

# TARTU LIIKLUSOHUTUSPROGRAMM

2017-2025



TARTU 2017

## SISUKORD

Sissejuhatus .....	4
Lühendid.....	5
Kasutatud kirjandus .....	6
1. Liiklusohutusprogrammi koostamise eesmärgid .....	7
2. Hetkeolukorra ülevaade .....	8
2.1. Liikluse arengutrendid.....	8
2.1.1. Autostumine ja läbisõit .....	8
2.1.2. Liikluskoormus tänavavõrgul.....	12
2.2. Eelmise liiklusohutuskava täitmine .....	15
2.2.1. Hinnang eelmises liiklusohutuskava rakendusplaanis kavandatud tegevuste täitmisele .....	15
2.3. Tartus registreeritud liiklusõnnetuste analüüs 2013-2015 .....	18
2.3.1. Tartu linna osa Eesti liiklusohutuses .....	18
2.3.2. Liiklusõnnetuste ajaline jagunemine .....	20
2.3.3. Liiklusõnnetuste liigid .....	22
2.3.4. Liiklusõnnetuste jagunemine tänavaelementide ja liikumistingimuste alusel.....	24
2.3.5. Liiklusõnnetustes osalejad .....	30
2.4. Taristu olukord ja arengud .....	33
2.5. Koostöö naaberomavalitsuste ja -piirkondadega, riigiteedevõrgu arengud ja vastastikused mõjud .....	35
3. Tartu liiklusohutuskava koostamist suunavad ja määravad alusdokumendid .....	36
3.1. Eesti liiklusohutusprogramm aastateks 2003 – 2015 .....	36
3.2. Eesti riiklik liiklusohutusprogramm aastateks 2016 kuni 2025 .....	36
3.3. Transpordi arengukava 2014-2020 .....	37
3.4. Euroopa Liidu liiklusohutuse programm 2011-2020 .....	38

3.5. Tartu Linna transpordi arengukava 2012-2020.....	39
4. Liiklusohutuskava visioon, eesmärgid ja põhisuunad .....	41
4.1. Liiklusohutuskava taust - Nullvisioon .....	41
4.2. Kohaliku liiklusohutusprogrammi roll .....	42
5. Tartu linna liiklusohutuslik visioon.....	44
6. Strateegilised eesmärgid .....	44
Alaesmärk 1: Jalakäijate liiklusohutuse paranemine .....	44
Alaesmärk 2: Jalgratturite liiklusohutuse paranemine.....	44
Alaesmärk 3: Laste ja noorte liiklusohutuse paranemine.....	45
Alaesmärk 4: Mootorsõidukis sõitjate liiklusohutuse paranemine .....	45
7. Tegevuste võtmevaldkonnad.....	46
7.1.1. A:Organisatsiooni toimimise parandamine ja ühiskondliku initsiatiivi toetamine.....	47
7.1.2. B:Liiklusharidus ja teavitustöö.....	47
7.1.3. C:Ohutu liikluskeskkonna kujundamine .....	49
7.1.4. D:Uuringud ja analüüs.....	50
7.1.5. E:Liiklusjärelvalve .....	51
7.2. Peamistele riskigruppidele suunatud meetmed .....	52
7.2.1. Meede: Jalakäijate ohutus .....	52
7.2.2. Meede: Jalgratturite ohutus.....	52
7.2.3. Meede: Eakate ja puudega liiklejate ohutus.....	53
7.2.4. Meede: Laste ja Noorte liiklejate ohutus.....	54
7.3. Ohutu liikluskorralduse saavutamise meetmed .....	55
7.3.1. Meede: Tartu tänavavõrgu ohutustamiskorraldus.....	57
7.3.2. Meede: Taristulahenduste liiklusohutuslik auditeerimine.....	57
LISA 1. Hinnang eelmises liiklusohutuskava rakendusplaanis kavandatud tegevuste täitmisele ...	58

## SISSEJUHATUS

Liiklemise ohtlikkus on käesoleval ajal maailmas üks tõsisemaid sotsiaalseid probleeme. ÜRO on hinnanud liiklusõnnetustes hukkunute arvu maailmas suuremaks kui 1,2 miljonit inimest aastas, mis on võrreldav Eesti elanike arvuga. Ka Eestis on ohutu liikluse tagamine endiselt probleemiks. Kuigi liikluses hukkunute arvu on võrreldes 90ndate aastate algusega õnnestunud oluliselt vähendada, on Eesti võrreldes paljude teiste Euroopa riikidega siiski vaid keskpärasel tasemel või isegi alla selle. Kui näiteks võrrelda liikluses hukkunute arvu Eestis Rootsi, siis on see viimases elanike arvu suhtes enam kui kask korda parem.

Seega, vaatamata ponnistustele, on liiklemise ohtlikkus jäänud endiselt probleemiks, sealhulgas ka Eesti suuruselt teises linnas Tartus.

Arenenud Euroopa riikide kogemustest lähtuvalt ei ole liiklusõnnetused ja nendest ühiskonnale tekitatav kahju kurb paratamatus igapäevases elus. Praktika näitab, et ka liiklusõnnetusi on võimalik ära hoida ning nende raskusastet vähendada. Tunduvalt efektiivsem on teha investeeringuid ohutuma liikluskeskkonna ja liiklejate käitumisharjumuste ümberkujundamiseks, kui kanda liiklusõnnetuste läbi tekkinud ühiskondlikku kahju.

Liiklusohutuse valdkonnas on Euroopa eesmärgid selged ja ambitsioonikad – vähendada liikluses hukkunute arv 2050. aastaks nullini ja vastavalt sellele eesmärgile vähendada liiklussurmade arvu 2020. aastaks poole võrra võrreldes 2010. aastaga. Euroopa Komisjon leiab, et püstitatud eesmärkide saavutamiseks tuleb nii Euroopas tervikuna kui liikmesriikides välja töötada ühtsed strateegiad, mis muu hulgas hõlmaks ka liiklussurmade ja raskete vigastuste ja seotud näitajate ühtset liigitust. Samuti tuleb ühtlustada ja rakendada sõidukite turvalisusega seotud selliseid tehnoloogialahendusi nagu juhiabisüsteemid, automaatne hädaabikõne (*eCall*) ning sõiduki ja infrastruktuuri vahelised liidesed. Tähelepanu tuleb pöörata kõikide liiklejate harimisele ning edendada turvavahendite kasutamist. Eesti jagab Komisjoni seisukohti (vt. „Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020“) nii 2020. aasta kui pikaajalisemate eesmärkide osas ja püüab anda nende realiseerimisse oma panuse [1].

Paljude teiste riikide eeskujule ja ka Eesti senised kogemused on ilmekalt tõestanud, et üheks oluliseks tegevuseks, mis võimaldaks liiklemise ohutuse probleemile läheneda laiahaardeliselt, süsteemselt ja efektiivselt, on liiklusohutuse liiklusohutuskavade ja kavade välja töötamine ja realiseerimine.

Tartu liiklusohutuskava võtab arvesse eelmisel perioodil seatud eesmärkide täitmist ja omandatud praktilisi kogemusi tuginedes Euroopa edukamate riikide eeskujule. Tartu liiklusohutusprogramm 2017-2025 määrab ära Tartu liikluse ohutumaks muutmise eesmärgid, põhimõtted ja suunad.

## LÜHENDID

MKM- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

HTM- Haridus- ja teadusministeerium

MA- Maanteeamet

STAT- Statistikaamet

KOV- kohalik omavalitsus

EL- Euroopa Liit

MS- mootorsõiduk

SA- sõiduauto

VA- veoauto

AB- buss

LO- liiklusohutus

LÕ- liiklusõnnetus

H- liiklusõnnetuses hukkunu

V- liiklusõnnetuses vigastatu

LV- Linnavalitsus

HO- Haridusosakond

LPO- Linnaplaneerimise osakond

LMO- Linnamajanduse osakond

LK- Liikluskomisjon

## KASUTATUD KIRJANDUS

1. Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020. Euroopa Komisjon, 2011.  
[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/road\\_safety\\_citizen/road\\_safety\\_citizen\\_100924\\_et.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_et.pdf)
2. Eesti rahvuslik liiklusohutusprogrammi aastateks 2003 – 2015 täiendatud terviktekst. (Kiidetud heaks Vabariigi Valitsuse 9.02.2012. a korraldusega nr 66)  
<https://www.riigikantselei.ee/valitsus/valitsus/et/valitsus/arengukavad/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium/RLOP%20t%C3%A4iendatud%20terviktekst.pdf>
3. Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm 2003 – 2015. Aruanne programmi II etapi eesmärkide ja rakendusplaani täitmisest aastatel 2008 – 2011.  
<https://www.riigikantselei.ee/valitsus/valitsus/et/valitsus/arengukavad/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium/Liiklusohutusprogrammi%20aruanne%202011.pdf>
4. Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm 2003-2015.  
[http://www.mnt.ee/public/Uus\\_LO\\_programm\\_19.03.03.pdf](http://www.mnt.ee/public/Uus_LO_programm_19.03.03.pdf)
5. Teedevõrgu ohutustamine. Kord ja metoodiline juhend. Inseneribüroo Stratum, 2010.  
[http://www.mnt.ee/public/Teedevorgu\\_ohutustamine.pdf](http://www.mnt.ee/public/Teedevorgu_ohutustamine.pdf)
6. Liiklusohutusele avalduva mõju hindamise metoodika väljatöötamine. Lõpparuanne. TTÜ teedeinstituut, 2010. [http://www.mnt.ee/failid/JUHEND\\_12\\_04\\_2010\\_LOPP.pdf](http://www.mnt.ee/failid/JUHEND_12_04_2010_LOPP.pdf)
7. Euroopa parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2008/96/EÜ, 19. 11.2008, Maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta.
8. Transpordi arengukava 2014-2020.  
[https://www.mkm.ee/sites/default/files/transpordi\\_arengukava.pdf](https://www.mkm.ee/sites/default/files/transpordi_arengukava.pdf)
9. Tartu linna transpordi arengukava 2012-2020. [http://www.tartu.ee/data/Tartu\\_TRAK\\_uus.pdf](http://www.tartu.ee/data/Tartu_TRAK_uus.pdf)
10. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/96/EÜ maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta (ELT L 319, 29.11.2008)
11. Majandus- ja Kommunikatsioonimistri määrus nr 108 (vastu võetud 06.12.2011) *Tee ohutuse määramise tingimused ja nõuded tee ohutuse määramisele.*  
(<https://www.riigiteataja.ee/akt/109122011002>)
12. Liiklusohutusprogramm 2016–2025. Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava aastateks 2016–2019.  
<https://www.mnt.ee/et/liikleja/liiklusohutusprogramm-2016-2025>

## 1. LIIKLUSOHUTUSPROGRAMMI KOOSTAMISE EESMÄRGID

### Liiklusohutusprogrammi koostamise eesmärgid on järgnevad:

1. Turvalise elukeskkonna tagamine vähendades liiklusõnnetuste ja nendes kannatanute arvu;
2. Vähemkaitstud liiklejate, eelkõige jalgratturite ja jalakäijate liiklusturvalisuse tõstmine;
3. Tartu linnas jätkusuutliku transpordisüsteemi arendamine tagades kõikide liikumisviiside: ühistranspordi, kergliikluse (jalgrattaliikluse ja jalakäijate) aga ka autoliikluse tasakaalustatud ja jätkusuutliku arengu;
4. Muuta Tartu transpordisüsteem kulusäästlikuks optimeerides erinevate liikumisviiside kasutamist, liiklusvoogude jagunemist ja vähendades ajakadusid ja transpordi kahjulikke mõjusid.
5. Tartu linna peamiste liiklusohutuslike tegevuste määritlemine lähtuvalt riiklikest ja kohalikest eesmärkidest ning liiklussüsteemi arendamise põhimõtetest.

Tartu jätkusuutliku arengu tagamisel on väga oluline transpordiprobleemide kompleksne lahendamine. Ainult mootorsõidukite liiklusruumi avardamine linna keskuses ei ole lahenduseks. Lähiriikide pikaajaline praktika on näidanud, et ilma ühistranspordi ja alternatiivseid liikumisviise, eelkõige jalgsi- ja jalgrattaliiklust, soosimata ei ole võimalik suurtes linnades elanike liikumisvajadust lahendada. Jätkata tuleb teavitustööga transpordiliigi mõistlikust valikust. Tulemuste saavutamine eeldab ühistranspordi eelistuse jätkamist eratranspordiga võrreldes. Kuna liikumistingimused on väga tihedalt seotud rahvatervise probleemidega, on oluline koht ka kergliikluse (jalakäijad, jalgratturid jne) liiklemistingimuste eelisarendamisel.

Tartu jätkusuutliku arengu tagamisel on põhiülesandeks linnas võimalikult optimaalse, sujuva, ohutu ja keskkonnasõbraliku liikluse võimaldamine. See eeldab aga linnavalitsuse kõigi ametite ja struktuuride ühest arusaamist taotletavast lõppeesmärgist – ohutust liikluskeskkonnast. Seega peavad olema protsessi kaasatud linnaplaneerijad, teedeehitajad, liikluskorraldajad, keskkonnakaitsjad, haridusvaldkond, sotsiaalstruktuurid, tervisekaitsjad ning samuti ka linnakodanikud.

Tartu liiklusohutuslik olukord mõjutab tähelepanuväärsel määral ka kogu Vabariigi liiklusohutuslikku olukorda, kuna siin leiab aset märkimisväärne osa liiklusest, aga ka liiklusõnnetustest. Sellest tulenevalt on käesoleva dokumendi ajaline periood seotud kooskõlla riiklike arengudokumentide perioodiga. Käesoleva arengukava sätestab seega peamised liiklusohutuslikud eesmärgid ja tegevused kuni aastani 2025. Tartu liiklusohutusprogramm on kooskõlas Eesti liiklusohutusprogrammiga 2016-2015 ja selle elluviimiskava 2016-2019, mille Vabariigi Valitsus kinnitas 16.02.2017 korraldusega nr 54 liiklusohutusprogrammi aastateks 2016-2025.

## 2. HETKEOLUKORRA ÜLEVAADE

### 2.1. LIIKLUSE ARENGUTRENDID

#### 2.1.1. AUTOSTUMINE JA LÄBISÕIT

Autoliikluse maht ja liikluskoormused on peamiselt mõjutatud mootorsõidukite arvust. Registreeritud mootorsõidukite (ms) arvu ja nende põhiliikide arvu osas peab Eestis arvestust Maanteeamet (MA). MA andmete põhjal on Tartu maakonnas ja linnas registreeritud mootorsõidukite (MS), sealhulgas sõiduautode (SA), mootorrattaste (MR), veoautode (VA) ja busside (AB) arv aastatel 1998-2015 järgmine:

Tabel 1. Tartu linna ja maakonna autopark, 1998-2015

Aasta	Piirkond	Registreeritud mootorsõidukite arv			
		Sõiduautod	Veoautod	Bussid	Mootorrattad
1998	Tartu maakond	43340	8256	669	605
	..Tartu linn	29879	5224	510	407
1999	Tartu maakond	44048	8080	567	665
	..Tartu linn	30108	4926	408	450
2000	Tartu maakond	44874	8265	561	664
	..Tartu linn	30442	5035	405	439
2001	Tartu maakond	40272	7800	445	677
	..Tartu linn	26604	4650	312	448
2002	Tartu maakond	39575	7531	418	669
	..Tartu linn	25640	4506	306	431
2003	Tartu maakond	42425	7744	440	754
	..Tartu linn	27658	4600	334	489
2004	Tartu maakond	45847	7772	435	863
	..Tartu linn	29569	4610	327	566
2005	Tartu maakond	46766	7588	415	950
	..Tartu linn	29962	4496	304	600
2006	Tartu maakond	51084	8043	583	1148
	..Tartu linn	32129	4714	474	694
2007	Tartu maakond	44926	6241	462	1502
	..Tartu linn	27457	3731	395	755
2008	Tartu maakond	56011	9367	647	1761
	..Tartu linn	34402	5955	553	1013
2009	Tartu maakond	55460	9077	560	1823
	..Tartu linn	33736	5613	468	1035
2010	Tartu maakond	57664	8876	546	2064
	..Tartu linn	34445	5250	450	1152



2011	Tartu maakond	61055	9173	461	2292
	..Tartu linn	36430	5429	360	1288
2012	Tartu maakond	64225	9409	452	2484
	..Tartu linn	38093	5489	345	1397
2013	Tartu maakond	66808	9878	462	2707
	..Tartu linn	39280	5654	349	1482
2014	Tartu maakond	67001	10247	606	2776
	..Tartu linn	38150	5721	488	1427
2015	Tartu maakond	60037	10042	593	2387
	..Tartu linn	31197	5398	477	978

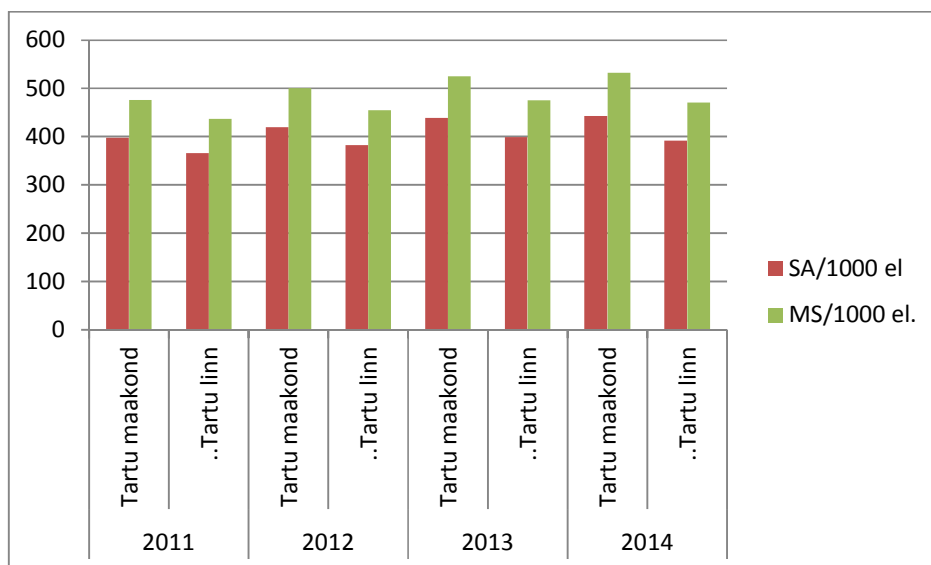
Allikas: Statistikaamet

Maanteeameti liiklusregistrit on nimetatud perioodi vältel mitmeid kordi korrastatud, seetõttu ei ole andmed päris üheselt võrreldavad. Kõik muudatused on katnud sellest eesmärgist, et hoida registris vaid reaalselt olemasolevaid sõidukeid, mis mõjutavad ka liikluskoormust tee- ja tänavavõrgul.

Arvutusliku autostumistaseme väärtused Tartu maakonnas ja linnas on esitatud järgmises tabelis ja graafikutel.

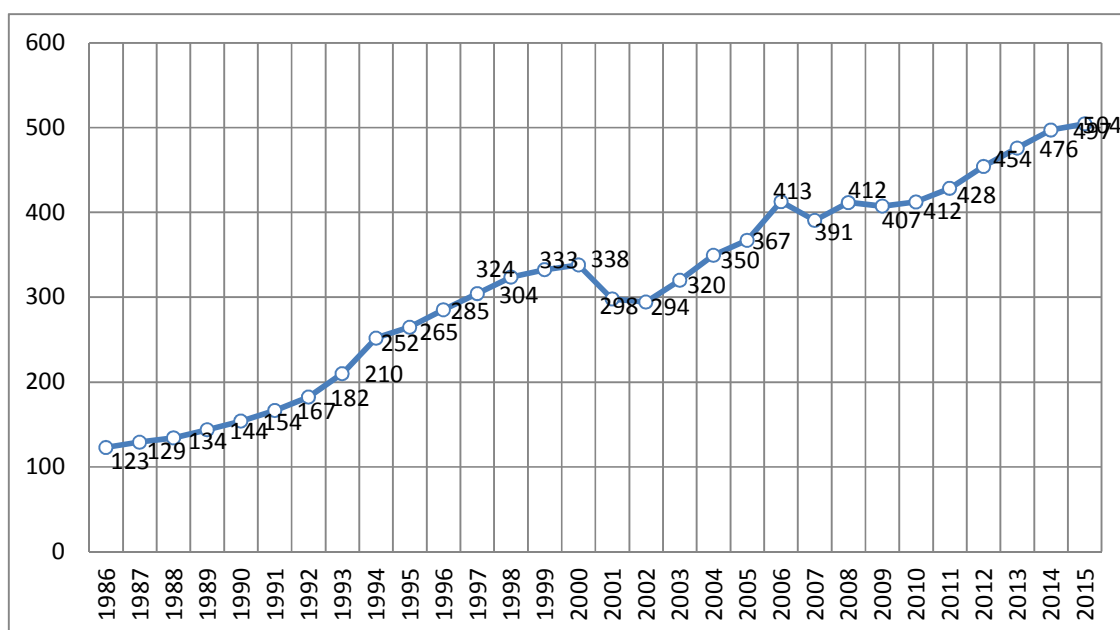
Tabel 2. Tartu linna ja maakonna arvutuslik autostumistaseme 2001-2013. (Koostatud MA ja STAT andmete alusel. Märkus\*- 2015.a. andmed on esialgsed).

Aasta	Piirkond	Elanike arv	Autostumistaseme	
			Sõiduautot/ 1000 el.	Mootorsõidukit/ 1000 el.
2011	Tartu maakond	153 479	398	476
	..Tartu linn	99 558	366	437
2012	Tartu maakond	153 100	419	500
	..Tartu linn	99 518	383	455
2013	Tartu maakond	152 188	439	525
	..Tartu linn	98 449	399	475
2014	Tartu maakond	151 377	443	533
	..Tartu linn	97 332	392	470
2015	Tartu maakond*	-	397	492
	..Tartu linn*	-	321	396



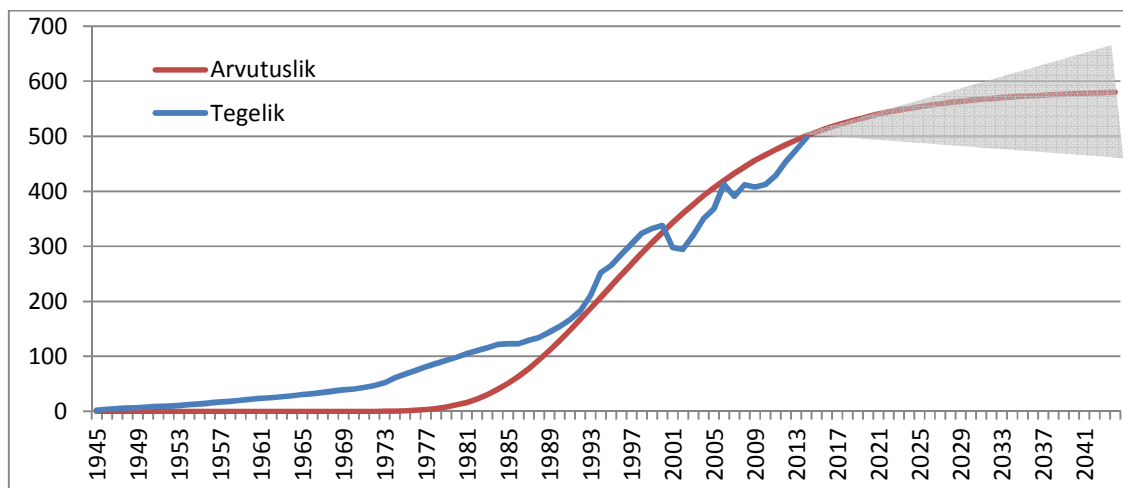
Joonis 1. Tartu linna ja maakonna arvutuslik autostumistase 2011-2014

Siiski ei iseloomusta ühe piirkonna (näiteks Tartumaa või Tartu linna autostumistase autostumise arengut küllaldaselt. Siin on mitu põhjust- ühest küljest on võimalik oma sõiduauto registreerida aadressil, mis ei kajasta selle omanikku tegelikku elukohta või toimimiskohta, teisalt sõidavad linnas ka teistes piirkondades registreeritud mootorsõidukid. Autostumise seniseid arengutrende ja võimalikku prognoosi silmas pidades on otstarbekam analüüsida Eesti autostumise arengut tervikuna. Seda iseloomustab järgmine graafik:



Joonis 2. Eesti autostumistase muutus 1986-2015 (sõiduauto 1000 elaniku kohta)

Autostumise taseme prognoosimine on märksa keerukam. See sõltub paljudest asjaoludest, näiteks majanduse ja elanike heaolu arengust, aga väga olulisel määral ka riigi ja kohaliku omavalitsuse liikluspoliitikast, sealhulgas maksupoliitikast, taristu arengust, alternatiivsete liikumisviiside konkurentsivõimest ja paljust muust. Üks võimalikke arengutsenaariume, mille aluseks on teiste Euroopa riikide autostumise arengud, on toodud järgmisel joonisel.



Joonis 3. Võimalik autostumise areng SA 1000 elaniku kohta.

Sõltumata täpsematest arenguprognoosidest saab väita kindlalt, et autostumise kiire kasvu ajad on möödumas ja kui järgmisel kümnendil saab küll prognoosida veel autostumise kasvu, siis toimub see eelmisel kümnendil täheldatust märgatavalt aeglasemalt.

Autostumise peamisteks tagajärgedeks on autokasutuse kasv, sellest omakorda tuleneb mootorsõidukite läbisõidu muutumine, mis omakorda kajastub mootorsõidukite liiklussageduse muutumises tänavavõrgul. Autokasutuse kasvu iseloomustab hästi summaarse mootorsõidukite läbisõidu muutumine

Tabel 1. Mootorsõidukite summaarne läbisõit Eestis, Tallinnas, Tartumaal ja Tartu linnas, 2013-2014. (allikas: Maanteeamet).

milj. km	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Muutus 2014/ 2013
Tallinn	1899,7	1804,7	1750,6	1779,7	2079,5	2212,4	2376,8	6,9%
Tartumaa	594,5	543,6	540,1	533,3	528	644,1	678,2	5,0%
<b>Tartu linn</b>	<b>313,0</b>	<b>285,0</b>	<b>276,4</b>	<b>293,7</b>	<b>314,7</b>	<b>324,6</b>	<b>343,7</b>	<b>5,6%</b>
Kokku	9363,9	8598,5	8354,6	8466,6	8876,4	9111,8	9471,2	3,8%

Nagu tabelist näha on läbisõit nii Tallinnas kui Tartumaal ja Tartu linnas kasvanud vabariigi keskmisest kiiremini. Selle otseseks tagajärjeks on liiklussageduse kasv linnatänavatel.

### 2.1.2. LIIKLUSKOORMUS TÄNAVAVÕRGUL

Tartus on liiklusloendusi teostatud juba 1993. aastast. Siiski on ajareas mõned puuduvad tulemused, nii ei viidud Tartus regulaarset liiklusloendust läbi 2010. ja 2013.aastal, mille tõttu ei ole iga-aastane liikluskoormuse muutumise dünaamika päris üheselt jälgitav.

Kui aga analüüsida liiklussageduste summaarset muutumist alates 1993. aastast jõuame järeldusele, et kui uuringuperioodi alguses jäi öhtuse tipptunni (esimestel loendusaastatel loeti liiklust Tartus vaid öhtusel tipptunnil) summaarne liikluskoormus kesklinnas alla 6000 mootorsõiduki tunnis, siis juba 1997. aastal jõuti ületada 10 000 sõiduki piiri ja 2008. aastal ületas see juba 18 000 sõidukit tunnis kahes liikumissuunas kokku. 2009. aastal, tänu majanduslangusest tingitud liikluskoormuse langusele jäi see näitaja aga suurusjärku 15 000. Käesoleva uuringu tulemustel on see endiselt samas suurusjärgus ületades 15 000 sõidukit tunnis (kahes suunas kokku).

Äärelinna liikluse kogumaht on mõistagi veidi väiksem. 1993. aastal jäi linnapiiri liiklussagedus öhtusel tipptunnil alla 1500 sõiduki, 1997. aastal üle 4000 sõiduki, 2003. aastal 6000 sõidukit ja 2007. aastal ca 8000 mootorsõidukit tunnis. 2009. aastal ulatus see arv ca 8500 autoni tunnis, 2011.aastal aga ületas 9000, siis käesoleva uuringu andmetel on see juba üle 10 000 mootorsõiduki tunnis.

Samavõrd tähtis, kui liikluse kogumahu jälgimine, on hinnata liikluskoormuse kasvu ja selle arenemise trende pikema perioodi lõikes.

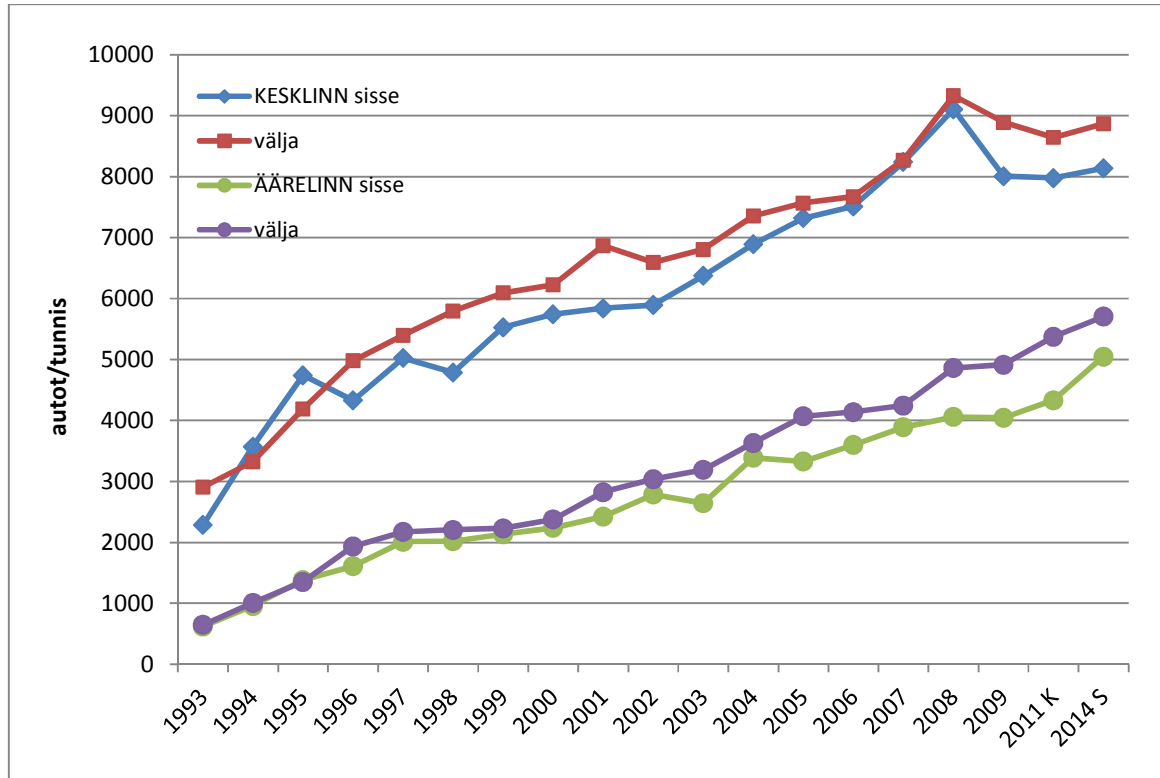
Kui võtta aluseks 1993. aasta öhtuse tipptunni liiklussageduste kogumaht (=100%), siis juba 1996-1997. aastaks oli see kahekordistunud nii kesklinnas kui äärelinnas (linnapiiri ületav liiklus). Kui hinnata aga edasisi kesklinna liikluse arengutrende, siis võrreldes 1993. aastat 2011. aasta kevadega, on see kasv enam kui kolmekordne. 2014.aastal ei muutunud kesklinna liiklus oluliselt ja jäi samale tasemele kui 2009. ja 2011.aastal.

Äärelinna liikluse kasvutempo on olnud aga tunduvalt kiirem. Võrreldes 1993. aastaga kahekordistus see juba 1995. aastaks, kolmekordistus 1997. aastaks, neljakordistus 2001. aastaks, viiekordistus 2004. aastaks ja kuuekordistus 2006. aastal. 2009. aastal liikluskoormus langes, kuid võrreldes 1993. aastaga ületas see siiski enam kui 6-kordselt 1993. aasta väärtuse. 2011. aasta kevadised väärtused on pigem sarnased 2008. aastale ja ületavad 1993. aasta väärtusi praktiliselt 7 korda. 2014.aasta loenduse tulemused osutusid aga seniste loenduste suurimaks jõudes tasemele, mis võrreldes 1993.aastaga on enam kui 8 korda suuremad.

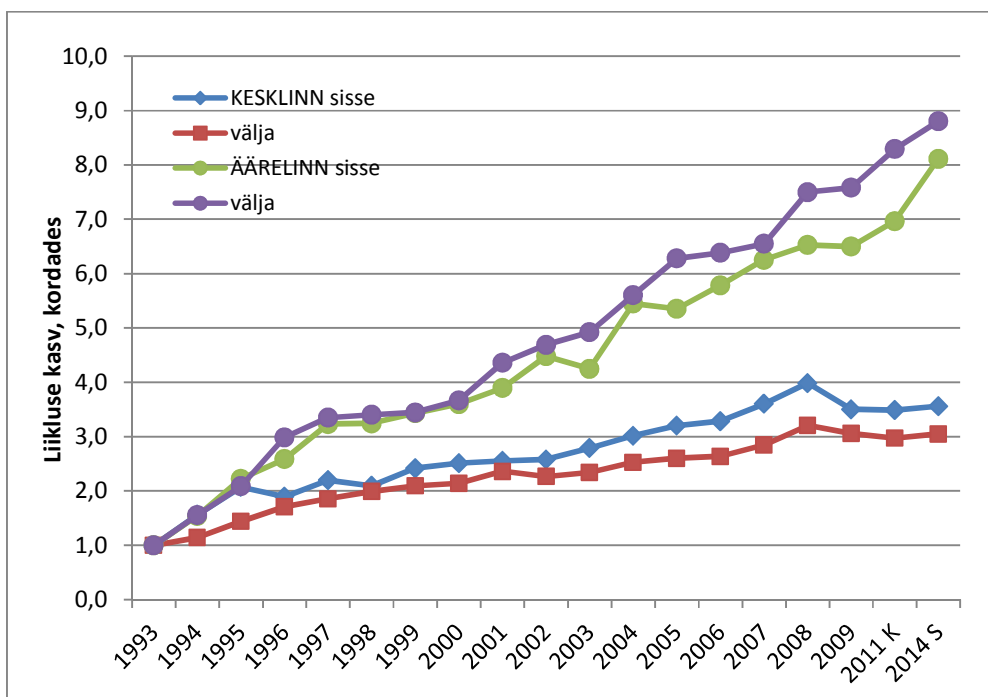
Senised liikluse kasvutempod on aastate jooksul olnud küll erinevad, kuid nad on kujundanud siiski üsna selgeid trende. Nii saab pikemaajalist arengut analüüsides väita järgmist:

- Tartu kesklinna liikluskoormuste kasv on pikemaajalises perspektiivis stabiliseerunud;

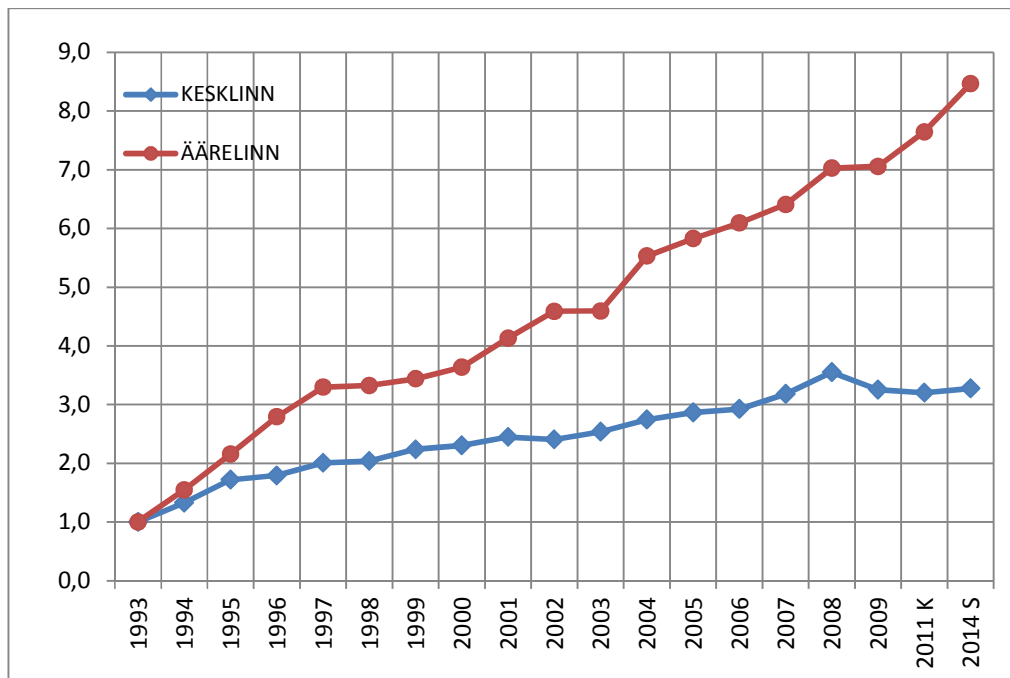
- Tartu äärelinna liikluskoormuse kasv on olnud kiirem kui kesklinnas. Üldise trendina saab prognoosida ka selle kasvu jätkumist.



Joonis 4. Tartu liikluskoormuste areng 1993-2014 õhtusel tipptunnil.



Joonis 5. Tartu liikluskoormuste kasv 1993-2014 (korda võrreldes 1993.aastaga), öhtusel tiptunnil.



Joonis 6. Tartu liikluskoormuse areng 1993-2014 (kordades võrreldes 1993.aastaga), öhtusel tiptunnil, mõlemad liiklussuunad kokku.

## 2.2. EELMISE LIIKLUSOHUTUSKAVA TÄITMINE

Tartu linna liiklusohutusprogramm 2011-2015 sätestas põhilise strateegilise eesmärgina saavutada olukord, kus 2015.aastal ei hukkuks Tartu linnas liiklusõnnetustes mitte ühtegi inimest ja vigastatute arv langeks 2009.aastaga võrreldes 50%. 2009.aastal sai Tartus liiklusõnnetustes surma 2 inimest ja vigastada 159 inimest, seega oli eelmises liiklusohutusprogrammis seatud eesmärgiks see, et vigastatute arv oleks väiksem kui 80.

Perioodi 2013-2015 tulemused olid tegelikult järgnevad

Aasta	Liiklusõnnetustes hukkunuid	Liiklusõnnetustes vigastatuid
2013	2	151
2014	3	132
2015	4	95
Keskmiselt aastas 2013-2015	3,0	126

Allikas: Maanteeamet [3].

Seega - vaatamata inimkahjuga liiklusõnnetuste arvu ja neis vigastatute arvu vähenemisele, ei õnnestunud eelmises liiklusohutusprogrammis püstitatud eesmärgid Tartus täita.

### 2.2.1. HINNANG EELMISES LIIKLUSOHUTUSKAVA RAKENDUSPLAANIS KAVANDATUD TEGEVUSTE TÄITMISELE

2016.a veebruaris Tartus toimunud uue liiklusohutuskava koostamise koosolekul paluti osalejatel (Tartu linnavalitsuse, Maanteeameti, Politsei- ja Piirivalveameti, haridusasutuste ning Tartu Ülikooli esindajad) hinnata eelmises kavas kavandatud tegevuste täitmist. Tulemuste detailsem ülevaade on lisas 1.

Kavandatud tegevustest hinnati **kõige kõrgemalt** järgmiste tegevuste täitmist:

- Politsei poolt ülevaadete esitamine Tartu liiklusnõukogule inimvigastustega liiklusõnnetustest koos analüüsiga liiklusõnnetuse toimumise peamistest põhjustest
- Tartu liiklusnõukogu põhimääruse kinnitamine
- Pilootprojekt- kiirusemõõteradarite paigaldamine Tartu sissesõiduteedele
- Uuring "Tartu liiklus" läbiviimine (liiklusloendused)

- Liiklusõpetuse aineseksiooni loomine ja selle raames õpetajatele ja noorsootöötajatele korrapärase liiklusalase täiendõppe organiseerimine ning liiklusõpetuse kvaliteedi tõstmine
- Jalgrattateede kaardi koostamine ja selle väljaandmine nii trükisena kui ka Tartu linna kodulehel
- Ülelinnaliste ürituste raames (nt tarkusepäev) ka liiklusohutuste temaatika käsitlemine
- Kooliteel esinevate liiklusohutuste kaardistamine õpilaste seas
- Kõnniteede ning jalgratta- ja jalgteede rajamine
- Jalgratta- ja jalgteede tähistuse korrastamine ja uuendamine

**Kõige halvemaks** hinnati aga järgmiste kavandatud tegevuste täitmist:

- Tartu liiklusohutusprogrammi tulemuslikkuse hindamise ja meetmete arutelu ümarlaua korraldamine
- Liiklejaid esindavate vabaühenduste tegevuste toetamine
- Asutuste liiklusohutuskavade koostamise toetamine
- Koostöös politseiga üle-linnalise liiklushariduse õppeväljaku rajamine
- Kanali ja Emajõe vahele jalgratturite liikluslinnaku rajamine
- Vigursõiduradade rajamine ja märgistuse uuendamine koolide territooriumitel
- Linnavalitsuse spetsialistide täiendkoolitusvõimaluste tagamine liiklusohutuse ja sellega seonduvate valdkondade osas
- Projekteerijatele täiendkoolituse korraldamine ruumiplaneerimise põhimõtete selgitamiseks
- Koostöös politseiga teavituskampaania raames liiklusrikkumiste kontrolli läbiviimine
- Liiklusõnnetusi puudutava andmevahetussüsteemi sisseadmine erinevate asutustega
- Liiklusliini (14900) võimaluste parem teavitus (sh meelepeakleepsud)
- Jälgimiskaamerate (kiirus, keelava fooritulega ristmiku ületamine, ühissõidukirada, lubamatu parkimine) soetamine, paigaldamine ja haldamine
- *Liiklusohutusspetsialisti ametikoha loomine*
- *Linnavalitsuse, Politsei- ja piirivalveameti ja Maanteeameti vahel hea tava protokolliga allkirjastamine (liiklusharidus ja -teavitustöö, infovahetus, järelevalve)*

Kahe viimatinimetatud tegevuse osas leidsid kõik osalejad, kes neile hinnangu andsid, et neid pole täidetud.

Lisaks juba kavandatud tegevuste täitmise hinnangule paluti osalejatel esitada oma arvamus ka kavandatud tegevuste edasise jätkamise vajaduses- eesmärgiga lülitada need tegevused uuesti ka järgmise liiklusohutuskava tegevuste loetellu.

Kõige vähem peeti vajalikuks järgmiste tegevuste jätkamist (kusjuures mõned neist said eelmises kavas kõige kõrgema täitmise hinnangu, mistõttu saab neid pidada teostatud ja toimivateks):

- Liiklejaid esindavate vabaühenduste tegevuste toetamine
- Asutuste liiklusohutuskavade koostamise toetamine
- Pilootprojekt - kiirusemõõteradarite paigaldamine Tartu sissesõiduteedele
- Liiklusliini (14900) võimaluste parem teavitus (sh meelepeakleepsud)



Lisaks pakuti välja ka rida uusi teemasid järgmisse liiklusohutuskavasse, mida saab grupeerituna loetleda järgmiselt:

- Jalgrattakoolitus, rahastada linna eelarvest ja korraldada tsentraalselt. Eesmärk: 100% 10-aastasi on läbinud koolituse
- Jalgrattakoolitus, alustada juba 7-aastastest ja lasteaiaaia lõpus
- Uuringute, analüüside tutvustamine linna elanikele
- Liiklusohutusprojektide konkursi läbiviimine, linna eelarve toetusega
- Lasteaedade liiklushariduse tõhustamine, sealhulgas töö lastevanematega
- Lastevanemate teavitustegevus e-keskkonna kaudu
- Tõhustada koostööd liiklusspetsialistidega, et liiklusharidus lasteaiaas oleks parem.
- Koolides laste LO alaste projektide läbiviimine, kus õpilased uuriksid ise probleeme ja pakuks välja lahendusi
- Infomaterjalide kättesaadavuse ja nende olemasolu parandamine- parem infovahetus haridussüsteemi ja MA vahel
- Liikluslinnakute rajamine
- Meedia rolli suurendamine LO teemadel
- Tänavate projekteerimislahendused viia vastavusse tänavate funktsiooniga
- Ülekäiguradade ohutuse suurendamine, liikluskorralduse parandamine neil
- Tegelemine eakate liiklejatega, koolitused ja infopäevad
- Tegeleda tuleb ka täiskasvanutega see aitab parandada ka laste LO
- Regulaarne LÕ analüüs, selgitada välja olulised asjaolud
- Tähelepanu eelkõige riskigruppidele
- laste ja noorte liiklushariduses rõhutada õppimist läbi tegutsemise
- Jalgrattaliikluse ohutus- uued lahendused- elektrirattad
- Tähelepanu just probleemsetele koolidele
- Koostöös HTM-ga algatada õpetajakoolituse programmis ohutusaine + LO läbiva teemana
- Kasutada ära tudengite potentsiaali- nad on nii JK, juhid, JR, aktiivsed liiklejad, väärtusi kandev kodanikkond, tulevased lapsevanemad, teostavad uuringuid
- Koostöö SA Tartu Kiirabi- eelkõige raskete LÕ problemaatika
- Tervist edendavad töökohad- LO koolitus, mida viib läbi tööandja
- LO statistika kanda jooksvalt linna kodulehele
- Liiklusnõukogu tegevuse tõhustamine- kaasata kas alaliselt (haridus puudub!) või ajuti spetsialiste
- Šokikampaaniad TV-s
- Liiklushariduse uued meetodid koolides, lihtsad ja haaravad õpperakendused, koos lastega tegevused jms
- uuringud ja analüüsid- viia läbi järjepidevalt ja avalikustada tulemused

## 2.3. TARTUS REGISTREERITUD LIIKLUSÕNNETUSTE ANALÜÜS 2013-2015

### 2.3.1. TARTU LINNA OSA EESTI LIIKLUSOHUTUSES

28. mail 2003. aastal Riigikogu toetuse saanud esimese rahvuslik liiklusohutusprogrammi 2003-2015 [4] strateegiliseks eesmärgiks oli saavutada 2015. aastaks olukord, et Eestis liiklusõnnetustes hukkunute arv ei ületaks 100 inimest.

Programmi eesmärkide saavutamiseks kavandati tegevusülesanded liiklusohutuse parandamiseks. Lähtudes tegevusülesannete rakendamise kiirusest, maksumusest ja tõhususest olid ülesanded jaotatud järgmistesse etappidesse:

- I etapis (aastatel 2003 – 2007) alustati esmatähtsate, kiirelt toimivate ja odavate meetmete rakendamist;
- II etapis (aastatel 2008 – 2011) jätkati I etapi käigus efektiivseks osutunud meetmete elluviimist ja rakendatakse täiendavalt keerukamaid ja suurema maksumusega meetmeid;
- III etapis (aastatel 2012 – 2015) analüüsiti kahe esimese etapi tulemusi ja rakendatakse täiendavalt keerukaid, kalleid ja edasilükatud meetmeid.

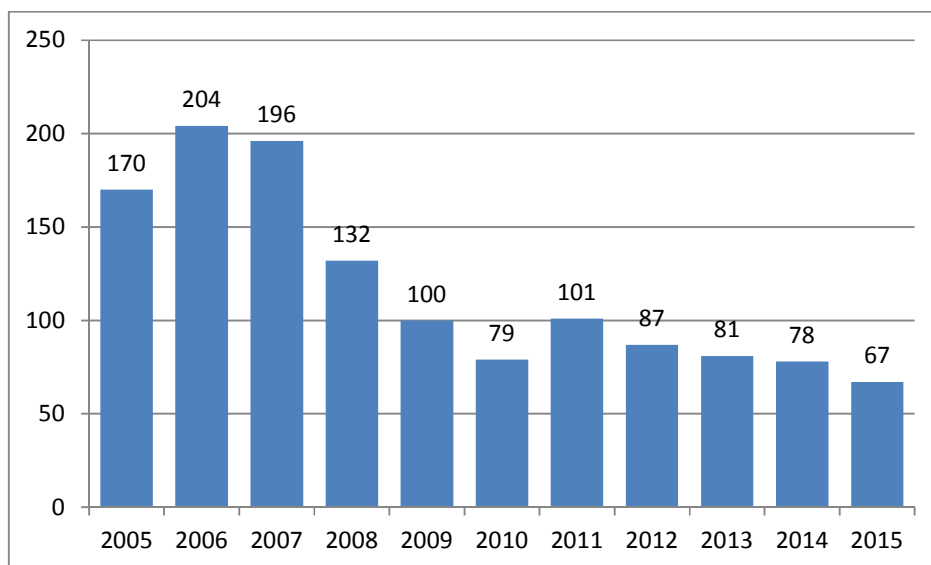
Parima tulemuse saavutamiseks olid programmiliste tegevuste elluviimisesse kaasatud Majandus- ja Kommunikatsiooni ministeerium, Tehnilise Järelevale Amet, Justiitsministeerium, Siseministeerium, Politsei- ja Piirivalveamet, Päästeamet, Sotsiaalministeerium, Haridus- ja Teadusministeerium, SA Innove, Eesti Liikluskindlustusfond, Tallinna Ülikool, Tallinna Tehnikaülikool ja kohalikud omavalitsused.

2. jaanuaril 2014 kinnitas Vabariigi Valitsus aruande "Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi aastateks 2003 – 2015" III etapi eesmärkide ja rakendusplaani täitmisest aastal 2012 [3].

Aruanne annab ülevaate olulisematest 2012. aastal toimunud edasiminekutest ja elluviidud tegevustest liiklusohutusprogrammi elluviimisel. 2012. aastal alustati regionaalsete liikluskomisjonide moodustamise ja tööle rakendamisega piirkondades, kus need seni on puudunud. See tegevus aitab kaasa tervikliku liiklusohutuse haldamissüsteemi loomisele ning parandab suhtlust kohalike omavalitsuste suunal.

Liiklusohutusosalaste meetmete valdkonnas on maanteeamet välja töötanud maanteetranspordi intelligentsete transpordisüsteemide arendamise strateegia ja tegevusplaani aastateks 2012–2017. Tagatud on hukkunu või vigastatuga liiklusõnnetuses osalenud sõidukijuhtide terviseseisundit puudutava sotsiaalministeeriumi haldusalas oleva info kättesaadavus liiklusõnnetuste põhjuste süvaanalüüsi läbiviijatele. Tõhustunud on terviseameti läbiviidav kontroll sõidukijuhtidele tervisetõendeid väljastavate arstide tegevuse üle ning valminud on uuring „Liiklusõnnetustest (sh hukkunutest ja vigastatutest) ühiskonnale põhjustatava kahju määramine“.

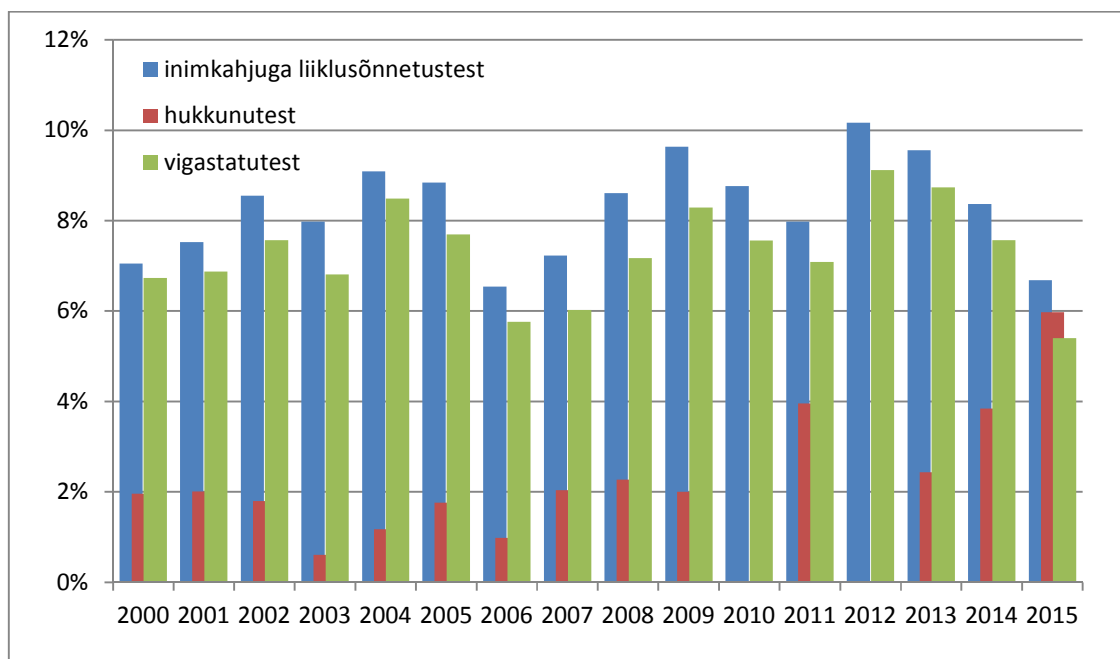
9. veebruaril 2012. aastal kinnitas Valitsus täiendatud „Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi 2003–2015“ [2], millega korrigeeritakse liiklusohutuse strateegilist eesmärki. Uueks strateegiliseks eesmärgiks oli vähendada Eestis 2015. aastaks liiklussurmade arvu võrreldes aastate 2008–2010 liiklussurmade keskmise arvuga ja saavutada olukord, kus liikluses ei hukkaks kolme aasta keskmisena enam kui 75 inimest aastas ja liiklusõnnetustes vigastatute arv ei ületaks aastate 2013–2015 keskmise väärtustena 1500 inimest aastas.



Joonis 7. Liiklussurmade arv Eestis 2005-2015.a.

Seega kujunes aastate 2013-2015.a. keskmiseks liiklussurmade arvuks Eestis 75,3, mis on lähedane püstitatud eesmärgile.

Tartu linna osa Vabariigis registreeritud inimkahjuga liiklusõnnetustest, neis vigastatutest ja hukkunutest on märkimisväärne, jäädes liiklusõnnetuste osas vahemikku 6,5-10,2%, vigastatute osas vahemikku 5,8-9,1% ja hukkunutest vahemikku 0-6%. Seega omavad Tartu linna tulemused olulist mõju ka kogu Vabariigi liiklusohutuslik eesmärkide täitmisele ja siin rakendatud tegevused ja meetmed on olulised ka kogu Vabariigi seisukohalt.

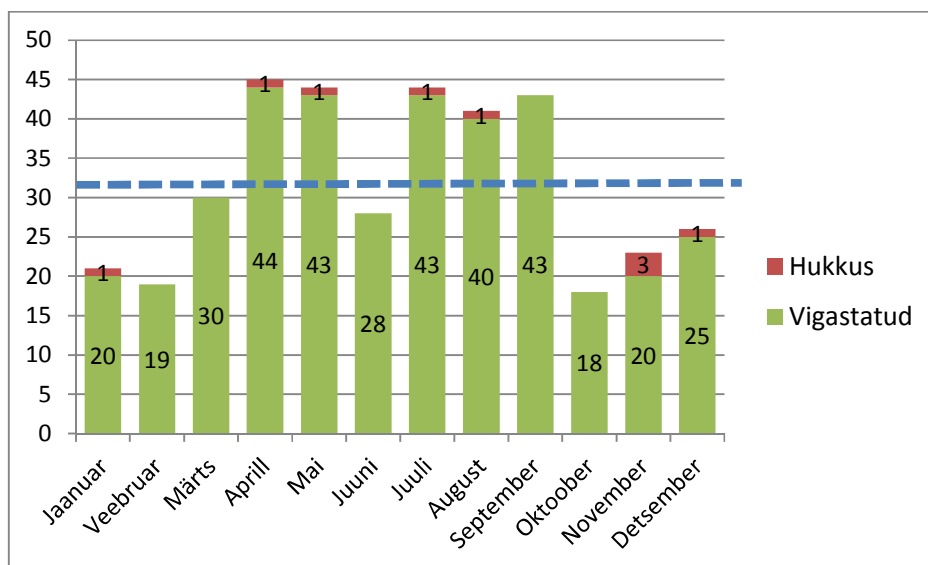


Joonis 8. Tartu linna osa Eestis registreeritud inimkahjuga liiklusõnnetustest, neis vigastatutest ja hukkunutest, %.

### 2.3.2. LIIKLUSÕNNETUSTE AJALINE JAGUNEMINE

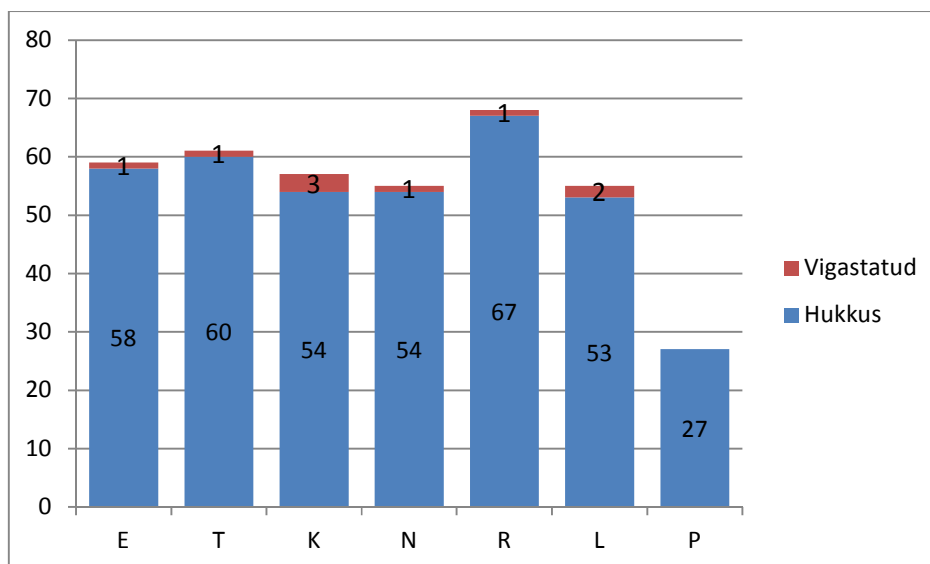
Käesolevas peatükis on käsitletud Tartu administratiivpiirides Politsei- ja piirivalveameti (edaspidi PPA) poolt registreeritud inimkahjuga liiklusõnnetusi ajaperioodist **2013-2015**. Esimeses alapeatükis on kasutatud osaliselt ka Maanteeameti andmestikku.

Kui hinnata inimkahjuga liiklusõnnetuste jagunemist kuude lõikes (joonis 9.), siis on märgata, et viiel kuul aastas (aprill-mai ja juuli-september) on registreeritud liiklusõnnetusi aasta keskmisest märgatavalt enam. Aasta keskmisele lähedane kuu on märts ja juuni, aasta keskmisest vähem õnnetusi registreeritakse talvekuudel - jaanuaris, veebruaris, oktoobris, novembris ja detsembris.



Joonis 9. Liiklusõnnetuste jagunemine kuude lõikes

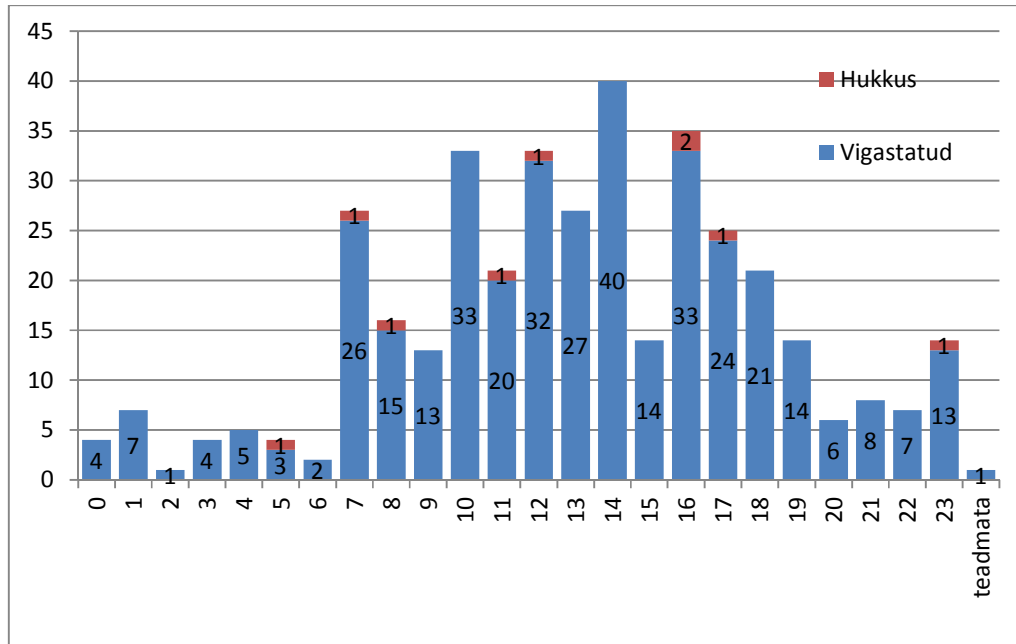
Kui analüüsida inimkahjuga liiklusõnnetuste jagunemist nädalapäeviti, siis on registreeritud liiklusõnnetuste arv nädala lõikes üsna stabiilne, kui välja arvata reede, mil toimub liiklusõnnetusi keskmisest veidi enam ja pühapäev, mil neid on märgatavalt vähem (joonis 10)



Joonis 10. Liiklusõnnetuste jagunemine nädalapäevade lõikes.

Õöpäeva lõikes on registreeritud liiklusõnnetuste arvud üldjoontes sarnased liiklussageduste tavapärase muutusega. Öötunnid, kella 1-st öösel kuni seitsmeni hommikul on ka liiklusõnnetuste osas tagasihoidlikumad, kuigi liiklusõnnetuste riski tõus öötundidel on võrreldes liiklusmahuga siiski

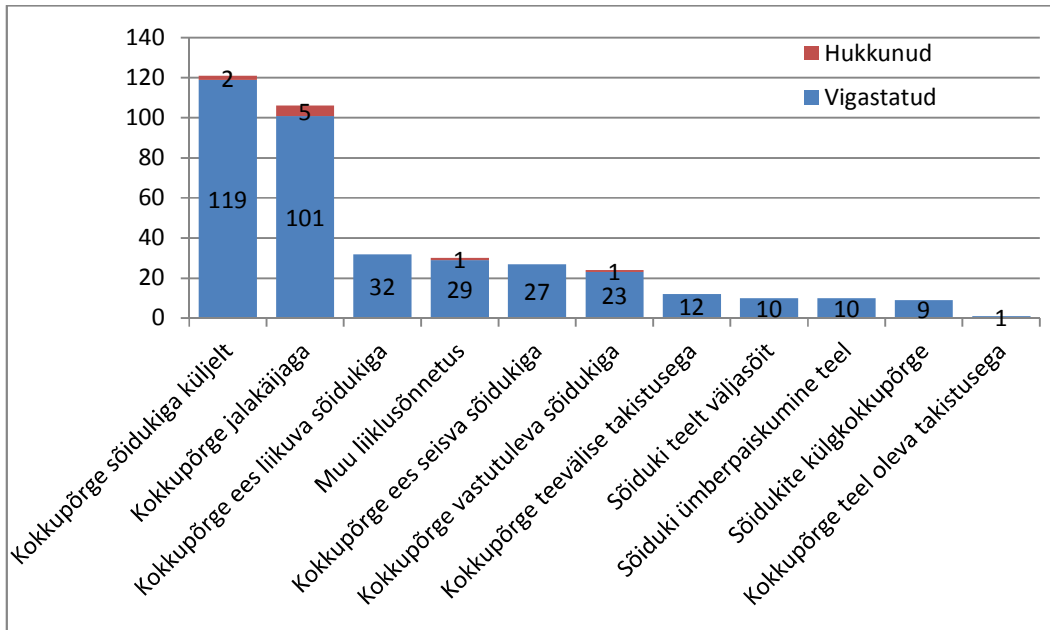
märkimisväärne. Silma torkab liiklusõnnetuste arvu kasv autoliikluse tippaegadel (kell 7:00-8:00 ja 16:00-19:00). peale õhtust tippaega leiab aset liiklusõnnetuste arvu kiire langus, samas kui hommikuse ja õhtuse tippaja vahele jäävat perioodi (kell 8 kuni 16) iseloomustab suhteliselt kõrge liiklusõnnetuste arv võrreldes autoliikluse liiklussagedusega (joonis11).



Joonis 11. Liiklusõnnetuste jagunemine ööpäeva lõikes

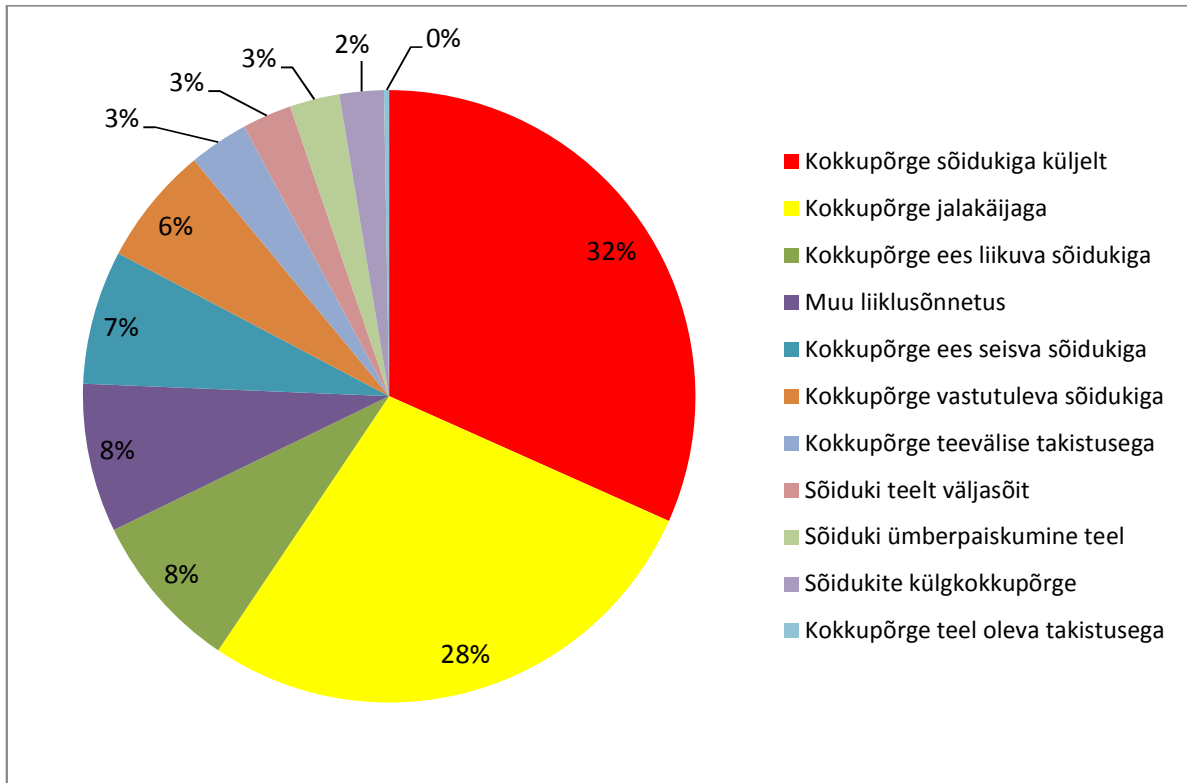
### 2.3.3. LIIKLUSÕNNETUSTE LIIGID

Järgmisel joonisel 12. on esitatud Tartus 2013-2015.aastal registreeritud inimkahjuga liiklusõnnetuste jagunemine liiklusõnnetuse liigi alusel.



Joonis 12. Liiklusõnnetuste liigiline jagunemine

Nagu näha joonistel 12 ja 13 moodustavad registreeritud inimkahjuga liiklusõnnetustest absoluutse enamuse - 60% kaht tüüpi liiklusõnnetused- kokkupõrked sõidukiga küljelt (külgkokkupõrked) ja kokkupõrked jalakäijaga. Selliseid liiklusõnnetusi on aastatel 2013-2015 registreeritud kokku 220 ja neis on hukkunud 7 liiklejat üheksast (sh viis jalakäijat!). Tuleb silmas pidada, et PPA poolt kasutatud liigituse kohaselt on ka jalgrattaõnnetused registreeritud kui sõidukiõnnetused ja seetõttu neid käesolevaga eraldi ei käsitleta, küll aga on seda teemat käsitletud liiklusõnnetuste analüüsi osas, kus käsitletakse osalejaid.



Joonis 13. Liiklusõnnetuste jagunemine liigiti (%).

Nimetatud kahele kõige olulisemale liigile järgnevad pikikokkupõrked (kokkupõrge ees liikuva sõidukiga ja kokkupõrked ees seisva sõidukiga) ning kokkupõrked vastutuleva sõidukiga (neist iga liigi osakaal jääb piiridesse 6...8%). Ülejäänud liikide osakaal on juba väike.

#### 2.3.4. LIIKLUSÕNNETUSTE JAGUNEMINE TÄNAVAELEMENTIDE JA LIIKUMISTINGIMUSTE ALUSEL

Liiklusõnnetuste andmebaas võimaldab analüüsida ka liiklusõnnetuste toimumise asukohti ja liiklustingimusi liiklusõnnetuse toimumise ajal. Kui hinnata taristu tüüpi ja seda see vastavusse liiklusõnnetuse liigiga kujuneb pilt alljärgnevas.



Tabel 2. Liiklusõnnetuse liik ja taristu tüüp.

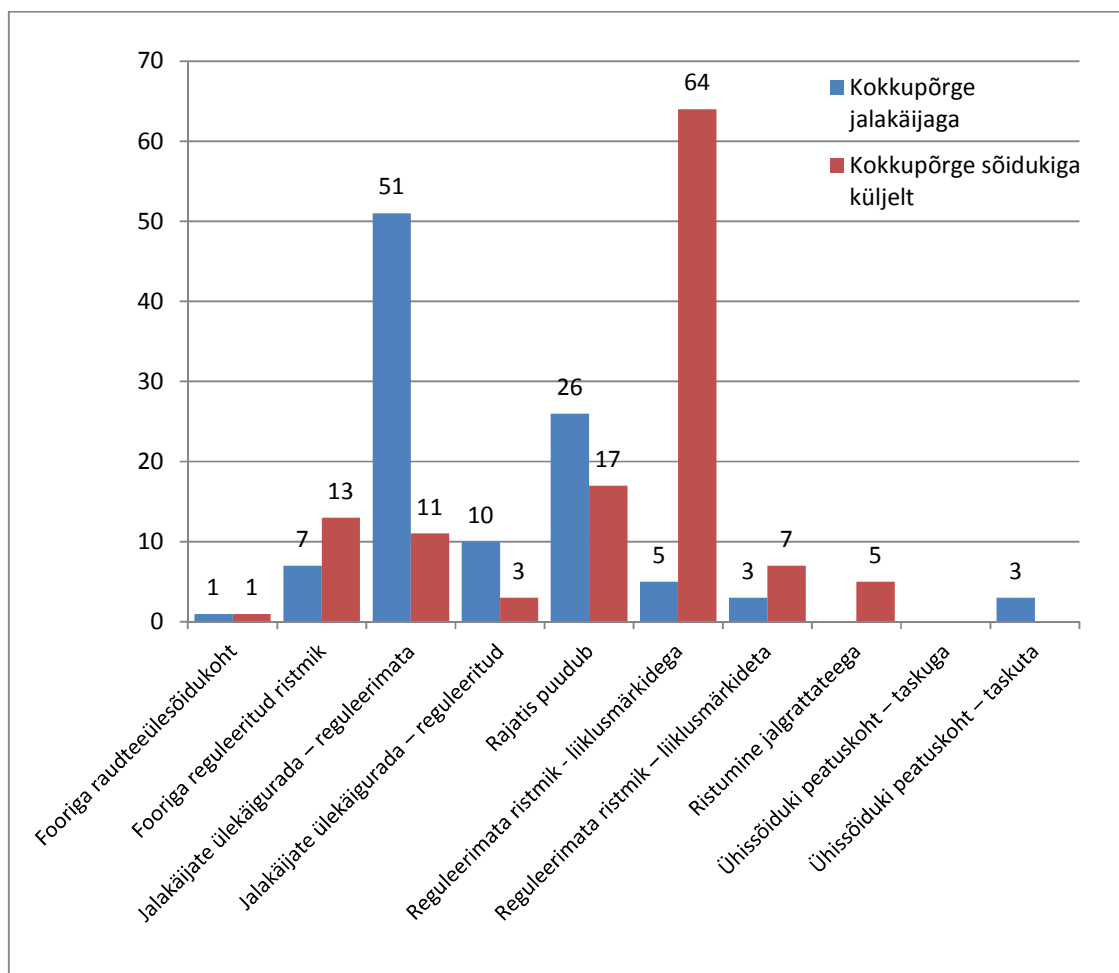
Taristu tüüp:	Kokkupõrge ees liikuva sõidukiga	Kokkupõrge ees seisva sõidukiga	Kokkupõrge jalakäijaga	Kokkupõrge sõidukiga küljelt	Kokkupõrge teel oleva takistusega	Kokkupõrge teevälise takistusega	Kokkupõrge vastutuleva sõidukiga	Muu liiklusõnnetus	Sõiduki teelt väljasõit	Sõiduki ümberpaisumine teel	Sõidukite külgkokkupõrge	KOKKU
Jalg- ja jalgrattatee			1	1						1		3
Jalgrattatee				1			1					2
Jalgtee								2				2
Kõrvalmaantee								1				1
Muu koht		1	6	2				0	1			10
Parkla			2	1								3
Põhimaantee									1			1
Tänav	31	24	90	119	3	12	22	27	9	9	9	355
Väljak			1									1
Õuealatee	1	2	1									4

Kõige enam leiab inimkahjuga liiklusõnnetusi aset arusaadavalt tänavalõikudel, 355 kokku 382-st. Järgmises tabelis on aga esitatud juba veidi täpsem jaotus taristuelementide lõikes.

Tabel 3. Inimkahjuga liiklusõnnetuste jagunemine liiklusõnnetuse liigi ja taristuelemendi lõikes

LÕ liik / teerajatis	Fooriga raudteeülesõidukoht	Fooriga reguleeritud ristmik	Jalakäijate ülekäigurada – reguleerimata	Jalakäijate ülekäigurada – reguleeritud	Tänavalõik/rajatis puudub	Reguleerimata ristmik - liiklusmärkidega	Reguleerimata ristmik – liiklusmärkideta	Ristumine jalgrattateega	Ühissõiduki peatuskoht – taskuga	Ühissõiduki peatuskoht – taskuta
Kokkupõrge ees liikuva sõidukiga	0	7	2	1	11	11	0	0	0	0
Kokkupõrge ees seisva sõidukiga	1	6	3	0	9	5	2	1	1	0
<b>Kokkupõrge jalakäijaga</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>51</b>	<b>10</b>	<b>26</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>
<b>Kokkupõrge sõidukiga küljelt</b>	<b>1</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>17</b>	<b>64</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Kokkupõrge teel oleva takistusega	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Kokkupõrge teevälise takistusega	0	2	0	0	8	1	0	0	1	0
Kokkupõrge vastutuleva sõidukiga	0	6	1	0	15	2	0	0	0	0
Muu liiklusõnnetus	0	2	7	0	10	3	1	3	3	1
Sõiduki teelt väljasõit	0	0	0	0	9	1	0	0	0	0
Sõiduki ümberpaiskumine teel	0	3	1	0	3	2	1	0	0	0
Sõidukite külgkokkupõrge	0	1	1	0	5	1	1	0	0	0
<b>KOKKU</b>	<b>3</b>	<b>47</b>	<b>77</b>	<b>14</b>	<b>114</b>	<b>95</b>	<b>15</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>4</b>

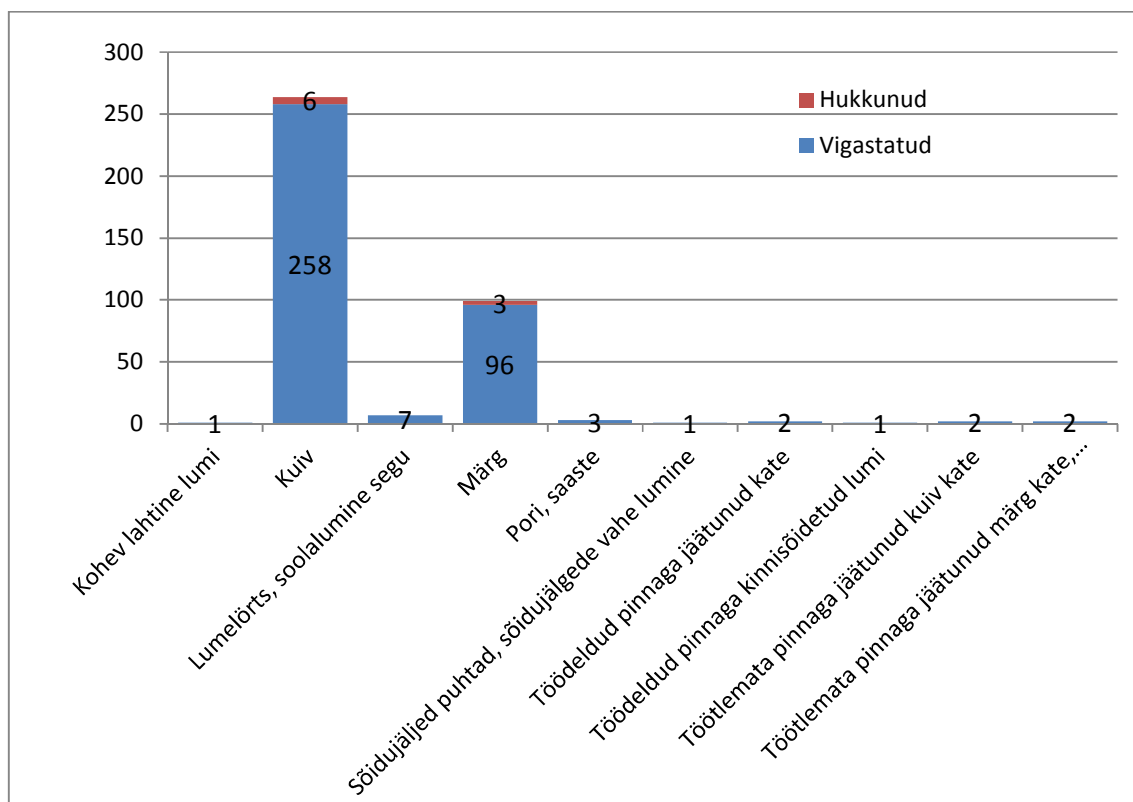
Nagu analüüsist selgub, on liiklusohutuse seisukohast kõige kriitilisemateks taristuelementideks Tartus tänavalõigud, kus eraldi ei ole rajatise liiki välja toodud, aga ka reguleerimata jalakäijate ülekäigurajad ja reguleerimata ristmikud. Nimetatud elemendid on just silmatorkavad ka kõige riskialtimate liiklusõnnetuse liikide- jalakäijaõnnetuste ja külgkokkupõrgete - seisukohalt. Nimetatu kohalt on iseloomulik tulemus, mida kirjeldab järgnev joonis 14.



Joonis 14. Üliraskete liiklusõnnetuste jagunemine teerajatiste lõikes.

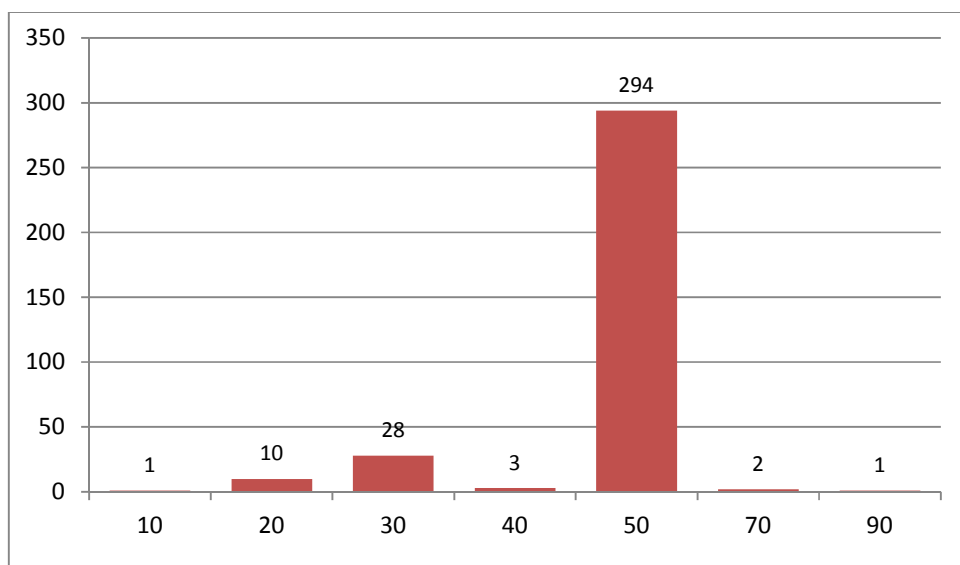
Mainitud kahe liiklusõnnetuse liigi seisukohalt on tulemus see, et enamus külkkokkupõrkeid toimub reguleerimata ristmikel, enamus jalakäijaõnnetusi aga reguleerimata jalakäijate ülekäikudel. Sellest tulenevalt ongi järgmises liiklusohutuse kavas otstarbekas rõhutada just nimetatud taristuliikide ohutusprobleemi.

Kui hinnata liiklusõnnetuste toimumist seostatuna teekatte seisukorraga, siis saame tõdeda, et enamus liiklusõnnetusi toimub kuiva teekattega, teatud määral torkab silma ka märg teekate, kuid muud olukord, ilmselgelt seostatuna ka nende toimumise sagedusega, ei ole liiklusriski seisukohalt kuigi tähelepanuväärsed. (Joonis 15.)



Joonis 15. Teekatte seisukord liiklusõnnetuse toimumisel

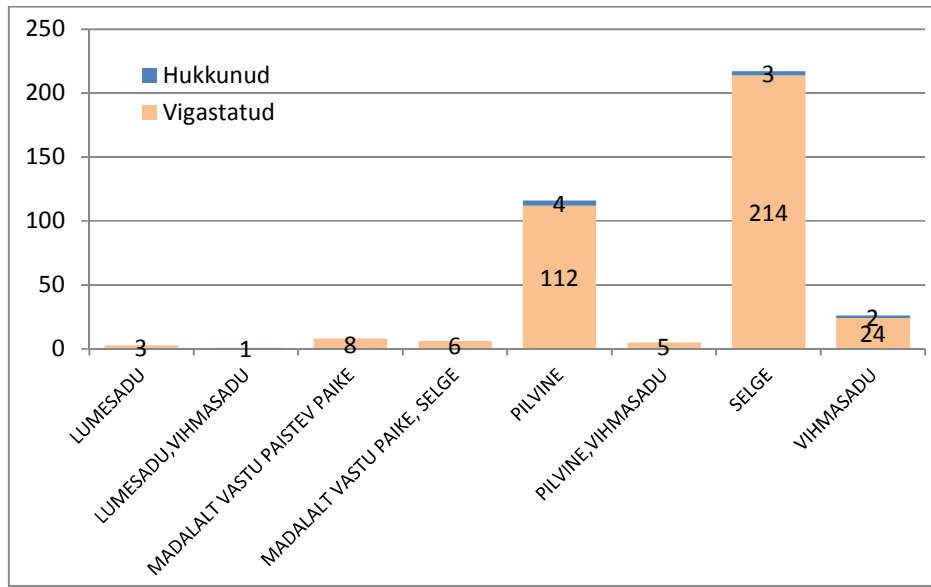
Samasuguse järeltule saab sisuliselt teha ka piirkiiruse kohta, enamuse liiklusõnnetustest on fikseeritud tänavatel, kus piirkiirus on üldine 50 km/h.



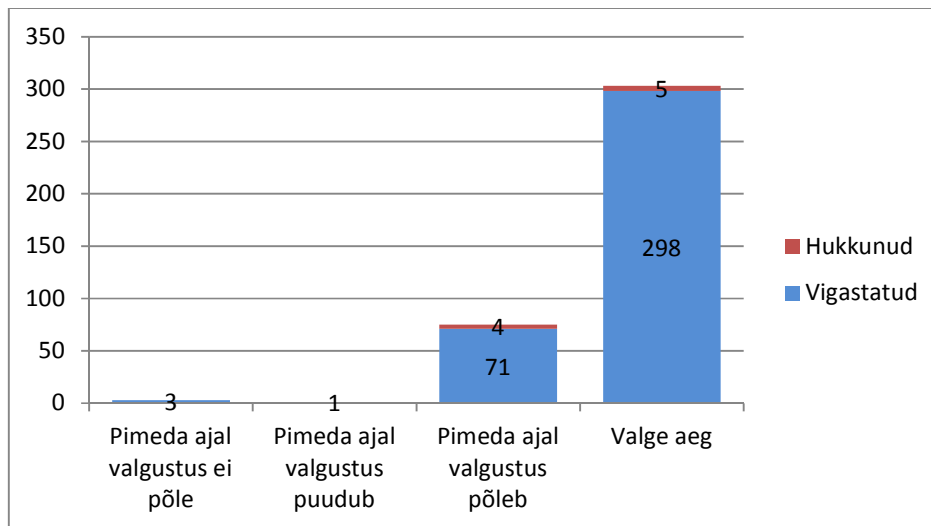
Joonis 16. Piirkiirus liiklusõnnetuse toimumispaikades.

Liiklusõnnetuste andmestik võimaldab määrata ka liiklusõnnetuse toimumishetkel ilmnenud ilmastiku- ja valgustustingimused, mida iseloomustavad järgnevad joonised 17 ja 18.

Enamus liiklusõnnetustest on aset leidnud selge või pilvise ilmaga ning valge ajal või sisselülitatud tänavavalgustusega (joonis 18).



Joonis 17. Ilmastikutingimused liiklusõnnetuse toimumise ajal.



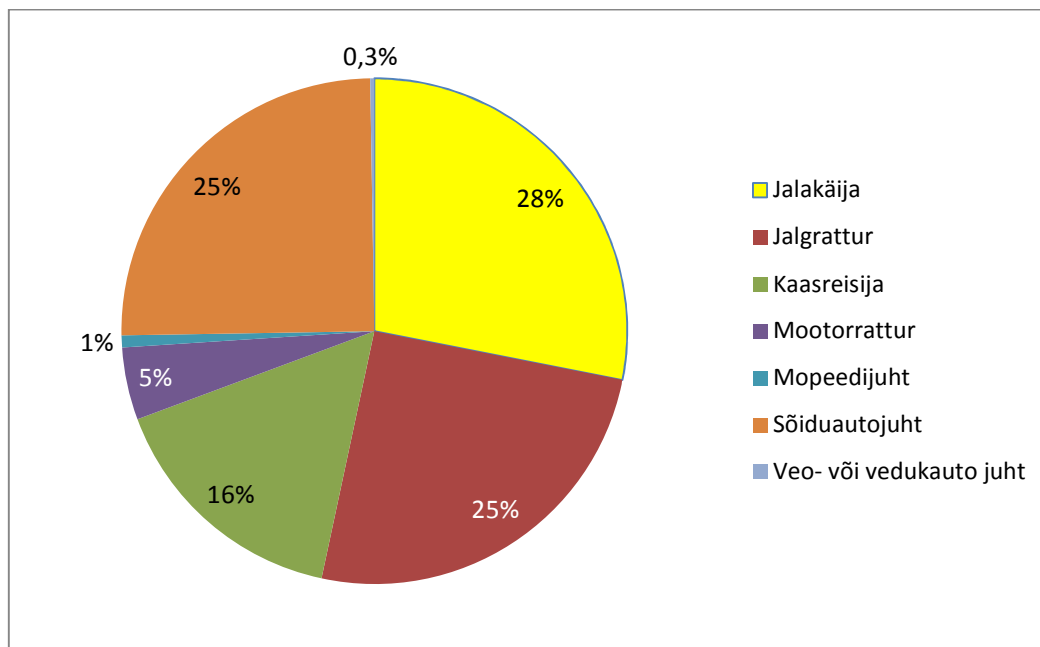
Joonis 18. Valgustustingimused liiklusõnnetuse toimumise ajal.

Viimatitoodu osas tuleb järeldada, et ei ilmastikutingimustel ega valgustustingimustel pole olulist mõju liiklusõnnetuste toimumisele.

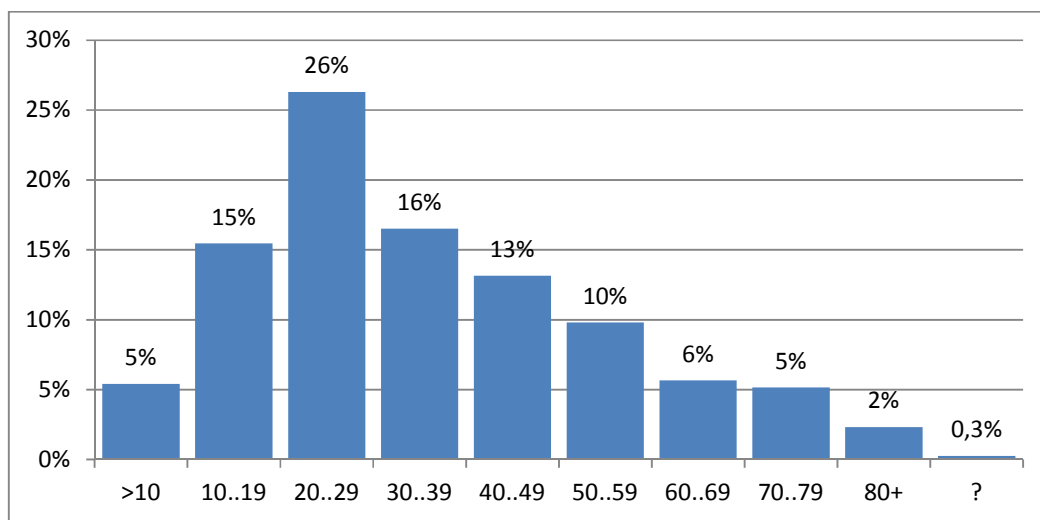
### 2.3.5. LIIKLUSÕNNETUSTES OSALEJAD

Käesolevas peatükis on esitatud Tartus aastatel 2013-2015 registreeritud inimkahjuga liiklusõnnetuste analüüsi tulemustest, mis käsitleb liiklusõnnetustes osalejaid. Erinevalt liiklusõnnetuse liigist, mida käsitleti eelmises peatükis, on liiklusõnnetustes osalejate osas fikseeritud ka liiklejaliik täpsema jaotusena.

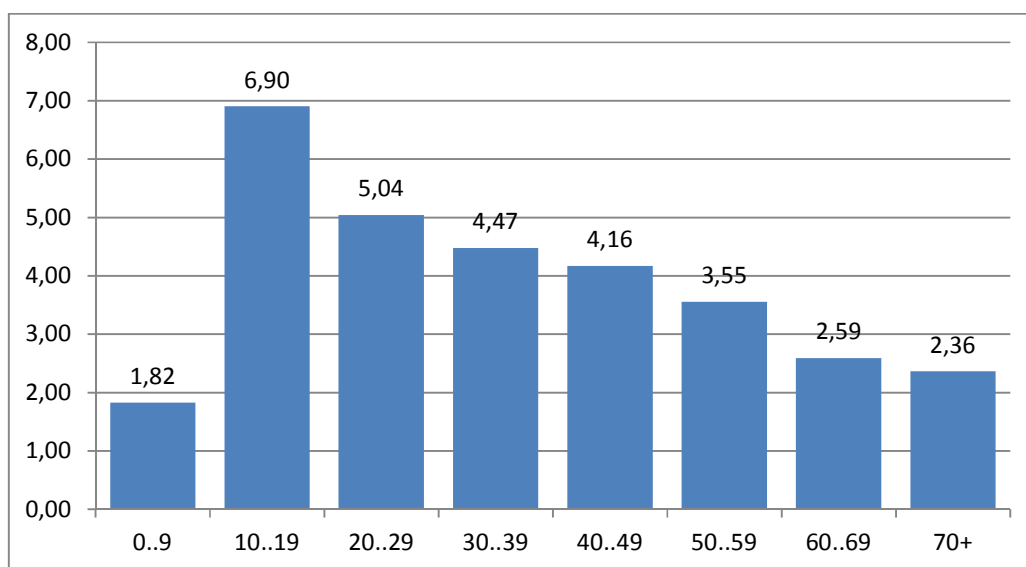
Järgmisel joonisel on esitatud liiklusõnnetustes osalejate jagunemine liiklejaliikide lõikes. Nagu selgub, on koguni 53% liiklusõnnetustes osalejatest kergliiklejad - jalakäijad või jalgratturid, kusjuures viimase osas on äärmiselt tähelepanuväärne ka jalgratturite osakaal - 25%. Arvestades asjaolu, et Tartu linnas on jalgarattaliikluse osakaaluks modaalfaotuses hinnatud 6...7%, siis on just jalgarattaliikluse risk tartus tähelepanuväärselt kõrge.



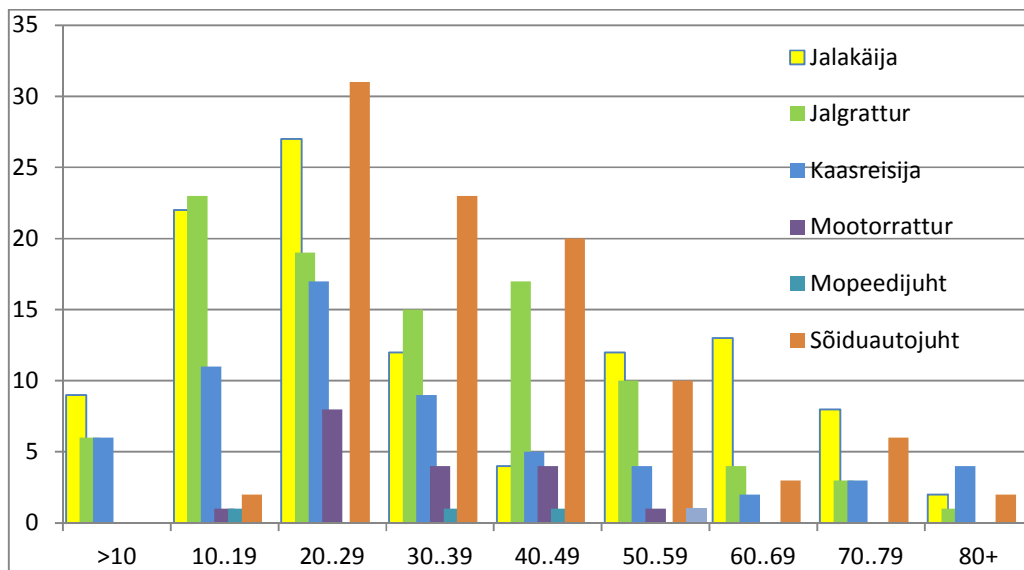
Joonis 19. Liiklusõnnetustes osalejate jagunemine liiklejaliikide lõikes.



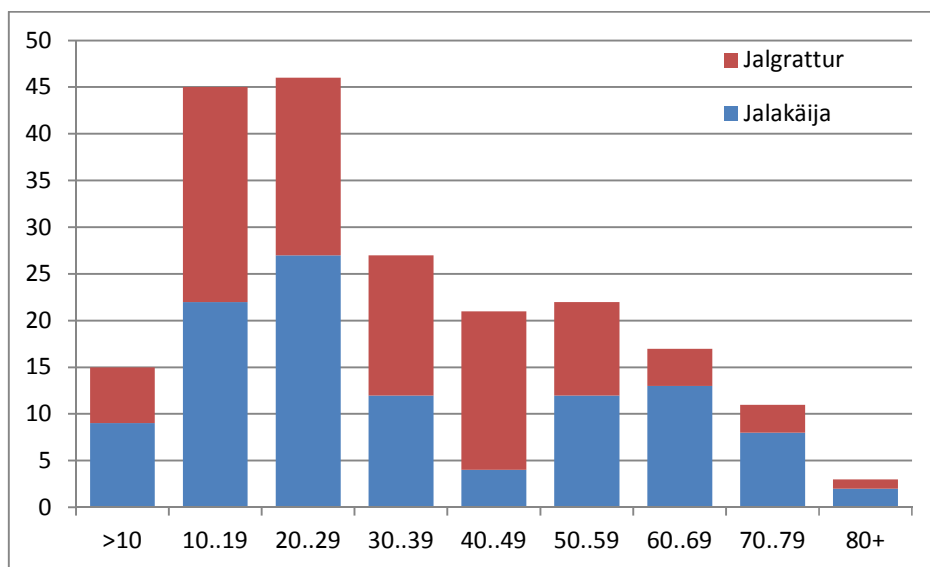
Joonis 20. Liiklusõnnetustes osalejate vanuseline jaotus



Joonis 21. Liiklusõnnetustes kannatanute arv vanusegruppide lõikes suhestatuna elanike arvuga vanusegrupis (liiklusõnnetustes kannatanuid/ 1000 elaniku kohta vastavas vanusegrupis).

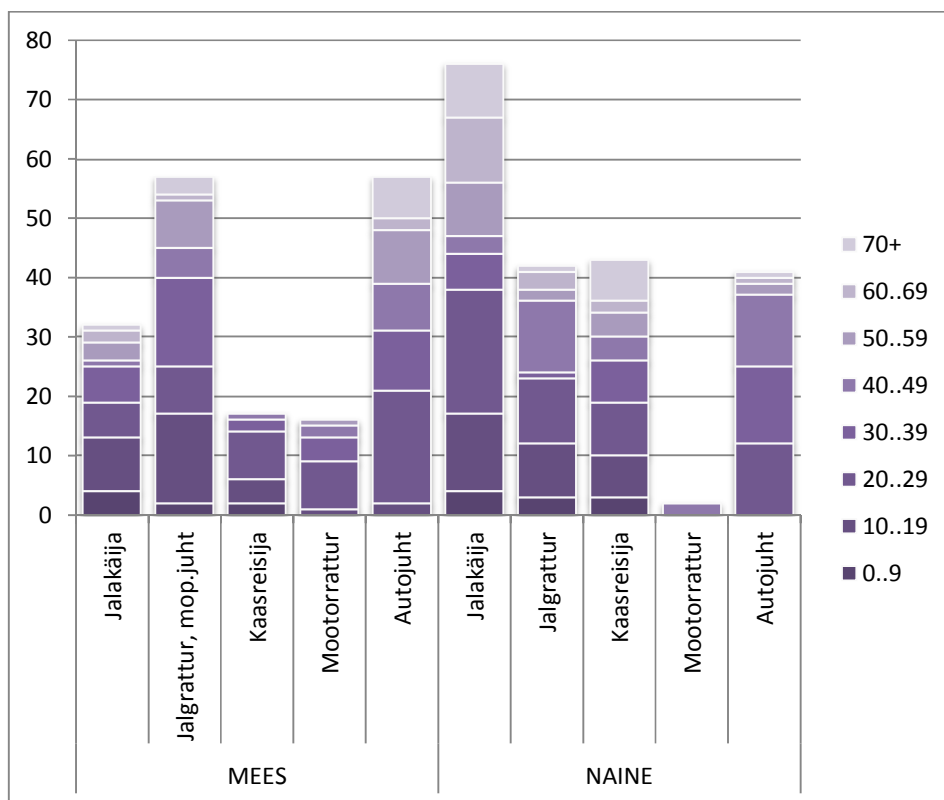


Joonis 22. Liiklusõnnetustes kannatanud vanusegrupi ja liiklejaliigiti.



Joonis 23. Liiklusõnnetustes kannatanud jalakäijate ja jalgratturite vanuseline jaotus.





Joonis 24. Liiklusõnnetustes kannatanud vanusegrupi, liiklejalaliigi ja soo lõikes.

## 2.4. TARISTU OLUKORD JA ARENGUD

Tänavavõrgu arendamise peamine eesmärk on elanike liikumisvajaduse ja sellest tuleneva transpordikasutuse toimimiseks vajalikud tingimuste tagamine. Oluline on siinjuures liiklussujuvuse parandamine ning transpordist tulenevate negatiivsete mõjude, sealhulgas ka liiklusõnnetustes tekkiva kahju- leevendamine. Tänavavõrgu arendamine peab toimima ühtse tervikuna transpordi ja linnaruumi planeerimisega, seda ei tohi vaadata eraldiseisvalt üleüldistest transpordiplaneerimise eesmärkidest ning linna arengu prioriteetidest. Transpordisüsteem peab tagama lähtuvalt liikumisvajadusest ohutu, keskkonnasõbraliku, sujuva ja optimaalseima lahenduse.

Tartu linna tänavavõrk on aastate jooksul oma põhistruktuurilt välja kujunenud ning viimastel aastatel on eelkõige lisandunud tänavaid, mida saab käsitleda kesklinnast möödasõiduteedena ja mille peamiseks eesmärgiks on vähendada autoliiklusest tulenevaid mõjusid eelkõige kesklinnas. Nende arengute üheks oluliseks aspektiks on olnud ka vajadus paremini adapteerida maanteed ja linna tänavavõrk, arvestades ka rahvastiku ning töökohtade paiknemise muutusi viimastel kümnenditel.

Tartu tänavavõrgu edasised arengud määrab koostamisel olev uus üldplaneering, mis rõhutab muuseas ka järgnevaid asjaolusid.

Tänavavõrgu arendamisel on rõhk vaja asetada liiklusohutuslike meetmete rakendamisele vähendamaks eelkõige raskete, inimkannatanutega liiklusõnnetuste toimumist. Rakendatavad meetmed tuleb kavandada lähtuvalt tänavate funktsioonidest. Tänavavõrgu planeerimine peab tuginema lisaks tänavafunktsioonile ka eeldatavate liiklusvoogude prognoosile, mis sõltub kavandatud maakasutusest tulenevast liiklusnõudlusest.

Tänavavõrgu kavandamisel lähtutakse standardist Linnatänavad (kehtiv variant EVS 843:2003, uustöötlus koostamisel). Standardi kohaselt peab tänavavõrk tagama:

- Sõitjatele soodsad ühendused elu- ja töökohtade, elukoha ja piirkonnakeskuse ning linnakeskuse vahel;
- Sõitjate, jalakäijate ja jalgratturite liikluse ohutuse ja mugavuse;
- Liiklusvoogude ratsionaalse jagunemise tänavafunktsiooni ja teedevõrgu;
- Võimaluse otstarbekalt paigaldada tehnovõrke;
- Elanikkonda rahuldavad keskkonna ja miljöõtingimused;
- Eriotstarbeliste sõidukite juurdepääs valdustele.

Standardi nõuetest lähtuvalt on tänavavõrgu planeerimise peamised eesmärgiks asula ja selle tagamaa teedevõrgu kujundada ühtselt toimivaks tervikuks. Tänavavõrgu toimivust tuleb silmas pidada iga üksiku tänavaprojekteerimise kõigis etappides alates projekteerimise tingimuste väljastamisest ja lõpetades teekorrashoiu ning avamisjärgse liiklusohutuse auditeerimisega.

Tänavad jagunevad, tulenevalt selle põhifunktsioonist (läbilaskvuse ja ligipääsu tagamine) magistraalideks ja juurdepääsudeks. Lähtuvalt standardist on tänavavõrgu elementide jaotamisel magistraalideks ja juurdepääsudeks peamiseks aluseks tänavate põhifunktsiooni määramine.

Tartus määrab tänavavõrgu arendamise põhimõtted koostamisel olev üldplaneering. Selle üldplaneeringu tänavavõrgu käsitlemisel ongi lähtutud sellest põhimõttest, et linna keskosas puuduvad perspektiivis põhimagistraalid ja standardi soovitusel on linna keskosas kõige suurema autoliikluse koormusega tänavateks jaotusmagistraalid.

Juurdepääsude funktsiooniks on tagada ühendus magistraalidelt valdustele. Juurdepääsud jagunevad kõrvaltänavateks, kvartalisesteks tänavateks ja veotänavateks. Neil toimuv liiklus on seotud kohaliku piirkonnaga ning läbib liiklust üldiselt ei ole. Juurdepääsutänavatest on üldplaneeringu mahus välja toodud veotänavad. Veotänav erineb oluliselt muudest tänavaliikidest tänavaelementide paigutuse, parameetrite ja sellest lähtuva ruumivajaduse osas. Veotänav on ladude või tööstusala tänav, mis suunab seal tekkiva liikluse kõrgema liigi tänavatele.

## **2.5. KOOSTÖÖ NAABEROMAVALITSUSTE JA -PIIRKONDADEGA, RIIGITEEDEVÕRGU ARENGUD JA VASTASTIKUSED MÕJUD**

Kuna liiklus on oma olemuselt omavalitsuse piire eirav tegevus, siis on äärmiselt oluline, et taristuobjektide ja -võrgustiku kavandamisel teeks linn koostööd nii riigi kui ka teiste naaberomavalitsustega. Siinkohal on olulised kõikide liikumisviiside käsitus- nii autoliikluse jaoks vajalik teedevõrk, kui ka ühistranspordisüsteem, mis ei arvesta omavalitsuse piire, aga ka kergliiklusteedevõrgustik, mis ühendab (ka omavalitsuse piire ületades) linna ja naaberomavalitsuse piirilähedasi tõmbekeskusi ja -objekte.

### 3. TARTU LIIKLUSOHUTUSKAVA KOOSTAMIST SUUNAVAD JA MÄÄRAVAD ALUSDOKUMENDID

#### 3.1. EESTI LIIKLUSOHUTUSPROGRAMM AASTATEKS 2003 – 2015

28. mail 2003. aastal Riigikogu toetuse saanud esimese rahvuslik liiklusohutuskava strateegiliseks eesmärgiks oli algselt saavutada 2015. aastaks olukord, et Eestis liiklusõnnetustes hukkunute arv ei ületaks 100 inimest.

Liiklusohutuskava eesmärkide saavutamiseks olid kavandatud tegevusülesanded liiklusohutuse parandamiseks. Lähtudes tegevusülesannete rakendamise kiirusest, maksumusest ja tõhususest jaotati ülesanded järgmistesse etappidesse:

- I etapis (aastatel 2003 – 2007) kavandati alustada esmatähtsate, kiirelt toimivate ja odavate meetmete rakendamist;
- II etapis (aastatel 2008 – 2011) plaaniti jätkata I etapi käigus efektiivseks osutunud meetmete elluviimist ja rakendatakse täiendavalt keerukamaid ja suurema maksumusega meetmeid;
- III etapis (aastatel 2012 – 2015) oli peamiseks strateegilisteks eesmärkideks analüüsida kahe esimese etapi tulemusi ja rakendada täiendavalt keerukaid, kalleid ja edasilükatud meetmeid.

Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi periood sai läbi 2015.aastal. Seal püstitatud strateegiline eesmärk- jõuda olukorrani kus 2013-2015.aastal ei hukkuks aastas keskmiselt enam kui 75 liiklejat sai praktiliselt täidetud, sest kolme aasta keskmine hukkunute arv oli tegelikult 75,3.

#### 3.2. EESTI RIIKLIK LIIKLUSOHUTUSPROGRAMM AASTATEKS 2016 KUNI 2025

2015.aastal asus Maanteeamet Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ülesandel ette valmistama järgmist Eesti liiklusohutuse strateegilist eesmärki kuni aastani 2025.

2014.aasta lõpus formeeris Maanteeamet ka uue liiklusohutuse strateegia töögrupid. Uue liiklusohutusprogrammi mustand valmis 2016.aastal. Vabariigi Valitsus kinnitas 16.02.2017 korraldusega nr 54 liiklusohutusprogrammi aastateks 2016-2025 ja selle elluviimiskava 2016-2019.

Liiklusohutusprogrammiga määratakse järgneva kümnendi liiklusohutuse põhimõtted, millest riigi liiklusohutuse kujundamisel lähtutakse. Liiklusohutusprogramm aastateks 2016–2025 läheneb liiklusohutuse tagamisele terviklikult ning selle eesmärk on liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine selliselt, et aastate 2023-2025 keskmisena ei hukuks liikluses mitte üle 40 inimese ja raskesti vigastatute arv ei ületaks 2023–2025 aastate keskmise väärtustena 330 inimest aastas.

Liiklusohutusprogrammiga defineeritakse selgesõnaliselt raamistik, millest riigi liiklusohutuse kujundamisel lähtutakse. Ühegi inimese hukkumine või rasekelt vigastada saamine liikluses ei ole aktsepteeritav. Liiklusohutussüsteemi otsuste tegemisel seatakse kõigil otsustustasanditel eesmärgiks

maksimaalne liiklusohutuse tagamine. Teeliikluses on liiklusõnnetused ja isegi väiksemad vigastused vältimatud, kuid sündmuste ahel, mis viib inimelu või tervise jääva kaotuseni, on katkestatav.

Liiklusohutuse eesmärkide saavutamiseks keskendutakse kolmele peamisele liiklusohutust mõjutavale valdkonnale. Valdkond „Vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja“ keskendub kõigi liikluses osalejate ohutust väärtustavate hoiakute ja alalhoidliku liikluskäitumise kujundamisele. Valdkond „Ohutu keskkond“ hõlmab ohutumat ja tõhusamat liikuvust, mis on sotsiaalselt vastuvõetav ja keskkonnasäästlik ning erinevate aastaaegade liikluseripärasid arvestav. Valdkond „Ohutu sõiduk“ näeb ette tegevused, mis on seotud sõiduki turvalisuse, tööga seotud sõidukite ohutusega ning täisautomaatsete sõidukite kasutuselevõetuga.

### 3.3. TRANSPORDI ARENGUKAVA 2014-2020

2014.aastal vastu võetud Eesti transpordi arengukava 2014-2020 [8] sätestab peamiste eesmärkidena:

Transpordi arengu planeerimisel peaks olema keskmis selle ökonoomsus ja keskkonnasäästlikkus. Eesti suuremad vajadused transpordisektori arengus on säilitada põhimaanteede seisukord ja parandada tugi- ja kõrvalmaanteid, jätkata Tartu-Tartu maantee neljarealiseks ehitamist; vähendada linnades autokasutust, parandades kõndimise, jalgrattaga sõitmise ja ühistranspordi võimalusi ning pakkuda nutikate lahenduste abil ka uusi teenuseid, suurendada rongiühenduste kiiruseid ja sagedusi nii, et Tartu ja teiste linnade vahel liikumiseks on rong eelistatuim transpordivahend, parandada rahvusvahelisi rongiühendusi; tõsta taastuvenergiat kasutavate ja ökonoomsemate sõidukite osakaalu, jms.

Transpordi arengukava puudutab ka liiklusohutust sõnastades järgmised põhimõtted:

**"Suurenda liiklusohutust, et kolme aasta keskmine liikluses hukkunute arv jääks alla 50 ning pikemas perspektiivis ei hukkuks liikluses ühtegi inimest".**

Eesmärkide saavutamiseks keskendutakse transpordisüsteemi kolmele peamisele liiklusohutust mõjutavale aspektile – liiklejale, sõidukile ja liikluskeskkonnale. Neid kõiki haaravalt suurendatakse ohutuse ja transpordi toimivuse tõhususe suurendamiseks järelevalvet ning võetakse laiemalt tarvitusele uusi tehnoloogilisi lahendusi ehk intelligentseid transpordisüsteeme (ITS).

Liiklusohutust suurendavate tegevuste juures on loetletud alljärgnevad:

1. Kinnitatakse järgmise perioodi liiklusohutusprogramm ja tegevusplaanid, hinnatakse süsteemselt nende täitmist ja tulemuslikkust. Liiklusohutuskava tegevused kajastatakse vajadusel vastavates poliitikavaldkondades.
2. Luuakse ühtne, toimiv ja koostööd võimaldav liiklusohutusalaste tegevuste juhtimismudel riiklikul, regionaalsel ja kohalikul tasandil, kaasates liiklusohutusalaste probleemide lahendamisel võimalikult palju osapooli.
3. Võetakse kasutusele uusi tehnoloogilisi lahendusi vastavalt ITS tegevuskavale.
4. Ohutu liikleja – jätkatakse tööd liiklusohutusalase koolituse ja teavitusega liiklemise ohutust väärtustavate hoiakute ja alalhoidliku liikluskäitumise kujundamiseks, pöörates tähelepanu suurema riskiga liiklejatele. Arendatakse kompleksseid süsteeme liiklejate liikluskäitumise parandamiseks. Tulenevalt naiste ja meeste erinevast liikluskäitumisest arvestatakse liiklusstatistika kogumisel,

liiklusuuringute tegemisel ja liiklusohutuse kampaaniate läbi viimisel erinevustega naiste ja meeste vajadustes, hoiakutes ja käitumises.

5. Ohutu sõiduk – otsitakse võimalusi turvalisemate autode soetamise soodustamiseks ning samas vanade ja vähem turvaliste autode liiklusest kõrvaldamiseks. Laiendatakse sõidukitele elektroonilist järelevalvet (kiirus, ülevaatus, kindlustus jms).

6. Ohutu keskkond – pööratakse enam tähelepanu vähemkaitstud liiklejatele (jalakäijad, jalgratturid, mopeedijuhid, mootorratturid). Kiirusrežiimi reguleeritakse vastavalt

liikluskeskkonna ohtlikkuse tasemele ning kujundatakse liikluskeskkond nii, et see toetaks kiirusrežiimi.

Ohutu liikluskeskkonna kujundamist arvestatakse uute teede ehitamisel, olemasolevate rekonstrueerimisel ja teede hooldusel.

### 3.4. EUROOPA LIIDU LIIKLUSOHUTUSE PROGRAMM 2011-2020

Eelmine EL liiklusohutuse alane tegevuskava (*Road safety action programme 2001-2010*), mille peamiseks eesmärgiks oli vähendada liikluses hukkunute arvu poole võrra täiel määral ei täitunud. Sellele vaatamata õnnestus EL liikmesriikides vähendada liiklussurmade arvu 40% võrra, võrreldes eelmise kümnendi 25%-ga. Hukkunute arv miljoni elaniku kohta langes 113-lt (2001) 69-ni (2009) ja seda märgatavalt isegi neis liikmesriikides, kus liiklusohutuse tase on olnud läbi aastate parim Euroopas, nimetades siin Rootsit, Ühendkuningriiki ja Hollandit.

20.juulil 2010. aastal võttis Euroopa Komisjon vastu järjekordse ambitsioonika liiklusohutuse liiklusohutuskava [1], mille peamiseks eesmärgiks on vähendada liikluses hukkunute arvu poole võrra aastaks 2020. Liiklusohutuskavas on toodud rida erinevaid tegevusi, nii Euroopa kui rahvuslikul tasandil, mis peamiselt on suunatud sõidukite ohutuse suurendamisele, ohutule taristule ja liiklejate käitumisele.

Liiklusohutuskava peamised põhimõtted on järgmised:

- liiklusohutus on üks Euroopa peamisi sotsiaalseid probleeme. 2009.aastal hukkus EL liikluses enam kui 35 000 inimest;
- iga liiklussurma kohta on hinnanguliselt 4 püsiva vigastusega liiklejat (näiteks ajukahjustus või selgroovigastus), 10 keskmise raskusega vigastatut ja 40 kerget vigastatut.
- hinnanguline majanduslik kahju ühiskonnale liiklusõnnetustest on 130 miljardit eurot aastas.

EL liiklusohutuse liiklusohutuskava peamised strateegilised eesmärgid on järgmised:

1. Oluliselt paranenud sõidukiohutuse
2. Ohutu liiklutaristu
3. Nutikad tehnoloogiad ohutuse teenistuses
4. Parem liikluskoolitus ja -haridus
5. Parem liiklusjärelevalve
6. Püstitame eesmärgid ka liiklusvigastuste osas

## 7. Uus fookus mootorrataste liiklusohutusele

### 3.5. TARTU LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2012-2020

Tartu linna kehtivas transpordi arengukavas [9] on toodud ka peamised liiklusohutuslikud eesmärgid 2020.aastaks:

Liiklusohutuse EESMÄRK: Liiklusõnnetustest hukkunute ja kannatanute arv on vähenenud.

- INDIKAATOR: Liiklusõnnetustes kannatanute arv.

OLEMAOLEV TASE           **129**

OODATAV TASE (2020)   **60**

Lisaks sätestab arenguklava peamised meetmed ja tegevused liiklusohutuse alal. Need on järgmised:

- 5.1. Liiklusohutusosalase tegevuse süsteemsem korraldus ja informatsiooni kättesaadavuse parandamine
  - Politsei poolt ülevaadete esitamine Tartu liiklusnõukogule inimvigastustega liiklusõnnetustest koos analüüsiga liiklusõnnetuse toimumise peamistest põhjustest;
  - Liiklusohutusspetsialisti ametikoha loomine;
  - Tartu liiklusohutusprogrammi tulemuslikkuse hindamise ja meetmete arutelu ümarlaua korraldamine;
  - Eri ametkondade (nt Politsei- ja Piirivalveamet, Maanteeamet, linnavalitsus) poolt teostatud liiklusohutust puudutavate uuringutulemuste vahetamine.
- 5.2. Liiklusohutusprobleemide teadvustamisele suunatud kampaaniate, koolituste ja ürituste korraldamine ja toetamine
  - Liiklusohutust puudutavate omaalgatuslike projektide (sh kampaaniad, liiklusteemalised päevad) toetamine;
  - Elanike liiklusohutusosalane teavitust ja koolitus;
  - Informatsiooni vahendamine riiklike liiklusohutuskampaaniate ja ürituste kohta;
  - Kohalikele liikluskäitumise ebakohtadele suunatud liiklusohutuskampaaniate läbiviimine, kasutades kohalikke teabevahendeid ja korraldades avalikke üritusi;
  - Mopeedijuhtidele suunatud ohutu sõitmise infoürituste korraldamine.
- 5.3. Liiklusohutusega seotud teemade parem teavitust

- Liiklusohutusest ja sellega seotud valdkondadest laialdasem teavitamine läbi erinevate infokanalite;
  - Ülelinnalistel üritustel (nt tarkusepäev) liiklusohutuse temaatika käsitlemine;
  - Lasteaedade ja koolide lastevanemate üldkoosolekutel liiklusohutuslaste loengute läbiviimine;
- 5.4. Liiklusrikkumiste järelvalve tõhustamine
  - Liiklusliini (14900) võimaluste parem teavitus (sh meelespeakleepsud);
  - Heakorratelefoni 1789 kui liiklusohutusest teavitamise võimaluse propageerimine;
  - Pilootprojekt - kiirusemõõteradarite paigaldamine Tartu sissesõiduteedele ja alandatud piirkiirusega aladele;
  - Jälgimiskaamerate (kiirus, keelava fooritulega ristmiku ületamine, ühissõidukirada, lubamatu parkimine) soetamine, paigaldamine ja haldamine;
  - Koostöös politseiga teavituskampaania raames liiklusrikkumiste kontrolli läbiviimine.
- 5.5. Liikluskeskkonna ohutust kaardistavate uuringute läbiviimine
  - Tartu liiklusõnnetuste analüüsi teostamine, liiklusõnnetuste koondumiskohtade väljaselgitamine ja nende ohtlikkuse vähendamise kava väljatöötamine;
  - Kooliteel esinevate liiklusohutuste kaardistamine õpilaste seas.
- 5.6. Teede ja tänavate säästev ja ohutu planeerimine, projekteerimine ja rekonstrueerimine
  - Üld- ja detailplaneeringute liiklusohutusala auditeerimine;
  - Teeprojektide liiklusohutusala auditeerimine;
  - Ohtlike teelõikude ja teeprojektielne auditeerimine (inspekteerimine) ja ülevaatus;
  - Liiklusõnnetuste analüüsi alusel tänavate ohutustamine (sh ristmike rekonstrueerimine ohutuse suurendamise eesmärgil);
  - Liikluskeskkonna ohutumaks muutmise Tartu linna läbivatel põhitänavatel ja rahvusvahelise maantee osadel;
  - Uute teeobjektide planeerimisel erivajadustega inimeste liikumisõuete arvestamine.



## 4. LIIKLUSOHUTUSKAVA VISIOON, EESMÄRGID JA PÕHISUUNAD

### 4.1. LIIKLUSOHUTUSKAVA TAUST - NULLVISIOON

Nullvisioon (*Vision Zero*) võeti liiklusohutusliku tegevuse aluseks Rootsi Parlamendis 1997. aastal ja selle peamiseks ideeks oli aegunud mõtlemisviisi muutmine. Uus julge liiklusohutuspoliitika tugines neljale põhimõttele:

- **Eetika:** kõige olulisem on inimese elu ja tervis; need on tähtsamad, kui mobiilsus ja teised teeliiklussüsteemi toimimise eesmärgid.
- **Vastutusahel:** süsteemi ohutuse eest vastutavad selle kavandajad, elluviijad, haldajad ja loomulikult ka liiklejad. Liiklejad vastutavad liiklusreeglite täitmise eest. Kui liiklejal ei ole võimalik reeglitest kinni pidada, lasub vastutus süsteemi haldajal.
- **Ohutusfilosoofia:** inimesed on ekslikud; transpordisüsteem peaks võimalikult vähendama eksimise võimalusi ja eksimuse tõttu tekkivaid kahjusid.
- **Muutusi ajendavad mehhanismid:** transpordisüsteemi haldajad ja rakendajad peavad tegema kõik, et luua eeldused kõigi liiklejate ohutuks ning kõik osapooled peavad ohutuse saavutamiseks olema valmis muutusteks.

Nullvisiooni põhimõte erineb traditsioonilisest käsitlusest õige mitmest aspektist ja ka erinevatel tasanditel:

TRADITSIOONILISE KÄSITLUSE RÕHUASETUS	NULLVISIOONI-KOHANE RÕHUASETUS
Liiklusõnnetustele	Liiklussurmadele ja rasketele vigastustele
Liikleja personaalsele käitumisele	Süsteemi ei ole tohi kavandada selliselt, et kõik inimlik peaks olema allutatud
Esmaseks vastutajaks on liikleja	Vastutus jaguneb nii süsteemi kavandajate, haldajate kui ka kasutajate vahel
Liikleja peab oma käitumist muutma	Liikleja käitumist saab mõjutada keskkonna muutmise ja sotsiaalsete käitumisnormide kaudu

Inimesi ei huvita ohutus	Inimestel on selge nõudlus ohutuse järele
Riski kahandamine	Hoida ära liiklussurmad ja rasked vigastused

Transpordisüsteem on üks kõige keerukamaid ja ohtlikumaid inimese poolt loodud süsteeme, mistõttu liiklusõnnetused ja isegi väiksemad vigastused on vältimatud. Arvestama peaks ka sellega, et liiklusohutuse tagamine ei saa alguse mitte transpordisüsteemi kavandamisest vaid üleüldisest ruumiplaneerimisest, kus linnaplaneerimine on kesksel kohal. Kuid sündmuste ahel, mis viib inimelu kaotuseni, on katkestatav! Siit tulenebki visiooni peamine idee, mis seisneb teeliiklussüsteemi muutmises selliseks, mis välistab kõik teadaolevad inimlike eksimuste võimalused ja vähendab liiklusõnnetustega kaasnevat kahjusid. Seega peab süsteemi kavandamisel ja toimimisel arvestama vigade tekkimise võimalusega ja tagama võimalikult inimelu säilimise ja tervisekahjustuse vältimise ka siis, kui liikleja teeb vea või isegi eirab reegleid. Kuna visioonis osalevad kõik sidusrühmad, jagavad ka vastustust liiklusohutuse eest nii liiklejad, kui ka süsteemi kujundajad (planeeringust liikluse korraldamiseni), teehooldusettevõtted, sõidukitootjad st kõik need, kes on otseselt või kaudselt seotud teeliiklusega.

Liikleja vastutust ei alahinnata, kuid sellega vähemalt samale tasemele, kui mitte kõrgemale jääb süsteemi kavandajate vastutus. Igaüks on vastutav oma tegevuse või tegevusetuse eest, st toimib jagatud vastutuse printsiip. Seega peavad kõik süsteemi osapooled olema valmis muutusteks. Kui uus mõtteviis juurdub, saab üldtunnustatuks ja sellest lähtuvalt ka toimitakse, siis on võimalik saavutada liiklussurmade ja raskelt vigastada saanute arvu vähenemise osas planeeritavat efekti. See eeldab ambitsioonikaid eesmärke ja süsteemset lähenemist.

#### 4.2. KOHALIKU LIIKLUSOHUTUSPROGRAMMI ROLL

Arenenud liiklusohutustasemega riikide kogemus kinnitab, et riiklikus liiklusohutuskavas sätestatud eesmärkide saavutamine on otstarbekas regionaalsete ja/või kohalike liiklusohutuskavade kaasabil. Lisaks tegevusele riiklikul tasandil tuleb tõhustada liiklusohutusalast tegevust kohalikul tasandil. Esmajärjekorras tuleks aktiveerida sellealane tegevus suuremates kohalikes omavalitsustes ning seejärel kaasata sellesse ka ümberkaudsed omavalitsused. Loodava võrgustiku kaudu tekivad liiklusohutustööga seotud isikute omavahelised kontaktid, kus levivad info, ideed ja tegutsemismudelid kõige paremini. Liiklusohutuskavad peavad lähtuma kohalikest oludest ja kehtestama kindlad tegevussuunad ja eesmärgistatud tulemuse.

Sisuliselt peaks liiklusohutuskava kujunema linna arengukava üheks osaks. Kohalik omavalitsus vastutab maakasutuse planeerimise eest, millega tehakse kaugele tulevikku ulatuvaid otsuseid ka liiklusohutuse vaatepunktist. Maakasutuse planeerimise ning maakasutuse ja liikluse kokkusobitamisega luuakse raamid liiklusele ja riskifaktoritele. Samas, ilma kompleksse lähenemiseta võidakse ka tekitada uusi ohutusprobleeme, mis hiljem nõuavad kalleid investeeringuid liiklussüsteemi parandamiseks.

Käesoleva liiklusohutusprogrammiga püstitatakse eesmärgid ja lähtekohad ning valitakse liiklusohutusmeetmed lähtudes erinevatest vaatenurkadest ja põhimõtetest:

- Liikluskorraldusele püstitatavad eesmärgid. Liikluskorralduse planeerimisel tuleks liikluse turvalisust vaadelda igapäevaelu osana. Eesmärgiks peaks olema kõigi liikluses osalevate inimeste tervisele kahju tekitavate tegurite muutmine minimaalseteks.
- Tagada liikuvuse piirkondlik ja sotsiaalne võrdsus. Ohutu liikumine peab olema tagatud võrdselt kõigile elanikerühmadele olenemata vanusest, soost, liikumisvõimest, majanduslikust olukorrast vms.
- Keskkonna- ja ohutuseesmärgid puudutavad liikluskorralduse mõjusid nii inimestele, loodusele ja loodusvarade kasutamisele kui ka liikluskorralduse ja maakasutuse vastastikust mõju.
- Kasvatada õigete käitumisnormidega ja -hoiakutega liiklejaid. Selles on vajalik soodustada liiklusõpetuse läbiviimist lasteasutustes ja huvialakoolides, aga ka tõhustada liiklusohutuse alast täiendkoolitust nii liiklejate kui liiklust korraldavate .

Tartu liiklusohutuskava väljatöötamisel ja eelkõige realiseerimisel on oluline nii Maanteeameti, teede-, politsei, liiklus-, haridus-, sotsiaal- ja keskkonnaspetsialistide kui ka teiste huvigruppide koostöö ja kaasabi.

## 5. TARTU LINNA LIIKLUSOHUTUSLIK VISIOON

**Tartu on turvalise liiclusega linn, kus ei aktsepteerita liicluses ühegi liikleja hukumist või rasket vigastust.**

## 6. STRATEEGILISED EESMÄRGID

Arvestades Tartu linna ja kogu vabariigi seniseid liiclusohutuslikke arenguid, riiklike huviseid ja strateegilise dokumente ja EL liiclusohutuse arendamise eesmäärke, on **PERIOODI STRATEEGILISEKS EESMÄRGIKS:**

**Vähendada Tartus aset leidvate liiclusvigastuste arvu (2025. aastaks) kolme aasta keskmiseana vähemalt 50% võrra ja saavutada olukord, kus Tartus ei hukkuks liiclusõnnetustes ühtegi inimest.**

### ALAEESMÄRK 1: JALAKÄIJATE LIIKLUSOHUTUSE PARANEMINE

**Indikaator: Jalakäijate liiclusvigastuste arv**

Taust: 2013-2015 keskmiseana registreeriti Tartus kokku 106 jalakäijaga toimunud liiclusõnnetust, kus sai vigastada 104 ja surma 5 jalakäijat. See moodustas 28% kõigist liicluses kannatanutest.

Kvantitatiivne eesmärk: 2025.aastaks vähendada liicluses vigastatud jalakäijate arvu, et aastaks ei hukkuks enam ühtegi jalakäijat ja vigastatud jalakäijate arv aastaks oleks väiksem kui 50.

### ALAEESMÄRK 2: JALGRATTURITE LIIKLUSOHUTUSE PARANEMINE

**Indikaator: Jalgratturite liiclusvigastuste arv**

Taust: 2013-2015 keskmiseana registreeriti Tartus kokku 97 jalgratturi liiclusvigastust ja surma sai 1 jalgrattur. See moodustas 25% kõigist liicluses kannatanutest. Prognoositava jalgrattakasutuse tõusuga võib kasvada jalgrattaõnnetuste risk, mis esitab väljakutse tänase hukkunutega ja raskete vigastatute taseme hoidmisega.

Kvantitatiivne eesmärk: 2025.aastal ei hukku ühtegi jalgratturit, inimvigastatustega jalgrattaõnnetuste arv on aastaks väiksem kui 50

### **ALAEESMÄRK 3: LASTE JA NOORTE LIIKLUSOHUTUSE PARANEMINE**

Indikaator: Liikluses hukkunud ja vigastusi saanud lapsed (vanuses 0-15) ja noored (vanuses 16-25)

2013-2015.aastal sai Tartus liiklusõnnetustes vigastada kokku 48 last vanuses 0-15.

Sanal perioodil sai liikluses vigastada 98 ja surma 2 noort vanuses 16-25

Kvantitatiivne eesmärk: 2025.aastal ei hukku liikluses ühtegi last ja vigastatute arv on väiksem kui 25 aastas. Samaks ajaks on paranenud ka noorte liiklejate ohutus, kusjuures surma ei saa ühtegi noort liiklejat ja vigastatute arv on väiksem kui 50 aastas.

### **ALAEESMÄRK 4: MOOTORSÕIDUKIS SÕITJATE LIIKLUSOHUTUSE PARANEMINE**

Indikaator: Mootorsõiduki juhtide ja neis sõitjate liiklusvigastuste vähendamine

Taust: 2013-2015 registreeriti Tartu linnas 3 hukkunut sõitjat mootorsõidukis ja vigastada sai 160. Samas peaks olema linna liikluskeskkond kujundatud selliselt, et mootorsõidukites liiklejatel on isegi liiklusõnnetuse toimumise korral viidud hukkamise tõenäosus nullini ja ka vigastatute arv peaks olema märgatavalt väiksem.

Kvantitatiivne eesmärk: aastaks 2025: linnakeskkonnas ei hukku ühtegi mootorsõidukis sõitjat ja vigastatute arv on väiksem kui 80 aastas.

## 7. TEGEVUSTE VÕTMEVALDKONNAD

Liiklusohutuses peab hakkama kehtima jagatud vastutuse põhimõte, mis seisneb avaliku-, äri- ja kolmanda sektori koostööl, arendades igal tasandil (riiklikul, maakondlikul, kohalikul) tõhusaid ja uuenduslike liiklusohutuslikke meetmeid. Samuti on igal liiklejal enda ohutuse tagamise kohustus ja kohustus suhtuda vastutustundlikult teiste teekasutajate ohutusse. Liikluse korraldamises ja planeeringute menetlemisel peab seadma liiklusohutuse nõuded esikohale võrreldes teiste huvidega.

Jätkusuutlikule transpordile orienteerumine aitab pikemas perspektiivis tõsta ka liiklusohutust ning vähendab ühiskonnale transpordiga kaasnevaid kogukulusid.

Liiklusohutussüsteem koosneb komplekselt kümnest erinevast valdkonnast, kusjuures valdkonnad on tihedas seoses üksteisega (kirjeldatuna alljärgnevalt). Kuna kohaliku omavalitsuse tasandil on võimalik mõjutada ainult teatud valdkondi, siis keskendutakse käesolevas liiklusohutuskavas põhiliselt järgmisele viiele võtmevaldkonnale:

- A. Organisatsiooni toimimise parandamine ja ühiskondliku initsiatiivi toetamine;**
- B. Liiklusharidus ja teavitustöö;**
- C. Ohutu liikluskeskkonna loomine;**
- D. Uuringud ja analüüs;**
- E. Liiklusjärelvalve.**

Neis võtmevaldkondades rakendatavad peamised eesmärgid ja tegevused on kirjeldatud alljärgnevalt. Samas tuleb rõhutada, et paljud tegevused ja meetmed ei puuduta vaid ühte valdkonda või sihtrühma, vaid need on käsitlevad ka laiemalt.

Alljärgnevalt on loetletud iga võtmevaldkonna ja sihtgrupi suhtes teostatavad olulisemad tegevused, nende peamine vastutaja ja kaasatavad osakonnad või partnerid. Kasutatud on järgmisi lühendeid:

LV- Tartu Linnavalitsus

LK- Liikluskomisjon

HO- Haridusosakond

LMO- Linnamajandusosakond

LPO- Linnaplaneerimise ja maakorralduse osakond

MA- Maanteeamet

PPA- Politsei ja piirivalveamet

---

### **7.1.1. A:ORGANISATSIOONI TOIMIMISE PARANDAMINE JA ÜHISKONDLIKU INITSIAATIIVI TOETAMINE**

Tartu Linnavalitsuse juurde loodud Liiklusnõukogu eesmärgiks on tagada liiklusohutuskava plaanipärane elluviimine ja liiklusohutuskavas ettenähtud tegevuste finantseerimisettepanekute tegemine linna eelarvesse (ametite eelarvete kaudu). Liiklusnõukogu tegevus intensiivistub ja fokusseerub ohutule liiklusele. Tartu Liiklusnõukogu teavitab regulaarselt liiklusohutusliku olukorra arengutest ka Linnavalitsust, vajadusel ka Linnavolikogu.

Senisest aktiivsemalt kaasatakse liiklusohutuskava täitmise Tartu LV linnamajanduse osakond ning linnaplaneerimise osakond, haridusosakond, sotsiaalosakond, aga ka linnavalitsuse väliseid eksperte ja institutsioone (Maanteeamet, Tartu Ülikool, asumiseltside ja kolmanda sektori esindajad, naaberomavalitsused) nende huvide ja pädevuse piires. Käesoleva liiklusohutusprogrammi realiseerimise kaasatakse ka terviseedenduspetsialiste, lasteasutustes ja üldhariduskoolides määratakse vastutavad isikud liiklusohutustegevuse läbiviimiseks.

Tartu teeb tihedat koostööd kõigis ülalmainitud viies olulises võtmevaldkonnas naaberomavalitsustega.

Jätkub töö täiendavate võimaluste otsimiseks liiklusohutusprojektide finantseerimiseks (välisrahastusega projektid ja nende algatamine ning koostöö võimalused EL liikmesriikide ja linnadega).

Liiklusohutuslikku tegevusse kaasatakse ka Tartu ühistransporti teostav ettevõtte. Tartu kasutab senisest märksa tugevamalt ära akadeemilist potentsiaali arendades igakülgset koostööd teadus-uurimisasutuste ja kõrgkoolidega ning toetab ja soosib üliõpilaste liiklusohutuse-alaseid uurimistöid.

Tartu toetab igakülgset ühiskondlikku initsiatiivi, mis on suunatud liiklusohutuse parandamisele, säästvate ja ohutute liikumisviiside propageerimisele. Arendatakse koostööd kolmanda sektoriga liiklusohutuse valdkonnas (näiteks Vanavanemate ühendus, Liiklusohvrite Toetusfond, Eesti Roheline Liikumine, asumiseltsid jms.).

---

### **7.1.2. B:LIIKLUSHARIDUS JA TEAVITUSTÖÖ**

Jätkatakse tööd liiklusohutusala teavitustööga liiklemise ohutust väärtustavate hoiakute ja alalhoidliku liikluskäitumise kujundamiseks. Selle käigus pööratakse tähelepanu suurema riskiga liiklejatele, elanikkonna vananemisega kaasnevatele muudatustele keskkonnas ning liikluses ohtu tekitavale käitumisele (alkoholi- ja narkojoobes juhtimine, kiiruse ületamine, mobiiltelefoni ja teiste tähelepanu hajutavate IT-lahenduste kasutamine sõiduki juhtimise ajal, nõutavate turvavahendite mittekasutamine, väsimus, pikivahe, möödaskõik jne)

Liiklusohutuskampaaniate kaudu toimub efektiivne ja kiire üldsuse informeerimine ja avaliku arvamuse kujundamine. Kuna kampaania vormis käsitlemist vajavate erinevate teemade arv on küllaltki suur – lapsed ja täiskasvanud jalakäija või sõitjana, käitumine jalgratturina ja mootorsõidukijuhina, aktiivsete ja passiivsete ohutusvahendite kasutamine, siis sellest tulenevalt on liiklusohutuse kampaaniad aasta peale temaatiliselt jaotatud:

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

#### Valdkonna B olulisemad TEGEVUSED:

B	Liiklusharidus ja teavitustöö;	Vastutav	Kaasatavad
B1	Koolieelsete lasteasutuste ja üldhariduskoolides kaasaegsete liiklushariduspõhimõtete rakendamine. Lastes õigete liikluskäitumise harjumuste kujundamine eelkõige eeskuju kaudu.	HO	lasteaiad, koolid
B2	Koostöös Maanteeametiga ning sihtasutusega Innove koolieelsete lasteasutuste ja üldhariduskoolide ning ringi-, vabaaja- ja projektipõhise liiklusohutusalase õppe- ja meetodiliste materjalide koostamises osalemine.	HO	
B3	Jalgratturi ja mopeedi juhtimisõigust taotlevate laste koolituse järelevalve tagamine ja jalgratturite eksamineerimise korraldamisele kaasaaitamine.	HO	
B4	Tartu Linnavalitsus toetab liiklusohutusalase koolituse arendamist kõrgharidussüsteemis (üliõpilastööde konkursside korraldamine ja parimate premeerimine).	HO	LMO
B5	Kooliümbruse liiklusohutude kaardistamise projekti läbiviimine ja tulemuste kasutamine õppeprotsessis ning neid tulemusi kasutatakse ohutu kooliümbruse kujundamisel.	HO	lasteaiad, koolid
B6	Spetsialistide regulaarne liiklusohutusalane täiendkoolitus.	LPO, LMO, HO	
B7	Liiklusohutusega arvestamine massiürituste korraldamisel liiklusskeemide kooskõlastamisel. Koos massiürituste alkoholimüügiloo väljastamisega nõuab linn korraldajailt ka alkoholi joobe tuvastamisvõimaluse olemasolu massiüritustel.	LV	
B8	Koostöös Politsei- ja Piirivalveametiga kavandatakse avalikke üritusi, mille eesmärgiks on tutvustada ja selgitada õiget käitumist liiklusõnnetuste korral.	LV/LK	PPA
B9	Liiklusohutuskampaaniate läbiviimisel tehakse koostööd riigi ja teiste kohalike omavalitsustega. Olulisemateks tegevusteks siin on:	LV/LK	MA



B9.1	- Infovoldikute väljatöötamine ja jagamine liiklejate teavitamiseks (näiteks parkimise korraldus, liiklusõnnetuse järgselt tegutsemine jne).	LV/LK	MA
B9.2	- Liiklusohutust käsitleva info koondamine linna veebilehele.	LV	MA

### 7.1.3. C:OHUTU LIIKLUSKESKKONNA KUJUNDAMINE

Tartu rakendab teedevõrgu ohutuse korraldamise süsteemi vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2008/96/EÜ [11] maanteed infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta ja Majandus- ja Kommunikatsioonimistri määrusele *Tee ohutuse määramise tingimused ja nõuded tee ohutuse määramisele* [12]. Selle süsteemi kohaselt viib Tartu linn regulaarselt läbi teeohutuse määramise protseduuri vastavalt ülalnimetatud määrusele eesmärgiga regulaarselt määrata liiklusohutlikke kohti ja rakendada neil just tasuvaid-tulemuslikke meetmeid.

Üheks oluliseks probleemiks linnas, mis mõjutab ka liiklusohutust, on linna tänavavõrgu terviklik arendamine. Siinkohal on üheks oluliseks ülesandeks linna tänavate tehnilise, tänavaehitusliku ja liikluskorraldusliku lahenduse põhimõtete järkjärguline vastavusse viimine tänava funktsiooniga. See tähendab, et

Tänavate ehitus- ja remondikavade koostamisel lähtutakse eelkõige ohutuma liiklusruumi kaasajastamise vajadusest.

Tänavate rekonstrueerimiskavadesse lülitatud olulisematel objektidel või kohtades, mille vastu on olemas oluline avalik huvi, hakatakse läbi viima enne nende projekteerimise algust sõltumatut liiklusohutusauditi ning auditi tulemusi arvestatakse projekteerimise käigus.

Taristuga seotud tegevusvaldkonna C kõige olulisemateks TEGEVUSTEKS on:

C	Ohutu liikluskeskonna loomine;	Vastutav	Kaasatavad
C1	Jätkatakse süstemaatilist planeeringute liiklusohutusele avalduva mõju hindamist, eelkõige olulise liiklusemõjuga objektide puhul, ja taristuprojektide liiklusohutusauditite läbiviimist.	LPO	LMO
C2	Liikluskorraldusvahendite järjekindel kaasajastamine - foorjuhtimissüsteemi, teekattemärgistuse ja liiklusmärkide süsteemi seisundi analüüs ja korrastamine lähtuvalt liiklusohutuse nõuetest. Rakendatakse tänasest enam kaasaegseid infotehnoloogilisi lahendusi (näiteks muutinfolga liikluskorraldusvahendid).	LMO	
C3	Jalakäijate teeületuskohtade ohutustamiskava koostamine ja selle rakendamine arvestades kaasaegseid ohutuse põhimõtteid. Rekonstrueeritavate ülekäiguradade valik tehakse lähtudes metoodikast „Ülekäiguradade riskiväärtuse määramine“ (MA, 2008), samuti liiklussagedustest, liiklusõnnetuste statistikast ja nende asendist koolide ja lasteasutustega seondult. Samuti võetakse vaatluse alla jalakäijate liiklusreeglite eiramisest väljakujunenud liikumistrajektoride ristumised sõiduteedega.	LMO	
C4	Tartus kehtiva kiiruspiirangute süsteemi ülevaatamine ja vastavusse viimine ohutu liikluse põhimõtetega, kusjuures peamiseks eesmärgiks on kehtestada liiklejatele arusaadav ja ohutust tagav kiiruspiirangute süsteem, tagades kehtestatud piirangutest kinnipidamise.	LMO	

C5	Foorjuhtimissüsteemi kaasajastamine ning vajadusel eelistuste andmine ühistranspordile, jalakäijatele.	LMO	
C6	Õuealade ja rahustatud liiklusega alade väljaehitamise kava koostamine ja õuealade väljaehitamine selliselt, mis tagab ohutusele vastava kiirusrežiimi järgimise.	LMO	
C7	Teehoolde, eriti libedustõrje prioriteetide määramisel arvestatakse enam jalakäijate ja jalgratturite liikumisteid ja probleemkohti (ülekäigurajad, ühissõidukipeatused, kõnniteed, tõusud ja ristmikud)	LMO	
C8	Erivajadustega inimeste liikumisnõuete arvestamine liikluskorralduse kavandamisel.	LMO	puudega inimeste ühendused
C9	Terviklike lahenduste väljatöötamine koolide ja lasteasutuste ning elurajoonide õuealade ja tänavate liikluse rahustamiseks. Koostatakse tegevuskava ohutuma liikluskeskkonna eskiislahenduste väljatöötamiseks, projekteerimiseks ning väljaehitamiseks.	LMO	HO; lasteasutused
C10	Ühistranspordipeatuste infrastruktuuri nõuetega vastavusse viimine (juurdepääs peatusesse, valgustus jne).	LMO	

#### 7.1.4. D:UURINGUD JA ANALÜÜS

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

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

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

Valdkonna D olulisemad TEGEVUSED

D	Uuringud ja analüüs;	Vastutav	Kaasatavad
D1	Koos Maanteeametiga analüüsitakse regulaarselt Tartus aset leidvaid liiklusõnnetusi ning nende asukohti. Tulemused avaldatakse Tartu kodulehel.	LMO	MA, PPA
D2	Regulaarselt viiakse läbi liiklusõnnetuste koondumiskohtade analüüsi ning selle tulemusi arvestatakse infrastruktuuri hoolduse, remondi, rekonstrueerimise ja ehituskavade koostamisel.	LMO	PPA
D3	Regulaarselt viiakse läbi erinevate liiklejategruppide (jalakäijad, jalgratturid, jne) rahulolu-uuringuid liikluskeskkonnas toimetulekuks.	LV	
D4	Koostatakse Tartu teeregister, lisades sinna ka peamised liikluskorraldusvahendid. Kaardistatakse liikluspiirangute, sh kiiruspiirangute alad.	LMO	
D5	Analüüsitakse liikluskorralduslahenduste ning infrastruktuuriobjektide liiklusohutuslikku mõju ja tulemusi arvestatakse uute objektide	LMO	LPO

	kavandamisel.		
D6	Jalakäijate liiklusõnnetustega seonduvate ohtlike ja tüüpsete kohtade väljaselgitamine ning nende ümberehitamine või ohutuse tagamiseks liikluskorralduse muutmine;	LMO	PPA, MA
D7	Tartu alustab automaatse liiklusseire süsteemi loomist ja teeb selle tulemused kasutatavaks kõigile liiklejatele.	LMO	
D8	Tartu viib kõikide uudsete liikluslahenduste osas läbi vajalikud ja usaldusväärsed uuringud, mis võimaldavad hinnata nende (sh liiklusohutuslikku) mõju ja sellest johtuvalt teha otsuseid ohutute liikluslahenduste osas.	LMO, LPO	

### 7.1.5. E:LIIKLUSJÄRELEVALVE

Liiklusjärelvalve korraldamine on tõhusaks meetmeks liiklusõnnetuste ennetamisel ja liiklejate käitumisharjumuste kujundamisel. Liiklusjärelvalve alast tegevust viib läbi politseiprefektuur. Lisaks politseipoolsele tegevusele on kohalikule omavalitsusele antud õigused osaleda kohtuvälise menetleja rollis parkimisalaste väärtegade menetlemisel. Lähtuvalt teiste Euroopa riikide kogemustest on efektiivsem viis tagada liiklusalane järelvalve automaatsete IT-põhiste liiklusjärelvalve süsteemide kaudu. Tervikliku süsteemilahenduse puhul aitab see tagada liiklusjärelvalve asutuste haldussuutlikkuse ja liiklusreeglite eirajates karistamatuse tunde vähenemise.

Liiklusohutust mõjutavateks probleemsemateks valdkondadeks, millele on vaja senisest suuremat tähelepanu pöörata liiklusjärelvalve töös, on joobes liiklemine, kiiruse ületamine, foori punase tule nõuete eiramine, liikluskäitumine reguleerimata ristmikel, turvavööde ja laste turvavarustuse madal kasutustase, agressiivsus liikluses ning sõidukitele kehtestatud tehnonõuete (ülekaalulised- ja ülegabariidilised veosed, rehvid ning tehniliselt mittekorras sõidukid), mootorsõidukijuhi sõidu- ja puhkeaja nõuete, sõitjate- ja veoseveo nõuete eiramine.

Valdkonna E olulisemad TEGEVUSED:

E	Liiklusjärelvalve	vastutav	Kaasatavad
E1	Lõuna politseiprefektuur on kaasatakse jätkuvalt liiklusohutusalasesse tegevusse, mille eesmärgiks on liiklusjärelvalve tõhustamine, liikluse reguleerimine, liiklusharidus, liiklusohutuslasest teabe koostamine, edastamine ja analüüs ning kampaaniate läbiviimine liikluskäitumuslike hoiakute muutmiseks.	LV/LK	PPA
E2	Tartus alustatakse koostöös linna ja PPA vahel automaatse liiklusjärelvalve süsteemi arendamist, mille peamisteks eesmärkideks on ohutu sõidukiiruse kontroll ja punase fooritule järgimise kontroll.	LMO	PPA
E3	Lõuna politseiprefektuur edastab regulaarselt liiklusõnnetuste andmeid Tartu linnavalitsusele, kes omakorda teeb need avalikuks oma kodulehel.	PPA, LV	

## 7.2. PEAMISTELE RISKIGRUPPIDELE SUUNATUD MEETMED

### 7.2.1. MEEDE: JALAKÄIJATE OHUTUS

Jalakäijate liiklusturvalisus on muutumas liiklusohutuse põhiprobleemiks. 3/4 liiklussurmades Tartus on seotud jalakäijatega. Linnaliikluse probleemkohad on ohutusele mittevastav sõidukiirus, liikluskeskkonnast tulenevad ohud, jalakäijate madal liiklusteadlikkus ja vähene vastutustunne.

Meetme olulisemad tegevused:

Jalakäijate ohutus J		Vastutav
J1	Jalakäijate liiklusõnnetustega koondumiskohtade väljaselgitamine, selle alusel nende likvideerimiskava väljatöötamine ning riskohtlike kohtade ümberehitamine või ohutuse tagamiseks liikluskorralduse muutmine;	LMO
J2	Töötatakse välja liiklejate riskirühmade vajadusi arvestav paindlikud foorilahenduse põhimõtted ja rakendatakse need eelkõige suurema riskiga kohtades;	LMO
J3	Õuealade ja rahustatud liiklusega alade väljaehitamise juhendi koostamine ja õuealade järkjärguline väljaehitamine selliselt, mis tagab ohutusele vastava kiirusrežiimi järgimise;	LMO
J4	Ühissõidukipeatuste paiknemise ja teeületusvõimaluste seoste liiklusohutuse analüüs ja selle alusel ohtlike kohtade likvideerimine, alustades eelkõige ohtlike lahenduste kõrvaldamisest.	LMO
J5	Parklate, kaupluste teenindusalade väljaehitamine või liikluse piiramine selliselt, mis vähendaks või välistaks konflikti sõidukite ja jalakäijate vahel;	LMO
J6	Talvises teehoiukavas nähakse ette tegevused jalakäijate ohutuse suurendamiseks;	LMO
J7	Osalemine riiklikus tegevuses, mille eesmärgiks on välja töötada uued kaasajastatud tänavate projekteerimise standardid.	LMO; MA

### 7.2.2. MEEDE: JALGRATTURITE OHUTUS

Jalgratturite osatähtsus liikluses ja jalgrattasõidu populaarsus on Tartus märkimisväärselt kasvanud ja lähtudes linna arengudokumentidest on veelgi kiirem edasine kasv ootuspärane. Jalgrattakasutuse kasv olukorras, kus jalgrattataristus leidub olulisi puudusi, toob kaasa aga jalgrattaliikluse ohu suurenemise.

Ohutu jalgrattakasutuse tagamiseks tuleb pakkuda jalgratturitele ohutut keskkonda. Õige ei ole lahendus, kus jalgratturitele ruumi planeerimisel lähtutakse olemasolevatest võimalustest. Paratamatu on linnaruumi, sealhulgas liiklusruumi ümberjagamine.

Terviklik lähenemine transpordi, sealhulgas jalgrattasõidu kui liikumisviisi planeerimises peab arvestama kõiki transpordiviise juba üldise ruumilise planeerimise erinevatel etappidel ning seega välistama suletud planeerimise.

Ohutuse tagamiseks saab ja peab panustama aga ka jalgratturid ise. Ei tohi hetkekski unustada, et jalgratturina liikluses osaledes kehtivad temale - kui juhile - liiklusreeglitest lähtuvad õigused, kohustused ja keelud.

Meetme olulisemad tegevused:

Jalgratturite ohutus R		Vastutav	Kaasatavad
R1	Jalgrattaliikluse arvestamine kõikides lähiaja ja pikema perioodi taristu rekonstrueerimis- või ehitusprojektides.	LMO	LPO
R2	Seniste ja kavandatud jalgrattaliikluse lahenduste ohutuse ja kasutatavuse analüüs ning selle alusel heade ja halbade lahenduste väljatoomine;	LMO	asumiseltsid, jalgratta-liiklust edendavad ühendused
R3	Jalgratturi märgatavuse sh külgnähtavuse parandamise ning jalgrattakiivri kasutamise igakülgne propageerimine;	PPA, LV	
R4	Tervikliku jalgrattaliikluse võrgustiku väljaehitamine ja turvaliste parkimistingimuste loomine;	LMO, LPO	
R5	Ohutute jalgrattateede ja -lahenduste projekteerimise juhendi koostamises osalemine;	LMO, LPO, MA	
R6	Elektri- ja kolmerattaliste ning kaubajalgrataste kasutamiseks vajalik lahenduste loomine;	LMO	

### 7.2.3. MEEDE: EAKATE JA PUUDEGA LIIKLEJATE OHUTUS

Demograafiline prognoos näitab Eesti rahvastiku, sealhulgas ka Tartu elanike vananemist. Liikluskeskkond võib pakkuda eakale inimesele liiga palju informatsiooni, mis tekitab omakorda segadust ja võimetust vastu võtta õige otsus. Eakate inimeste liikuvuse eripära tuleb arvestada nende õpetamisel/teadmiste ja oskuste täiendamisel aga ka liikluskeskkonna ja liikluslahenduste kavandamisel.

Vastavalt Tartu rahvastikuprognosi baasstsenaariumile kasvab 2025. aastaks Tartu elanike arv umbes 4% võrra, samas suureneb eakate tartlaste (vanuses 65+) osakaal rahvastikus 15%-lt (2015) 16%-le (2025) (Tabel 4). Lisaks üldisele eakate osakaalu tõusule linnarahvastikus toob see kaasa ka eakate liiklejate, sealhulgas autojuhtide osakaalu suurenemise. Maanteeameti prognoosi kohaselt kasvab tänasega võrreldes vanemaaliste naisjuhtide arv 3 ja meesjuhtide arv 2 korda.

Tabel 4. Tartu rahvastikuprognosi paastsenaariumi-põhine elanike arvu muutus 2015-2025.

Vanuserühm	Elanike arv, aastal			muutus 2015/20125
	2015	2020	2025	
0..9	14 305	14 796	13 463	-842
10..19	8 617	11 335	14 275	5658
20..40	34 517	31 795	27 562	-6955
40..64	27 874	29 443	32 648	4774
65+	14 897	15 379	16 134	1237
KOKKU	100 210	102 748	104 082	3872

Lisaks tuleb arvestada puudega inimestega, kes moodustavad Eesti rahvastikust ca 10% ning nendegi osakaal suureneb, sealhulgas ka Tartus. Ühiskond peab kohanema liikluskeskkonnale esitatavate nõudmistega, mis tulenevad elanikkonna vananemisega seotud trendidest. Ei tohi unustada, et eakate sotsiaalse aktiivsuse ja elukvaliteedi tagamiseks on tuleb eakate ja puuetega inimeste liikuvusvõimalusi igati soosida.

Meetme olulisemad TEGEVUSED:

Eakate ja puudega liiklejate ohutus P		vastutav
P1	Teede ja tänavate planeerimisel ja liikluskorralduse kehtestamisel eakate liiklejate vajadustega arvestamine ja projekteerimislahenduste easõbralikumaks muutmine;	LMO, LPO
P2	Eakate liiklejate ohutu liiklemise täiendõppesüsteemi ja infoteenuse loomine;	LV
P3	Põhikooli riikliku õppekava läbiva teema „tervis ja ohutus“ käsitlemisel III kooliastmes ümbritseva turvalisust suurendava tegevusena süvendada oskust näha liikluses osalevaid abivajavaid eakaid ja koolitada õpilasi eakatele abi pakkuma ohutul liiklemisel.	HO

#### 7.2.4. MEED: LASTE JA NOORTE LIIKLEJATE OHUTUS

Nagu on tõdetud käesoleva liiklusohutuskava peatükis *Liiklusõnnetustes osalejad* on tänase Tartu liikluse üheks kõige olulisemaks riskirühmaks noored liiklejad, vanuses 16-25 aastat. Tähelepanuväärne on see, et selles vanusegrupis liikluses kannatada saanud on kõigi peamiste liiklejagruppide hulgas peaaegu võrdsel määral, vaid mootorrattureid/mopeedijuhte ja ka jalgrattureid on mõnevõrra vähem.

Tabel 5. 16-25 aastaste liiklusõnnetuses kannatanute jagunemine liiklejaliigiti

Liiklejaliik	Osakaal liiklusõnnetuses kannatanutest, %
Jalakäija	31%
Jalgrattur	11%
Mootorrattur/mopeedijuht	7%
Sõiduautojuht	21%
Sõitja	28%

Seetõttu on oluline, et nimetatud vanuserühma suhtes rakendatavad tegevused kataksid erinevaid liiklejarühmi, nii jalakäijaid, jalgrattureid, sõiduautojuhte aga ka sõiduautos reisijaid.

Selle riskirühma omapäraks on see, et selle vanuserühma nooremad liiklejad on veel tõenäoliselt gümnaasiumiõpilased, vanemad pigem üliõpilased, paljud aga ka juba töötavad. Seetõttu on selle sihtgrupi jaoks vajalik teostada koostööd väga erinevate institutsioonidega- nii gümnaasiumide, kõrgkoolide, ülikoolide, aga ka näiteks kaitsevägega, samuti on sellesse tegevusse vajalik kaasata noorteühendused.

Meetme olulisemad TEGEVUSED:

Laste ja noorte liiklejate ohutus L		Vastutav	Kaasatavad
L1	Tihedama ja süsteemsema koostöö arendamine Tartu linna erinevate osakondade ja maanteeameti vahel, sealhulgas aastaplaanide kooskõlastamine, ühiste tegevuste kavandamine, jms.	LMO, LPO, HO, MA	
L2	Lastes õigete liikluskäitumise harjumuste kujundamine eelkõige eeskuju kaudu.	HO	
L3	Jalgrattakoolitus, rahastada linna eelarvest ja korraldada tsentraalselt. Eesmärk: 100% 10-aastasi on läbinud jalgrattakoolituse. Jalgrattakoolitusega alustada juba 6-aastaste lastega.	HO	
L4	Tõhustada koostööd liikluspetsialistidega, et liiklusharidus lasteaias oleks endisest parem. Laste ja noorte liiklushariduses rõhutada õppimist läbi tegutsemise.	HO, MA	lasteaiad, koolid
L5	Liiklushariduses uute meetodite kasutamine koolides, näiteks lihtsad ja haaravad õpperakendused, koos lastega tegevused jms.	HO	lasteaiad, koolid
L6	Koolides laste liiklusohutuse alaste projektide läbiviimine, kus õpilased uuriksid ise liiklusprobleeme ja pakuks välja lahendusi.	HO	lasteaiad, koolid
L7	Infomaterjalide kättesaadavuse ja nende olemasolu parandamine-parem infovahetus haridussüsteemi ja MA vahel. Vt.ka <a href="http://liikluskasvatus.ee/taiskasvanud/haridusasutustele/">http://liikluskasvatus.ee/taiskasvanud/haridusasutustele/</a>	HO, MA	
L8	Alustada tegevusi täiskasvanutega-lapsevanematega- see aitab parandada ka laste liiklusohutust. Lastevanemate liiklusalase teavitussüsteemi loomine e-keskkonna kaudu.	HO	lasteaiad, koolid
L9	Liikluslinnakute rajamine Tartus. Eesmärgiks luua liiklusohutusprogrammi perioodi lõpuks vähemalt 3 uut liikluslinnakut.	LMO	HO; lasteasutused
L10	Pöörata liiklushariduses suuremat tähelepanu just probleemsetele koolidele.	HO	
L11	Koostöös HTM-ga algatada õpetajakoolituse programmis ohutusaine + liiklusohutus läbiva teemana. Eesmärgiks on olukord, kus kõik Tartu linna haridusasutused on läbinud MA poolt tasuta pakutava õpetajakoolituse liikluskasvatuse teema lõimimisest õppeprotsessi ja haridusasutuste tegevustesse.	HO	HTM
L12	Rakendada liiklushariduse uusi meetodid, lihtsaid ja haaravaid õpperakendusi, koos lastega teostatavaid tegevusi jms.	HO	lasteaiad, koolid

### 7.3. OHUTU LIIKLUSKORRALDUSE SAAVUTAMISE MEETMED

Ohutud liikluskorralduslikud lahendused toovad kaasa nii liiklejate seaduskuulekama käitumise, mille tulemusena väheneb liiklusõnnetuste arv (aktiivne ohutus), kui ka kergemad tagajärjed võimaliku liiklusõnnetuse korral (passiivne ohutus). Liikluskorralduslikud tõekspidamised muutuvad ajas, paljud põhimõtted, mida peeti mõistlikuks aastakümneid tagasi, on täna leidnud ümberhindamist. Samas on suur osa tänavataristust, sealhulgas ka liikluskorraldusest, siiski selline, mis on rajatud aastaid tagasi kehtinud põhimõtetest lähtuvalt ega vasta seetõttu ka enam tänapäevastele liikluskorralduslikele põhimõtetele.

Liikluskorraldus on siiski, eriti võrreldes taristu rekonstrueerimise või ehitamisega, suhteliselt odav ning efektiivne, samas ka kiiresti rakendatav tegevus ohutu liikluskeskkonna loomisel.

Liikluskorraldusvahendite mõistlik kasutamine peab olema kavandatud eelkõige põhimõttel, et need oleksid liiklejatele arusaadavad, mõistetavad, mille tulemusena paraneb nende aktsepteeritavus, samas peavad kasutatudlahendused olema mõistagi ka kooskõlas kehtiva seadusandlusega. Üldine põhimõte on see, et liikluskorraldusvahendeid peaks kasutama nii vähe kui võimalik, samas nii palju kui vajalik. Liigsuur liikluskorraldusvahendite arv ei võimalda liiklejaid neid mõista ja järgida, mittemõistatavad lahendused toovad kaasa nende aktsepteeritavuse languse ega täida seega enam oma eesmärki.

Oluline põhimõte on ka see, et liikluskorraldusvahendid peavad olema kasutusel siis, kui neid kõige rohkem vaja. Näiteks teekattemärgistust on küll hea uuendada suvel, kuid vajadus selle järele ilmneb põhimõtteliselt kogu aasta vältel. Vajadus foorjuhtimise kasutamise järele muutub ööpäeva lõikes koos liiklusvoogude muutumisega ning sarnaseid lahendusi ei ole mõistlik kasutada tippajal ja väljaspool seda, öötundidel võib vajadus selle järele puududa sootuks või on otstarbekas rakendada erilahendusi. Kuigi üldiselt on teada, et väiksem piirkiirus toob reeglina kaasa ka paraneva ohutuse, siis mõistliku piirkiirusüsteemi rakendamine ei seisne vaid liiklusmärkide ülespanekus, vaid ka liikluskeskkonna vastavas kujundamises, jne.

Olulisemad tegevused liikluskorralduse osas on järgmised:

Ohutu liikluskorralduse meetmed K		vastutav	Kaasatavad
K1	Piirkiiruste rakendamise põhimõtete ülevaatamine Tartu linnas ning loogilise ja ohutust arvestava piirkiiruste süsteemi väljatöötamine ning rakendamine. Siin kaalutakse ka südalinnas tänasest väiksema piirkiirustaseme rakendamist ning paindlikke muutinfoga liikluskorraldusvahendite kasutamist mõningatel magistraalidel, mis võimaldaks kehtestada antud liiklusolukorrale vastava piirkiiruse. Kaaluda üldist linnakeskuse kiiruspiirangut 40 km/h ja paindlikke kiiruspiiranguid	LMO, PPA	LPO
K2	Õuealade ja muude liikluse rahustamise alade ülevaatus ning vajadusel kasutatud lahenduste revideerimine.	LMO	
K3	Teekattemärgistuse taastamise kava väljatöötamine ning selle rakendamine, mille eesmärgiks on teekattemärgistuse olemasolu eelkõige kõige olulisematel objektidel- ristmikel, ülekäikudel ja tänavalõikudel.	LMO	
K4	Fooriprogrammide ülevaatus ning vajadusel uute fooriprogrammide töösse rakendamine, mis võtaks maksimaalselt arvesse muutuvaid liiklustingimusi ristmikel ja reguleeritud ülekäikudel, sealhulgas ka enamohustatud liiklejate ohutusnõudeid.	LMO	
K5	Tartu liiklusmärkide revisjon, mille peamiseks eesmärgiks on mittevajalike ja/või ebaõiget, raskestimõistetavat informatsiooni edastavate liiklusmärkide kõrvaldamine või asendamine	LMO	
K6	Liiklusohutusprojektide konkursi läbiviimine, linna eelarve toetusega ning koostöös Maanteeameti vastava projektikonkursiga.	LV/LK, MA	



### 7.3.1. MEEDE: TARTU TÄNAVAVÕRGU OHUTUSTAMISKORRALDUS

Üheks kõige olulisemaks tegevuseks käesolevas arengukavas püstitatud eesmärkide täitmisel on ohutusliku olukorra regulaarne monitooring ja analüüs. Selleks eesmärgiks rakendatakse Tartus liikluse ohutustamise süsteemi [5], mille peamiseks tegevusteks on registreeritud liiklusõnnetuste asukohtade ja asjaolude regulaarne kaardistamine ja analüüs ning selle tulemusel ka meetmete kavandamine, korrigeerimine ja rakendamine.

Meetme olulisemad tegevused:

Tartu tänavavõrgu ohutuskorraldus T		vastutav	Kaasatavad
T1	Liiklusõnnetuste regulaarne kaardistamine, õnnetuste asjaolude analüüs ning tulemuste esitamine ja arutelu Tartu Liikluskomisjonis (vähemalt üks kord kvartalis) ning vähemalt ühel korral aastas ka Tartu Linnavalitsuses.	LMO, PPA	MA
T2	Liikluse ohutustamise meetmete ja tegevuste kavandamine ja juba välja töötatud meetmete ja tegevuste korrigeerimine lähtuvalt saadud tulemustest ja otsustest.	LMO	
T3	Lähtuvalt liiklusõnnetuste analüüsist ja kontsentratsioonikohtade paiknemisest viiakse seal läbi liiklusohutuslik inspekteerimine, mille käigus määratakse peamised riskikohad ja pakutakse välja meetmed nende elimineerimiseks.	LMO	
T4	Välja pakutud meetmeid ja objekte hinnatakse nende liiklusohutusliku mõju ja efektiivsuse alusel ning seejärel koostatakse kava nende rakendamiseks, nähes ette eelkõige suurema ohtlikkusega kohtade likvideerimise.	LMO	

### 7.3.2. MEEDE: TARISTULAHENDUSTE LIIKLUSOHUTUSLIK AUDITEERIMINE

Nagu näitavad paljude riikide kogemused ja mida toetavad ka EL soovitused ning direktiiv Maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta [7], on kavandatavate taristulahenduste (nii planeerimise kui projekteerimise staadiumis) ohutute lahenduste rakendamise üheks kõige efektiivsemaks tegevuseks nende lahenduste liiklusohutuslik auditeerimine. Kuigi nimetatud direktiiv ei nõua otseselt kõikide lahenduste auditeerimist, juhul kui need ei kuulu nn TEN-T võrgustikku, siis ei välista see ka muude lahenduste liiklusohutuslikku auditeerimist. Liiklusriskide elimineerimine juba kavandamise käigus on aga oluliselt efektiivsem ja kulusäästlikum kui hilisem ümberehitamine. Sellest tulenevalt rakendab Tartu linn järgmisi tegevusi:

Taristulahenduste liiklusohutuslik auditeerimine T		Vastutav
U1	Olulise liiklusemõjuga planeeringutele rakendatakse liiklusohutusele avalduva mõju hindamise protseduuri [6]	LMO, LPO
U2	Kõikide taristu või olulise liiklusemõjuga ruumilise projekteerimislahenduste puhul viiakse läbi liiklusohutuse auditeerimise protseduur lähtuvalt MKM määrustes	LMO, LPO

## LISA 1. HINNANG EELMISES LIIKLUSOHUTUSKAVA RAKENDUSPLAANIS KAVANDATUD TEGEVUSTE TÄITMISELE

2016.a veebruaris Tartus toimunud uue liiklusohutusprogramm koostamise koosolekul antud keskmised hinned eelmises kavas kavandatud tegevuste täitmisele:

HINNE	TÄIDETUD:	
5	Edukalt	
4	enam-vähem	
3	osaliselt	
2	minimaalselt	
1	Ei ole täidetud	
0	Ei oska öelda	
KAVANDATUD TEGEVUS		Keskmine hinne
Tartu linna transpordi arengukava 2012-2020 raames liiklusohutuse valdkonna tegevuste täpsustamine ja liiklusohutusprogrammi uuendamine		3,17
Liiklusohutuse auditeerimise ja inspekteerimise korra kehtestamine Tartu linnas		3,17
Tartu liiklusnõukogu põhimääruse kinnitamine		4,40
Liiklusohutusspetsialisti ametikoha loomine		1,00
Linnavalitsuse, Politsei- ja piirivalveameti ja Maanteeameti vahel hea tava protokolliga allkirjastamine ( <i>liiklusharidus ja -teavitustöö, infovahetus, järelevalve</i> )		1,00
Liiklusõnnetusi puudutava andmevahetussüsteemi sisseseadmine erinevate asutustega		2,75
Politsei poolt ülevaadete esitamine Tartu liiklusnõukogule inimvigastustega liiklusõnnetustest koos analüüsiga liiklusõnnetuse toimumise peamistest põhjustest		4,50
Tartu liiklusohutusprogrammi tulemuslikkuse hindamise ja meetmete arutelu ümarlaua korraldamine		3,00
Erinevate ametkondade (nt Politsei- ja piirivalveamet, Maanteeamet, linnavalitsus) poolt läbiviidud liiklusohutust puudutavate uuringutulemuste vahetamine		3,75
Liiklejaid esindavate vabaühenduste tegevuste toetamine		3,00
Asutuste liiklusohutusprogrammide koostamise toetamine		3,00
Liiklusohutust puudutavate omaalgatuslike projektide (sh. kampaaniad, liiklusteemalised päevad jne.) toetamine		4,00
Koostöö tõhustamine linnas tegutsevate huvigruppide ja piirkondlike seltsidega erinevate liikluslahenduste väljatöötamisel ja ohutust tõstvate meetmete rakendamisel		3,43
Liiklusõpetuse ainesektsiooni loomine ja selle raames õpetajatele ja noorsootöötajatele korrapärase liiklusalase täiendõppe organiseerimine ning liiklusõpetuse kvaliteedi tõstmine		4,25
Liiklusõpetuse materjalide vahendamine		4,00
Liiklusõpetuse vahendite soetamise toetamine		3,33
Koostöös politseiga üle-linnalise liiklushariduse õppeväljaku rajamine		3,00
Kanali ja Emajõe vahele jalgratturite liikluslinnaku rajamine		3,00
Lasteaedade, koolide ja noortekeskuste initsiatiivi tõstmine liiklusharidusalaste projektitaotluste esitamisel Maanteeametile		3,50
Koolides läbiviidavad jalgrattakoolituse olemasoleva olukorra kaardistamine		4,00
Jalgratturi juhiluba soovivatele lastele koolitusvõimaluste (sh õppematerjalide) tagamine		4,00

Vigursõiduradade rajamine ja märgistuse uuendamine koolide territooriumitel	3,00
Jalgratturi juhilubade eksamite vastuvõtmise kvaliteedi tagamine politseiametniku kaasamisega komisjoni	4,00
Elanike liiklusohutusosalane teavitus ja koolitus	3,57
Linnavalitsuse spetsialistide täiendkoolitusvõimaluste tagamine liiklusohutuse ja sellega seonduvate valdkondade osas	3,00
Projekteerijatele täiendkoolituse korraldamine ruumiplaneerimise põhimõtete selgitamiseks	3,00
Informatsiooni vahendamine riiklike liiklusohutuskampaaniate ja ürituste kohta	3,17
Kohalikele liikluskäitumise ebakohtadele suunatud liiklusohutuskampaaniate läbiviimine, kasutades kohalikke teabevahendeid ja korraldades avalikke üritusi	3,40
Mopeedijuhtidele suunatud ohutu sõitmise infoürituste korraldamine	4,00
Tartu linna jalgrattasõiduvõimaluste hindamine linnajuhtide, linnavalitsuse spetsialistide ja huvilistega	4,00
Liiklusohutusest ja sellega seotud valdkondadest laialdasem teavitamine läbi erinevate infokanalite.	3,29
Liikluspäevade läbiviimine kõigis Tartu linna koolides, lasteaedades ja noortekeskustes	3,50
Ülelinnaliste ürituste raames (nt tarkusepäev) ka liiklusohutuste temaatika käsitlemine	4,17
Lasteaedade ja koolide lastevanemate üldkoosolekutel liiklusohutuslaste loengute läbiviimine	3,33
Pilootprojekt- kiirusemõõteradarite paigaldamine Tartu sissesõiduteedele	4,40
Koostöös politseiga teavituskampaania raames liiklusrikkumiste kontrolli läbiviimine	3,00
Jälgimiskaamerate (kiirus, keelava fooritulega ristmiku ületamine, ühissõidukirada, lubamatu parkimine) soetamine, paigaldamine ja haldamine	2,00
Liiklusliini (14900) võimaluste parem teavitus (sh meelespeakleepsud)	2,75
Heakorratelefoni 1789 kui liiklusohutusest teavitamise võimaluse propageerimine	3,80
Uuring "Tartu liiklus" läbiviimine (liiklusloendused)	4,33
Tartu liiklusõnnetuste analüüsi teostamine, liiklusõnnetuste koondumiskohtade väljaselgitamine ja nende ohtlikkuse vähendamise kava väljatöötamine	3,86
Tartu erinevates piirkondades kehtestatud piirkiiruste sobivuse analüüs	3,25
Liikluskorraldusvahendite inspekteerimine	4,00
Liiklusmärkide seisukord ja nähtavus	3,88
Teekattemärgistuse seisukord	3,63
Fooriprogrammide vastavus tegelikele oludele	3,63
Kooliteel esinevate liiklusohutuste kaardistamine õpilaste seas	4,17
Kesklinna jalakäijateala laiendamise võimaluste analüüs	4,00
Jalgratta- ja jalgteede ning jalakäijate liikumisteede sõidutee ületuskohtade liiklusohutuslik inspekteerimine ja rekonstrueerimiskava väljatöötamine	3,17
Juhendi koostamine jalgratturite ja jalakäijate liikumisteede paremaks muutmiseks	3,25
Kõnniteede ning jalgratta- ja jalgteede rajamine	4,11
Jalgratta- ja jalgteede ristumiskohtade ja jalakäijate sõidutee ületuskohtade korrastamine sh. määratlemine, milline teeületuse liik on vastavasse liikluskeskkonda sobiv	3,67
Jalgratta- ja jalgteede tähistuse korrastamine ja uuendamine	4,05
Ülekäiguradadele kohtvalgustuse paigaldamine	3,60

Liikluskeskkonna ohutumaks muutmine asulaid läbivatel maanteedel	3,33
Liikluse rahustamine elamualadel (tehnilised vahendid)	3,38
Jalgrataste hoiukohtade rajamine	3,73
Jalgrattateede kaardi koostamine ja selle väljaandmine nii trükisena kui ka Tartu linna kodulehel	4,25
Teehoolde, eriti libedustõrje prioriteetide määramisel jalakäijate liikumisteede ja probleemkohtadega (ülekäigurajad, peatused, kõnniteed, tõusud ja ristmikud) arvestamine	3,67
Uute teeobjektide planeerimisel erivajadustega inimeste liikumisnõuete arvestamine	3,75
Üld- ja detailplaneeringute liiklusohutusosalane auditeerimine	3,33
Teeprojektide liiklusohutusosalane auditeerimine	3,25
Ohtlike teelõikude ja teeprojektieline auditeerimine (inspekteerimine) ja ülevaatus	3,40
Liikluskorraldusvahendite kaasajastamine	3,57
Liiklusmärkide ja teekattemärgistuse uuendamine	3,75
Foorisüsteemide kaasajastamine, sh targad foorid ja sekundiloendurid	3,88
Ühissõidukipeatuste korrastamine	3,88
Liiklusõnnetuste analüüsi alusel tänavate ohustamine (sh. ristmike rekonstrueerimine ohutuse suurendamise eesmärgil)	3,50

Kavandatud tegevuste edasise jätkamise vajaduse keskmised hinned.

5	väga vajalik
4	pigem vajalik
3	võib olla?
2	pigem mittevajalik
1	mittevajalik
0	ei oska öelda

TEGEVUS	Keskmine hinnang vajalikkusele
Tartu linna transpordi arengukava 2012-2020 raames liiklusohutuse valdkonna tegevuste täpsustamine ja liiklusohutusprogrammi uuendamine	4,64
Liiklusohutuse auditeerimise ja inspekteerimise korra kehtestamine Tartu linnas	4,50
Tartu liiklusnõukogu põhimääruse kinnitamine	3,67
Liiklusohutusspetsialisti ametikoha loomine	4,00
Linnavalitsuse, Politsei- ja piirivalveameti ja Maanteeameti vahel hea tava protokoll allkirjastamine ( <i>liiklusharidus ja -teavitustöö, infovahetus, järelevalve</i> )	4,10
<b>Meede: Liiklusohutust puudutava informatsiooni kättesaadavuse parandamine</b>	
Liiklusõnnetusi puudutava andmevahetussüsteemi sisseseadmine erinevate asutustega	4,36
Politsei poolt ülevaadete esitamine Tartu liiklusnõukogule inimvigastustega liiklusõnnetustest koos analüüsiga liiklusõnnetuse toimumise peamistest põhjustest	4,67
Tartu liiklusohutusprogrammi tulemuslikkuse hindamise ja meetmete arutelu ümarlaura korraldamine	4,27
Erinevate ametkondade (nt Politsei- ja piirivalveamet, Maanteeamet, linnavalitsus) poolt läbiviidud liiklusohutust puudutavate uuringutulemuste vahetamine	4,50
<b>Meede: Vabatahtliku initsiatiivi toetamine</b>	

Liiklejaid esindavate vabaühenduste tegevuste toetamine	3,73
Asutuste liiklusohutusprogrammide koostamise toetamine	3,60
Liiklusohutust puudutavate omaalgatuslike projektide (sh. kampaaniad, liiklusteemalised päevad jne.) toetamine	4,50
Koostöö tõhustamine linnas tegutsevate huvigruppide ja piirkondlike seltsidega erinevate liikluslahenduste väljatöötamisel ja ohutust tõstvate meetmete rakendamisel	4,42
<b>Laste liiklusohutusosalase õppe läbiviimiseks tingimuste loomine</b>	
Liiklusõpetuse aineseksiooni loomine ja selle raames õpetajatele ja noorsootöötajatele korrapärase liiklusosalase täiendõppe organiseerimine ning liiklusõpetuse kvaliteedi tõstmine	4,50
Liiklusõpetuse materjalide vahendamine	4,36
Liiklusõpetuse vahendite soetamise toetamine	4,33
Koostöös politseiga üle-linnalise liiklusohutuse õppeväljaku rajamine	4,18
Kanali ja Emajõe vahele jalgratturite liikluslinnaku rajamine	4,30
Lasteaedade, koolide ja noortekeskuste initsiatiivi tõstmine liiklusohutusalaste projektitaotluste esitamisel Maanteeametile	4,75
<b>Jalgratturi juhtimisõigust taotleivate laste koolitus ja eksamineerimine</b>	
Koolides läbiviidavad jalgrattakoolituse olemasoleva olukorra kaardistamine	4,80
Jalgratturi juhiluba soovivatele lastele koolitusvõimaluste (sh õppematerjalide) tagamine	4,83
Vigursõiduradade rajamine ja märgistuse uuendamine koolide territooriumitel	4,64
Jalgratturi juhilubade eksamite vastuvõtmise kvaliteedi tagamine politseiametniku kaasamisega komisjoni	4,33
<b>Elanikkonna liiklusohutusosalane õpe</b>	
Elanike liiklusohutusosalane teavitus ja koolitus	4,75
Linnavalitsuse spetsialistide täiendkoolitusvõimaluste tagamine liiklusohutuse ja sellega seonduvate valdkondade osas	4,08
Projekteerijatele täiendkoolituse korraldamine ruumiplaneerimise põhimõtete selgitamiseks	4,17
<b>Liiklusohutusprobleemide teadvustamisele suunatud kampaaniate ja ürituste korraldamine ja toetamine</b>	
Informatsiooni vahendamine riiklike liiklusohutuskampaaniate ja ürituste kohta	4,21
Kohalikele liikluskäitumise ebakohtadele suunatud liiklusohutuskampaaniate läbiviimine, kasutades kohalikke teabevahendeid ja korraldades avalikke üritusi	4,58
Mopeedijuhtidele suunatud ohutu sõitmise infoürituste korraldamine	4,00
Tartu linna jalgrattasõiduvõimaluste hindamine linnajuhtide, linnavalitsuse spetsialistide ja huvilistega	4,58
<b>Liiklusohutusega seotud teemade parem teavitus</b>	
Liiklusohutusest ja sellega seotud valdkondadest laialdasem teavitamine läbi erinevate infokanalite.	4,64
Liikluspäevade läbiviimine kõigis Tartu linna koolides, lasteaedades ja noortekeskustes	4,58
Ülelinnaliste ürituste raames (nt tarkusepäev) ka liiklusohutuste temaatika käsitlemine	4,67
Lasteaedade ja koolide lastevanemate üldkoosolekutel liiklusohutusosalaste loengute läbiviimine	4,55
<b>Liiklusrikkumiste üle järelevalve tõhustamine</b>	
Pilootprojekt- kiirusemõõteradarite paigaldamine Tartu sissesõiduteedele	3,90
Koostöös politseiga teavituskampaania raames liiklusrikkumiste kontrolli läbiviimine	4,00
Jälgimiskaamerate (kiirus, keelava fooritulega ristmiku ületamine, ühissõidukirada, lubamatu parkimine) soetamine, paigaldamine ja haldamine	4,10

Liiklusliini (14900) võimaluste parem teavitus (sh meelespeakleepsud)	3,73
Heakorratelefoni 1789 kui liiklusohutudest teavitamise võimaluse propageerimine	4,30
<b>Liikluskeskkonna ohutust kaardistavate uuringute läbiviimine</b>	
Uuring "Tartu liiklus" läbiviimine (liiklusloendused)	4,80
Tartu liiklusõnnetuste analüüsi teostamine, liiklusõnnetuste koondumiskohtade väljaselgitamine ja nende ohtlikkuse vähendamise kava väljatöötamine	4,83
Tartu erinevates piirkondades kehtestatud piirkiiruste sobivuse analüüs	4,42
Liikluskorraldusvahendite inspekteerimine	4,38
Liiklusmärkide seisukord ja nähtavus	4,58
Teekattemärgistuse seisukord	4,67
Fooriprogrammide vastavus tegelikele oludele	4,50
Kooliteel esinevate liiklusohutude kaardistamine õpilaste seas	4,92
Keslinna jalakäijateala laiendamise võimaluste analüüs	4,36
Jalgratta- ja jalgteede ning jalakäijate liikumisteede sõidutee ületuskohtade liiklusohutuslik inspekteerimine ja rekonstrueerimiskava väljatöötamine	4,92
Juhendi koostamine jalgratturite ja jalakäijate liikumisteede paremaks muutmiseks	4,45
<b>Jalakäijatele ja jalgratturitele ohutu liikluskeskkonna kujundamine</b>	
Kõnniteede ning jalgratta- ja jalgteede rajamine	4,75
Jalgratta- ja jalgteede ristumiskohtade ja jalakäijate sõidutee ületuskohtade korrastamine sh. määratlemine, milline teeületuse liik on vastavasse liikluskeskkonda sobiv	4,83
Jalgratta- ja jalgteede tähistuse korrastamine ja uuendamine	4,92
Ülekäiguradadele kohtvalgustuse paigaldamine	4,92
Liikluskeskkonna ohutumaks muutmise asulaid läbivatel maanteedel	4,91
Liikluse rahustamine elamualadel (tehnilised vahendid)	4,83
Jalgrataste hoiukohtade rajamine	4,75
Jalgrattateede kaardi koostamine ja selle väljaandmine nii trükisena kui ka Tartu linna kodulehel	4,58
Teehoolde, eriti libedustõrje prioriteetide määramisel jalakäijate liikumisteede ja probleemkohtadega (ülekäigurajad, ühissõidukipeatused, kõnniteed, tõusud ja ristmikud) arvestamine	4,83
Uute teeobjektide planeerimisel erivajadustega inimeste liikumisõuete arvestamine	4,92
<b>Teede ja tänavate säästev ja ohutu planeerimine, projekteerimine ja rekonstrueerimine</b>	
Üld- ja detailplaneeringute liiklusohutusala auditeerimine	4,64
Teeprojektide liiklusohutusala auditeerimine	4,73
Ohtlike teelõikude ja teeprojektieelne auditeerimine (inspekteerimine) ja ülevaatus	4,82
Liikluskorraldusvahendite kaasajastamine	4,67
Liiklusmärkide ja teekattemärgistuse uuendamine	4,75
Foorisüsteemide kaasajastamine, sh targad foorid ja sekundiloendurid	4,75
Ühissõidukipeatuste korrastamine	4,75
Liiklusõnnetuste analüüsi alusel tänavate ohutustamine (sh. ristmike rekonstrueerimine ohutuse suurendamise eesmärgil)	4,92