

INSENERIBÜROO STRATUM

**LIIKLUSOHUTUSPROGRAMMI
KOOSTAMISE METOODILINE
JUHEND**



Tallinn 2008

INSENERIBÜROO STRATUM

**LIIKLUSOHUTUSPROGRAMMI
KOOSTAMISE METOODILINE JUHEND**

Tallinn 2008

Sisukord

1.	Liiklusohutusprogrammi algatamine ja lähtekohad.....	4
1.1.	Liiklusohutusprogrammi koostamise algatamine	4
1.2.	Liiklusohutusprogrammi koostamise ettevalmistus	5
1.3.	Ametlik algatamine	6
1.4.	Liiklusohutusprogrammi ülesehitus.....	7
1.5.	Liiklusohutusprogrammi eesmärgid ja prioriteetid	7
2.	Olemasoleva olukorra analüüs	9
2.1.	Liiklusolukorra üldine analüüs	9
2.1.1.	Liiklusohutusprogrammi seotus teiste arengudokumentidega.....	10
2.1.2.	Liikluse arengutrendid	11
2.1.3.	Liiklusohutusosalase tegevuse korraldus	13
2.1.4.	Senine liiklusohutusosalane tegevus	14
2.1.5.	Peamised liiklusohutusosalased probleemid	14
2.2.	Liiklusõnnetuste statistika.....	22
2.2.1.	Liiklusohutuse üldnäitajad	22
2.2.2.	Liiklusõnnetuste toimumise perioodid	24
2.2.3.	Liiklusõnnetuste liigid ja toimumiskohad	25
2.2.4.	Liiklusõnnetustes kannatanud	27
2.3.	Kokkuvõte ja järeldused	28
3.	Strateegia koostamine.....	29
3.1.	Visioon.....	30
3.2.	Strateegilised eesmärgid ja indikaatorid	30
3.3.	Meetmed ja tegevused	31
3.4.	Kohalikele omavalitsustele püstitatud ülesanded Eesti Rahvuslikus Liiklusohutusprogrammis 2003-2015	33
3.5.	Üldsuse kaasamine protsessi.....	34
4.	Liiklusohutusprogrammi seire.....	36
	Lisa 1. Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi 2003-2015 rakendusplaan aastateks 2008-2011 – kohalikele omavalitsustele määratud tegevused.....	37

1. Liiklusohutusprogrammi algatamine ja lähtekohad

1.1. Liiklusohutusprogrammi koostamise algatamine

Liiklusohutusprogramm on arengudokument, mille abil olemasoleva olukorra analüüsile tuginedes kavandatakse tulevikku suunatud liiklusohutust parandavaid tegevusi. Seega on tegemist valdkondliku arengukavaga, mille koostamisel tuleb lähtuda valdkondliku arengukava koostamise nõuetest. Kohaliku omavalitsuse liiklusohutusprogrammi koostamise kohustus on määratletud Liiklusseaduse alusel. *Liiklusseaduse § 5. Liiklusohutusprogrammid* sätestab järgnevalt:

(2) Kohaliku omavalitsuse tasandil korraldatakse liiklusohutuspoliitika elluviimist regionaalsete ja kohalike liiklusohutusprogrammide kaudu.

Samuti määratleb kohaliku tasandi liiklusohutusprogrammide koostamise vajaduse Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm aastateks 2003-2015. Nendele õigusaktidele tuginedes peab kohalik omavalitsus kavandama tegevused liiklusohutusliku olukorra hindamiseks ja analüüsimiseks ning koostama rakendusplaani.

Ohutu liiklemise tagamine on meie kõigi kohustus. Kohaliku omavalitsuse vastutus ei seisne mitte ainult teehaldaja vastutuses, vaid kohalik omavalitsus omab suurt rolli ka kõigi nende tegevuste planeerimisel ja täitmisel, mis otseselt või kaudselt mõjutavad liiklust ja selle ohutust.

Kohaliku tasandi liiklusohutusprogrammi võib kohalik omavalitsus koostada iseseisvalt enda haldusterritoriaalsetes piirides või koostöös naaberomavalitsustega. Eriti soovitav on see suuremates kohalikes omavalitsustes (näiteks seal, kus elanike arv on enam kui 10 000 elanikku). Suuremates omavalitsustes on tihedam teede- ja tänavavõrk ning asustus ja seetõttu ka tihedam liiklus ja ka suurem oht liiklusõnnetusse sattuda.

Samuti on linnade ja maapiirkondade liiklusõnnetuste iseloom erinev. Väiksemates omavalitsustes on liiklusõnnetused sageli seotud läbiviiklusega. Sellest tulenevalt on vajalikud tegevused linnalistes piirkondades liiklusohutuse suurendamiseks mõnevõrra erinevad kui maapiirkondades. Mõnedes kohalikes omavalitsustes on otstarbekas koostada liiklusohutusprogramm regionaalselt koostöös naaberomavalitsustega. Sellisteks regioonideks võiksid eeskätt olla suuremad linnad või keskused koos ümbritsevate omavalitsustega, arvestades reaalseid liikumisseoseid ja transpordikorraldust. Samas võib kohalikest iseärasustest johtuvalt osutada otstarbekaks koostada ühine liiklusohutusprogramm ka maakonna tasandil, kaasates sellesse kõik või enamiku kohalikest omavalitsustest, aga ka Maavalitsuse.

Initsiatiiv liiklusohutusprogrammi koostamiseks peaks tulema kohalikest omavalitsustest või kohalike omavalitsuste liitudest. Regionaalse liiklusohutusprogrammi koostamine peab toimuma kõigi asjaosaliste omavahelisel nõusolekul ja kokkuleppel. Põhjendamatu koostööst keeldumine ja regionaalse liiklusohutusprogrammi koostamise kohustuse eiramine või sellest keeldumine mõjub negatiivselt kogu piirkonna liiklusohutuse parandamisele. Seetõttu tuleks kogu regiooni arengu huvides kohalike või isiklike ambitsioonide esiplaanile asetamisest hoiduda.

Liiklusohutusprogramm ja selle rakendusplaan peavad lähtuma riiklike ja kohalike arengudokumentide kohta sätestatud nõuetest ning nad ei tohi olla kehtivate õigusaktidega vastuolus. Liiklusohutusprogrammi koostamisel tuleb samas jälgida, millised eesmärgid, meetmed ja tegevused on kavandatud teistes riiklikes, maakondlikes, regionaalsetes ning kohalikes arengukavades ja –programmides. Samuti on vaja määratleda konkreetsete raamid, mille ulatuses programmi koostatakse. Arvestades seda, et liiklusohutus puudutab mitmeid valdkondi, näiteks ruumiline planeerimine, infrastruktuuri rajamine, haldamine, liikluse korraldamine, haridus, turvalisus ning teised valdkonnad, on vajalik täpselt määrata, millisel määral liiklusohutuse temaatikaga seotud teisi valdkondlikke tegevusi liiklusohutusprogrammis kajastatakse.

Kohaliku liiklusohutusprogrammi optimaalne kehtivusperiood määratakse programmi koostamise ettevalmistaval etapil, arvestades Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi kehtivusperioodi. Kohalikku liiklusohutusprogrammi ei ole soovitatav kavandada oluliselt erinevaks perioodiks, kui on kehtiv rahvuslik liiklusohutusprogramm.

1.2. Liiklusohutusprogrammi koostamise ettevalmistus

Liiklusohutusprogrammi koostamisel on ettevalmistavad tööd üliolulised. Selle etapi tulemused mõjutavalt tugevalt töö edasist kulgu ja kvaliteeti. Liiklusohutusprogrammi koostamise algatamisele eelneb protsessi ettevalmistamine, mis aitab parandada töö korraldamise kvaliteeti ning võimaldab hinnata protsessi võimalikke ohtusid. Tööprotsessi eduka funktsioneerimise aluseks on avalikkuse, ametivõimude ja erinevate organisatsioonide esindajate kohaliku partnerluse organiseerimine ehk tihe koostöö erinevate osapoolte vahel.

Liiklusohutusprogrammi koostamiseks on vajalik kutsuda kokku juhtgrupp (initsiatiiv- või ekspertgrupp), kes valmistab ette programmi koostamiseks vajalikud lähtealused ja tagab töö valmimise. Juhtgrupi töös peaksid osalema kohaliku võimu esindajad, kohaliku omavalitsuse

liikluse ja liiklusohutuse asjatundjad ning huvigruppide esindajad. Liiklusohutusprogrammi koostamisse oleks otstarbekas kaasata aktiivseid elanikke, teatud liiklejagruppide huve esindavaid MTÜ-d, ettevõtete ja ettevõtjate esindajaid, haridus- ja teadusasutuste esindajaid, esindaja Politsei piirkondlikust organisatsioonist, Päästeteenistuse piirkondlikust organisatsioonist, Maanteeameti piirkondlikust organisatsioonist, transpordiettevõtetest, autokoolidest, riikliku autoregistrikeskuse kohalikust büroost, liikluskorraldusega tegelevast ettevõttest jm. Liikluskomisjoni olemasolul on otstarbekas kaasata töö teostamisse ja korraldamisse liikluskomisjoni liikmed. Töö valmimiseks võib vajadusel kaasata konsultandi või konsultantide meeskonna, kes osaleb kas kogu töö või töö üksikute osade koostamisel. Sel juhul teostab juhtgrupp kontrolli ekspertide töö kvaliteedi ja eesmärgipärasuse tagamiseks.

Liiklusohutusprogrammi koostamise ametlikule algatamisele eelnevalt on soovitatav töötada välja programmi koostamise kava, mis määratleb kavandatava töö eesmärgid ja soovitud tulemused. Töö eesmärkide ja soovitud tulemuste määratlemise abil on võimalik töö käigus ja lõpptulemusena hinnata töö tulemuslikkust ning vastavust ootustele. Töö koostamiskava peaks määratlema tööde ajalised etapid ja iga etapi kavandatavad ülesanded. Samuti on oluline määratleda, kas ja millisel määral kaasatakse töö koostamisse konsultante, huvigruppe ja teisi partnereid. Koostamiskava kvaliteetne ja põhjalik ettevalmistamine annab kõigile töös osalevatele osapooltele selge nägemuse nende kohustustest. Lisaks võimaldab see hinnata kõigi osaliste panust liiklusohutusprogrammi valmimisse ja toimimisse.

1.3. Ametlik algatamine

Liiklusohutusprogrammi koostamine algab volikogu vastavasisuliste otsusega. Kohaliku volikogu otsusega algatatakse liiklusohutusprogrammi koostamine või tehakse otsus selle koostamises osalemiseks, kui otsustatakse koostada regionaalne või piirkondlik liiklusohutusprogramm. Algatamisotsus tehakse lähtuvalt kohaliku omavalitsuse tegevuseks kehtestatud korrast. Programmi algatamisotsusest on otstarbekas teatada kohalikes ja maakondlikes massiteabevahendites. Samuti tuleb kaaluda naaberomavalitsuste ja teiste asjasse puutuvate ametkondade teavitamist liiklusohutusprogrammi koostamise alustamisest. Sel viisil on võimalik suurendada erinevate osapoolte vahelist koostööd, kaasata sellesse erinevate huvipoolte esindajad ning arendada piirkonda ühistest eesmärkidest lähtuvalt.

1.4. Liiklusohutusprogrammi ülesehitus

Liiklusohutusprogramm jaguneb sisuliselt kaheks suuremaks osaks:

- Olemasoleva olukorra analüüs;
- Strateegia koostamine (visioon, eesmärgid, meetmed ja tegevused).

Olemasoleva liiklusohutuse olukorra analüüs annab ülevaate hetkeolukorrast liiklusohutuses probleemide lõikes. Selle tulemusena luuakse strateegia tulevikuks, mille kaudu jõutakse probleemide lahendamiseni.

1.5. Liiklusohutusprogrammi eesmärgid ja prioriteedid

Liiklusohutusprogramm on strateegiline dokument, mille eesmärgiks on saavutada senisest parem liiklusohutuse tase. Programmi koostamise eesmärgid on:

- tagada kõigi osapoolte tõhus koostöö eesmärkideni jõudmiseks;
- määratleda prioriteedid;
- määratleda eesmärkidele vastavad tegevused, finantseerimine ja tagada nende elluviimine;
- määratleda erinevate osapoolte kohustused ja vastutusala;
- määratleda erinevate osapoolte vahelise suhtluse ja koostöö vormid;
- määratleda vajadused valdkondliku poliitika kujundamiseks, kompetentsi suurendamiseks ja uuringute läbiviimiseks;
- määratleda programmi seiresüsteem, mis võimaldab hinnata järjepidevalt programmis kavandatud tegevuste mõju ja edukust liiklusohutusele kasutades kindlaksmääratud indikaatoreid.

On mõistetav, et nii liiklusohutusosalases tegevuses kui ka paljudes teistes valdkondades on kohalike omavalitsuste reaalsed rahalised vahendid ja inimressurss piiratud. Seetõttu on vajalik hoolikalt määratleda prioriteedid, millele suunatakse suurem tähelepanu ja vahendid prioriteetsete probleemide lahendamiseks. Prioriteetidena peavad olema eeskätt määratletud kuluefektiivsed tegevused. Keskenduda tuleb inimkannatanutega õnnetuste ärahoidmisele, eelkõige inimese hukkumisega lõppenud liiklusõnnetuste ja neid põhjustavate asjaolude vähendamisele. Alles teisejärgulistena tuleb vaadelda materiaalse kahjuga liiklusõnnetusi ja liikluseksimusi, mis ei too kaasa ei vigastatuid ega hukkunuid.

Toetudes senisele liiklusohutusosalasele statistikale ja uuringutele saame väita, et olemasolevas olukorras saab üldiselt prioriteetsetena määratleda tegevused, mis aitavad kaasa:

- joobes liiklejate poolt põhjustatud liiklusõnnetuste vähendamisele;
- turvavahendite (turvavöö ja laste turvavarustus) kasutamise kasvule;
- kiirusrežiimist kinnipidamisele ja kiiruse ületamisega seotud õnnetuste vähendamisele;
- jalakäijate ja jalgratturite osalusel aset leidnud liiklusõnnetuste hulga vähenemisele.

2. Olemasoleva olukorra analüüs

Liiklusohutusprogrammi esimene osa peaks kujutama endast olemasoleva liiklusohutusolukorra analüüsi. See liiklusohutusprogrammi osa jaguneb omakorda kolmeks suuremaks valdkonnaks:

1. Liiklusolukorra üldine analüüs
2. Liiklusõnnetuste statistika
3. Kokkuvõte ja järeldused

2.1. Liiklusolukorra üldine analüüs

Liiklusolukorra üldise analüüsi osa peab käsitlema üldist liiklusolukorda liiklusohutusprogrammiga kaetavas piirkonnas. Olemasoleva olukorra üldise analüüsi käigus käsitletakse erinevaid kaudseid ja otseseid mõjutegureid, mis mõjutavad liiklusohutuslikku olukorda tervikuna. Sealhulgas analüüsitakse ka toimunud liiklusõnnetuste arvu ja iseloomu, mida detailsemalt käsitleb liiklusõnnetuste statistika osa.

Liiklusohutusolukorra üldise analüüsi osas käsitletakse järgmisi alateemasid:

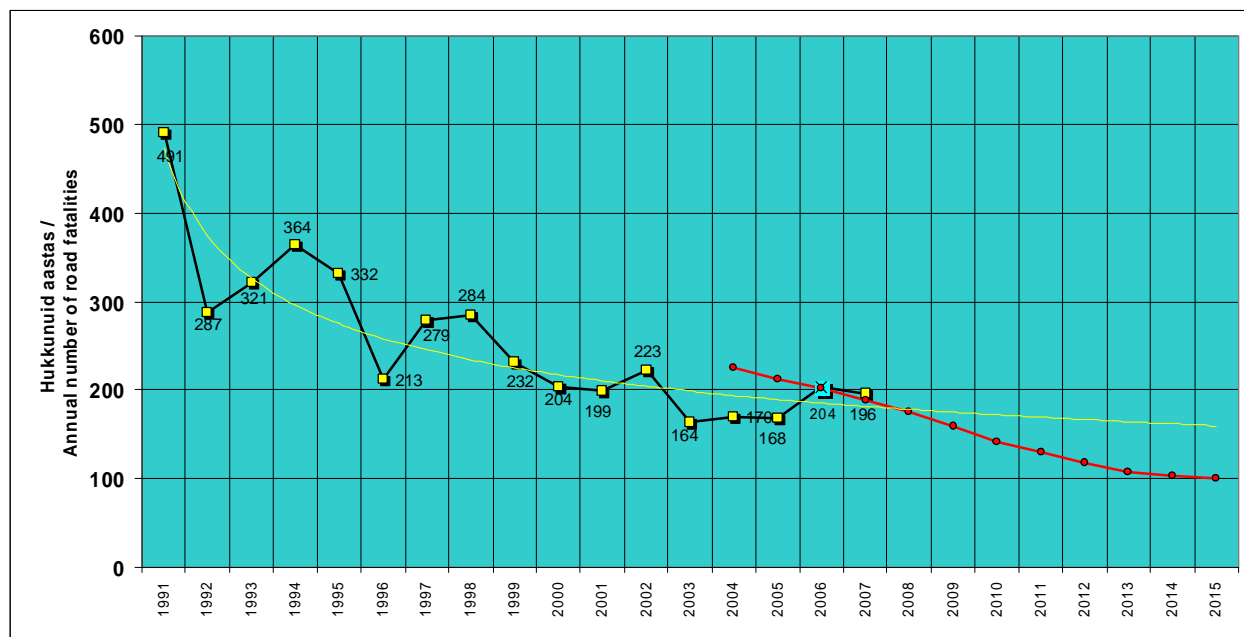
1. Liiklusohutusvaldkonna ja seda mõjutavate faktorite (näiteks planeerimistegevus, haridus/koolitus, turvalisus, infrastruktuur jms) käsitus teistes kehtestatud või koostamisel olevates arengukavades, planeeringutes jm dokumentides.
2. Liikluse üldise olukorra ja arengutrendide iseloomustus.
3. Senise liiklusohutustegevuse süsteem, vastutavad ametkonnad ja isikud.
4. Planeeritud ja teostatud või teostamata liiklusohutuse alased tegevused ning rakendatud meetmed.
5. Peamised probleemid, puudused ja eelised liiklusohutuse alal, jaotades need peamistesse alamvaldkondadesse:
 - Liiklejad, nende hoiakud ja käitumismallid.
 - Haridus ja koolitusvaldkond liiklusohutusalasises tegevuses.
 - Liiklusohutusala informatsioon, teabelevitus, meediakajastused, kampaaniad.
 - Infrastruktuuri olukord ja arengud, teeholdus.
 - Liiklusjärelvalve, päästeteenistuse ja meditsiinivaldkond.
 - Koostöö naaberomavalitsuste ja -piirkondadega, riigitedevõrgu arengud, vastastikused mõjud.

2.1.1. Liiklusohutusprogrammi seotus teiste arengudokumentidega

Selles liiklusohutusprogrammi osas käsitletakse kohalikus omavalitsuses juba eelnevalt kehtestatud või paralleelselt liiklusohutusprogrammiga koostamisel olevates arengukavades, planeeringutes ja muudes arengudokumentides liiklusohutust otseselt või kaudselt puudutatud eesmärgid, meetmeid, nende rakendamise ajakava ja muid tegureid, mis võivad mõjutada koostatava liiklusohutusprogrammi sisu. Siin tuleb ühtlasi välja tuua ka nimetatud arengukavades, planeeringutes ja muudes arengudokumentides sätestatud eesmärkide, tegevuste ja meetmete võimalikud vastuolud sh. koostatava liiklusohutusprogrammi omadega.

Ühtlasi tuleb vastuolude puhul selgitada nende mõju liiklusohutusele ja teha vajadusel ettepanekuid muudatuste sisseviimiseks juba kehtestatud arengudokumentidesse.

Selles osas käsitletakse ka rahvusliku liiklusohutusprogrammi või selle rakendusplaani sätestatud kohustusi kohalikele omavalitsustele, kohalike omavalitsuste liitudele või maavalitsustele.

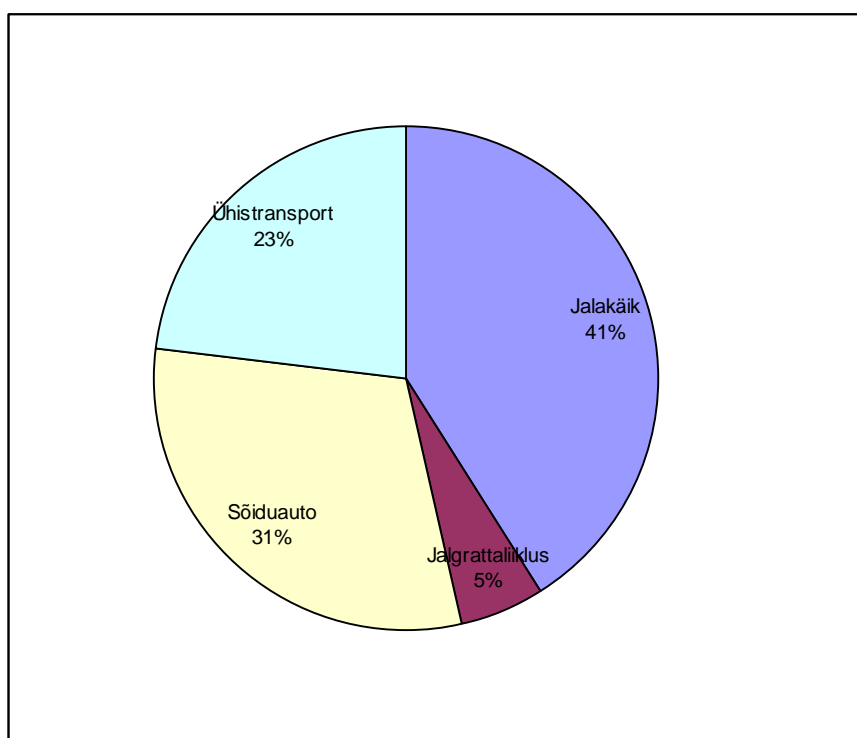


Joonis 1. Liiklusõnnetuses hukkunute arv ja rahvusliku liiklusohutusprogrammi eesmärgid.

2.1.2. Liikluse arengutrendid

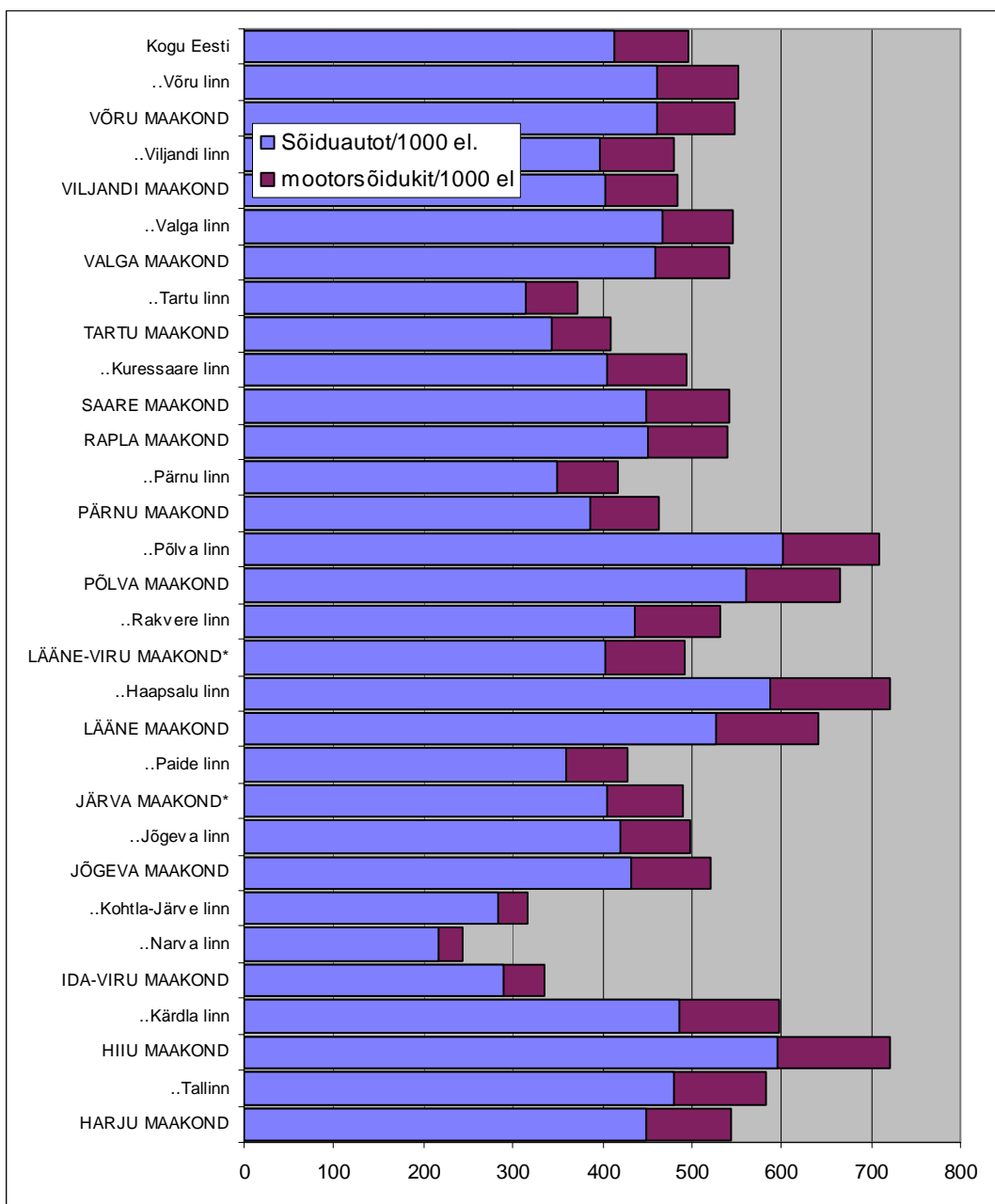
Selles liiklusohutusprogrammi osas tuleb käsitleda liiklusohutust mõjutavaid liikluse ja transpordi arengutrende. Siin on peamisteks näitajateks:

1. Erinevate liikumisviiside kasutuse trendid ja nende olemasolu - eesmärgid või prognoosid aastate lõikes. Tavaliselt on otstarbekas käsitleda erinevate liikumisviisidena sõiduautoliiklust, ühissõidukiliiklust ning kergliiklust - jalgsiliikumisi ja jalgrattakasutust. Kuna erinevate liikumisviiside liiklusohutuslikud riskid on erinevad, siis on erinevate liikumisviiside kasutamise eesmärkidel otsene mõju ka liiklusohutusele. Kahjuks näitab praktika, et sageli puuduvad erinevate liikumisviiside kasutuse kohta usaldusväärsed või võrreldavad andmed. Võimaluse korral võib kavandada vastava liikumisuuringu läbiviimist.



Joonis 2. Erinevate liikumisviiside kasutamine Tartu linnas 2007.aasta küsitluse alusel

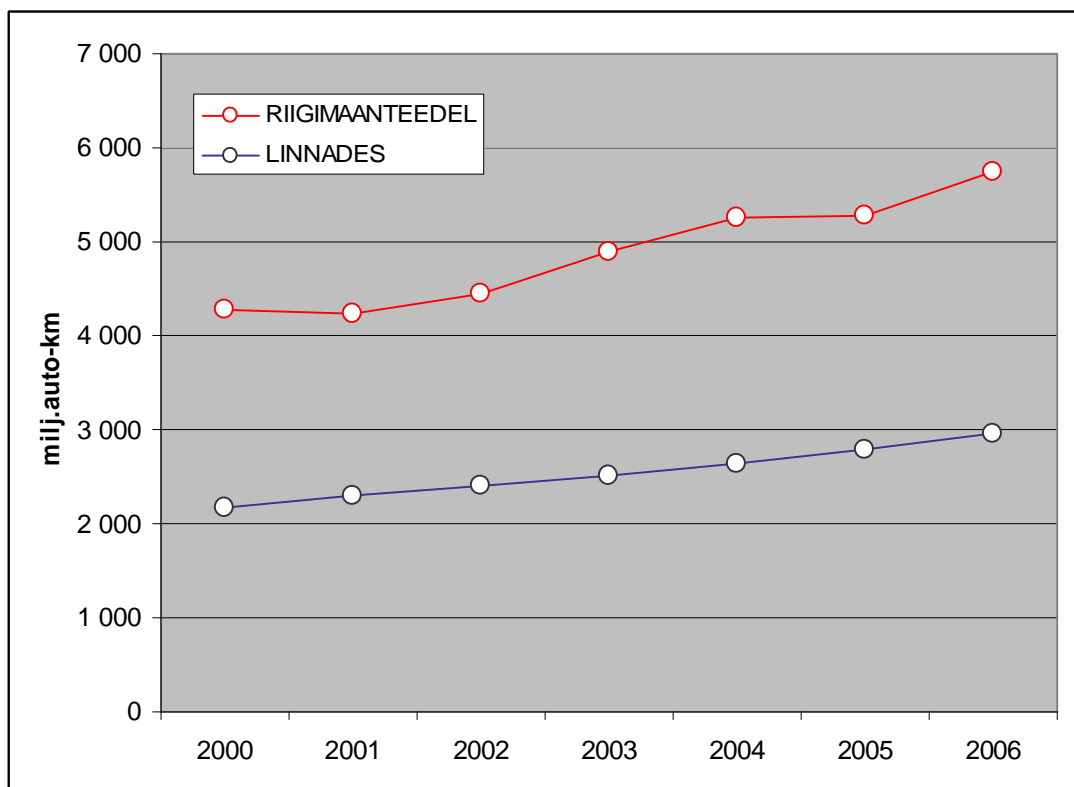
2. Autostumise areng ja prognoos. Siin tuleb avalikke andmebaase ja uuringuid või eksperthinnanguid kasutades käsitleda seniseid autostumise arengutrende (registreeritud ja kasutusel olevate mootorsõidukite arv peamiste liikide kaupa) ning prognoosida võimalikke arengutsenaariume.



Joonis 3. Eesti autostumistase 1.juulil 2007.a. maakondade ja suuremate linnade lõikes (ARK andmetel)

3. Liiklussageduse arengud ja prognoos. Siin käsitletakse liikluse kasvutrende, kasutades vastavate uuringute andmeid ning prognoositakse võimaluse korral võimalikke arenguid. Otstarbekas on liikluse kasvu prognoosimisel arvesse võtta ka autostumise arengutrende ning erinevate liikumisviiside kasutamise arengutsenaariume ja eesmärke. Liiklusprognooside teostamisel võib lähtuda lihtsustatud ja üldistatud meetodist, mis arvestab seniseid liikluse kasvutegureid või detailsemast ja põhjalikumast prognoosimeetodist, mille peamiseks aluseks on prognoositud liiklusnõudlus. Viimasel juhul on sagedasti kasutusel ka spetsiaalsed arvutiprogrammid.

Liiklusprognooosi vajaduse ja meetodi üle otsustavad töögrupi liikmed ja vastava ala eksperdid.



Joonis 4. Summaarne mootorsõidukite läbisõit Eestis (TTÜ teedeinstituudi andmetel).

- Üldise transpordisüsteemi arengud. Siin on otstarbekas käsitleda võimalikke ühistranspordisüsteemi (näiteks olemasolevate ja võimalike uute ühistranspordiliikide) ja infrastruktuuri (teede- ja tänavavõrk, kaasa arvatud terminalid, sillad, jms) arenguid ning nende prognoositavaid mõjusid liiklusohutusele. Infrastruktuuri probleeme käsitletakse detailsemalt p. 2.1.5.4.

2.1.3. Liiklusohutusalase tegevuse korraldus

Käesolevaks peatükis kirjeldatakse senist liiklusohutusalase tegevuse korraldust, vastutusalasid ja koostööd erinevate ametkondade ja omavalitsuste vahel. Otstarbekas on anda ülevaade nendest ametiisikutest, kelle vastutusalasse kuulub liiklusohutus ja sellega seonduvad valdkonnad - planeerimine, transpordikorraldus, infrastruktuuri hooldus, remont ja ehitus, liikluskorraldus, haridus, liiklusjärelevalve, turvalisus jm. Nende andmete põhjal saab otsustada vajaduse üle nimetatud isikute või ametite kaasamiseks edasisse tegevusse.

Kui piirkonnas on loodud liikluskomisjon, siis on otstarbekas siin anda ka ülevaade selle tegevusest liiklusohutuse valdkonnas. Kindlasti on vajalik ka kriitiliselt analüüsida liiklusohutusalase tegevuse korralduse puudusi ja probleeme.

2.1.4. Senine liiklusohutusalane tegevus

Selles peatükis tuleb käsitleda senist liiklusohutusalast tegevust, varem püstitatud eesmärgid (kui sellised on), rakendatud meetmeid, sealjuures esile tuues nii häid kui mittesoodsaid tulemusi ning ühtlasi ka realiseeritud või realiseerimata jäänud meetmeid. Viimaste puhul on oluline loetleda ka põhjused, miks planeeritud meetmeid rakendamata jäid. Oluline edaspidiste tegevuste planeerimiseks on ka anda nende täpne kirjeldus, mida, millal ja kuidas tehti ning analüüs, kas tulevikus on võimalik samamoodi jätkata või tuleks midagi senises tegevuses muuta.

Käesolevas osas ei käsitleta liiklusõnnetuste statistikat, mida puudutatakse omaette peatükis.

2.1.5. Peamised liiklusohutusalased probleemid

Siin kirjeldatakse kõiki olulisi liiklusohutuslikke probleeme koostatava liiklusohutusprogrammi kontekstis. Peamiseks eesmärgiks on loetleda probleemid, millele määratakse liiklusohutusprogrammi eesmärkide ja meetmete osas võimalikud lahendusviisid.

Probleeme on otstarbekas käsitleda järgmiste alamvaldkondade lõikes:

- Liiklejad, nende hoiakud ja käitumismallid;
- Haridus ja koolitusvaldkond liiklusohutusalases tegevuses;
- Liiklusohutusalane teabelevi, meediakajastused, kampaaniad;
- Infrastruktuuri olukord ja arengud;
- Liiklusjärelvalve, päästeteenistus- ja meditsiinivaldkond;
- Koostöö naaberomavalitsuste ja -piirkondadega, riigiteedevõrgu arengud, vastastikused mõjud;

Üheks võimalikuks meetodiks peamiste liiklusohutusalaste teemade käsitlemisel on nn SWOT-analüüsi läbiviimine, millega hinnatakse peamiste liiklusohutust puudutavate valdkondade tugevusi ja nõrkusi ning võimalusi ja ohte (vt p 2.1.5.7).

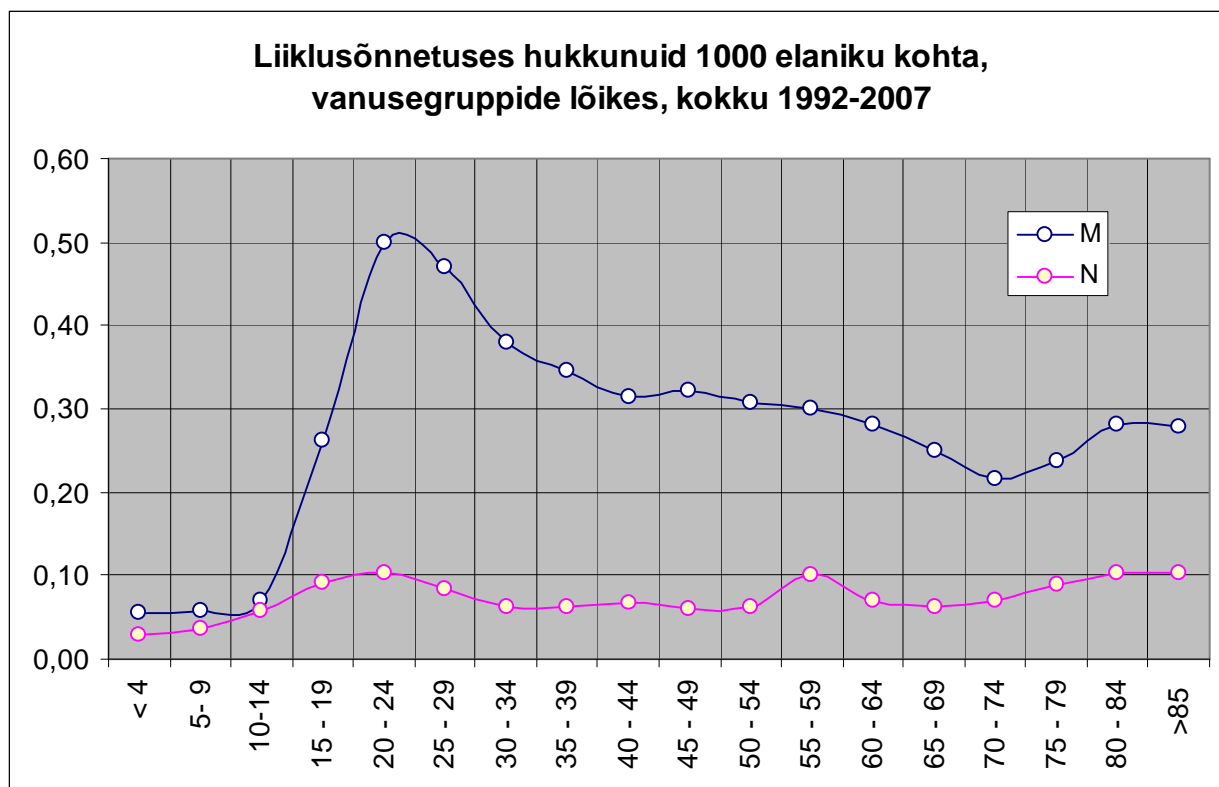
2.1.5.1 Liiklejad, nende hoiakud ja käitumismallid

Selle alateema käsitlemisel tuleks vaadelda:

- mootorsõidukijuhte (vajadusel ka sõidukiliikide kaupa);
- sõitjaid;
- jalakäijaid;
- jalgrattureid.

Võimaluse korral tuleks vaadelda eelnevalt mainitud liiklejagruppe vanusgruppide lõikes. Peamiseks eesmärgiks antud teema juures on hinnata liiklejate hoiakuid ja käitumismalle liiklusohutuse suhtes. Nende andmete põhjal on liiklusohutusprogrammi järgnevatel osades vajalik leida ja kindlaks määrata meetmed just iga liiklejagrupi jaoks. Eelkõige on vajalik välja tuua need liiklejagrupid, kelle potentsiaalne riskitase on suurim ja mõjutab tulevast liiklusohutuslikku olukorda enim.

Paraku võib vastavate andmete hankimine olla keeruline ja täiendavate uuringute läbiviimine raskendatud või võimatu. Sellisel juhul on võimalik toetuda eksperthinnangule, näidatud liiklusõnnetuste analüüsile või kavandada ja lülitada vajalikud tegevused koostatava liiklusohutusprogrammi tegevuskavasse.



Joonis 5. Liiklusõnnetustes hukkunud 1000 elaniku kohta vanusegruppide ja soo lõikes.

2.1.5.2 Haridus ja koolitusvaldkond liiklusohutusosalases tegevuses

Senise praktika kohaselt kujutab haridus ja koolitus seda valdkonda, millele liiklusohutusosalases tegevuses piisavalt tähelepanu ei pöörata ja tihti ka tahaplaanile jäetakse. Valdkonna peamised probleemid on täna seotud haridussüsteemis tehtava liiklusõpetuse kvaliteediga, probleemidega ringi-, vabaaja ning projektipõhises liiklusohutusosalases väljaõppes, jalgratta- ja mopeedijuhtide ettevalmistussüsteemi puudumise ning vastava eriharidusega transpordi-planeerimise spetsialistide väljaõppe puudumisega. On ilmne, et ka autojuhtide ettevalmistuse kvaliteet on kooliti erinev, kuigi selle kohta puuduvad täna objektiivsed uuringud. Samuti on täna väga raske objektiivselt hinnata autokoolides teostatava õpetuse mõju liiklusohutuslike hoiakute kvaliteedile, eelkõige noorte juhtide hoiakute kujundamisele, kuigi see temaatika on tervikliku liiklusohutusliku olukorra hindamisel ülioluline.

Lapse hoiakute ja käitumise kujunemist mõjutab tema lähikondsete käitumine erinevates liiklussituatsioonides ja liiklusest saadav teiste liiklejate eeskuju. Kuna sageli on see mõju negatiivne, siis seda tugevam peab olema igapäevane töö lapsega lasteaias ja koolis.

Haridus- ja koolitusküsimuste analüüsimisel tuleks vastata järgmistele küsimustele:

- Kas koolieelsetel lasteasutustel, põhikoolil ja gümnaasiumil on olemas liiklusohutuse koolituskava?
- Kas kasvatajate ja õpetajate liiklusohutusosalane täiendkoolitus on süsteemne ja tulemuslikult toimiv?
- Kas mootorsõidukijuhtidele autokoolides läbiviidavas õppes on pööratud piisavalt tähelepanu liiklemise ohutuse käsitlemisele?
- Kas on olemas mopeedijuhtide koolitusvõimalus ja vajalik õppematerjal?
- Kas jalgratturi koolitus ja eksamineerimine on kvaliteetne ja süsteemne?
- Kas omavalitsuses on olemas piisavalt transpordiplaneerimise, sealhulgas liiklusohutuse ja -õpetuse spetsialiste ning kas nende ettevalmistus on piisav?
- Kas olemasolev liiklusohutusosalane õppematerjal on piisav ja kättesaadav?
- Kas sihtgruppide (lapsed, õpetajad, täiskasvanud, jalakäijad, jalgratturid, mootorsõidukijuhid) hoiakute kujundamine on efektiivne?

2.1.5.3 Liiklusohutusosalane teabelevi, meediakajastused, kampaaniad

Täiskasvanud liiklejate hoiakute ja käitumise muutmine, avaliku arvamuse kujundamine ning igapäevaelus päevakohase liiklusosalase sõnumi edastamine peab toimuma vastavasisulisel teabe esitamise teel. Liiklusohutusosalase teabe väljastamiseks saab kasutada aktiivselt nii

massimeediat kui ka teisi infokanaleid. Liikluskasvatuse regionaalsetes projektides on suur osatähtsus ka mitmesugustel avalikel üritustel, kus saab sihtgruppidele edastada informatsiooni ohutust käitumisest liikluses.

Kohalikud omavalitsused ei kavanda kuigi sageli liiklusohutusosalaseid preventiivseid tegevusi, mis seonduksid informatsiooni levitamise, meediakajastuse ning kampaaniate läbiviimisega. Ehkki traditsiooniliselt kannavad selle tegevuse peamist raskust riiklikud ametid ja struktuurid, on kohalikel omavalitsustel ka sellealases tegevuses oluline roll.

See seostub eelkõige järgmiste tegevustega:

- konkreetse omavalitsuse või piirkonna liiklusohutusosalase informatsiooni, sealhulgas statistika levitamine kohalike meediakanaleid kasutades;
- osalemine riiklikes kampaaniates ja avalikel üritustel, tuues esile just kohaliku aspekti antud kampaania juures, samuti hinnates antud probleemi olulisust kohalikus kontekstis;
- kohalike meediakanalite, eriti trükimeediavahendite kasutamine liiklusohutusosalase informatsiooni levitamisel ning kohaliku omavalitsuse asutuste kaasamine sellealasesse tegevusse.

Liiklejate hoiakute ja käitumise kujundamisel on mitme konkreetse teemavaldkonna puhul (näiteks turvavöö ja lapse turvavarustuse kasutamine, ülekäigurajal jalakäijale tee andmine, helkurite kasutamine jne) ennast õigustanud kampaania vorm. Eduka kampaania läbiviimise eelduseks on kindlale sihtrühmale orienteeritud üheaegselt rakendatavate erinevate võtete süsteem. Kampaania toimimise tulemust peab olema võimalik mõõta. Sel viisil on võimalik hinnata kampaania mõju ja edukust.

Välismaine kogemus näitab, et riiklike kampaaniate ja tegevuste toetamine kohalike omavalitsuste poolt ja kohaliku aspekti lülitamine neisse annab tihtilugu suurima efekti. Samuti näitab praktika, et kõige efektiivsem on teavitamine siduda järelevalvega (vt ka p 2.1.5.5).

2.1.5.4 Infrastruktuuri olukord ja arengud

Infrastruktuuri olukord ja puudujäägid on koostatava liiklusohutusprogrammi üks olulisemaid valdkondi. Eelkõige seetõttu, et selles osas planeeritavad meetmed on sageli kõige kallimad ja töömahukamad, samas ka ühed kiireima ja pöördumatu mõjuga.

Liikluskeskkond on tervik liiklusrajatistest, liikluskorraldusest ja looduslikest tingimustest. Süsteem peab toimima selliselt, et võimalused liiklusõnnetuste tekkeks oleksid minimaalsed ja võimaliku aset leidva liiklusõnnetuse tagajärjed oleksid võimalikult kerged. Kuna valdkond on ulatuslik, siis koosneb ka kogu taust erinevatest aspektidest, näiteks:

- Planeerimine ja projekteerimine ning selles tegevuses liiklusohutusliku mõju arvestamine.
- Teedeehitus ja liikluskorraldus.
- Teehoole ja -remont.
- Teadus- ja rakendusuringute toetus liiklusohutuslikule tegevusele.

Võimalike probleemide käsitlemisel tuleb hinnata järgmisi aspekte:

- Liiklusohutuse aspekti arvestamine kõikides planeeringutes. Kas planeeringute koostamisel arvestatakse piisavalt planeeringu mõju liiklusele ja liiklusohutusele?
- Kas on olemas liiklusohutute lahenduste kavandamiseks vajalik projekteerimis- ja planeerimisvõimekus, kogemus ning vajalik teave?
- Kas projektlahenduste koostamisel arvestatakse piisavalt liiklusohutusega ning vajadusel viiakse läbi liiklusohutuse auditeerimist?
- Kas liiklus(korraldus)lahenduste kavandamisel ja realiseerimisel on ära kasutatud kõik võimalused liiklusohutuse suurendamiseks?
- Kas on leitud kõige suurema potentsiaalse ohtlikkusega kohad ja liiklusõnnetuste kontsentratsioonikohad (inglise k *black spot*)? Kas on kavandatud meetmed ja lahendused nimetatud kohtade ohutustamiseks? Kas viiakse läbi infrastruktuuri liiklusohutuslikku inspekteerimist?
- Kas teehoolde, ehitus- ja remonttööde mahud vastavad vajadusele? Kas teehoolde, ehitus- ja remonttööde kavad on kooskõlas liiklusohutuslike prioriteetidega?
- Millisel määral on liikluskorralduslike muudatuste teostamiseks ja liiklusohutlike kohtade ohutumaks muutmiseks olemas vajaminev rahaline ressurss?
- Kas on olemas piisavalt teavet, mida peavad pakkuma teadus- ja rakendusuringud?
- Milline on kergliikluse (jalgrattaliiklus ja jalgsikäik) infrastruktuuri arendamise tase ja prioriteetid? Kas linnades ja asulates ning nende lähiümbruses on piisavalt kergliiklusteid? Kas planeerimisel lähtutakse esmajoones vähemkaitstud liiklejate (jalakäijad ja jalgratturid) vajadustest?
- Kas on piisavalt pööratud tähelepanu kõnniteede kvaliteedile ja jalakäijate teeületuskohtade ohutusele?

- Kas ühissõidukipeatuste ümbrus ja neile juurdepääsud on ohutud? Kas ühissõidukikasutajate liikumisvõimalused enne/peale ühissõiduki kasutamist on piisavalt ohutud?
- Milline on lasteasutuste (sh koolide, lasteaedade jne) ümbruse liiklusolukord? Kuidas toimib koolibussisüsteem? Kas laste tee kodu ja lasteasutuse vahel on ohutu?

2.1.5.5 Liiklusjärelevalve, päästeteenistuse ja meditsiinivaldkond

Kuigi kohalik omavalitsus (ega Maavalitsus) ei vastuta otseselt liiklusjärelevalve ja päästeteenistuse toimimise, arengu ja tegevuse efektiivsuse eest, on nende tegevusel siiski sageli väga oluline mõju tegelikule liiklusohutusolukorrale. Samas on oluline, et kogu liiklusohutusprogrammi fookus ei oleks suunatud vaid liiklusjärelevalve tegevussuunale.

Üldjuhul saab liiklusjärelevalve tõhustamist pidada kõige kiiremaks ja efektiivsemaks meetmeks liiklusohutuse parandamisel, samas on see ka üks kõige kallimaid tegevusi ning tõhususe langemisel ka kiiresti mõju kaotav tegevus. Liiklejate käitumise mõjutamiseks pikemas perspektiivis on oluline liiklusjärelevalve tegevus siduda liiklusohutusolukorrale teavitamise ja kampaaniatega (vt p 2.1.5.3). Teavitamine ja kampaaniad on suunatud ohutu käitumise propageerimisele, eesmärgiga muuta ühiskonna hoiakuid, tõsta liiklejate teadlikkust ja luua ühiskonnas üldiselt aktsepteeritav arusaam õigest käitumisest. Hoiakute muutmisel on olulised nii teavitustöö, kui ka liiklusjärelevalve - potentsiaalne risk liikluseeskirja rikkumise eest karistada saada, mis kokku toovad kaasa liikluskäitumise olulise paranemise.

Antud osas on vajalik hinnata senise liiklusjärelevalve toimimise efektiivsust, muuhulgas esile tuues ka senise praktika puudused. Kuigi peamiselt kuulub liiklusjärelevalve politsei tegevusvaldkonda, on ometi kohalikul omavalitsusel omad võimalused nii iseseisvaks tegevuseks kui ka koostöök politseiga. Senist koostööd kohaliku omavalitsuse ja järelevalveorganite vahel tulekski eelkõige hinnata. Näiteks kasutatakse politseinikke sageli ka muude liiklusohutusolukorradega tegevuste juures nagu koolitus, kampaaniad ja muu selline.

Päästeteenistuse tegevust saab eelkõige seostada nende tegevusega liiklusõnnetuse toimumise tagajärgede likvideerimisel ning õnnetuste ohvrite abistamisel, millel on sageli otsustav roll õnnetuse tagajärgede leevendamisel. Samuti on päästeteenistusel oluline roll õnnetuste ennetamisel: ohtude kõrvaldamisega eriolukordades, õnnetuste ärahoidmisega ja õnnetuskohtadel õnnetusriski vähendamisel.

Vastavalt Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi rakendusplaanile on kohalikel omavalitsustel, kelle halduses on tervishoiuasutusi, kohustus tagada haiglate valmisolek ja selle töötajate kvalifikatsioonitaseme säilimine ning tõstmine andmaks efektiivset meditsiinilist abi liiklusõnnetustes kannatanutele. Meditsiiniabi käsitus antud kontekstis seostubki eelkõige liiklusõnnetuse ohvrite abistamisega vältimaks liiklusõnnetuse tagajärgede raskenemist.

Samuti on võimalik nii meedikute kui ka päästeteenistuse töötajate teadmisi ning oskusi rakendada preventiivsel tegevusel.

2.1.5.6 Koostöö naaberomavalitsuste ja -piirkondadega, riigiteedevõrgu arengud, vastastikused mõjud

Liiklus ja transpordisüsteem tervikuna ei tunnista üldiselt omavalitsuste ja maakondade halduspiire, mistõttu omavalitsuste koostööl, samuti koostööl riiklike, regionaalsete ja kohalike struktuuride vahel on tähtis koht liiklusohutuse parandamisel. Siinkohal tuleb esiteks rõhutada just planeerimistegevuse koordineerituse vajadust ja mõju nii liiklusolukorrale tervikuna kui ka liiklusohutusele. Samuti on oluliseks momendiks ka infrastruktuuri olukord, mida sageli haldavad erinevad haldajad. Sellest lähtuvalt on koostöö liiklusohutuse tõstmisel võtmetähtsusega. Näiteks võib ühes omavalitsuses planeeritavad objektid olulisel määral mõjutada teise omavalitsuse liiklusolukorda, sealhulgas ka liiklusohutust. Samuti puudutab see ühtse ühistranspordisüsteemi loomist või tegevuse koordineerimist, sealhulgas ka koolibusside osas.

Eesti teedevõrk koosneb riigi-, kohalike omavalitsuste ja erateedest. Samas toimub just riigiteedel oluline osa liiklusest, samuti leiab seal aset tähelepanuväärne osa liiklusõnnetustest. Kuna riigiteede haldajaks on riiklik süsteem, mida esindab Maanteeamet ja tema regionaalsed allüksused, siis võib riigiteedel toimuv jääda kohaliku omavalitsuse põhitähelepanu alt välja. Siiski on kohalikul omavalitsusel ka selles osas võimalik ja kohustuslik anda oma oluline panus. See seondub mitmete aspektidega, alates osalemisest riigiteede planeerimis- ja projekteerimistegevuses kuni tähelepanu juhtimiseni riigiteedevõrgul eksisteerivatele puudustele ja vajadustele. Kohalikul omavalitsusel on sageli võimalik esile tõsta just kohaliku aspekti riigiteedevõrgu arengus, sest enamasti omavad riigiteed suurt tähtsust ka kohaliku liikluse tagamisel.

Väiksemate omavalitsuste võimalused koostatava liiklusohutusosalase tegevuste plaani osas võivad olla küllaltki piiratud. Kuna koostöö selles valdkonnas on möödapääsmatu, siis on just ühiste regionaalsete liiklusohutusprogrammide koostamine üheks heaks võimaluseks koostöö alustamisel ja läbiviimisel.

2.1.5.7 SWOT-analüüs

Üheks võimaluseks piirkonna liiklusohutusliku olukorra hindamisel on SWOT-analüüsi läbiviimine. SWOT-analüüs on üsna lihtne moodus, mille abil saab välja tuua kõige olulisemad probleemid ja teemad ning kutsuda töörühma liikmeid, eksperte ja elanikke nende üle arutlema.

Esialgse analüüsi ettevalmistamisel tuleks alustada olemasoleva olukorra tugevate ja nõrkade külgede kirjeldamisest. Kohaliku liiklusohutusprogrammi koostamisel võib tugevaid ja nõrku külgi kirjeldada piirkonna profiili põhiliste valdkondade (alateemade) lõikes.

Soovitav on koostada tugevate ja nõrkade külgede ning võimaluste ja ohtude kirjeldus ja hiljem lihtsustada seda ja muuta konkreetsemaks. Tuleb tähele panna, et omavalitsuse võimalus kontrollida sise- ja väliskeskonna tegureid on erinev.

Sisekeskkonna tegurite all peetakse silmas asjaolusid, nähtusi, eluvaldkondi, mis on otseselt omavalitsuses asuvate subjektide osalise või täieliku kontrolli all ning mis kas aitavad kaasa või pidurdavad soovitatavat arengut.

Väliskeskonna tegurid on asjaolud, nähtused, protsessid, trendid ja muud parameetrid, mis ei ole omavalitsuse otsese kontrolli all, kuid mis eeldatavalt mõjutavad tugevalt arengut, innovatiivsust ja püstitatud eesmärkide täitmist.

Tugevad küljed on ressurss või võime, mida saab kasutada või mis aitab kaasa omavalitsuse edu kujundamisele, omavalitsuse arengus püstitatud eesmärkide täitmisele.

Nõrk külg on puudujääk, negatiivne omadus või situatsioon, mis takistab edu saavutamist ja arengus püstitatud eesmärkide täitmist.

Võimaluste all mõistetakse omavalitsuse arengus püstitatud eesmärkide täitmist soodustavat väliskeskonna seisundit.

Ohud saab loetleda kui omavalitsuse arengus püstitatud eesmärkide täitmist ohustavat väliskeskkonna seisundit.

SWOT-analüüsi tegemisel ei tohi unustada, et väliskeskkonna tegurid sõnastatakse välise võimaluse- ja ohuallikadena, mitte võimalustena tegevuste mõttes (ehk mida võiks või oleks võimalik edasiarenemiseks teha jne).

2.2. Liiklusõnnetuste statistika

Liiklusohutusprogrammi olemasoleva olukorra analüüsis tuleb käsitleda ka liiklusohutuse olukorda lähtudes liiklusõnnetuste statistikast, mis peaks võimalusel hõlmama kogu liiklusohutusprogrammi koostaja(te) haldusterritooriumi (omavalitsus, grupp omavalitsusi, maakond, regioon vms).

Liiklusõnnetuste analüüsi aluseks on eelkõige Maanteeameti poolt peetava inimkahjuga (inimvigastuse või surmaga lõppenud) liiklusõnnetuste andmebaasi andmed.

Liiklusõnnetuste analüüsi põhitähelepanu peab olema suunatud inimkahjuga liiklusõnnetustele (sellistele liiklusõnnetustele, kus inimene kas hukkus või sai vigastada). Materiaalse kahjuga liiklusõnnetuste andmestik võib olla nimetatud analüüsi osaks, kuid liiklusohutuse üldise olukorra hindamisel ja eesmärkide püstitamisel tuleb esiplaanile seada inimkahjuga liiklusõnnetused, mille ühiskondlik kahju (sotsiaalne maksumus) on suurim.

Kuna ühe aasta jooksul toimunud inimkahjuga liiklusõnnetuste absoluutarv liiklusohutusprogrammiga hõlmatavas piirkonnas võib olla küllaltki väike ja sellest johtuvalt igaaastased protsentuaalsed erinevused üsna suured, siis tuleb analüüsi aluseks võtta vähemalt viimase kolme aasta liiklusõnnetused, soovitavalt aga kuni 5 aasta andmestik, arvestades muidugi infrastruktuuris ja liikluskorralduses toimunud muudatusi.

2.2.1. Liiklusohutuse üldnäitajad

Analüüsi üldosa põhilisteks näitajateks on:

- Inimkahjuga liiklusõnnetuste koguarv aastate lõikes;
- Liiklusõnnetustes hukkunute arv aastate lõikes;
- Liiklusõnnetustes vigastatute arv aastate lõikes.

Otstarbekas on selles osas välja tuua ka piirkonna liiklusohutuslikud riskinäitajad, näiteks alljärgnevad:

- liiklusõnnetuste ja neis kannatanute (hukkunute ja vigastatute) arv 1000 elaniku kohta;
- liiklusõnnetuste ja neis kannatanute (hukkunute ja vigastatute) arv 1000 piirkonnas registreeritud mootorsõiduki kohta.

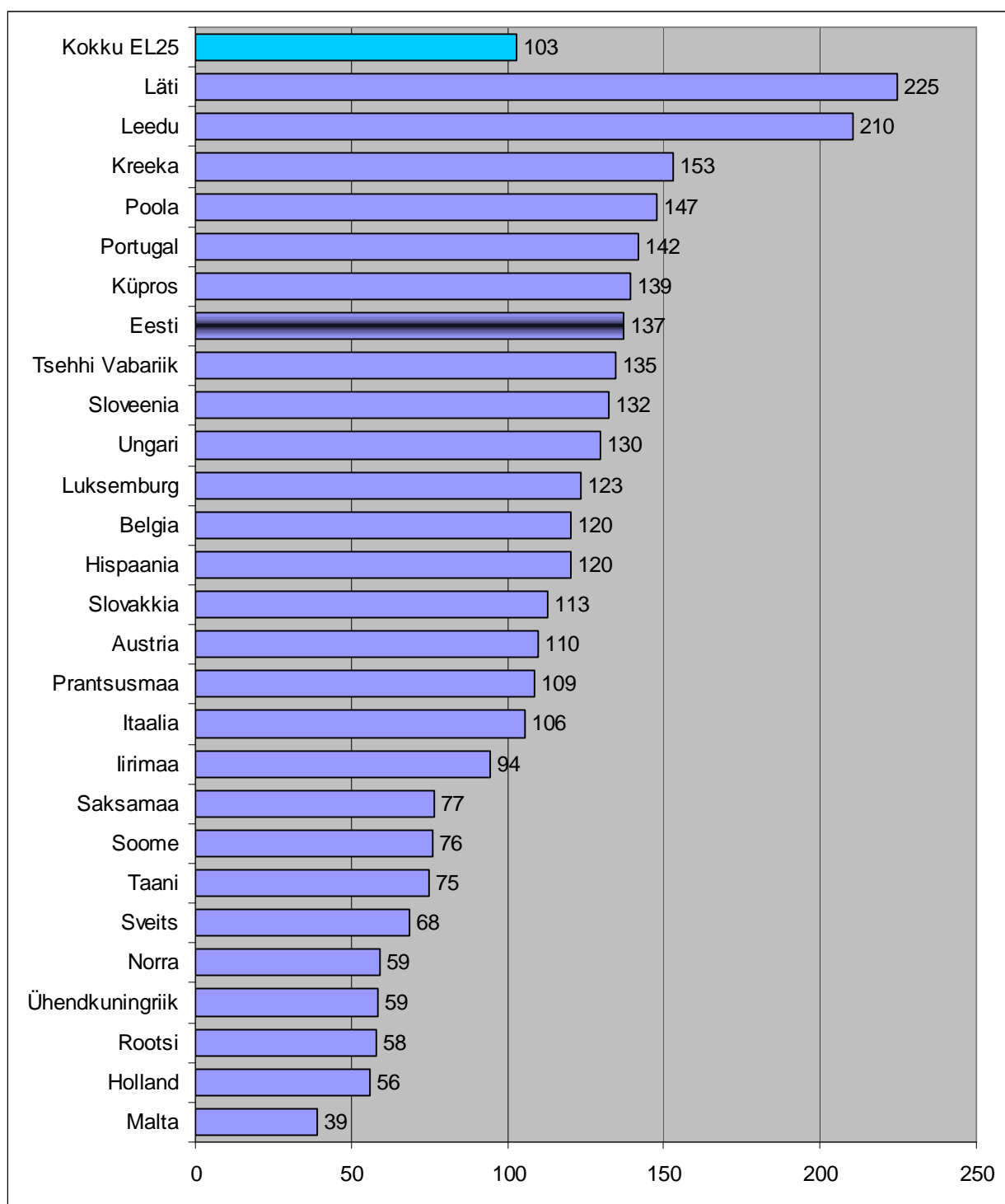
Objektiivsema näitajana liiklusohutuse hindamisel kasutatakse sageli mootorsõidukite läbisõitu arvestavat näitajat, näiteks liiklusõnnetuste või neis kannatanute arvu 1 miljoni mootorsõidukite poolt läbitud kilomeetri kohta antud piirkonnas. Maanteeameti algatusel on juba mitmete aastate jooksul Tallinna Tehnikaülikooli teedeinstituudis teostatud Eesti mootorsõidukite läbisõidu määramist. Kusjuures nimetatud töös kajastatakse ka mõnede üksikute piirkondade, maakondade ja regioonide teede-ja tänavavõrgul aset leidnud summaarset läbisõitu.

Tabel 1. Näide: Liiklusohutuse üldnäitajad läbisõidu suhtes Tartu linnas 2003-2007.a.

Aasta	Inimkahjuga liiklusõnnetusi/ 1 milj.auto-km	Vigastatuid/ 1 milj.auto-km	Hukkunuid/ 1 milj auto-km
2003	0,62	0,70	0,004
2004	0,79	0,94	0,008
2005	0,77	0,87	0,011
2006	0,60	0,72	0,007
2007	0,61	0,66	0,017

Selles analüüsi osas on otstarbekas võrrelda antud piirkonna liiklusohutuslikku olukorda teiste analoogsete Eesti piirkondadega (maakondade, omavalitsustega- näiteks linnadega). Võrdluse aluseks tuleks võtta liiklusõnnetuste, vigastatute ja hukkunute arv 1000 elaniku kohta, tuues välja ka antud piirkonna osakaalu maakonnas või riigis tervikuna.

Üldnäitajate juures on vajalik käsitleda ka autostumise trende ning liiklussageduste arenguid. Autostumistaseme (registreeritud mootorsõidukite arv 1000 elaniku kohta) arvutamiseks saab kasutada Riikliku Autoregistrikeskuse ARK andmeid. Liiklussageduste trendide hindamiseks saavad aluseks olla vastavad uuringud (või riigiteede osas Maanteeameti andmed). Suures osas kajastab nimetatud andmeid ka Statistikaameti andmebaas (vt. ka www.stat.ee).



Joonis 6. Liiklusõnnetustes hukkunuid (2001-2005.a. keskmine) 1 miljoni elaniku kohta Euroopa Liidus

2.2.2. Liiklusõnnetuste toimumise perioodid

Selles liiklusõnnetuste analüüsi osas analüüsitakse põhjalikumalt ja detailsemalt liiklusõnnetuste toimumise aega. On vajalik välja tuua (inimkahjuga) liiklusõnnetuste jagunemine kuude, nädalapäevade ja ööpäeva tundide lõikes, tuues välja ka kõige riskiohtlikumad (suurima

sagedusega) perioodid. Võimaluse korral on otstarbekas koostada ka risttabelid, kust selguvad liiklusohklikumad päevad kuude lõikes ning näiteks liiklusohklikumad pävaperioodid nädala lõikes või muud analoogsed näitajad.

Kui arengukava koostajatel on kasutada ka liikluskoormuste andmeid analoogsete perioodide kohta, siis saab selles analüüsi osas välja tuua ka riskinäitajad (liiklusõnnetuste arv jagatuna vastava perioodi liiklussageduse näitajatega).

2.2.3. Liiklusõnnetuste liigid ja toimumiskohad

Selle analüüsi osa aluseks võib taas olla Maanteeameti inimkahjuga liiklusõnnetuste andmebaasi andmestik või informatsioon kohalikul tasandil liiklusõnnetuste registri pidajalt. Siin on vajalik välja tuua liiklusõnnetuste arv ja jagunemine peamiste liiklusõnnetuste liikide lõikes. Maanteeameti andmebaas võimaldab praegu saada andmeid järgmiste peamiste liiklusõnnetuste liikide kohta:

- A - Kokkupõrge vastutuleva mootorsõidukiga
- B - Kokkupõrge mootorsõidukiga küljelt / külgedega
- C - Kokkupõrge ees peatuva mootorsõidukiga
- D - Kokkupõrge jalgrattaga
- E - Kokkupõrge mootorjalgrattaga / mopeediga
- F - Kokkupõrge hobuveokiga
- G - Kokkupõrge teel oleva takistusega
- H - Kokkupõrge seisva sõidukiga
- I - Kokkupõrge teel oleva loomaga
- J - Kokkupõrge teel oleva jalakäijaga
- K - Mootorsõiduki teelt väljasõit
- L - Mootorsõiduki ümberpaiskumine teel
- M - Muu liiklusõnnetus, mis on eelpool märkimata

Liiklusõnnetuste andmebaasis leiduvad kirjed ka liiklusõnnetuse toimumise asukoha kohta teel tee-elementide lõikes. Andmebaasis kirjeldavateks tee elementideks on:

- Sirge teelõik.
- Kurv.
- Tõus (LÕ põhjustaja suhtes).
- Langus (LÕ põhjustaja suhtes).
- Sild, viadukt.

- Ühissõiduki taskuga peatuskoht.
- Ühissõiduki taskuta peatuskoht.
- Jalakäijate reguleeritud ülekäigurada.
- Jalakäijate reguleerimata ülekäigurada.
- Reguleeritud ristmik (foori või reguleerijaga).
- Reguleerimata, liiklusmärkidega ristmik.
- Reguleerimata, liiklusmärkideta ristmik, s.o. samaliigiliste teede ristmik.
- Fooriga raudteeülesõidukoht.
- Foorita raudteeülesõidukoht.
- Teelt maha- või pealesõit, s.o. koht, kus pinnastee ning teega külgnev ala ja õueala sisse- või väljasõidukoht suubub teega.

Andmestiku interpreteerimisel tuleb kindlasti pöörata tähelepanu sellele, et analüüsi teostamisel tõlgendataks andmeid siiski õigesti. Kuna liiklusõnnetuste andmebaasi andmed sisestatakse konkreetsete näitajate põhjal, siis ei pruugi see sisalda näiteks ülekäigurajal fikseeritud liiklusõnnetusena neid liiklusõnnetusi, mis leidsid aset küll konkreetse ülekäigukoha vahetus läheduses, kuid siiski mitte konkreetset ülekäigurajal. Andmebaasis võib selline liiklusõnnetuse asukohta olla fikseeritud näiteks kui sirgel teelõigul toimunud õnnetus.

Kuna juba mitmete aastate jooksul on Eestis kasutusel süsteem, kus liiklusõnnetuse toimumise asukoht fikseeritakse vähemalt kahel erineval meetodil - nii nn. aadressina (linnades tänav + maja number, maanteedel tee number + km 100 m täpsusega) kui ka geograafiliste koordinaatidena, kasutades selleks GPS-vastuvõtuseadmeid. Selline lahendus võimaldab täpsustada ja korrigeerida ka nende liiklusõnnetuste asukohti, mille aadress on fikseeritud ebatäpselt või vigaselt. Ühtlasi võimaldab geograafiliste koordinaatide fikseerimine hõlpsasti geoinformaatilisi vahendeid kasutades koostada ka teemakaarte. Sel viisil on võimalik visuaalselt hinnata näiteks liiklusõnnetuste koondumiskohti või erinevate liiklusõnnetuste liikide jaotumist tänavavõrgul ja maanteedel.

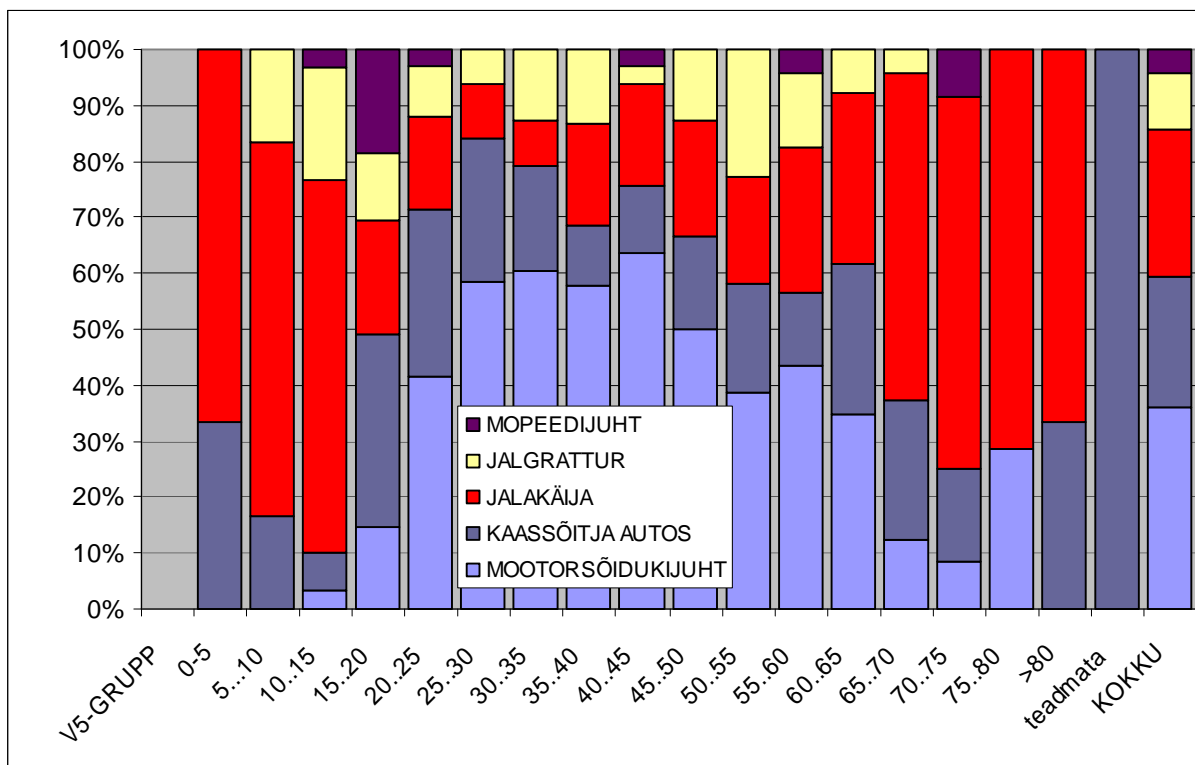
Liiklusõnnetuste analüüsi üheks peamiseks eesmärgiks on võimalike liiklusõnnetuste kontsentratsioonikohtade (inglise keeles kasutatakse tavaliselt mõistet „*black spots*“) väljaselgitamine. Liiklusõnnetuste kontsentratsioonikoha defineerimisel võib kasutada TTÜ poolt koostatud vastava juhendi määratlust, kuid samas ei saa välistada ka analüüsi koostaja poolt määratud piirväärtust, näiteks võib käsitleda liiklusõnnetuse kontsentratsioonikohtadena neid kohti, kus viimase X (näiteks kolme kuni viie) aasta jooksul on toimunud enam kui Y (näiteks 3) inimkahjuga liiklusõnnetust.

2.2.4. Liiklusõnnetustes kannatanud

Analüüsi liiklusõnnetustes kannatanuid puudutavas osas käsitletakse piirkonnas toimunud liiklusõnnetustes kannatanute üldandmeid. Siin on esimeseks ülesandeks analüüsida liiklusõnnetustes kannatanuid ja/või osalenud isikuid nende vanuse lõikes.

Siinjuures võib võtta arvesse ka erineva vanusegrupi elanike osakaalu piirkonna elanikkonnas arvutades riskinäitaja - näiteks liiklusõnnetustes kannatanuid 1000 elaniku kohta. Aga ka liiklusõnnetustes kannatanute arv liiklejaliikide ja vanusegruppide lõikes.

Kuna erinevates vanusegruppides on erinevate liikumisviiside kasutus erinev ja sellest lähtuvalt ka osalus erineva liiklejaliigi suhtes erinev, siis kui on olemas informatsiooni erinevate liikumisviiside kasutuse suhtes, saab leida ka erinevate liikumisviiside riskinäitajad (näide Joonis 7. Näide liiklusõnnetustes kannatanute osakaalust liiklejaliikide ja vanusegruppide lõikes.).



Joonis 7. Näide liiklusõnnetustes kannatanute osakaalust liiklejaliikide ja vanusegruppide lõikes.

Vajalikku teavet liiklusohutusliku seisundi ja liiklusõnnetuste toimumise kohta annab erinevate liiklusõnnetuste toimumisviiside, õnnetuskohtade ja õnnetuses osalejate andmestiku

omavaheline sidumine ja võrdlev analüüs. Kui näiteks analüüsida liiklusõnnetustes kannatanute vanust, liiklusõnnetuse toimumisaega ning võimalikke seoseid liiklusõnnetuses kannatanu vanuse ja liiklusõnnetuse liigi vahel, saadakse terviklik pilt liiklusõnnetuste põhjuste ja tagajärgede kohta.

Kogu liiklusõnnetuste analüüsi läbivaks jooneks peab olema liiklusohutuslike trendide (arengute) määramine ning oluliste liiklusohutuslike riskifaktorite esiletoomine.

2.3. Kokkuvõte ja järeldused

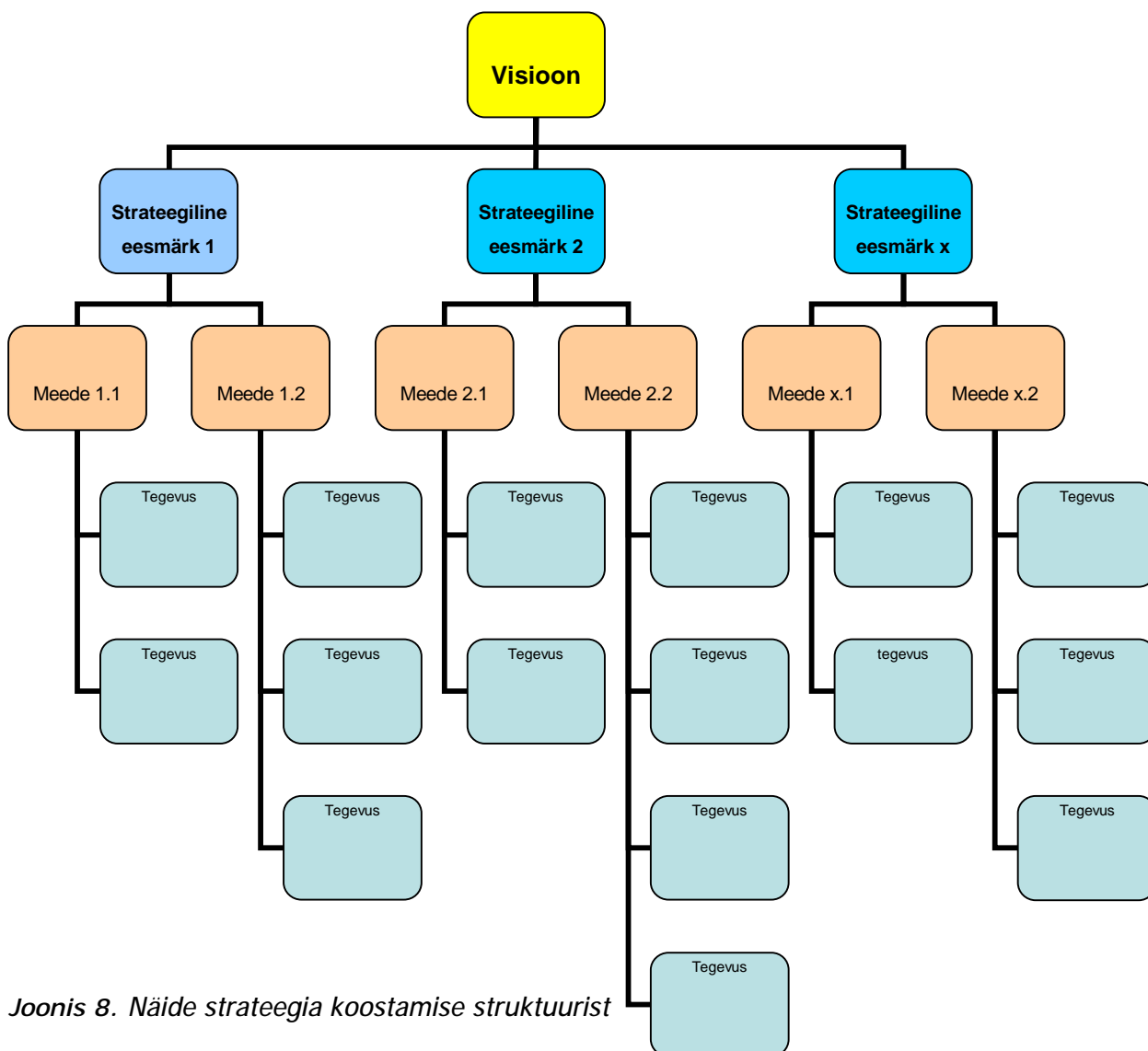
Liiklusohutusprogrammi esimese osa kokkuvõttes esitatakse kõige üldistatumad järeldused olemasoleva liiklusohutusliku olukorra kohta liiklusohutusprogrammiga kaetavas piirkonnas, tuues esile eelkõige peamised probleemid valdkondade lõikes ning kõige olulisemad liiklejate riskigrupid (näiteks liikumisviiside, soo ja vanusegruppide lõikes). Samuti tuuakse välja peamised probleemid, mis on seotud teiste arengudokumentidega (kui selliseid esineb), seadusandlusega, hariduse ja koolitusega, koostööga teiste omavalitsuste, piirkondade aga ka ametite, asutuste ning ettevõtetega. Kokkuvõte kirjeldab ka muid probleeme, mille oodatav hinnanguline mõju liiklusohutusele on tähelepanuväärne. Selles jaotises esiletõstetud probleemide alusel määratakse ja sõnastatakse peamised eesmärgid, meetmed ja tegevused liiklusohutusprogrammi teises osas.

3. Strategia koostamine

Olemasoleva olukorra analüüsi valmides on sõnastatud probleemid, millele on vaja leida liiklusohutusprogrammis lahendused. Probleemide lahendusvariantide väljatöötamiseks on vaja luua kaugem kujutlus olukorrast, milleni soovime jõuda ja sellest lähtuvalt kavandada tegevused. Seega on strateegia koostamine eesmärgipärase ja soovitud resultaadini jõudmiseks ülioluline.

Strategia on tegevusprogramm, mis olemasolevale olukorrale tuginedes määrab ära pikaajalised eesmärgid, määratleb eesmärkide saavutamiseks vajalikud ressursid ja tegevussuunad. Strategia sisaldab:

- Visiooni;
- Strateegilisi eesmäärke;
- Meetmeid;
- Tegevusi.



Joonis 8. Näide strateegia koostamise struktuurist

Visiooni kaudu jõutakse strateegiliste eesmärkideni. Strateegilistest eesmärkidest omakorda meetmete valikuni valdkondade lõikes ja meetmetest tulenevalt konkreetsete tegevusteni. Seega tuleks strateegia koostamisel alustada visioonist ja seejärel liikuda edasi strateegiliste eesmärkideni, meetmeteni ja viimasena konkreetsete tegevusteni.

3.1. Visioon

Visioon peab sõnastama ühe lausena kõiki antud valdkonna probleeme haarava tervikliku nägemuse. Visioon sõnastab kujutluse olukorrast, kuhu soovitakse planeeritava aja jooksul jõuda. Visioon on eelkõige kirjeldus ideaalsest (tuleviku) olukorrast ja võib näida selle sõnastamise hetkel reaalselt olukorda hinnates liialt optimistlikuna. Samas määrab visioon eelkõige sihi, mis suunas hakatakse tööd tegema. Visioon peaks olema suhteliselt lühidalt formuleeritud ja kergesti mõistetav.

3.2. Strateegilised eesmärgid ja indikaatorid

Liiklusohutusprogrammi koostamise protsessi ja strateegia üheks olulisimaks osaks on eesmärkide määramine. Eesmärk iseloomustab seisundit, mille me soovime kindla ajaperioodi jooksul saavutada. See on võrreldes visiooniga konkretiseeritum ja täpsem. Oluline on määratleda eesmärkide hierarhia – eristada põhieesmärgid ja osaesmärgid. Eesmärkide sõnastamisel tuleb jälgida, et need ei oleks mitte tegevused, vaid siht, kuhu soovitakse jõuda.

Strateegiliste eesmärkide defineerimisel tuleks neid formuleerida nii vähe kui võimalik, kuid nii palju kui vajalik. Strateegiliste eesmärkide rohkus eeldab palju erinevaid tegevusi, mistõttu ressursid hajuvad ja on keerulisem püstitatud eesmärkideni jõuda. Strateegilised eesmärgid peaksid olema sõnastatud peamiste alateemade lõikes. Liiklusohutusprogrammi strateegilisi eesmärke võiks soovitavalt olla 3 – 5.

Strateegiliste eesmärkide määramisel tuleb hinnata:

- kas need on üldise olulised ja vajalikud sõnastatud visioonini jõudmiseks?
- kas nad on reaalselt saavutatavad arenguprogrammi perioodil?

Seega tuleb eraldada oluline ebaolulisest ja keskenduda just vajalikule.

Strateegilised eesmärgid peavad olema mõõdetavad indikaatorite kaudu. Indikaatorite kaudu määratletakse praegune olukord ja määratakse olukord tulevikuks. Sel viisil on võimalik hinnata liiklusohutusprogrammi edukust ja vajaduse korral viia sisse muudatusi. Indikaatorid peavad olema mõõdetavad. Tuleks hoiduda hinnangulistest indikaatoritest.

Indikaatoritena võib kasutada näiteks:

- Liiklusõnnetuste arv;
- Liiklusõnnetuses kannatanute või hukkunute arv;
- Liiklejate käitumist iseloomustavad indikaatorid, näiteks liikluseeskirja nõude rikkumiste arv või osakaal kõigist liiklejatest, jooles juhtimise eest karistatud juhtide arv, turvavöö kasutuse tase jne.
- Hinnangulisi indikaatoreid, näiteks piirkonna elanike rahulolu liiklusohutuse olukorraga;
- Läbi viidud kampaaniate arv, läbi viidud koolituste ja neis osalenute arv;
- Läbi viidud ürituste arv.

Ühele strateegilisele eesmärgile võib seada ka mitu indikaatorit, samas peab igal strateegilisel eesmärgil olema vähemalt üks mõõdetav indikaator.

3.3. Meetmed ja tegevused

Meetmete kaudu kirjeldatakse planeeritavad valdkondlikud tegevused. Meetmed eristavad ja koondavad valdkondade kaupa tegevusi, mille läbi jõutakse eesmärkideni. Konkreetsete tegevused on üksikud lahendused konkreetsete probleemsete objektide või olukordade lahendamiseks. Tegevused kirjeldavad kohaliku omavalitsuse tööd arengukava perioodil.

		LIIKLEJAD			
		MOOTOR-SÕIDUKI-JUHID	SÕITJAD	JALAKÄIJAD	JALG-RATTURID
VALDKONNAD					
LIIKLUSOHUTUSALANE KORRALDUS		Meetmed	Meetmed	Meetmed	Meetmed
LIIKLUSOHUTUSALAST TEGEVUST TOETAVAD MEETMED		Meetmed	Meetmed	Meetmed	Meetmed

KOOLITUS	Meetmed	Meetmed	Meetmed	Meetmed
LIIKLUSOHUTUSE KAMPAANIAD	Meetmed	Meetmed	Meetmed	Meetmed
LIIKLUSJÄRELEVALVE	Meetmed	Meetmed	Meetmed	Meetmed
LIIKLUSÕNNETUSTE TAGAJÄRGEDE LEEVENdamine	Meetmed	Meetmed	Meetmed	Meetmed
LIIKLUSKESKKOND (sh pilootprojektid)	Meetmed	Meetmed	Meetmed	Meetmed

Joonis 9. Näide meetmete valikust liiklejagruppide ja peamiste valdkondade lõikes.

On otstarbekas, et konkreetsed tegevused ja meetmed määratakse olulisemate valdkondade ja vajadusel ka alamvaldkondade lõikes. Igale valdkonnale tuleb määrata konkreetsed indikaatorid, mis peavad tagama püstitatud eesmärgini jõudmise. Valdkondade valik peaks tulenema olemasoleva olukorra analüüsil ilmnenu probleemidest. Samas on võimalik, et mõned probleemid on seostatavad mitme valdkonnaga või mõned planeeritavad tegevused ja meetmed avaldavad mõju mitmele valdkonnale.

Meetmete valikul tuleb arvesse võtta juba varem püstitatud ülesandeid ja kohustusi, millised lähtuvad:

1. Riiklikest arengudokumentidest. Eriti tuleb pöörata tähelepanu neile ülesannetele, millised on püstitatud transpordivaldkonna arengudokumentides, näiteks Transpordi arengukavas 2006-2013 (<http://www.mkm.ee/index.php?id=9019>), Eesti Rahvuslikus Liiklusohutusprogrammis 2003-2015 (<http://www.mnt.ee/atp/index.php?id=998>) ja selle rakendusplaanis (<http://www.mkm.ee/index.php?id=9019>).
2. Kohalikest arengudokumentidest.
3. Koostatava liiklusohutusprogrammi esimeses osas- Olemasoleva olukorra analüüs - määratud peamistest probleemidest liiklusohutuse valdkonnas tervikuna ja teemade lõikes eraldi.

Tegevused viiakse ellu rakendusplaani kaudu. Iga tegevuse jaoks tuleb rakendusplaanis määrata konkreetne vajalik rahaline ressurss, selle allikas, rakendamise tähtaeg ja vastutaja. Tegevused peavad aitama kaasa püstitatud eesmärkideni jõudmisele.

3.4. Kohalikele omavalitsustele püstitatud ülesanded Eesti Rahvuslikus Liiklusohutusprogrammis 2003-2015

Eesti Rahvuslik Liiklusohutusprogramm 2003-2025 näeb ette järgmist:

Strateegilise eesmärgina püstitatakse Eestis järgmine ülesanne, mida võib nimetada maksimumprogrammiks ehk visiooniks 100. Selle kohaselt tuleb Eestis aastaks 2015 saavutada olukord, kus liiklusõnnetustes hukkunute arv aastas ei ületa 100.

Kavandatud liiklusohutuse parandamise meetmed tuleb selle kava kohaselt suunata nendele liiklejate gruppidele ja valdkondadele, mille abil on kõige enam võimalik mõjutada liiklusohutustaset. Käesoleval ajal on Eestis nendeks:

- kergliiklus (jalakäijate ja jalgratturite liiklus);
- lapsed ja vanurid;
- turvavahendite kasutamine;
- noored ja väheste kogemustega sõidukijuhid;
- sõiduki juhtimine joobeseisundis;
- liiklusõnnetuste raskusaste (vähendamine);
- linnaliiklus;
- pimedaja liiklus;
- talvine liiklus.

Nende sihtgruppide ja valdkondade valik tugineb viimase kümne aasta liiklusõnnetuste analüüsile.

Meetmed, mida on vajalik rakendada, käsitlevad viit olulist liiklusega seotud valdkonda:

1. hoiakute kujundamine;
2. koolitus;
3. järelevalve;
4. liikluskeskkond;
5. planeerimine.

Odavamaid ja efektiivseid meetmeid tuleb rakendada eelisjärjekorras. Igale liiklusohutusprobleemile lähenemine peab olema laiahaardeline, mis tähendab, et meetmeid rakendatakse kõigis viies ülalmainitud valdkonnas samaaegselt.

Teine oluline liiklusohutuse parandamise tingimus on koostöö. Parima resultaadi saamiseks tuleb liiklusohutusalasesse töösse kaasata kõik ametkonnad, organisatsioonid, ühendused, liidud, ettevõtted, kellel on kokkupuude liiklusohutusega. Ka kindlustusfirmad tuleb kaasata liiklusohutusala tegevust toetama.

Meetmete tulemuslikuks rakendamiseks peab olema kehtestatud vajalik õiguslik regulatsioon ja ette nähtud piisav rahastamine. Seetõttu peab olema täielik ülevaade liiklusohutusprogrammi rakendamisega kaasnevatest kuludest ja tuludest.

Üks oluline, kasulik ja odav võtte liiklusohutuse parandamiseks on toetada sellealast vabatahtlikku initsiatiivi. Teistes Euroopa riikides tegutseb hulgaliselt liiklusohutusega tegelevaid mitteformaalseid ühendusi, näiteks laste liiklusklubid. Enamikes riikides tegutsevad edukalt autoklubid ja -liidud. Ka Eestis on vajalik kaasata vabatahtlikkuse alusel töötavad autoklubid ja autoliidud teisi liiklejaid arvestava sõidustiili kujundamisele, juhtide huvide ja õiguste kaitsele ning liiklustingimuste ja liiklusohutuse järjepidevale parandamisele.

Rahvusliku liiklusohutusprogrammi rakendusplaanis on loetletud rida ülesandeid kohalikele omavalitsustele (vt. Lisa 1. Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi 2003-2015 rakendusplaan aastateks 2008-2011 – kohalikele omavalitsustele määratud tegevused).

3.5. Üldsuse kaasamine protsessi

Liiklusohutusprogrammi koostamine peab olema loov ja avatud protsess, mitte ainult ühekordne planeerimise tulemus. Liiklusohutusprogrammi väljatöötamine, kuhu on kaasatud vaid vähesed (näiteks leitakse konsultandid, kes tegelevad sellega kohalike koostajate asemel), on kiire moodus luua kava, mille juurutamise tulemus on tagasihoidlik või puudub üldse. Kaasamise eesmärgiks ongi eelkõige tõsta liiklusohutusprogrammi koostamise käigus vastu võetud otsuste kvaliteeti ja ühiskondlikku legitiimsust.

Koostatav liiklusohutusprogramm mõjutab ühel või teisel viisil inimeste tulevikku. Seetõttu on oluline, et selle juured oleksid kohalikus kogukonnas. Oluline on, et liiklusohutusprogramm poleks dokument ainult KOV juhtide ja poliitikute jaoks, vaid et sellel oleks ka kohalike elanike toetus ja tähelepanu. Seega peab see kava lähtuma avalikust huvist ja käsitlema eri rühmade huve tasakaalustatult, kaasates otsustusprotsessi piisavalt huvirühmi kõigist sektoritest.

Kaasamine võib toimuda erinevas vormis:

1. Informeerimine, mille käigus antakse teada planeeritavatest otsustest ning tehakse kättesaadavaks liiklusohutusprogrammi ettepanek või mingi esialgne versioon liiklusohutusprogrammist;
2. Konsulteerimine, mille käigus küsitakse selleks huvi avaldanud huvirühmadelt ja avalikkuse esindajatelt arvamusi ja ettepanekuid liiklusohutusprogrammi sisu osas;
3. Osalus, on võimalus osaleda liiklusohutusprogrammi väljatöötamise töögrupi töös algataja kutsel.

Selleks, et kaasamine täidaks oma eesmärgi, peab Liiklusohutusprogrammi koostamise algatajal olema selge arusaam, miks soovitakse huvigruppe kaasata ja mis on selle oodatavad tulemused.

Samuti tuleb Liiklusohutusprogrammi koostamise algetapis defineerida võtmehuvirühmad, kes peaksid kindlasti osalema koostamise kõigis või mõnes osas ning arvestada nende soovide, vajaduste ja eripäradega (sh ka kaasamise vormi valikul). Need grupid peaksid moodustama ka kohaliku partnerluse põhituumiku ning neid tuleks motiveerida. Osapooled tuleks kaasata võimalikult vara ja soovitatavalt kogu protsessi vältel.

Huvirühmade täpsemal analüüsil võib kasutada võimu ja huvide maatriksi abi. Erinevate huvigruppide järjestamise aluseks on ühelt poolt nende huvi kohaliku arengu vastu ja teiselt poolt nende mõjuvõim kava juurutamise tõhustamisel.

Kaasamisprotsessi aitab tõhustada üksikasjaliku kaasamise kava olemasolu. Selle raames tuleks võimalikult üksikasjalikult kavandada kaasamise kava ja vormid, oluline on määrata kaasamisprotsessi juhtiv koordinaator, kes vajadusel nõustab kaasatavaid osapooli asjakohastes küsimustes ning analüüsib protsessi käiku. Vajadusel tuleb teha vahekokkuvõtte kaasamise käigust ja korrigeerida ilmnunud probleemid teavitades sellest kõiki osapooli. Erinevate osapoolte informeerimiseks tuleb valida võimalikult efektiivsed kommunikatsiooni-kanalid.

Liiklusohutusprogrammi valmimise järel tuleb kõiki osapooli teavitada kaasamise tulemustest, näidates kõik esitatud ettepanekud, sh ka tagasilükatud ettepanekud, mille puhul on lisatud selgitus tagasilükkamiste põhjuste kohta.

Koostamise algataja huvides on soovitatav anda hinnang ka kaasamisprotsessi edukusele lähtuvalt algetapis seatud eesmärkidest. Asjakohast tagasisidet tuleks küsida kaasatud osapooltelt protsessi ja tulemuste hindamiseks, et selle alusel kavandada järgmisi kaasamisprotsesse.

4. Liiklusohutusprogrammi seire

Kohaliku omavalitsuse korralduse seadusest tulenevalt tuleb arengukava (sh liiklusohutusprogramm) vaadata läbi iga aasta 1.oktoobriks. Liiklusohutusprogramm ei ole üksnes üks arengudokument, vaid see on järjepidev protsess liiklusohutuse parandamiseks. Programmi seire on vajalik, et hinnata selle tegevuste mõju liiklusohutusele ja viia vastavalt vajadusele sisse muudatusi tegevuskavas. Liiklusohutusprogrammi hindamiseks tuleb järjepidevalt analüüsida liiklusohutuse põhinäitajaid (liiklusõnnetused, elanike hinnangud jne). Sellele analüüsile tuginedes selgub liiklusohutusnäitajate muutus ja lõpetatud tegevuste tulemuslikkus püstitatud eesmärkideni jõudmisel. Soovitatav on analüüs viia läbi vähemalt kord aastas. Sel viisil omatakse järjepidevalt piisaval määral andmestikku ning on võimalik vajaduse korral kiirelt reageerida muutustele.

Lisa 1. Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi 2003-2015 rakendusplaan aastateks 2008-2011 – kohalikele omavalitsustele määratud tegevused

	Tegevus	Tähtaeg		Teostaja	Vastutaja	Rahastaja	Maksumus kokku, milj.kr	Maksumus aastate lõikes, milj.			
		Lõplik	Vahe-					Kroonides			
								2008	2009	2010	2011
B	Valdkond	Liiklusohutusealane korraldus									
B.1	Eesmärk	Liiklusohutusosalase tegevuse juhtimisstruktuuri korrastamine									
B.1.1	Meede	Struktuuri loomine ja ettevalmistused selleks									
B.1.1.5	Liikluskomisjonide moodustamine Eesti suuremates linnades ja kõigis maakondades, kus need seni puuduvad	2010		KOV	KOV	KOV eelarve	Täiendavaid rahalisi vahendeid ei planeerita				
B.1.1.7	Linnade ja regionaalsete liiklusohutusprogrammide koostamine (vähemalt Tallinn, Tartu, Pärnu, Ida-Virumaa)	2010		KOV	KOV	KOV eelarve					
D	Valdkond	Koolitus									
D.2	Eesmärk	Ringi-, vabaaja- ja projektipõhise liiklusohutusosalase õppe ja selle läbiviimiseks vajalike materjalide kvaliteedi parandamine									
D.2.1	Meede	Ringi-, vabaaja- ja projektipõhine liiklusohutusosalase õppe läbiviimine									
D.2.1.1	Kooliteel esinevate liiklusohtude kaardistamine neljandate klasside õpilastele, koondaruande koostamine ja esitamine KOV võtmeisikutele. (Projektipõhine tegevus)	2011	pidev	MA	MA	MKM eelarve	0,4	0,1	0,1	0,1	0,1
				KOV	KOV-Tallinn	KOV eelarve	0,4	0,1	0,1	0,1	0,1

D.2.1.2	Pimedas liiklemise ohutuse koolitus maakoolide lastele. (Projektipõhine tegevus)	2011	pidev	MA, KOV	MA; KOV	MKM eelarve	2,6	0,6	0,6	0,7	0,7
D.2.2	Meede	Jalgratturi ja mopeedi juhtimisõigust taotlevate laste koolitus ja eksamineerimine									
D.2.2.1	Jalgratturi juhiluba taotlevate 10-15 aastaste laste koolitus ja eksamineerimine:	2011	2008	KOV	KOV-Tallinn	KOV eelarve	8	2	2	2	2
D.2.2.1.1	Juhiluba soovivatele lastele koolitusvõimaluse tagamine	2011	2008	KOV	KOV-Tallinn	KOV eelarve	2,8	0,7	0,7	0,7	0,7
D.2.2.1.2	Õppematerjalide ja eksamiküsimuste koostamine ja väljastamine	2011	2008	KOV	KOV-Tallinn	KOV eelarve	2,8	0,7	0,7	0,7	0,7
D.2.2.1.3	Eksamite vastuvõtmise korraldamine	2011	2008	KOV	KOV-Tallinn	KOV eelarve	2,4	0,6	0,6	0,6	0,6
D.2.2.2	Mopeedi juhtimisõigust taotlevate 14-15 aastaste laste koolitus ja	2011	2008	KOV	KOV-Tallinn	KOV eelarve	4,48	1,12	1,12	1,12	1,12
D.2.2.2.1	Juhiluba soovivatele lastele koolitusvõimaluse tagamine	2011	2008	KOV	KOV-Tallinn	KOV eelarve	1,6	0,4	0,4	0,4	0,4
D.2.2.2.2	Õppematerjalide ja eksami-küsimuste koostamine ja väljastamine		2008	KOV	KOV-Tallinn	KOV eelarve	1,6	0,4	0,4	0,4	0,4
D.2.2.2.3	Eksamite vastuvõtmise korraldamine	2011	2008	KOV	KOV-Tallinn	KOV eelarve	1,28	0,32	0,32	0,32	0,32
D.4	Eesmärk	Liiklusohutusalase täiendkoolituse arendamine - 30 inimest aastas									
D.4.1	Meede	Liiklusohutusalase ja mootorsõidukijuhtide täiendkoolitussüsteemi loomine.									
D.4.1.3	"Turvahallide" rajamine ja haldamine Eesti suuremates keskustes	2011	2009, 2010	KOV	KOV-Tallinn	KOV eelarve	11		5	3	3
E	Valdkond	Liiklusohutuse kampaaniad									
E.1	Eesmärk	Liiklusharjumuste kujundamine eesmärgiga vähendada liikluseeskirjade rikkumiste arvu									
E.1.2	Meede	Piirkondlikud liiklusohutuskampaaniad									

E.1.2.1	Piirkondlike, liikluskäitumise ebakohtadele suunatud liiklusohutuskampaaniate läbiviimine, kasutades kohalikke teabevahendeid ja korraldades avalikke üritusi – aasta jooksul vähemalt 1 temaatiline kampaania maakonna ja viie suurema linna tasemel.	2009	2008	KOV, Linnade Liit, MaaOV Liit	KOV-Tallinn	KOV eelarve	1	0,5	0,5		
G	Valdkond	Liiklusõnnetuste tagajärgede leevendamine									
G.2	Eesmärk	Liiklusõnnetuses osalenud inimeste tervisekahjustuste leevendamine									
G.2.1	Meede	Liiklusõnnetuste järgse terviseseisundi tagamine									
G.2.1.1	Haiglate valmisoleku- ja selle töötajate kvalifikatsioonitaseme säilitamine ning tõstmise andmaks efektiivset meditsiinilist abi liiklusõnnetustes kannatanutele	2008	pidev	KOV	KOV	KOV eelarve					
H	Valdkond	Liikluskeskkond (s.h pilootprojektid)									
H.1	Eesmärk	Säästva ja ohutu liikluskeskkonna tagamine									
H.1.1	Meede	Säästva ja ohutu maakasutuse ja teede planeerimine									
H.1.1.1	Üld- ja detailplaneeringute liiklusohutusalane auditeerimine	2011	pidev	KOV, arendajad	KOV	KOV eelarve, arendajad	4	1	1	1	1
					KOV-Tallinn	KOV eelarve	11	5	3	1,5	1,5
H.1.2	Meede	Säästvate ja ohutute teede projekteerimine									
H.1.2.1	Teeprojektide liiklusohutusalane auditeerimine	2011	pidev	MA, KOV	MKM, KOV	MKM, KOV eelarve	12	3	3	3	3
					KOV-Tallinn	KOV-eelarve	11	5	3	1,5	1,5

H.1.4	Meede	Liiklusohutusauditite ja ülevaatuste teostamine ohutu liikluskorralduse tagamiseks									
H.1.4.1	Ohtlike teelõikude ja teeprojektielne auditeerimine (inspekteerimine) ja ülevaatus	2008	pidev	MA, KOV	MKM, KOV	MKM eelarve	2,2	0,3	0,5	0,7	0,7
						KOV eelarve*	8	3	2	1,5	1,5
					KOV-Tallinn	KOV eelarve	4	1	1	1	1
H.1.5	Meede	Säästva ja ohutu liikluskorralduse tagamine									
H.1.5.1	Liiklusõnnetuste koondumiskohtade väljaselgitamine ja nende ohtlikkuse vähendamine. Sisaldab: ühissõidukipeatuste korrastamist; ristmike rekonstrueerimist ohutuse suurendamise eesmärgil; kergliiklusteede rajamist; kergliiklusteede ristumiskohtade ja jalakäijate sõidutee ületuskohtade korrastamist.	2011	pidev	MA	MKM	MKM eelarve	330	50	70	100	110
					KOV-Tallinn	KOV eelarve	8	3	2	1,5	1,5
H.1.5.2	Foorisüsteemide kaasajastamine	2011	pidev	KOV	KOV	KOV eelarve*	12	3	3	3	3
					KOV-Tallinn	KOV eelarve	6	1,5	1,5	1,5	1,5
H.1.5.3	Ühissõidukiradade rajamine	2011	pidev	KOV	KOV	KOV eelarve*	12	3	3	3	3
					KOV-Tallinn	KOV eelarve	28	7	7	7	7
H.1.5.4	Ühissõidukipeatuste korrastamine	2011	pidev	KOV	KOV	KOV eelarve*	20	5	5	5	5
H.1.5.5	Ristmike rekonstrueerimine ohutuse suurendamise eesmärgil	2011	pidev	KOV	KOV	KOV eelarve*	40	10	10	10	10
					KOV-Tallinn	KOV eelarve	6	1,5	1,5	1,5	1,5
H.1.5.6	Pilootprojekt - kiirusemõõteradarite paigaldamine asulate sisesõiduteedele	2011	pidev	KOV	KOV	KOV eelarve*	4	1	1	1	1

H.1.5.7	Ohuprobleemide lahendamine raudtee ja maantee samatasandilistel lõikumistel (6 suure liiklusintensiivsusega raudteeülesõidu kahetasandiliseks rekonstrueerimise projekteerimisfaas)	2010	pidev	KOV	MKM, RINSP, KOV	ÜF, MKM eelarve, KOV eelarve	37		37		
H.2	Eesmärk	Kergliiklejate ohutuse suurendamine									
H.1.5	Meede	Kergliiklejate liikumisteede ehitus ja korrastamine									
H.2.1.1	Kergliiklusteede rajamine asulates	2011	pidev	KOV	KOV	KOV eelarve*	200	50	50	50	50
					KOV-Tallinn	KOV eelarve	80	20	20	20	20
H.2.1.2	Kergliiklusteede ristumiskohtade ja jalakäijate sõidutee ületuskohtade korrastamine	2011	pidev	KOV	KOV	KOV eelarve*	12	3	3	3	3
					KOV-Tallinn	KOV eelarve	4	1	1	1	1
H.2.1.3	Liikluskeskkonna ohutumaks muutmine asulaid läbivatel maanteedel	2011	pidev	MA, KOV	MKM, KOV	MKM eelarve	Rahalised vahendid teehoiukava objektidega ja liiklusohutlike kohtade ohutustamise vahendites				
						KOV eelarve					
H.2.1.4	Liikluse rahustamine elamualadel (tehnilised vahendid)	2011	pidev	KOV	KOV	KOV eelarve*	8	2	2	2	2
					KOV-Tallinn	KOV eelarve	4	1	1	1	1

Kasutatud lühendid ja märkused:

* - maksumused on hinnangulised suuremate linnade kohta kokku

KOV - kohalik omavalitsus

MKM - Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

RINSP - Raudteeinspeksioon

MA - Maanteeamet