

2010

Lisa  
Tartu Linnavolikogu 10.02.2011. a  
määruse nr 33 juurde

## TARTU LINNAVALITSUS

# TARTU LINNA LIIKLUSOHUTUSPROGRAMM 2011–2015



## Sisukord

Sisukord.....	2
KASUTATUD PÕHIMÕISTED .....	3
Sissejuhatus.....	7
I. Olemasolev olukord .....	9
I.1.Liiklusohutusprogrammiga seotud arengudokumendid.....	9
I.1.1.  Rahvusvahelised arengudokumendid .....	9
I.1.2.  Riiklikud arengudokumendid .....	10
I.1.3.  Kohalikud arengudokumendid .....	12
I.1.4.  Kokkuvõtte arengudokumentidest.....	13
I.2.Liikluse arengutrendid ja liiklusõnnetuste statistika .....	14
I.2.1.  Liiklusohutuse üldnäitajad.....	15
I.2.2.  Liiklusõnnetuste toimumise periood .....	16
I.2.3.  Liiklusõnnetuste liigid ja toimumiskohad .....	17
I.2.4.  Liiklusõnnetustes kannatanud.....	19
I.3.Liiklejad ja nende hoiakud .....	21
I.4.Senine liiklusohutusala tegevus ja peamised liiklusohutusala probleemid.....	24
I.4.1.  Liiklusohutusala tegevuse korraldus Tartu linnas.....	24
I.4.2.  Haridus ja koolitusvaldkond liiklusohutusalas tegevuses.....	28
I.4.3.  Liiklusohutusala teabelevi, meediakajastused, kampaaniad.....	32
I.4.4.  Infrastruktuuri olukord ja arengud.....	33
I.4.5.  Liiklusjärelvalve, päästeteenistuse ja meditsiinivaldkond.....	36
I.4.6.  Koostöö naaberomavalitsuste ja –piirkondadega, riigitedevõrgu arengud, vastastikused mõjud.....	37
I.5.Kokkuvõtte ja järeldused.....	38
2. Strateegia.....	41
2.1.Tartu linna liiklusohutuse visioon.....	41
2.2.Programmi strateegiline eesmärk.....	41
2.2.1.  Valdkondlikud eesmärgid.....	42
2.2.2.  Indikaatorid.....	44
2.2.3.  Meetmed ja tegevused .....	45
3. Liiklusohutusprogrammi elluviimine ja seire.....	50
Kasutatud allikad.....	51

## KASUTATUD PÕHIMÕISTED<sup>1</sup>

**Auto** – sõitjate või veose veoks või sõidukite haakes vedamiseks või eritööde tegemiseks ettenähtud vähemalt neljarattaline mootorsõiduk, mille valmistajakiirus ületab 25 kilomeetrit tunnis. Autoks loetakse ka elektrikontaktliiniga ühendatud mitterööbassõidukit. Autoks ei loeta mopeedi, mootorratast, traktorit ega liikurmasinat.

**Autostumise tase** – kõigi registreeritud mootorsõidukite või ainult sõiduautode ja elanike suhtarv. Väljendatakse tavaliselt sõiduautode või mootorsõidukite arvuna 1000 elaniku kohta.

**Detailplaneering** – valla või linna territooriumi osa kohta koostatav planeering, mis on maakasutuse ja lähiaastate ehitustegevuse aluseks.

**Foor** – teedel kasutatav elektriline seade liikluse reguleerimiseks valgussignaalide abil.

**Hukkunu** – inimene, kes suri liiklusõnnetuses saadud vigastuste tagajärjel sündmusekohal või 30 päeva jooksul pärast liiklusõnnetust. Kui inimene suri saadud vigastustesse rohkem kui 30 päeva peale õnnetust, loetakse ta vigastatuks. Suitsiidid loetakse hukkunute hulka.

**Jalakäija** – isik, kes kasutab teed liiklemiseks jalgsi või ratastooliga. Jalakäijaks loetakse ka isikut, kes kasutab liiklemiseks rula, rulluiske, -suuski, tõukeratast, -kelku või muid sarnaseid abivahendeid.

**Jalgratas** – vähemalt kahe rattaline sõiduk, mis liigub sellega sõitva inimese või inimeste lihasjõul pedaalide või käsiväntade-hoobade abil. Jalgratas võib olla varustatud ka elektrimootoriga, mille maksimaalne püsi-nimivõimsus ei ületa 0,25 kilovatti. Jalgrattaks ei loeta ratastooli, mis on ette nähtud liikumiseks puudega isikule.

**Jalgratta- ja jalgte** – jalgrattaga, tasakaaluliikuri ja jalakäija liiklemiseks ettenähtud eraldi tee või teeosa, mis on asjakohaste liiklusmärkidega tähistatud. Sõiduteega teede ristmikul on jalgratta- ja jalgte tee osa.

**Jalgrattarada** – jalgratta, pisimopeedi või mopeediga liiklemiseks ettenähtud ja teekattemärgisega tähistatud pikisuunaline sõiduteeosa.

**Jalgrattatee** – jalgratta, tasakaaluliikuri, pisimopeedi või mopeediga liiklemiseks ettenähtud sõiduteest ehituslikult eraldatud või eraldi asuv teeosa või omaette tee, mis on tähistatud asjakohase liiklusmärgiga. Sõiduteega teede ristmikul on jalgrattatee tee osa.

**Juht** – isik, kes juhib sõidukit, juhib teel ratsa loomi või veoloomi. Juhiks loetakse ka isikut, kes ajab teel kariloomi.

**Kergliiklus** – jalgsi, jalgrattal, rulluisudel ja pisimopeedil liiklemise üldnimetus.

**Kohalik liiklusohutusprogramm** – dokument, mille alusel kohaliku omavalitsuse tasandil korraldatakse rahvusliku liiklusohutuseprogrammi elluviimist.

**Kõnnitee** – jalakäija ja tasakaaluliikuriga liiklemiseks ettenähtud ja äärekiviga või muul viisil sõiduteest või jalgrattateest eraldatud teeosa, mis võib olla tähistatud asjakohaste liiklusmärkide või teekattemärgistega.

**Laste liikluskasvatus** – laste ettevalmistamine ohutuks ja kaasliiklejaid arvestavaks liiklemiseks.

**Liikleja** – isik, kes osaleb liikluses jalakäija või juhina.

---

<sup>1</sup> Liiklusseadusest tulenevate mõistete puhul on lähtutud alates 2011.a. kehtima hakkava uue liiklusseaduse sõnastusest.

**Liiklus** – jalakäija(te) või sõiduki(te) liikumine ja paiknemine teel. Liikluseks loetakse ka kariloomade ajamist ja ratsutamist.

**Liikluse korraldamine** – võimalikult sujuva, kiire, ohutu ja keskkonda minimaalselt kahjustava liikluse tagamine. Liikluse korraldamine toimub liiklusmärkide, teemärgiste, piirete ja muude liikluskorraldusvahenditega.

**Liikluse planeerimine** – liikluse kavandamine, mõjutamine, juhtimine ja jälgimine.

**Liikluse rahustamine** – erinevate liiklusviiside koostoimimine selleks rajatud liikluskeskkonnas nii, et need võimalikult vähe häiriks ja ohustaks üksteist

**Liikluskeskkond** – liiklejad teenindavate alade ja nendega liituvate teenindus-, liikluskorraldus-, info- jm. süsteemide poolt moodustatud tervik

**Liikluskorraldaja** – isik või organisatsioon, kes vastutab liiklusskeemi olukorra ja/või järelevalve eest.

**Liikluskorraldusvahend** – liiklust korraldav või suunav vahend (foor, liiklusmärk, teemärgis, vilkur, piire, kiiruspiiraja, künnis, hoiatuslint, tähispost, tähiskoonus, tõkkepuu, ohutussaar või muu selline).

**Liiklusohutuse auditeerimine** – planeeritava infrastruktuuri objekti liikluslahenduse üksikasjalik süstemaatiline ja tehniline kontrollimine liiklusohutuse aspektist lähtudes.

**Liiklusohutuse inspekteerimine** – olemasoleva infrastruktuuri objekti liikluslahenduse üksikasjalik regulaarne, süstemaatiline ja tehniline kontrollimine liiklusohutuse aspektist lähtudes.

**Liiklussagedus** – tee, sõidusuuna või -raja ristlõiget ajaühikus läbiv sõidukite arv.

**Liiklussõlm** – sama- või eritasandiline keeruline ristmik.

**Liiklusõnnetus** – juhtum, kus vähemalt ühe sõiduki teel liikumise või teelt väljasõidu tagajärjel saab inimene vigastada või surma või tekib varaline kahju.

**Läbilaskvus** – ühikautode suurim arv ajaühikus, mida tee või sõidurada võib normaalsetes tee- ja liiklusoludes läbi lasta.

**Läbivliiklus (transiitliiklus)** - ala läbiv liiklus, mille lähte- ja sihtkoht asub väljapool vaadeldavat ala

**Magistraaltee (tänav)** – peamine liiklustee; linnades ja teistes asulates- põhi- ja jaotustänavad

**Modaalne jaotus** (ingl k *modal share, modal split*) – transpordivaldkonnas kasutatav mõiste, mis kirjeldab kui suur on ühe kindla liikumisviisiga tehtavate liikumiste osakaal (nt ühistranspordi kasutamise osakaal) (protsentides) kõikidest liikumistest ehk liikumiste jaotumine liikumisviisi alusel.

**Mootorsõiduk** – mootori jõul liikuv sõiduk. Mootorsõidukiks ei loeta mootoriga jalgratast, pisimopeedi, maastikusõidukit, trammi ega sõidukit, mille valmistajakiirus on alla kuue kilomeetri tunnis.

**Mootorsõiduki kokkupõrge jalakäijaga** – mootorsõiduki otsasõit teel viibivale jalakäijale, ka juhused, kui mootorsõiduk tagurdas jalakäijale otsa. Jalakäijaks loetakse ka isikut, kes kasutab liikumiseks rula, rulliske, tõukeratast, lükkab jalgratast, mootorratast või lapsevankrit. Siia hulka ei loeta juhtumeid, kus toimus otsasõit teel viibivale isikule, kes ehitas, remontis või hooldas teid, istutas lilli, laadis koormat või korraldas liiklust.

- Mootorsõiduki kokkupõrge seisva sõidukiga** – mootorsõiduki otsasõit teele pargitud sõidukile. Sii hulka ei loeta mootorsõidukite kokkupõrkeid jalgratastega, mopeedidega, rööbassõidukitega, samuti otsasõite liikluse reguleerimise nõuete täitmiseks sundpeatunud mootorsõidukile.
- Mopeed** – kahe- või kolmerattaline mootorsõiduk, mille valmistajakiirus on üle 25, kuid mitte üle 45 kilomeetri tunnis ja mille töömaht sädesüütega sisepõlemismootori korral ei ületa 50 kuupsentimeetrit või muu sisepõlemismootori korral suurim kasulik võimsus ei ületa nelja kilovatti või mille suurim püsi-nimivõimsus elektrimootori korral on üle 0,25 kilovati, kuid ei ületa nelja kilovatti. Mopeediks loetakse ka eelnimetatud tingimustele vastavat kergel neljarattalist mootorsõidukit, mille tühimag ei ületa 350 kilogrammi. Neljarattalise kerge elektrisõiduki korral ei arvestata akude massi tühimagi hulka.
- Mopeedi- või jalgrattaõnnetus** – liiklusõnnetus, milles vähemalt üks osalenud sõidukitest on mopeed või jalgratas. Sii hulka ei kuulu mopeedide ja jalgrataste otsasõidud jalakäijatele.
- Parkimine** – sõiduki etteavatsetud seismajätmine kauemaks, kui seda on vaja sõitjate peale- või mahaminekuks või veose laadimiseks.
- Pisimopeed** – vähemalt kahe- või kolmerattaline sõiduk, mille suurim kasulik võimsus sisepõlemismootori korral või mille suurim püsi-nimivõimsus elektrimootori korral ei ületa ühte kilovatti ja valmistajakiirus ei ületa 25 kilomeetrit tunnis.
- Ristmik** – samatasandiliste sõiduteedega teede lõikumisel moodustunud ala. Ristmikku ei loeta parkla, õueala, puhkekoha ega teega külgneva ala teega piirnemise kohta, samuti parkla, õueala, puhkekoha ega teega külgneva ala juurdesõiduteed, üherajalise tee ning põllu- või metsatee teega lõikumise kohta ja selliste teede omavahelisi lõikumisi. Ristmik on reguleeritav, kui liiklejate liikumise järjekorra määravad foorituled või reguleerija märguanded. Muul juhul on ristmik reguleerimata.
- Sõidutee** – sõidukite liikluseks ettenähtud teeosa. Jalgrattatee ning jalgratta- ja jalgtee ei ole sõidutee. Teel võib olla mitu eraldusribadega eraldatud sõiduteed.
- Sõitja** – isik, kes kasutab liiklemiseks sõidukit, kuid ei juhi seda.
- Tee** – jalakäijate või sõidukite liiklemiseks avatud rajatis või maaomaniku poolt liikluseks ettenähtud muu ala. Tee koosseisu kuuluvad ka teepeenrad, eraldus- ja haljasribad. Olenevalt pealiskihist jagunevad teed kattega teeks, kruusateeks ja pinnasteeks.
- Tipp tund** – loenduste põhjal kindlaks määratud suurima liiklussageduse tund, mille aeg võib olla fikseeritud täistunni või suurema (enamasti 15-minutilise) täpsusega.
- Tänav** – linnas, alevis või alevikus paiknev tee, mis on ehitatud või kohandatud sõidukite ja jalakäijate liiklemiseks.
- Tänavavõrk** – teatud piirkonna tänavatest moodustuv süsteem.
- Vigastatu** – inimene, kellele liiklusõnnetuses saadud vigastuse tõttu antakse meditsiinilist esmaabi, määratakse ambulatoorne või statsionaarne ravi. Erinevalt mitmetest Euroopa riikidest ei tehta Eestis vahet kergete ja raskete vigastuste vahel.
- Ühesõidukiõnnetus** – mootorsõiduki ümberpaiskumine teel või teelt väljasõit, millega võib kaasneda kokkupõrge puu, seinaga vms väljaspool teed asuva objektiga. Sii hulka loetakse ka juhtumeid, kus mootorsõiduk sõidab otsa teel olevale takistusele: liikluskorraldusvahendile, tee äärekivile, kruusahunnikule teel või mõnele muule teel olevale objektile, millega ei kaasne teelt väljasõitu ega ümberpaiskumist teel. Sii hulka ei loeta mootorsõiduki otsasõite loomadele ega seisvatele sõidukitele.

**Üldplaneering** – kogu linna või valla territooriumi või selle osade kohta koostatav planeering.

**Ülekäigukoht** – sõidutee, jalgrattatee või trammitee ületamiseks jalakäijale ettenähtud, arusaadavalt rajatud ja asjakohaselt tähistatud teeosa, kus jalakäijal ei ole sõidukijuhi suhtes eesõigust, välja arvatud juhul, kui jalakäija ületab ülekäigukohal sõiduteed, millele sõidukijuht pöörab. Ülekäigukohal võib sõidutee ületada jalgrattaga või tasakaaluliikuriga sõites, kuid jalgratturil ega tasakaaluliikuri juhil ei ole sõidukijuhi suhtes eesõigust, välja arvatud juhul, kui jalgrattur või tasakaaluliikurijuht ületab ülekäigukohal sõiduteed, millele sõidukijuht pöörab. Ülekäigukohal sõiduteed ületades ei tohi jalgrattur ega tasakaaluliikuri juht ohustada sõiduteed ületavat jalakäijat;

**Ülekäigurada** – jalakäijale sõidutee, jalgrattatee või trammitee ületamiseks ettenähtud asjakohaste liiklusmärkide või teekatemärgisega tähistatud sõidutee, jalgrattatee või trammitee osa, kus juht on kohustatud andma jalakäijale teed. Ülekäigurada on reguleeritav, kui liiklejate liikumise järjekorra määravad foorituled või reguleerija märguanded. Muul juhul on ülekäigurada reguleerimata. Ülekäigurajal võib sõidutee ületada jalgrattaga või tasakaaluliikuriga sõites, kuid sel juhul ei ole reguleerimata ülekäigurajal jalgratturil ega tasakaaluliikuri juhil sõidukijuhi suhtes eesõigust, välja arvatud juhul, kui jalgrattur või tasakaaluliikuri juht ületab ülekäigurajal sõiduteed, millele sõidukijuht pöörab. Ülekäigurajal sõiduteed ületades ei tohi jalgrattur ega tasakaaluliikuri juht ohustada sõiduteed ületavat jalakäijat.

## Sissejuhatus

Liiklusõnnetuste osatähtsus inimvigastuste ja surma põhjusena on aastate jooksul kasvanud, mistõttu on liiklusohutus muutunud üheks olulisimaks rahvatervise probleemiks maailmas. Näiteks leiab iga päev Euroopa teedel aset keskmiselt üle 3500 liiklusõnnetuse, milles saab vigastada või hukkab ligikaudu 4500 inimest. Rahvusvaheline kogemus on tõestanud, et liiklusohutuse taseme olulise paranemise eelduseks on läbimõeldud ja edukalt elluviidud strateegia ning seda toetavad tegevused. 2001. aastal püstitas Euroopa Komisjon ambitsioonika eesmärgi vähendada 2010. aastaks liiklussurmade arvu 50% võrra (st 27 000ni). Kuigi sätestatud eesmärgi saavutamine ei tundu hetkel realistlik, on see ärgitanud mitmeid Euroopa Liidu liikmesriike, sh Eestit, liiklusohutuse taseme tõstmise nimel tõhusamalt tegutsema.

2003. aastal kinnitati Eestis rahvuslik liiklusohutusprogramm 2003–2015, mille strateegiliseks eesmärgiks oli saavutada aastaks 2015 tase, kus Eesti teedel hukkunute arv ei ületaks 100 inimest. Liiklusohutusprogrammi rakendusplaanis aastateks 2007–2011 nähakse muuhulgas ette ka kohalike liiklusohutusprogrammide väljatöötamine Tallinnas, Pärnus ja Tartus. Vastavalt liiklusseadusele on just liiklusohutusprogrammid selleks alusdokumendiks, millega korraldatakse kohaliku omavalitsuse tasandil liiklusohutuspoliitika elluviimist.

Tartu linna liiklusohutusprogramm on valminud projekti "Läänemere piirkonna biogaasil sõitev ühistransport" (*Baltic Biogas Bus Project*) raames ja Euroopa Liidu toel ning on osaks 2011. aastal valmivast Tartu transpordi arengukavast. Programmi koostamist juhtisid linnavalitsuse linnamajanduse osakonna liikluskorraldusteenistuse spetsialistid, kelle eestvedamisel korraldati kaks avalikku arutelu (16.04.2010 ja 31.05.2010) liiklusohutuslike probleemkohtade sõnastamiseks ning strateegia väljatöötamiseks. Programmi koostamise lähtealusena on kasutatud Maanteeameti poolt välja antud liiklusohutusprogrammi koostamise meetodilist juhendit.

Tartu linna liiklusohutusprogrammi eesmärgiks on eelkõige inimkannatanutega liiklusõnnetuste ning neis vigastatute ja hukkunute arvu oluline vähenemine. Kuna ohutum liikluskeskkond tähendab ühtlasi ka ohutumat elukeskkonda, siis mõjutavad liiklusohutuse valdkonnas tehtavad edusammud Tartu kui atraktiivse sihtkoha kuvandit üldisemalt.

Programm jaguneb kaheks suuremaks osaks:

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

Olemasoleva olukorra analüüsil on tuginetud Tartu linna liiklust ja liiklusohutust puudutavatele statistilistele andmetele, liiklusohutusprogrammiga seotud teistele arengudokumentidele ning olukorra kvalitatiivsele analüüsile, mille kaardistamiseks on muuhulgas kasutatud probleemanalüüsi ja e-küsitlusi (liikluskasvatuse küsitlus Tartu linna lasteaedades ja koolides<sup>2</sup>, Tartu liiklusohutusprogrammi 2011–2015 küsitlus<sup>3</sup>).

Strateegia koostamisel lähtuti olemasoleva olukorra analüüsi tulemusena välja selgitatud peamistest probleemkohtadest: riskigrupid, koostöövõimalused, liikluskäitumise ebakohad jne. Avaliku arutelu raames pandi huvigruppe kaasates paika Tartu linna liiklusohutusosalased meetmed ja tegevused aastateks 2011–2015. Selleks et tagada tegevuste elluviimine, on liiklusohutusprogrammi lisana koostatud rakendusplaan, kus iga planeeritud tegevuse puhul on määratletud nii kaasatud osapooled kui ka elluviimise eest vastutav osakond.

Iga-aastaselt toimub programmi tegevuste ülevaatamine ning nende efektiivsuse hindamine vastavalt püstitatud indikaatoritele. Programmi uuendamine toimub vastavalt vajadusele, kuid kindlasti hiljemalt 2015. aastal, käesoleva programmi perioodi lõppedes.

---

<sup>2</sup> Küsitlus saadeti haridusosakonna vahendusel kõikidele Tartu linna lasteaedade ja koolide juhtidele.

<sup>3</sup> Küsitlus oli üleval Tartu linna kodulehel ja avatud vastamiseks (7.-21.05.2010) kõikidele huvilistele.



## 1. Olemasolev olukord

### 1.1. Liiklusohutusprogrammiga seotud arengudokumendid

Eestis ja konkreetselt Tartu linnas on mitmeid arengudokumente, milles sätestatud eesmärkidest ja tegevustest tuleb kohalikul tasandil liiklusohutusprogrammi koostamisel lähtuda. Samuti on Tartu linnal mitmeid rahvusvaheliselt siduvaid transpordialaseid kokkuleppeid. Järgnevalt on esitatud olulisimate liiklusohutust puudutavate alusdokumentide eesmärgid ja tegevused ning analüüsitud nende omavahelist koosõla liiklusohutusprogrammi eesmärkidest lähtuvalt.

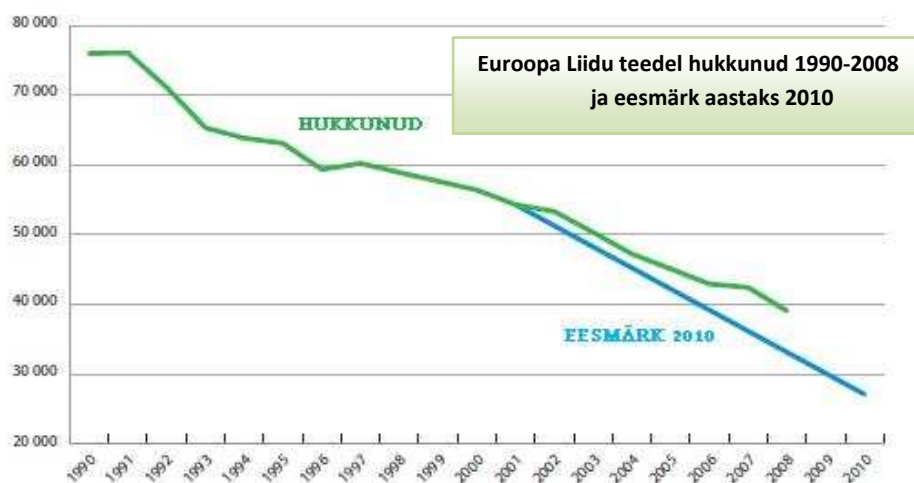
#### 1.1.1. Rahvusvahelised arengudokumendid

2001. aastal võttis Euroopa Komisjon vastu **valge raamatu "Euroopa transpordipoliitika aastaks 2010: aeg otsustada"** (*White Paper. „European transport policy for 2010: time to decide“*), millega sätestati Euroopa transpordipoliitika eesmärgid aastani 2010.

Üheks peamiseks liiklusohutuse eesmärgiks oli liiklussurmade vähendamine 50% võrra, mille saavutamiseks võeti vastu **Euroopa Liidu Liiklusohutuse tegevusprogramm (2003–2010)** (*European Road Safety Action Programme*).

Tegevusprogrammi üheks meetmeks oli muuhulgas **Euroopa liiklusohutuse harta** (*European Road Safety Charter*) väljatöötamine. Liiklusohutuse harta on liiklusohutuse platvorm ettevõtete, ühenduste, uurimisasutuste ja ametiasutuste jaoks. Nende ühine eesmärk on rakendada konkreetseid meetmeid ja jagada häid tavasid liiklusohutusprobleemide lahendamiseks. Tartu linn on üks harta allkirjastajatest.

2008. aastal lõpuks tuli nentida, et hoolimata olulisest progressist liiklusohutuse valdkonnas, oli Euroopa Liidus toimunud liiklusõnnetustes siiski üle 39 000 hukkunu, mistõttu on eeldada, et püstitatud eesmärk jääb saavutamata.



20. juulil 2010. aastal kinnitas Euroopa Komisjon **Euroopa Liidu liiklusohutuse suunised aastateks 2011–2020** (*Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011–2020*), kus eesmärgiks seati taaskord järgneva kümne aasta jooksul liiklussurmade arvu vähendamine 50% võrra alates 2010. aasta tasemest lähtuvalt.

Olukorra muutmiseks on vastu võetud seitse strateegilist eesmärki:

- Parandada sõidukite turvalisust.
- Ehitada turvalisemaid teid.
- Kasutada arukat tehnoloogiat.
- Tõhustada sõiduõpetust ja karmistada lubade saamise tingimusi.
- Tugevdada järelevalvet.
- Vähendada vigastatute hulka.
- Pöörata enam tähelepanu mootorratturitele.

### 1.1.2. Riiklikud arengudokumendid

Eesti Vabariigi Valitsuse „**Transpordi arengukava 2006–2013**“ on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi strateegiline lähtedokument transpordisektori arendamiseks. Arengukavas esitatud eesmärgid ja meetmed on aluseks riigieelarve vahendite planeerimisel ning Euroopa Liidu struktuurivahendite ja Ühtekuuluvusfondist rahastatava transpordi infrastruktuuri planeerimisel aastateks 2007–2013.

Riikliku visiooni kohaselt rahuldab transpordisüsteem inimeste ja kaupade liikumisvajaduse, olles seejuures efektiivne, ohutu ja keskkonnasõbralik.

Püstitatud on ka kuus horisontaalset, transpordiliikideülest alavisioni. Need on visioonid, mille poole peaks transpordipoliitika peamiste probleemide lahendamiseks pürgima, seejuures peab liiklusohutusest saama transpordipoliitika üks olulisemaid märksõnu.

Liiklusohutuse alavision ja sellest tulenev valdkondlik eesmärk on:

transpordisektor on ohutu ja turvaline.

*Eesmärk: tagada transpordi infrastruktuuri ja teenuste ohutus ja turvalisus.*

Liikumine ühest punktist teise peab liikleja jaoks olema võimalikult mugav, ohutu ja turvaline – see kehtib kõigi transpordiliikide kohta. Ohutus ja turvalisus sõltuvad ühelt poolt seadusandlusest ja infrastruktuuri olukorrast, teisalt aga liiklejate vastutustundest. Riigi ülesanne on luua tingimused, mis võimaldaksid eeltoodud eesmärki täita.

Selle eesmärgi saavutamiseks nähti ette, et riigil peab olema süstemaatiline rakendusplaan, mis sätestaks riigi tegevused liiklusohutuse tõhustamiseks erinevate transpordiliikide lõikes.

**Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm aastateks 2003–2015.** Lähtuvalt Euroopa Liidus 2001. aastal püstitatud kvantitatiivsest eesmärgist parandada oluliselt liiklusohutust ja vähendada liiklusõnnetustes hukkunute arvu 2010. aastaks 50% võrra, oli Eestiski oluline keskmisele liiklusohutuslikule tasemele jõudmiseks vähendada liikluses hukkunute arvu.

Seega püstitati strateegilise eesmärgina ülesanne, mida võib nimetada maksimumprogrammiks ehk visiooniks 100, mille kohaselt aastaks 2015 tuleb Eestis saavutada olukord, kus liiklusõnnetustes hukkunute arv aastas ei ületa 100.

Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi raames kavandatud liiklusohutuse parandamise meetmed on suunatud nendele liiklejate gruppidele ja valdkondadele, mille abil on kõige enam võimalik mõjutada liiklusohutustaset. Meetmed, mida on vajalik rakendada, käsitlevad viit olulist liiklusega seotud valdkonda:

- hoiakute kujundamist;
- koolitust;
- järelevalvet;
- liikluskeskkonda;
- planeerimist.

Lisaks riiklikule tegevusele alustatakse liiklusohutusala tegevust ka regionaalsel ja kohalikul tasandil, mistõttu on rahvusliku liiklusohutusprogrammi rakendusplaanis, hetkel aastateks 2007–2011, sätestatud kohustused ka kohalikele omavalitsustele. Neid tegevusi tuleb arvestada ka Tartu linna liiklusohutusprogrammi rakendusplaani koostamisel.

### 1.1.3. Kohalikud arengudokumendid

**Tartu linna üldplaneering.** 2005. aastal Tartu Linnavolikogu otsusega kehtestatud üldplaneeringu koostamisel on lähtutud säästva ja tasakaalustatud ruumilise arengu põhimõtetest. Vastavalt üldplaneeringule tuleb liiklusmaa funktsioone kandvate maa-alade arendamisel lähtuda järgmistest põhimõtetest:

- Transiitliikluse suunamine linna äärealadele, uute magistraalteede ja ristmike ehitamine, et vältida suuri autotranspordivooge läbi elamupiirkondade.
- Raudtee transiitliikluse linnast mööda juhtimine. Ümbersõit on aktsepteeritud majandus- ja kommunikatsiooniministeriumi poolt ja tuleb kavandada maakonnaplaneeringuga.
- Liikluskoormuse hajutamine kesklinnas liiklussujuvuse parandamise ja tõhusa parkimiskorralduse rakendamise abil.
- Jalakäigutsoonide laiendamine kesklinnas.
- Võimaluste säilitamine kogu linna hõlmava jalgrattateede võrgustiku väljaehitamiseks.
- Liikluskeemiga tarbetute sissesõitude vältimine vanalinna (Kroonuaia, K. E. von Baeri, Vallikraavi, Poe tänavate ja Emajõe vaheline ala) ning suunamine eeslinnadest lähtuva liikluse sisemist ringi mööda magistraaltänavatele ja teedele.

**Arengustrateegia „Tartu 2030”.** Linna arengustrateegias nähakse Tartut arenemas viie alavisiooni raames. Transpordivaldkonnaga seostuv alavisioon on: Tartu on modernse elukeskkonnaga linn. Visiooni täpsustamiseks on püstitatud eesmärgid ja tegevused:

E13. Tartu on integreeritud rahvusvahelisse transpordivõrku, milles transpordikorraldus on turvaline ja keskkonnasõbralik

T 13.1. Transiitliikluse väljajuhtimine linnast.

T 13.2. Linnasiseste põhitänavate, sildade ja eritasandiliste ristmike väljaehitamine sujuva liikluse tagamiseks.

T 13.3. Liikluskoormuse hajutamine, vanalinna tarbetute sissesõitude vältimine.

T 13.4. Tõhusa parkimiskorralduse loomine.

T 13.5. Ühistranspordi ja kergliikluse prioriteetne arendamine.

T 13.6. Transpordiühenduste arendamine: ehitada Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee neljarealiseks, rekonstrueerida Via-Hanseatica (Jõhvi-Tartu-Valga), ehitada välja Rail Baltica ja sisse seada regulaarne lennuliiklus Ülenurmelt.

**Tartu linna arengukava 2007–2013** on arengustrateegiast lähtuv dokument. Arengukavaga kehtestatud transpordi infrastruktuuri renoveerimisega seotud ülesanded on suunatud järgmise eesmärgi saavutamisele: Tartu on integreeritud rahvusvahelisse transpordivõrku, milles transpordikorraldus on turvaline ja keskkonnasõbralik.

Lisaks rahvusvaheliste ühenduste avardamisele on olulisel kohal ka olemasolevate tänavate ja sildade rekonstrueerimine ning uute ühenduste ehitamine. Samuti kruusakattega teede asfalteerimine ning kõnniteede asfaltkatete rekonstrueerimine. Investeeringuid planeeritakse ka kõnniteede rajamisse ja jalgrattateede võrgu olulisse laiendamisse.

Liikluskorralduse valdkonnas on pöhirõhk pööratud kõikide liiklejate (jalakäijad, jalgratturid, mootorsõidukitega sõitjad) liiklusohutuse ja liikluse sujuvuse tagamisele tervikliku ja mitmekesise transpordisüsteemi abil. Linna optimaalse transpordikorralduse kavandamiseks koostatakse transpordi arengukava.

#### 1.1.4. Kokkuvõtte arengudokumentidest

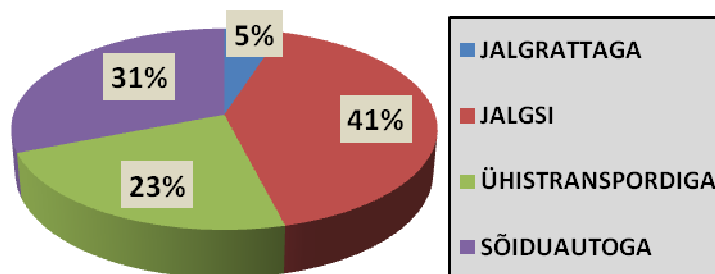
Tartu linna arengudokumentides on liiklusohutuse temaatikat puudutatud pigem infrastruktuuri planeerimise ja liikluskorralduse kontekstis. Strateegilist liiklusohutuse eesmärki ja visiooni Tartu linna arengudokumentides sätestatud ei ole.

Nii rahvusvahelistes kui ka riiklikes arengukavades on transpordi arendamisel pööratud tähelepanu ka liiklejate teadlikkuse tõstmise vajadusele. Samas kui Tartu linna tasandil on pigem kitsalt keskendunud liikluskeskkonna ohutust (infrastruktuuri) puudutavatele küsimustele, aga ka üldiselt teatud liikumisviiside (ühistransport, kergliiklus) eelisarendamisele. Positiivne on see, et linna arengudokumentides on ette nähtud Tartu transpordi arengukava koostamine, mille raames käsitletakse transpordiplaneerimist tõenäoliselt laiemalt ja lisaks infrastruktuuri arendamisega seotud tegevustele täpsustatakse ühistranspordi ja kergliikluse eelisarendamisega seotud aspekte ning pööratakse tähelepanu ka liiklusalasele koolitusele ja teavitusele. Liiklusohutusprogrammi raames tuleb aga eelkõige täpsustada Tartu linna liiklusohutuse eesmärgid ja valdkonnaülesed koostöövõimalused.

## 1.2. Liikluse arengutrendid ja liiklusõnnetuste statistika

Tartu linnas on mitmete aastate vältel teostatud elanike liikumisharjumuste uuringuid. Seega ühena vähestest Eesti linnadest on Tartus olemas ka andmed erinevate liikumisviiside kasutamise kohta. Uuringutulemustele tuginedes teevad Tartu elanikud suurima osa oma igapäevastest liikumistest jalgsi. Mootorsõidukitest eelistatakse ühistranspordile pigem sõiduautot.

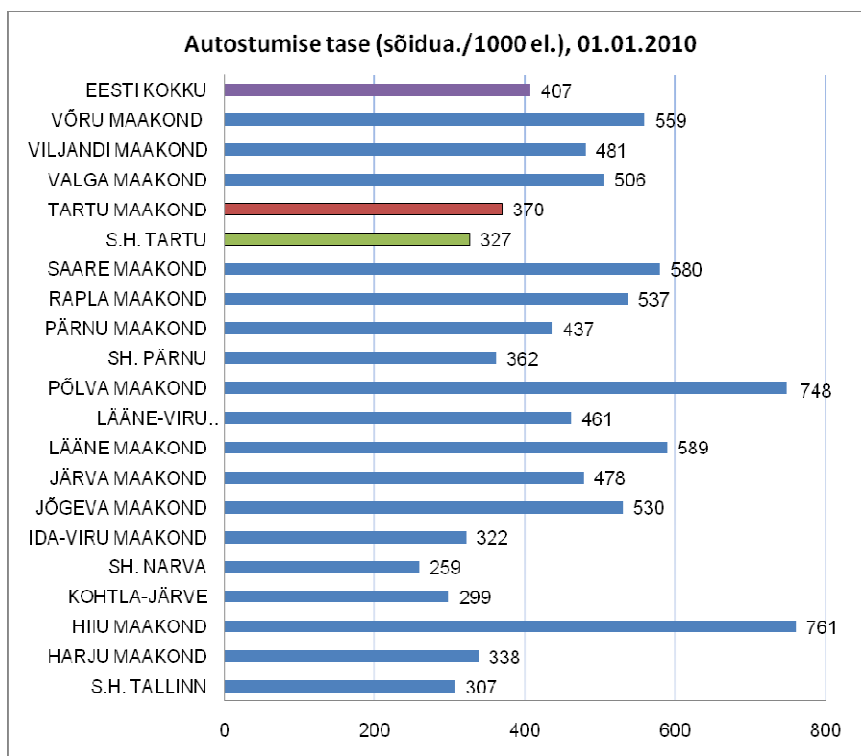
Liikumisviiside kasutamine (modaalne jaotus) Tartu linnas, 2009



Autoliikluse maht ja liikluskoormused on peamiselt mõjutatud mootorsõidukite arvust. Autostumise (sõiduautode arv 1000 elaniku kohta) tasemelt jääb Tartu linn Eesti keskmisest tunduvalt madalamale tasemele. Siiski tuleb arvestada, et hetkel toimub mootorsõiduki registreerimine vastavalt omaniku poolt nimetatud aadressile, mis ei pruugi kattuda sõiduki tegeliku kasutamiskohaga.

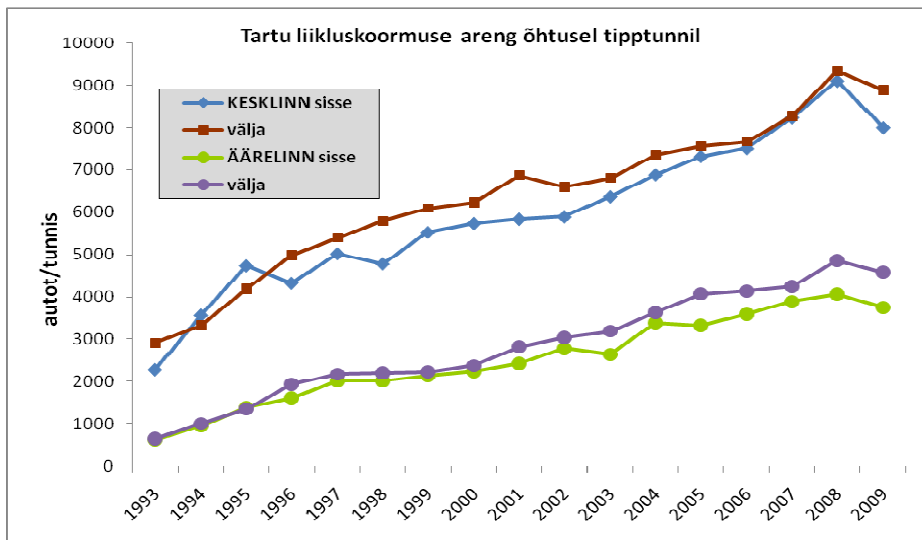
Alates 1993. aastast on Tartu linnas iga-aastaselt teostatud ka liiklusuuringuid, mis

annavad ülevaate liikluseduste muutustest Tartu tänavatel. Samuti on selle alusel võimalik prognoosida tulevaste arenduste mõju linna liiklusele (sh ristmike läbilaskvusele).



Võrreldes 1993. aastaga, on liiklussageduste kasv kesklinnas öhtusel tiptunnil olnud 2009.

aasta seisuga kolmekordne ning äärelinnas enam kui kuuekordne. Seega on vahepealsete aastate jooksul Tartu linna liiklussituatsioon muutunud oluliselt keerukamaks,

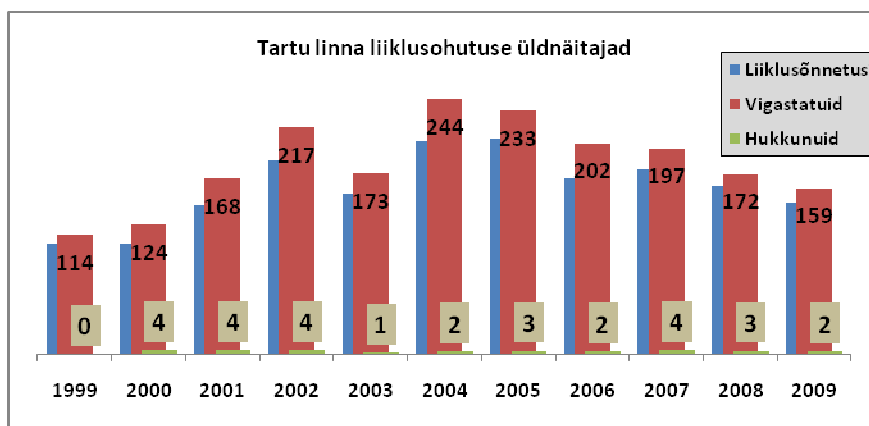


millega on tulnud kohaneda nii jalakäijatel, jalgratturitel kui ka mootorsõidukijuhtidel.

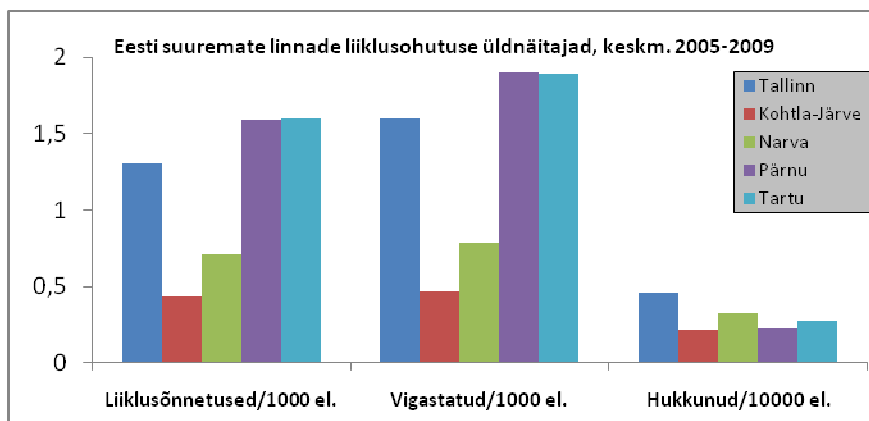
### 1.2.1. Liiklusohutuse üldnäitajad

Tuginedes 1999.–2009. aasta inimkahjuga liiklusõnnetuste, neis vigastatute ja hukkunute andmetele, on täheldatav olukorra järkjärguline halvenemine kuni 2004. aastani. Seejärel Tartu linnas aset leidnud inimkannatanutega liiklusõnnetuste ja neis vigastatute arv langes ning aastal 2009 olid vastavad

näitajad u 30% madalamad kui viie aasta eest. Hukkunute arvus seevastu olulist muutust aastate lõikes toimunud ei ole. Märkimisväärne on, et viimane ilma ühegi hukkunuta aasta Tartu linnas oli 1999. aasta.



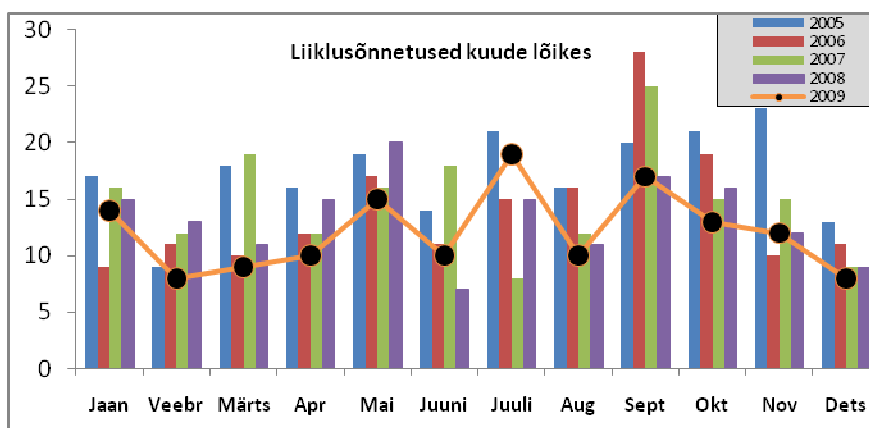
Kui võrrelda Tartu näitajaid teiste Eesti suuremate linnadega (Tallinn, Kohtla-Järve, Pärnu ja Narva), järeldeb, et



inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv on Tartus ja Pärnus ajavahemikul 2005—2009. aasta olnud keskmiselt kõrgemal tasemel. Suhteliselt samasugust trendi järgib ka liiklusõnnetustes vigastatute arv 1000 elaniku kohta. 2009. aastal olid siiski Tartu näitajad inimkannatanutega liiklusõnnetuste ja neis vigastatute osas vaadeldud linnade võrdluses kõige kõrgemad. Liiklusõnnetuses hukkunute arv on aasta-aastalt kõikunud, nagu ka selle näitaja osakaal elanikkonnast. Viimase viie aasta keskmise alusel hinnatuna on Tallinnas ja Narvas 10000 elaniku kohta rohkem hukkunuid kui Tartus.

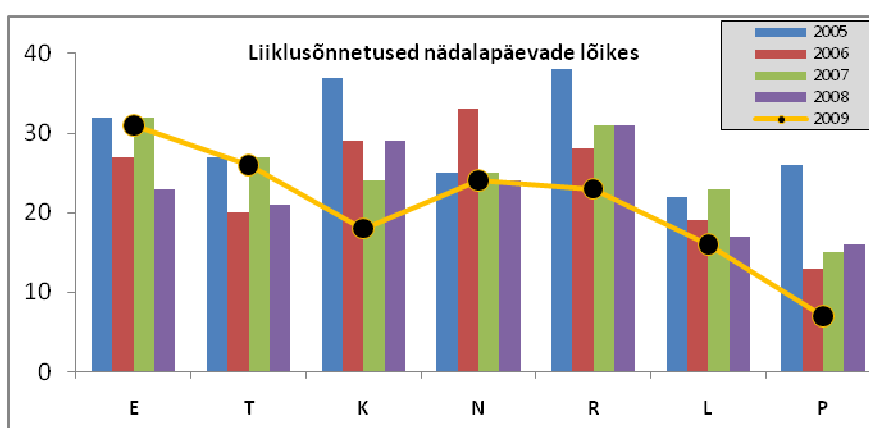
### 1.2.2. Liiklusõnnetuste toimumise periood

2005.–2009. aasta andmete kokkuvõttes on Tartu linnas kõige rohkem õnnetusi just septembris, mõnevõrra vähem mais ja oktoobris. Enamasti leitakse, et



septembrikuu liiklusõnnetuste arv kasvab peamiselt uut kooliaastat alustavate jala käivate laste arvel. Samas näitavad Tartu liiklusõnnetuste andmed, et septembris kasvavad oluliselt mootorsõidukite külgkokkupõrked ning jalgrattaõnnetused. Keskmisest kõrgem on ka mopeediõnnetuste arv. Jalakäijatega õnnetuste arv on kõrgem pimedamal ajal – novembrist jaanuarini.

Kõige rohkem liiklusõnnetusi toimus 2005.–2009. aastate kokkuvõttes reedeti ja esmaspäeviti, kõige vähem nädalavahetustel. Eelkõige võib

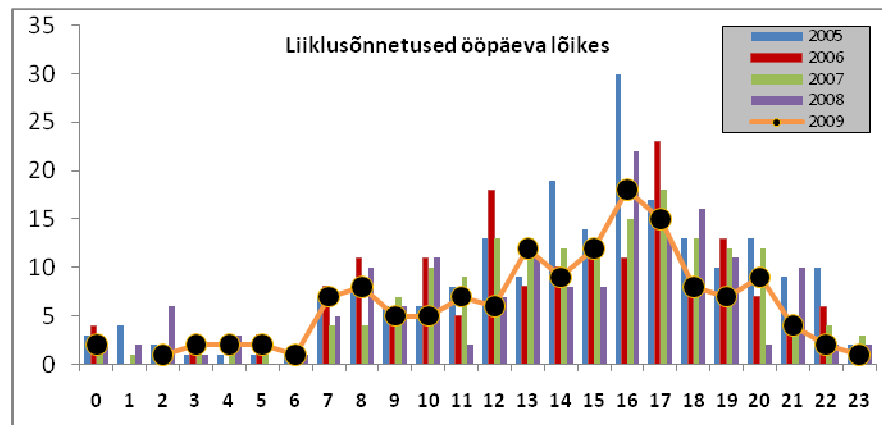


põhjuseks olla Tartu eripära, kus suur osa tudengitest, aga ka kutse- ja üldhariduskoolide õppuritest lahkub nädalavahetuseks linnast. Seetõttu on ka nädalavahetustel vähem liiklejaid ning hõredam liiklus, mis omakorda vähendab liiklejatevahelise konflikti tekkimise tõenäosust.



Tartu linna liiklusõnnetuste tippaeg on 16:00–18:00, mis on ka autoliikluse õhtune tipptund.

Seda kinnitavad nii 2009. aasta kui ka 2005.–2009. aasta koondandmed. Seejärel õnnetuste arv väheneb ning nende toimumise tõenäosus on kõige madalam ajavahemikul 21:00–6:00.



Hommikul, alates kella 7:00st hakkab õnnetuste arv taas tõusma ja püsib kuni 16:00ni enam-vähem samal tasemel, olenevalt vaadeldavast aastast. Ühtegi tipptunnile omast õnnetuseliiki ei saa välja tuua, kuna ajavahemikus 16:00–18.00 leiab aset enim jalakäijate, mootorsõidukite, jalgratturite, aga ka mopeedidega toimunud liiklusõnnetustest.

### 1.2.3. Liiklusõnnetuste liigid ja toimumiskohad

Kuigi liiklusõnnetuste üldarv on aastate jooksul vähenenud, pole muutunud kõige rohkem inimvigastustega liiklusõnnetusi põhjustanud asjaolu Tartu linnas: kokkupõrge teel oleva jalakäijaga. Suur on ka mootorsõidukite külgekokkupõrgete arv. Õnnetusteliik, mille arv aastate lõikes samuti kõrgel tasemel püsib, on kokkupõrge jalgrattaga. Nii moodustavad jalakäijate ja jalgratturitega juhtunud õnnetused 2009. aastal 45,5% kõigist Tartu linnas toimunud inimvigastustega õnnetustest. Olulisimate liiklusõnnetuste põhjustena saab veel nimetada kokkupõrget ees peatava sõidukiga.

Nii 2009. aastal kui kõigil teistel vaadeldud aastatel toimus suurim osa liiklusõnnetusi fooriga reguleerimata, kuid liiklusmärkidega ristmikel ja sirgetel teelõikudel. Kõrge on olnud ka reguleerimata ülekäiguradadel esinenud õnnetuste osakaal ning reguleeritud ristmikel toimunud õnnetuste arv.

Liiklusõnnetused liikide lõikes					
2005	2006	2007	2008	2009	Liiklusõnnetuse liik
73	38	46	44	42	Kokkupõrge teel oleva jalakäijaga
38	45	36	28	27	Kokkupõrge mootorsõidukiga küljelt / külgedega
23	18	24	21	24	Kokkupõrge jalgrattaga
35	31	22	23	21	Kokkupõrge ees peatuva mootorsõidukiga
6	8	15	12	11	Kokkupõrge mootorjalgrattaga / mopeediga
9	14	14	12	8	Kokkupõrge vastutuleva mootorsõidukiga
12	9	9	7	5	Mootorsõiduki teelt väljasõit
1	1	4	2		Kokkupõrge seisva sõidukiga
2	1	3	3	3	Mootorsõiduki ümberpaiskumine teel
3	1	1	4	2	Kokkupõrge teel oleva takistusega
5	3	3	5	2	Muu liiklusõnnetus, mis on eelpool märkimata
<b>207</b>	<b>169</b>	<b>177</b>	<b>161</b>	<b>145</b>	<b>KOKKU</b>

Liiklusõnnetuste toimumiskohad tee-elementide lõikes					
2005	2006	2007	2008	2009	Tee või tänava element
85	79	68	58	47	Reguleerimata, liiklusmärkidega ristmik
55	35	37	39	31	Sirge teelõik
25	17	18	24	24	Jalakäijate reguleerimata ülekäigurada
9	13	15	20	18	Reguleeritud ristmik
11	12	14	5	11	Teelt maha- või pealesõit
7	3	4	3	4	Jalakäijate reguleeritud ülekäigurada
1	4	9	4	4	Kurv
7	2	4	3	3	Samaliigiliste teede ristmik
2	1	3	3	1	Sild, viadukt
2		2	1		Ühissõiduki taskuga peatuskoht
1	1	1	1	2	Ühissõiduki taskuta peatuskoht
2		1			Fooriga raudteeülesõidukoht
	1				Tõus
	1				Langus
		1			Foorita raudteeülesõidukoht
<b>207</b>	<b>169</b>	<b>177</b>	<b>161</b>	<b>145</b>	<b>KOKKU</b>

Seejuures on 35,4% viimase viie aasta jalakäijaõnnetustest toimunud sirgel teelõigul ning 40,7% ülekäiguradadel (33,7% reguleerimata ja 7% reguleeritud ülekäigurajal). Esimesel juhul võib õnnetuse põhjuseks olla eelkõige ootamatu sõiduteele astumine, samas kui ülekäigurajal võib õnnetuse peapõhjuseks pidada eelkõige mootorsõidukijuhtidepoolset teeandmiskohustuse mittetäitmist. Siiski ei saa välistada ka sellistel juhtudel jalakäijate endi hooletust.

Mootorsõidukite külgkokkupõrgetest 76,4%, mopeediõnnetustest 46,2% ja jalgrattaõnnetustest 49,1% toimus fooriga reguleerimata, kuid liiklusemärgiga ristmikel („Anna teed“ märk), mis võib viidata nii sõiduki juhtide tähelepanematusel kõrvalteelt väljasõitmisel kui ka liikluskeskkonnast tulenevatele probleemidele (nt nähtavus, liikluskorralduse arusaadavus vms).

Ühesõidukiõnnetustest (teelt väljasõit või ümberpaiskumine teel) suurim osa toimus sirgetel teelõikudel, mis viitab vaele kiirusevalikule või siis vähestele juhtimisoskustele.

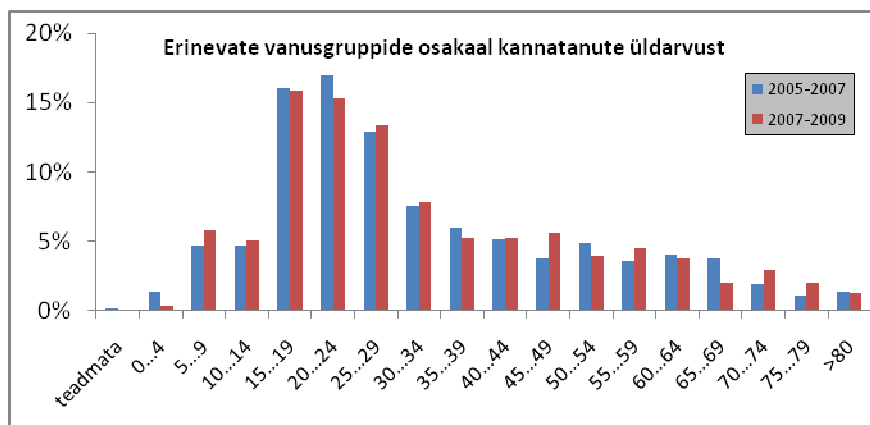
Konkreetsed liiklusõnnetuste koondumiskohad aastatel 2005–2009 on esitatud Lisas I toodud joonisel<sup>4</sup>. Samade kriteeriumite alusel hinnatuna oli viimasel kolmel aastal (2007 – 2009) rohkem kui kuue inimkannatanuga liiklusõnnetust 100 meetri raadiuses alljärgnevatest ristmiketest:

- Riia tn – Turu tn;
- Turu tn – Soola tn;
- Riia tn – Ülikooli tn;
- Riia tn – Pepleri tn;
- Riia tn – Vaksali tn;
- Võru tn – Sõbra tn;
- Narva mnt – Raatuse tn;
- Narva mnt – Kivi tn.

#### 1.2.4. Liiklusõnnetustes kannatanud

Tartu linnas toimunud liiklusõnnetustes kannatanutest suur osa on liiklejad vanuses 15–24 aastat, seda nii

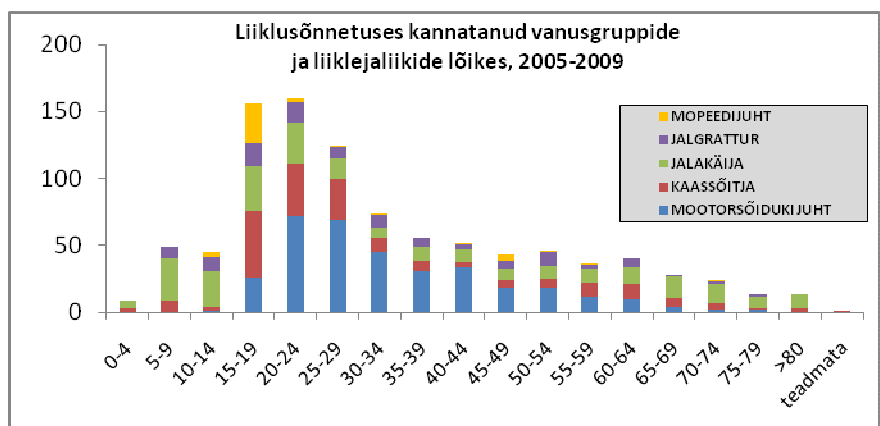
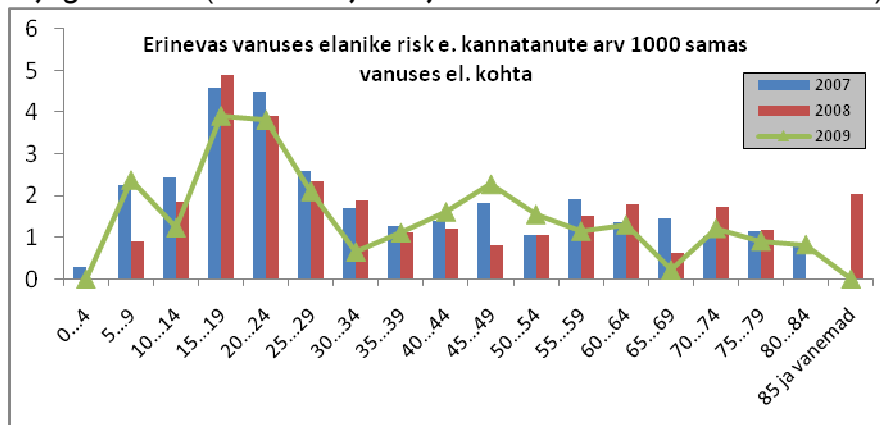
üldarvudes hinnatuna (2005–2007 ja 2007–2009 keskmine), aga ka taandatuna elanike arvule vastavas vanusgrupis. Analüüsis lisaks õnnetusse sattumise riskile ka



<sup>4</sup> Koondumiskohtadena on määratletud kohad, kus vaadeldud perioodil jääb 100 m raadiusesse üle 6 inimkannatanuga liiklusõnnetuse

õnnetusse sattunute poolt kasutatavat liikumisviisi, on näha, et kuni 15 aastani on kannatanud peamiselt jalakäijad või jalgratturid (valdavalt jalakäijad, kes moodustasid üle 60%).

Tähelepanuväärne on ka mopedijuhtide õnnetuste koondumine 15–19aastaste vanusgruppi. 20–54aastaste puhul olid kannatanutest suurim osa mootorsõidukijuhid. 60 ja eakamate kannatanute puhul oli tegemist peamiselt jalakäijatega, 65 ja vanemate seas oli jalakäijate osakaal üle 50%.

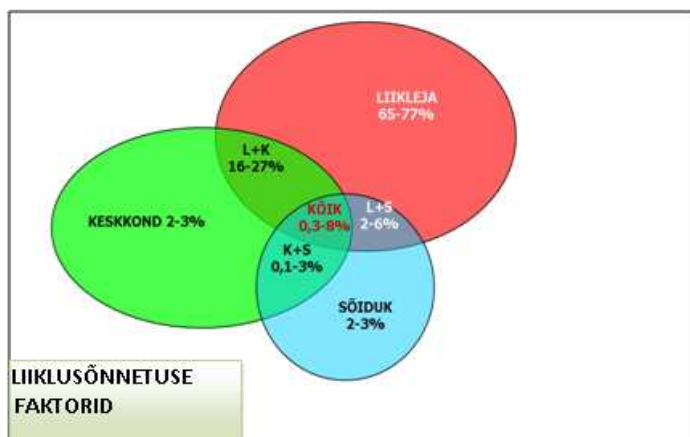


Eeltoodut aitab ehk selgitada see, kui vaadata õnnetusliike, millesse erinevate vanusrühmade esindajad satuvad. Kuni 15-aastaste liiklejatega juhtub kõige enam jalakäija-, jalgratta- ja mopediõnnetusi. Jalakäijaõnnetuste arv on suur ka üle 65-aastaste kannatanute seas. 16–65-aastaste puhul on aga valdavad mootorsõidukiõnnetused, eelkõige pikikokkupõrked. 16–25-aastaste puhul on keskmisest suurem ka ühesõidukiõnnetuste arv, mille taga on tõenäoliselt vähesed juhtimiskogemused.

Liiklusõnnetuse liik ja neis kannatanud vanusegruppide lõikes 2005-2009					
Liiklusõnnetuse liik	<15	16-25	26-40	41-65	65<
Jalakäijaõnnetus	71	59	28	48	50
Jalgrattaõnnetus	21	33	24	29	4
Mopediõnnetus	16	29	3	9	1
Mootorsõidukite külgekõkupõrke	7	61	67	55	15
Mootorsõidukite pikikõkupõrge	9	81	91	50	15
Teelt väljasõit/ümberpaiskumine	1	47	27	14	1
Muu	1	2		4	1

### 1.3.Liiklejad ja nende hoiakud

Kuigi liiklusõnnetuse toimumise ühe asjaoluna tuleb kindlasti analüüsida probleeme liikluskeskkonnas ja liikluskorralduses, mille ohutuse eest vastutab avalik sektor, on väga sageli põhjuseks ka liiklejate poolne eksimus. Seetõttu kohustab Eesti liikluseadus kõiki liiklejaid järgima liiklusalaste õigusaktide nõudeid, olema liikluses hoolikad ja ettevaatlikud ning tagama liikluse sujuvus, et vältida ohtu ja kahju tekitamist. Seega iga liikleja peab ka ise oma ohutuse tagamise panustama.

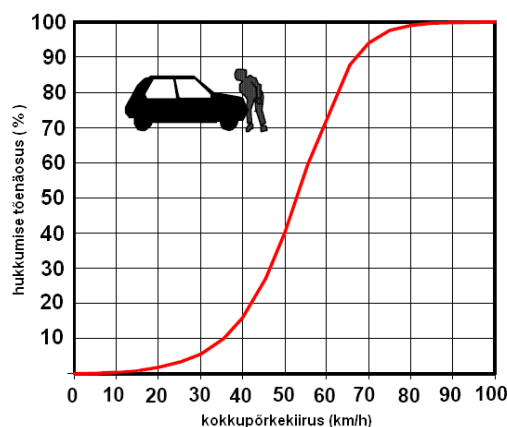


Hinnanguliselt aitaks see, kui kõik liiklejad täidaksid liikluseeskirju, austaksid kehtestatud kiiruspiiranguid ja ei läheks liiklusesse alkoholi mõju all, Euroopa teedel säästa rohkem kui 12 000 inimelu aastas, kuna väidetavalt on 90% liiklusõnnetustest suuremal või vähemal määral tingitud inimlikust eksimusest.

Arvestades, et liiklejate motivatsioon ohutult käituda, nende tähelepanuvõime, teadmised, oskused ning võimalused on erinevad ning sageli etteaimamatud, on liiklejast tingitud faktor just see osa liiklusohutusest, mida täielikult kontrollida ega ka prognoosida pole võimalik. Seega on liiklejad ohutu transpordisüsteemi kujundamisel kõige ebakindlamaks lüliks. Järgnevalt on vaadeldud liiklusohutuse probleeme liiklejagruppide, sh riskialtimate vanusrühmade lõikes. Liiklejate probleemide ja riskikäitumise osas on tuginetud Tartu liiklusohutusprogrammi küsitluse tulemustele.

**Jalakäijate** kokkupõrkel mootorsõidukitega jäävad valdavalt kannatajateks just jalakäijad. Liiklusõnnetuste tagajärgede raskust mõjutab eelkõige kokkupõrkekiirus. Lisaks kasvab jalakäijaõnnetuste puhul jalakäija hukkumise tõenäosus sõltuvalt talle otsa sõitnud auto kiirusest, näiteks kui otsasõidukiirus suureneb 40 kuni 50 km/h-ni, kasvab hukkumise tõenäosus 2,5 korda.

Kõige tõenäosemad on jalakäijaõnnetused olukordades, kus jalakäijate liikumisteed ristuvad mootorsõidukitega. Tõenäoliselt just



seetõttu näevad Tartu jalakäijad enda ohutust mõjutava suurima probleemina keerulisi ja ohtlikke teeületuskohti, aga ka tänavaid, kus puuduvad kõnniteed või jalakäijate liikumisteed ei ole sõidukitest piisavalt eraldatud.

Seega tuleb jalakäijate ohutuse tõstmiseks erilise tähelepanu alla võtta just eelnimetatud kõrgema riskiga kohad. Lisaks olemasolevate ülekäiguradade ohutuse inspekterimisele, tuleb hinnata, kas teeületuseks ettenähtud ülekäigurajad paiknevad jalakäijale sobivas ning sõidukijuhile silmatorkavas asukohas, kus sõidukiirused on alandatud.

Samas on liiklusõnnetusi, mille põhjuseks on jalakäijate endi ebaõige käitumine. Küsitlusest selgus, et Tartu linnas on jalakäijate peamiseks liiklusrikkumiseks teele astumine kohtades, kus see pole lubatud, punase tule eiramine ja reguleerimata ülekäigurajale astumine ilma eelnevalt ohutuses veendumata. Niisiis peab jalakäijaõnnetuste arvu oluliseks vähendamiseks lisaks muutustele liikluskeskkonnas toimuma ka muutus jalakäijate hoiakutes ja käitumises.

**Jalgratturid.** Tartu linnas jalgrattaga liiklejate arv on tõusuteel. Kui varem võeti ratas välja vaid treeninguks või lõbusõitudeks, siis üha enam on jalgrattast kujunemas igapäevaste liikumiste vahend, seda eriti soojematel aastaegadel.

Jalgratturite jaoks on suurimaks probleemiks ohutute liikumisteede vähesus ja olemasolevate katkendlikkus. Sihtpunkti jõudmiseks tuleb sageli marsruut eelnevalt läbi mõelda ning pole harvad juhud, kui just liiklusohutuse kaalutlusel valitakse liikumiseks kõnnitee. Teine oluline küsimus seoses jalgratturite osakaalu kasvuga Tartu linnas on probleemid tänavaruumi jagamisel jalakäijate ja mootorsõidukijuhtidega. Kuna teistel liiklejatel ei ole kujunenud jalgratturitega arvestamise harjumust, tekivad tihti konfliktid: sõiduteel mootorsõidukite ning jalgratta- ja jalgteel jalakäijatega.

Kui jalgratturitele valmistavad probleeme peamiselt infrastruktuuri ja teiste liiklejate suhtumisega seotud küsimused, siis kaasliiklejad nimetasid jalgratturite peamiste liiklusrikkumistena ülekäiguradadel sõidutee ületamist ratta seljas, liiklemist kõnniteel ning jalgratturite ohtlikku sõidustiili (sõitmine vastassuunas, fooride eiramine, manöövrast mitteteavitamine jne). Probleemina toodi välja ka turvavarustuse vähene kasutamine jalgratturite seas. Üleüldiselt ei ole kiivri kandmine linnatingimustes eriti populaarne ja suhtumine kiivri kandmise vajalikkusesse on pigem tagasihoidlik (vaid 37% Tartu jalgratturitest peab seda enda puhul väga vajalikuks<sup>5</sup>). Siiski on uue liiklusseaduse kohaselt alla

---

<sup>5</sup> TNS Emor uuring, 2008. „Jalgrattakiivri kandmine elanike poolt“.

16-aastastel juhtidel, kes liiguvad teel jalgratta, tasakaaluliikuri ja pisimopeediga, kohustus kanda kinnirihmatud jalgratturikiivrit.

**Lapsed** (eelkõige kuni 15-aastased) kuuluvad liiklusohutuse mõistes keskmisest kõrgema riskiga rühma, kuna neil puudub arvestatav liiklemise kogemus ja nende arusaamad õigest käitumisest ei ole välja kujunenud, mistõttu võivad nad ohusituatsioonides olukorda valesti hinnata või käituda täiskasvanud liiklejale (nt sõidukijuhile) ootamatult. Kuna selles vanusgrupis liiklejad satuvad tavaliselt õnnetusse jalakäijate või jalgratturitena, siis on eriti oluline pöörata tähelepanu nende hoiakute ja käitumise kujundamisele just nende liikumisviiside kasutajatena. Laste liikluskasvatuse hetkeolukorda ja valdkonna probleeme on käsitletud p 1.4.2.

**Mootorratturid ja mopeedijuhid.** Motoriseeritud kahe rattalised on sõidukitest kõige suurema riskiga liikumisvahendid, kuna ei paku juhile samaväärset kaitset võrreldes autode või ühissõidukitega. Näiteks mootorratturi liiklusõnnetuses hukkumise risk on Euroopas 18 korda kõrgem kui teistel liiklejatel. Valdav enamus mootorratta ja mopeediõnnetustest on tingitud inimlikust eksimusest.

Tartu linnas mopeedi või mootorrattast kasutanute jaoks on suurimaks ohuks liikluses kaasliiklejate käitumine, eelkõige siis nendega mitte arvestamine. Samas oli ka autojuhte, kes mainisid, et mopeede ja mootorrattureid on liikluses lihtsalt keeruline märgata.

Ohutust mõjutab kindlasti ka mopeedijuhtide ja mootorratturite käitumine. Mopeedijuhtide ja mootorratturite peamiste rikkumistena nimetati kiiruse ületamist, ohtlikku sõidustiili (sõelumine, sõitmine grupis, sõitmine tagarattal jne) ning eriti just mopeedijuhtide puhul väheseid teadmisi liikluseeskirja nõuetest.

**Algajad mopeedijuhid.** Tartu linnas on mopeedijuhtidega juhtunud inimvigastustega õnnetused koondunud vanusgruppi 15–19 aastat. Kuna mopeedijuhtimise õigust tõendav tunnistus on hetkel nõutav vaid 14–15-aastaste juhtide puhul, siis tegelikult ei olegi täielikku kindlust, kuivõrd mopeedijuhid liikluseeskirju tunnevad ning koos mootorsõidukitega liiklemiseks ette valmistatud on. Alates 1. jaanuarist 2011 on mopeed mootorsõiduk, mille juhtimiseks peab olema mistahes mootorsõiduki juhtimisõigus või piiratud juhtimisõigus, mida kinnitab vastava juhiloa olemasolu. 14–15-aastastel pisimopeedijuhtidel peab aga olema jalgrattajuhiluba.

**Sõidukijuhid.** Olenemata väiksematest liikumiskiirustest võrreldes asulaväliste teedega ja üha turvalisemaks muutuvatest sõidukitest, on siiski viimase viie aasta statistikale tuginedes Tartu linnas liiklusõnnetustes kõige enam kannatanuid just mootorsõidukijuhtide seas. Kui sõidukijuhid ise peavad Tartu linnas ohtlikuks mitmeid keerulise lahendusega ristmikke, kus liikluskeskkond ei toeta kehtivat liikluskorraldust või nähtavus on piiratud, siis sõidukijuhtide endi käitumine on samuti üks ohuallikas. Eelkõige on probleeme just kehtivast kiiruspiirangust kinnipidamisega, suunatule mittenäitamise, teisi liiklejaid takistava parkimise ja elementaarse viisakuse puudumisega kaasliiklejate suhtes.

**Algajad juhid.** Arenenud riikides on liiklusõnnetused peamiseks surmapõhjuseks vanusgrupis 15–24 aastat. Just see vanusgrupp moodustab suurima osa algajatest juhtidest. Noored juhid ei riski üksnes oma eluga, vaid ka teiste liiklejate omaga. Peamiseks õnnetuste põhjuseks on kogenematus ja sellest tulenevalt oma võimete ülehindamine, kontrolli kaotamine sõiduki üle või vale sõidukiiruse valik. Selle probleemi lahendamisel on eelkõige oluline autokoolide roll juhtidele liikluses peituvate ohtude tutvustamisel ning ohutu käitumise juurutamisel.

**Eakad liiklejad.** Vananev ühiskond tähendab ühtlasi ka seda, et olulisele kohale tõstatub küsimus transpordisüsteemi subjektiivsest turvalisusest (st inimeste poolt tunnetatult ohutu) ja usaldusväärsest. Kuna sarnased küsimused on juba praegu aktuaalsed puuetega inimeste puhul, siis tuleb liikluse korraldamisel rakendada meetmeid, mis tagaksid ohutu liikluskeskkonna ka piiratud liikumisvõimega liiklejatele.

Teisalt kaasneb sellega ka arvestav eakate sõidukijuhtide osakaalu kasv. Peamised probleemid seoses eakate juhtidega on kohati pikem reageerimisaeg ning piiratud nägemis- ja/või kuulmisvõime. Teisalt on aga nende juhtide eeliseks suurem kogemus liiklejatena, mistõttu ollakse ettevaatlikumad ning pigem välditakse pingelisi liiklusesituatsioone. Siiski on nii mõneski riigis eakate liiklejate ohutuse tagamiseks korraldatud koolitusi ja arutatud sõidukijuhtide regulaarse tervisekontrolli vajaduse üle.

## 1.4. Senine liiklusohutusala tegevus ja peamised liiklusohutusala probleemid

### 1.4.1. Liiklusohutusala tegevuse korraldus Tartu linnas

Eesti teedel on liikluse korraldamise ning liiklusohutuse tagamise alused ja põhinõuded sätestatud liiklusseadusega. Selle kohaselt vastutab riikliku liiklusohutuspoliitika väljatöötamise



eest Vabariigi Valitsus. Riikliku liiklusohutuspoliitika elluviimist korraldatakse riiklike liiklusohutusprogrammide kaudu. 2003. aastal kinnitatigi Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm aastateks 2003–2015.

Kohaliku omavalitsuse tasandil korraldatakse liiklusohutusvaldkonna tegevuste elluviimist regionaalsete ja kohalike liiklusohutusprogrammide kaudu. Tartu linnas käesoleva hetkeni vastav programm puudus. Samas on Tartu Linnavalitsuse erinevad osakonnad ja teenistused selle valdkonnaga siiski oma igapäevatoos raames otseselt või kaudselt tegelema, kuna liikluse korraldamise ja liiklusohutuse tagamine oma territooriumil on kohaliku omavalitsuse üks kohustusi. Järgnevalt on antud ülevaade liiklusohutusvaldkonna tegevuse korraldusest Tartu Linnavalitsuses ja Tartu linnas üleüldse.

Tartu Linnavalitsuses jaguneb vastutus liiklusohutuse tagamise eest peamiselt kolme osakonna vahel: linnamajanduse osakond, haridusosakond ning linnaplaneerimise ja maakorralduse osakond.

**Linnamajanduse osakonnal** lasub eelkõige vastutus olemasoleva liikluskeskkonna ohutuse tagamise ees, mida tehakse erinevate teenistuste kaudu.

Haljastus- ja puhastusteenistus vastutab linna üldkasutatavate tänavate, väljakute, parklate, kõnniteede ja treppide, sildade, bussipeatuste ja selle inventari hoolduse korraldamise eest.

Teedeteenistuse ülesandeks on linna teede, väljakute, sildade, Emajõe kaldakindlustuse, vihmaveekanaliseerimise, kraavide, truupide ja tänavainventari ehituse (paigalduse), remondi ja arvestuse korraldamise ning perspektiivplaneerimisega tegelemine. Samuti linna tänavavalgustuse korraldus, hooldus, remont ja ehitus.

Liikluskorraldusteenistus tegeleb operatiivset lahendust nõudvate küsimustega, milleks on linna ühistranspordi korraldamine, linna liikluskorralduse määramine, liikluse jälgimine ja selle operatiivne juhtimine, liiklusuuringute korraldamine, valveta tasulise parkimise korraldamine. Samuti antakse hinnanguid erinevate planeeritud liikluslahenduste ohutusele. Liikluskorraldusteenistuse haldusalasse kuuluvate igapäevaste liiklusvaldkonna küsimuste lahendamise raames tehakse vajadusel koostööd teiste linnavalitsuse osakondade, liiklusnõukogu, politsei ja teiste asjaosaliste organisatsioonidega.

Ühena esimestest kohalikest omavalitsustes alustas Tartu linnas tegevust liiklusnõukogu, mis moodustati Tartu linnamajanduse osakonna juhataja käskkirjaga. Kuigi komisjonil puudub põhimäärus, mis sätestaks eesmärgid, kohustused, õigused ning asjaajamiskorra, on senise

praktika kohaselt tegemist Tartu liikluse sõlmküsimustes nii liikluskorraldusteenistusele kui ka inseneriteenistusele nõuandva organiga. Liiklusohutuse tagamine on seejuures üks peamisi eesmärke.

**Linnaplaneerimise ja maakorralduse osakond** tegeleb planeeritava liikluskeskkonna ohutuse tagamisega, aga ka pikaajalisemate arengusuundade määratlemisega.

Kui liikluskorraldusteenistus vastutab liiklusohutuse eest juba olemasolevatel teedel ja tänavatel, siis linnaplaneerimise ja maakorralduse osakonna inseneriteenistus tegeleb tehnilise infrastruktuuri arenguga seotud küsimuste lahendamisega üld- ja detailplaneeringutes ning projekteerimistingimuste koostamisega. Planeeringute lähteülesannetes tänavate maa-alade, liiklus- ja parkimiskorralduse ning tehnovõrkude ja –rajatiste osade kooskõlastamise ja keerulisemal juhtudel ka koostamisega. Samuti on spetsialistidel õigus teha ettepanekuid planeeritud liiklusskeemide muutmiseks ning tellida selleks uuringuid, sh ka liiklusohutuse auditeid.

Planeeringuteenistuse ülesandeks on ruumilise planeerimise üldine korraldamine, planeeringute koostamine ja koostamise ning menetlemise korraldamine ning järelevalve kehtivate planeeringute rakendamise üle.

Linna arenguteenistuse ülesandeks on linna arengustrateegia ja arengukavade koostamine ning nende koostamise koordineerimine. Samuti vajalike uuringute organiseerimine ja statistiliste andmete kogumine linna arengukavade ja planeeringute koostamiseks.

**Haridusosakonna** ülesandeks on muuhulgas ka liikluskasvatusalase tegevuse koordineerimine, mis peaaugjalikult on seotud vastava informatsiooni ja liikluskasvatuse läbiviimiseks vajalike õppematerjalide ning –vahendite edastamisega linnavalitsuse hallatavatele koolidele ja lasteasutustele. Eriti aktiivselt toimub vastav koostöö just lasteaedadega.

Tartu Linnavalitsuse **tervishoiuosakonna** haldusalaks on tervishoiualase töö korraldamine Tartu linnas. Kuigi liiklusohutus ei ole tervishoiuosakonna poolt käivitatud projektides primaarne eesmärk, on see siiski olnud osa mitmetest terviseedendamisele suunatud tegevustest, mille raames viiakse läbi üritusi vigastuste ennetamiseks ning terviseteadliku liikluskäitumise ja liikluskultuuri propageerimiseks.

Tartu Linnavalitsuse kultuuriosakonna **noorsooteenistuse** ülesandeks on Tartu linna noorsootöö valdkonna korraldamine (sh noorsootööprojektidele, avatud noortekeskustele,

huviringidele, laagritele, noorteühingutele toetuse eraldamine). Teenistuse koostööpartneriteks on hulgaliselt ühinguid mittetulunduslikust sektorist ning linna noorsootöö asutused. Samuti on noorsooteenistuse vahendamisel nii mõnelegi liikluse teemalisele üritusele leitud vabatahtlikke abilisi. Noorsooteenistuse juhataja üheks ülesandeks on koordineerida Tartu laste- ja noortesõbraliku linna töögruppi, mis on valinud lähiaastate prioriteediks laste liikumise ja turvalisuse tagamise.

Avalike suhete osakonna **teabeteenistuse** ülesandeks on muuhulgas linna kodulehe arendamise ja toimetamise korraldamine, linnavalitsuse tegevust kajastava info kogumine, süstematiseerimine ja avalikustamine ning pressiteadete ja arvamusartiklite koostamine ja edastamine meediaväljaannetele linnavalitsuse otsuste, linnavalitsuse poolt korraldatavate ürituste või linnavalitsuse muu tegevuse kohta. Samuti juhitakse meediaplaanide koostamist linna poolt korraldatavate ürituste ja kampaaniate elluviimiseks ja suheldakse meediaväljaannetega.

Linnakantselei **menetlusteenistuse** ülesandeks on vääртеomenetluselase töö korraldamine linnavalitsuses, ametnike nõustamine vääртеomenetluses, vääртеgude toimepanijate väljaselgitamine, vääртеgude menetlemine ning järelevalve teostamine linnavalitsuse ametnike menetluses olevate vääртеoasjade seaduslikkuse üle. Samuti tegeletakse kohtuvälise menetleja tegevuse peale esitatud kaebuste lahendamise, kohtuvälise menetleja esindamisega kohtumenetluses ja linnavalitsuse ametnike nõustamisega järelevalvetoimingute teostamises, sealhulgas ettekirjutuste tegemises ja sunniraha kohaldamises. Menetlusteenistus on vastutav ka linnavalitsusele seadusest tulenevate järelevalve alaste ülesannete täitmiseks koostöö korraldamise eest teiste riigiasutustega.

Lisaks linnavalitsuse osakondadele on Tartu linnas olulisteks partneriteks nii Lõuna Regionaalne Maanteeamet kui ka Politsei- ja Piirivalveameti Lõuna Prefektuur.

Kui Maanteeameti üldiste liikluskasvatusalaste tegevuste alla kuulub erinevate liiklusalaste uurimuste, statistiliste analüüside, kampaaniate, õppevahendite jm selleteemaliste riiklike algatuste korraldamine ja teostamine, siis Lõuna Regionaalse Maanteeameti liiklusohutuse osakonna ülesandeks on regionaalsete probleemide, vajaduste ja iseärasuste analüüs. Tegeletakse ka regionaalse koostöövõrgustiku loomisega ning liikluskoolitusega tegelevate koostööpartnerite leidmisega, riskigruppidele suunatud tegevustega ning laiema teavitusega. Üks Lõuna Regionaalse Maanteeameti liiklusohutuse osakonna

prioriteetidest on lasteaedade ja koolide liikluskasvatuse alase tegevuse toetamine ning õpetajate toetamine ja nõustamine liikluskasvatusalase täiendõppe korraldamisel ja liikluskasvatuse läbiviimisel nii lasteaedades kui ka koolides. Liiklusohutuse osakonna kaudu toimub ka liikluskasvatuse õppematerjalide tellimine ja laiali jagamine. Samuti osaletakse linnas toimuvatel avalikel üritustel ja riiklike kampaaniate kohalikul läbiviimisel. Igapäevase töö raames töötatakse muuhulgas välja uusi koolituspakkumisi, mis hõlmavad erinevaid sihtrühmi (sh ka täiskasvanuid) ning teostatakse projektipõhiseid tegevusi (sh projektikonkursside läbiviimine).

Politsei- ja Piirivalveameti Lõuna Prefektuuri korrakaitsebüroo ülesandeks on muuhulgas liiklusturvalisuse ja liiklusjärelvalve tegevuse korraldamine ja koordineerimine (vt täpsemalt p 1.4.5.).

Kuna liiklusohutuse valdkonnaga tegelevad erinevad Tartu Linnavalitsuse osakonnad, teenistused ja ametkonnad, jääb kohati puudu süsteemsest ja koordineeritud tegevusest. Üks põhjus, miks omavaheline suhtlemine on seni pigem juhuslikku laadi, tulenebki sellest, et pole sõnastatud konkreetset Tartu linna liiklusohutuspoliitikat, mis käsitleks liiklusohutuse küsimusi kui valdkondadeüleseid, mille parima lahenduse saavutamisel peab ja tulebki koostööd teha. Samuti ei ole analüüsitud koostöövõimalusi ja vorme selles valdkonnas, kuna teemale ei ole senini eraldiseisvalt tähelepanu pööratud.

Lisaks riiklikele asutustele on Tartu linna transpordiküsimustes aktiivselt kaasa rääkinud ka mitmed kolmanda sektori ühendused, eelkõige just jalgratturite huvide esindajad (nt MTÜ Vänta Aga, Ühendus Jalgrattalinn Tartu), kelle abiga on Tartu linnas viimastel aastatel läbi viidud mitmeid jalgrattaliikluse arendamisele suunatud projekte. Mitmete projektide raames (nt jalgrattaliiklus ja ühistransport) on konsulteeritud ka puuetega inimesi esindavate organisatsioonidega. Kuna senine positiivne praktika on tõestanud kolmanda sektori kompetentsi olulisust Tartu linnas toimuvate arengute kavandamisel, tuleb igati soosida liiklejate huvigruppe esindavate vabühenduste tegevust.

## **1.4.2. Haridus ja koolitusvaldkond liiklusohutusalasest tegevuses**

### *Liikluslane koolitus lasteaedades ja koolides*

Vastavalt laste liikluskasvatuse korrale viivad kuni 18-aastaste liikluskasvatust eelkõige läbi lapsevanemad ja seaduslikud esindajad, lasteasutused ja koolid.

Kuigi Tartu linnas läbiviidava liikluskasvatusalase tegevuse ulatuse ja sisu osas regulaarselt informatsiooni ei koguta, käsitletakse liiklusohutuse temaatikat nii lasteaedades kui koolides osana õppekavast. Lasteaialastele õpetatakse muuhulgas, kuidas ületada ohutult sõiduteed, erinevate liiklusmärkide tähendust, liikluses valitsevaid ohte ja korrektset käitumist liikluses. Samuti räägitakse erinevatest liikumisviisidest, turvavarustuse kasutamise vajadusest ning jalgrataste tehnilisest seisukorrast. Õppetöö toimub praktiliste tegevuste, õppemängude ja õppefilmide vaatamise abil. Osade lasteaedade territooriumile on praktilise õppe läbiviimiseks rajatud ka eraldi liikumiskasvatuse õppeväljakud.

Esimeses kooliastmes (1.–3. klass) on õppekava läbivateks teemadeks käitumine tänaval ja liiklusreeglite vajalikkus, samuti ohutu sõidutee ületamine ning sõidukite liikumissuuna, -kiiruse ja kauguse hindamine. Käsitletavate teemade seas on ka sõidukite ja jalakäijate liiklemise iseärasused erinevates ilmastikuoludes, ohud kooliteel, ühissõiduki kasutamine ja sõidutee ületamine ühissõidukist väljumisel. Samuti pööratakse tähelepanu liiklemisele rulluiskude ja rulaga ning turvavarustuse vajalikkusele. Koolilastele üha olulisemaks teemaks on ka liiklemine jalgrattaga liikluses (sh kus tohib sõita jalgrattaga) ja jalgrattasõit.

Teises astmes (4.–6. klass) läbiviidava liikluskasvatuse tulemusena teavad õpilased liiklusmärkide tähendusi, reguleerimata ristmiku ületamise reegleid nii jalakäija kui juhina (jalgratturi ja mopeedijuhina), liiklustraumade põhjuseid ning turvavarustuse korrektset kasutamist. Samuti oskab õpilane määrata sõiduki liikumiskiirust ja vahemaad ning teab, et pidurdus- ja peatumisteed sõltub sõiduki kiirusest ning tee- ja ilmastikuoludest.

Kolmandas astmes (7.–9. klass) on liikluskasvatuse tulemuseks see, et laps teab erinevate liikumisviiside kasutajate (jalakäijaid, sõitjad, juhid) õiguseid ja kohustusi ning jalgratturitele ja mopeedijuhtidele esitatavaid nõudeid. Samuti oskab tegutseda õnnetuse korral.

Liikluskasvatusalane õppetöö viiakse koolides läbi integreeritud õppena peamiselt eesti keele, matemaatika ja inimeseõpetuse ainetundide, aga ka klassijuhatajatunni ja õpilasürituste raames. Õppemeetoditena on kasutusel vestlused, situatsiooniõpped, õppemängud, nuputamise- ja tekstülesanded, õppekäigud. Laste huvi põhikoolis käsitletavate liiklusteemade vastu ärgitab muuhulgas jalgrattalubade tegemise võimalus, mis peaaugustult on Tartu linna koolides korraldatud vastava ringitöö raames. Mopeedijuhtide koolitust Tartu linna koolid üldiselt ei korralda ning huvilistel tuleb pöörduda autokooli.

Jalgratturikoolituse läbiviimiseks on Maanteeamet ellu kutsunud sihtsuunalise õppevahendite meisterdamise projekti, kus tööõpetuse tundides meisterdatakse

jalgratta praktilise sõiduuskuse harjutamiseks elemente. Maanteeamet on toetanud materjalide, koonuste jm vajaminevate vahenditega. Juba kaheksa Tartu linna kooli on selle projekti kaudu endale õppevahendi soetanud.

Kuigi vastavalt laste liikluskasvatuse korrale peaks gümnaasiumis (10.–12. klass) ja kutseõppeasutuses liikluskasvatuse sisuks olema üldine liikluskultuur, vastutustundlikkus ja viisakus liiklejana, pole tegelikult teada kuivõrd Tartu linna koolides ainekäsitluste raames nendele teemadele tähelepanu pööratakse. Gümnaasiumite õppekavade alusel hinnatuna ei ole liikluse temaatika ainekava Turvalisuse teema all enam nii aktuaalne kui käitumine suurõnnetuste korral. Samas 2010. aastal sügisel käivitati esmakordselt pääste-, politsei- ja maanteeameti ohutuskoostöö noortele "Iga I turvaliselt 12. klassi". Projekt hõlmab üldharidus- ja kutsekoolide noori ning selle teemad on veeohutus, liiklusohutus ja esmaabi. Tartu linnast osalevad koolitusel Tartu Descartes'i Lütseumi (60 õpilast) ja Tartu Kutsehariduskeskuse (60 õpilast) II. klasside õpilased.

Samuti gümnaasistidele suunatud projekt „Selge pilt“ raames kaardistatakse ja analüüsitakse noorte riskikäitumist ning alkoholi ja autojuhtimise probleeme. Avatakse õige käitumise mudeleid. Sellel koolitusel on juba osalenud mitmed Tartu linna koolid (2010. aastal Tartu Kutsehariduskeskus).

#### *Probleemid laste liikluskasvatuse korraldamisel*

Nagu eelpool mainitud, on linnavalitsuse haridusosakonna spetsialistid erinevatel koolitajatel aidanud suhelda lasteaedade ja koolide juhtidega, et selgitada välja vajadus koolituste ja õppevahendite järele (nt ostis Tartu Linnavalitsus 2004. aastal lasteaedadele kokku 700 helkurvesti), edastada õppematerjale ning teavitada lasteasutuste juhte liikluskasvatust puudutavatest koolitustest, materjalidest ja projektidest. Peamiseks koostööpartneriks selles valdkonnas on Maanteeamet. Enamasti on aga koolide ja lasteaedade õpetajatel (Lõuna Regionaalse) Maanteeameti spetsialistidega otsekontaktid ning kõik liikluskasvatusalased probleemid ei jõuagi linnavalitsuse spetsialistideni.

Tartu linna lasteaedades ja koolides läbiviidud küsitlusest selgus, et liikluskasvatuse läbiviimisel on probleemiks liiklusõppe materjalide ja –vahendite piisavus. Kõige suurem vajadus on nii koolides kui lasteaedades liiklusõppe näit- ja praktilise õppe vahenditena kasutatavate liikluskäitumise märkide (nii sise- kui välitingimustesse sobivatest) aga ka õppekäikudel kasutatavatest helkurvestide ja helkurite järele. Samuti nähakse olulist kasu liikumiskasvatuse õppeväljakutest ning lihtsalt vigursõidu harjutamise platsidest (sh tuleb toetada ka iga-aastast

märgistamise uuendamist), kus nii lasteaialapsed kui ka koolide õpilased saavad oma teadmisi praktiseerida. Jalgratturite koolitusel on probleemne ka eksamineerimise läbiviimine, kus mitmetes koolides jäetakse erinevatel põhjustel ära tegelikult väga oluline reaalses liikluses tehtav praktiline osa ja asendatakse see plattsõiduga.

Jalgrattakoolitus peab aga muuhulgas tagama ratturile oskused ja teadmised sõiduteel liiklemiseks ning jalgrattakasutuse kasvu taustal on oluline, et võimalikult suur osa tänastest ja tulevastest ratturitest oleks ka vastava koolituse läbinud. Täna hetkel ei ole veel kõikides Tartu linna koolides korraldatud soovijatele jalgrattakoolitust, mis võib olla tingitud nii kooli võimalustest kui ka vastavate teadmistega õpetajate puudumisest.

Eriti just lasteaedade õpetajad on probleemina välja toonud ka vajadust liiklusõppe läbiviijate täiendkoolitusvõimaluste järele, kuna seni läbiviidud koolitustel on kohtade arv piiratud ning osaleda saab vaid üks esindaja lasteaiast. Eesrindlikumad lasteaiad on koolituste järgselt korraldanud küll koosolekuid, kus õppusel viibinud õpetaja saadud teadmisi kolleegidega jagab. Ettepanekuna on soovitud ühe lasteaia siseselt läbiviidud koolitusi või vähemalt koolitustel osalejate piirarvu tõstmist.

Koolitada tuleb ka lapsevanemaid, kuna nii mõnelgi juhul ei teadvusta lapsevanem oma rolli lapse liiklusalaste hoiakute ja õige käitumise kujundamisel. Tuleb selgitada, kuidas lapsi liikluses õpetada, aga ka seda, kuidas pidev passiivne liikumine sõiduauto kaasreisijana ei taga lapsele vajalikku kogemust reaalses liikluses (kerge)liiklejana. Nii mõnedki lasteaiad on siiski seda teemat oma perepäevadel muuhulgas ka politseiametnike abiga selgitanud, kuid tegelikult tuleb liikluskasvatustesse koolitustesse lapsevanemaid tunduvalt rohkem kaasata ja nende teadlikkust tõsta. Eeltoodu on eriti oluline arvestades, et laste liikluskasvatuse kord seab juba iseenesest õpetajale ülesandeks nii organiseeritud liikluskasvatuse tegevuste läbiviimise kui ka lastevanemate juhendamise ning informeerimise selles osas, kuidas lastele ohutu liiklemise põhitõdesid selgitada. Sageli vajavad aga õpetajad selles osas abi.

### *Täiskasvanute koolitus*

Omaette valdkond on täiskasvanute liiklusalane koolitus, mille läbiviimise osas on peamine koormus olnud autokoolidel. Siiski on just viimasel aastal Lõuna Regionaalse Maanteeameti eestvedamisel (ja koostöös Tartu Linnavalitsuse tervishoiuosakonnaga) korraldatud liiklusalaseid koolitusi ka täiskasvanutele. Tõenäoliselt polegi reaalne koolitusvõimaluste loomine kõigile ning pigem on otstarbekam olulisematele teemadele ja riskirühmadele tähelepanu juhtida kampaaniate ja teabepäevade raames (vt. P. 1.4.3.). Samas tuleb suhtuda

soosivalt liiklejate teadlikkuse tõstmisele suunatud eraalgatuslikesse ettevõtmistesse, samuti liiklusplaneerijate, -korraldajate ja teiste ametnike täiendkoolitusse, kellest sõltuvad ohutud liikluslahendused, liikluskorraldus ja liiklejate teavitamise oskus.

### **1.4.3. Liiklusohutusalane teabelevi, meediakajastused, kampaaniad**

#### *Teabelevi ja meediakajastused*

Linnavalitsusel on head suhted meediaga, mistõttu linlasi puudutav oluline liiklusinfo, aga ka üldist huvi äratada võivate uuringute tulemused saavad operatiivselt avalikkusele edastatud. Samuti on ajalehtedes elanikele selgitatud (sh ka skemaatiliselt) suuremaid ning tulevikus Tartu linna liiklust oluliselt mõjutavaid infrastruktuuriobjektide arenguplaane ja selle raames teostatavaid tegevusi (nt Tartu idapoolse ringtee projekt, Betooni raudteeülesõidu detailplaneering jne).

Infokanalina toimib ka linna koduleht, kus jooksvalt kajastatakse liikluskorralduse muudatusi puudutavat teavet ning kõigil on võimalik tutvuda linna poolt teostatud ja tellitud uuringute aruannetega. Siiski tuleks linnavalitsuse erinevatel osakondadel olla aktiivsem pool oma valdkonda puudutava informatsiooni kajastamisel meedias, antud juhul liiklusohutuse olukorra, sh ka probleemide tutvustamisel ning vajadusel ka ülevaatlike artiklite kirjutamisel.

Lisaks meediaga suhtlemisele on oluline, et linnaelanikel oleks võimalus oma liiklusohutust puudutavatest probleemidest või – miks ka mitte – positiivsetest kogemustest teada anda. Tartu linna kodulehel on olemas link „Ametnik vastab“, kus saab pöörduda konkreetse spetsialisti poole. Küsimuste esitamine ja vastused neile on avalikud. Samas ei pruugi olla üheselt selge, et linna heakorratelefoni 1789 võivad kodanikud kasutada ka just liiklusohutudest teavitamiseks.

#### *Kampaaniad ja üritused*

Elanike liikluskäitumise mõjutamiseks ja keskkonnasäästlikumate liikumisviiside propageerimiseks on regulaarselt läbiviidud autovaba päeva ning tartlaseid jalgsi käimisele agiteerivat aktsiooni „Jalgsi tervise nimel“. Linnamajanduse osakonna liikluskorraldusteenistuse spetsialist ja projekti Active Access eestvedaja on koostöös Lõuna Regionaalse Maanteeametiga osalenud Motoexotika/Suvi 2010 messil, samuti oli tudengipäevade raames organiseeritud liikluslabor ja lastekaitsepäeva ürituste raames korraldati Tartu linna Vigurivända võistlus.



Otseselt liiklusohutuslikke kampaaniad, mis juhiksid tähelepanu liikluskäitumise ebakohtadele, linnavalitsus omaalgatuslikult korraldanud ei ole ning on selles osas tuginenud Maanteeameti liiklusohutusosakonna algatustele. Nii on näiteks ka Tartu tänavapildis märgata juba mitmeid aastaid Maanteeameti ja Politseiameti poolt kooliaasta algusesse ajastatud liiklusohutuskampaaniat, mis 2009. aastal kandis sõnumit: "Lapsed on linnas tagasi. Targem võtab hoo maha!" ja oli suunatud sõidutee ületamise ohutuse suurendamisele.



#### 1.4.4. Infrastruktuuri olukord ja arengud

##### *Liiklusohutusliku mõju arvestamine planeerimisel ja projekteerimisel*

Planeeringutes käsitletakse liikluslahendusi üldisemalt ning detailidesse ei laskuta, seetõttu ka selles etapis liiklusohutus keskseks teemaks ei tõstatu. Küll aga mõtleb inseneriteenistus projekteerimistingimusi väljastades ühelt poolt liikluse sujuvusele ja teisalt ohutusele. Projekteerimistingimused läbivad linnavalitsuses eelnevalt kooskõlastusringi ning muuhulgas peab need allkirjastama või omapoolsed parandusettepanekud esitama ka liikluskorraldusteenistuse juhataja. Projekteerimistingimusi ei väljastata vaid vähemtähtsatele objektidele.

Projekteerimistingimuste väljastamise eel on inseneriteenistus või liikluskorraldusteenistus vastavalt rahalistele võimalustele ja objekti hinnatavale tähtsusele tellinud liiklusohutuse auditeerimise. Seni ei ole auditeerimise vajaduse määratlemiseks ühtegi alusdokumenti, mis selle protsessi olulise mõjuga objektide puhul soovituslikuks või isegi kohustuslikuks muudaks.

See, kui palju linnavalitsus peab projekteerijale planeeritavate liikluslahenduste osas lõpuks parandusettepanekuid tegema, sõltub väga palju projekteerija kogemustest, teadmistest aga ka prioriteetidest. Enamasti ei ole siiski projekteerijad hariduselt transpordiala spetsialistid kuna liikluslahendus on vaid osa kavandatavast suuremast arendusest. Seetõttu tuleb linnavalitsuse spetsialistidel nii mõnelgi juhul ohutust tõstvate meetmete rakendamise vajadusele tähelepanu juhtida, mis omakorda eeldab spetsialistidelt pidevat enesetäiendamist kaasaegsete ja juba oma efektiivsust tõestanud infrastruktuurilahenduste osas.

## *Teedeehitus ja liikluskorraldus*

### *Jalakäijate ja jalgrattaliikluse arendamine*

2006. aastal koostatud jalgrattaliikluse arenguskeem on üheks alusdokumendiks, millest lähtuvalt arvestatakse planeeringutes vajalikku liiklusruumi, kuigi jalakäijad ja jalgratturid ei ole planeerimises esmasel kohal. Senise praktika kohaselt pööratakse esmajoones tähelepanu sõidukite juurdepääsudele ning parkimisvõimalustele ning paralleelselt sellega ka jalakäijate ja jalgratturite liikumisvõimalustele ning selle ohutusele.

Samas, osaliselt just tänu välismaistele eeskujudele ja keskkonnasäästlike transpordiliikide kasutamist propageerivatele rahvusvahelistele projektidele (nt BUSTRIP, Active Access), aga ka erinevate huvigruppide aktiivse tegevuse tulemusena, on Tartus üha enam keskendutud jalakäijate ja jalgratturite vajadustele. Näiteks 2010. aastal rahastatakse kahe jalgratta- ja jalgte ehitamist: Ihastest kesklinna suunas, mis võimaldab suurima asustusega linnaosa, Annelinna elanikel mugavalt jalgrattaga kesklinna sõita. Samuti ühendatakse Võru tänava jalgratta- ja jalgte kesklinnaga, mis annab ka Ülenurme aleviku elanikele võimaluse sõidukiliiklusest eraldatult jalgrattaga Tartusse tulla.

Linna lähiümbruse jalgratta- ja jalgteede osas on viimastel aastatel toimunud teisigi olulisi arenguid. Jalgratta- ja jalgte on olemas linnast väljasõidul nii Jõhvi kui Jõgeva suunal. Jalgratta- ja jalgteed puuduvad Tallinna, Riia ja Rápina suunas. Võru suunas planeeritava Tartu läänepoolse ringtee projekti raames peaks jalgratta- ja jalgte tulema kuni Uhtini. Tartu-Elva teelõigu, T3 km 137,5 – km 159,3 osas on koostatud ka rekonstrueerimise eelprojekt, millega Tartu-Elva lõik rajatakse 4-rajaliseks I klassi maanteeeks. Lisaks maanteele on projekti osaks ka Tartu-Elva vahelise jalgratta- ja jalgte ehitamine, mille vajadus tuleneb nii maakonnaplaneeringust kui ka üldplaneeringutest.

Hoolimata eelnimetatud positiivsetest arengutest on endiselt jalgrattaliikluse arengut pidurdavaks teguriks Tartu linna katvate ohutute ja teistest liiklejatest eraldatud liikumisteede katkendlikkus. Jalakäijatelgi on mitmetes linnaosades (Tammelinn, Karlova, Supilinn) ja tänavatel (nt Sepa tn) probleeme kõnniteede puudumisega isegi olukordades, kus kehtestatud või tegelik sõidukiirus on 50 km/h ja rohkemgi.

### *Ühistranspordi arendamine*

Ühissõidukipeatuste planeerimisel mõeldakse asukoha ohutuse peale, kuid mitte kõik olemasolevad bussipeatused ei ole reisijate silmis ohutud. Eriti valmistab probleeme bussipeatusele juurdepääsu ohutus, mis võib näiteks eeldada teeületust üle nelja sõidurea, kui kasutada saab vaid tegelikust liikumismarsruudist kõrvalejäävat reguleerimata ülekäigurada. Teine ühissõidukipeatustega seonduv probleem on peatused, mis asuvad reguleerimata ülekäiguradade vahetus läheduses (nt Raja, Kalmistu), mistõttu sõidukijuht võib teeületust alustanud jalakäijat teiste bussi ootavate inimeste taustalt mitte tähele panna.

### *Liikluskorraldus*

Kuna liikluskorraldusteenistus tegeleb juba loodud teekeskonna ohutuse küsimustega, siis on väga oluline erinevate liiklusõnnetuste toimumispõhjuste ja -kohtade analüüs. Hetkel aga sellist sisukat ülevaadet inimkannatanutega liiklusõnnetuse toimumise asjaoludest liikluskorraldusteenistusele ei jõua, mistõttu pole ka võimalik alati hinnata, kas liiklusõnnetus tulenes liikluskeskkonnast või liikleja enda eksimusest. Kohtades, kus tekib kahtlus liikluskorralduse probleemide osas, on tellitud liiklusohutuse inspekteerimisi, kuid seda ei tehta korrapäraselt ning puudub ka konkreetne inspekteerimisjärgne tegevuskava, kuidas esitatud tulemustega edasi tegeleda. Sageli jääb lihtsalt puudu inimressursist, et valdkonnaga süvendatult tegeleda.

Lisaks eelnimetatud probleemidele on sõidukijuhid ise Tartu linna liikluskorralduse ohtudena maininud ebaselgeid liikluslahendusi, kus nt viie tee ristmikul pole selgelt arusaadav eesõigus. Samuti on Tartu linnas samaliigiliste teede ristmikud isegi kohtades, kus liiklussagedused on suured või üks tee tundub selgelt peateena (nt teekatte või tee laiuse tõttu).

### *Teehoole- ja remont*

Kuigi teehooldega ja üldise heakorraga Tartu linnas suuri probleeme ei ole, on keskmisest ekstreemsemad ilmastikuolud (vihmasajud, lumerohkemas talved, kevadised üleujutused) nii mõnelgi juhul muuhulgas ka linna liikluses probleeme tekitanud.

Jalakäijatele teevad muret ka ülekäiguradade kulunud tähistused, sõidutee teekatteseisukord ülekäiguradade juures ning talvine kõnniteede ja treppide hoole. Jalgratturite murekohaks on sõidutee hooldusel prahi ja lume lükkamine tee ääres paiknevale jalgrattarajale, samuti sõidutee äärte ja jalgrattateede halb seisukord. Mootorsõidukijuhtide jaoks kõige problemaatilisemaks on sõidutee seisukord: teekatte kvaliteet (sh ka teeremondi kvaliteet), vajunud kaevuluugid ja löökaugud. Vähem probleeme on teehooldega (v.a ekstreemsete ilmastikuolude korral) ja nähtavust takistava haljastusega.

### *Teadus- ja rakendusuuringute toetus liiklusohutuslikule tegevusele*

Liiklusuuringuid olukorra monitooringuks ja edaspidiste tegevuste planeerimiseks ei ole mitme aasta peale kavandatud, vaid mõeldakse läbi eelarve koostamise eel. Siiski on Tartu linnas uuringuid, mida viiakse läbi regulaarselt: liiklust puudutav uuring „Tartu liiklus“, ulatuslik ja mitmeid valdkondi hõlmav uuring „Tartu ja tartlased“, paaril korral on muude uuringute raames uuritud ka tartlaste igapäevaste liikumiste jaotust (e modaalselt jaotust) ning kordusuuringuna viidi aastal 2010 läbi Tartu liiklusohutuse analüüs. Iga-aastase uuringuna on kavas jätkata neljandates klassides koolitee ohutuse kaardistamist, mille vorm on välja töötatud Maanteeameti poolt. Teadusuuringuid linn tellinud ei ole, kuid Tartu Ülikoolis aga ka Eesti Maaülikoolis on viimastel aastatel kaitstud mitmeid transpordi ja liikumisega seotud lõputöid ja vähemalt üks doktorikraad. Liiklusuuringute läbiviimine on kirjutatud ka mitmesse Euroopa Liidu poolt kaasfinantseeritavasse projekti.

#### **1.4.5. Liiklusjärelvalve, päästeteenistuse ja meditsiinivaldkond**

Lähtudes teadmisest, et liiklusõnnetuste tagajärgede raskusaste sõltub turvavarustuse kasutamisest, sõidukite tehnilisest seisukorrast, sõidukite turvalisuse tasemest ja kiirusest, on Politsei- ja Piirivalveameti Lõuna Prefektuuri korrakaitsebüroo keskendunud järelvalve teostamisel just nendele ebakohtadele (eelkõige kiiruskontrollile).

Liiklusjärelvalve tõhustamiseks ja kodanike kaasamiseks on 1. juunil 2007 avatud Lõuna Politseiprefektuuri teeninduspiirkonnas asuvates maakondades (Jõgeva, Põlva, Tartu, Valga, Viljandi ja Võru) liiklusliini number **14 900**, kuhu liiklejad saavad teatada neile silma hakanud liiklusrikkumistest. Liiklusliini numbrile oodatakse teateid eelkõige selliste rikkumiste kohta, millistest politsei operatiivtelefonile 110 teate edastamist võiks reeglina pidada ebaotstarbekaks (lubatust oluliselt kiiremini liikuvad sõidukid, ohtlike manöövrite sooritajad, foori punase tulega sõitjad jms).

Samas tegeleb politsei aktiivselt teistegi liiklusõnnetuste toimumist ennetavate tegevustega osaledes liiklusohutuskampaaniates, viies läbi teabepäevi erinevatele sihtgruppidele ning teavitades meedia vahendusel liiklusalastest probleemidest. Samuti toetatakse oma tegevusega liiklusohutuse ja liikluskasvatusega tegelevaid organisatsioone.

Meditsiinilist esmaabi, sh ka liiklusõnnetuste korral osutab Tartus SA Tartu Kiirabi, mille ülesandeks on tagada kiirabi ehk erakorralise meditsiiniabi kättesaadavus oma teeninduspiirkonnas. SA Tartu Kiirabi koosseisu kuulub 17 kiirabi brigadi, mis on operatiivselt juhitud Häirekeskuse Lõuna-Eesti keskuse poolt. Kiirabi brigadi kiiremaks ja

efektiivsemaks juhtimiseks on Tartu Kiirabi kõigile autodele paigaldatud statsionaarsed positsioneerimise seadmed, mis võimaldavad internetipõhiselt jälgida reaajas kiirabibrigaadide paiknemist ja seisundit. Täiendavalt on Tartu Kiirabi brigaadid varustatud mobiilsete ja portatiivsete navigeerimisseadmetega (Tomtom), mis võimaldavad jõuda kiirabibrigaadidel liiklusõnnetuse sündmuskohale mööda kiireimat teed ka tundmatus paikkonnas.

Päästeteenistuse ülesannete täitmise eest Tartu linnas vastutab Lõuna-Eesti Päästekeskus eelkõige Tartumaa Päästeosakonna Tartu komando. Tartumaa päästeosakonnas (kokku 138 päästja kohaga) on kokku 6 päästekomandot, millest ülejäänud asuvad Alatskivil, Elvas, Puhjas, Tõrvandis ja Võnnus. Päästealased koostöölepingud on Kambja Vallavalitsusega, päästeauto asukohaga Kambjas, Laeva Vallavalitsusega, päästeauto asukohaga Laevas, Rõngu Vallavalitsusega, päästeauto asukohaga Rõngu alevikus ning Piirissaare Vallavalitsusega, päästeauto asukohaga Piirissaarel.

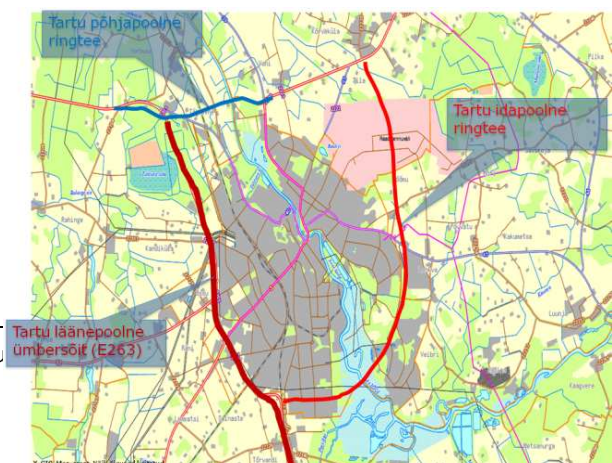
Nii politsei, kiirabi kui ka päästeameti igapäevategevusse kohalik omavalitsus ei sekku ning nende võimekust liiklusõnnetuste ennetamisel või õnnetustejärgsel tegutsemisel ei saa mõjutada. Siiski on linnavalitsusel väga head suhted erinevate korrakaitse-, päästeteenistuse ja meditsiinasutustega ning muuhulgas tehakse koostööd ka kriisikomisjoni raames, mis kutsutakse kokku erijuhtumite lahendamiseks. Samuti on just politsei esindajad ekspertidena osalenud mitmetel Tartu linnas transpordi arengut puudutavatel avalikel aruteludel ja liiklusohutusega seotud töögruppides.

#### 1.4.6. Koostöö naaberomavalitsuste ja –piirkondadega, riigiteedevõrgu arengud, vastastikused mõjud

Tartu linn on naabervaldadega sõlminud koostööleppe, mis muuhulgas sätestab ka selle, et kõik planeeringud, millega võivad kaasneda omavalitsuse piire ületavad mõjud, tuleb teise osapoolega kooskõlastada. Samuti kooskõlastatakse linnaga territooriumit läbivate riigiteede rekonstrueerimisplaanid.

Konkreetselt suurimad linna piirile jäävad infrastruktuuri arengud on seotud Tartu ringteega, mis jaguneb järgmiselt:

- Tartu põhjapoolne ringtee (Vahi - Tiksoja)



Tartu linna liiklusohu

- Tartu läänepoolne ümbersõit (E263 Kandiküla - Uhti)
- Tartu idapoolne ringtee

**Idaringtee projekt** hõlmab nelja omavalitsust: Tartu linn, Tartu vald, Ülenurme vald ja Luunja vald. Projekti eesmärgiks on eelprojekti koostamine majanduslikult põhjendatud ja optimaalse projektlahenduse saamiseks Tartu linna idapoolsele ringteele (Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maanteed Jõhvi-Tartu-Valga maanteega ühendav põhitänav Tartu linna idaservas), teetrassi ja ristmike teemaa määramine, mõjualade määramine, ristmike ja ristete optimaalsete asukohtade ning tehniliselt ja majanduslikult tasuvate lahenduste leidmine, Ringtee silla tehniliselt ja majanduslikult tasuva lahenduse leidmine, ettepanekute tegemine teede ja rajatiste liigi osas, keskkonnamõju hindamine, tee projekteerimiseks ja ehitamiseks vajalike detailplaneeringute koostamine.

**Tartu põhjapoolse ringtee** eelprojekt on ellu viidud Maanteeameti juhtimisel. Eelprojekti koostamise eesmärgiks oli majanduslikult ja tehniliselt põhjendatud projektlahend Jõhvi-Tartu-Valga maantee ühendamiseks E 263 Tallinn-Tartu-Luhamaa maanteega Tartust põhja pool.

**Tartu läänepoolse ümbersõidu projekt.** Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee rekonstrueerimisprojekt lõigul Kandiküla-Uhti, kilomeetritel 182,6 kuni 194,2, mille tellijaks on samuti Maanteeamet. Tartu Linnavalitsus on andnud oma heakskiidu, tehes ettepaneku, et Ilmatsalu ja Viljandi ringristmiku vahelisele alale võiks projekteerida kogu ulatuses valgustatud jalgratta- ja jalgteed, mille laiuseks oleks 3,5 meetrit.

Suurimatest riikliku tähtsusega ning liiklusohutust otseselt mõjutava projektina tasub mainimist projekt „Ohuprobleemide likvideerimine raudtee ja maantee samatasandilistel lõikumistel“. Tartu linnast on väljaalitud kaks objekti, kus raudteeülesõit lahendatakse kahetasandiliseks. Betooni raudteeülesõidu puhul on valminud eelprojekt, tehniline projekt ning detailplaneering. Aardla raudteeülesõidu puhul aga eelprojekt.

## 1.5. Kokkuvõtte ja järeldused

Tuginedes erinevatel tasanditel kehtestatud arengudokumentidele ja strateegiatele, Tartu linna liiklusõnnetuste statistikale ja senisele liiklusohutusalasemale tegevusele, saab teha järeldusi edaspidiste tegevuste osas. Samuti selle osas, mis hetkel juba liiklusohutuse taseme tõstmiseks tehtud on.

<b>LIIKLUSOHUTUSALASE TEGEVUSE KORRALDAMINE JA SEADUSANDLUS</b>	
<p>+ Tartu Linnavolikogu on algatanud Tartu transpordi arengukava koostamise eesmärgiga jätkata transpordi plaanipärasest arengut.</p> <p>+ Tartu linn on üks Euroopa Liidu strateegilise liiklusohutusosalase kokkuleppe Euroopa Liiklusohutuse Harta allkirjastajastajatest.</p> <p>+ Tartu linna arengudokumentides on sätestatud prioriteetsete valdkondadena keskkonnasäästlikumate liikumisviiside eelisarendamine, samuti on ohutu transpordisüsteem üks arengueesmärkidest.</p> <p>+ Olenemata liiklusohutuspoliitikat sätestava dokumendi puudumisest, tegelevad erinevad Tartu linnavalitsuse osakonnad ja teenistused, aga ka riigiasutuste regionaalsed allasutused igapäevaselt Tartu linnas liiklusohutuse tagamisega.</p> <p>+ Ühena esimestest omavalitsustest töötab Tartu linnas liiklusküsimustes nõuandva organina liiklusnõukogu.</p> <p>+ Tartus on tegevad mitmed liiklejate huvigruppe esindavad kolmanda sektori ühendused. Koostöökogemus Tartu linnas aset leidvate oluliste arengute kavandamisel on olnud väga positiivne .</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Tartu linnas tuleb sätestada liiklusohutuse strateegiline eesmärk ja kehtestada liiklusohutusosalast tegevust valdkonnaüleselt reguleeriv dokument, mis oleks aluseks liiklusohutuse valdkonnaga tegelevate osakondade ja ametkondade vahelisele regulaarsele koostööle ja informatsioonivahetusele.</li> <li>✓ Informatsioon (raskete tagajärgedega) inimkannatanutega liiklusõnnetuste asjaoludest võimaldaks liikluskorraldusteenistuse spetsialistidel reageerida liikluskeskkonnast tulenevatele riskidele.</li> <li>✓ Tartu linna liiklusnõukogu tegevuse aluste, õiguste ja kohustuste sätestamiseks on soovitatav kehtestada põhimäärus.</li> <li>✓ Planeeritavate liikluslahenduste liiklusohutusliku auditeerimise, aga ka olemasolevate lahenduste inspekteerimise protsessi aitab lihtsustada tegevust reguleeriva alusdokumendi kehtestamine.</li> <li>✓ Liiklusohutuse valdkonnas süsteemse tegevuse tagamiseks (nt liikluskasvatases, infrastruktuuri arendamisel toimuva jälgimine, liiklust puudutavate uuringute tulemustesse süvenemine jne) on otstarbekas tulevikus (projektipõhise) liiklusohutusspetsialisti ametikoha loomine.</li> </ul>
<b>LIIKLUSALANE KOOLITUS</b>	
<p>+ Liikluskasvatus on Tartu linna lasteaedade ja koolide õppekava osa, liikluskasvatusalaste tegevustega tegeletakse ka lasteaedade perepäevade ja kooliväliste ringide raames.</p> <p>+ Lõuna Regionaalse Maanteeameti aktiivse tegevuse tulemusena on Tartu linna koolides ja lasteaedades läbiviidud mitmeid koolitusi ja teabepäevi, samuti on rahastatud lasteaedade ja koolide liikluskasvatusalaseid projektitaotluseid.</p> <p>+ Jalgratturikoolituse läbiviimiseks on Lõuna Regionaalne Maanteeamet ellu kutsunud sihtsuunalise õppevahendite meisterdamise projekti.</p> <p>+ Lõuna Regionaalse Maanteeameti eestvedamisel koostöös Tartu Linnavalitsuse tervishoiuosakonnaga on läbiviidud täiskasvanute liikluskasvatusalane koolitus.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Laste liikluskasvatuse läbiviimisel tuleb tõhustada õppematerjalide ja –vahendite kättesaadavust koolidele ja lasteaedadele, parandada võimalusi praktilise õppe läbiviimiseks (liiklusõppeväljakud ja vigursõidurajad) ning õpetajate täiendõppeks. Samuti tuleb suuremat tähelepanu pöörata lapsevanemate teadlikkuse tõstmisele.</li> <li>✓ Jalgratturite liiklusteadlikkuse tõstmiseks tuleb suuremat tähelepanu pöörata nii jalgratturite koolituse kui ka eksamineerimise kvaliteedi tõstmisele</li> <li>✓ Riskirühmad, kellele tuleb keskenduda, on kuni 15aastased jalakäijad ja jalgratturid, algajad mootorsõiduki- ja mopeedijuhid ning eakad liiklejad (nii jalakäijad, jalgratturid kui mootorsõidukijuhid).</li> <li>✓ Koostöös Maanteeametiga tuleb luua uusi võimalusi täiskasvanute liiklusalaseks koolituseks ja toetada sellealaseid eraalgatusi.</li> <li>✓ Transpordiplaneerimise ja liikluskorralduse valdkonnas toimuvate arengute tõttu täieneb pidevalt teave uutest ja ohutumatest liikluslahendustest, mistõttu on oluline tagada linnavalitsuse vastavate spetsialistide täiendõppevõimalusi.</li> </ul>
<b>LIIKLUSOHUTUSE KAMPAANIAD JA TEAVITUS</b>	
<p>+ Meediaväljaanded kajastavad elanikele Tartu linnas aktuaalseid liiklusteemasid selgelt ja arusaadavalt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Linnavalitsus peab jätkuvalt teavitama meediaväljaandeid liiklusalastest teemadest.</li> </ul>

<p>+ Liiklusohutuse teemasid ja säästva liikluskäitumise propageerimisele suunatud informatsiooni on edastatud nii konkreetsete ürituste (autovaba päev, Tartu linna tervispäev, kampaania "Jalgsi tervise nimel") kui ka muude tegevuste käigus (nt koolitused, teabepäevad jne).</p> <p>+ Linnavalitsuse erinevad osakonnad teevad koostööd Lõuna Regionaalse Maanteeametiga konkreetsete ürituste läbiviimise alal.</p>	<p>✓ Linnavalitsus jätkab edaspidi koostöös Maanteeameti ja Politseiga liiklusalaste kohalike kampaaniate korraldamist eesmärgiga vähendada liiklusohutlikku käitumist. Riskikäitumised, millele tuleb suuremat tähelepanu pöörata, on mootorsõidukite ja mopeedijuhtide kiiruseületused ning ohtlik sõidustiil, jalakäijate hoolimatud teeületused ning jalgratturite liikluseeskirjade tundmine ja turvavarustuse kasutus. Samuti tuleb teadvustada koosliiklemisel teineteisega arvestamise vajadust (nt jalgratta- ja jalgteel jalgrattur ja jalakäija, sõiduteel autojuht ja jalgrattur).</p>
<b>LIIKLUSJÄRELEVALVE</b>	
<p>+ Linnavalitsuse ja Lõuna Prefektuuri koostöö loob head eeldused ühistegevusteks.</p>	<p>✓ Suuremat tähelepanu tuleb pöörata kodanikujärelvalve võimaluste teadvustamisele, sh propageerida heakorratelefoni ja liiklusliini võimalusi.</p>
<b>LIIKLUSKESKKOND</b>	
<p>+ Tartu Linnavalitsusel on koostööleping lähimavalitsustega piiriüleste mõjudega planeeringute kooskõlastamise osas.</p> <p>+ Tartu linnas viiakse läbi mitmeid liiklusalaseid korduvuuringuid.</p> <p>+ Infrastruktuuri arendamisel on üha suuremat tähelepanu pööratud jalakäijate ja jalgratturite liikumisvõimaluste parandamisele.</p>	<p>✓ Kõige sagedasem inimkannatanutega liiklusõnnetuseliik Tartu linnas on mootorsõiduki kokkupõrge jalakäijatega, seega tuleb erilise tähelepanu alla võtta kohad, kus jalakäijatel puuduvad mootorsõidukitest eraldatud liikumisteed ning kohad, kus jalakäijad peavad liikumise jätkamiseks ületama sõidutee (eelkõige ülekäigurajad).</p> <p>✓ Jalgratturite jaoks on probleemne ohutute liikumisteede vähesus ning kohati teede halb seisukord. Jalgratturite turvatunde tõstmiseks tuleb keskenduda ohutute liikumisteede tagamisele.</p> <p>✓ Mootorsõidukijuhtide jaoks on suurimaks probleemiks ebaselge ja seetõttu ohtliku liikluskorraldusega ristmikud. Mootorsõidukiõnnetuste ennetamiseks tuleb analüüsida liiklusõnnetuste koondumiskohtade liikluskeskkonna ohutust (sh liikluskorralduse arusaadavust).</p> <p>✓ Olukorra monitooringuks ning edaspidiste tegevuste kavandamiseks on oluline liiklusuuringute kava pikaajalisem planeerimine.</p>



## 2. Strateegia

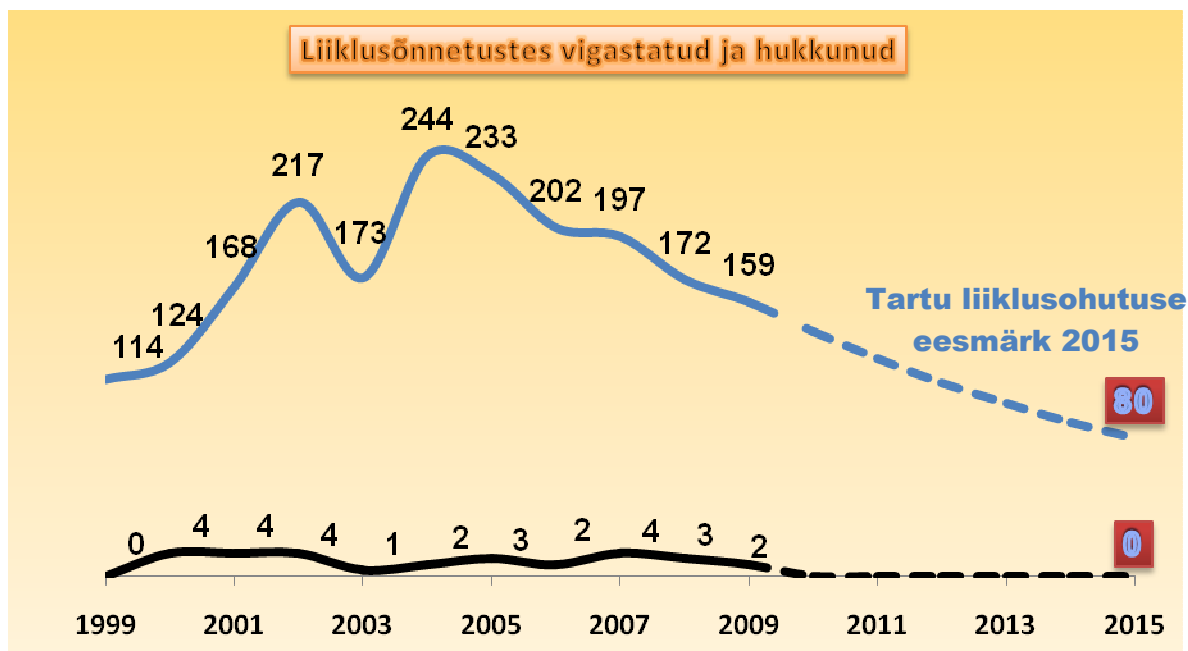
### 2.1. Tartu linna liiklusohutuse visioon

#### Turvalise liikluskeskkonnaga viisakate liiklejate linn!

### 2.2. Programmi strateegiline eesmärk

Liiklusõnnetustega kaasnevad sotsiaal-majanduslikud kahjud ühiskonnale on ajendanud üha enam riike ja kohalikke omavalitsusi välja töötama liiklusohutuse strateegiad ning püstitama eesmärged eelkõige just inimkannatanutega liiklusõnnetuste osas. Konkreetne eesmärk, mis väljendab kohaliku omavalitsuse liiklusohutuse püüdluseid, toimib ühtlasi ka suuniseks programmiperioodi jooksul rakendatavate meetmete valikul. Konkreetse liiklusohutuse eesmärgi sätestamise tõhusust on kinnitanud ka mitmed varasemad kogemused, sh Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi positiivne näide.

Eeltoodule tuginedes on sõnastatud Tartu linna liiklusohutusprogrammi strateegiline eesmärk, mille kohaselt aastaks 2015 tuleb Tartu linnas saavutada olukord, kus **liiklusõnnetustes ei ole ühtegi hukkunut ja vigastatute arv langeb vähemalt 50% 2009. aasta tasemega võrreldes.**



### 2.2.1. Valdkondlikud eesmärgid

Tartu liiklusohutusprogrammi alameesmärkide püstitamisel on lähtunud põhimõttest, et liiklusohutuse strateegilise eesmärgi saavutamine on võimalik vaid laiahaardelise lähenemisega liiklusohutusprobleemidele ning organisatsioonidevahelise, aga ka linnavalitsuse erinevate osakondadevahelise koostöö tõhustamisega. Valdkonnad, millele keskendutakse on järgmised: liiklusohutusalase tegevuse korraldamine ja seadusandlus, liiklusalane koolitus, liiklusohutuse kampaaniad ja teavitus, järelevalve ning üldise liikluskeskkonna ohutus.

#### **E1: Liiklusohutusalaste tegevuste koordineerimine koostöös valdkonnaga tegelevate organisatsioonide ja huvigruppidega**

Liiklusohutuse valdkonnas tegutsevad organisatsioonide vahel toimub aktiivne koostöö ning omavaheline suhtlemine on järjepidev ja regulaarne. Liiklusohutusalase tegevuse tõhusamaks korraldamiseks on paika pandud informatsiooni- ja kompetentsivahetuse alused.

Linnavalitsuse spetsialistide tegevust toetab jätkuvalt liiklusnõukogu, mille tööpõhimõtted, pädevus ja ülesanded on fikseeritud kinnitatud põhimäärusega. Välja on töötatud ka erinevad liikluslahenduste ohutut planeerimist ja rekonstrueerimist hõlbustavad alusdokumendid.

Olulisel kohal liiklusohutusalase tegevuse korraldamisel on vabatahtliku initsiatiivi toetamine.

#### **E2: Liiklusalase koolituse tagamisega üldiste teadmiste ja oskuste kujundamine ohutust liiklemisest jalakäija, sõitja ja juhina**

Jätkatakse senist tõhusat tööd laste liikluskasvatuse korraldamisel lasteaedades ja üldhariduskoolides. Toetatakse lasteasutusi ja koole nii õppematerjalide ja –vahendite soetamisel kui ka erinevate koolitusvõimaluste vahendamisel. Erilist tähelepanu pööratakse praktiliste liiklusõppevõimaluste loomisele ja jalgrattakoolituse läbiviimisele koolides.

Täiskasvanukoolituse osas toetatakse nii eraalgatuslikke ettevõtmisi kui ka Maanteeameti poolt väljatöötatud koolituste läbiviimist. Prioriteetsel kohal on ka kohaliku omavalitsuse liiklus- ja planeerimisspetsialistide järjepidev täiendõpe.

#### **E3: Liiklejate riskikäitumise muutmise suunatud kampaaniate ja regulaarse teavitustööga**

Lisaks koolitustele on olulisel kohal teavitust liiklusprobleemidest, mida tehakse nii meediakajastuste kui ka teavituskampaaniate vahendusel. Tartu linnas läbiviidavad liiklusohutuskampaaniate sihtrühmade ja teemade valikul on arvestatud:

- erinevate liikumisviiside kasutajate enimlevinud liikluseeskirja rikkumisi;
- liikluses suurima riskiga rühmi;
- aastaegadest ja ilmastikuoludest tingitud liiklusohutuse probleemküsimuste muutuseid: sügisene koolialgus, talvine nähtavus ja teeolud, kevad-suvine jalgratturite osakaalu kasv.

Liiklusohutuskampaaniate läbiviimisel tehakse koostööd nii Tartu linna lasteasutustega ja koolidega, Maanteeametiga, Politsei- ja Piirivalveameti Lõuna Prefektuuriga, eraettevõtjate ning huvigruppidega. Samuti toetatakse riiklikul tasandil algatatud kampaaniate läbiviimist kohalikul tasandil.

#### **E:4 Liiklusjärelvalve tõhustamise tulemusena liiklusrikkumiste vähenemine**

Olulisel kohal kampaaniate mõju suurendamisel on järelvalve liikluskäitumise ebakohtade osas. Samuti pööratakse tähelepanu paremale teavitusele kodanikujärelvalve võimalustest ning uute automatiseeritud järelvalvevõimaluste loomisele.

Liiklusjärelvalve tõhustamise ja elanikepoolsete teavituvõimaluste propageerimise loodetud tulemusena vähenevad liiklusrikkumised ning paraneb üldine liiklus kultuur.

#### **E5: Turvalise liikluskeskkonna kujundamine, kus infrastruktuurist või liikluskorraldusest tingitud liiklusõnnetuse risk on minimaalne**

Jalakäijate ja jalgratturite ohutuse tagamisel on prioriteediks järjepidev töö üle-linnalise ohutute liikumisteede võrgustiku väljaarendamisel. Erilise tähelepanu all on ka nii olemasolevate kui ka planeeritud sõidutee ületuskohtade lahenduste ohutus ja mugavus jalakäijatele ja jalgratturitele. Jalgratturite arvu kasvades tõuseb vajadus turvaliste parkimisvõimaluste ning jalgrattakasutusevõimaluste parema teavituse järele.

Kuigi jalakäijate ja jalgratturite ohutus on Tartu linna liiklusohutuse taseme tõstmiseks prioriteetseim, on kohaliku omavalitsuse üks olulisemaid kohustusi kõigi liiklejate ohutuse tagamine. Tartu liikluskeskkonda kujundatakse selliselt, et eeskirjadele vastava käitumise korral ei juhtuks ühtegi liiklusõnnetust. Liiklusohutust puudutavate otsuste langetamise

tuginetakse nii olemasolevale teabele, kui ka analüüsidele planeeritava liikluslahenduse efektiivsuse osas. Selleks on muuhulgas sisse seatud olulisema mõjuga liikluslahenduste inspekteerimise ja auditeerimise praktikad. Regulaarselt tegeletakse nii liikluskorraldusvahendite monitooringu kui ka kaasajastamisega, ristmike rekonstrueerimisega ja tänavate hooldusega. Üks turvalise liikluskeskkonna kujundamise aluseid on sujuva liikluse tagamine Tartu linna tänavatel.

Erinevate uuringute regulaarsel läbiviimise tulemusena on linnavalitsuse spetsialistidel hea ülevaade liikluses toimuvast ning liiklusohutuslikest probleemkohtadest. Samuti analüüsitakse nende näitajate alusel iga-aastaselt liiklusohutusprogrammi efektiivsust.

### 2.2.2. Indikaatorid

Liiklusohutusprogrammi tulemuslikkust mõõdetakse iga-aastaselt alljärgnevate indikaatoritega:

Indikaator	2009.a tase
Inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv	145
Liiklusõnnetuses hukkunute arv	2
Liiklusõnnetuses vigastatute arv	159
Liiklusõnnetuses kannatanud kuni 15aastaste jalakäijate arv	12
Liiklusõnnetuses hukkunud või vigastatud jalakäijate arv	46
Liiklusõnnetuses kannatanud kuni 15aastaste jalgratturite arv	5
Liiklusõnnetuses hukkunud või vigastatud jalgratturite arv	24
Liiklusõnnetuses kannatanud 65a ja vanemate jalakäijate arv	9
Inimkannatanutega jalgrattaõnnetuste arv	24
Inimkannatanutega mopeediõnnetuste arv	11
Inimkannatanutega mootorsõidukite külgekoppõrgete arv	27
Joobes sõidukijuhtide süül toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv	8
Tartu linnas läbiviidavate liiklusteemaliste ettevõtmiste arv	1
<b>Politsei- ja Piirivalveameti Lõuna Prefektuuri liiklusjärelvalve andmed:</b>	
Tartu linnas tabatud liiklusrikkujate arv (koos kuritegudega)	10 543
Tartu linnas tabatud joobes mootorsõidukijuhtide arv (koos §424)	594
Tartu linnas tabatud kiiruseületajate arv	2088
Tartu linnas tabatud turvavööd mittekasutanud sõidukijuhtide arv	1524

Tartu linnas tabatud turvavööd mittekasutanud kaassõitjate arv	13
--	----

### 2.2.3. Meetmed ja tegevused

Valdkondlike eesmärkide saavutamiseks nähakse ette konkreetsed meetmed ja tegevused. Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi põhimõtteid järgides rakendatakse odavamad ja efektiivsed meetmed eelisjärjekorras ning kõigis nimetatud valdkondades samaaegselt.

## 1. Liiklusohutusosalase tegevuse korraldamine ja seadusandlus

### 1.1. Liiklusohutusosalase tegevuse süsteemsem korraldus.

- 1.1.1. Tartu linna transpordi arengukava 2012–2020 raames liiklusohutuse valdkonna tegevuste täpsustamine ja liiklusohutusprogrammi uuendamine.
- 1.1.2. Liiklusohutuse auditeerimise ja inspekteerimise korra kehtestamine Tartu linnas.
- 1.1.3. Tartu liiklusnõukogu põhimääruse kinnitamine.
- 1.1.4. Liiklusohutusspetsialisti ametikoha loomine.
- 1.1.5. Linnavalitsuse, Politsei- ja piirivalveameti ja Maanteeameti vahel hea tava protokolliga allkirjastamine (liikluskasvatuse- ja teavitustöö, infovahetus ja järelevalve).

### 1.2. Liiklusohutust puudutava informatsiooni kättesaadavuse parandamine.

- 1.2.1. Liiklusõnnetusi puudutava andmevahetussüsteemi sisseseadmine erinevate asutustega.
- 1.2.2. Politsei poolt ülevaadete esitamine Tartu liiklusnõukogule inimvigastustega liiklusõnnetustest koos analüüsiga liiklusõnnetuse toimumise peamistest põhjustest.
- 1.2.3. Tartu liiklusohutusprogrammi tulemuslikkuse hindamise ja meetmete arutelu ümarlaua korraldamine.
- 1.2.4. Erinevate ametkondade (nt Politsei- ja piirivalveamet, Maanteeamet, linnavalitsus) poolt läbiviidud liiklusohutust puudutavate uuringutulemuste vahetamine.

### 1.3. Vabatahtliku initsiatiivi toetamine.

- 1.3.1. Liiklejaid esindavate vabäühenduste tegevuste toetamine.
- 1.3.2. Asutuste liikumiskavade koostamise toetamine.
- 1.3.3. Liiklusohutust puudutavate omaalgatuslike projektide (sh kampaaniad, liiklusteemalised päevad jne) toetamine.

1.3.4. Koostöö tõhustamine linnas tegutsevate huvigruppide ja piirkondlike seltsidega erinevate liikluslahenduste väljatöötamisel ja ohutust tõstvate meetmete rakendamisel.

## **2. Liikluslane koolitus**

2.1. Laste liiklusohutusosalase õppe läbiviimiseks tingimuste loomine.

2.1.1. Liiklusõpetuse ainesektsiooni loomine ja selle raames õpetajatele ja noorsootöötajatele korrapärase liiklusosalase täiendõppe organiseerimine ning liiklusõpetuse kvaliteedi tõstmine.

2.1.2. Liiklusõpetuse materjalide vahendamine.

2.1.3. Liiklusõpetuse vahendite soetamise toetamine.

2.1.4. Koostöös politseiga ülelinnalise liikluskasvatuse õppeväljaku rajamine.

2.1.5. Kanali ja Emajõe vahele jalgratturite liikluslinnaku rajamine.

2.1.6. Lasteaedade, koolide ja noortekeskuste initsiatiivi tõstmine liikluskasvatusalaste projektitaotluste esitamisel Maanteeametile.

2.2. Jalgratturi juhtimisõigust taotlevate laste koolitus ja eksamineerimine.

2.2.1. Koolides läbiviidavad jalgrattakoolituse olemasoleva olukorra kaardistamine.

2.2.2. Jalgratturi juhiluba soovivatele lastele koolitusvõimaluste (sh õppematerjalide) tagamine.

2.2.3. Kooli territooriumile vigursõiduraja rajamise ja märgistuse uuendamise toetamine.

2.2.4. Jalgratturi eksami kvaliteedi tagamine politseiametniku kaasamisega ja linnasõidu lülitamisega eksami koosseisu.

2.3. Elanikkonna liiklusohutusosalane õpe.

2.3.1. Elanike liiklusohutusosalane teavitus ja koolitus.

2.3.2. Linnavalitsuse spetsialistide täiendkoolitusvõimaluste tagamine liiklusohutuse ja sellega seonduvate valdkondade osas.

2.3.3. Projekteerijatele täiendkoolituse korraldamine ruumiplaneerimise põhimõtete selgitamiseks.

## **3. Liiklusohutuse kampaaniad ja teavitus**

3.1. Liiklusohutusprobleemide teadvustamisele suunatud kampaaniate ja ürituste korraldamine ja toetamine.

3.1.1. Informatsiooni vahendamine riiklike liiklusohutuskampaaniate ja ürituste kohta.

3.1.2. Kohalikele liikluskäitumise ebakohtadele suunatud liiklusohutuskampaaniate läbiviimine, kasutades kohalikke teabevahendeid ja korraldades avalikke üritusi.

3.1.3. Mopeedijuhtidele suunatud ohutu sõitmise infoürituste korraldamine.

3.1.4. Tartu linna jalgrattasõiduvõimaluste hindamine ja parandusettepanekute tegemine linnajuhtide, linnavalitsuse spetsialistide ja huviliste poolt.

3.2. Liiklusohutusega seotud teemade parem teavitatus.

3.2.1. Liiklusohutusest ja sellega seotud valdkondadest laialdasem teavitamine läbi erinevate infokanalite.

3.2.2. Liikluspäevade läbiviimine kõigis Tartu linna koolides, lasteaedades ja noortekeskustes.

3.2.3. Ülelinnaliste ürituste raames (nt tarkusepäev) ka liiklusohutuse temaatika käsitlemine.

3.2.4. Lasteaedade ja koolide lastevanemate üldkoosolekutel liiklusohutuslaste loengute läbiviimine.

#### **4. Liiklusjärelvalve**

4.1. Liiklusrikkumiste üle järelvalve tõhustamine.

4.1.1. Pilootprojekt- kiirusemõõteradarite paigaldamine Tartu sissesõiduteedele ja alandatud piirkiirusega aladele.

4.1.2. Koostöös politseiga teavituskampaania raames liiklusrikkumiste kontrolli läbiviimine.

4.1.3. Jälgimiskaamerate (kiirus, keelava fooritulega ristmiku ületamine, ühissõidukirada, lubamatu parkimine) soetamine, paigaldamine ja haldamine.

4.1.4. Liiklusliini (14900) võimaluste parem teavitatus (sh meelespeakleepsud).

4.1.5. Heakorratelefoni 1789 kui liiklusohutusest teavitamise võimaluse propageerimine.

#### **5. Liikluskeskkond**

5.1. Liikluskeskkonna ohutust kaardistavate uuringute läbiviimine.

5.1.1. Uuring „Tartu liiklus“ läbiviimine.

5.1.2. Tartu liiklusõnnetuste analüüsi teostamine, liiklusõnnetuste koondumiskohtade väljaselgitamine ja nende ohtlikkuse vähendamise kava väljatöötamine.

5.1.3. Tartu erinevates piirkondades kehtestatud piirkiiruste sobivuse analüüs (sh. Riia tn. (lõigus Pepleri tn. –Turu tn.), Narva mnt. (lõigus Võidu sild – Puiestee tn.), Turu tn. (lõigus Aida tn. – Riia tn.) ja Vabaduse pst. 40 km/h kehtestamise võimalus).

- 5.1.4. Liikluskorraldusvahendite inspekteerimine (liiklusmärkide seisukord ja nähtavus, teekattemärgistuse seisukord, fooriprogrammide vastavus oludele).
  - 5.1.5. Kooliteel esinevate liiklusohutude kaardistamine õpilaste seas.
  - 5.1.6. Keslinna jalakäijateala laiendamise võimaluste analüüs.
  - 5.1.7. Jalgratta- ja jalgteede ning jalakäijate liikumisteede sõidutee ületuskohtade liiklusohutuslik inspekteerimine ja rekonstrueerimiskava väljatöötamine.
  - 5.1.8. Juhendi koostamine jalgratturite ja jalakäijate liikumisteede paremaks muutmiseks.
- 5.2. Jalakäijatele ja jalgratturitele ohutu liikluskeskkonna kujundamine.
- 5.2.1. Kõnniteede, jalgrattaradade ning jalgratta- ja jalgteede rajamine.
  - 5.2.2. Jalgratta- ja jalgteede ristumiskohtade ja jalakäijate sõidutee ületuskohtade korrastamine, sh määratlemine, milline teeületuse liik on vastavasse liikluskeskkonda sobiv.
  - 5.2.3. Jalgratta- ja jalgteede tähistuse korrastamine ja regulaarne uuendamine.
  - 5.2.4. Ülekäiguradadele kohtvalgustuse paigaldamine.
  - 5.2.5. Liikluskeskkonna ohutumaks muutmine Tartu linna läbivatel põhitänavatel ja rahvusvahelise maantee osadel.
  - 5.2.6. Liikluse rahustamine elamualadel (tehnilised vahendid) ja vajadusel õuealade piiride täpsustamine.
  - 5.2.7. Jalgrataste hoiukohtade rajamine.
  - 5.2.8. Jalgrattateede kaardi koostamine ja selle väljaandmine nii trükisena kui ka Tartu linna kodulehel.
  - 5.2.9. Teehooldes, eriti libedustõrje prioriteetide määramisel jalakäijate liikumisteede ja probleemkohtadega (ülekäigurajad, ühissõidukipeatused, kõnniteed, tõusud ja ristmikud) arvestamine.
  - 5.2.10. Uute teeobjektide planeerimisel erivajadustega inimeste liikumisnõuete arvestamine.
- 5.3. Teede ja tänavate säästev ja ohutu planeerimine, projekteerimine ja rekonstrueerimine.
- 5.3.1. Üld- ja detailplaneeringute liiklusohutusala auditeerimine.
  - 5.3.2. Teeprojektide liiklusohutusala auditeerimine.
  - 5.3.3. Ohtlike teelõikude ja teeprojektielne auditeerimine (inspekteerimine) ja ülevaatus.
  - 5.3.4. Liikluskorraldusvahendite kaasajastamine (liiklusmärkide ja teekatte uuendamine, foorisüsteemide kaasajastamine).



5.3.5. Ühissõidukipeatuste korrastamine.

5.3.6. Liiklusõnnetuste analüüsi alusel tänavate ohutustamine (sh ristmike rekonstrueerimine ohutuse suurendamise eesmärgil).

### 3. Liiklusohutusprogrammi elluviimine ja seire

Liiklusohutusprogrammi viiakse ellu vastavalt rakendusplaanis sätestatud kohustustele kaasates kõiki valdkonna arendamisest huvitatud organisatsioone ja huvigruppe. Liiklusohutusprogrammi valdkondlike eesmärkide, meetmete ja tegevuste ülevaatamine ning muutmise vajaduse hindamine lähtuvalt püstitatud strateegilisest eesmärgist toimub igaaastaselt. Rahvusliku liiklusohutusprogrammi rakendusplaani uuendamise järgselt võib kohalikele omavalitsustele lisanduda täiendavaid ülesandeid, millega tuleb liiklusalaste tegevuste kavandamisel arvestada. Järgmise Tartu linna liiklusohutusprogrammi koostamist tuleb alustada hiljemalt 2015. aastal.

## **Kasutatud allikad**

### **Arengudokumendid**

Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm 2003–20015 ja rakendusplaan aastateks 2007–2011:  
<http://www.mnt.ee/atp/?id=998>

European Road Safety Action Programme “Halving the number of road accident victims in the European Union by 2010: a shared responsibility”: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52003DC0311:EN:HTML>

European Road Safety Charter: <http://www.erscharter.eu/>

Tartu linna arengustrateegia „Tartu 2030“:  
[http://www.tartu.ee/?lang\\_id=1&menu\\_id=6&page\\_id=56](http://www.tartu.ee/?lang_id=1&menu_id=6&page_id=56)

Tartu linna arengukava aastateks 2007–2013:  
[http://www.tartu.ee/?lang\\_id=1&menu\\_id=6&page\\_id=56](http://www.tartu.ee/?lang_id=1&menu_id=6&page_id=56)

Tartu linna üldplaneering: [http://www.tartu.ee/?lang\\_id=1&menu\\_id=6&page\\_id=56](http://www.tartu.ee/?lang_id=1&menu_id=6&page_id=56)

Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011–2020:  
[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/com\\_20072010\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf)

Transpordi arengukava 2006–2013: [http://www.tartu.ee/data/TAK\\_261006.pdf](http://www.tartu.ee/data/TAK_261006.pdf)

WHITE PAPER – “European transport policy for 2010: Time to decide”:  
[http://ec.europa.eu/transport/strategies/2001\\_white\\_paper\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/strategies/2001_white_paper_en.htm)

### **Uuringud**

Abel, K., 2010. Liikluskasvatuse küsitlus Tartu linna koolidele.

Abel, K., 2010. Liikluskasvatuse küsitlus Tartu linna lasteaedadele.

Abel, K., 2010. Tartu liiklusõnnetuste analüüs 2009.

Stratum OÜ, 2009. Tartu liiklus 2009.

TNS Emor, 2008. Jalgratturikiivri kandmine elanike poolt.

Valikor Konsult OÜ, 2009. Tartu linna ja lähimavalitsuste elanike liiklusuuring.

### **Muud internetiallikad**

Allik, T., Iste, K., Pau, P., „Politsei liiklusohutusala ennetustegevus“. Ettekanne 24.03.2010 õppepäeval „Liikluskasvatus lasteaias“: <http://www.mnt.ee/atp/?id=42084>- viimati külastatud 11.10.2010

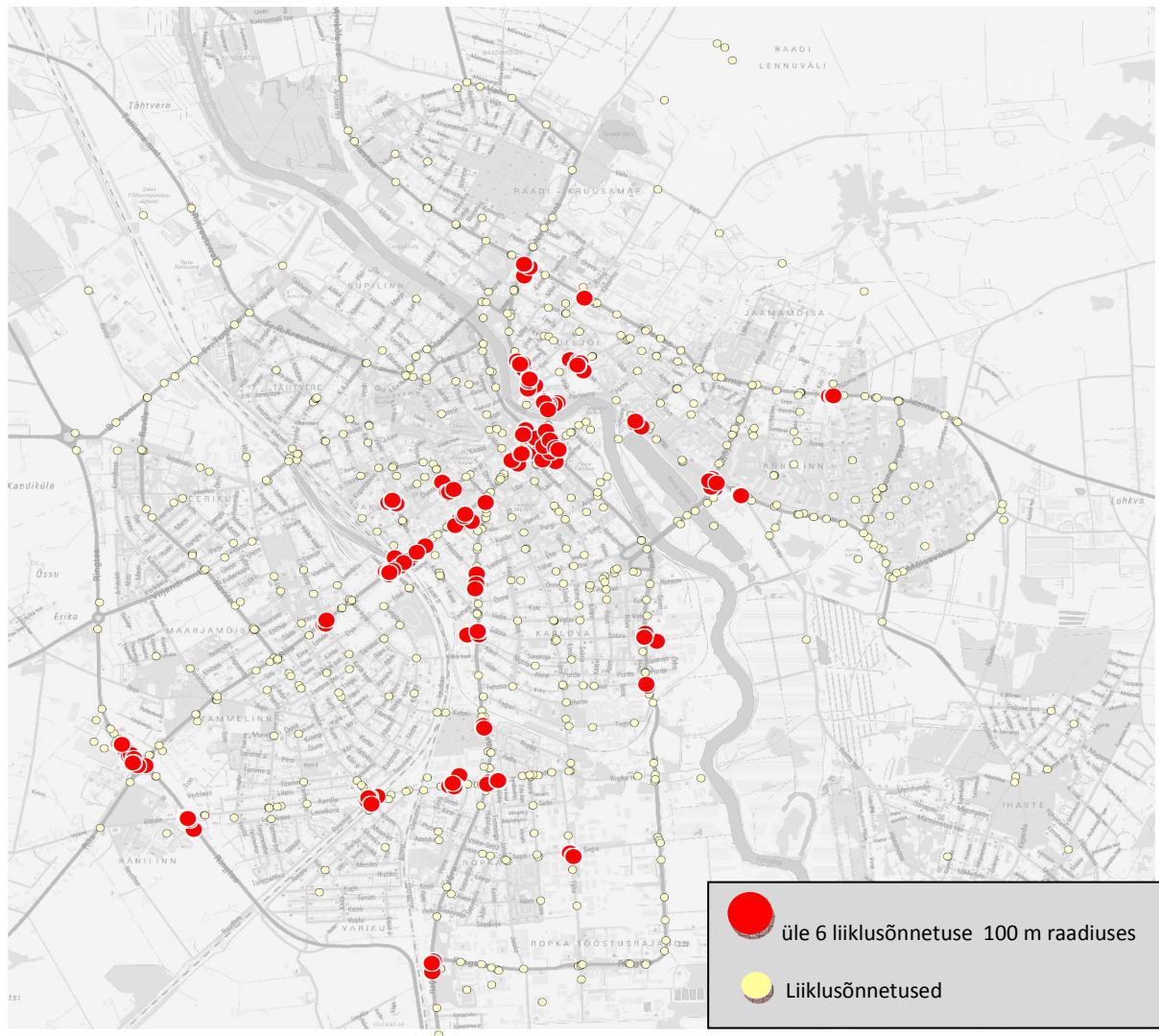
Lõuna Regionaalse Maanteeameti liiklusohutuse osakond, „Lõuna Regionaalse Maanteeameti tegevused“. Ettekanne 24.03.2010 õppepäeval „Liikluskasvatus lasteaias“: <http://www.mnt.ee/atp/?id=42084>- viimati külastatud 11.10.2010

Maanteeameti koduleht: [www.mnt.ee](http://www.mnt.ee)- viimati külastatud 11.10.2010

Päästeameti koduleht: [www.rescue.ee](http://www.rescue.ee)- viimati külastatud 11.10.2010

SA Tartu Kiirabi koduleht: [tartu.kiirabi.ee](http://tartu.kiirabi.ee)- viimati külastatud 11.10.2010

## Lisa I Inimvigastustega liiklusõnnetuste koondumiskohad Tartu linnas, 2005–2009



2010

Lisa  
Tartu Linnavolikogu 10.02.2011. a  
määruse nr 33 juurde

## TARTU LINNAVALITSUS

# TARTU LINNA LIIKLUSOHUTUSPROGRAMM 2011–2015



## Sisukord

Sisukord.....	2
KASUTATUD PÕHIMÕISTED .....	3
Sissejuhatus.....	7
I. Olemasolev olukord .....	9
I.1.Liiklusohutusprogrammiga seotud arengudokumendid.....	9
I.1.1.  Rahvusvahelised arengudokumendid .....	9
I.1.2.  Riiklikud arengudokumendid .....	10
I.1.3.  Kohalikud arengudokumendid .....	12
I.1.4.  Kokkuvõtte arengudokumentidest.....	13
I.2.Liikluse arengutrendid ja liiklusõnnetuste statistika .....	14
I.2.1.  Liiklusohutuse üldnäitajad.....	15
I.2.2.  Liiklusõnnetuste toimumise periood .....	16
I.2.3.  Liiklusõnnetuste liigid ja toimumiskohad .....	17
I.2.4.  Liiklusõnnetustes kannatanud.....	19
I.3.Liiklejad ja nende hoiakud .....	21
I.4.Senine liiklusohutusala tegevus ja peamised liiklusohutusala probleemid.....	24
I.4.1.  Liiklusohutusala tegevuse korraldus Tartu linnas.....	24
I.4.2.  Haridus ja koolitusvaldkond liiklusohutusalas tegevuses.....	28
I.4.3.  Liiklusohutusala teabelevi, meediakajastused, kampaaniad.....	32
I.4.4.  Infrastruktuuri olukord ja arengud.....	33
I.4.5.  Liiklusjärelvalve, päästeteenistuse ja meditsiinivaldkond.....	36
I.4.6.  Koostöö naaberomavalitsuste ja –piirkondadega, riigitedevõrgu arengud, vastastikused mõjud.....	37
I.5.Kokkuvõtte ja järeldused.....	38
2. Strateegia.....	41
2.1.Tartu linna liiklusohutuse visioon.....	41
2.2.Programmi strateegiline eesmärk.....	41
2.2.1.  Valdkondlikud eesmärgid.....	42
2.2.2.  Indikaatorid.....	44
2.2.3.  Meetmed ja tegevused .....	45
3. Liiklusohutusprogrammi elluviimine ja seire.....	50
Kasutatud allikad.....	51

## KASUTATUD PÕHIMÕISTED<sup>1</sup>

**Auto** – sõitjate või veose veoks või sõidukite haakes vedamiseks või eritööde tegemiseks ettenähtud vähemalt neljarattaline mootorsõiduk, mille valmistajakiirus ületab 25 kilomeetrit tunnis. Autoks loetakse ka elektrikontaktliiniga ühendatud mitterööbassõidukit. Autoks ei loeta mopeedi, mootorratast, traktorit ega liikurmasinat.

**Autostumise tase** – kõigi registreeritud mootorsõidukite või ainult sõiduautode ja elanike suhtarv. Väljendatakse tavaliselt sõiduautode või mootorsõidukite arvuna 1000 elaniku kohta.

**Detailplaneering** – valla või linna territooriumi osa kohta koostatav planeering, mis on maakasutuse ja lähiaastate ehitustegevuse aluseks.

**Foor** – teedel kasutatav elektriline seade liikluse reguleerimiseks valgussignaalide abil.

**Hukkunu** – inimene, kes suri liiklusõnnetuses saadud vigastuste tagajärjel sündmusekohal või 30 päeva jooksul pärast liiklusõnnetust. Kui inimene suri saadud vigastustesse rohkem kui 30 päeva peale õnnetust, loetakse ta vigastatuks. Suitsiidid loetakse hukkunute hulka.

**Jalakäija** – isik, kes kasutab teed liiklemiseks jalgsi või ratastooliga. Jalakäijaks loetakse ka isikut, kes kasutab liiklemiseks rula, rulluiske, -suuski, tõukeratast, -kelku või muid sarnaseid abivahendeid.

**Jalgratas** – vähemalt kahe rattaline sõiduk, mis liigub sellega sõitva inimese või inimeste lihasjõul pedaalide või käsiväntade-hoobade abil. Jalgratas võib olla varustatud ka elektrimootoriga, mille maksimaalne püsi-nimivõimsus ei ületa 0,25 kilovatti. Jalgrattaks ei loeta ratastooli, mis on ette nähtud liikumiseks puudega isikule.

**Jalgratta- ja jalgte** – jalgrattaga, tasakaaluliikuri ja jalakäija liiklemiseks ettenähtud eraldi tee või teeosa, mis on asjakohaste liiklusmärkidega tähistatud. Sõiduteega teede ristmikul on jalgratta- ja jalgte tee osa.

**Jalgrattarada** – jalgratta, pisimopeedi või mopeediga liiklemiseks ettenähtud ja teekattemärgisega tähistatud pikisuunaline sõiduteeosa.

**Jalgrattatee** – jalgratta, tasakaaluliikuri, pisimopeedi või mopeediga liiklemiseks ettenähtud sõiduteest ehituslikult eraldatud või eraldi asuv teeosa või omaette tee, mis on tähistatud asjakohase liiklusmärgiga. Sõiduteega teede ristmikul on jalgrattatee tee osa.

**Juht** – isik, kes juhib sõidukit, juhib teel ratsa loomi või veoloomi. Juhiks loetakse ka isikut, kes ajab teel kariloomi.

**Kergliiklus** – jalgsi, jalgrattal, rulluisudel ja pisimopeedil liiklemise üldnimetus.

**Kohalik liiklusohutusprogramm** – dokument, mille alusel kohaliku omavalitsuse tasandil korraldatakse rahvusliku liiklusohutuseprogrammi elluviimist.

**Kõnnitee** – jalakäija ja tasakaaluliikuriga liiklemiseks ettenähtud ja äärekiviga või muul viisil sõiduteest või jalgrattateest eraldatud teeosa, mis võib olla tähistatud asjakohaste liiklusmärkide või teekattemärgistega.

**Laste liikluskasvatus** – laste ettevalmistamine ohutuks ja kaasliiklejaid arvestavaks liiklemiseks.

**Liikleja** – isik, kes osaleb liikluses jalakäija või juhina.

---

<sup>1</sup> Liiklusseadusest tulenevate mõistete puhul on lähtutud alates 2011.a. kehtima hakkava uue liiklusseaduse sõnastusest.



**Liiklus** – jalakäija(te) või sõiduki(te) liikumine ja paiknemine teel. Liikluseks loetakse ka kariloomade ajamist ja ratsutamist.

**Liikluse korraldamine** – võimalikult sujuva, kiire, ohutu ja keskkonda minimaalselt kahjustava liikluse tagamine. Liikluse korraldamine toimub liiklusmärkide, teemärgiste, piirete ja muude liikluskorraldusvahenditega.

**Liikluse planeerimine** – liikluse kavandamine, mõjutamine, juhtimine ja jälgimine.

**Liikluse rahustamine** – erinevate liiklusviiside koostoimimine selleks rajatud liikluskeskkonnas nii, et need võimalikult vähe häiriks ja ohustaks üksteist

**Liikluskeskkond** – liiklejaid teenindavate alade ja nendega liituvate teenindus-, liikluskorraldus-, info- jm. süsteemide poolt moodustatud tervik

**Liikluskorraldaja** – isik või organisatsioon, kes vastutab liikluskorralduse olukorra ja/või järelevalve eest.

**Liikluskorraldusvahend** – liiklust korraldav või suunav vahend (foor, liiklusmärk, teemärgis, vilkur, piire, kiiruspiiraja, künnis, hoiatuslint, tähispost, tähiskoonus, tõkkepuu, ohutussaar või muu selline).

**Liiklusohutuse auditeerimine** – planeeritava infrastruktuuri objekti liikluslahenduse üksikasjalik süstemaatiline ja tehniline kontrollimine liiklusohutuse aspektist lähtudes.

**Liiklusohutuse inspekteerimine** – olemasoleva infrastruktuuri objekti liikluslahenduse üksikasjalik regulaarne, süstemaatiline ja tehniline kontrollimine liiklusohutuse aspektist lähtudes.

**Liiklussagedus** – tee, sõidusuuna või -raja ristlõiget ajaühikus läbiv sõidukite arv.

**Liiklussõlm** – sama- või eritasandiline keeruline ristmik.

**Liiklusõnnetus** – juhtum, kus vähemalt ühe sõiduki teel liikumise või teelt väljasõidu tagajärjel saab inimene vigastada või surma või tekib varaline kahju.

**Läbilaskvus** – ühikautode suurim arv ajaühikus, mida tee või sõidurada võib normaalsetes tee- ja liiklusoludes läbi lasta.

**Läbivliiklus (transiitliiklus)** - ala läbiv liiklus, mille lähte- ja sihtkoht asub väljapool vaadeldavat ala

**Magistraaltee (tänav)** – peamine liiklustee; linnades ja teistes asulates- põhi- ja jaotustänavad

**Modaalne jaotus** (ingl k *modal share, modal split*) – transpordivaldkonnas kasutatav mõiste, mis kirjeldab kui suur on ühe kindla liikumisviisiga tehtavate liikumiste osakaal (nt ühistranspordi kasutamise osakaal) (protsentides) kõikidest liikumistest ehk liikumiste jaotumine liikumisviisi alusel.

**Mootorsõiduk** – mootori jõul liikuv sõiduk. Mootorsõidukiks ei loeta mootoriga jalgratast, pisimopeedi, maastikusõidukit, trammi ega sõidukit, mille valmistajakiirus on alla kuue kilomeetri tunnis.

**Mootorsõiduki kokkupõrge jalakäijaga** – mootorsõiduki otsasõit teel viibivale jalakäijale, ka juhused, kui mootorsõiduk tagurdas jalakäijale otsa. Jalakäijaks loetakse ka isikut, kes kasutab liikumiseks rula, rulliske, tõukeratast, lükkab jalgratast, mootorratast või lapsevankrit. Siia hulka ei loeta juhtumeid, kus toimus otsasõit teel viibivale isikule, kes ehitas, remontis või hooldas teid, istutas lilli, laadis koormat või korraldas liiklust.

- Mootorsõiduki kokkupõrge seisva sõidukiga** – mootorsõiduki otsasõit teele pargitud sõidukile. Sii hulka ei loeta mootorsõidukite kokkupõrkeid jalgratastega, mopeedidega, rööbassõidukitega, samuti otsasõite liikluse reguleerimise nõuete täitmiseks sundpeatunud mootorsõidukile.
- Mopeed** – kahe- või kolmerattaline mootorsõiduk, mille valmistajakiirus on üle 25, kuid mitte üle 45 kilomeetri tunnis ja mille töömaht sädesüütega sisepõlemismootori korral ei ületa 50 kuupsentimeetrit või muu sisepõlemismootori korral suurim kasulik võimsus ei ületa nelja kilovatti või mille suurim püsi-nimivõimsus elektrimootori korral on üle 0,25 kilovati, kuid ei ületa nelja kilovatti. Mopeediks loetakse ka eelnimetatud tingimustele vastavat kergel neljarattalist mootorsõidukit, mille tühimag ei ületa 350 kilogrammi. Neljarattalise kerge elektrisõiduki korral ei arvestata akude massi tühimagi hulka.
- Mopeedi- või jalgrattaõnnetus** – liiklusõnnetus, milles vähemalt üks osalenud sõidukitest on mopeed või jalgratas. Sii hulka ei kuulu mopeedide ja jalgrataste otsasõidud jalakäijatele.
- Parkimine** – sõiduki etteavatsetud seismajätmine kauemaks, kui seda on vaja sõitjate peale- või mahaminekuks või veose laadimiseks.
- Pisimopeed** – vähemalt kahe- või kolmerattaline sõiduk, mille suurim kasulik võimsus sisepõlemismootori korral või mille suurim püsi-nimivõimsus elektrimootori korral ei ületa ühte kilovatti ja valmistajakiirus ei ületa 25 kilomeetrit tunnis.
- Ristmik** – samatasandiliste sõiduteedega teede lõikumisel moodustunud ala. Ristmikku ei loeta parkla, õueala, puhkekoha ega teega külgneva ala teega piirnemise kohta, samuti parkla, õueala, puhkekoha ega teega külgneva ala juurdesõiduteed, üherajalise tee ning põllu- või metsatee teega lõikumise kohta ja selliste teede omavahelisi lõikumisi. Ristmik on reguleeritav, kui liiklejate liikumise järjekorra määravad foorituled või reguleerija märguanded. Muul juhul on ristmik reguleerimata.
- Sõidutee** – sõidukite liikluseks ettenähtud teeosa. Jalgrattatee ning jalgratta- ja jalgtee ei ole sõidutee. Teel võib olla mitu eraldusribadega eraldatud sõiduteed.
- Sõitja** – isik, kes kasutab liiklemiseks sõidukit, kuid ei juhi seda.
- Tee** – jalakäijate või sõidukite liiklemiseks avatud rajatis või maaomaniku poolt liikluseks ettenähtud muu ala. Tee koosseisu kuuluvad ka teepeenrad, eraldus- ja haljasribad. Olenevalt pealiskihist jagunevad teed kattega teeks, kruusateeks ja pinnasteeks.
- Tipp tund** – loenduste põhjal kindlaks määratud suurima liiklussageduse tund, mille aeg võib olla fikseeritud täistunni või suurema (enamasti 15-minutilise) täpsusega.
- Tänav** – linnas, alevis või alevikus paiknev tee, mis on ehitatud või kohandatud sõidukite ja jalakäijate liiklemiseks.
- Tänavavõrk** – teatud piirkonna tänavatest moodustuv süsteem.
- Vigastatu** – inimene, kellele liiklusõnnetuses saadud vigastuse tõttu antakse meditsiinilist esmaabi, määratakse ambulatoorne või statsionaarne ravi. Erinevalt mitmetest Euroopa riikidest ei tehta Eestis vahet kergete ja raskete vigastuste vahel.
- Ühesõidukiõnnetus** – mootorsõiduki ümberpaiskumine teel või teelt väljasõit, millega võib kaasneda kokkupõrge puu, seina vms väljaspool teed asuva objektiga. Sii hulka loetakse ka juhtumeid, kus mootorsõiduk sõidab otsa teel olevale takistusele: liikluskorraldus-vahendile, tee äärekivile, kruusahunnikule teel või mõnele muule teel olevale objektile, millega ei kaasne teelt väljasõitu ega ümberpaiskumist teel. Sii hulka ei loeta mootorsõiduki otsasõite loomadele ega seisvatele sõidukitele.

**Üldplaneering** – kogu linna või valla territooriumi või selle osade kohta koostatav planeering.

**Ülekäigukoht** – sõidutee, jalgrattatee või trammitee ületamiseks jalakäijale ettenähtud, arusaadavalt rajatud ja asjakohaselt tähistatud teeosa, kus jalakäijal ei ole sõidukijuhi suhtes eesõigust, välja arvatud juhul, kui jalakäija ületab ülekäigukohal sõiduteed, millele sõidukijuht pöörab. Ülekäigukohal võib sõidutee ületada jalgrattaga või tasakaaluliikuriga sõites, kuid jalgratturil ega tasakaaluliikuri juhil ei ole sõidukijuhi suhtes eesõigust, välja arvatud juhul, kui jalgrattur või tasakaaluliikurijuht ületab ülekäigukohal sõiduteed, millele sõidukijuht pöörab. Ülekäigukohal sõiduteed ületades ei tohi jalgrattur ega tasakaaluliikuri juht ohustada sõiduteed ületavat jalakäijat;

**Ülekäigurada** – jalakäijale sõidutee, jalgrattatee või trammitee ületamiseks ettenähtud asjakohaste liiklusmärkide või teekatemärgisega tähistatud sõidutee, jalgrattatee või trammitee osa, kus juht on kohustatud andma jalakäijale teed. Ülekäigurada on reguleeritav, kui liiklejate liikumise järjekorra määravad foorituled või reguleerija märguanded. Muul juhul on ülekäigurada reguleerimata. Ülekäigurajal võib sõidutee ületada jalgrattaga või tasakaaluliikuriga sõites, kuid sel juhul ei ole reguleerimata ülekäigurajal jalgratturil ega tasakaaluliikuri juhil sõidukijuhi suhtes eesõigust, välja arvatud juhul, kui jalgrattur või tasakaaluliikuri juht ületab ülekäigurajal sõiduteed, millele sõidukijuht pöörab. Ülekäigurajal sõiduteed ületades ei tohi jalgrattur ega tasakaaluliikuri juht ohustada sõiduteed ületavat jalakäijat.

## Sissejuhatus

Liiklusõnnetuste osatähtsus inimvigastuste ja surma põhjusena on aastate jooksul kasvanud, mistõttu on liiklusohutus muutunud üheks olulisimaks rahvatervise probleemiks maailmas. Näiteks leiab iga päev Euroopa teedel aset keskmiselt üle 3500 liiklusõnnetuse, milles saab vigastada või hukkab ligikaudu 4500 inimest. Rahvusvaheline kogemus on tõestanud, et liiklusohutuse taseme olulise paranemise eelduseks on läbimõeldud ja edukalt elluviidud strateegia ning seda toetavad tegevused. 2001. aastal püstitas Euroopa Komisjon ambitsioonika eesmärgi vähendada 2010. aastaks liiklussurmade arvu 50% võrra (st 27 000ni). Kuigi sätestatud eesmärgi saavutamine ei tundu hetkel realistlik, on see ärgitanud mitmeid Euroopa Liidu liikmesriike, sh Eestit, liiklusohutuse taseme tõstmise nimel tõhusamalt tegutsema.

2003. aastal kinnitati Eestis rahvuslik liiklusohutusprogramm 2003–2015, mille strateegiliseks eesmärgiks oli saavutada aastaks 2015 tase, kus Eesti teedel hukkunute arv ei ületaks 100 inimest. Liiklusohutusprogrammi rakendusplaanis aastateks 2007–2011 nähakse muuhulgas ette ka kohalike liiklusohutusprogrammide väljatöötamine Tallinnas, Pärnus ja Tartus. Vastavalt liiklusseadusele on just liiklusohutusprogrammid selleks alusdokumendiks, millega korraldatakse kohaliku omavalitsuse tasandil liiklusohutuspoliitika elluviimist.

Tartu linna liiklusohutusprogramm on valminud projekti "Läänemere piirkonna biogaasil sõitev ühistransport" (*Baltic Biogas Bus Project*) raames ja Euroopa Liidu toel ning on osaks 2011. aastal valmivast Tartu transpordi arengukavast. Programmi koostamist juhtisid linnavalitsuse linnamajanduse osakonna liikluskorraldusteenistuse spetsialistid, kelle eestvedamisel korraldati kaks avalikku arutelu (16.04.2010 ja 31.05.2010) liiklusohutuslike probleemkohtade sõnastamiseks ning strateegia väljatöötamiseks. Programmi koostamise lähtealusena on kasutatud Maanteeameti poolt välja antud liiklusohutusprogrammi koostamise meetodilist juhendit.

Tartu linna liiklusohutusprogrammi eesmärgiks on eelkõige inimkannatanutega liiklusõnnetuste ning neis vigastatute ja hukkunute arvu oluline vähenemine. Kuna ohutum liikluskeskkond tähendab ühtlasi ka ohutumat elukeskkonda, siis mõjutavad liiklusohutuse valdkonnas tehtavad edusammud Tartu kui atraktiivse sihtkoha kuvandit üldisemalt.

Programm jaguneb kaheks suuremaks osaks:

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

Olemasoleva olukorra analüüsil on tuginetud Tartu linna liiklust ja liiklusohutust puudutavatele statistilistele andmetele, liiklusohutusprogrammiga seotud teistele arengudokumentidele ning olukorra kvalitatiivsele analüüsile, mille kaardistamiseks on muuhulgas kasutatud probleemanalüüsi ja e-küsitlusi (liikluskasvatuse küsitlus Tartu linna lasteaedades ja koolides<sup>2</sup>, Tartu liiklusohutusprogrammi 2011–2015 küsitlus<sup>3</sup>).

Strateegia koostamisel lähtuti olemasoleva olukorra analüüsi tulemusena välja selgitatud peamistest probleemkohtadest: riskigrupid, koostöövõimalused, liikluskäitumise ebakohad jne. Avaliku arutelu raames pandi huvigruppe kaasates paika Tartu linna liiklusohutusosalased meetmed ja tegevused aastateks 2011–2015. Selleks et tagada tegevuste elluviimine, on liiklusohutusprogrammi lisana koostatud rakendusplaan, kus iga planeeritud tegevuse puhul on määratletud nii kaasatud osapooled kui ka elluviimise eest vastutav osakond.

Iga-aastaselt toimub programmi tegevuste ülevaatamine ning nende efektiivsuse hindamine vastavalt püstitatud indikaatoritele. Programmi uuendamine toimub vastavalt vajadusele, kuid kindlasti hiljemalt 2015. aastal, käesoleva programmi perioodi lõppedes.

---

<sup>2</sup> Küsitlus saadeti haridusosakonna vahendusel kõikidele Tartu linna lasteaedade ja koolide juhtidele.

<sup>3</sup> Küsitlus oli üleval Tartu linna kodulehel ja avatud vastamiseks (7.-21.05.2010) kõikidele huvilistele.

## 1. Olemasolev olukord

### 1.1. Liiklusohutusprogrammiga seotud arengudokumendid

Eestis ja konkreetselt Tartu linnas on mitmeid arengudokumente, milles sätestatud eesmärkidest ja tegevustest tuleb kohalikul tasandil liiklusohutusprogrammi koostamisel lähtuda. Samuti on Tartu linnal mitmeid rahvusvaheliselt siduvaid transpordialaseid kokkuleppeid. Järgnevalt on esitatud olulisimate liiklusohutust puudutavate alusdokumentide eesmärgid ja tegevused ning analüüsitud nende omavahelist koosõla liiklusohutusprogrammi eesmärkidest lähtuvalt.

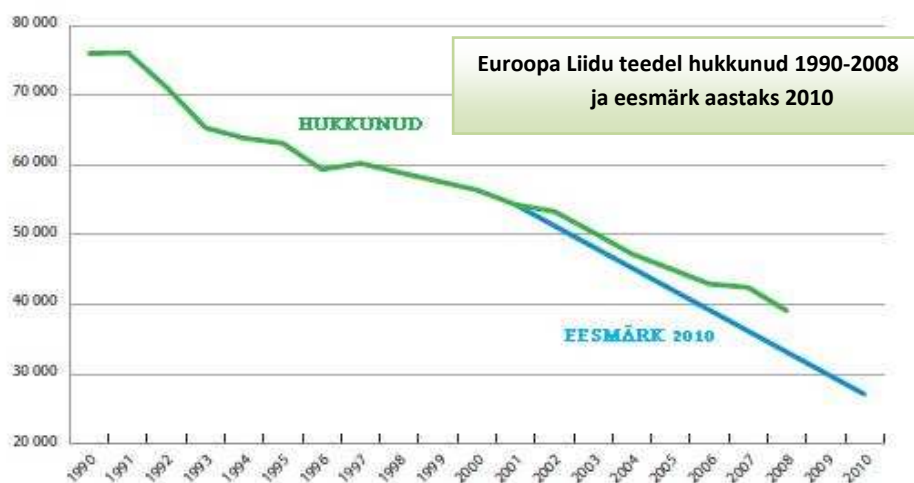
#### 1.1.1. Rahvusvahelised arengudokumendid

2001. aastal võttis Euroopa Komisjon vastu **valge raamatu "Euroopa transpordipoliitika aastaks 2010: aeg otsustada"** (*White Paper. „European transport policy for 2010: time to decide“*), millega sätestati Euroopa transpordipoliitika eesmärgid aastani 2010.

Üheks peamiseks liiklusohutuse eesmärgiks oli liiklussurmade vähendamine 50% võrra, mille saavutamiseks võeti vastu **Euroopa Liidu Liiklusohutuse tegevusprogramm (2003–2010)** (*European Road Safety Action Programme*).

Tegevusprogrammi üheks meetmeks oli muuhulgas **Euroopa liiklusohutuse harta** (*European Road Safety Charter*) väljatöötamine. Liiklusohutuse harta on liiklusohutuse platvorm ettevõtete, ühenduste, uurimisasutuste ja ametiasutuste jaoks. Nende ühine eesmärk on rakendada konkreetseid meetmeid ja jagada häid tavasid liiklusohutusprobleemide lahendamiseks. Tartu linn on üks harta allkirjastajatest.

2008. aastal lõpuks tuli nentida, et hoolimata olulisest progressist liiklusohutuse valdkonnas, oli Euroopa Liidus toimunud liiklusõnnetustes siiski üle 39 000 hukkunu, mistõttu on eeldada, et püstitatud eesmärk jääb saavutamata.



20. juulil 2010. aastal kinnitas Euroopa Komisjon **Euroopa Liidu liiklusohutuse suunised aastateks 2011–2020** (*Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011–2020*), kus eesmärgiks seati taaskord järgneva kümne aasta jooksul liiklussurmade arvu vähendamine 50% võrra alates 2010. aasta tasemest lähtuvalt.

Olukorra muutmiseks on vastu võetud seitse strateegilist eesmärki:

- Parandada sõidukite turvalisust.
- Ehitada turvalisemaid teid.
- Kasutada arukat tehnoloogiat.
- Tõhustada sõiduõpetust ja karmistada lubade saamise tingimusi.
- Tugevdada järelevalvet.
- Vähendada vigastatute hulka.
- Pöörata enam tähelepanu mootorratturitele.

### 1.1.2. Riiklikud arengudokumendid

Eesti Vabariigi Valitsuse „**Transpordi arengukava 2006–2013**“ on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi strateegiline lähtedokument transpordisektori arendamiseks. Arengukavas esitatud eesmärgid ja meetmed on aluseks riigieelarve vahendite planeerimisel ning Euroopa Liidu struktuurivahendite ja Ühtekuuluvusfondist rahastatava transpordi infrastruktuuri planeerimisel aastateks 2007–2013.

Riikliku visiooni kohaselt rahuldab transpordisüsteem inimeste ja kaupade liikumisvajaduse, olles seejuures efektiivne, ohutu ja keskkonnasõbralik.

Püstitatud on ka kuus horisontaalset, transpordiliikideülest alavisioni. Need on visioonid, mille poole peaks transpordipoliitika peamiste probleemide lahendamiseks pürgima, seejuures peab liiklusohutusest saama transpordipoliitika üks olulisemaid märksõnu.

Liiklusohutuse alavision ja sellest tulenev valdkondlik eesmärk on:

transpordisektor on ohutu ja turvaline.

*Eesmärk: tagada transpordi infrastruktuuri ja teenuste ohutus ja turvalisus.*

Liikumine ühest punktist teise peab liikleja jaoks olema võimalikult mugav, ohutu ja turvaline – see kehtib kõigi transpordiliikide kohta. Ohutus ja turvalisus sõltuvad ühelt poolt seadusandlusest ja infrastruktuuri olukorrast, teisalt aga liiklejate vastutustundest. Riigi ülesanne on luua tingimused, mis võimaldaksid eeltoodud eesmärki täita.

Selle eesmärgi saavutamiseks nähti ette, et riigil peab olema süstemaatiline rakendusplaan, mis sätestaks riigi tegevused liiklusohutuse tõhustamiseks erinevate transpordiliikide lõikes.

**Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm aastateks 2003–2015.** Lähtuvalt Euroopa Liidus 2001. aastal püstitatud kvantitatiivsest eesmärgist parandada oluliselt liiklusohutust ja vähendada liiklusõnnetustes hukkunute arvu 2010. aastaks 50% võrra, oli Eestiski oluline keskmisele liiklusohutuslikule tasemele jõudmiseks vähendada liikluses hukkunute arvu.

Seega püstitati strateegilise eesmärgina ülesanne, mida võib nimetada maksimumprogrammiks ehk visiooniks 100, mille kohaselt aastaks 2015 tuleb Eestis saavutada olukord, kus liiklusõnnetustes hukkunute arv aastas ei ületa 100.

Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi raames kavandatud liiklusohutuse parandamise meetmed on suunatud nendele liiklejate gruppidele ja valdkondadele, mille abil on kõige enam võimalik mõjutada liiklusohutustaset. Meetmed, mida on vajalik rakendada, käsitlevad viit olulist liiklusega seotud valdkonda:

- hoiakute kujundamist;
- koolitust;
- järelevalvet;
- liikluskeskkonda;
- planeerimist.



Lisaks riiklikule tegevusele alustatakse liiklusohutusala tegevust ka regionaalsel ja kohalikul tasandil, mistõttu on rahvusliku liiklusohutusprogrammi rakendusplaanis, hetkel aastateks 2007–2011, sätestatud kohustused ka kohalikele omavalitsustele. Neid tegevusi tuleb arvestada ka Tartu linna liiklusohutusprogrammi rakendusplaani koostamisel.

### 1.1.3. Kohalikud arengudokumendid

**Tartu linna üldplaneering.** 2005. aastal Tartu Linnavolikogu otsusega kehtestatud üldplaneeringu koostamisel on lähtutud säästva ja tasakaalustatud ruumilise arengu põhimõtetest. Vastavalt üldplaneeringule tuleb liiklusmaa funktsioone kandvate maa-alade arendamisel lähtuda järgmistest põhimõtetest:

- Transiitliikluse suunamine linna äärealadele, uute magistraalteede ja ristmike ehitamine, et vältida suuri autotranspordivooge läbi elamupiirkondade.
- Raudtee transiitliikluse linnast mööda juhtimine. Ümbersõit on aktsepteeritud majandus- ja kommunikatsiooniministeriumi poolt ja tuleb kavandada maakonnaplaneeringuga.
- Liikluskoormuse hajutamine kesklinnas liiklussujuvuse parandamise ja tõhusa parkimiskorralduse rakendamise abil.
- Jalakäigutsoonide laiendamine kesklinnas.
- Võimaluste säilitamine kogu linna hõlmava jalgrattateede võrgustiku väljaehitamiseks.
- Liikluskeemiga tarbetute sissesõitude vältimine vanalinna (Kroonuaia, K. E. von Baeri, Vallikraavi, Poe tänavate ja Emajõe vaheline ala) ning suunamine eeslinnadest lähtuva liikluse sisemist ringi mööda magistraaltänavatele ja teedele.

**Arengustrateegia „Tartu 2030”.** Linna arengustrateegias nähakse Tartut arenemas viie alavisiooni raames. Transpordivaldkonnaga seostuv alavisioon on: Tartu on modernse elukeskkonnaga linn. Visiooni täpsustamiseks on püstitatud eesmärgid ja tegevused:

E13. Tartu on integreeritud rahvusvahelisse transpordivõrku, milles transpordikorraldus on turvaline ja keskkonnasõbralik

T 13.1. Transiitliikluse väljajuhtimine linnast.

T 13.2. Linnasiseste põhitänavate, sildade ja eritasandiliste ristmike väljaehitamine sujuva liikluse tagamiseks.

T 13.3. Liikluskoormuse hajutamine, vanalinna tarbetute sissesõitude vältimine.

T 13.4. Tõhusa parkimiskorralduse loomine.

T 13.5. Ühistranspordi ja kergliikluse prioriteetne arendamine.

T 13.6. Transpordiühenduste arendamine: ehitada Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee neljarealiseks, rekonstrueerida Via-Hanseatica (Jõhvi-Tartu-Valga), ehitada välja Rail Baltica ja sisse seada regulaarne lennuliiklus Ülenurmelt.

**Tartu linna arengukava 2007–2013** on arengustrateegiast lähtuv dokument. Arengukavaga kehtestatud transpordi infrastruktuuri renoveerimisega seotud ülesanded on suunatud järgmise eesmärgi saavutamisele: Tartu on integreeritud rahvusvahelisse transpordivõrku, milles transpordikorraldus on turvaline ja keskkonnasõbralik.

Lisaks rahvusvaheliste ühenduste avardamisele on olulisel kohal ka olemasolevate tänavate ja sildade rekonstrueerimine ning uute ühenduste ehitamine. Samuti kruusakattega teede asfalteerimine ning kõnniteede asfaltkatete rekonstrueerimine. Investeeringuid planeeritakse ka kõnniteede rajamisse ja jalgrattateede võrgu olulisse laiendamisse.

Liikluskorralduse valdkonnas on pöhirõhk pööratud kõikide liiklejate (jalakäijad, jalgratturid, mootorsõidukitega sõitjad) liiklusohutuse ja liikluse sujuvuse tagamisele tervikliku ja mitmekesise transpordisüsteemi abil. Linna optimaalse transpordikorralduse kavandamiseks koostatakse transpordi arengukava.

#### 1.1.4. Kokkuvõtte arengudokumentidest

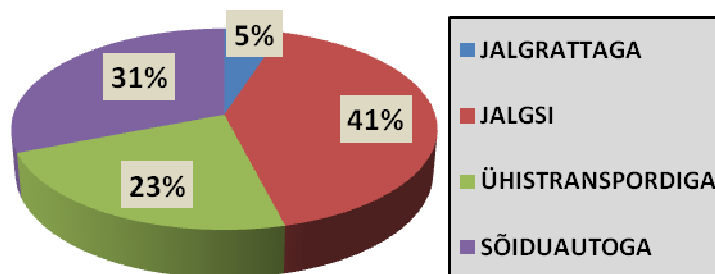
Tartu linna arengudokumentides on liiklusohutuse temaatikat puudutatud pigem infrastruktuuri planeerimise ja liikluskorralduse kontekstis. Strateegilist liiklusohutuse eesmärki ja visiooni Tartu linna arengudokumentides sätestatud ei ole.

Nii rahvusvahelistes kui ka riiklikes arengukavades on transpordi arendamisel pööratud tähelepanu ka liiklejate teadlikkuse tõstmise vajadusele. Samas kui Tartu linna tasandil on pigem kitsalt keskendunud liikluskeskkonna ohutust (infrastruktuuri) puudutavatele küsimustele, aga ka üldiselt teatud liikumisviiside (ühistransport, kergliiklus) eelisarendamisele. Positiivne on see, et linna arengudokumentides on ette nähtud Tartu transpordi arengukava koostamine, mille raames käsitletakse transpordiplaneerimist tõenäoliselt laiemalt ja lisaks infrastruktuuri arendamisega seotud tegevustele täpsustatakse ühistranspordi ja kergliikluse eelisarendamisega seotud aspekte ning pööratakse tähelepanu ka liiklusalasele koolitusele ja teavitusele. Liiklusohutusprogrammi raames tuleb aga eelkõige täpsustada Tartu linna liiklusohutuse eesmärgid ja valdkonnaülesed koostöövõimalused.

## 1.2. Liikluse arengutrendid ja liiklusõnnetuste statistika

Tartu linnas on mitmete aastate vältel teostatud elanike liikumisharjumuste uuringuid. Seega ühena vähestest Eesti linnadest on Tartus olemas ka andmed erinevate liikumisviiside kasutamise kohta. Uuringutulemustele tuginedes teevad Tartu elanikud suurima osa oma igapäevastest liikumistest jalgsi. Mootorsõidukitest eelistatakse ühistranspordile pigem sõiduautot.

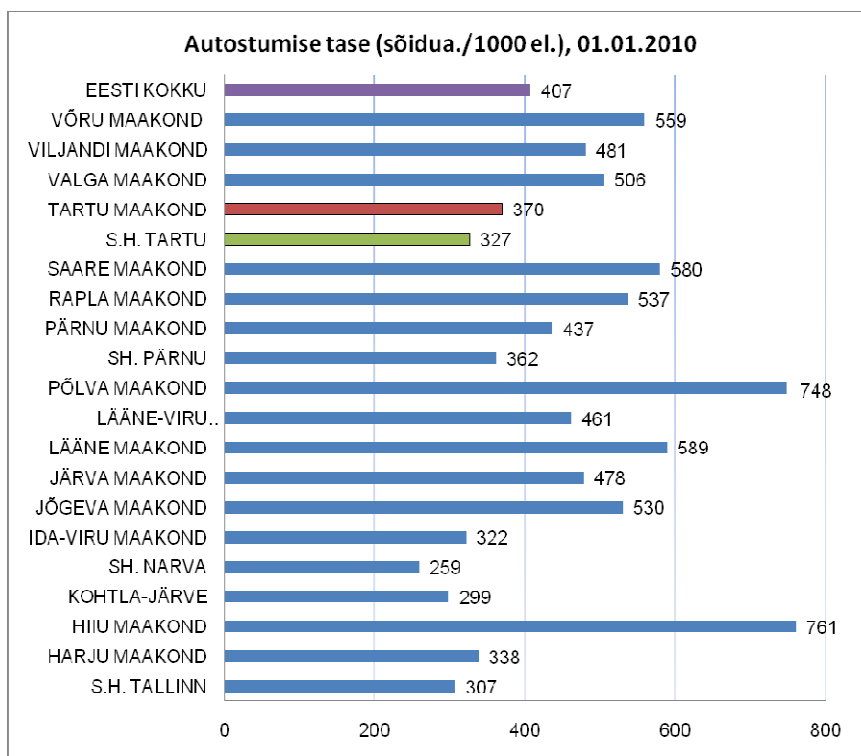
Liikumisviiside kasutamine (modaalne jaotus) Tartu linnas, 2009



Autoliikluse maht ja liikluskoormused on peamiselt mõjutatud mootorsõidukite arvust. Autostumise (sõiduautode arv 1000 elaniku kohta) tasemelt jääb Tartu linn Eesti keskmisest tunduvalt madalamale tasemele. Siiski tuleb arvestada, et hetkel toimub mootorsõiduki registreerimine vastavalt omaniku poolt nimetatud aadressile, mis ei pruugi kattuda sõiduki tegeliku kasutamiskohaga.

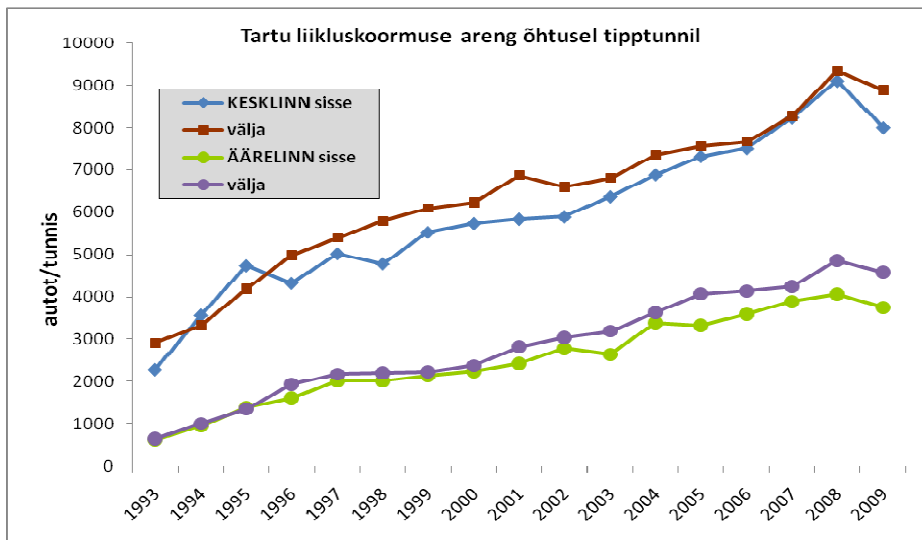
Alates 1993. aastast on Tartu linnas iga-aastaselt teostatud ka liiklusuuringuid, mis

annavad ülevaate liiklussageduste muutustest Tartu tänavatel. Samuti on selle alusel võimalik prognoosida tulevaste arenduste mõju linna liiklusele (sh ristmike läbilaskvusele).



Võrreldes 1993. aastaga, on liiklussageduste kasv kesklinnas öhtusel tiptunnil olnud 2009.

aasta seisuga kolmekordne ning äärelinnas enam kui kuuekordne. Seega on vahepealsete aastate jooksul Tartu linna liiklussituatsioon muutunud oluliselt keerukamaks,

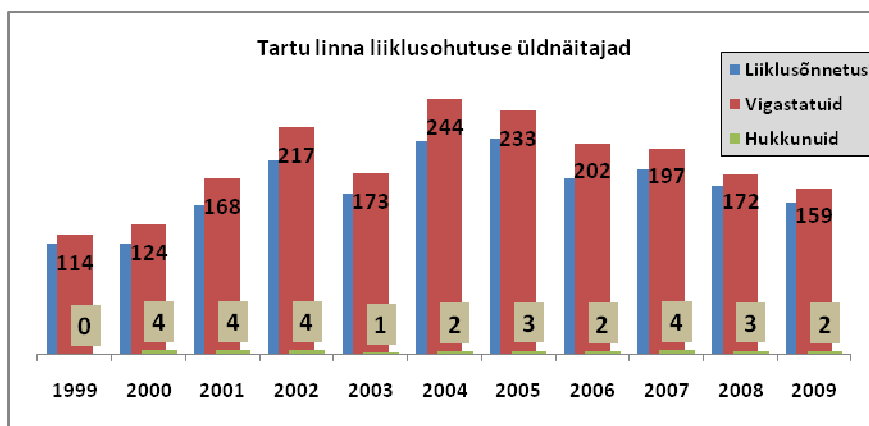


millega on tulnud kohaneda nii jalakäijatel, jalgratturitel kui ka mootorsõidukijuhtidel.

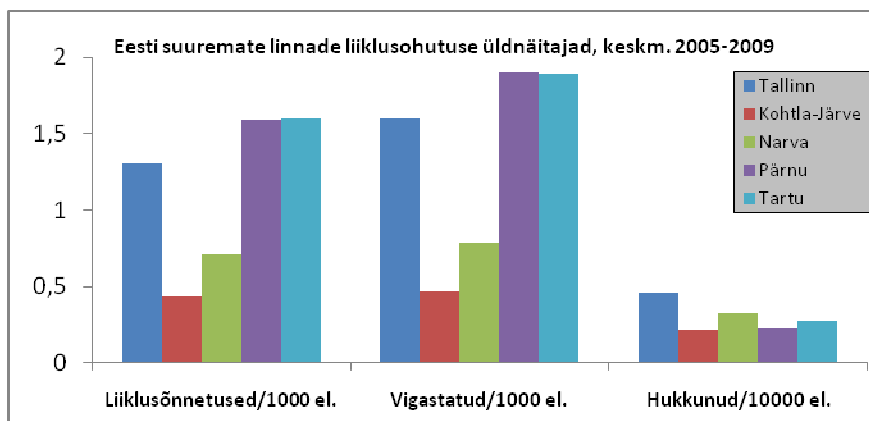
### 1.2.1. Liiklusohutuse üldnäitajad

Tuginedes 1999.–2009. aasta inimkahjuga liiklusõnnetuste, neis vigastatute ja hukkunute andmetele, on täheldatav olukorra järkjärguline halvenemine kuni 2004. aastani. Seejärel Tartu linnas aset leidnud inimkannatanutega liiklusõnnetuste ja neis vigastatute arv langes ning aastal 2009 olid vastavad

näitajad u 30% madalamad kui viie aasta eest. Hukkunute arvus seevastu olulist muutust aastate lõikes toimunud ei ole. Märkimisväärne on, et viimane ilma ühegi hukkunuta aasta Tartu linnas oli 1999. aasta.



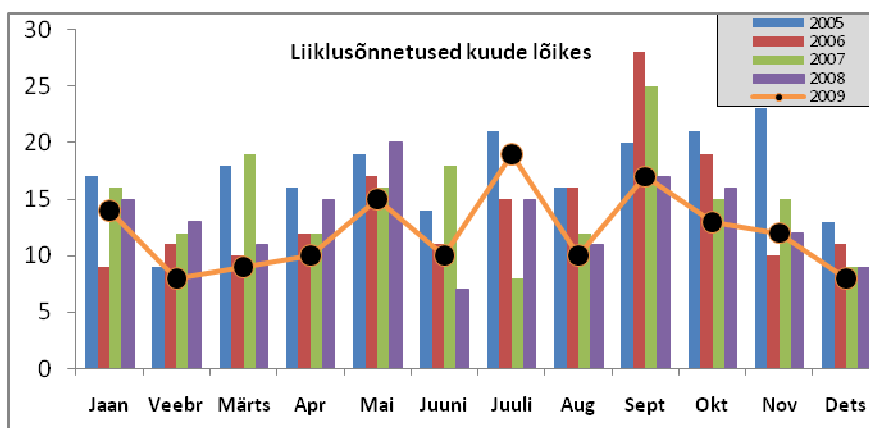
Kui võrrelda Tartu näitajaid teiste Eesti suuremate linnadega (Tallinn, Kohtla-Järve, Pärnu ja Narva), järeldeb, et



inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv on Tartus ja Pärnus ajavahemikul 2005—2009. aasta olnud keskmiselt kõrgemal tasemel. Suhteliselt samasugust trendi järgib ka liiklusõnnetustes vigastatute arv 1000 elaniku kohta. 2009. aastal olid siiski Tartu näitajad inimkannatanutega liiklusõnnetuste ja neis vigastatute osas vaadeldud linnade võrdluses kõige kõrgemad. Liiklusõnnetuses hukkunute arv on aasta-aastalt kõikunud, nagu ka selle näitaja osakaal elanikkonnast. Viimase viie aasta keskmise alusel hinnatuna on Tallinnas ja Narvas 10000 elaniku kohta rohkem hukkunuid kui Tartus.

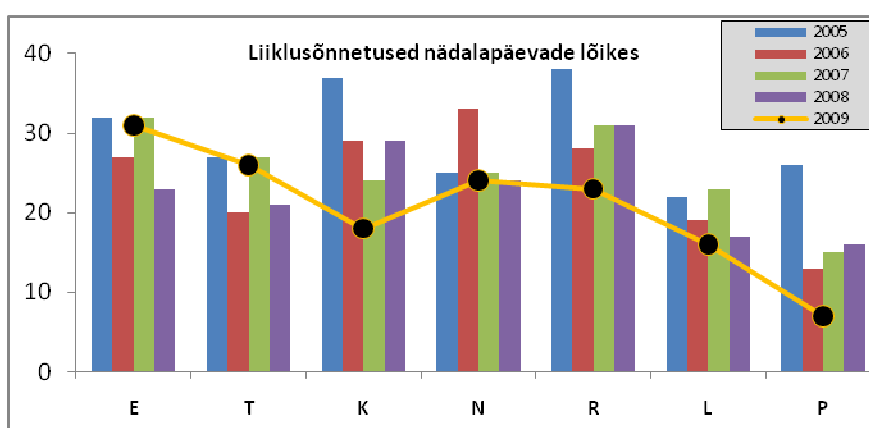
### 1.2.2. Liiklusõnnetuste toimumise periood

2005.–2009. aasta andmete kokkuvõttes on Tartu linnas kõige rohkem õnnetusi just septembris, mõnevõrra vähem mais ja oktoobris. Enamasti leitakse, et



septembrikuu liiklusõnnetuste arv kasvab peamiselt uut kooliaastat alustavate jala käivate laste arvel. Samas näitavad Tartu liiklusõnnetuste andmed, et septembris kasvavad oluliselt mootorsõidukite külgkokkupõrked ning jalgrattaõnnetused. Keskmisest kõrgem on ka mopeediõnnetuste arv. Jalakäijatega õnnetuste arv on kõrgem pimedamal ajal – novembrist jaanuarini.

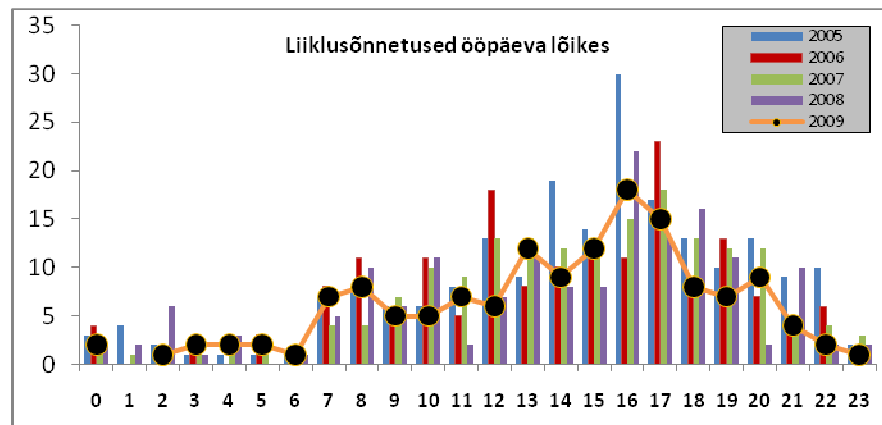
Kõige rohkem liiklusõnnetusi toimus 2005.–2009. aastate kokkuvõttes reedeti ja esmaspäeviti, kõige vähem nädalavahetustel. Eelkõige võib



põhjuseks olla Tartu eripära, kus suur osa tudengitest, aga ka kutse- ja üldhariduskoolide õppuritest lahkub nädalavahetuseks linnast. Seetõttu on ka nädalavahetustel vähem liiklejaid ning hõredam liiklus, mis omakorda vähendab liiklejatevahelise konflikti tekkimise tõenäosust.

Tartu linna liiklusõnnetuste tippaeg on 16:00–18:00, mis on ka autoliikluse õhtune tipptund.

Seda kinnitavad nii 2009. aasta kui ka 2005.–2009. aasta koondandmed. Seejärel õnnetuste arv väheneb ning nende toimumise tõenäosus on kõige madalam ajavahemikul 21:00–6:00.



Hommikul, alates kella 7:00st hakkab õnnetuste arv taas tõusma ja püsib kuni 16:00ni enam-vähem samal tasemel, olenevalt vaadeldavast aastast. Ühtegi tipptunnile omast õnnetuseliiki ei saa välja tuua, kuna ajavahemikus 16:00–18.00 leiab aset enim jalakäijate, mootorsõidukite, jalgratturite, aga ka mopeedidega toimunud liiklusõnnetustest.

### 1.2.3. Liiklusõnnetuste liigid ja toimumiskohad

Kuigi liiklusõnnetuste üldarv on aastate jooksul vähenenud, pole muutunud kõige rohkem inimvigastustega liiklusõnnetusi põhjustanud asjaolu Tartu linnas: kokkupõrge teel oleva jalakäijaga. Suur on ka mootorsõidukite külgekokkupõrgete arv. Õnnetusteliik, mille arv aastate lõikes samuti kõrgel tasemel püsib, on kokkupõrge jalgrattaga. Nii moodustavad jalakäijate ja jalgratturitega juhtunud õnnetused 2009. aastal 45,5% kõigist Tartu linnas toimunud inimvigastustega õnnetustest. Olulisimate liiklusõnnetuste põhjustena saab veel nimetada kokkupõrget ees peatava sõidukiga.

Nii 2009. aastal kui kõigil teistel vaadeldud aastatel toimus suurim osa liiklusõnnetusi fooriga reguleerimata, kuid liiklusmärkidega ristmikel ja sirgetel teelõikudel. Kõrge on olnud ka reguleerimata ülekäiguradadel esinenud õnnetuste osakaal ning reguleeritud ristmikel toimunud õnnetuste arv.

Liiklusõnnetused liikide lõikes					
2005	2006	2007	2008	2009	Liiklusõnnetuse liik
73	38	46	44	42	Kokkupõrge teel oleva jalakäijaga
38	45	36	28	27	Kokkupõrge mootorsõidukiga küljelt / külgedega
23	18	24	21	24	Kokkupõrge jalgrattaga
35	31	22	23	21	Kokkupõrge ees peatuva mootorsõidukiga
6	8	15	12	11	Kokkupõrge mootorjalgrattaga / mopeediga
9	14	14	12	8	Kokkupõrge vastutuleva mootorsõidukiga
12	9	9	7	5	Mootorsõiduki teelt väljasõit
1	1	4	2		Kokkupõrge seisva sõidukiga
2	1	3	3	3	Mootorsõiduki ümberpaiskumine teel
3	1	1	4	2	Kokkupõrge teel oleva takistusega
5	3	3	5	2	Muu liiklusõnnetus, mis on eelpool märkimata
<b>207</b>	<b>169</b>	<b>177</b>	<b>161</b>	<b>145</b>	<b>KOKKU</b>

Liiklusõnnetuste toimumiskohad tee-elementide lõikes					
2005	2006	2007	2008	2009	Tee või tänava element
85	79	68	58	47	Reguleerimata, liiklusmärkidega ristmik
55	35	37	39	31	Sirge teelõik
25	17	18	24	24	Jalakäijate reguleerimata ülekäigurada
9	13	15	20	18	Reguleeritud ristmik
11	12	14	5	11	Teelt maha- või pealesõit
7	3	4	3	4	Jalakäijate reguleeritud ülekäigurada
1	4	9	4	4	Kurv
7	2	4	3	3	Samaliigiliste teede ristmik
2	1	3	3	1	Sild, viadukt
2		2	1		Ühissõiduki taskuga peatuskoht
1	1	1	1	2	Ühissõiduki taskuta peatuskoht
2		1			Fooriga raudteeülesõidukoht
	1				Tõus
	1				Langus
		1			Foorita raudteeülesõidukoht
<b>207</b>	<b>169</b>	<b>177</b>	<b>161</b>	<b>145</b>	<b>KOKKU</b>

Seejuures on 35,4% viimase viie aasta jalakäijaõnnetustest toimunud sirgel teelõigul ning 40,7% ülekäiguradadel (33,7% reguleerimata ja 7% reguleeritud ülekäigurajal). Esimesel juhul võib õnnetuse põhjuseks olla eelkõige ootamatu sõiduteele astumine, samas kui ülekäigurajal võib õnnetuse peapõhjuseks pidada eelkõige mootorsõidukijuhtidepoolset teeandmiskohustuse mittetäitmist. Siiski ei saa välistada ka sellistel juhtudel jalakäijate endi hooletust.

Mootorsõidukite külgkokkupõrgetest 76,4%, mopeediõnnetustest 46,2% ja jalgrattaõnnetustest 49,1% toimus fooriga reguleerimata, kuid liiklusemärgiga ristmikel („Anna teed“ märk), mis võib viidata nii sõiduki juhtide tähelepanematusel kõrvalteelt väljasõitmisel kui ka liikluskeskkonnast tulenevatele probleemidele (nt nähtavus, liikluskorralduse arusaadavus vms).

Ühesõidukiõnnetustest (teelt väljasõit või ümberpaiskumine teel) suurim osa toimus sirgetel teelõikudel, mis viitab vaele kiirusevalikule või siis vähestele juhtimisoskustele.

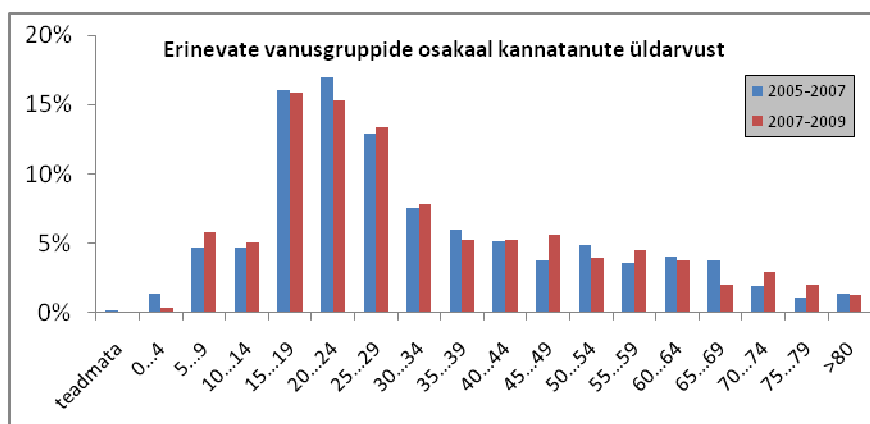
Konkreetsed liiklusõnnetuste koondumiskohad aastatel 2005–2009 on esitatud Lisas I toodud joonisel<sup>4</sup>. Samade kriteeriumite alusel hinnatuna oli viimasel kolmel aastal (2007 – 2009) rohkem kui kuue inimkannatanuga liiklusõnnetust 100 meetri raadiuses alljärgnevatest ristmiketest:

- Riia tn – Turu tn;
- Turu tn – Soola tn;
- Riia tn – Ülikooli tn;
- Riia tn – Pepleri tn;
- Riia tn – Vaksali tn;
- Võru tn – Sõbra tn;
- Narva mnt – Raatuse tn;
- Narva mnt – Kivi tn.

#### 1.2.4. Liiklusõnnetustes kannatanud

Tartu linnas toimunud liiklusõnnetustes kannatanutest suur osa on liiklejad vanuses 15–24 aastat, seda nii

üldarvudes hinnatuna (2005–2007 ja 2007–2009 keskmine), aga ka taandatuna elanike arvule vastavas vanusgrupis. Analüüsis lisaks õnnetusse sattumise riskile ka

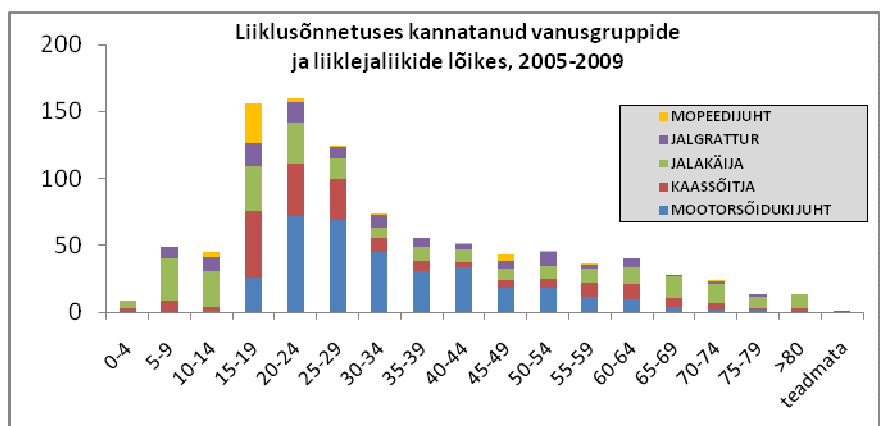
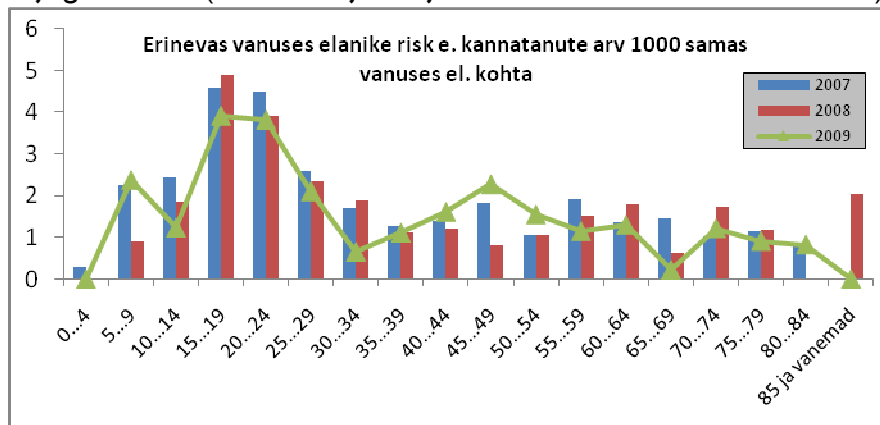


<sup>4</sup> Koondumiskohtadena on määratletud kohad, kus vaadeldud perioodil jääb 100 m raadiusesse üle 6 inimkannatanuga liiklusõnnetuse



õnnetusse sattunute poolt kasutatavat liikumisviisi, on näha, et kuni 15 aastani on kannatanud peamiselt jalakäijad või jalgratturid (valdavalt jalakäijad, kes moodustasid üle 60%).

Tähelepanuväärne on ka mopedijuhtide õnnetuste koondumine 15–19aastaste vanusgruppi. 20–54aastaste puhul olid kannatanutest suurim osa mootorsõidukijuhid. 60 ja eakamate kannatanute puhul oli tegemist peamiselt jalakäijatega, 65 ja vanemate seas oli jalakäijate osakaal üle 50%.

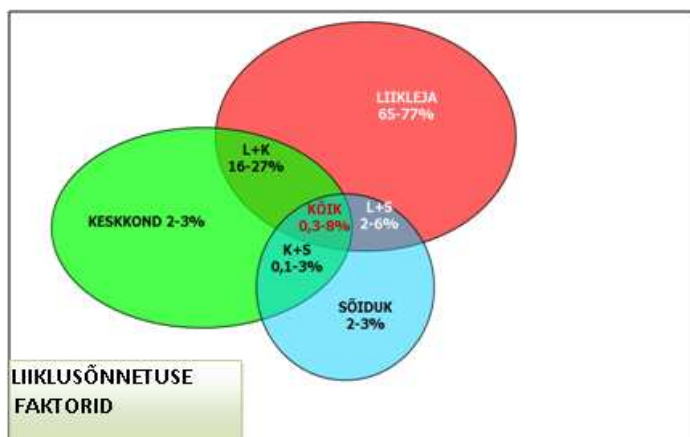


Eeltoodut aitab ehk selgitada see, kui vaadata õnnetusliike, millesse erinevate vanusrühmade esindajad satuvad. Kuni 15-aastaste liiklejatega juhtub kõige enam jalakäija-, jalgratta- ja mopediõnnetusi. Jalakäijaõnnetuste arv on suur ka üle 65-aastaste kannatanute seas. 16–65-aastaste puhul on aga valdavalt mootorsõidukiõnnetused, eelkõige pikikokkupõrked. 16–25-aastaste puhul on keskmisest suurem ka ühesõidukiõnnetuste arv, mille taga on tõenäoliselt vähesed juhtimiskogemused.

Liiklusõnnetuse liik ja neis kannatanud vanusegruppide lõikes 2005-2009					
Liiklusõnnetuse liik	<15	16-25	26-40	41-65	65<
Jalakäijaõnnetus	71	59	28	48	50
Jalgrattaõnnetus	21	33	24	29	4
Mopediõnnetus	16	29	3	9	1
Mootorsõidukite külgekõppõrke	7	61	67	55	15
Mootorsõidukite pikikõppõrge	9	81	91	50	15
Teelt väljasõit/ümberpaiskumine	1	47	27	14	1
Muu	1	2		4	1

### 1.3.Liiklejad ja nende hoiakud

Kuigi liiklusõnnetuse toimumise ühe asjaoluna tuleb kindlasti analüüsida probleeme liikluskeskkonnas ja liikluskorralduses, mille ohutuse eest vastutab avalik sektor, on väga sageli põhjuseks ka liiklejate poolne eksimus. Seetõttu kohustab Eesti liiklusseadus kõiki liiklejaid järgima liiklusalaste õigusaktide nõudeid, olema liikluses hoolikad ja ettevaatlikud ning tagama liikluse sujuvus, et vältida ohtu ja kahju tekitamist. Seega iga liikleja peab ka ise oma ohutuse tagamise panustama.

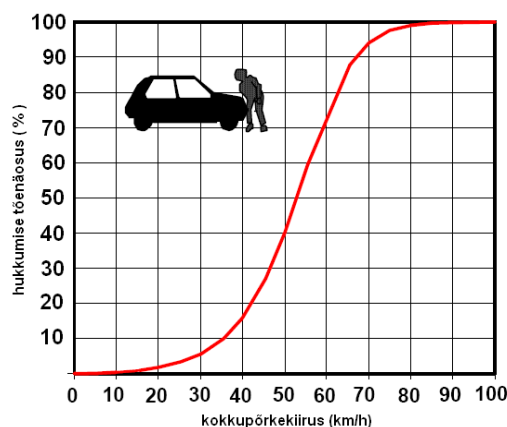


Hinnanguliselt aitaks see, kui kõik liiklejad täidaksid liikluseeskirju, austaksid kehtestatud kiiruspiiranguid ja ei läheks liiklusesse alkoholi mõju all, Euroopa teedel säästa rohkem kui 12 000 inimelu aastas, kuna väidetavalt on 90% liiklusõnnetustest suuremal või vähemal määral tingitud inimlikust eksimusest.

Arvestades, et liiklejate motivatsioon ohutult käituda, nende tähelepanuvõime, teadmised, oskused ning võimalused on erinevad ning sageli etteaimamatud, on liiklejast tingitud faktor just see osa liiklusohutusest, mida täielikult kontrollida ega ka prognoosida pole võimalik. Seega on liiklejad ohutu transpordisüsteemi kujundamisel kõige ebakindlamaks lüliks. Järgnevalt on vaadeldud liiklusohutuse probleeme liiklejagruppide, sh riskialtimate vanusrühmade lõikes. Liiklejate probleemide ja riskikäitumise osas on tuginetud Tartu liiklusohutusprogrammi küsitluse tulemustele.

**Jalakäijate** kokkupõrkel mootorsõidukitega jäävad valdavalt kannatajateks just jalakäijad. Liiklusõnnetuste tagajärgede raskust mõjutab eelkõige kokkupõrkekiirus. Lisaks kasvab jalakäijaõnnetuste puhul jalakäija hukkumise tõenäosus sõltuvalt talle otsa sõitnud auto kiirusest, näiteks kui otsasõidukiirus suureneb 40 kuni 50 km/h-ni, kasvab hukkumise tõenäosus 2,5 korda.

Kõige tõenäosemad on jalakäijaõnnetused olukordades, kus jalakäijate liikumised ristuvad mootorsõidukitega. Tõenäoliselt just



seetõttu näevad Tartu jalakäijad enda ohutust mõjutava suurima probleemina keerulisi ja ohtlikke teeületuskohti, aga ka tänavaid, kus puuduvad kõnniteed või jalakäijate liikumisteed ei ole sõidukitest piisavalt eraldatud.

Seega tuleb jalakäijate ohutuse tõstmiseks erilise tähelepanu alla võtta just eelnimetatud kõrgema riskiga kohad. Lisaks olemasolevate ülekäiguradade ohutuse inspekteerimisele, tuleb hinnata, kas teeületuseks ettenähtud ülekäigurajad paiknevad jalakäijale sobivas ning sõidukijuhile silmatorkavas asukohas, kus sõidukiirused on alandatud.

Samas on liiklusõnnetusi, mille põhjuseks on jalakäijate endi ebaõige käitumine. Küsitlusest selgus, et Tartu linnas on jalakäijate peamiseks liiklusrikkumiseks teele astumine kohtades, kus see pole lubatud, punase tule eiramine ja reguleerimata ülekäigurajale astumine ilma eelnevalt ohutuses veendumata. Niisiis peab jalakäijaõnnetuste arvu oluliseks vähendamiseks lisaks muutustele liikluskeskkonnas toimuma ka muutus jalakäijate hoiakutes ja käitumises.

**Jalgratturid.** Tartu linnas jalgrattaga liiklejate arv on tõusuteel. Kui varem võeti ratas välja vaid treeninguks või lõbusõitudeks, siis üha enam on jalgrattast kujunemas igapäevaste liikumiste vahend, seda eriti soojematel aastaegadel.

Jalgratturite jaoks on suurimaks probleemiks ohutute liikumisteede vähesus ja olemasolevate katkendlikkus. Sihtpunkti jõudmiseks tuleb sageli marsruut eelnevalt läbi mõelda ning pole harvad juhud, kui just liiklusohutuse kaalutlusel valitakse liikumiseks kõnnitee. Teine oluline küsimus seoses jalgratturite osakaalu kasvuga Tartu linnas on probleemid tänavaruumi jagamisel jalakäijate ja mootorsõidukijuhtidega. Kuna teistel liiklejatel ei ole kujunenud jalgratturitega arvestamise harjumust, tekivad tihti konfliktid: sõiduteel mootorsõidukite ning jalgratta- ja jalgteel jalakäijatega.

Kui jalgratturitele valmistavad probleeme peamiselt infrastruktuuri ja teiste liiklejate suhtumisega seotud küsimused, siis kaasliiklejad nimetasid jalgratturite peamiste liiklusrikkumistena ülekäiguradadel sõidutee ületamist ratta seljas, liiklemist kõnniteel ning jalgratturite ohtlikku sõidustiili (sõitmine vastassuunas, fooride eiramine, manöövrast mitteteavitamine jne). Probleemina toodi välja ka turvavarustuse vähene kasutamine jalgratturite seas. Üleüldiselt ei ole kiivri kandmine linnatingimustes eriti populaarne ja suhtumine kiivri kandmise vajalikkusesse on pigem tagasihoidlik (vaid 37% Tartu jalgratturitest peab seda enda puhul väga vajalikuks<sup>5</sup>). Siiski on uue liiklusseaduse kohaselt alla

---

<sup>5</sup> TNS Emor uuring, 2008. „Jalgrattakiivri kandmine elanike poolt“.

16-aastastel juhtidel, kes liiguvad teel jalgratta, tasakaaluliikuri ja pisimopeediga, kohustus kanda kinnirihmatud jalgratturikiivrit.

**Lapsed** (eelkõige kuni 15-aastased) kuuluvad liiklusohutuse mõistes keskmisest kõrgema riskiga rühma, kuna neil puudub arvestatav liiklemise kogemus ja nende arusaamad õigest käitumisest ei ole välja kujunenud, mistõttu võivad nad ohusituatsioonides olukorda valesti hinnata või käituda täiskasvanud liiklejale (nt sõidukijuhile) ootamatult. Kuna selles vanusgrupis liiklejad satuvad tavaliselt õnnetusse jalakäijate või jalgratturitena, siis on eriti oluline pöörata tähelepanu nende hoiakute ja käitumise kujundamisele just nende liikumisviiside kasutajatena. Laste liikluskasvatuse hetkeolukorda ja valdkonna probleeme on käsitletud p 1.4.2.

**Mootorratturid ja mopeedijuhid.** Motoriseeritud kahe rattalised on sõidukitest kõige suurema riskiga liikumisvahendid, kuna ei paku juhile samaväärset kaitset võrreldes autode või ühissõidukitega. Näiteks mootorratturi liiklusõnnetuses hukkumise risk on Euroopas 18 korda kõrgem kui teistel liiklejatel. Valdav enamus mootorratta ja mopeediõnnetustest on tingitud inimlikust eksimusest.

Tartu linnas mopeedi või mootorrattast kasutanute jaoks on suurimaks ohuks liikluses kaasliiklejate käitumine, eelkõige siis nendega mitte arvestamine. Samas oli ka autojuhte, kes mainisid, et mopeede ja mootorrattureid on liikluses lihtsalt keeruline märgata.

Ohutust mõjutab kindlasti ka mopeedijuhtide ja mootorratturite käitumine. Mopeedijuhtide ja mootorratturite peamiste rikkumistena nimetati kiiruse ületamist, ohtlikku sõidustiili (sõelumine, sõitmine grupis, sõitmine tagarattal jne) ning eriti just mopeedijuhtide puhul väheseid teadmisi liikluseeskirja nõuetest.

**Algajad mopeedijuhid.** Tartu linnas on mopeedijuhtidega juhtunud inimvigastustega õnnetused koondunud vanusgruppi 15–19 aastat. Kuna mopeedijuhtimise õigust tõendav tunnistus on hetkel nõutav vaid 14–15aastaste juhtide puhul, siis tegelikult ei olegi täielikku kindlust, kuivõrd mopeedijuhid liikluseeskirju tunnevad ning koos mootorsõidukitega liiklemiseks ette valmistatud on. Alates 1. jaanuarist 2011 on mopeed mootorsõiduk, mille juhtimiseks peab olema mistahes mootorsõiduki juhtimisõigus või piiratud juhtimisõigus, mida kinnitab vastava juhiloa olemasolu. 14–15-aastastel pisimopeedijuhtidel peab aga olema jalgrattajuhiluba.

**Sõidukijuhid.** Olenemata väiksematest liikumiskiirustest võrreldes asulaväliste teedega ja üha turvalisemaks muutuvatest sõidukitest, on siiski viimase viie aasta statistikale tuginedes Tartu linnas liiklusõnnetustes kõige enam kannatanuid just mootorsõidukijuhtide seas. Kui sõidukijuhid ise peavad Tartu linnas ohtlikuks mitmeid keerulise lahendusega ristmikke, kus liikluskeskkond ei toeta kehtivat liikluskorraldust või nähtavus on piiratud, siis sõidukijuhtide endi käitumine on samuti üks ohuallikas. Eelkõige on probleeme just kehtivast kiiruspiirangust kinnipidamisega, suunatule mittenäitamise, teisi liiklejaid takistava parkimise ja elementaarse viisakuse puudumisega kaasliiklejate suhtes.

**Algajad juhid.** Arenenud riikides on liiklusõnnetused peamiseks surmapõhjuseks vanusgrupis 15–24 aastat. Just see vanusgrupp moodustab suurima osa algajatest juhtidest. Noored juhid ei riski üksnes oma eluga, vaid ka teiste liiklejate omaga. Peamiseks õnnetuste põhjuseks on kogenematus ja sellest tulenevalt oma võimete ülehindamine, kontrolli kaotamine sõiduki üle või vale sõidukiiruse valik. Selle probleemi lahendamisel on eelkõige oluline autokoolide roll juhtidele liikluses peituvate ohtude tutvustamisel ning ohutu käitumise juurutamisel.

**Eakad liiklejad.** Vananev ühiskond tähendab ühtlasi ka seda, et olulisele kohale tõstatub küsimus transpordisüsteemi subjektiivsest turvalisusest (st inimeste poolt tunnetatult ohutu) ja usaldusväärsest. Kuna sarnased küsimused on juba praegu aktuaalsed puuetega inimeste puhul, siis tuleb liikluse korraldamisel rakendada meetmeid, mis tagaksid ohutu liikluskeskkonna ka piiratud liikumisvõimega liiklejatele.

Teisalt kaasneb sellega ka arvestav eakate sõidukijuhtide osakaalu kasv. Peamised probleemid seoses eakate juhtidega on kohati pikem reageerimisaeg ning piiratud nägemis- ja/või kuulmisvõime. Teisalt on aga nende juhtide eeliseks suurem kogemus liiklejatena, mistõttu ollakse ettevaatlikumad ning pigem välditakse pingelisi liiklussituatsioone. Siiski on nii mõneski riigis eakate liiklejate ohutuse tagamiseks korraldatud koolitusi ja arutatud sõidukijuhtide regulaarse tervisekontrolli vajaduse üle.

## 1.4. Senine liiklusohutusalane tegevus ja peamised liiklusohutusalased probleemid

### 1.4.1. Liiklusohutusalase tegevuse korraldus Tartu linnas

Eesti teedel on liikluse korraldamise ning liiklusohutuse tagamise alused ja põhinõuded sätestatud liiklusseadusega. Selle kohaselt vastutab riikliku liiklusohutuspoliitika väljatöötamise

eest Vabariigi Valitsus. Riikliku liiklusohutuspoliitika elluviimist korraldatakse riiklike liiklusohutusprogrammide kaudu. 2003. aastal kinnitatigi Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm aastateks 2003–2015.

Kohaliku omavalitsuse tasandil korraldatakse liiklusohutuslaste tegevuste elluviimist regionaalsete ja kohalike liiklusohutusprogrammide kaudu. Tartu linnas käesoleva hetkeni vastav programm puudus. Samas on Tartu Linnavalitsuse erinevad osakonnad ja teenistused selle valdkonnaga siiski oma igapäevatöö raames otseselt või kaudselt tegelenud, kuna liikluse korraldamise ja liiklusohutuse tagamine oma territooriumil on kohaliku omavalitsuse üks kohustusi. Järgnevalt on antud ülevaade liiklusohutuslaste tegevuse korraldusest Tartu Linnavalitsuses ja Tartu linnas üleüldse.

Tartu Linnavalitsuses jaguneb vastutus liiklusohutuse tagamise eest peamiselt kolme osakonna vahel: linnamajanduse osakond, haridusosakond ning linnaplaneerimise ja maakorralduse osakond.

**Linnamajanduse osakonnal** lasub eelkõige vastutus olemasoleva liikluskeskkonna ohutuse tagamise ees, mida tehakse erinevate teenistuste kaudu.

Haljastus- ja puhastusteenistus vastutab linna üldkasutatavate tänavate, väljakute, parklate, kõnniteede ja treppide, sildade, bussipeatuste ja selle inventari hoolduse korraldamise eest.

Teedeteenistuse ülesandeks on linna teede, väljakute, sildade, Emajõe kaldakindlustuse, vihmaveekanaliseerimise, kraavide, truupide ja tänavainventari ehituse (paigalduse), remondi ja arvestuse korraldamise ning perspektiivplaneerimisega tegelemine. Samuti linna tänavavalgustuse korraldus, hooldus, remont ja ehitus.

Liikluskorraldusteenistus tegeleb operatiivset lahendust nõudvate küsimustega, milleks on linna ühistranspordi korraldamine, linna liikluskorralduse määramine, liikluse jälgimine ja selle operatiivne juhtimine, liiklusuuringute korraldamine, valveta tasulise parkimise korraldamine. Samuti antakse hinnanguid erinevate planeeritud liikluslahenduste ohutusele. Liikluskorraldusteenistuse haldusalasse kuuluvate igapäevaste liikluslaste küsimuste lahendamise raames tehakse vajadusel koostööd teiste linnavalitsuse osakondade, liiklusnõukogu, politsei ja teiste asjaosaliste organisatsioonidega.

Ühena esimestest kohalikest omavalitsustes alustas Tartu linnas tegevust liiklusnõukogu, mis moodustati Tartu linnamajanduse osakonna juhataja käskkirjaga. Kuigi komisjonil puudub põhimäärus, mis sätestaks eesmärgid, kohustused, õigused ning asjaajamiskorra, on senise

praktika kohaselt tegemist Tartu liikluse sõlmküsimustes nii liikluskorraldusteenistusele kui ka inseneriteenistusele nõuandva organiga. Liiklusohutuse tagamine on seejuures üks peamisi eesmärke.

**Linnaplaneerimise ja maakorralduse osakond** tegeleb planeeritava liikluskeskkonna ohutuse tagamisega, aga ka pikaajalisemate arengusuundade määratlemisega.

Kui liikluskorraldusteenistus vastutab liiklusohutuse eest juba olemasolevatel teedel ja tänavatel, siis linnaplaneerimise ja maakorralduse osakonna inseneriteenistus tegeleb tehnilise infrastruktuuri arenguga seotud küsimuste lahendamise ja üld- ja detailplaneeringutes ning projekteerimistingimuste koostamisega. Planeeringute lähteülesannetes tänavate maa-alade, liiklus- ja parkimiskorralduse ning tehnovõrkude ja –rajatiste osade kooskõlastamise ja keerulisemal juhtudel ka koostamisega. Samuti on spetsialistidel õigus teha ettepanekuid planeeritud liiklusskeemide muutmiseks ning tellida selleks uuringuid, sh ka liiklusohutuse auditeid.

Planeeringuteenistuse ülesandeks on ruumilise planeerimise üldine korraldamine, planeeringute koostamine ja koostamise ning menetlemise korraldamine ning järelevalve kehtivate planeeringute rakendamise üle.

Linna arenguteenistuse ülesandeks on linna arengustrateegia ja arengukavade koostamine ning nende koostamise koordineerimine. Samuti vajalike uuringute organiseerimine ja statistiliste andmete kogumine linna arengukavade ja planeeringute koostamiseks.

**Haridusosakonna** ülesandeks on muuhulgas ka liikluskasvatusalase tegevuse koordineerimine, mis peamiselt on seotud vastava informatsiooni ja liikluskasvatuse läbiviimiseks vajalike õppematerjalide ning –vahendite edastamisega linnavalitsuse hallatavatele koolidele ja lasteasutustele. Eriti aktiivselt toimub vastav koostöö just lasteaedadega.

Tartu Linnavalitsuse **tervishoiuosakonna** haldusalaks on tervishoiualase töö korraldamine Tartu linnas. Kuigi liiklusohutus ei ole tervishoiuosakonna poolt käivitatud projektides primaarne eesmärk, on see siiski olnud osa mitmetest terviseedendamisele suunatud tegevustest, mille raames viiakse läbi üritusi vigastuste ennetamiseks ning terviseteadliku liikluskäitumise ja liikluskultuuri propageerimiseks.

Tartu Linnavalitsuse kultuuriosakonna **noorsooteenistuse** ülesandeks on Tartu linna noorsootöö valdkonna korraldamine (sh noorsootööprojektidele, avatud noortekeskustele,

huviringidele, laagritele, noorteühingutele toetuse eraldamine). Teenistuse koostööpartneriteks on hulgaliselt ühinguid mittetulunduslikust sektorist ning linna noorsootöö asutused. Samuti on noorsooteenistuse vahendamisel nii mõnelegi liikluse teemalisele üritusele leitud vabatahtlikke abilisi. Noorsooteenistuse juhataja üheks ülesandeks on koordineerida Tartu laste- ja noortesõbraliku linna töögruppi, mis on valinud lähiaastate prioriteediks laste liikumise ja turvalisuse tagamise.

Avalike suhete osakonna **teabeteenistuse** ülesandeks on muuhulgas linna kodulehe arendamise ja toimetamise korraldamine, linnavalitsuse tegevust kajastava info kogumine, süstematiseerimine ja avalikustamine ning pressiteadete ja arvamusartiklite koostamine ja edastamine meediaväljaannetele linnavalitsuse otsuste, linnavalitsuse poolt korraldatavate ürituste või linnavalitsuse muu tegevuse kohta. Samuti juhitakse meediaplaanide koostamist linna poolt korraldatavate ürituste ja kampaaniate elluviimiseks ja suheldakse meediaväljaannetega.

Linnakantselei **menetlusteenistuse** ülesandeks on vääртеomenetluselase töö korraldamine linnavalitsuses, ametnike nõustamine vääртеomenetluses, vääртеgude toimepanijate väljaselgitamine, vääртеgude menetlemine ning järelevalve teostamine linnavalitsuse ametnike menetluses olevate vääртеoasjade seaduslikkuse üle. Samuti tegeletakse kohtuvälise menetleja tegevuse peale esitatud kaebuste lahendamise, kohtuvälise menetleja esindamisega kohtumenetluses ja linnavalitsuse ametnike nõustamisega järelevalvetoimingute teostamises, sealhulgas ettekirjutuste tegemises ja sunniraha kohaldamises. Menetlusteenistus on vastutav ka linnavalitsusele seadusest tulenevate järelevalve alaste ülesannete täitmiseks koostöö korraldamise eest teiste riigiasutustega.

Lisaks linnavalitsuse osakondadele on Tartu linnas olulisteks partneriteks nii Lõuna Regionaalne Maanteeamet kui ka Politsei- ja Piirivalveameti Lõuna Prefektuur.

Kui Maanteeameti üldiste liikluskasvatusalaste tegevuste alla kuulub erinevate liiklusalaste uurimuste, statistiliste analüüside, kampaaniate, õppevahendite jm selleteemaliste riiklike algatuste korraldamine ja teostamine, siis Lõuna Regionaalse Maanteeameti liiklusohutuse osakonna ülesandeks on regionaalsete probleemide, vajaduste ja iseärasuste analüüs. Tegeletakse ka regionaalse koostöövõrgustiku loomisega ning liikluskoolitusega tegelevate koostööpartnerite leidmisega, riskigruppidele suunatud tegevustega ning laiema teavitusega. Üks Lõuna Regionaalse Maanteeameti liiklusohutuse osakonna



prioriteetidest on lasteaedade ja koolide liikluskasvatuse alase tegevuse toetamine ning õpetajate toetamine ja nõustamine liikluskasvatusalase täiendõppe korraldamisel ja liikluskasvatuse läbiviimisel nii lasteaedades kui ka koolides. Liiklusohutuse osakonna kaudu toimub ka liikluskasvatuse õppematerjalide tellimine ja laiali jagamine. Samuti osaletakse linnas toimuvatel avalikel üritustel ja riiklike kampaaniate kohalikul läbiviimisel. Igapäevase töö raames töötatakse muuhulgas välja uusi koolituspakkumisi, mis hõlmavad erinevaid sihtrühmi (sh ka täiskasvanuid) ning teostatakse projektipõhiseid tegevusi (sh projektikonkursside läbiviimine).

Politsei- ja Piirivalveameti Lõuna Prefektuuri korrakaitsebüroo ülesandeks on muuhulgas liiklusturvalisuse ja liiklusjärelvalve tegevuse korraldamine ja koordineerimine (vt täpsemalt p 1.4.5.).

Kuna liiklusohutuse valdkonnaga tegelevad erinevad Tartu Linnavalitsuse osakonnad, teenistused ja ametkonnad, jääb kohati puudu süsteemsest ja koordineeritud tegevusest. Üks põhjus, miks omavaheline suhtlemine on seni pigem juhuslikku laadi, tulenebki sellest, et pole sõnastatud konkreetset Tartu linna liiklusohutuspoliitikat, mis käsitleks liiklusohutuse küsimusi kui valdkondadeüleseid, mille parima lahenduse saavutamisel peab ja tulebki koostööd teha. Samuti ei ole analüüsitud koostöövõimalusi ja vorme selles valdkonnas, kuna teemale ei ole senini eraldiseisvalt tähelepanu pööratud.

Lisaks riiklikele asutustele on Tartu linna transpordiküsimustes aktiivselt kaasa rääkinud ka mitmed kolmanda sektori ühendused, eelkõige just jalgratturite huvide esindajad (nt MTÜ Vänta Aga, Ühendus Jalgrattalinn Tartu), kelle abiga on Tartu linnas viimastel aastatel läbi viidud mitmeid jalgrattaliikluse arendamisele suunatud projekte. Mitmete projektide raames (nt jalgrattaliiklus ja ühistransport) on konsulteeritud ka puuetega inimesi esindavate organisatsioonidega. Kuna senine positiivne praktika on tõestanud kolmanda sektori kompetentsi olulisust Tartu linnas toimuvate arengute kavandamisel, tuleb igati soosida liiklejate huvigruppe esindavate vabühenduste tegevust.

## **1.4.2. Haridus ja koolitusvaldkond liiklusohutusalasest tegevuses**

### *Liiklusalane koolitus lasteaedades ja koolides*

Vastavalt laste liikluskasvatuse korrale viivad kuni 18-aastaste liikluskasvatust eelkõige läbi lapsevanemad ja seaduslikud esindajad, lasteasutused ja koolid.

Kuigi Tartu linnas läbiviidava liikluskasvatusalase tegevuse ulatuse ja sisu osas regulaarselt informatsiooni ei koguta, käsitletakse liiklusohutuse temaatikat nii lasteaedades kui koolides osana õppekavast. Lasteaialastele õpetatakse muuhulgas, kuidas ületada ohutult sõiduteed, erinevate liiklusmärkide tähendust, liikluses valitsevaid ohte ja korrektset käitumist liikluses. Samuti räägitakse erinevatest liikumisviisidest, turvavarustuse kasutamise vajadusest ning jalgrataste tehnilisest seisukorrast. Õppetöö toimub praktiliste tegevuste, õppemängude ja õppefilmide vaatamise abil. Osade lasteaedade territooriumile on praktilise õppe läbiviimiseks rajatud ka eraldi liikumiskasvatuse õppeväljakud.

Esimeses kooliastmes (1.–3. klass) on õppekava läbivateks teemadeks käitumine tänaval ja liiklusreeglite vajalikkus, samuti ohutu sõidutee ületamine ning sõidukite liikumissuuna, -kiiruse ja kauguse hindamine. Käsitletavate teemade seas on ka sõidukite ja jalakäijate liiklemise iseärasused erinevates ilmastikuoludes, ohud kooliteel, ühissõiduki kasutamine ja sõidutee ületamine ühissõidukist väljumisel. Samuti pööratakse tähelepanu liiklemisele rulluiskude ja rulaga ning turvavarustuse vajalikkusele. Koolilastele üha olulisemaks teemaks on ka liiklemine jalgrattaga liikluses (sh kus tohib sõita jalgrattaga) ja jalgrattasõit.

Teises astmes (4.–6. klass) läbiviidava liikluskasvatuse tulemusena teavad õpilased liiklusmärkide tähendusi, reguleerimata ristmiku ületamise reegleid nii jalakäija kui juhina (jalgratturi ja mopeedijuhina), liiklustraumade põhjuseid ning turvavarustuse korrektset kasutamist. Samuti oskab õpilane määrata sõiduki liikumiskiirust ja vahemaad ning teab, et pidurdus- ja peatumistekond sõltub sõiduki kiirusest ning tee- ja ilmastikuoludest.

Kolmandas astmes (7.–9. klass) on liikluskasvatuse tulemuseks see, et laps teab erinevate liikumisviiside kasutajate (jalakäijaid, sõitjad, juhid) õiguseid ja kohustusi ning jalgratturitele ja mopeedijuhtidele esitatavaid nõudeid. Samuti oskab tegutseda õnnetuse korral.

Liikluskasvatusalane õppetöö viiakse koolides läbi integreeritud õppena peamiselt eesti keele, matemaatika ja inimeseõpetuse ainetundide, aga ka klassijuhatajatunni ja õpilasürituste raames. Õppemeetoditena on kasutusel vestlused, situatsiooniõpped, õppemängud, nuputamis- ja tekstülesanded, õppekäigud. Laste huvi põhikoolis käsitletavate liiklusteemade vastu ärgitab muuhulgas jalgrattalubade tegemise võimalus, mis peaaugult on Tartu linna koolides korraldatud vastava ringitöö raames. Mopeedijuhtide koolitust Tartu linna koolid üldiselt ei korralda ning huvilistel tuleb pöörduda autokooli.

Jalgratturikoolituse läbiviimiseks on Maanteeamet ellu kutsunud sihtsuunalise õppevahendite meisterdamise projekti, kus tööõpetuse tundides meisterdatakse

jalgratta praktilise sõiduuskuse harjutamiseks elemente. Maanteeamet on toetanud materjalide, koonuste jm vajaminevate vahenditega. Juba kaheksa Tartu linna kooli on selle projekti kaudu endale õppevahendi soetanud.

Kuigi vastavalt laste liikluskasvatuse korrale peaks gümnaasiumis (10.–12. klass) ja kutseõppeasutuses liikluskasvatuse sisuks olema üldine liikluskultuur, vastutustundlikkus ja viisakus liiklejana, pole tegelikult teada kuivõrd Tartu linna koolides ainekäsitluste raames nendele teemadele tähelepanu pööratakse. Gümnaasiumite õppekavade alusel hinnatuna ei ole liikluse temaatika ainekava Turvalisuse teema all enam nii aktuaalne kui käitumine suurõnnetuste korral. Samas 2010. aastal sügisel käivitati esmakordselt pääste-, politsei- ja maanteeameti ohutuskoostöö noortele "Iga I turvaliselt 12. klassi". Projekt hõlmab üldharidus- ja kutsekoolide noori ning selle teemad on veeohutus, liiklusohutus ja esmaabi. Tartu linnast osalevad koolitusel Tartu Descartes'i Lütseumi (60 õpilast) ja Tartu Kutsehariduskeskuse (60 õpilast) II. klasside õpilased.

Samuti gümnaasistidele suunatud projekt „Selge pilt“ raames kaardistatakse ja analüüsitakse noorte riskikäitumist ning alkoholi ja autojuhtimise probleeme. Avatakse õige käitumise mudeleid. Sellel koolitusel on juba osalenud mitmed Tartu linna koolid (2010. aastal Tartu Kutsehariduskeskus).

#### *Probleemid laste liikluskasvatuse korraldamisel*

Nagu eelpool mainitud, on linnavalitsuse haridusosakonna spetsialistid erinevatel koolitajatel aidanud suhelda lasteaedade ja koolide juhtidega, et selgitada välja vajadus koolituste ja õppevahendite järele (nt ostis Tartu Linnavalitsus 2004. aastal lasteaedadele kokku 700 helkurvesti), edastada õppematerjale ning teavitada lasteasutuste juhte liikluskasvatust puudutavatest koolitustest, materjalidest ja projektidest. Peamiseks koostööpartneriks selles valdkonnas on Maanteeamet. Enamasti on aga koolide ja lasteaedade õpetajatel (Lõuna Regionaalse) Maanteeameti spetsialistidega otsekontaktid ning kõik liikluskasvatusalased probleemid ei jõuagi linnavalitsuse spetsialistideni.

Tartu linna lasteaedades ja koolides läbiviidud küsitlusest selgus, et liikluskasvatuse läbiviimisel on probleemiks liiklusõppe materjalide ja –vahendite piisavus. Kõige suurem vajadus on nii koolides kui lasteaedades liiklusõppe näit- ja praktilise õppe vahenditena kasutatavate liiklusmärkide (nii sise- kui välitingimustesse sobivatest) aga ka õppekäikudel kasutatavatest helkurvestide ja helkurite järele. Samuti nähakse olulist kasu liikumiskasvatuse õppeväljakutest ning lihtsalt vigursõidu harjutamise platsidest (sh tuleb toetada ka iga-aastast

märgistamise uuendamist), kus nii lasteaialapsed kui ka koolide õpilased saavad oma teadmisi praktiseerida. Jalgratturite koolitusel on probleemne ka eksamineerimise läbiviimine, kus mitmetes koolides jäetakse erinevatel põhjustel ära tegelikult väga oluline reaalses liikluses tehtav praktiline osa ja asendatakse see plattsõiduga.

Jalgrattakoolitus peab aga muuhulgas tagama ratturile oskused ja teadmised sõiduteel liiklemiseks ning jalgrattakasutuse kasvu taustal on oluline, et võimalikult suur osa tänastest ja tulevastest ratturitest oleks ka vastava koolituse läbinud. Täna hetkel ei ole veel kõikides Tartu linna koolides korraldatud soovijatele jalgrattakoolitust, mis võib olla tingitud nii kooli võimalustest kui ka vastavate teadmistega õpetajate puudumisest.

Eriti just lasteaegade õpetajad on probleemina välja toonud ka vajadust liiklusõppe läbiviijate täiendkoolitusvõimaluste järele, kuna seni läbiviidud koolitustel on kohtade arv piiratud ning osaleda saab vaid üks esindaja lasteaiast. Eesrindlikumad lasteaiad on koolituste järgselt korraldanud küll koosolekuid, kus õppusel viibinud õpetaja saadud teadmisi kolleegidega jagab. Ettepanekuna on soovitud ühe lasteaias sisest läbiviidud koolitusi või vähemalt koolitustel osalejate piirarvu tõstmist.

Koolitada tuleb ka lapsevanemaid, kuna nii mõnelgi juhul ei teadvusta lapsevanem oma rolli lapse liiklusalaste hoiakute ja õige käitumise kujundamisel. Tuleb selgitada, kuidas lapsi liikluses õpetada, aga ka seda, kuidas pidev passiivne liikumine sõiduauto kaasreisijana ei taga lapsele vajalikku kogemust reaalses liikluses (kerge)liiklejana. Nii mõnedki lasteaiad on siiski seda teemat oma perepäevadel muuhulgas ka politseiametnike abiga selgitanud, kuid tegelikult tuleb liikluskasvatustesse koolitustesse lapsevanemaid tunduvalt rohkem kaasata ja nende teadlikkust tõsta. Eeltoodu on eriti oluline arvestades, et laste liikluskasvatuse kord seab juba iseenesest õpetajale ülesandeks nii organiseeritud liikluskasvatuse tegevuste läbiviimise kui ka lastevanemate juhendamise ning informeerimise selles osas, kuidas lastele ohutu liiklemise põhitõdesid selgitada. Sageli vajavad aga õpetajad selles osas abi.

### *Täiskasvanute koolitus*

Omaette valdkond on täiskasvanute liiklusalane koolitus, mille läbiviimise osas on peamine koormus olnud autokoolidel. Siiski on just viimasel aastal Lõuna Regionaalse Maanteeameti eestvedamisel (ja koostöös Tartu Linnavalitsuse tervishoiuosakonnaga) korraldatud liiklusalaseid koolitusi ka täiskasvanutele. Tõenäoliselt polegi reaalne koolitusvõimaluste loomine kõigile ning pigem on otstarbekam olulisematele teemadele ja riskirühmadele tähelepanu juhtida kampaaniate ja teabepäevade raames (vt. P. 1.4.3.). Samas tuleb suhtuda

soosivalt liiklejate teadlikkuse tõstmisele suunatud eraalgatuslikesse ettevõtmistesse, samuti liiklusplaneerijate, -korraldajate ja teiste ametnike täiendkoolitusse, kellest sõltuvad ohutud liikluslahendused, liikluskorraldus ja liiklejate teavitamise oskus.

### **1.4.3. Liiklusohutusalane teabelevi, meediakajastused, kampaaniad**

#### *Teabelevi ja meediakajastused*

Linnavalitsusel on head suhted meediaga, mistõttu linlasi puudutav oluline liiklusinfo, aga ka üldist huvi äratada võivate uuringute tulemused saavad operatiivselt avalikkusele edastatud. Samuti on ajalehtedes elanikele selgitatud (sh ka skemaatiliselt) suuremaid ning tulevikus Tartu linna liiklust oluliselt mõjutavaid infrastruktuuriobjektide arenguplaane ja selle raames teostatavaid tegevusi (nt Tartu idapoolse ringtee projekt, Betooni raudteeülesõidu detailplaneering jne).

Infokanalina toimib ka linna koduleht, kus jooksvalt kajastatakse liikluskorralduse muudatusi puudutavat teavet ning kõigil on võimalik tutvuda linna poolt teostatud ja tellitud uuringute aruannetega. Siiski tuleks linnavalitsuse erinevatel osakondadel olla aktiivsem pool oma valdkonda puudutava informatsiooni kajastamisel meedias, antud juhul liiklusohutuse olukorra, sh ka probleemide tutvustamisel ning vajadusel ka ülevaatlike artiklite kirjutamisel.

Lisaks meediaga suhtlemisele on oluline, et linnaelanikel oleks võimalus oma liiklusohutust puudutavatest probleemidest või – miks ka mitte – positiivsetest kogemustest teada anda. Tartu linna kodulehel on olemas link „Ametnik vastab“, kus saab pöörduda konkreetse spetsialisti poole. Küsimuste esitamine ja vastused neile on avalikud. Samas ei pruugi olla üheselt selge, et linna heakorratelefoni 1789 võivad kodanikud kasutada ka just liiklusohutusest teavitamiseks.

#### *Kampaaniad ja üritused*

Elanike liikluskäitumise mõjutamiseks ja keskkonnasäästlikumate liikumisviiside propageerimiseks on regulaarselt läbiviidud autovaba päeva ning tartlaseid jalgsi käimisele agiteerivat aktsiooni „Jalgsi tervise nimel“. Linnamajanduse osakonna liikluskorraldusteenistuse spetsialist ja projekti Active Access eestvedaja on koostöös Lõuna Regionaalse Maanteeametiga osalenud Motoexotika/Suvi 2010 messil, samuti oli tudengipäevade raames organiseeritud liikluslabor ja lastekaitsepäeva ürituste raames korraldati Tartu linna Vigurivända võistlus.

Otseselt liiklusohutuslikke kampaaniad, mis juhiksid tähelepanu liikluskäitumise ebakohtadele, linnavalitsus omaalgatuslikult korraldanud ei ole ning on selles osas tuginenud Maanteeameti liiklusohutusosakonna algatustele. Nii on näiteks ka Tartu tänavapildis märgata juba mitmeid aastaid Maanteeameti ja Politseiameti poolt kooliaasta algusesse ajastatud liiklusohutuskampaaniat, mis 2009. aastal kandis sõnumit: "Lapsed on linnas tagasi. Targem võtab hoo maha!" ja oli suunatud sõidutee ületamise ohutuse suurendamisele.



#### 1.4.4. Infrastruktuuri olukord ja arengud

##### *Liiklusohutusliku mõju arvestamine planeerimisel ja projekteerimisel*

Planeeringutes käsitletakse liikluslahendusi üldisemalt ning detailidesse ei laskuta, seetõttu ka selles etapis liiklusohutus keskseks teemaks ei tõstatu. Küll aga mõtleb inseneriteenistus projekteerimistingimusi väljastades ühelt poolt liikluse sujuvusele ja teisalt ohutusele. Projekteerimistingimused läbivad linnavalitsuses eelnevalt kooskõlastusringi ning muuhulgas peab need allkirjastama või omapoolsed parandusettepanekud esitama ka liikluskorraldusteenistuse juhataja. Projekteerimistingimusi ei väljastata vaid vähemtähtsatele objektidele.

Projekteerimistingimuste väljastamise eel on inseneriteenistus või liikluskorraldusteenistus vastavalt rahalistele võimalustele ja objekti hinnatavale tähtsusele tellinud liiklusohutuse auditeerimise. Seni ei ole auditeerimise vajaduse määratlemiseks ühtegi alusdokumenti, mis selle protsessi olulise mõjuga objektide puhul soovituslikuks või isegi kohustuslikuks muudaks.

See, kui palju linnavalitsus peab projekteerijale planeeritavate liikluslahenduste osas lõpuks parandusettepanekuid tegema, sõltub väga palju projekteerija kogemustest, teadmistest aga ka prioriteetidest. Enamasti ei ole siiski projekteerijad hariduselt transpordiala spetsialistid kuna liikluslahendus on vaid osa kavandatavast suuremast arendusest. Seetõttu tuleb linnavalitsuse spetsialistidel nii mõnelgi juhul ohutust tõstvate meetmete rakendamise vajadusele tähelepanu juhtida, mis omakorda eeldab spetsialistidelt pidevat enesetäiendamist kaasaegsete ja juba oma efektiivsust tõestanud infrastruktuurilahenduste osas.

## *Teedeehitus ja liikluskorraldus*

### *Jalakäijate ja jalgrattaliikluse arendamine*

2006. aastal koostatud jalgrattaliikluse arenguskeem on üheks alusdokumendiks, millest lähtuvalt arvestatakse planeeringutes vajalikku liiklusruumi, kuigi jalakäijad ja jalgratturid ei ole planeerimises esmasel kohal. Senise praktika kohaselt pööratakse esmajoones tähelepanu sõidukite juurdepääsudele ning parkimisvõimalustele ning paralleelselt sellega ka jalakäijate ja jalgratturite liikumisvõimalustele ning selle ohutusele.

Samas, osaliselt just tänu välismaistele eeskujudele ja keskkonnasäästlike transpordiliikide kasutamist propageerivatele rahvusvahelistele projektidele (nt BUSTRIP, Active Access), aga ka erinevate huvigruppide aktiivse tegevuse tulemusena, on Tartus üha enam keskendutud jalakäijate ja jalgratturite vajadustele. Näiteks 2010. aastal rahastatakse kahe jalgratta- ja jalgte ehitamist: Ihastest kesklinna suunas, mis võimaldab suurima asustusega linnaosa, Annelinna elanikel mugavalt jalgrattaga kesklinna sõita. Samuti ühendatakse Võru tänava jalgratta- ja jalgte kesklinnaga, mis annab ka Ülenurme aleviku elanikele võimaluse sõidukiliiklusest eraldatult jalgrattaga Tartusse tulla.

Linna lähiümbruse jalgratta- ja jalgteede osas on viimastel aastatel toimunud teisigi olulisi arenguid. Jalgratta- ja jalgte on olemas linnast väljasõidul nii Jõhvi kui Jõgeva suunal. Jalgratta- ja jalgteed puuduvad Tallinna, Riia ja Rápina suunas. Võru suunas planeeritava Tartu läänepoolse ringtee projekti raames peaks jalgratta- ja jalgte tulema kuni Uhtini. Tartu-Elva teelõigu, T3 km 137,5 – km 159,3 osas on koostatud ka rekonstrueerimise eelprojekt, millega Tartu-Elva lõik rajatakse 4-rajaliseks I klassi maanteeks. Lisaks maanteele on projekti osaks ka Tartu-Elva vahelise jalgratta- ja jalgte ehitamine, mille vajadus tuleneb nii maakonnaplaneeringust kui ka üldplaneeringutest.

Hoolimata eelnimetatud positiivsetest arengutest on endiselt jalgrattaliikluse arengut pidurdavaks teguriks Tartu linna katvate ohutute ja teistest liiklejatest eraldatud liikumisteede katkendlikkus. Jalakäijatelgi on mitmetes linnaosades (Tammelinn, Karlova, Supilinn) ja tänavatel (nt Sepa tn) probleeme kõnniteede puudumisega isegi olukordades, kus kehtestatud või tegelik sõidukiirus on 50 km/h ja rohkemgi.

### *Ühistranspordi arendamine*

Ühissõidukipeatuste planeerimisel mõeldakse asukoha ohutuse peale, kuid mitte kõik olemasolevad bussipeatused ei ole reisijate silmis ohutud. Eriti valmistab probleeme bussipeatusele juurdepääsu ohutus, mis võib näiteks eeldada teeületust üle nelja sõidurea, kui kasutada saab vaid tegelikust liikumismarsruudist kõrvalejäävat reguleerimata ülekäigurada. Teine ühissõidukipeatustega seonduv probleem on peatused, mis asuvad reguleerimata ülekäiguradade vahetus läheduses (nt Raja, Kalmistu), mistõttu sõidukijuht võib teeületust alustanud jalakäijat teiste bussi ootavate inimeste taustalt mitte tähele panna.

### *Liikluskorraldus*

Kuna liikluskorraldusteenistus tegeleb juba loodud teekeskonna ohutuse küsimustega, siis on väga oluline erinevate liiklusõnnetuste toimumispõhjuste ja -kohtade analüüs. Hetkel aga sellist sisukat ülevaadet inimkannatanutega liiklusõnnetuse toimumise asjaoludest liikluskorraldusteenistusele ei jõua, mistõttu pole ka võimalik alati hinnata, kas liiklusõnnetus tulenes liikluskeskkonnast või liikleja enda eksimusest. Kohtades, kus tekib kahtlus liikluskorralduse probleemide osas, on tellitud liiklusohutuse inspekteerimisi, kuid seda ei tehta korrapäraselt ning puudub ka konkreetne inspekteerimisjärgne tegevuskava, kuidas esitatud tulemustega edasi tegeleda. Sageli jääb lihtsalt puudu inimressursist, et valdkonnaga süvendatult tegeleda.

Lisaks eelnimetatud probleemidele on sõidukijuhid ise Tartu linna liikluskorralduse ohtudena maininud ebaselgeid liikluslahendusi, kus nt viie tee ristmikul pole selgelt arusaadav eesõigus. Samuti on Tartu linnas samaliigiliste teede ristmikud isegi kohtades, kus liiklussagedused on suured või üks tee tundub selgelt peateena (nt teekatte või tee laiuse tõttu).

### *Teehoole- ja remont*

Kuigi teehooldega ja üldise heakorraga Tartu linnas suuri probleeme ei ole, on keskmisest ekstreemsemad ilmastikuolud (vihmasajud, lumerohkemas talved, kevadised üleujutused) nii mõnelgi juhul muuhulgas ka linna liikluses probleeme tekitanud.

Jalakäijatele teevad muret ka ülekäiguradade kulunud tähistused, sõidutee teekatteseisukord ülekäiguradade juures ning talvine kõnniteede ja treppide hoole. Jalgratturite murekohaks on sõidutee hooldusel prahi ja lume lükkamine tee ääres paiknevale jalgrattarajale, samuti sõidutee äärte ja jalgrattateede halb seisukord. Mootorsõidukijuhtide jaoks kõige problemaatilisemaks on sõidutee seisukord: teekatte kvaliteet (sh ka teeremondi kvaliteet), vajunud kaevuluugid ja löökaugud. Vähem probleeme on teehooldega (v.a ekstreemsete ilmastikuolude korral) ja nähtavust takistava haljastusega.



### *Teadus- ja rakendusuuringute toetus liiklusohutuslikule tegevusele*

Liiklusuuringuid olukorra monitooringuks ja edaspidiste tegevuste planeerimiseks ei ole mitme aasta peale kavandatud, vaid mõeldakse läbi eelarve koostamise eel. Siiski on Tartu linnas uuringuid, mida viiakse läbi regulaarselt: liiklust puudutav uuring „Tartu liiklus“, ulatuslik ja mitmeid valdkondi hõlmav uuring „Tartu ja tartlased“, paaril korral on muude uuringute raames uuritud ka tartlaste igapäevaste liikumiste jaotust (e modaalselt jaotust) ning kordusuuringuna viidi aastal 2010 läbi Tartu liiklusohutuse analüüs. Iga-aastase uuringuna on kavas jätkata neljandates klassides koolitee ohutuse kaardistamist, mille vorm on välja töötatud Maanteeameti poolt. Teadusuuringuid linn tellinud ei ole, kuid Tartu Ülikoolis aga ka Eesti Maaülikoolis on viimastel aastatel kaitstud mitmeid transpordi ja liikumisega seotud lõputöid ja vähemalt üks doktorikraad. Liiklusuuringute läbiviimine on kirjutatud ka mitmesse Euroopa Liidu poolt kaasfinantseeritavasse projekti.

#### **1.4.5. Liiklusjärelvalve, päästeteenistuse ja meditsiinivaldkond**

Lähtudes teadmisest, et liiklusõnnetuste tagajärgede raskusaste sõltub turvavarustuse kasutamisest, sõidukite tehnilisest seisukorrast, sõidukite turvalisuse tasemest ja kiirusest, on Politsei- ja Piirivalveameti Lõuna Prefektuuri korrakaitsebüroo keskendunud järelvalve teostamisel just nendele ebakohtadele (eelkõige kiiruskontrollile).

Liiklusjärelvalve tõhustamiseks ja kodanike kaasamiseks on 1. juunil 2007 avatud Lõuna Politseiprefektuuri teeninduspiirkonnas asuvates maakondades (Jõgeva, Põlva, Tartu, Valga, Viljandi ja Võru) liiklusliini number **14 900**, kuhu liiklejad saavad teatada neile silma hakanud liiklusrikkumistest. Liiklusliini numbrile oodatakse teateid eelkõige selliste rikkumiste kohta, millistest politsei operatiivtelefonile 110 teate edastamist võiks reeglina pidada ebaotstarbekaks (lubatust oluliselt kiiremini liikuvad sõidukid, ohtlike manöövrite sooritajad, foori punase tulega sõitjad jms).

Samas tegeleb politsei aktiivselt teistegi liiklusõnnetuste toimumist ennetavate tegevustega osaledes liiklusohutuskampaniates, viies läbi teabepäevi erinevatele sihtgruppidele ning teavitades meedia vahendusel liiklusalastest probleemidest. Samuti toetatakse oma tegevusega liiklusohutuse ja liikluskasvatusega tegelevaid organisatsioone.

Meditsiinilist esmaabi, sh ka liiklusõnnetuste korral osutab Tartus SA Tartu Kiirabi, mille ülesandeks on tagada kiirabi ehk erakorralise meditsiiniabi kättesaadavus oma teeninduspiirkonnas. SA Tartu Kiirabi koosseisu kuulub 17 kiirabi brigadi, mis on operatiivselt juhitud Häirekeskuse Lõuna-Eesti keskuse poolt. Kiirabi brigadi kiiremaks ja

efektiivsemaks juhtimiseks on Tartu Kiirabi kõigile autodele paigaldatud statsionaarsed positsioneerimise seadmed, mis võimaldavad internetipõhiselt jälgida reaajas kiirabibrigaadide paiknemist ja seisundit. Täiendavalt on Tartu Kiirabi brigaadid varustatud mobiilsete ja portatiivsete navigeerimisseadmetega (Tomtom), mis võimaldavad jõuda kiirabibrigaadidel liiklusõnnetuse sündmuskohale mööda kiireimat teed ka tundmatus paikkonnas.

Päästeteenistuse ülesannete täitmise eest Tartu linnas vastutab Lõuna-Eesti Päästekeskus eelkõige Tartumaa Päästeosakonna Tartu komando. Tartumaa päästeosakonnas (kokku 138 päästja kohaga) on kokku 6 päästekomandot, millest ülejäänud asuvad Alatskivil, Elvas, Puhjas, Tõrvandis ja Võnnus. Päästealased koostöölepingud on Kambja Vallavalitsusega, päästeauto asukohaga Kambjas, Laeva Vallavalitsusega, päästeauto asukohaga Laevas, Rõngu Vallavalitsusega, päästeauto asukohaga Rõngu alevikus ning Piirissaare Vallavalitsusega, päästeauto asukohaga Piirissaarel.

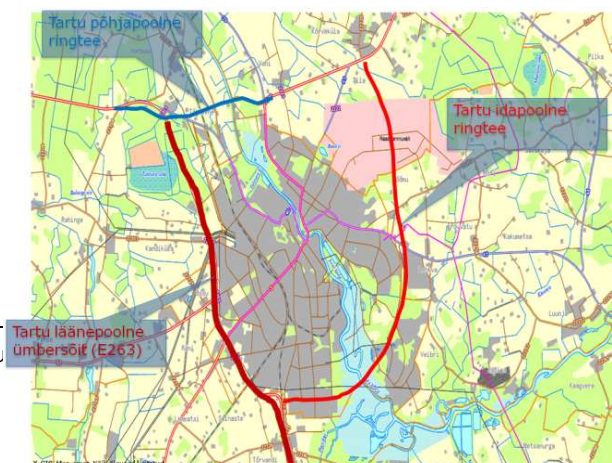
Nii politsei, kiirabi kui ka päästeameti igapäevategevusse kohalik omavalitsus ei sekku ning nende võimekust liiklusõnnetuste ennetamisel või õnnetustejärgsel tegutsemisel ei saa mõjutada. Siiski on linnavalitsusel väga head suhted erinevate korrakaitse-, päästeteenistuse ja meditsiinasutustega ning muuhulgas tehakse koostööd ka kriisikomisjoni raames, mis kutsutakse kokku erijuhtumite lahendamiseks. Samuti on just politsei esindajad ekspertidena osalenud mitmetel Tartu linnas transpordi arengut puudutavatel avalikel aruteludel ja liiklusohutusega seotud töögruppides.

#### **1.4.6. Koostöö naaberomavalitsuste ja –piirkondadega, riigiteedevõrgu arengud, vastastikused mõjud**

Tartu linn on naabervaldadega sõlminud koostöölepe, mis muuhulgas sätestab ka selle, et kõik planeeringud, millega võivad kaasneda omavalitsuse piire ületavad mõjud, tuleb teise osapoolega kooskõlastada. Samuti kooskõlastatakse linnaga territooriumit läbivate riigiteede rekonstrueerimisplaanid.

Konkreetselt suurimad linna piirile jäävad infrastruktuuri arengud on seotud Tartu ringteega, mis jaguneb järgmiselt:

- Tartu põhjapoolne ringtee (Vahi - Tiksoja)



- Tartu läänepoolne ümbersõit (E263 Kandiküla - Uhti)
- Tartu idapoolne ringtee

**Idaringtee projekt** hõlmab nelja omavalitsust: Tartu linn, Tartu vald, Ülenurme vald ja Luunja vald. Projekti eesmärgiks on eelprojekti koostamine majanduslikult põhjendatud ja optimaalse projektlahenduse saamiseks Tartu linna idapoolsele ringteele (Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maanteed Jõhvi-Tartu-Valga maanteega ühendav põhitänav Tartu linna idaservas), teetrassi ja ristmike teemaa määramine, mõjualade määramine, ristmike ja ristete optimaalsete asukohtade ning tehniliselt ja majanduslikult tasuvate lahenduste leidmine, Ringtee silla tehniliselt ja majanduslikult tasuva lahenduse leidmine, ettepanekute tegemine teede ja rajatiste liigi osas, keskkonnamõju hindamine, tee projekteerimiseks ja ehitamiseks vajalike detailplaneeringute koostamine.

**Tartu põhjapoolse ringtee** eelprojekt on ellu viidud Maanteeameti juhtimisel. Eelprojekti koostamise eesmärgiks oli majanduslikult ja tehniliselt põhjendatud projektlahend Jõhvi-Tartu-Valga maantee ühendamiseks E 263 Tallinn-Tartu-Luhamaa maanteega Tartust põhja pool.

**Tartu läänepoolse ümbersõidu projekt.** Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee rekonstrueerimisprojekt lõigul Kandiküla-Uhti, kilomeetritel 182,6 kuni 194,2, mille tellijaks on samuti Maanteeamet. Tartu Linnavalitsus on andnud oma heakskiidu, tehes ettepaneku, et Ilmatsalu ja Viljandi ringristmiku vahelisele alale võiks projekteerida kogu ulatuses valgustatud jalgratta- ja jalgteed, mille laiuseks oleks 3,5 meetrit.

Suurimatest riikliku tähtsusega ning liiklusohutust otseselt mõjutava projektina tasub mainimist projekt „Ohuprobleemide likvideerimine raudtee ja maantee samatasandilistel lõikumistel“. Tartu linnast on väljaalitud kaks objekti, kus raudteeülesõit lahendatakse kahetasandiliseks. Betooni raudteeülesõidu puhul on valminud eelprojekt, tehniline projekt ning detailplaneering. Aardla raudteeülesõidu puhul aga eelprojekt.

## 1.5. Kokkuvõtte ja järeldused

Tuginedes erinevatel tasanditel kehtestatud arengudokumentidele ja strateegiatele, Tartu linna liiklusõnnetuste statistikale ja senisele liiklusohutusalasemale tegevusele, saab teha järeldusi edaspidiste tegevuste osas. Samuti selle osas, mis hetkel juba liiklusohutuse taseme tõstmiseks tehtud on.

<b>LIIKLUSOHUTUSALASE TEGEVUSE KORRALDAMINE JA SEADUSANDLUS</b>	
<p>+ Tartu Linnavolikogu on algatanud Tartu transpordi arengukava koostamise eesmärgiga jätkata transpordi plaanipärast arengut.</p> <p>+ Tartu linn on üks Euroopa Liidu strateegilise liiklusohutusosalase kokkuleppe Euroopa Liiklusohutuse Harta allkirjastajastajatest.</p> <p>+ Tartu linna arengudokumentides on sätestatud prioriteetsete valdkondadena keskkonnasäästlikumate liikumisviiside eelisarendamine, samuti on ohutu transpordisüsteem üks arengueesmärkidest.</p> <p>+ Olenemata liiklusohutuspoliitikat sätestava dokumendi puudumisest, tegelevad erinevad Tartu linnavalitsuse osakonnad ja teenistused, aga ka riigiasutuste regionaalsed allasutused igapäevaselt Tartu linnas liiklusohutuse tagamisega.</p> <p>+ Ühena esimestest omavalitsustest töötab Tartu linnas liiklusküsimustes nõuandva organina liiklusnõukogu.</p> <p>+ Tartus on tegevad mitmed liiklejate huvigruppe esindavad kolmanda sektori ühendused. Koostöökogemus Tartu linnas aset leidvate oluliste arengute kavandamisel on olnud väga positiivne .</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Tartu linnas tuleb sätestada liiklusohutuse strateegiline eesmärk ja kehtestada liiklusohutusosalast tegevust valdkonnaüleselt reguleeriv dokument, mis oleks aluseks liiklusohutuse valdkonnaga tegelevate osakondade ja ametkondade vahelisele regulaarsele koostööle ja informatsioonivahetusele.</li> <li>✓ Informatsioon (raskete tagajärgedega) inimkannatanutega liiklusõnnetuste asjaoludest võimaldaks liikluskorraldusteenistuse spetsialistidel reageerida liikluskeskkonnast tulenevatele riskidele.</li> <li>✓ Tartu linna liiklusnõukogu tegevuse aluste, õiguste ja kohustuste sätestamiseks on soovitatav kehtestada põhimäärus.</li> <li>✓ Planeeritavate liikluslahenduste liiklusohutusliku auditeerimise, aga ka olemasolevate lahenduste inspekteerimise protsessi aitab lihtsustada tegevust reguleeriva alusdokumendi kehtestamine.</li> <li>✓ Liiklusohutuse valdkonnas süsteemse tegevuse tagamiseks (nt liikluskasvatuse, infrastruktuuri arendamisel toimuva jälgimine, liiklust puudutavate uuringute tulemustesse süvenemine jne) on otstarbekas tulevikus (projektipõhise) liiklusohutusspetsialisti ametikoha loomine.</li> </ul>
<b>LIIKLUSALANE KOOLITUS</b>	
<p>+ Liikluskasvatus on Tartu linna lasteaedade ja koolide õppekava osa, liikluskasvatusalaste tegevustega tegeletakse ka lasteaedade perepäevade ja kooliväliste ringide raames.</p> <p>+ Lõuna Regionaalse Maanteeameti aktiivse tegevuse tulemusena on Tartu linna koolides ja lasteaedades läbiviidud mitmeid koolitusi ja teabepäevi, samuti on rahastatud lasteaedade ja koolide liikluskasvatusalaseid projektitaotluseid.</p> <p>+ Jalgratturikoolituse läbiviimiseks on Lõuna Regionaalne Maanteeamet ellu kutsunud sihtsuunalise õppevahendite meisterdamise projekti.</p> <p>+ Lõuna Regionaalse Maanteeameti eestvedamisel koostöös Tartu Linnavalitsuse tervishoiuosakonnaga on läbiviidud täiskasvanute liikluskasvatusalane koolitus.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Laste liikluskasvatuse läbiviimisel tuleb tõhustada õppematerjalide ja –vahendite kättesaadavust koolidele ja lasteaedadele, parandada võimalusi praktilise õppe läbiviimiseks (liiklusõppeväljakud ja vigursõidurajad) ning õpetajate täiendõppeks. Samuti tuleb suuremat tähelepanu pöörata lapsevanemate teadlikkuse tõstmisele.</li> <li>✓ Jalgratturite liiklusteadlikkuse tõstmiseks tuleb suuremat tähelepanu pöörata nii jalgratturite koolituse kui ka eksamineerimise kvaliteedi tõstmisele</li> <li>✓ Riskirühmad, kellele tuleb keskenduda, on kuni 15aastased jalakäijad ja jalgratturid, algajad mootorsõiduki- ja mopeedijuhid ning eakad liiklejad (nii jalakäijad, jalgratturid kui mootorsõidukijuhid).</li> <li>✓ Koostöös Maanteeametiga tuleb luua uusi võimalusi täiskasvanute liiklusalaseks koolituseks ja toetada sellealaseid eraalgatusi.</li> <li>✓ Transpordiplaneerimise ja liikluskorralduse valdkonnas toimuvate arengute tõttu täieneb pidevalt teave uutest ja ohutumatest liikluslahendustest, mistõttu on oluline tagada linnavalitsuse vastavate spetsialistide täiendõppevõimalusi.</li> </ul>
<b>LIIKLUSOHUTUSE KAMPAANIAD JA TEAVITUS</b>	
<p>+ Meediaväljaanded kajastavad elanikele Tartu linnas aktuaalseid liiklusteemasid selgelt ja arusaadavalt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Linnavalitsus peab jätkuvalt teavitama meediaväljaandeid liiklusalastest teemadest.</li> </ul>

<p>+ Liiklusohutuse teemasid ja säästva liikluskäitumise propageerimisele suunatud informatsiooni on edastatud nii konkreetsete ürituste (autovaba päev, Tartu linna tervispäev, kampaania "Jalgsi tervise nimel") kui ka muude tegevuste käigus (nt koolitused, teabepäevad jne).</p> <p>+ Linnavalitsuse erinevad osakonnad teevad koostööd Lõuna Regionaalse Maanteeametiga konkreetsete ürituste läbiviimise alal.</p>	<p>✓ Linnavalitsus jätkab edaspidi koostöös Maanteeameti ja Politseiga liiklusalaste kohalike kampaaniate korraldamist eesmärgiga vähendada liiklusohutlikku käitumist. Riskikäitumised, millele tuleb suuremat tähelepanu pöörata, on mootorsõidukite ja mopeedijuhtide kiiruseületused ning ohtlik sõidustiil, jalakäijate hoolimatud teeületused ning jalgratturite liikluseeskirjade tundmine ja turvavarustuse kasutus. Samuti tuleb teadvustada koosliiklemisel teineteisega arvestamise vajadust (nt jalgratta- ja jalgteel jalgrattur ja jalakäija, sõiduteel autojuht ja jalgrattur).</p>
<b>LIIKLUSJÄRELEVALVE</b>	
<p>+ Linnavalitsuse ja Lõuna Prefektuuri koostöö loob head eeldused ühistevõimudeks.</p>	<p>✓ Suuremat tähelepanu tuleb pöörata kodanikujärelvalve võimaluste teadvustamisele, sh propageerida heakorratelefoni ja liiklusliini võimalusi.</p>
<b>LIIKLUSKESKKOND</b>	
<p>+ Tartu Linnavalitsusel on koostööleping lähimavalitsustega piiriüleste mõjudega planeeringute kooskõlastamise osas.</p> <p>+ Tartu linnas viiakse läbi mitmeid liiklusalaseid korduvuuringuid.</p> <p>+ Infrastruktuuri arendamisel on üha suuremat tähelepanu pööratud jalakäijate ja jalgratturite liikumisvõimaluste parandamisele.</p>	<p>✓ Kõige sagedasem inimkannatanutega liiklusõnnetuseliik Tartu linnas on mootorsõiduki kokkupõrge jalakäijatega, seega tuleb erilise tähelepanu alla võtta kohad, kus jalakäijatel puuduvad mootorsõidukitest eraldatud liikumisteed ning kohad, kus jalakäijad peavad liikumise jätkamiseks ületama sõidutee (eelkõige ülekäigurajad).</p> <p>✓ Jalgratturite jaoks on probleemne ohutute liikumisteede vähesus ning kohati teede halb seisukord. Jalgratturite turvatunde tõstmiseks tuleb keskenduda ohutute liikumisteede tagamisele.</p> <p>✓ Mootorsõidukijuhtide jaoks on suurimaks probleemiks ebaselge ja seetõttu ohtliku liikluskorraldusega ristmikud. Mootorsõidukiõnnetuste ennetamiseks tuleb analüüsida liiklusõnnetuste koondumiskohtade liikluskeskonna ohutust (sh liikluskorralduse arusaadavust).</p> <p>✓ Olukorra monitooringuks ning edaspidiste tegevuste kavandamiseks on oluline liiklusuuringute kava pikaajalisem planeerimine.</p>

## 2. Strateegia

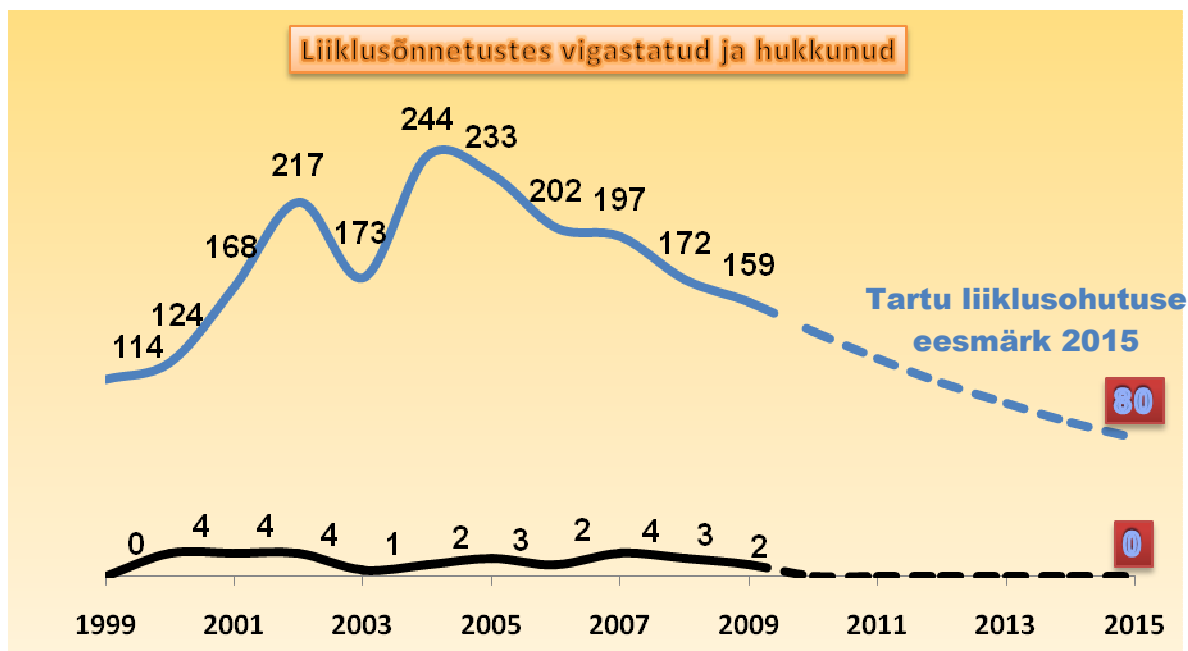
### 2.1. Tartu linna liiklusohutuse visioon

#### Turvalise liikluskeskkonnaga viisakate liiklejate linn!

### 2.2. Programmi strateegiline eesmärk

Liiklusõnnetustega kaasnevad sotsiaal-majanduslikud kahjud ühiskonnale on ajendanud üha enam riike ja kohalikke omavalitsusi välja töötama liiklusohutuse strateegiad ning püstitama eesmärgi eelkõige just inimkannatanutega liiklusõnnetuste osas. Konkreetne eesmärk, mis väljendab kohaliku omavalitsuse liiklusohutuse püüdluseid, toimib ühtlasi ka suuniseks programmiperioodi jooksul rakendatavate meetmete valikul. Konkreetse liiklusohutuse eesmärgi sätestamise tõhusust on kinnitanud ka mitmed varasemad kogemused, sh Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi positiivne näide.

Eeltoodule tuginedes on sõnastatud Tartu linna liiklusohutusprogrammi strateegiline eesmärk, mille kohaselt aastaks 2015 tuleb Tartu linnas saavutada olukord, kus **liiklusõnnetustes ei ole ühtegi hukkunut ja vigastatute arv langeb vähemalt 50% 2009. aasta tasemega võrreldes.**



### 2.2.1. Valdkondlikud eesmärgid

Tartu liiklusohutusprogrammi alameesmärkide püstitamisel on lähtunud põhimõttest, et liiklusohutuse strateegilise eesmärgi saavutamine on võimalik vaid laiahaardelise lähenemisega liiklusohutusprobleemidele ning organisatsioonidevahelise, aga ka linnavalitsuse erinevate osakondadevahelise koostöö tõhustamisega. Valdkonnad, millele keskendutakse on järgmised: liiklusohutusalase tegevuse korraldamine ja seadusandlus, liiklusalane koolitus, liiklusohutuse kampaaniad ja teavitus, järelevalve ning üldise liikluskeskkonna ohutus.

#### **E1: Liiklusohutusalaste tegevuste koordineerimine koostöös valdkonnaga tegelevate organisatsioonide ja huvigruppidega**

Liiklusohutuse valdkonnas tegutsevad organisatsioonide vahel toimub aktiivne koostöö ning omavaheline suhtlemine on järjepidev ja regulaarne. Liiklusohutusalase tegevuse tõhusamaks korraldamiseks on paika pandud informatsiooni- ja kompetentsivahetuse alused.

Linnavalitsuse spetsialistide tegevust toetab jätkuvalt liiklusnõukogu, mille tööpõhimõtted, pädevus ja ülesanded on fikseeritud kinnitatud põhimäärusega. Välja on töötatud ka erinevad liikluslahenduste ohutut planeerimist ja rekonstrueerimist hõlbustavad alusdokumendid.

Olulisel kohal liiklusohutusalase tegevuse korraldamisel on vabatahtliku initsiatiivi toetamine.

#### **E2: Liiklusalase koolituse tagamisega üldiste teadmiste ja oskuste kujundamine ohutust liiklemisest jalakäija, sõitja ja juhina**

Jätkatakse senist tõhusat tööd laste liikluskasvatuse korraldamisel lasteaedades ja üldhariduskoolides. Toetatakse lasteasutusi ja koole nii õppematerjalide ja –vahendite soetamisel kui ka erinevate koolitusvõimaluste vahendamisel. Erilist tähelepanu pööratakse praktiliste liiklusõppevõimaluste loomisele ja jalgrattakoolituse läbiviimisele koolides.

Täiskasvanukoolituse osas toetatakse nii eraalgatuslikke ettevõtmisi kui ka Maanteeameti poolt väljatöötatud koolituste läbiviimist. Prioriteetsel kohal on ka kohaliku omavalitsuse liiklus- ja planeerimisspetsialistide järjepidev täiendõpe.

#### **E3: Liiklejate riskikäitumise muutmise suunatud kampaaniate ja regulaarse teavitustööga**

Lisaks koolitustele on olulisel kohal teavitus liiklusprobleemidest, mida tehakse nii meediakajastuste kui ka teavituskampaaniate vahendusel. Tartu linnas läbiviidavad liiklusohutuskampaaniate sihtrühmade ja teemade valikul on arvestatud:

- erinevate liikumisviiside kasutajate enimlevinud liikluseeskirja rikkumisi;
- liikluses suurima riskiga rühmi;
- aastaegadest ja ilmastikuoludest tingitud liiklusohutuse probleemküsimuste muutuseid: sügisene koolialgus, talvine nähtavus ja teeolud, kevad-suvine jalgratturite osakaalu kasv.

Liiklusohutuskampaaniate läbiviimisel tehakse koostööd nii Tartu linna lasteasutuste ja koolidega, Maanteeametiga, Politsei- ja Piirivalveameti Lõuna Prefektuuriga, eraettevõtjate ning huvigruppidega. Samuti toetatakse riiklikul tasandil algatatud kampaaniate läbiviimist kohalikul tasandil.

#### **E:4 Liiklusjärelvalve tõhustamise tulemusena liiklusrikkumiste vähenemine**

Olulisel kohal kampaaniate mõju suurendamisel on järelvalve liikluskäitumise ebakohtade osas. Samuti pööratakse tähelepanu paremale teavitusele kodanikujärelvalve võimalustest ning uute automatiseeritud järelvalvevõimaluste loomisele.

Liiklusjärelvalve tõhustamise ja elanikepoolsete teavitusvõimaluste propageerimise loodetud tulemusena vähenevad liiklusrikkumised ning paraneb üldine liikluskultuur.

#### **E5: Turvalise liikluskeskkonna kujundamine, kus infrastruktuurist või liikluskorraldusest tingitud liiklusõnnetuse risk on minimaalne**

Jalakäijate ja jalgratturite ohutuse tagamisel on prioriteediks järjepidev töö üle-linnalise ohutute liikumisteede võrgustiku väljaarendamisel. Erilise tähelepanu all on ka nii olemasolevate kui ka planeeritud sõidutee ületuskohtade lahenduste ohutus ja mugavus jalakäijatele ja jalgratturitele. Jalgratturite arvu kasvades tõuseb vajadus turvaliste parkimisvõimaluste ning jalgrattakasutusevõimaluste parema teavituse järele.

Kuigi jalakäijate ja jalgratturite ohutus on Tartu linna liiklusohutuse taseme tõstmiseks prioriteetseim, on kohaliku omavalitsuse üks olulisemaid kohustusi kõigi liiklejate ohutuse tagamine. Tartu liikluskeskkonda kujundatakse selliselt, et eeskirjadele vastava käitumise korral ei juhtuks ühtegi liiklusõnnetust. Liiklusohutust puudutavate otsuste langetamise



tuginetakse nii olemasolevale teabele, kui ka analüüsidele planeeritava liikluslahenduse efektiivsuse osas. Selleks on muuhulgas sisse seatud olulisema mõjuga liikluslahenduste inspekteerimise ja auditeerimise praktikad. Regulaarselt tegeletakse nii liikluskorraldusvahendite monitooringu kui ka kaasajastamisega, ristmike rekonstrueerimisega ja tänavate hooldusega. Üks turvalise liikluskeskkonna kujundamise aluseid on sujuva liikluse tagamine Tartu linna tänavatel.

Erinevate uuringute regulaarsel läbiviimise tulemusena on linnavalitsuse spetsialistidel hea ülevaade liikluses toimuvast ning liiklusohutuslikest probleemkohtadest. Samuti analüüsitakse nende näitajate alusel iga-aastaselt liiklusohutusprogrammi efektiivsust.

### 2.2.2. Indikaatorid

Liiklusohutusprogrammi tulemuslikkust mõõdetakse iga-aastaselt alljärgnevate indikaatoritega:

Indikaator	2009.a tase
Inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv	145
Liiklusõnnetuses hukkunute arv	2
Liiklusõnnetuses vigastatute arv	159
Liiklusõnnetuses kannatanud kuni 15aastaste jalakäijate arv	12
Liiklusõnnetuses hukkunud või vigastatud jalakäijate arv	46
Liiklusõnnetuses kannatanud kuni 15aastaste jalgratturite arv	5
Liiklusõnnetuses hukkunud või vigastatud jalgratturite arv	24
Liiklusõnnetuses kannatanud 65a ja vanemate jalakäijate arv	9
Inimkannatanutega jalgrattaõnnetuste arv	24
Inimkannatanutega mopeediõnnetuste arv	11
Inimkannatanutega mootorsõidukite külgekoppõrgete arv	27
Joobes sõidukijuhtide süül toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv	8
Tartu linnas läbiviidavate liiklusteemaliste ettevõtmiste arv	1
<b>Politsei- ja Piirivalveameti Lõuna Prefektuuri liiklusjärelvalve andmed:</b>	
Tartu linnas tabatud liiklusrikkujate arv (koos kuritegudega)	10 543
Tartu linnas tabatud joobes mootorsõidukijuhtide arv (koos §424)	594
Tartu linnas tabatud kiiruseületajate arv	2088
Tartu linnas tabatud turvavööd mittekasutanud sõidukijuhtide arv	1524

Tartu linnas tabatud turvavööd mittekasutanud kaassõitjate arv	13
--	----

### 2.2.3. Meetmed ja tegevused

Valdkondlike eesmärkide saavutamiseks nähakse ette konkreetsed meetmed ja tegevused. Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi põhimõtteid järgides rakendatakse odavamad ja efektiivsed meetmed eelisjärjekorras ning kõigis nimetatud valdkondades samaaegselt.

## 1. Liiklusohutusala tegevuse korraldamine ja seadusandlus

### 1.1. Liiklusohutusala tegevuse süsteemsem korraldus.

- 1.1.1. Tartu linna transpordi arengukava 2012–2020 raames liiklusohutuse valdkonna tegevuste täpsustamine ja liiklusohutusprogrammi uuendamine.
- 1.1.2. Liiklusohutuse auditeerimise ja inspekteerimise korra kehtestamine Tartu linnas.
- 1.1.3. Tartu liiklusnõukogu põhimääruse kinnitamine.
- 1.1.4. Liiklusohutusspetsialisti ametikoha loomine.
- 1.1.5. Linnavalitsuse, Politsei- ja piirivalveameti ja Maanteeameti vahel hea tava protokolliga allkirjastamine (liikluskasvatuse- ja teavitustöö, infovahetus ja järelevalve).

### 1.2. Liiklusohutust puudutava informatsiooni kättesaadavuse parandamine.

- 1.2.1. Liiklusõnnetusi puudutava andmevahetussüsteemi sisseviimine erinevate asutustega.
- 1.2.2. Politsei poolt ülevaadete esitamine Tartu liiklusnõukogule inimvigastustega liiklusõnnetustest koos analüüsiga liiklusõnnetuse toimumise peamistest põhjustest.
- 1.2.3. Tartu liiklusohutusprogrammi tulemuslikkuse hindamise ja meetmete arutelu ümarlaua korraldamine.
- 1.2.4. Erinevate ametkondade (nt Politsei- ja piirivalveamet, Maanteeamet, linnavalitsus) poolt läbiviidud liiklusohutust puudutavate uuringutulemuste vahetamine.

### 1.3. Vabatahtliku initsiatiivi toetamine.

- 1.3.1. Liiklejaid esindavate vabäühenduste tegevuste toetamine.
- 1.3.2. Asutuste liikumiskavade koostamise toetamine.
- 1.3.3. Liiklusohutust puudutavate omaalgatuslike projektide (sh kampaaniad, liiklusteemalised päevad jne) toetamine.

1.3.4. Koostöö tõhustamine linnas tegutsevate huvigruppide ja piirkondlike seltsidega erinevate liikluslahenduste väljatöötamisel ja ohutust tõstvate meetmete rakendamisel.

## **2. Liikluslane koolitus**

2.1. Laste liiklusohutusalase õppe läbiviimiseks tingimuste loomine.

2.1.1. Liiklusõpetuse ainesektsiooni loomine ja selle raames õpetajatele ja noorsootöötajatele korrapärase liiklusalase täiendõppe organiseerimine ning liiklusõpetuse kvaliteedi tõstmine.

2.1.2. Liiklusõpetuse materjalide vahendamine.

2.1.3. Liiklusõpetuse vahendite soetamise toetamine.

2.1.4. Koostöös politseiga ülelinnalise liikluskasvatuse õppeväljaku rajamine.

2.1.5. Kanali ja Emajõe vahele jalgratturite liikluslinnaku rajamine.

2.1.6. Lasteaedade, koolide ja noortekeskuste initsiatiivi tõstmine liikluskasvatusalaste projektitaotluste esitamisel Maanteeametile.

2.2. Jalgratturi juhtimisõigust taotlevate laste koolitus ja eksamineerimine.

2.2.1. Koolides läbiviidavad jalgrattakoolituse olemasoleva olukorra kaardistamine.

2.2.2. Jalgratturi juhiluba soovivatele lastele koolitusvõimaluste (sh õppematerjalide) tagamine.

2.2.3. Kooli territooriumile vigursõiduraja rajamise ja märgistuse uuendamise toetamine.

2.2.4. Jalgratturi eksami kvaliteedi tagamine politseiametniku kaasamisega ja linnasõidu lülitamisega eksami koosseisu.

2.3. Elanikkonna liiklusohutusalane õpe.

2.3.1. Elanike liiklusohutusalane teavitus ja koolitus.

2.3.2. Linnavalitsuse spetsialistide täiendkoolitusvõimaluste tagamine liiklusohutuse ja sellega seonduvate valdkondade osas.

2.3.3. Projekteerijatele täiendkoolituse korraldamine ruumiplaneerimise põhimõtete selgitamiseks.

## **3. Liiklusohutuse kampaaniad ja teavitus**

3.1. Liiklusohutusprobleemide teadvustamisele suunatud kampaaniate ja ürituste korraldamine ja toetamine.

3.1.1. Informatsiooni vahendamine riiklike liiklusohutuskampaaniate ja ürituste kohta.

3.1.2. Kohalikele liikluskäitumise ebakohtadele suunatud liiklusohutuskampaaniate läbiviimine, kasutades kohalikke teabevahendeid ja korraldades avalikke üritusi.

3.1.3. Mopeedijuhtidele suunatud ohutu sõitmise infoürituste korraldamine.

3.1.4. Tartu linna jalgrattasõiduvõimaluste hindamine ja parandusettepanekute tegemine linnajuhtide, linnavalitsuse spetsialistide ja huviliste poolt.

3.2. Liiklusohutusega seotud teemade parem teavitatus.

3.2.1. Liiklusohutusest ja sellega seotud valdkondadest laialdasem teavitamine läbi erinevate infokanalite.

3.2.2. Liikluspäevade läbiviimine kõigis Tartu linna koolides, lasteaedades ja noortekeskustes.

3.2.3. Ülelinnaliste ürituste raames (nt tarkusepäev) ka liiklusohutuse temaatika käsitlemine.

3.2.4. Lasteaedade ja koolide lastevanemate üldkoosolekutel liiklusohutusalaste loengute läbiviimine.

#### **4. Liiklusjärelvalve**

4.1. Liiklusrikkumiste üle järelvalve tõhustamine.

4.1.1. Pilootprojekt- kiirusemõõteradarite paigaldamine Tartu sissesõiduteedele ja alandatud piirkiirusega aladele.

4.1.2. Koostöös politseiga teavituskampaania raames liiklusrikkumiste kontrolli läbiviimine.

4.1.3. Jälgimiskaamerate (kiirus, keelava fooritulega ristmiku ületamine, ühissõidukirada, lubamatu parkimine) soetamine, paigaldamine ja haldamine.

4.1.4. Liiklusliini (14900) võimaluste parem teavitatus (sh meelespeakleepsud).

4.1.5. Heakorratelefoni 1789 kui liiklusohutudest teavitamise võimaluse propageerimine.

#### **5. Liikluskeskkond**

5.1. Liikluskeskkonna ohutust kaardistavate uuringute läbiviimine.

5.1.1. Uuring „Tartu liiklus“ läbiviimine.

5.1.2. Tartu liiklusõnnetuste analüüsi teostamine, liiklusõnnetuste koondumiskohtade väljaselgitamine ja nende ohtlikkuse vähendamise kava väljatöötamine.

5.1.3. Tartu erinevates piirkondades kehtestatud piirkiiruste sobivuse analüüs (sh. Riia tn. (lõigus Pepleri tn. –Turu tn.), Narva mnt. (lõigus Võidu sild – Puiestee tn.), Turu tn. (lõigus Aida tn. – Riia tn.) ja Vabaduse pst. 40 km/h kehtestamise võimalus).

- 5.1.4. Liikluskorraldusvahendite inspekteerimine (liiklusmärkide seisukord ja nähtavus, teekattemärgistuse seisukord, fooriprogrammide vastavus oludele).
  - 5.1.5. Kooliteel esinevate liiklusohutude kaardistamine õpilaste seas.
  - 5.1.6. Keslinna jalakäijateala laiendamise võimaluste analüüs.
  - 5.1.7. Jalgratta- ja jalgteede ning jalakäijate liikumisteede sõidutee ületuskohtade liiklusohutuslik inspekteerimine ja rekonstrueerimiskava väljatöötamine.
  - 5.1.8. Juhendi koostamine jalgratturite ja jalakäijate liikumisteede paremaks muutmiseks.
- 5.2. Jalakäijatele ja jalgratturitele ohutu liikluskeskkonna kujundamine.
- 5.2.1. Kõnniteede, jalgrattaradade ning jalgratta- ja jalgteede rajamine.
  - 5.2.2. Jalgratta- ja jalgteede ristumiskohtade ja jalakäijate sõidutee ületuskohtade korrastamine, sh määratlemine, milline teeületuse liik on vastavasse liikluskeskkonda sobiv.
  - 5.2.3. Jalgratta- ja jalgteede tähistuse korrastamine ja regulaarne uuendamine.
  - 5.2.4. Ülekäiguradadele kohtvalgustuse paigaldamine.
  - 5.2.5. Liikluskeskkonna ohutumaks muutmine Tartu linna läbivatel põhitänavatel ja rahvusvahelise maantee osadel.
  - 5.2.6. Liikluse rahustamine elamualadel (tehnilised vahendid) ja vajadusel õuealade piiride täpsustamine.
  - 5.2.7. Jalgrataste hoiukohtade rajamine.
  - 5.2.8. Jalgrattateede kaardi koostamine ja selle väljaandmine nii trükisena kui ka Tartu linna kodulehel.
  - 5.2.9. Teehoolde, eriti libedustõrje prioriteetide määramisel jalakäijate liikumisteede ja probleemkohtadega (ülekäigurajad, ühissõidukipeatused, kõnniteed, tõusud ja ristmikud) arvestamine.
  - 5.2.10. Uute teeobjektide planeerimisel erivajadustega inimeste liikumisnõuete arvestamine.
- 5.3. Teede ja tänavate säästev ja ohutu planeerimine, projekteerimine ja rekonstrueerimine.
- 5.3.1. Üld- ja detailplaneeringute liiklusohutusala auditeerimine.
  - 5.3.2. Teeprojektide liiklusohutusala auditeerimine.
  - 5.3.3. Ohtlike teelõikude ja teeprojektielne auditeerimine (inspekteerimine) ja ülevaatus.
  - 5.3.4. Liikluskorraldusvahendite kaasajastamine (liiklusmärkide ja teekatte uuendamine, foorisüsteemide kaasajastamine).

5.3.5. Ühissõidukipeatuste korrastamine.

5.3.6. Liiklusõnnetuste analüüsi alusel tänavate ohutustamine (sh ristmike rekonstrueerimine ohutuse suurendamise eesmärgil).

### **3. Liiklusohutusprogrammi elluviimine ja seire**

Liiklusohutusprogrammi viiakse ellu vastavalt rakendusplaanis sätestatud kohustustele kaasates kõiki valdkonna arendamisest huvitatud organisatsioone ja huvigruppe. Liiklusohutusprogrammi valdkondlike eesmärkide, meetmete ja tegevuste ülevaatamine ning muutmise vajaduse hindamine lähtuvalt püstitatud strateegilisest eesmärgist toimub igaaastaselt. Rahvusliku liiklusohutusprogrammi rakendusplaani uuendamise järgselt võib kohalikele omavalitsustele lisanduda täiendavaid ülesandeid, millega tuleb liiklusalaste tegevuste kavandamisel arvestada. Järgmise Tartu linna liiklusohutusprogrammi koostamist tuleb alustada hiljemalt 2015. aastal.

## **Kasutatud allikad**

### **Arengudokumendid**

Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm 2003–20015 ja rakendusplaan aastateks 2007–2011:  
<http://www.mnt.ee/atp/?id=998>

European Road Safety Action Programme “Halving the number of road accident victims in the European Union by 2010: a shared responsibility”: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52003DC0311:EN:HTML>

European Road Safety Charter: <http://www.erscharter.eu/>

Tartu linna arengustrateegia „Tartu 2030“:  
[http://www.tartu.ee/?lang\\_id=1&menu\\_id=6&page\\_id=56](http://www.tartu.ee/?lang_id=1&menu_id=6&page_id=56)

Tartu linna arengukava aastateks 2007–2013:  
[http://www.tartu.ee/?lang\\_id=1&menu\\_id=6&page\\_id=56](http://www.tartu.ee/?lang_id=1&menu_id=6&page_id=56)

Tartu linna üldplaneering: [http://www.tartu.ee/?lang\\_id=1&menu\\_id=6&page\\_id=56](http://www.tartu.ee/?lang_id=1&menu_id=6&page_id=56)

Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011–2020:  
[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/com\\_20072010\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf)

Transpordi arengukava 2006–2013: [http://www.tartu.ee/data/TAK\\_261006.pdf](http://www.tartu.ee/data/TAK_261006.pdf)

WHITE PAPER – “European transport policy for 2010: Time to decide”:  
[http://ec.europa.eu/transport/strategies/2001\\_white\\_paper\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/strategies/2001_white_paper_en.htm)

### **Uuringud**

Abel, K., 2010. Liikluskasvatuse küsitlus Tartu linna koolidele.

Abel, K., 2010. Liikluskasvatuse küsitlus Tartu linna lasteaedadele.

Abel, K., 2010. Tartu liiklusõnnetuste analüüs 2009.

Stratum OÜ, 2009. Tartu liiklus 2009.

TNS Emor, 2008. Jalgratturikiivri kandmine elanike poolt.

Valikor Konsult OÜ, 2009. Tartu linna ja lähimavalitsuste elanike liiklusuuring.

### **Muud internetiallikad**



Allik, T., Iste, K., Pau, P., „Politsei liiklusohutusala ennetustegevus“. Ettekanne 24.03.2010 õppepäeval „Liikluskasvatus lasteaia“: <http://www.mnt.ee/atp/?id=42084>- viimati külastatud 11.10.2010

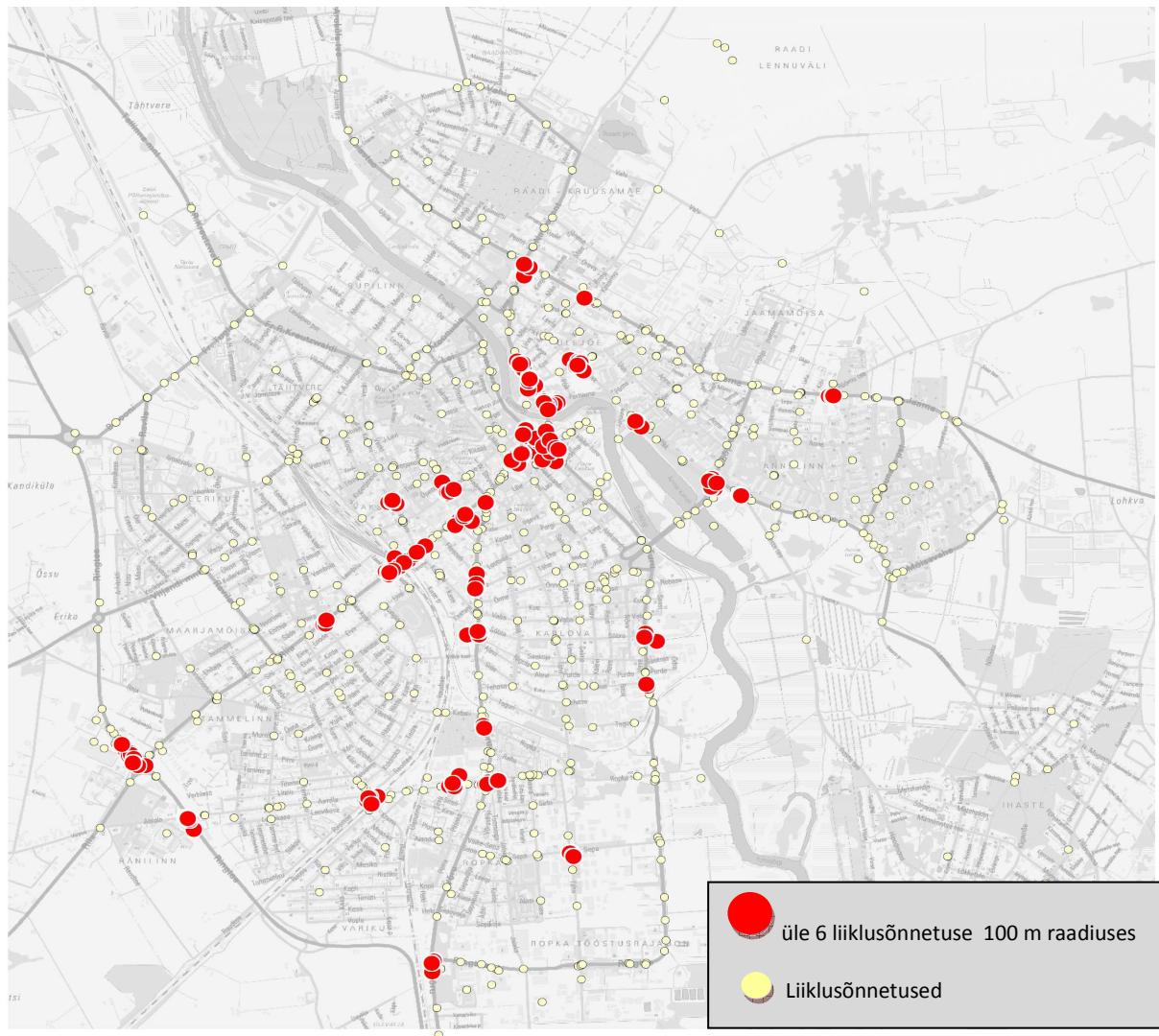
Lõuna Regionaalse Maanteeameti liiklusohutuse osakond, „Lõuna Regionaalse Maanteeameti tegevused“. Ettekanne 24.03.2010 õppepäeval „Liikluskasvatus lasteaia“: <http://www.mnt.ee/atp/?id=42084>- viimati külastatud 11.10.2010

Maanteeameti koduleht: [www.mnt.ee](http://www.mnt.ee)- viimati külastatud 11.10.2010

Päästeameti koduleht: [www.rescue.ee](http://www.rescue.ee)- viimati külastatud 11.10.2010

SA Tartu Kiirabi koduleht: [tartu.kiirabi.ee](http://tartu.kiirabi.ee)- viimati külastatud 11.10.2010

## Lisa I Inimvigastustega liiklusõnnetuste koondumiskohad Tartu linnas, 2005–2009



2010

Lisa  
Tartu Linnavolikogu 10.02.2011. a  
määruse nr 33 juurde

## TARTU LINNAVALITSUS

# TARTU LINNA LIIKLUSOHUTUSPROGRAMM 2011–2015



## Sisukord

Sisukord.....	2
KASUTATUD PÕHIMÕISTED .....	3
Sissejuhatus.....	7
I. Olemasolev olukord .....	9
I.1.Liiklusohutusprogrammiga seotud arengudokumendid.....	9
I.1.1.  Rahvusvahelised arengudokumendid .....	9
I.1.2.  Riiklikud arengudokumendid .....	10
I.1.3.  Kohalikud arengudokumendid .....	12
I.1.4.  Kokkuvõtte arengudokumentidest.....	13
I.2.Liikluse arengutrendid ja liiklusõnnetuste statistika .....	14
I.2.1.  Liiklusohutuse üldnäitajad.....	15
I.2.2.  Liiklusõnnetuste toimumise periood .....	16
I.2.3.  Liiklusõnnetuste liigid ja toimumiskohad .....	17
I.2.4.  Liiklusõnnetustes kannatanud.....	19
I.3.Liiklejad ja nende hoiakud .....	21
I.4.Senine liiklusohutusala tegevus ja peamised liiklusohutusala probleemid.....	24
I.4.1.  Liiklusohutusala tegevuse korraldus Tartu linnas.....	24
I.4.2.  Haridus ja koolitusvaldkond liiklusohutusalas tegevuses.....	28
I.4.3.  Liiklusohutusala teabelevi, meediakajastused, kampaaniad.....	32
I.4.4.  Infrastruktuuri olukord ja arengud.....	33
I.4.5.  Liiklusjärelvalve, päästeteenistuse ja meditsiinivaldkond.....	36
I.4.6.  Koostöö naaberomavalitsuste ja –piirkondadega, riigitedevõrgu arengud, vastastikused mõjud.....	37
I.5.Kokkuvõtte ja järeldused.....	38
2. Strateegia.....	41
2.1.Tartu linna liiklusohutuse visioon.....	41
2.2.Programmi strateegiline eesmärk.....	41
2.2.1.  Valdkondlikud eesmärgid.....	42
2.2.2.  Indikaatorid.....	44
2.2.3.  Meetmed ja tegevused .....	45
3. Liiklusohutusprogrammi elluviimine ja seire.....	50
Kasutatud allikad.....	51

## KASUTATUD PÕHIMÕISTED<sup>1</sup>

**Auto** – sõitjate või veose veoks või sõidukite haakes vedamiseks või eritööde tegemiseks ettenähtud vähemalt neljarattaline mootorsõiduk, mille valmistajakiirus ületab 25 kilomeetrit tunnis. Autoks loetakse ka elektrikontaktliiniga ühendatud mitterööbassõidukit. Autoks ei loeta mopeedi, mootorratast, traktorit ega liikurmasinat.

**Autostumise tase** – kõigi registreeritud mootorsõidukite või ainult sõiduautode ja elanike suhtarv. Väljendatakse tavaliselt sõiduautode või mootorsõidukite arvuna 1000 elaniku kohta.

**Detailplaneering** – valla või linna territooriumi osa kohta koostatav planeering, mis on maakasutuse ja lähiaastate ehitustegevuse aluseks.

**Foor** – teedel kasutatav elektriline seade liikluse reguleerimiseks valgussignaalide abil.

**Hukkunu** – inimene, kes suri liiklusõnnetuses saadud vigastuste tagajärjel sündmusekohal või 30 päeva jooksul pärast liiklusõnnetust. Kui inimene suri saadud vigastustesse rohkem kui 30 päeva peale õnnetust, loetakse ta vigastatuks. Suitsiidid loetakse hukkunute hulka.

**Jalakäija** – isik, kes kasutab teed liiklemiseks jalgsi või ratastooliga. Jalakäijaks loetakse ka isikut, kes kasutab liiklemiseks rula, rulluiske, -suuski, tõukeratast, -kelku või muid sarnaseid abivahendeid.

**Jalgratas** – vähemalt kahe rattaline sõiduk, mis liigub sellega sõitva inimese või inimeste lihasjõul pedaalide või käsiväntade-hoobade abil. Jalgratas võib olla varustatud ka elektrimootoriga, mille maksimaalne püsi-nimivõimsus ei ületa 0,25 kilovatti. Jalgrattaks ei loeta ratastooli, mis on ette nähtud liikumiseks puudega isikule.

**Jalgratta- ja jalgte** – jalgrattaga, tasakaaluliikuri ja jalakäija liiklemiseks ettenähtud eraldi tee või teeosa, mis on asjakohaste liiklusmärkidega tähistatud. Sõiduteega teede ristmikul on jalgratta- ja jalgte tee osa.

**Jalgrattarada** – jalgratta, pisimopeedi või mopeediga liiklemiseks ettenähtud ja teekattemärgisega tähistatud pikisuunaline sõiduteeosa.

**Jalgrattatee** – jalgratta, tasakaaluliikuri, pisimopeedi või mopeediga liiklemiseks ettenähtud sõiduteest ehituslikult eraldatud või eraldi asuv teeosa või omaette tee, mis on tähistatud asjakohase liiklusmärgiga. Sõiduteega teede ristmikul on jalgrattatee tee osa.

**Juht** – isik, kes juhib sõidukit, juhib teel ratsa loomi või veoloomi. Juhiks loetakse ka isikut, kes ajab teel kariloomi.

**Kergliiklus** – jalgsi, jalgrattal, rulluisudel ja pisimopeedil liiklemise üldnimetus.

**Kohalik liiklusohutusprogramm** – dokument, mille alusel kohaliku omavalitsuse tasandil korraldatakse rahvusliku liiklusohutuseprogrammi elluviimist.

**Kõnnitee** – jalakäija ja tasakaaluliikuriga liiklemiseks ettenähtud ja äärekiviga või muul viisil sõiduteest või jalgrattateest eraldatud teeosa, mis võib olla tähistatud asjakohaste liiklusmärkide või teekattemärgistega.

**Laste liikluskasvatus** – laste ettevalmistamine ohutuks ja kaasliiklejaid arvestavaks liiklemiseks.

**Liikleja** – isik, kes osaleb liikluses jalakäija või juhina.

<sup>1</sup> Liiklusseadusest tulenevate mõistete puhul on lähtutud alates 2011.a. kehtima hakkava uue liiklusseaduse sõnastusest.

**Liiklus** – jalakäija(te) või sõiduki(te) liikumine ja paiknemine teel. Liikluseks loetakse ka kariloomade ajamist ja ratsutamist.

**Liikluse korraldamine** – võimalikult sujuva, kiire, ohutu ja keskkonda minimaalselt kahjustava liikluse tagamine. Liikluse korraldamine toimub liiklusmärkide, teemärgiste, piirete ja muude liikluskorraldusvahenditega.

**Liikluse planeerimine** – liikluse kavandamine, mõjutamine, juhtimine ja jälgimine.

**Liikluse rahustamine** – erinevate liiklusviiside koostoimimine selleks rajatud liikluskeskkonnas nii, et need võimalikult vähe häiriks ja ohustaks üksteist

**Liikluskeskkond** – liiklejad teenindavate alade ja nendega liituvate teenindus-, liikluskorraldus-, info- jm. süsteemide poolt moodustatud tervik

**Liikluskorraldaja** – isik või organisatsioon, kes vastutab liiklusskeemi olukorra ja/või järelevalve eest.

**Liikluskorraldusvahend** – liiklust korraldav või suunav vahend (foor, liiklusmärk, teemärgis, vilkur, piire, kiiruspiiraja, künnis, hoiatuslint, tähispost, tähiskoonus, tõkkepuu, ohutussaar või muu selline).

**Liiklusohutuse auditeerimine** – planeeritava infrastruktuuri objekti liikluslahenduse üksikasjalik süstemaatiline ja tehniline kontrollimine liiklusohutuse aspektist lähtudes.

**Liiklusohutuse inspekteerimine** – olemasoleva infrastruktuuri objekti liikluslahenduse üksikasjalik regulaarne, süstemaatiline ja tehniline kontrollimine liiklusohutuse aspektist lähtudes.

**Liiklussagedus** – tee, sõidusuuna või -raja ristlõiget ajaühikus läbiv sõidukite arv.

**Liiklussõlm** – sama- või eritasandiline keeruline ristmik.

**Liiklusõnnetus** – juhtum, kus vähemalt ühe sõiduki teel liikumise või teelt väljasõidu tagajärjel saab inimene vigastada või surma või tekib varaline kahju.

**Läbilaskvus** – ühikautode suurim arv ajaühikus, mida tee või sõidurada võib normaalsetes tee- ja liiklusoludes läbi lasta.

**Läbivliiklus (transiitliiklus)** - ala läbiv liiklus, mille lähte- ja sihtkoht asub väljapool vaadeldavat ala

**Magistraaltee (tänav)** – peamine liiklustee; linnades ja teistes asulates- põhi- ja jaotustänavad

**Modaalne jaotus** (ingl k *modal share, modal split*) – transpordivaldkonnas kasutatav mõiste, mis kirjeldab kui suur on ühe kindla liikumisviisiga tehtavate liikumiste osakaal (nt ühistranspordi kasutamise osakaal) (protsentides) kõikidest liikumistest ehk liikumiste jaotumine liikumisviisi alusel.

**Mootorsõiduk** – mootori jõul liikuv sõiduk. Mootorsõidukiks ei loeta mootoriga jalgratast, pisimopeedi, maastikusõidukit, trammi ega sõidukit, mille valmistajakiirus on alla kuue kilomeetri tunnis.

**Mootorsõiduki kokkupõrge jalakäijaga** – mootorsõiduki otsasõit teel viibivale jalakäijale, ka juhused, kui mootorsõiduk tagurdas jalakäijale otsa. Jalakäijaks loetakse ka isikut, kes kasutab liikumiseks rula, rulliske, tõukeratast, lükkab jalgratast, mootorratast või lapsevankrit. Siia hulka ei loeta juhtumeid, kus toimus otsasõit teel viibivale isikule, kes ehitas, remontis või hooldas teid, istutas lilli, laadis koormat või korraldas liiklust.

- Mootorsõiduki kokkupõrge seisva sõidukiga** – mootorsõiduki otsasõit teele pargitud sõidukile. Sii hulka ei loeta mootorsõidukite kokkupõrkeid jalgratastega, mopeedidega, rööbassõidukitega, samuti otsasõite liikluse reguleerimise nõuete täitmiseks sundpeatunud mootorsõidukile.
- Mopeed** – kahe- või kolmerattaline mootorsõiduk, mille valmistajakiirus on üle 25, kuid mitte üle 45 kilomeetri tunnis ja mille töömaht sädesüütega sisepõlemismootori korral ei ületa 50 kuupsentimeetrit või muu sisepõlemismootori korral suurim kasulik võimsus ei ületa nelja kilovatti või mille suurim püsi-nimivõimsus elektrimootori korral on üle 0,25 kilovati, kuid ei ületa nelja kilovatti. Mopeediks loetakse ka eelnimetatud tingimustele vastavat kergel neljarattalist mootorsõidukit, mille tühimag ei ületa 350 kilogrammi. Neljarattalise kerge elektrisõiduki korral ei arvestata akude massi tühimagi hulka.
- Mopeedi- või jalgrattaõnnetus** – liiklusõnnetus, milles vähemalt üks osalenud sõidukitest on mopeed või jalgratas. Sii hulka ei kuulu mopeedide ja jalgrataste otsasõidud jalakäijatele.
- Parkimine** – sõiduki etteavatsetud seismajätmine kauemaks, kui seda on vaja sõitjate peale- või mahaminekuks või veose laadimiseks.
- Pisimopeed** – vähemalt kahe- või kolmerattaline sõiduk, mille suurim kasulik võimsus sisepõlemismootori korral või mille suurim püsi-nimivõimsus elektrimootori korral ei ületa ühte kilovatti ja valmistajakiirus ei ületa 25 kilomeetrit tunnis.
- Ristmik** – samatasandiliste sõiduteedega teede lõikumisel moodustunud ala. Ristmikuks ei loeta parkla, õueala, puhkekoha ega teega külgneva ala teega piirnemise kohta, samuti parkla, õueala, puhkekoha ega teega külgneva ala juurdesõiduteed, üherajalise tee ning põllu- või metsatee teega lõikumise kohta ja selliste teede omavahelisi lõikumisi. Ristmik on reguleeritav, kui liiklejate liikumise järjekorra määravad foorituled või reguleerija märguanded. Muul juhul on ristmik reguleerimata.
- Sõidutee** – sõidukite liikluseks ettenähtud teeosa. Jalgrattatee ning jalgratta- ja jalgtee ei ole sõidutee. Teel võib olla mitu eraldusribadega eraldatud sõiduteed.
- Sõitja** – isik, kes kasutab liiklemiseks sõidukit, kuid ei juhi seda.
- Tee** – jalakäijate või sõidukite liiklemiseks avatud rajatis või maaomaniku poolt liikluseks ettenähtud muu ala. Tee koosseisu kuuluvad ka teepeenrad, eraldus- ja haljasribad. Olenevalt pealiskihist jagunevad teed kattega teeks, kruusateeks ja pinnasteeks.
- Tipp tund** – loenduste põhjal kindlaks määratud suurima liiklussageduse tund, mille aeg võib olla fikseeritud täistunni või suurema (enamasti 15-minutilise) täpsusega.
- Tänav** – linnas, alevis või alevikus paiknev tee, mis on ehitatud või kohandatud sõidukite ja jalakäijate liiklemiseks.
- Tänavavõrk** – teatud piirkonna tänavatest moodustuv süsteem.
- Vigastatu** – inimene, kellele liiklusõnnetuses saadud vigastuse tõttu antakse meditsiinilist esmaabi, määratakse ambulatoorne või statsionaarne ravi. Erinevalt mitmetest Euroopa riikidest ei tehta Eestis vahet kergete ja raskete vigastuste vahel.
- Ühesõidukiõnnetus** – mootorsõiduki ümberpaiskumine teel või teelt väljasõit, millega võib kaasneda kokkupõrge puu, seinaga vms väljaspool teed asuva objektiga. Sii hulka loetakse ka juhtumeid, kus mootorsõiduk sõidab otsa teel olevale takistusele: liikluskorraldusvahendile, tee äärekivile, kruusahunnikule teel või mõnele muule teel olevale objektile, millega ei kaasne teelt väljasõitu ega ümberpaiskumist teel. Sii hulka ei loeta mootorsõiduki otsasõite loomadele ega seisvatele sõidukitele.

**Üldplaneering** – kogu linna või valla territooriumi või selle osade kohta koostatav planeering.

**Ülekäigukoht** – sõidutee, jalgrattatee või trammitee ületamiseks jalakäijale ettenähtud, arusaadavalt rajatud ja asjakohaselt tähistatud teeosa, kus jalakäijal ei ole sõidukijuhi suhtes eesõigust, välja arvatud juhul, kui jalakäija ületab ülekäigukohal sõiduteed, millele sõidukijuht pöörab. Ülekäigukohal võib sõidutee ületada jalgrattaga või tasakaaluliikuriga sõites, kuid jalgratturil ega tasakaaluliikuri juhil ei ole sõidukijuhi suhtes eesõigust, välja arvatud juhul, kui jalgrattur või tasakaaluliikurijuht ületab ülekäigukohal sõiduteed, millele sõidukijuht pöörab. Ülekäigukohal sõiduteed ületades ei tohi jalgrattur ega tasakaaluliikuri juht ohustada sõiduteed ületavat jalakäijat;

**Ülekäigurada** – jalakäijale sõidutee, jalgrattatee või trammitee ületamiseks ettenähtud asjakohaste liiklusmärkide või teekatemärgisega tähistatud sõidutee, jalgrattatee või trammitee osa, kus juht on kohustatud andma jalakäijale teed. Ülekäigurada on reguleeritav, kui liiklejate liikumise järjekorra määravad foorituled või reguleerija märguanded. Muul juhul on ülekäigurada reguleerimata. Ülekäigurajal võib sõidutee ületada jalgrattaga või tasakaaluliikuriga sõites, kuid sel juhul ei ole reguleerimata ülekäigurajal jalgratturil ega tasakaaluliikuri juhil sõidukijuhi suhtes eesõigust, välja arvatud juhul, kui jalgrattur või tasakaaluliikuri juht ületab ülekäigurajal sõiduteed, millele sõidukijuht pöörab. Ülekäigurajal sõiduteed ületades ei tohi jalgrattur ega tasakaaluliikuri juht ohustada sõiduteed ületavat jalakäijat.



## Sissejuhatus

Liiklusõnnetuste osatähtsus inimvigastuste ja surma põhjusena on aastate jooksul kasvanud, mistõttu on liiklusohutus muutunud üheks olulisimaks rahvatervise probleemiks maailmas. Näiteks leiab iga päev Euroopa teedel aset keskmiselt üle 3500 liiklusõnnetuse, milles saab vigastada või hukkab ligikaudu 4500 inimest. Rahvusvaheline kogemus on tõestanud, et liiklusohutuse taseme olulise paranemise eelduseks on läbimõeldud ja edukalt elluviidud strateegia ning seda toetavad tegevused. 2001. aastal püstitas Euroopa Komisjon ambitsioonika eesmärgi vähendada 2010. aastaks liiklussurmade arvu 50% võrra (st 27 000ni). Kuigi sätestatud eesmärgi saavutamine ei tundu hetkel realistlik, on see ärgitanud mitmeid Euroopa Liidu liikmesriike, sh Eestit, liiklusohutuse taseme tõstmise nimel tõhusamalt tegutsema.

2003. aastal kinnitati Eestis rahvuslik liiklusohutusprogramm 2003–2015, mille strateegiliseks eesmärgiks oli saavutada aastaks 2015 tase, kus Eesti teedel hukkunute arv ei ületaks 100 inimest. Liiklusohutusprogrammi rakendusplaanis aastateks 2007–2011 nähakse muuhulgas ette ka kohalike liiklusohutusprogrammide väljatöötamine Tallinnas, Pärnus ja Tartus. Vastavalt liiklusseadusele on just liiklusohutusprogrammid selleks alusdokumendiks, millega korraldatakse kohaliku omavalitsuse tasandil liiklusohutuspoliitika elluviimist.

Tartu linna liiklusohutusprogramm on valminud projekti "Läänemere piirkonna biogaasil sõitev ühistransport" (*Baltic Biogas Bus Project*) raames ja Euroopa Liidu toel ning on osaks 2011. aastal valmivast Tartu transpordi arengukavast. Programmi koostamist juhtisid linnavalitsuse linnamajanduse osakonna liikluskorraldusteenistuse spetsialistid, kelle eestvedamisel korraldati kaks avalikku arutelu (16.04.2010 ja 31.05.2010) liiklusohutuslike probleemkohtade sõnastamiseks ning strateegia väljatöötamiseks. Programmi koostamise lähtealusena on kasutatud Maanteeameti poolt välja antud liiklusohutusprogrammi koostamise meetodilist juhendit.

Tartu linna liiklusohutusprogrammi eesmärgiks on eelkõige inimkannatanutega liiklusõnnetuste ning neis vigastatute ja hukkunute arvu oluline vähenemine. Kuna ohutum liikluskeskkond tähendab ühtlasi ka ohutumat elukeskkonda, siis mõjutavad liiklusohutuse valdkonnas tehtavad edusammud Tartu kui atraktiivse sihtkoha kuvandit üldisemalt.

Programm jaguneb kaheks suuremaks osaks:

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

Olemasoleva olukorra analüüsil on tuginetud Tartu linna liiklust ja liiklusohutust puudutavatele statistilistele andmetele, liiklusohutusprogrammiga seotud teistele arengudokumentidele ning olukorra kvalitatiivsele analüüsile, mille kaardistamiseks on muuhulgas kasutatud probleemanalüüsi ja e-küsitlusi (liikluskasvatuse küsitlus Tartu linna lasteaedades ja koolides<sup>2</sup>, Tartu liiklusohutusprogrammi 2011–2015 küsitlus<sup>3</sup>).

Strateegia koostamisel lähtuti olemasoleva olukorra analüüsi tulemusena välja selgitatud peamistest probleemkohtadest: riskigrupid, koostöövõimalused, liikluskäitumise ebakohad jne. Avaliku arutelu raames pandi huvigruppe kaasates paika Tartu linna liiklusohutusosalased meetmed ja tegevused aastateks 2011–2015. Selleks et tagada tegevuste elluviimine, on liiklusohutusprogrammi lisana koostatud rakendusplaan, kus iga planeeritud tegevuse puhul on määratletud nii kaasatud osapooled kui ka elluviimise eest vastutav osakond.

Iga-aastaselt toimub programmi tegevuste ülevaatamine ning nende efektiivsuse hindamine vastavalt püstitatud indikaatoritele. Programmi uuendamine toimub vastavalt vajadusele, kuid kindlasti hiljemalt 2015. aastal, käesoleva programmi perioodi lõppedes.

---

<sup>2</sup> Küsitlus saadeti haridusosakonna vahendusel kõikidele Tartu linna lasteaedade ja koolide juhtidele.

<sup>3</sup> Küsitlus oli üleval Tartu linna kodulehel ja avatud vastamiseks (7.-21.05.2010) kõikidele huvilistele.

## 1. Olemasolev olukord

### 1.1. Liiklusohutusprogrammiga seotud arengudokumendid

Eestis ja konkreetselt Tartu linnas on mitmeid arengudokumente, milles sätestatud eesmärkidest ja tegevustest tuleb kohalikul tasandil liiklusohutusprogrammi koostamisel lähtuda. Samuti on Tartu linnal mitmeid rahvusvaheliselt siduvaid transpordialaseid kokkuleppeid. Järgnevalt on esitatud olulisimate liiklusohutust puudutavate alusdokumentide eesmärgid ja tegevused ning analüüsitud nende omavahelist koosõla liiklusohutusprogrammi eesmärkidest lähtuvalt.

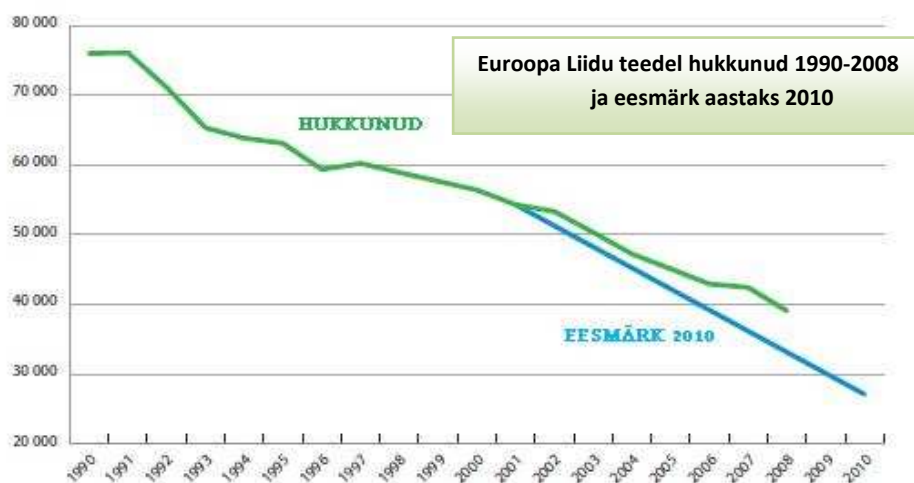
#### 1.1.1. Rahvusvahelised arengudokumendid

2001. aastal võttis Euroopa Komisjon vastu **valge raamatu "Euroopa transpordipoliitika aastaks 2010: aeg otsustada"** (*White Paper. „European transport policy for 2010: time to decide"*), millega sätestati Euroopa transpordipoliitika eesmärgid aastani 2010.

Üheks peamiseks liiklusohutuse eesmärgiks oli liiklussurmade vähendamine 50% võrra, mille saavutamiseks võeti vastu **Euroopa Liidu Liiklusohutuse tegevusprogramm (2003–2010)** (*European Road Safety Action Programme*).

Tegevusprogrammi üheks meetmeks oli muuhulgas **Euroopa liiklusohutuse harta** (*European Road Safety Charter*) väljatöötamine. Liiklusohutuse harta on liiklusohutuse platvorm ettevõtete, ühenduste, uurimisasutuste ja ametiasutuste jaoks. Nende ühine eesmärk on rakendada konkreetseid meetmeid ja jagada häid tavasid liiklusohutusprobleemide lahendamiseks. Tartu linn on üks harta allkirjastajatest.

2008. aastal lõpuks tuli nentida, et hoolimata olulisest progressist liiklusohutuse valdkonnas, oli Euroopa Liidus toimunud liiklusõnnetustes siiski üle 39 000 hukkunu, mistõttu on eeldada, et püstitatud eesmärk jääb saavutamata.



20. juulil 2010. aastal kinnitas Euroopa Komisjon **Euroopa Liidu liiklusohutuse suunised aastateks 2011–2020** (*Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011–2020*), kus eesmärgiks seati taaskord järgneva kümne aasta jooksul liiklussurmade arvu vähendamine 50% võrra alates 2010. aasta tasemest lähtuvalt.

Olukorra muutmiseks on vastu võetud seitse strateegilist eesmärki:

- Parandada sõidukite turvalisust.
- Ehitada turvalisemaid teid.
- Kasutada arukat tehnoloogiat.
- Tõhustada sõiduõpetust ja karmistada lubade saamise tingimusi.
- Tugevdada järelevalvet.
- Vähendada vigastatute hulka.
- Pöörata enam tähelepanu mootorratturitele.

### 1.1.2. Riiklikud arengudokumendid

Eesti Vabariigi Valitsuse „**Transpordi arengukava 2006–2013**“ on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi strateegiline lähtedokument transpordisektori arendamiseks. Arengukavas esitatud eesmärgid ja meetmed on aluseks riigieelarve vahendite planeerimisel ning Euroopa Liidu struktuurivahendite ja Ühtekuuluvusfondist rahastatava transpordi infrastruktuuri planeerimisel aastateks 2007–2013.

Riikliku visiooni kohaselt rahuldab transpordisüsteem inimeste ja kaupade liikumisvajaduse, olles seejuures efektiivne, ohutu ja keskkonnasõbralik.

Püstitatud on ka kuus horisontaalset, transpordiliikideülest alavisioni. Need on visioonid, mille poole peaks transpordipoliitika peamiste probleemide lahendamiseks pürgima, seejuures peab liiklusohutusest saama transpordipoliitika üks olulisemaid märksõnu.

Liiklusohutuse alavision ja sellest tulenev valdkondlik eesmärk on:

transpordisektor on ohutu ja turvaline.

*Eesmärk: tagada transpordi infrastruktuuri ja teenuste ohutus ja turvalisus.*

Liikumine ühest punktist teise peab liikleja jaoks olema võimalikult mugav, ohutu ja turvaline – see kehtib kõigi transpordiliikide kohta. Ohutus ja turvalisus sõltuvad ühelt poolt seadusandlusest ja infrastruktuuri olukorrast, teisalt aga liiklejate vastutustundest. Riigi ülesanne on luua tingimused, mis võimaldaksid eeltoodud eesmärki täita.

Selle eesmärgi saavutamiseks nähti ette, et riigil peab olema süstemaatiline rakendusplaan, mis sätestaks riigi tegevused liiklusohutuse tõhustamiseks erinevate transpordiliikide lõikes.

**Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm aastateks 2003–2015.** Lähtuvalt Euroopa Liidus 2001. aastal püstitatud kvantitatiivsest eesmärgist parandada oluliselt liiklusohutust ja vähendada liiklusõnnetustes hukkunute arvu 2010. aastaks 50% võrra, oli Eestiski oluline keskmisele liiklusohutuslikule tasemele jõudmiseks vähendada liikluses hukkunute arvu.

Seega püstitati strateegilise eesmärgina ülesanne, mida võib nimetada maksimumprogrammiks ehk visiooniks 100, mille kohaselt aastaks 2015 tuleb Eestis saavutada olukord, kus liiklusõnnetustes hukkunute arv aastas ei ületa 100.

Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi raames kavandatud liiklusohutuse parandamise meetmed on suunatud nendele liiklejate gruppidele ja valdkondadele, mille abil on kõige enam võimalik mõjutada liiklusohutustaset. Meetmed, mida on vajalik rakendada, käsitlevad viit olulist liiklusega seotud valdkonda:

- hoiakute kujundamist;
- koolitust;
- järelevalvet;
- liikluskeskkonda;
- planeerimist.

Lisaks riiklikule tegevusele alustatakse liiklusohutusala tegevust ka regionaalsel ja kohalikul tasandil, mistõttu on rahvusliku liiklusohutusprogrammi rakendusplaanis, hetkel aastateks 2007–2011, sätestatud kohustused ka kohalikele omavalitsustele. Neid tegevusi tuleb arvestada ka Tartu linna liiklusohutusprogrammi rakendusplaani koostamisel.

### 1.1.3. Kohalikud arengudokumendid

**Tartu linna üldplaneering.** 2005. aastal Tartu Linnavolikogu otsusega kehtestatud üldplaneeringu koostamisel on lähtutud säästva ja tasakaalustatud ruumilise arengu põhimõtetest. Vastavalt üldplaneeringule tuleb liiklusmaa funktsioone kandvate maa-alade arendamisel lähtuda järgmistest põhimõtetest:

- Transiitliikluse suunamine linna äärealadele, uute magistraalteede ja ristmike ehitamine, et vältida suuri autotranspordivooge läbi elamupiirkondade.
- Raudtee transiitliikluse linnast mööda juhtimine. Ümbersõit on aktsepteeritud majandus- ja kommunikatsiooniministeriumi poolt ja tuleb kavandada maakonnaplaneeringuga.
- Liikluskoormuse hajutamine kesklinnas liiklussujuvuse parandamise ja tõhusa parkimiskorralduse rakendamise abil.
- Jalakäigutsoonide laiendamine kesklinnas.
- Võimaluste säilitamine kogu linna hõlmava jalgrattateede võrgustiku väljaehitamiseks.
- Liikluskeemiga tarbetute sissesõitude vältimine vanalinna (Kroonuaia, K. E. von Baeri, Vallikraavi, Poe tänavate ja Emajõe vaheline ala) ning suunamine eeslinnadest lähtuva liikluse sisemist ringi mööda magistraaltänavatele ja teedele.

**Arengustrateegia „Tartu 2030”.** Linna arengustrateegias nähakse Tartut arenemas viie alavisiooni raames. Transpordivaldkonnaga seostuv alavisioon on: Tartu on modernse elukeskkonnaga linn. Visiooni täpsustamiseks on püstitatud eesmärgid ja tegevused:

E13. Tartu on integreeritud rahvusvahelisse transpordivõrku, milles transpordikorraldus on turvaline ja keskkonnasõbralik

T 13.1. Transiitliikluse väljajuhtimine linnast.

T 13.2. Linnasiseste põhitänavate, sildade ja eritasandiliste ristmike väljaehitamine sujuva liikluse tagamiseks.

T 13.3. Liikluskoormuse hajutamine, vanalinna tarbetute sissesõitude vältimine.

T 13.4. Tõhusa parkimiskorralduse loomine.

T 13.5. Ühistranspordi ja kergliikluse prioriteetne arendamine.

T 13.6. Transpordiühenduste arendamine: ehitada Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee neljarealiseks, rekonstrueerida Via-Hanseatica (Jõhvi-Tartu-Valga), ehitada välja Rail Baltica ja sisse seada regulaarne lennuliiklus Ülenurmelt.

**Tartu linna arengukava 2007–2013** on arengustrateegiast lähtuv dokument. Arengukavaga kehtestatud transpordi infrastruktuuri renoveerimisega seotud ülesanded on suunatud järgmise eesmärgi saavutamisele: Tartu on integreeritud rahvusvahelisse transpordivõrku, milles transpordikorraldus on turvaline ja keskkonnasõbralik.

Lisaks rahvusvaheliste ühenduste avardamisele on olulisel kohal ka olemasolevate tänavate ja sildade rekonstrueerimine ning uute ühenduste ehitamine. Samuti kruusakattega teede asfalteerimine ning kõnniteede asfaltkatete rekonstrueerimine. Investeeringuid planeeritakse ka kõnniteede rajamisse ja jalgrattateede võrgu olulisse laiendamisse.

Liikluskorralduse valdkonnas on pöhirõhk pööratud kõikide liiklejate (jalakäijad, jalgratturid, mootorsõidukitega sõitjad) liiklusohutuse ja liikluse sujuvuse tagamisele tervikliku ja mitmekesise transpordisüsteemi abil. Linna optimaalse transpordikorralduse kavandamiseks koostatakse transpordi arengukava.

#### 1.1.4. Kokkuvõtte arengudokumentidest

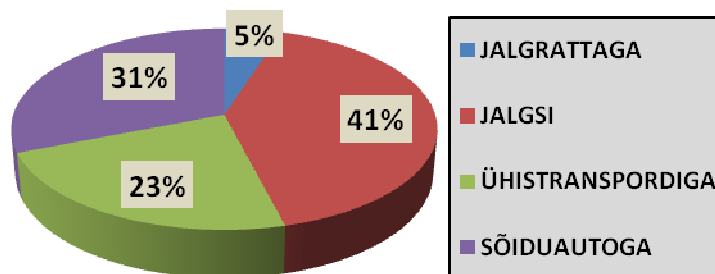
Tartu linna arengudokumentides on liiklusohutuse temaatikat puudutatud pigem infrastruktuuri planeerimise ja liikluskorralduse kontekstis. Strateegilist liiklusohutuse eesmärki ja visiooni Tartu linna arengudokumentides sätestatud ei ole.

Nii rahvusvahelistes kui ka riiklikes arengukavades on transpordi arendamisel pööratud tähelepanu ka liiklejate teadlikkuse tõstmise vajadusele. Samas kui Tartu linna tasandil on pigem kitsalt keskendunud liikluskeskkonna ohutust (infrastruktuuri) puudutavatele küsimustele, aga ka üldiselt teatud liikumisviiside (ühistransport, kergliiklus) eelisarendamisele. Positiivne on see, et linna arengudokumentides on ette nähtud Tartu transpordi arengukava koostamine, mille raames käsitletakse transpordiplaneerimist tõenäoliselt laiemalt ja lisaks infrastruktuuri arendamisega seotud tegevustele täpsustatakse ühistranspordi ja kergliikluse eelisarendamisega seotud aspekte ning pööratakse tähelepanu ka liiklusalasele koolitusele ja teavitusele. Liiklusohutusprogrammi raames tuleb aga eelkõige täpsustada Tartu linna liiklusohutuse eesmärgid ja valdkonnaülesed koostöövõimalused.

## 1.2. Liikluse arengutrendid ja liiklusõnnetuste statistika

Tartu linnas on mitmete aastate vältel teostatud elanike liikumisharjumuste uuringuid. Seega ühena vähestest Eesti linnadest on Tartus olemas ka andmed erinevate liikumisviiside kasutamise kohta. Uuringutulemustele tuginedes teevad Tartu elanikud suurima osa oma igapäevastest liikumistest jalgsi. Mootorsõidukitest eelistatakse ühistranspordile pigem sõiduautot.

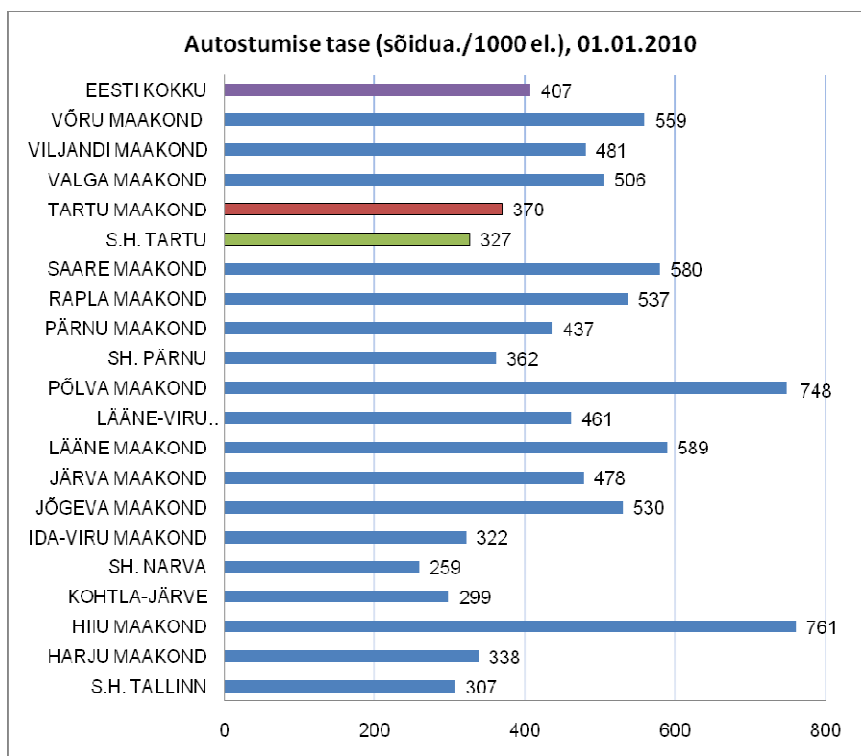
Liikumisviiside kasutamine (modaalne jaotus) Tartu linnas, 2009



Autoliikluse maht ja liikluskoormused on peamiselt mõjutatud mootorsõidukite arvust. Autostumise (sõiduautode arv 1000 elaniku kohta) tasemelt jääb Tartu linn Eesti keskmisest tunduvalt madalamale tasemele. Siiski tuleb arvestada, et hetkel toimub mootorsõiduki registreerimine vastavalt omaniku poolt nimetatud aadressile, mis ei pruugi kattuda sõiduki tegeliku kasutamiskohaga.

Alates 1993. aastast on Tartu linnas iga-aastaselt teostatud ka liiklusuuringuid, mis

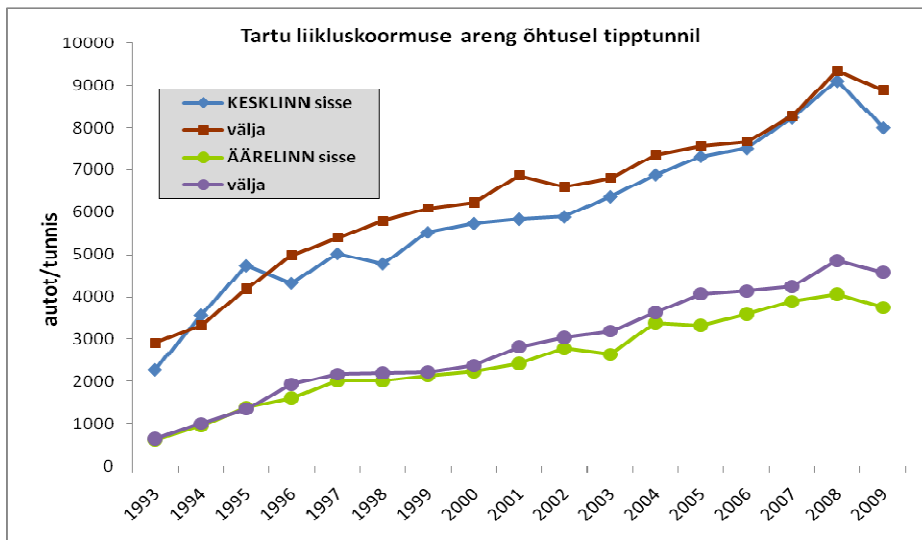
annavad ülevaate liiklussageduste muutustest Tartu tänavatel. Samuti on selle alusel võimalik prognoosida tulevaste arenduste mõju linna liiklusele (sh ristmike läbilaskvusele).





Võrreldes 1993. aastaga, on liiklussageduste kasv kesklinnas öhtusel tiptunnil olnud 2009.

aasta seisuga kolmekordne ning äärelinnas enam kui kuuekordne. Seega on vahepealsete aastate jooksul Tartu linna liiklussituatsioon muutunud oluliselt keerukamaks,

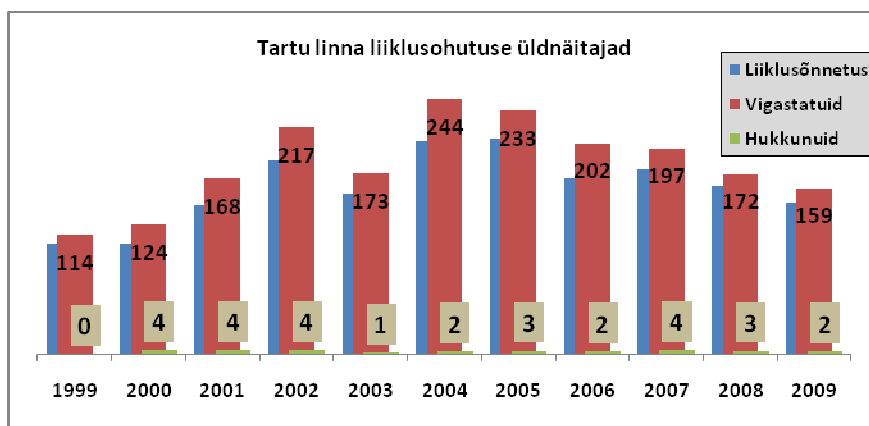


millega on tulnud kohaneda nii jalakäijatel, jalgratturitel kui ka mootorsõidukijuhtidel.

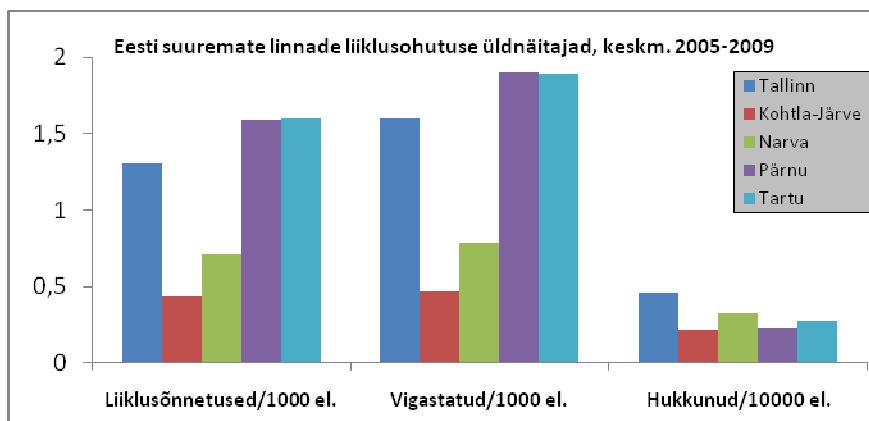
### 1.2.1. Liiklusohutuse üldnäitajad

Tuginedes 1999.–2009. aasta inimkahjuga liiklusõnnetuste, neis vigastatute ja hukkunute andmetele, on täheldatav olukorra järkjärguline halvenemine kuni 2004. aastani. Seejärel Tartu linnas aset leidnud inimkannatanutega liiklusõnnetuste ja neis vigastatute arv langes ning aastal 2009 olid vastavad

näitajad u 30% madalamad kui viie aasta eest. Hukkunute arvus seevastu olulist muutust aastate lõikes toimunud ei ole. Märkimisväärne on, et viimane ilma ühegi hukkunuta aasta Tartu linnas oli 1999. aasta.



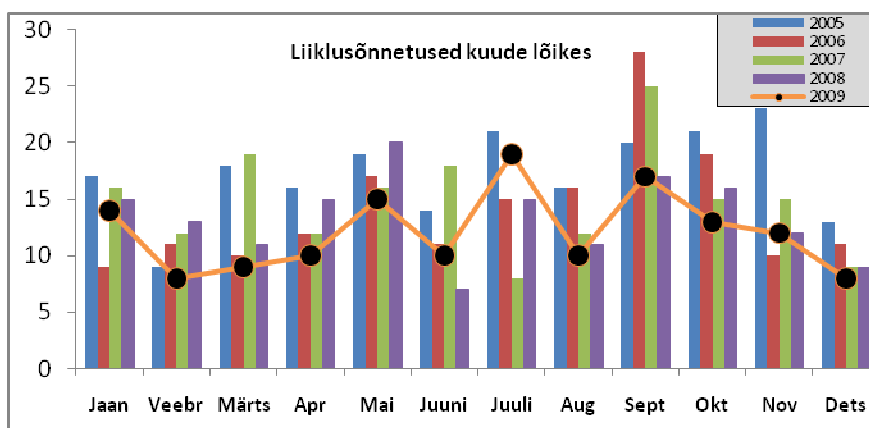
Kui võrrelda Tartu näitajaid teiste Eesti suuremate linnadega (Tallinn, Kohtla-Järve, Pärnu ja Narva), järeldeb, et



inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv on Tartus ja Pärnus ajavahemikul 2005—2009. aasta olnud keskmiselt kõrgemal tasemel. Suhteliselt samasugust trendi järgib ka liiklusõnnetustes vigastatute arv 1000 elaniku kohta. 2009. aastal olid siiski Tartu näitajad inimkannatanutega liiklusõnnetuste ja neis vigastatute osas vaadeldud linnade võrdluses kõige kõrgemad. Liiklusõnnetuses hukkunute arv on aasta-aastalt kõikunud, nagu ka selle näitaja osakaal elanikkonnast. Viimase viie aasta keskmise alusel hinnatuna on Tallinnas ja Narvas 10000 elaniku kohta rohkem hukkunuid kui Tartus.

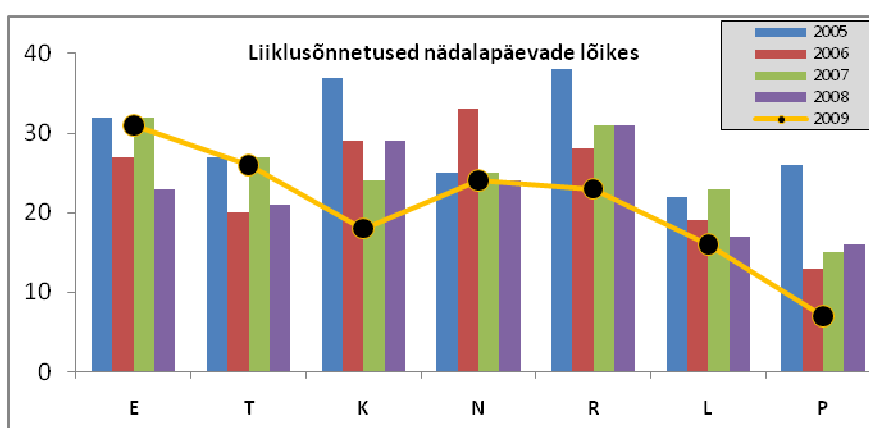
### 1.2.2. Liiklusõnnetuste toimumise periood

2005.–2009. aasta andmete kokkuvõttes on Tartu linnas kõige rohkem õnnetusi just septembris, mõnevõrra vähem mais ja oktoobris. Enamasti leitakse, et



septembrikuu liiklusõnnetuste arv kasvab peamiselt uut kooliaastat alustavate jala käivate laste arvel. Samas näitavad Tartu liiklusõnnetuste andmed, et septembris kasvavad oluliselt mootorsõidukite külgkokkupõrked ning jalgrattaõnnetused. Keskmisest kõrgem on ka mopeediõnnetuste arv. Jalakäijatega õnnetuste arv on kõrgem pimedamal ajal – novembrist jaanuarini.

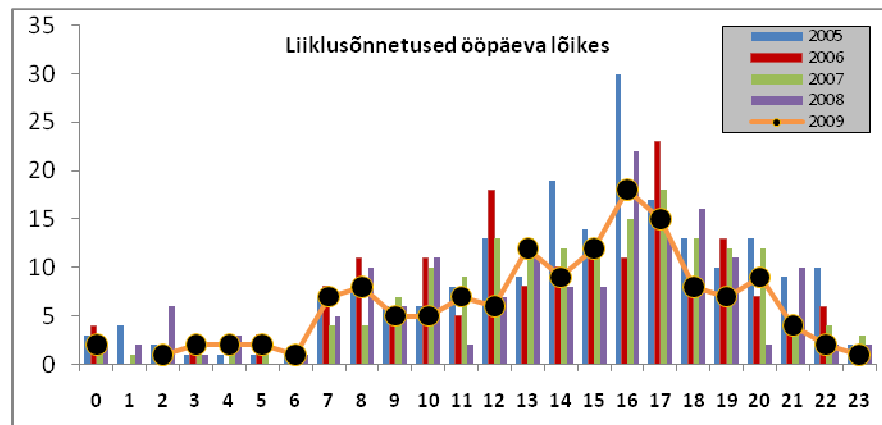
Kõige rohkem liiklusõnnetusi toimus 2005.–2009. aastate kokkuvõttes reedeti ja esmaspäeviti, kõige vähem nädalavahetustel. Eelkõige võib



põhjuseks olla Tartu eripära, kus suur osa tudengitest, aga ka kutse- ja üldhariduskoolide õppuritest lahkub nädalavahetuseks linnast. Seetõttu on ka nädalavahetustel vähem liiklejaid ning hõredam liiklus, mis omakorda vähendab liiklejatevahelise konflikti tekkimise tõenäosust.

Tartu linna liiklusõnnetuste tippaeg on 16:00–18:00, mis on ka autoliikluse õhtune tipptund.

Seda kinnitavad nii 2009. aasta kui ka 2005.–2009. aasta koondandmed. Seejärel õnnetuste arv väheneb ning nende toimumise tõenäosus on kõige madalam ajavahemikul 21:00–6:00.



Hommikul, alates kella 7:00st hakkab õnnetuste arv taas tõusma ja püsib kuni 16:00ni enam-vähem samal tasemel, olenevalt vaadeldavast aastast. Ühtegi tipptunnile omast õnnetuseliiki ei saa välja tuua, kuna ajavahemikus 16:00–18.00 leiab aset enim jalakäijate, mootorsõidukite, jalgratturite, aga ka mopeedidega toimunud liiklusõnnetustest.

### 1.2.3. Liiklusõnnetuste liigid ja toimumiskohad

Kuigi liiklusõnnetuste üldarv on aastate jooksul vähenenud, pole muutunud kõige rohkem inimvigastustega liiklusõnnetusi põhjustanud asjaolu Tartu linnas: kokkupõrge teel oleva jalakäijaga. Suur on ka mootorsõidukite külgekokkupõrgete arv. Õnnetusteliik, mille arv aastate lõikes samuti kõrgel tasemel püsib, on kokkupõrge jalgrattaga. Nii moodustavad jalakäijate ja jalgratturitega juhtunud õnnetused 2009. aastal 45,5% kõigist Tartu linnas toimunud inimvigastustega õnnetustest. Olulisimate liiklusõnnetuste põhjustena saab veel nimetada kokkupõrget ees peatava sõidukiga.

Nii 2009. aastal kui kõigil teistel vaadeldud aastatel toimus suurim osa liiklusõnnetusi fooriga reguleerimata, kuid liiklusmärkidega ristmikel ja sirgetel teelõikudel. Kõrge on olnud ka reguleerimata ülekäiguradadel esinenud õnnetuste osakaal ning reguleeritud ristmikel toimunud õnnetuste arv.

Liiklusõnnetused liikide lõikes					
2005	2006	2007	2008	2009	Liiklusõnnetuse liik
73	38	46	44	42	Kokkupõrge teel oleva jalakäijaga
38	45	36	28	27	Kokkupõrge mootorsõidukiga küljelt / külgedega
23	18	24	21	24	Kokkupõrge jalgrattaga
35	31	22	23	21	Kokkupõrge ees peatuva mootorsõidukiga
6	8	15	12	11	Kokkupõrge mootorjalgrattaga / mopeediga
9	14	14	12	8	Kokkupõrge vastutuleva mootorsõidukiga
12	9	9	7	5	Mootorsõiduki teelt väljasõit
1	1	4	2		Kokkupõrge seisva sõidukiga
2	1	3	3	3	Mootorsõiduki ümberpaiskumine teel
3	1	1	4	2	Kokkupõrge teel oleva takistusega
5	3	3	5	2	Muu liiklusõnnetus, mis on eelpool märkimata
<b>207</b>	<b>169</b>	<b>177</b>	<b>161</b>	<b>145</b>	<b>KOKKU</b>

Liiklusõnnetuste toimumiskohad tee-elementide lõikes					
2005	2006	2007	2008	2009	Tee või tänava element
85	79	68	58	47	Reguleerimata, liiklusmärkidega ristmik
55	35	37	39	31	Sirge teelõik
25	17	18	24	24	Jalakäijate reguleerimata ülekäigurada
9	13	15	20	18	Reguleeritud ristmik
11	12	14	5	11	Teelt maha- või pealesõit
7	3	4	3	4	Jalakäijate reguleeritud ülekäigurada
1	4	9	4	4	Kurv
7	2	4	3	3	Samaliigiliste teede ristmik
2	1	3	3	1	Sild, viadukt
2		2	1		Ühissõiduki taskuga peatuskoht
1	1	1	1	2	Ühissõiduki taskuta peatuskoht
2		1			Fooriga raudteeülesõidukoht
	1				Tõus
	1				Langus
		1			Foorita raudteeülesõidukoht
<b>207</b>	<b>169</b>	<b>177</b>	<b>161</b>	<b>145</b>	<b>KOKKU</b>

Seejuures on 35,4% viimase viie aasta jalakäijaõnnetustest toimunud sirgel teelõigul ning 40,7% ülekäiguradadel (33,7% reguleerimata ja 7% reguleeritud ülekäigurajal). Esimesel juhul võib õnnetuse põhjuseks olla eelkõige ootamatu sõiduteele astumine, samas kui ülekäigurajal võib õnnetuse peapõhjuseks pidada eelkõige mootorsõidukijuhtidepoolset teeandmiskohustuse mittetäitmist. Siiski ei saa välistada ka sellistel juhtudel jalakäijate endi hooletust.

Mootorsõidukite külgkokkupõrgetest 76,4%, mopeediõnnetustest 46,2% ja jalgrattaõnnetustest 49,1% toimus fooriga reguleerimata, kuid liiklusemärgiga ristmikel („Anna teed“ märk), mis võib viidata nii sõidukijuhtide tähelepanematusetele kõrvalteelt väljasõitmisel kui ka liikluskeskkonnast tulenevatele probleemidele (nt nähtavus, liikluskorralduse arusaadavus vms).

Ühesõidukiõnnetustest (teelt väljasõit või ümberpaiskumine teel) suurim osa toimus sirgetel teelõikudel, mis viitab valele kiirusevalikule või siis vähestele juhtimisoskustele.

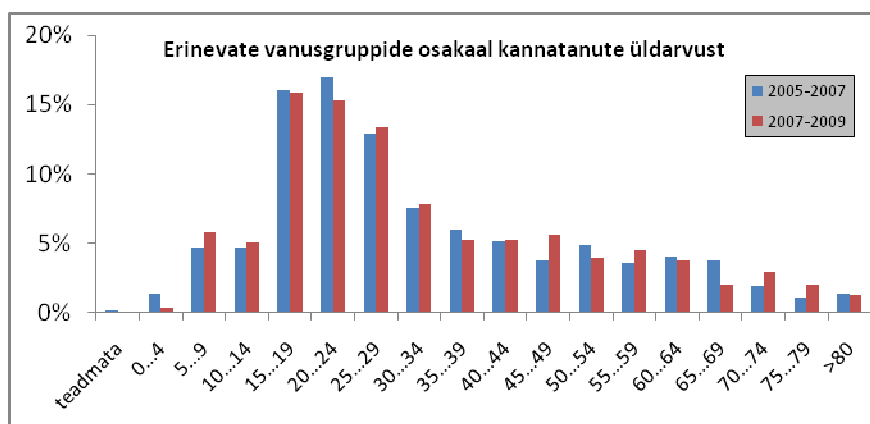
Konkreetsed liiklusõnnetuste koondumiskohad aastatel 2005–2009 on esitatud Lisas I toodud joonisel<sup>4</sup>. Samade kriteeriumite alusel hinnatuna oli viimasel kolmel aastal (2007 – 2009) rohkem kui kuue inimkannatanuga liiklusõnnetust 100 meetri raadiuses alljärgnevatest ristmiketest:

- Riia tn – Turu tn;
- Turu tn – Soola tn;
- Riia tn – Ülikooli tn;
- Riia tn – Pepleri tn;
- Riia tn – Vaksali tn;
- Võru tn – Sõbra tn;
- Narva mnt – Raatuse tn;
- Narva mnt – Kivi tn.

#### 1.2.4. Liiklusõnnetustes kannatanud

Tartu linnas toimunud liiklusõnnetustes kannatanutest suur osa on liiklejad vanuses 15–24 aastat, seda nii

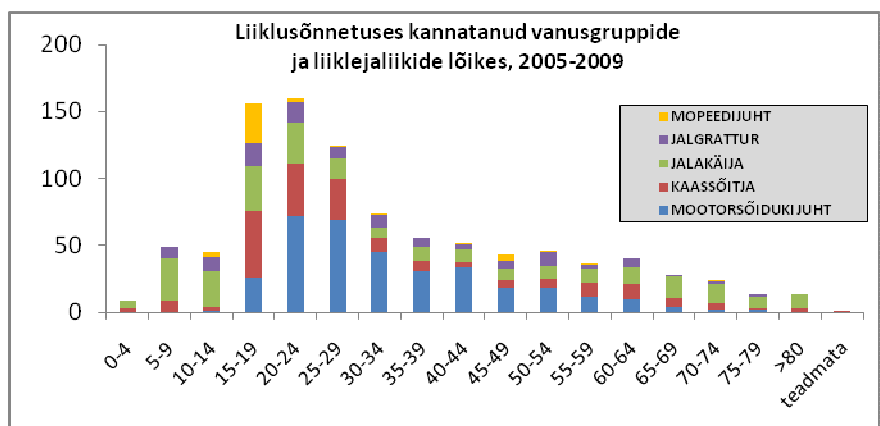
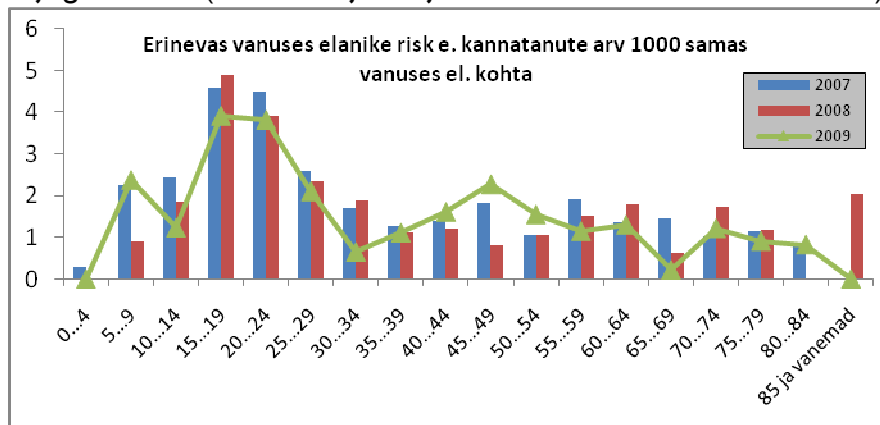
üldarvudes hinnatuna (2005–2007 ja 2007–2009 keskmine), aga ka taandatuna elanike arvule vastavas vanusgrupis. Analüüsis lisaks õnnetusse sattumise riskile ka



<sup>4</sup> Koondumiskohtadena on määratletud kohad, kus vaadeldud perioodil jääb 100 m raadiusesse üle 6 inimkannatanuga liiklusõnnetuse

õnnetusse sattunute poolt kasutatavat liikumisviisi, on näha, et kuni 15 aastani on kannatanud peamiselt jalakäijad või jalgratturid (valdavalt jalakäijad, kes moodustasid üle 60%).

Tähelepanuväärne on ka mopedijuhtide õnnetuste koondumine 15–19aastaste vanusgruppi. 20–54aastaste puhul olid kannatanutest suurim osa mootorsõidukijuhid. 60 ja eakamate kannatanute puhul oli tegemist peamiselt jalakäijatega, 65 ja vanemate seas oli jalakäijate osakaal üle 50%.

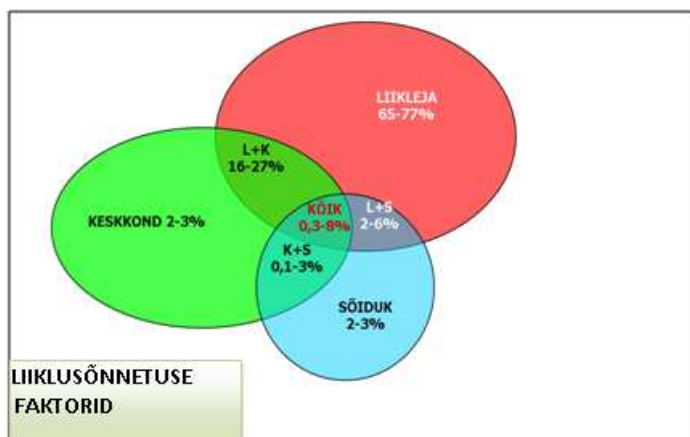


Eeltoodut aitab ehk selgitada see, kui vaadata õnnetusliike, millesse erinevate vanusrühmade esindajad satuvad. Kuni 15-aastaste liiklejatega juhtub kõige enam jalakäija-, jalgratta- ja mopediõnnetusi. Jalakäijaõnnetuste arv on suur ka üle 65-aastaste kannatanute seas. 16–65-aastaste puhul on aga valdavad mootorsõidukiõnnetused, eelkõige pikikokkupõrked. 16–25-aastaste puhul on keskmisest suurem ka ühesõidukiõnnetuste arv, mille taga on tõenäoliselt vähesed juhtimiskogemused.

Liiklusõnnetuse liik ja neis kannatanud vanusegruppide lõikes 2005-2009					
Liiklusõnnetuse liik	<15	16-25	26-40	41-65	65<
Jalakäijaõnnetus	71	59	28	48	50
Jalgrattaõnnetus	21	33	24	29	4
Mopediõnnetus	16	29	3	9	1
Mootorsõidukite külgekõppõrke	7	61	67	55	15
Mootorsõidukite pikikõppõrge	9	81	91	50	15
Teelt väljasõit/ümberpaiskumine	1	47	27	14	1
Muu	1	2		4	1

### 1.3.Liiklejad ja nende hoiakud

Kuigi liiklusõnnetuse toimumise ühe asjaoluna tuleb kindlasti analüüsida probleeme liikluskeskkonnas ja liikluskorralduses, mille ohutuse eest vastutab avalik sektor, on väga sageli põhjuseks ka liiklejate poolne eksimus. Seetõttu kohustab Eesti liiklusseadus kõiki liiklejaid järgima liiklusalaste õigusaktide nõudeid, olema liikluses hoolikad ja ettevaatlikud ning tagama liikluse sujuvus, et vältida ohtu ja kahju tekitamist. Seega iga liikleja peab ka ise oma ohutuse tagamise panustama.

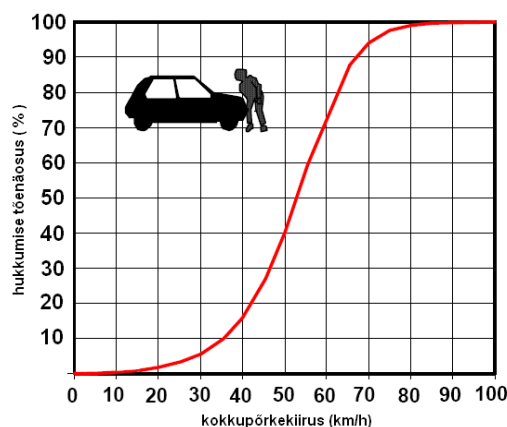


Hinnanguliselt aitaks see, kui kõik liiklejad täidaksid liikluseeskirju, austaksid kehtestatud kiiruspiiranguid ja ei läheks liiklusesse alkoholi mõju all, Euroopa teedel säästa rohkem kui 12 000 inimelu aastas, kuna väidetavalt on 90% liiklusõnnetustest suuremal või vähemal määral tingitud inimlikust eksimusest.

Arvestades, et liiklejate motivatsioon ohutult käituda, nende tähelepanuvõime, teadmised, oskused ning võimalused on erinevad ning sageli etteaimamatud, on liiklejast tingitud faktor just see osa liiklusohutusest, mida täielikult kontrollida ega ka prognoosida pole võimalik. Seega on liiklejad ohutu transpordisüsteemi kujundamisel kõige ebakindlamaks lüliks. Järgnevalt on vaadeldud liiklusohutuse probleeme liiklejagruppide, sh riskialtimate vanusrühmade lõikes. Liiklejate probleemide ja riskikäitumise osas on tuginetud Tartu liiklusohutusprogrammi küsitluse tulemustele.

**Jalakäijate** kokkupõrkel mootorsõidukitega jäävad valdavalt kannatajateks just jalakäijad. Liiklusõnnetuste tagajärgede raskust mõjutab eelkõige kokkupõrkekiirus. Lisaks kasvab jalakäijaõnnetuste puhul jalakäija hukkumise tõenäosus sõltuvalt talle otsa sõitnud auto kiirusest, näiteks kui otsasõidukiirus suureneb 40 kuni 50 km/h-ni, kasvab hukkumise tõenäosus 2,5 korda.

Kõige tõenäosemad on jalakäijaõnnetused olukordades, kus jalakäijate liikumised ristuvad mootorsõidukitega. Tõenäoliselt just



seetõttu näevad Tartu jalakäijad enda ohutust mõjutava suurima probleemina keerulisi ja ohtlikke teeületuskohti, aga ka tänavaid, kus puuduvad kõnniteed või jalakäijate liikumisteed ei ole sõidukitest piisavalt eraldatud.

Seega tuleb jalakäijate ohutuse tõstmiseks erilise tähelepanu alla võtta just eelnimetatud kõrgema riskiga kohad. Lisaks olemasolevate ülekäiguradade ohutuse inspekteerimisele, tuleb hinnata, kas teeületuseks ettenähtud ülekäigurajad paiknevad jalakäijale sobivas ning sõidukijuhile silmatorkavas asukohas, kus sõidukiirused on alandatud.

Samas on liiklusõnnetusi, mille põhjuseks on jalakäijate endi ebaõige käitumine. Küsitlusest selgus, et Tartu linnas on jalakäijate peamiseks liiklusrikkumiseks teele astumine kohtades, kus see pole lubatud, punase tule eiramine ja reguleerimata ülekäigurajale astumine ilma eelnevalt ohutuses veendumata. Niisiis peab jalakäijaõnnetuste arvu oluliseks vähendamiseks lisaks muutustele liikluskeskkonnas toimuma ka muutus jalakäijate hoiakutes ja käitumises.

**Jalgratturid.** Tartu linnas jalgrattaga liiklejate arv on tõusuteel. Kui varem võeti ratas välja vaid treeninguks või lõbusõitudeks, siis üha enam on jalgrattast kujunemas igapäevaste liikumiste vahend, seda eriti soojematel aastaegadel.

Jalgratturite jaoks on suurimaks probleemiks ohutute liikumisteede vähesus ja olemasolevate katkendlikkus. Sihtpunkti jõudmiseks tuleb sageli marsruut eelnevalt läbi mõelda ning pole harvad juhud, kui just liiklusohutuse kaalutlusel valitakse liikumiseks kõnnitee. Teine oluline küsimus seoses jalgratturite osakaalu kasvuga Tartu linnas on probleemid tänavaruumi jagamisel jalakäijate ja mootorsõidukijuhtidega. Kuna teistel liiklejatel ei ole kujunenud jalgratturitega arvestamise harjumust, tekivad tihti konfliktid: sõiduteel mootorsõidukite ning jalgratta- ja jalgteel jalakäijatega.

Kui jalgratturitele valmistavad probleeme peamiselt infrastruktuuri ja teiste liiklejate suhtumisega seotud küsimused, siis kaasliiklejad nimetasid jalgratturite peamiste liiklusrikkumistena ülekäiguradadel sõidutee ületamist ratta seljas, liiklemist kõnniteel ning jalgratturite ohtlikku sõidustiili (sõitmine vastassuunas, fooride eiramine, manöövrast mitteteavitamine jne). Probleemina toodi välja ka turvavarustuse vähene kasutamine jalgratturite seas. Üleüldiselt ei ole kiivri kandmine linnatingimustes eriti populaarne ja suhtumine kiivri kandmise vajalikkusesse on pigem tagasihoidlik (vaid 37% Tartu jalgratturitest peab seda enda puhul väga vajalikuks<sup>5</sup>). Siiski on uue liiklusseaduse kohaselt alla

---

<sup>5</sup> TNS Emor uuring, 2008. „Jalgrattakiivri kandmine elanike poolt“.



16-aastastel juhtidel, kes liiguvad teel jalgratta, tasakaaluliikuri ja pisimopeediga, kohustus kanda kinnirihmatud jalgratturikiivrit.

**Lapsed** (eelkõige kuni 15-aastased) kuuluvad liiklusohutuse mõistes keskmisest kõrgema riskiga rühma, kuna neil puudub arvestatav liiklemise kogemus ja nende arusaamad õigest käitumisest ei ole välja kujunenud, mistõttu võivad nad ohusituatsioonides olukorda valesti hinnata või käituda täiskasvanud liiklejale (nt sõidukijuhile) ootamatult. Kuna selles vanusgrupis liiklejad satuvad tavaliselt õnnetusse jalakäijate või jalgratturitena, siis on eriti oluline pöörata tähelepanu nende hoiakute ja käitumise kujundamisele just nende liikumisviiside kasutajatena. Laste liikluskasvatuse hetkeolukorda ja valdkonna probleeme on käsitletud p 1.4.2.

**Mootorratturid ja mopeedijuhid.** Motoriseeritud kahe rattalised on sõidukitest kõige suurema riskiga liikumisvahendid, kuna ei paku juhile samaväärset kaitset võrreldes autode või ühissõidukitega. Näiteks mootorratturi liiklusõnnetuses hukkumise risk on Euroopas 18 korda kõrgem kui teistel liiklejatel. Valdav enamus mootorratta ja mopeediõnnetustest on tingitud inimlikust eksimusest.

Tartu linnas mopeedi või mootorrattast kasutanute jaoks on suurimaks ohuks liikluses kaasliiklejate käitumine, eelkõige siis nendega mitte arvestamine. Samas oli ka autojuhte, kes mainisid, et mopeede ja mootorrattureid on liikluses lihtsalt keeruline märgata.

Ohutust mõjutab kindlasti ka mopeedijuhtide ja mootorratturite käitumine. Mopeedijuhtide ja mootorratturite peamiste rikkumistena nimetati kiiruse ületamist, ohtlikku sõidustiili (sõelumine, sõitmine grupis, sõitmine tagarattal jne) ning eriti just mopeedijuhtide puhul väheseid teadmisi liikluseeskirja nõuetest.

**Algajad mopeedijuhid.** Tartu linnas on mopeedijuhtidega juhtunud inimvigastustega õnnetused koondunud vanusgruppi 15–19 aastat. Kuna mopeedijuhtimise õigust tõendav tunnistus on hetkel nõutav vaid 14–15-aastaste juhtide puhul, siis tegelikult ei olegi täielikku kindlust, kuivõrd mopeedijuhid liikluseeskirju tunnevad ning koos mootorsõidukitega liiklemiseks ette valmistatud on. Alates 1. jaanuarist 2011 on mopeed mootorsõiduk, mille juhtimiseks peab olema mistahes mootorsõiduki juhtimisõigus või piiratud juhtimisõigus, mida kinnitab vastava juhiloa olemasolu. 14–15-aastastel pisimopeedijuhtidel peab aga olema jalgrattajuhiluba.

**Sõidukijuhid.** Olenemata väiksematest liikumiskiirustest võrreldes asulaväliste teedega ja üha turvalisemaks muutuvatest sõidukitest, on siiski viimase viie aasta statistikale tuginedes Tartu linnas liiklusõnnetustes kõige enam kannatanuid just mootorsõidukijuhtide seas. Kui sõidukijuhid ise peavad Tartu linnas ohtlikuks mitmeid keerulise lahendusega ristmikke, kus liikluskeskkond ei toeta kehtivat liikluskorraldust või nähtavus on piiratud, siis sõidukijuhtide endi käitumine on samuti üks ohuallikas. Eelkõige on probleeme just kehtivast kiiruspiirangust kinnipidamisega, suunatule mittenäitamise, teisi liiklejaid takistava parkimise ja elementaarse viisakuse puudumisega kaasliiklejate suhtes.

**Algajad juhid.** Arenenud riikides on liiklusõnnetused peamiseks surmapõhjuseks vanusgrupis 15–24 aastat. Just see vanusgrupp moodustab suurima osa algajatest juhtidest. Noored juhid ei riski üksnes oma eluga, vaid ka teiste liiklejate omaga. Peamiseks õnnetuste põhjuseks on kogenematus ja sellest tulenevalt oma võimete ülehindamine, kontrolli kaotamine sõiduki üle või vale sõidukiiruse valik. Selle probleemi lahendamisel on eelkõige oluline autokoolide roll juhtidele liikluses peituvate ohtude tutvustamisel ning ohutu käitumise juurutamisel.

**Eakad liiklejad.** Vananev ühiskond tähendab ühtlasi ka seda, et olulisele kohale tõstatub küsimus transpordisüsteemi subjektiivsest turvalisusest (st inimeste poolt tunnetatult ohutu) ja usaldusväärsest. Kuna sarnased küsimused on juba praegu aktuaalsed puuetega inimeste puhul, siis tuleb liikluse korraldamisel rakendada meetmeid, mis tagaksid ohutu liikluskeskkonna ka piiratud liikumisvõimega liiklejatele.

Teisalt kaasneb sellega ka arvestav eakate sõidukijuhtide osakaalu kasv. Peamised probleemid seoses eakate juhtidega on kohati pikem reageerimisaeg ning piiratud nägemis- ja/või kuulmisvõime. Teisalt on aga nende juhtide eeliseks suurem kogemus liiklejatena, mistõttu ollakse ettevaatlikumad ning pigem välditakse pingelisi liiklusesituatsioone. Siiski on nii mõneski riigis eakate liiklejate ohutuse tagamiseks korraldatud koolitusi ja arutatud sõidukijuhtide regulaarse tervisekontrolli vajaduse üle.

## 1.4. Senine liiklusohutusala tegevus ja peamised liiklusohutusala probleemid

### 1.4.1. Liiklusohutusala tegevuse korraldus Tartu linnas

Eesti teedel on liikluse korraldamise ning liiklusohutuse tagamise alused ja põhinõuded sätestatud liiklusseadusega. Selle kohaselt vastutab riikliku liiklusohutuspoliitika väljatöötamise

eest Vabariigi Valitsus. Riikliku liiklusohutuspoliitika elluviimist korraldatakse riiklike liiklusohutusprogrammide kaudu. 2003. aastal kinnitatigi Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm aastateks 2003–2015.

Kohaliku omavalitsuse tasandil korraldatakse liiklusohutuslaste tegevuste elluviimist regionaalsete ja kohalike liiklusohutusprogrammide kaudu. Tartu linnas käesoleva hetkeni vastav programm puudus. Samas on Tartu Linnavalitsuse erinevad osakonnad ja teenistused selle valdkonnaga siiski oma igapäevatöö raames otseselt või kaudselt tegelenud, kuna liikluse korraldamise ja liiklusohutuse tagamine oma territooriumil on kohaliku omavalitsuse üks kohustusi. Järgnevalt on antud ülevaade liiklusohutuslaste tegevuse korraldusest Tartu Linnavalitsuses ja Tartu linnas üleüldse.

Tartu Linnavalitsuses jaguneb vastutus liiklusohutuse tagamise eest peamiselt kolme osakonna vahel: linnamajanduse osakond, haridusosakond ning linnaplaneerimise ja maakorralduse osakond.

**Linnamajanduse osakonnal** lasub eelkõige vastutus olemasoleva liikluskeskkonna ohutuse tagamise ees, mida tehakse erinevate teenistuste kaudu.

Haljastus- ja puhastusteenistus vastutab linna üldkasutatavate tänavate, väljakute, parklate, kõnniteede ja treppide, sildade, bussipeatuste ja selle inventari hoolduse korraldamise eest.

Teedeteenistuse ülesandeks on linna teede, väljakute, sildade, Emajõe kaldakindlustuse, vihmaveekanaliseerimise, kraavide, truupide ja tänavainventari ehituse (paigalduse), remondi ja arvestuse korraldamise ning perspektiivplaneerimisega tegelemine. Samuti linna tänavavalgustuse korraldus, hooldus, remont ja ehitus.

Liikluskorraldusteenistus tegeleb operatiivset lahendust nõudvate küsimustega, milleks on linna ühistranspordi korraldamine, linna liikluskorralduse määramine, liikluse jälgimine ja selle operatiivne juhtimine, liiklusuuringute korraldamine, valveta tasulise parkimise korraldamine. Samuti antakse hinnanguid erinevate planeeritud liikluslahenduste ohutusele. Liikluskorraldusteenistuse haldusalasse kuuluvate igapäevaste liikluslaste küsimuste lahendamise raames tehakse vajadusel koostööd teiste linnavalitsuse osakondade, liiklusnõukogu, politsei ja teiste asjaosaliste organisatsioonidega.

Ühena esimestest kohalikest omavalitsustes alustas Tartu linnas tegevust liiklusnõukogu, mis moodustati Tartu linnamajanduse osakonna juhataja käskkirjaga. Kuigi komisjonil puudub põhimäärus, mis sätestaks eesmärgid, kohustused, õigused ning asjaajamiskorra, on senise

praktika kohaselt tegemist Tartu liikluse sõlmküsimustes nii liikluskorraldusteenistusele kui ka inseneriteenistusele nõuandva organiga. Liiklusohutuse tagamine on seejuures üks peamisi eesmärke.

**Linnaplaneerimise ja maakorralduse osakond** tegeleb planeeritava liikluskeskkonna ohutuse tagamisega, aga ka pikaajalisemate arengusuundade määratlemisega.

Kui liikluskorraldusteenistus vastutab liiklusohutuse eest juba olemasolevatel teedel ja tänavatel, siis linnaplaneerimise ja maakorralduse osakonna inseneriteenistus tegeleb tehnilise infrastruktuuri arenguga seotud küsimuste lahendamise ja üld- ja detailplaneeringutes ning projekteerimistingimuste koostamisega. Planeeringute lähteülesannetes tänavate maa-alade, liiklus- ja parkimiskorralduse ning tehnovõrkude ja –rajatiste osade kooskõlastamise ja keerulisemal juhtudel ka koostamisega. Samuti on spetsialistidel õigus teha ettepanekuid planeeritud liiklusskeemide muutmiseks ning tellida selleks uuringuid, sh ka liiklusohutuse auditeid.

Planeeringuteenistuse ülesandeks on ruumilise planeerimise üldine korraldamine, planeeringute koostamine ja koostamise ning menetlemise korraldamine ning järelevalve kehtivate planeeringute rakendamise üle.

Linna arenguteenistuse ülesandeks on linna arengustrateegia ja arengukavade koostamine ning nende koostamise koordineerimine. Samuti vajalike uuringute organiseerimine ja statistiliste andmete kogumine linna arengukavade ja planeeringute koostamiseks.

**Haridusosakonna** ülesandeks on muuhulgas ka liikluskasvatusalase tegevuse koordineerimine, mis peamiselt on seotud vastava informatsiooni ja liikluskasvatuse läbiviimiseks vajalike õppematerjalide ning –vahendite edastamisega linnavalitsuse hallatavatele koolidele ja lasteasutustele. Eriti aktiivselt toimub vastav koostöö just lasteaedadega.

Tartu Linnavalitsuse **tervishoiuosakonna** haldusalaks on tervishoiualase töö korraldamine Tartu linnas. Kuigi liiklusohutus ei ole tervishoiuosakonna poolt käivitatud projektides primaarne eesmärk, on see siiski olnud osa mitmetest terviseedendamisele suunatud tegevustest, mille raames viiakse läbi üritusi vigastuste ennetamiseks ning terviseteadliku liikluskäitumise ja liikluskultuuri propageerimiseks.

Tartu Linnavalitsuse kultuuriosakonna **noorsooteenistuse** ülesandeks on Tartu linna noorsootöö valdkonna korraldamine (sh noorsootööprojektidele, avatud noortekeskustele,

huviringidele, laagritele, noorteühingutele toetuse eraldamine). Teenistuse koostööpartneriteks on hulgaliselt ühinguid mittetulunduslikust sektorist ning linna noorsootöö asutused. Samuti on noorsooteenistuse vahendamisel nii mõnelegi liikluse teemalisele üritusele leitud vabatahtlikke abilisi. Noorsooteenistuse juhataja üheks ülesandeks on koordineerida Tartu laste- ja noortesõbraliku linna töögruppi, mis on valinud lähiaastate prioriteediks laste liikumise ja turvalisuse tagamise.

Avalike suhete osakonna **teabeteenistuse** ülesandeks on muuhulgas linna kodulehe arendamise ja toimetamise korraldamine, linnavalitsuse tegevust kajastava info kogumine, süstematiseerimine ja avalikustamine ning pressiteadete ja arvamusartiklite koostamine ja edastamine meediaväljaannetele linnavalitsuse otsuste, linnavalitsuse poolt korraldatavate ürituste või linnavalitsuse muu tegevuse kohta. Samuti juhitakse meediaplaanide koostamist linna poolt korraldatavate ürituste ja kampaaniate elluviimiseks ja suheldakse meediaväljaannetega.

Linnakantselei **menetlusteenistuse** ülesandeks on vääртеomenetlusala töö korraldamine linnavalitsuses, ametnike nõustamine vääртеomenetluses, vääртеgude toimepanijate väljaselgitamine, vääртеgude menetlemine ning järelevalve teostamine linnavalitsuse ametnike menetluses olevate vääртеoasjade seaduslikkuse üle. Samuti tegeletakse kohtuvälise menetleja tegevuse peale esitatud kaebuste lahendamise, kohtuvälise menetleja esindamisega kohtumenetluses ja linnavalitsuse ametnike nõustamisega järelevalvetoimingute teostamises, sealhulgas ettekirjutuste tegemises ja sunniraha kohaldamises. Menetlusteenistus on vastutav ka linnavalitsusele seadusest tulenevate järelevalve alaste ülesannete täitmiseks koostöö korraldamise eest teiste riigiasutustega.

Lisaks linnavalitsuse osakondadele on Tartu linnas olulisteks partneriteks nii Lõuna Regionaalne Maanteeamet kui ka Politsei- ja Piirivalveameti Lõuna Prefektuur.

Kui Maanteeameti üldiste liikluskasvatusalaste tegevuste alla kuulub erinevate liiklusalaste uurimuste, statistiliste analüüside, kampaaniate, õppevahendite jm selleteemaliste riiklike algatuste korraldamine ja teostamine, siis Lõuna Regionaalse Maanteeameti liiklusohutuse osakonna ülesandeks on regionaalsete probleemide, vajaduste ja iseärasuste analüüs. Tegeletakse ka regionaalse koostöövõrgustiku loomisega ning liikluskoolitusega tegelevate koostööpartnerite leidmisega, riskigruppidele suunatud tegevustega ning laiema teavitusega. Üks Lõuna Regionaalse Maanteeameti liiklusohutuse osakonna

prioriteetidest on lasteaedade ja koolide liikluskasvatuse alase tegevuse toetamine ning õpetajate toetamine ja nõustamine liikluskasvatusalase täiendõppe korraldamisel ja liikluskasvatuse läbiviimisel nii lasteaedades kui ka koolides. Liiklusohutuse osakonna kaudu toimub ka liikluskasvatuse õppematerjalide tellimine ja laiali jagamine. Samuti osaletakse linnas toimuvatel avalikel üritustel ja riiklike kampaaniate kohalikul läbiviimisel. Igapäevase töö raames töötatakse muuhulgas välja uusi koolituspakkumisi, mis hõlmavad erinevaid sihtrühmi (sh ka täiskasvanuid) ning teostatakse projektipõhiseid tegevusi (sh projektikonkursside läbiviimine).

Politsei- ja Piirivalveameti Lõuna Prefektuuri korrakaitsebüroo ülesandeks on muuhulgas liiklusturvalisuse ja liiklusjärelvalve tegevuse korraldamine ja koordineerimine (vt täpsemalt p 1.4.5.).

Kuna liiklusohutuse valdkonnaga tegelevad erinevad Tartu Linnavalitsuse osakonnad, teenistused ja ametkonnad, jääb kohati puudu süsteemsest ja koordineeritud tegevusest. Üks põhjus, miks omavaheline suhtlemine on seni pigem juhuslikku laadi, tulenebki sellest, et pole sõnastatud konkreetset Tartu linna liiklusohutuspoliitikat, mis käsitleks liiklusohutuse küsimusi kui valdkondadeüleseid, mille parima lahenduse saavutamisel peab ja tulebki koostööd teha. Samuti ei ole analüüsitud koostöövõimalusi ja vorme selles valdkonnas, kuna teemale ei ole senini eraldiseisvalt tähelepanu pööratud.

Lisaks riiklikele asutustele on Tartu linna transpordiküsimustes aktiivselt kaasa rääkinud ka mitmed kolmanda sektori ühendused, eelkõige just jalgratturite huvide esindajad (nt MTÜ Vänta Aga, Ühendus Jalgrattalinn Tartu), kelle abiga on Tartu linnas viimastel aastatel läbi viidud mitmeid jalgrattaliikluse arendamisele suunatud projekte. Mitmete projektide raames (nt jalgrattaliiklus ja ühistransport) on konsulteeritud ka puuetega inimesi esindavate organisatsioonidega. Kuna senine positiivne praktika on tõestanud kolmanda sektori kompetentsi olulisust Tartu linnas toimuvate arengute kavandamisel, tuleb igati soosida liiklejate huvigruppe esindavate vabühenduste tegevust.

## **1.4.2. Haridus ja koolitusvaldkond liiklusohutusosalases tegevuses**

### *Liiklusalane koolitus lasteaedades ja koolides*

Vastavalt laste liikluskasvatuse korrale viivad kuni 18-aastaste liikluskasvatust eelkõige läbi lapsevanemad ja seaduslikud esindajad, lasteasutused ja koolid.

Kuigi Tartu linnas läbiviidava liikluskasvatusalase tegevuse ulatuse ja sisu osas regulaarselt informatsiooni ei koguta, käsitletakse liiklusohutuse temaatikat nii lasteaedades kui koolides osana õppekavast. Lasteaialastele õpetatakse muuhulgas, kuidas ületada ohutult sõiduteed, erinevate liiklusmärkide tähendust, liikluses valitsevaid ohte ja korrektset käitumist liikluses. Samuti räägitakse erinevatest liikumisviisidest, turvavarustuse kasutamise vajadusest ning jalgrataste tehnilisest seisukorrast. Õppetöö toimub praktiliste tegevuste, õppemängude ja õppefilmide vaatamise abil. Osade lasteaedade territooriumile on praktilise õppe läbiviimiseks rajatud ka eraldi liikumiskasvatuse õppeväljakud.

Esimeses kooliastmes (1.–3. klass) on õppekava läbivateks teemadeks käitumine tänaval ja liiklusreeglite vajalikkus, samuti ohutu sõidutee ületamine ning sõidukite liikumissuuna, -kiiruse ja kauguse hindamine. Käsitletavate teemade seas on ka sõidukite ja jalakäijate liiklemise iseärasused erinevates ilmastikuoludes, ohud kooliteel, ühissõiduki kasutamine ja sõidutee ületamine ühissõidukist väljumisel. Samuti pööratakse tähelepanu liiklemisele rulluiskude ja rulaga ning turvavarustuse vajalikkusele. Koolilastele üha olulisemaks teemaks on ka liiklemine jalgrattaga liikluses (sh kus tohib sõita jalgrattaga) ja jalgrattasõit.

Teises astmes (4.–6. klass) läbiviidava liikluskasvatuse tulemusena teavad õpilased liiklusmärkide tähendusi, reguleerimata ristmiku ületamise reegleid nii jalakäija kui juhina (jalgratturi ja mopeedijuhina), liiklustraumade põhjuseid ning turvavarustuse korrektset kasutamist. Samuti oskab õpilane määrata sõiduki liikumiskiirust ja vahemaad ning teab, et pidurdus- ja peatumistekond sõltub sõiduki kiirusest ning tee- ja ilmastikuoludest.

Kolmandas astmes (7.–9. klass) on liikluskasvatuse tulemuseks see, et laps teab erinevate liikumisviiside kasutajate (jalakäijaid, sõitjad, juhid) õiguseid ja kohustusi ning jalgratturitele ja mopeedijuhtidele esitatavaid nõudeid. Samuti oskab tegutseda õnnetuse korral.

Liikluskasvatusalane õppetöö viiakse koolides läbi integreeritud õppena peamiselt eesti keele, matemaatika ja inimeseõpetuse ainetundide, aga ka klassijuhatajatunni ja õpilasürituste raames. Õppemeetoditena on kasutusel vestlused, situatsiooniõpped, õppemängud, nuputamis- ja tekstülesanded, õppekäigud. Laste huvi põhikoolis käsitletavate liiklusteemade vastu ärgitab muuhulgas jalgrattalubade tegemise võimalus, mis peaaugult on Tartu linna koolides korraldatud vastava ringitöö raames. Mopeedijuhtide koolitust Tartu linna koolid üldiselt ei korralda ning huvilistel tuleb pöörduda autokooli.

Jalgratturikoolituse läbiviimiseks on Maanteeamet ellu kutsunud sihtsuunalise õppevahendite meisterdamise projekti, kus tööõpetuse tundides meisterdatakse

jalgratta praktilise sõiduuskuse harjutamiseks elemente. Maanteeamet on toetanud materjalide, koonuste jm vajaminevate vahenditega. Juba kaheksa Tartu linna kooli on selle projekti kaudu endale õppevahendi soetanud.

Kuigi vastavalt laste liikluskasvatuse korrale peaks gümnaasiumis (10.–12. klass) ja kutseõppeasutuses liikluskasvatuse sisuks olema üldine liikluskultuur, vastutustundlikkus ja viisakus liiklejana, pole tegelikult teada kuivõrd Tartu linna koolides ainekäsitluste raames nendele teemadele tähelepanu pööratakse. Gümnaasiumite õppekavade alusel hinnatuna ei ole liikluse temaatika ainekava Turvalisuse teema all enam nii aktuaalne kui käitumine suurõnnetuste korral. Samas 2010. aastal sügisel käivitati esmakordselt pääste-, politsei- ja maanteeameti ohutuskoostöö noortele "Iga I turvaliselt 12. klassi". Projekt hõlmab üldharidus- ja kutsekoolide noori ning selle teemad on veeohutus, liiklusohutus ja esmaabi. Tartu linnast osalevad koolitusel Tartu Descartes'i Lütseumi (60 õpilast) ja Tartu Kutsehariduskeskuse (60 õpilast) II. klasside õpilased.

Samuti gümnaasistidele suunatud projekt „Selge pilt“ raames kaardistatakse ja analüüsitakse noorte riskikäitumist ning alkoholi ja autojuhtimise probleeme. Avatakse õige käitumise mudeleid. Sellel koolitusel on juba osalenud mitmed Tartu linna koolid (2010. aastal Tartu Kutsehariduskeskus).

#### *Probleemid laste liikluskasvatuse korraldamisel*

Nagu eelpool mainitud, on linnavalitsuse haridusosakonna spetsialistid erinevatel koolitajatel aidanud suhelda lasteaedade ja koolide juhtidega, et selgitada välja vajadus koolituste ja õppevahendite järele (nt ostis Tartu Linnavalitsus 2004. aastal lasteaedadele kokku 700 helkurvesti), edastada õppematerjale ning teavitada lasteasutuste juhte liikluskasvatust puudutavatest koolitustest, materjalidest ja projektidest. Peamiseks koostööpartneriks selles valdkonnas on Maanteeamet. Enamasti on aga koolide ja lasteaedade õpetajatel (Lõuna Regionaalse) Maanteeameti spetsialistidega otsekontaktid ning kõik liikluskasvatusalased probleemid ei jõuagi linnavalitsuse spetsialistideni.

Tartu linna lasteaedades ja koolides läbiviidud küsitlusest selgus, et liikluskasvatuse läbiviimisel on probleemiks liiklusõppe materjalide ja –vahendite piisavus. Kõige suurem vajadus on nii koolides kui lasteaedades liiklusõppe näit- ja praktilise õppe vahenditena kasutatavate liiklusmärkide (nii sise- kui välitingimustesse sobivatest) aga ka õppekäikudel kasutatavatest helkurvestide ja helkurite järele. Samuti nähakse olulist kasu liikumiskasvatuse õppeväljakutest ning lihtsalt vigursõidu harjutamise platsidest (sh tuleb toetada ka iga-aastast



märgistamise uuendamist), kus nii lasteaialapsed kui ka koolide õpilased saavad oma teadmisi praktiseerida. Jalgratturite koolitusel on probleemne ka eksamineerimise läbiviimine, kus mitmetes koolides jäetakse erinevatel põhjustel ära tegelikult väga oluline reaalses liikluses tehtav praktiline osa ja asendatakse see plattsõiduga.

Jalgrattakoolitus peab aga muuhulgas tagama ratturile oskused ja teadmised sõiduteel liiklemiseks ning jalgrattakasutuse kasvu taustal on oluline, et võimalikult suur osa tänastest ja tulevastest ratturitest oleks ka vastava koolituse läbinud. Täna hetkel ei ole veel kõikides Tartu linna koolides korraldatud soovijatele jalgrattakoolitust, mis võib olla tingitud nii kooli võimalustest kui ka vastavate teadmistega õpetajate puudumisest.

Eriti just lasteaedade õpetajad on probleemina välja toonud ka vajadust liiklusõppe läbiviijate täiendkoolitusvõimaluste järele, kuna seni läbiviidud koolitustel on kohtade arv piiratud ning osaleda saab vaid üks esindaja lasteaiast. Eesrindlikumad lasteaiad on koolituste järgselt korraldanud küll koosolekuid, kus õppusel viibinud õpetaja saadud teadmisi kolleegidega jagab. Ettepanekuna on soovitud ühe lasteaias sisest läbiviidud koolitusi või vähemalt koolitustel osalejate piirarvu tõstmist.

Koolitada tuleb ka lapsevanemaid, kuna nii mõnelgi juhul ei teadvusta lapsevanem oma rolli lapse liiklusalaste hoiakute ja õige käitumise kujundamisel. Tuleb selgitada, kuidas lapsi liikluses õpetada, aga ka seda, kuidas pidev passiivne liikumine sõiduauto kaasreisijana ei taga lapsele vajalikku kogemust reaalses liikluses (kerge)liiklejana. Nii mõnedki lasteaiad on siiski seda teemat oma perepäevadel muuhulgas ka politseiametnike abiga selgitanud, kuid tegelikult tuleb liikluskasvatustesse koolitustesse lapsevanemaid tunduvalt rohkem kaasata ja nende teadlikkust tõsta. Eeltoodu on eriti oluline arvestades, et laste liikluskasvatuse kord seab juba iseenesest õpetajale ülesandeks nii organiseeritud liikluskasvatuse tegevuste läbiviimise kui ka lastevanemate juhendamise ning informeerimise selles osas, kuidas lastele ohutu liiklemise põhitõdesid selgitada. Sageli vajavad aga õpetajad selles osas abi.

### *Täiskasvanute koolitus*

Omaette valdkond on täiskasvanute liiklusalane koolitus, mille läbiviimise osas on peamine koormus olnud autokoolidel. Siiski on just viimasel aastal Lõuna Regionaalse Maanteeameti eestvedamisel (ja koostöös Tartu Linnavalitsuse tervishoiuosakonnaga) korraldatud liiklusalaseid koolitusi ka täiskasvanutele. Tõenäoliselt polegi reaalne koolitusvõimaluste loomine kõigile ning pigem on otstarbekam olulisematele teemadele ja riskirühmadele tähelepanu juhtida kampaaniate ja teabepäevade raames (vt. P. 1.4.3.). Samas tuleb suhtuda

soosivalt liiklejate teadlikkuse tõstmisele suunatud eraalgatuslikesse ettevõtmistesse, samuti liiklusplaneerijate, -korraldajate ja teiste ametnike täiendkoolitusse, kellest sõltuvad ohutud liikluslahendused, liikluskorraldus ja liiklejate teavitamise oskus.

### **1.4.3. Liiklusohutusalane teabelevi, meediakajastused, kampaaniad**

#### *Teabelevi ja meediakajastused*

Linnavalitsusel on head suhted meediaga, mistõttu linlasi puudutav oluline liiklusinfo, aga ka üldist huvi äratada võivate uuringute tulemused saavad operatiivselt avalikkusele edastatud. Samuti on ajalehtedes elanikele selgitatud (sh ka skemaatilisel) suuremaid ning tulevikus Tartu linna liiklust oluliselt mõjutavaid infrastruktuuriobjektide arenguplaane ja selle raames teostatavaid tegevusi (nt Tartu idapoolse ringtee projekt, Betooni raudteeülesõidu detailplaneering jne).

Infokanalina toimib ka linna koduleht, kus jooksvalt kajastatakse liikluskorralduse muudatusi puudutavat teavet ning kõigil on võimalik tutvuda linna poolt teostatud ja tellitud uuringute aruannetega. Siiski tuleks linnavalitsuse erinevatel osakondadel olla aktiivsem pool oma valdkonda puudutava informatsiooni kajastamisel meedias, antud juhul liiklusohutuse olukorra, sh ka probleemide tutvustamisel ning vajadusel ka ülevaatlike artiklite kirjutamisel.

Lisaks meediaga suhtlemisele on oluline, et linnaelanikel oleks võimalus oma liiklusohutust puudutavatest probleemidest või – miks ka mitte – positiivsetest kogemustest teada anda. Tartu linna kodulehel on olemas link „Ametnik vastab“, kus saab pöörduda konkreetse spetsialisti poole. Küsimuste esitamine ja vastused neile on avalikud. Samas ei pruugi olla üheselt selge, et linna heakorratelefoni 1789 võivad kodanikud kasutada ka just liiklusohutudest teavitamiseks.

#### *Kampaaniad ja üritused*

Elanike liikluskäitumise mõjutamiseks ja keskkonnasäästlikumate liikumisviiside propageerimiseks on regulaarselt läbiviidud autovaba päeva ning tartlaseid jalgsi käimisele agiteerivat aktsiooni „Jalgsi tervise nimel“. Linnamajanduse osakonna liikluskorraldusteenistuse spetsialist ja projekti Active Access eestvedaja on koostöös Lõuna Regionaalse Maanteeametiga osalenud Motoexotika/Suvi 2010 messil, samuti oli tudengipäevade raames organiseeritud liikluslabor ja lastekaitsepäeva ürituste raames korraldati Tartu linna Vigurivända võistlus.

Otseselt liiklusohutuslikke kampaaniad, mis juhiksid tähelepanu liikluskäitumise ebakohtadele, linnavalitsus omaalgatuslikult korraldanud ei ole ning on selles osas tuginenud Maanteeameti liiklusohutusosakonna algatustele. Nii on näiteks ka Tartu tänavapildis märgata juba mitmeid aastaid Maanteeameti ja Politseiameti poolt kooliaasta algusesse ajastatud liiklusohutuskampaaniat, mis 2009. aastal kandis sõnumit: "Lapsed on linnas tagasi. Targem võtab hoo maha!" ja oli suunatud sõidutee ületamise ohutuse suurendamisele.



#### 1.4.4. Infrastruktuuri olukord ja arengud

##### *Liiklusohutusliku mõju arvestamine planeerimisel ja projekteerimisel*

Planeeringutes käsitletakse liikluslahendusi üldisemalt ning detailidesse ei laskuta, seetõttu ka selles etapis liiklusohutus keskseks teemaks ei tõstatu. Küll aga mõtleb inseneriteenistus projekteerimistingimusi väljastades ühelt poolt liikluse sujuvusele ja teisalt ohutusele. Projekteerimistingimused läbivad linnavalitsuses eelnevalt kooskõlastusringi ning muuhulgas peab need allkirjastama või omapoolsed parandusettepanekud esitama ka liikluskorraldusteenistuse juhataja. Projekteerimistingimusi ei väljastata vaid vähemtähtsatele objektidele.

Projekteerimistingimuste väljastamise eel on inseneriteenistus või liikluskorraldusteenistus vastavalt rahalistele võimalustele ja objekti hinnatavale tähtsusele tellinud liiklusohutuse auditeerimise. Seni ei ole auditeerimise vajaduse määratlemiseks ühtegi alusdokumenti, mis selle protsessi olulise mõjuga objektide puhul soovituslikuks või isegi kohustuslikuks muudaks.

See, kui palju linnavalitsus peab projekteerijale planeeritavate liikluslahenduste osas lõpuks parandusettepanekuid tegema, sõltub väga palju projekteerija kogemustest, teadmistest aga ka prioriteetidest. Enamasti ei ole siiski projekteerijad hariduselt transpordiala spetsialistid kuna liikluslahendus on vaid osa kavandatavast suuremast arendusest. Seetõttu tuleb linnavalitsuse spetsialistidel nii mõnelgi juhul ohutust tõstvate meetmete rakendamise vajadusele tähelepanu juhtida, mis omakorda eeldab spetsialistidelt pidevat enesetäiendamist kaasaegsete ja juba oma efektiivsust tõestanud infrastruktuurilahenduste osas.

## *Teedeehitus ja liikluskorraldus*

### *Jalakäijate ja jalgrattaliikluse arendamine*

2006. aastal koostatud jalgrattaliikluse arenguskeem on üheks alusdokumendiks, millest lähtuvalt arvestatakse planeeringutes vajalikku liiklusruumi, kuigi jalakäijad ja jalgratturid ei ole planeerimises esmasel kohal. Senise praktika kohaselt pööratakse esmajoones tähelepanu sõidukite juurdepääsudele ning parkimisvõimalustele ning paralleelselt sellega ka jalakäijate ja jalgratturite liikumisvõimalustele ning selle ohutusele.

Samas, osaliselt just tänu välismaistele eeskujudele ja keskkonnasäästlike transpordiliikide kasutamist propageerivatele rahvusvahelistele projektidele (nt BUSTRIP, Active Access), aga ka erinevate huvigruppide aktiivse tegevuse tulemusena, on Tartus üha enam keskendutud jalakäijate ja jalgratturite vajadustele. Näiteks 2010. aastal rahastatakse kahe jalgratta- ja jalgte ehitamist: Ihastest kesklinna suunas, mis võimaldab suurima asustusega linnaosa, Annelinna elanikel mugavalt jalgrattaga kesklinna sõita. Samuti ühendatakse Võru tänava jalgratta- ja jalgte kesklinnaga, mis annab ka Ülenurme aleviku elanikele võimaluse sõidukiliiklusest eraldatult jalgrattaga Tartusse tulla.

Linna lähiümbruse jalgratta- ja jalgteede osas on viimastel aastatel toimunud teisigi olulisi arenguid. Jalgratta- ja jalgte on olemas linnast väljasõidul nii Jõhvi kui Jõgeva suunal. Jalgratta- ja jalgteed puuduvad Tallinna, Riia ja Rápina suunas. Võru suunas planeeritava Tartu läänepoolse ringtee projekti raames peaks jalgratta- ja jalgte tulema kuni Uhtini. Tartu-Elva teelõigu, T3 km 137,5 – km 159,3 osas on koostatud ka rekonstrueerimise eelprojekt, millega Tartu-Elva lõik rajatakse 4-rajaliseks I klassi maanteeks. Lisaks maanteele on projekti osaks ka Tartu-Elva vahelise jalgratta- ja jalgte ehitamine, mille vajadus tuleneb nii maakonnaplaneeringust kui ka üldplaneeringutest.

Hoolimata eelnimetatud positiivsetest arengutest on endiselt jalgrattaliikluse arengut pidurdavaks teguriks Tartu linna katvate ohutute ja teistest liiklejatest eraldatud liikumisteede katkendlikkus. Jalakäijatelgi on mitmetes linnaosades (Tammelinn, Karlova, Supilinn) ja tänavatel (nt Sepa tn) probleeme kõnniteede puudumisega isegi olukordades, kus kehtestatud või tegelik sõidukiirus on 50 km/h ja rohkemgi.

### *Ühistranspordi arendamine*

Ühissõidukipeatuste planeerimisel mõeldakse asukoha ohutuse peale, kuid mitte kõik olemasolevad bussipeatused ei ole reisijate silmis ohutud. Eriti valmistab probleeme bussipeatusele juurdepääsu ohutus, mis võib näiteks eeldada teeületust üle nelja sõidurea, kui kasutada saab vaid tegelikust liikumismarsruudist kõrvalejäävat reguleerimata ülekäigurada. Teine ühissõidukipeatustega seonduv probleem on peatused, mis asuvad reguleerimata ülekäiguradade vahetus läheduses (nt Raja, Kalmistu), mistõttu sõidukijuht võib teeületust alustanud jalakäijat teiste bussi ootavate inimeste taustalt mitte tähele panna.

### *Liikluskorraldus*

Kuna liikluskorraldusteenistus tegeleb juba loodud teekeskonna ohutuse küsimustega, siis on väga oluline erinevate liiklusõnnetuste toimumispõhjuste ja -kohtade analüüs. Hetkel aga sellist sisukat ülevaadet inimkannatanutega liiklusõnnetuse toimumise asjaoludest liikluskorraldusteenistusele ei jõua, mistõttu pole ka võimalik alati hinnata, kas liiklusõnnetus tulenes liikluskeskkonnast või liikleja enda eksimusest. Kohtades, kus tekib kahtlus liikluskorralduse probleemide osas, on tellitud liiklusohutuse inspekteerimisi, kuid seda ei tehta korrapäraselt ning puudub ka konkreetne inspekteerimisjärgne tegevuskava, kuidas esitatud tulemustega edasi tegeleda. Sageli jääb lihtsalt puudu inimressursist, et valdkonnaga süvendatult tegeleda.

Lisaks eelnimetatud probleemidele on sõidukijuhid ise Tartu linna liikluskorralduse ohtudena maininud ebaselgeid liikluslahendusi, kus nt viie tee ristmikul pole selgelt arusaadav eesõigus. Samuti on Tartu linnas samaliigiliste teede ristmikud isegi kohtades, kus liiklussagedused on suured või üks tee tundub selgelt peateena (nt teekatte või tee laiuse tõttu).

### *Teehoole- ja remont*

Kuigi teehooldega ja üldise heakorraga Tartu linnas suuri probleeme ei ole, on keskmisest ekstreemsemad ilmastikuolud (vihmasajud, lumerohkemad talved, kevadised üleujutused) nii mõnelgi juhul muuhulgas ka linna liikluses probleeme tekitanud.

Jalakäijatele teevad muret ka ülekäiguradade kulunud tähistused, sõidutee teekatteseisukord ülekäiguradade juures ning talvine kõnniteede ja treppide hoole. Jalgratturite murekohaks on sõidutee hooldusel prahi ja lume lükkamine tee ääres paiknevale jalgrattarajale, samuti sõidutee äärte ja jalgrattateede halb seisukord. Mootorsõidukijuhtide jaoks kõige problemaatilisemaks on sõidutee seisukord: teekatte kvaliteet (sh ka teeremondi kvaliteet), vajunud kaevuluugid ja löökaugud. Vähem probleeme on teehooldega (v.a ekstreemsete ilmastikuolude korral) ja nähtavust takistava haljastusega.

### *Teadus- ja rakendusuuringute toetus liiklusohutuslikule tegevusele*

Liiklusuuringuid olukorra monitooringuks ja edaspidiste tegevuste planeerimiseks ei ole mitme aasta peale kavandatud, vaid mõeldakse läbi eelarve koostamise eel. Siiski on Tartu linnas uuringuid, mida viiakse läbi regulaarselt: liiklust puudutav uuring „Tartu liiklus“, ulatuslik ja mitmeid valdkondi hõlmav uuring „Tartu ja tartlased“, paaril korral on muude uuringute raames uuritud ka tartlaste igapäevaste liikumiste jaotust (e modaalselt jaotust) ning kordusuuringuna viidi aastal 2010 läbi Tartu liiklusohutuse analüüs. Iga-aastase uuringuna on kavas jätkata neljandates klassides koolitee ohutuse kaardistamist, mille vorm on välja töötatud Maanteeameti poolt. Teadusuuringuid linn tellinud ei ole, kuid Tartu Ülikoolis aga ka Eesti Maaülikoolis on viimastel aastatel kaitstud mitmeid transpordi ja liikumisega seotud lõputöid ja vähemalt üks doktorikraad. Liiklusuuringute läbiviimine on kirjutatud ka mitmesse Euroopa Liidu poolt kaasfinantseeritavasse projekti.

#### **1.4.5. Liiklusjärelvalve, päästeteenistuse ja meditsiinivaldkond**

Lähtudes teadmisest, et liiklusõnnetuste tagajärgede raskusaste sõltub turvavarustuse kasutamisest, sõidukite tehnilisest seisukorrast, sõidukite turvalisuse tasemest ja kiirusest, on Politsei- ja Piirivalveameti Lõuna Prefektuuri korrakaitsebüroo keskendunud järelvalve teostamisel just nendele ebakohtadele (eelkõige kiiruskontrollile).

Liiklusjärelvalve tõhustamiseks ja kodanike kaasamiseks on 1. juunil 2007 avatud Lõuna Politseiprefektuuri teeninduspiirkonnas asuvates maakondades (Jõgeva, Põlva, Tartu, Valga, Viljandi ja Võru) liiklusliini number **14 900**, kuhu liiklejad saavad teatada neile silma hakanud liiklusrikkumistest. Liiklusliini numbrile oodatakse teateid eelkõige selliste rikkumiste kohta, millistest politsei operatiivtelefonile 110 teate edastamist võiks reeglina pidada ebaotstarbekaks (lubatust oluliselt kiiremini liikuvad sõidukid, ohtlike manöövrite sooritajad, foori punase tulega sõitjad jms).

Samas tegeleb politsei aktiivselt teistegi liiklusõnnetuste toimumist ennetavate tegevustega osaledes liiklusohutuskampaaniates, viies läbi teabepäevi erinevatele sihtgruppidele ning teavitades meedia vahendusel liiklusalastest probleemidest. Samuti toetatakse oma tegevusega liiklusohutuse ja liikluskasvatusega tegelevaid organisatsioone.

Meditsiinilist esmaabi, sh ka liiklusõnnetuste korral osutab Tartus SA Tartu Kiirabi, mille ülesandeks on tagada kiirabi ehk erakorralise meditsiiniabi kättesaadavus oma teeninduspiirkonnas. SA Tartu Kiirabi koosseisu kuulub 17 kiirabi brigadi, mis on operatiivselt juhitud Häirekeskuse Lõuna-Eesti keskuse poolt. Kiirabi brigadi kiiremaks ja

efektiivsemaks juhtimiseks on Tartu Kiirabi kõigile autodele paigaldatud statsionaarsed positsioneerimise seadmed, mis võimaldavad internetipõhiselt jälgida reaajas kiirabibrigaadide paiknemist ja seisundit. Täiendavalt on Tartu Kiirabi brigaadid varustatud mobiilsete ja portatiivsete navigeerimisseadmetega (Tomtom), mis võimaldavad jõuda kiirabibrigaadidel liiklusõnnetuse sündmuskohale mööda kiireimat teed ka tundmatus paikkonnas.

Päästeteenistuse ülesannete täitmise eest Tartu linnas vastutab Lõuna-Eesti Päästekeskus eelkõige Tartumaa Päästeosakonna Tartu komando. Tartumaa päästeosakonnas (kokku 138 päästja kohaga) on kokku 6 päästekomandot, millest ülejäänud asuvad Alatskivil, Elvas, Puhjas, Tõrvandis ja Võnnus. Päästealased koostöölepingud on Kambja Vallavalitsusega, päästeauto asukohaga Kambjas, Laeva Vallavalitsusega, päästeauto asukohaga Laevas, Rõngu Vallavalitsusega, päästeauto asukohaga Rõngu alevikus ning Piirissaare Vallavalitsusega, päästeauto asukohaga Piirissaarel.

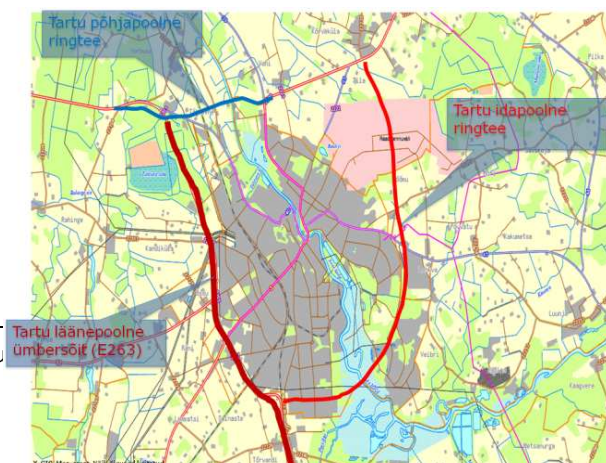
Nii politsei, kiirabi kui ka päästeameti igapäevategevusse kohalik omavalitsus ei sekku ning nende võimekust liiklusõnnetuste ennetamisel või õnnetustejärgsel tegutsemisel ei saa mõjutada. Siiski on linnavalitsusel väga head suhted erinevate korrakaitse-, päästeteenistuse ja meditsiinasutustega ning muuhulgas tehakse koostööd ka kriisikomisjoni raames, mis kutsutakse kokku erijuhtumite lahendamiseks. Samuti on just politsei esindajad ekspertidena osalenud mitmetel Tartu linnas transpordi arengut puudutavatel avalikel aruteludel ja liiklusohutusega seotud töögruppides.

#### **1.4.6. Koostöö naaberomavalitsuste ja –piirkondadega, riigiteedevõrgu arengud, vastastikused mõjud**

Tartu linn on naabervaldadega sõlminud koostöölepe, mis muuhulgas sätestab ka selle, et kõik planeeringud, millega võivad kaasneda omavalitsuse piire ületavad mõjud, tuleb teise osapoolega kooskõlastada. Samuti kooskõlastatakse linnaga territooriumit läbivate riigiteede rekonstrueerimisplaanid.

Konkreetselt suurimad linna piirile jäävad infrastruktuuri arengud on seotud Tartu ringteega, mis jaguneb järgmiselt:

- Tartu põhjapoolne ringtee (Vahi - Tiksoja)



- Tartu läänepoolne ümbersõit (E263 Kandiküla - Uhti)
- Tartu idapoolne ringtee

**Idaringtee projekt** hõlmab nelja omavalitsust: Tartu linn, Tartu vald, Ülenurme vald ja Luunja vald. Projekti eesmärgiks on eelprojekti koostamine majanduslikult põhjendatud ja optimaalse projektlahenduse saamiseks Tartu linna idapoolsele ringteele (Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maanteed Jõhvi-Tartu-Valga maanteega ühendav põhitänav Tartu linna idaservas), teetrassi ja ristmike teemaa määramine, mõjualade määramine, ristmike ja ristete optimaalsete asukohtade ning tehniliselt ja majanduslikult tasuvate lahenduste leidmine, Ringtee silla tehniliselt ja majanduslikult tasuva lahenduse leidmine, ettepanekute tegemine teede ja rajatiste liigi osas, keskkonnamõju hindamine, tee projekteerimiseks ja ehitamiseks vajalike detailplaneeringute koostamine.

**Tartu põhjapoolse ringtee** eelprojekt on ellu viidud Maanteeameti juhtimisel. Eelprojekti koostamise eesmärgiks oli majanduslikult ja tehniliselt põhjendatud projektlahend Jõhvi-Tartu-Valga maantee ühendamiseks E 263 Tallinn-Tartu-Luhamaa maanteega Tartust põhja pool.

**Tartu läänepoolse ümbersõidu projekt.** Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee rekonstrueerimisprojekt lõigul Kandiküla-Uhti, kilomeetritel 182,6 kuni 194,2, mille tellijaks on samuti Maanteeamet. Tartu Linnavalitsus on andnud oma heakskiidu, tehes ettepaneku, et Ilmatsalu ja Viljandi ringristmiku vahelisele alale võiks projekteerida kogu ulatuses valgustatud jalgratta- ja jalgteed, mille laiuseks oleks 3,5 meetrit.

Suurimatest riikliku tähtsusega ning liiklusohutust otseselt mõjutava projektina tasub mainimist projekt „Ohuprobleemide likvideerimine raudtee ja maantee samatasandilistel lõikumistel“. Tartu linnast on väljaalitud kaks objekti, kus raudteeülesõit lahendatakse kahetasandiliseks. Betooni raudteeülesõidu puhul on valminud eelprojekt, tehniline projekt ning detailplaneering. Aardla raudteeülesõidu puhul aga eelprojekt.

## 1.5. Kokkuvõtte ja järeldused

Tuginedes erinevatel tasanditel kehtestatud arengudokumentidele ja strateegiatele, Tartu linna liiklusõnnetuste statistikale ja senisele liiklusohutusalasale tegevusele, saab teha järeldusi edaspidiste tegevuste osas. Samuti selle osas, mis hetkel juba liiklusohutuse taseme tõstmiseks tehtud on.



<b>LIIKLUSOHUTUSALASE TEGEVUSE KORRALDAMINE JA SEADUSANDLUS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Tartu Linnavolikogu on algatanud Tartu transpordi arengukava koostamise eesmärgiga jätkata transpordi plaanipärasest arengut.</li> <li>+ Tartu linn on üks Euroopa Liidu strateegilise liiklusohutusosalase kokkuleppe Euroopa Liiklusohutuse Harta allkirjastajastajatest.</li> <li>+ Tartu linna arengudokumentides on sätestatud prioriteetsete valdkondadena keskkonnasäästlikumate liikumisviiside eelisarendamine, samuti on ohutu transpordisüsteem üks arengueesmärkidest.</li> <li>+ Olenemata liiklusohutuspoliitikat sätestava dokumendi puudumisest, tegelevad erinevad Tartu linnavalitsuse osakonnad ja teenistused, aga ka riigiasutuste regionaalsed allasutused igapäevaselt Tartu linnas liiklusohutuse tagamisega.</li> <li>+ Ühena esimestest omavalitsustest töötab Tartu linnas liiklusküsimustes nõuandva organina liiklusnõukogu.</li> <li>+ Tartus on tegevad mitmed liiklejate huvigruppe esindavad kolmanda sektori ühendused. Koostöökogemus Tartu linnas aset leidvate oluliste arengute kavandamisel on olnud väga positiivne .</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Tartu linnas tuleb sätestada liiklusohutuse strateegiline eesmärk ja kehtestada liiklusohutusosalast tegevust valdkonnaüleselt reguleeriv dokument, mis oleks aluseks liiklusohutuse valdkonnaga tegelevate osakondade ja ametkondade vahelisele regulaarsele koostööle ja informatsioonivahetusele.</li> <li>✓ Informatsioon (raskete tagajärgedega) inimkannatanutega liiklusõnnetuste asjaoludest võimaldaks liikluskorraldusteenistuse spetsialistidel reageerida liikluskeskkonnast tulenevatele riskidele.</li> <li>✓ Tartu linna liiklusnõukogu tegevuse aluste, õiguste ja kohustuste sätestamiseks on soovitatav kehtestada põhimäärus.</li> <li>✓ Planeeritavate liikluslahenduste liiklusohutusliku auditeerimise, aga ka olemasolevate lahenduste inspekteerimise protsessi aitab lihtsustada tegevust reguleeriva alusdokumendi kehtestamine.</li> <li>✓ Liiklusohutuse valdkonnas süsteemse tegevuse tagamiseks (nt liikluskasvatases, infrastruktuuri arendamisel toimuva jälgimine, liiklust puudutavate uuringute tulemustesse süvenemine jne) on otstarbekas tulevikus (projektipõhise) liiklusohutusspetsialisti ametikoha loomine.</li> </ul>
<b>LIIKLUSALANE KOOLITUS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Liikluskasvatus on Tartu linna lasteaedade ja koolide õppekava osa, liikluskasvatusalaste tegevustega tegeletakse ka lasteaedade perepäevade ja kooliväliste ringide raames.</li> <li>+ Lõuna Regionaalse Maanteeameti aktiivse tegevuse tulemusena on Tartu linna koolides ja lasteaedades läbiviidud mitmeid koolitusi ja teabepäevi, samuti on rahastatud lasteaedade ja koolide liikluskasvatusalaseid projektitaotluseid.</li> <li>+ Jalgratturikoolituse läbiviimiseks on Lõuna Regionaalne Maanteeamet ellu kutsunud sihtsuunalise õppevahendite meisterdamise projekti.</li> <li>+ Lõuna Regionaalse Maanteeameti eestvedamisel koostöös Tartu Linnavalitsuse tervishoiuosakonnaga on läbiviidud täiskasvanute liikluskasvatusalane koolitus.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Laste liikluskasvatuse läbiviimisel tuleb tõhustada õppematerjalide ja –vahendite kättesaadavust koolidele ja lasteaedadele, parandada võimalusi praktilise õppe läbiviimiseks (liiklusõppeväljakud ja vigursõidurajad) ning õpetajate täiendõppeks. Samuti tuleb suuremat tähelepanu pöörata lapsevanemate teadlikkuse tõstmisele.</li> <li>✓ Jalgratturite liiklusteadlikkuse tõstmiseks tuleb suuremat tähelepanu pöörata nii jalgratturite koolituse kui ka eksamineerimise kvaliteedi tõstmisele</li> <li>✓ Riskirühmad, kellele tuleb keskenduda, on kuni 15aastased jalakäijad ja jalgratturid, algajad mootorsõiduki- ja mopeedijuhid ning eakad liiklejad (nii jalakäijad, jalgratturid kui mootorsõidukijuhid).</li> <li>✓ Koostöös Maanteeametiga tuleb luua uusi võimalusi täiskasvanute liiklusalaseks koolituseks ja toetada sellealaseid eraalgatusi.</li> <li>✓ Transpordiplaneerimise ja liikluskorralduse valdkonnas toimuvate arengute tõttu täieneb pidevalt teave uutest ja ohutumatest liikluslahendustest, mistõttu on oluline tagada linnavalitsuse vastavate spetsialistide täiendõppevõimalusi.</li> </ul>
<b>LIIKLUSOHUTUSE KAMPAANIAD JA TEAVITUS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Meediaväljaanded kajastavad elanikele Tartu linnas aktuaalseid liiklusteemasid selgelt ja arusaadavalt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Linnavalitsus peab jätkuvalt teavitama meediaväljaandeid liiklusalastest teemadest.</li> </ul>

<p>+ Liiklusohutuse teemasid ja säästva liikluskäitumise propageerimisele suunatud informatsiooni on edastatud nii konkreetsete ürituste (autovaba päev, Tartu linna tervispäev, kampaania "Jalgsi tervise nimel") kui ka muude tegevuste käigus (nt koolitused, teabepäevad jne).</p> <p>+ Linnavalitsuse erinevad osakonnad teevad koostööd Lõuna Regionaalse Maanteeametiga konkreetsete ürituste läbiviimise alal.</p>	<p>✓ Linnavalitsus jätkab edaspidi koostöös Maanteeameti ja Politseiga liiklusalaste kohalike kampaaniate korraldamist eesmärgiga vähendada liiklusohutlikku käitumist. Riskikäitumised, millele tuleb suuremat tähelepanu pöörata, on mootorsõidukite ja mopeedijuhtide kiiruseületused ning ohtlik sõidustiil, jalakäijate hoolimatud teeületused ning jalgratturite liikluseeskirjade tundmine ja turvavarustuse kasutus. Samuti tuleb teadvustada koosliiklemisel teineteisega arvestamise vajadust (nt jalgratta- ja jalgteel jalgrattur ja jalakäija, sõiduteel autojuht ja jalgrattur).</p>
<b>LIIKLUSJÄRELEVALVE</b>	
<p>+ Linnavalitsuse ja Lõuna Prefektuuri koostöö loob head eeldused ühistevastusteks.</p>	<p>✓ Suuremat tähelepanu tuleb pöörata kodanikujärelvalve võimaluste teadvustamisele, sh propageerida heakorratelefoni ja liiklusliini võimalusi.</p>
<b>LIIKLUSKESKKOND</b>	
<p>+ Tartu Linnavalitsusel on koostööleping lähimavalitsustega piiriüleste mõjudega planeeringute kooskõlastamise osas.</p> <p>+ Tartu linnas viiakse läbi mitmeid liiklusalaseid korduvuuringuid.</p> <p>+ Infrastruktuuri arendamisel on üha suuremat tähelepanu pööratud jalakäijate ja jalgratturite liikumisvõimaluste parandamisele.</p>	<p>✓ Kõige sagedasem inimkannatanutega liiklusõnnetuseliik Tartu linnas on mootorsõiduki kokkupõrge jalakäijatega, seega tuleb erilise tähelepanu alla võtta kohad, kus jalakäijatel puuduvad mootorsõidukitest eraldatud liikumisteed ning kohad, kus jalakäijad peavad liikumise jätkamiseks ületama sõidutee (eelkõige ülekäigurajad).</p> <p>✓ Jalgratturite jaoks on probleemne ohutute liikumisteede vähesus ning kohati teede halb seisukord. Jalgratturite turvatunde tõstmiseks tuleb keskenduda ohutute liikumisteede tagamisele.</p> <p>✓ Mootorsõidukijuhtide jaoks on suurimaks probleemiks ebaselge ja seetõttu ohtliku liikluskorraldusega ristmikud. Mootorsõidukiõnnetuste ennetamiseks tuleb analüüsida liiklusõnnetuste koondumiskohtade liikluskeskkonna ohutust (sh liikluskorralduse arusaadavust).</p> <p>✓ Olukorra monitooringuks ning edaspidiste tegevuste kavandamiseks on oluline liiklusuuringute kava pikaajalisem planeerimine.</p>

## 2. Strateegia

### 2.1. Tartu linna liiklusohutuse visioon

#### Turvalise liikluskeskkonnaga viisakate liiklejate linn!

### 2.2. Programmi strateegiline eesmärk

Liiklusõnnetustega kaasnevad sotsiaal-majanduslikud kahjud ühiskonnale on ajendanud üha enam riike ja kohalikke omavalitsusi välja töötama liiklusohutuse strateegiad ning püstitama eesmärged eelkõige just inimkannatanutega liiklusõnnetuste osas. Konkreetne eesmärk, mis väljendab kohaliku omavalitsuse liiklusohutuse püüdluseid, toimib ühtlasi ka suuniseks programmiperioodi jooksul rakendatavate meetmete valikul. Konkreetse liiklusohutuse eesmärgi sätestamise tõhusust on kinnitanud ka mitmed varasemad kogemused, sh Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi positiivne näide.

Eeltoodule tuginedes on sõnastatud Tartu linna liiklusohutusprogrammi strateegiline eesmärk, mille kohaselt aastaks 2015 tuleb Tartu linnas saavutada olukord, kus **liiklusõnnetustes ei ole ühtegi hukkunut ja vigastatute arv langeb vähemalt 50% 2009. aasta tasemega võrreldes.**



### 2.2.1. Valdkondlikud eesmärgid

Tartu liiklusohutusprogrammi alameesmärkide püstitamisel on lähtunud põhimõttest, et liiklusohutuse strateegilise eesmärgi saavutamine on võimalik vaid laiahaardelise lähenemisega liiklusohutusprobleemidele ning organisatsioonidevahelise, aga ka linnavalitsuse erinevate osakondadevahelise koostöö tõhustamisega. Valdkonnad, millele keskendutakse on järgmised: liiklusohutusalase tegevuse korraldamine ja seadusandlus, liiklusalane koolitus, liiklusohutuse kampaaniad ja teavitus, järelevalve ning üldise liikluskeskkonna ohutus.

#### **E1: Liiklusohutusalaste tegevuste koordineerimine koostöös valdkonnaga tegelevate organisatsioonide ja huvigruppidega**

Liiklusohutuse valdkonnas tegutsevad organisatsioonide vahel toimub aktiivne koostöö ning omavaheline suhtlemine on järjepidev ja regulaarne. Liiklusohutusalase tegevuse tõhusamaks korraldamiseks on paika pandud informatsiooni- ja kompetentsivahetuse alused.

Linnavalitsuse spetsialistide tegevust toetab jätkuvalt liiklusnõukogu, mille tööpõhimõtted, pädevus ja ülesanded on fikseeritud kinnitatud põhimäärusega. Välja on töötatud ka erinevad liikluslahenduste ohutut planeerimist ja rekonstrueerimist hõlbustavad alusdokumendid.

Olulisel kohal liiklusohutusalase tegevuse korraldamisel on vabatahtliku initsiatiivi toetamine.

#### **E2: Liiklusalase koolituse tagamisega üldiste teadmiste ja oskuste kujundamine ohutust liiklemisest jalakäija, sõitja ja juhina**

Jätkatakse senist tõhusat tööd laste liikluskasvatuse korraldamisel lasteaedades ja üldhariduskoolides. Toetatakse lasteasutusi ja koole nii õppematerjalide ja –vahendite soetamisel kui ka erinevate koolitusvõimaluste vahendamisel. Erilist tähelepanu pööratakse praktiliste liiklusõppevõimaluste loomisele ja jalgrattakoolituse läbiviimisele koolides.

Täiskasvanukoolituse osas toetatakse nii eraalgatuslikke ettevõtmisi kui ka Maanteeameti poolt väljatöötatud koolituste läbiviimist. Prioriteetsel kohal on ka kohaliku omavalitsuse liiklus- ja planeerimisspetsialistide järjepidev täiendõpe.

#### **E3: Liiklejate riskikäitumise muutmise suunatud kampaaniate ja regulaarse teavitustööga**

Lisaks koolitustele on olulisel kohal teavitus liiklusprobleemidest, mida tehakse nii meediakajastuste kui ka teavituskampaaniate vahendusel. Tartu linnas läbiviidavad liiklusohutuskampaaniate sihtrühmade ja teemade valikul on arvestatud:

- erinevate liikumisviiside kasutajate enimlevinud liikluseeskirja rikkumisi;
- liikluses suurima riskiga rühmi;
- aastaegadest ja ilmastikuoludest tingitud liiklusohutuse probleemküsimuste muutuseid: sügisene koolialgus, talvine nähtavus ja teeolud, kevad-suvine jalgratturite osakaalu kasv.

Liiklusohutuskampaaniate läbiviimisel tehakse koostööd nii Tartu linna lasteasutuste ja koolidega, Maanteeametiga, Politsei- ja Piirivalveameti Lõuna Prefektuuriga, eraettevõtjate ning huvigruppidega. Samuti toetatakse riiklikul tasandil algatatud kampaaniate läbiviimist kohalikul tasandil.

#### **E:4 Liiklusjärelvalve tõhustamise tulemusena liiklusrikkumiste vähenemine**

Olulisel kohal kampaaniate mõju suurendamisel on järelvalve liikluskäitumise ebakohtade osas. Samuti pööratakse tähelepanu paremale teavitusele kodanikujärelvalve võimalustest ning uute automatiseeritud järelvalvevõimaluste loomisele.

Liiklusjärelvalve tõhustamise ja elanikepoolsete teavitusvõimaluste propageerimise loodetud tulemusena vähenevad liiklusrikkumised ning paraneb üldine liikluskultuur.

#### **E5: Turvalise liikluskeskkonna kujundamine, kus infrastruktuurist või liikluskorraldusest tingitud liiklusõnnetuse risk on minimaalne**

Jalakäijate ja jalgratturite ohutuse tagamisel on prioriteediks järjepidev töö üle-linnalise ohutute liikumisteede võrgustiku väljaarendamisel. Erilise tähelepanu all on ka nii olemasolevate kui ka planeeritud sõidutee ületuskohtade lahenduste ohutus ja mugavus jalakäijatele ja jalgratturitele. Jalgratturite arvu kasvades tõuseb vajadus turvaliste parkimisvõimaluste ning jalgrattakasutusevõimaluste parema teavituse järele.

Kuigi jalakäijate ja jalgratturite ohutus on Tartu linna liiklusohutuse taseme tõstmiseks prioriteetseim, on kohaliku omavalitsuse üks olulisemaid kohustusi kõigi liiklejate ohutuse tagamine. Tartu liikluskeskkonda kujundatakse selliselt, et eeskirjadele vastava käitumise korral ei juhtuks ühtegi liiklusõnnetust. Liiklusohutust puudutavate otsuste langetamise

tuginetakse nii olemasolevale teabele, kui ka analüüsidele planeeritava liikluslahenduse efektiivsuse osas. Selleks on muuhulgas sisse seatud olulisema mõjuga liikluslahenduste inspekteerimise ja auditeerimise praktikad. Regulaarselt tegeletakse nii liikluskorraldusvahendite monitooringu kui ka kaasajastamisega, ristmike rekonstrueerimisega ja tänavate hooldusega. Üks turvalise liikluskeskkonna kujundamise aluseid on sujuva liikluse tagamine Tartu linna tänavatel.

Erinevate uuringute regulaarsel läbiviimise tulemusena on linnavalitsuse spetsialistidel hea ülevaade liikluses toimuvast ning liiklusohutuslikest probleemkohtadest. Samuti analüüsitakse nende näitajate alusel iga-aastaselt liiklusohutusprogrammi efektiivsust.

### 2.2.2. Indikaatorid

Liiklusohutusprogrammi tulemuslikkust mõõdetakse iga-aastaselt alljärgnevate indikaatoritega:

Indikaator	2009.a tase
Inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv	145
Liiklusõnnetuses hukkunute arv	2
Liiklusõnnetuses vigastatute arv	159
Liiklusõnnetuses kannatanud kuni 15aastaste jalakäijate arv	12
Liiklusõnnetuses hukkunud või vigastatud jalakäijate arv	46
Liiklusõnnetuses kannatanud kuni 15aastaste jalgratturite arv	5
Liiklusõnnetuses hukkunud või vigastatud jalgratturite arv	24
Liiklusõnnetuses kannatanud 65a ja vanemate jalakäijate arv	9
Inimkannatanutega jalgrattaõnnetuste arv	24
Inimkannatanutega mopeediõnnetuste arv	11
Inimkannatanutega mootorsõidukite külgekoppõrgete arv	27
Joobes sõidukijuhtide süül toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv	8
Tartu linnas läbiviidavate liiklusteemaliste ettevõtmiste arv	1
<b>Politsei- ja Piirivalveameti Lõuna Prefektuuri liiklusjärelvalve andmed:</b>	
Tartu linnas tabatud liiklusrikkujate arv (koos kuritegudega)	10 543
Tartu linnas tabatud joobes mootorsõidukijuhtide arv (koos §424)	594
Tartu linnas tabatud kiiruseületajate arv	2088
Tartu linnas tabatud turvavööd mittekasutanud sõidukijuhtide arv	1524

Tartu linnas tabatud turvavööd mittekasutanud kaassõitjate arv	13
--	----

### 2.2.3. Meetmed ja tegevused

Valdkondlike eesmärkide saavutamiseks nähakse ette konkreetsed meetmed ja tegevused. Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi põhimõtteid järgides rakendatakse odavamad ja efektiivsed meetmed eelisjärjekorras ning kõigis nimetatud valdkondades samaaegselt.

## 1. Liiklusohutusosalase tegevuse korraldamine ja seadusandlus

### 1.1. Liiklusohutusosalase tegevuse süsteemsem korraldus.

- 1.1.1. Tartu linna transpordi arengukava 2012–2020 raames liiklusohutuse valdkonna tegevuste täpsustamine ja liiklusohutusprogrammi uuendamine.
- 1.1.2. Liiklusohutuse auditeerimise ja inspekteerimise korra kehtestamine Tartu linnas.
- 1.1.3. Tartu liiklusnõukogu põhimääruse kinnitamine.
- 1.1.4. Liiklusohutusspetsialisti ametikoha loomine.
- 1.1.5. Linnavalitsuse, Politsei- ja piirivalveameti ja Maanteeameti vahel hea tava protokolliga allkirjastamine (liikluskasvatuse- ja teavitustöö, infovahetus ja järelevalve).

### 1.2. Liiklusohutust puudutava informatsiooni kättesaadavuse parandamine.

- 1.2.1. Liiklusõnnetusi puudutava andmevahetussüsteemi sisseviimine erinevate asutustega.
- 1.2.2. Politsei poolt ülevaadete esitamine Tartu liiklusnõukogule inimvigastustega liiklusõnnetustest koos analüüsiga liiklusõnnetuse toimumise peamistest põhjustest.
- 1.2.3. Tartu liiklusohutusprogrammi tulemuslikkuse hindamise ja meetmete arutelu ümarlaua korraldamine.
- 1.2.4. Erinevate ametkondade (nt Politsei- ja piirivalveamet, Maanteeamet, linnavalitsus) poolt läbiviidud liiklusohutust puudutavate uuringutulemuste vahetamine.

### 1.3. Vabatahtliku initsiatiivi toetamine.

- 1.3.1. Liiklejaid esindavate vabäühenduste tegevuste toetamine.
- 1.3.2. Asutuste liikumiskavade koostamise toetamine.
- 1.3.3. Liiklusohutust puudutavate omaalgatuslike projektide (sh kampaaniad, liiklusteemalised päevad jne) toetamine.

1.3.4. Koostöö tõhustamine linnas tegutsevate huvigruppide ja piirkondlike seltsidega erinevate liikluslahenduste väljatöötamisel ja ohutust tõstvate meetmete rakendamisel.

## **2. Liiklusalane koolitus**

2.1. Laste liiklusohutusalase õppe läbiviimiseks tingimuste loomine.

2.1.1. Liiklusõpetuse ainesektsiooni loomine ja selle raames õpetajatele ja noorsootöötajatele korrapärase liiklusalase täiendõppe organiseerimine ning liiklusõpetuse kvaliteedi tõstmine.

2.1.2. Liiklusõpetuse materjalide vahendamine.

2.1.3. Liiklusõpetuse vahendite soetamise toetamine.

2.1.4. Koostöös politseiga ülelinnalise liikluskasvatuse õppeväljaku rajamine.

2.1.5. Kanali ja Emajõe vahele jalgratturite liikluslinnaku rajamine.

2.1.6. Lasteaedade, koolide ja noortekeskuste initsiatiivi tõstmine liikluskasvatusalaste projektitaotluste esitamisel Maanteeametile.

2.2. Jalgratturi juhtimisõigust taotlevate laste koolitus ja eksamineerimine.

2.2.1. Koolides läbiviidavad jalgrattakoolituse olemasoleva olukorra kaardistamine.

2.2.2. Jalgratturi juhiluba soovivatele lastele koolitusvõimaluste (sh õppematerjalide) tagamine.

2.2.3. Kooli territooriumile vigursõiduraja rajamise ja märgistuse uuendamise toetamine.

2.2.4. Jalgratturi eksami kvaliteedi tagamine politseiametniku kaasamisega ja linnasõidu lülitamisega eksami koosseisu.

2.3. Elanikkonna liiklusohutusalane õpe.

2.3.1. Elanike liiklusohutusalane teavitus ja koolitus.

2.3.2. Linnavalitsuse spetsialistide täiendkoolitusvõimaluste tagamine liiklusohutuse ja sellega seonduvate valdkondade osas.

2.3.3. Projekteerijatele täiendkoolituse korraldamine ruumiplaneerimise põhimõtete selgitamiseks.

## **3. Liiklusohutuse kampaaniad ja teavitus**

3.1. Liiklusohutusprobleemide teadvustamisele suunatud kampaaniate ja ürituste korraldamine ja toetamine.

3.1.1. Informatsiooni vahendamine riiklike liiklusohutuskampaaniate ja ürituste kohta.



3.1.2. Kohalikele liikluskäitumise ebakohtadele suunatud liiklusohutuskampaaniate läbiviimine, kasutades kohalikke teabevahendeid ja korraldades avalikke üritusi.

3.1.3. Mopeedijuhtidele suunatud ohutu sõitmise infoürituste korraldamine.

3.1.4. Tartu linna jalgrattasõiduvõimaluste hindamine ja parandusettepanekute tegemine linnajuhtide, linnavalitsuse spetsialistide ja huviliste poolt.

3.2. Liiklusohutusega seotud teemade parem teavitatus.

3.2.1. Liiklusohutusest ja sellega seotud valdkondadest laialdasem teavitamine läbi erinevate infokanalite.

3.2.2. Liikluspäevade läbiviimine kõigis Tartu linna koolides, lasteaedades ja noortekeskustes.

3.2.3. Ülelinnaliste ürituste raames (nt tarkusepäev) ka liiklusohutuse temaatika käsitlemine.

3.2.4. Lasteaedade ja koolide lastevanemate üldkoosolekutel liiklusohutusalaste loengute läbiviimine.

#### **4. Liiklusjärelvalve**

4.1. Liiklusrikkumiste üle järelvalve tõhustamine.

4.1.1. Pilootprojekt- kiirusemõõteradarite paigaldamine Tartu sissesõiduteedele ja alandatud piirkiirusega aladele.

4.1.2. Koostöös politseiga teavituskampaania raames liiklusrikkumiste kontrolli läbiviimine.

4.1.3. Jälgimiskaamerate (kiirus, keelava fooritulega ristmiku ületamine, ühissõidukirada, lubamatu parkimine) soetamine, paigaldamine ja haldamine.

4.1.4. Liiklusliini (14900) võimaluste parem teavitatus (sh meelespeakleepsud).

4.1.5. Heakorratelefoni 1789 kui liiklusohutusest teavitamise võimaluse propageerimine.

#### **5. Liikluskeskkond**

5.1. Liikluskeskkonna ohutust kaardistavate uuringute läbiviimine.

5.1.1. Uuring „Tartu liiklus“ läbiviimine.

5.1.2. Tartu liiklusõnnetuste analüüsi teostamine, liiklusõnnetuste koondumiskohtade väljaselgitamine ja nende ohtlikkuse vähendamise kava väljatöötamine.

5.1.3. Tartu erinevates piirkondades kehtestatud piirkiiruste sobivuse analüüs (sh. Riia tn. (lõigus Pepleri tn. –Turu tn.), Narva mnt. (lõigus Võidu sild – Puiestee tn.), Turu tn. (lõigus Aida tn. – Riia tn.) ja Vabaduse pst. 40 km/h kehtestamise võimalus).

- 5.1.4. Liikluskorraldusvahendite inspekteerimine (liiklusmärkide seisukord ja nähtavus, teekattemärgistuse seisukord, fooriprogrammide vastavus oludele).
  - 5.1.5. Kooliteel esinevate liiklusohutude kaardistamine õpilaste seas.
  - 5.1.6. Keslinna jalakäijateala laiendamise võimaluste analüüs.
  - 5.1.7. Jalgratta- ja jalgteede ning jalakäijate liikumisteede sõidutee ületuskohtade liiklusohutuslik inspekteerimine ja rekonstrueerimiskava väljatöötamine.
  - 5.1.8. Juhendi koostamine jalgratturite ja jalakäijate liikumisteede paremaks muutmiseks.
- 5.2. Jalakäijatele ja jalgratturitele ohutu liikluskeskkonna kujundamine.
- 5.2.1. Kõnniteede, jalgrattaradade ning jalgratta- ja jalgteede rajamine.
  - 5.2.2. Jalgratta- ja jalgteede ristumiskohtade ja jalakäijate sõidutee ületuskohtade korrastamine, sh määratlemine, milline teeületuse liik on vastavasse liikluskeskkonda sobiv.
  - 5.2.3. Jalgratta- ja jalgteede tähistuse korrastamine ja regulaarne uuendamine.
  - 5.2.4. Ülekäiguradadele kohtvalgustuse paigaldamine.
  - 5.2.5. Liikluskeskkonna ohutumaks muutmine Tartu linna läbivatel põhitänavatel ja rahvusvahelise maantee osadel.
  - 5.2.6. Liikluse rahustamine elamualadel (tehnilised vahendid) ja vajadusel õuealade piiride täpsustamine.
  - 5.2.7. Jalgrataste hoiukohtade rajamine.
  - 5.2.8. Jalgrattateede kaardi koostamine ja selle väljaandmine nii trükisena kui ka Tartu linna kodulehel.
  - 5.2.9. Teehoolde, eriti libedustõrje prioriteetide määramisel jalakäijate liikumisteede ja probleemkohtadega (ülekäigurajad, ühissõidukipeatused, kõnniteed, tõusud ja ristmikud) arvestamine.
  - 5.2.10. Uute teeobjektide planeerimisel erivajadustega inimeste liikumisnõuete arvestamine.
- 5.3. Teede ja tänavate säästev ja ohutu planeerimine, projekteerimine ja rekonstrueerimine.
- 5.3.1. Üld- ja detailplaneeringute liiklusohutusala auditeerimine.
  - 5.3.2. Teeprojektide liiklusohutusala auditeerimine.
  - 5.3.3. Ohtlike teelõikude ja teeprojektielne auditeerimine (inspekteerimine) ja ülevaatus.
  - 5.3.4. Liikluskorraldusvahendite kaasajastamine (liiklusmärkide ja teekatte uuendamine, foorisüsteemide kaasajastamine).

5.3.5. Ühissõidukipeatuste korrastamine.

5.3.6. Liiklusõnnetuste analüüsi alusel tänavate ohutustamine (sh ristmike rekonstrueerimine ohutuse suurendamise eesmärgil).

### 3. Liiklusohutusprogrammi elluviimine ja seire

Liiklusohutusprogrammi viiakse ellu vastavalt rakendusplaanis sätestatud kohustustele kaasates kõiki valdkonna arendamisest huvitatud organisatsioone ja huvigruppe. Liiklusohutusprogrammi valdkondlike eesmärkide, meetmete ja tegevuste ülevaatamine ning muutmise vajaduse hindamine lähtuvalt püstitatud strateegilisest eesmärgist toimub igaaastaselt. Rahvusliku liiklusohutusprogrammi rakendusplaani uuendamise järgselt võib kohalikele omavalitsustele lisanduda täiendavaid ülesandeid, millega tuleb liiklusalaste tegevuste kavandamisel arvestada. Järgmise Tartu linna liiklusohutusprogrammi koostamist tuleb alustada hiljemalt 2015. aastal.

## **Kasutatud allikad**

### **Arengudokumendid**

Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm 2003–20015 ja rakendusplaan aastateks 2007–2011:  
<http://www.mnt.ee/atp/?id=998>

European Road Safety Action Programme “Halving the number of road accident victims in the European Union by 2010: a shared responsibility”: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52003DC0311:EN:HTML>

European Road Safety Charter: <http://www.erscharter.eu/>

Tartu linna arengustrateegia „Tartu 2030“:  
[http://www.tartu.ee/?lang\\_id=1&menu\\_id=6&page\\_id=56](http://www.tartu.ee/?lang_id=1&menu_id=6&page_id=56)

Tartu linna arengukava aastateks 2007–2013:  
[http://www.tartu.ee/?lang\\_id=1&menu\\_id=6&page\\_id=56](http://www.tartu.ee/?lang_id=1&menu_id=6&page_id=56)

Tartu linna üldplaneering: [http://www.tartu.ee/?lang\\_id=1&menu\\_id=6&page\\_id=56](http://www.tartu.ee/?lang_id=1&menu_id=6&page_id=56)

Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011–2020:  
[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/com\\_20072010\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf)

Transpordi arengukava 2006–2013: [http://www.tartu.ee/data/TAK\\_261006.pdf](http://www.tartu.ee/data/TAK_261006.pdf)

WHITE PAPER – “European transport policy for 2010: Time to decide”:  
[http://ec.europa.eu/transport/strategies/2001\\_white\\_paper\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/strategies/2001_white_paper_en.htm)

### **Uuringud**

Abel, K., 2010. Liikluskasvatuse küsitlus Tartu linna koolidele.

Abel, K., 2010. Liikluskasvatuse küsitlus Tartu linna lasteaedadele.

Abel, K., 2010. Tartu liiklusõnnetuste analüüs 2009.

Stratum OÜ, 2009. Tartu liiklus 2009.

TNS Emor, 2008. Jalgratturikiivri kandmine elanike poolt.

Valikor Konsult OÜ, 2009. Tartu linna ja lähimavalitsuste elanike liiklusuuring.

### **Muud internetiallikad**

Allik, T., Iste, K., Pau, P., „Politsei liiklusohutusala ennetustegevus“. Ettekanne 24.03.2010 õppepäeval „Liikluskasvatus lasteaias“: <http://www.mnt.ee/atp/?id=42084>- viimati külastatud 11.10.2010

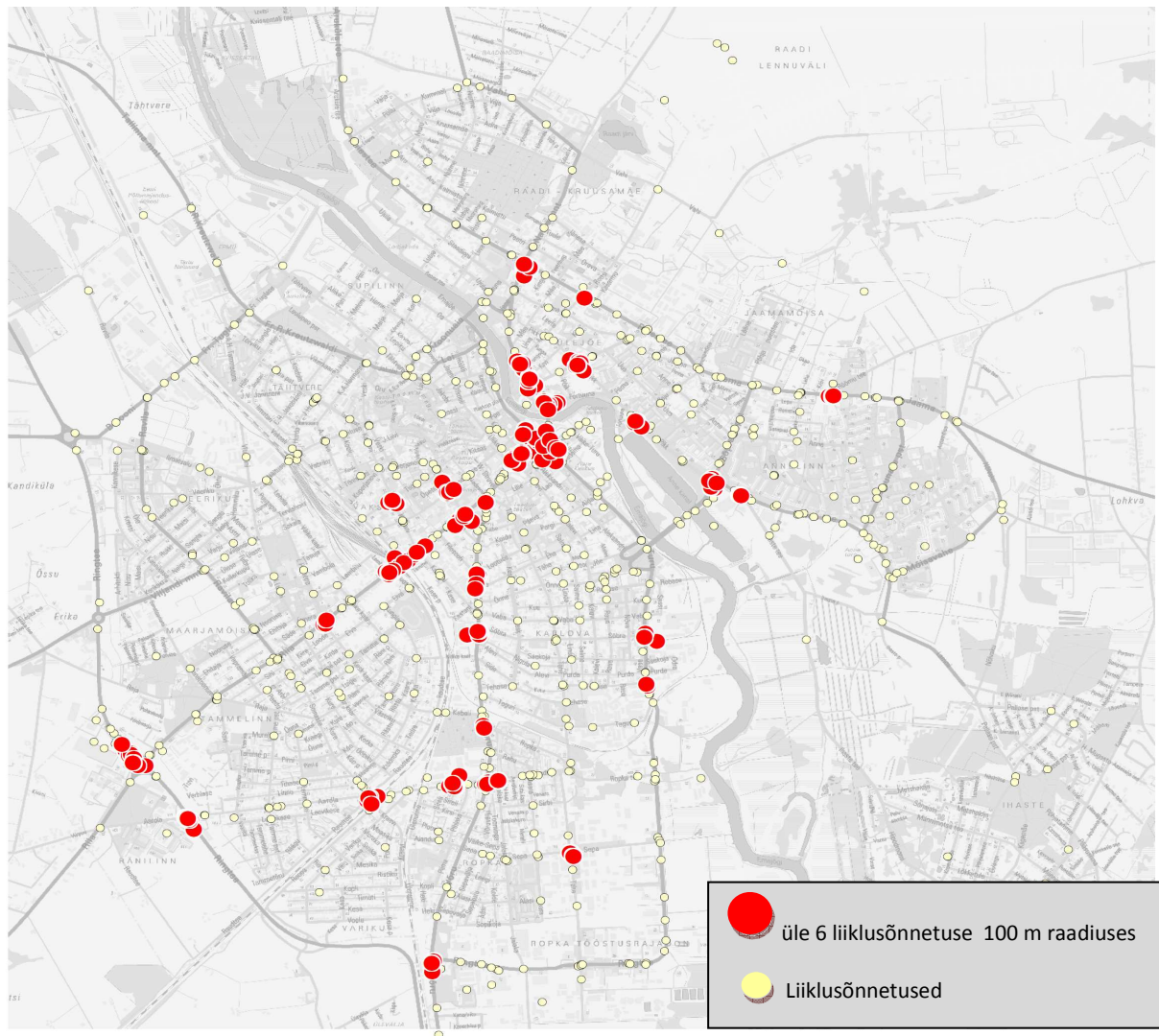
Lõuna Regionaalse Maanteeameti liiklusohutuse osakond, „Lõuna Regionaalse Maanteeameti tegevused“. Ettekanne 24.03.2010 õppepäeval „Liikluskasvatus lasteaias“: <http://www.mnt.ee/atp/?id=42084>- viimati külastatud 11.10.2010

Maanteeameti koduleht: [www.mnt.ee](http://www.mnt.ee)- viimati külastatud 11.10.2010

Päästeameti koduleht: [www.rescue.ee](http://www.rescue.ee)- viimati külastatud 11.10.2010

SA Tartu Kiirabi koduleht: [tartu.kiirabi.ee](http://tartu.kiirabi.ee)- viimati külastatud 11.10.2010

## Lisa I Inimvigastustega liiklusõnnetuste koondumiskohad Tartu linnas, 2005–2009



2010

Lisa  
Tartu Linnavolikogu 10.02.2011. a  
määruse nr 33 juurde

## TARTU LINNAVALITSUS

# TARTU LINNA LIIKLUSOHUTUSPROGRAMM 2011–2015





## Sisukord

Sisukord.....	2
KASUTATUD PÕHIMÕISTED .....	3
Sissejuhatus.....	7
I. Olemasolev olukord .....	9
I.1.Liiklusohutusprogrammiga seotud arengudokumendid.....	9
I.1.1.  Rahvusvahelised arengudokumendid .....	9
I.1.2.  Riiklikud arengudokumendid .....	10
I.1.3.  Kohalikud arengudokumendid .....	12
I.1.4.  Kokkuvõtte arengudokumentidest.....	13
I.2.Liikluse arengutrendid ja liiklusõnnetuste statistika .....	14
I.2.1.  Liiklusohutuse üldnäitajad.....	15
I.2.2.  Liiklusõnnetuste toimumise periood .....	16
I.2.3.  Liiklusõnnetuste liigid ja toimumiskohad .....	17
I.2.4.  Liiklusõnnetustes kannatanud.....	19
I.3.Liiklejad ja nende hoiakud .....	21
I.4.Senine liiklusohutusala tegevus ja peamised liiklusohutusala probleemid.....	24
I.4.1.  Liiklusohutusala tegevuse korraldus Tartu linnas.....	24
I.4.2.  Haridus ja koolitusvaldkond liiklusohutusalas tegevuses.....	28
I.4.3.  Liiklusohutusala teabelevi, meediakajastused, kampaaniad.....	32
I.4.4.  Infrastruktuuri olukord ja arengud.....	33
I.4.5.  Liiklusjärelvalve, päästeteenistuse ja meditsiinivaldkond.....	36
I.4.6.  Koostöö naaberomavalitsuste ja –piirkondadega, riigitedevõrgu arengud, vastastikused mõjud.....	37
I.5.Kokkuvõtte ja järeldused.....	38
2. Strateegia.....	41
2.1.Tartu linna liiklusohutuse visioon.....	41
2.2.Programmi strateegiline eesmärk.....	41
2.2.1.  Valdkondlikud eesmärgid.....	42
2.2.2.  Indikaatorid.....	44
2.2.3.  Meetmed ja tegevused .....	45
3. Liiklusohutusprogrammi elluviimine ja seire.....	50
Kasutatud allikad.....	51

## KASUTATUD PÕHIMÕISTED<sup>1</sup>

**Auto** – sõitjate või veose veoks või sõidukite haakes vedamiseks või eritööde tegemiseks ettenähtud vähemalt neljarattaline mootorsõiduk, mille valmistajakiirus ületab 25 kilomeetrit tunnis. Autoks loetakse ka elektrikontaktliiniga ühendatud mitterööbassõidukit. Autoks ei loeta mopeedi, mootorratast, traktorit ega liikurmasinat.

**Autostumise tase** – kõigi registreeritud mootorsõidukite või ainult sõiduautode ja elanike suhtarv. Väljendatakse tavaliselt sõiduautode või mootorsõidukite arvuna 1000 elaniku kohta.

**Detailplaneering** – valla või linna territooriumi osa kohta koostatav planeering, mis on maakasutuse ja lähiaastate ehitustegevuse aluseks.

**Foor** – teedel kasutatav elektriline seade liikluse reguleerimiseks valgussignaalide abil.

**Hukkunu** – inimene, kes suri liiklusõnnetuses saadud vigastuste tagajärjel sündmusekohal või 30 päeva jooksul pärast liiklusõnnetust. Kui inimene suri saadud vigastustesse rohkem kui 30 päeva peale õnnetust, loetakse ta vigastatuks. Suitsiidid loetakse hukkunute hulka.

**Jalakäija** – isik, kes kasutab teed liiklemiseks jalgsi või ratastooliga. Jalakäijaks loetakse ka isikut, kes kasutab liiklemiseks rula, rulluiske, -suuski, tõukeratast, -kelku või muid sarnaseid abivahendeid.

**Jalgratas** – vähemalt kahe rattaline sõiduk, mis liigub sellega sõitva inimese või inimeste lihasjõul pedaalide või käsiväntade-hoobade abil. Jalgratas võib olla varustatud ka elektrimootoriga, mille maksimaalne püsi-nimivõimsus ei ületa 0,25 kilovatti. Jalgrattaks ei loeta ratastooli, mis on ette nähtud liikumiseks puudega isikule.

**Jalgratta- ja jalgte** – jalgrattaga, tasakaaluliikuri ja jalakäija liiklemiseks ettenähtud eraldi tee või teeosa, mis on asjakohaste liiklusmärkidega tähistatud. Sõiduteega teede ristmikul on jalgratta- ja jalgte tee osa.

**Jalgrattarada** – jalgratta, pisimopeedi või mopeediga liiklemiseks ettenähtud ja teekattemärgisega tähistatud pikisuunaline sõiduteeosa.

**Jalgrattatee** – jalgratta, tasakaaluliikuri, pisimopeedi või mopeediga liiklemiseks ettenähtud sõiduteest ehituslikult eraldatud või eraldi asuv teeosa või omaette tee, mis on tähistatud asjakohase liiklusmärgiga. Sõiduteega teede ristmikul on jalgrattatee tee osa.

**Juht** – isik, kes juhib sõidukit, juhib teel ratsa loomi või veoloomi. Juhiks loetakse ka isikut, kes ajab teel kariloomi.

**Kergliiklus** – jalgsi, jalgrattal, rulluisudel ja pisimopeedil liiklemise üldnimetus.

**Kohalik liiklusohutusprogramm** – dokument, mille alusel kohaliku omavalitsuse tasandil korraldatakse rahvusliku liiklusohutuseprogrammi elluviimist.

**Kõnnitee** – jalakäija ja tasakaaluliikuriga liiklemiseks ettenähtud ja äärekiviga või muul viisil sõiduteest või jalgrattateest eraldatud teeosa, mis võib olla tähistatud asjakohaste liiklusmärkidega või teekattemärgistega.

**Laste liikluskasvatus** – laste ettevalmistamine ohutuks ja kaasliiklejaid arvestavaks liiklemiseks.

**Liikleja** – isik, kes osaleb liikluses jalakäija või juhina.

<sup>1</sup> Liiklusseadusest tulenevate mõistete puhul on lähtutud alates 2011.a. kehtima hakkava uue liiklusseaduse sõnastusest.

**Liiklus** – jalakäija(te) või sõiduki(te) liikumine ja paiknemine teel. Liikluseks loetakse ka kariloomade ajamist ja ratsutamist.

**Liikluse korraldamine** – võimalikult sujuva, kiire, ohutu ja keskkonda minimaalselt kahjustava liikluse tagamine. Liikluse korraldamine toimub liiklusmärkide, teemärgiste, piirete ja muude liikluskorraldusvahenditega.

**Liikluse planeerimine** – liikluse kavandamine, mõjutamine, juhtimine ja jälgimine.

**Liikluse rahustamine** – erinevate liiklusviiside koostoimimine selleks rajatud liikluskeskkonnas nii, et need võimalikult vähe häiriks ja ohustaks üksteist

**Liikluskeskkond** – liiklejad teenindavate alade ja nendega liituvate teenindus-, liikluskorraldus-, info- jm. süsteemide poolt moodustatud tervik

**Liikluskorraldaja** – isik või organisatsioon, kes vastutab liiklusskeemi olukorra ja/või järelevalve eest.

**Liikluskorraldusvahend** – liiklust korraldav või suunav vahend (foor, liiklusmärk, teemärgis, vilkur, piire, kiiruspiiraja, künnis, hoiatuslint, tähispost, tähiskoonus, tõkkepuu, ohutussaar või muu selline).

**Liiklusohutuse auditeerimine**– planeeritava infrastruktuuri objekti liikluslahenduse üksikasjalik süstemaatiline ja tehniline kontrollimine liiklusohutuse aspektist lähtudes.

**Liiklusohutuse inspekteerimine** – olemasoleva infrastruktuuri objekti liikluslahenduse üksikasjalik regulaarne, süstemaatiline ja tehniline kontrollimine liiklusohutuse aspektist lähtudes.

**Liiklussagedus** – tee, sõidusuuna või -raja ristlõiget ajaühikus läbiv sõidukite arv.

**Liiklussõlm** – sama- või eritasandiline keeruline ristmik.

**Liiklusõnnetus** – juhtum, kus vähemalt ühe sõiduki teel liikumise või teelt väljasõidu tagajärjel saab inimene vigastada või surma või tekib varaline kahju.

**Läbilaskvus** – ühikautode suurim arv ajaühikus, mida tee või sõidurada võib normaalsetes tee- ja liiklusoludes läbi lasta.

**Läbivliiklus (transiitliiklus)** - ala läbiv liiklus, mille lähte- ja sihtkoht asub väljapool vaadeldavat ala

**Magistraaltee (tänav)** – peamine liiklustee; linnades ja teistes asulates- põhi- ja jaotustänavad

**Modaalne jaotus** (ingl k *modal share, modal split*) – transpordivaldkonnas kasutatav mõiste, mis kirjeldab kui suur on ühe kindla liikumisviisiga tehtavate liikumiste osakaal (nt ühistranspordi kasutamise osakaal) (protsentides) kõikidest liikumistest ehk liikumiste jaotumine liikumisviisi alusel.

**Mootorsõiduk** – mootori jõul liikuv sõiduk. Mootorsõidukiks ei loeta mootoriga jalgratast, pisimopeedi, maastikusõidukit, trammi ega sõidukit, mille valmistajakiirus on alla kuue kilomeetri tunnis.

**Mootorsõiduki kokkupõrge jalakäijaga** – mootorsõiduki otsasõit teel viibivale jalakäijale, ka juhused, kui mootorsõiduk tagurdas jalakäijale otsa. Jalakäijaks loetakse ka isikut, kes kasutab liikumiseks rula, rulliske, tõukeratast, lükkab jalgratast, mootorratast või lapsevankrit. Siia hulka ei loeta juhtumeid, kus toimus otsasõit teel viibivale isikule, kes ehitas, remontis või hooldas teid, istutas lilli, laadis koormat või korraldas liiklust.

- Mootorsõiduki kokkupõrge seisva sõidukiga** – mootorsõiduki otsasõit teele pargitud sõidukile. Sii hulka ei loeta mootorsõidukite kokkupõrkeid jalgratastega, mopeedidega, rööbassõidukitega, samuti otsasõite liikluse reguleerimise nõuete täitmiseks sundpeatunud mootorsõidukile.
- Mopeed** – kahe- või kolmerattaline mootorsõiduk, mille valmistajakiirus on üle 25, kuid mitte üle 45 kilomeetri tunnis ja mille töömaht sädesüütega sisepõlemismootori korral ei ületa 50 kuupsentimeetrit või muu sisepõlemismootori korral suurim kasulik võimsus ei ületa nelja kilovatti või mille suurim püsi-nimivõimsus elektrimootori korral on üle 0,25 kilovati, kuid ei ületa nelja kilovatti. Mopeediks loetakse ka eelnimetatud tingimustele vastavat kergel neljarattalist mootorsõidukit, mille tühimag ei ületa 350 kilogrammi. Neljarattalise kerge elektrisõiduki korral ei arvestata akude massi tühimagi hulka.
- Mopeedi- või jalgrattaõnnetus** – liiklusõnnetus, milles vähemalt üks osalenud sõidukitest on mopeed või jalgratas. Sii hulka ei kuulu mopeedide ja jalgrataste otsasõidud jalakäijatele.
- Parkimine** – sõiduki etteavatsetud seismajätmine kauemaks, kui seda on vaja sõitjate peale- või mahaminekuks või veose laadimiseks.
- Pisimopeed** – vähemalt kahe- või kolmerattaline sõiduk, mille suurim kasulik võimsus sisepõlemismootori korral või mille suurim püsi-nimivõimsus elektrimootori korral ei ületa ühte kilovatti ja valmistajakiirus ei ületa 25 kilomeetrit tunnis.
- Ristmik** – samatasandiliste sõiduteedega teede lõikumisel moodustunud ala. Ristmikku ei loeta parkla, õueala, puhkekoha ega teega külgneva ala teega piirnemise kohta, samuti parkla, õueala, puhkekoha ega teega külgneva ala juurdesõiduteed, üherajalise tee ning põllu- või metsatee teega lõikumise kohta ja selliste teede omavahelisi lõikumisi. Ristmik on reguleeritav, kui liiklejate liikumise järjekorra määravad foorituled või reguleerija märguanded. Muul juhul on ristmik reguleerimata.
- Sõidutee** – sõidukite liikluseks ettenähtud teeosa. Jalgrattatee ning jalgratta- ja jalgtee ei ole sõidutee. Teel võib olla mitu eraldusribadega eraldatud sõiduteed.
- Sõitja** – isik, kes kasutab liiklemiseks sõidukit, kuid ei juhi seda.
- Tee** – jalakäijate või sõidukite liiklemiseks avatud rajatis või maaomaniku poolt liikluseks ettenähtud muu ala. Tee koosseisu kuuluvad ka teepeenrad, eraldus- ja haljasribad. Olenevalt pealiskihist jagunevad teed kattega teeks, kruusateeks ja pinnasteeks.
- Tipp tund** – loenduste põhjal kindlaks määratud suurima liiklussageduse tund, mille aeg võib olla fikseeritud täistunni või suurema (enamasti 15-minutilise) täpsusega.
- Tänav** – linnas, alevis või alevikus paiknev tee, mis on ehitatud või kohandatud sõidukite ja jalakäijate liiklemiseks.
- Tänavavõrk** – teatud piirkonna tänavatest moodustuv süsteem.
- Vigastatu** – inimene, kellele liiklusõnnetuses saadud vigastuse tõttu antakse meditsiinilist esmaabi, määratakse ambulatoorne või statsionaarne ravi. Erinevalt mitmetest Euroopa riikidest ei tehta Eestis vahet kergete ja raskete vigastuste vahel.
- Ühesõidukiõnnetus** – mootorsõiduki ümberpaiskumine teel või teelt väljasõit, millega võib kaasneda kokkupõrge puu, seina vms väljaspool teed asuva objektiga. Sii hulka loetakse ka juhtumeid, kus mootorsõiduk sõidab otsa teel olevale takistusele: liikluskorraldus-vahendile, tee äärekivile, kruusahunnikule teel või mõnele muule teel olevale objektile, millega ei kaasne teelt väljasõitu ega ümberpaiskumist teel. Sii hulka ei loeta mootorsõiduki otsasõite loomadele ega seisvatele sõidukitele.

**Üldplaneering** – kogu linna või valla territooriumi või selle osade kohta koostatav planeering.

**Ülekäigukoht** – sõidutee, jalgrattatee või trammitee ületamiseks jalakäijale ettenähtud, arusaadavalt rajatud ja asjakohaselt tähistatud teeosa, kus jalakäijal ei ole sõidukijuhi suhtes eesõigust, välja arvatud juhul, kui jalakäija ületab ülekäigukohal sõiduteed, millele sõidukijuht pöörab. Ülekäigukohal võib sõidutee ületada jalgrattaga või tasakaaluliikuriga sõites, kuid jalgratturil ega tasakaaluliikuri juhil ei ole sõidukijuhi suhtes eesõigust, välja arvatud juhul, kui jalgrattur või tasakaaluliikurijuht ületab ülekäigukohal sõiduteed, millele sõidukijuht pöörab. Ülekäigukohal sõiduteed ületades ei tohi jalgrattur ega tasakaaluliikuri juht ohustada sõiduteed ületavat jalakäijat;

**Ülekäigurada** – jalakäijale sõidutee, jalgrattatee või trammitee ületamiseks ettenähtud asjakohaste liiklusmärkide või teekatemärgisega tähistatud sõidutee, jalgrattatee või trammitee osa, kus juht on kohustatud andma jalakäijale teed. Ülekäigurada on reguleeritav, kui liiklejate liikumise järjekorra määravad foorituled või reguleerija märguanded. Muul juhul on ülekäigurada reguleerimata. Ülekäigurajal võib sõidutee ületada jalgrattaga või tasakaaluliikuriga sõites, kuid sel juhul ei ole reguleerimata ülekäigurajal jalgratturil ega tasakaaluliikuri juhil sõidukijuhi suhtes eesõigust, välja arvatud juhul, kui jalgrattur või tasakaaluliikuri juht ületab ülekäigurajal sõiduteed, millele sõidukijuht pöörab. Ülekäigurajal sõiduteed ületades ei tohi jalgrattur ega tasakaaluliikuri juht ohustada sõiduteed ületavat jalakäijat.

## Sissejuhatus

Liiklusõnnetuste osatähtsus inimvigastuste ja surma põhjusena on aastate jooksul kasvanud, mistõttu on liiklusohutus muutunud üheks olulisimaks rahvatervise probleemiks maailmas. Näiteks leiab iga päev Euroopa teedel aset keskmiselt üle 3500 liiklusõnnetuse, milles saab vigastada või hukkub ligikaudu 4500 inimest. Rahvusvaheline kogemus on tõestanud, et liiklusohutuse taseme olulise paranemise eelduseks on läbimõeldud ja edukalt elluviidud strateegia ning seda toetavad tegevused. 2001. aastal püstitas Euroopa Komisjon ambitsioonika eesmärgi vähendada 2010. aastaks liiklussurmade arvu 50% võrra (st 27 000ni). Kuigi sätestatud eesmärgi saavutamine ei tundu hetkel realistlik, on see ärgitanud mitmeid Euroopa Liidu liikmesriike, sh Eestit, liiklusohutuse taseme tõstmise nimel tõhusamalt tegutsema.

2003. aastal kinnitati Eestis rahvuslik liiklusohutusprogramm 2003–2015, mille strateegiliseks eesmärgiks oli saavutada aastaks 2015 tase, kus Eesti teedel hukkunute arv ei ületaks 100 inimest. Liiklusohutusprogrammi rakendusplaanis aastateks 2007–2011 nähakse muuhulgas ette ka kohalike liiklusohutusprogrammide väljatöötamine Tallinnas, Pärnus ja Tartus. Vastavalt liiklusseadusele on just liiklusohutusprogrammid selleks alusdokumendiks, millega korraldatakse kohaliku omavalitsuse tasandil liiklusohutuspoliitika elluviimist.

Tartu linna liiklusohutusprogramm on valminud projekti "Läänemere piirkonna biogaasil sõitev ühistransport" (*Baltic Biogas Bus Project*) raames ja Euroopa Liidu toel ning on osaks 2011. aastal valmivast Tartu transpordi arengukavast. Programmi koostamist juhtisid linnavalitsuse linnamajanduse osakonna liikluskorraldusteenistuse spetsialistid, kelle eestvedamisel korraldati kaks avalikku arutelu (16.04.2010 ja 31.05.2010) liiklusohutuslike probleemkohtade sõnastamiseks ning strateegia väljatöötamiseks. Programmi koostamise lähtealusena on kasutatud Maanteeameti poolt välja antud liiklusohutusprogrammi koostamise meetodilist juhendit.

Tartu linna liiklusohutusprogrammi eesmärgiks on eelkõige inimkannatanutega liiklusõnnetuste ning neis vigastatute ja hukkunute arvu oluline vähenemine. Kuna ohutum liikluskeskkond tähendab ühtlasi ka ohutumat elukeskkonda, siis mõjutavad liiklusohutuse valdkonnas tehtavad edusammud Tartu kui atraktiivse sihtkoha kuvandit üldisemalt.

Programm jaguneb kaheks suuremaks osaks:

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

Olemasoleva olukorra analüüsil on tuginetud Tartu linna liiklust ja liiklusohutust puudutavatele statistilistele andmetele, liiklusohutusprogrammiga seotud teistele arengudokumentidele ning olukorra kvalitatiivsele analüüsile, mille kaardistamiseks on muuhulgas kasutatud probleemanalüüsi ja e-küsitlusi (liikluskasvatuse küsitlus Tartu linna lasteaedades ja koolides<sup>2</sup>, Tartu liiklusohutusprogrammi 2011–2015 küsitlus<sup>3</sup>).

Strateegia koostamisel lähtuti olemasoleva olukorra analüüsi tulemusena välja selgitatud peamistest probleemkohtadest: riskigrupid, koostöövõimalused, liikluskäitumise ebakohad jne. Avaliku arutelu raames pandi huvigruppe kaasates paika Tartu linna liiklusohutusosalased meetmed ja tegevused aastateks 2011–2015. Selleks et tagada tegevuste elluviimine, on liiklusohutusprogrammi lisana koostatud rakendusplaan, kus iga planeeritud tegevuse puhul on määratletud nii kaasatud osapooled kui ka elluviimise eest vastutav osakond.

Iga-aastaselt toimub programmi tegevuste ülevaatamine ning nende efektiivsuse hindamine vastavalt püstitatud indikaatoritele. Programmi uuendamine toimub vastavalt vajadusele, kuid kindlasti hiljemalt 2015. aastal, käesoleva programmi perioodi lõppedes.

---

<sup>2</sup> Küsitlus saadeti haridusosakonna vahendusel kõikidele Tartu linna lasteaedade ja koolide juhtidele.

<sup>3</sup> Küsitlus oli üleval Tartu linna kodulehel ja avatud vastamiseks (7.-21.05.2010) kõikidele huvilistele.

## 1. Olemasolev olukord

### 1.1. Liiklusohutusprogrammiga seotud arengudokumendid

Eestis ja konkreetselt Tartu linnas on mitmeid arengudokumente, milles sätestatud eesmärkidest ja tegevustest tuleb kohalikul tasandil liiklusohutusprogrammi koostamisel lähtuda. Samuti on Tartu linnal mitmeid rahvusvaheliselt siduvaid transpordialaseid kokkuleppeid. Järgnevalt on esitatud olulisimate liiklusohutust puudutavate alusdokumentide eesmärgid ja tegevused ning analüüsitud nende omavahelist koosõla liiklusohutusprogrammi eesmärkidest lähtuvalt.

#### 1.1.1. Rahvusvahelised arengudokumendid

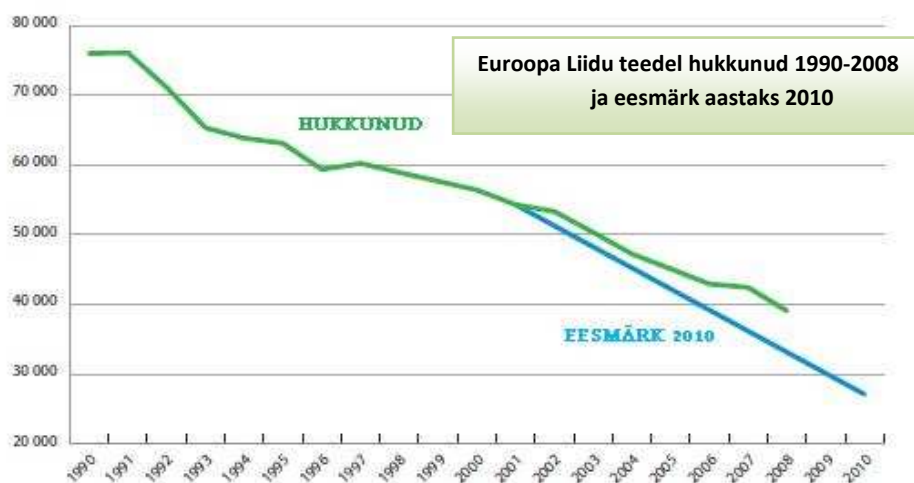
2001. aastal võttis Euroopa Komisjon vastu **valge raamatu "Euroopa transpordipoliitika aastaks 2010: aeg otsustada"** (*White Paper. „European transport policy for 2010: time to decide"*), millega sätestati Euroopa transpordipoliitika eesmärgid aastani 2010.

Üheks peamiseks liiklusohutuse eesmärgiks oli liiklussurmade vähendamine 50% võrra, mille saavutamiseks võeti vastu **Euroopa Liidu Liiklusohutuse tegevusprogramm (2003–2010)** (*European Road Safety Action Programme*).

Tegevusprogrammi üheks meetmeks oli muuhulgas **Euroopa liiklusohutuse harta** (*European Road Safety Charter*) väljatöötamine. Liiklusohutuse harta on liiklusohutuse platvorm ettevõtete, ühenduste, uurimisasutuste ja ametiasutuste jaoks. Nende ühine eesmärk on rakendada konkreetseid meetmeid ja jagada häid tavasid liiklusohutusprobleemide lahendamiseks. Tartu linn on üks harta allkirjastajatest.

2008. aastal lõpuks tuli nentida, et hoolimata olulisest progressist liiklusohutuse valdkonnas, oli Euroopa Liidus toimunud liiklusõnnetustes siiski üle 39 000 hukkunu, mistõttu on eeldada, et püstitatud eesmärk jääb saavutamata.





20. juulil 2010. aastal kinnitas Euroopa Komisjon **Euroopa Liidu liiklusohutuse suunised aastateks 2011–2020** (*Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011–2020*), kus eesmärgiks seati taaskord järgneva kümne aasta jooksul liiklussurmade arvu vähendamine 50% võrra alates 2010. aasta tasemest lähtuvalt.

Olukorra muutmiseks on vastu võetud seitse strateegilist eesmärki:

- Parandada sõidukite turvalisust.
- Ehitada turvalisemaid teid.
- Kasutada arukat tehnoloogiat.
- Tõhustada sõiduõpetust ja karmistada lubade saamise tingimusi.
- Tugevdada järelevalvet.
- Vähendada vigastatute hulka.
- Pöörata enam tähelepanu mootorratturitele.

### 1.1.2. Riiklikud arengudokumendid

Eesti Vabariigi Valitsuse „**Transpordi arengukava 2006–2013**“ on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi strateegiline lähtedokument transpordisektori arendamiseks. Arengukavas esitatud eesmärgid ja meetmed on aluseks riigieelarve vahendite planeerimisel ning Euroopa Liidu struktuurivahendite ja Ühtekuuluvusfondist rahastatava transpordi infrastruktuuri planeerimisel aastateks 2007–2013.

Riikliku visiooni kohaselt rahuldab transpordisüsteem inimeste ja kaupade liikumisvajaduse, olles seejuures efektiivne, ohutu ja keskkonnasõbralik.

Püstitatud on ka kuus horisontaalset, transpordiliikideülest alavisioni. Need on visioonid, mille poole peaks transpordipoliitika peamiste probleemide lahendamiseks pürgima, seejuures peab liiklusohutusest saama transpordipoliitika üks olulisemaid märksõnu.

Liiklusohutuse alavision ja sellest tulenev valdkondlik eesmärk on:

transpordisektor on ohutu ja turvaline.

*Eesmärk: tagada transpordi infrastruktuuri ja teenuste ohutus ja turvalisus.*

Liikumine ühest punktist teise peab liikleja jaoks olema võimalikult mugav, ohutu ja turvaline – see kehtib kõigi transpordiliikide kohta. Ohutus ja turvalisus sõltuvad ühelt poolt seadusandlusest ja infrastruktuuri olukorrast, teisalt aga liiklejate vastutustundest. Riigi ülesanne on luua tingimused, mis võimaldaksid eeltoodud eesmärki täita.

Selle eesmärgi saavutamiseks nähti ette, et riigil peab olema süstemaatiline rakendusplaan, mis sätestaks riigi tegevused liiklusohutuse tõhustamiseks erinevate transpordiliikide lõikes.

**Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm aastateks 2003–2015.** Lähtuvalt Euroopa Liidus 2001. aastal püstitatud kvantitatiivsest eesmärgist parandada oluliselt liiklusohutust ja vähendada liiklusõnnetustes hukkunute arvu 2010. aastaks 50% võrra, oli Eestiski oluline keskmisele liiklusohutuslikule tasemele jõudmiseks vähendada liikluses hukkunute arvu.

Seega püstitati strateegilise eesmärgina ülesanne, mida võib nimetada maksimumprogrammiks ehk visiooniks 100, mille kohaselt aastaks 2015 tuleb Eestis saavutada olukord, kus liiklusõnnetustes hukkunute arv aastas ei ületa 100.

Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi raames kavandatud liiklusohutuse parandamise meetmed on suunatud nendele liiklejate gruppidele ja valdkondadele, mille abil on kõige enam võimalik mõjutada liiklusohutustaset. Meetmed, mida on vajalik rakendada, käsitlevad viit olulist liiklusega seotud valdkonda:

- hoiakute kujundamist;
- koolitust;
- järelevalvet;
- liikluskeskkonda;
- planeerimist.

Lisaks riiklikule tegevusele alustatakse liiklusohutusala tegevust ka regionaalsel ja kohalikul tasandil, mistõttu on rahvusliku liiklusohutusprogrammi rakendusplaanis, hetkel aastateks 2007–2011, sätestatud kohustused ka kohalikele omavalitsustele. Neid tegevusi tuleb arvestada ka Tartu linna liiklusohutusprogrammi rakendusplaani koostamisel.

### 1.1.3. Kohalikud arengudokumendid

**Tartu linna üldplaneering.** 2005. aastal Tartu Linnavolikogu otsusega kehtestatud üldplaneeringu koostamisel on lähtutud säästva ja tasakaalustatud ruumilise arengu põhimõtetest. Vastavalt üldplaneeringule tuleb liiklusmaa funktsioone kandvate maa-alade arendamisel lähtuda järgmistest põhimõtetest:

- Transiitliikluse suunamine linna äärealadele, uute magistraalteede ja ristmike ehitamine, et vältida suuri autotranspordivooge läbi elamupiirkondade.
- Raudtee transiitliikluse linnast mööda juhtimine. Ümbersõit on aktsepteeritud majandus- ja kommunikatsiooniministeriumi poolt ja tuleb kavandada maakonnaplaneeringuga.
- Liikluskoormuse hajutamine kesklinnas liiklussujuvuse parandamise ja tõhusa parkimiskorralduse rakendamise abil.
- Jalakäigutsoonide laiendamine kesklinnas.
- Võimaluste säilitamine kogu linna hõlmava jalgrattateede võrgustiku väljaehitamiseks.
- Liikluskeemiga tarbetute sissesõitude vältimine vanalinna (Kroonuaia, K. E. von Baeri, Vallikraavi, Poe tänavate ja Emajõe vaheline ala) ning suunamine eeslinnadest lähtuva liikluse sisemist ringi mööda magistraaltänavatele ja teedele.

**Arengustrateegia „Tartu 2030”.** Linna arengustrateegias nähakse Tartut arenemas viie alavisiooni raames. Transpordivaldkonnaga seostuv alavisioon on: Tartu on modernse elukeskkonnaga linn. Visiooni täpsustamiseks on püstitatud eesmärgid ja tegevused:

E13. Tartu on integreeritud rahvusvahelisse transpordivõrku, milles transpordikorraldus on turvaline ja keskkonnasõbralik

T 13.1. Transiitliikluse väljajuhtimine linnast.

T 13.2. Linnasiseste põhitänavate, sildade ja eritasandiliste ristmike väljaehitamine sujuva liikluse tagamiseks.

T 13.3. Liikluskoormuse hajutamine, vanalinna tarbetute sissesõitude vältimine.

T 13.4. Tõhusa parkimiskorralduse loomine.

T 13.5. Ühistranspordi ja kergliikluse prioriteetne arendamine.

T 13.6. Transpordiühenduste arendamine: ehitada Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee neljarealiseks, rekonstrueerida Via-Hanseatica (Jõhvi-Tartu-Valga), ehitada välja Rail Baltica ja sisse seada regulaarne lennuliiklus Ülenurmelt.

**Tartu linna arengukava 2007–2013** on arengustrateegiast lähtuv dokument. Arengukavaga kehtestatud transpordi infrastruktuuri renoveerimisega seotud ülesanded on suunatud järgmise eesmärgi saavutamisele: Tartu on integreeritud rahvusvahelisse transpordivõrku, milles transpordikorraldus on turvaline ja keskkonnasõbralik.

Lisaks rahvusvaheliste ühenduste avardamisele on olulisel kohal ka olemasolevate tänavate ja sildade rekonstrueerimine ning uute ühenduste ehitamine. Samuti kruusakattega teede asfalteerimine ning kõnniteede asfaltkatete rekonstrueerimine. Investeeringuid planeeritakse ka kõnniteede rajamisse ja jalgrattateede võrgu olulisse laiendamisse.

Liikluskorralduse valdkonnas on pöhirõhk pööratud kõikide liiklejate (jalakäijad, jalgratturid, mootorsõidukitega sõitjad) liiklusohutuse ja liikluse sujuvuse tagamisele tervikliku ja mitmekesise transpordisüsteemi abil. Linna optimaalse transpordikorralduse kavandamiseks koostatakse transpordi arengukava.

#### 1.1.4. Kokkuvõtte arengudokumentidest

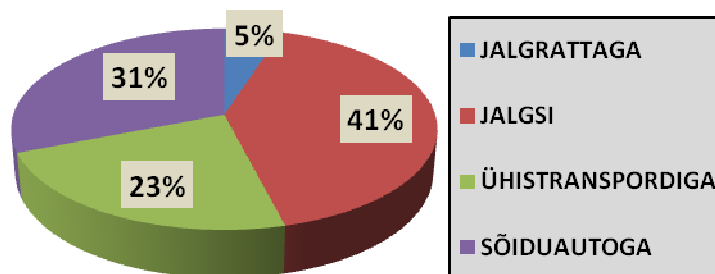
Tartu linna arengudokumentides on liiklusohutuse temaatikat puudutatud pigem infrastruktuuri planeerimise ja liikluskorralduse kontekstis. Strateegilist liiklusohutuse eesmärki ja visiooni Tartu linna arengudokumentides sätestatud ei ole.

Nii rahvusvahelistes kui ka riiklikes arengukavades on transpordi arendamisel pööratud tähelepanu ka liiklejate teadlikkuse tõstmise vajadusele. Samas kui Tartu linna tasandil on pigem kitsalt keskendunud liikluskeskkonna ohutust (infrastruktuuri) puudutavatele küsimustele, aga ka üldiselt teatud liikumisviiside (ühistransport, kergliiklus) eelisarendamisele. Positiivne on see, et linna arengudokumentides on ette nähtud Tartu transpordi arengukava koostamine, mille raames käsitletakse transpordiplaneerimist tõenäoliselt laiemalt ja lisaks infrastruktuuri arendamisega seotud tegevustele täpsustatakse ühistranspordi ja kergliikluse eelisarendamisega seotud aspekte ning pööratakse tähelepanu ka liiklusalasele koolitusele ja teavitusele. Liiklusohutusprogrammi raames tuleb aga eelkõige täpsustada Tartu linna liiklusohutuse eesmärgid ja valdkonnaülesed koostöövõimalused.

## 1.2. Liikluse arengutrendid ja liiklusõnnetuste statistika

Tartu linnas on mitmete aastate vältel teostatud elanike liikumisharjumuste uuringuid. Seega ühena vähestest Eesti linnadest on Tartus olemas ka andmed erinevate liikumisviiside kasutamise kohta. Uuringutulemustele tuginedes teevad Tartu elanikud suurima osa oma igapäevastest liikumistest jalgsi. Mootorsõidukitest eelistatakse ühistranspordile pigem sõiduautot.

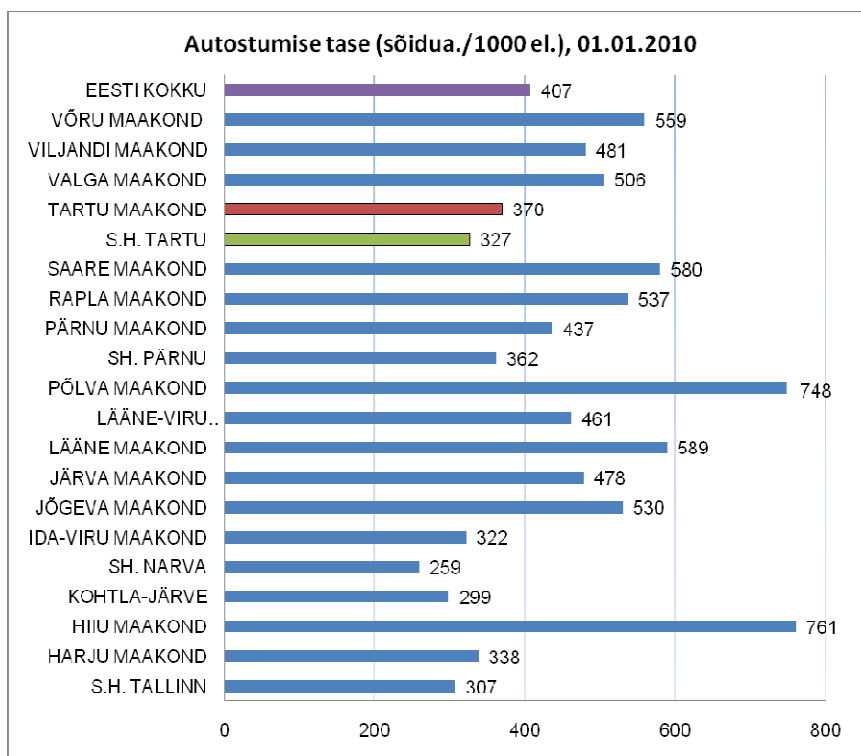
Liikumisviiside kasutamine (modaalne jaotus) Tartu linnas, 2009



Autoliikluse maht ja liikluskoormused on peamiselt mõjutatud mootorsõidukite arvust. Autostumise (sõiduautode arv 1000 elaniku kohta) tasemelt jääb Tartu linn Eesti keskmisest tunduvalt madalamale tasemele. Siiski tuleb arvestada, et hetkel toimub mootorsõiduki registreerimine vastavalt omaniku poolt nimetatud aadressile, mis ei pruugi kattuda sõiduki tegeliku kasutamiskohaga.

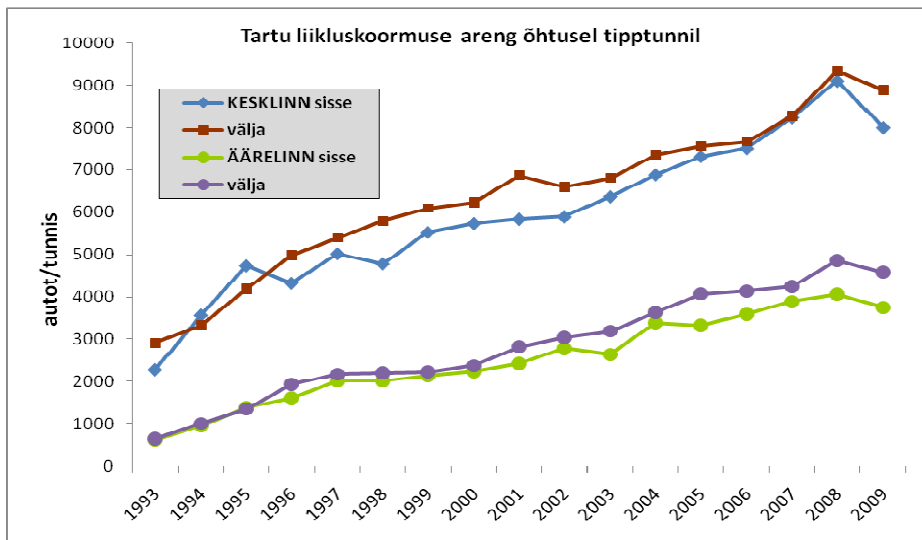
Alates 1993. aastast on Tartu linnas iga-aastaselt teostatud ka liiklusuuringuid, mis

annavad ülevaate liiklussageduste muutustest Tartu tänavatel. Samuti on selle alusel võimalik prognoosida tulevaste arenduste mõju linna liiklusele (sh ristmike läbilaskvusele).



Võrreldes 1993. aastaga, on liiklussageduste kasv kesklinnas öhtusel tiptunnil olnud 2009.

aasta seisuga kolmekordne ning äärelinnas enam kui kuuekordne. Seega on vahepealsete aastate jooksul Tartu linna liiklussituatsioon muutunud oluliselt keerukamaks,

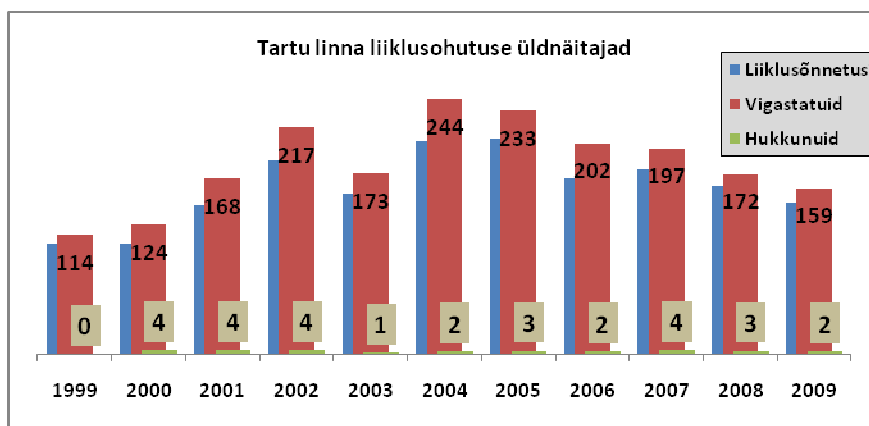


millega on tulnud kohaneda nii jalakäijatel, jalgratturitel kui ka mootorsõidukijuhtidel.

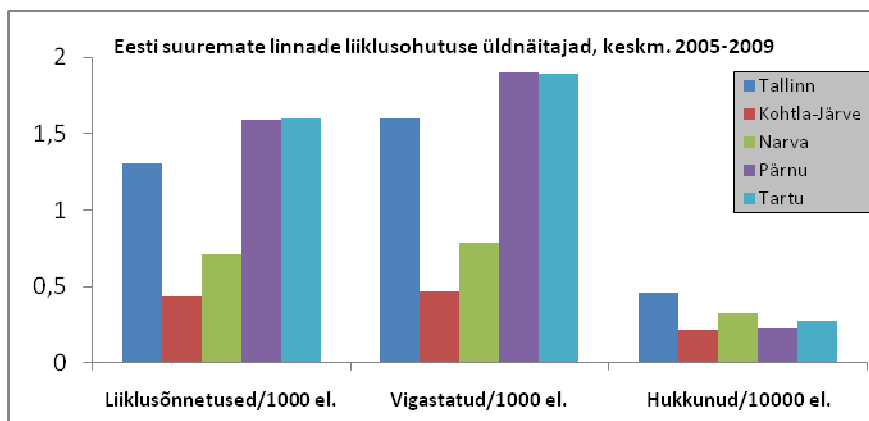
### 1.2.1. Liiklusohutuse üldnäitajad

Tuginedes 1999.–2009. aasta inimkahjuga liiklusõnnetuste, neis vigastatute ja hukkunute andmetele, on täheldatav olukorra järkjärguline halvenemine kuni 2004. aastani. Seejärel Tartu linnas aset leidnud inimkannatanutega liiklusõnnetuste ja neis vigastatute arv langes ning aastal 2009 olid vastavad

näitajad u 30% madalamad kui viie aasta eest. Hukkunute arvus seevastu olulist muutust aastate lõikes toimunud ei ole. Märkimisväärne on, et viimane ilma ühegi hukkunuta aasta Tartu linnas oli 1999. aasta.



Kui võrrelda Tartu näitajaid teiste Eesti suuremate linnadega (Tallinn, Kohtla-Järve, Pärnu ja Narva), järeldeb, et



inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv on Tartus ja Pärnus ajavahemikul 2005—2009. aasta olnud keskmiselt kõrgemal tasemel. Suhteliselt samasugust trendi järgib ka liiklusõnnetustes vigastatute arv 1000 elaniku kohta. 2009. aastal olid siiski Tartu näitajad inimkannatanutega liiklusõnnetuste ja neis vigastatute osas vaadeldud linnade võrdluses kõige kõrgemad. Liiklusõnnetuses hukkunute arv on aasta-aastalt kõikunud, nagu ka selle näitaja osakaal elanikkonnast. Viimase viie aasta keskmise alusel hinnatuna on Tallinnas ja Narvas 10000 elaniku kohta rohkem hukkunuid kui Tartus.

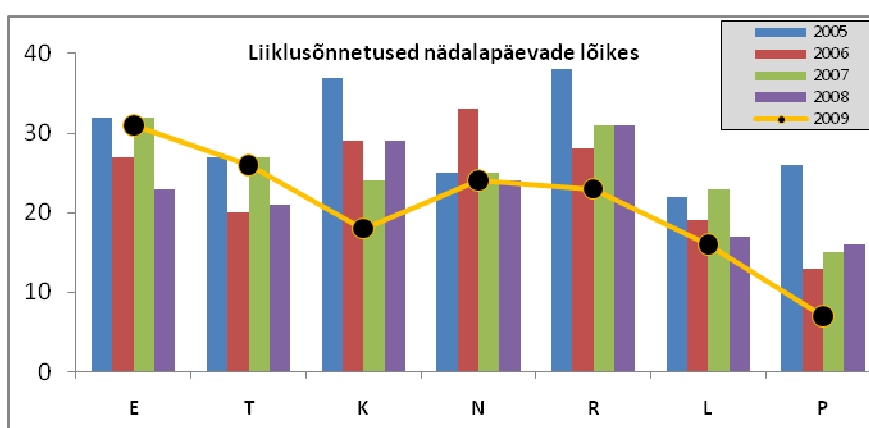
### 1.2.2. Liiklusõnnetuste toimumise periood

2005.–2009. aasta andmete kokkuvõttes on Tartu linnas kõige rohkem õnnetusi just septembris, mõnevõrra vähem mais ja oktoobris. Enamasti leitakse, et



septembrikuu liiklusõnnetuste arv kasvab peamiselt uut kooliaastat alustavate jala käivate laste arvel. Samas näitavad Tartu liiklusõnnetuste andmed, et septembris kasvavad oluliselt mootorsõidukite külgkokkupõrked ning jalgrattaõnnetused. Keskmisest kõrgem on ka mopeediõnnetuste arv. Jalakäijatega õnnetuste arv on kõrgem pimedamal ajal – novembrist jaanuarini.

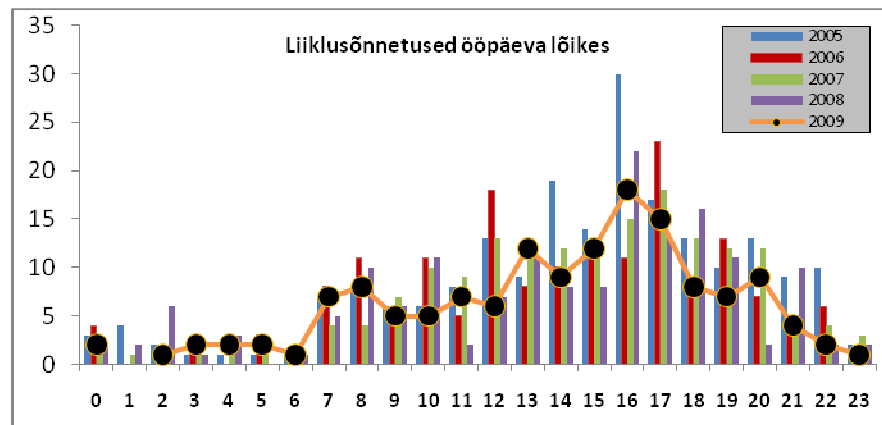
Kõige rohkem liiklusõnnetusi toimus 2005.–2009. aastate kokkuvõttes reedeti ja esmaspäeviti, kõige vähem nädalavahetustel. Eelkõige võib



põhjuseks olla Tartu eripära, kus suur osa tudengitest, aga ka kutse- ja üldhariduskoolide õppuritest lahkub nädalavahetuseks linnast. Seetõttu on ka nädalavahetustel vähem liiklejaid ning hõredam liiklus, mis omakorda vähendab liiklejatevahelise konflikti tekkimise tõenäosust.

Tartu linna liiklusõnnetuste tippaeg on 16:00–18:00, mis on ka autoliikluse õhtune tipptund.

Seda kinnitavad nii 2009. aasta kui ka 2005.–2009. aasta koondandmed. Seejärel õnnetuste arv väheneb ning nende toimumise tõenäosus on kõige madalam ajavahemikul 21:00–6:00.



Hommikul, alates kella 7:00st hakkab õnnetuste arv taas tõusma ja püsib kuni 16:00ni enam-vähem samal tasemel, olenevalt vaadeldavast aastast. Ühtegi tipptunnile omast õnnetuseliiki ei saa välja tuua, kuna ajavahemikus 16:00–18.00 leiab aset enim jalakäijate, mootorsõidukite, jalgratturite, aga ka mopeedidega toimunud liiklusõnnetustest.

### 1.2.3. Liiklusõnnetuste liigid ja toimumiskohad

Kuigi liiklusõnnetuste üldarv on aastate jooksul vähenenud, pole muutunud kõige rohkem inimvigastustega liiklusõnnetusi põhjustanud asjaolu Tartu linnas: kokkupõrge teel oleva jalakäijaga. Suur on ka mootorsõidukite külgekokkupõrgete arv. Õnnetusteliik, mille arv aastate lõikes samuti kõrgel tasemel püsib, on kokkupõrge jalgrattaga. Nii moodustavad jalakäijate ja jalgratturitega juhtunud õnnetused 2009. aastal 45,5% kõigist Tartu linnas toimunud inimvigastustega õnnetustest. Olulisimate liiklusõnnetuste põhjustena saab veel nimetada kokkupõrget ees peatava sõidukiga.

Nii 2009. aastal kui kõigil teistel vaadeldud aastatel toimus suurim osa liiklusõnnetusi fooriga reguleerimata, kuid liiklusmärkidega ristmikel ja sirgetel teelõikudel. Kõrge on olnud ka reguleerimata ülekäiguradadel esinenud õnnetuste osakaal ning reguleeritud ristmikel toimunud õnnetuste arv.



Liiklusõnnetused liikide lõikes					
2005	2006	2007	2008	2009	Liiklusõnnetuse liik
73	38	46	44	42	Kokkupõrge teel oleva jalakäijaga
38	45	36	28	27	Kokkupõrge mootorsõidukiga küljelt / külgedega
23	18	24	21	24	Kokkupõrge jalgrattaga
35	31	22	23	21	Kokkupõrge ees peatuva mootorsõidukiga
6	8	15	12	11	Kokkupõrge mootorjalgrattaga / mopeediga
9	14	14	12	8	Kokkupõrge vastutuleva mootorsõidukiga
12	9	9	7	5	Mootorsõiduki teelt väljasõit
1	1	4	2		Kokkupõrge seisva sõidukiga
2	1	3	3	3	Mootorsõiduki ümberpaiskumine teel
3	1	1	4	2	Kokkupõrge teel oleva takistusega
5	3	3	5	2	Muu liiklusõnnetus, mis on eelpool märkimata
<b>207</b>	<b>169</b>	<b>177</b>	<b>161</b>	<b>145</b>	<b>KOKKU</b>

Liiklusõnnetuste toimumiskohad tee-elementide lõikes					
2005	2006	2007	2008	2009	Tee või tänava element
85	79	68	58	47	Reguleerimata, liiklusmärkidega ristmik
55	35	37	39	31	Sirge teelõik
25	17	18	24	24	Jalakäijate reguleerimata ülekäigurada
9	13	15	20	18	Reguleeritud ristmik
11	12	14	5	11	Teelt maha- või pealesõit
7	3	4	3	4	Jalakäijate reguleeritud ülekäigurada
1	4	9	4	4	Kurv
7	2	4	3	3	Samaliigiliste teede ristmik
2	1	3	3	1	Sild, viadukt
2		2	1		Ühissõiduki taskuga peatuskoht
1	1	1	1	2	Ühissõiduki taskuta peatuskoht
2		1			Fooriga raudteeülesõidukoht
	1				Tõus
	1				Langus
		1			Foorita raudteeülesõidukoht
<b>207</b>	<b>169</b>	<b>177</b>	<b>161</b>	<b>145</b>	<b>KOKKU</b>

Seejuures on 35,4% viimase viie aasta jalakäijaõnnetustest toimunud sirgel teelõigul ning 40,7% ülekäiguradadel (33,7% reguleerimata ja 7% reguleeritud ülekäigurajal). Esimesel juhul võib õnnetuse põhjuseks olla eelkõige ootamatu sõiduteele astumine, samas kui ülekäigurajal võib õnnetuse peapõhjuseks pidada eelkõige mootorsõidukijuhtidepoolset teeandmiskohustuse mittetäitmist. Siiski ei saa välistada ka sellistel juhtudel jalakäijate endi hooletust.

Mootorsõidukite külgkokkupõrgetest 76,4%, mopeediõnnetustest 46,2% ja jalgrattaõnnetustest 49,1% toimus fooriga reguleerimata, kuid liiklusemärgiga ristmikel („Anna teed“ märk), mis võib viidata nii sõiduki juhtide tähelepanematusel kõrvalteelt väljasõitmisel kui ka liikluskeskkonnast tulenevatele probleemidele (nt nähtavus, liikluskorralduse arusaadavus vms).

Ühesõidukiõnnetustest (teelt väljasõit või ümberpaiskumine teel) suurim osa toimus sirgetel teelõikudel, mis viitab vaele kiirusevalikule või siis vähestele juhtimisoskustele.

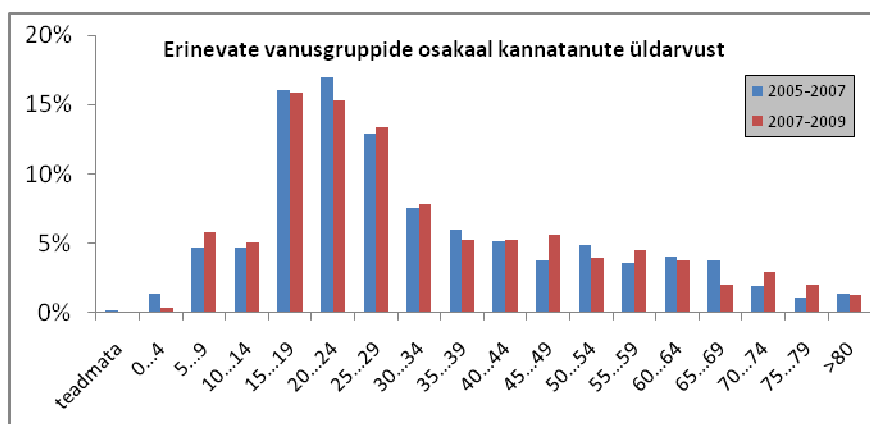
Konkreetsed liiklusõnnetuste koondumiskohad aastatel 2005–2009 on esitatud Lisas I toodud joonisel<sup>4</sup>. Samade kriteeriumite alusel hinnatuna oli viimasel kolmel aastal (2007 – 2009) rohkem kui kuue inimkannatanuga liiklusõnnetust 100 meetri raadiuses alljärgnevatest ristmiketest:

- Riia tn – Turu tn;
- Turu tn – Soola tn;
- Riia tn – Ülikooli tn;
- Riia tn – Pepleri tn;
- Riia tn – Vaksali tn;
- Võru tn – Sõbra tn;
- Narva mnt – Raatuse tn;
- Narva mnt – Kivi tn.

#### 1.2.4. Liiklusõnnetustes kannatanud

Tartu linnas toimunud liiklusõnnetustes kannatanutest suur osa on liiklejad vanuses 15–24 aastat, seda nii

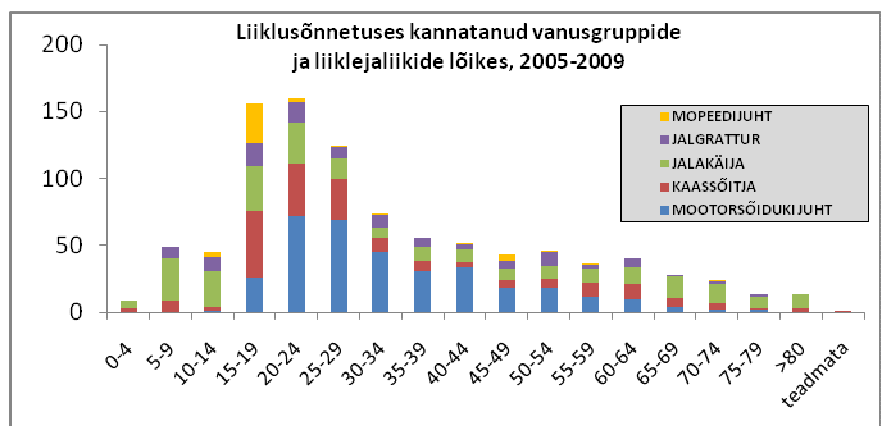
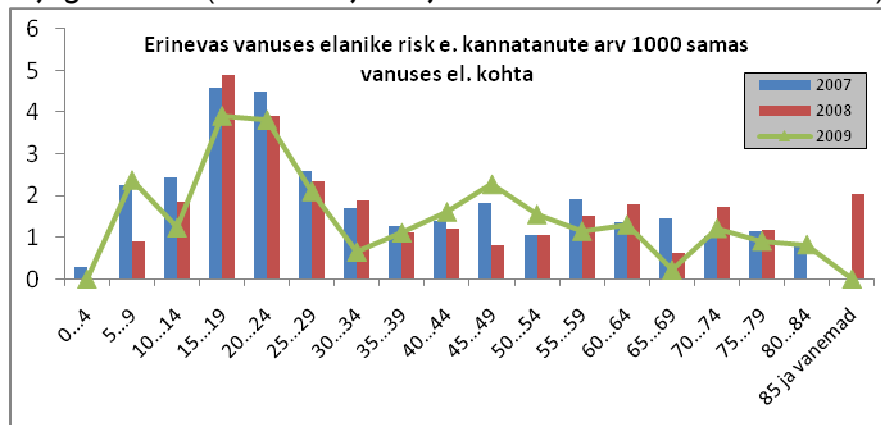
üldarvudes hinnatuna (2005–2007 ja 2007–2009 keskmine), aga ka taandatuna elanike arvule vastavas vanusgrupis. Analüüsis lisaks õnnetusse sattumise riskile ka



<sup>4</sup> Koondumiskohtadena on määratletud kohad, kus vaadeldud perioodil jääb 100 m raadiusesse üle 6 inimkannatanuga liiklusõnnetuse

õnnetusse sattunute poolt kasutatavat liikumisviisi, on näha, et kuni 15 aastani on kannatanud peamiselt jalakäijad või jalgratturid (valdavalt jalakäijad, kes moodustasid üle 60%).

Tähelepanuväärne on ka mopeedijuhtide õnnetuste koondumine 15–19aastaste vanusgruppi. 20–54aastaste puhul olid kannatanutest suurim osa mootorsõidukijuhid. 60 ja eakamate kannatanute puhul oli tegemist peamiselt jalakäijatega, 65 ja vanemate seas oli jalakäijate osakaal üle 50%.

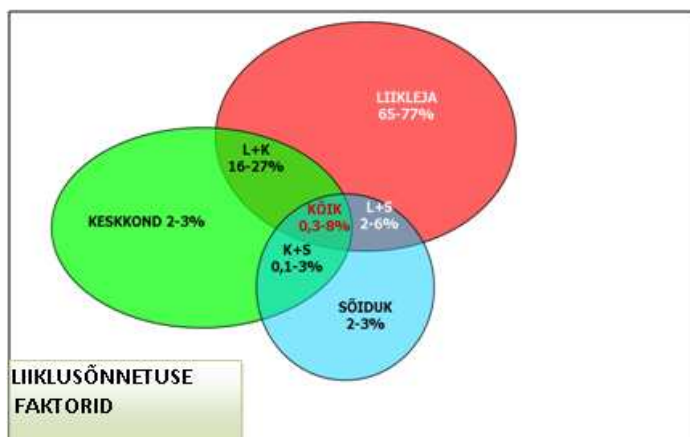


Eeltoodut aitab ehk selgitada see, kui vaadata õnnetusliike, millesse erinevate vanusrühmade esindajad satuvad. Kuni 15-aastaste liiklejatega juhtub kõige enam jalakäija-, jalgratta- ja mopeediõnnetusi. Jalakäijaõnnetuste arv on suur ka üle 65-aastaste kannatanute seas. 16–65-aastaste puhul on aga valdavad mootorsõidukiõnnetused, eelkõige pikikokkupõrked. 16–25-aastaste puhul on keskmisest suurem ka ühesõidukiõnnetuste arv, mille taga on tõenäoliselt vähesed juhtimiskogemused.

Liiklusõnnetuse liik ja neis kannatanud vanusegruppide lõikes 2005-2009					
Liiklusõnnetuse liik	<15	16-25	26-40	41-65	65<
Jalakäijaõnnetus	71	59	28	48	50
Jalgrattaõnnetus	21	33	24	29	4
Mopeediõnnetus	16	29	3	9	1
Mootorsõidukite külgekokkupõrke	7	61	67	55	15
Mootorsõidukite pikikokkupõrge	9	81	91	50	15
Teelt väljasõit/ümberpaiskumine	1	47	27	14	1
Muu	1	2		4	1

### 1.3.Liiklejad ja nende hoiakud

Kuigi liiklusõnnetuse toimumise ühe asjaoluna tuleb kindlasti analüüsida probleeme liikluskeskkonnas ja liikluskorralduses, mille ohutuse eest vastutab avalik sektor, on väga sageli põhjuseks ka liiklejate poolne eksimus. Seetõttu kohustab Eesti liiklusseadus kõiki liiklejaid järgima liiklusalaste õigusaktide nõudeid, olema liikluses hoolikad ja ettevaatlikud ning tagama liikluse sujuvus, et vältida ohtu ja kahju tekitamist. Seega iga liikleja peab ka ise oma ohutuse tagamise panustama.

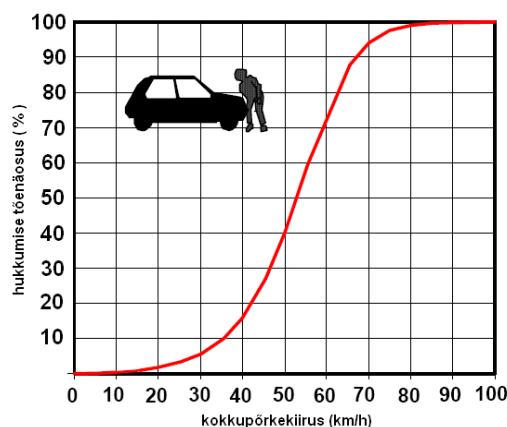


Hinnanguliselt aitaks see, kui kõik liiklejad täidaksid liikluseeskirju, austaksid kehtestatud kiiruspiiranguid ja ei läheks liiklusesse alkoholi mõju all, Euroopa teedel säästa rohkem kui 12 000 inimelu aastas, kuna väidetavalt on 90% liiklusõnnetustest suuremal või vähemal määral tingitud inimlikust eksimusest.

Arvestades, et liiklejate motivatsioon ohutult käituda, nende tähelepanuvõime, teadmised, oskused ning võimalused on erinevad ning sageli etteaimamatud, on liiklejast tingitud faktor just see osa liiklusohutusest, mida täielikult kontrollida ega ka prognoosida pole võimalik. Seega on liiklejad ohutu transpordisüsteemi kujundamisel kõige ebakindlamaks lüliks. Järgnevalt on vaadeldud liiklusohutuse probleeme liiklejagruppide, sh riskialtimate vanusrühmade lõikes. Liiklejate probleemide ja riskikäitumise osas on tuginetud Tartu liiklusohutusprogrammi küsitluse tulemustele.

**Jalakäijate** kokkupõrkel mootorsõidukitega jäävad valdavalt kannatajateks just jalakäijad. Liiklusõnnetuste tagajärgede raskust mõjutab eelkõige kokkupõrkekiirus. Lisaks kasvab jalakäijaõnnetuste puhul jalakäija hukkumise tõenäosus sõltuvalt talle otsa sõitnud auto kiirusest, näiteks kui otsasõidukiirus suureneb 40 kuni 50 km/h-ni, kasvab hukkumise tõenäosus 2,5 korda.

Kõige tõenäosemad on jalakäijaõnnetused olukordades, kus jalakäijate liikumisteed ristuvad mootorsõidukitega. Tõenäoliselt just



seetõttu näevad Tartu jalakäijad enda ohutust mõjutava suurima probleemina keerulisi ja ohtlikke teeületuskohti, aga ka tänavaid, kus puuduvad kõnniteed või jalakäijate liikumisteed ei ole sõidukitest piisavalt eraldatud.

Seega tuleb jalakäijate ohutuse tõstmiseks erilise tähelepanu alla võtta just eelnimetatud kõrgema riskiga kohad. Lisaks olemasolevate ülekäiguradade ohutuse inspekteerimisele, tuleb hinnata, kas teeületuseks ettenähtud ülekäigurajad paiknevad jalakäijale sobivas ning sõidukijuhile silmatorkavas asukohas, kus sõidukiirused on alandatud.

Samas on liiklusõnnetusi, mille põhjuseks on jalakäijate endi ebaõige käitumine. Küsitlusest selgus, et Tartu linnas on jalakäijate peamiseks liiklusrikkumiseks teele astumine kohtades, kus see pole lubatud, punase tule eiramine ja reguleerimata ülekäigurajale astumine ilma eelnevalt ohutuses veendumata. Niisiis peab jalakäijaõnnetuste arvu oluliseks vähendamiseks lisaks muutustele liikluskeskkonnas toimuma ka muutus jalakäijate hoiakutes ja käitumises.

**Jalgratturid.** Tartu linnas jalgrattaga liiklejate arv on tõusuteel. Kui varem võeti ratas välja vaid treeninguks või lõbusõitudeks, siis üha enam on jalgrattast kujunemas igapäevaste liikumiste vahend, seda eriti soojematel aastaegadel.

Jalgratturite jaoks on suurimaks probleemiks ohutute liikumisteede vähesus ja olemasolevate katkendlikkus. Sihtpunkti jõudmiseks tuleb sageli marsruut eelnevalt läbi mõelda ning pole harvad juhud, kui just liiklusohutuse kaalutlusel valitakse liikumiseks kõnnitee. Teine oluline küsimus seoses jalgratturite osakaalu kasvuga Tartu linnas on probleemid tänavaruumi jagamisel jalakäijate ja mootorsõidukijuhtidega. Kuna teistel liiklejatel ei ole kujunenud jalgratturitega arvestamise harjumust, tekivad tihti konfliktid: sõiduteel mootorsõidukite ning jalgratta- ja jalgteel jalakäijatega.

Kui jalgratturitele valmistavad probleeme peamiselt infrastruktuuri ja teiste liiklejate suhtumisega seotud küsimused, siis kaasliiklejad nimetasid jalgratturite peamiste liiklusrikkumistena ülekäiguradadel sõidutee ületamist ratta seljas, liiklemist kõnniteel ning jalgratturite ohtlikku sõidustiili (sõitmine vastassuunas, fooride eiramine, manöövrast mitteteavitamine jne). Probleemina toodi välja ka turvavarustuse vähene kasutamine jalgratturite seas. Üleüldiselt ei ole kiivri kandmine linnatingimustes eriti populaarne ja suhtumine kiivri kandmise vajalikkusesse on pigem tagasihoidlik (vaid 37% Tartu jalgratturitest peab seda enda puhul väga vajalikuks<sup>5</sup>). Siiski on uue liiklusseaduse kohaselt alla

---

<sup>5</sup> TNS Emor uuring, 2008. „Jalgrattakiivri kandmine elanike poolt“.

16-aastastel juhtidel, kes liiguvad teel jalgratta, tasakaaluliikuri ja pisimopeediga, kohustus kanda kinnirihmatud jalgratturikiivrit.

**Lapsed** (eelkõige kuni 15-aastased) kuuluvad liiklusohutuse mõistes keskmisest kõrgema riskiga rühma, kuna neil puudub arvestatav liiklemise kogemus ja nende arusaamad õigest käitumisest ei ole välja kujunenud, mistõttu võivad nad ohusituatsioonides olukorda valesti hinnata või käituda täiskasvanud liiklejale (nt sõidukijuhile) ootamatult. Kuna selles vanusgrupis liiklejad satuvad tavaliselt õnnetusse jalakäijate või jalgratturitena, siis on eriti oluline pöörata tähelepanu nende hoiakute ja käitumise kujundamisele just nende liikumisviiside kasutajatena. Laste liikluskasvatuse hetkeolukorda ja valdkonna probleeme on käsitletud p 1.4.2.

**Mootorratturid ja mopeedijuhid.** Motoriseeritud kahe rattalised on sõidukitest kõige suurema riskiga liikumisvahendid, kuna ei paku juhile samaväärset kaitset võrreldes autode või ühissõidukitega. Näiteks mootorratturi liiklusõnnetuses hukkumise risk on Euroopas 18 korda kõrgem kui teistel liiklejatel. Valdav enamus mootorratta ja mopeediõnnetustest on tingitud inimlikust eksimusest.

Tartu linnas mopeedi või mootorratast kasutanute jaoks on suurimaks ohuks liikluses kaasliiklejate käitumine, eelkõige siis nendega mitte arvestamine. Samas oli ka autojuhte, kes mainisid, et mopeede ja mootorrattureid on liikluses lihtsalt keeruline märgata.

Ohutust mõjutab kindlasti ka mopeedijuhtide ja mootorratturite käitumine. Mopeedijuhtide ja mootorratturite peamiste rikkumistena nimetati kiiruse ületamist, ohtlikku sõidustiili (sõelumine, sõitmine grupis, sõitmine tagarattal jne) ning eriti just mopeedijuhtide puhul väheseid teadmisi liikluseeskirja nõuetest.

**Algajad mopeedijuhid.** Tartu linnas on mopeedijuhtidega juhtunud inimvigastustega õnnetused koondunud vanusgruppi 15–19 aastat. Kuna mopeedijuhtimise õigust tõendav tunnistus on hetkel nõutav vaid 14–15-aastaste juhtide puhul, siis tegelikult ei olegi täielikku kindlust, kuivõrd mopeedijuhid liikluseeskirju tunnevad ning koos mootorsõidukitega liiklemiseks ette valmistatud on. Alates 1. jaanuarist 2011 on mopeed mootorsõiduk, mille juhtimiseks peab olema mistahes mootorsõiduki juhtimisõigus või piiratud juhtimisõigus, mida kinnitab vastava juhiloa olemasolu. 14–15-aastastel pisimopeedijuhtidel peab aga olema jalgrattajuhiluba.

**Sõidukijuhid.** Olenemata väiksematest liikumiskiirustest võrreldes asulaväliste teedega ja üha turvalisemaks muutuvatest sõidukitest, on siiski viimase viie aasta statistikale tuginedes Tartu linnas liiklusõnnetustes kõige enam kannatanuid just mootorsõidukijuhtide seas. Kui sõidukijuhid ise peavad Tartu linnas ohtlikuks mitmeid keerulise lahendusega ristmikke, kus liikluskeskkond ei toeta kehtivat liikluskorraldust või nähtavus on piiratud, siis sõidukijuhtide endi käitumine on samuti üks ohuallikas. Eelkõige on probleeme just kehtivast kiiruspiirangust kinnipidamisega, suunatule mittenähtamisega, teisi liiklejaid takistava parkimise ja elementaarse viisakuse puudumisega kaasliiklejate suhtes.

**Algajad juhid.** Arenenud riikides on liiklusõnnetused peamiseks surmapõhjuseks vanusgrupis 15–24 aastat. Just see vanusgrupp moodustab suurima osa algajatest juhtidest. Noored juhid ei riski üksnes oma eluga, vaid ka teiste liiklejate omaga. Peamiseks õnnetuste põhjuseks on kogenematus ja sellest tulenevalt oma võimete ülehindamine, kontrolli kaotamine sõiduki üle või vale sõidukiiruse valik. Selle probleemi lahendamisel on eelkõige oluline autokoolide roll juhtidele liikluses peituvate ohtude tutvustamisel ning ohutu käitumise juurutamisel.

**Eakad liiklejad.** Vananev ühiskond tähendab ühtlasi ka seda, et olulisele kohale tõstatub küsimus transpordisüsteemi subjektiivsest turvalisusest (st inimeste poolt tunnetatult ohutu) ja usaldusväärsest. Kuna sarnased küsimused on juba praegu aktuaalsed puuetega inimeste puhul, siis tuleb liikluse korraldamisel rakendada meetmeid, mis tagaksid ohutu liikluskeskkonna ka piiratud liikumisvõimega liiklejatele.

Teisalt kaasneb sellega ka arvestav eakate sõidukijuhtide osakaalu kasv. Peamised probleemid seoses eakate juhtidega on kohati pikem reageerimisaeg ning piiratud nägemis- ja/või kuulmisvõime. Teisalt on aga nende juhtide eeliseks suurem kogemus liiklejatena, mistõttu ollakse ettevaatlikumad ning pigem välditakse pingelisi liiklussituatsioone. Siiski on nii mõneski riigis eakate liiklejate ohutuse tagamiseks korraldatud koolitusi ja arutatud sõidukijuhtide regulaarse tervisekontrolli vajaduse üle.

## 1.4. Senine liiklusohutuslane tegevus ja peamised liiklusohutuslased probleemid

### 1.4.1. Liiklusohutuslase tegevuse korraldus Tartu linnas

Eesti teedel on liikluse korraldamise ning liiklusohutuse tagamise alused ja põhinõuded sätestatud liiklusseadusega. Selle kohaselt vastutab riikliku liiklusohutuspoliitika väljatöötamise

eest Vabariigi Valitsus. Riikliku liiklusohutuspoliitika elluviimist korraldatakse riiklike liiklusohutusprogrammide kaudu. 2003. aastal kinnitatigi Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm aastateks 2003–2015.

Kohaliku omavalitsuse tasandil korraldatakse liiklusohutusvaldkonna tegevuste elluviimist regionaalsete ja kohalike liiklusohutusprogrammide kaudu. Tartu linnas käesoleva hetkeni vastav programm puudus. Samas on Tartu Linnavalitsuse erinevad osakonnad ja teenistused selle valdkonnaga siiski oma igapäevatöö raames otseselt või kaudselt tegelema, kuna liikluse korraldamise ja liiklusohutuse tagamine oma territooriumil on kohaliku omavalitsuse üks kohustusi. Järgnevalt on antud ülevaade liiklusohutusvaldkonna tegevuse korraldusest Tartu Linnavalitsuses ja Tartu linnas üleüldse.

Tartu Linnavalitsuses jaguneb vastutus liiklusohutuse tagamise eest peamiselt kolme osakonna vahel: linnamajanduse osakond, haridusosakond ning linnaplaneerimise ja maakorralduse osakond.

**Linnamajanduse osakonnal** lasub eelkõige vastutus olemasoleva liikluskeskkonna ohutuse tagamise ees, mida tehakse erinevate teenistuste kaudu.

Haljastus- ja puhastusteenistus vastutab linna üldkasutatavate tänavate, väljakute, parklate, kõnniteede ja treppide, sildade, bussipeatuste ja selle inventari hoolduse korraldamise eest.

Teedeteenistuse ülesandeks on linna teede, väljakute, sildade, Emajõe kaldakindlustuse, vihmaveekanaliseerimise, kraavide, truupide ja tänavainventari ehituse (paigalduse), remondi ja arvestuse korraldamise ning perspektiivplaneerimisega tegelemine. Samuti linna tänavavalgustuse korraldus, hooldus, remont ja ehitus.

Liikluskorraldusteenistus tegeleb operatiivset lahendust nõudvate küsimustega, milleks on linna ühistranspordi korraldamine, linna liikluskorralduse määramine, liikluse jälgimine ja selle operatiivne juhtimine, liiklusuuringute korraldamine, valveta tasulise parkimise korraldamine. Samuti antakse hinnanguid erinevate planeeritud liikluslahenduste ohutusele. Liikluskorraldusteenistuse haldusalasse kuuluvate igapäevaste liiklusvaldkonna küsimuste lahendamise raames tehakse vajadusel koostööd teiste linnavalitsuse osakondade, liiklusnõukogu, politsei ja teiste asjaosaliste organisatsioonidega.

Ühena esimestest kohalikest omavalitsustes alustas Tartu linnas tegevust liiklusnõukogu, mis moodustati Tartu linnamajanduse osakonna juhataja käskkirjaga. Kuigi komisjonil puudub põhimäärus, mis sätestaks eesmärgid, kohustused, õigused ning asjaajamiskorra, on senise



praktika kohaselt tegemist Tartu liikluse sõlmküsimustes nii liikluskorraldusteenistusele kui ka inseneriteenistusele nõuandva organiga. Liiklusohutuse tagamine on seejuures üks peamisi eesmärke.

**Linnaplaneerimise ja maakorralduse osakond** tegeleb planeeritava liikluskeskkonna ohutuse tagamisega, aga ka pikaajalisemate arengusuundade määratlemisega.

Kui liikluskorraldusteenistus vastutab liiklusohutuse eest juba olemasolevatel teedel ja tänavatel, siis linnaplaneerimise ja maakorralduse osakonna inseneriteenistus tegeleb tehnilise infrastruktuuri arenguga seotud küsimuste lahendamise ja üld- ja detailplaneeringutes ning projekteerimistingimuste koostamisega. Planeeringute lähteülesannetes tänavate maa-alade, liiklus- ja parkimiskorralduse ning tehnovõrkude ja –rajatiste osade kooskõlastamise ja keerulisemal juhtudel ka koostamisega. Samuti on spetsialistidel õigus teha ettepanekuid planeeritud liiklusskeemide muutmiseks ning tellida selleks uuringuid, sh ka liiklusohutuse auditeid.

Planeeringuteenistuse ülesandeks on ruumilise planeerimise üldine korraldamine, planeeringute koostamine ja koostamise ning menetlemise korraldamine ning järelevalve kehtivate planeeringute rakendamise üle.

Linna arenguteenistuse ülesandeks on linna arengustrateegia ja arengukavade koostamine ning nende koostamise koordineerimine. Samuti vajalike uuringute organiseerimine ja statistiliste andmete kogumine linna arengukavade ja planeeringute koostamiseks.

**Haridusosakonna** ülesandeks on muuhulgas ka liikluskasvatusalase tegevuse koordineerimine, mis peamiselt on seotud vastava informatsiooni ja liikluskasvatuse läbiviimiseks vajalike õppematerjalide ning –vahendite edastamisega linnavalitsuse hallatavatele koolidele ja lasteasutustele. Eriti aktiivselt toimub vastav koostöö just lasteaedadega.

Tartu Linnavalitsuse **tervishoiuosakonna** haldusalaks on tervishoiualase töö korraldamine Tartu linnas. Kuigi liiklusohutus ei ole tervishoiuosakonna poolt käivitatud projektides primaarne eesmärk, on see siiski olnud osa mitmetest terviseedendamisele suunatud tegevustest, mille raames viiakse läbi üritusi vigastuste ennetamiseks ning terviseteadliku liikluskäitumise ja liikluskultuuri propageerimiseks.

Tartu Linnavalitsuse kultuuriosakonna **noorsooteenistuse** ülesandeks on Tartu linna noorsootöö valdkonna korraldamine (sh noorsootööprojektidele, avatud noortekeskustele,

huviringidele, laagritele, noorteühingutele toetuse eraldamine). Teenistuse koostööpartneriteks on hulgaliselt ühinguid mittetulunduslikust sektorist ning linna noorsootöö asutused. Samuti on noorsooteenistuse vahendamisel nii mõnelegi liikluse teemalisele üritusele leitud vabatahtlikke abilisi. Noorsooteenistuse juhataja üheks ülesandeks on koordineerida Tartu laste- ja noortesõbraliku linna töögruppi, mis on valinud lähiaastate prioriteediks laste liikumise ja turvalisuse tagamise.

Avalike suhete osakonna **teabeteenistuse** ülesandeks on muuhulgas linna kodulehe arendamise ja toimetamise korraldamine, linnavalitsuse tegevust kajastava info kogumine, süstematiseerimine ja avalikustamine ning pressiteadete ja arvamusartiklite koostamine ja edastamine meediaväljaannetele linnavalitsuse otsuste, linnavalitsuse poolt korraldatavate ürituste või linnavalitsuse muu tegevuse kohta. Samuti juhitakse meediaplaanide koostamist linna poolt korraldatavate ürituste ja kampaaniate elluviimiseks ja suheldakse meediaväljaannetega.

Linnakantselei **menetlusteenistuse** ülesandeks on vääртеomenetluselase töö korraldamine linnavalitsuses, ametnike nõustamine vääртеomenetluses, vääртеgude toimepanijate väljaselgitamine, vääртеgude menetlemine ning järelevalve teostamine linnavalitsuse ametnike menetluses olevate vääртеoasjade seaduslikkuse üle. Samuti tegeletakse kohtuvälise menetleja tegevuse peale esitatud kaebuste lahendamise, kohtuvälise menetleja esindamisega kohtumenetluses ja linnavalitsuse ametnike nõustamisega järelevalvetoimingute teostamises, sealhulgas ettekirjutuste tegemises ja sunniraha kohaldamises. Menetlusteenistus on vastutav ka linnavalitsusele seadusest tulenevate järelevalve alaste ülesannete täitmiseks koostöö korraldamise eest teiste riigiasutustega.

Lisaks linnavalitsuse osakondadele on Tartu linnas olulisteks partneriteks nii Lõuna Regionaalne Maanteeamet kui ka Politsei- ja Piirivalveameti Lõuna Prefektuur.

Kui Maanteeameti üldiste liikluskasvatusalaste tegevuste alla kuulub erinevate liiklusalaste uurimuste, statistiliste analüüside, kampaaniate, õppevahendite jm selleteemaliste riiklike algatuste korraldamine ja teostamine, siis Lõuna Regionaalse Maanteeameti liiklusohutuse osakonna ülesandeks on regionaalsete probleemide, vajaduste ja iseärasuste analüüs. Tegeletakse ka regionaalse koostöövõrgustiku loomisega ning liikluskoolitusega tegelevate koostööpartnerite leidmisega, riskigruppidele suunatud tegevustega ning laiema teavitusega. Üks Lõuna Regionaalse Maanteeameti liiklusohutuse osakonna

prioriteetidest on lasteaedade ja koolide liikluskasvatuse alase tegevuse toetamine ning õpetajate toetamine ja nõustamine liikluskasvatusalase täiendõppe korraldamisel ja liikluskasvatuse läbiviimisel nii lasteaedades kui ka koolides. Liiklusohutuse osakonna kaudu toimub ka liikluskasvatuse õppematerjalide tellimine ja laiali jagamine. Samuti osaletakse linnas toimuvatel avalikel üritustel ja riiklike kampaaniate kohalikul läbiviimisel. Igapäevase töö raames töötatakse muuhulgas välja uusi koolituspakkumisi, mis hõlmavad erinevaid sihtrühmi (sh ka täiskasvanuid) ning teostatakse projektipõhiseid tegevusi (sh projektikonkursside läbiviimine).

Politsei- ja Piirivalveameti Lõuna Prefektuuri korrakaitsebüroo ülesandeks on muuhulgas liiklusturvalisuse ja liiklusjärelvalve tegevuse korraldamine ja koordineerimine (vt täpsemalt p 1.4.5.).

Kuna liiklusohutuse valdkonnaga tegelevad erinevad Tartu Linnavalitsuse osakonnad, teenistused ja ametkonnad, jääb kohati puudu süsteemsest ja koordineeritud tegevusest. Üks põhjus, miks omavaheline suhtlemine on seni pigem juhuslikku laadi, tulenebki sellest, et pole sõnastatud konkreetset Tartu linna liiklusohutuspoliitikat, mis käsitleks liiklusohutuse küsimusi kui valdkondadeüleseid, mille parima lahenduse saavutamisel peab ja tulebki koostööd teha. Samuti ei ole analüüsitud koostöövõimalusi ja vorme selles valdkonnas, kuna teemale ei ole senini eraldiseisvalt tähelepanu pööratud.

Lisaks riiklikele asutustele on Tartu linna transpordiküsimustes aktiivselt kaasa rääkinud ka mitmed kolmanda sektori ühendused, eelkõige just jalgratturite huvide esindajad (nt MTÜ Vänta Aga, Ühendus Jalgrattalinn Tartu), kelle abiga on Tartu linnas viimastel aastatel läbi viidud mitmeid jalgrattaliikluse arendamisele suunatud projekte. Mitmete projektide raames (nt jalgrattaliiklus ja ühistransport) on konsulteeritud ka puuetega inimesi esindavate organisatsioonidega. Kuna senine positiivne praktika on tõestanud kolmanda sektori kompetentsi olulisust Tartu linnas toimuvate arengute kavandamisel, tuleb igati soosida liiklejate huvigruppe esindavate vabühenduste tegevust.

## **1.4.2. Haridus ja koolitusvaldkond liiklusohutusosalases tegevuses**

### *Liiklusalane koolitus lasteaedades ja koolides*

Vastavalt laste liikluskasvatuse korrale viivad kuni 18-aastaste liikluskasvatust eelkõige läbi lapsevanemad ja seaduslikud esindajad, lasteasutused ja koolid.

Kuigi Tartu linnas läbiviidava liikluskasvatusalase tegevuse ulatuse ja sisu osas regulaarselt informatsiooni ei koguta, käsitletakse liiklusohutuse temaatikat nii lasteaedades kui koolides osana õppekavast. Lasteaialastele õpetatakse muuhulgas, kuidas ületada ohutult sõiduteed, erinevate liiklusmärkide tähendust, liikluses valitsevaid ohte ja korrektset käitumist liikluses. Samuti räägitakse erinevatest liikumisviisidest, turvavarustuse kasutamise vajadusest ning jalgrataste tehnilisest seisukorrast. Õppetöö toimub praktiliste tegevuste, õppemängude ja õppefilmide vaatamise abil. Osade lasteaedade territooriumile on praktilise õppe läbiviimiseks rajatud ka eraldi liikumiskasvatuse õppeväljakud.

Esimeses kooliastmes (1.–3. klass) on õppekava läbivateks teemadeks käitumine tänaval ja liiklusreeglite vajalikkus, samuti ohutu sõidutee ületamine ning sõidukite liikumissuuna, -kiiruse ja kauguse hindamine. Käsitletavate teemade seas on ka sõidukite ja jalakäijate liiklemise iseärasused erinevates ilmastikuoludes, ohud kooliteel, ühissõiduki kasutamine ja sõidutee ületamine ühissõidukist väljumisel. Samuti pööratakse tähelepanu liiklemisele rulluiskude ja rulaga ning turvavarustuse vajalikkusele. Koolilastele üha olulisemaks teemaks on ka liiklemine jalgrattaga liikluses (sh kus tohib sõita jalgrattaga) ja jalgrattasõit.

Teises astmes (4.–6. klass) läbiviidava liikluskasvatuse tulemusena teavad õpilased liiklusmärkide tähendusi, reguleerimata ristmiku ületamise reegleid nii jalakäija kui juhina (jalgratturi ja mopeedijuhina), liiklustraumade põhjuseid ning turvavarustuse korrektset kasutamist. Samuti oskab õpilane määrata sõiduki liikumiskiirust ja vahemaad ning teab, et pidurdus- ja peatumistekond sõltub sõiduki kiirusest ning tee- ja ilmastikuoludest.

Kolmandas astmes (7.–9. klass) on liikluskasvatuse tulemuseks see, et laps teab erinevate liikumisviiside kasutajate (jalakäijaid, sõitjad, juhid) õiguseid ja kohustusi ning jalgratturitele ja mopeedijuhtidele esitatavaid nõudeid. Samuti oskab tegutseda õnnetuse korral.

Liikluskasvatusalane õppetöö viiakse koolides läbi integreeritud õppena peamiselt eesti keele, matemaatika ja inimeseõpetuse ainetundide, aga ka klassijuhatajatunni ja õpilasürituste raames. Õppemeetoditena on kasutusel vestlused, situatsiooniõpped, õppemängud, nuputamis- ja tekstülesanded, õppekäigud. Laste huvi põhikoolis käsitletavate liiklusteemade vastu ärgitab muuhulgas jalgrattalubade tegemise võimalus, mis peaaugustult on Tartu linna koolides korraldatud vastava ringitöö raames. Mopeedijuhtide koolitust Tartu linna koolid üldiselt ei korralda ning huvilistel tuleb pöörduda autokooli.

Jalgratturikoolituse läbiviimiseks on Maanteeamet ellu kutsunud sihtsuunalise õppevahendite meisterdamise projekti, kus tööõpetuse tundides meisterdatakse

jalgratta praktilise sõiduuskuse harjutamiseks elemente. Maanteeamet on toetanud materjalide, koonuste jm vajaminevate vahenditega. Juba kaheksa Tartu linna kooli on selle projekti kaudu endale õppevahendi soetanud.

Kuigi vastavalt laste liikluskasvatuse korrale peaks gümnaasiumis (10.–12. klass) ja kutseõppeasutuses liikluskasvatuse sisuks olema üldine liikluskultuur, vastutustundlikkus ja viisakus liiklejana, pole tegelikult teada kuivõrd Tartu linna koolides ainekäsitluste raames nendele teemadele tähelepanu pööratakse. Gümnaasiumite õppekavade alusel hinnatuna ei ole liikluse temaatika ainekava Turvalisuse teema all enam nii aktuaalne kui käitumine suurõnnetuste korral. Samas 2010. aastal sügisel käivitati esmakordselt pääste-, politsei- ja maanteeameti ohutuskoostöö noortele "Iga I turvaliselt 12. klassi". Projekt hõlmab üldharidus- ja kutsekoolide noori ning selle teemad on veeohutus, liiklusohutus ja esmaabi. Tartu linnast osalevad koolitusel Tartu Descartes'i Lütseumi (60 õpilast) ja Tartu Kutsehariduskeskuse (60 õpilast) II. klasside õpilased.

Samuti gümnaasistidele suunatud projekt „Selge pilt“ raames kaardistatakse ja analüüsitakse noorte riskikäitumist ning alkoholi ja autojuhtimise probleeme. Avatakse õige käitumise mudeleid. Sellel koolitusel on juba osalenud mitmed Tartu linna koolid (2010. aastal Tartu Kutsehariduskeskus).

#### *Probleemid laste liikluskasvatuse korraldamisel*

Nagu eelpool mainitud, on linnavalitsuse haridusosakonna spetsialistid erinevatel koolitajatel aidanud suhelda lasteaedade ja koolide juhtidega, et selgitada välja vajadus koolituste ja õppevahendite järele (nt ostis Tartu Linnavalitsus 2004. aastal lasteaedadele kokku 700 helkurvesti), edastada õppematerjale ning teavitada lasteasutuste juhte liikluskasvatust puudutavatest koolitustest, materjalidest ja projektidest. Peamiseks koostööpartneriks selles valdkonnas on Maanteeamet. Enamasti on aga koolide ja lasteaedade õpetajatel (Lõuna Regionaalse) Maanteeameti spetsialistidega otsekontaktid ning kõik liikluskasvatusalased probleemid ei jõuagi linnavalitsuse spetsialistideni.

Tartu linna lasteaedades ja koolides läbiviidud küsitlusest selgus, et liikluskasvatuse läbiviimisel on probleemiks liiklusõppe materjalide ja –vahendite piisavus. Kõige suurem vajadus on nii koolides kui lasteaedades liiklusõppe näit- ja praktilise õppe vahenditena kasutatavate liiklusmärkide (nii sise- kui välitingimustesse sobivatest) aga ka õppekäikudel kasutatavatest helkurvestide ja helkurite järele. Samuti nähakse olulist kasu liikumiskasvatuse õppeväljakutest ning lihtsalt vigursõidu harjutamise platsidest (sh tuleb toetada ka iga-aastast

märgistamise uuendamist), kus nii lasteaialapsed kui ka koolide õpilased saavad oma teadmisi praktiseerida. Jalgratturite koolitusel on probleemne ka eksamineerimise läbiviimine, kus mitmetes koolides jäetakse erinevatel põhjustel ära tegelikult väga oluline reaalses liikluses tehtav praktiline osa ja asendatakse see plattsõiduga.

Jalgrattakoolitus peab aga muuhulgas tagama ratturile oskused ja teadmised sõiduteel liiklemiseks ning jalgrattakasutuse kasvu taustal on oluline, et võimalikult suur osa tänastest ja tulevastest ratturitest oleks ka vastava koolituse läbinud. Täna hetkel ei ole veel kõikides Tartu linna koolides korraldatud soovijatele jalgrattakoolitust, mis võib olla tingitud nii kooli võimalustest kui ka vastavate teadmistega õpetajate puudumisest.

Eriti just lasteaegade õpetajad on probleemina välja toonud ka vajadust liiklusõppe läbiviijate täiendkoolitusvõimaluste järele, kuna seni läbiviidud koolitustel on kohtade arv piiratud ning osaleda saab vaid üks esindaja lasteaiast. Eesrindlikumad lasteaiad on koolituste järgselt korraldanud küll koosolekuid, kus õppusel viibinud õpetaja saadud teadmisi kolleegidega jagab. Ettepanekuna on soovitud ühe lasteaias sisest läbiviidud koolitusi või vähemalt koolitustel osalejate piirarvu tõstmist.

Koolitada tuleb ka lapsevanemaid, kuna nii mõnelgi juhul ei teadvusta lapsevanem oma rolli lapse liiklusalaste hoiakute ja õige käitumise kujundamisel. Tuleb selgitada, kuidas lapsi liikluses õpetada, aga ka seda, kuidas pidev passiivne liikumine sõiduauto kaasreisijana ei taga lapsele vajalikku kogemust reaalses liikluses (kerge)liiklejana. Nii mõnedki lasteaiad on siiski seda teemat oma perepäevadel muuhulgas ka politseiametnike abiga selgitanud, kuid tegelikult tuleb liikluskasvatustesse koolitustesse lapsevanemaid tunduvalt rohkem kaasata ja nende teadlikkust tõsta. Eeltoodu on eriti oluline arvestades, et laste liikluskasvatuse kord seab juba iseenesest õpetajale ülesandeks nii organiseeritud liikluskasvatuse tegevuste läbiviimise kui ka lastevanemate juhendamise ning informeerimise selles osas, kuidas lastele ohutu liiklemise põhitõdesid selgitada. Sageli vajavad aga õpetajad selles osas abi.

### *Täiskasvanute koolitus*

Omaette valdkond on täiskasvanute liiklusalane koolitus, mille läbiviimise osas on peamine koormus olnud autokoolidel. Siiski on just viimasel aastal Lõuna Regionaalse Maanteeameti eestvedamisel (ja koostöös Tartu Linnavalitsuse tervishoiuosakonnaga) korraldatud liiklusalaseid koolitusi ka täiskasvanutele. Tõenäoliselt polegi reaalne koolitusvõimaluste loomine kõigile ning pigem on otstarbekam olulisematele teemadele ja riskirühmadele tähelepanu juhtida kampaaniate ja teabepäevade raames (vt. P. 1.4.3.). Samas tuleb suhtuda

soosivalt liiklejate teadlikkuse tõstmisele suunatud eraalgatuslikesse ettevõtmistesse, samuti liiklusplaneerijate, -korraldajate ja teiste ametnike täiendkoolitusse, kellest sõltuvad ohutud liikluslahendused, liikluskorraldus ja liiklejate teavitamise oskus.

### **1.4.3. Liiklusohutusalane teabelevi, meediakajastused, kampaaniad**

#### *Teabelevi ja meediakajastused*

Linnavalitsusel on head suhted meediaga, mistõttu linlasi puudutav oluline liiklusinfo, aga ka üldist huvi äratada võivate uuringute tulemused saavad operatiivselt avalikkusele edastatud. Samuti on ajalehtedes elanikele selgitatud (sh ka skemaatiliselt) suuremaid ning tulevikus Tartu linna liiklust oluliselt mõjutavaid infrastruktuuriobjektide arenguplaane ja selle raames teostatavaid tegevusi (nt Tartu idapoolse ringtee projekt, Betooni raudteeülesõidu detailplaneering jne).

Infokanalina toimib ka linna koduleht, kus jooksvalt kajastatakse liikluskorralduse muudatusi puudutavat teavet ning kõigil on võimalik tutvuda linna poolt teostatud ja tellitud uuringute aruannetega. Siiski tuleks linnavalitsuse erinevatel osakondadel olla aktiivsem pool oma valdkonda puudutava informatsiooni kajastamisel meedias, antud juhul liiklusohutuse olukorra, sh ka probleemide tutvustamisel ning vajadusel ka ülevaatlike artiklite kirjutamisel.

Lisaks meediaga suhtlemisele on oluline, et linnaelanikel oleks võimalus oma liiklusohutust puudutavatest probleemidest või – miks ka mitte – positiivsetest kogemustest teada anda. Tartu linna kodulehel on olemas link „Ametnik vastab“, kus saab pöörduda konkreetse spetsialisti poole. Küsimuste esitamine ja vastused neile on avalikud. Samas ei pruugi olla üheselt selge, et linna heakorratelefoni 1789 võivad kodanikud kasutada ka just liiklusohutusest teavitamiseks.

#### *Kampaaniad ja üritused*

Elanike liikluskäitumise mõjutamiseks ja keskkonnasäästlikumate liikumisviiside propageerimiseks on regulaarselt läbiviidud autovaba päeva ning tartlaseid jalgsi käimisele agiteerivat aktsiooni „Jalgsi tervise nimel“. Linnamajanduse osakonna liikluskorraldusteenistuse spetsialist ja projekti Active Access eestvedaja on koostöös Lõuna Regionaalse Maanteeametiga osalenud Motoexotika/Suvi 2010 messil, samuti oli tudengipäevade raames organiseeritud liikluslabor ja lastekaitsepäeva ürituste raames korraldati Tartu linna Vigurivända võistlus.

Otseselt liiklusohutuslikke kampaaniad, mis juhiksid tähelepanu liikluskäitumise ebakohtadele, linnavalitsus omaalgatuslikult korraldanud ei ole ning on selles osas tuginenud Maanteeameti liiklusohutusosakonna algatustele. Nii on näiteks ka Tartu tänavapildis märgata juba mitmeid aastaid Maanteeameti ja Politseiameti poolt kooliaasta algusesse ajastatud liiklusohutuskampaaniat, mis 2009. aastal kandis sõnumit: "Lapsed on linnas tagasi. Targem võtab hoo maha!" ja oli suunatud sõidutee ületamise ohutuse suurendamisele.



#### 1.4.4. Infrastruktuuri olukord ja arengud

##### *Liiklusohutusliku mõju arvestamine planeerimisel ja projekteerimisel*

Planeeringutes käsitletakse liikluslahendusi üldisemalt ning detailidesse ei laskuta, seetõttu ka selles etapis liiklusohutus keskseks teemaks ei tõstatu. Küll aga mõtleb inseneriteenistus projekteerimistingimusi väljastades ühelt poolt liikluse sujuvusele ja teisalt ohutusele. Projekteerimistingimused läbivad linnavalitsuses eelnevalt kooskõlastusringi ning muuhulgas peab need allkirjastama või omapoolsed parandusettepanekud esitama ka liikluskorraldusteenistuse juhataja. Projekteerimistingimusi ei väljastata vaid vähemtähtsatele objektidele.

Projekteerimistingimuste väljastamise eel on inseneriteenistus või liikluskorraldusteenistus vastavalt rahalistele võimalustele ja objekti hinnatavale tähtsusele tellinud liiklusohutuse auditeerimise. Seni ei ole auditeerimise vajaduse määratlemiseks ühtegi alusdokumenti, mis selle protsessi olulise mõjuga objektide puhul soovituslikuks või isegi kohustuslikuks muudaks.

See, kui palju linnavalitsus peab projekteerijale planeeritavate liikluslahenduste osas lõpuks parandusettepanekuid tegema, sõltub väga palju projekteerija kogemustest, teadmistest aga ka prioriteetidest. Enamasti ei ole siiski projekteerijad hariduselt transpordiala spetsialistid kuna liikluslahendus on vaid osa kavandatavast suuremast arendusest. Seetõttu tuleb linnavalitsuse spetsialistidel nii mõnelgi juhul ohutust tõstvate meetmete rakendamise vajadusele tähelepanu juhtida, mis omakorda eeldab spetsialistidelt pidevat enesetäiendamist kaasaegsete ja juba oma efektiivsust tõestanud infrastruktuurilahenduste osas.



## *Teedeehitus ja liikluskorraldus*

### *Jalakäijate ja jalgrattaliikluse arendamine*

2006. aastal koostatud jalgrattaliikluse arenguskeem on üheks alusdokumendiks, millest lähtuvalt arvestatakse planeeringutes vajalikku liiklusruumi, kuigi jalakäijad ja jalgratturid ei ole planeerimises esmasel kohal. Senise praktika kohaselt pööratakse esmajoones tähelepanu sõidukite juurdepääsudele ning parkimisvõimalustele ning paralleelselt sellega ka jalakäijate ja jalgratturite liikumisvõimalustele ning selle ohutusele.

Samas, osaliselt just tänu välismaistele eeskujudele ja keskkonnasäästlike transpordiliikide kasutamist propageerivatele rahvusvahelistele projektidele (nt BUSTRIP, Active Access), aga ka erinevate huvigruppide aktiivse tegevuse tulemusena, on Tartus üha enam keskendutud jalakäijate ja jalgratturite vajadustele. Näiteks 2010. aastal rahastatakse kahe jalgratta- ja jalgte ehitamist: Ihastest kesklinna suunas, mis võimaldab suurima asustusega linnaosa, Annelinna elanikel mugavalt jalgrattaga kesklinna sõita. Samuti ühendatakse Võru tänava jalgratta- ja jalgte kesklinnaga, mis annab ka Ülenurme aleviku elanikele võimaluse sõidukiliiklusest eraldatult jalgrattaga Tartusse tulla.

Linna lähiümbruse jalgratta- ja jalgteede osas on viimastel aastatel toimunud teisigi olulisi arenguid. Jalgratta- ja jalgte on olemas linnast väljasõidul nii Jõhvi kui Jõgeva suunal. Jalgratta- ja jalgteed puuduvad Tallinna, Riia ja Rápina suunas. Võru suunas planeeritava Tartu läänepoolse ringtee projekti raames peaks jalgratta- ja jalgte tulema kuni Uhtini. Tartu-Elva teelõigu, T3 km 137,5 – km 159,3 osas on koostatud ka rekonstrueerimise eelprojekt, millega Tartu-Elva lõik rajatakse 4-rajaliseks I klassi maanteeeks. Lisaks maanteele on projekti osaks ka Tartu-Elva vahelise jalgratta- ja jalgte ehitamine, mille vajadus tuleneb nii maakonnaplaneeringust kui ka üldplaneeringutest.

Hoolimata eelnimetatud positiivsetest arengutest on endiselt jalgrattaliikluse arengut pidurdavaks teguriks Tartu linna katvate ohutute ja teistest liiklejatest eraldatud liikumisteede katkendlikkus. Jalakäijatelgi on mitmetes linnaosades (Tammelinn, Karlova, Supilinn) ja tänavatel (nt Sepa tn) probleeme kõnniteede puudumisega isegi olukordades, kus kehtestatud või tegelik sõidukiirus on 50 km/h ja rohkemgi.

### *Ühistranspordi arendamine*

Ühissõidukipeatuste planeerimisel mõeldakse asukoha ohutuse peale, kuid mitte kõik olemasolevad bussipeatused ei ole reisijate silmis ohutud. Eriti valmistab probleeme bussipeatusele juurdepääsu ohutus, mis võib näiteks eeldada teeületust üle nelja sõidurea, kui kasutada saab vaid tegelikust liikumismarsruudist kõrvalejäävat reguleerimata ülekäigurada. Teine ühissõidukipeatustega seonduv probleem on peatused, mis asuvad reguleerimata ülekäiguradade vahetus läheduses (nt Raja, Kalmistu), mistõttu sõidukijuht võib teeületust alustanud jalakäijat teiste bussi ootavate inimeste taustalt mitte tähele panna.

### *Liikluskorraldus*

Kuna liikluskorraldusteenistus tegeleb juba loodud teekeskonna ohutuse küsimustega, siis on väga oluline erinevate liiklusõnnetuste toimumispõhjuste ja -kohtade analüüs. Hetkel aga sellist sisukat ülevaadet inimkannatanutega liiklusõnnetuse toimumise asjaoludest liikluskorraldusteenistusele ei jõua, mistõttu pole ka võimalik alati hinnata, kas liiklusõnnetus tulenes liikluskeskkonnast või liikleja enda eksimusest. Kohtades, kus tekib kahtlus liikluskorralduse probleemide osas, on tellitud liiklusohutuse inspekteerimisi, kuid seda ei tehta korrapäraselt ning puudub ka konkreetne inspekteerimisjärgne tegevuskava, kuidas esitatud tulemustega edasi tegeleda. Sageli jääb lihtsalt puudu inimressursist, et valdkonnaga süvendatult tegeleda.

Lisaks eelnimetatud probleemidele on sõidukijuhid ise Tartu linna liikluskorralduse ohtudena maininud ebaselgeid liikluslahendusi, kus nt viie tee ristmikul pole selgelt arusaadav eesõigus. Samuti on Tartu linnas samaliigiliste teede ristmikud isegi kohtades, kus liiklussagedused on suured või üks tee tundub selgelt peateena (nt teekatte või tee laiuse tõttu).

### *Teehoole- ja remont*

Kuigi teehooldega ja üldise heakorraga Tartu linnas suuri probleeme ei ole, on keskmisest ekstreemsemad ilmastikuolud (vihmasajud, lumerohkemas talved, kevadised üleujutused) nii mõnelgi juhul muuhulgas ka linna liikluses probleeme tekitanud.

Jalakäijatele teevad muret ka ülekäiguradade kulunud tähistused, sõidutee teekatteseisukord ülekäiguradade juures ning talvine kõnniteede ja treppide hoole. Jalgratturite murekohaks on sõidutee hooldusel prahi ja lume lükkamine tee ääres paiknevale jalgrattarajale, samuti sõidutee äärte ja jalgrattateede halb seisukord. Mootorsõidukijuhtide jaoks kõige problemaatilisemaks on sõidutee seisukord: teekatte kvaliteet (sh ka teeremondi kvaliteet), vajunud kaevuluugid ja löökaugud. Vähem probleeme on teehooldega (v.a ekstreemsete ilmastikuolude korral) ja nähtavust takistava haljastusega.

### *Teadus- ja rakendusuuringute toetus liiklusohutuslikule tegevusele*

Liiklusuuringuid olukorra monitooringuks ja edaspidiste tegevuste planeerimiseks ei ole mitme aasta peale kavandatud, vaid mõeldakse läbi eelarve koostamise eel. Siiski on Tartu linnas uuringuid, mida viiakse läbi regulaarselt: liiklust puudutav uuring „Tartu liiklus“, ulatuslik ja mitmeid valdkondi hõlmav uuring „Tartu ja tartlased“, paaril korral on muude uuringute raames uuritud ka tartlaste igapäevaste liikumiste jaotust (e modaalselt jaotust) ning kordusuuringuna viidi aastal 2010 läbi Tartu liiklusohutuse analüüs. Iga-aastase uuringuna on kavas jätkata neljandates klassides koolitee ohutuse kaardistamist, mille vorm on välja töötatud Maanteeameti poolt. Teadusuuringuid linn tellinud ei ole, kuid Tartu Ülikoolis aga ka Eesti Maaülikoolis on viimastel aastatel kaitstud mitmeid transpordi ja liikumisega seotud lõputöid ja vähemalt üks doktorikraad. Liiklusuuringute läbiviimine on kirjutatud ka mitmesse Euroopa Liidu poolt kaasfinantseeritavasse projekti.

#### **1.4.5. Liiklusjärelvalve, päästeteenistuse ja meditsiinivaldkond**

Lähtudes teadmisest, et liiklusõnnetuste tagajärgede raskusaste sõltub turvavarustuse kasutamisest, sõidukite tehnilisest seisukorrast, sõidukite turvalisuse tasemest ja kiirusest, on Politsei- ja Piirivalveameti Lõuna Prefektuuri korrakaitsebüroo keskendunud järelvalve teostamisel just nendele ebakohtadele (eelkõige kiiruskontrollile).

Liiklusjärelvalve tõhustamiseks ja kodanike kaasamiseks on 1. juunil 2007 avatud Lõuna Politseiprefektuuri teeninduspiirkonnas asuvates maakondades (Jõgeva, Põlva, Tartu, Valga, Viljandi ja Võru) liiklusliini number **14 900**, kuhu liiklejad saavad teatada neile silma hakanud liiklusrikkumistest. Liiklusliini numbrile oodatakse teateid eelkõige selliste rikkumiste kohta, millistest politsei operatiivtelefonile 110 teate edastamist võiks reeglina pidada ebaotstarbekaks (lubatust oluliselt kiiremini liikuvad sõidukid, ohtlike manöövrite sooritajad, foori punase tulega sõitjad jms).

Samas tegeleb politsei aktiivselt teistegi liiklusõnnetuste toimumist ennetavate tegevustega osaledes liiklusohutuskampaaniates, viies läbi teabepäevi erinevatele sihtgruppidele ning teavitades meedia vahendusel liiklusalastest probleemidest. Samuti toetatakse oma tegevusega liiklusohutuse ja liikluskasvatusega tegelevaid organisatsioone.

Meditsiinilist esmaabi, sh ka liiklusõnnetuste korral osutab Tartus SA Tartu Kiirabi, mille ülesandeks on tagada kiirabi ehk erakorralise meditsiiniabi kättesaadavus oma teeninduspiirkonnas. SA Tartu Kiirabi koosseisu kuulub 17 kiirabi brigadi, mis on operatiivselt juhitud Häirekeskuse Lõuna-Eesti keskuse poolt. Kiirabi brigadi kiiremaks ja

efektiivsemaks juhtimiseks on Tartu Kiirabi kõigile autodele paigaldatud statsionaarsed positsioneerimise seadmed, mis võimaldavad internetipõhiselt jälgida reaajas kiirabibrigaadide paiknemist ja seisundit. Täiendavalt on Tartu Kiirabi brigaadid varustatud mobiilsete ja portatiivsete navigeerimisseadmetega (Tomtom), mis võimaldavad jõuda kiirabibrigaadidel liiklusõnnetuse sündmuskohale mööda kiireimat teed ka tundmatus paikkonnas.

Päästeteenistuse ülesannete täitmise eest Tartu linnas vastutab Lõuna-Eesti Päästekeskus eelkõige Tartumaa Päästeosakonna Tartu komando. Tartumaa päästeosakonnas (kokku 138 päästja kohaga) on kokku 6 päästekomandot, millest ülejäänud asuvad Alatskivil, Elvas, Puhjas, Tõrvandis ja Võnnus. Päästealased koostöölepingud on Kambja Vallavalitsusega, päästeauto asukohaga Kambjas, Laeva Vallavalitsusega, päästeauto asukohaga Laevas, Rõngu Vallavalitsusega, päästeauto asukohaga Rõngu alevikus ning Piirissaare Vallavalitsusega, päästeauto asukohaga Piirissaarel.

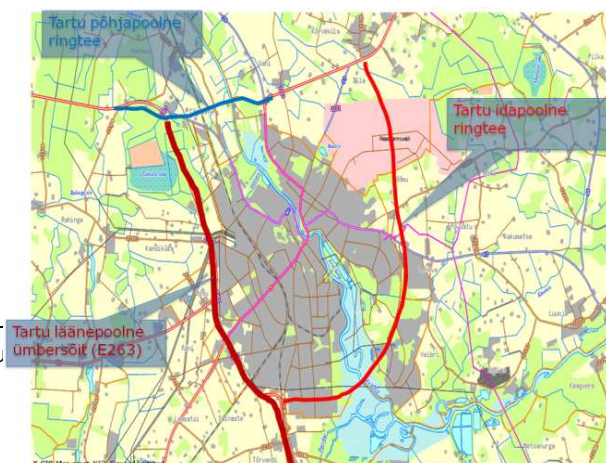
Nii politsei, kiirabi kui ka päästeameti igapäevategevusse kohalik omavalitsus ei sekku ning nende võimekust liiklusõnnetuste ennetamisel või õnnetustejärgsel tegutsemisel ei saa mõjutada. Siiski on linnavalitsusel väga head suhted erinevate korrakaitse-, päästeteenistuse ja meditsiinasutustega ning muuhulgas tehakse koostööd ka kriisikomisjoni raames, mis kutsutakse kokku erijuhtumite lahendamiseks. Samuti on just politsei esindajad ekspertidena osalenud mitmetel Tartu linnas transpordi arengut puudutavatel avalikel aruteludel ja liiklusohutusega seotud töögruppides.

#### **1.4.6. Koostöö naaberomavalitsuste ja –piirkondadega, riigiteedevõrgu arengud, vastastikused mõjud**

Tartu linn on naabervaldadega sõlminud koostöölepe, mis muuhulgas sätestab ka selle, et kõik planeeringud, millega võivad kaasneda omavalitsuse piire ületavad mõjud, tuleb teise osapoolega kooskõlastada. Samuti kooskõlastatakse linnaga territooriumit läbivate riigiteede rekonstrueerimisplaanid.

Konkreetselt suurimad linna piirile jäävad infrastruktuuri arengud on seotud Tartu ringteega, mis jaguneb järgmiselt:

- Tartu põhjapoolne ringtee (Vahi - Tiksoja)



Tartu linna liiklusohu

- Tartu läänepoolne ümbersõit (E263 Kandiküla - Uhti)
- Tartu idapoolne ringtee

**Idaringtee projekt** hõlmab nelja omavalitsust: Tartu linn, Tartu vald, Ülenurme vald ja Luunja vald. Projekti eesmärgiks on eelprojekti koostamine majanduslikult põhjendatud ja optimaalse projektlahenduse saamiseks Tartu linna idapoolsele ringteele (Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maanteed Jõhvi-Tartu-Valga maanteega ühendav põhitänav Tartu linna idaservas), teetrassi ja ristmike teemaa määramine, mõjualade määramine, ristmike ja ristete optimaalsete asukohtade ning tehniliselt ja majanduslikult tasuvate lahenduste leidmine, Ringtee silla tehniliselt ja majanduslikult tasuva lahenduse leidmine, ettepanekute tegemine teede ja rajatiste liigi osas, keskkonnamõju hindamine, tee projekteerimiseks ja ehitamiseks vajalike detailplaneeringute koostamine.

**Tartu põhjapoolse ringtee** eelprojekt on ellu viidud Maanteeameti juhtimisel. Eelprojekti koostamise eesmärgiks oli majanduslikult ja tehniliselt põhjendatud projektlahend Jõhvi-Tartu-Valga maantee ühendamiseks E 263 Tallinn-Tartu-Luhamaa maanteega Tartust põhja pool.

**Tartu läänepoolse ümbersõidu projekt.** Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee rekonstrueerimisprojekt lõigul Kandiküla-Uhti, kilomeetritel 182,6 kuni 194,2, mille tellijaks on samuti Maanteeamet. Tartu Linnavalitsus on andnud oma heakskiidu, tehes ettepaneku, et Ilmatsalu ja Viljandi ringristmiku vahelisele alale võiks projekteerida kogu ulatuses valgustatud jalgratta- ja jalgteed, mille laiuseks oleks 3,5 meetrit.

Suurimatest riikliku tähtsusega ning liiklusohutust otseselt mõjutava projektina tasub mainimist projekt „Ohuprobleemide likvideerimine raudtee ja maantee samatasandilistel lõikumistel“. Tartu linnast on väljaalitud kaks objekti, kus raudteeülesõit lahendatakse kahetasandiliseks. Betooni raudteeülesõidu puhul on valminud eelprojekt, tehniline projekt ning detailplaneering. Aardla raudteeülesõidu puhul aga eelprojekt.

## 1.5. Kokkuvõtte ja järeldused

Tuginedes erinevatel tasanditel kehtestatud arengudokumentidele ja strateegiatele, Tartu linna liiklusõnnetuste statistikale ja senisele liiklusohutusalasemale tegevusele, saab teha järeldusi edaspidiste tegevuste osas. Samuti selle osas, mis hetkel juba liiklusohutuse taseme tõstmiseks tehtud on.

<b>LIIKLUSOHUTUSALASE TEGEVUSE KORRALDAMINE JA SEADUSANDLUS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Tartu Linnavolikogu on algatanud Tartu transpordi arengukava koostamise eesmärgiga jätkata transpordi plaanipärasest arengut.</li> <li>+ Tartu linn on üks Euroopa Liidu strateegilise liiklusohutusosalase kokkuleppe Euroopa Liiklusohutuse Harta allkirjastajastajatest.</li> <li>+ Tartu linna arengudokumentides on sätestatud prioriteetsete valdkondadena keskkonnasäästlikumate liikumisviiside eelisarendamine, samuti on ohutu transpordisüsteem üks arengueesmärkidest.</li> <li>+ Olenemata liiklusohutuspoliitikat sätestava dokumendi puudumisest, tegelevad erinevad Tartu linnavalitsuse osakonnad ja teenistused, aga ka riigiasutuste regionaalsed allasutused igapäevaselt Tartu linnas liiklusohutuse tagamisega.</li> <li>+ Ühena esimestest omavalitsustest töötab Tartu linnas liiklusküsimustes nõuandva organina liiklusnõukogu.</li> <li>+ Tartus on tegevad mitmed liiklejate huvigruppe esindavad kolmanda sektori ühendused. Koostöökogemus Tartu linnas aset leidvate oluliste arengute kavandamisel on olnud väga positiivne .</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Tartu linnas tuleb sätestada liiklusohutuse strateegiline eesmärk ja kehtestada liiklusohutusosalast tegevust valdkonnaüleselt reguleeriv dokument, mis oleks aluseks liiklusohutuse valdkonnaga tegelevate osakondade ja ametkondade vahelisele regulaarsele koostööle ja informatsioonivahetusele.</li> <li>✓ Informatsioon (raskete tagajärgedega) inimkannatanutega liiklusõnnetuste asjaoludest võimaldaks liikluskorraldusteenistuse spetsialistidel reageerida liikluskeskkonnast tulenevatele riskidele.</li> <li>✓ Tartu linna liiklusnõukogu tegevuse aluste, õiguste ja kohustuste sätestamiseks on soovitatav kehtestada põhimäärus.</li> <li>✓ Planeeritavate liikluslahenduste liiklusohutusliku auditeerimise, aga ka olemasolevate lahenduste inspekteerimise protsessi aitab lihtsustada tegevust reguleeriva alusdokumendi kehtestamine.</li> <li>✓ Liiklusohutuse valdkonnas süsteemse tegevuse tagamiseks (nt liikluskasvatases, infrastruktuuri arendamisel toimuva jälgimine, liiklust puudutavate uuringute tulemustesse süvenemine jne) on otstarbekas tulevikus (projektipõhise) liiklusohutusspetsialisti ametikoha loomine.</li> </ul>
<b>LIIKLUSALANE KOOLITUS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Liikluskasvatus on Tartu linna lasteaedade ja koolide õppekava osa, liikluskasvatusalaste tegevustega tegeletakse ka lasteaedade perepäevade ja kooliväliste ringide raames.</li> <li>+ Lõuna Regionaalse Maanteeameti aktiivse tegevuse tulemusena on Tartu linna koolides ja lasteaedades läbiviidud mitmeid koolitusi ja teabepäevi, samuti on rahastatud lasteaedade ja koolide liikluskasvatusalaseid projektitaotluseid.</li> <li>+ Jalgratturikoolituse läbiviimiseks on Lõuna Regionaalne Maanteeamet ellu kutsunud sihtsuunalise õppevahendite meisterdamise projekti.</li> <li>+ Lõuna Regionaalse Maanteeameti eestvedamisel koostöös Tartu Linnavalitsuse tervishoiuosakonnaga on läbiviidud täiskasvanute liikluskasvatusalane koolitus.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Laste liikluskasvatuse läbiviimisel tuleb tõhustada õppematerjalide ja –vahendite kättesaadavust koolidele ja lasteaedadele, parandada võimalusi praktilise õppe läbiviimiseks (liiklusõppeväljakud ja vigursõidurajad) ning õpetajate täiendõppeks. Samuti tuleb suuremat tähelepanu pöörata lapsevanemate teadlikkuse tõstmisele.</li> <li>✓ Jalgratturite liiklusteadlikkuse tõstmiseks tuleb suuremat tähelepanu pöörata nii jalgratturite koolituse kui ka eksamineerimise kvaliteedi tõstmisele</li> <li>✓ Riskirühmad, kellele tuleb keskenduda, on kuni 15aastased jalakäijad ja jalgratturid, algajad mootorsõiduki- ja mopeedijuhid ning eakad liiklejad (nii jalakäijad, jalgratturid kui mootorsõidukijuhid).</li> <li>✓ Koostöös Maanteeametiga tuleb luua uusi võimalusi täiskasvanute liiklusalaseks koolituseks ja toetada sellealaseid eraalgatusi.</li> <li>✓ Transpordiplaneerimise ja liikluskorralduse valdkonnas toimuvate arengute tõttu täieneb pidevalt teave uutest ja ohutumatest liikluslahendustest, mistõttu on oluline tagada linnavalitsuse vastavate spetsialistide täiendõppevõimalusi.</li> </ul>
<b>LIIKLUSOHUTUSE KAMPAANIAD JA TEAVITUS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Meediaväljaanded kajastavad elanikele Tartu linnas aktuaalseid liiklusteemasid selgelt ja arusaadavalt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Linnavalitsus peab jätkuvalt teavitama meediaväljaandeid liiklusalastest teemadest.</li> </ul>

<p>+ Liiklusohutuse teemasid ja säästva liikluskäitumise propageerimisele suunatud informatsiooni on edastatud nii konkreetsete ürituste (autovaba päev, Tartu linna tervispäev, kampaania "Jalgsi tervise nimel") kui ka muude tegevuste käigus (nt koolitused, teabepäevad jne).</p> <p>+ Linnavalitsuse erinevad osakonnad teevad koostööd Lõuna Regionaalse Maanteeametiga konkreetsete ürituste läbiviimise alal.</p>	<p>✓ Linnavalitsus jätkab edaspidi koostöös Maanteeameti ja Politseiga liiklusalaste kohalike kampaaniate korraldamist eesmärgiga vähendada liiklusohutlikku käitumist. Riskikäitumised, millele tuleb suuremat tähelepanu pöörata, on mootorsõidukite ja mopeedijuhtide kiiruseületused ning ohtlik sõidustiil, jalakäijate hoolimatud teeületused ning jalgratturite liikluseeskirjade tundmine ja turvavarustuse kasutus. Samuti tuleb teadvustada koosliiklemisel teineteisega arvestamise vajadust (nt jalgratta- ja jalgteel jalgrattur ja jalakäija, sõiduteel autojuht ja jalgrattur).</p>
<b>LIIKLUSJÄRELEVALVE</b>	
<p>+ Linnavalitsuse ja Lõuna Prefektuuri koostöö loob head eeldused ühistevõimudeks.</p>	<p>✓ Suuremat tähelepanu tuleb pöörata kodanikujärelvalve võimaluste teadvustamisele, sh propageerida heakorratelefoni ja liiklusliini võimalusi.</p>
<b>LIIKLUSKESKKOND</b>	
<p>+ Tartu Linnavalitsusel on koostööleping lähimavalitsustega piiriüleste mõjudega planeeringute kooskõlastamise osas.</p> <p>+ Tartu linnas viiakse läbi mitmeid liiklusalaseid korduvuuringuid.</p> <p>+ Infrastruktuuri arendamisel on üha suuremat tähelepanu pööratud jalakäijate ja jalgratturite liikumisvõimaluste parandamisele.</p>	<p>✓ Kõige sagedasem inimkannatanutega liiklusõnnetuseliik Tartu linnas on mootorsõiduki kokkupõrge jalakäijatega, seega tuleb erilise tähelepanu alla võtta kohad, kus jalakäijatel puuduvad mootorsõidukitest eraldatud liikumisteed ning kohad, kus jalakäijad peavad liikumise jätkamiseks ületama sõidutee (eelkõige ülekäigurajad).</p> <p>✓ Jalgratturite jaoks on probleemne ohutute liikumisteede vähesus ning kohati teede halb seisukord. Jalgratturite turvatunde tõstmiseks tuleb keskenduda ohutute liikumisteede tagamisele.</p> <p>✓ Mootorsõidukijuhtide jaoks on suurimaks probleemiks ebaselge ja seetõttu ohtliku liikluskorraldusega ristmikud. Mootorsõidukiõnnetuste ennetamiseks tuleb analüüsida liiklusõnnetuste koondumiskohtade liikluskeskonna ohutust (sh liikluskorralduse arusaadavust).</p> <p>✓ Olukorra monitooringuks ning edaspidiste tegevuste kavandamiseks on oluline liiklusuuringute kava pikaajalisem planeerimine.</p>

## 2. Strateegia

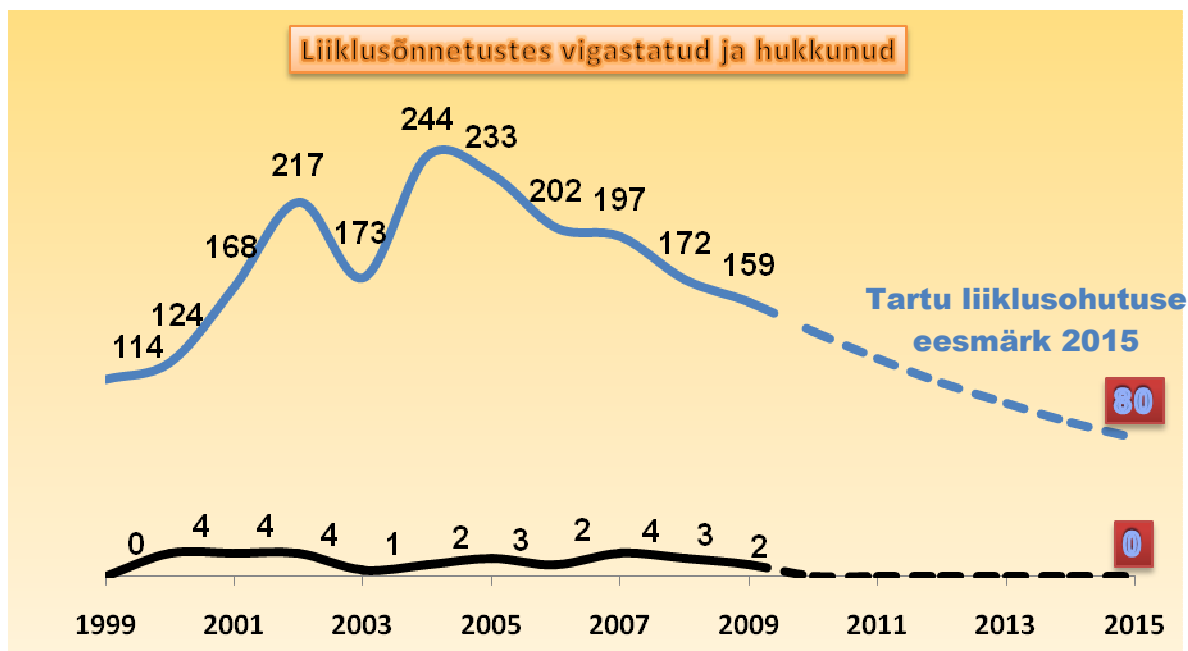
### 2.1. Tartu linna liiklusohutuse visioon

#### Turvalise liikluskeskkonnaga viisakate liiklejate linn!

### 2.2. Programmi strateegiline eesmärk

Liiklusõnnetustega kaasnevad sotsiaal-majanduslikud kahjud ühiskonnale on ajendanud üha enam riike ja kohalikke omavalitsusi välja töötama liiklusohutuse strateegiad ning püstitama eesmärke eelkõige just inimkannatanutega liiklusõnnetuste osas. Konkreetne eesmärk, mis väljendab kohaliku omavalitsuse liiklusohutuse püüdluseid, toimib ühtlasi ka suunisena programmiperioodi jooksul rakendatavate meetmete valikul. Konkreetse liiklusohutuse eesmärgi sätestamise tõhusust on kinnitanud ka mitmed varasemad kogemused, sh Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi positiivne näide.

Eeltoodule tuginedes on sõnastatud Tartu linna liiklusohutusprogrammi strateegiline eesmärk, mille kohaselt aastaks 2015 tuleb Tartu linnas saavutada olukord, kus **liiklusõnnetustes ei ole ühtegi hukkunut ja vigastatute arv langeb vähemalt 50% 2009. aasta tasemega võrreldes.**





### 2.2.1. Valdkondlikud eesmärgid

Tartu liiklusohutusprogrammi alameesmärkide püstitamisel on lähtunud põhimõttest, et liiklusohutuse strateegilise eesmärgi saavutamine on võimalik vaid laiahaardelise lähenemisega liiklusohutusprobleemidele ning organisatsioonidevahelise, aga ka linnavalitsuse erinevate osakondadevahelise koostöö tõhustamisega. Valdkonnad, millele keskendutakse on järgmised: liiklusohutusalase tegevuse korraldamine ja seadusandlus, liiklusalane koolitus, liiklusohutuse kampaaniad ja teavitus, järelevalve ning üldise liikluskeskkonna ohutus.

#### **E1: Liiklusohutusalaste tegevuste koordineerimine koostöös valdkonnaga tegelevate organisatsioonide ja huvigruppidega**

Liiklusohutuse valdkonnas tegutsevad organisatsioonide vahel toimub aktiivne koostöö ning omavaheline suhtlemine on järjepidev ja regulaarne. Liiklusohutusalase tegevuse tõhusamaks korraldamiseks on paika pandud informatsiooni- ja kompetentsivahetuse alused.

Linnavalitsuse spetsialistide tegevust toetab jätkuvalt liiklusnõukogu, mille tööpõhimõtted, pädevus ja ülesanded on fikseeritud kinnitatud põhimäärusega. Välja on töötatud ka erinevad liikluslahenduste ohutut planeerimist ja rekonstrueerimist hõlbustavad alusdokumendid.

Olulisel kohal liiklusohutusalase tegevuse korraldamisel on vabatahtliku initsiatiivi toetamine.

#### **E2: Liiklusalase koolituse tagamisega üldiste teadmiste ja oskuste kujundamine ohutust liiklemisest jalakäija, sõitja ja juhina**

Jätkatakse senist tõhusat tööd laste liikluskasvatuse korraldamisel lasteaedades ja üldhariduskoolides. Toetatakse lasteasutusi ja koole nii õppematerjalide ja –vahendite soetamisel kui ka erinevate koolitusvõimaluste vahendamisel. Erilist tähelepanu pööratakse praktiliste liiklusõppevõimaluste loomisele ja jalgrattakoolituse läbiviimisele koolides.

Täiskasvanukoolituse osas toetatakse nii eraalgatuslikke ettevõtmisi kui ka Maanteeameti poolt väljatöötatud koolituste läbiviimist. Prioriteetsel kohal on ka kohaliku omavalitsuse liiklus- ja planeerimisspetsialistide järjepidev täiendõpe.

#### **E3: Liiklejate riskikäitumise muutmine suunatud kampaaniate ja regulaarse teavitustööga**

Lisaks koolitustele on olulisel kohal teavitus liiklusprobleemidest, mida tehakse nii meediakajastuste kui ka teavituskampaaniate vahendusel. Tartu linnas läbiviidavad liiklusohutuskampaaniate sihtrühmade ja teemade valikul on arvestatud:

- erinevate liikumisviiside kasutajate enimlevinud liikluseeskirja rikkumisi;
- liikluses suurima riskiga rühmi;
- aastaegadest ja ilmastikuoludest tingitud liiklusohutuse probleemküsimuste muutuseid: sügisene koolialgus, talvine nähtavus ja teeolud, kevad-suvine jalgratturite osakaalu kasv.

Liiklusohutuskampaaniate läbiviimisel tehakse koostööd nii Tartu linna lasteasutuste ja koolidega, Maanteeametiga, Politsei- ja Piirivalveameti Lõuna Prefektuuriga, eraettevõtjate ning huvigruppidega. Samuti toetatakse riiklikul tasandil algatatud kampaaniate läbiviimist kohalikul tasandil.

#### **E:4 Liiklusjärelvalve tõhustamise tulemusena liiklusrikkumiste vähenemine**

Olulisel kohal kampaaniate mõju suurendamisel on järelvalve liikluskäitumise ebakohtade osas. Samuti pööratakse tähelepanu paremale teavitusele kodanikujärelvalve võimalustest ning uute automatiseeritud järelvalvevõimaluste loomisele.

Liiklusjärelvalve tõhustamise ja elanikepoolsete teavitusvõimaluste propageerimise loodetud tulemusena vähenevad liiklusrikkumised ning paraneb üldine liikluskultuur.

#### **E5: Turvalise liikluskeskkonna kujundamine, kus infrastruktuurist või liikluskorraldusest tingitud liiklusõnnetuse risk on minimaalne**

Jalakäijate ja jalgratturite ohutuse tagamisel on prioriteediks järjepidev töö üle-linnalise ohutute liikumisteede võrgustiku väljaarendamisel. Erilise tähelepanu all on ka nii olemasolevate kui ka planeeritud sõidutee ületuskohtade lahenduste ohutus ja mugavus jalakäijatele ja jalgratturitele. Jalgratturite arvu kasvades tõuseb vajadus turvaliste parkimisvõimaluste ning jalgrattakasutusevõimaluste parema teavituse järele.

Kuigi jalakäijate ja jalgratturite ohutus on Tartu linna liiklusohutuse taseme tõstmiseks prioriteetseim, on kohaliku omavalitsuse üks olulisemaid kohustusi kõigi liiklejate ohutuse tagamine. Tartu liikluskeskkonda kujundatakse selliselt, et eeskirjadele vastava käitumise korral ei juhtuks ühtegi liiklusõnnetust. Liiklusohutust puudutavate otsuste langetamise

tuginetakse nii olemasolevale teabele, kui ka analüüsidele planeeritava liikluslahenduse efektiivsuse osas. Selleks on muuhulgas sisse seatud olulisema mõjuga liikluslahenduste inspekteerimise ja auditeerimise praktikad. Regulaarselt tegeletakse nii liikluskorraldusvahendite monitooringu kui ka kaasajastamisega, ristmike rekonstrueerimisega ja tänavate hooldusega. Üks turvalise liikluskeskkonna kujundamise aluseid on sujuva liikluse tagamine Tartu linna tänavatel.

Erinevate uuringute regulaarsel läbiviimise tulemusena on linnavalitsuse spetsialistidel hea ülevaade liikluses toimuvast ning liiklusohutuslikest probleemkohtadest. Samuti analüüsitakse nende näitajate alusel iga-aastaselt liiklusohutusprogrammi efektiivsust.

### 2.2.2. Indikaatorid

Liiklusohutusprogrammi tulemuslikkust mõõdetakse iga-aastaselt alljärgnevate indikaatoritega:

Indikaator	2009.a tase
Inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv	145
Liiklusõnnetuses hukkunute arv	2
Liiklusõnnetuses vigastatute arv	159
Liiklusõnnetuses kannatanud kuni 15aastaste jalakäijate arv	12
Liiklusõnnetuses hukkunud või vigastatud jalakäijate arv	46
Liiklusõnnetuses kannatanud kuni 15aastaste jalgratturite arv	5
Liiklusõnnetuses hukkunud või vigastatud jalgratturite arv	24
Liiklusõnnetuses kannatanud 65a ja vanemate jalakäijate arv	9
Inimkannatanutega jalgrattaõnnetuste arv	24
Inimkannatanutega mopeediõnnetuste arv	11
Inimkannatanutega mootorsõidukite külgekoppõrgete arv	27
Joobes sõidukijuhtide süül toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv	8
Tartu linnas läbiviidavate liiklusteemaliste ettevõtmiste arv	1
<b>Politsei- ja Piirivalveameti Lõuna Prefektuuri liiklusjärelvalve andmed:</b>	
Tartu linnas tabatud liiklusrikkujate arv (koos kuritegudega)	10 543
Tartu linnas tabatud joobes mootorsõidukijuhtide arv (koos §424)	594
Tartu linnas tabatud kiiruseületajate arv	2088
Tartu linnas tabatud turvavööd mittekasutanud sõidukijuhtide arv	1524

Tartu linnas tabatud turvavööd mittekasutanud kaassõitjate arv	13
--	----

### 2.2.3. Meetmed ja tegevused

Valdkondlike eesmärkide saavutamiseks nähakse ette konkreetsed meetmed ja tegevused. Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi põhimõtteid järgides rakendatakse odavamad ja efektiivsed meetmed eelisjärjekorras ning kõigis nimetatud valdkondades samaaegselt.

## 1. Liiklusohutusala tegevuse korraldamine ja seadusandlus

### 1.1. Liiklusohutusala tegevuse süsteemsem korraldus.

- 1.1.1. Tartu linna transpordi arengukava 2012–2020 raames liiklusohutuse valdkonna tegevuste täpsustamine ja liiklusohutusprogrammi uuendamine.
- 1.1.2. Liiklusohutuse auditeerimise ja inspekteerimise korra kehtestamine Tartu linnas.
- 1.1.3. Tartu liiklusnõukogu põhimääruse kinnitamine.
- 1.1.4. Liiklusohutusspetsialisti ametikoha loomine.
- 1.1.5. Linnavalitsuse, Politsei- ja piirivalveameti ja Maanteeameti vahel hea tava protokolliga allkirjastamine (liikluskasvatuse- ja teavitustöö, infovahetus ja järelevalve).

### 1.2. Liiklusohutust puudutava informatsiooni kättesaadavuse parandamine.

- 1.2.1. Liiklusõnnetusi puudutava andmevahetussüsteemi sisseviimine erinevate asutustega.
- 1.2.2. Politsei poolt ülevaadete esitamine Tartu liiklusnõukogule inimvigastustega liiklusõnnetustest koos analüüsiga liiklusõnnetuse toimumise peamistest põhjustest.
- 1.2.3. Tartu liiklusohutusprogrammi tulemuslikkuse hindamise ja meetmete arutelu ümarlaua korraldamine.
- 1.2.4. Erinevate ametkondade (nt Politsei- ja piirivalveamet, Maanteeamet, linnavalitsus) poolt läbiviidud liiklusohutust puudutavate uuringutulemuste vahetamine.

### 1.3. Vabatahtliku initsiatiivi toetamine.

- 1.3.1. Liiklejaid esindavate vabäühenduste tegevuste toetamine.
- 1.3.2. Asutuste liikumiskavade koostamise toetamine.
- 1.3.3. Liiklusohutust puudutavate omaalgatuslike projektide (sh kampaaniad, liiklusteemalised päevad jne) toetamine.

1.3.4. Koostöö tõhustamine linnas tegutsevate huvigruppide ja piirkondlike seltsidega erinevate liikluslahenduste väljatöötamisel ja ohutust tõstvate meetmete rakendamisel.

## **2. Liikluslane koolitus**

2.1. Laste liiklusohutusosalase õppe läbiviimiseks tingimuste loomine.

2.1.1. Liiklusõpetuse ainesektsiooni loomine ja selle raames õpetajatele ja noorsootöötajatele korrapärase liiklusosalase täiendõppe organiseerimine ning liiklusõpetuse kvaliteedi tõstmine.

2.1.2. Liiklusõpetuse materjalide vahendamine.

2.1.3. Liiklusõpetuse vahendite soetamise toetamine.

2.1.4. Koostöös politseiga ülelinnalise liikluskasvatuse õppeväljaku rajamine.

2.1.5. Kanali ja Emajõe vahele jalgratturite liikluslinnaku rajamine.

2.1.6. Lasteaedade, koolide ja noortekeskuste initsiatiivi tõstmine liikluskasvatusalaste projektitaotluste esitamisel Maanteeametile.

2.2. Jalgratturi juhtimisõigust taotlevate laste koolitus ja eksamineerimine.

2.2.1. Koolides läbiviidavad jalgrattakoolituse olemasoleva olukorra kaardistamine.

2.2.2. Jalgratturi juhiluba soovivatele lastele koolitusvõimaluste (sh õppematerjalide) tagamine.

2.2.3. Kooli territooriumile vigursõiduraja rajamise ja märgistuse uuendamise toetamine.

2.2.4. Jalgratturi eksami kvaliteedi tagamine politseiametniku kaasamisega ja linnasõidu lülitamisega eksami koosseisu.

2.3. Elanikkonna liiklusohutusosalane õpe.

2.3.1. Elanike liiklusohutusosalane teavitus ja koolitus.

2.3.2. Linnavalitsuse spetsialistide täiendkoolitusvõimaluste tagamine liiklusohutuse ja sellega seonduvate valdkondade osas.

2.3.3. Projekteerijatele täiendkoolituse korraldamine ruumiplaneerimise põhimõtete selgitamiseks.

## **3. Liiklusohutuse kampaaniad ja teavitus**

3.1. Liiklusohutusprobleemide teadvustamisele suunatud kampaaniate ja ürituste korraldamine ja toetamine.

3.1.1. Informatsiooni vahendamine riiklike liiklusohutuskampaaniate ja ürituste kohta.

3.1.2. Kohalikele liikluskäitumise ebakohtadele suunatud liiklusohutuskampaaniate läbiviimine, kasutades kohalikke teabevahendeid ja korraldades avalikke üritusi.

3.1.3. Mopeedijuhtidele suunatud ohutu sõitmise infoürituste korraldamine.

3.1.4. Tartu linna jalgrattasõiduvõimaluste hindamine ja parandusettepanekute tegemine linnajuhtide, linnavalitsuse spetsialistide ja huviliste poolt.

3.2. Liiklusohutusega seotud teemade parem teavitus.

3.2.1. Liiklusohutusest ja sellega seotud valdkondadest laialdasem teavitamine läbi erinevate infokanalite.

3.2.2. Liikluspäevade läbiviimine kõigis Tartu linna koolides, lasteaedades ja noortekeskustes.

3.2.3. Ülelinnaliste ürituste raames (nt tarkusepäev) ka liiklusohutuse temaatika käsitlemine.

3.2.4. Lasteaedade ja koolide lastevanemate üldkoosolekutel liiklusohutusalaste loengute läbiviimine.

#### **4. Liiklusjärelevalve**

4.1. Liiklusrikkumiste üle järelevalve tõhustamine.

4.1.1. Pilootprojekt- kiirusemõõteradarite paigaldamine Tartu sissesõiduteedele ja alandatud piirkiirusega aladele.

4.1.2. Koostöös politseiga teavituskampaania raames liiklusrikkumiste kontrolli läbiviimine.

4.1.3. Jälgimiskaamerate (kiirus, keelava fooritulega ristmiku ületamine, ühissõidukirada, lubamatu parkimine) soetamine, paigaldamine ja haldamine.

4.1.4. Liiklusliini (14900) võimaluste parem teavitus (sh meelespeakleepsud).

4.1.5. Heakorratelefoni 1789 kui liiklusohutudest teavitamise võimaluse propageerimine.

#### **5. Liikluskeskkond**

5.1. Liikluskeskkonna ohutust kaardistavate uuringute läbiviimine.

5.1.1. Uuring „Tartu liiklus“ läbiviimine.

5.1.2. Tartu liiklusõnnetuste analüüsi teostamine, liiklusõnnetuste koondumiskohtade väljaselgitamine ja nende ohtlikkuse vähendamise kava väljatöötamine.

5.1.3. Tartu erinevates piirkondades kehtestatud piirkiiruste sobivuse analüüs (sh. Riia tn. (lõigus Pepleri tn. –Turu tn.), Narva mnt. (lõigus Võidu sild – Puiestee tn.), Turu tn. (lõigus Aida tn. – Riia tn.) ja Vabaduse pst. 40 km/h kehtestamise võimalus).

- 5.1.4. Liikluskorraldusvahendite inspekteerimine (liiklusmärkide seisukord ja nähtavus, teekattemärgistuse seisukord, fooriprogrammide vastavus oludele).
  - 5.1.5. Kooliteel esinevate liiklusohutude kaardistamine õpilaste seas.
  - 5.1.6. Keslinna jalakäijateala laiendamise võimaluste analüüs.
  - 5.1.7. Jalgratta- ja jalgteede ning jalakäijate liikumisteede sõidutee ületuskohtade liiklusohutuslik inspekteerimine ja rekonstrueerimiskava väljatöötamine.
  - 5.1.8. Juhendi koostamine jalgratturite ja jalakäijate liikumisteede paremaks muutmiseks.
- 5.2. Jalakäijatele ja jalgratturitele ohutu liikluskeskkonna kujundamine.
- 5.2.1. Kõnniteede, jalgrattaradade ning jalgratta- ja jalgteede rajamine.
  - 5.2.2. Jalgratta- ja jalgteede ristumiskohtade ja jalakäijate sõidutee ületuskohtade korrastamine, sh määratlemine, milline teeületuse liik on vastavasse liikluskeskkonda sobiv.
  - 5.2.3. Jalgratta- ja jalgteede tähistuse korrastamine ja regulaarne uuendamine.
  - 5.2.4. Ülekäiguradadele kohtvalgustuse paigaldamine.
  - 5.2.5. Liikluskeskkonna ohutumaks muutmine Tartu linna läbivatel põhitänavatel ja rahvusvahelise maantee osadel.
  - 5.2.6. Liikluse rahustamine elamualadel (tehnilised vahendid) ja vajadusel õuealade piiride täpsustamine.
  - 5.2.7. Jalgrataste hoiukohtade rajamine.
  - 5.2.8. Jalgrattateede kaardi koostamine ja selle väljaandmine nii trükisena kui ka Tartu linna kodulehel.
  - 5.2.9. Teehooldes, eriti libedustõrje prioriteetide määramisel jalakäijate liikumisteede ja probleemkohtadega (ülekäigurajad, ühissõidukipeatused, kõnniteed, tõusud ja ristmikud) arvestamine.
  - 5.2.10. Uute teeobjektide planeerimisel erivajadustega inimeste liikumisnõuete arvestamine.
- 5.3. Teede ja tänavate säästev ja ohutu planeerimine, projekteerimine ja rekonstrueerimine.
- 5.3.1. Üld- ja detailplaneeringute liiklusohutusala auditeerimine.
  - 5.3.2. Teeprojektide liiklusohutusala auditeerimine.
  - 5.3.3. Ohtlike teelõikude ja teeprojektielne auditeerimine (inspekteerimine) ja ülevaatus.
  - 5.3.4. Liikluskorraldusvahendite kaasajastamine (liiklusmärkide ja teekatte uuendamine, foorisüsteemide kaasajastamine).

5.3.5. Ühissõidukipeatuste korrastamine.

5.3.6. Liiklusõnnetuste analüüsi alusel tänavate ohutustamine (sh ristmike rekonstrueerimine ohutuse suurendamise eesmärgil).



### **3. Liiklusohutusprogrammi elluviimine ja seire**

Liiklusohutusprogrammi viiakse ellu vastavalt rakendusplaanis sätestatud kohustustele kaasates kõiki valdkonna arendamisest huvitatud organisatsioone ja huvigruppe. Liiklusohutusprogrammi valdkondlike eesmärkide, meetmete ja tegevuste ülevaatamine ning muutmise vajaduse hindamine lähtuvalt püstitatud strateegilisest eesmärgist toimub igaaastaselt. Rahvusliku liiklusohutusprogrammi rakendusplaani uuendamise järgselt võib kohalikele omavalitsustele lisanduda täiendavaid ülesandeid, millega tuleb liiklusalaste tegevuste kavandamisel arvestada. Järgmise Tartu linna liiklusohutusprogrammi koostamist tuleb alustada hiljemalt 2015. aastal.

## **Kasutatud allikad**

### **Arengudokumendid**

Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm 2003–20015 ja rakendusplaan aastateks 2007–2011:  
<http://www.mnt.ee/atp/?id=998>

European Road Safety Action Programme “Halving the number of road accident victims in the European Union by 2010: a shared responsibility”: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52003DC0311:EN:HTML>

European Road Safety Charter: <http://www.erscharter.eu/>

Tartu linna arengustrateegia „Tartu 2030“:  
[http://www.tartu.ee/?lang\\_id=1&menu\\_id=6&page\\_id=56](http://www.tartu.ee/?lang_id=1&menu_id=6&page_id=56)

Tartu linna arengukava aastateks 2007–2013:  
[http://www.tartu.ee/?lang\\_id=1&menu\\_id=6&page\\_id=56](http://www.tartu.ee/?lang_id=1&menu_id=6&page_id=56)

Tartu linna üldplaneering: [http://www.tartu.ee/?lang\\_id=1&menu\\_id=6&page\\_id=56](http://www.tartu.ee/?lang_id=1&menu_id=6&page_id=56)

Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011–2020:  
[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/com\\_20072010\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf)

Transpordi arengukava 2006–2013: [http://www.tartu.ee/data/TAK\\_261006.pdf](http://www.tartu.ee/data/TAK_261006.pdf)

WHITE PAPER – “European transport policy for 2010: Time to decide”:  
[http://ec.europa.eu/transport/strategies/2001\\_white\\_paper\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/strategies/2001_white_paper_en.htm)

### **Uuringud**

Abel, K., 2010. Liikluskasvatuse küsitlus Tartu linna koolidele.

Abel, K., 2010. Liikluskasvatuse küsitlus Tartu linna lasteaedadele.

Abel, K., 2010. Tartu liiklusõnnetuste analüüs 2009.

Stratum OÜ, 2009. Tartu liiklus 2009.

TNS Emor, 2008. Jalgratturikiivri kandmine elanike poolt.

Valikor Konsult OÜ, 2009. Tartu linna ja lähimavalitsuste elanike liiklusuuring.

### **Muud internetiallikad**

Allik, T., Iste, K., Pau, P., „Politsei liiklusohutusala ennetustegevus“. Ettekanne 24.03.2010 õppepäeval „Liikluskasvatus lasteaias“: <http://www.mnt.ee/atp/?id=42084>- viimati külastatud 11.10.2010

Lõuna Regionaalse Maanteeameti liiklusohutuse osakond, „Lõuna Regionaalse Maanteeameti tegevused“. Ettekanne 24.03.2010 õppepäeval „Liikluskasvatus lasteaias“: <http://www.mnt.ee/atp/?id=42084>- viimati külastatud 11.10.2010

Maanteeameti koduleht: [www.mnt.ee](http://www.mnt.ee)- viimati külastatud 11.10.2010

Päästeameti koduleht: [www.rescue.ee](http://www.rescue.ee)- viimati külastatud 11.10.2010

SA Tartu Kiirabi koduleht: [tartu.kiirabi.ee](http://tartu.kiirabi.ee)- viimati külastatud 11.10.2010

## Lisa I Inimvigastustega liiklusõnnetuste koondumiskohad Tartu linnas, 2005–2009

