



TRANSPORDIAMET



KLIIMAMINISTEERIUM

LIIKLUSSURMADETA
EESTI

LIIKLUSOHUTUSPROGRAMM 2026 – 2035



Sisukord

Sisukord.....	2
Sissejuhatus.....	3
1. Liiklusohutusprogrammi strateegiline raamistik.....	4
2. Liiklusohutusprogrammi eesmärk.....	6
2.1. Strateegiline eesmärk ja alaeesmärgid.....	7
2.2. Strateegilise eesmärgi ja alaeesmärkide seos Euroopa arengusuundadega.....	8
2.3. Liiklusohutusprogrammi tulemusnäitajad.....	8
3. Liiklusohutusprogrammi põhimõtted.....	10
3.1. Ohutu liiklussüsteem.....	11
3.2. Ohutu liiklussüsteemi osad.....	11
4. Liiklusohutusprogrammi tegevussuunad.....	13
4.1. Ohutu tee.....	14
4.2. Ohutu sõiduk.....	16
4.3. Ohutu kiirus.....	17
4.4. Ohutu liikleja.....	18
4.5. Ohutu töösõit.....	26
4.6. Kiire ja tõhus õnnetusejärgne abi.....	26
4.7. Liiklusohutuse andmepõhine juhtimine.....	27
4.8. Kogukonna kaasamine liiklusohutusse.....	28
5. Liiklusohutusprogrammi elluviimise mõjud.....	29
6. Liiklusohutusprogrammi juhtimiskorraldus.....	32

Sissejuhatas

Liiklusohutusprogrammi keskne siht on järjepidevalt vähendada inimeste liiklusõnnetuses hukkumist ja raskesti vigastada saamist. Programmi koostamine tuleneb liiklusseaduse § 5 sätestatust. Liiklusohutusprogramm 2026 – 2035 (edaspidi LOP35) on eelmise samanimelise programmi jätk, mis seab liiklusohutuse sihid järgnevas kümneks aastaks. Programmi põhifookuses on hukkunute ja raskesti vigastada saanutega liiklusõnnetuste vähendamine, et 2050. aastaks saavutada siht – **liiklussurmadeta Eesti**.

Aastaks 2035 soovime kolme aasta keskmisena vähendada liiklussurmade arvu 22 inimeseni ning raskesti vigastatute arvu 272 inimeseni. Iga inimese liikluses hukkumist ja raskesti vigastada saamist tuleb ja saab vältida. Püstitatud eesmärgi saavutamine eeldab ühiskonna kui terviku pühendumist, kus vastutus lasub nii igal üksikliiklejal kui ka riigil oma pädevusvaldkonnas.

Pidades silmas eesiseisvaid väljakutseid, on oluline teadvustada liiklusohutuse laiemat tähendust ja mõju kõigile inimestele. Liiklusohutuse väärtus avaldub inimeste elu ja tervise kaitsmise, ühiskonna heaolu, keskkonna kaitsmise, tehnoloogia arengu ja õigussüsteemi toimimise kaudu.

Programmi prioriteedid on vähekaitsstud liiklejad, käitumisharjumuste muutmine ja jätkusuutliku liikluskultuuri tõus, kõrge riskitasemega olemasoleva taristu ajakohastamine ja sellel liiklemise kõigile ohutumaks ja ligipääsetavaks muutmine ning uute liikumisviiside ohutu integreerimine olemasolevasse liikumisruumi.

Peame toime tulema ühiskonna vananemisega seotud muutustega, uute tehnoloogiliste suundumuste ja jagamismajanduse plahvatusliku arenguga kaasnevaga. Eesmärgi ei ole võimalik saavutada ühe meetmega, vaid selleks on vaja laia valikut meetmetest ja tegevustest. Keskseteks tegevusteks saavad olema ohutu sõidukiiruse saavutamine, alkoholi- ja uimastite mõju all juhtimise vähendamine, sõidu ajal tähelepanu hajutavate tegevuste vältimine ning et inimesed hakkaksid ka liikluses järgima neid väärtusi, mida me ühiselt tähtsaks peame.

Programm toetub Eesti pikaajalistele eesmärkidele, Euroopa Liidu suundadele ja rahvusvahelistele kokkulepetele ning rõhutab koostöö olulisust – nii riigi, omavalitsuste, kogukondade kui igaühe tasandil.

LOP35 hõlmab ministeeriumide, ametite ja omavalitsuste liiklusohutusega puutumuses olevaid ülesandeid. Programmi elluviimist juhib Kliimaministeerium.

1.

Liiklusohutusprogrammi strateegiline raamistik



Programmi väljatöötamiseks ja elluviimiseks on olulised järgmised Euroopa Liidu ja siseriiklikud seisukohad ning valdkondlikud arengukavad ning muud riiklikud dokumendid.

— ○ RAHVUSVAHELISED:

1. Euroopa Komisjoni teatis „LIIKUVUS EUROOPAS. Säästev liikuvus Euroopas – ohutu, ühendatud ja keskkonnahoidlik“¹
2. Valletta deklaratsioon²
3. 2020. aasta säästva ja aruka liikuvuse strateegia³
4. Liiklusohutuspoliitika raamistik aastateks 2021-2030⁴
5. Euroopa Komisjoni liiklusohutuse pakett⁵
6. Euroopa Parlamendi resolutsioon EL-i linnalise liikumiskeskonna raamistiku kohta⁶

— ○ SISERIIKLIKUD SEISUKOHAD JA VALDKONDLIKUD ARENGUKAVAD:

1. Eesti 2035
2. Kliimapoliitika põhialused aastani 2050
3. Haridusvaldkonna arengukava 2021-2035
4. Noortevaldkonna arengukava 2021-2035
5. Rahvastiku tervise arengukava 2020-2030
6. Riigikaitse arengukava 2022-2030
7. Sidusa Eesti arengukava 2030
8. Siseturvalisuse arengukava 2020-2030
9. Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035
10. Üleriigiline planeering „Eesti 2050“ (koostamisel)

— ○ MUUD DOKUMENDID:

1. Riigikontrolli „Liiklusohutus maanteedel ja raudteel“ auditiaruanne
2. Eesti rattastrateegia 2040
3. Eesti tänavagiid (koostamisel)

¹ eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018DC0293

² <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/et/pdf>

³ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en

⁴ <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

⁵ https://transport.ec.europa.eu/news/european-commission-proposes-updated-requirements-driving-licences-and-better-cross-border-2023-03-01_en

⁶ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0130_ET.pdf

2.

Liiklusohutusprogrammi eesmärk



2.1. Strateegiline eesmärk ja alaeesmärgid

Liiklusohutusprogrammi eesmärk on **liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine selliselt, et aastate 2033–2035 keskmisena ei hukuks liikluses üle 22 inimese ja raskesti vigastatute⁷ arv ei ületaks kolme aasta keskmise väärtustena 272 inimest aastas.**

Perioodi 2026–2035 eesmärgid põhinevad pikaajalisel strateegilisel eesmärgil, et aastaks 2050 saavutada siht – liiklussurmadeta Eesti.

Lisaks strateegilisele eesmärgile näeb programm ette kaks laste ja linnalise liikluse ohutusega seotud väärtuspõhist alaeesmärki.

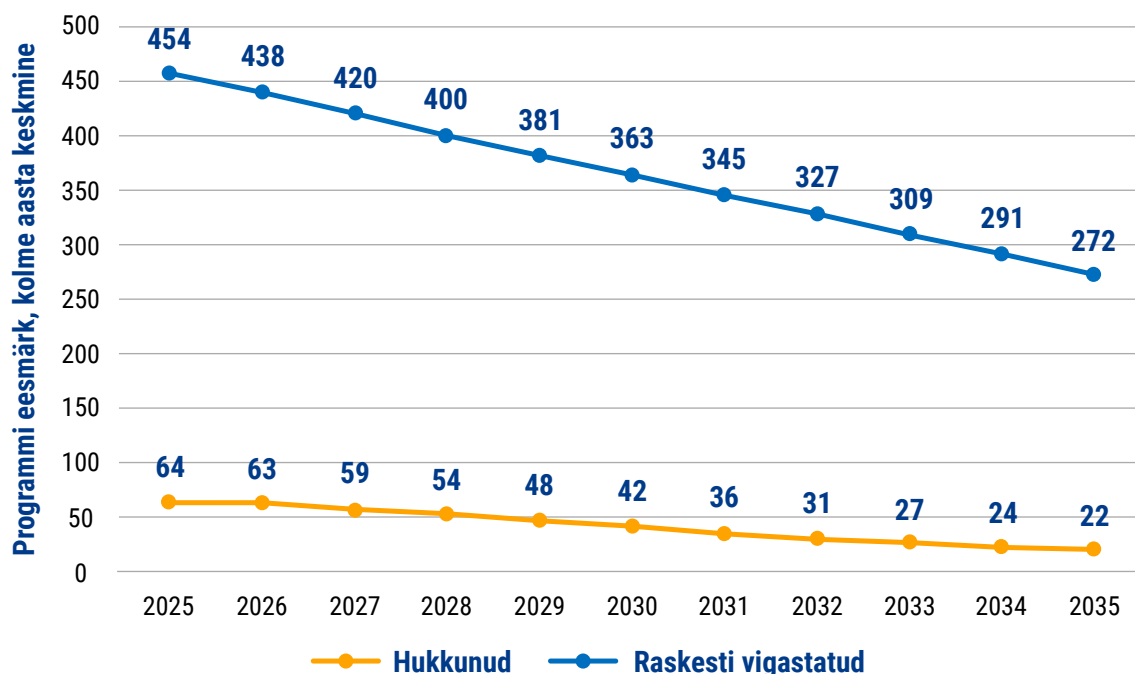
1. | Alaeesmärk rõhuasetusega laste liiklusohutusele.

Alla 16-aastaste laste liiklussurmade viimine 2035. aastaks nullini.

2. | Alaeesmärk rõhuasetusega liiklusohutusele asulates.

Asulaliikluses hukkunud jalakäijate arvu viimine 2035. aastaks nullini.

Liikluses hukkunute ja raskesti vigastada saanute vähendamiseks strateegilise eesmärgi poole liikumiseks on arväärtused kolme aasta keskmistena⁸ välja toodud joonisel 1.



Joonis 1. Liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamise kolme aasta keskmised arväärtused

⁷ Raskesti vigastatuks loetakse isikut, kes viibis haiglaravil üle 24-tunni.

⁸ 2025. aasta hukkunute ja raskesti vigastatute arvuna kasutati prognoositud väärtusi.

2.2. Strateegilise eesmärgi ja alaeesmärkide seos Euroopa arengusuundadega

2017. aasta märtsis vastu võetud Valletta deklaratsioonis liiklusohutuse kohta võtsid EL-i liikmesriikide valitsused kohustuse vähendada liiklusõnnetuses hukkunute ja raskesti vigastatute arvu. Komisjoni kutsuti üles „valmistama 2020. aastale järgnevas kümnendiks ette uus liiklusohutuse poliitika- raamistik, sealhulgas hindama liiklusohutuse vallas saavutatud tulemusi, võttes arvesse käesolevas deklaratsioonis seatud sihte ja eesmärke“. Riigid kohustusid seadma eesmärgiks vähendada raskesti vigastatute arvu EL-is 2030. aastaks poole võrra võrreldes 2020. aasta näitajatega.

2018. aastal seadis EL eesmärgi⁹ vähendada liiklussurmade ja raskesti vigastuste arvu poole võrra ning jõuda 2050. aastaks nulli lähedale.

Euroopa Parlament ja nõukogu kiitsid eesmärgid heaks. Nende eesmärkide saavutamiseks tugines komisjon oma liiklusohutuspoliitikas EL-i nn ohutu liiklussüsteemi põhimõttele (ingl. *Safe System approach*). EL-i uus õigusraamistik hõlmab nii liikmesriikidele suunatud siduvaid õigusakte kui ka soovitusi. Selle esmane eesmärk on tegeleda õnnetuste põhjustega terviklikumalt, luues kaitsekihid, millega tagatakse, et juhul, kui üks turvalisust loov komponent ei toimi, korvab selle teine.

Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad (2021) seab liiklusohutuse kontekstis prioriteediks vähemkaitstud liiklejate¹⁰ hukkumise ja raskesti vigastada saamise vähendamise.

2.3. Liiklusohutusprogrammi tulemusnäitajad

Liiklusohutuse tulemusnäitajate kasutamine võimaldab hinnata rakendatavate meetmete tulemuslikkust ja jälgida arengut LOP35 seatud eesmärkide suunas. Tulemusnäitajad aitavad paremini mõista liiklusohutust mõjutavaid tegureid, toetada tõenduspõhiste tegevuste rakendamist ja suunata ressursse valdkondadesse, kus riskid on kõrgemad, senised arengud ei ole piisavad või mõju on kõige suurem.

Aastatel 2026–2035 kasutatakse tabelis 1 toodud näitajaid¹¹. Selline „põhjus-tagajärg“ loogika aitab nihutada fookuse üksnes tagajärgedelt – nagu hukkunud ja raskesti vigastatud – õnnetuste tekke põhjustele. Liiklusohutuse tulemusnäitajate perioodiline seire aitab mõista, mida tuleb mõjutada kavandatud eesmärkide saavutamiseks.

⁹ eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018DC0293

¹⁰ Jalakäija, jalgrattur, kergliikuri- ja pisimopeedi juht, mootorrattur.

¹¹ Tabelis on esitatud kasutatavate tulemusnäitajate koondnimekiri. Algtasemed fikseeritakse 2026. aastal 2025. aasta tulemuste põhjal.

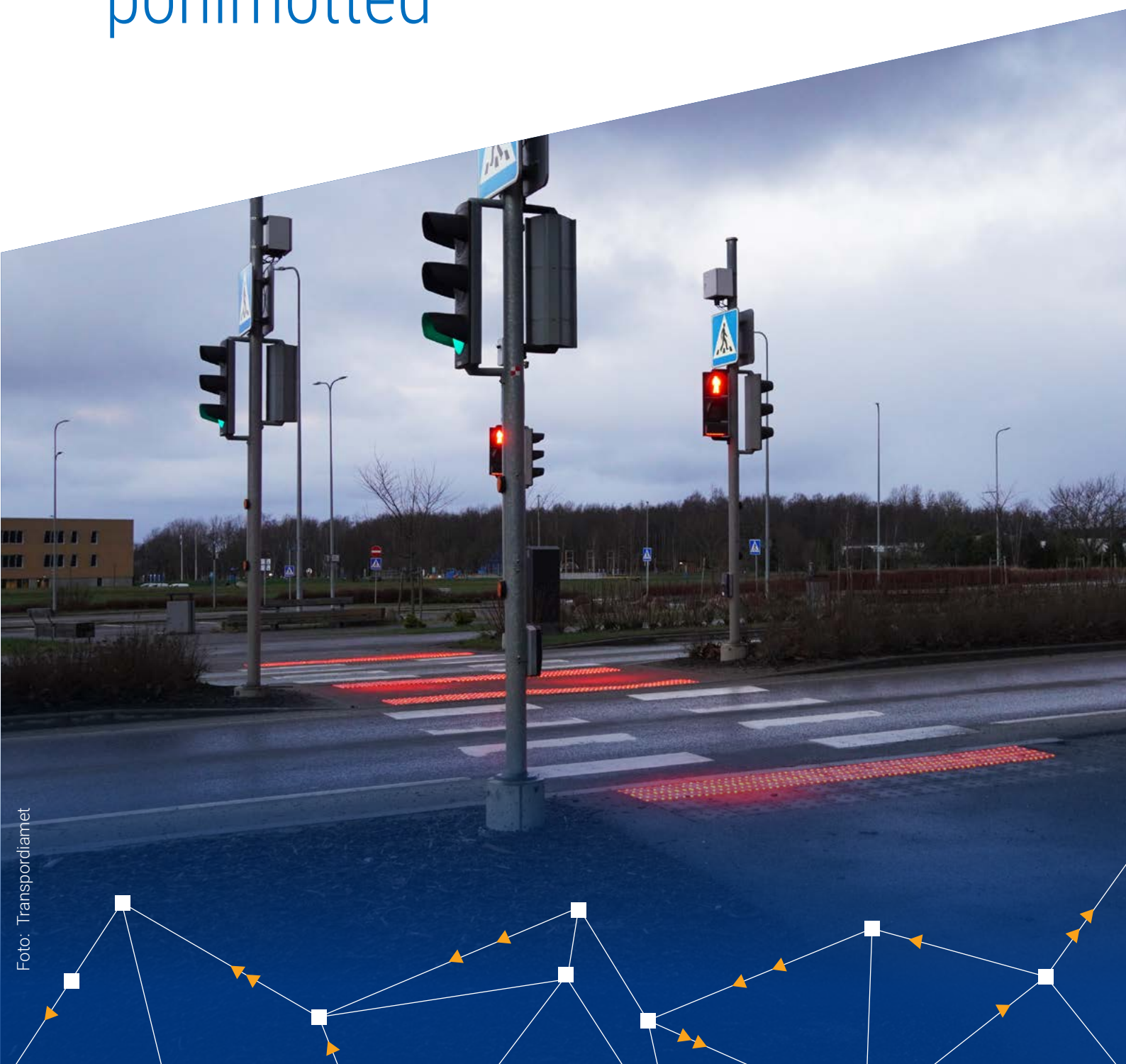
Tabel 1. Liiklusohutusprogrammi tulemusnäitajad¹²

Tegevussuund	Märksõna	Tulemusnäitaja
Ohutu liikleja	KIIRUS	Piirkiirust järgivate mootorsõidukijuhtide osakaal
		Kiirusjärelevalve (mehitatud + automaatne) maht
		Automaatse järelevalvega varustatud mõõtepunktide arv
	KAINUS	Sõidukit vaid kainelt juhtinute osakaal
		Kainete juhtide osakaal kõigist liiklusjärelevalve käigus kontrollitutest
	TÄHELE-PANELIKKUS	Mobiiltelefoni mitte kasutavate sõidukijuhtide osakaal
	HOOLIVUS	Reguleerimata ülekäigurajal jalakäijale teed andvate sõidukijuhtide osakaal
		Maanteel jalgratturiga ohutut külgvahet pidavate sõidukijuhtide osakaal
	SEADUS-KUULEKUS	Keelavat foorituld järgivate sõidukijuhtide osakaal
		Raudteeülesõidukohal punast foorituld / tõkkepuu asendit järgivate sõidukijuhtide osakaal
		Punast foorituld järgivate jalakäijate osakaal
	TURVA-VARUSTUS	Turvavöö või laste turvavarustuse kasutajate osakaal
		Jalgratast või mikrosõidukit ¹³ juhtides kiivrit kandvate täiskasvanute osakaal
		Jalgratast või mikrosõidukit juhtides kiivrit kandvate laste osakaal
		Jalgratta ja mikrosõidukiga sõites tulede olemasolu ja nende kasutajate osakaal
		Pimeda ajal helkurit kandvate jalakäijate osakaal
Ohutu kiirus	KIIRUS	Ohutute piirkiirustega teede ja tänavate osakaal
Ohutu tee	TARISTU	Mootorsõidukite läbisõidu osakaal teedel, mis vastavad sätestatud ohutustasemele
		Hea ohutustasemega jalakäijate ülekäigukohtade osakaal
		Hea ohutustasemega kooli ümbruste osakaal
		Dünaamilise liiklusjuhtimise lahendusega kaetud teedevõrgu pikkus
		Tõkkepuuga varustatud raudteeületuskohtade osakaal
Ohutu sõiduk	SÕIDUK	Esmaregistreeritud mootorsõidukite osakaal, mis vastavad sätestatud ohutuskünnisele ¹⁴
Ohutu töösõit	OHUTUS-KULTUUR	Liiklusohutuse juhtimise standardiga ISO 39001 sertifitseeritud ettevõtete, asutuste ja organisatsioonide arv
Kiire ja tõhus abi pärast õnnetust	HÄDAABI	Hädaabikõnest päästeteenistuse õnnetuskohale saabumise aeg
Liiklusohutuse andmepõhine juhtimine	ANDMED	Raskesti vigastatud on jooksvalt juhtumi põhiselt eristatavad kõikidest vigastatutest
Kogukonna kaasamine liiklusohutusse	KOGUKOND	Kogukonna kaasamisele suunatud vabakonna projektide arv aastas

¹² Võimalusel kasutatakse olemasolevaid andmeallikaid.¹³ Mikrosõiduk on ühe inimese vedamiseks ette nähtud istekohata elektri jõul liikuv sõiduk (kergliikur), tasakaaluliikur ja pisimopeed. Välis- tatud ei ole, et siia lisandub veel uusi elektrilisi sõidukeid, mille veosüsteem vastab eelnimetatud vahenditele kehtestatud nõuetele.¹⁴ Uute registreeritud sõiduautode osakaal, mille EuroNCAP ohutushinnang on sama või üle kokkulepitud taseme (4+).

3.

Liiklusohutusprogrammi põhimõtted



3.1. Ohutu liiklussüsteem

Traditsiooniline liiklusohutuse käsitlus keskendub liikluskultuurile ja inimeste hoolivamale käitumisele. Ohutu liiklussüsteemi aluseks on andestav lähenemine, mis tunnistab inimlikku ekslikkust ja seab eesmärgiks, et ükski liiklusõnnetus ei lõpeks surma või raske vigastusega. Selleks tuleb kujundada n-ö andestav liiklussüsteem, mis suudab eksimusi taluda.

Ohutu liiklussüsteem põhineb kuuel aluspõhimõttel:

- ▶ **Liikluses surma või raskesti vigastada saamine ei ole aktsepteeritav**, s.t nullsallivus liiklussurmade ja raskete vigastuste suhtes. Liiklejatel on õigus liigelda ohutult.
- ▶ **Inimesed teevad vigu**, mis võivad viia liiklusõnnetusteni. Liiklussüsteem peab olema kujundatud selliselt, et inimlikud eksimused ei viiks traagiliste tagajärgedeni.
- ▶ **Inimkeha on haavatav**, liiklussüsteem peab arvestama inimese piiratud võimetega taluda liiklusõnnetuses tekkivaid jõude.
- ▶ **Risk on ennetatav**, s.t. eesmärk on ennetada surmaga või raskesti vigastatuga lõppevaid liiklusõnnetusi. Ohutus liiklussüsteemis tuvastatakse ja kõrvaldatakse potentsiaalsed ohud juba enne, kui need põhjustavad raskeid liiklusõnnetusi.
- ▶ **Liiklusohutus on ühine vastutus**, s.t. vastutus ohutu liiklussüsteemi eest on jagatud poliitikakujundajate, avaliku sektori, teeomanike, liiklejate ja teenusepakkujate vahel. Iga liikleja on kohustatud käituma liikluses hoolikalt ning järgima kehtivaid liiklusreegleid.
- ▶ **Ohutus on mitmekihiline**. See tagab ohutuse ka siis, kui üks süsteemi võtmekomponent veab alt. Ohutus liiklussüsteemis toimivad kõik komponendid samal ajal. Need peavad toimima kooskõlas, et saavutada suurem koondmõju ning tagada liiklejate kaitse ka juhul, kui mõni süsteemi osa ei toimi ootuspäraselt.

Eesti liiklusohutus vajab uut kvaliteedihüpet. Lähtudes ohutust liiklussüsteemist, võimaldab see liikuda reaktiivsest tegutsemisest ennetava, tervikliku ja pikaajalise visiooni suunas. See loob raamistiku, mis aitab vähendada hukkunute ja raskesti vigastatute arvu, toetada säästvat liikumist, parandada elukeskkonda ning jõuda lähemale nullvisiooni põhimõtetele.

3.2. Ohutu liiklussüsteemi osad

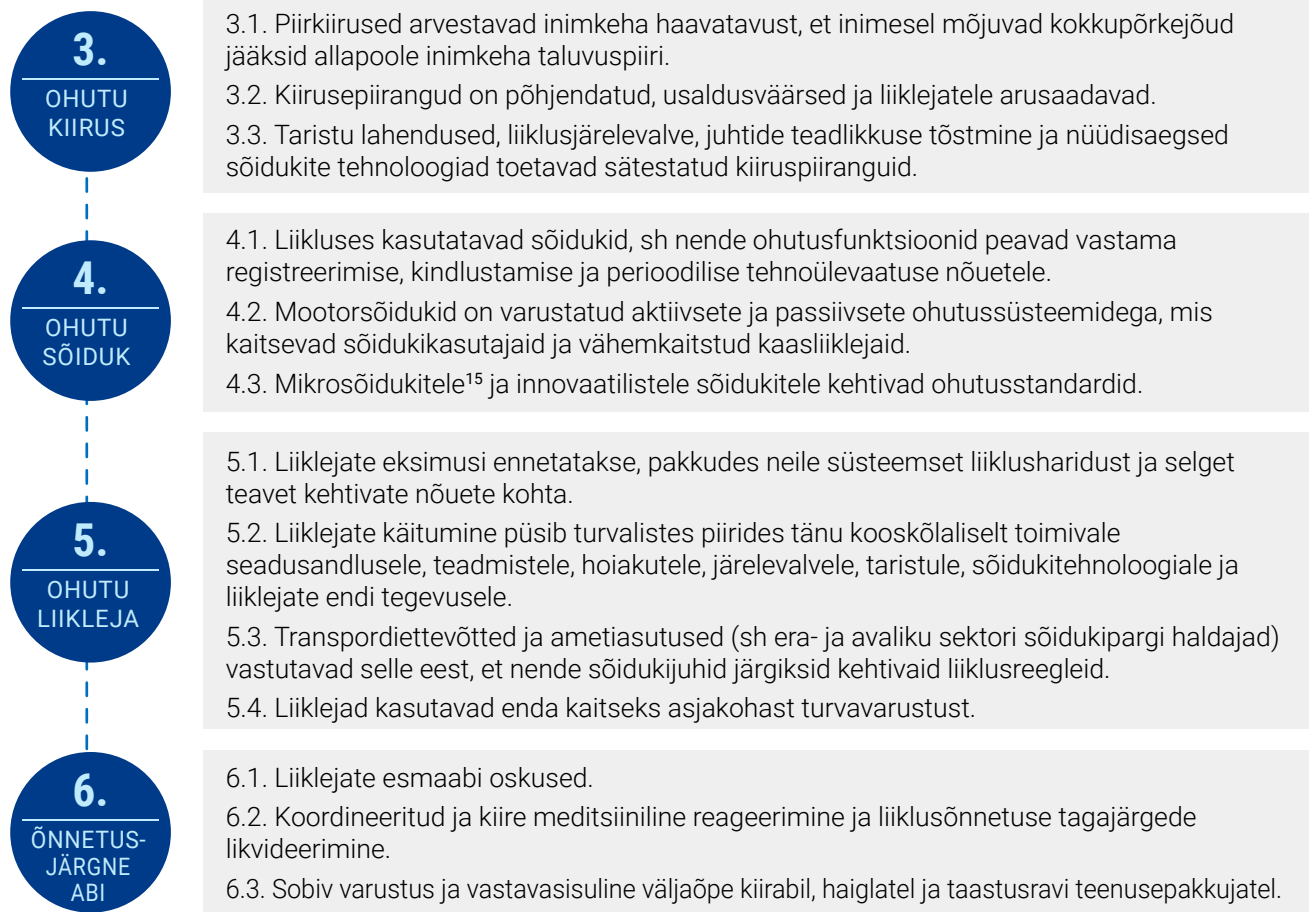
Ohutu liiklussüsteem, mille suunas liiklusohutusprogrammi raames tuleb järjekindlalt liikuda, koosneb kuuest omavahel seotud komponendist:



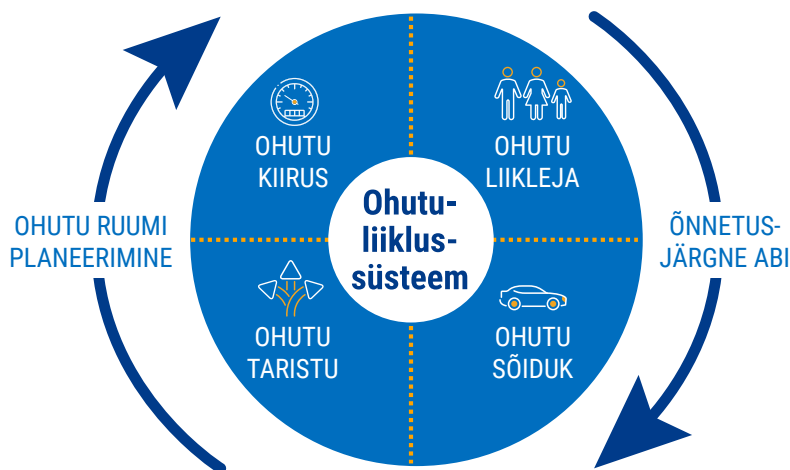
- 1.1. Ruumiline planeerimine põhineb elukeskkonna parendamise põhimõttel, sh ka riskide ennetamisel ja ärahoidmisel.
- 1.2. Ohutus saab alguse kõiki liikumisviise arvestavast ruumilisest planeerimisest.
- 1.3. Säästlik ja multimodaalne terviklik liikuvussüsteem peab olema igas elemendis ohutu selle kasutajale vanusest ja erivajadustest sõltumata.



- 2.1. Taristu kavandamise, ehitamise ja haldamise standardid arvestavad kõikide liiklejate ohutus- ja liikuvusvajadusega, seades ohutuse esikohale. Modaalnihke suunamisel tuleb kõigepealt arvestada ohutusega.
- 2.2. Taristu kavandamine ja haldus arvestab liiklejate haavatavusega.
- 2.3. Taristu haldamisega tegelevate partnerite rollid on selgelt määratletud.
- 2.4. Liiklejate liikide eraldatuse vajadus peab lähtuma ohutuse tagamise nõuetest.
- 2.5. Taristu peab ennetama liiklejate eksimusi.



Joonis 2. Ohutu liiklussüsteem



Iga inimese liikluses hukkumist ja raskesti vigastada saamist tuleb ja saab vältida. See on igapäevase vastutuse liikluses tegutsemisel ning riigi roll liikluse korraldamisel. Eesti liiklus muutub pidevalt ja järgneva kümnendi jooksul võivad muutused olla väga drastilised, eriti seoses uute tehnoloogiate kiire tulekuga. Kõiki tulevikumuutusi ei ole võimalik ennustada, siiski ei tohiks liikluses ükski inimene saada surma või raskesti vigastada olukorras, kui ohutult käituv liikleja kasutab ohutut sõidukit ja liigub ohututel kiirustel mööda ohutuid teid.

¹⁵ Mikrosõiduk on ühe inimese vedamiseks ette nähtud istekohata elektri jõul liikuv sõiduk (kergliikur), tasakaaluliikur ja pisimopeed. Välis- tatud ei ole, et siia lisandub veel uusi elektrilisi sõidukeid, mille veosüsteem vastab eelnimetatud vahenditele kehtestatud nõuetele.

4.

Liiklusohutusprogrammi tegevussuunad



Tõhus ja ohutu transpordisüsteem eeldab kõigilt vastutustundlikku ja arvestavat osalemist. Liiklus erinevatel teedel ühendab endas auto-, jalg- ja mootorratta-, mikrosõiduki juhtimise ning jalgsi liikumise. Liiklejate vahel on suured erinevused nii kiirustes kui ka liikumiseks vajaliku ruumi mõõtmetes ja massides. Need aspektid muutuvad üha olulisemaks, eriti üha keerulisemate liiklusolukordade taustal, kus kasutusele võetakse uued liikuvuse vormid ja samal ajal on kasutusel erineva automatiseerimise tasemega sõidukid. Ohtlikud olukorrad tekivad eelkõige siis, kui kiirused on suured ja erinevate liiklejate teed lõikuvad, aga ka siis, kui ühele teeosale on koondatud erineva massi ja kiirusega liikuvad liiklejad.

4.1. Ohutu tee



Liikluskeskkonna senine kujundamise protsess ei ole toiminud terviklikuna ja sarnastele eesmärkidele tuginevalt, mis võimaldaks saavutada olukorra, kus taristulahendused oleksid kõigile liiklejagruppidele ühtviisi arusaadavad, aktsepteeritavad ja lõpptulemusena – ohutud. Probleem peitub tagasihoidlikus valdkondade vahelises koostöös ja liiklusohutuse ebapiisavas prioriseerimises. Tervikliku ja ohutu liiklus-süsteemi saavutamiseks on vajalik süsteemne lähenemine kõigis planeerimise, projekteerimise, rajamise ja korrashoiu etappides.

OHUTU MAAKASUTUS, PLANEERIMINE, PROJEKTEERIMINE

Planeerimis- ja projekteerimistegevuses tuleb senisest järjekindlamalt lähtuda nüüdisaegsest¹⁶ ohutu liiklussüsteemi kujundamise põhimõtetest. Ohutus tuleb integreerida ruumilise planeerimise varasesse faasi, et vähendada vajadust hilisemate leevendusmeetmete järele. Kõigis planeeringutes ja projekteerimistegevustes on vajalik kohaldada liiklusohutuse hindamise tööriistu¹⁷ ning ilmnunud puudused tuleb kõrvaldada kõige tõhusamal moel. Planeerimise ja projekteerimise faasis vajab senisest enam tähelepanu kliimamuutustest tulenev ja säästvaid liikumisviise soodustava liikumiskeskonna arendamine.

Eelistada tuleb taristulahendusi, mis võimaldavad eri liikumisviiside füüsilist eraldamist ja vähendavad konfliktikohti. Liikluse rahustamise terviklahendused ning vähekaitstud liiklejate turvalisuse tõstmine peavad olema projektlahenduste olulised kriteeriumid. Liikumisruumi parameetrite ja kvaliteedi hindamine peab tuginema konkreetse konteksti vajadustele, tagades kas

ohutu koosliikumise või funktsionaalse eraldatuse. Täiendavat tähelepanu vajavad teeäärsed alad ning nähtavuse tagamine.

ASULA JA SELLE LÄHIPIIRKOND

Asula piirkondade kiire ja hajus laienemine suurendab liiklusohutuse riske. Kasvanud on vajadus kooskõlastada ruumikasutus, liikluskorraldus ja ohutus. Linnapiirkondades sh asulaid läbivatel riigiteedel, kus ruum on piiratud ja liiklejate liikumisviisid erinevad, tuleb rakendada lahendusi, mis lähtuvad kõige kaitsetumate liiklejate vajadustest.

Täiendavat tähelepanu vajavad linnade äärealad ja asulatega piirnevad maanteelõigud, kus jalgsi ja rattaga liiklejad on sunnitud teed jagama mootorsõidukitega. Sellistes piirkondades tuleb rakendada madalamaid piirkiirusi ja tagada nende sujuv üleminek. Kiiruse muutuvuse sujuvus tuleb tagada ka asula sees ühtsena toimivatel teosadel, arvestades liiklejate koosseisu, erinevat võimekust, liikumise kiirust ja eraldatuse taset. Liikluskeskkonna kujundamisel tuleb arvestada eri vanuse ja võimekusega liiklejate liikumiskiirust, vajadusi ja liikumisviise.

¹⁶ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/b41a6def-25f2-41e0-a91a-6df965d20435_en?filename=Road_Safety_Thematic_Report_Safe_System_Approach_2023.pdf

¹⁷ Liiklusohutusele avalduva mõju hindamine ja liiklusohutuse auditeerimine.

LIKLUSKORRALDUS JA INTELLIGENTSED TRANSPORDISÜSTEEMID (ITS)

Liikluskorraldus peab olema intuitiivne, kesk-konda sobituv ja eksimisruumi vähendav. Liik-luskeskkonna ja liikluskorralduse kooskõla, sh kiirusrežiim, peab toetama ohutust ning vähen-dama liiklusest tulenevat stressi. Samuti tuleb tagada ohutus ka ajutistes liikluskorralduse olukordades, sh ehitusobjektidel.

Tulevikku suunatud liikluskorraldus peab arves-tama arenevate sõidukitehnoloogiatega, mis tugineb suurel määral olemasoleval füüsilisel taristul. Suure liiklussagedusega teedel ja linna-tänavatel tuleb rakendada dünaamilist liiklus-korraldust – reaalajas teavitamine, kiirusrežiimi muutmine ja liikluse ümbersuunamine. Need lahendused vajavad kohaldamist ka jalgrataste ja mikrosõidukite kasutajatele.

ITS-lahenduste rakendamine aitab muuta liikle-mise sujuvamaks, ohutumaks ja keskkonnasääst-likumaks. Samuti soodustavad need erinevate liikumisviiside koostöömimist ning hõlbustavad andmevahetust sõidukite ja taristu vahel.

TEEDE KORRASHOID

Teede vastavus seisundinõuetele tagatakse teede korrashoiuga. See peab hõlmama kõiki ehitusseadustikust tulenevaid tee komponente, sh jalgratta ja jalgteid ning liiklemiseks kasu-tatavaid rajatisi, ja arvestama liiklejate eripära. Seisundinõuded peavad olema ajakohased ning arvestama muutuvaid ilmastiku- ja liiklusolusid ning sõidukite arengut. Korrashoiu eesmärk on ennetada liiklusõnnetusi ning vähendada nende tagajärgede raskust.

Kliimamuutustega kohanemine on teeliikluses ohutuse tagamiseks hädavajalik. Sagenevad ekstreemsed ilmastikunähtused nõuavad reaalajas seiresüsteeme, mis automaatselt või ennetavalt reageerivad. Prognoosimismudelite arendamine ning nende põhine otsustusprotsess on kriitilise tähtsusega.

Tingimused ohutuks liiklemiseks eelkõige tugi-, kõrval- ja kohalikel maanteedel võivad halveneda. Juhul kui eelarvelised piirangud ei võimalda tagada teede seisundinõuetele vastavust, tuleb rakendada liikluspiiranguid, mis tagavad ohutuse.

SAMATASANDILISED RAUDTEEÜLETUS-KOHAD

Rongiliikluse intensiivistumine ja sõidukiiruste kasv avalikel raudteedel toob kaasa vajaduse olemasolevate ületuskohtade – nii ülesõitute kui ülekäikude – süsteemseks hindamiseks ja täien-davate ohutusmeetmete rakendamiseks.

Ohutu raudteeületus peab olema tagatud kõigil ületuskohtadel sõltumata sellest, kas konkreetsel lõigul rongide kiirus tõuseb või mitte. Raudteeinf-rastruktuuri ettevõtjatel lasub kohustus suuren-dada ülesõitute ohutust, lisades olemasolevatele automaatsetele foorisignalisatsioonisüsteemi-dele tõkkepuud või kasutades alternatiivina teetõkkeid, mis takistavad sõiduki liikumise raud-teele. Samuti tuleb rakendada vajalikke tehnilisi lahendusi ülekäikudel ohutuse tagamiseks. Kõrgema riski korral tuleb kaaluda eritasandiliste ületuskohtade rajamist.

Kohad, kus pidevalt raudteed ületatakse väljas-pool ametlikke ülekäigukohti, tuleb tõkestada aiaga. Täiendava ohutuse tagamiseks tuleb teeomanikel kehtestada raudteeülesõitutele lähenemisel ohutu sõidukiirus, mis arvestaks nähtavustingimusi ja vajalikku peatumis-teekonda. Raudteeülesõidule lähenedes peab juht lisaks taristu valdaja pakutavatele turvala-hendustele ka ise veenduma raudtee ületamise ohutuses.

MAISMAA SUURULUKID JA LIKLUSOHUTUS

Maismaa suurulukitega seotud liiklusõnnetused kujutavad endast olulist liiklusohutusrisiki, mis võib viia nii varalise kahju kui ka inimkannatanuga liiklusõnnetuseni.

2+2 ja 2+1 ristlõikega maanteedehitamisel on õnnetusrisiki vähendatud ulukitõkete ja eritasandiliste ökoduktide ja samatasandiliste tarakatkestuste abil. Uuringud on siiski näidanud, et samatasandilised tarakatkestused ei ole sobivad lahendused suure liikluskoormuse ja kõrge piirkiirusega teelõikudel – hinnanguliselt kasutab neid edukalt vaid umbes 50% ulukitest, ülejäänud kas katkestavad teeületuse või loobuvad sellest. Lisaks näitavad kiirusandmed, et juhid ei pea tarakatkestustes kehtestatud piirkiirusest kinni, vähendades lahenduse tõhusust.

Tulevikutegevused hõlmavad ulukiohtlike piirkondade ja teelõikude kaardistamist, olemasolevate ohutusmeetmete toimivuse hindamist ning uute TEN-T teede projekteerimisel liiklusohutuse ja eluslooduse arvestamist – eeskätt tarastamise ja ulukitele sobilike eritasandiliste läbipääsude rajamise abil.

4.2. Ohutu sõiduk



Eesmärk on kasvatada ohutumate sõidukite osakaalu ja arvestada isejuhtivate sõidukite kasutuselevõttuga seotud arengutega. Tähelepanu keskmesse tõuseb kõikide sõidukite tehnilise seisukorra ja turvalisusnõuete kontroll. Uued tehnoloogiad muudavad põhjalikult liikuvusmaastikku. Tavapärased transpordiettevõtjate mudelid ja tegevusalad peavad arvestama, et nende kõrvale kerkivad uued liikuvusteenused.

Aktiivsed ja passiivsed juhiabisüsteemid pakuvad endiselt märkimisväärset liiklusohutuse potentsiaali. Sõidukid saavad tänu automatiseeritud süsteemide ja seadmete olemasolule aina rohkem ülesandeid üle võtta ja juhti toetada. Lisaks suureneb sõidukite ligipääs teisi liiklejaid ja keskkonda puudutavale teabele.

Turule jõuab üha enam automatiseeritud ja ühendatud sõidukeid, mis muudavad põhjalikult seda, kuidas liiklejad tulevikus liikuvusest kasu saavad. Kui ise- ja kaugjuhitavatele sõidukitele on kehtestatud kindel õigusraamistik, muutuvad need turvalisemaks ja kergemini kättesaadavamaks. Tehnika areng, eeskätt ühenduvuse ja automatiseerituse vallas, loob uusi võimalusi inimliku vea kõrvaldamiseks või korvamiseks ning üleminek isejuhtivatele sõidukitele peaks pikema aja vältel tõenäoliselt tagama hukkunute ja raskesti vigastatutega liiklusõnnetuste vähenemise. See võib kaasa tuua uusi ajutisi liiklusohutusriske, aga ka uusi võimalusi riskide vähendamiseks. Oluline on kogu perioodi vältel olukorda seirata ja vajadusel olla valmis rakendama asjakohaseid leevendusmeetmeid.

Transporditehnoloogia ja automaatika arendamisel on lisaks liiklusohutusele oluline arvestada ka küberturvalisusega. Internetis ja seadmetes kogutakse ja töödeldakse rohkem teavet kui kunagi varem. Info kriitilisus kasvab ning sidevõrkude, transpordisüsteemi ja transpordivahendite

vastastikune sõltuvus suureneb. Küberturvalisusel saab liiklusohutuses olema oluline roll ja mõju sellele ei tohi kuidagi alahinnata.

Näeme infoühiskonnateenuse vahendusel osutatava taksoteenuse ja lühirendi populaarsuse kasvu. Üha enam inimesi kaalub ja kasutab jagatud/renditud sõidukeid oma transpordivahendite täitmiseks. Peame arvestama ja toime tulema kaasnevate uute riskide ja võimalustega.

Lähiaeg võib tuua Eesti teedele suure veovõimega kaubaveokid, mis on raskemad või pikemad (või mõlemat) kui seni kasutatavad sõidukid. Euroopa moodulsüsteemis on nende pikkus praegu 25,25 meetrit ja/või täismass 50–60 tonni. Nendele sõidukitele on viimastel aastatel paljudes riikides antud kasutusluba, samas on Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu ETSC juhtinud tähelepanu¹⁸ kaasnevatele võimalikele riskidele. Peame olema valmis neile viivitamata täiendavate regulatsioonidega reageerima.

Olemasolevate mikrosõidukite tehnonõudeid ja kasutuse piiranguid tuleb vajadusel täiendada. Peame olema valmis kehtestama tingimused uute mikrosõidukite liiklusesse lubamiseks.

Ohutuse tagamiseks on oluline, et mootorsõiduki omanikud ja kasutajad kontrolliksid regulaarselt oma sõiduki vastavust kehtestatud nõuetele (rehvid, tuled, klaasid jne) ka tehnoloogiliste vahendite vahelisel ajal.

¹⁸ <https://etsc.eu/eu-wants-to-give-green-light-to-more-megatrucks/>

4.3. Ohutu kiirus



LOP35 prioriteet on saavutada liikluses ohutu kiirus taristulahenduse ja/või järelevalve kaudu, et võimalikult vältida liiklussurmasid ja raskeid vigastusi. LOP35 käsitleb ohtlikku kiirust kui kehtestatud piirkiiruse ületamist või sõitmist liiklustingimuste või halva nähtavuse puhul liiga kiiresti, olenemata kehtestatud piirkiirusest.

Sõidukiirus on kriitiline liiklusohutust mõjutav tegur, sest:

- ▶ Paljud juhid peavad normaalseks piirkiiruse ületamist isegi siis, kui piirkiirusega sõitmine ei ole kooskõlas reaalsete liiklustingimustega. Lubatud sõidukiiruse ületamine on kõige enam registreeritud liiklusreeglite rikkumine.
- ▶ Kiirus mõjutab liiklusõnnetuse esinemist ja raskust. Suurem sõidukiirus vähendab igaühe võimet vigu vältida või neist taastuda.
- ▶ Enamikel tugi- ja kõrvalmaanteedel seadusega lubatud suurim sõidukiirus 90 km/h ei vasta tegelikele teeoludele ja ohutuse nõuetele.
- ▶ 70 km/h-st suurematel kiirusetel väheneb sõiduki turvasüsteemide tõhusus märgatavalt.

Ohutu liiklussüsteemi soovituslik kiirus (vt. tabel 2) on teetüüpi ja -parameetreid arvestav kiirus, mida võib taristu planeerija või teeomanik liikluskeskkonnast, tee- ja ilmastikuoludest lähtudes või muutteabega liiklusmärkidega kiirusjuhtimise korral suurendada või vähendada.

Siht on jõuda 2035. aastaks selleni, et igal teel on kehtestatud ohutu ja liiklejatele mõistetav kiirus ning juhid peavad sellest kinni. Ohutut ja liiklejatele mõistetavat kiiruse rakendamist alustatakse piirangut vajavate teelõikude ja kohtade väljaselgitamisest kõrval- ja kohalikel maanteedel.

LOP35 eesmärkide saavutamiseks on oluline määrata ja rakendada kiirused, mis vastavad järgmistele põhimõtetele:

- ▶ Kiiruspiirang kehtestatakse inimeste haavatavuse järgi, s.t. need põhinevad teadmistel inimese keha löögitaluvusest ja biomehaanikast.
- ▶ Kiiruspiirang aitab vähendada ühiskonna kogukulusid.
- ▶ Enamik liiklejaid peab kiiruspiirangut mõistlikuks ja mõistab, miks erinevatel teedel on need erinevad.
- ▶ Kiiruspiirang arvestab muutuvate tee- ja liiklusoludega, sh reaalajas.
- ▶ Kiiruspiirangut toetavad teede projekteerimine, järelevalve, koolitus- ja teavitustegevus, aga ka ITS- ja sõidukitehnoloogia lahendused.
- ▶ Kui eri liiklejagruppide liikumiskiiruse vahe on suurem kui 30 km/h, siis peab ohutuse tagamiseks kaaluma eraldi taristut haavatavate liiklejate kaitseks.
- ▶ Liiklejate ohutuse tagamiseks ja madalamate kiiruspiirangute järgimise hõlbustamiseks kasutatakse liiklust rahustavaid meetmeid (ringristmikke, teekitsendusi, šikaane, tõstetud ristmikke jt).

Tabel 2. Ohutu liiklussüsteemi soovituslik kiirus (km/h) erinevatele teetüüpidele

Tee tüüp	Soovituslik kiirus, km/h
Keskpiirdega 2 + 2 või enama rajaline maantee eritasandilise liiklussõlmega	110*
Keskpiirdega 2 + 2, 2 + 1 ja 1 + 1 rajaline maantee	100*
Keskpiirdeta maantee	80
Asula lähipiirkonna tee	60
Asulatänav	40
Mikrosõidukite kasutatav taristu	20*

* sõidukiliigi põhine kiirus¹⁹, mille puhul teeomanik peab reguleerima seda ohutuse tagamise vajaduse järgi.

Piirkiirusele lisaks peab juht sõidukiiruse valikul arvestama oma sõidukogemust, teeolusid, tee ja sõiduki seisundit, veose iseärasusi, ilmastikutingimusi, liikluse tihedust ning muid liiklusolusid.

4.4. Ohutu liikleja



AVALIKKUSE HOIAKUD, KÄITUMINE JA ARUSAAM LIKLUSOHUTUSEST

Hoiakud on sageli liiklusõnnetuste toimumist mõjutavaks faktoriks. Kuid need ei pruugi olla püsivad ja hoiakuid on võimalik kogu inimese elu jooksul suunata. Hoiakuid kujundades saab muuta liikluskäitumist empaatiliseks ja teistega arvestavamaks. See aitab liiklejal mõista ja toetada ohutuma liikluse vajadust ja toimivust.

Liiklejate turvaliste valikute ja ohutust soosivate hoiakute kujundamine on liiklusõnnetuste ärahoidmisel esmatähtis. Eestile on oluline, et meil valitseks põhimõte, kus inimeste kaotust ja vigastusi ei peeta vältimatuks, ning me kõik astume aktiivselt samme, et mitte muutuda teedel liiga enesekindlaks ja seeläbi teistele ohtlikuks.

Igapäevaelus tuleb rohkem tähelepanu keskmesse seada vastutus, pädevus ja teiste liiklejatega arvestamine.

SELGED LIKLUSREEGLID

Liiklusreeglite arusaadavus on liiklusohutuse üks keskseid aluseid. Liiklusreeglid on tavaliikleja jaoks keeruliselt koostatud ja ei pruugi olla üheselt mõistetavad. Reeglite, erandite ja erisuste koostamõju hindamine ei ole kõigile liiklejatele jõukohane. Muutuvate nõuetega kursis olemine nõuab pidevat teadlikkuse tõstmist ja varasem kogemus võib olla vastuolus kehtiva õigusega. Eestis on vajadus liiklusreeglite lihtsustamise ja parema selguse järele. See on parim võimalik lähtepunkt liiklusohutuse parandamiseks tulevikus.

KOMMUNIKATSIOON

LOP35 tõhusaks elluviimiseks on tarvis, et kogu ühiskond tunneks liiklusohutuse suhtes omanikutunnet ja vastutust ning teeks koostööd eesmärkide saavutamise nimel. Kommunikatsiooni seisukohast on oluline suurendada ühiskonnas ühist tahet ja poolehoidu tegutseda suurema liiklusohutuse nimel ehk otsida lahendusi ja vähendada vastandumist.

Liiklusohutuse tõstmisele suunatud strateegiline kommunikatsioon eeldab mitmekülgset lähenemist, mis ühendab teaduspõhise info loomingu- ja tehnoloogiliste lahendustega. Strateegilise kommunikatsiooni siht on jõuda selge ja kõnetava sõnumiga peamiste sihtgruppideni neile sobivates kanalites.

Avalik kommunikatsioon kannab järgmisi eesmärgi:

- ▶ Tõsta liiklejate teadlikkust nende liikluskäitumise mõju kohta faktilise ja objektiivse info abil. Oluline on saavutada mõistmine, et piirangud on põhjendatud, mis aitab vähendada vastandumist.
- ▶ Kujundada sotsiaalseid norme, millega inimesed võiks haakuda ja enda käitumist selle alusel kujundada.
- ▶ Aidata liiklejatel mõista, et liikluskeskkonna turvalisemaks muutmiseks on tarvis ühiskondlikku tahet, ei piisa ainult ohutumat teedest ja sõidukitest. Vajadus turvalise liikluskeskkonna järele annab ühiskondliku sisendi ja vajaliku toe seadusloomesse. See võimaldab kaasavalt esile tuua erinevaid lahendusi liiklusolukorra parandamiseks ja aitab avaliku debati kaudu hoida üleval liiklusohutust kui väärtust. See eeldab informeeritult ja avatult liiklusohutuse valikute esile toomist, debatis osalemist ning osaliste kaasamist.

¹⁹ Sõidukiliigi põhised piirangud kehtestab seaduseandja või teeomanik.

OHTLIKU LIKLUSKÄITUMISE TULEMUSLIK ENNETUS

Ennetuse eesmärk on toetada liikluses toimetulekut, keskendudes liiklejate teadmisi, hoiakuid ja käitumist suunavate tegurite komplekssele mõjutamisele. Aitamaks liiklejal käituda ohutult ja vähendada liiklusriske, tuleb kasutada erinevaid sekkumisi. Sekkumine on ennetuse tähenduses tegevuste kogum, mille eesmärk on suurendada heaolu ja positiivseid tulemusi.

Tulemuslik ennetus on tõenduspõhine sekkumine, mis mõjutab riski- ja kaitsetegureid eri keskkondades, nt perekonnas, koolis, tööl, kogukonnas ja ühiskonnas laiemalt. Ohtliku liikluskäitumise tõhusaks ennetamiseks tuleb kavandada sekkumisi järgmiste keskkondade lõikes:

- ▶ **Perekonnapõhine ennetus.** Perekond on oluline laste arengukeskkond. Kui perekonna toimimine on häiritud või eiratakse ohutu liikluskäitumise hoiakuid ja käitumisnorme, esineb lastel tõenäoliselt liikluses ohutult hakkamasaamisega probleeme. Perekonna hoiuakud ja väärtusruum peavad toetama ohutut liikluskäitumist
- ▶ **Kooli- ja töökohapõhine ennetus.** Perekond ja haridusasutused on kaks peamist keskkonda, kus tegeletakse ohtliku liikluskäitumise ennetamisega laste ja noorte seas. Kooli ja töökohapõhine ennetus keskendub õppekavast tulenevale tegevusele, koolipoliitika ja keskkonnakujundamisele.
- ▶ **Keskkonnapõhine ennetus.** Keskkonna kujundamise eesmärk on toetada ohutut ja piirata riskikäitumist. See aitab suunata tegema turvalisi valikuid. Lisaks mõjutavad ka eakaaslaste ja eeskujuks olevate inimeste käitumisharjumused oluliselt liikluskäitumist.
- ▶ **Meediapõhine ennetus.** Laia avalikkust ja kitsamaid sihtgruppe hõlmavate meediakanalite toel on võimalik informeerida, kaasata ja mõjutada liiklusohutusega seotud teadlikkust ja inimeste valikuid liikluses. Tõhusa meediapõhise sekkumise korral sõnumeid, materjale ja sõnumiedastusviise testitakse enne kampaania käivitamist. Tegevus mitmel tasandil ja keskkonnas suurendab meediapõhise ennetuse tulemuslikkust. Meediat ennetustöös kasutades tuleb läbi mõelda, kuidas seda kaasata ja sihtrühmi mõjutada.
- ▶ **Kogukonnapõhine ennetus.** See ei ole niivõrd piiritletud füüsilise alaga, vaid põhineb rohkem ühtekuuluvustundel, identiteedil, usaldusel ja ka tunnetatud vastutusel kogukonna ees. Tõenduspõhised sekkumised kogukonnas aitavad mõjutada ka inimesi, kes on haavatavamad ja kelleni on sageli raske jõuda. Tõhus süsteem kogukonnatasandil suurendab usaldust.

Ennetus jaguneb:

- ▶ **Universaalseks** – suunatud kõigile, olenemata riskist probleemi tekkeks.
- ▶ **Valikuliseks** – suunatud gruppidele kellel on kõrgendatud risk ebasoovitava käitumise tekkeks.
- ▶ **Näidustatuks** – suunatud neile, kelle puhul on individuaalselt tuvastatud kõrge risk või kellel juba esinevad ebasoovitava käitumise tunnused.

Tulemuste saavutamiseks on oluline, et kõik osalised (riigiasutused, omavalitsused ja teised ennetusega seotud organisatsioonid) saaksid aru enda rollist ennetuses ning järgiksid ennetustegevustes samu põhimõtteid nii kitsalt oma valdkonnas kui koostegevustes teistega.

Sekkumiste valikul ja elluviimisel on sisuliseks võtmeküsimuseks nende mõju. Tuleb loobuda ennetustegevustest, mis ei anna tulemusi. Ennetus tähendab ka perspektiivis mõtlemist, kus täna tehtavate tegevuste mõju avaldub 3, 5, 10 või 20 aastat hiljem. Seetõttu ei saa ennetus olla ainult projektipõhine ning ennetusvaldkonna otsused lühiajalised.

LIKLUSHARIDUS

Liiklushariduse eesmärk on kujundada ohutut liiklemist toetavad hoiakud ja käitumisviisid juba varases eas ning toetada neid kogu elukaare jooksul. Oluline on, et liiklusharidus muutuks süsteemseks ja järjepidevaks ning hõlmaks kõiki vanusegrupe – lastest eakateni. Turvaline liikluskultuur sünnib kooli, kodu ja kogukonna koostöös. Vastutusosalad jagunevad järgmiselt: kõrgkoolid – õpetajate taseme- ja täienduskoolitus; haridusasutused – kvaliteetne ja süsteemne liiklusõpe lasteaiast autokoolini; pere/kogukond – vastutus isikliku eeskuju ja väljakujunenud käitumisharjumiste eest. Õiged liiklusharjumused peavad välja kujunema noores eas, seetõttu on oluline õpetamise kvaliteet põhikoolis, mis võimaldaks saavutada riiklikus õppekavas püstitatud eesmärgid ja tagada asjakohase pädevuse väljakujunemist. Oluline on õpetajaskonna liikluskasvatusalane ettevalmistus sh liikluskasvatuse aine siseseviimine alushariduse pedagoogi ja klassiõpetaja erialade bakalaureuseõppe õppekavadesse.

TÕHUS, RISKIDELE SUUNATUD JÄRELEVALVE

Enamik liiklejatest on seadusekuulekad. Siiski kombatakse aeg-ajalt piire või tehakse ebatavalisi valikuid. Liiklusreeglite eiramist saab heidutada mitmel viisil, olenevalt rikkumise liigist ja toimepanijatest – juhuslikest rikkujatest süstemaatilistest rikkujateni.

On väike hulk kõrge riskiga juhte ehk süstemaatilisi rikkujaid (süstemaatiline rikkuja on ka korduvrikkuja).²⁰ Paljud neist ei ole mõjutatavad traditsioonilise järelevalvega ja heidutuspõhiste algatustega. Kuigi selliselt käituvad juhid moodustavad väga väikese osa elanikkonnast, siis surmaga lõppenud või raskete vigastustega õnnetustes on nende osakaal oluliselt suurem. Süstemaatiliselt liiklusnõudeid rikkuvate liiklejate mõjutamiseks on esmalt vaja sellised liiklejad

välja selgitada. Teiseks ja vähemalt sama oluliseks vahendiks on neile sobiva mõjutusmeetme rakendamine, et ära hoida uusi rikkumisi. Eesmärk on mõjutada süstemaatilisi rikkujaid käituma õiguskaualekamalt ning harida liiklusnõuete vastu eksinuid teadlikkuse tõstmise teel, et seeläbi vähendada edaspidi inimkannatanutega liiklusõnnetuste arvu, liikluses hukkunute arvu ning tervisekahjustuste tekkimist.

Järelevalve peab keskenduma ohtu tekitavale, selle asemel, et reageerida ainult käitumisele endale. See hõlmab uut lähenemisviisi kõige suurema riskiga ilmingutega tegelemiseks. Tuleb leida ja rakendada karistamisele alternatiivseid lahendusi, et vähendada õigel ja õiglasel viisil reitsidivset, kõrge riskiga käitumist. Peame olema valmis kiirelt ja paindlikult muutma õigusruumi, et käia kaasas tehnoloogia arenguga. Järelevalve tegevused peavad arvestama ohukriteeriume, keskkonnaneelemente ja liiklejate käitumist. Rõhk ei ole ainult reeglite täpse järgimise kontrollimisel, vaid ka ohuolukordade hindamisel (näiteks nõuetele mittevastav pikivahe või põhjendamatult aeglane sõitmine) ja ennetamisel. Mehitatud järelevalve peab keskenduma liiklusohutust kõige enam mõjutavatele. Peamised fookusvaldkonnad on liiklusohutliku käitumise vähendamine ja kergliiklejate ohutuse tagamine, piirkiiruse järgimise ja põhjendamatult aeglase sõidu kontrollimine, joobes juhtide liiklusest kõrvaldamine, turvavarustuse nõuetekohase kasutamise kontrollimine. Väärteomenetluse läbiviimise lihtsustamine ja digitaliseerimine on vajalik, sh automaatse liiklusjärelevalve võimaluste kasutamise suurendamine, et muuta protsessid kiiremaks ja efektiivsemaks. Menetluse lihtsustamine ja tõhustamine ei tohi toimuda isiku õiguste tagamise arvelt.

OHUTUSVARUSTUSE KASUTAMINE

Kuigi ohutusvarustuse kasutamine on paranenud, siis ohutusvarustust mittekasutanud hukkunute ja raskesti vigastatute arv on seni olnud ajas suurenev. Liikleja turvavarustus peab olema liikluses osalemise rolli ja kasutava liiklusvahendi spetsiifikaaga kaasnevaid riske arvestav.

Jalakäija märgatavust halva nähtavuse ja pimedal ajal aitavad oluliselt suurendada helkur ja valgusallikas.



²⁰ Korduvrikkujate osalemine liiklusõnnetustes ja liiklusõnnetuste põhjustamine, Maanteeamet 2019
https://transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2021-11/lo_vs_liiklusrikkumine.pdf

Jalgratta ja mikrosõidukiga (kergliikuri, robotliikuri ja pisimopeediga) liigeldes on oluline märgatavus. Selleks on oluline alati teel liigeldes panna põlema tuled. Sobiva mõõdu ja nõuetekohaselt rihmaga kinnitatud kiivri kasutamisega²¹ saavutatakse peatraumade vähenemine liiklusõnnetuse ning kukkumise korral. Kiivri kandmine kergliikuriga sõites võib vähendada peavigastuste riski kuni 44%²² ja jalgrattakiivrid vähendavad raskeid peavigastusi 60%²³ võrra nii täiskasvanutel kui ka lastel.

Turvavöö on üks olulisem ja mõjusam passiivne turvaelement sõidukis sõitva inimese jaoks. Seepärast võib turvavöö kinnitamise meeldetuletus ära hoida liiklussurmasid. Kuigi turvavöö kasutus mootorsõiduki juhtide ja esiistmel sõitjate hulgas on Eestis kõrgel tasemel, siis just need juhid, kes turvavööd ei kasuta, seavad ennast ja kaassõitjaid kordades suuremasse ohtu. Turvavöö kasutamine sõiduauto tagaistmel sõitja ja ühistranspordis sõitjate hulgas on oluliselt väiksem ning vajab suuremat tähelepanu.

Eakohane ja õigesti kasutatav lapse turvavarustus on kõige tõhusam passiivne turvasüsteem sõidukis sõitva laps jaoks.

Autos lahtiselt olev lemmikloom on ohuks sõitjatele ja võib äkkpidurduse või kokkupõrke korral kergesti viga saada. Lemmiklooma rakmed on hea lahendus neile, kellel ei ole võimalik autosse lemmiklooma puuri paigaldada.

Ohutusvarustuse kasutamise teadlikkuse tõstmiseks on oluline pakkuda liiklejatele täiendavaid koolitusi ja teavituskampaaniaid, kuidas liikluses ohutult osaleda.

TÄHELEPANU HAJUMINE LIKLUSES

Tähelepanu hajumist liikluses põhjustab liikleja²⁴ käitumine (sõnumite saatmine, helistamine, ekraani muu kasutus, navigatsioonisüsteemi opereerimine, söömine), teiste käitumine (reisijate surve, lapsed tagaistmel, lemmikloom autos) ning muud häiringud (teeäärne reklaam, liiklusõn-

netus). Sageli läheb tähelepanu liikluses toimuvalt ära kõigi nende vormide kombinatsiooni tulemusena.

Üha enam saadakse liiklusteavet ja kasutatakse marsruudinõustamist mobiilseadmetes ning sõidukisiseses süsteemides. Ajakohane navigatsiooninfo aitab kaasa liiklusohutusele ja liikluse sujuvusele, sest tähelepanelik liikleja saab teha ohutuma valiku, kuid samal ajal on see ka lisa-stiimul ja segaja. Sellised tähelepanu hajutamise vormid liikluses kujutavad endast üha suuremat ohtu. Kõrvaliste tegevuste tõttu sõiduki juhtimise ajal toimub sagedamini tagant otsa- ja teelt väljasõite ning kokkupõrkeid sõidurajalt kõrvale kaldumisel. Aga samuti otsasõite jalakäijatele.

Eesmärk on tõsta teadlikkust pealtnäha väikeste rikkumistega seotud tõsistest tagajärgedest. Olenemata tehnoloogilistest arengutest jääb inimese aju töötlemisvõime piiratuks, mis tähendab, et aju ei suuda kiiresti ja täpselt töödelda kriitilist infot. Risk eksida ja sattuda liiklusõnnetusse suureneb märgatavalt. Tähelepanu segavate stiimulite vältimine ja keskkonnast eemaldamine peaks juhi ja jalakäija jaoks muutuma reeglaks.

JUHI TERVIS

Oskuslik ja teadlik tervisekäitumine toetab liiklusohutust ja aitab kasvatada tervelt elatud aastate arvu. Sõiduki juhtimine ei ole igaühe õigus, vaid selleks peab olema sobiv nii füüsiline kui ka vaimne seisund. Liiklusseaduse alusel tehtav mootorsõidukijuhi tervisekontroll on suunatud juhi tervisenõuete vastavuse kontrollimisele ja liiklusohutliku terviseseisundi tuvastamisele. Tervisekontrolli integreerimine e-tervisega võimaldab läbi vaadata mootorsõidukijuhtide tervisekontrolli ja tõendite väljastamise protsessi. Tuleb leida lahendused juhikanditaatide juhtimisvõimekuse ning vanemaealiste mootorsõidukijuhtide kognitiivse võimekuse hindamiseks. Selleks, et liikluses osaleksid mootorsõidukijuhina piisava juhtimisvõimekusega isikud, on vaja luua nõustamisvõimalused, mis tagavad sõidukijuhi juhtimisvõimekuse säilitamise ja parandamise. Joobes

²¹ 52 empiirilise uuringu metaanalüüs <https://tinyurl.com/pn3je3d8> ei toeta hüpoteesi, et jalgrattakiivri kandmine toob kaasa suurema riskikäitumise ja kuigi jalgrattakiivri kandmise kohustuslikuks muutmine võib tuua vähem inimesi jalgrattaga sõitma, ei ole vähenemine tavaliselt märkimisväärne ega pikaajaline, kuna on oluliselt rohkem muid tegureid, millel on palju suurem mõju inimeste jalgrattakasutusele.

²² <https://etsc.eu/reducing-serious-injuries-on-european-roads-pin-flash-48/>

²³ <https://tinyurl.com/pn3je3d8>

²⁴ Isik, kes osaleb liikluses jalakäija või juhina.

juhtimist aitab tõendatult vähendada tõhus alkoholipoliitika (hinnalt kallis ja füüsiliselt raskemini kättesaadav) ning uimastite tarvitamise varajane märkamine ning toetavatele teenustele suunamine, sh karistuse asemel.

JALAKÄIJATE OHUTUS

Jalakäijad on kõige suurem ja kõige ohustatum liiklejate grupp. Jalakäijatena on käsitletavad ka abivahendite (ratastool, rulluisud, rula, rullsuusad, tõukekelk jne) kasutajad. Jalakäijad liiguvad ruumis, mida väga sageli kasutavad ka teised liiklejad.

Erilist tähelepanu tuleb pöörata liikluskeskkonna füüsilisele ja tajutavale ligipääsetavusele, luues ohutuid võimalusi jalgsi liikumiseks, teeületamiseks ja igapäevastesse sihtkohtadesse jõudmiseks. See, kas on mõttekas jagada liiklusruumi või liiklejad ohutult eraldada, sõltub keskkonnast, liiklusvoogudest ja liiklejate tüübist. Jalakäija kasutatav liiklusruum tuleb senisest enam kavandada ja rajada viisil, mis andestab liikleja eksimusi ja vähendab neist tingitud liiklusõnnetuste raskusastet.

Asulavälisel teel tuleb jalakäijate liikumisega arvestada eeskätt kohtades, kus on jalakäijate liikumiste kõrge potentsiaal teekondadel elukohast oluliste igapäevaste sihtkohtadeni – seal tuleb tagada ohutu sõidukiirus, hea nähtavus, turvaline teeületusvõimalus ning ohutust tagav teehoiutase.

Talvel tuleb tagada jalakäijatele ohutu ja hästi ligipääsetav liiklusruum. Lumi ja jää jalgteedel või teepeenardel ei tohi sundida jalakäijat liikuma sõiduteel, kus suureneb märgatavalt risk, et mootorsõiduk sõidab jalakäiale otsa.

Pimeda ajal on liiklusõnnetuse risk otseselt seotud jalakäija märkamise kaugusega. Asulavälisel teel suurendab helkuri nõuetekohane või valgusallika kandmine oluliselt jalakäija nähtavust ja ohutust.

Liiklusõnnetuse korral määrab otsasõidukiirus otseselt jalakäija ellujäämisvõimaluse. Seetõttu on ohutu liikumiskiirusega arvestamine oluline lähtekoht liiklusruumi kavandamisel ja kiiruspiirangute seadmisel. Piirkiirusest kinnipidamist mõjutavad omakorda liiklejate üksteist arvestav käitumine, seaduskuulekus, tõhus liiklusjärelevalve ning liikluskesk-

konnast saadav visuaalne ja füüsiline tajus, mille põhjal sõidukiirust valitakse. Mootorsõidukjuht peab olema tähelepanelik teel ja teeservas liikuva vähekaitstud liikleja suhtes ning vältima tema ohustamist ja kahju tekitamist.

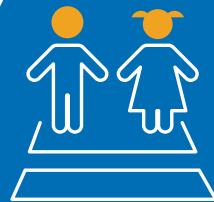
LASTE (0–16 AASTAT) OHUTUS

Laste – kui eriti kaitset vajavate liiklejate – liiklusohutus peab olema ühiskonna fookuses ja põhinema ühisel vastutusel. Liiklusõnnetustes hukkunud ja raskesti vigastada saanud laste arv väheneb, kuid mitte kavandatud tempos. Laste liiklusõnnetustesse sattumise risk jaguneb varajase lapseea, (kus suuresti sõltutakse täiskasvanute otsustest, tegevustest ja eeskujust) noorema kooliea ning murde- ja noorukiea (noorusest tingitud kogenematuses) vahel. Laps näeb ja tajub liikluskeskkonda teistmoodi kui täiskasvanu. Noorukieas suureneb hüppeliselt risk sattuda rasketesse liiklusõnnetustesse. Lisaks võib esineda riskiotsivat käitumist, mis tuleneb põnevuse ja uute kogemuste saamise soovist. Seetõttu on oluline liiklusohutuse kui õppekava läbiva teema tervis ja ohutus alateema rakendamise ealisi iseärasusi arvestades, mille tulemusena kujuneb suutlikkus oma teadmisi erinevates olukordades rakendada ja käituda ohutult.

Rakendamist vajavad meetmed, mis suurendavad lasteasutuste ümbruse ja kogu koolitee ohutust ning aitavad kaasa laste turvalisemale käitumisele. Lapsed vajavad turvaliselt liikluses osalemiseks järjepidavat õpet ja lapsevanemad oskusi laste juhendamiseks. Laste liiklusohutus on kodu, koolieelse lasteasutuse, kooli, kooli pidaja ja kogukonna teema. Oma panuse hea eeskujuna peavad andma kõik nii juhi, sõitja kui ka jalakäijana.

EAKATE (65+ AASTAT) LIIKLEJATE OHUTUS

Demograafiline prognoos näitab rahvaarvu langust ja Eesti rahvastiku vananemist. Eakad on kasvav rahvastikurühm ning neil on vanadusega seotud vajadused ja ootused võrreldes tänapäeva eakatega ambitsioonikamad. 65+ elanike osakaal tõuseb 2035. aastaks umbes 3% (> 40 000 in). Praegu on kõige suurem juhtimisõigusega isikute osakaaluga vanusegrupp 40–60 eluaastat. Kümne aasta pärast kandub see üle järgmisse vanusegruppi ehk aastaks 2035 suureneb oluliselt üle 65-aastaste juhtide osakaal liikluses.



Ühiskond peab kohanema liikluskeskkonnale esitatavate nõudmistega, mis tulenevad elanikkonna vananemisest. Vananemine vähendab liikluses osalemiseks olulisi võimekusi nagu keskendumine, jälgimine ja teabe töötlemine. Lisaks taluvad eakad inimesed õnnetusjuhtumitest tingitud füüsilist ja emotsionaalset pinget vähem kui noored. Elanikkonna vananemisega seotud probleemistik jaguneb kaheks: eaka jalakäija ohutus ja eaka juhi eripäraga seonduv. Lähedased ja kogukond on need, kes ennekõike saaksid kõrvalt märgata eaka juhi sõidukijuhtimise võime langust. Otsus autojuhtimisest loobuda ei ole kerge. Selle mõttega leppimiseks tuleb anda aega. Tähelepanu tuleb pöörata autole alternatiivsete liikumisviiside piisavale pakkumisele ja teadlikkuse tõstmisele, et vanemaalised saaksid teha teadliku valiku, milline transpordiviis nende füüsilise seisundiga kõige paremini sobib ja milliste uute liikumisviiside ja kaasnevate riskidega nad kokku puutuvad.

Eakate sotsiaalse aktiivsuse ja elukvaliteedi tagamiseks tuleb nende jätkuvat autokasutust igati soosida, samas motiveerides neid osalema täiendkoolitustel. Eakas inimene, kes soovib kõrge vanuseni autot juhtida, peab olema teadlik ja oskama toime tulla vanadusega kaasneva juhtimisvõimekuse vähenemisega. Sõidukijuhtimisest tuleb loobuda kohe, kui tervises seisund või kognitiivse võimekuse langus ei võimalda enam ohutut liiklemist. Uute ja ohutumate liikuvusviisidega kaasneb ka parem liikuvus kõigile ühiskonna liikmetele, eelkõige puudega inimestele ja üha suurenevale eakate kogukonnale.

JALGRATTURITE JA MIKROSÕIDUKI²⁵ JUHTIDE OHUTUS

Jalgrattasõit on oluline liikumisviis ja vaba aja veetmise võimalus. Jalgratturitena on käsitletavad nii tavajalgrataste kui ka elektriliste jalgrataste kasutajad sõltumata sellest kas need on ühe-, kahe- või enamarattalised, sh kastirattad. Need liikumisviisid on muutumas üha populaarsemaks ja hübriidlahenduste tõttu liiguvad neist paljud senisest kiiremini. Kõige enam jalgratturitest ja mikrosõiduki juhtidest saab vigastada ühesõidukiõnnetustes, vähem kokkupõrgetes mootorsõidukitega.

- ▶ Suur osa nende rasketest vigastustest tekivad kokkupõrgetes, milles ei osalenud mootorsõiduk.
- ▶ Prognoosida võib vähemkaitstud liiklejate omavaheliste kokkupõrgete kasvu.
- ▶ Võttes arvesse nende kokkupõrgete alateatamist, on juhtide vigastuste tegelik arv kordades suurem.
- ▶ Neile sõidukitele vajalik taristu on katkendlik, kavandamine ja kasutuse edendamine on killustunud.

Aastaks 2035 on jalgratas kõigi eelduste kohaselt muutunud mikrosõidukitest eelistatumaks liikumisvahendiks. Ohutu liiklemise tagamiseks on vaja, et rattasõit oleks turvaline igas vanuses inimestele, sh lastele ja eakatele. Rattateede võrgustikku tuleb kujundada terviklikult ning see peab olema aastaringi kasutatav. Jalgrattaliikluseks kasutatav taristu tuleb kavandada ja olemasolevat rekonstrueerida nii, et see oleks ohutu ja takistusteta, selgelt märgistatud, piisavalt lai ning andestavate äärtega. Jalgrattateed peavad olema turvalised ja omavahel ühendatud, viiksid olulistesse sihtkohtadesse ja pakuksid piisavaid turvalisi parkimisvõimalusi ja -laadimisjaamu.

Teiste liiklejate valmidus jalgratturite ja mikrosõidukitega arvestada ning liiklusreeglite kompromissitu täitmine aitavad oluliselt liiklusohu vähendada. Mootorsõidukijuhtidele tuleb selgitada vähemkaitstud liiklejate õigusi ning kohustada neid liiklema tähelepanelikult ja teiste liiklejatega arvestavalt. Jalgrattur ja mikrosõiduki juht peavad teadvustama, et neil lasub enda ohutuse tagamise ja teistesse liiklejatesse vastutustundliku suhtumise kohustus.

Ohutusvarustuse kasutamine tagab nii aktiivse, õnnetusse sattumist ennetava kui ka passiivse, tagajärgede raskust leevendava ohutuse. Oluline on, et jalgratta ja mikrosõidukiga teel liigeldes kasutatakse alati tulesid. Kuna täiskasvanutel ei ole kohustust kanda ohutusriietust ja kiivrit, siis saavutatakse kasutajate juurdekasv valdavalt liikluskasvatuse abinõusid (teavitus, teadlikkuse tõstmine, koolitus jm) kasutades. Kiivri kandmi-



²⁵ Mikrosõiduk on ühe inimese vedamiseks ette nähtud istekohata elektri jõul liikuv sõiduk (kergliikur), tasakaaluliikur ja pisimopeed. Välis- tatud ei ole, et siia lisandub veel uusi elektrilisi sõidukeid, mille veosüsteem vastab eelnimetatud vahenditele kehtestatud nõuetele.

sega²⁶ on võimalik saavutada peatraumade vähenemine liiklusõnnetuse ning kukkumise korral.

Jalgratta või mikrosõiduki juhtimiseks ei piisa tavapäraste jalakäija liiklusreeglite tundmisest. Juhi rolli asumisega kaasnevad täiendavad reeglid, kohustused, vastutus ja ka ohud. Oluline on pakkuda liiklejatele ohutu liiklemise koolitust ja teavet. Ohutuse seisukohalt vajab kiiret lahendust probeem, kuidas vähendada ja välistada mikrosõidukil mitmekesi sõitmist. Mikrosõidukite liiklusreeglite kehtestamine, nagu vanusepiirangu seadmine, kiivri kandmise kohustus, erinevate piirkiruste seadmine ja täpsustamine, kus ja millal sõita ei tohi, võib vähendada kokkupõrkeohtu ja vigastuste raskust. Liikluskorralduse arusaadavuse ja ohutuse tagamiseks võetakse kasutusele mikrosõidukite teekatte- ja püstmärkised.

MOOTORRATTURITE OHUTUS

Mootorrattasõit on kõrge riskiga liiklemisviis – statistika näitab, et mootorratturite hukkumise või raske vigastuse tõenäosus liiklusõnnetustes on kuni 40 korda suurem kui sama vahemaa autoga läbivatel inimestel.

Vaatamata riskidele on mootorrattasõidu populaarsus kasvutrendis – mootorrattaste arv suureneb kiiremini kui autode oma. Seetõttu on oluline keskenduda liiklusohu vähendamisele ja riskide maandamisele.

Peamised tegevussuunad:

- 1. Elukestev koolitus ja teadlikkuse tõstmine.** Soodustada vabatahtlikke koolitusprogramme, mis toetavad mootorratturite teadlikkust ja sõiduoskust. Sellised programmid aitavad kujundada vastutustundlikku käitumist ja tugevdavad ohutuskultuuri.
- 2. Märkatavuse ja ohutuse suurendamine.** Mootorratturite parem märkatavus on kriitilise tähtsusega – eredavärviliste ja spetsiaalsete sõiduriiete, kaitsmete ja helkurvestide/trakside kandmine ning teiste liiklejate teadlikkuse tõstmine.

²⁶ 52 empiirilise uuringu metanalüüs <https://tinyurl.com/pn3je3d8> ei toeta hüpoteesi, et jalgrattakiivri kandmine toob kaasa suurema riskikäitumise ja kuigi jalgrattakiivrite kandmise kohustuslikuks muutmine võib tuua vähem inimesi jalgrattaga sõitma, ei ole vähenemine tavaliselt märkimisväärne ega pikaajaline, kuna on oluliselt rohkem muid tegureid, millel on palju suurem mõju inimeste jalgrattakasutusele.

3. Järelevalve. Liiklusjärelvalve peab olema fokusseeritud ohtliku käitumise ennetamisele ja ohutusnõuete järgimisele. Tõhusus saavutatakse automaatse järelevalve võimaluste kasutamise läbi.

4. Muudatused liikluskeskkonnas ja -käitumises. Kliima muutuste ja sõiduhooaja pikenedamisega muutub mootorrattaste aktiivne kasutusaeg pikemaks, mistõttu peavad kõik mootorsõidukijuhid arvestama kaherattaliste liiklejatega aastaringelt. Vajalik on teavitustöö, mis rõhutab vastastikust tähelepanelikkust ja liikluskultuuri paranemist.

MOOTORSÕIDUKIJUHTIDE OHUTUS

Ohutu liiklemine algab vastutustundlikust hoiakust. See ei tähenda ainult reeglite järgimist, vaid ka hoolivust ja tähelepanu iga liikuja suhtes. Mootorsõidukijuht, kui suurema ohuallika valdaja, saab teiste liikleja rollidega võrreldes kõige enam liiklusohutust mõjutada. Hea juht mõistab, et tema liikluskäitumine ja sõiduk võib kujutada ohtu mitte ainult temale, vaid ka kõigile teistele teel liiklejatele.

Juhikoolitus on üldise liiklusalase alg- ja põhihariduse loogiline jätk. Juhi ettevalmistamise eesmärgiks on luua eeldused vastutustundliku juhi liikluskäitumise kujunemiseks ning juhi ohutu, iseseisva, teisi liiklejaid arvestava ja keskkonda säästva käitumise kujunemiseks.

Juhikoolituses on keskne roll autokoolil. Eelistatud on kompetentsipõhine lähenemine, kus mootorsõidukijuhi kvalifikatsiooninõuded on seotud hinnatavate oskuste, teadmiste ja hoiakutega ning eksamite hindamiskriteeriumid on üheselt määratletud. Juhtimisõiguse taotlemine peab põhinema mitte kohustusliku koolituse mahu, vaid tegeliku pädevuse hindamisel. Õppekavad, eksamineerimine ja õpetajate koolitus peavad tuginema samadele põhimõtetele, mis kindlustab ühtse reeglite tõlgendamise ja tagab koolituse kvaliteedi. Erilist tähelepanu pööratakse algajate juhtide ettevalmistusele, mille keskmes on tehniliste oskuste kõrval ka hoiakute kujundamine, riskitaju arendamine ja oma võimete teadlik hindamine. Eesmärk on kujundada süsteem, kus juhtimisõiguse taotlemine põhineb mitte kohustusliku koolituse mahu, vaid tegeliku pädevuse hindamisel, võimaldades paindlikke õppimisviise. Nõuded kujundatakse minimaalselt vajalikeks, sisuliselt põhjendatuteks ja rakendatavaks õppija seisukohast.

Mootorsõidukijuhi koolituses, sh mopeedi- ja mootorrattaõppes on oluline, et õppeperiood oleks intensiivne ning et koolitav saaks võimalikult palju regulaarset sõidupraktikat enne juhtimisõiguse taotlemist. Koolitusasutuste järelevalve ja eksamineerijate kvaliteedi kontroll peab olema järjepidev ja õppimise parendamisele sihitud. Juhendajatel tuleb läbida kohustuslik eelkontroll – juhendaja tunnistuse saamiseks läbitakse teooriaeksam või teatud arv sõidutunde või mõlemad. Juhendajatel peavad olema vajalikud teadmised, oskused ja hoiakud. Autokoolis õppimise eesmärk on tagada, et autokooli lõpetanu saab liikluses iseseisvalt hakkama, liikleb ohutult ja vastutustundlikult.

Algaja juht, vaatamata eale, on vähese vastava sõidukiliigi juhikogemusega liikleja. Tuleb arvestada, et uue transpordiliigiga alustamisel on kõik liiklejad algul kogenematud ning sellega kaasnevad teatud riskid. Juhikogemuste lisandudes on otstarbekas soosida elukestva õppe hoiakut nii teadmiste kui ka oskuste mõttes, et kohaneda liiklusreeglite muutustega ajas ning tulla toime sõiduki juhtimise ja muutuvate oludega.

Mootorsõidukijuhtide ohutut käitumist mõjutavad faktorid:



Sõidukiirus. Oluline liiklusõnnetuse toimumisega seotud faktor, seostudes tugevalt 10% liiklusõnnetuste ja 30% hukkunutega liiklusõnnetustega.²⁷ Suurem kiirus vähendab õigeaegse reageerimise võimekust. Kiirusest tulenevalt muutuvad kokkupõrke tagajärjed raskemaks, sõiduki turvasüsteemid ja inimese keha peavad toime tulema suurema kineetilise energia hulgaga. Kiirus ei ole alati liiklusõnnetuse põhjuseks, kuid liiklusõnnetuse tagajärg sõltub alati kiirusest.



Alkohol. Mõjutab inimese aju neurokeemilisi protsesse, mille toimet halveneb aju eri piirkondade tegevus. Asudes alkoholi tarbinuna sõidukit juhtima on vead sõiduki juhtimisel ja olukordade tajumisel paratamatud. Reageerimisvõime alaneb ja juhtimisega seotud tegevused muutuvad ebakindlaks, isegi kontrollimatuks. Kui juhi sellises seisundis peaks tekkima reaalne oht kaasliiklejatele või takistuse näol, on liiklusõnnetus vältimatu.



Tähelepanu hajumine. Tähelepanu hajumist põhjustab mootorsõiduki juhi enda käitumine (sõnumite saatmine, helistamine, ekraani muu kasutus, navigatsioonisüsteemi opereerimine, söömine), teiste käitumine ning välised häiringud (nt. liiklusvälised teabevahendid, sh reklaamid). Sageli läheb tähelepanu liikluses toimuvalt ära kõigi nende vormide kombinatsiooni tulemusena.



Turvavöö kasutus. Kuigi enamik juhte kinnitab turvavöö, on väike osa neid, kes seda ei tee ja kes seetõttu liiklusõnnetuse toimumise korral kuuluvad suurde riskirühma.



Väsimus. Väsinuna mootorsõiduki juhtimine tundub olevat midagi sellist, mis ei vääri tähelepanu. Väsimusseisundis muutub sõidukijuhtimine passiivsemaks ja pigem automaatseks tegevuseks, mis mõjutab nii infotöötlusprotsessi, manöövrivõime ja sooritusvõimet kui ka valvsust. Väsimust ei saa maha suruda tahtejõu, juhi suure kogemuste pagasi või motivatsiooniga. Õnnetuse tagajärjed on fataalsed, kuna need juhtuvad täiskiirusel, ilma, et juht oleks pidurdanud.



Vaimne tervis. Stress on nähtamatu liiklusohutlike olukordade põhjustaja. Kui inimese keha on füsioloogilises stressis ja toodab stressihormoone, siis aju ei suuda ühel hetkel emotsioonidega enam toime tulla ja võidaks liikluses käituda ohtlikult.



Ravimid. Liikluses osaleb tuhandeid mootorsõidukijuhte, kes tarvitavad igapäevaselt ravimeid, mille kõrvaltoimed on mootorsõidukijuhtimisele vastunäidustatud. Teatud ravimid võivad tekitada kõrvalnähtudena uimasust, hägust nägemist ja väsimustunnet. Eriti ohtlikud ravimirühmad on rahustid, uinutid, tugevatoimelised valuvaigistid, mõned köha-, nohu- ja allergiaravimid.



²⁷ TRB (1998) Managing speed; review of current practice for setting and enforcing speed limits. Special report 254. Transportation Research Board (TRB). National Academy Press, Washington, DC

4.5. Ohutu töösõit

Üle kolmandiku teedel juhtuvatest surmaga lõppenud liiklusõnnetustest on seotud sellega, et vähemalt üks liiklusõnnetuse osaline kasutab sõidukit tööülesande täitmiseks või on sõitja sellises sõidukis. Ettevõtete sõidukipargid on Eesti sõidukituru oluline osa, moodustades ligi poole registreeritud autodest. Iga päev osalevad sajad tuhanded liiklejad tööülesannetega seotult liikluses. Osa neist tegutsevad kutseliste autojuhtidena, kes veavad reisijaid- või kaupu. Teised juhivad sõidukit oma põhirolli osana või platvormitööna. Ettevõtetes ja organisatsioonides, kus töötajad veedavad suure osa oma tööajast liikluses, on ohutusel põhineva juhtimiskultuuri arendamisel organisatsioonis märkimisväärne potentsiaal. Senisest enam vajab tähelepanu laste-, reisijate- ja kaubavedusid tegevate sõidukite ohutus ning ettevõtja kohustuste ja vastutusega seonduv. Igal ettevõttel ja organisatsioonil lasub moraalne ja juriidiline vastutus tagada, et tööga seotud liiklemine oleks nende töötajatele ja avalikkusele ohutu.

Tööga seotud liiklusohutus on programmi jaoks kriitiline küsimus mitte ainult probleemi suuruse, vaid ka selle tõttu, et toimeahelas tervikuna ja paljudes sektorites on ettevõtetel reaalne võimalus parandada ohutust teedel. Näiteks ISO 39001 standard seab elementaarsed nõuded liiklusohutuse juhtimissüsteemile, mille abil riigiasutused, teomanikud ja eraettevõtted saavad oma juhtimissüsteeme sertifitseerida. Standard on mõeldud nii avalikele kui eraorganisatsioonidele, kes on osalised liiklussüsteemis ning kellest sõltub kasvõi vähesel määral liiklusohutus.

Seni on organisatsioonide potentsiaal liiklusohutust mõjutada suures osas kasutamata. Avaliku sektori võimaluseks on eeskuju näitamine, kuidas organisatsioonid rakendavad avalike teenuste osutamise hangetel liiklusohutusse panustamist. Omavalitsustel on võimalik ühistranspordi- ja

koolibussi teenuse ostmisel ning taksoteenuste osutamise tegevuslubade saamise ja säilitamise tingimustes näha ette nõuded liikluses riskide vähendamise ja liiklusreeglite täitmise kohta. Tööandjad saavad oluliselt liiklusriske vähendada, hankides ohutumaid ja juhiabisüsteemidega sõidukeid ning nähes ette nõuded töötajatele ja lepingupartneritele. Iga inimese eest tuleb parimal võimalikul moel võidelda.

Ohutuskultuuri loomine on kõige tõhusam, kui organisatsioonis kujundatakse positiivne ja vastutustundlik suhtumine töötajate liiklusohutusse, seatakse selged sihid arengustrateegiasse, tuvastatakse ja maandatakse riske, kogutakse ja analüüsitakse ohutusandmeid ning koolitatakse töötajaid, et tõsta nende liiklusohutuse teadlikkust.

**ISO
39001**

4.6. Kiire ja tõhus õnnetusejärgne abi



Liiklusõnnetusse sattumisel on abi saamine ja selle osutamine elulise tähtsusega. Kiire ja asjakohane reageerimine õnnetustele ja ohtudele vähendab kahju nii inimestele, asjadele kui ka keskkonnale.

Õnnetuse korral võib abi saamise kiirus vigastuste lõplikku raskust vähendada. Uuringud²⁸ näitavad, et kuni 50% liiklusõnnetustes hukkunutest sureb sündmuskohal või haiglasse transportimisel. Ülejäänutest sureb enamik 24 tunni jooksul hoolimata osutatud arstiabist. Liiklusõnnetustes ellu jäämises mängivad olulist rolli nii kiirabi reageerimisaeg kui ka abi kvaliteet.

Kokkupõrke korral on kiire, asjakohane ja hästi koordineeritud hädaolukordadele reageerimine ülioluline eeldus raskesti vigastatud inimeste tõhusaks raviks. Abi kiiruse seire on heaks sisendiks hädaolukordadele reageerimise ahela ühtlustamiseks ja erakorralise meditsiini süsteemi edasiseks arendamiseks. Hädaolukorrale reageerimise parendamine võib aidata vältida liiklussurmasid ja elumuutvaid vigastusi.

²⁸ <https://etcs.eu/reducing-serious-injuries-on-european-roads-pin-flash-48/>

Oluline on igakülgse esmaabikoolituse säilitamine sõidukoolituse õppekavas ning teadmiste ja esmaabioskuste omandamise võimaluse pakkumine kõigile liiklejatele.

4.7. Liiklusohutuse andmepõhine juhtimine

Tõenduspõhisus ja tugi andmetele on nüüdisaegse juhtimise alus. Liiklusohutuse valdkonnas tähendab see senisest palju laiemat liiklusohutusala teabe kogumist, säilitamist, analüüsimist ja levitamist. Selleks, et liiklusohutust puudutavad otsused, rakendatavad meetmed ja investeeringud avaldaksid oodatavat mõju, peavad eelanalüüsid põhinema usaldusväärsetel ja asjakohastel andmetel, mis on kogutud privaatsussätteid ja andmekaitset arvestades.

Uuel kümnendil peab liiklusohutuse juhtimine muutuma ennetavaks. See tähendab, et sõltumata liiklusõnnetuste riskidest või nende puudumisest kogutakse ja arhiveeritakse taristu kohta kõik vajalikud andmed. Liiklusõnnetuste toimumise korral lisatakse eelnevaga seotud andmekogusse lisaks klassikalisele õnnetusstatistikale ka õnnetuse toimumise aja ja kohaga seotud teave liiklejate käitumise, tee- ja liiklusolude, taristu seisundi ja keskkonnamõjude kohta. Selline lähenemine võimaldab tuvastada varjatud ohukohti, hinnata usaldusväärsemalt sekkumiste mõju ning juhtida liiklusohutust ennetavalt teadmiste, mitte tagajärgede põhjal.

AASTATEL 2026 – 2035 JÄÄVAD VÕI MUUTUVAD OLULISTEKS:

- ▶ liiklusõnnetuste andmed, mis peavad olema täpsed ja korrektsed, andmekorje peab arvestamata uute sõidukiliikidega (jalgrattad, mikrosõidukid, isejuhtivad sõidukid), peaks tekkima võimalus määrata iga liiklusõnnetuses vigastatu vigastuse raskusastet, tuleb leida toimiv lahendus inimvigastatuga liiklusõnnetuste alaraporteerimisele, et info kannatanutest jõuaks tervishoiuteenuse pakkujalt liiklusõnnetuste infosüsteemi. Raskete liiklusõnnetuste põhjalikum uurimine peaks jõudma juurpõhjusteni;
- ▶ nii perioodilised kui ka reaalaaja liiklusvoo, liiklustingimuste ja liiklejate käitumise seireandmed;
- ▶ liiklusohutuse tulemusnäitajad;
- ▶ teedevõrgu ohutust mõjutavad andmed, teedevõrgu ohutuse hindamise tulemused;
- ▶ tee- ja liiklusjärelvalvet puudutavad andmed;
- ▶ avalikkuse ja kogukonna tagasiside (nt liiklejate teavitused ohtlike kohtade kohta);
- ▶ automaatsed andmekorjesüsteemid (nt sõidukite kogutavad andmed, eCall, sõiduki diagnostika, ITS platvormid).

Uue perioodi eesmärk on arendada **integreeritud ja reaalaajas toimiv andmete ökosüsteem**, mis võimaldab riskasutada erinevaid andmeallikaid, toetab proaktiivset otsustusprotsessi, võimaldab analüüsida liiklusohutuse arengut nii riiklikul kui ka piirkondlikul tasandil ning toetab kohalikke omavalitsusi ja partnereid andmetel põhinevate otsuste tegemisel.

Andmepõhine juhtimine eeldab koostööd erinevate osaliste vahel – Politsei- ja Piirivalveamet, Transpordiamet, Sotsiaalministeerium ja tervishoiuasutused, teadusasutused, omavalitsused ja erasektor. Oluline on ka investeering **digitaalsesse võimekusse, analüütilistesse tööriistadesse ning oskuste arendamisse**. Eesmärk on kujundada **dünaamiline ja õppiv ohutu liiklussüsteem**, kus andmed ei ole pelgalt aruandluseks, vaid pidevaks täiustamiseks ja inimelude päästmiseks.

4.8. Kogukonna kaasamine liiklusohutusse



Liiklusohutus ei ole üksnes riigi, kohalike omavalitsuste või ametkondade ülesanne – see sisaldab ka **ühiskondlikku kokkulepet ja jagatud vastutust**, mille kujundamises on oluline roll igal kogukonnal ja liiklejal. Tõeliselt toimiv ohutu liiklussüsteem saab sündida ainult siis, kui selle kujundamises osalevad ka kogukonnad ise. Paljud kodanikualgatused sünnivad ja leiavad aset kogukondades, sõprus-, tutvus- ja naabruskondades. Kogukondadel on märkimisväärne jõud liiklusohutust mõjutada ning aeg on seda ressursi silmas pidada ja võimendada.

Kogukonnad tunnevad oma keskkonda kõige paremini – nad näevad riske, tajuvad muutusi ja märkavad kohti, kus olukord vajab muutust. Seetõttu on kogukondlikel algatustel oluline roll nii ohtude ennetamisel kui ka ohutu liikluskeskkonna kujundamisel. Lastevanemad või vana vanemad saavad tiptunnil reguleerijana aidata kogukonna väiksematel koolilastel sõiduteed ületada või jõuda hommikuti ohutult koolibussile. Kogukond võib tõstatada taristu ohutuse probleemi, korraldada ohutuse infopäevi, üritusi, teavitusi või panustada naabrivalvesse.

Mittetulundusühingud ja kodanikuühiskonna organisatsioonid, kelle tegevus tugineb kohalike olude tundmisele, usaldusele ja vabatahtlikule koostööle, on liiklusohutuse arendamisel väärtuslikud partnerid. Nad tegutsevad ühiskondliku heaolu, sh ohutuma liikluse nimel. MTÜd saavad panustada liiklusohutusse mitmel viisil:

- ▶ **teavitustöö ja haridustegevuste kaudu** – korraldades koolitusi, kampaaniaid, töötubasid ja infopäevi eri sihtrühmadele (nt lastele, eakatele, jalgratturitele);
- ▶ **kogukondlike algatuste kaudu** – ohtlike kohtade tähistamine, jalgrattapäevade korraldamine või taristu parandusettepanekute esitamine;
- ▶ **vabatahtliku järelevalve ja kogemuspõhise nõustamise kaudu**, olles kogukonna hääleks kohalike liiklusriskide tuvastamisel ja lahenduste pakkumisel;
- ▶ **koostöös ametkondade ja omavalitsustega**, aidates viia ellu liiklusohutusprogrammi kogukondlikul tasandil;
- ▶ **sihtrühmade toetamise kaudu** lastele, eakatele, erivajadustega või vähese liikluskoogemusega inimestele.

5.

Liiklusohutusprogrammi elluviimise mõjud



Riik vajab kaugemale vaatavat programmi selleks, et hoida sihti silme ees ning kavandada ja valmistada ette tegevusi, mis liiklust ohutumaks muudavad. Transpordivaldkonnas võtavad olulised reformid ja investeeringud aega aastaid. See tähendab ka valitsuskoalitsioonide üleseid kokkuleppeid ja suuna hoidmist. On oluline, et muutuste protsess oleks korraldatud selliselt, et säiliks pikaajaline visioon, strateegilised eesmärgid ning kavandatud tegevused, mis võimaldavad jätkata teekonda ohutu liiklussüsteemini. Ühiskonnas on nõudlus ohutusele ja tahe panustada, seega tuleb kõigil otsustustasanditel seada eesmärgiks liiklusohutuse maksimaalne tagamine. Liiklusohutuse tagamist tuleb näha ühiskondlikku kokkuleppena.

Liiklusohutusprogramm viiakse ellu igal aastal uuendatavate nelja-aastaste elluviimiskavade kaudu. Elluviimiskava maksumus moodustub tegevuste rakendamiseks riigieelarves ette nähtud ministeeriumite, ametite ja kohalike omavalitsuste vastutusel olevate rahastuse saanud tegevuste kogukulust. **Täpsem elluviimiskava maksumuse prognoos koostatakse igal aastal riigieelarve planeerimise käigus.** Elluviimiskava tegevusi viiakse ellu riigieelarve vahenditest, sealhulgas Euroopa struktuurfondide meetmetest ning teistest välisvahenditest.

Kavandatud tegevuste realiseerimiseks ja eesmärkide saavutamiseks on vajalik pikaegne koalitsioonide ülene rahastamise strateegia, millele on vajalikud ressursid programmi kehtivuse ajaks tagatud.

Programmi eesmärkide saavutamise eelduseks on, et ehitatakse TEN-T põhivõrku kuuluvad Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee Tallinna–Tartu lõik ja Tallinna–Pärnu–Ikla tee Tallinna–Pärnu lõik nõuetekohaseks ja nüüdisaegsetele tingimustele vastavaks ning tagatakse teede

võrgu säilitamise rahastus minimaalselt 75% riigiteede teehoiu rahavajaduse strateegilises analüüsis²⁹ välja toodud säilitamise vajadusest. Samuti tuleb tagada, et kõikide suurte taristuobjektide (sh Rail Baltic) ehitamise ja kasutuselevõtuga ei kaasne täiendavat negatiivset mõju liiklusohutusele.

Oluline on arvestada, et erinevatele sihtrühmadele suunatud tegevustel on sageli osaliselt kattuvad mõjud. Seetõttu ei ole tegevuste koondmõju lineaarne summa üksikmõjudest: koosmõju on tavaliselt väiksem kui kõigi meetmete aritmeetiline kogusumma. Tegevustel on otsene mõju ka raskesti vigastatute arvu vähendamisele, lisaks avaldavad need mõju tajutavale liiklusohutusele.

Otsesed ja mõõdetavad mõjud moodustavad vaid osa üldisest mõjude spektrist. Tegelik liiklusohutuskasu ulatub kaugemale tabelis esitatud arvutuslikust mõjust, kuna mitmete tegevuste puhul ei ole kvantitatiivset mõju võimalik täpselt hinnata ning osa mõjudest realiseerub kaudselt ja pikema aja jooksul.

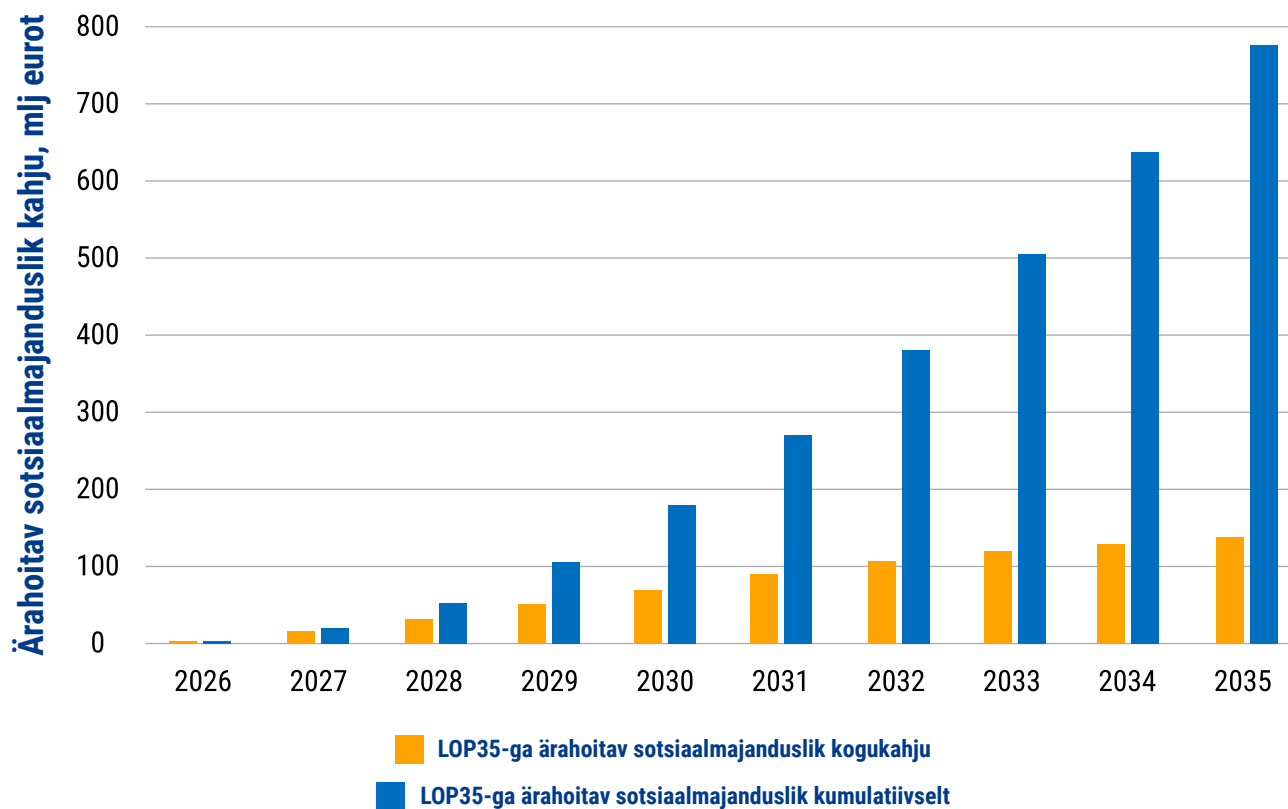
Tabel 3. Meetmete arvestuslikud kogumõjud

Meetmete ja tegevuste kogum	Hukunute arvu hinnanguline vähenemine aastaks 2035*
Asulaliikluses jalakäijate hukumist vähendavad tegevused	-12
Alla 16-aastaste laste liikluses hukumist vähendavad tegevused	-10
Süsteemaatiliste rikkujate mõjutussüsteem	-7
Liiklusohutlike kohtade likvideerimine	-7
Ohutute sõidukiiruste kehtestamine maanteedel	-5
Raudteeülesõitude ohutustamine	-3

* Erinevate meetmete ja tegevuste koosmõju, sh ohutu kiiruse rakendamisega kaasnev mõju.

²⁹ <https://transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2025-03/Strateegilise%20rahavajaduse%20L%C3%95PPARUJANNE.pdf>

2024. a jooksevhindades moodustas ühest **liiklussurmast** tekitatud keskmine kahju ühiskonnale **3 156 993 eurot** (sisaldades ravikulusid, tootlikkuse vähenemist, matusekulusid ja riskiväärtust) ja **vigastatust** tekitatud keskmine kahju **41 193 eurot** (sisaldades ravikulusid, tootlikkuse vähendamist, riskiväärtust). LOP35 eesmärkide saavutamine võimaldab ära hoida riigi sotsiaalmajanduslikku kahju ca 800 miljonit eurot ja hoida inimeste elusid.



Tabel 3. Meetmete arvestuslikud kogumõjud

5.

Liiklusohutusprogrammi juhtimiskorraldus



LOP35 strateegiliste eesmärkide saavutamiseks peab liiklusohutus riiklikul tasandil saama stabiilseks prioriteediks, mida toetavad rahanduspoliitilised otsused ning selge juhtimisraamistik.

LOP35 kinnitab Vabariigi Valitsus, kelle ülesanne on riikliku liiklusohutuspoliitika välja töötamine. Vabariigi Valitsuse nõustamiseks on moodustatud Vabariigi Valitsuse liikluskomisjon, kelle ülesanneteks on valdkonna tegevuste koordineerimine, Vabariigi Valitsuse nõustamine ja ettepanekute tegemine liiklusohutusega seotud küsimuste lahendamiseks ja liiklusohutuse strateegiliste eesmärkide ja prioriteetide seadmine ning lisanduva ülesandena liiklusohutusprogrammi elluviimiskavade heakskiitmine. Liikluskomisjonil on õigus kaasata komisjonis läbivaatamisele tulevate küsimuste lahendamiseks riigi- ja omavalitsuste ning valitsusväliste organisatsioonide esindajaid, vastava ala asjatundjaid, väliseksperthe ja teisi isikuid ning moodustada töörühmi.

Vabariigi Valitsuse liikluskomisjoni esimees (taristuminister) esitab iga aasta 1. juuliks Vabariigi Valitsusele ülevaate komisjoni kinnitatud elluviimiskavade tegevustest, nende täitmisest ning ettepanekud, koos liikluskomisjoni soovitustega, täiendavate tegevuste kohta, mis eeldavad riigi eelarvestrateegiast sihtotstarbelisi lisavahendeid või valitsuse tasandi otsuseid.

2031. aastal tehakse programmi vahehindamine. Vabariigi Valitsus võib eesmärkides ja elluviimiskavas teha muudatusi, kui leitakse, et soovitud mõju ei saavutata või puuduvad vastava tegevusmeetme ettepaneku rakendamise eeldused. LOP35 täitmise lõpparuanne koostatakse hiljemalt 2036. aastal.

Transpordiameti ülesanne LOP35 elluviimisel ja suunamisel on liikluskomisjoni töö korraldamine ning üldine seiramine, erinevate osaliste tegevuste koordineerimine ning aruandluse korraldamine.

Elluviimiskavade eelarveline rakendamine toimub valitsusasutuste TERE programmide raames. Teised LOP35 osalejad viivad programmi ellu kooskõlastatud kava alusel.

LOP35 tegevused kaetakse neli aastat kestva elluviimiskavaga. Elluviimiskava on kooskõlas riigi eelarvestrateegiaga ning on rulluv, mis tähendab, et iga aastal lisandub elluviimiskava juurde üks planeeritav aasta. Planeeritava aasta uutele tegevustele lisatakse eelduslik mõjuhindang seoses liikluses hukkunute ja vigastatute arvu vähenemise ning elluviimiseks vajamineva rahalise kulu kohta. Elluviimiskava kooskõlastatakse ministriumitega ja kiidetakse heaks Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonis.

LOP35 elluviimiskavas on kirjeldatud eesmärgi saavutamiseks vajalikud tegevused ja indikaatorid. Igal tegevusel on omanik, kes vastutab tegevuse rakendamise algatamise, edendamise ja koordineerimise eest ka juhul, kui tegevuse elluviimine eeldab koostööd teiste osalistega. Kui vastutajaid on mitu, on neil kõigil võrdne ja sõltumatu vastutus tegevuse rakendamise eest.

LOP35 eesmärkide saavutamisest ülevaate saamiseks hinnatakse iga aastal selle elluviimiskava täitmist. LOP35 elluviimises osalevad ministriumid ja ametid koostavad iga aastal oma vastutusalasse jäävate tegevuste tulemusaruande ja esitavad selle hiljemalt iga järgmise aasta 1. veebruariks Transpordiametile. Transpordiamet koostab elluviimiskava täitmise aruande ja esitab selle kinnitamiseks Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonile, mis lisatakse iga aastal Vabariigi Valitsusele esitatavasse ülevaatesse.

