklusreeglite rikkumisest, võib distsiplineerida ka süstemaatilisi rikkujaid	2008	
<b>Muu</b>		
Inimeste turvalisuse tagamise seisukohalt on tähtis, et liiklusõnnetuste sündmuskohtadelt parklatesse teisaldatud avariilised sõidukid ei reostaks seal pinnast	2008	

<p>Informeerida ettevõtteid nende sõidukitega toimepandud liiklusrikkumistest, et ettevõtte juhid oleksid teadlikud sellest, kuidas nende varaga käitutakse. Sõiduki rendile võtja vastutab liisinguandja ees materiaalselt (nt kui kahju põhjustaja oli joobes, siis kasko kahju ei hüvita). Kui ettevõtted oleks rohkem sellest ohust teadlikud, pööraks nad neile kuuluvate sõidukite sooritatud liiklusrikkumistele rohkem tähelepanu</p>	2009	
<p>Maanteedel toimuvate LÕ raskusaste on sageli juhuslik, mistõttu on oluline liiklusohutuse planeerimises kasutada ka nende liiklusõnnetuste statistilisi andmeid, mis lõppesid ainult varakahjuga. Selleks tuleks jätkata liikluskindlustuse infosüsteemis statistiliselt analüüsitava liiklusõnnetuste andmete kogumist ning parandada kogutava info kvaliteeti</p>	2009	
<p>Mootorsõidukite avalikus kontrollis pöörata rohkem tähelepanu narkosõltuvuse tuvastamisele. Mootorsõiduki juhi alkoholi- ja narkosõltuvuse tuvastamise puhul tuleb välja töötada mehhanism, mis võimaldab juhtimisõiguse tühistada kas raviarsti või perearsti ettepanekul. Samuti on vajalik luua süsteem, mis kohustab ravi- või perearsti teavitama liiklusregistrit kroonilistest haigustest, mis ei võimalda patsiendil sõidukit juhtida ja luua võimalus sellisel isikul juhtimisõiguse peatamiseks või tühistamiseks</p>	2009	
<p>Politseile võiks anda õiguse avalikustada ja karistada isikuid, kellega juht tarvitas liiklusõnnetusele eelnevalt alkoholi ja kes olid teadlikud tema sõiduki juhtimisele asumisest ning ei takistanud seda</p>	2008	
<p>Edaspidises sarnaste juhtumite analüüsimisel kaaluda situatsiooni rekonstruktsiooni, et määratleda sõidukite paiknemine (asukoht) hetkel kui Audi juht märkas bussi aeglustumist/peatumist, kui eessõitja möödus bussist paremalt ja asukoht kui Audi tegi äkkpidurduse, koht kus Toyota juht märkas Audi ja koht kus ta alustas pidurdamist.</p>	2010	

<p>Kuna sõiduki esiklaas ning selle korrektne kinnitus võib omada märkimisväärset mõju sõiduki passiivsele turvalisusele (seda eriti ümberpaiskumisel), tuleb tagada et kereremondi ning autoklaaside vahetamisega tegelevates remonditöökodades oleks juurutatud kvaliteedisüsteem (võib aga ei pea olema ISO 9000). Kvaliteedisüsteemi olemasolu loob eelduse selleks et kasutatakse aktsepteeritud töövõtteid, asendusvaruosasid ning kulumaterjale.</p>	2010	
<p>Leida võimalus eriotstarbeliste sõidukite (kahveltõstukid, kopplaadurid jms) ning allasõidutõkketa N2; N3, O2 ja O3 sõidukite liiklemisaegade piiramiseks nii kellaajaliselt kui ka nädalapäevade ja piirkondade lõikes selliselt, et nende liiklusõnnetuses osalemise risk oleks viidud minimaalseks.</p>	2010	
<p>Liinivedude korraldajatel nõuda, et juhid kasutaksid ise ja nõuaksid sõitjatel turvavarustuse kasutamist, kui turvavarustus on sõidukis olemas.</p>	2010	
<p>Rakendada Eestis e-Call süsteemi, et kiirendada info liikumist ning abi saabumist liiklusõnnetuse sündmuskohale.</p>	2011	
<p>Rakendada meetmeid paljude taksojuhtide agressiivsete juhtimisharjumuste tõkestamiseks.</p>	2011	
<p>Tagada regionaalsete Maanteeametite võimekus neile edastatud ja kestvale liiklusohule viitavatele signaalidele operatiivselt reageerimiseks.</p>	2011	
<p>Soovitada liinitakso juhtidel pimedal ajal sõitjate väljumisel sõidukist kasutada võimalusel valgustatud teelõike.</p>	2012	