

## **Tallinna liiklusohutuse arengukava 2008 – 2014**

## **Sisukord:**

<b>1. Sissejuhatus</b>	<b>3</b>
<b>2. Olemasoleva olukorra kirjeldus</b>	<b>4</b>
<b>3. Dokumendid, mis suunavad ja määravad liiklusohutuse arengukava koostamist</b>	<b>10</b>
<b>4. Liiklusohutussüsteemi kirjeldus</b>	<b>12</b>
<b>5. Liiklusohutuse arengukava visioon, eesmärgid ja põhisuunad</b>	<b>16</b>
<b>6. Liiklusohutuse arengukava tulemuste mõõdetavus (indikaatorid)</b>	<b>19</b>

## 1. Sissejuhatus

Liiklusohutus avaldab vahetut mõju kogu Euroopa Liidu (EL) elanikkonnale. Kuigi üldine liiklusohutus on aeglaselt, kuid ühtlaselt paranenud, on olukord ühiskonna jaoks endiselt vastuvõetamatu ja kodanike jaoks raskesti õigustatav.

Arenenud Euroopa riikide kogemustest lähtuvalt ei ole liiklusõnnetused ja nendest ühiskonnale tekitatav kahju kurb paratamatus igapäevases elus. Praktika näitab, et ka liiklusõnnetusi on võimalik ära hoida ning nende raskusastet vähendada.

Tunduvalt efektiivsem on teha investeeringuid ohutuma liikluskeskkonna ja liiklejate käitumisharjumuste ümberkujundamiseks, kui kanda liiklusõnnetuste läbi tekkinud ühiskondlikku kahju.

Aastas hukkub EL liikmesmaades teeliikluses üle 42 tuhande inimese ja üle 1,7 miljoni inimese saavad vigastada. Kokku moodustavad sotsiaalmajanduslikud kahjud üle 160 miljardi EURO aastas.

Euroopa Komisjon (EK) on oma Euroopa transpordipoliitikat käsitlevas valges raamatus (White Paper) teinud ettepaneku, et EL peaks võtma eesmärgiks liiklusõnnetustes hukkunute arvu vähendamise poole võrra aastaks 2010.

Tulenevalt Euroopa transpordipoliitikast valmistati ette Euroopa liiklusohutusala tegevusprogramm (säasta 20 tuhat elu Euroopa teedel: "Jagatud vastutus"), millest EK teavitas 5.-6. juunil 2003 EL transpordiministrite kohtumisel. Programm näeb ette meetmete valiku liiklusohutustaseme tõstmiseks ja seatud eesmärkide saavutamiseks. Programmi realiseerimiseks töötati välja ka Euroopa Liiklusohutuse Harta.

28. mail 2003.a Vabariigi Valitsuses heaks kiidetud ja Riigikogus arutusel olnud Eesti rahvusliku liiklusohutuse programmiga aastateks 2003 kuni 2015 on Eesti väljendanud riiklikul tasemel soovi rakendada meetmeid turvalisema liikluskeskkonna loomiseks. Programmis kavandatud meetmed ja eesmärgid on suures osas samased Euroopa liiklusohutusalas tegevusprogrammis sätestatud meetmete ja eesmärkidega.

Tallinna liiklusohutuse arengukava 2008 - 2014 (TLOAK) koostamise aluseks on Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm aastateks 2003-2015, Tallinna Linnavolikogu 9. detsembri 2004 määrusega nr 53 kinnitatud "Tallinna arengukava 2006-2021" ja Tallinna Linnavolikogu 20.juunil 2005.a. otsus nr. 195 "Tallinna liikluse arengusuunad 2005-2014".

Arengukava koostamise eesmärgid on järgnevad:

1. Turvalise elukeskkonna tagamine
2. Vähendada liiklusõnnetuste arvu.
3. Jalgratturite ja jalakäijate liiklusturvalisuse tõstmine
4. Tagada linnas kõikide liikumisviiside: mootorsõidukiliikluse, ühistranspordi ning kergliikluse (jalgrattaliikluse ja jalakäijate) tasakaalustatud ja jätkusuutlik areng.
5. Muuta Tallinna transpordisüsteem kulusäästlikuks optimeerides liiklusvoogude jagunemist ja vähendades ajakadusid
6. Murda psühholoogilisi barjääre, mis takistavad alternatiivsete liikumisviiside kasutamist võrreldes sõiduautoga.

Tallinna jätkusuutliku arengu tagamisel on väga oluline transpordiprobleemide kompleksne lahendamine. Ainult mootorsõidukite liiklusruumi avardamine linna keskuses ei ole lahenduseks. Lähiriikide pikaajaline praktika on näidanud, et ilma ühistranspordi soosimata ei ole võimalik suurlinnades elanike liikumisvajadusi lahendada. Muidugi ei tähenda see seda, et hakatakse keelustama igal sammul eratranspordi kasutamist. Tõsisemalt tuleb hakata tegelema elanikkonna hulgas teavitustööga transpordiliigi valikust. Tulemuste saavutamine eeldab

muidugi ühistranspordile eeliste loomist eratranspordiga võrreldes. Kuna liikumistingimused on väga tihedalt seotud rahvatervise probleemidega, on oluline koht ka kergliikluse (jalakäijad, jalgratturid jne) liiklemistingimuste eelisarendamisel.

Tallinna jätkusuutliku arengu tagamisel on põhiülesandeks linnas võimalikult optimaalse, sujuva, ohutu ja keskkonnasõbraliku liikluse võimaldamine lähtudes linna elanike ja külaliste, ettevõtete ja ametkondade vajadustest ja nõudmistest. See eeldab aga linnavalitsuse kõigi ametite ja struktuuride ühest arusaamist taotletavast lõppeesmärgist – ohutust liikluskeskonnast. Seega peaksid olema protsessi kaasatud linnaplaneerijad, teedehitajad, liikluskorraldajad, keskkonnakaitsjad, haridusvaldkond, sotsiaalstruktuurid, tervisekaitsjad jne.

## **2. Olemasoleva olukorra kirjeldus**

### **2.1 Autostumine**

Eesti ja sealhulgas Tallinna autostumine on toimunud väga kiiresti, kusjuures Tallinna autostumistase (iseloomustatuna autode arvus 1000 elaniku kohta) on olnud järjekindlalt suurem riigi keskmisest. Oma mõju on kindlasti avaldanud sellele valglinnastumine, ühistransporditeenuse kättesaadavuse probleemid linna äärealadel ja piirkonda koondunud elanike üle keskmise jõukustase.

01.01.2008 oli Eesti Riikliku Autoregistrikeskuse (ARK) andmetel Tallinnas registreeritud mootorsõidukite (sõiduaudod, autobussid ja veoautod) arv tõusnud 231 884 sõidukini ning 1996. aastaga võrreldes on kasv olnud 36%. Statistikast tulenevalt on Tallinnas registreeritud 489 sõiduaudot 1000 elaniku kohta, mis ületab paljude naaberriikide ja isegi autostunud lääneriikide paljude linnade näitajaid.

Ka lähitulevikus ei ole ette näha olulist autostumistempo langust. Mõningate prognooside põhjal võib oodata, et 2020.aastaks kasvab Eesti autostumistase 15 kuni 20% võrra.

Tallinna Tehnikaülikooli poolt läbiviidud liikluskooormuste uuringust lähtuvalt on viimase 10 aasta keskmisena liiklussagedused kasvanud linna piiril 2,35 korda ja kesklinna piiril 1,3 korda.

Kuna liiklussageduste kasvust tingituna on eriti tiptundidel paljud Tallinna kriitilised ristmikud kas läbilaskvuse ületanud või on sellele lähedases olukorras, siis tänast Tallinna hetke liiklusolukorda saab iseloomustada kui eriliselt tundlikku igasuguste häirete suhtes. Liikluskooormuse kasv avaldab tõsist survet elukeskkonna atraktiivsuse vähenemisele. Ristmike ja tänavavõrgu läbilaskvuse ammendumine suurendab ajakulu ja tekitab täiendavaid pingeid liiklejatele, mis omakorda avaldab otsest mõju liiklusohutusele tervikuna.

### **2.2 Liiklusohutuse statistika Tallinnas**

Eesti kohalike omavalitsuste üheks suurimaks ülesandeks ja väljakutseks on liikluskeskonna ohutustamine. Linnades, sealhulgas Tallinnas, kuhu on koondunud ca kolmandik kogu Eestimaa elanikkonnast, varitseb liiklusõnnetuste statistikast tulenevalt suurim oht just vähemkaitstud liiklejad – jalakäijad ja jalgratturid. Põhiliseks probleemiks on infrastruktuuri ohutuse aeglasem areng, kui seda liikumisvajaduste areng eeldab. Õnnetused on koondunud ristmikutele, ülekäiguradadele ja ühissõidukipeatustesse, kus registreeriti 2/3 kõigist Tallinna jalakäijaõnnetustest. Näiteks 2006.a oli jalakäijatele otsasõite ülekäiguradadel 124, mis on 44,1% kõigist jalakäijaõnnetustest. Algkooliealiste laste kõrval satuvad üha enam liiklusõnnetustesse eakad liiklejad.

Võrreldes naaberriikide pealinnade liiklusohutustaset, kus on aastakümneid suurt tähelepanu osutatud ohutu liikluskeskonna kujundamisele ja elanike käitumisharjumuste muutmisele,

võib tõdeda, et Tallinnas hukkus 2006. aastal liikluses 22 inimest, samal ajal kui Stockholmis oli see arv 7 ja Helsingis 13. Samas on Stockholmi rahvaarv ligi kaks korda ja Helsingi rahvaarv 1,4 korda suurem. Ühe hukkunu kohta Stokholmis saab Tallinna tänavatel surma umbes kolm inimest ja ühe hukkunu kohta Helsingis saab Tallinnas surma ligikaudu kaks inimest.

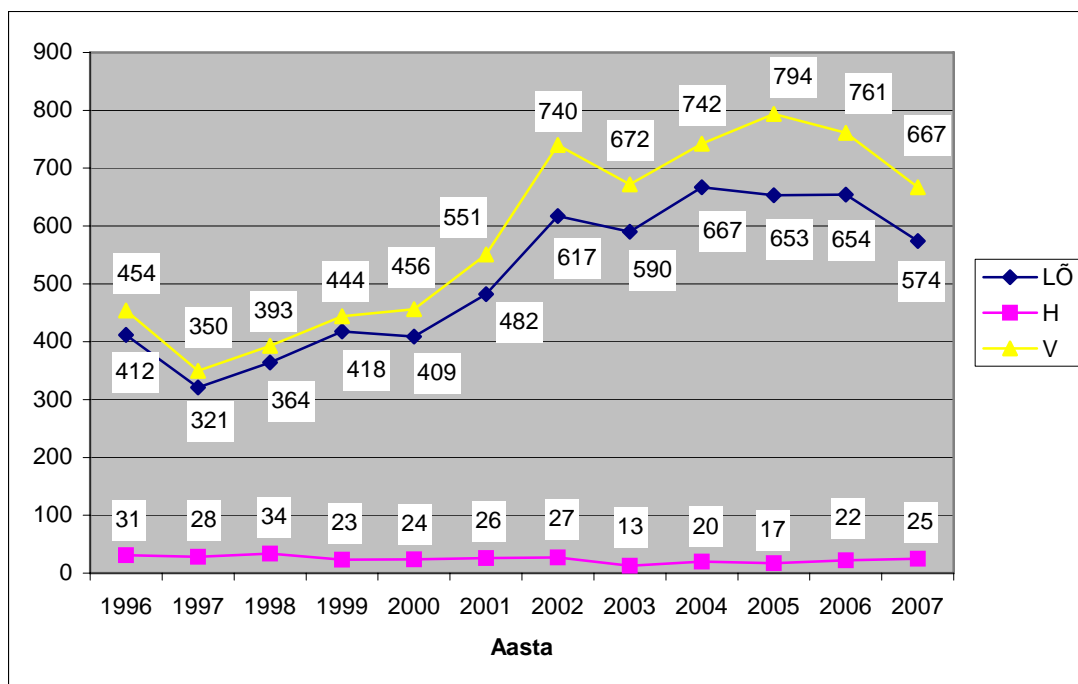
Ka Tartus on võrreldes Tallinnaga paremad liiklusohutuse näitajad (vt tabel 1).

Tabel 1. Tallinna võrdlus Helsingi, Stockholmi ja Tartuga (2006.a)

	Liiklusõnnetusi	Hukkunuid	Vigastatuid	H/100 000 el	V/100 000 el	Elanike arv
Tallinn	654	22	761	5,55	192,08	396 193
Stokholm	250	7	282	0,89	35,77	788 269
Helsingi	518	13	618	2,3	109,34	565 186
Tartu	169	2	202	1,96	198,33	101 853

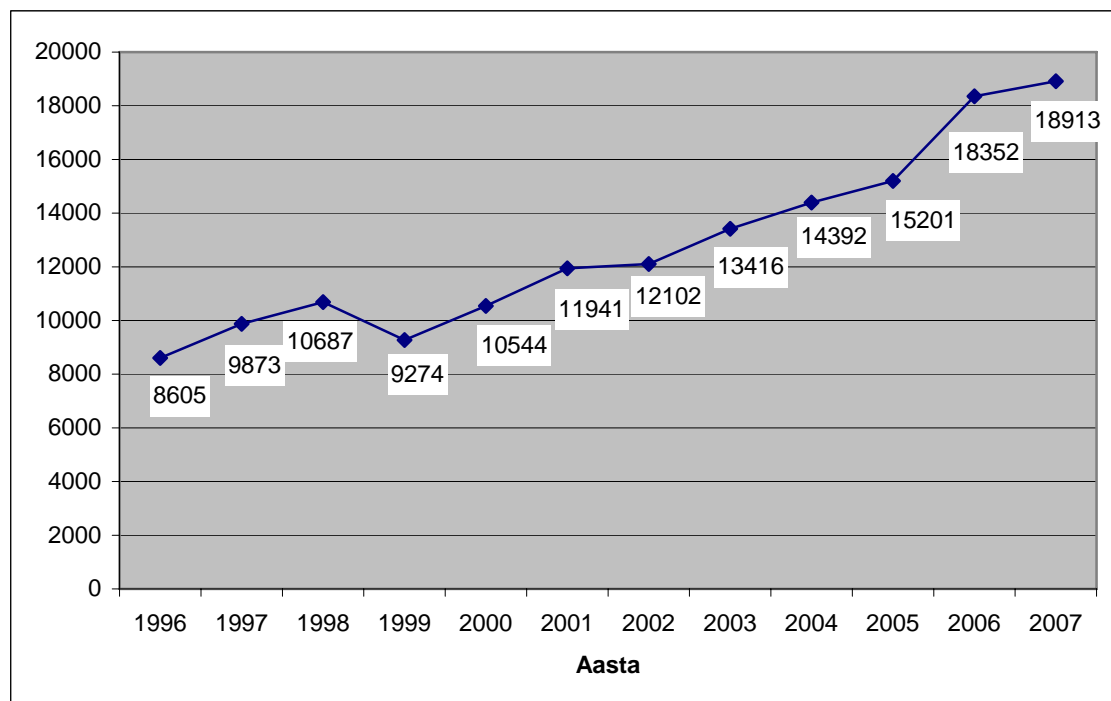
Joonisel 1 on toodud Tallinnas toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetuste, nendes hukkunute ja vigastatute arv vahemikus 1996 – 2007 aasta. Jooniselt on näha, et liiklusõnnetuste ja neis vigastatute arv on läbi aastate kasvanud, kuigi viimastel aastatel on märgata mõningast langustrendi. Eriti muret tekitav on aga asjaolu, et hukkunute arv on just viimasel kahel aastal näidanud kasvutrendi.

Kuigi liiklusõnnetuste arv 2007. aastaks on võrreldes 1996. aastaga kasvanud 39% ning vigastatute arv 47% on liiklusõnnetuste ja hukkunute arvu erinevate muutuste tulemusena liiklusõnnetuste raskusaste vähenenud 1,7 korda – 1996. aastal oli 7,5 liiklusõnnetuses hukkunut 100 liiklusõnnetuse kohta ning 2007. aastal oli see näitaja 4,4.



Joonis 1. Tallinnas toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetused, neis hukkunud ja vigastatud 1996. – 2007. aastal.

Joonisel 2 on esitatud Tallinnas toimunud liiklusõnnetuste arv 1996 - 2007 (Eesti Liikluskindlustuse Fondi andmetel). Kui võrrelda jooniste 1 ja 2 arvandmeid, saab järeldada, et inimkannatanutega õnnetused moodustavad Tallinnas kõigist õnnetustest veidi üle 3%.



Joonis 2. Liiklusõnnetused Tallinnas. (Eesti Liikluskindlustuse Fond)

Kui võrrelda liiklusõnnetustes hukkunute suhtearvu läbisõidu kohta (tabel 3) näeme, et näitajad on läbi aastate samuti langenud. Samas on ka need suhtarvud 3 kuni 4 korda suuremad, kui naaberpealinnades Helsingis ja Stokholmis.

Tabel 3. Liiklusõnnetustes hukkunute arv milj.a-km kohta

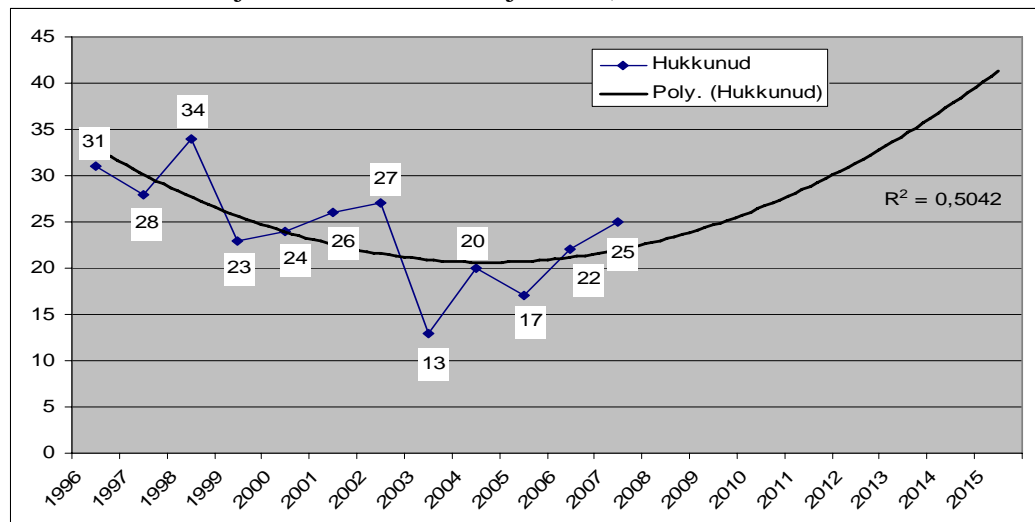
	Läbis. Milj.a-km	H/milj.a-km
1996	1056,80	<b>0,029</b>
1997	1117,83	<b>0,025</b>
1998	1170,37	<b>0,029</b>
1999	1198,85	<b>0,019</b>
2000	1212,50	<b>0,020</b>
2001	1296,00	<b>0,020</b>
2002	1346,58	<b>0,020</b>
2003	1414,27	<b>0,009</b>
2004	1483,91	<b>0,013</b>
2005	1569,03	<b>0,011</b>
2006	1702,40	<b>0,013</b>

### 2.3 Eesti rahvuslikust liiklusohutusprogrammist tulenevad ülesanded

Tallinna liikluses hukkunute osakaal aastatel 1996 – 2007 kõigist Eestis liiklusõnnetustes hukkunutest on aritmeetilise keskmisena 11%.

**Seega võttes arvesse Eesti rahvuslikus liiklusohutusplaanis püstitatud eesmärgi, ei tohi Tallinnas aastal 2010 liikluses surma saada rohkem kui 15 inimest ja aastaks 2015 mitte rohkem kui 10 inimest.**

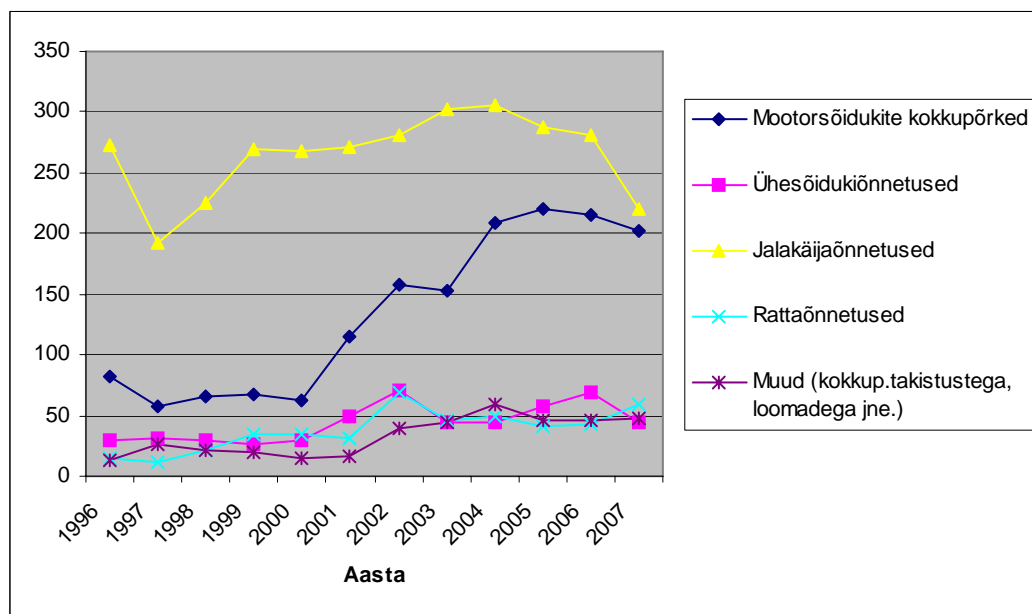
Kui Tallinnas ei võeta kasutusele täiendavaid meetmeid liiklusohutuse parandamiseks, siis seda eesmärki kahjuks täita ei suudeta (joonis 3).



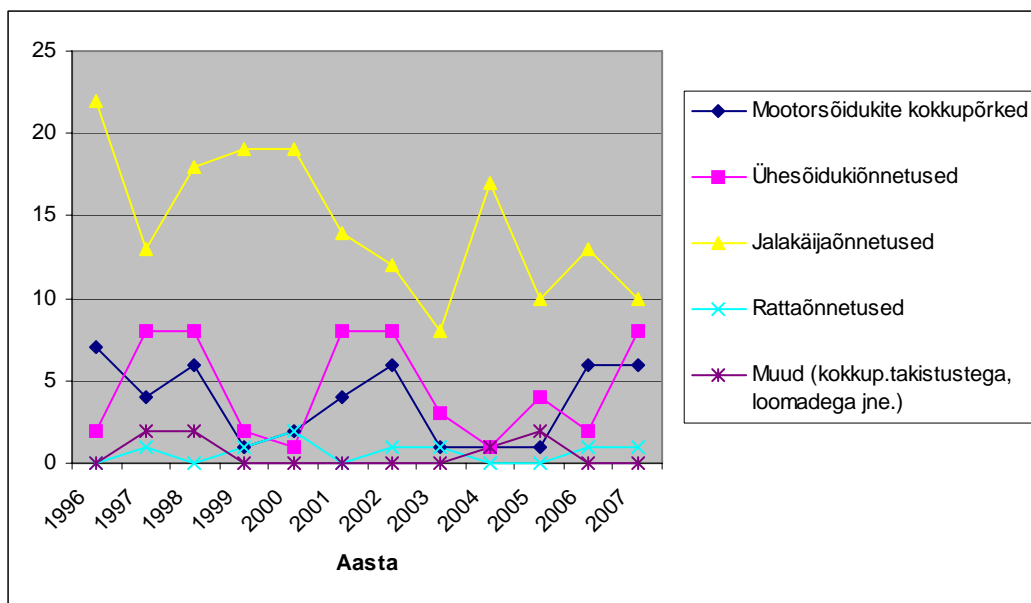
Joonis 3. Prognoos

## 2.4 Liiklusõnnetuste iseloomustus

Võrreldes inimkannatanutega liiklusõnnetuste liike, on joonisel 4 näha, et domineerivateks liiklusõnnetusteks on Tallinnas endiselt **jalakäijaõnnetused**. Ka hukkunuid on läbi aastate enim just jalakäijaõnnetustes (joonis 5). Näiteks 2007. aastal moodustasid jalakäijad kõigist hukkunutest Tallinnas 40% (2006.a 59%). Tallinnas toimus 2007.a jalakäijatele otsasõite 221 (2006.a 281) ja neis hukkus 10 (2006.a 13) jalakäijat. Samas on alates 2001. aastast märgatavalt suurenenud ka **mootorsõidukite kokkupõrgete arv**.

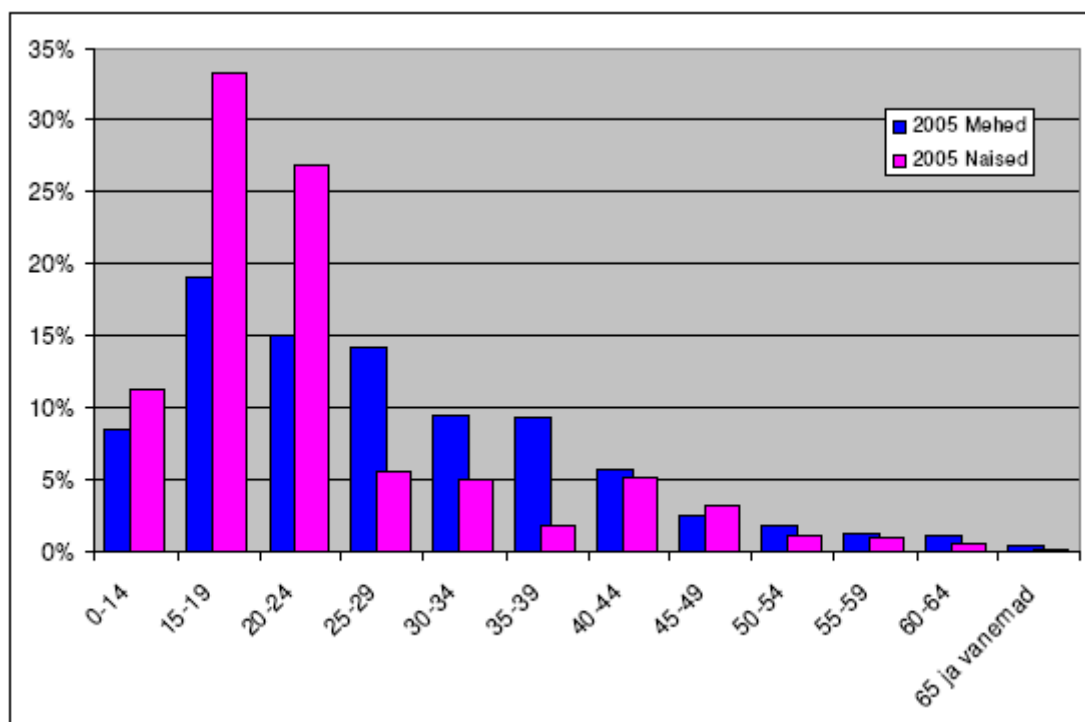


Joonis 4. Inimkahjuga liiklusõnnetused Tallinnas liikide lõikes



Joonis 5. Hukkunuid Tallinnas liiklusõnnetuste liikide lõikes

Liiklusõnnetused moodustavad Eestis surmapõhjuste seas olulise osa, eriti 15...30 aastaste hulgas (joonis 6). Seetõttu on ka liiklusõnnetused kujunenud Eestis ühiskonnale tekitatava kahju määravaimaks osaks.

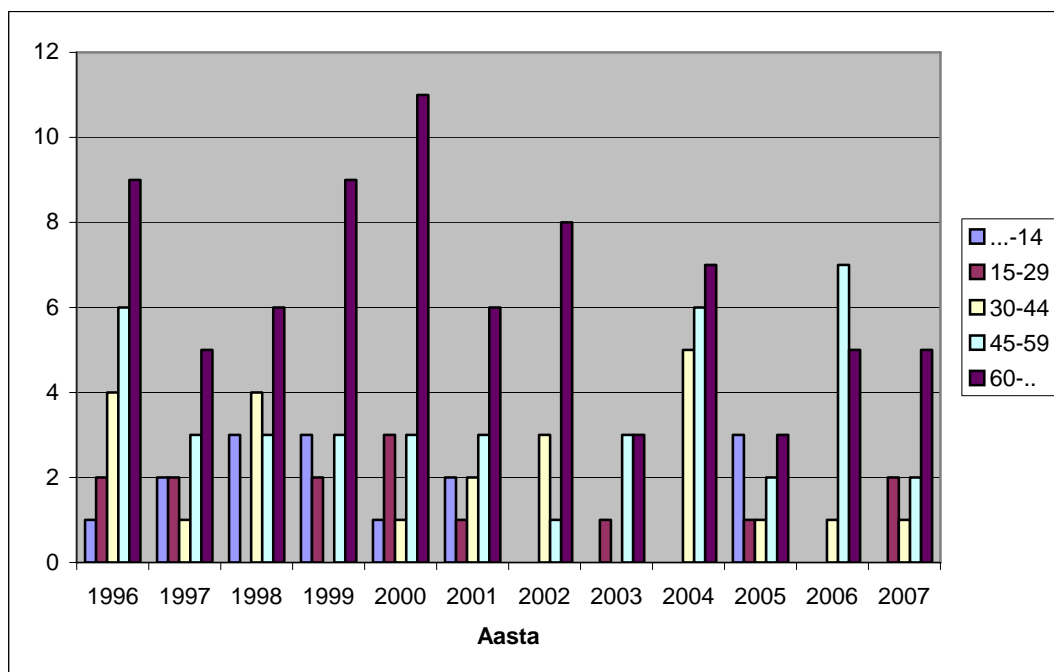


Joonis 6. Liiklusõnnetuste osa surmapõhjustes Eestis vanusegruppide ja soo lõikes 2005.a.  
/Allikas: /TÜ Geograafia Instituut. Tallinna arengukava “Turvaline koolitee” I osa/

## 2.5 Jalakäijaõnnetused

Iga kolmas laste (kuni 15-aastased) osalusel juhtunud liiklusõnnetus Eestis toimus Tallinnas ning valdavalt jalakäijaõnnetusena. Kui võrrelda Tallinna tänavatel hukkunuid nende vanuse järgi aastatel 1996 - 2007, selgub, et kõige rohkem hukkunud jalakäijaid on 60. aastased ja vanemad (44%).





Joonis 7. Hukkunud jalakäijad vanusegruppide lõikes.

Tallinna ülekäiguradade ohutustamiskavas on vaadeldud jalakäijaõnnetuste jagunemist kuude lõikes 2002. – 2005. aastal ning on järeldatud, et jalakäijaliiklusele Tallinnas on kõige ohtlikumad talvekuud, eelkõige november, jaanuar, märts, millele järgnevad detsember, oktoober ja veebruar.

Nädala lõikes on kõige jalakäijaohhtlikumateks päevadeks tööpäevad, enim on õnnetusi reedeti ja teisipäeviti, veidi vähem esmaspäeviti, kolmapäeviti ja neljapäeviti, oluliselt ohutum on nädalalõpp – laupäev ja pühapäev.

Analüüsides jalakäijaõnnetuste jagunemist ööpäeva lõikes, on leitud, et see järgib olulisel määral liiklussageduste jagunemist, eriti osas, mis puudutab õhtust tippaega (umbes kell 16-20, tipuga kell 17-18), mis on jalakäijaliikluse seisukohalt kõige ohtlikum aeg. Öösel on jalakäijaõnnetusi suhteliselt harva.

Analüüsides jalakäijaõnnetusi tee-elemente arvestades, on kõige ohtlikumaks nii nimetatud sirge teelõik, reguleerimata ülekäigurajad ja ühistranspordipeatuste lähiümbrused.

Liiklusõnnetustes kannatanud lastest moodustavad poisid 57%. Kui vaadata aga kannatanute jagunemist vanusegruppide lõikes, saame pildi, kus laste osalus liiklusõnnetustes kasvab järsult kooliea saabudes (alates 7.a). Kui 1 kuni 6 aastaste laste vanusegrupi osa on 18%, siis 7 kuni 9 aastaste vanusegrupis on see juba 27%, 10 kuni 12 aastastel – 24% ja 13 kuni 15 aastastel – 30%. / TÜ Geograafia Instituut, Tallinna arengukava “Turvaline koolitee” I osa/.

## 2.6 Liiklusõnnetused juhtide ja kaassõitjatega

Kuigi võrreldes teiste liiklusõnnetuste liikidega on **rattaõnnetusi** (jalgratas, mopeed) suhteliselt vähe, on nende arv aasta-aastalt kasvanud. Seetõttu tuleks tähelepanu suunata ka sellele vähekaitsstud liiklejagrupile. Rattaõnnetustes osalejate seas domineerivad 15...29 aastased.

Mootorsõidukite kokkupõrgetes ja ühesõidukiõnnetustes domineerivad sõidukijuhtide seas samuti 15...29 aastased ning ka üle poole hukkunud juhtidest ja kaassõitjatest on samas vanuses.

### **3. Dokumendid, mis suunavad ja määravad liiklusohutuse arengukava koostamist**

**3.1 Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm (ERLOP) aastateks 2003 kuni 2015.** Vabariigi Valitsuses heaks kiidetud 18.märtsil 2003. aastal ning ära kuulatud Riigikogus 28.mai 2003. aastal. ERLOP rakenduskava aastateks 2007-2010.

Strateegilise eesmärgina on Eestis püstitatud järgmine ülesanne, mida võib nimetada maksimumprogrammiks ehk **visiooniks 100**. See tähendab, et **aastaks 2015 tuleb Eestis saavutada olukord, millal liiklusõnnetustes hukkunute arv aastas ei ületa 100.**

Kavandatud liiklusohutuse parandamise meetmed on suunatud nendele liiklejate gruppidele ja valdkondadele, mille abil on kõige enam võimalik mõjutada liiklusohutustaset.

Odavamaid ja efektiivseid meetmeid rakendatakse eelisjärjekorras.

Igale liiklusohutusprobleemile lähenemine peab olema laiahaardeline, mis tähendab seda, et meetmeid rakendatakse kõigis viies ülalmainitud valdkonnas samaaegselt.

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

Üks oluline, kasulik ja odav võtte liiklusohutuse parandamiseks on toetada sellealast vabahtlikku initsiatiivi.

Lisaks riiklikule tegevusele tuleb intensiivistada liiklusohutusala tegevust ka regionaalsel ja kohalikul tasandil. Esmajärjekorras aktiveeritakse sellealane tegevus kõige liiklusohtlikumates regioonides ning laiendatakse seda kõikidesse kohalikesse omavalitsustesse.

### **3.2 Eesti Transpordi arengukava 2006-2013**

Nimetatud otsus sõnastab järgmised ülesanded:

Töötada välja linna liiklusohutusprogramm pöörates erilist tähelepanu liiklust organiseerivate meetmete rakendamisele, liikluskasvatusele jalgratturite ja jalakäijate turvalisusele.

Rakendada meetmeid jalakäijate sh laste ja kooliõpilaste, jalgratturite ning puuetega inimeste turvalisuse tagamiseks. Projekteerida, kohandada ja ehitada teid puuetega liiklejatele.

### **3.3. Commission of the European Communities. COM (2001)370 final. WHITE PAPER - European transport policy for 2010: Time to decide. Brussels, 12.9.2001**

Maanteetransport on võrreldes teiste transpordiliikidega inimestele kõige ohtlikum ning ühiskonnale kulukam.

Euroopa maanteedel hukub liiklusõnnetuste läbi iga päev sama palju inimesi kui keskmises lennuõnnetuses. Selline kurb statistika on häirekell, mis sunnib maantee liiklusõnnetusi tõsisemat käsitlema ning probleemile lahendusi otsima.

Euroopa Liit on järgnevas 10 aastaks seadnud ambitsioonika eesmärgi - vähendada surmajuhtumeid maanteedel poole võrra. Trans-Euroopa teedevõrgustiku turvalisemaks muutmine on saavutatav vaid integreeritud meetmete abil, võttes arvesse nende tehnilisi iseärasusi ja inimfaktorit.

### **3.4 SAVING 20 000 LIVES ON OUR ROADS. A shared responsibility, European Road Safety Action Programme. Halving the number of road accident victims in the European Union by 2010: A shared responsibility. EUROPEAN COMMISSION. COM(2003) 311 final**

Tegevusprogrammi eesmärk on:

– julgustada **liiklejaid** parandama oma käitumist eelkõige olemasolevate õigusaktide parema täitmise, erajuhtide ja elukutseliste juhtide puhul baasväljaõppe ja täiendusõppe kaudu ning ohtlike liiklemisviiside vastu võitlemise abil;

- muuta **sõidukeid** eelkõige tehnilise ühtlustamise ja tehnika arengu toetamise kaudu ohutumaks; elektrooniliste tehnoloogiate (e-ohutus) aspekte käsitleb komisjon edaspidi teatistes intelligentsete sõidukite info- ja sidetehnoloogiate kohta;
- parandada **maanteede infrastruktuuri** eelkõige parimate tavade määratlemise ning nende kohalikul tasandil levitamise ja samuti suure õnnetusriskiga kohtade kõrvaldamisega.

### **3.5 Siseturvalisuse arengukava aastateks 2009-2013 ja selle rakendusplaan aastaks 2009.** Siseministeerium, Tallinn, 2007

Parandamiseks liikluskultuuri peab:

- suurendama teavitustööd liiklusega seotud ohtudest ja võimalustest nende maandamiseks;
- tõhustama inimeste kaasatust liiklusohutuse tagamisse;
- edendama liiklusohutuse alase õpetuse andmist lasteaedades ja põhikoolides.

### **3.6 Tallinna Linnavolikogu 10. juuni 2004. a määrus nr 23 „Strateegia „Tallinn 2025”** kinnitamine sisaldab järgmisi mõtteid:

Nii liiklusõnnetuste kui ka neis vigastada saanute arv on Tallinnas kõrge. Tallinna liiklusdistsipliin on nõrk ning liikluskultuuritus on toonud endaga kaasa arvukalt ohvreid ja vigastatuid.

Seetõttu eeldab tulevik kogu linnastupiirkonna kooskõlastatud planeerimist ja arendamist.

Probleemiks on inimesesõbralike liikumisviiside vähesus linnas: vähe on nii jalakäijate alasid, probleemsed on ülekäigukohad ning liiklus elamu alades; jalgrattaliikluse vähenenud turvalisus.

Linna planeerimisel arvestatakse linnaehitusliku turvaaspekti (hoonetevahelise ruumi arendamine õuealaks, majadevaheliste läbisõitude piiramine, mänguväljakute rajamine, parkimise korraldamine, jalakäijate piirkonnad jm arhitektuurilised ja linnaplaneerimisalased lahendused).

### **3.7 Tallinna Linnavolikogu 6. oktoobri 2005. a määrus nr 53 „Tallinna arengukava 2006-2021”**

Väljaarendatud, hooldatud ja valgustatud tänavatevõrgu eesmärgi saavutamiseks pannakse rõhku:

- transpordiühenduste kitsaskohtade kõrvaldamise ja ühendusvõimaluste nüüdisajastamisele;
- magistraaltänavavõrgu üldkvaliteedi parandamisele;
- piirkonnakeskustele parema ligipääsu tagamisele;
- liiklusohutuse parandamisele transpordisektoris;
- keskkonna olukorra parandamisele transpordisektoris;
- sadamate juurdepääsuteede ehitamisele;
- ohutegurite likvideerimisele raudtee ja maantee samatasandilistel lõikumistel.

Jalgratturite ja jalakäijate liiklusturvalisuse tõstmiseks vajab linnaruum liikluskorralduslikku rahustamist. Võimalusel eraldatakse jalgratturile sõidutee erivärvilise teekattemärgistusega ääreala. Vajalik on olemasolevad ja uued jalgrattateed ühendada, et tekiks jalgrattateede võrgustik.

### **3.8 Tallinna Linnavolikogu 9. veebruari 2006. a määrus nr 5 „Tallinna arengudokumentide menetlemise kord”**

### **3.9 Tallinna Linnavolikogu 22. juuni 2006. a määrus nr 41 „Tallinna linna eelarvestrateegia aastateks 2007-2010”**

### **3.10 Tallinna Linnavolikogu 11. jaanuari 2001. a. määrus nr.3 Tallinna Üldplaneering;**

**3.11** Tallinna Linnavolikogu 20.juuni 2005.a. otsus nr.195 **Tallinna liikluse arengusuunad aastateks 2005-2014;**

**3.12** Tallinna Linnavolikogu 20.juuni 2005.a. määrus nr. 40 **Tallinna magistraaltänavavõrgu (teedehitis ja rekonstrueerimine) arengusuunad 2005-2014.**

**3.13** Tallinna parkimise korralduse arengukava aastateks 2006-2014;

**3.14** Tallina foorjuhtimise arengukava

**3.15** Tallinna Rahva Tervise Arengukava

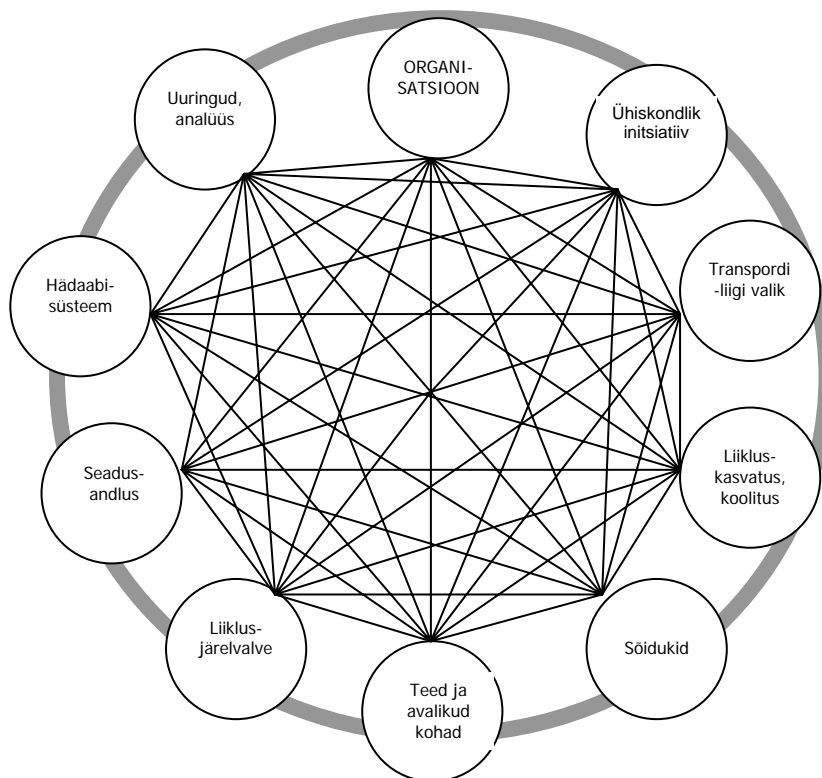
**3.16** Eesti standard EVS 843:2003. Linnatänavad.

#### **4. Liiklusohutussüsteemi kirjeldus**

Liiklusohutussüsteem koosneb komplekselt kümnest erinevast valdkonnast, kusjuures iga valdkond on tihedas seoses üksteisega (kirjeldatuna alljärgnevalt). Kuna kohaliku omavalitsuse tasandil on võimalik mõjutada ainult teatud valdkondi, siis keskendutakse käesolevas arengukavas põhiliselt:

- organisatsiooni ülesehitusele;
- liikluskasvatusele ja teavitustööle;
- liikluskeskkonna infrastruktuurile;
- uuringutele ja analüüsile;
- liiklusjärelvalvele;
- ühiskondlikule initsiatiivi toetamisele.

Joonis 8 Liiklusohutussüsteemi kirjeldus



#### **4.1 Organisatsioon**

Liiklusohutusosalase töö efektiivsus sõltub suurel määral organisatsiooni ülesehitusest ja vastutuse sihipärasest jagamisest (mittehajumisest). Liiklusseaduse järgi on riikliku liiklusohutuspoliitika väljatöötajaks Vabariigi Valitsus ja liiklejate turvalisuse ja liiklusohutuse tagamise korraldajaks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, kelle allasutus – Maanteeamet teostab sisulist tööd (teede infrastruktuuri arendamine, remont ja hooldus ning liiklusohutusosalane sh laste liiklusohutusosalane tegevus). Siseministeeriumi allasutus - Politseiamet tegeleb liikluse järelevalve ja õnnetuste uurimisega ning loomulikult liiklusseadusest tulenevate kohustuste tagamisega. Liiklusseadus määrab ära omavalitsuste kohustused ohutuma liikluskeskkonna kujundamiseks oma haldusterritooriumil. Lisaks eelnimetatud institutsioonidele tegeleb liiklusohutusega veel rida ühiskondlikel alustel tegutsevaid organisatsioone. Paljudes juhtstruktuurides aga ka enamuses kohalikes omavalitsustes on liiklusohutuse tegevus tagaplaanil. Liiklusohutuse “hariduse” puudumine ametnike ja spetsialistide hulgas on üheks teguriks, mis viib selle tegevuse ignoreerimisele. Esmatähtis eesmärk ongi panna otsuste tegijad tunnetama liiklusohutuse strateegiate väljatöötamise vajadust nende haldusalas.

#### **4.2 Liikluskasvatus ja teavitustöö**

##### **4.2.1 Liikluskasvatus**

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

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

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

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

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

Liiklusohutuskampaania võimaldab abinõude kontsentreeritud käsitlemise kaudu probleemide efektiivsemat ja kiiremat lahendamist, üldsuse informeerimist ja avaliku arvamuse kujundamist.

##### **4.2.2 Teavitustöö**

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

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

Liiklusohutuskampaaniate läbiviimine on otstarbekam koostöös riigi ja teiste omavalitsusstruktuuridega.

#### **4.3 Teed ja avalikud kohad**

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

Liiklusohutusliku olukorra parandamisel on väga oluline roll projekteeritavate liikluskorralduste ohututel lahendustel.

Liikluskorraldus peab olema ühtviisi selge kõigi liiklejate jaoks. Iga hästi kavandatud tänav või liiklussõlm aitab kaasa ohutu tänavatevõrgu loomisele. Olulisemaks faktoriks on siin tänava funktsiooni määramine, mis oluliselt mõjutab tänava liiklusohutuse taset ja mis peab vastama asukohale, kergliikluse osakaalule ning muudele kohalikele tingimustele.

#### **4.4 Uuringud ja analüüs**

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

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

Laiemas käitluses võib uurimistööd jaotada nende otstarbe järgi alljärgnevalt:

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

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

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

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

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

Liiklusuuringute prioriteetsus oleneb suurel määral meie liiklusohutuse arengutrendidest ja liiklusohutusega seonduvate uute tehnoloogiate (telemaatika, monitooringu riist-ja tarkvara) kasutuselevõttust.

#### **4.5 Optimaalse transpordiliigi valik**

Transport linnaruumis loob füüsilisi ühendusi asukohtade vahel. Kõik kogukonna liikmed sõltuvad transpordist selleks, et toimida ühiskonnana ja teha koostööd teiste kogukondadega. Ühiskonnaliikmete sõltuvus transpordist on põhjendatud vajadusega juurdepääsuks majanduslikele, sotsiaalsetele, hariduslikele ja vaba aja veetmise võimalustele. Samuti on vajalik ligipääsetavus kaupadele, teenustele ja töökohtadele.

Transpordikorraldus avaldab otsest mõju liiklemise tingimustele ja liiklusohutusele, elu- ja looduskeskkonnale ning planeerimisele, maakasutuse ja transpordisüsteemi efektiivsusele.

Transpordiliigi valikut käsitletakse täpsemalt Tallinna Liikumiskeskonna Arengustrateegias 2007-2035.

#### **4.6 Liiklusjärelvalve**

Liiklusjärelvalve korraldamine on tõhusaks meetmeks liiklusõnnetuste ennetamisel ja liiklejate käitumisharjumuste kujundamisel. Liiklusjärelvalve alast tegevust viib läbi kohalik politseiprefektuur. Lisaks politseipoolsele tegevusele on kohalikule omavalitsusele antud õigused osaleda kohtuvälise menetleja rollis parkimisalaste rikkumiste menetlemisel.

Lähtuvalt teiste Euroopa riikide kogemustest on efektiivseim viis tagada liiklusalane järelvalve automaatsete järelvalve süsteemide kaudu (andurid, radarid, kaamerad jne). Tervikliku süsteemilahenduse puhul aitab see tagada liiklusjärelvalve asutuste haldussuutlikkuse ja liiklusreeglite eirajates karistamatuse tunde vähenemise. Liiklusohutust mõjutavateks probleemsemateks valdkondadeks, millele on vaja senisest suuremat tähelepanu pöörata liiklusjärelvalve töös, on sõidukite joobes juhtimine, kiiruse ületamine, foori punase tule nõuete eiramine, ristmike kinnisõitmine, turvavööde ja laste turvavarustuse madal kasutustase, agressiivsus liikluses ning sõidukitele kehtestatud tehnonõuete (ülekaalulised- ja ülegabariidilised veosed, rehvid ning tehniliselt mittekorras sõidukid), mootorsõidukijuhi sõidu- ja puhkeaja nõuete, sõitjate- ja veoseveo nõuete eiramine.

#### **4.7 Ühiskondlik initsiatiiv**

Ühiskondliku initsiatiivi kaasamine liiklusohutustegevusse on arenenud liiklusohutustase-mega riikide kogemustel üheks olulisemaks edasiviivaks jõuks. Mida rohkem on kaasatud erinevaid organisatsioone, äriettevõtteid, asutusi jne, seda tõenäolisem on lõppeesmärgi saavutamine.

#### **4.8 Seadusandlik tegevus**

Kehtestatud õigusruum seab liiklusohutuse tagamiseks raamid, ülesanded ja kohustused riigi- ning omavalitsuse struktuuridele ja ka liiklejatele endile. Valdkonda reguleerivad põhiliselt Liiklusseadus, Teeseadus, Ühistranspordiseadus, Autoveoseadus ja nendest tulenevad õigusaktid.

#### **4.9 Sõidukite ohutus**

Liiklusohutuse kui terviksüsteemi üheks ja mitte vähemtähtsamaks osaks on liiklusvahend ehk sõiduk. Suuresti sõltub liiklusohutusala olukord just sellest kui turvaliste ja tehniliselt korras sõidukitega osaletakse teeliikluses. Kuigi Eestis puudub autotööstus, on kehtestatud ranged sõidukite tüübikinnituse, tehnoseisundi vastavuse ja kontrolli läbiviimise nõuded. Eelkõige on eesmärgiks liiklejate turvalisuse tagamine ja keskkonnaressursside ökonoomne kasutamine.

#### **4.10 Hädaabi süsteem ja kannatanute abistamine**

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

### **5. Liiklusohutuse arengukava visioon, eesmärgid ja põhisuunad**

#### **5.1 Tallinna linna liiklusohutuslik visioon:**

**Tallinn on turvalise liiklusega linn, kus liiklejad arvestavad üksteisega ja kus ei aktsepteerita liikluses ühegi liikleja hukkumist või rasket vigastust.**

#### **5.2 Eesmärgid**

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



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

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

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

## **5.3 Põhisuunad**

### **5.3.1 Organisatsioon ja struktuur**

5.3.1.1. Tallinna Linnavalitsuse juurde luuakse poliitilisel tasandil Liiklusnõukogu, mida juhib transpordivaldkonda kureeriv abilinnapea ja kuhu kuuluvad kommunaalvaldkonda, linnaplaneerimist ja haridust kureerivad abilinnapead, Transpordiameti, Kommunaalameti, Munitsipaalpolitseiameti, Linnaplaneerimisameti ja Haridusameti esindajad, samuti vajadusel nõukogu töösse kutsutavad isikud (Linnavolikogu, Politseiamet ja Põhja Politseiprefektuur, teiste ametite esindajad, ühistranspordiettevõtted, teadlased ning kolmanda sektori esindajad). Liiklusnõukogu eesmärgiks on tagada liiklusohutuse arengukava plaanipärane elluviimine ja arengukavas ettenähtud tegevuste finantseerimisettepanekute tegemine linna eelarvesse (ametite eelarvete kaudu).

5.3.1.2 Transpordiametisse luuakse liiklusohutusspetsialisti ametikoht, kelle ülesandeks on regulaarselt analüüsida ja koordineerida liiklusohutuse alast tegevust linnas ning valmistada ette materjale Liiklusnõukogule.

### **5.3.2 Haridus ja koolitus**

5.3.2.1 Põhikooli ja gümnaasiumi õppekavades liiklusõpetuse temaatikast lähtuvate eesmärkide täpsustamine.

5.3.2.2 Riiklike õppekavade alusel koolieelsetes lasteasutustes ja üldhariduskoolides liiklusohutusosalase õppe- ja metoodiliste materjalide koostamises osalemine.

5.3.2.3 Ringi-, vabaaja- ja projektipõhise liiklusohutusosalase õppe ja selle läbiviimiseks vajalike materjalide koostamises osalemine.

5.3.2.4 Jalgratturi ja mopeedi juhtimisõigust taotlevate laste koolituse tagamine ja jalgratturite eksamineerimise korraldamisele kaasaaitamine.

5.3.2.5 Tallinn toetab liiklusohutusosalase koolituse arendamist kõrgharidussüsteemis (üliõpilastööde konkursside korraldamine ja parimate premeerimine).

5.3.2.6 Koolide ja lasteasutuste õpetajate suunamine regulaarsele liiklusosalasele täiendõppele.

5.3.2.7 Kooliümbruse liiklusohutuse kaardistamise projekti läbiviimine ja tulemuste kasutamine õppeprotsessis.

5.3.2.8 Spetsialistide regulaarse täiendkoolitussüsteemi loomine, kus üheks võtmeteemaks on liiklusohutus ja sellega seonduvad valdkonnad.

### **5.3.3 Teavitus ja kampaaniad**

5.3.3.1 Tallinn osaleb koostöös Maanteeametiga riiklike liiklusohutuskampaaniate läbiviimisel (näiteks „Tegija kannab kiivrit” jne).

5.3.3.2 Linn korraldab vähemalt kaks kohalikku liiklusohutuskampaaniat aastas, mille temaatika valitakse konkreetselt Tallinna liikluse spetsiifikat arvestades (varasematest aastatest: „Ülekäiguradade turvamine kooli alguses”, „Hea liikleja päev” jne).

5.3.3.3 Liiklusohutuse temaatika lülitatakse massiürituste korraldamise kavadesse. Koos massiürituste alkoholimüügiloo väljastamisega nõuab linn korraldajailt ka alkoholihoobe tuvastamisvõimaluse olemasolu massiüritustel.

5.3.3.4 Kavandatakse avalikke üritusi, mille eesmärgiks on tutvustada ja selgitada õiget käitumist liiklusõnnetuste korral, sidudes selle tegevuse Politsei ja Päästeameti tegevusega.

### **5.3.4 Uuringud, liiklusohutuse statistika ja analüüs**

5.3.4.1 Koos Maanteeametiga analüüsitakse regulaarselt Tallinnas aset leidvaid liiklusõnnetusi ning nende asukohti. Tulemused avaldatakse Tallinna kodulehel.

5.3.4.2 Regulaarselt viiakse läbi liiklusõnnetuste koondumiskohtade analüüsi ning selle tulemusi arvestatakse infrastruktuuri hoolduse, remondi, rekonstrueerimise ja ehituskavade koostamisel.

5.3.4.3 Regulaarselt viiakse läbi liikluskoormuste uuringuid.

5.3.4.4 Analüüsitakse liikluskorralduslahenduste ning infrastruktuuriobjektide liiklusohutuslikku mõju ja tulemusi arvestatakse uute objektide kavandamisel.

5.3.4.5 Raskete tagajärgedega liiklusõnnetuste süvaanalüüsi teostamine.

### **5.3.5 Ohutu liikluskeskkonna kujundamine - planeeringud, projektid, liikluskorraldus**

5.3.5.1 Tallinn viib samm sammult tänavate tehnilise, tänavaehtusliku ja liikluskorraldusliku lahenduse vastavusse tänavafunktsiooniga.

5.3.5.2 Tänavate ehitus- ja remondikavade koostamisel lähtutakse lisaks tänavate seisukorrale ka ohutuma liiklusruumi kaasajastamise vajadusest.

5.3.5.3 Tallinnas kehtestatakse kord, mille kohaselt kõikide tänavaehtuskavadesse lülitatud objektidel viiakse enne nende projekteerimise algust läbi sõltumatu liiklusohutusaudit ning auditi tulemusi arvestatakse projekteerimise käigus.

5.3.5.4 Tallinnas kehtestatakse kord, mille kohaselt kõik olulised planeeringud ja projektid peavad kohustuslikus korras läbima liiklusohutusliku auditeerimise.

5.3.5.5 Liikluskorraldusvahendite järjekindel kaasajastamine - infosüsteemi, teekattemärgistuse ja liiklusmärkide süsteemi analüüs ja korrastamine lähtuvalt liiklusohutuse nõuetest.

5.3.5.6 Jalakäijate teeületuskohtade rekonstrueerimiskava koostamine ja selle rakendamine arvestades liiklusohutuse nõudeid. Rekonstrueeritavate ülekäiguradade valik teostatakse lähtudes liiklussagedustest ja liiklusõnnetuste statistikast.

5.3.5.7 Foorisüsteemide kaasajastamine liiklusohutusnõudeid arvestades.

5.3.5.8 Fooriprogrammide kaasajastamine (eelistuste andmine ühistranspordile, jalakäijatele ja rohelises laines liikujatele).

5.3.5.9 Tallinnas kehtiva kiiruspiirangute süsteemi korrastamine.

5.3.5.10 Tallinnas analüüsitakse põhjalikult võimaliku piirkiiruse langetamise (kuni 40 km/h) mõju kesklinna piirkonnas ja positiivse tulemuse korral kehtestatakse üldine kiiruspiirang 40 km/h kesklinna alal.

5.3.5.11 Teehoolde, eriti libedustõrje prioriteetide määramisel arvestatakse enam jalakäijate liikumisteid ja probleemkohti (ülekäigurajad, ühissõidukipeatused, kõnniteed, tõusud ja ristmikud)

5.3.5.12 Puudega inimeste liikumisnõuete arvestamine liikluskorralduse kavandamisel.

5.3.5.13 Terviklike lahenduste väljatöötamine koolide ja lasteasutuste ning elurajoonide õuealade ja elutänavate liikluse rahustamiseks. Koostatakse tegevuskava ohutamate liiklusskeemide eskiislahenduste väljatöötamiseks, projekteerimiseks ning väljaahitamiseks.

5.3.5.14 Ühistranspordipeatuste infrastruktuuri nõuetega vastavusse viimine.

### 5.3.6 Liiklusjärelvalve

5.3.6.1 Tallinna Munitsipaalpolitsei rakendatakse liiklusohutusalasessse tegevusse (oma pädevuse piires), mille eesmärgiks on liiklusjärelvalve tõhustamine, liikluse reguleerimine ja liiklusõnnetuste ennetamine.

5.3.6.2 Tallinnas järelvalvet teostavate ametnike (Munitsipaalpolitseiamet, Transpordiamet, Kommunaalamet) koostöö korraldamine politseistruktuuridega.

### 5.3.7 Ühiskondlik initsiatiiv (kolmas sektor).

5.3.7.1 Tallinn toetab igakülgset ühiskondlikku initsiatiivi, mis on suunatud liiklusohutuse parandamisele, säästvate ja ohutute liikumisviiside propageerimisele.

5.3.7.2 Koostöö eraettevõtetega liiklusohutuse valdkonnas (näiteks Vanavanemate ühendus, Avariigrupp jms.)

## 6. Liiklusohutuse arengukava tulemuste mõõdetavus (indikaatorid)

Nr	Indikaator	Iseloomustus	Näitajad	
			2006	2007
<b><u>Inimkannatanutega liiklusõnnetuste näitajad:</u></b>				
1	Liiklusõnnetustes hukkunute üldarv	Määrab liiklusohutuse üldise arengutrendi	22	25
2	Liiklusõnnetustes vigastatute üldarv	Määrab liiklusohutuse üldise arengutrendi	761	667
3	Liiklusõnnetusi 1000 elaniku kohta	Annab võrdlusemomendi avariilisusest teiste riikidega	1,65	1,44
4	Hukkunuid 100 liiklusõnnetuse kohta	Määrab üldjoontes avariilisuse raskusastme	3,4	4,4
5	Liiklusõnnetustes hukkunuid vigastatute kohta	Määrab avariilisuse raskusastme täpsemalt	0,029	0,037
6	Liiklusõnnetustes hukkunuid 100 000 elaniku kohta	Annab liiklusohutusstatistika võrdlusemomendi teiste riikidega	5,55	6,27
7	Liiklusõnnetustes hukkunuid miljoni läbisõidu km kohta	Annab liiklusohutusstatistika võrdlusemomendi teiste riikidega	0,013	
<b><u>Liikluskäitumise monitooringust nõude eirajate %:</u></b>				
1	Jalakäijatele teeandmine reguleerimata ülekäiguradadel (juhid)		66	50
2	Punase tule eiramine (juhid)		1	1,25
3	Punase tule eiramine (jalakäijad)		16	15,8
4	Sõiduki turvavarustuse kasutamine (kokku)		31	13,5
5	Suunatulede kasutamine pöördel (juhid)		49	35,8

Liiklusohutustaset iseloomustavad indikaatorid võimaldavad võrrelda liiklusohutusarengut erinevates riikides ja linnades perioodide lõikes. Aluseks on võetud nii statistilised näitajad kui ka liikluskäitumismonitooringu vaatluste tulemused. Indikaatorite kaudu on võimalik

ennustada ette liikluses valitsevate käitumismudelite arengusuundi ja vastavalt sellele rakendada vajalikke meetmeid liiklusohutuse tagamiseks.

Käesoleva arengukava elluviimiseks vajalikud finantsvahendid nähakse ette Tallinna linna eelarves ja välisrahastusega projektidest. Konkreetsed tegevused põhisuundade rakendamiseks otsustatakse igal aastal enne linna eelarve koostamist Liiklusnõukogu poolt. Finantsvahendid käesoleva arengukava täitmiseks planeeritakse ametite eelarvetes.