

**Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi
tegevuskava
aastateks 2004-2006**

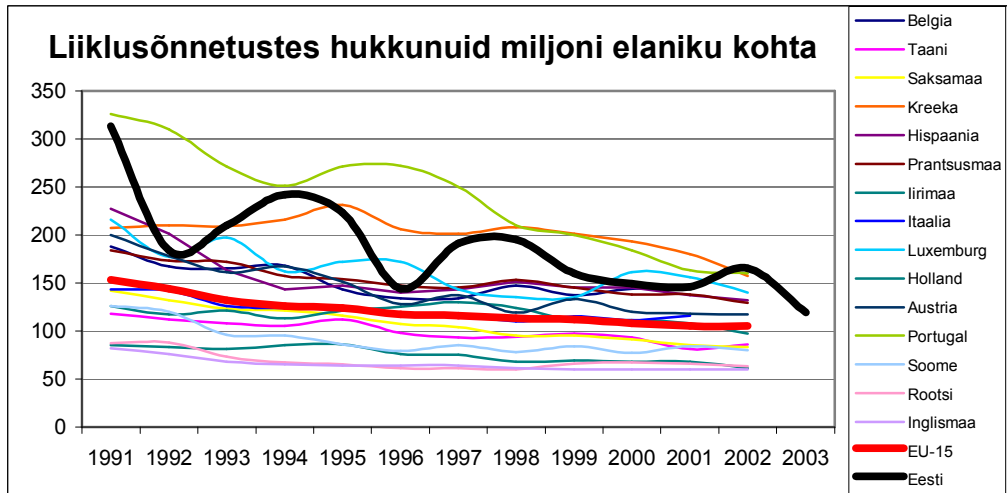
SISUKORD

1. SISSEJUHATUS.....	4
2. TEGEVUSKAVA EESMÄRK.....	5
3. LIIKLUSOHUTUSALANE ÜLDINE OLUKORD JA TRENDID.....	6
4. AMETKONNAD, ORGANISATSIOONID, ÜHENDUSED, LIIDUD, ETTEVÕTTED...7	
5. EESTI LIIKLUSOHUTUSTASET MÕJUTAVAD VALDKONNAD.....	7
5.1 Liikluskasvatus.....	7
5.1.1 Koolitus.....	7
5.1.1.1 Taust.....	7
5.1.1.2 Valdkonda reguleerivad õigusaktid.....	8
5.1.1.3 Probleemid.....	8
5.1.1.4 Ettepanekud.....	9
5.1.2 Liiklusohutuskampaniad.....	10
5.1.2.1 Taust.....	10
5.1.2.2 Kampaniate jaotumine.....	10
5.1.2.3 Planeeritavad kampaniad.....	10
5.2 Liiklusjärelvalve.....	11
5.2.1 Taust.....	11
5.2.2 Valdkonda reguleerivad õigusaktid.....	11
5.2.3 Probleemid.....	12
5.2.4 Ettepanekud.....	12
5.3 Liiklusuuringud.....	13
5.3.1 Taust.....	13
5.3.2 Uurimisvaldkonnad.....	13
5.4 Liikluskeskkond.....	14
5.4.1 Taust.....	14
5.4.2 Valdkonda reguleerivad õigusaktid.....	14
5.4.3 Probleemid.....	14
5.4.4 Ettepanekud.....	15
5.5 Liiklusõigusrikkumiste ja liiklusõnnetuste statistika.....	15
5.5.1 Taust.....	15
5.5.2 Probleemid.....	16
5.5.3 Ettepanekud.....	16
5.6 Operatiivne abi liiklusõnnetustes kannatanutele.....	16
5.6.1 Taust.....	16
5.6.2 Probleemid.....	16
5.6.3 Ettepanekud.....	16
5.7 Liikleja tervises seisund.....	17
5.7.1 Taust.....	17
5.7.2 Valdkonda reguleerivad õigusaktid.....	17
5.7.3 Probleemid.....	17
5.7.4 Ettepanekud.....	18
5.8 Sõidukite tehnonõuded.....	18
5.8.1 Taust.....	18
5.8.2 Valdkonda reguleerivad õigusaktid.....	18
5.8.3 Probleemid.....	18
5.8.4 Ettepanekud.....	19

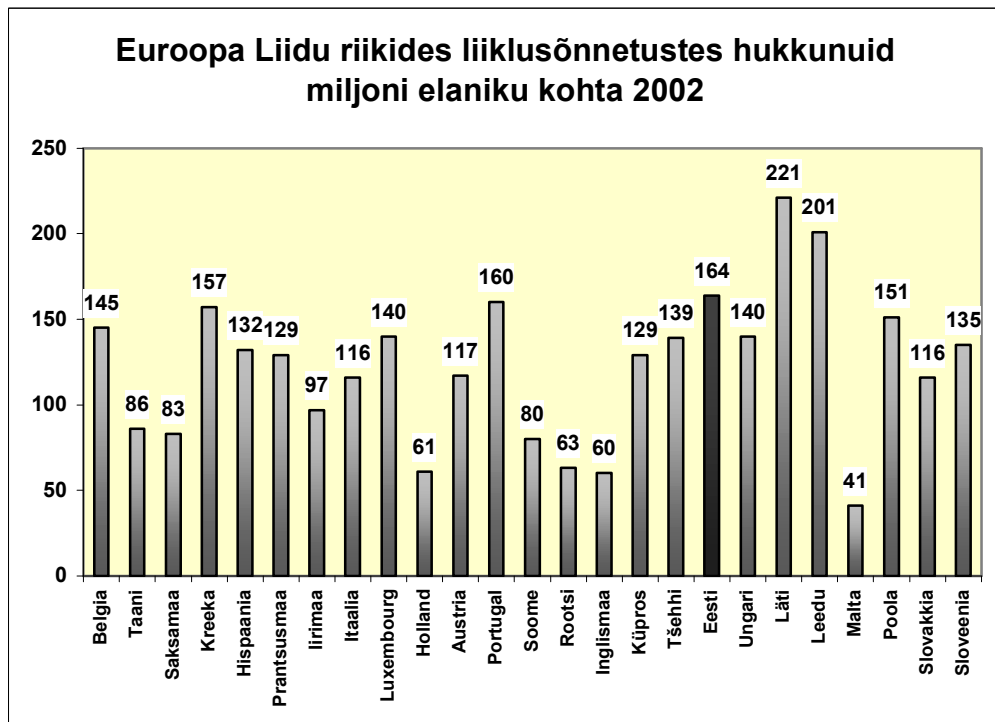
5.9 Regionaalsed ja kohalikud liiklusohutuskavad	19
5.9.1 Taust	19
5.9.2 Probleemid	20
5.9.3 Ettepanekud	20
5.10 Organisatsioon	20
5.10.1 Taust	20
5.10.2 Probleemid	20
5.10.3 Ettepanekud	20
6. TEGEVUSED 2004 – 2006	21
Tegevused 2004. aastal	22
Tegevused 2005. aastal	26
Tegevused 2006. aastal	30

1. SISSEJUHATUS

Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm (edaspidi *programm*) sätestab arengutendentsidest, võimalikest stsenaariumitest ning ühiskonna vajadustest lähtuvalt liiklusohutuslikud eesmärgid teeliikluses aastani 2015. Programmi eesmärgiks on liiklusõnnetuste läbi hukkunute arvu ja liiklusõnnetuste raskusastme vähendamine, liiklejale inimsõbraliku liikluskeskkonna kujundamine ning liikleja liiklusalase teadlikkuse tõstmine.



Enamus Euroopa Liidu liikmesriikides on liiklusohutustase ühtlaselt paranenud. Vaatamata üldisele liiklusohutuse paranemistrendile on Eesti liiklusohutus Euroopas olnud aastaid halvimate seas. 2002. aastal oli Eesti liiklusohutustasemest (hukkunuid miljoni elaniku kohta) võrrelduna teiste Euroopa riikidega (kaasaarvatud nüüdseks liitunud riikidega) halvemad vaid Leedu ja Läti.



Euroopa Liit on seadnud eesmärgi võrreldes 2000. aastaga vähendada aastaks 2010 liiklusõnnetuste läbi hukkunute arvu poole võrra. Nimetatud eesmärk kohustab nii liikmesriike kui liituvaid riike tegema kõik endast oleneva, et vähendada teeliikluses liiklusõnnetuse raskusastet ja liiklusõnnetuste läbi hukkuvate inimeste arvu.

Euroopa Liidu poolt seatud ja Eesti rahvuslikus liiklusohutusprogrammis sätestatud eesmärgi tulemuslikkus liiklusohutuse valdkonnas sõltub täiel määral erinevate ametkondade ja sihtgruppide vahelisest koostööst.

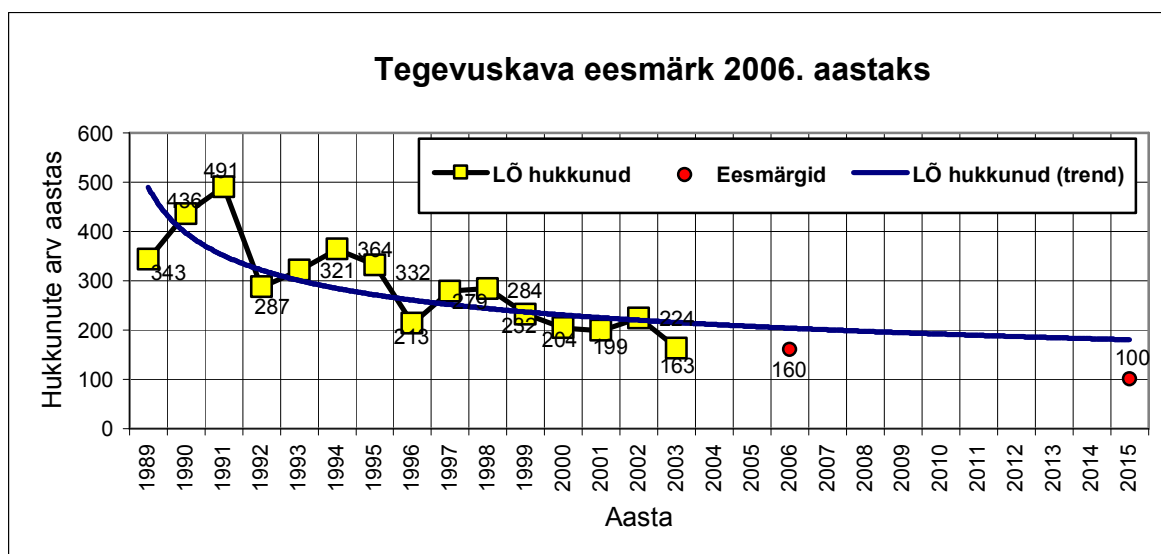
Programmi realiseerimine toimub sujuvalt nn libisevate 3-aastaste tegevuskavade kaudu, milles igal järgneval aastal langeb välja esimene ja lisandub uus aasta. Seejuures analüüsitakse ja antakse hinnang möödunud aasta tegevusele ja tulemustele ning korrigeeritakse järgmise kolme aasta tegevuskava.

Programmi tegevuskavades rakendatavate meetmete tulemuslikkuse hindamine toimub nii liiklusohutusstatistika baasil kui ka igal aastal läbiviidavate liiklusuuringute ja liikluskäitumise monitooringu alusel.

2. TEGEVUSKAVA EESMÄRK

Programmi koostamisega on tegeletud juba aastaid. See on saanud mitme erineva Vabariigi Valitsuse heakskiidu, samuti on seda menetletud Riigikogu mitme koosseisu ajal. Seoses sellega on osa varem kavandatud meetmetest juba rakendatud. Seni on liiklusohutuse alast tööd koordineerinud ja rahastanud endine Teede- ja Sideministeerium ning alates kahe ministeeriumi ühendamisest 1. novembril 2002.a. - Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Kavandatud meetmete peamiseks elluvijaks on olnud Maanteeamet koostöös teiste ametite ja asutustega.

Aastatel 2004 – 2006 suunatakse peatähelepanu esmatähtsate, kiirelt toimivate ja odavate meetmete rakendamisele. Kaasatakse kõik ministeeriumid, ametkonnad, asutused ja organisatsioonid, kelle tegevus on seotud teeliikluse korraldamisega, liikluskeskkonna parandamisega, liiklejate kasvatamisega ja koolitamisega ning ohutuse tagamisega. Seoses sellega peavad vastavad ametkonnad pöörama senisest enam tähelepanu konkreetsete meetmete rakendamise kavadele, rahastamisele ja vastutuse tagamisele.



Kuigi Eesti liiklusohutustase on kahaneva trendiga, ei võimalda senine liiklusohutusalane tegevus siiski saavutada Eesti rahvuslikus liiklusohutusprogrammis sätestatud eesmärki. Ilma liiklusohutusse suunatud täiendavate ressurssideta saavutaksime eksperthinnangul aastaks 2015 olukorra, mil liiklusõnnetuste läbi hukkunute arv jääks ligikaudu 190 inimese tasemele (eesmärk on aga mitte rohkem kui 100 hukkunut).

Aastaks 2006 tuleb saavutada olukord, millal liiklusõnnetustes hukkunute arv ei ületaks 160 ja viimase kolme aasta keskmine ei ületaks 180 inimest.

3. LIIKLUSOHUTUSALANE ÜLDINE OLUKORD JA TRENDID

Kuigi 2003. aastal on liiklusõnnetuste läbi hukkunute arv olnud viimaste aastakümnete väikseim, hakkas alates 2003. aasta oktoobrikuust liiklusõnnetuste, neis hukkunute ja vigastatute arv võrreldes eelnenud sama perioodiga järsult kasvama.

Alates 2001. aastast on Eestis läbi viidud liikluskäitumise monitooringut selgitamaks välja liiklejate suhtumist ja käitumisharjumusi teeliikluses ning jälgimaks liikluskäitumise muutumist ajas. Tabelis on esitatud Eestis ja Soomes 2002. aastal liiklusreegleid eiravate liiklejate osakaal.

Alateema	Subjekt	Eirajate osakaal %-des			
		2001	2002	2003	Soome 2002
1. Jalakäijatele vöötrajal teandmise kohustus	Sõidukijuht	68,1	59,8	64,7	—
2. Juhtimine joobes olekus > 0,5 prom	Sõidukijuht		2,4	1,6	0,2
3. Helkuri kasutamine pimedal ajal	Täiskasvanud	62,0	—	55,0	56,0
4. Helkuri kasutamine pimedal ajal	Lapsed	20,0	—	15,0	—
5. Turvavöö kasutamine	Sõidukijuht	37,0	37,0	26,0	—
6. Turvavöö kasutamine	Kaassõitja esiistmel	36,0	35,0	21,1	—
7. Turvavöö kasutamine	Kaassõitja tagaistmel	92,0	78,2	76,1	26,0
8. Laste turvavarustuse kasutamine	—	74,0	65,0	64,6	—
9. Kiiruspiirangu nõue (V=90km/h)	Sõidukijuht	22,6	16,1	20,1	9,3*

* - V=80km/h

Tabelist nähtub, et kuigi enamuses vaatluse all olnud nõuete täitmisel on liiklejate hoiakud paranenud, ei anna 2003. aasta tulemused siiski põhjust rahuloluks. Võrreldes Soome Vabariigiga on sealsete liiklejate seaduskuulekus ja hoiakud kohati mitmeid kordi parem

(näiteks juhtimine jooanud olekus, kiirusepiirangu nõuetest kinnipidamine, turvavööde kasutamine auto tagaistmel).

4. AMETKONNAD, ORGANISATSIOONID, ÜHENDUSED, LIIDUD, ETTEVÕTTED

Tegevuskava elluviimisel osalevad järgnevad ametkonnad ja juriidilised isikud:

1. Haridus- ja Teadusministeerium (HTM);
2. Justiitsministeerium (JM);
3. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (MKM);
4. Rahandusministeerium (RM);
5. Sotsiaalministeerium (SOM);
6. Siseministeerium (SIM);
7. Eesti Riiklik Autoregistrikeskus (ARK);
8. Eesti Liikluskindlustusfond (ELF);
9. Maanteeamet (MA);
10. Politseiamet (POA);
11. Päästeamet (PÄA);
12. Riiklik Eksami- ja Kvalifikatsioonikeskus (REKK).

Liiklusohutuskava rakendamisel tuleks kaasata ka kohalikud omavalitsused (KOV) ja nende liidud ning ühiskondlikud organisatsioonid (näiteks Lastekaitse Liit (LKL), Eesti Autoklubi (EAK), Eesti Autokoolide Liit (AKL), Liikluskoolitajate Liit (LKL) jne) ning ajakirjandus.

Liiklusohutuslike eesmärkide saavutamine sõltub täiel määral sellest, millises ulatuses oleme suutelised kaasama ühiskonda tervikuna liiklusohutuse tagamisel. Ohutu liiklemine peab kujunema ühiskondlikuks normiks, kus iga liikleja tunnetab vastutust kujunenud olukorra ees.

5. EESTI LIIKLUSOHUTUSTASET MÕJUTAVAD VALDKONNAD

5.1 Liikluskasvatus

Liikluskasvatuse sihtrühma moodustavad lapsed, õpetajad, täiskasvanud jalakäijad, jalgratturid ja mootorsõidukijuhid. Liikluskasvatus on süsteemselt rakendatuna suhteliselt odav liiklusohutusabinõu, nõudmata suuri investeeringuid. Samas eeldab suurema efektiivsuse saavutamise ka teiste meetmete (liiklusjärelevalve, liikluskeskkonna ohutuse suurendamine) paralleelset rakendamist.

5.1.1 Koolitus

5.1.1.1 Taust

Liikluskasvatuse esmatähtis tegevussuund on laste õpetamine, kuna just noorelt kujunevad välja tõekspidamised ning käitumisharjumused, mida hilisemas eas on märksa raskem muuta. Liikluskasvatust ja õigete liiklushoiakute kujundamist peab alustama juba lapse varajasest east ning see peab olema katkematu protsess kuni isiksuse kujunemiseni.

Kuigi lapse liikluskäitumise algtõed saavad alguse perekonnast ja vanematest, on mitte vähemtähtsam osa liikluskasvatustöö läbiviimisel koolieelses lasteasutuses, alg- ja põhikoolis

ning gümnaasiumis. Sellest lähtuvalt on väga oluline, kuidas on liiklusvaldkond integreeritud õppekavadesse ja millised on õpilase pädevusele seatud nõuded.

Liikluskasvatuse järjepidevus peaks jätkuma huviringides, kus valmistatakse ette jalgrattureid ja mopeedijuhte. Kuna huviringides osalemine on vabatahtlik, tuleks ära kasutada kooli suunavat mõju õpilasele huvi äratamise eesmärgil. Huviringide kaudu antakse õpilasele juba põhjalikumad teadmised, kuidas käituda liikluses juhina.

Autokoolides toimuv õpe jääb sisuliselt viimaseks etapiks kogu liikluskasvatuse järjepidevuses. Võtmesõnadeks on kaitslik ja säästlik sõiduviis ning kaasliiklejatega arvestamise oskus. Edasine sõltub juba liiklejate endi teadlikkusest (enesetäienduse tahtest) ja läbiviidavate kampaaniate tulemuslikkusest ning liiklusjärelvalve suutlikkusest.

Oluliseks valdkonnaks liikluskoolituse osas on ka liiklusplaneerijate, -korraldajate ja meedias liiklusvaldkonda käsitlevate ajakirjanike täiendkoolitus, kellest sõltuvad enamjaolt ohutud liikluslahendused, liikluskorraldus ja liiklejate teavitamise oskus.

5.1.1.2 Valdkonda reguleerivad õigusaktid

- **Liikluseadus.**
- **Autoveoseadus.**
- Vabariigi Valitsuse 02.02.2001. a määrus nr 48 "**Liikluseeskiri**".
- Vabariigi Valitsuse 08.03.2001. a määrus nr 89 "**Laste liikluskasvatuse kord**".
- Vabariigi Valitsuse 22. novembri 2000. a määrus nr 321 "**Õpetajate koolituse raamnõuded**".
- Teede- ja sideministri 22.06.2001. a määrus nr 70 "**Jalgratturi ja mopeedijuhi eksamineerimise ja neile juhulubade väljaandmise eeskiri**".
- Teede- ja sideministri 27.02.2001. a määrus nr 11 "**Mootorsõidukijuhi teadmiste, oskuste ja käitumise liiklusalased kvalifikatsiooninõuded**".
- Majandus ja kommunikatsiooniministri 11.07.2003. a määrus nr 115 "**Nõuded mootorsõidukijuhi õpetaja kvalifikatsioonile, riiklik õppekava ning õpetajale mootorsõidukijuhi koolitamise õigust tõendava tunnistuse andmise ja kehtetuks tunnistamise eeskiri**".
- Majandus- ja kommunikatsiooniministri mootorsõidukijuhi ettevalmistamise ja koolitamise alased määrused.

5.1.1.3 Probleemid

- "Alushariduse raamõppekavas" (Vabariigi Valitsuse määrus nr 35, 1999) on liiklusalane teema käsitletud lapse elu ja ümbritsevat keskkonda läbiva alateemana "*liiklusvahendid, turvalisus liiklusvahendis, ohutu liiklemine jalakäijana, kodutee*". Õppekavas puudub teema "*liiklemine jalgratturina*" ning ei ole sätestatud eesmärgipärast tegevust ja liikluskasvatuse tulemust vanuseastmeti.
- "Põhikooli ja gümnaasiumi riiklikus õppekavas" (Vabariigi Valitsuse määrus nr. 56, 2002) on liikluses ohutut käitumist käsitletud teistesse õppeainetesse lõimitud läbiva teema "*turvalisus*" raames, mis on suunatud ohu ennetamisele ning hädaolukordades õige käitumise kujundamisele. Ohuna käsitletakse nii looduskeskkonnas kui ka inimese, sh inimese enda väärist käitumisest tulenevaid ohtusid (nt tule- ja liiklusõnnetusi). Kuna teemat käsitletakse teistesse õppeainetesse lõimitult, on vajadus õppekavades liiklusõpetuse temaatikast lähtuvate eesmärkide täpsustamine.
- Laste õpetamist jalgratturi juhiloa taotlemiseks põhikoolis ja gümnaasiumis riiklik õppekava ette ei näe. Seetõttu ühtne koolituse süsteem puudub. Jalgratturi juhiloa

saamisest huvitatud lapsel on võimalik vastav kursus läbida huviringis omavalitsusüksustes, kes seda tegevust rahaliselt toetavad. Paraku enamuses omavalitsusüksustes sellist ringitööd ei toimu ja lapsed jäävad jalgratturile liiklemiseks vajalikest teadmistest ilma.

- Kontroll õppekava täitmise üle liikluskasvatuse valdkonnas on kahjuks formaalne, samuti puudub süsteemne järelevalve ja tagasiside õppemethodiliste materjalide kasutamise kohta.
- Rühma- ja klassiõpetajate koolitust sätestav õigusakt "*Õpetajate koolituse raamnõuded*" ei nõua turvalisusõppe läbiviimist, seega pole tagatud õpetajate süsteemne liikluskasvatusalane ettevalmistus. Vastava nõude puudumisest tulenevalt ei ole mitmed õppeasutused oma õpetaja koolituse õppekavadesse lülitanud õppeainet "*turvalisus*".
- Suure osa mootorsõidukijuhi õpetajate nõrk ettevalmistustase. Mootorsõidukijuhiõpetajate koolitus on olnud vajalikul määral reguleerimata. Kuigi Mootorsõidukijuhi õpetajate koolituse õigus on antud kõrgkoolide pädevusse (hetkel tegeleb sellega ainult Tallinna Tehnikakõrgkool) tuleb leida Autokoolide Liidu ja Liikluskoolitajate Liidu kaasabil täiendav moodus, et mootorsõidukijuhi õpetajad oleksid huvitatud iseseisvast enesetäiendamisest, näiteks kutsestandardi kehtestamise kaudu.
- Puudulik sisuline kontroll autokoolides läbiviidava koolitustegevuse üle.
- Autokoolides kasutatavate õppe- ja methodiliste materjalide ning õppe läbiviimise kvaliteet on väga erinev. Samuti puuduvad kaasaegsed liiklusõpikud.
- Mootorsõidukijuhtide madal ettevalmistustase, eriti esmaõppe (B-, B1- kategooria) käigus ning juhi kvalifikatsiooninõuete ja juhtimisõiguse andmise regulatsiooni puudulikkus.
- Autojuhi ametikoolitusele ja täiendkoolitusele kehtestatud nõuete ebapiisavus.
- Projekterijate, planeerijate ja liikluskorraldajate suhteliselt madal ettevalmistustase eriti väiksemates piirkondades.

5.1.1.4 Ettepanekud

- Muuta alushariduse raamõppekava lähtuvalt liikluskasvatuse eesmärgipärasest tegevusest ja soovitatavast tulemusest vanuseastmeti.
- Täpsustada põhikooli ja gümnaasiumi õppekavades liiklusõpetuse temaatikast lähtuvaid eesmäärke.
- Lahendada lasteasutuste ja koolide liikluskasvatuse õppematerjalide väljatöötamisega seonduvad probleemid.
- Kehtestada õpetajaid ettevalmistavates õppeasutustes rühmaõpetajate ja klassiõpetajate õppekavadesse kohustusliku õppeaine "*turvalisusõpe*" sisseviimine.
- Kehtestada järelevalveprioriteedina laste liiklusalase kasvatuse ja õppe läbiviimine.
- Kaasata liiklusalase õppe läbiviimiseks koolides ja lasteaedades eriala spetsialiste (politsei, Maanteeameti spetsialistid jne).
- Luua võimalused omavalitsusüksustes lastele huviringide raames jalgratturi juhilubade taotlemiseks.
- Kehtestada kutsestandard mootorsõidukijuhi õpetajatele.
- Kehtestada juhtide kvalifikatsiooninõuete ja juhtimisõiguse andmise põhimõtete uus ülesehitus.
- Töötada välja ja kehtestada ühtne õppemethodika ja –materjalid autokoolidele.
- Luua süsteemne ja sisuline autokoolide kontrolli mehhanism.
- Leida võimalused muust liiklusest eraldatud õppeväljakute kasutamiseks mootorsõidukijuhtide ettevalmistuse läbiviimise algetapis suuremates linnades.
- Täiendada autojuhi kutseoskusnõudeid, ametikoolituse eeskirja ja koolituskursuse õppekavasid.

- Algatada programm planeerijate, projekteerijate ja liikluskorraldajate ning liiklusala ajakirjanike täiendkoolituste korraldamiseks omavalitsustes spetsialistide kaasabil (kaasaarvatud väliskoolitajad).

5.1.2 Liiklusohutuskampaniad

5.1.2.1 Taust

Liiklusohutuskampania võimaldab abinõude kontsentreeritud käsitlemise kaudu probleemide efektiivsemat ja kiiremat lahendamist, üldsuse informeerimist ja avaliku arvamuse kujundamist. Kampania järel viiakse läbi uuring liiklejate hoiakute ja käitumise muutumise hindamiseks, samuti jälgitakse liiklusõnnetuste statistikat. Kuigi ühekordse kampania tulemus ei väljendu korrapealt liiklusõnnetuste vähenemises (mida enamasti oodatakse) on pea iga kampania mõõdetud tulemus väljendanud hetkehoiakute märgatavat muutust paremuse suunas. Hoiakute, sealt edasi käitumise muutus viib teatud “kriitilise massi” ületamisel liiklusõnnetuste ja liiklusõnnetuste raskusastme vähenemisele, mis on liikluskasvatuse kui töösuuna eesmärgiks. Kampania efektiivsuse tagab erinevate liikluskasvatusemeetmete oskuslik kooskasutamine ning kampaniat toetavate liiklusohutusabinõude (intensiivne politseikontroll, seadusandluse täiendamine, vahetu teave kohalikul tasandil, muutused liikluskeskkonnas) samaaegne rakendamine. Lisaks eelnevale määrab kampaniaga mõjutatava valdkonna tulemuslikkuse aastast-aastasse ulatuv teema käsitlemise järjepidevus ning täpne orienteeritus sihtrühmale nii kampania raames kavandatavate tegevuste kui kanalite valiku osas.

5.1.2.2 Kampaniate jaotumine

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

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

5.1.2.3 Planeeritavad kampaniad

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

- KEVAD:
- turvavöö ja lapse turvavarustuse kasutamine autosõidul;
 - jalakäijate, jalgratturite, rulluisutajate ohutu käitumine tänaval;

- SUVI:
 - jalgratturi varustus ja kiivrite kasutamine.
 - joores sõidukijuhtimisest hoidumine;
 - ohutu sõidukiiruse valik;
 - pikivahe.
- SÜGIS:
 - jalakäijale tee andmine ülekäigurajal;
 - helkurite kasutamine ehk näe ja ole nähtav;
 - sõiduki tulede korrasolek.
- TALV
 - rehviavalik;
 - sõit libedaga;
 - liiklejate üksteisega arvestamine;
 - õige pikivahe.

5.2 Liiklusjärelvalve

5.2.1 Taust

Tõhusa liiklusjärelvalve korraldamine on tõhusaks meetmeks liiklusõnnetuste ennetamisel ja liiklejate käitumisharjumuste kujundamisel. 1998. aastal likvideeriti liikluspolitsei, mis halvas pea täielikult liiklusjärelvalve. 2003. aasta augustist moodustati Julgestuspolitsei liiklusjärelvalve osakond (LJVO), kes sõltuvalt vajadusest tegutseb koos territoriaalsete politseiasutustega või iseseisvalt. LJVO teostab spetsialiseeritud liiklusjärelvalvet, tagab suurüritustel liiklusohutust, osaleb riigivisiidil olevate külaliste liikumismarsruudil turvalisuse tagamisel, kujundab läbi liikluspreventsiooni jalakäijate, sõitjate ja juhtide õigeid liiklusharjumusi ning osaleb liikluspreventsiooniüritustel ja menetleb liiklusalaseid väärtegusid. Uue struktuuri käivitamisega on tekkinud probleeme nii isikkoosseisu ettevalmistuse (koolituse), -arvu kui ka spetsialiseeritud kaasaegse liiklusjärelvalveks vajamineva eritehnika hankimise osas. Liiklusohutust mõjutavateks probleemsemateks valdkondadeks, millele on vaja senisest suuremat tähelepanu pöörata liiklusjärelvalve töös, on sõidukite joores juhtimine, kiiruse ületamine, turvavööde ja laste turvavarustuse madal kasutustase, agressiivsus liikluses ning sõidukitele kehtestatud tehnonõuete (ülekaalulised- ja ülegabariidilised veosed, rehvid ning tehniliselt mittekorras sõidukid), mootorsõidukijuhi sõidu- ja puhkeaja nõuete, sõitjate- ja veoseveo nõuete eiramine.

Mootorsõidukijuhtide sõidu- ja puhkeaja kohta kehtestatud nõuetest kinnipidamise kontrolli võib käesoleva aasta algusest teostada ja olla väärteto kohtuväliseks menetlejaks lisaks politseile ka Töökaitse Inspektsioon (mootorsõiduki valdaja juures).

5.2.2 Valdkonda reguleerivad õigusaktid

- **Politseiseadus.**
- **Liiklusseadus.**
- **Autoveoseadus.**
- **Ühistranspordiseadus.**
- Vabariigi Valitsuse 02.02.2001. a määrus nr 48 “**Liikluseeskiri**”.
- Vabariigi Valitsuse 02.02.2001. a määrus nr 67 “**Liiklusjärelvalve teostamise kord**”.
- Vabariigi Valitsuse 02.02.2001. a määrus nr 68 “**Liiklusõnnetustest teatamise, asjaolude väljaselgitamise, vormistamise, registreerimise ja arvestuse kord**”.
- Vabariigi Valitsuse 02.02.2001. a määrus nr 66 “**Liiklus reguleerimise kord**”.
- Vabariigi Valitsuse 20.02.2001. a määrus nr 70 “**Mootorsõidukijuhi sõidu- ja puhkeaja kestvuse ning arvestamise kord**”.

- Teede- ja sideministri 27.03.2001. a määrus nr 28 **“Teel liikleva sõiduki tehnoseisundi kontrollimise eeskiri”**.
- Teede- ja sideministri 18.05.2001. a määrus nr 50 **“Mootorsõiduki ja selle haagise tehnoseisundile ja varustusele esitatavad nõuded”**.
- Teede- ja sideministri 21.05.2001. a määrus nr 51 **“Suuremõõtmelise ja/või raskekaalulise autoveo eeskiri”**.
- Teede- ja sideministri 7.06.2000. a määrus nr 39 **“Sõitjate bussiliiniveo, taksoveo ja pagasiveo üldeeskirja kehtestamine”**.

5.2.3 Probleemid

- Liiklusjärelvalvega tegelevate politseinike arv ei ole piisav korra tagamiseks.
- Puudulik liiklusjärelvalveametnike eriettevalmistus.
- Liiklusjärelvalveüksuste varustamine liiklusjärelvalveks vajamineva kaasaegse eritehnikaga (täppisalkomeetrid, kiirusemõõteradarid ja seadmed radarisegajate avastamiseks, teisaldatavad rattakaalukomplektid, GPS-seadmed, sõidumeeriku ketaste kontrollseadmed, patrullisõidukites kasutatav arvutustehnika päringute teostamiseks sündmuskohalt jne) ja olemasoleva tehnika etapiviisiline väljavahetamine ei vasta vajadusele.
- Kuigi liiklusõnnetuste asukoht määratakse GPS-seadme abil, ei võimalda andmebaas “POLIS” koordinaatide sisestust, mis omakorda raskendab liiklusõnnetuste asukohtade analüüsi.
- Käesoleval ajal puudub liiklusjärelvalve teostajal sündmuskohal on-line päringute teostamise võimalus sõiduki, selle tehnoloogilise ja õigustatud kasutuse, juhtimisõiguse, liikluskindlustuse olemasolu ning muus osas.
- Käesoleval hetkel ei ole võimalik autoveo tegevuslubade väljastajatel saada on-line informatsiooni selle kohta, et millise vedaja juures väärteo toimepannud mootorsõiduki juht töötab.

5.2.4 Ettepanekud

- Töötada välja liiklusjärelvalvealane tegevuskava (kooskõlas Euroopa Komisjoni soovustega 21. oktoobrist 2003).
- Näha ette liiklusjärelvalveüksuste loomine regionaalsete politseiprefektuuride juurde liiklusjärelvalve töö operatiivsemaks ja tulemuslikumaks teostamiseks.
- Olemasoleva liiklusjärelvalve tehnika väljavahetamine kaasaegsema vastu, täiendavate kontroll ja mõõteriistade ning –vahendite soetamine töö tulemuslikkuse saavutamise eesmärgil tuleb ette näha lähiajal.
- Täiustada andmebaasi “POLIS” lihtsustamiseks liiklusõnnetuste asukohtade kaardistamist ning analüüsi.
- Täiustada Karistusregistrit või andmebaasi „POLIS” selliselt, et sealt saadava on-line informatsiooni alusel oleks võimalik ka kindlaks määrata väärteo toimepannud mootorsõiduki juhi tööandja.
- E-politsei juurutamine ning on-line päringute võimaldamine sündmuskohal olles.
- Erialase täienduskoolituse süstemaatiline läbiviimine.
- Liiklusjärelvalve töö suunamine ja tööaja planeerimine, et oleks kaetud kõik probleemsemad valdkonnad.
- Ennetava liiklusohutusala töö läbiviimine erinevate liiklejate gruppidega ja valdkondades.
- Suunata liiklusohutuskampaaniate läbiviimise ajal parima tulemuse saavutamiseks liiklusjärelvalve tööd vastavalt kampaania teemale.

- Tõhustada kontrolli mootorsõiduki tehnonõuete, mootorsõidukijuhtide sõidu- ja puhkeaja ning veose- ja sõitjateveo nõuete täitmise üle.

5.3 Liiklusuuringud

5.3.1 Taust

Liiklusohutuse olukorra analüüs Eestis on selgelt näidanud, et on vaja läbi viia küllaltki palju täiendavaid uuringuid leidmaks õigeid liiklusohutusabinõusid ja kavandamiseks keskmise pikkusega ja pikaajalisi programme.

Efektiivsete liiklusohutusosalaste meetmete väljatöötamine on keeruline ja sageli erinevatele liiklejate sihtgruppidele spetsiifiline. Liiklusuuringute kaudu tuleb leida majanduslikud optimaalsed ning samal ajal efektiivsed tegevused parandamiseks Eesti liiklusohutuse taset.

Laiemas käitluses võib uurimistööd jaotada nende otstarbe järgi alljärgnevalt:

Monitooring — liiklejate käitumisharjumuste ja liiklusreeglite järgimise väljaselgitamine vaatluste ja ankeetküsitluste kaudu.

Tutvumisuuring — eesmärgiks oleks põhiliselt probleemide kohta käivate hüpoteeside formuleerimine ja nende lahendamine, ebamääraste ja uudsete probleemide ning tehnoloogiate täpsustamine ja koondülevaate andmine.

Tõhususuuring — peaks andma vastuse küsimusele, kui efektiivsed on kasutatavad ja alternatiivsed tehnoloogiad, lahendid, meetmed põhjus-tagajärg seoses. Efektiivsuse hindamisel lähtutakse lõpptarbija seisukohast.

Otsustusuuring — abistab otsustajat valiku tegemisel alternatiivsete võimaluste, lahendite vahel ja annab vastuse otsustajatele, missugune nendest võimalustest on parim ja millistest kriteeriumidest tuleks lähtuda otsustamisel.

Tehnoloogia (siirde) uuring — uute tehnoloogiate, vahendite, seadmete, süsteemide kasutuseesmärkide ja kasutatavuse analüüs.

Liiklusuuringute prioriteetsus on suurel määral meie liiklusohutuse arengutrendidest, Eesti ühinemisest Euroopa Liiduga ja uutest tehnoloogilistest võimalustest ja liiklusohutusega seonduvate tehnoloogiate (telemaatika, monitooringu riist-ja tarkvara) arengust.

5.3.2 Uurimisvaldkonnad

Potentsiaalsed uurimisvaldkonnad võib jagada järgnevalt:

- **Transpordi infrastruktuur, selle kasutamine ja ohutus** — (liikluskeskkond) ja selle ohutust ning kasutust (statistikat) käsitlevad uuringud, mis on suunatud infrastruktuuri nõrkuste selgitamisele ja ettepanekute väljatöötamisega liikluskeskkonna parandamiseks.
- **Mootorsõidukid** — siia kuuluvad uuringud mis on seotud mootorsõidukite ohutusega, rehvide kasutamisega, valgustusseadmete korrasolekuga, läbisõidu statistikaga jne.
- **Liiklejate käitumine** — uuringud, mis käsitlevad põhiliselt liiklejate (sõidukijuhtide, jalakäijate, jalgratturite) käitumist ja hoiakuid ning kiiruste monitooringut.
- **Liiklusõnnetused** — uuringud mis on seotud liiklusõnnetuse uurimisega ja nende ennetamisega, samuti statistikaga ja liiklusõnnetuste põhjus-tagajärg seostega.
- **Liiklusohutusosalased meetmed** — uurimistööd, mis hõlmavad liiklejate koolitust ja kampaniate läbiviimist.
- **Uute tehnoloogiate rakendamine** — intelligentse transpordisüsteemi elementide rakendamise võimalikkuse ja tasuvusega seotud uuringud ning nende panus liiklusohu-

tusse (automaatne liiklusmonitooring ja kiirusjärelvalve, automaatsed infosüsteemid jne).

Liiklusuuringute planeerimisel on lähtunud "Liiklus- ja sõiduohutuslaste teadusuuringute arengukavast kuni aastani 2010.

5.4 Liikluskeskkond

5.4.1 Taust

Mitmel pool teostatud uuringud on ilmekalt tõestanud, et liiklusõnnetusi põhjustavate ja soodustavate teguritena on esikohal liikleja eksimused, millele järgnevad liikluskeskkonna vigadest põhjustatud või mõjutatud faktorid. See kehtib nii asula- kui maanteeliikluses. See, kuidas tee mõjutab liiklejat, on küllaltki keerukas protsess. Õnnetused leiavad aset, kuna liikluskeskkonna mõju liiklusreeglitest kinnipidamisele, liiklejates õigete hoiakute ja käitumisharjumuste kujunemisele on negatiivne. Kuigi siinkohal on sageli tegemist ka hoolimatuse, võimete ülehindamise või oskamatusena, on liikleja võime teetingimustega kohaneda seotud siiski ka näiteks ilmastikuoludega, tervisliku olukorraga aga ka liikleja jaoks kujundatud keskkonnaga, nagu liiklusmärkide paigutus, teemärgistus ja muu selline, millega tahetakse liiklejat teavitada.

Liiklusohutusliku olukorra parandamisel on väga oluline roll projekteeritavate liikluskeemide ohututel lahendustel. Ohutu tee projekteerimisel tuleb kasutada erinevaid põhimõtteid, näiteks on erinev linnatänavate ja maanteed projekteerimine. Samuti ei pruugi kohalike tingimuste tõttu üks konkreetne lahendus olla ohutu teises kohas. Sellisteks mõjufakt oriteks on muu hulgas liiklussagedus, asustus, liiklejate käitumismallid jms.

Liikluskorraldus peab olema ühtviisi selge kõigi liiklejate jaoks. Iga hästi kavandatud tee või liiklussõlm aitab kaasa ohutu teedevõrgu loomisele. Olulisemaks faktoriks on siin sõidukitele projekteeritav kiirus, mis oluliselt mõjutab tee liiklusohutuse taset ja mis peab vastama asukohale, kergliikluse osakaalule ning muudele kohalikele tingimustele.

5.4.2 Valdkonda reguleerivad õigusaktid

- **Teeseadus.**
- **Liiklusseadus.**
- Majandus- ja kommunikatsiooniministri 17.12.2002. a määrus nr 45 "**Tee seisundinõuded**".
- Majandus- ja kommunikatsiooniministri 16.04.2003. a määrus nr 69 "**Liikluskorralduse nõuded teetöödel**".
- Teede- ja sideministri 28.09.1999. a määrus nr 55 "**Tee projekteerimise normid ja nõuded**".
- Teede- ja sideministri 15.12.1999. a määrus nr 71 "**Teetähissüsteem ja selle rakendamise kord**".
- Eesti standard EVS 843:2003 "**Linnatänavad**".
- Eesti standard EVS 613:2001 "**Liiklusmärgid ja nende kasutamine**".
- Eesti standard EV ST 614-1992 "**Teemärgised ja nende kasutamine**".
- Eesti standard EVS 615:2001 "**Foorid ja nende kasutamine**".

5.4.3 Probleemid

- Halvasti kavandatud liikluskeskkond, mis lähtub eelkõige autoliiklusest, kuid ei arvesta kergliiklejatega.

- Liikluse rahustamisvõtete puudumine või nende väär rakendamine asulaid läbivatel maanteedel ja tiheasustusega alade elurajoonides.
- Ülekäiguradade ohutus maanteedel ja linnatänavatel (valgustuse puudumine, nähtavusprobleemid jne).
- Teede ja tänavate liiklusohutusala auditeerimise süsteemi puudumine selgitamiseks välja infrastruktuuri puuduseid.
- Küllaltki palju on uuritud liiklusõnnetuste koondumiskohti ja põhjuseid, kuid meetmeid liikluskeskkonna turvalisemaks muutmiseks pole märkimisväärselt kasutusele võetud (seda eriti suuremates linnades).
- Liikluskorraldusprojektide madal tase, eriti väiksemate omavalitsuste teedel ja tänavatel.
- Liikluskorraldusvahenditega antava info ebajärjekindlus, puudumine või eksitav toime (suunaviidad ja -märgid, teekattemärgistus jne) ja seda eriti suuremates linnades.
- Teetööde piirkondade nõuetele mittevastav tähistamine ja ohutusabinõude madal kasutustase.

5.4.4 Ettepanekud

- Kehtestada uued teede projekteerimise normid ja nõuded ning teeseisundinõuded.
- Algatada programm teede liiklusohutuse auditeerimise süsteemi rakendamiseks ja läbiviimiseks.
- Algatada programm liiklusõnnetuste koondumiskohtade ohustamiseks.
- Näha ette teede rekonstrueerimistöde käigus (projekteerimisel) ristmike ohutumad lahendused, luua võimalused kergliiklejatele soodsamateks liikumistingimusteks maanteedel ja rakendada liikluse rahustamisvõtteid asulaid läbivatel maanteedel ja tiheasustusega alade elurajoonides.
- Algatada programm koolide lähiümbruse turvalisema liikluskeskkonna loomiseks ja rakendamiseks.
- Algatada programm teede infosüsteemi täiustamiseks.

5.5 Liiklusõigusrikkumiste ja liiklusõnnetuste statistika

5.5.1 Taust

Karistusseadustiku rakendamisega alates 1. septembrist 2002 muutus täielikult ka liiklusväärtegade karistuspoliitika ja menetlemise kord. Haldusaktina kehtestati tõsisemate liiklusreeglite rikkumiste eest juhtimisõiguse peatamine juhiloa väljaandnud asutuse poolt. Et otsustada kehtestatud karistuspoliitika efektiivsuse üle, tuleks teostada liiklusnõuete rikkumiste põhjalik analüüs ning võrrelda erinevate rikkumiste eest määratud karistuste rangusastet. Eesmärgiks on vastutusele võetud juhile õiglase ja põhjendatud karistuse määramine. Perspektiivis tuleb näha veapunktsüsteemi rakendamine Lääne -Euroopa riikide eeskujul. Loodud karistusregistrisse on vajalik sisse viia muudatused, mille kohaselt oleks võimalik teostada liiklusreeglite rikkujate osas päringut ka veondusettevõtete kaupa näiteks enne tegevuslubade väljastamist.

Liiklusõnnetuste andmebaase on hetkel kolm – Maanteeameti, Politsei ja Liikluskindlustusfondi andmebaasid. Kuigi liiklusõnnetuste kahjude osas on liikluses hukkunute ja raskesti vigastatute arv kõige olulisem (kulud moodustavad hinnanguliselt 87 % liiklusõnnetuste kogumaksumusest) ei tohiks vähem tähtsustada materiaalse kahjuga toimunud liiklusõnnetuste põhjuste analüüsi. Nimetatu eeldab liiklusõnnetuste keskandmebaasi loomist, kuna usaldusväärsete andmete kogumine on kogu liiklusohutusala tegevuse aluseks.

Kui Maanteeameti ja Politsei andmebaasid võimaldavad põhimõtteliselt liiklusõnnetuse asukohta kirjeldada juba piisava täpsusega, siis Liikluskindlustuse andmebaas on selles osas puudulik (baasi eesmärk on ainult kahjukäsitlusega seonduv). See on seletatav ka asjaoluga, et materiaalse kahjuga liiklusõnnetuses osalejatel puudub võimalus oma asukoha määramiseks (juhul kui politsei ei sekku menetlusse). Samas, liiklusõnnetuste koondumiskohtade kindlaksmääramist, nendes ohu vähendamist ja samuti õigete abinõude leidmist õnnetuste vältimiseks on võimalik edukalt läbi viia ainult juhul, kui see põhineb adekvaatsel teabel õnnetuse ja selle toimumise asjaolude kohta.

5.5.2 Probleemid

- Liiklusrikkumiste ja määratud karistuste analüüsi puudumine.
- Karistusregistri puudulikkus, kus puudub ülevaate võimalus erinevatest veondusettevõtetest ja nende juures töötavate mootorsõiduki juhtide poolt toimepandud väärtegu-
de üle.
- Liiklusõnnetuste keskandmebaasi puudumine.
- Liiklusõnnetuste analüüs ei haara materiaalse kahjuga liiklusõnnetusi. Liiklusõnnetuste asukohtade puudulik fikseerimine, eriti materiaalse kahjuga õnnetuste osas.
- Käesoleval ajal ei eristata kergete ja raskete vigastatutega liiklusõnnetusi.

5.5.3 Ettepanekud

- Algatada järjepidev protsess karistusseadustiku ja väärteomenetluse seadustiku alusel määratud liiklusalaste karistuste analüüsiks.
- Täiendada karistusregistrit selliselt, et sellest oleks võimalik saada ka teavet veondusettevõttes töötavate mootorsõidukijuhtide poolt toimepandud liiklusõnnetuste ja liiklusreeglite rikkumiste kohta.
- Luua liiklusõnnetuste keskandmebaas, mis sisaldaks lisaks inimkannatanutega liiklusõnnetustele ka materiaalse kahjuga liiklusõnnetusi.
- Kehtestada liiklusõnnetuste registreerimise meetodikas liiklusõnnetuste läbi kergelt ja raskelt vigastatute arvestus, mis aitaks kaasa liiklusõnnetuste raskusastme hindamisele.

5.6 Operatiivne abi liiklusõnnetustes kannatanutele

5.6.1 Taust

Päästeteenistuste põhieesmärgiks on abinõude rakendamine liiklusõnnetuste tagajärgede pehmendamiseks, kui õnnetus on juba juhtunud. Nende teenistuste tegutsemisvõimalused lubavad liiklusõnnetuste vältimiseks kasutada ainult minimaalseid abinõusid ja seda üldjuhul liiklusõnnetuse sündmuspaigal. Arenenud liiklusohutustasemega riikides läbiviidud uuringud näitavad, et õigeaegne ja professionaalne esmaabi kättesaadavus võimaldab tõsta liiklusõnnetuse läbi raskelt vigastatu ellujäämise võimalust kuni 5 korda.

5.6.2 Probleemid

- Päästeüksuste puudulik varustatus eritehnikaga.
- Isikkoosseisu ebapiisav ettevalmistus tegevuseks liiklusõnnetuse korral.
- Päästeteenistuse kohalejõudmine õnnetuspaika nõuab liialt aega.

5.6.3 Ettepanekud

- Töötada välja päästeameti arengukava, millest lähtuvalt nähakse kaasaegse eritehnika vajadus ja isikkoosseisu täiendõpe.

- Olemasoleva eritehnika väljavahetamine kaasaegse tehnika vastu.
- Töötada välja süsteem, mis võimaldaks päästeteenistusel kiiresti jõuda õnnetuspaika.

5.7 Liikleja tervise seisund

5.7.1 Taust

Kui liikluskeskkond võimendab liikleja poolt tehtud eksimusi, siis liikleja tervislik seisund on otseses seoses eksimuste hulgaga ja nende raskusastmega. Sellega seotult tuleks suuremat tähelepanu pöörata juhtide tervise seisundi kontrollile. Kehtiva korra kohaselt peavad A- ja B-kategooria mootorsõidukite juhid läbima tervisekontrolli perearsti juures ning C- ja D-kategooria mootorsõidukijuhid liiklusmeditsiini komisjonis. Tervisekontrolli läbimise sagedus on üldjuhul 10 aastat (üle 65 aastastel juhtidel 5 aastat), kui arst ei näe ette lühemat tähtaega. Vaieldavad juhtumid lahendab Liiklusmeditsiini Keskkomisjon. Nii perearsti kui ka liiklusmeditsiini komisjoni tegevus on muutunud viimastel aastatel formaalseks ja sisulise tervisekontrolli asemel toimub ainult paberite täitmine. Sellise olukorra tekkimist on soodustanud nõrk järelevalve tervisetõendite väljastamise osas.

5.7.2 Valdkonda reguleerivad õigusaktid

- **Liiklusseadus.**
- Vabariigi Valitsuse 02.04.2001. a määrus nr 120 “**Joobeseisundi tuvastamise ja joobeastme määramise ning joobeastme määramise otsuse vaidlustamise kord**”;
- Sotsiaalministri 09.07.2001. a määrus nr 76 “**Mootorsõidukijuhi tervise seisundi ja kutsesobivuse nõuded**”.

5.7.3 Probleemid

- Puudulik kontroll tervisetõendite väljastajate tegevuse üle.
- Kehtiva korra kohaselt võib perearst väljastada juhi tervisetõendi ka isikule, kelle perearst ta ise ei ole. Samuti on esinenud juhtumeid, kui liiklusmeditsiini komisjon on langetanud juhi tervise seisundi osas Liiklusmeditsiini Keskkomisjonist erineva otsuse (liiklusmeditsiinikomisjon on muutnud keskkomisjoni otsust).
- Euroopa Liidu direktiivi 2000/56 EÜ kohaselt on harmoneeritud juhilubadele kantavad koodid (seotud suuremas osas juhi tervise seisundi iseloomustamisega). Samas puudub reeglistik, mille alusel langetada otsused selliste piirangute üle nagu näiteks: sõit ilma kaassõitjata, sõit üksnes kiirusel kuni ... km/h, kiirteel sõitmine keelatud jne.
- Liiklusjärelevalve tõhustamise ja operatiivsuse eesmärgil tuleks kasutusele võtta täppisalkomeetrid, et ilma arstliku ekspertiisi otsuseta oleks võimalus lõplik otsus juhi joobeseisundi kohta langetada sündmuspaigal (reidide käigus eriti hõreasustusega aladel puudub alati võimalus juhtide toimetamiseks arstlikku ekspertiisi). Kehtiv seadusandlus annab juhile võimaluse nõuda täiendavalt politsei poolsele joobe tuvastamisele ka arstliku ekspertiisi läbimise võimalust. Sellisel juhul kaotaksid aga suhteliselt kallid täppisalkomeetrid oma mõtte.
- Narkojoobe tuvastamise ebapiisavad võimalused.
- Siiani ei ole läbi viidud ühtegi uuringut juhi tervise seisundist lähtuvatest aspektidest (juhi nägemisvõime erinevates tingimustes ja nägemisvõime taastumise aeg pärast pimestamist vanuseastmeti, juhi reaktsioonaja sõltuvus kõrgetest välistemperatuuridest vanuseastmeti jne). Selliste uuringute tulemustest lähtuvalt oleks võimalik teavitada erinevate vanusegruppide liiklejaid neid varitsevatest ohtudest erinevates liiklus-tingimustes (näiteks sõit pimedal ajal).

5.7.4 Ettepanekud

- Luua usaldusväärne kontroll tervisetõendite väljastajate (perearstide ja liiklusmeditsiini komisjonide) tegevuse üle, et oleks tagatud juhi terviseseisundi reaalne kontroll.
- Kehtestada kord, kus juht saaks taotleda tervisetõendit ainult oma perearsti kaudu ja Liiklusmeditsiini Keskkomisjoni otsused oleksid lõplikud ning ei kuulu vaidlustamisele perearsti ja liiklusmeditsiinikomisjoni poolt.
- Kehtestada kord täppisalkomeetrite kasutuselevõtuks ja joobeseisundi tuvastamise vaidlustamiseks.
- Töötada välja reeglistik, mille alusel saaks langetada otsused direktiiviga 2000/56 EÜ kehtestatud juhilubadele kantavate koodide määramise osas või tervislikust seisundist lähtuvalt juhtimisõiguse andmisest keeldumiseks.
- Töötada välja juhi terviseseisundist lähtuvate uurimistööde programm ja läbiviimine.

5.8 Sõidukite tehnonõuded

5.8.1 Taust

Liiklusohutuse kui terviksüsteemi üheks ja mitte vähemtähtsamaks osaks on liiklusvahend ehk sõiduk. Suuresti sõltub liiklusohutusala olukord just sellest kui turvaliste ja tehniliselt korras sõidukitega osaletakse teeliikluses. Kuigi Eestis puudub autotööstus, on kehtestatud ranged sõidukite tüübikinnituse, tehnoseisundi vastavuse ja kontrolli läbiviimise nõuded. Eelkõige on eesmärgiks liiklejate turvalisuse tagamine ja keskkonnaressursside ökonoomne kasutamine. Kehtiva korra kohaselt teostab sõiduki tüübikinnituse ARK. Sõidukite tehnolevaatust teostavad ARK poolt tunnustatud eraõiguslikud juriidilised isikud. Lisaks teostatakse sõidukite tehnoseisundi kontrolli ka regulaarse hoolduse käigus automüügi esindustes (seda küll peamiselt ainult uuematel sõidukitel, kuna vanemate sõidukite omanike huvitatus selles osas sisuliselt puudub) ja Eesti Autoklubiga koostöös igal sügisel toimuva kampaania “Auto korda” raames. Sisuline vajadus sõidukite tehnonõuete kontrollimiseks on olemas (näiteks 2003. a kampaania ajal kontrollitud mootorsõidukitest olid ainult 11,3% juhtudel valgustusseadmed korras ja 70,8% juhtudel olid heitgaasid (CH tase) lubatu piires). See näitab sõidukiomanike ükskõiksust sõiduki tehnilise seisukorra vastu. Osaliselt on liikluses osalevate sõidukite halvas tehnilises seisukorras süüdi ka iga-aastase tehnolevaatuse kohati halb kvaliteet, st tehnolevaatuse läbivad teinekord ka nõuetele tegelikult mittevastavad sõidukid. Ka veondusettevõtetes ei ole tehnilise järelevalve korraldamine ja sõidukite nõuetele vastavus oluliselt parem.

5.8.2 Valdkonda reguleerivad õigusaktid

- **Liiklusseadus.**
- Teede- ja sideministri 28.03.2001. a määrus nr 29 “**Autode ja nende haagiste ning mootorrataste tüübikinnitamise eeskiri**”.
- Teede- ja sideministri 18.05.2001. a määrus nr 50 “**Mootorsõiduki ja selle haagise tehnoseisundile ja varustusele esitatavad nõuded**”.
- Teede- ja sideministri 27.03.2001. a määrus nr 26 “**Mootorsõiduki ja selle haagise tehnoseisundi kontrollimise eeskiri**”.

5.8.3 Probleemid

- Puudub piisav järelevalve teeliikluses osalevatele sõidukitele kehtestatud tehnonõuete osas.
- Regulaarse sisulise kontrolli vähesus sõidukite tehnolevaatust teostavate ettevõtete tegevuse üle.

- Kampania “Auto korda” on näidanud, et nõudlus ülalnimetatud teenuse järele ületab suuresti pakkumise ja vajadus kampania laiendamise osas on ilmne.

5.8.4 Ettepanekud

- Luua tegevuslubade väljastamise süsteem, mis tagaks teenuse osutamisel tehniliselt mittekorras sõidukiga võimaluse veondusettevõttele väljastatud loa peatamiseks või kehtetuks tunnistamiseks.
- Täiendada ARK liiklusregistrit seal sisalduvate andmete ristkasutusele võtuks.
- Tehnoülevaatuspunktide regulaarse ja sisulise kontrolli läbiviimine, et viia miinimumi tehnonõuetele mittevastavate sõidukite tehnoülevaatus läbimise võimalus.
- Leida täiendavaid võimalusi sõidukite tehnonõuetele vastavuse hindamiseks, näiteks kampania “Auto korda” läbiviimise aja pikendamisel.

5.9 Regionaalsed ja kohalikud liiklusohutuskavad

5.9.1 Taust

Arenenud liiklusohutustasemega riikide kogemus kinnitab, et riiklikus liiklusohutusprogrammis sätestatud eesmärkide saavutamine on otstarbekas regionaalsete ja kohalike liiklusohutuskavade kaasabil. Lisaks tegevusele riiklikul tasandil tuleb tõhustada liiklusohutusosalast tegevust kohalikul tasandil. Esmajärjekorras tuleks aktiveerida sellealane tegevus suuremates kohalikes omavalitsustes ning seejärel kaasata sellesse ka ümberkaudsed omavalitsused. Loodava võrgustiku kaudu tekivad liiklusohutustööga seotud isikute omavahelised kontaktid, kus levivad info, ideed ja tegutsemismudelid kõige paremini. Liiklusohutuskavad peavad lähtuma kohalikest oludest ja kehtestama kindlad tegevussuunad ja eesmärgistatud tulemuse. Sisuliselt peaks liiklusohutuskava olema omavalitsusüksuse üldplaneeringu või arengukava üheks osaks, kuna kohalike omavalitsuste ülesandeks on kohalikku elukeskkonda reguleerivate küsimuste lahendamine (elanike teavitamine, koolituse korraldamine, ohutute liikumistingimuste loomine jne). Kohalik omavalitsus vastutab maakasutuse planeerimise eest, millega tehakse kaugemale tulevikku ulatuvaid otsuseid ka liiklusohutuse vaatepunktist. Maakasutuse planeerimise ning maakasutuse ja liikluse kokkusobitamisega luuakse raamid liiklusele ja riskifaktoritele. Samas, ilma kompleksse lähenemiseta võidakse ka tekitada uusi ohutusprobleeme, mis hiljem nõuavad kalleid investeeringuid liiklussüsteemi parandamiseks.

Liiklusohutuskavadega püstitatakse eesmärgid ja lähtekohad ning valitakse liiklusohutusmeetmed lähtudes erinevatest vaatenurkadest:

- Liikluskorraldusele püstitatavad eesmärgid.
- Tagada liikumise piirkondlik ja sotsiaalne võrdsus. Ohutu liikumine peab olema tagatud võrdselt kõigile elanikerühmadele olenemata vanusest, soost, liikumisvõimest, majanduslikust olukorrast vm.
- Keskkonna- ja ohutuseesmärgid puudutavad liikluskorralduse mõjusid nii inimestele, loodusele ja loodusvarade kasutamisele kui ka liikluskorralduse ja maakasutuse vastastikust mõju.
- Liikluskorralduse planeerimisel tuleks liikluse turvalisust vaadelda igapäeva elu osana. Eesmärgiks peaks olema kõigi liikluses osalevate inimeste tervisele kahju tekitavate tegurite muutmine minimaalseteks.
- Soodustada liiklusõpetuse läbiviimist lasteasutustes ja huvialakoolides.

Omavalitsuste ja maakondlike liiklusohutuskavade väljatöötamisel on oluline nii Maanteeameti, teedevalitsuste, politsei, keskkonna- ja liiklusspetsialistide kui ka teiste huvigruppide kaasabi.

5.9.2 Probleemid

- Kohalikud omavalitsused ei tunneta liikluse ja sellega kaasnevate probleemide tõsist, mistõttu reeglina nendele piisavat tähelepanu ei pöörata.
- Maavalitsuse ja kohalike omavalitsuste puudulik koostöö ühtse strateegia kujundamisel liiklusohutusvaldkonnas.
- Maakondade ja omavalitsusüksuste tasandil puuduvad konkreetsed ning lõppeesmärgistatud liiklusohutuse tegevuskavad.
- Maakondades liiklusohutustöö eest vastutavate isikute ebapiisav ettevalmistus, koolitus ja infoseminaride läbiviimine ei toimu piisava sagedusega kuigi huvi seminaride vastu on omavalitsuste juhid üles näidanud.
- Info puudulikkus eriti väiksemates omavalitsustes.

5.9.3 Ettepanekud

- Töötada välja eesmärgistatud ja konkreetsed liiklusohutuskavad maakondade ja suuremate omavalitsustetasandil.
- Näha ette võimalused liiklusohutuse alaste seminaride läbiviimiseks maakondades sagedusega vähemalt üks kord aastas.
- Tuleb luua süsteem kohalike omavalitsuste liiklusohutustöö stimuleerimiseks.

5.10 Organisatsioon

5.10.1 Taust

Liiklusohutusala töö efektiivsus sõltub suurel määral organisatsiooni ülesehitusest ja vastutuse sihipärasest jagamisest (mittehajumisest). Liiklusseaduse järgi on riikliku liiklusohutuspoliitika väljatöötajaks Vabariigi Valitsus ja liiklejate turvalisuse ja liiklusohutuse tagamise korraldajaks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, kelle allasutus – Maanteeamet teostab sisulist tööd (teede infrastruktuuri arendamine, remont ja hooldus ning liiklusohutusala sh laste liiklusohutusala tegevus). Siseministeeriumi allasutus - Politseiamet tegeleb liikluse järelevalve ja õnnetuste uurimisega ning loomulikult liiklusseadusest tulenevate kohustuste tagamisega. Autoregistrikeskus (ARK) vastutab sõidukite registreerimise, mootorsõidukite tehnilise ülevaatus korraldamise, autokoolides juhtide ettevalmistamisega seonduva järelevalve teostamise (koos HTM-iga) ja juhilubade väljaandmise eest. Liiklusseadus määrab ära ka omavalitsuste kohustused ohutuma liikluskeskkonna kujundamiseks oma haldusterritooriumil. Lisaks eelnimetatud institutsioonidele tegeleb liiklusohutusega veel rida ühiskondlikel alustel tegutsevaid organisatsioone. Paljudes juhtstruktuurides aga ka enamuses kohalikes omavalitsustes on liiklusohutuse probleem tagaplaanil ja ei saa mingeid eelistusi juhtorganilt (volikogult). Liiklusohutuse “hariduse” puudumine ametnike ja spetsialistide hulgas on üheks teguriks, mis viib selle probleemi ignoreerimisele. Esmatähtis eesmärk ongi panna otsuste tegijad tunnetama liiklusohutuse strateegiate väljatöötamise vajadust nende haldusalas.

5.10.2 Probleemid

- Madal huvitatus liiklusohutustemaatikaga tegelemiseks kohalikes omavalitsustes, eriti suuremates linnades, ja maakondades.
- Liiklusohutust käsitleva struktuuri (liikluskomisjonide) puudumine kohalikul tasandil.

5.10.3 Ettepanekud

- Liiklusohutustalituse loomine, kelle ülesandeks jääb kohalike omavalitsuste liiklusohutustöö juhendamine, liikluskomisjonide töö suunamine, tegevuskavadega seatud

eesmärkide täitmise kontroll, olukorra analüüsi teostamine ja uute tegevuskavade väljatöötamine. Liiklusohutustalitus võiks jääda nõuandvaks organiks Vabariigi Valitsusele.

- Näha ette organisatsiooni tugevdamise eesmärgil suuremates linnades ja kõigis maakondades liikluskomisjonide tegevuse alustamine (Valga, Narva, Rapla eeskujul).
- Jätkata liiklusõnnetuse põhjuste väljaselgitamise ekspertgrupi tegevust ning laiendada selle tegevusraadiust.

6. TEGEVUSED 2004 – 2006

Tegevuskava tegevused on aastate lõikes esitatud alljärgnevates tabelites 1, 2 ja 3.

2004. aasta tegevuskavas on kajastatud Autoregistrikeskuse, Maanteeameti ja Politseiameti 2004. aasta tööplaanidest tulenevad tegevused. Teiste ministriumite tööplaanides esialgu liiklusohutusega otseselt seotud tegevusi ei kajastu. Sellest tulenevalt saab 2004. aastat käsitleda kui ettevalmistavat aastat järgnevate aastate tegevuste elluviimiseks.

Tegevuste rahastamine toimub ministriumite ja nende allasutuste ning kohalike omavalitsuste eelarvete kaudu.

Iga järgneva aasta tegevused lepatakse kokku ja täpsustatakse jooksva aasta I kvartalis enne eelarve koostamist lähtuvalt eelneva perioodi analüüsi tulemustest.

Tegevuskavas haaratud ministriumid esitavad hiljemalt iga aasta 1. veebruariks eelmise aasta tegevuskava täitmise aruande ministriumi haldusala kohta Majandus- ja Kommunikatsiooniministriumile. Viimane koostab eelmise aasta tegevuskava täitmise koondaruande ja esitab selle Vabariigi Valitsusele.

Tegevused 2004. aastal

Tabel 1

Tegevused	Vastutaja
<u>I Liiklusseadus</u>	
Liiklusseaduse uue ülesehituskavandi ettevalmistamine	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
<u>II Liikluskasvatus</u>	
<u>Koolitus</u>	
Lasteasutustele ja koolidele liikluskasvatuse õppematerjalide väljatöötamine vanuseastmeti	Maanteeamet
Jalakäiahelkuri kasutamise vajalikkuse selgitamine maapiirkondades elavatele inimestele	Maanteeamet
Meetmete rakendamine teel liiklevate lasterühmade ohutuse suurendamiseks (ohutusvestid, reguleerijaketad jne)	Maanteeamet
Huvialakeskustes liiklusringide ja laste vabaaja laagrites liiklusõpetuse tegevuse (kaasaarvatud jalgratturi kursused) nõustamine ning üleriigilise jalgrattavõistluse – viktoriini “Vigurvänt 2004” finaalvõistluse läbiviimisele kaasaaitamine	Maanteeamet
Mootorsõidukijuhtide kvalifikatsioonitorjete, ettevalmistuse ja juhtimiskõiguse andmise põhimõtete uus ülesehitus	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
Mootorsõidukijuhi eksamiküsimuste analüüs ja väljatöötamine	Autoregistrikeskus
Autokoolides õppeprotsessi rangema sisulise kontrolli läbiviimine, puuduste avastamine, ettekirjutuste tegemine ja vajadusel Haridus- ja Teadusministeeriumile ettepaneku tegemine koolitusloa tühistamiseks	Autoregistrikeskus
Liiklusjärelvalvega tegelevate isikute erialase täienduskoolituse süsteemne korraldamine ja läbiviimine	Politseiamet
Päästeteenistusüksuste erialase täienduskoolituse süsteemne korraldamine ja läbiviimine	Päästeamet
Liikluskasvatuse regionaalsete projektide läbiviimine	Maanteeamet
Liikluses ohutu käitumise suurenda-	Maanteeamet

Tegevused	Vastutaja
miseks näitlike ürituste läbiviimine suurüritustel	Politseiamet
Liikluskasvatusprogrammide edastamine TV ja raadio vahendusel	Maanteeamet
<i>Liiklusohutuskampaaniate läbiviimine</i>	
Liiklusohutuskampaania ja –ürituste läbiviimine joores sõidukijuhtimise vähendamiseks	Maanteeamet
Liiklusohutuskampaania läbiviimine ülekäigurajal jalakäijate ohutuse suurendamiseks	Maanteeamet
Liiklusohutuskampaania läbiviimine jalakäijahelkuri kasutamise suurendamiseks ja inimese teadlikkuse tõstmiseks	Maanteeamet
Esimese poolaasta jooksul esilekerkinud probleemsematel liikluskäitumisteedadel vajaliku teabe esitamine ja ürituste läbiviimine	Maanteeamet
Liiklusohutuskampaaniate läbiviimisele kaasaitamine	Siseministeerium
<i>III Liiklusjärelvalve</i>	
Liiklusjärelvalve tegevuskava väljatöötamine	Siseministeerium
E-politsei juurutamine	Siseministeerium
Ennetava liiklusohutusalase töö läbiviimine (koolides, lasteasutustes, üritustel)	Politseiamet
Sõidu- ja puhkeaja kontrolli tõhustamine teel ja vedaja juures	Politseiamet
	Töökaitseinspeksioon
Andmebaasi "POLIS" täiendamine andmeväljadega liiklusõnnetusasu-kohtade koordinaatide sisestamiseks	Siseministeerium
<i>IV Liiklusuuringud</i>	
Läbiviidud kampaaniate tulemuslikkuse hindamine	Maanteeamet
Autopargi läbisõit Eestis	Maanteeamet
Liikluskäitumise monitooring	Maanteeamet
Laste liikluskasvatus koolides ja omavalitsuste osa liikluskeskkonna ohutustamisel (kodu – koolitee)	Maanteeamet
Kiiruste monitooring linnades	Maanteeamet
Töö- ja puhkeaja järgimise uuring Eesti veottevõtetes	Maanteeamet
Raudteeülesõidukohtade ohtlikkuse uuring	Maanteeamet
Automaatse kiirusjärelvalve projekti rakendamiseks eelduste väljatöö-	Maanteeamet

Tegevused	Vastutaja
tamine II etapp	
Seos liiklusalaste õigusaktide muudatuste ja liiklusõnnetuste arvu muutumise vahel	Maanteeamet
Kooliõpilaste veo ohutuse uuring	Maanteeamet
<u>VI Liikluskeskkond</u>	
Liiklusohutusauditite läbiviimine maanteedel ca 150 km	Maanteeamet
Liiklusõnnetuste koondumiskohtade ohustamine maanteedel	Maanteeamet
Liikluskeskkonna ohutumate lähenduste (ristmike rekonstrueerimine, liikluse rahustamine, kergliiklejate liiklemistingimuste parandamine, ülekäigurajad jne) kasutuselevõtuks omavalitsuste nõustamine	Maanteeamet
<u>VI Liiklusõiguserikkumiste ja liiklusõnnetuste statistika</u>	
Liiklusreeglite rikkumiste osas määratud karistuste analüüs	Maanteeamet
Karistusregistri täiendamine nii, et liiklusrikkumised kajastuksid ka tööandjate osas	Siseministeerium
Liiklusõnnetuste keskandmebaasi loomise (inimvigastusega ja materiaalse kahjuga liiklusõnnetuste andmebaaside ühildamine) ettevalmistustööd	Maanteeamet
<u>VII Operatiivne abi liiklusõnnetustes kannatanutele</u>	
Päästeüksuste arengukava väljatöötamine	Päästeamet
<u>VIII Liikleja terviseseisund</u>	
Kontrolli tõhustamine tervisetõendite väljastajate tegevuse üle	Sotsiaalministeerium
Sotsiaalministri 9. juuli 2001. a määruse nr 76 "Mootorsõidukijuhi terviseseisundi ja kutsesobivuse nõuded" muutmine	Sotsiaalministeerium
<u>IX Sõiduki tehnonõuded</u>	
Tehnoülevaatuspunktide regulaarse sisulise kontrolli korraldamine	Autoregistrikeskus
On-line side loomine tehnoülevaatuspunktide ja ARK vahel	Autoregistrikeskus
Liiklusregistri täiendamine andmete ristkasutusele võtmiseks	Autoregistrikeskus
<u>X Regionaalsed ja kohalikud liiklusohutuskavad</u>	
ÜRO liiklusohutusnädala "Hoolimine on ohutus" läbiviimine	Maanteeamet
Kergliiklejatega toimunud liiklusõn-	Maanteeamet

Tegevused	Vastutaja
netusi uuriva töögrupi töö jätkamine	
Liiklusohutuskavade koostamise nõustamine maakondades ja suuremates linnades	Maanteeamet
Liiklusõnnetuste põhjuste väljaselgitamise ekspertgrupi töö jätkamine	Maanteeamet

Tegevused 2005. aastal

Tabel 2

Tegevused	Vastutaja
<u>I Liiklusseadus</u>	
Liiklusseaduse uue ülesehituskavandi arutelu ja vastuvõtmine	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
<u>II Liikluskasvatus</u>	
<u>Koolitus</u>	
Ettepanekute tegemine alushariduse raamõppekavasse lähtuvalt liikluskasvatuse eesmärgipärasest tegevusest ja soovtavast tulemusest vanuseastmeti	Maanteeamet
Ettepanekute tegemine põhikooli ja gümnaasiumi õppekavadesse liiklusõpetuse temaatikast lähtuvate eesmärkide (õpilase pädevuste) täpsustamiseks	Maanteeamet
Liikluskasvatusuuringu läbiviimine liikluskasvatuse olukorra hindamiseks lasteasutustes ja üldhariduskoolides	Haridus- ja Teadusministeerium
Järelevalve prioriteedi kehtestamine laste liiklusala õpet kehtestavate õigusaktide täitmise üle ja tagasiside saamine koolidest kasutatava õppematerjali kasutamise osas	Haridus- ja Teadusministeerium
Lasteasutustele ja koolidele liikluskasvatuse õppematerjalide väljatöötamine vanuseastmeti	Maanteeamet
Lasteasutuste ja üldhariduskoolide õpetajate ning huvialaringides liiklusõpet läbiviivate õpetajate pädevuste täpsustamine	Haridus- ja Teadusministeerium
Rühma- ja klassiõpetajaid ettevalmistavates õppeasutustes (päeva- ja kaugõppes ning täiendõppes) õppekavadesse kohustusliku õppeaine "Turvalisusõpe" sisseviimine	Haridus- ja Teadusministeerium
Jalakäiahelkuri kasutamise vajalikkuse selgitamine maapiirkondades elavatele inimestele	Maanteeamet
Meetmete rakendamine teel liiklevate lasterühmade ohutuse suurendamiseks (ohutusvestid, reguleerijaketad jne)	Maanteeamet
Huvialakeskustes liiklusingide ja laste vabaaja laagrites liiklusõpetuse	Maanteeamet

Tegevused	Vastutaja
tegevuse (kaasaarvatud jalgratturi kursused) nõustamine ning üleriigilise jalgrattavõistluse – viktoriini “Vigurvänt 2005” finaalvõistluse läbiviimisele kaasaaitamine	
Mootorsõidukijuhi õpetajate kutsestandardi kehtestamine	Autoregistrikeskus
Mootorsõidukijuhi õppe läbiviimiseks metoodiliste ja õppematerjalide väljatöötamine	Autoregistrikeskus
Mootorsõidukijuhi eksamiküsimuste analüüs ja väljatöötamine	Autoregistrikeskus
Autokoolides õppeprotsessi rangema sisulise kontrolli läbiviimine, puuduste avastamine, ettekirjutuste tegemine ja vajadusel Haridus- ja Teadusministeeriumile ettepaneku tegemine koolitusloa tühistamiseks	Autoregistrikeskus
Võimaluste ja nõudluse välja selgitamine mootorsõidukijuhtide ettevalmistamisel õpperajatiste (harjutusväljakud jne) kasutamiseks	Autoregistrikeskus
Autojuhtide kutseoskusunõuete ja ametikoolituse regulatsiooni muutmine lähtuvalt EL nõuetest ja kontroll koolituse läbiviimise osas	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
Projekteerijate, planeerijate ja liiklusvaldkonda käsitlevate ajakirjanike täienduskoolituse korraldamine ja läbiviimine	Maanteeamet
Liiklusjärelvalvega tegelevate isikute erialase täienduskoolituse süsteemne korraldamine ja läbiviimine	Politseiamet
Päästeteenistusüksuste erialase täienduskoolituse süsteemne korraldamine ja läbiviimine	Päästeamet
Liiklusohutustööd tutvustavate seminaride korraldamine ja läbiviimine maakondades kohalikele spetsialistidele ja vastutavatele isikutele	Maanteeamet
Liikluskasvatuse regionaalsete projektide läbiviimine	Maanteeamet
Liikluses ohutu käitumise suurendamiseks näitlike ürituste läbiviimine suurüritustel	Maanteeamet Politseiamet
Liikluskasvatuse programmide edasta-	Maanteeamet

Tegevused	Vastutaja
mine TV ja raadio vahendusel	
<i>Liiklusohutuskampaaniate läbiviimine</i>	
Liiklusohutuskampaania ja –ürituste läbiviimine (kampaaniate teemad selguvad 2004 aasta lõpuks)	Maanteeamet
	Politseiamet
<i>III Liiklusjärelvalve</i>	
Liiklusjärelvalveametnike isikkoo- seisu vastavusse viimine vajadusega	Siseministeerium
Regionaalsete politseiprefektuuride juures liiklusjärelvalve üksuste loo- mine	Siseministeerium
E-politsei arendamine	Siseministeerium
Kaasaegse liiklusjärelvalve tehnika soetamine	Politseiamet
Ennetava liiklusohutusalase töö läbiviimine(koolides, lasteasutustes, üritustel)	Politseiamet
Sõidu- ja puhkeaja kontrolli tõhus- tamine teel ja vedaja juures	Politseiamet
	Töökaitseinspeksioon
<i>IV Liiklusuuringud</i>	
Läbiviidud kampaaniate tulemuslik- kuse hindamine	Maanteeamet
Autopargi läbisõit Eestis	Maanteeamet
Liikluskäitumise monitooring	Maanteeamet
Laste liikluskasvatus koolides ja omavalitsuste osa liikluskeskkonna ohutustamisel (kodu – koolitee)	Maanteeamet
Kiiruste monitooring linnades	Maanteeamet
Liiklusuuringute läbiviimine (liiklus- uuringute teemad selguvad 2004. aasta lõpuks)	Maanteeamet
Juhi terviseseisundist lähtuvate uuri- mistööde programmi väljatöötamine, uuringute läbiviimine ja liiklejate teavitamine tulemustest	Sotsiaalministeerium
<i>V Liikluskeskkond</i>	
Liiklusohutusauditite läbiviimine maanteedel ca 150 km	Maanteeamet
Liiklusõnnetuste koondumiskohtade ohutustamine	Maanteeamet
Liikluskeskkonna ohutumate lahen- duste (ristmike rekonstrueerimine, liikluse rahustamine ja koolide lähiümbrus, kergliiklejate liiklemis- tingimuste parandamine, ülekäigura- jad jne) kasutuselevõtuks omavalit- suste nõustamine	Maanteeamet
Teede infosüsteemid ja kohalike	Maanteeamet

Tegevused	Vastutaja
omavalitsuste nõustamine	
<u>VI Liiklusõiguserikkumiste ja liiklusõnnetuste statistika</u>	
Liiklusreeglite rikkumiste osas määratud karistuste analüüs	Maanteeamet
Vabariigi Valitsuse 20. veebruari 2001. a määruse nr 68 "Liiklusõnnetustest teavitamise, asjaolude väljaselgitamise, vormistamise, registreerimise ja arvestuse kord" muutmine kerge- ja raskete vigastatutega liiklusõnnetuste eristamiseks	Sotsiaalministeerium
Liiklusõnnetuste keskandmebaasi loomine ja arendamine	Maanteeamet
<u>VII Operatiivne abi liiklusõnnetustes kannatanutele</u>	
Päästetöödeks eritehnika soetamine	Päästeamet
<u>VIII Liikleja tervise seisund</u>	
Kontrolli tõhustamine tervisetõendite väljastajate tegevuse üle	Sotsiaalministeerium
Vabariigi Valitsuse 2. aprilli 2001. a määruse nr 120 "Joobeseisundi tuvastamise ja joobeastme määramise ning joobeastme määramise otsuse vaidlustamise kord" muutmine täppisalkomeetrite kasutuselevõtmiseks	Sotsiaalministeerium
Juhilubadele kantavate EL-s harmoneeritud koodide määramise meetodika väljatöötamine ja rakendamine	Sotsiaalministeerium
<u>IX Sõiduki tehnonõuded</u>	
Tehnoülevaatuspunktide regulaarse sisulise kontrolli korraldamine	Autoregistrikeskus
Liiklusregistri arendamine	Autoregistrikeskus
<u>X Regionaalsed ja kohalikud liiklusohutuskavad</u>	
Liiklusohutuskavade koostamise nõustamine maakondades ja suuremates linnades	Maanteeamet
Kergliiklejatega toimunud liiklusõnnetusi uuriva töögrupi töö jätkamine	Maanteeamet
Liiklusohutusprogrammi tegevuskava väljatöötamine järgnevateks aastateks	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
<u>XI Organisatsioon</u>	
Liikluskomisjonide töö alustamisele kaasaaitamine suuremates linnades	Maanteeamet
Liiklusõnnetuste põhjuste väljaselgitamise ekspertgrupi töö jätkamine ja tegevusulatuse laiendamine	Maanteeamet

Tegevused 2006. aastal

Tabel 3

Tegevused	Vastutaja
<u>I Liiklusseadus</u>	
Liiklusseadusest tulenevate õigusaktide väljatöötamine	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
<u>II Liikluskasvatus</u>	
<u>Koolitus</u>	
Lasteasutustele ja koolidele liikluskasvatuse õppematerjalide väljatöötamine vanuseastmeti	Maanteeamet
Järelevalve prioriteedi säilitamine laste liiklusalast õpet kehtestavate õigusaktide täitmise üle ja tagasiside saamine koolidest kasutatava õppematerjali kasutamise osas	Haridus- ja Teadusministeerium
Jalakäiahelkuri kasutamise vajalikkuse selgitamine maapiirkondades elavatele inimestele	Maanteeamet
Meetmete rakendamine teel liiklevate lasterühmade ohutuse suurendamiseks (ohutusvestid, reguleerijaketad jne)	Maanteeamet
Huvialakeskustes liiklusringide ja laste vabaaja laagrites liiklusõpetuse tegevuse (kaasaarvatud jalgratturi kursused) nõustamine ning üleriigilise jalgrattavõistluse – viktoriini “Vigurvänt 2006” finaalvõistluse läbiviimisele kaasaaitamine	Maanteeamet
Mootorsõidukijuhtide koolitamiseks ja õppe läbiviimiseks meetodilistening õppematerjalide väljatöötamine	Autoregistrikeskus
Mootorsõidukijuhi eksamiküsimuste analüüs ja väljatöötamine	Autoregistrikeskus
Autokoolides õppeprotsessi rangema sisulise kontrolli läbiviimine, puuduste avastamine, ettekirjutuste tegemine ja vajadusel Haridus- ja Teadusministeeriumile ettepaneku tegemine koolitusloa tühistamiseks	Autoregistrikeskus
Autojuhtide kutseoskuskõuetete ja ametikoolituse regulatsiooni muutmine lähtuvalt EL nõuetest ja kontroll koolituse läbiviimise osas	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
Projekteerijate, planeerijate ja liiklusvaldkonda käsitlevate ajakirjanike täienduskoolituse korraldamine ja	Maanteeamet

Tegevused	Vastutaja
läbiviimine	
Liiklusjärelvalvega tegelevate isikute erialase täienduskoolituse süsteemne korraldamine ja läbiviimine	Politseiamet
Päästeteenistussüsteemide erialase täienduskoolituse süsteemne korraldamine ja läbiviimine	Päästeamet
Liiklusohutustööd tutvustavate seminaride korraldamine ja läbiviimine maakondades kohalikele spetsialistidele ja vastutavatele isikutele	Maanteeamet
Liikluskasvatuse regionaalsete projektide läbiviimine	Maanteeamet
Liikluses ohutu käitumise suurendamiseks näitlike ürituste läbiviimine suurüritustel	Maanteeamet
	Politseiamet
Liikluskasvatuse programmide edastamine TV ja raadio vahendusel	Maanteeamet
<i>Liiklusohutuskampaaniate läbiviimine</i>	
Liiklusohutuskampaania ja -ürituste läbiviimine (kampaaniate teemad selguvad 2005. aasta lõpuks)	Maanteeamet
	Politseiamet
<i>III Liiklusjärelvalve</i>	
Liiklusjärelvalveametnike isikkoo-seisu täiendamine	Siseministeerium
Regionaalsete politseiprefektuuride juures liiklusjärelvalve üksuste arendamine	Siseministeerium
E-politsei arendamine	Siseministeerium
Kaasaegse liiklusjärelvalve tehnika soetamine	Politseiamet
Ennetava liiklusohutusalase töö läbiviimine (koolides, lasteasutustes, üritustel)	Politseiamet
Sõidu- ja puhkeaja kontrolli tõhus-tamine teel ja vedaja juures	Politseiamet
	Töökaitseinspeksioon
<i>IV Liiklusuuringud</i>	
Läbiviidud kampaaniate tulemuslik-kuse hindamine	Maanteeamet
Autopargi läbisõit Eestis	Maanteeamet
Liikluskäitumise monitooring	Maanteeamet
Laste liikluskasvatus koolides ja omavalitsuste osa liikluskeskkonna ohutustamisel (kodu - koolitee)	Maanteeamet
Kiiruste monitooring linnades	Maanteeamet
Liiklusuuringute läbiviimine (liiklus-	Maanteeamet

Tegevused	Vastutaja
uuringu teemad selguvad 2005. aasta lõpuks)	
Juhi terviseseisundi uuringute läbiviimine	Sotsiaalministeerium
<u>VI Liikluskeskkond</u>	
Liiklusohutusauditite läbiviimine maanteedel ca 150 km	Maanteeamet
Liiklusõnnetuste koondumiskohtade ohustamine	Maanteeamet
Liikluskeskkonna ohutumate lähenduste (ristmike rekonstrueerimine, liikluse rahustamine ja koolide lähiümbrus, kergliiklejate liiklemistingimuste parandamine, ülekäigurajad jne) kasutuselevõtuks omavalitsuste nõustamine	Maanteeamet
Teede infosüsteemid ja kohalike omavalitsuste nõustamine	Maanteeamet
<u>VII Liiklusõiguserikkumiste ja liiklusõnnetuste statistika</u>	
Liiklusreeglite rikkumiste osas määratud karistuste analüüs	Maanteeamet
Liiklusõnnetuste keskandmebaasi arendamine	Maanteeamet
<u>VIII Operatiivne abi liiklusõnnetustes kannatanutele</u>	
Päätetoodeks eritehnika soetamine	Päästeamet
<u>IX Liikleja terviseseisund</u>	
Kontrolli tõhustamine tervisetõendite väljastajate tegevuse üle	Sotsiaalministeerium
<u>X Sõiduki tehnonõuded</u>	
Tehnoülevaatuspunktide regulaarse sisulise kontrolli korraldamine	Autoregistrikeskus
Liiklusregistri arendamine	Autoregistrikeskus
<u>XI Regionaalsed ja kohalikud liiklusohutuskavad</u>	
Liiklusohutuskavade koostamise nõustamine maakondades ja suuremates linnades	Maanteeamet
Kergliiklejatega toimunud liiklusõnnetusi uuriva töögrupi töö jätkamine	Maanteeamet
Liiklusohutusprogrammi tegevuskava väljatöötamine järgnevateks aastateks	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
<u>XII Organisatsioon</u>	
Liikluskomisjonide töö nõustamine suuremates linnades	Maanteeamet
Liiklusohutustalituse loomine	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
Liiklusõnnetuste põhjuste väljaselgitamise ekspertgrupi töö jätkamine	Maanteeamet

