

Transpordiamet

Valge 4

11413 Tallinn

Arvamus liiklusohutusprogrammi ehk LOP35 eelnõu osas

Austatur hr Priit Sauk,

Eesti Autoomanike Liit leiab, et liiklejate elu ja tervise kaitsmine peab olema ühiskonna ühine prioriteet. Samuti toetame igati eesmärki vähendada liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu.

1. Samas peame vajalikuks juhtida tähelepanu mitmele LOP 35-ga seotud puudusele, mis puudutavad nii rakendatavaid meetmeid kui nende vajalikkuse põhjendusi.

1.1 Ebarealistlik rõhuasetus kiiruse üldisele alandamisele

Eelnõu seab prioriteediks baaskiiruste vähendamise, sealhulgas 80 km/h piirangu keskiirdeta maanteedel. Tegelikuses on raskete liiklusõnnetuste suurim põhjus tahtlik ja ulatuslik kehtiva piirkiiruse ületamine koos joobe või hoolimatu sõidustiiliga. Sellist käitumist ei muuda mitte seniste kiirusepiirangute vähendamisega, vaid liiklejate koolitamise, motiveerimise ning nende hoiakute muutmisega.

1.2 Tegevuskava killustatus ja üldsõnalisus

Eelnõu sisaldab pikka meetmete loetelu (kommunikatsioonikampaaniad, taristu rahustamine, järelevalve digitaliseerimine), kuid samas tunnistatakse mõjuanalüüsis, et nende kvantitatiivset mõju ei ole võimalik hinnata. See tähendab, et juhte koormatakse küll piirangute ja järelevalvega, kuid rakendatavate meetmete seos seatud eesmärkide saavutamisega puudub.

1.3 Ebavõrdne kohtlemine ja koormus tavaliiklejale

Programm ei tee vahet juhu- ja tahtlike korduvrikkujate vahel. Nii seatakse tavaliikleja samasse kategooriasse joobes ja 50+ km/h ületava juhiga. Kuigi eelnõus mainitakse süstemaatilisi rikkujaid, puudub konkreetne tegevuskava, kuidas neid tõhusalt tuvastada ja liiklusest eemaldada. Tegemist on olulise puudujäägiga, sest just korduvrikkujad omavad potentsiaali põhjustada surmaga lõppevaid liiklusõnnetusi.

EAOL

1.4 Psühholoogiline mõju liikluskultuurile

Eelnõu eeldab, et piirangute järgimine loob positiivse liikluskultuuri. Juhul, kui liiklejad tajuvad piiranguid ebamõistlikuna, toob selliste piirangute rakendamine kaasa hoopiski vastupidise efekti.

2. Eelnõu rakendamisega kaasnevad ohud

2.1 Surve pidevaks kiiruse ületamiseks – 80 km/h piirang ei vasta ei tänastele teeoludele ega autoed võimekusele, mistõttu juhid tunnevad survet seatud piirkiirust ületada.

2.2 Liikluse voolu killustumine – osa juhtidest hakkab sõitma märgi, osa “voolu” järgi. Sellise praktikaga kaasnev kiiruste erinevus tekitab nii närvilisust kui liiklusohutlikke olukordi.

2.3 Mõõdasõitude riski kasv – aeglustatud voog toob kaasa sagedasema mõõdasõidu vajaduse, mis loob ühtlasi olukorra, kus juhid veedavad enam sõiduaega vastassuunavööndis. Mõõdasõitude osakaalu suurendamine suurendab ka liiklusõnnetuste tõenäosuse kasvu.

2.4 Ebaproportsionaalne karistuskoormus tavaliiklejale – väikesed kiiruseületused muutuvad massilise automaatjärelevalve tõttu trahvideks.

2.5 Sotsiaalne vastandumine – ebamõistlikuna tajutud piirang tekitab trotsi ja õõnestab liiklusreeglite autoriteeti.

2.6 Ebaühtlane järelevalve mõju – automaatne järelevalve mõõdab vaid kiirust, mitte muid ohtlike käitumisi (joove, ohtlik manööver). Samuti kaasneb iga sõiduki jälgimisega ebaproportsionaalne eraelu puutumatuse riive ning kogutud teabe haldamise koormus ning selle lekkeoht.

2.7 Majanduslikud ja ajakulud – pikemad sõiduajad toovad kaasa suuremad kulud ettevõtetele ja eraisikutele.

2.8 Taristu ebakõla uute piirangutega – kui tee on projekteeritud 100 km/h jaoks, aga kehtiv kirusepiirang on 80 km/h, kaotavad piirkiirused usaldusväarsust tervikuna. Seega on tulevikus keerulisem väita, et piirkiirusel on olemas ohutusala põhjus.

3. Põhjenduste ja analüüsi nõrkus

Eelnõu ei põhine piisavalt süstemaatilisel liiklusõnnetuste põhjuste kaalutud analüüsil.

3.1 Liiklusohutuse strateegia peab tuginema raskete õnnetuste analüüsile.

3.2 Kõrvalpõhjuseid (nt juhuslik väike kiiruseületus, hetkeline tähelepanu hajumine) ei tohi käsitleda samal tasemel kui peamisi põhjuseid (nt tahtlik suur kiiruseületus joobes, korduvrikkujad, agressiivne manööverdamine).

3.3 Kui kõik põhjused asetatakse ühele tasandile, tekib vale pilt: hetkeline tähelepanu hajumine ja tahtlik ulatuslik piirkiiruse ületamine tunduvad siinkohal võrdselt tähtsad, kuigi tegelikkuses on nende mõju liiklussurmadele kordades erinev.

3.4 LOP 35 rakendamine loob olukorra, kus liiklejaid tunnevad küll koormavaid meetmed, kuid tegelikud murekohad jäävad lahendamata.

3.5 Kuigi eelnõus mainitakse süstemaatilisi rikkujaid, puudub konkreetne tegevuskava, millisel moel vähendada korduvrikkujate osakaalu liikluses.

MTÜ Eesti Autoomanike Liit
registrikood 80626251
info@autoomanikud.ee
pangaarve EE112200221082120538
SWEDBANK (SWIFT kood/BIC HABAEEX)

EAOL

Ülaltoodust tulenevalt Eesti Autoomanike Liit leiab, et Igasuguse liiklusohutuse eelnõu aluseks saab olla põhjalik **liiklusõnnetuste põhjuste analüüs**, kus põhi- ja kõrvalpõhjuseid ei käsitleta samaväärselt.

Lugupidamisega

Simmo Saar

EAOL juhatuse esimees

EAOL juhatuse nimel

/Allkirjastatud digitaalselt/

MTÜ Eesti Autoomanike Liit
registrikood 80626251
info@autoomanikud.ee
pangaarve EE112200221082120538
SWEDBANK (SWIFT kood/BIC HABAE2X)