

EESTI RAHVUSLIKU LIIKLUSOHUTUSPROGRAMMI AASTATEKS 2003 – 2015 TÄIENDATUD TERVIKTEKST

Sissejuhatus

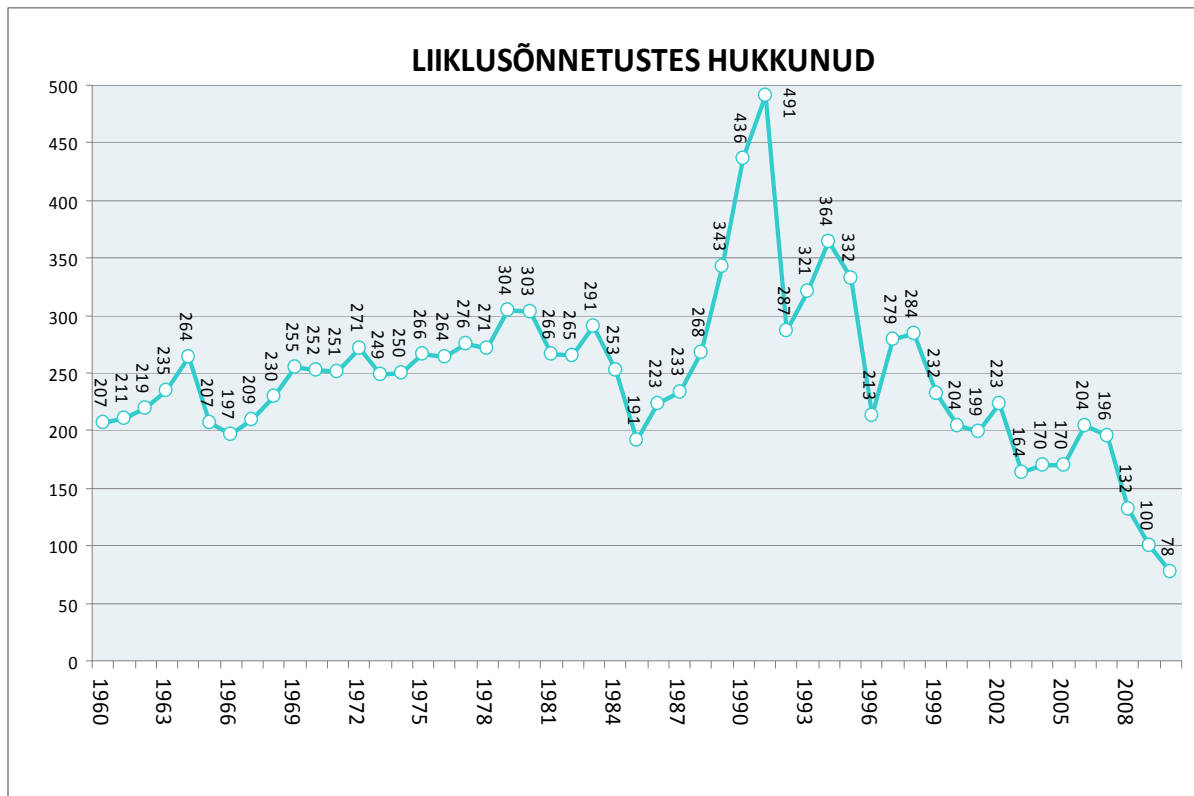
Rahvuslike liiklusohutusprogrammide rakendamise kogemus kinnitab, et kvantitatiivsete eesmärkide sätestamine võib viia paremate programmide loomisele ja nappide ressursside efektiivsemale kasutamisele. Programmile tuginev liiklusohutuse strateegiline planeerimine võimaldab rakendada meetmeid, mis tagavad kavandatud eesmärkide saavutamise.

Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm püstitab liiklusohutuse arengu eesmärgid ja nende realiseerimise abinõud programmi realiseerimise esimeses (aastateks 2003 – 2007), teises (aastateks 2008 – 2011) ja kolmandas (aastateks 2012 – 2015) etapis.

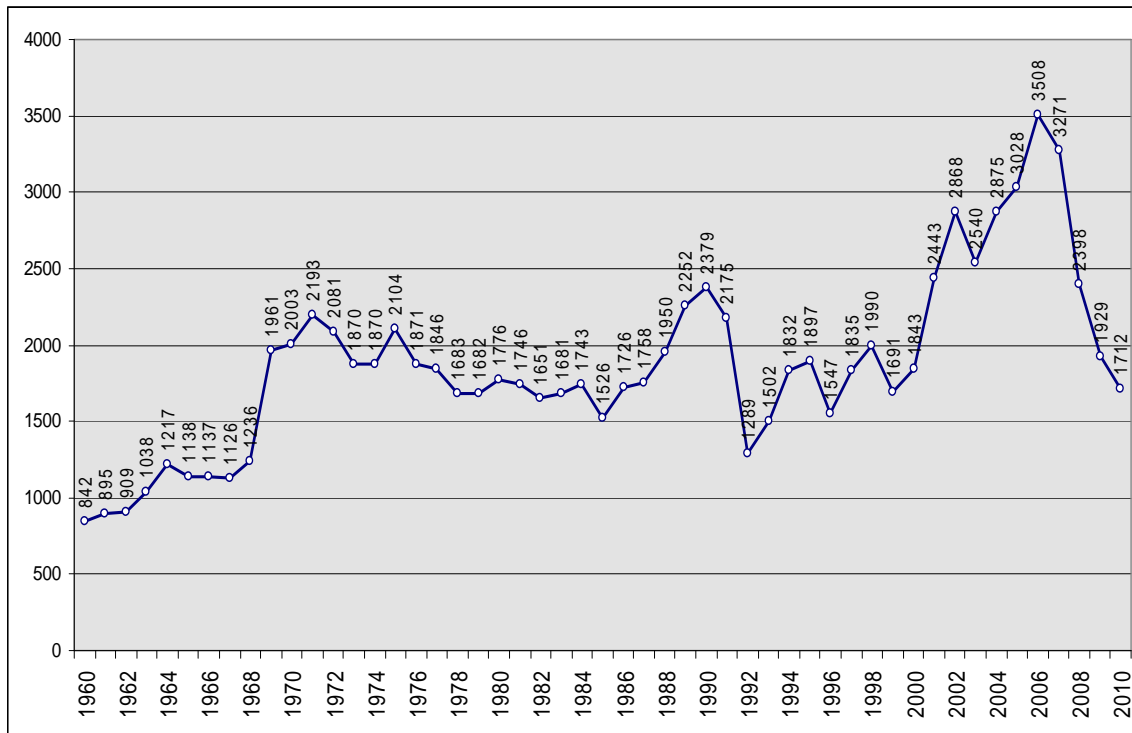
Liiklusohutusalane olukord

Liiklusohutuslike põhinäitajate arengud Eestis

Eesti Vabariik on saavutanud liiklusohutuse parandamisel viimasel kümnendil tähelepanuväärset edu. Eriti oluline on raskete tagajärgedega liiklusõnnetuste, sealhulgas liiklussurmade arvu vähenemine. Nii oli 2010.aastal Eestis liiklusõnnetustes hukkunuid üle kuue korra vähem kui üheksakümnendate aastate alguses ja ka viimaste aastate tulemused on liiklussurmade osas viimase 50 aasta parimad (joonised 1.1 ja 1.2).

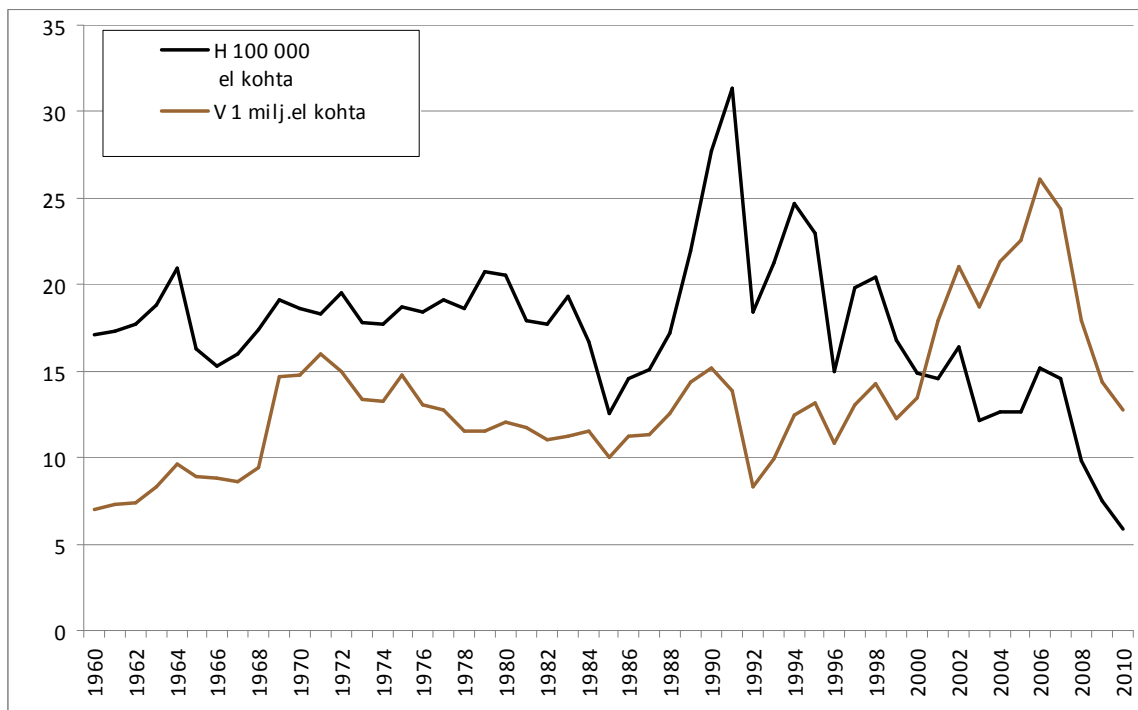


Joonis 1.1 – Liiklusõnnetustes hukkunute arvu muutus Eestis 1960 – 2010



Joonis 1.2 – Liiklusõnnetustes vigastatute arvu muutus Eestis 1960-2010

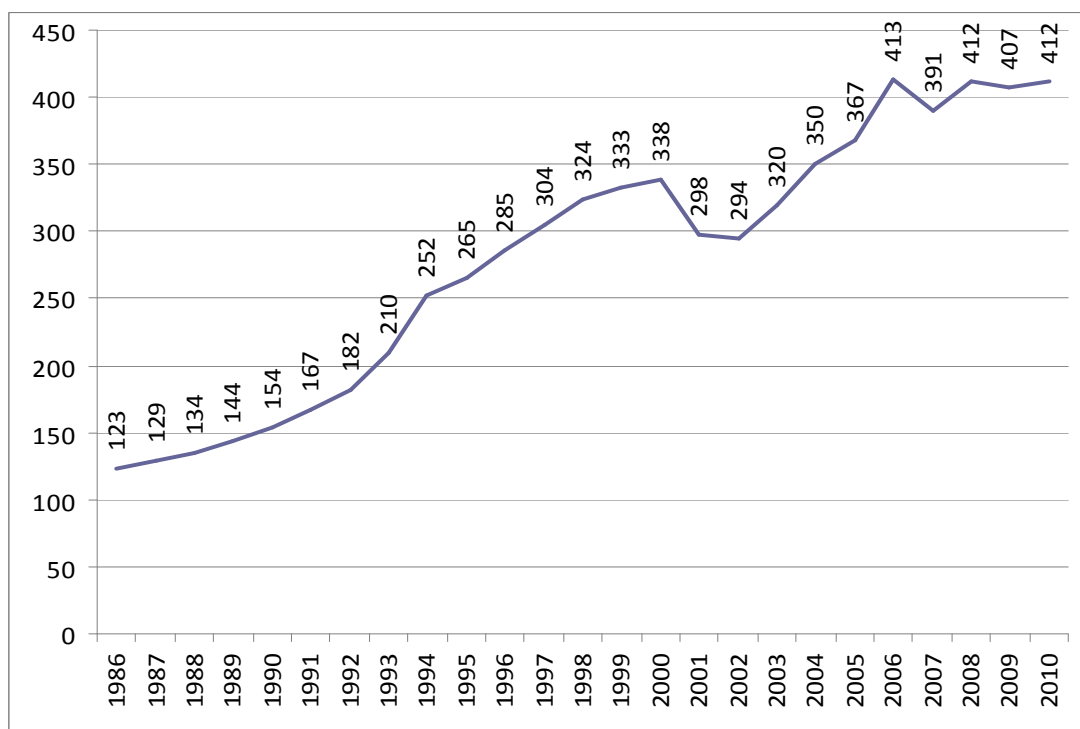
Vaadates liikluses hukkunute ja vigastatute arvu elanikkonna suhtes (joonis 1.3), näeme, et liiklussurmade osas on viimasel kahekümnel aastal valdav langustendents, kuid vigastatute arv puhul on selge langustendents ainult kolmel viimasel aastal. Kuna vigastatute arv ning liiklusõnnetuste koguarv (liikluskindlustuse juhtumeid aluseks võttes perioodil 1995-2010) on oluliselt kasvanud, kuid hukkunute arv kahanenud, võib väita, et eelkõige on langenud liiklusõnnetuste raskusaste.



Joonis 1.3 – Liiklusõnnetustes hukkunute (H) ja vigastatute (V) arvu muutus elanikkonna arvu suhtes

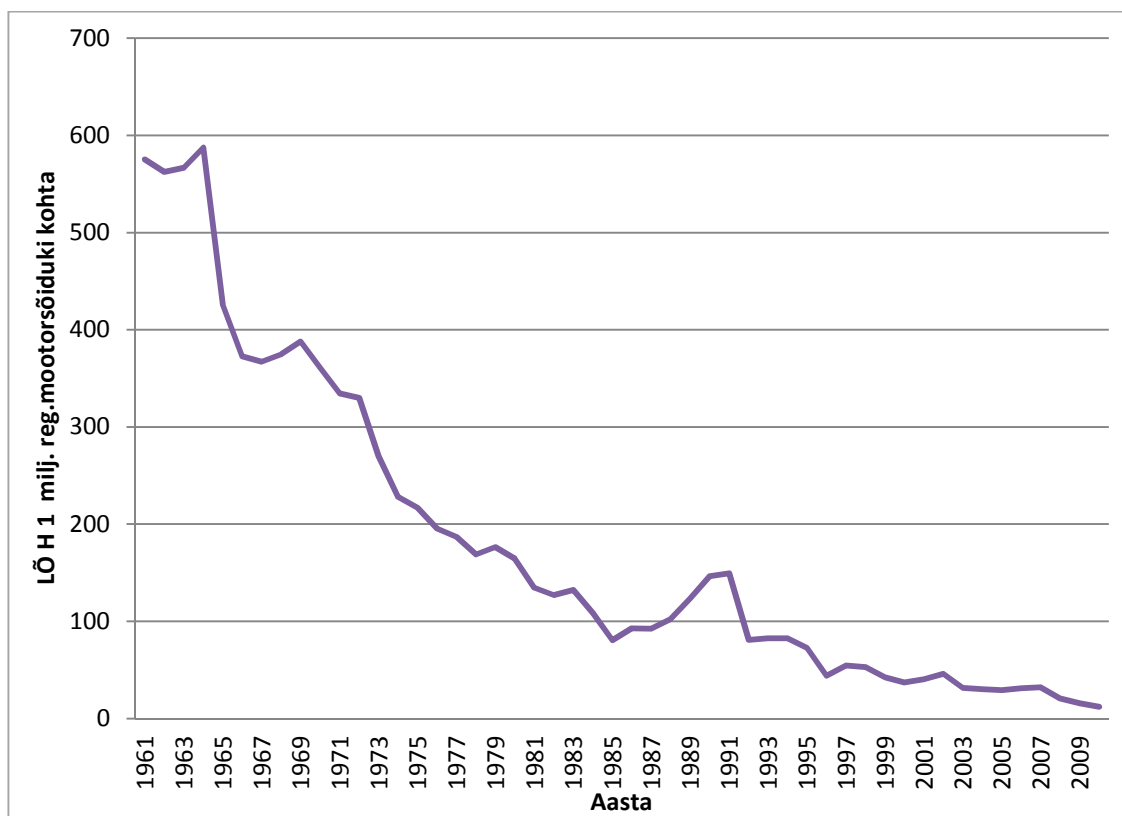
On tõenäoline, et liiklusohutuse taset mõjutab olulisel määral autostumine. Eesti on viimasel kümnendil olnud kiiresti autostuv riik, kui iseloomustada autostumist registreeritud sõiduautode arvuga 1000 elaniku kohta, siis on Eestis täna 1000 elaniku kohta 2,67 korda enam sõiduautosid kui 20 aastat tagasi (joonis 1.4). Kuigi eriti üheksakümnendatel aastatel oli Eestis registreeritud

märkimisväärset hulgal sõidukeid, mida realselt ei kasutatud, ning seetõttu ei pruugi arvud tegelikku olukorda täielikult kajastada, saab autostumist Eestis pidada kiireks. Eestile sarnane kiire autostumisprotsess on aset leidnud ka enamikus teistes post-sotsialistlikes riikides.



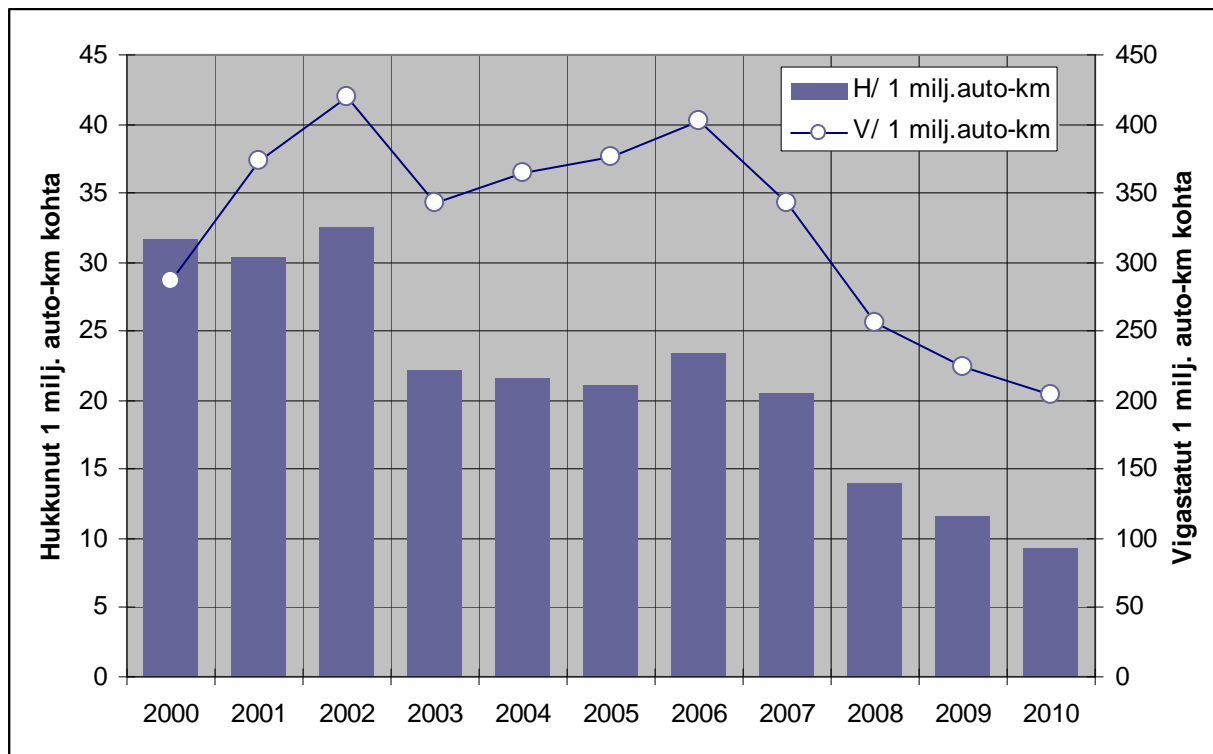
Joonis 1.4 – Eesti autostumistaseme (registreeritud sõiduaautosid 1000 elaniku kohta) muutus 1986-2010

Võttes aluseks liiklussurmade arvu 1 miljoni registreeritud mootorsõiduki kohta (joonis 1.5), näeme Eestis selle näitaja kiiret ja küllaltki stabiilset vähenemist.



Joonis 1.5 – Liiklusõnnetustes hukkunuid 1 miljoni registreeritud mootorsõiduki kohta 1961-2010

Kõige paremini iseloomustab liiklusohutuse arengut näitaja, mis võtab arvesse nii autode arvu kui ka nende läbisõitu. Joonisel 1.6 on toodud liiklussurmade ja liiklusvigastuste arv 1 miljoni autokilomeetri kohta. Toodud andmete alusel selgub, et liiklusohutuse paranemisel niivõrd selget ja stabiilset trendi võimalik tuvastada ei ole. Kui nelja viimase (2007-2010) aasta näitajad on järjekindlalt paranenud, siis eelnevatel aastatel see nii selge välja ei paista. Seda eriti liiklusvigastuste puhul. Pigem on võimalik eristada kolme üksteisest märgatavalt erinevate näitajatega perioodi: esimene 2000-2002, teine 2003-2006 ja kolmas 2007-2010.

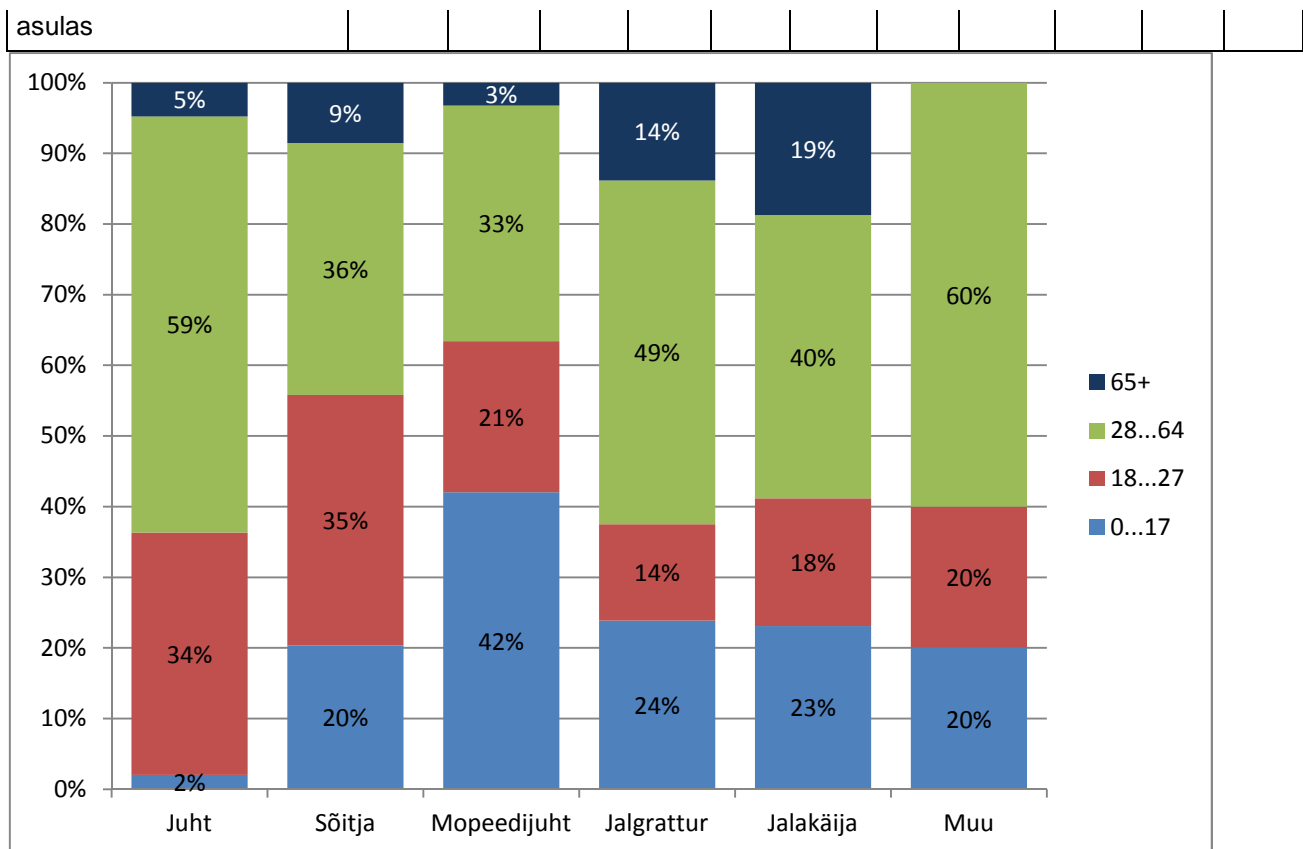


Joonis 1.6 – Liiklusõnnetustes hukkunute (H) ja vigastatute (V) arv mootorsõidukite läbisõidu suhtes

Liiklusohutuslike arengute hindamisel on oluline vaadelda ka liiklusõnnetuste ohvrite ehk hukkunute ja vigastatute arvu erinevate liikumisviiside ja muude liiklusõnnetust iseloomustavate parameetrite lõikes. Tabelis 1.1 on esitatud peamised näitajad liiklussurmade osas.

Tabel 1.1 – Liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute arvu jagunemine liikleja liikide lõikes

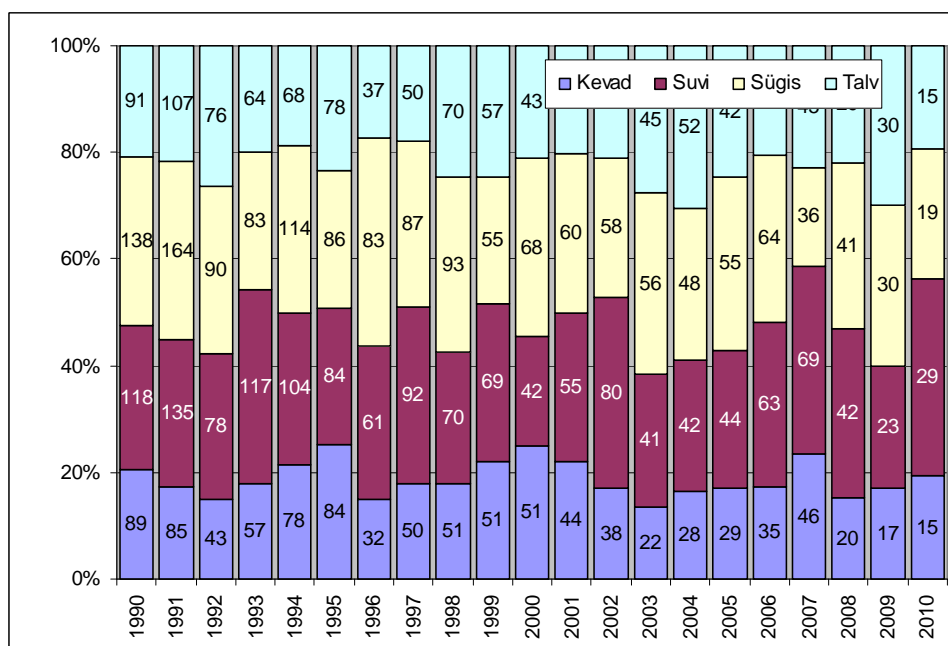
AASTA	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Liiklusõnnetustes hukkunud, kokku	204	199	223	164	170	170	204	196	132	100	78
Hukkunud mootorsõidukites	103	120	145	104	100	109	123	141	75	68	55
nende osa %	50%	60%	65%	63%	59%	64%	60%	72%	57%	68%	71%
Hukkunud jalakäijad (JK)	79	61	59	43	60	47	61	37	40	24	13
nende osa %	39%	31%	26%	26%	35%	28%	30%	19%	30%	24%	17%
Hukkunud jalgratturid	21	18	19	15	9	12	18	14	10	7	9
nende osa %	10%	9%	9%	9%	5%	7%	9%	7%	8%	7%	12%
Hukkunud mopeedijuhid	1	0	0	2	1	2	2	4	7	1	1
H osa kannatanud JK-st	13%	9%	9%	7%	9%	7%	9%	6%	8%	6%	3%
Hukkunud jalakäijad pimedal ajal	59	38	37	32	38	37	35	24	28	15	7
Hukkunud jalakäijad valgel ajal	20	23	22	11	22	10	26	13	12	9	6
Hukkunud jalakäijad väljaspool asulat	43	32	30	28	32	29	36	14	21	12	6
Hukkunud jalakäijad	36	29	29	15	28	18	25	23	19	12	7



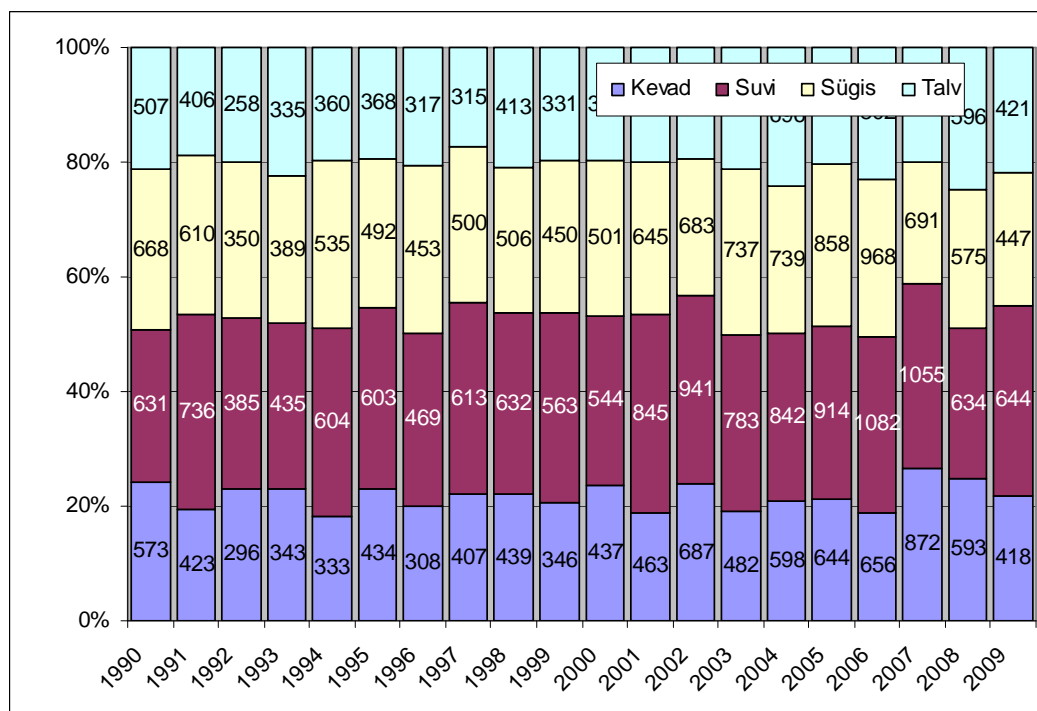
Joonis 1.7 – Liiklusõnnetustes kannatanute jagunemine vanusegrupi ja liikleja liigi alusel (2008 – 2010.a. keskmisena)

Toodud andmestikust (tabel 1.1, joonis 1.7) järeldub, et kuigi tervikuna on jalakäijate osakaal liiklussurmade osas langenud, siis on see ikkagi väga suur, eriti linnades ja asulates. Oluliseks kõrge liiklusriskiga liiklejate grupiks on kujunemas ka jalgratturid. Liiklussurmade absoluutarvu vähenemise taustal on kõige suuremaks liiklussurmade osakaaluga liiklusõnnetuste liigiks jäänud mootorsõidukite kokkupõrge või teelt väljasõit.

Kui vaadata liiklusõnnetustes kannatanute arvu ja osakaalu jagunemiste aastaegade lõikes (joonised 1.8 ja 1.9), siis näeme, et erinevate aastate puhul ei ole võimalik väga selgeid sesooneid erinevusi esile tuua. Liiklusõnnetuses hukkumise tõenäosus sõltub pigem konkreetse aasta aastaegade ilmastiku eripärast.



Joonis 1.9 – Liiklusõnnetustes hukkunute arvu ja osakaalu jagunemine aastaegade lõikes

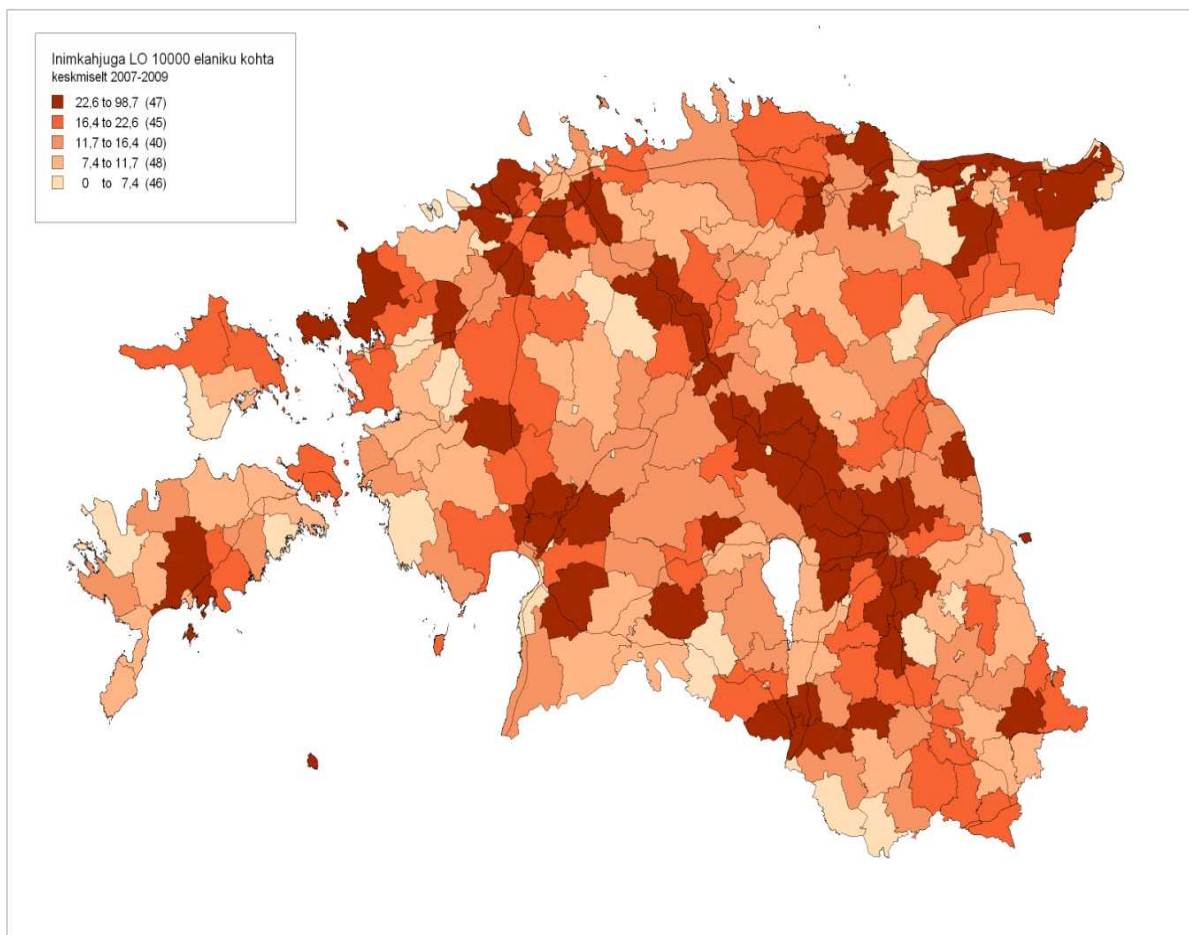


Joonis 1.10 – Liiklusõnnetustes vigastatute arvu ja osakaalu jagunemine aastaegade lõikes

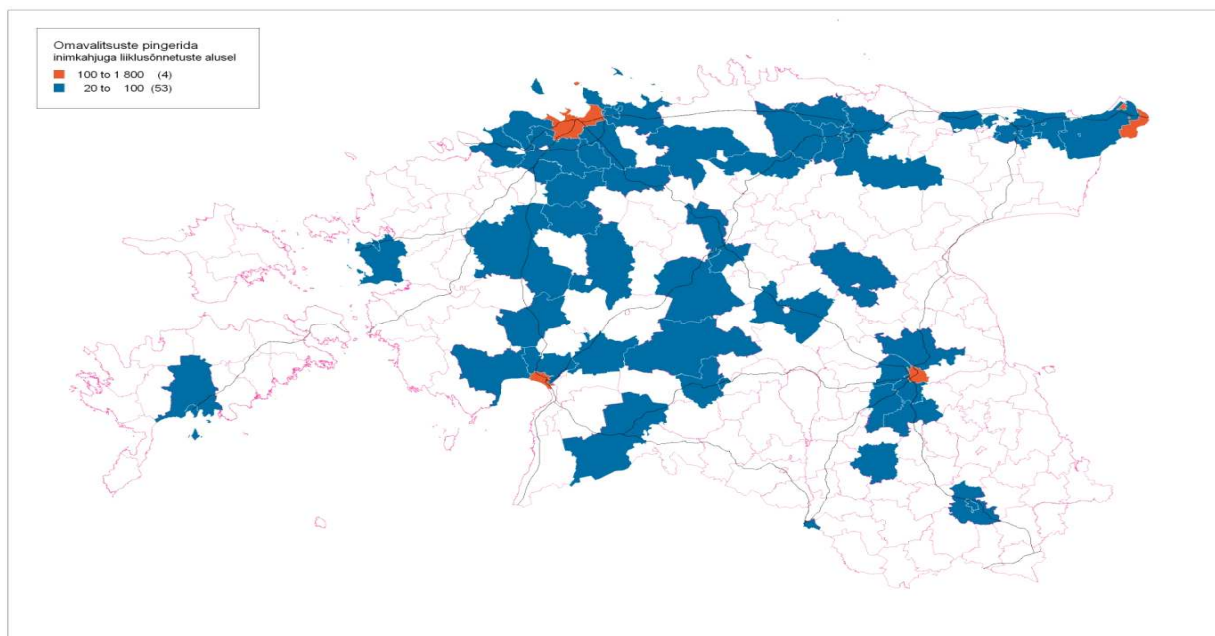
Kui analüüsida seniseid liiklusohutuslike arenguid ja inimkahjuga liiklusõnnetuste toimumiskohti, võttes arvesse ka nende paiknemist omavalitsuse haldusterritooriumil (tabel 1.2 ja joonised 1.11 ja 1.12), näeme, et kahekümne kuues omavalitsuses toimunud inimkahjuga liiklusõnnetused moodustavad 60% kogu Eestis toimunutest ning 25% kõikidest omavalitsustest annab 75% kõikidest inimkahjuga liiklusõnnetustest. Lisaks on toodud andmete alusel kerge märgata, et suures enamuses kujutavadki need nn omavalitsuste ohtlikkuse pingeritta kuuluvad omavalitsused just suuremate linnade naaberomavalitsusi või siis omavalitsusi, mida läbivad suuremad maanteed.

Tabel 1.2 – Liiklusõnnetustes hukkunute arv 100 milj. auto-km kohta maakondade ja suuremate linnade lõikes

Maakond, linn	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Viee aasta keskmine
Harju	3,95	2,86	2,21	2,44	2,26	1,67	1,82	1,52	1,64	1,67	0,87	0,72	0,62	1,10
s.h. Tallinn	2,91	1,92	1,98	2,01	2,01	0,97	1,35	1,08	1,29	1,30	0,89	0,61	0,34	0,89
s.h.maak. ilma Tallinnata					2,56	2,49	2,29	1,98	1,99	2,04	0,84	0,83	0,92	1,32
Hiiu	5,40	4,69	7,62	1,44	1,28	0,00	0,00	0,00	1,28	2,32	1,83	1,87	2,04	1,87
Ida-Viru	5,48	6,03	5,73	4,06	5,73	3,31	5,76	4,16	5,67	2,80	1,83	1,39	1,48	2,64
Jõgeva	8,02	2,88	4,75	3,59	4,57	3,44	1,28	3,01	4,03	2,61	2,51	0,99	3,47	2,72
Järva	1,53	4,31	3,19	1,21	3,26	2,62	1,95	2,05	2,45	2,73	2,19	2,36	1,87	2,32
Lääne	4,62	4,98	2,93	8,62	3,46	3,82	2,39	1,12	2,01	3,57	4,41	0,98	1,08	2,41
Lääne-Viru	8,95	4,06	3,52	3,43	5,87	2,98	3,33	3,31	1,38	3,11	1,74	2,71	0,77	1,94
Põlva	2,79	5,31	1,69	2,24	3,48	0,87	0,85	0,89	1,29	2,06	0,89	1,41	1,02	1,33
Pärnu	3,76	3,82	3,72	4,25	4,29	1,46	1,69	2,30	2,23	1,39	2,52	1,28	0,49	1,58
s.h. Pärnu	4,30	4,08	1,02	1,90	3,66	1,83	0,79	0,00	1,83	0,58	0,57	0,00	0,65	0,73
s.h.maak. ilma Pärnuta					4,47	1,40	1,91	2,87	2,35	1,62	3,21	1,72	0,43	1,87
Rapla	5,00	4,36	3,28	1,99	3,01	4,40	2,63	2,81	3,27	3,24	0,27	0,87	1,18	1,77
Saare	4,17	2,90	2,50	0,63	4,64	1,18	1,35	1,64	3,61	2,04	1,47	0,94	0,00	1,61
Tartu	4,65	2,55	2,98	3,58	2,99	2,52	1,85	2,18	1,90	2,24	1,54	1,09	0,73	1,50
s.h. Tartu	4,64	0,00	1,93	1,79	1,68	0,42	0,77	1,12	0,71	1,34	0,96	0,70	0,00	0,74
s.h.maak. ilma Tartuta					3,66	3,48	2,36	2,68	2,44	2,67	1,85	1,29	1,11	1,87
Valga	2,21	2,00	3,55	3,75	1,35	0,86	1,63	0,78	1,51	1,46	1,45	2,15	2,32	1,78
Viljandi	4,48	2,82	2,04	2,45	2,13	2,68	2,12	3,39	3,04	1,02	1,72	0,32	0,68	1,36
Võru	6,23	6,90	6,01	5,36	4,32	2,55	1,73	2,13	4,30	1,25	0,47	2,39	1,04	1,89
Kogu Eesti	4,52	3,64	3,17	3,04	3,26	2,21	2,15	2,09	2,33	2,03	1,41	1,15	0,94	1,57



Joonis 1.11 – Inimkahjuga liiklusõnnetused 10 000 elaniku kohta (keskmiselt 2007-2009)



Joonis 1.12 – Suurima riskiga omavalitsused inimkahjuga liiklusõnnetuste arvu alusel (2007-2009)

Eestis on alates 2001. aastast teostatud regulaarseid liiklusohutusuringuid selgitamaks välja liiklejate käitumismalle ja erinevate liiklusohutusmeetmete rakendamise tagajärgi. Tabelis 1.3. on toodud kokkuvõtlikult 2010. aasta liikluskäitumise monitooringu tulemused. Tabelis on esitatud protsentuaalne nõuete eirajate osakaal kogu liiklusvoost.

Tabel 1.3 – Liikluskäitumise monitooringu tulemused

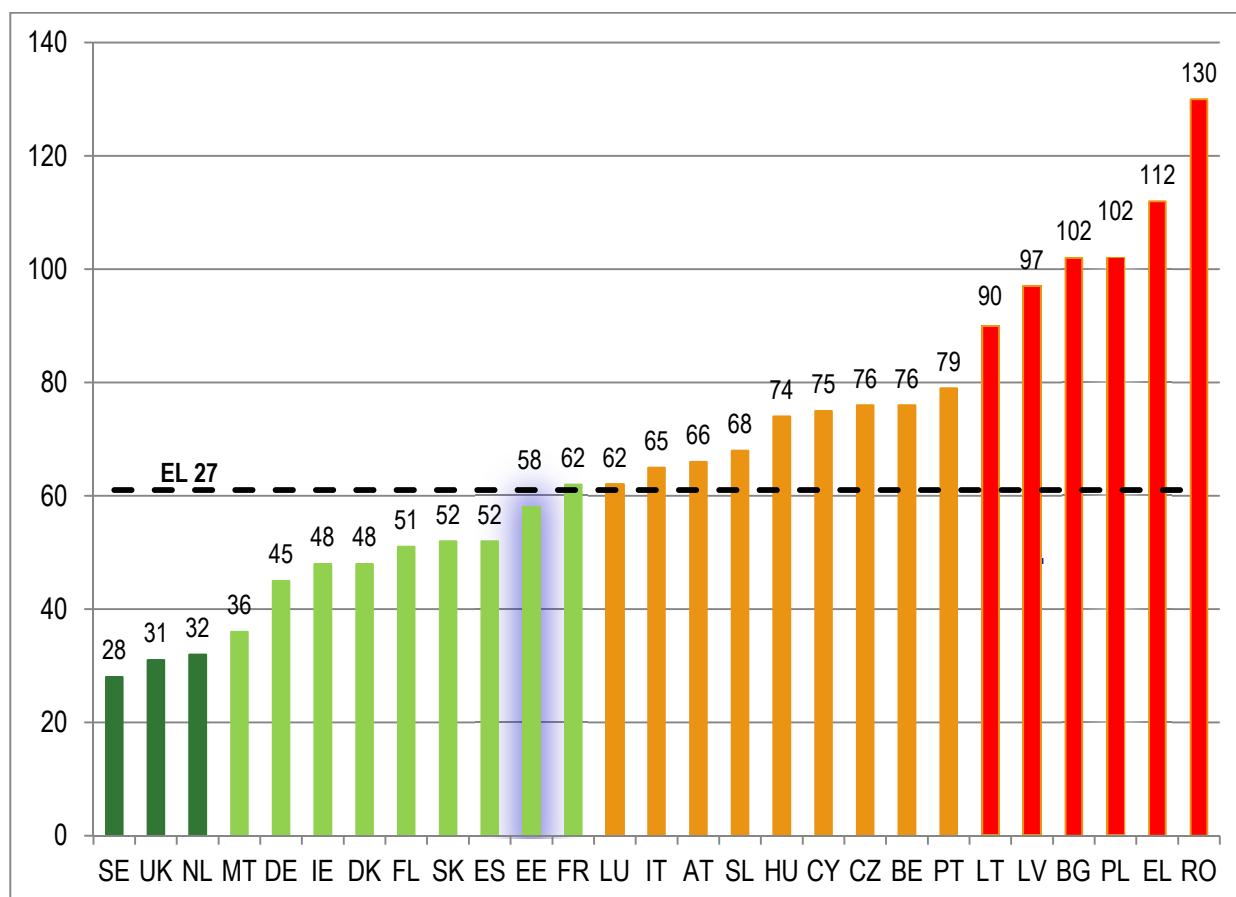
Alateema	Subjekt	Eirajate osakaal 2010. aastal, %
1. Punase fooritule nõuded	Jalakäija	4,9
2. Punase fooritule nõuded	Sõidukijuht	1,2
3. Suunatule näitamine pöördel	Sõidukijuht	21,2
4. Jalakäijatele vöötrajal teeandmise kohustus	Sõidukijuht	31,1
5. Juhtimine joobes olekus	Sõidukijuht	0,6
6. Turvavöö kasutamine	Sõidukijuht	6,9
7. Turvavöö kasutamine	Kaassõitja esiistmel	12,6
8. Turvavöö kasutamine	Kaassõitjad tagaistmel	35,8
9. Laste turvavarustuse kasutamine		2
10. Lubatud sõidukiiruse ületamine (üle 10 km/h ja rohkem)	Sõidukijuht	9,9
11. Mobiiltelefonide kasutamine	Sõidukijuht	7,1

* Kohaldatud erimeetmete käigus avastatud seaduserikkujad (kokku kontrolliti 131 121 sõidukijuhti).

Eesti positsioon võrdluses teiste riikidega

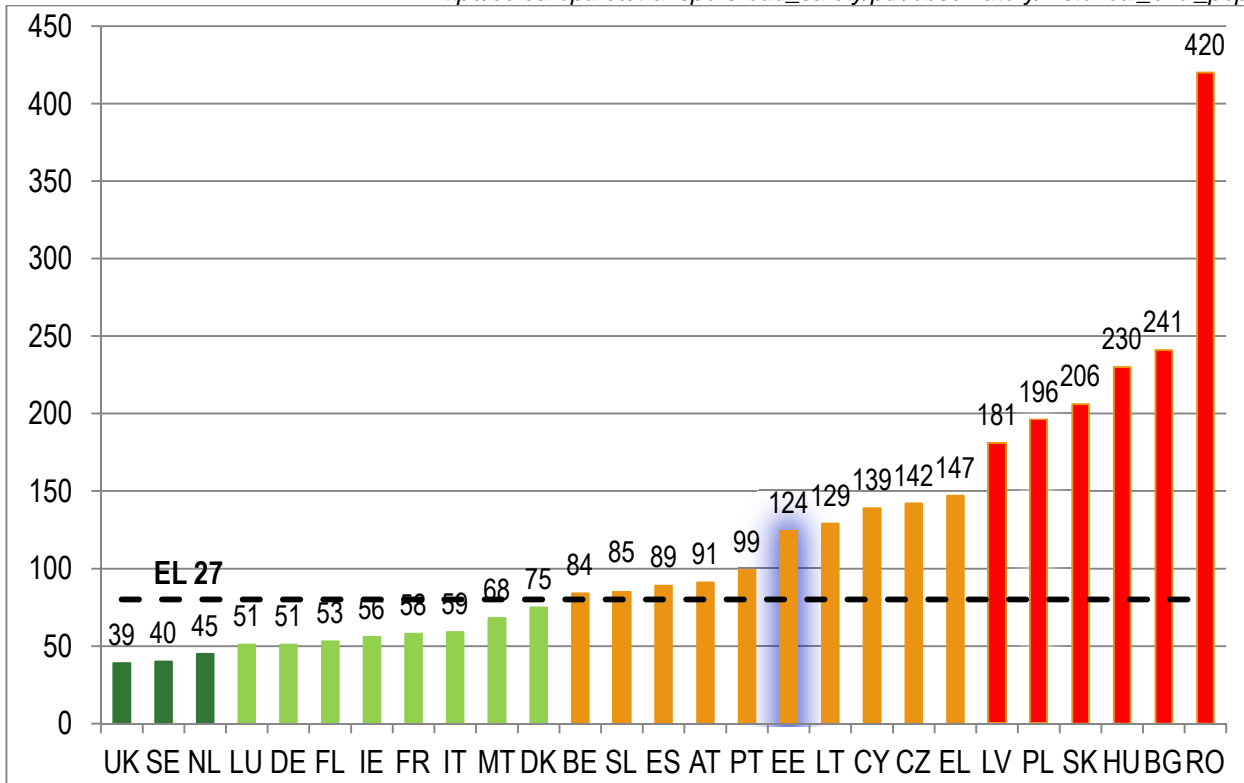
Euroopa Komisjon seadis 2001.aastal oma peamiseks strateegiliseks liiklusohutuslikuks eesmärgiks vähendada aastaks 2010 liiklussurmade arvu 50% võrra. Kuigi Eesti Vabariik ei olnud selle eesmärgi püstitamise ajal veel EL liikmesriik, jõudis Eesti koos Läti, Leedu, Portugali, Hispaania, Rootsi, Luksemburgi ja Prantsusmaaga eesmärgini.

Kui võtta aluseks liiklussurmade arv 1 miljoni elaniku kohta (joonis 1.13), siis jõudis Eesti 2010.aastal 27 liikmesriigi hulgas paremuselt 11.kohale, kui aga arvestada ka mootorsõidukite arvu ja nende summaarset läbisõitu jääb Eesti pigem keskmisele positsioonile (joonis 1.14).



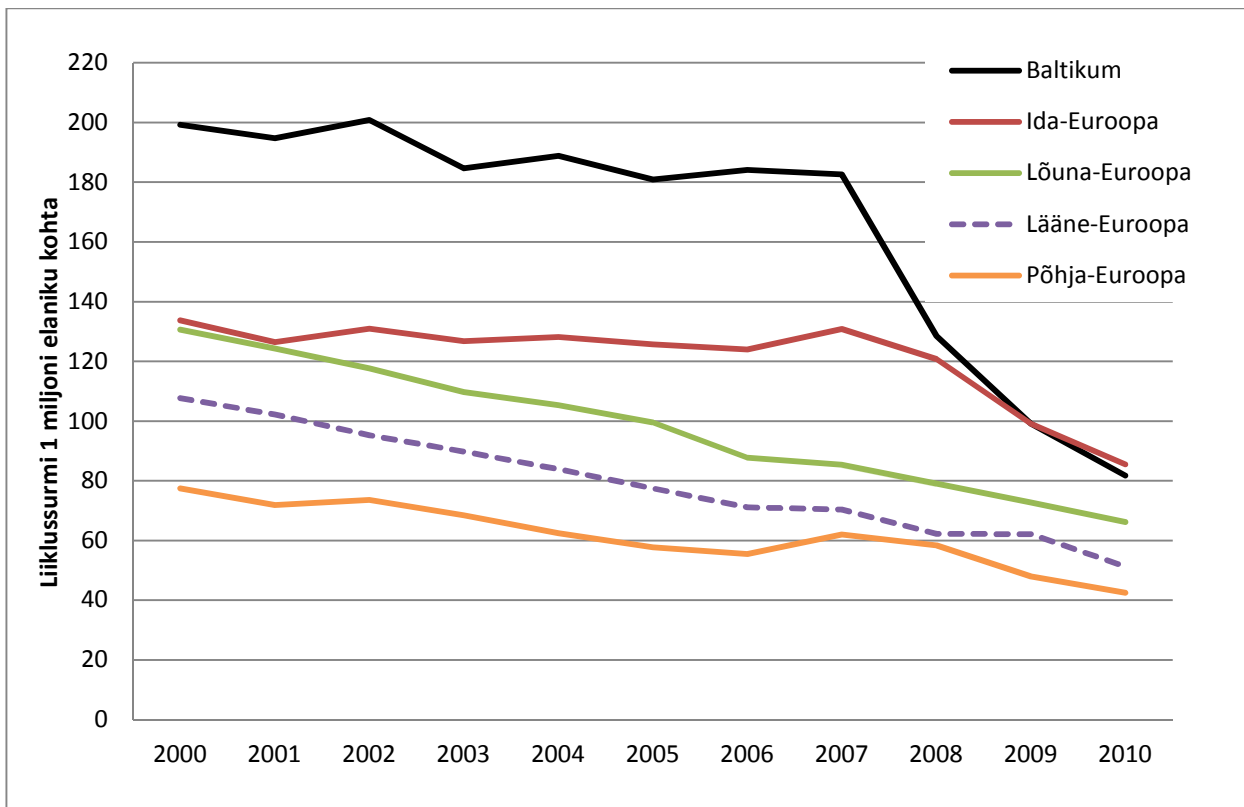
Joonis 1.13 – Liiklusõnnetustes hukkunud 1 miljoni elaniku kohta (2001 ja 2010)

Allikas: CARE (EU road accidents database) and national publications, as in May 2011

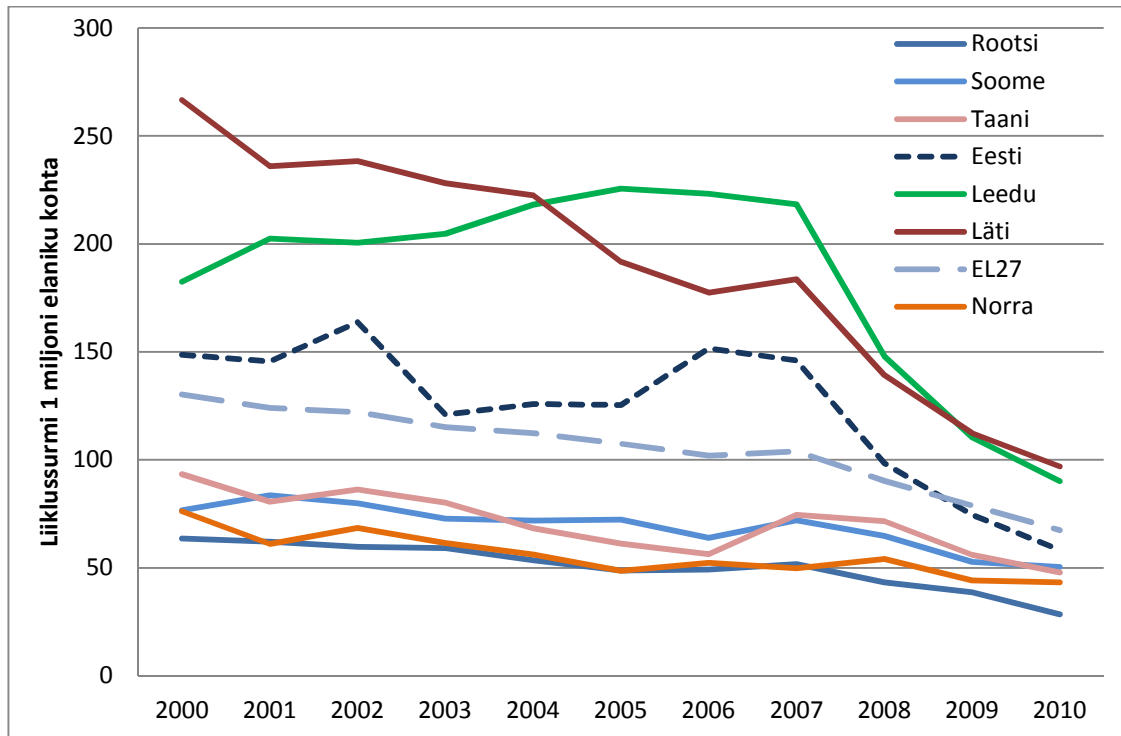


Joonis 1.14 – Liiklusõnnetustes hukkunuid mootorsõidukite läbisõidu (10 miljardi auto-km) kohta (2008. aastal)

Liiklusõnnetuste ja elanikkonna arvude suhtarvuna on Eesti liiklus peaaegu kaks korda ohtlikum kui Euroopa kõige ohutumates riikides. ELi uus liiklusohutusprogramm 2011 – 2020 näeb ette, et peaksid 2020.aastaks EL liikmesriigid seadma eesmärgiks vähendada liiklussurmade arvu 50% võrra, mis seab kõigile, sealhulgas ka Eestile, tõsised ülesanded järgnevateks aastateks.



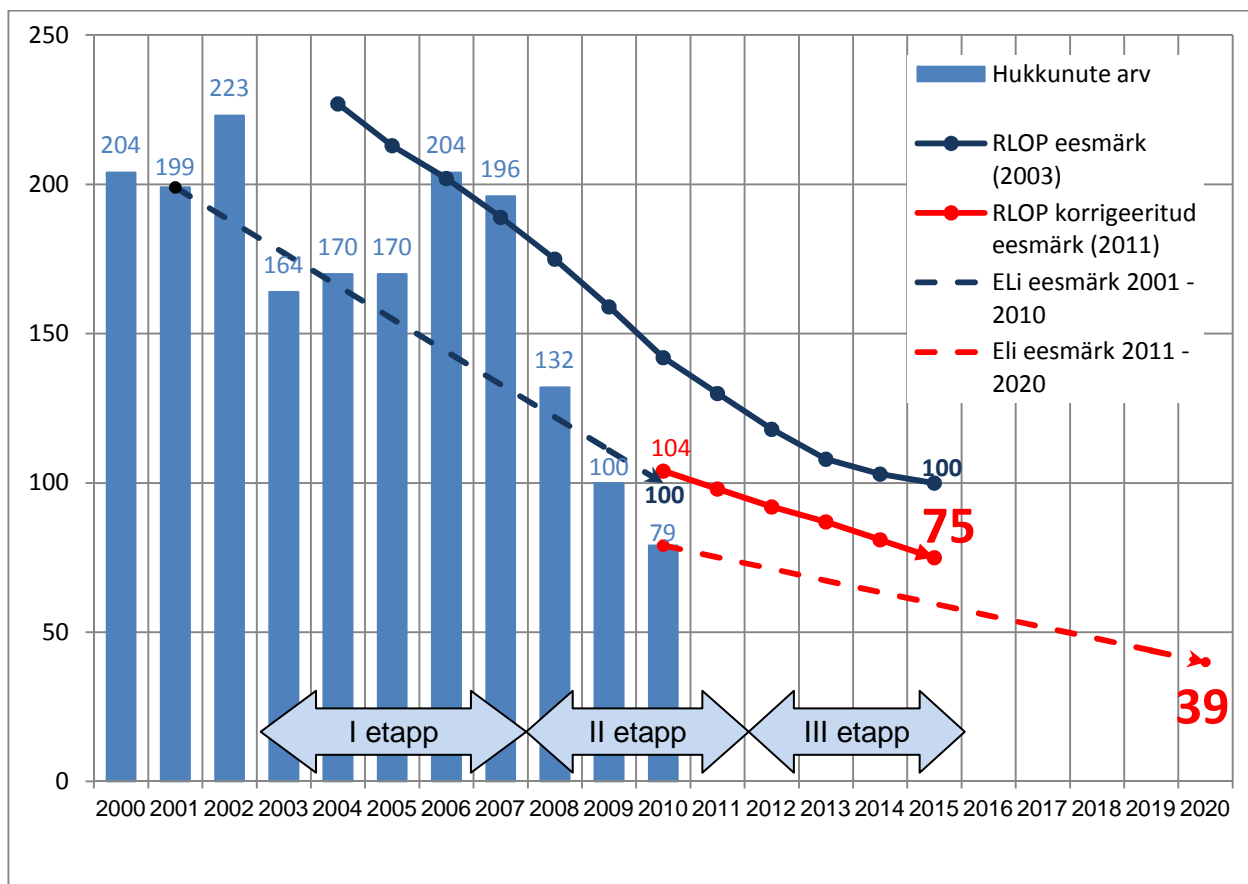
Joonis 1.15 – Hukkunute arv 1 miljoni elaniku Euroopa regioonide lõikes



Joonis 1.16 – Balti- ja Põhjamaade ning ELi liiklusohutuse arengutrendid 2000-2010

Programmi täpsustatud strateegiline eesmärk

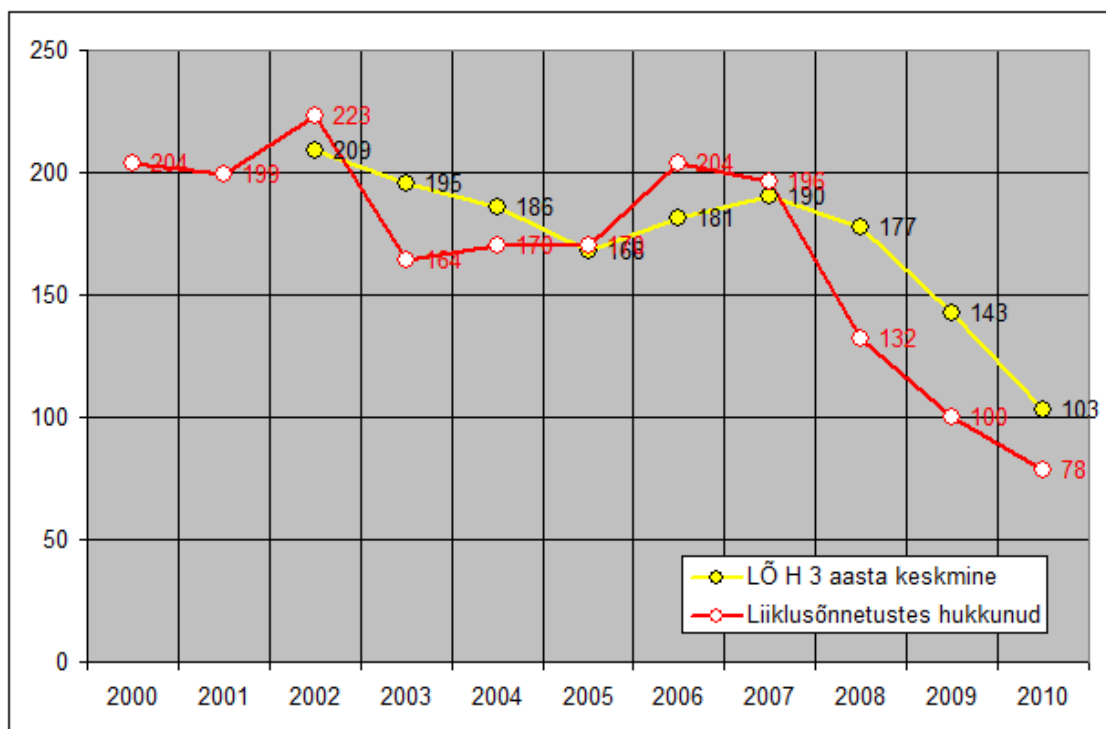
1997.a. koostatud Phare Eesti liiklusohutusprogrammis prognoositi Eesti liiklusohutuse võimalikke muutusi. Lähtudes liiklusohutuse taseme muutustest ja suundadest oli Eestis koostatud liiklusohutusliku taseme korrigeeritud prognoos ja püstitatud kvantitatiivne eesmärk liiklusohutus-tasemele – aastaks 2015 saavutada Eestis olukord, millal liiklusõnnetustes hukkunute arv aastas ei ületaks 100.



Joonis 2.1 – Liiklussurmade tegelik arv ja rahvuslike ja ELi poolt seatud liiklusohutuslike eesmärkide arengud

2009. ja 2010.aastal täideti Eestis 2015.aastaks seatud liiklusohutuse alased eesmärgid (joonis 2.1). Samas seab Euroopa Liidu uus liiklusohutusprogramm aastateks 2010 – 2020 seab Eestile üsna ambitsioonika eesmärgi: Eestis ei tohiks 2020. aastal liikluses hukkuda enam kui 39 inimest. See andis põhjuse 2003. aastal püstitatud eesmäärke korrigeerida ning viia need kooskõlla Eestis toimunud arengutega.

Jooniselt 2.2 on näha, et liiklussurmade arv on küll 2007. aastast järjekindlalt vähenenud, kuid üksikute aastate hukkunute arvudes on üsna suured erinevused. See tuleneb nii erinevast liiklusohutuslikust olukorrast, sealhulgas ka tee- ja ilmastikutingimustest, kui ka statistiliseks analüüsiks ebapiisavast liiklussurmade absoluutarvust. Mida enam kahaneb liiklussurmade absoluutarv, seda suuremaks muutub iga üksiku liiklusõnnetuse tagajärgede tähtsus ning seega ka liiklussurmade prognoosimise ebatäpsus. Võrreldes üksiku aasta liiklussurmade absoluutarve viimase kolme aasta keskmise liiklussurmade arvuga, siis viimase puhul on arvude stabiilsus märgatavalt suurem ja tendentsid ilmekamalt tajutavad.



Joonis 2.2. – Liiklusõnnetustes hukkunute absoluutarv ja kolme aasta libisev keskmine 2000-2010.

Arvestades Eesti seniseid liiklusohutuslike arenguid, riiklike huviseid ja EL liiklusohutuse arendamise eesmärgi, on uueks strateegiliseks eesmärgiks:

vähendada Eestis 2015.aastaks liiklussurmade arvu võrreldes 2008 – 2010 aastate liiklussurmade keskmise arvuga ja saavutada olukord, kus liikluses ei hukkuks kolme aasta keskmisena enam kui 75 inimest aastas ja liiklusõnnetustes vigastatute arv ei ületaks 2013 – 2015 aastate keskmise väärtustena 1500 aastas.

Liiklusohutusprogrammi meetmed

Programmi valdkondade valik

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

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

Nende sihtgruppide ja valdkondade valik tugineb viimase kümne aasta liiklusõnnetuste analüüsile.

Meetmed, mida on vajalik rakendada, käsitlevad viit olulist liiklusega seotud valdkonda:

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

Odavamaid ja efektiivseid meetmeid rakendatakse eelisjärjekorras.

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

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

Meetmete tulemuslikuks rakendamiseks peab olema kehtestatud vajalik õiguslik regulatsioon ja ette nähtud piisav rahastamine. Seetõttu peab olema täielik ülevaade liiklusohutusprogrammi rakendamise kaasnevatest kuludest ja tuludest.

Üks oluline, kasulik ja odav võtte liiklusohutuse parandamiseks on toetada sellealast vabatahtlikku initsiatiivi. Põhjamaades, eriti Rootsis, eksisteerib hulgaliselt liiklusohutusega tegelevaid mitteformaalseid ühendusi, näiteks laste liiklusklubid. Enamikes riikides tegutsevad edukalt autoklubid ja -liidud. Ka Eestis on vajalik kaasata vabatahtlikkuse alusel töötavad autoklubid ja -liidud teisi liiklejaid arvestava sõidustiili kujundamisele, juhtide huvide ja õiguste kaitsele ning liiklustingimuste ja liiklusohutuse järjepidevale parandamisele.

Lisaks riiklikule tegevusele alustatakse liiklusohutusala tegevust ka regionaalsel ja kohalikul tasandil. Esmajärjekorras aktiveeritakse sellealane tegevus kõige liiklusohutumatel regioonides ning laiendatakse seda kõigisse kohalikesse omavalitsustesse.

Programmi meetmed

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

I etapis (aastatel 2003-2006) alustatakse esmatähtsate, kiirelt toimivate ja odavate meetmete rakendamist;

II etapis (aastatel 2007-2010) jätkatakse I etapi käigus efektiivseks osutunud meetmete elluviimist ja rakendatakse täiendavalt keerukamaid ja suurema maksumusega meetmeid;

III etapis (aastatel 2011-2015) analüüsitakse kahe esimese etapi tulemusi ja rakendatakse täiendavalt keerukaid, kalleid ja edasilükatud meetmeid.

I etapp (lisa 1)

Esimeses etapis (aastatel 2003-2006) rakendatakse järgnevad meetmed:

I.1. Seadusandlikud ja korralduslikud meetmed

I.1.1. Korrastatakse ja täiendatakse Eesti liiklusohutusosalaseid õigusakte. Töötatakse välja uus liiklusseadus, milles nähakse ette, et kehtivas liikluseeskirjas inimestele suunatud keelud ja kohustused sätestatakse seadusega. Paralleelselt vaadatakse üle ja tehakse korrektiivse teistes teeliiklusega seotud õigusaktides, arvestades ÜRO Teeliikluse konventsiooni ja Euroopa Liidu direktiive.

I.1.2. Uuendatakse Eesti liiklusosalaseid õigusakte, võttes arvesse spetsiifilisi liiklusohutusprobleeme (joores sõidukijuhid, jalakäijate ja jalgratturite õigused ja kohustused, liiklusjärelvalve kord). Planeeritakse ja viiakse ellu liiklejatele suunatud kampaaniad enne uute nõuete kehtestamist.

I.1.3. Moodustatakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumis liiklusohutuse talitus, kelle ülesandeks on liikluskasvatustöö koordineerimine, riiklike liiklusohutuskavade koostamine, järelvalve liiklusohutuskavade täitmise üle ja aruandlus. Kohalikul ja regioonilisel tasandil on liiklusohutuse talituse ülesandeks omavalitsuste abistamine liiklusohutusprogrammide ja tegevuskavade koostamisel ning liiklusohutustegevuste koordineerimine.

I.1.4. Moodustatakse liikluskomisjonid Eesti suuremates linnades ja kõigis maakondades, kusjuures viimaste ülesandeks on aidata ka väiksematel linnadel ja valdadel lahendada oma liiklusohutusprobleeme.

I.1.5. Moodustatakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi juures tegutsev eri valdkondade esindajatest koosnev töögrupp, mille ülesandeks on liiklusosalaste teadusuuringute prioriteetide määramine ja hinnangute andmine.

I.1.6. Koostatakse lähiperspektiivi programm liiklusohutusuuringuteks.

I.1.7. Rakendatakse meetmeid politsei liiklusjärelvalve ja Autoregistrikeskuse tõhususe ja usaldusväärsuse tõstmiseks.

I.1.8. Rakendatakse kaasaegne üleriigiline liiklusõnnetuste andmetöötamise süsteem.

I.1.9. Kaalutakse maksusoodustuste või toetuste kehtestamist liiklusohutusega seotud laste turvahendite soetamiseks.

I.1.10. Varustatakse politsei kaasaegsete liiklusjärelvalve vahenditega (alkomeetrid, kiiruse kontrollivahendid jms.).

I.1.11. Hangitakse kaasaegset varustust tuletõrjele ja päästeteenistusele, politseile ja kiirabile. Parandatakse sidesüsteeme, rakendatakse GPS-(Global Positioning System) süsteemi kasutamist, renoveeritakse päästejaamad. Käesolevas alapunktis nimetatud meetmete kompleksi finantseerimine ei ole siiski täies mahus Liiklusohutusprogrammi ülesanne.

I.1.12. Luuakse kutselisi ajakirjanikke liiklusohutuslikku tegevusse kaasav infolevisüsteem.

I.2. Koolitus ja väljaõpe

I.2.1. Käivitatakse maakondade, linnade ja valdade liiklusohutuse eest vastutavatele juhtidele ning spetsialistidele liiklusohutusosalane väljaõppeprogramm tutvustamiseks liikluskeskkonna planeerimise ja parendamise kaasaegseid meetodeid. Erilist rõhku pannakse jalakäijate ja jalgratturite ohutusele.

I.2.2. Süvendatakse liiklusohutuse õpetust selle ala spetsialistidele ja tulevastele pedagoogidele ülikoolides ja kõrgkoolides.

I.2.3. Käivitatakse liiklusohutuse koolitus- ja täiendkoolitusprogramm teede-, liikluse- ning linna- planeerijatele.

I.2.4. Käivitatakse regulaarne liiklusjärelvalve koolitusprogramm liiklusjärelvalve töötajatele.

I.2.5. Laste liikluskasvatus viiakse süsteemsele ja tulemuslikult toimivale alusele (liiklusosalane koolitus igal haridustasandil, perekonna ja õppeasutuse koostöö, liiklusosalased TV- ja raadio- programmid suunatuna lastele ja noortele, eriti kooliraadiotes, TV-s ja Internetis).

I.2.6. Noortele antakse vajalikud teoreetilised teadmised jalgratta, mopeedi ja mootorsõiduki juhtimisõiguse saamiseks.

I.2.7. Juurutatakse põhimõtteliselt uus, Euroopa Liidu direktiividele vastav mootorsõidukijuhtide ja nende õpetajate koolitussüsteem.

I.3. Liiklusohutuse kampaaniad ja liiklusjärelevalve alane tegevus

I.3.1. Viiakse läbi juhtidele suunatud kampaaniad:

- Ohutu sõidukiirus ja pikivahe.
- Turvavööde ja laste turvavarustuse kasutamine. Eesmärk saavutada vähemalt 90% turvavööde kasutamine 2015. aastaks.
- Sõidukijuht ja joovastavate ainete tarbimine. Eesmärk vähendada 50% võrra alkoholiga seotud liiklusõnnetuste arvu 2015. aastaks (Eestis kokku registreeriti 2001. aastal 410 ebakaine sõidukijuhi süül toimunud liiklusõnnetust).
- Juhtimisharjumuste täiustamine ja juhtimist mõjutavate faktorite selgitamine (sh. väsimus, medikamendid, narkootikumid jms).
- Sõiduki tehnilise seisukorra (rehvid, pidurid, tuled, jms) mõju liiklusohutusele.
- Vähekaitstud liiklejad (jalgratturid, jalakäijad jne).
- Noored või väheste kogemustega juhid.
- Eakad juhid.

I.3.2. Viiakse läbi jalakäijatele ja jalgratturitele suunatud kampaaniad:

- Jalakäijate käitumine liikluses (näiteks: "Liigu maantee vasakul serval", jalakäijahelkurite kasutamine).
- Lapsed ja vanurid liikluses.
- Jalgrattaliikluse ohutus (sh. kiivrid, tuled, pidurid, helkurid, signaal jms).
- Alkoholi, medikamentide ja narkootikumide mõju liikleja käitumisele.

I.3.3. Täiustatakse liiklusjärelevalvet, selle planeerimist ja tulemuste analüüsi.

I.3.4. Kvalitatiivselt tõhustatakse joobes juhtimise kontrolli varustades politsei vastavate kontrollivahenditega.

I.3.5. Tugevdatakse kontrolli mootorsõidukite ja nende haagiste tehnoseisundi, gabariitide, massi ja teljekoormuse nõuetest kinnipidamise kohta.

I.3.6. Viiakse läbi liiklusjärelevalve kampaaniaid:

- Ei joobes juhtimisele. Kõik puhuvad.
- Jalakäijate ohutus (vöötrada, ühissõiduki peatused, lapsed liikluses jne).
- Ohutu kiirus ja pikivahe.
- Turvavahendite kasutamine.
- Fooritulede nõuete järgimine.

I.3.7. Hinnatakse iga kampaania mõju (eesmärgi püstitamine, kampaania läbiviimine, tulemuste analüüs).

I.4. Pilootprojektid

I.4.1. Regionaalse liiklusohutusprogrammi koostamine.

I.4.2. Ristmike rekonstrueerimine ohutuse suurendamise eesmärgil.

I.4.3. Liikluse rahustamisvõtted linnades, pöörates erilist tähelepanuga laste turvalisusele (õuealade piirkondade laiendamine, sõidukiiruste vähendamine ja ühtlustamine, ülekäikude parem turvamine jms).

I.4.4. Liiklusõnnetuste tekkimise asjaolude väljaselgitamise ekspertkomisjoni tegevuse laiendamine.

I.4.5. Sõidutee ületamise võimaluste parandamine jalakäijatele.

I.4.6. Liikluskeskkonna ohutumaks muutmise linnu ja asulaid läbivatel maanteedel.

I.4.7. Linnade foorisüsteemide kohandamine liiklusohutusnõuetega.

I.4.8. Algatatakse pilootprojekt kiiruse ja fooritulede nõuete järgimise automaatseks järelevalveks.

I.5. Liikluskeskkonna meetmed

I.5.1. Selgitatakse välja liiklusõnnetuste koondumiskohad ja algatatakse programm nende ohtlikkuse vähendamiseks.

I.5.2. Uuritakse liiklusohutuse kohti, kus liiklemine võib olla seotud riskiga, nagu märgistamata või halvasti projekteeritud ristmikud, kurvid, järsud kalded, sildade ümbrus, raudtee ülesõidukohad, ülekäigud, kohad, kus sõidutee ootamatult kitseneb või laieneb jne ning muudetakse seal liikluskorraldust või ehitatakse need vajaduse ja võimaluse korral ümber.

I.5.3. Algatatakse programm liiklusmärkide, teekattemärgistuse ja valgustuse kasutamise korras-
tamiseks, pidades eriti silmas tee-elementide ja potentsiaalselt ohtlike kohtade juhtidele nähtavamaks ja arusaadavamaks muutmist.

I.5.4. Laiendatakse programmi laste koolitee süstemaatiliseks turvamiseks sobivate meetodite abil (kiiruse piiramise meetmed, kõnniteed, ülekäigukohad jne).

I.5.5. Analüüsitakse jalakäijate ja jalgratturitega toimunud liiklusõnnetusi ja käivitatakse liiklus-
keskkonna parendamise programm.

I.5.6. Auditeeritakse teed, selgitades välja asjaolud, mis võivad põhjustada liiklusõnnetusi ja raskendada nende tagajärgi (tee lainelisus, ebatasasused, takistused, kraavid, puud sõidutee ääres, pörkepiirete või barjääride puudumine jms). Koostatakse ja käivitatakse programm olukorra paranda-
miseks, alustades nendest teelõikudest, kus ühesõidukiõnnetuste sagedus on suur. Esmajärjekorras auditeeritakse teed enne ehitusprojektide koostamist.

II etapp (lisa 2)

Teises etapis (aastatel 2007-2011) jätkatakse I etapis algatatud tegevust ja rakendatakse täiendavalt alljärgnevat meetmeid:

II.1. Analüüsitakse esimesel etapil rakendatud meetmete mõju ja kavandatakse otstarbekate meetmete rakendamine.

II.2. Luuakse I etapis asutatud liiklusohutuse talituse baasil alaliselt tegutsev liiklusohutuse keskus, lähtudes uutest õigusaktidest (teeliikluse konventsioonist, EL direktiividest, uuest liiklusseadusest jm) ja rahastades keskuse tegevuse riigieelarvest ja liikluskindlustuse eraldistest. Liiklusohutuse keskuse tegevuse eesmärkideks on:

- abistada liiklusohutusprogrammiga seotud riigiasutusi ja omavalitsusi liiklusohutuspoliitika kavandamisel, eesmärkide määratlemisel, liiklusohutuse prognoosimisel ja monitooringul;
- kaasata eri valdkondade esindajatest koosnev töögrupp liiklusohutuse uuringuprogrammide läbiviimisesse;
- tegeleda liiklusohutuse andmetöötuse ja analüüsi, ohutusdiagnostika, programmide väljatöötamise ja vahendite sihtotstarbelise kasutamise ning tulemuste hindamisega;
- abistada linnade ja maakondade liikluskomisjone andmetöötuse, liikluspoliitika ja program-
mide väljatöötamise, diagnoosimise, pilootprojektide kavandamise ja hindamise alal;
- liikluskasvatuse korraldamine;
- osaleda rahvusvahelises liiklusohutus- ja liiklusalases uurimistöös, eriti Euroopa Liidu programmide raames.

II.3. Laiendatakse linnade ja maakondade liikluskomisjonide tegevust keskendudes kohalike liiklus-
ohutuskavade väljatöötamisele ja elluviimisele. Korraldatakse nende komisjonide liikmetele iga-
aastasi seminare.

II.4. Jätkatakse päästeteenistuse tõhustamist: varustuse, sealhulgas häirekeskuste sidevahendite
täiendav hankimine ja kaadri kvalifikatsiooni tõstmine.

II.5. Liiklusjärelevalves rakendatakse automaatset kiirusjärelevalvet ja automaatset järelevalvet
punase tule järgimise osas, eeldusel, et teostatud pilootprojektide tulemused olid positiivsed.

III etapp (lisa 3)

Kolmandas etapis (aastatel 2012 - 2015) jätkatakse I ja II etapis alustatud tegevuste elluviimist ning rakendatakse täiendavalt alljärgnevat meetmeid:

III.1. Analüüsitakse eelnenud etappidel rakendatud meetmete mõju ja kavandatakse otstarbekate meetmete rakendamine.

III.2. Tuginedes pilootprojektide tulemustele käivitatakse liikluskeskkonna parendamise programm linnu ja asulaid läbivate teede ohutumaks muutmiseks. Vastavalt tulemustele laiendatakse tegevust teistesse asulatesse, järjestades neid liiklusõnnetuste statistika alusel.

III.3. Liiklusmärgid ja teekattemärgistus viiakse järk-järgult vastavusse Euroopa CEN (*Central European Network*)-standardiga.

Programmi elluviimine

Liiklusohutusprogrammi käivitamise ja realiseerimise lahutamatuks osaks on efektiivne otsuste langetamine ja koordineerimine. Selle saavutamiseks on vaja kindlaks määrata sobiv organisatsiooniline struktuur ja mehhanism.

Riiklikul tasandil nähakse ette ülesanded ja prioriteedid Riigikogus heakskiidetud liiklusohutusprogrammiga ning viiakse ellu Vabariigi Valitsuse poolt kinnitatud tegevuskava alusel.

Liiklusohutusprogrammi realiseerimine toimub sujuvalt nn. libisevate 3-aastaste tegevuskavade kaudu, milles igal järgneval aastal langeb välja esimene ja lisandub uus aasta. Seejuures analüüsitakse ja antakse hinnang möödunud aasta tegemistele ja tulemustele ning korrigeeritakse järgmise kolme aasta tegevuskava. Liiklusohutusprogrammi realiseerimise maksumus kujuneb vastavalt Vabariigi Valitsuse poolt kinnitatavatele tegevuskavadele.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium koostab koostöös asjaosaliste ministeeriumidega ja arvestades kohalike omavalituste liiklusohutuskavasid kolme aasta tegevuskava ning esitab selle Vabariigi Valitsusele kinnitamiseks.

Kohalikul tasandil sätestatakse liiklusohutuslikud ülesanded regionaalses liiklusohutusprogrammis, mis on kooskõlas linna ja maakonna arengukava ja planeeringuga.

Programmi rahastamine

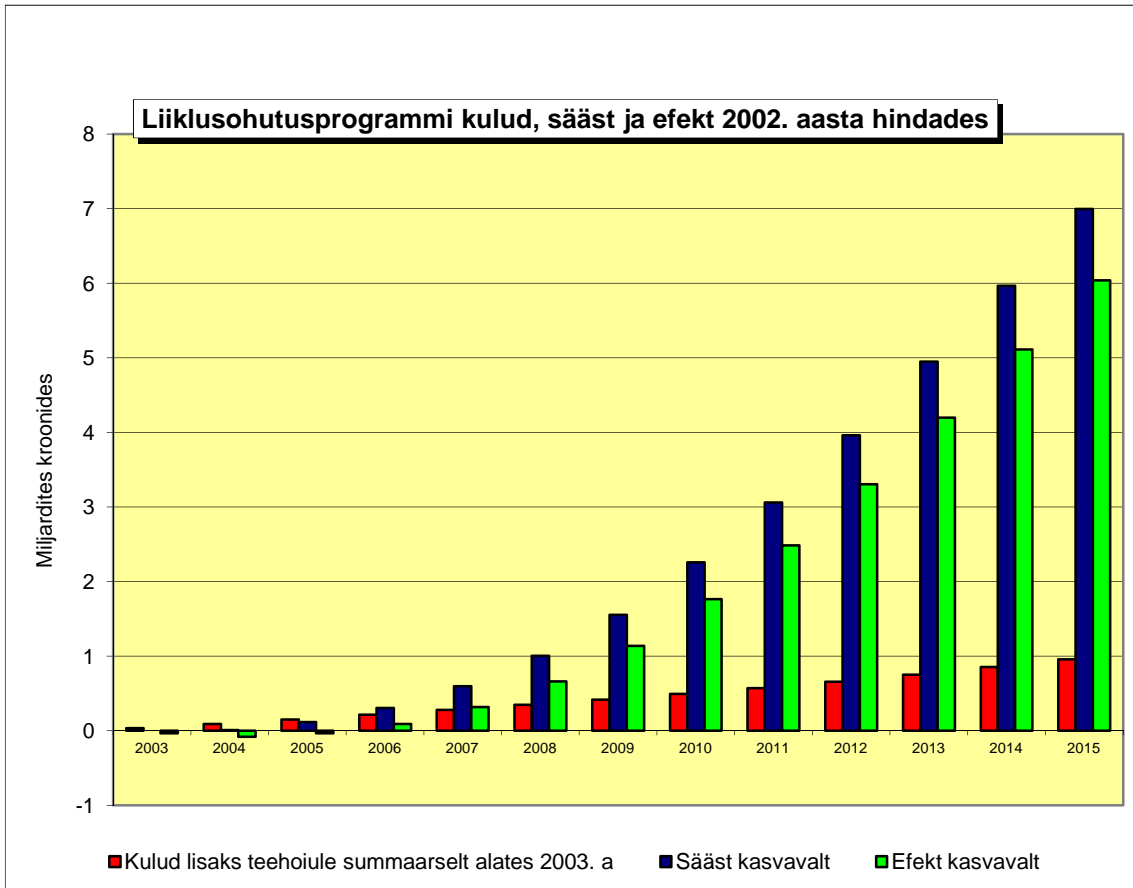
Liiklusohutusprogrammi rahastamine allikad on:

1. Teehoiu ja liiklusohutusprogrammide rahastamine riigi- ja kohalikest eelarvetest;
2. Eraldised hasartmängumaksust.
3. Liikluskindlustuseraldised
4. Välisabi (Euroopa Liidu sihtprogrammide, Maailmapanga, Euroopa Rekonstruktsiooni ja Arengupanga (EBRD) ja bilateraalsete abiprogrammide jm kaudu).
5. Muud allikad (rahastamine erasektori jt poolt).

Liiklusohutusprogrammi realiseerimiseks kulub lisaks teehoiule hinnanguliselt kokku 958,2 miljonit krooni sh:

- I etapis 212,9 miljonit krooni,
- II etapis 279,0 miljonit krooni,
- III etapis 466,3 miljonit krooni.

Kokkuvõte



Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi rakendamine on kiireim ja kindlaim viis elanikkonna õigete liiklushoiakute kujundamisel ja suunamisel elusäästlikule käitumisele.

Programmi realiseerimine võimaldab kavandatud perioodil säästa ligemale 1000 inimest ja ainuüksi selle arvel kokku hoida ühiskonna kulutusi üle 6 miljardi krooni, millele lisandub täiendavalt sääst liiklusõnnetustes raskelt vigastatute arvu vähenemisest.

Juhan Parts

Majandus- ja kommunikatsiooniminister

LIIKLUSOHUTUSPROGRAMMI MEETMETE HINNANGULINE MAKSUMUS (milj. kroonides)

LIIKLUSOHUTUSPROGRAMMI I ETAPP AASTATEKS 2003 - 2006	Vastutav organ	2003	2004	2005	2006	Maksumus kokku
1. Uue karistussüsteemi rakendamisega seotud kulutused	Autoregistrateskeskus	0,7	0,7	0,8	0,8	3,0
2. Karistusseadustiku ja väärtomenetluse seadustiku alusel määratud liiklusalaste karistuste analüüs	Maanteeamet	0,2	0,1	0,1	0,1	0,5
3. Uue Liiklusseaduse eelnõu ettevalmistamine	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	0,3	1,0			1,3
4. Osalemine EL liiklusohutusprojektides ja 4-da rahvusvahelise teeliiklusohutuse nädala läbiviimine	Maanteeamet		2,0	1,0	1,0	4,0
5. Tegevuskavade väljatöötamine	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	0,1	0,1	0,1	0,1	0,4
6. Liiklusjärelvalve oluline tõhustamine. Täiendavad ametikohad, autod, kiirusmõõtevahendid ja alkomeetrid, tulede kontrollivahendid	Politseiamet	16,5	18,0	18,0	18,0	70,5
7. Automatiseeritud punase fooritule eiramise ja kiiruse järelvalve pilootprojekt	Maanteeamet		1,0			1,0
8. Liiklusohutuskampaaniad ja liikluskasvatus kokku:	Maanteeamet	7,5	7,8	8,1	8,4	31,8
9. Laste liikluskasvatuse tõhustamine	Haridus- ja Teadusministeerium	2,5	2,5	2,8	3,1	10,9
10. Linnade LO juhtide ja inseneride väljaõppe korraldamine	Maanteeamet	0,1	0,1	0,1	0,1	0,4
11. Regionaalsete liiklusohutuse pilootprogrammide koostamine	Maanteeamet		0,3	0,4		0,7
12. Ristmike rekonstrueerimise pilootprojektide koostamine	Maanteeamet		1,5	2,0		3,5
13. Liikluse rahustamise pilootprojektide koostamine linnades	Linnad	1,0	1,5	1,5	1,5	5,5
14. Liiklusõnnetuste (LÕ) tekkimise asjaolude väljaselgitamise ekspertkomisjoni tegevuse jätkamine	Maanteeamet	0,8	1,2	1,6	2,0	5,6
15. Jalakäijate teeületuse pilootprojektide koostamine ja realiseerimine	Linnad	0,3	1,6	1,6	1,6	5,1
16. Väikelinnade ja asulate läbisõiduteid käsitlevate pilootprojektide koostamine	Maanteeamet	0,2	0,3	0,3	0,3	1,1
17. Linnade foorisüsteemide kohandamine liiklusohutusnõuetega	Linnad		0,3	0,3		0,6
18. LÕ koondumiskohtade väljaselgitamine ja nende ohustamise programmi käivitamine	Maanteeamet	0,5	6,0	7,5	9,0	23,0
19. Teede liiklusohutusauditi süsteemi rakendamine	Maanteeamet	0,4	1,0	1,5	1,5	4,4
20. Liikluskorraldusvahendite kasutamise täiustamise programm	Maanteeamet		6,0	6,5	6,8	19,3
21. Koolide lähimbruse turvamise programmi koostamine ja rakendamine	Linnad	0,5	1,5	1,5	1,5	5,0
22. Kergliiklusele soodsamate liikumistingimuste loomine maanteedel	Maanteeamet		2,0	2,0	2,0	6,0
23. Päästeteenistuse täiustamine: sidesüsteemi arendamine, kaadri väljaõpe	Päästeamet		2,00	3,00	4,0	9,0
	KOKKU	32,6	57,8	60,7	61,8	212,9
	sellest					
	Haridus- ja Teadusministeerium	2,5	2,5	2,8	3,1	10,9
	Siseministeerium	16,5	20,0	21,0	22,0	79,5
	s.h.					
	Politseiamet	16,5	18,0	18,0	18,0	70,5
	Päästeamet		2,0	3,0	4,0	9,0
	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	11,8	30,4	32,0	32,1	106,3
	s.h.					
	Autoregistrateskeskus	0,7	0,7	0,8	0,8	3,0
	Maanteeamet	9,7	29,3	31,1	31,2	101,3
	Linnad	1,8	4,9	4,9		16,2

LIIKLUSOHUTUSPROGRAMMI MEETMETE HINNANGULINE MAKSUMUS (milj. kroonides)

LIIKLUSOHUTUSPROGRAMMI II ETAPP AASTATEKS 2007 - 2010	Vastutav organ	2007	2008	2009	2010	Maksumus kokku
1. Karistusüsteemi rakendamisega seotud kulutused	Autoregistrikus	0,8	0,8	,08	0,8	3,2
2. Karistusseadustiku ja väärtomenetluse seadustiku alusel määratud liiklusalaste karistuste analüüs	Maanteeamet	0,1	0,1	0,1	0,1	0,4
3. Osalemine EL liiklusohutusprojektides	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	1,0	1,0	1,0	1,0	4,0
4. Tegevuskavade väljatöötamine	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	0,1	0,1	0,1	0,1	0,4
5. Liiklusjärelvalve oluline suurendamine. Täiendavad ametikohad, autod, kiirusmõõtevahendid ja alkomeetrid, tulede kontrollivahendid	Politseiamet	18,0	18,0	18,0	18,0	72,0
6. Automatiseeritud punase fooritule eiramise ja kiiruse järelvalve projekti rakendamine	Maanteeamet		1,0			1,0
7. Liiklusohutuskampaaniad ja liikluskasvatus kokku	Maanteeamet	8,7	9,0	9,3	9,6	36,6
8. Laste liikluskasvatuse tõhustamine	Haridus- ja Teadusministeerium	3,3	3,5	4,0	5,0	15,8
9. Linnade LO juhtide ja inseneride väljaõppe korraldamine	Maanteeamet	0,1	0,1	0,1	0,1	0,4
10. Liikluse rahustamise pilootprojektide koostamine linnades	Linnad	1,5	1,5	1,5	1,5	6,0
11. LÕ tekkimise asjaolude väljaselgitamise ekspertkomisjoni tegevuse jätkamine	Maanteeamet	2,0	2,1	2,2	2,2	8,5
12. Jalakäijate teeületuse pilootprojektide koostamine ja realiseerimine	Linnad	1,6	1,6	1,8	1,8	6,8
13. Väikelinnade ja asulate läbisõiduteid käsitlevate pilootprojektide koostamine	Maanteeamet	0,4	0,4	0,5	0,5	1,8
14. LÕ koondumiskohtade väljaselgitamine ja nende ohutustamise programmi realiseerimine	Maanteeamet	10,0	11,0	12,0	13,0	46,0
15. Teede liiklusohutusauditi süsteemi rakendamine	Maanteeamet	1,5	1,5	1,5	1,5	6,0
16. Liikluskorraldusvahendite kasutamise täiustamise programm	Maanteeamet	7,0	7,0	7,3	7,3	28,6
17. Koolide lähiümbruse turvamise programmi koostamine ja rakendamine	Linnad	1,5	1,5	1,5	1,5	6,0
18. Kergliiklusele soodsamate liikumistingimuste loomine maanteedel	Maanteeamet	2,0	2,0	2,5	3,0	9,5
19. Päästeteenistuse täiustamine: sidesüsteemi arendamine, kaadri väljaõpe väljaõpe ja tehniline varustatus	Päästeamet	5,0	6,0	7,0	8,0	26,0
	KOKKU	64,6	68,2	71,2	75,0	279,0
	sellest					
	Haridus- ja Teadusministeerium	3,3	3,5	4,0	5,0	15,8
	Siseministeerium	23,0	24,0	25,0	26,0	98,0
	s.h.					
	Politseiamet	18,0	18,0	18,0	18,0	72,0
	Päästeamet	5,0	6,0	7,0	8,0	26,0
	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	33,7	36,1	37,4	39,2	146,4
	s.h.					
	Autoregistrikus	0,8	0,8	0,8	0,8	3,2
	Maanteeamet	31,8	34,2	35,5	37,3	138,8
	Linnad	4,6	4,6	4,8	4,8	18,8

LIIKLUSOHUTUSPROGRAMMI MEETMETE HINNANGULINE MAKSUMUS (milj. kroonides)

LIIKLUSOHUTUSPROGRAMMI III ETAPP AASTATEKS 2011 - 2015	Vastutav organ	2011	2012	2013	2014	2015	Maksumus kokku
1. Karistussüsteemi rakendamisega seotud kulutused	Autoregistrikeskus	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	4,5
2. Karistusseadustiku ja vääriteomenetluse seadustiku alusel määratud liiklusalaste karistuste analüüs	Maanteeamet	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
3. Osalemine EL liiklusohutusprojektides	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	5,0
4. Tegevuskavade väljatöötamine	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
5. Liiklusjärelvalve oluline suurendamine. Täiendavad ametikohad, autod, kiirsmõõtevahendid ja alkomeetrid, tulede kontrollivahendid	Politseiamet	18,0	18,0	18,0	18,0	18,0	90,0
6. Automatiseeritud punase fooritule eiramise ja kiiruse järelvalve pilootprojekt	Maanteeamet			1,0	1,0	1,0	3,0
7. Liiklusohutuskampaaniad ja liikluskasvatus kokku	Maanteeamet	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	50,0
8. Laste liikluskasvatuse tõhustamine	Haridus- ja Teadusministeerium	6,0	7,0	9,0	9,0	9,0	40,0
9. Linnade LO juhtide ja inseneride väljaõppe korraldamine	Maanteeamet	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
10. Liikluse rahustamise pilootprojektide koostamine linnades	Linnad	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	7,5
11. LÕ tekkimise asjaolude väljaselgitamise ekspertkomisjoni tegevuse jätkamine	Maanteeamet	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	11,0
12. Jalakäijate teeületuse pilootprojektide koostamine ja realiseerimine	Linnad	1,8	1,8	2,0	2,0	2,0	9,6
13. Väikelinnade ja asulate läbisõiduteid käsitlevate pilootprojektide koostamine	Maanteeamet	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	3,3
14. LÕ koondumiskohtade ohutustamise programmi realiseerimine	Maanteeamet	15,0	16,0	18,0	20,0	20,0	89,0
15. Teede liiklusohutusauditi süsteemi rakendamine	Maanteeamet	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	7,5
16. Liikluskorraldusvahendite kasutamise täiustamise programm	Maanteeamet	7,1	9,6	12,7	15,0	15,0	59,4
17. Koolide lähiümbruse turvamise programmi koostamine ja rakendamine	Linnad	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	7,5
18. Kergliiklusele soodsamate liikumistingimuste loomine maanteedel	Maanteeamet	3,0	3,5	4,5	5,0	5,5	21,5
19. Päästeteenistuse täiustamine: sidesüsteemi arendamine, kaadri väljaõpe ja tehniline varustatus	Päästeamet	9,0	10,0	11,0	12,0	14,0	56,0
	KOKKU	79,4	85,4	95,8	101,6	104,1	466,3
	sellest						
	Haridus- ja Teadusministeerium	6,0	7,0	9,0	9,0	9,0	40,0
	Siseministeerium	27,0	28,0	29,0	30,0	32,0	146,0
	s.h.						
	Politseiamet	18,0	18,0	18,0	18,0	18,0	90,0
	Päästeamet	9,0	10,0	11,0	12,0	14,0	56,0
	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	41,6	45,6	52,8	57,6	58,1	255,7
	s.h.						
	Autoregistrikeskus	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	4,5
	Maanteeamet	39,6	43,6	50,8	55,6	56,1	245,7
	Linnad	4,8	4,8	5,0	5,0	5,0	24,6