

Programmi nimetus ja kestus	<h1>Liiklusohutusprogramm</h1> <p>2016–2025</p>
Tulemusvaldkond	Transport
Tulemusvaldkonna üldeesmärk	Eesti transpordisüsteem võimaldab inimeste ja kaupade liikumist kättesaadaval, mugaval, kiirel, ohutul ja kestval moel.
Programmi eesmärk	Liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine.
Vastutaja (kaasvastutajad)	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Kaasvastutajad: Haridus- ja Teadusministeerium, Justiitsministeerium, Rahandusministeerium, Siseministeerium ning Sotsiaalministeerium.
Sisu lühikokkuvõte	Ühegi inimese hukkumine või raskelt vigastada saamine teeliikluses ei ole aktsepteeritav. Liiklusohutussüsteemi otsuste tegemisel seatakse kõigil otsustustasanditel eesmärgiks maksimaalne liiklusohutuse tagamine. Lähtepunktiks võetakse liiklusohutuse filosoofiline lähenemisviis – nullvisioon. Nullvisioon ei ole liiklusohutusprogrammi eesmärk, vaid tegemist on eelkõige strateegilise raamistikuga liiklusohutuse alases mõtteviisis ja sellest tulenevates järeldustes ning toimingutes. Liiklusohutuse eesmärkide saavutamiseks keskendutakse kolmele peamisele liiklusohutust mõjutavale valdkonnale. Valdkond „Vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja“ keskendub kõigi liikluses osalejate ohutust väärtustavate hoiakute ja alalhoidliku liikluskäitumise kujundamisele. Valdkond „Ohutu keskkond“ hõlmab ohumat ja tõhusamat liikuvust, mis on sotsiaalselt vastuvõetav ja keskkonnasäästlik ning erinevate aastaaegade liikluseripärasid arvestav. Valdkond „Ohutu sõiduk“ näeb ette ohutumate sõidukite kasutamise liikluses.
Juhtimiskorraldus	<p>Liiklusohutusprogrammi tegevused kaetakse nelja-aastase kestusega elluviimiskavaga. Elluviimiskava on kooskõlas riigi eelarvestrateegiaga ning on rulluv, mis tähendab, et igal aastal lisandub elluviimiskava juurde üks planeeritav aasta. Elluviimiskava kooskõlastatakse ministeeriumitega, kes panustavad liiklusohutusprogrammi rahaliselt või toetavate tegevustega ning selle kinnitab Vabariigi Valitsus koos transpordi arengukava rakendusplaaniga.</p> <p>Vabariigi Valitsuse juurde on moodustatud liikluskomisjon, kelle ülesandeks on liiklusohutuse strateegiliste eesmärkide ja prioriteetide seadmine ning liiklusohutusprogrammist tulenevate tegevuste koordineerimine. Liiklusohutusprogrammi elluviimist korraldab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Maanteeameti ülesanne liiklusohutusprogrammi elluviimisel ja suunamisel on üldine seiramine, erinevate osapoolte vaheliste tegevuste ja eriarvamuste ühtlustamine ning liiklusohutusprogrammi aruandluse ja uuendamise korraldamine. Teised liiklusohutusprogrammi elluviimises osalevad ministeeriumid ja nende allasutused viivad liiklusohutusprogrammi ellu vastavalt koostatud kavale. Maakonnas koordineerib piirkondlike ja kohalike tegevuste elluviimist regionaalne liikluskomisjon.</p> <p>Liiklusohutusprogrammi elluviimises osalevad ministeeriumid ja ametid koostavad igal aastal oma vastutusalasse jäävate meetmete ja tegevuste rakendamise kohta tulemusaruande ja esitavad selle hiljemalt iga järgmise aasta 1. veebruariks Maanteeametile. Kokkuvõtete alusel koostab Maanteeamet elluviimiskava täitmise aruande. Aruannet tutvustatakse enne kinnitamist Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonis.</p>

Sisukord

Sissejuhatus	3
1. Hetkeolukorra ülevaade	3
1.1. „Eesti esimese rahvusliku liiklusohutusprogrammi“ eelhinnang	3
1.2. Hetkeolukorra statistiline ülevaade	4
2. Liiklusohutusprogrammi eesmärk ja mõõdikud	10
2.1. Ohutusalase teadlikkuse tõusu ja liiklusohutuse arengu muutus	12
3. Liiklusohutuse põhimõtted ja tegevuste juhtimismudel	13
3.1. Nullvisioon kui lähenemisviis. Jagatud vastutus	13
3.2. Süsteemsus	14
3.3. Ennetamine, mitte reageerimine	14
3.4. Teadmistepõhine tegutsemine	14
3.5. Liiklusohutusvalaste tegevuste juhtimismudel	15
4. Vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja	16
4.1. Meede: jalakäija ohutus	16
4.2. Meede: jalgratturi ohutus	17
4.3. Meede: eakas liikleja	17
4.4. Meede: liiklusharidus	18
4.5. Meede: juhikoolitus	18
4.6. Meede: ennetus	18
4.7. Meede: juhi tervis	19
4.8. Meede: liiklusjärelvalve	19
4.9. Meede: rehabilitatsioon	21
5. Ohutu liikluskeskkond	21
5.1. Meede: maakasutus ja teedevõrgu planeerimine	21
5.2. Meede: säästva ja ohutu taristu projekteerimine, ehitamine ning rekonstrueerimine	21
5.3. Meede: teede korrashoid	22
5.4. Meede: liikluskorraldus	22
5.5. Meede: raudteeristete ohutus	22
5.6. Meede: ohutu sõidukiirus	22
5.7. Meede: intelligentsed transpordisüsteemid (ITS)	23
6. Ohutu sõiduk	23
6.1. Meede: tugisüsteemid juhile	23
6.2. Meede: sõiduki turvalisus	24
6.3. Meede: tööga seotud sõidukite ohutus	24
7. Kokkuvõte	24

Sissejuhatus

Liiklusohutusprogramm kuulub riigi eelarvestrateegia tulemusvaldkonda „Transport“ ja koostatakse „Transpordi arengukava 2014–2020“ 3. alaeesmärgi „Liikluskahjude vähendamine“ ja liiklusseaduse § 5 „Rahvuslik liiklusohutusprogramm“ alusel. Liiklusohutusprogramm (edaspidi *liiklusohutusprogramm*) koostatakse aastateks 2016–2025¹ ja on jätkuks esimesele „Eesti rahvuslikule liiklusohutusprogrammile 2003–2015“. Liiklusohutusprogramm võtab arvesse eelmisel perioodil seatud eesmärkide täitmist ja omandatud praktilisi kogemusi, tuginedes edukamate riikide parimale praktikale. 12 aasta jooksul on liikluskeskkond, liikluskäitumine ja sõidukid oluliselt muutunud. Muutunud ja karmistunud on ka Euroopa Liidu (edaspidi *EL*) liiklusohutuspoliitika.

Liiklusohutuse valdkonnas on Euroopa Komisjoni eesmärgid selged ja ambitsioonikad – vähendada liikluses hukkunute arvu 2050. aastaks nullini ja vastavalt sellele eesmärgile vähendada liiklusrumade arvu 2020. aastaks poole võrra võrreldes 2010. aastaga. Eesti jagab Komisjoni seisukohti² pikaajalisemate eesmärkide osas ja annab nende realiseerimisse oma panuse. Liiklusohutus hõlmab väga palju erinevaid eluvaldkondi ning sellega on seotud paljud erinevad osapooled. Liiklusohutuse jätkuv suurendamine eeldab kõigilt neilt osapooltelt pidevat, süsteemset ja koordineeritud tegutsemist pikema aja jooksul. Eesmärgini on võimalik jõuda ainult juhul, kui liiklusohutuse põhimõtted, üldised alused ja tegevused on üksmeelselt kokku lepitud ning edukalt ellu viidud. Liiklusohutusprogrammi eesmärk on meetmete efektiivsem rakendamine liiklusohutuse järjepidevaks tõhustamiseks ning liiklusõnnetuses hukkuvate ja raskelt vigastada saavate inimeste arvu vähendamine.

1. Hetkeolukorra ülevaade

1.1. „Eesti esimese rahvusliku liiklusohutusprogrammi“ eelhinnang

„Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm“³ (edaspidi *RLOP*) nägi aastateks 2003–2015 ette kokku 255 tegevust, mis olid jaotatud kolme rakendusetapi vahel^{4,5}. Aastatel 2003–2014 täideti 37% *RLOP*-is ettenähtud tegevustest täies mahus (st vastavalt planeeritule). 40% tegevustest rakendati osaliselt, planeeritust väiksemas mahus ja/või hiljem. 23% *RLOP*-i tegevustest jäi rakendamata, lükati edasi või loobuti nende elluviimisest.

RLOP-i esialgseks üldeesmärgiks oli, et aastal 2015 ei hukkuks liikluses rohkem kui 100 inimest. Viimase etapi rakendusplaani koostamisel oldi üsna optimistlikud (2010. aastal hukkus liikluses 79 inimest) ja üldeesmärki korrigeeriti. Uus, korrigeeritud strateegiline eesmärk nägi ette saavutada aastaks 2015 olukord, kus liikluses ei hukkuks kolme aasta keskmisena enam kui 75 inimest aastas ja liiklusõnnetustes vigastatute arv ei ületaks 2013.–2015. aastate keskmise väärtustena 1500 inimest aastas. Lisaks määrati kindlaks sihtgrupid ja valdkonnad, keda/mida mõjutades võiks liiklusohutust oluliselt parandada. Nendeks olid:

¹ „Transpordi arengukava 2014–2020“ ptk 11. <https://www.riigiteataja.ee/aktiis/3210/2201/4001/arengukava.pdf> (28.03.2016).

² „Euroopa kui liiklusohutusalal: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020“. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_et.pdf (28.03.2016).

³ <https://www.riigikantselei.ee/valitsus/valitsus/et/valitsus/arengukavad/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium/RLOP%20t%C3%A4iendatud%20terviktekst.pdf> (28.03.2016).

⁴ https://www.riigikantselei.ee/valitsus/valitsus/et/valitsus/arengukavad/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium/liiklusohutusprogrammi_rakendusplaan2008_2011.pdf (28.03.2016).

⁵ http://www.mnt.ee/public/RLOP/RLOP_rakendusplaan_2012-2015.pdf (28.03.2016).

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

RLOP-i kehtivusaja jooksul täideti kõige rohkem liiklejale suunatud tegevusi: liiklusohutusosalase haridus- ja koolitussüsteemi efektiivsuse parandamine, liikleja liiklusteadmiste tõstmine, ohutute liiklusharjumuste ning käitumisnormide ning hoiakute kujundamine. Liikluskeskkonna ohutumaks muutmine oli RLOP-i seisukohast pigem juhuslik ja ebasüsteemne ning lähtus eelkõige teiste arengukavade vajadustest ja võimalustest (nt teehoiukava, transpordi arengukava). Kui 49% liiklejale suunatud tegevustest rakendati täielikult, siis sõiduki ohutust mõjutavatest tegevustest viidi ellu 36% ja liikluskeskkonna valdkonnas ainult 17% tegevustest.

Peamised kitsaskohad RLOP-i elluviimisel olid:

1. Tervikliku liiklusohutuse haldamissüsteemi puudus. Liiklusohutusosalane tegevus oli korrapäratu, puudus selge liiklusohutusosalaste tegevuste korraldamine (nt regionaalsete liiklusohutusprogrammide näol) regionaalsel ja kohalikul tasemel.
2. Kuna liiklusohutus on multidistsiplinaarne valdkond, nõudis RLOP-i elluviimine erinevate osapoolte kaasamist ja huvitatust. RLOP-i tegevused ei olnud vastutajatele prioriteetsed ja nende rakendamine muutus pigem formaalseks. Olulist mõju avaldas rahaliste vahendite piiratus.
3. RLOP-i tegevuste planeerimisel lähtuti seisukohast, et teekasutaja ohutus sõltub eelkõige tema enda käitumisest ja harjumustest. Seega oligi enamik tegevustest (63%) suunatud just liiklejale. Transpordisüsteemi ohutust ega selle kujundajate vastutuse suurendamist ei olnud tegevustes piisavalt kajastatud.
4. Kuigi RLOP-i kehtivusaja jooksul suurenes märgatavalt avalikkuse huvi liiklusohutuse temaatika vastu ja selle olulisuse teadvustamine, ei olnud RLOP-i, selle eesmärkide, tegevuste ja saavutuste kajastamine meediakanalites piisav.

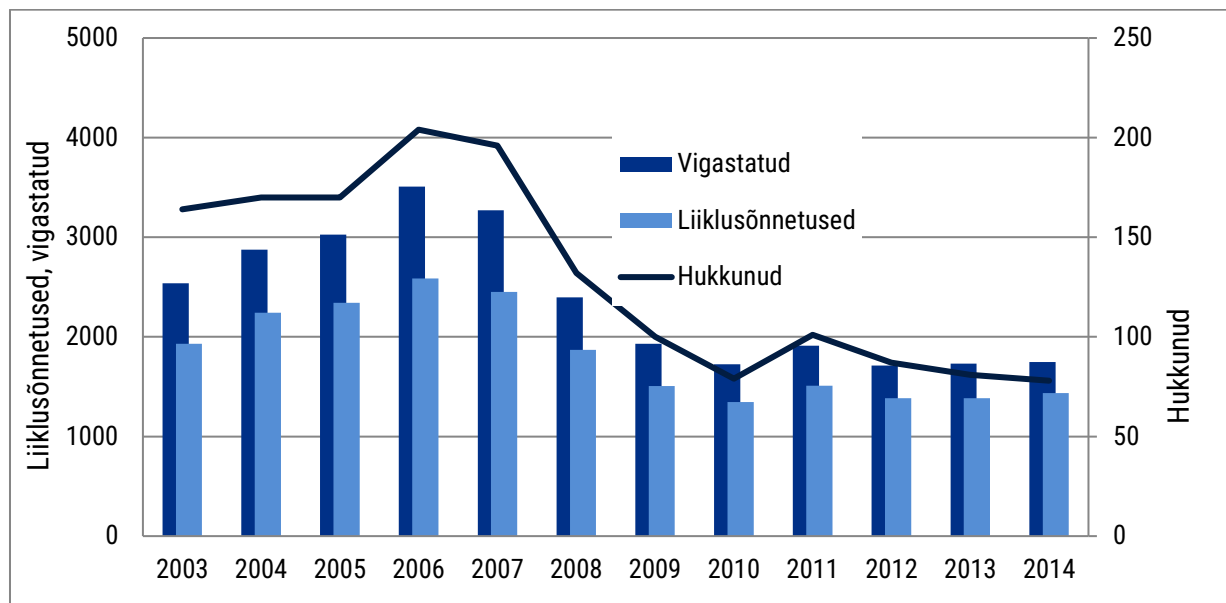
Põhjalikumalt analüüsitakse RLOP-i elluviimist, selles kavandatud tegevuste mõju liiklusohutusele ja liiklusohutusprogrammi tulemuslikkust üldiselt 2016. aastal valmivas koondaruandes.

1.2. Hetkeolukorra statistiline ülevaade

RLOP-i avaetapp aastatel 2003–2007 tõi kaasa liiklusõnnetustes hukkunute arvu 19% kasvu. RLOP-i II etapi olulised muutused aastatel 2008–2011 vähendasid liiklusohvrite arvu võrreldes I etapi lõpuga 48%. 2012. aastal alanud RLOP-i III etapi käigus olukorra paranemist liiklusohutuses toimunud ei ole. Nii liiklusõnnetuste kui ka neis hukkunute ja vigastatute arv on püsinud positiivsete muutusteta kogu etapi vältel.

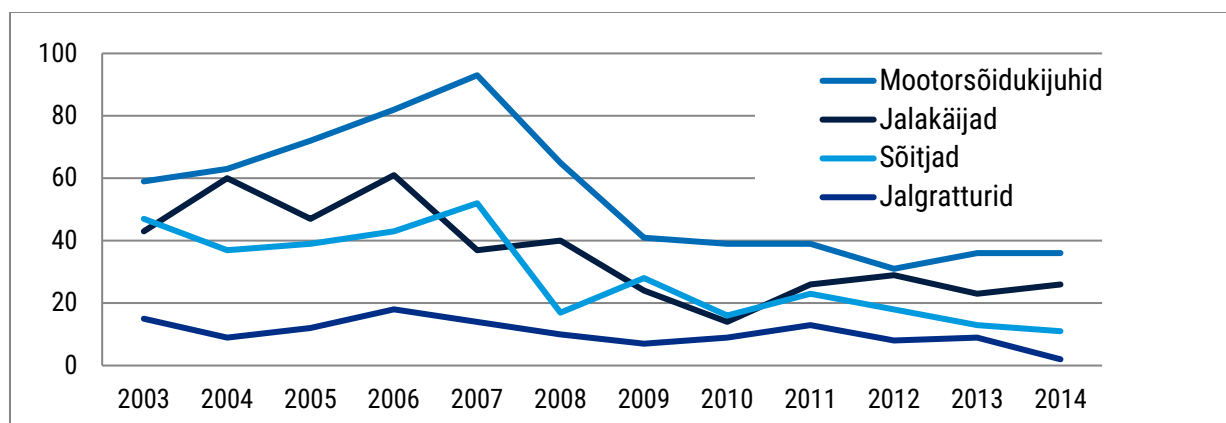
Kuigi aastate jooksul liiklusohutusprogrammiga elluviidut ei tohi alahinnata, mängis märkimisväärset rolli liiklusõnnetuste kiirel vähenemisel 2008.–2010. aastate majanduskriis,

millega kaasnenud liiklusintensiivsuse vähenemine avaldas liiklusohutusele positiivset mõju. Alates 2011. aastast on küll suutud hoida liiklusohutuses saavutatud taset, kuid seda jätkuvalt suurendada enam mitte. Võrreldes aastaga 2010⁶ (79 hukkunut) vähenes liiklusõnnetustes hukkunute arv vaid 1,3% (2014. aastal 78). Liiklusohutusprogrammi lõppeesmärgiks oli saavutada aastaks 2015 tase, kus kolme aasta (2013–2015) liikluses hukkunute keskmine ei ületaks 75 inimest aastas.



Joonis 1. Liiklusõnnetused, hukkunud ja vigastatud aastatel 2003–2014

Perioodil 2010–2014 kasvas hukkunud jalakäijate arv 85%. Hukkunud mootorsõidukijuhtide arv on alates 2010. aastast vähenenud 8%, hukkunud kaassõitjate arv vähenes 31%.

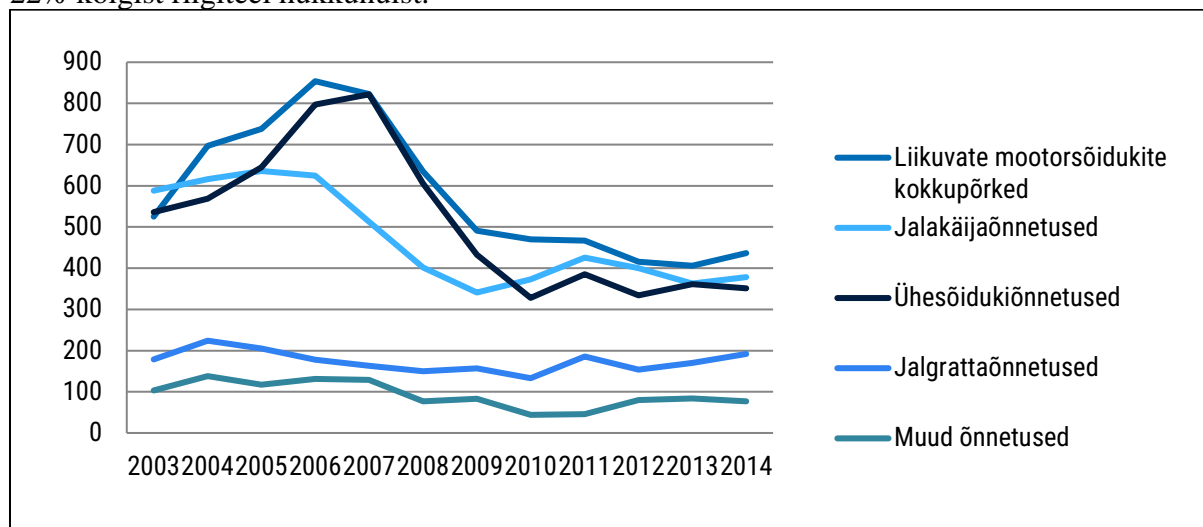


Joonis 2. Liikluses hukkunud mootorsõidukijuhid, jalakäijad, sõitjad ja jalgratturid aastatel 2003–2014

Jalakäijatele otsasõitude arv ei ole võrreldes 2010. aastaga oluliselt muutunud. 2014. aastal registreeritud 378 õnnetust on 5 võrra rohkem kui aastal 2010. Liikuvate mootorsõidukite omavaheliste sõidukite kokkupõrgete arv, jättes kõrvale kokkupõrked jalgrattaga, vähenes 2010. aastaga võrreldes vaid 4 võrra ehk vähem kui 1%. Samas on riigiteel toimunud jalakäijaõnnetused ja mootorsõidukite laupkokkupõrked jätkuvalt kõige ohvriterohkemad. Aastatel 2012–2014 suri riigiteel toimunud mootorsõidukite laupkokkupõrke tagajärjel 57

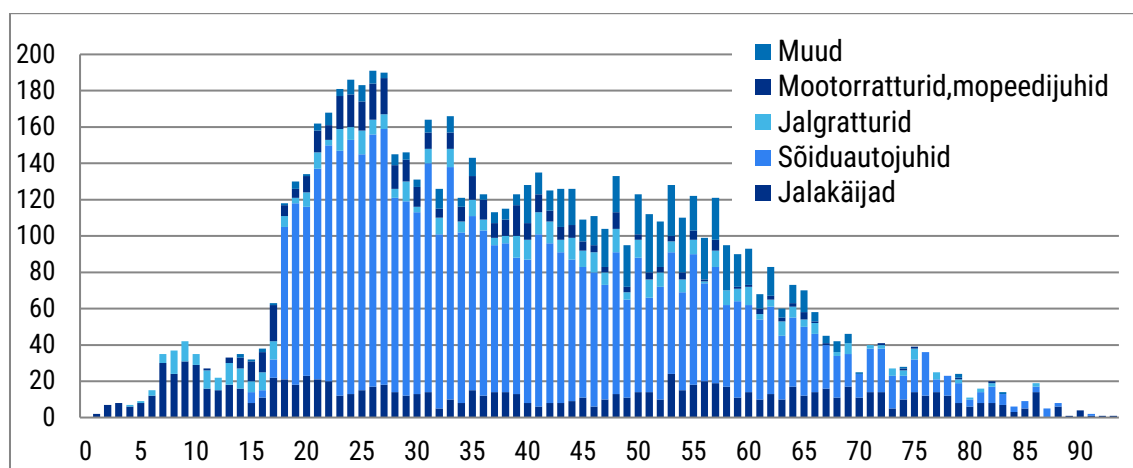
⁶ Euroopa Liidu baasaasta.

inimest ehk 32% 179st riigiteel hukkuinist, ja jalakäijale otsasõidu tagajärjel 40 inimest ehk 22% kõigist riigiteel hukkuinist.



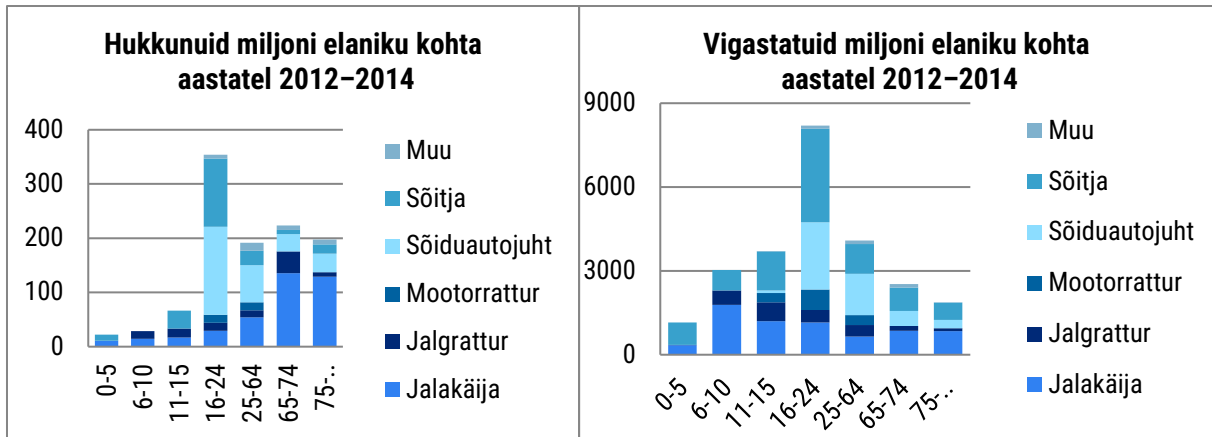
Joonis 3. Liiklusõnnetuste liigid aastatel 2003–2014

Kuigi Statistikaameti andmetel on võrreldes 2010. aastaga 15–24-aastaste noorte arv vähenenud 19%, on jätkuvalt noorte osalus õnnetusse sattunud sõidukijuhtide hulgas suurim. Õnnetusse sattumise tõenäosus suureneb noore täisikka jõudmisel ja valdavalt sõiduautoga sõites ning püsib ühtlaselt kõrge ligi kümmekond aastat. Mootorratta ja mopeedi osalusel registreeritakse kokku aastas keskel läbi 160–200 inimkannatanuga liiklusõnnetust, milles hukub 10–13 ja saab vigastada kuni 240 inimest. Alates 2010. aastast siin olulisi muutuseid toimunud ei ole. Kui varasemalt toimusid otsasõidud jalgratturile pigem asulavälisel teel, siis viimastel aastatel on sagenenud õnnetused linnas. Lapsed ja noored jalgratturid on jätkuvalt ohustatud eelkõige linnaliikluses.



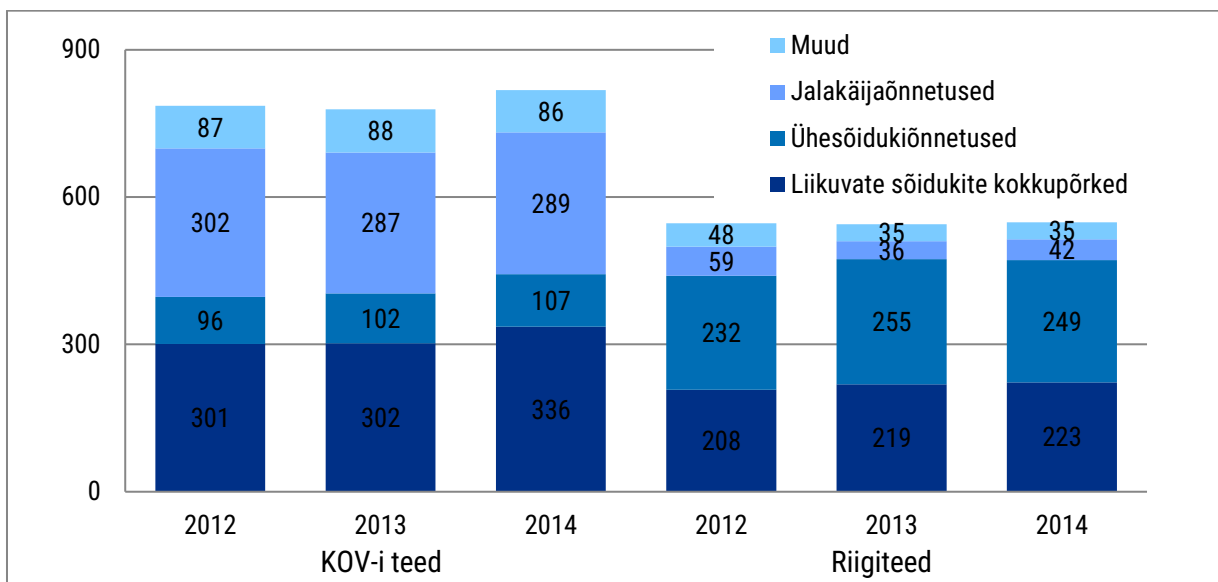
Joonis 4. Liiklusõnnetuses osalenud juhtide ja jalakäijate vanus aastatel 2012–2014

Nii, nagu õnnetusse sattumise risk on suurim noorte 16–24-aastaste sõiduautojuhtide hulgas, on ka liiklusõnnetuse tagajärjel surma või vigastada saanud miljoni elaniku kohta enim samas vanuserühmas sõiduautoga liiklejate hulgas. Jalgsi või jalgrattaga liigeldes hukub enim vanemaealisi inimesi. Vigastada saanute hulgas on kõrge laste osakaal.



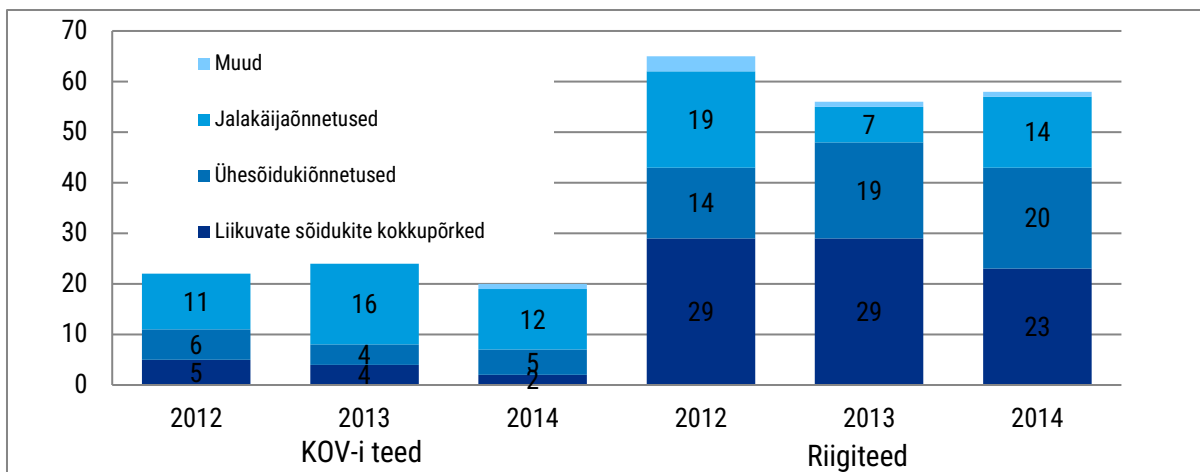
Joonis 5. Liiklusõnnetuses hukkunute ja vigastatute vanuseline jaotus miljoni elaniku kohta aastatel 2012–2014

39% kõigist aastatel 2012–2014 juhtunud inimkannatanutega liiklusõnnetustest registreeriti riigiteel. Samas moodustavad riigiteed 28% teedevõrgust. Kohaliku omavalitsusüksuse (edaspidi KOV) tänaval toimus 55% ja KOV-i asulavälisel maanteel 2% õnnetustest. 4% õnnetustest toimus kas erateel või kohas, kus tee valdajat ei tuvastatud.



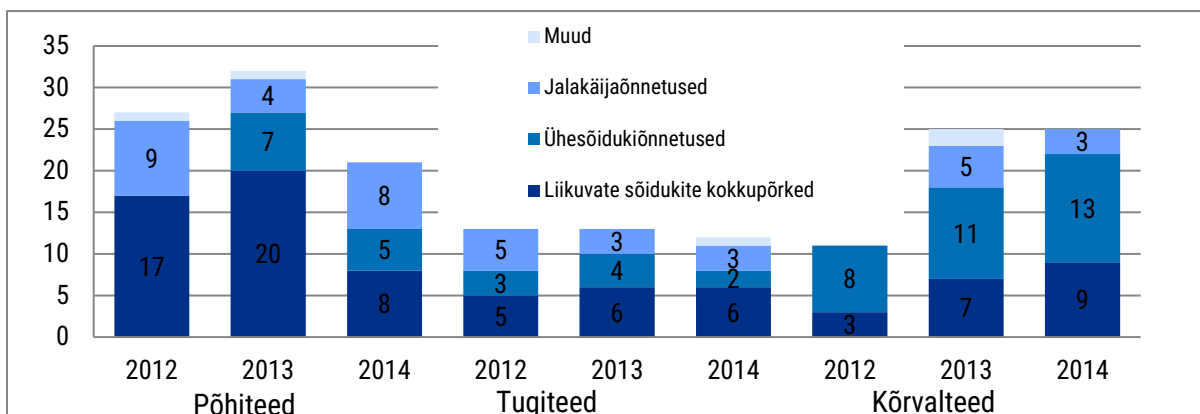
Joonis 6. Liiklusõnnetused teedel aastatel 2012–2014

73% hukkunutest sai surma riigiteel, 25% KOV-ile kuuluval tänaval ja 2% KOV-i asulavälisel maanteel.



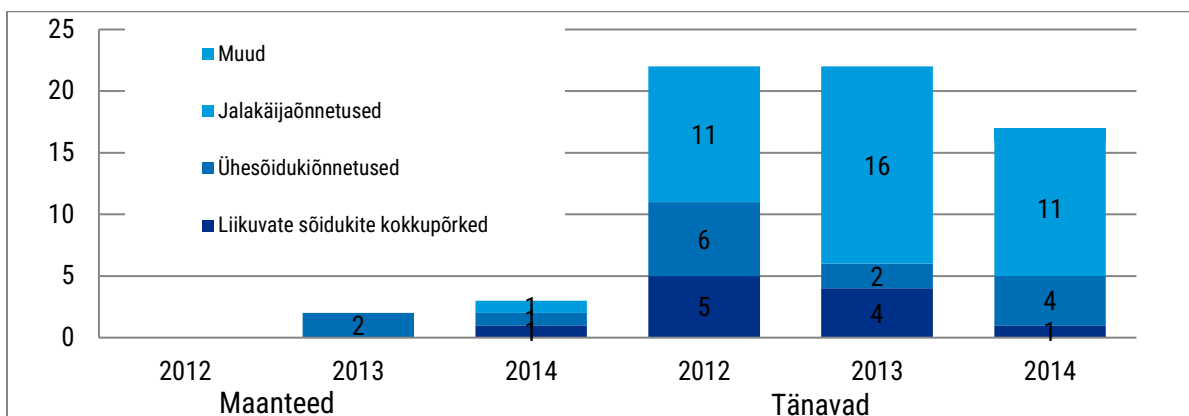
Joonis 7. Liiklusõnnetuses hukkunud teel aastatel 2012–2014

Riigi põhimaanteel vähenes hukkunute arv 2014. aastal 34%. Alates 2013. aastast suurenes surmajuhtumite arv kõrvalmaanteel, kus enamik inimestest hukkus teelt väljasõidu ning mootorsõidukite omavahelise kokkupõrke tagajärjel.



Joonis 8. Hukkunud riigiteel aastatel 2012–2014

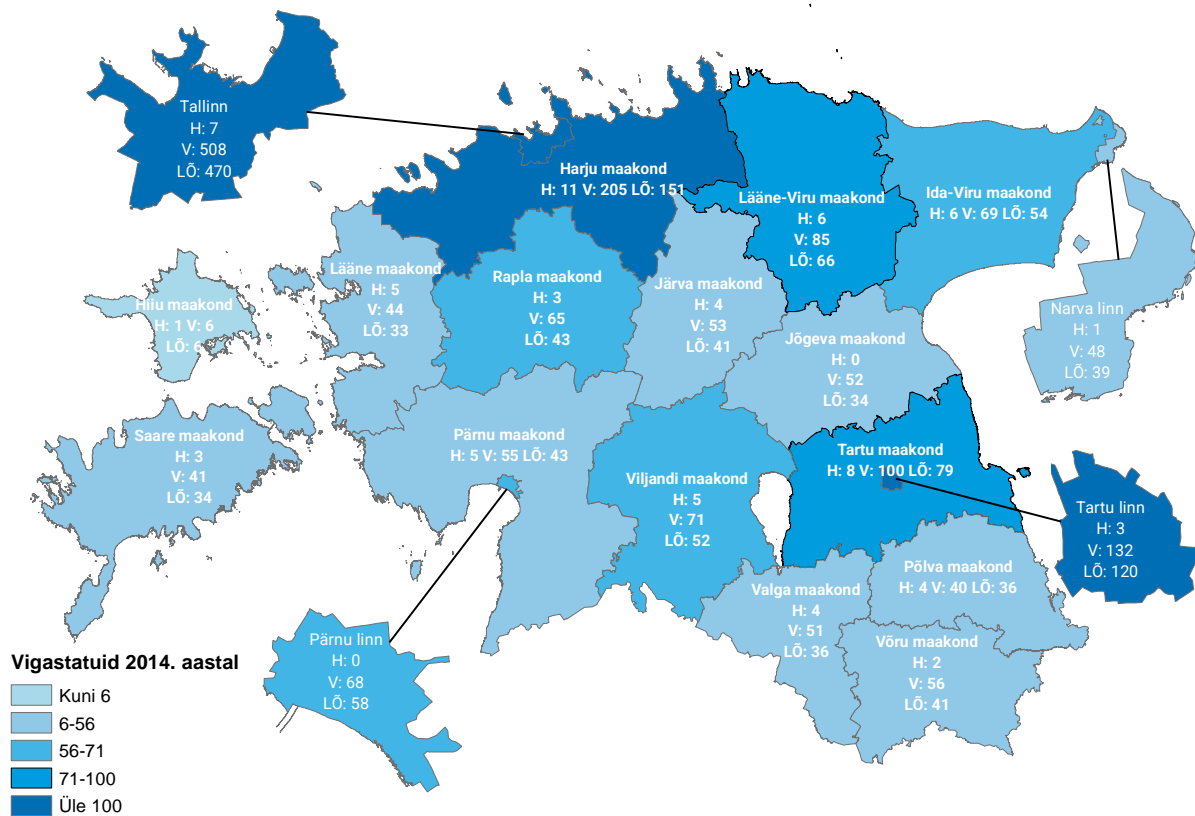
KOV-i teel juhtub enamik õnnetustest linnaliikluses. Rõhuva enamuse linnaliikluses hukkunutest moodustavad kergliiklejad.



Joonis 9. Hukkunud KOV-i teel aastatel 2012–2014

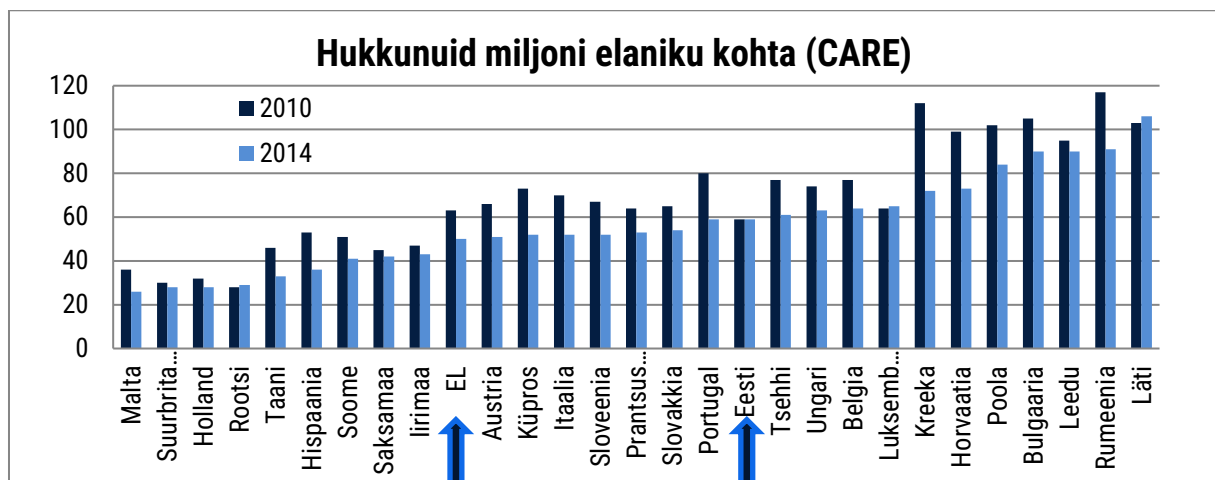
KOV-i teel juhtus 2014. aastal 818 liiklusõnnetust, milles sai surma 20 ja vigastada 869 inimest. Nendest õnnetustest 84% (687) juhtus Tallinnas, Tartus, Pärnus ja Narvas, milles sai

surma 55% (11) ja vigastada 87% (765) inimestest. 87% kõigist KOV-i teel toimunud õnnetustes vigastada saanutest sattus õnnetusse nendes neljas suuremas linnas.



Joonis 10. Vigastatute ja hukkunute ga liiklusõnnetused maakondades ja suurlinnades 2014. aastal

2010. aastal oli Eesti (59 hukkunut 1 miljoni elaniku kohta) võrdluses teiste riikidega EL-i keskmisest (63) paremal positsioonil, kuid järgnevatel aastatel ei ole Eesti liiklusohutus paranenud (2011 – EE 76, EL 61; 2012 – EE 66, EL 56; 2013 – EE 61, EL 51; 2014 – EE 59, EL 51). Viimase nelja aasta jooksul vähenesid EL-i liiklussurmad 18,2%. Eestis oli samal ajal vähenemine 1,3%.



Joonis 11. Liikluses hukkunuid miljoni elaniku kohta EL-is võrrelduna 2010. aastaga

2. Liiklusohutusprogrammi eesmärk ja mõõdikud

Eesmärk: liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine				
Mõõdikud	Algtase 2014 (2012–2014 kesk-misena)	Vahetase 2020 (2018–2020 kesk-misena)	Sihttase 2025 (2023–2025 kesk-misena)	Alli- kas
Hukkunute arv	82	50	40	MA
Raskelt vigastatute arv	475	370	330	SoM
Hukkunud ja raskelt vigastatud kokku	557	420	370	MA/ SoM
Sellest:				
Jalakäijate liiklussurmade arv	26	15	11	MA
Jalakäijate raskete vigastuste arv	133	110	98	SoM
Jalgratturite liiklussurmade arv	6	3	3	MA
Jalgratturite raskete vigastuste arv	42	35	30	SoM
Mootorsõidukijuhtide liiklussurmade arv	34	22	18	MA
Mootorsõidukijuhtide raskete vigastuste arv	177	132	118	SoM
Sõitjate ⁷ liiklussurmade arv	14	10	7	MA
Sõitjate raskete vigastuste arv	123	93	84	SoM

Tulemuslikkuse hindamiseks on eesmärged liiklejate kategooriate osas täpsustatud, nähes ette sihttasemed jalakäijate, jalgratturite, mootorsõidukijuhtide ja sõitjate lõikes nii liiklussurmade kui ka raskelt vigastada saanute vähendamiseks.

Tabel 1. Liiklussurmade arvu vähendamine kolme aasta keskmisena

3 aasta keskmine	Jalakäijad		Jalgratturid		Mootorsõidukijuhid		Sõitjad		Kokku	
	Ees-märk	Sääs-tetud elud	Ees-märk	Sääs-tetud elud	Ees-märk	Sääs-tetud elud	Ees-märk	Sääs-tetud elud	Ees-märk	Sääs-tetud elud
2013–2015	25		4		33		13		75	
2014–2016	24	1	4	0	29	5	13	1	70	7
2015–2017	22	3	4	0	27	7	12	2	65	12
2016–2018	19	6	4	0	26	8	11	3	60	17
2017–2019	17	8	4	0	24	10	10	4	55	22
2018–2020	15	10	3	1	22	12	10	4	50	27
2019–2021	14	11	3	1	22	12	9	5	48	29

⁷ Sõitja on isik, kes kasutab liiklemiseks sõidukit, kuid ei juhi seda (liiklusseaduse § 2 punkt 79).

2020– 2022	13	13	3	1	21	13	9	5	46	32
2021– 2023	13	13	3	1	20	14	8	6	44	34
2022– 2024	13	13	3	1	19	15	7	7	42	36
2023– 2025	12	14	3	1	18	16	7	7	40	38
	92		6		112		44		254	

Tabel 2. Raskesti vigastada saanute arvu vähendamine kolme aasta keskmisena

3 aasta kesk- mine	Jalakäijad		Jalgratturid		Mootorsõiduki- juhid		Sõitjad		Kokku	
	Ees- märk	Sääs- tetud tervis	Ees- märk	Sääs- tetud tervis	Ees- märk	Sääs- tetud tervis	Ees- märk	Sääs- tetud tervis	Ees- märk	Sääs- tetud tervis
2012– 2014	133		42		177		123		475	
2014– 2016	128	5	41	1	168	9	117	6	454	21
2015– 2017	124	9	39	3	159	18	111	12	433	42
2016– 2018	119	14	38	4	150	27	105	18	412	63
2017– 2019	115	18	36	6	141	36	99	24	391	84
2018– 2020	110	23	35	7	132	45	93	30	370	105
2019– 2021	108	25	34	8	129	48	91	32	363	112
2020– 2022	106	27	33	9	126	51	90	33	355	120
2021– 2023	104	29	32	10	124	53	88	35	348	127
2022– 2024	102	31	31	11	121	56	87	36	340	135
2023– 2025	100	33	30	12	118	59	85	38	333	142
Kokku	214		71		402		264		951	

Sihttasemete saavutamiseks keskendutakse transpordisüsteemi kolmele peamisele liiklusohutust mõjutavale valdkonnale: vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja, ohutu keskkond ning ohutu sõiduk. Liiklusohutusprogrammis kavandatakse meetmeid, mis on vajalikud liiklusohutuse eesmärkide saavutamiseks. Meetmete rakendamiseks vajalikud tegevused konkretiseeritakse liiklusohutusprogrammi elluviimiskavas. Esimene elluviimiskava koostatakse aastateks 2016–2019.

2.1. Ohutusosalase teadlikkuse tõusu ja liiklusohutuse arengu muutus

Liiklejate ohutusosalase teadlikkuse tõusu ja liiklusohutuse arengu muutust on võimalik ajas hinnata. Hetkeseis ja saavutustasemed iseloomustavad liiklejate käitumise, liikluskeskkonna ja sõidukite tehnilise seisundi eeldatavat muutust.

Tabel 3. Liiklejate käitumise, liikluskeskkonna ja sõidukite tehnilise seisundi hetkeseis ja eeldatav muutus

Hinnatav valdkond	Indikaator	Algtase 2014	Sihttase 2025
Liikleja	Mobiiltelefoni kasutamine autojuhtimise ajal	70% K ⁸	50%
Liikleja	Mootorsõidukijuhi poolt keelava fooritule (punane) nõude eiramine	42% V ⁹	32%
Liikleja	Jalakäija poolt keelava fooritule (punane) nõude eiramine	11% V	8%
Liikleja	Jalakäijale tee andmine reguleerimata ülekäigurajal	74% V	90%
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – mootorsõidukijuht	95% K	Ei lange
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – sõitja esiistmel	97% K	Ei lange
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – sõitja tagaistmel	81% K	90%
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – lapsed	95% K	Ei lange
Liikleja	Turvavöö kinnitamine bussis – sõitjad turvavööga varustatud istekohal	23% K	60%
Liikleja	Jalgrattakiivri kasutamine alla 16-aastaselt	69% K	80%
Liikleja	Jalgrattakiivri kasutamine täiskasvanul	22% K	40%
Liikleja	Jalakäijahelkuri kandmine – lapsed	93% K	95%
Liikleja	Jalakäijahelkuri kandmine – täiskasvanud	66% K	70%
Liikleja	Lubatud sõidukiiruse ületamine asulas	72% K	35%
Liikleja	Lubatud sõidukiiruse ületamine (üle 10 km/h) põhiteel	45% K	30%
Liikleja	Lubatud sõidukiiruse ületamine (üle 10 km/h) väiksemal teel	37% K	30%
Liikleja	Statistilise politseioperatsiooni „Kõik puhuvad“ ¹⁰ käigus tuvastatud mootorsõiduki joobes juhtimise ¹¹ osakaal kontrollitutest	0,15%	0,11%
Liikleja	Mootorsõiduki joobes juhtimine liiklejate hinnangul	13% K	7%
Liikleja	Sõidueksami esimesel katsel läbinute protsent	58,5%	68%
Keskkond	Täiendava keskpäärde paigaldamine riigiteel (km)	0	82
Keskkond	Täiendava külgpäärde paigaldamine riigiteel (km)	0	80
Keskkond	Täiendava keskpöristi kilometraaž riigiteel	0	1500
Keskkond	Täiendav kergliiklusteede kilometraaž KOV-i teel	0	60
Sõiduk	Üle 10 aasta vanuste liikluses osalevate sõidukite osakaal	52,8%	50%
Sõiduk	M1-kategooria mootorsõiduki (sõiduauto) tehnöülevaatuse esimesel korral läbinute protsent	89,9%	85% ¹²

⁸ K – küsitlusuuring.

⁹ V – vaatlusuuring.

¹⁰ Politsei- ja Piirivalveameti läbi viidud joobekontroll kindlal ajal ja kohtades ühel päeval kahel korral aastas.

¹¹ Mootorsõidukijuhi vere alkoholisisaldus vähemalt 0,50 mg/g või väljahingatavas õhus vähemalt 0,25 mg/l.

¹² Sõidukite keskmise vanuse suurenedes suureneb nende sõidukite osakaal, mis ei vasta kehtestatud nõuetele.

Sõiduk	M3 (buss) tehnõlevaatuse esimesel korral läbinute protsent	87,8%	85% ¹²
Sõiduk	N2-kategooria mootorsõiduki (veoauto 3,5–12 tonni) tehnõlevaatuse esimesel korral läbinute protsent	89,3%	85% ¹²
Sõiduk	N3-kategooria mootorsõiduki (veoauto üle 12 tonni) tehnõlevaatuse esimesel korral läbinute protsent	90%	85% ¹²

3. Liiklusohutuse põhimõtted ja tegevuste juhtimismudel

3.1. Nullvisioon kui lähenemisviis. Jagatud vastutus.

Liiklusohutuse valdkonnas võeti nullvisioon (*Vision Zero*) esimest korda tegevuse aluseks Rootsis¹³ 1997. aastal. Hiljem on sarnane liiklusohutusala lähenev aluseks võetud enamikus Euroopa riikides (nt Suurbritannias *Safe Systems Approach*, Hollandis *Sustainable Safety*, Norras *Vision Zero Approach* jne). Ka OECD on soovitanud liikmesriikidel lähtuda nullvisiooni aluseks olevatest põhimõtetest¹⁴. Nullvisioon tugineb neljale põhimõttele:

- Eetika: kõige olulisem on inimese elu ja tervis. Need on tähtsamad kui mobiilsus ja teised teeliiklussüsteemi toimimise eesmärgid.
- Vastutusahel: süsteemi ohutuse eest vastutavad selle kavandajad, elluvijad ja haldajad. Liiklejad vastutavad liiklusreeglite täitmise eest.
- Ohutusfilosoofia: inimesed on ekslikud. Transpordisüsteem peab vähendama liiklejate eksimise võimalusi ja eksimuse tõttu tekkivaid kahjusid niipalju kui võimalik.
- Muutusi ajendavad mehhanismid: transpordisüsteemi kavandajad, elluvijad ja haldajad peavad looma eeldused ohutuks liiklemiseks. Kõik osapooled peavad olema valmis eelduste loomiseks vajalikeks muutusteks.

Nullvisioon erineb traditsioonilisest käsitlusest peamiselt järgnevates aspektides:

Tabel 4. Nullvisiooni ja traditsioonilise käsitluse erinevused

	Traditsiooniline käsitlus	Nullvisiooni käsitlus
Eesmärk	Vähendada liiklusõnnetusi	Vähendada liiklusraskeid ja raskeid vigastusi
Teekasutaja ohutus	Sõltub tema käitumisest	Sõltub kujundatud süsteemi ohutusest
Ohutuse eest vastutab	Teekasutaja	Süsteemi kavandaja
Muutub	Teekasutaja käitumine	Eelkõige keskkond (liikluskeskkond, sõiduk, toetus sotsiaalsema käitumisnormi kaudu), mis toob kaasa ka käitumise muutumise
Ohutus	Inimesi ei huvita	Inimese baasvajadus

Transpordisüsteem on üks kõige keerukamaid ja ohtlikumaid inimese loodud süsteeme. Liiklusohutuse tagamine algab juba ruumi- ja maakasutuse planeerimisest. Liiklussüsteemis on liiklusõnnetused ja isegi väiksemad vigastused vältimatud, kuid sündmuste ahel, mis viib inimelu või tervise jääva kaotuseni, on katkestatav. Teeliiklussüsteem tuleb muuta selliseks, et liiklejad eksiks võimalikult vähe ning ka eksimuse korral oleksid sellega kaasnevad kahjud võimalikult väikesed. Süsteemi kavandamisel ja toimimisel peab arvestama vigade tekkimise võimalusega ja tagama inimelu säilimise ja tervisekahjustuse vältimise ka siis, kui liikleja teeb

¹³ <http://www.swedishroadsafety.se/vision-zero.html> (28.03.2016).

¹⁴ http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/09CDsr/PDF_EN/TowardsZero.pdf (28.03.2016).

vea või isegi eirab mõningaid reegleid. Kõik osapooled, nii liiklejad kui ka süsteemi kujundajad, vastutavad liiklusohutuse eest ühiselt. Süsteemi ohutuks kujundamine eeldab muutuseid. Seetõttu peavad ka kõik osapooled muutusteks avatud olema. Liiklusohutuse tagamine kui sotsiaalne probleem ei tohi olla sõltuvusse seatud kellegi poliitilistest ja ärihuvidest.

3.2. Süsteemsus

Edu on võimalik saavutada vaid erinevate meetmete kompleksel rakendamisel, kus paljude üksiktegevuste vahel valitsevad selged seosed. Mida paremale liiklusohutuse tasemele on jõutud, seda vähem on võimalik edu saavutada üksiktegevuse kaudu. Suureneb seotud tegevuste roll ja koostöövajadus. Enamik efektiivsetest liiklusohutusalaalastest tegevustest on Eestis tänaseks vähemalt osaliselt rakendatud. Seni kasutatud mudel, kus otsitakse ning rakendatakse järjest uusi üksiktegevusi, enam ei toimi. Oluline on parandada üksikute tegevuste tulemuslikkust, aga eelkõige koos toimimist. Liiklusohutuse võti järgneval perioodil seisneb eelkõige seni puudulikult rakendatud meetmete toimivuse parandamises. Liiklusohutusalaalaste planeerimisel tuleb lähtuda eelkõige liiklusõnnetusi põhjustavatest ja soodustavatest teguritest, arvestades ka kaudseid riski tekitavaid tegureid. Kõiki üksikute liiklusõnnetustega seotud asjaolusid võetakse terviksüsteemi kujundamisel arvesse, kuid ka laia avalikkuse huvi pälvinud üksikjuhtum ei saa olla aluseks liiklusohutusalaalaste tegevuste prioriteetide ümbersättimisel.

3.3. Ennetamine, mitte reageerimine

Klassikaliselt on liiklusohutussüsteemi kujundamisel keskendunud liiklusõnnetuseni viinud riskide tuvastamisele ning nende maandamisele. Ainult sellele lähenemisele toetumine ei ole enam piisav, kuna:

- Tagajärgede reageerimine on olemuselt vastuolus nullvisiooni põhimõtetega;
- Probleemide ennetamine liiklussüsteemi planeerimise faasis on väiksemate kulude ja suurema efekti saavutamise tõttu oluliselt kuluefektiivsem;
- Liiklusõnnetuse mittetoimimine ei tähenda, et riskid on piisavalt maandatud¹⁵.

Liiklussüsteem saab olla ohutu ainult siis, kui kõik selle komponendid on planeeritud ja rakendatud võimalikult ohutuna. Liiklusõnnetuste ennetamiseks on vajalik, et kõik liiklusohutusega seotud tegevused, sh riigi-, KOV-i ja erateel loodavad liikluslahendused (tee-ehitus, korrashoid, liikluskorraldus) vastaksid hetke parimale liiklusohutusalaalasele praktikale.

3.4. Teadmispõhine tegutsemine

Liiklus on keeruline süsteem, kus ühe parameetri muutmine võib käivitada sündmuste jada, mille tulemus võib vähese teadmistepagasi korral olla etteaimamatu. Liikluses toimivad põhjus-tagajärg seosed on sageli mitmesuunalised ja keerukad. Inimene, kaasa arvatud liikluspetsialist, ei taju liiklusriske alati objektiivselt. Paljude liiklusohutusalaalaste tegevuste mõju ei ole tavaloomikale tuginedes prognoositav ning mõju ulatus on ajas muutuv. See loob olukorra, kus heas usus rakendatavad tegevused ei pruugi ohutust oodatud viisil suurendada. Halvemal juhul võivad need liiklusohutu sootuks tõsta. Muutusi liiklussüsteemis saab

¹⁵ Liiklusõnnetus on juhuslik ja statistilises mõttes harva avalduv sündmus. Kui on n arv täpselt samasuguste parameetritega teelõiku ja ainult osadel neist on viimaste aastate jooksul liiklusõnnetus toimunud, ei tähenda see, et lõigud, kus õnnetusi ei toimunud, on ohutumad lõikudest, kus need toimusid.

rakendada ainult siis, kui nende võimalik negatiivne mõju liiklusohutusele on parimatele tänapäevastele teadmistele tuginedes ümber lükatud. Rakendada tuleb eelkõige neid liiklusohutusosalaseid meetmeid ning tegevusi, mille efektiivsus on teaduspõhiselt või pikaajalises praktikas kinnitust leidnud. Liiklusohutusosalase olukorra muutuste tuvastamine, planeeritavate tegevuste mõju prognoosimine ning rakendatud tegevuste mõju hindamine on võimalikud vaid siis, kui selleks on kasutada piisava detailsusega liiklusõnnetusi ja riskifooni iseloomustavad andmed ning asjaomastel ametitel ja teadusasutustel on vajalik analüüsivõimekus.

3.5. Liiklusohutusosalaste tegevuste juhtimismudel

Luuakse ühtne, toimiv ja koostööd võimaldav liiklusohutusosalaste tegevuste juhtimismudel riiklikul, regionaalsel ja kohalikul tasandil, kaasates liiklusohutusosalaste probleemide lahendamisse võimalikult palju osapooli. Iga-aastaselt hinnatakse elluviimiskava täitmist ja tulemuslikkust. Transpordisüsteemi otsuste tegemisel seatakse kõigil otsustustasanditel eesmärgiks maksimaalne liiklusohutuse tagamine. Liiklusohutusprogrammi tegevused kaetakse nelja-aastase kestusega elluviimiskavaga. Elluviimiskava on kooskõlas riigi eelarvestrateegiaga ning on rulluv, mis tähendab, et igal aastal lisandub elluviimiskava juurde üks planeeritav aasta. Elluviimiskava kooskõlastatakse ministriumitega, kes panustavad liiklusohutusprogrammi rahaliselt või toetavate tegevustega, ning see esitatakse Vabariigi Valitsusele kinnitamiseks koos transpordi arengukava rakendusplaaniga.

Vabariigi Valitsuse juurde on moodustatud liikluskomisjon, kelle ülesandeks on liiklusohutuse strateegiliste eesmärkide ja prioriteetide seadmine, liiklusohutusprogrammist tulenevate tegevuste koordineerimine ning Vabariigi Valitsuse nõustamine ja ettepanekute tegemine liiklusohutusega seotud küsimuste lahendamiseks. Liiklusohutusprogrammi elluviimise peavastutaja on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Liiklusohutusprogrammi elluviimise eest vastutavad ka Haridus- ja Teadusministeerium, Justiitsministeerium, Rahandusministeerium, Siseministeerium ning Sotsiaalministeerium ning liiklusohutusprogrammi elluviimisega seotud ministriumite pädevad allasutused. Liiklusohutusprogrammi elluviimisele kaasatakse ka KOV-i üksused. Maanteeameti ülesanne liiklusohutusprogrammi elluviimisel ja suunamisel on liikluskomisjoni töö korraldamine ning üldine liiklusohutusprogrammi seiramine, erinevate osapoolte vaheliste tegevuste ja eriarvamuste ühtlustamine ning liiklusohutusprogrammi aruandluse ja uuendamise korraldamine. Teised liiklusohutusprogrammi elluviimises osalevad ministriumid ja nende allasutused viivad liiklusohutusprogrammi ellu vastavalt kavale.

Liiklusohutusprogrammi eesmärkide saavutamiseks ülevaate saamiseks hinnatakse igal aastal selle elluviimiskava täitmist. Liiklusohutusprogrammi elluviimises osalevad ministriumid ja ametid koostavad igal aastal oma vastutusalasse jäävate meetmete ja tegevuste rakendamise kohta tulemusaruande ja esitavad selle hiljemalt iga järgmise aasta 1. veebruariks Maanteeametile. Kokkuvõtete alusel koostab Maanteeamet elluviimiskava täitmise aruande. Aruannet tutvustatakse enne kinnitamisele esitamist Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonis. Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava vaadatakse läbi ja seda ajakohastatakse vajaduse korral kord aastas riigieelarve koostamise protsessi käigus. Ettepanekud elluviimiskava täiendamiseks esitatakse Vabariigi Valitsusele koos transpordi arengukava rakendusplaani aruandega. Liiklusohutusprogrammi täitmise lõpparuande koostamiseks esitavad ministriumid Maanteeametile kokkuvõtte oma vastutusalasse jäävate kogu liiklusohutusprogrammi perioodi meetmete ja tegevuste elluviimise kohta. Liiklusohutusprogrammi täitmise lõpparuanne kooskõlastatakse asjakohaste ministriumite

ja Riigikantseleiga, arutatakse läbi Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonis ning esitatakse Vabariigi Valitsusele kinnitamiseks.

4. Vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja

Vastutustundlik ja kaasliiklejatega arvestav käitumine moodustab olulisema osa iga inimese panusest üldisse liiklusohutusse. Eesmärgiks on kõigi liikluses osalejate ohutust väärtustavate hoiakute ja alalhoidliku liikluskäitumise kujundamine. Eriti tähtis on ühise vastutuse põhimõtte – enda ohutuse tagamise kohustus ja vastutustundlik suhtumine teiste teekasutajate ohutusse – rakendamine. Meetmed keskenduvad kahele erinevale aspektile – neist üks on seotud liikleja mõttemaailma ja arusaamadega ning teine liikluskeskkonnaga. Jätkatakse tööd liiklusohutusosalase koolituse ja teavitusega liiklemise ohutust väärtustavate hoiakute ja alalhoidliku liikluskäitumise kujundamiseks. Liiklusohutusosalaste koolituste ja teavituste kaudu suunatakse tegevused eelkõige suurema riskiga liikleja (joobes, tervisehäirega, juhtimisõiguseeta ja liikluses riski otsiv juht) liikluses toimetulekule, sõidukijuhile tervislikule seisundile ja elanikkonna vananemisega kaasnevale muudatustele liikluskeskkonnas. Arendatakse terviklikke süsteeme liikleja liikluskäitumise parandamiseks.

4.1. Meede: jalakäija ohutus

Meetme eesmärk: liiklusõnnetuses hukkunud ja raskesti vigastada saanud jalakäijate arv on vähenenud.

Jalakäijate hulga moodustavad erineva liikumisvõimega, teadmiste ja oskustega inimesed, sh puudega liiklejad, eakad ja lapsed. Jalakäija ohutust mõjutavad üksteisega tihedas seoses olevad asjaolud: tee parameetrid ja liikleja käitumine; pimedadaeg ning jalakäija nähtavus; talvised olud ja teehoole; sõidukiirus ja tagajärgede raskus. Jalakäijaõnnetuste vähendamiseks kavandatakse abinõud nähakse ette lähtuvalt ülaltoodud riskidest ning asulavälise tee, väikeasulast läbiva maantee ning linnapiirkonna teede- ja tänavavõrgu liikluskeskkonna eripärast. Liikleja hoiakute ja käitumise kujundamise eesmärgil jätkatakse ja arendatakse jalakäijale ja sõidukijuhile suunatud, järjepidevuse alusel toimivaid koolitusi, teavituse ning liiklusjärelvalve alaseid tegevusi. Liiklusruum peab praegusest suuremal määral olema kavandatud ja rajatud selliselt, et vältida ja piirata liikleja eksimusi ning vähendada neist tingitud liiklusõnnetuste tagajärgede raskust.

Senisest enam tuleb liiklusruumi kujundamisel arvestada elukeskkonnast tulenevate väärtustega, tagades ligipääsetavuse ning luues ohutuid ja mugavaid võimalusi jalgsi liikumiseks. Tänavad tuleb kujundada kohaseks erinevatele kasutajatele, mis vajadusel eeldab liiklust rahustavate meetmete kasutamist. Sama oluline on ühissõidukipeatuste, kõnniteede ning jalgteede kavandamine ja väljaehitamine või rekonstrueerimine jalakäijaliikluse ohutust suurendavalt. Kõrgemaid ohutusnõudeid tuleb rakendada töö korraldamisel remondiobjektidel, tagades jalakäija ning sõiduki kokkupuudet välistava liikluskorraldusliku lahenduse, samuti liiklejale harjumuseks saanud liikluskorralduse muutmisel. Senisest enam tuleb jalakäija ja mootorsõiduki vahelisi konflikte välistavaid lahendusi ette näha uutes planeeringutes. Asulavälise tee liikluskeskkonnas peab arvestama ohutuseks vajalike tingimuste loomisega jalakäijaliikluse koondumiskohtades. Talvel peab teehooldus tagama jalakäijale ohutu ja kasutamiseks sobiva liiklusruumi. Jalgteelt ja teepeenralt lume koristamata jätmine toob kaasa vajaduse kõndida sõiduteel.

Pimeda ajal on õnnetusse sattumise tõenäosus seotud jalakäija märkamise kaugusega. Jalakäijahelkuri nõuetekohane kandmine pimedadaeg suurendab oluliselt jalakäija märgatavust asulavälisel teel. Jalakäijahelkur peab olema nähtav ja lähenevale sõidukijuhile

märgatav peatumiseks vajalikult kauguselt. Asulaliikluses ei piisa ohutuse tagamiseks ainult helkuri olemasolust, jalakäija ei tohi unustada enda ohutuse tagamise kohustust. Liiklusõnnetuse toimumisel sõltub kokkupõrkekiirusest otseselt jalakäija vigastuste raskus. Ohutu sõidukiirusega arvestamine on oluliseks lähtekohaks liiklusruumi kujundamisel. Seatud kiiruspiirangust kinnipidamist mõjutavad omakorda liiklejate üksteist arvestav käitumine, seaduskuulekus, liiklusjärelvalve toimivus ning otse liikluskeskkonnast saadav, tee parameetritest tulenev taju, millest sõidukijuht sõidukiiruse valikul lähtub.

4.2. Meede: jalgratturi ohutus

Meetme eesmärk: liiklusõnnetuses hukkunud ja raskesti vigastada saanud jalgratturite arv on vähenenud.

Jalgrattaliikluse osakaal (ligikaudu 5% kõikidest liikumistest) on aasta-aastalt kasvanud, kuid võrreldes arenenud jalgrattaliiklusega riikidega on see pigem tagasihoidlik. Jalgratturi ohutus on tihedalt seotud läbimõeldult kujundatud jalgrattataristu ja igapäevase jalgrattakasutusega. Ohutum keskkond toetab jalgratta kasutajate osakaalu suurenemist. Teiste liiklejate valmidus jalgratturiga arvestada ja jalgratturite poolt liiklusreeglite kompromissitu täitmine aitab oluliselt ohutust parandada. Jalgrattur peab teadvustama, et tal lasub enda ohutuse tagamise ja teistesse liiklejatesse vastutustundliku suhtumise kohustus.

Hetkel piirduvad paljud jalgrattaliikluse edendamisega seotud eesmärgid rajatavate jalgrattateede kilomeetrite arvuga. Vähem tähelepanu pööratakse aga sellele, kas ja kuidas kavandatavad tegevused jalgrattakasutust ja ohutust mõjutavad. Jalgrattataristu strateegilise planeerimistasandi üks oluline osa on ühtse võrgustiku kujundamine. Jalgratturil peab olema võimalik liikuda lähtekohast võimalikult paljudesse sihtpunktidesse. Samas ei ole ühendus sihtpunktidega ainus nõue. Oluline on tagada jalgrattaradade kvaliteet ja vajalikud lisateenused. Jalgrattateede võrgustiku loomisel on tarvis järgida selle ohutust, otsesust, sidusust, atraktiivsust ja mugavust. Välistada tuleb olukord, kus taristu uuendamisel eiratakse jalgrattaohutuse ja -kasutuse vajadust.

Jalgratta ja jalgratturi ohutusvarustuse kasutamine tagab nii aktiivse, õnnetusse sattumist ennetava kui ka passiivse, tagajärgede raskust leevendava ohutuse. Kuna jalgratturil puudub kohustus kasutada ohutusriietust ja täiskasvanud jalgratturil kiivrit, siis saavutatakse selles osas juurdekasv valdavalt liikluskasvatuse abinõusid (teavitus, koolitus jm) kasutades. Jalgratturikiivri kasutamisega saavutatakse peapeatraumade vähenemine liiklusõnnetuse ning jalgrattaga kukkumise korral. Jalgratturi märgatavust parandava ohutusvarustuse kasutamine (tuled, helkurid, ohutusvest või -riietus) vähendab liiklusõnnetusse sattumise tõenäosust.

4.3. Meede: eakas liikleja

Meetme eesmärk: liiklusõnnetuses hukkunud ja raskelt vigastada saanud eakate ning eakate põhjustatud liiklusõnnetuste arv on vähenenud.

Demograafiline prognoos näitab Eesti rahvastiku vananemist. Eaka inimese eripära tuleb arvestada tema õpetamisel ning teadmiste ja oskuste täiendamisel. Ühiskond peab kohanema liikluskeskkonnale esitatavate nõudmistega, mis tulenevad elanikkonna vananemisest. Elanikkonna vananemisega seotud probleemistik jaguneb kolmeks: eaka jalakäija ohutus, eaka juhi tervisenõuetega seonduv ja eaka mootorsõidukijuhi täiendkoolitussüsteemi loomine. Aastaks 2025 on Eestis vähemalt 85 000 vanemaelist (vanuses 65+) sõidukijuhti enam kui täna. Tänapäeval kasvab vanemaaliste naisjuhtide arv kolm ja meesjuhtide arv kaks korda. Eakate sotsiaalse aktiivsuse ja elukvaliteedi tagamiseks tuleb nende jätkuvat

autokasutust igati soosida ja motiveerida neid koolitustel osalema. Eakas inimene, kes soovib kõrge vanuseni autot juhtida, peab olema teadlik ja oskama toime tulla oma vanadusega kaasneva juhtimisvõimekuse vähenemisega.

4.4. Meede: liiklusharidus

Meetme eesmärk: liikluses osaleja ohutust väärtustavad teadmised on paranenud.

Olulisim on luua mitmekülgset toetavat tingimused õigete hoiakute ja käitumisviiside kujunemisel terve eluea vältel. Tähtsad märksõnad on: liikumine kui inimese igapäevane baasvajadus; ühine vastutus noorele liiklejale eeskujuks olemise kaudu; hoolivuse ja teistega arvestamise väärtustamine liikluses; teadmised ja oskused ohutuks liiklemiseks; elukestev õpe. Vajalik on tegevuste muutmine süsteemseks ja järjepidevaks ning laiendamine kõigile vanusegruppidele. Vastutusosalad jagunevad järgmiselt: kõrgkoolid – õpetajate taseme- ja täiendkoolitus; haridusasutused – kvaliteetne ja süsteemne liiklusõpe lasteaiast autokoolini; omavalitsusüksused – taristu ja tugifunktsioonide tagamine; riigiasutused – tegevus liikluskeskonnas ohutuse tagamisel ja ühtse lähenemise kujundamisel; pere/kogukond – vastutus isikliku eeskujuga ja väljakujunenud käitumisnormide eest; kolmas ja erasektor – väärtuste kandjad oma tegevuses, töötajaskonnast hoolimine, sotsiaalne vastutus. Kuigi õiged liiklusharjumused peavad välja kujunema noores eas, on põhikooli kitsaskohtadeks õpetamise kvaliteet ja õpetamise rakendamine, mis võimaldaks saavutada riiklikus õppekavas püstitatud eesmärke ja tagada vastava pädevuse väljakujunemist.

4.5. Meede: juhikoolitus

Meetme eesmärk: juhi ettevalmistamine ohutuks liiklemiseks on paranenud.

Juhikoolitus on üldise liiklusalase alg- ja põhihariduse loogiline jätk ning oluline vahend teadlikkuse tõstmiseks ohutuks liiklemiseks jalgratta ja mootorsõiduki juhtimisega toimetulekul. Lisaks liiklusreeglite tundmisele ja sõiduki valitsemisele on oluline, et tulevane juht õpiks hindama riske, riski suurendavaid tegureid liikluses ning oma võimete ja oskuste piire. Mootorsõidukijuhi koolituses, sh mopeedi- ja mootorrattaõppes on oluline, et õppeperiood oleks intensiivne ning et koolitav saaks võimalikult palju regulaarset sõidupraktikat enne, kui tulla juhtimisõigust taotlema. Valikuteks on: täielikult liberaalne (vaba) koolitussüsteem ehk sõitu õppima hakkav isik võib valida professionaalse koolituse (autokooli) või mitteprofessionaalse koolituse (juhendajaga sõitmine) vahel, või kombineeritud õpe, kus isik käib nii autokoolis kui ka sõidab juhendajaga. Suurim väljakutse sõltumata juhi koolitussüsteemist on tõsta sõiduõppija teadlikkust vastutustundliku ja ohutu juhi kujunemisel, kellel on lisaks tehnilisele vilumusele ka turvalised hoiakud ja kes peab oluliseks enda ja kaasliiklejate ohutust. Enam vajab tähelepanu koolitusasutuste järelevalve ja eksamineerijate kvaliteedi kontroll. Nähakse ette ametikoolituse moodulõppele üleviimine.

4.6. Meede: ennetus

Meetme eesmärk: ohutute liiklusharjumuste, käitumisnormide ja hoiakute kujundamine.

Eesmärgiks on teadlike riskide võtmise minimeerimine ning ennast säästva ja teisi arvestava liikleja kujunemisele kaasa aitamine. See sisaldab erinevaid tegevusi (teavitust, koolitust, võrgustikutööd, nõustamist, arendust), mis täiendavad üksteist ning moodustavad ühistoimena terviku kõigi liiklejate jaoks. Tegevused suunatakse riskigruppidele sh eakate, puudega inimeste ja laste liiklusohutuse tagamisele, liiklusohutuse probleemteemadele, liiklusohutust hõlmavatele seadusemuudatustele ja demograafilisest koosseisust tulenevatele aspektidele. Teavitustegevus sisaldab liiklusohutuskampaniaid, liiklusohutuse teema pidevat käsitlemist

ja probleemkohtade fookustamist. Oluline on teavitada liiklejat erinevatest ohuolukordadest, millega ta kokku puutub, kui ei väärtusta ohutu liiklemise põhimõtteid. Võrgustikutöö kaudu edendatakse tervisliku ja ohutu liiklemisviisi toetamist, ametkondadevaheliste ja maakondlikul tasandil toimivate komisjonide/nõukogude järjepidevat tegevust ning kodanikeühenduste kaasamist. Maanteeameti kui liiklusvaldkonna kompetentsikeskuse kaudu korraldatakse KOV-ide ja haridusasutuste nõustamist liiklusohutuse teemadel lähtuvalt kohalikust vajadusest.

Ühtse kommunikatsioonivälja puudumise tõttu ei ole kaalukas osa muukeelsest elanikkonnast liiklusohutussõnumi haardeulatuses. Eesmärkide saavutamiseks vajatakse senisest enam ühise kommunikatsiooniruumi tugevnemist toetavaid tegevusi, mis arvestavad regionaalset eripära ning pööravad tähelepanu Ida-Virumaale ning Harjumaa piirkondadele, kus elab palju vene keelt peamise suhtluskeelena kasutavaid inimesi. Samuti tegevusi inglisis- ja venekeelses trüki-, tele-, raadio- ja interaktiivses meedias (näiteks artiklisarjad, tele- ja raadiosaated ning veebiportaalide arendamine ja tõlkimine), mis kajastavad liiklusohutustemaatikat. Kompleksset käsitlust vajavad uusimmigrantidele suunatud liiklusohutusalased tegevused.

4.7. Meede: juhi tervis

Meetme eesmärk: liikluses osalevate puuduliku juhtimisvõimekusega isikute arv on vähenenud.

Sõiduki juhtimine ei ole igäihe õigus, vaid selleks peab olema sobiv tervislik seisund sealhulgas sobiv vaimse tervise seisund. Liiklusseaduse alusel teostatav tervisekontroll on suunatud juhi liiklusriskide teadvustamisele, tervisenõuete vastavuse kontrollimisele ja liiklusohutliku terviseseisundi tuvastamisele. Tervisekontrolli integreerimine e-tervisega võimaldab juhi terviseseisundit hinnata oluliselt sisulisemalt kui senine visiiditeenusel põhinev süsteem võimaldas. Integreeritud süsteemid tagavad liiklusohutliku terviseseisundi diagnoosimise korral arsti tähelepanu patsiendi juhtimisõiguse staatuse kohta, vajadusel selle peatamise (algatamise) ning asjakohase info kättesaadavuse juhtimisõiguse väljaandjale. Vajalik on luua võimalused sõidukijuhi juhtimisvõimekuse hindamiseks ning juhtimisvõimekuse säilitamise ja parandamise alaseks nõustamiseks tagamiseks, et mootorsõidukijuhina osaleksid liikluses piisava juhtimisvõimekusega isikud.

4.8. Meede: liiklusjärelvalve

Meetme eesmärk: liiklusreeglite täitmise tagamine.

Liiklusjärelvalve on liiklusreeglite täitmise tagamise olulisim ja tulemuslikum viis, mis aitab liiklusohutust märkimisväärselt parandada. Uuringute kohaselt võiks liiklusreeglite täielik järgimine vähendada liiklusõnnetusi 50%. Tegevuste planeerimisel arvestatakse väga selgeid ohukriteeriumeid, keskkonna elemente ja liikleja käitumist. Liiklusjärelvalve muutub senisest enam meetodipõhisemaks. Meetodipõhise järelvalve eelduseks on, et kogu informatsioon on kättesaadav ning selle tulemuse mõju osatakse hinnata. Tehakse pingutusi, et liiklusjärelvalve efektiivsus ja kaasnevad mõjutusvahendid ei põhineks ainult reeglite täpse järgimise mõõtmisel, vaid oleks paindlikumad ning annaksid ka liiklejale selgema tunnetuse ja lubaksid reaalse ohuolukorraga arvestada. Nii füüsilised kui ka tehnilised vahendid paigutatakse riskihinnangute põhisel liiklusohutust mõjutavatesse kohtadesse. Et liiklusjärelvalve mõju ohutusele oleks maksimaalne, peab inimressurss keskenduma liiklusrikkumistele, millel on liiklusohutusega ja liiklusõnnetuse tagajärgede raskusastmega otsene ning tõestatud seos. Põhitähelepanu pööratakse riskeeriva liikluskäitumise vähendamisele, kergliiklejate ohutusele, joores juhtide liiklusest kõrvaldamisele,

kiirusrežiimist kinnipidamise kontrollile, turvavarustuse kontrollile, sõidu-, töö- ja puhkeaja ning veonõuete täitmise kontrollile. Eesmärgiks on lihtsustada väärteomenetluse läbiviimist selliselt, et see ei toimuks isiku õiguste tagamise arvelt. Väärteomenetlus viiakse läbi üksnes siis, kui see on vältimatu. Senisest suuremas mahus rakendatakse erinevaid automaatse liiklusjärelvalve võimalusi.

4.9. Meede: rehabilitatsioon

Meetme eesmärk: mootorsõidukijuhil seaduskuuleka liikluskäitumise kujundamine nõustamise protsessi kaudu kaasliiklejaid arvestava ja ohutu liikluskäitumise taastamiseks.

Rehabilitatsioonimeetmed on rikkumisjärgsed tegevused juhikõlblikkuse taastamiseks. Põhirõhk mõjutusmeetmete valikul peab olema isiku käitumise muutmisel ning seda on kõige tõenäolisem saavutada spetsiifiliste programmide kaudu. Vajadusel tuleks kasutada sõltuvusravi või kõrge riskiga juhile mõeldud programmi. Samas pole vajalik ega proportsionaalne selliste programmide kohaldamine kõigile korduvrikkumise toime pannud isikutele – kohustuse määramine peab olema riski- ja vajaduspõhine. Saadav kasu meetmest võib ulatuda liiklusohutusest kaugemale. Nii võib joobes juhile mõeldud järelkoolituse tagajärjel väheneda haigestumine alkoholiga seotud haigustesse ning paraneda selle poolt mõjutatud inimeste elukvaliteet. Rehabilitatsioonimeetmete rakendamist alustatakse alkoholiga seotud liiklusrikkumise toime pannud juhtidest, laienes vajaduspõhiselt retsiidivsete liiklusrikkujateni. Leebema lähenemisena kavandatakse sekkumistegevusi, kus isikut ei suunata järelkoolitusele või raviprogrammi, vaid kaasatakse nõustamisprotsessi, suunates teda oma probleeme paremini teadvustama.

5. Ohutu liikluskeskkond

Liikluskeskkond hõlmab maakasutust ja ohutuma teedevõrgu planeerimist, uute teede ehitamist ja olemasolevate rekonstrueerimist, liikuvuse tagamist, liikluskorraldust ning teede korrashoidu. Eesmärgiks on ohutum ja tõhusam liikuvus, mis on sotsiaalselt vastuvõetav ja keskkonnasäästlik ning erinevate aastaaegade liikluseripärasid arvestav. Meetmed on suunatud liikluskeskkonna kujundamisele ja haldamisele selliselt, et liikluskeskkond oleks lihtsasti mõistetav, liiklejad tajusid sellest tulenevaid ohtusid ning väheneks eksimuste võimalus ja eksimuste korral ei oleks tagajärjed liialt rängad. Tähelepanu keskmesse tõuseb vähemkaitstud liikleja. Suurimaks väljakutseks on ohutu linnalise liikluskeskkonna kujundamine, sh kõndimise, jalgrattaga sõitmise ja ühistranspordi kasutamise võimaluste parandamine ning lahenduste väljatöötamine vältimaks ühesõidukiõnnetusi ja võimaldada ohutuid möödasõidutingimusi maanteel. Ohutuse tõstmiseks tuleb liikluse korraldamisel lähtuda liikluskeskkonna ohtlikkusest, eelkõige tagada liikluskeskkonna ja kiirusrežiimi koosõla. Liikluskeskkonna kujundajad peavad tajuma oma vastutust, sest mistahes muutused liikuvuses (näiteks kergliikluse propageerimine ja soodustamine) ilma samaaegselt efektiivseid liiklusohutusmeetmeid rakendamata võib endaga kaasa tuua korvamatut kahju.

5.1. Meede: maakasutus ja teedevõrgu planeerimine

Meetme eesmärk: läbimõeldud maakasutus ja ohutu teedevõrgu planeerimine.

Meede näeb ette liiklusohutust tõstvate tegevuste teostamise juba planeerimisfaasis, näiteks liiklusohutusele avalduva mõju hindamise planeeringutes. Planeerimisel tuleb silmas pidada eelkõige liikumisvajaduse optimeerimise nõuet: kompaktne maakasutus, sundliikumise mahu ja liikumisdistsantsi vähendamine aitab kaasa võimalike liikluskonfliktide ärahoidmisele.

5.2. Meede: säästva ja ohutu taristu projekteerimine, ehitamine ning rekonstrueerimine

Meetme eesmärk: ohutute teede projekteerimine, ehitamine ja rekonstrueerimine.

Meede hõlmab teede projekteerimist ja ehitamist, mis on otseselt suunatud liiklusohutuse parandamisele. Teede projekteerimisele esitatavad nõuded peavad olema koosõlas kaasaegse ohutu süsteemi kujundamise kontseptsiooniga, sh nullvisiooni ja jätkusuutliku ohutuse

põhimõtetega. Mida põhjalikumalt käsitletakse ohutust planeerimise ja projekteerimise varastes etappides (näiteks projekti liiklusohutuse auditeerimisel), seda harvem tekib vajadus hilisemate, sageli kunstlikeks kujunevate parandusmeetmete järele. Meede näeb ette ohtlike kohtade väljaselgitamise ja nende kõrvaldamise riigiteedel ja suuremates KOV-ides. Esiletõstmist väärivateks tegevusteks on võimaluste väljaselgitamine sõidusuundade ja erinevate liikumisviiside füüsiliseks eraldamiseks ning teelt väljasõidu ohutustamiseks. Suuremat tähelepanu pööratakse terviklahenduste rakendamisele liikluse rahustamiseks ja vähemkaitstud liikleja ohutuse suurendamiseks linnakeskkonnas. Jätkuvad tegevused metsloomaohlike piirkondade väljaselgitamiseks, rakendatud ohutuslahenduste efektiivsuse hindamiseks ning uute teede projekteerimisel elusloodusega seotud liiklusohutuse tõstmiseks.

5.3. Meede: teede korrashoid

Meetme eesmärk: tee seisundinõuded on tagatud ja kaasajastatud.

Teede vastavus seisundinõuetele tagatakse teede korrashoiuga, mis peab hõlmama kõiki ehitusseadustikust tulenevaid tee komponente, sh kergliiklusteid ja liiklemiseks kasutatavaid rajatisi. Seisundinõudeid kaasajastatakse lähtuvalt nende mõjust liiklusohutusele. Tee talvised seisundinõuded peavad olema sellised, mis tagavad liiklusohutuse lisaks mootorsõidukit kasutavale liiklejale ka jalakäijale ja jalgratturile. Prioriteetseks tegevuseks on teolude mõõtmise ja prognoosimise mudeli väljatöötamine ning rakendamine. Ühtlasi tagatakse tõhus ja järjepidev tee seisundinõuetele vastavuse kontroll. Määravaks peavad saama mitte reeglite täpsele järgimisele, vaid liiklusohutuse tagamisele suunatud tegevused.

5.4. Meede: liikluskorraldus

Meetme eesmärk: säästva ja ohutu liikluskorralduse tagamine.

Liikluskorraldus peab kujunema lihtsaks ja arusaadavaks, sobituma keskkonda, vähendama liiklusstressi ning aitama vältida liiklemisel vigu. Meetmega tõhustatakse liikluskorralduse projekteerimist, teostamist ning järelevalvet. Töötatakse välja lahendused, mis tagavad vajadustele vastava selge ja üheselt mõistetava liikluskorralduse, sh ka ehitusobjektidel. Liiklemise sujuvamaks, ohutumaks ning keskkonnasäästlikumaks muutmiseks hakatakse liikluskorralduses enam rakendada intelligentsete transpordisüsteemide (edaspidi *ITS*) võimalusi.

5.5. Meede: raudteeristete ohutus

Meetme eesmärk: raudtee ületuskohtadel toimunud liiklusõnnetused on vähenenud.

Rongi kiiruse tõstmine ja tihenev rongiliiklus olemasoleval taristul toob kaasa olemasolevate meetmete hindamise ning täiendavate ohutusmeetmete rakendamise vajaduse eelkõige raudteeristetel (raudteeülekäigud ja raudteeülesõidud). Vajalik on hinnata samatasandilistel raudteeristetel rakendatavate ohutusmeetmete piisavust, toimunud õnnetuste asjaolusid ning meetmete mõju kavandatavatele liikluskeskkonna muutustele. Koostatakse raudteeristete ohutustamise kava ja rakendatakse täiendavaid tegevusi ohutuse tagamiseks.

5.6. Meede: ohutu sõidukiirus

Meetme eesmärk: ohutu sõidukiiruse kehtestamine.

Ohutu sõidukiiruse ületamine on inimeste hukkumist ja vigastamist enim mõjutav faktor. See mõjutab nii liiklusõnnetuses osalemist kui ka liiklusõnnetuse tagajärgi. Suuremal kokkupõrkekiirusel on suurem kokkupõrkeenergia ning potentsiaal inimest vigastada. Ohutu

kiiruse kontseptsioonist lähtudes peab juht-sõiduk-liikluskeskkond-süsteem toimima selliselt, et liiklusõnnetuses liikleja ei hukkuks ega saaks raskeid vigastusi. Paljudes EL-i liikmesriikides on püütud tegelikult rakendatavat suurimat lubatud sõidukiirust siduda kiirusega, millest lähtutakse tee geomeetria kavandamisel, ja kiirusega, mis haakub ohutuse ning tegelike tee- ja liiklustingimustega. Ka Eestis on vajalik kehtestada eelkõige tee funktsioonist, liikluse koosseisust, sagedusest ja maakasutusest lähtuvad piirkiiruse määramise põhimõtted.

5.7. Meede: intelligentsed transpordisüsteemid (ITS)

Meetme eesmärk: ITS-i võimalused on rakendatud.

ITS-i arendused aitavad liikluses orienteeruda, liigelda sujuvamalt, soodsamalt, säästlikumalt ning vahetades andmeid ja teavet sõidukite või sõidukite ja taristu vahel. See võimaldab muuta tervikliku liiklussüsteemi sujuvamaks, arusaadavamaks, säästlikumaks ja ohutumaks. Liiklemise sujuvamaks, ohutumaks ning keskkonnasäästlikumaks muutmiseks hakatakse liikluskorralduses rakendada ITS-i võimalusi. Võetakse kasutusele üleeuroopaline sõidukist automaatselt hädaabiteate edastamise süsteem eCall. Suure liiklussagedusega maanteel ning linnatänaval arendatakse dünaamilist liikluskorraldust. See hõlmab liikleja reaalajas teavitamist ja hoiatamist liiklus-, tee- ja ilmastikuoludest ning eelnevalt sõltuva kiirusrežiimi kehtestamist. Vajadusel ka liikluse ümbersuunamist. Lisaks vahetult taristule paigaldatavale juhitavale liikluskorraldusvahendile täiendatakse liikluspiirangutest ja liiklustakistustest teavitamise tehnilisi lahendusi. ITS-i lahenduste kaudu soodustatakse ühistranspordi kasutamist. Hinnatakse ITS-i rakendustest tulenevaid riske ja vajadusel kavandatakse leevendusabinõud.

6. Ohutu sõiduk

Ohutu sõiduki meetmed on suunatud ohutuse ja transpordi toimivuse parandamisele. Eesmärk on ohutuma sõiduki kasutamine liikluses ja täisautonoomse sõiduki kasutuselevõtuga seotud arengute jälgimine. Tähelepanu tuleb pöörata sõiduki tehnilise seisukorra ja turvalisusnõuete kontrollile. Senisest enam vajab tähelepanu kommertsvedusid teostavate sõidukite ohutus ning ettevõtja kohustuste ja vastutusega seonduv. Liiklus on ühine vastutusala, milles on oluline roll ettevõtete hoolsuskohustusel täitmaks töötervishoiu ja -ohutuse, liiklusohutuse, sõidukite tehnilise vastavuse ja veoseveo nõudeid. Tegevused hõlmavad ka juhiabisüsteemi, mis ei lase juhil ilma teatavaid tingimusi täitmata autot või seadet kasutada või suurendavad ohutust ning pakuvad täiendavat juhtimismugavust. Otsitakse võimalusi turvalisema auto soetamise soodustamiseks ning vana ja vähem turvalise auto kasutamisest loobumiseks.

6.1. Meede: tugisüsteem juhile

Meetme eesmärk: juhiabisüsteemi kasutuselevõtt on laienenud.

Juhtimise abistamiseks loodud tugisüsteem aitab juhti hoiatades või juhtimisse sekkudes sõidukit ohutult juhtida. Sõidurajalt väljasõidu hoiatussüsteem, sõiduraja hoidmise süsteem, adaptiivne kiirusehoidik, kokkupõrke hoiatus, kokkupõrke vältimise süsteem, jalakäija-/jalgratturituvastus, pimeala tuvastus, pikivahe hoiatus, liiklusemärgituvastus, öise nägemise lahendused – see on mittetäielik loetelu juhi eksimust ärahoidvatest ja ohutust suurendavatest juhiabisüsteemi võimalustest, mis sisalduvad kaasaegse sõiduki standard- või valikvarustuses. Lähema kümnenäendi jooksul see nimistu pikeneb ja süsteem muutub tõhusamaks ning kättesaadavamaks. Eksimuse ja rikkumise toimepanemist saavad takistada nn „lukud“ sõidukis, mis ei lase juhil ilma teatavaid tingimusi täitmata autot või seadet

kasutada. Propageeritakse juhiabiseadmeid, mida on võimalik lisada kasutuses sõidukile ja turvaliselt kasutada.

6.2. Meede: sõiduki turvalisus

Meetme eesmärk: liikluses osalevate sõidukite tehniline seisukord on paranenud.

Hetkel on juba kehtestatud või ettevalmistamisel hulgaliselt sõidukite turvalisuse tehnilisi standardeid ja nõudeid. Nende mõju ilmneb täiel määral alles 10–15 aasta jooksul. Pärast turuleviimist peab sõiduk kogu oma kasutusea jooksul vastama turvalisusnõuetele. Ohutuse suurendamiseks tõhustatakse sõiduki tehnilise seisukorra ja turvalisusnõuetele vastavuse kontrolli. Sõidukipargi ohutumaks muutmiseks peetakse järgmistes elluviimiskava etappides vajalikuks turvalisema sõiduki soetamise soodustamist. Liiklusõnnetuses kahjustada saanud sõiduk remonditakse korrektselt ja tegutsetakse selle nimel, et liiklusesse naaseks vaid sõiduk, mis tehniliselt ja turvavarustuse tasemelt on samaväärne liiklusõnnetuses mitteosalenud sama tüüpi sõidukiga.

6.3. Meede: tööga seotud sõiduki ohutus

Meetme eesmärk: tööga seotud raskete tagajärgedega liiklusõnnetused on vähenenud.

Oluline osa liiklusõnnetustest toimub tööga seotud sõidukitega. Senisest enam vajavad tähelepanu kommertsveod ja tööga seotud sõidukite liiklemine. Liiklus on ühine vastutusala ning korrektse ja nullvisioonist lähtuva töökorralduse puhul on ettevõtjal võimalik nii sõidu-, töö-, puhkeaja, sõiduki tehnilise vastavusega või veose ohutusega seotud rikkumisi ära hoida kui ka mõjutada sõidukijuhti rikkumisi vältima. Kui veoga seotud ettevõtetele laiendada vastutava kasutaja kohustusest tulenevat vastutust, on nad enam motiveeritud liiklusreeglite eiramist ennetama. Ettevõtjapoolne liiklusohutuse väärtustamine aitab vähendada kulusid, väheneb töötajate töölt eemaloleku ja ravikulu, suureneb töötajate rahulolu ja tehnika kasutamise efektiivsus. Jätkuvad aktiivsed tegevused enim liiklust ohustavate rikkumistega seotud nõuetest kinnipidamise ning veoseveole esitatavate nõuete täitmise kontrolli valdkonnas.

7. Kokkuvõte

Liiklusohutusprogrammi elluviimine on kiireim viis liiklusohutuse eesmärkide saavutamiseks. Kavandatud meetmed panevad aluse järgmiseks kümnendiks ettenähtud võimalike tegevuste kavale. Kõik osapooled peavad pingutama selle nimel, et liikluses ei hukkuks ega saaks raskelt vigi ükski inimene.