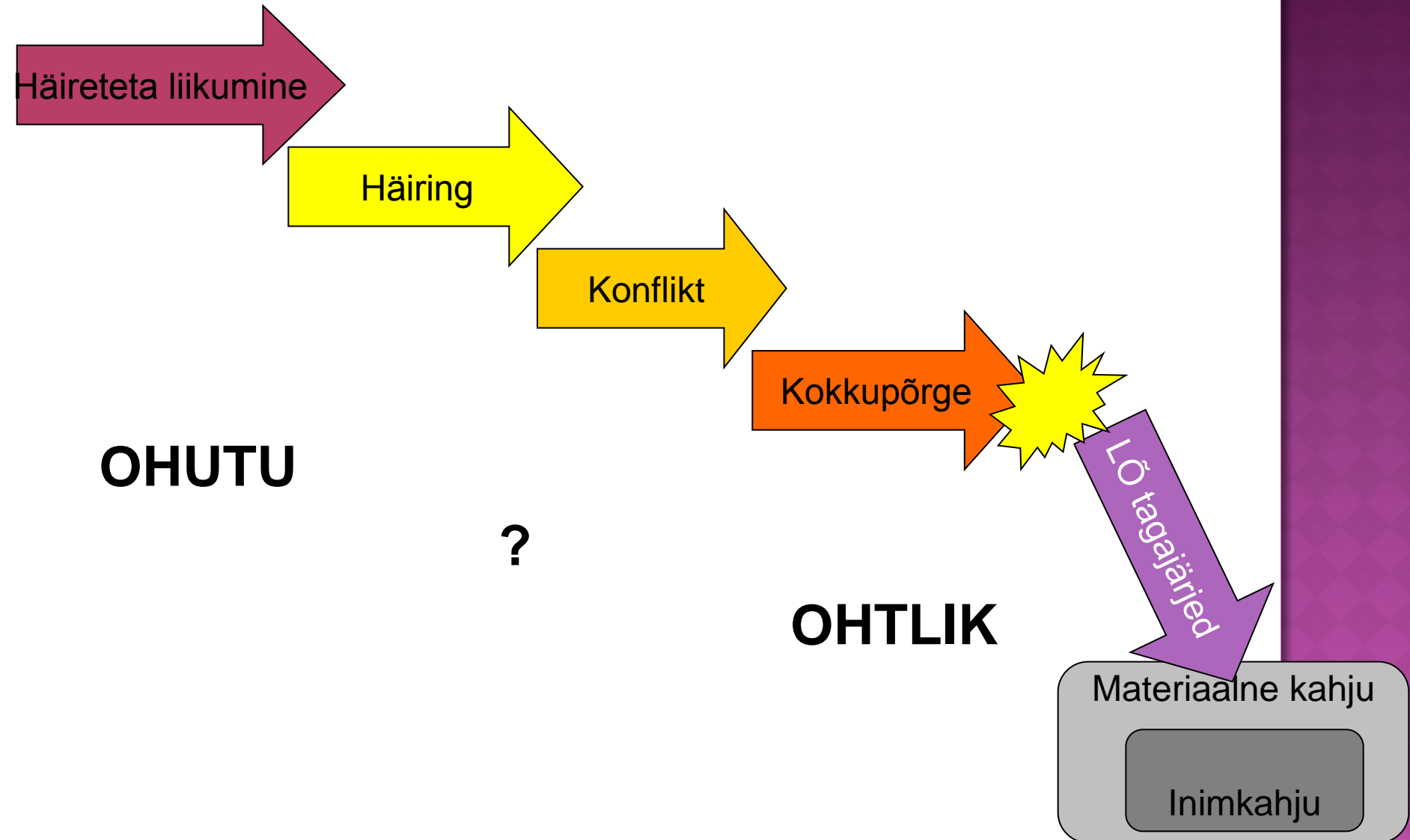


KOHALIKU OMAVALITSUSE ROLLIST LIIKLUSOHUTUSE PARANDAMISEL

Dago Antov

Tallinna Tehnikaülikool

Mis on ohutu liiklus?



Sündmused liikluses (Hydén 1987)

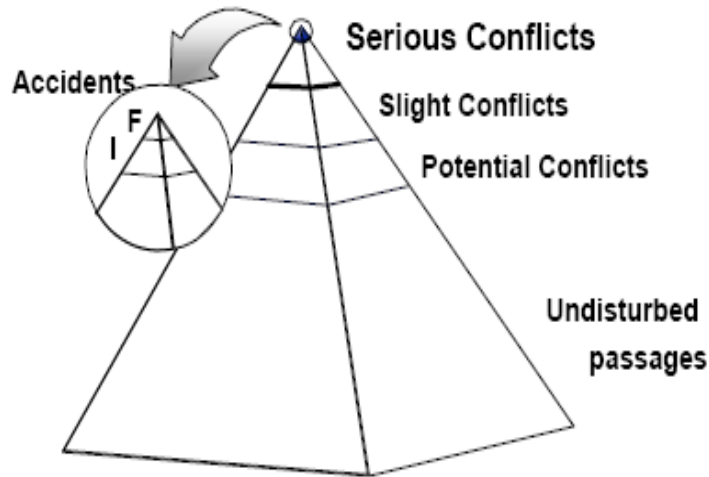


Figure 1 The pyramid - the interaction between road users as a continuum of events (Hydén, 1987)

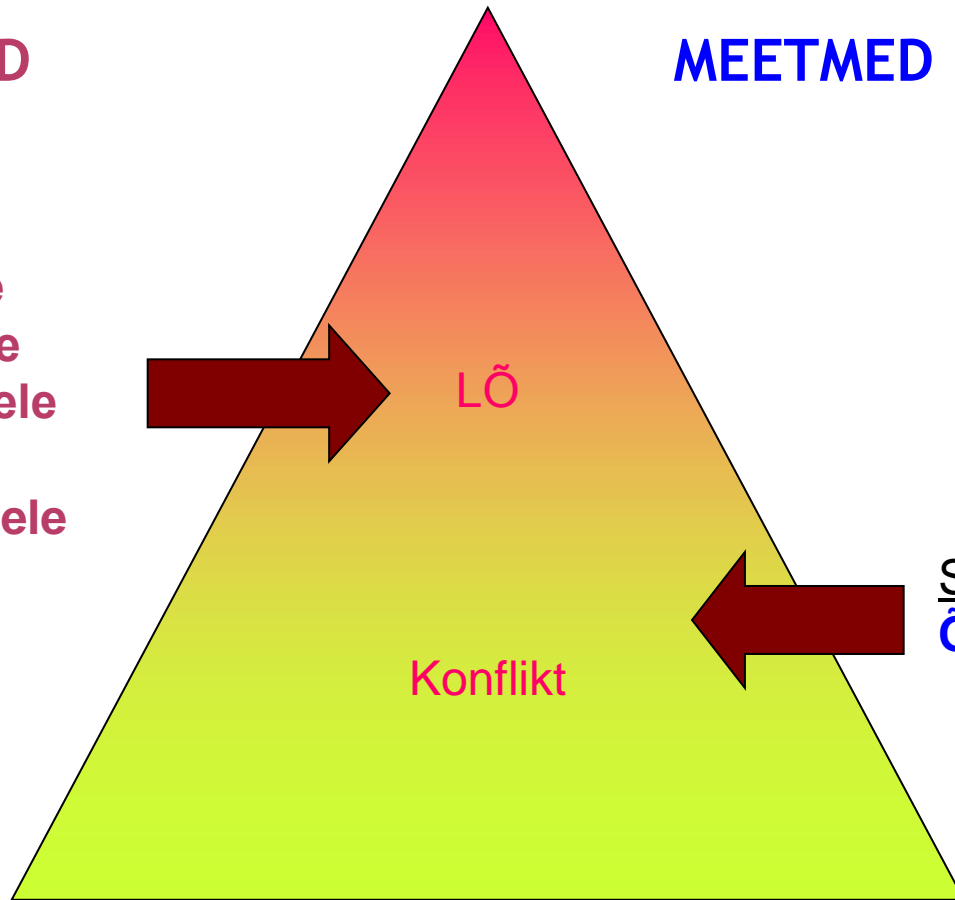
Ohutusmeetmed

○ Ohutusmeetmete klassifikatsioon:

**PASSIIVSED
MEETMED**

**AKTIIVSED
MEETMED**

Suunatud:
**Õnnetuste
tagajärgede
vähendamisele
ja/või
kergendamisele**



Suunatud
**Õnnetuste
ärahoidmisele**

Häireteta

EESTI LIIKLUSOHUTUSPROGRAMMI STRATEEGILINE EESMÄRK:

**Vähem kui 100 hukkunut
aastaks 2015.**

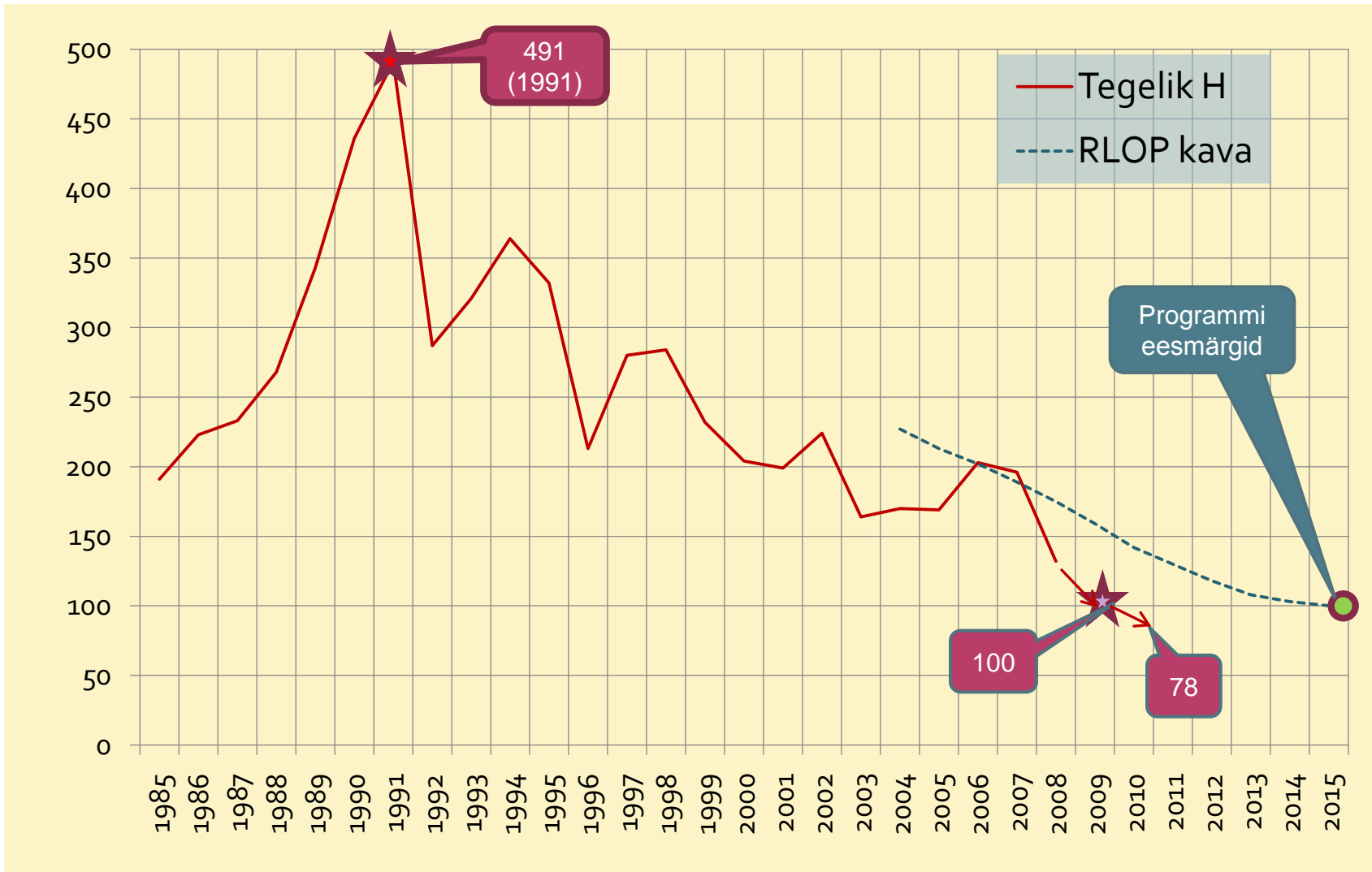
ERLOP III ETAPI RAKENDUSKAVA KOOSTAMISE TÖÖRÜHMA ETTEPANEK:

**Vähem kui 70 hukkunut
aastaks 2015.***

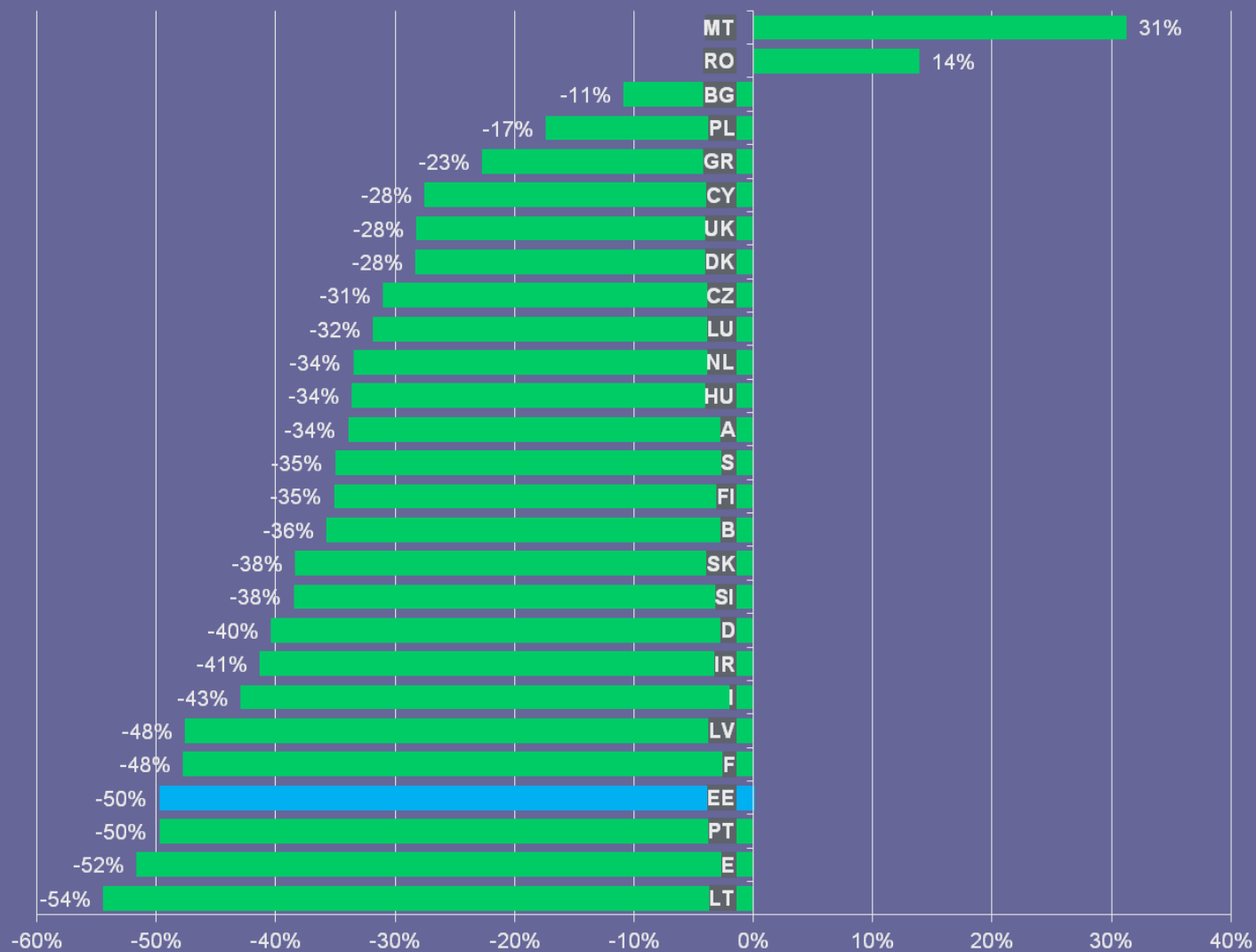
**Vähem kui 50 hukkunut
aastaks 2020***

* 3 aasta keskmisena

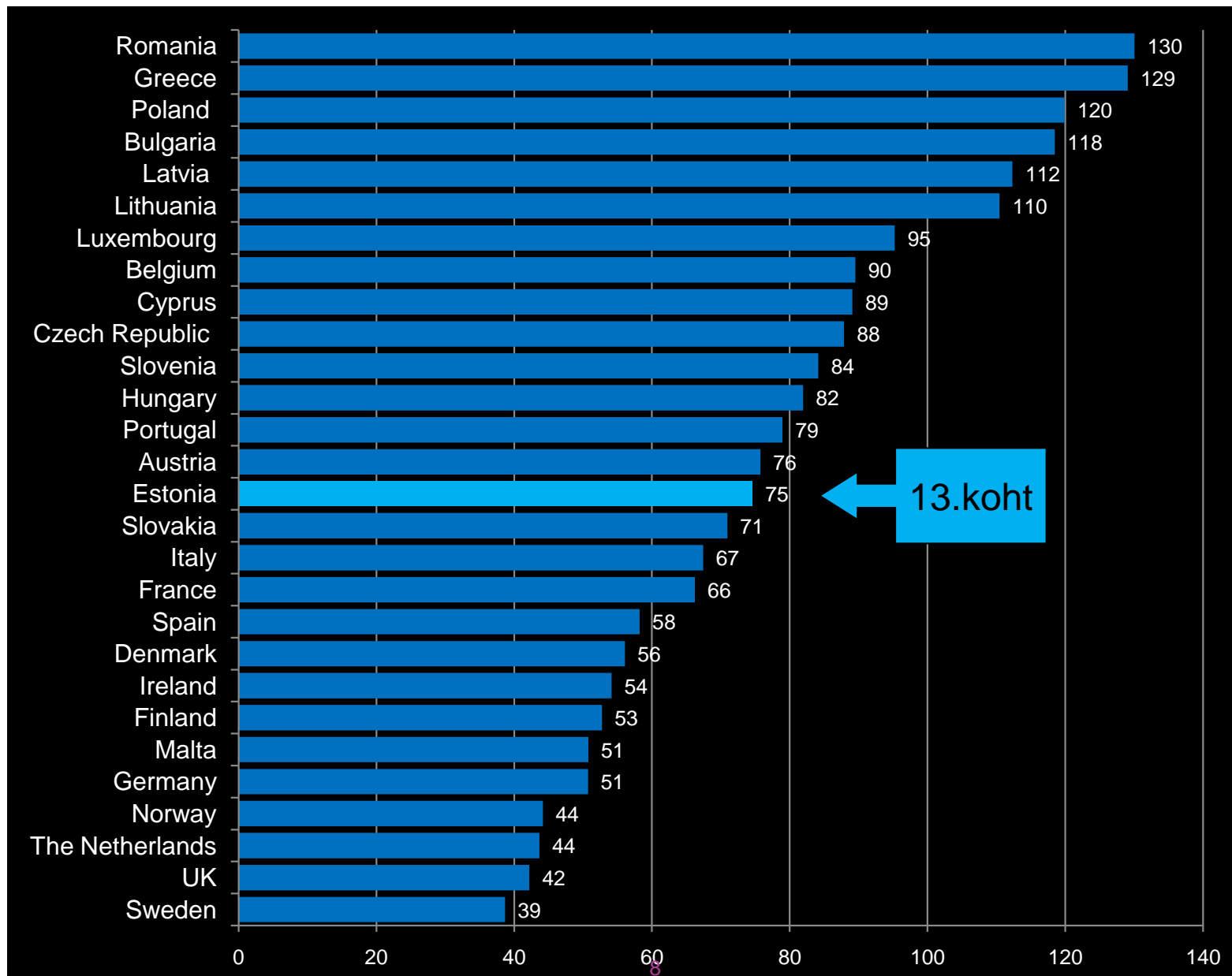
LÕ HUKKUNUD- STATISTIKA JA EESMÄRGID



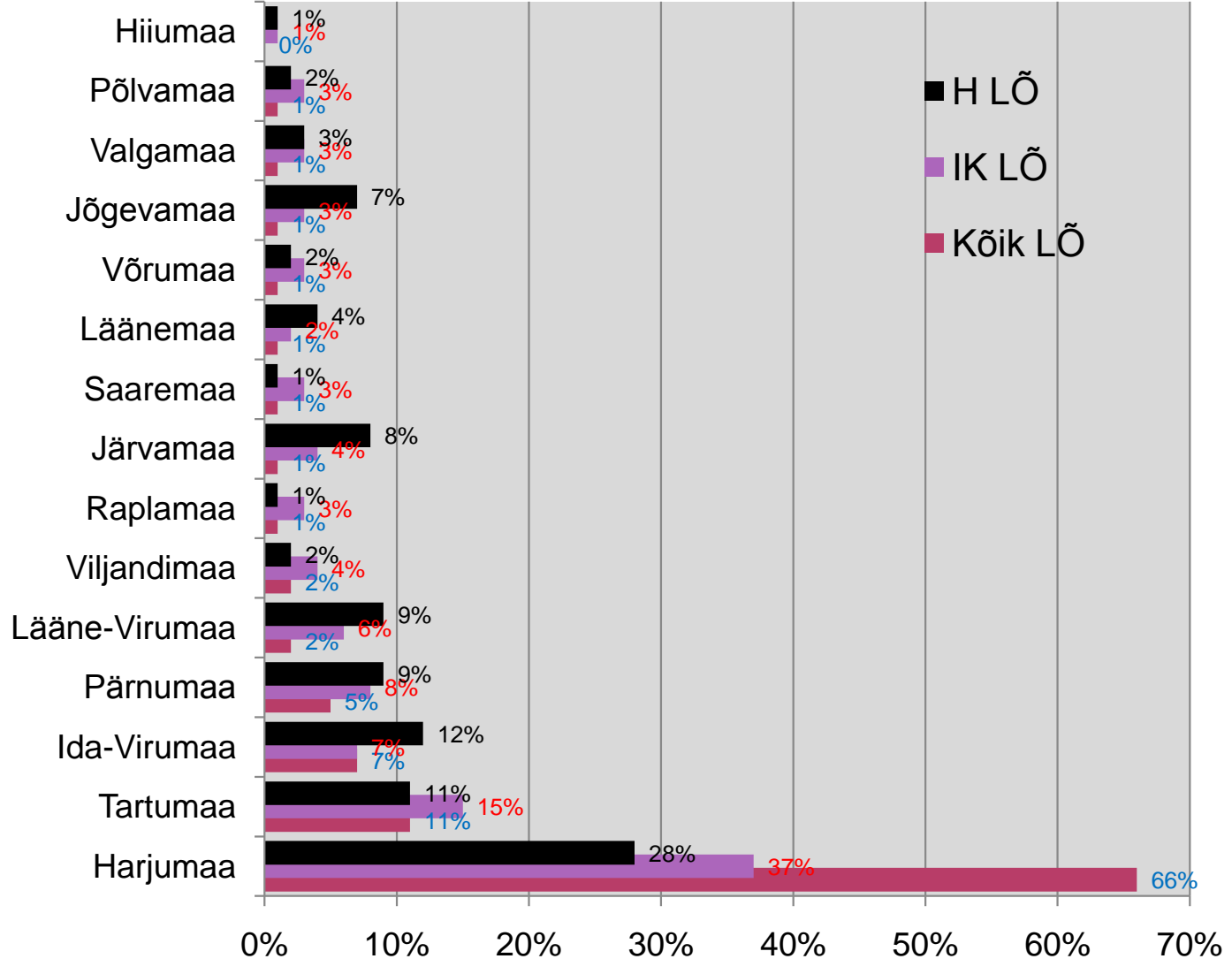
Liiklusõnnetustes hukkunute arvu muutus 2009/2001



LÕ HUKKUNUID 1 MILJ. ELANIKU KOHTA (2010)



* LKF andmed (Erik Ernits)



90% kõigist LÕ-st,
2/3 inimkahjuga LÕ-st
60% hukkunutega LÕ-st

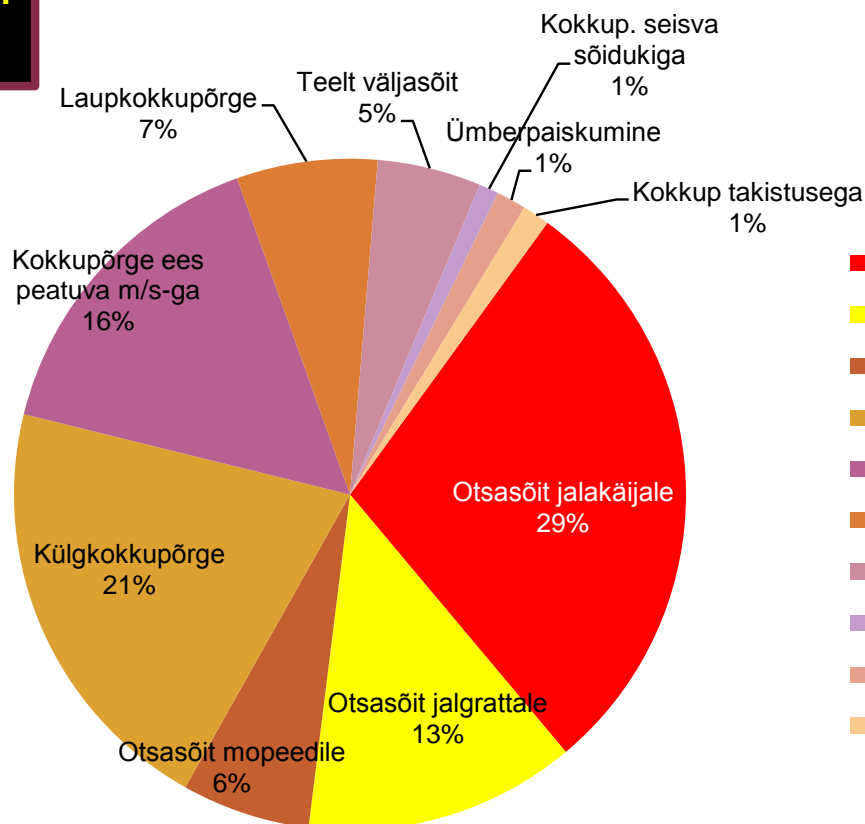
toimub neljas maakonnas: -Harjumaal -Tartumaal, -Ida-Virumaal -Pärnumaal*

Omavalitsuse		Inimkahjuga liiklusõnnetuste arv		
Järjekord pingereas	nimi	absoluutarv 2007-2009	Kumulatiivselt	% kasvavalt
1	Tallinna linn	1794	1794	25%
2	Tartu linn	600	2394	34%
3	Pärnu linn	249	2643	37%
4	Narva linn	129	2772	39%
5	Rae vald	94	2866	40%
6	Rakvere linn	89	2955	41%
7	Harku vald	83	3038	43%
8	Saku vald	83	3121	44%
9	Ülenurme vald	80	3201	45%
10	Tartu vald	76	3277	46%
11	Viljandi linn	75	3352	47%
12	Rapla vald	71	3423	48%
13	Saue vald	70	3493	49%
14	Vaivara vald	70	3563	50%
15	Kohtla-Järve linn	69	3632	51%
16	Kuressaare linn	69	3701	52%
17	Jõhvi vald	67	3768	53%
18	Türi vald	64	3832	54%
19	Võru linn	63	3895	55%
20	Märjamaa vald	62	3957	56%
21	Paide vald	61	4018	56%
22	Jõelähtme vald	55	4073	57%
23	Keila vald	55	4128	58%
24	Kaarma vald	50	4178	59%
25	Põltsamaa vald	46	4224	59%
26	Viimsi vald	45	4269	60%
27...37	...			
38	Tähtvere vald	38	4759	67%
39...51	...			
52	Kambja vald	28	5204	73%

LIIKLUSÕNNETUSTE LIIGID

(TARTU LINN 2005-2009)

LÕ vähemkaitstud liiklejatega (jalakäija jalgrattur, mopeedijuht): 49% kõikidest



LÕ keskm. aastas

- Otsasõit jalakäijale
- Otsasõit jalgrattale
- Otsasõit mopeedile
- Külgkokkupõrge
- Kokkupõrge ees peatuva m/s-ga
- Laupkokkupõrge
- Teelt väljasõit
- Kokkup. seisva sõidukiga
- Ümberpaiskumine
- Kokkup takistusega

KOHALIKE OMAVALITSUSTE VÕIMALUSED JA KOHUSTUSED:

- Liikluskasvatus
- Planeerimine ja projekteerimine- taristu!
- Kompetentsuse arendamine (koolitused), liikluskomisjon, regionaalne liiklusohutuskava,
- Osalemine muudes tegevustes + koostöö
- ...

PEAMISED PROBLEEMID:

Hoiakud ja käitumisnormid

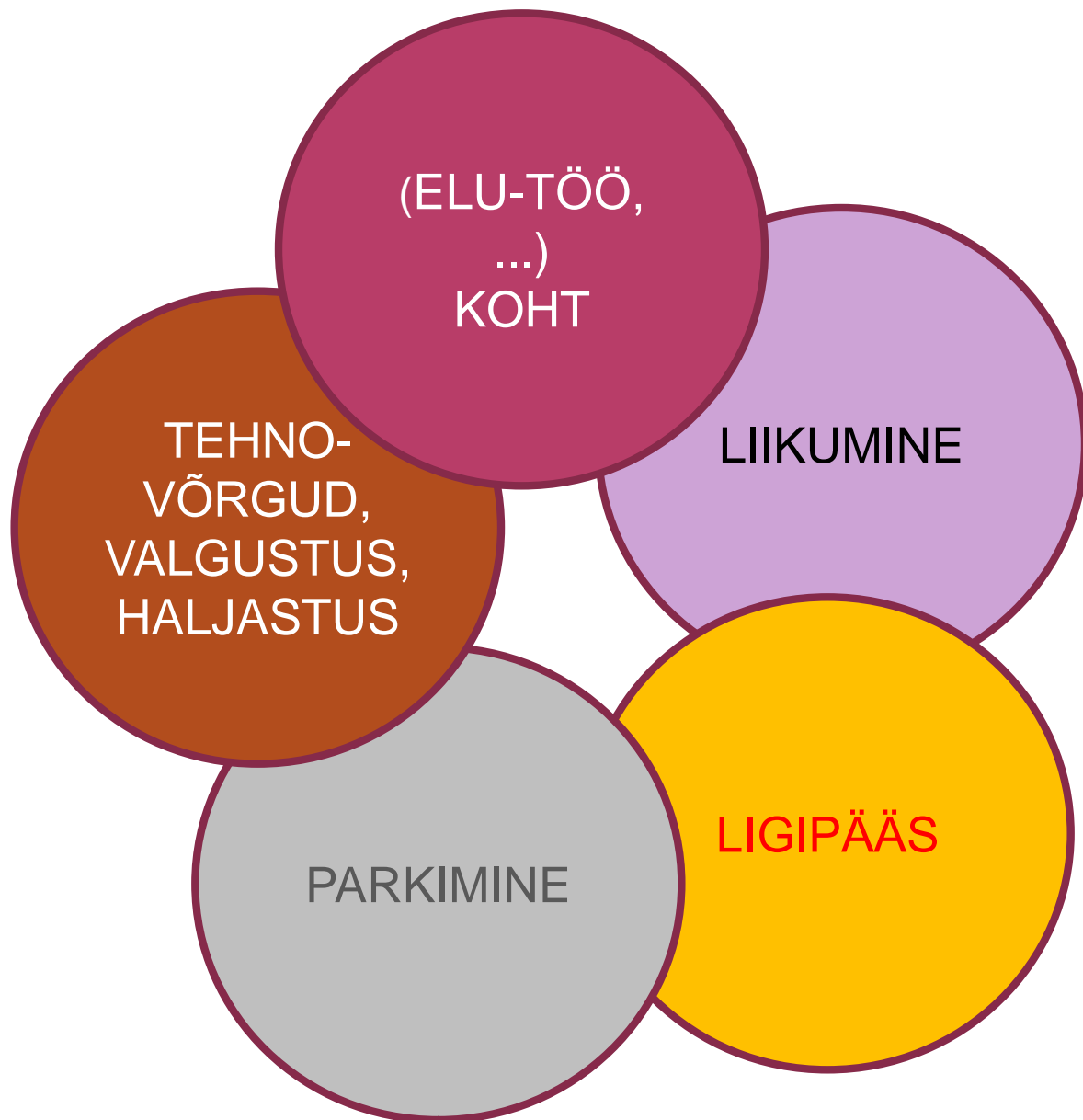
- ◉ Võrdsed liikumisvõimalused: auto vs jalakäija/jalgrattur
- ◉ Ohutuslikud hoiakud tagaplaanil, **eriti võrreldes muude liiklusaspektidega (näiteks ummikud):**
 - Võimutasand
 - Isiklik tasand

TRANSPORDIPLANEERIMISE STRATEEGIA

... On lühiajaliselt sageli seotud ummikute käsitlusega

- Lühiajaline taktika: autoliikluse ummikute “likvideerimine”
 - Mida põhjendatakse sageli “liikluse sujuvusega”
 - Sujuvus ei tähenda aga suuremat kiirust!
- Pikaajaline strateegia: liikuvuse planeerimine

5 PEAMIST TÄNAVA FUNKTSIOONI:



- **Koht;**
- **Liikumine;**
 - Liikumisruumi funktsioon on oluline, kuid seda ei saa vaadata lahus tänava muudest funktsioonidest.
- **Ligipääs;**
- **Parkimine;**
 - Parkimine on tänava üks peamisi funktsioone, kuid see pole alati möödapääsmatu. Parkimise korraldus saab olulisel määral kaasa aidata tänava kujundamisele.
- **Tehnovõrkude paigutus + valgustus, haljastus.**

Kiirus ja liiklusohutus

Kiirus on üks olulisemaid:

- ◉ teede-tänavate projekteerimise parameetreid
- ◉ Automüügi reklaamifaktoreid
- ◉ Liiklusviisi valiku eeldusi (ajakulu , maksumus)
- ◉ Liiklusohutuse faktoreid (eelkõige õnnetuse tagajärgi mõjutav)
- ◉ Liiklejaid ja otsusetegijaid mõjutav faktor

KIIRUSTE MÕJU

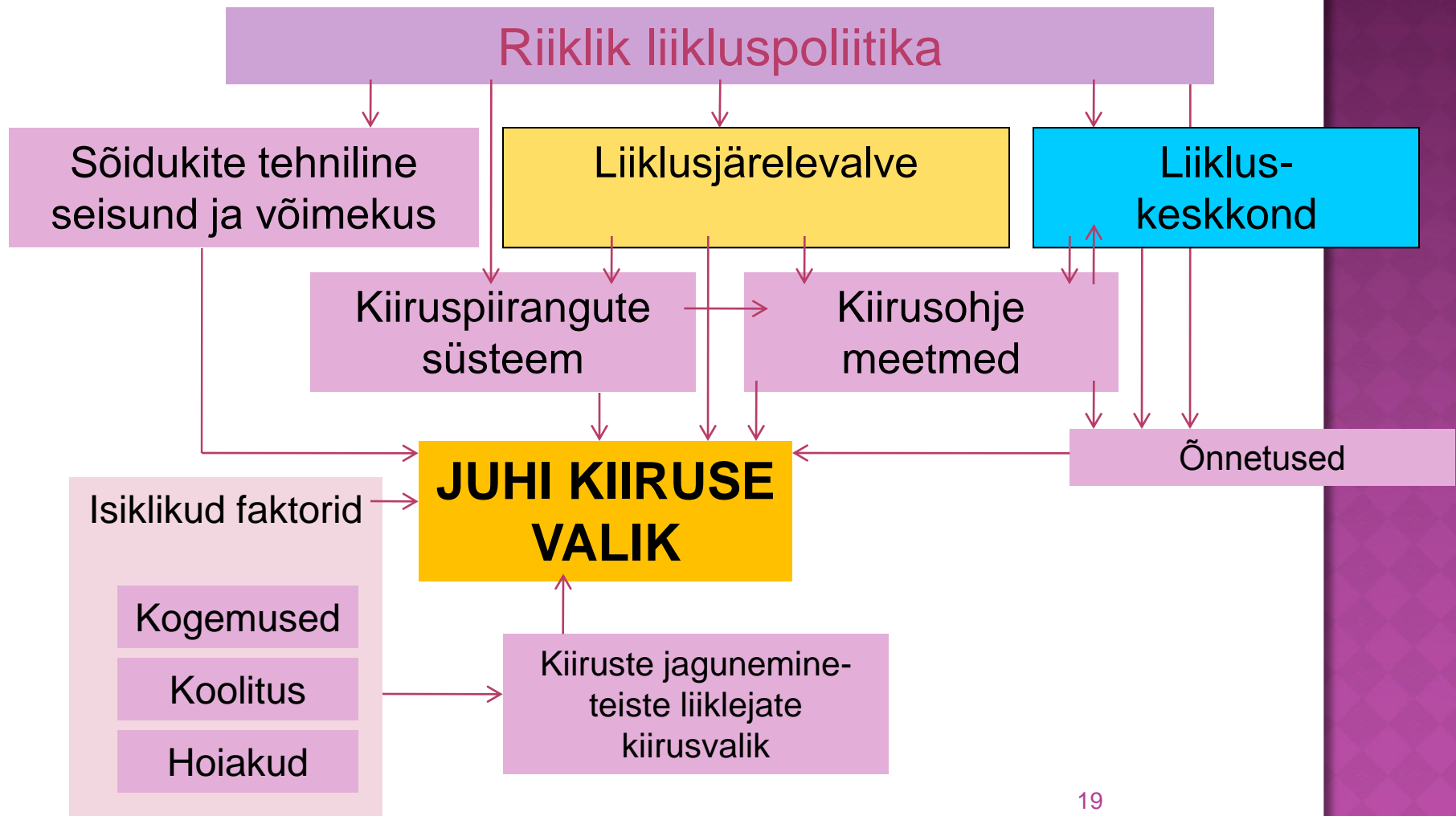
Kiiruse kasvades ↑ :

- Sõiduaeg ↓
- Transpordi otsekulud ↑
- Liiklusõnnetuse risk ja tagajärjed ↑
- Müra ja heitgaasid ↑

Ühiskondlikust vaatepunktist on kiirus praktiliselt alati suurem kui optimaalne

MAGISTRAALID	KIIRTEE	<p>Seega:</p> <p>Liikluse “maht”, liiklussagedus ja liikumise kestvusest tulenevalt ka tundlikkus ajakadude suhtes (kiiruspiirangud, jms) on sõltuvad tänava funktsioonist.</p> <p>Juhid aktsepteerivad kergesti ajakadu elutänaval või oma koduõues, mitte aga magistraalil!</p>
	PÕHIMAGISTRAAL	
	JAOTUSMAGISTRAAL	
JUURDEPÄÄSUD	KOHALIK JAOTUSTÄNAV	
	VEOTÄNAV	
	KÕRVALTÄNAV	
	KVARTALISISENE TÄNAV	

Kiiruse valiku mõjutamine



Seega- kiirused on ja peavadki tänavatel olema erinevad

- ⊙ Küsimus: kuidas saavutada sobivast kiirusest kinnipidamine?
- ⊙ Tavamõtlemine: liiklusmärk, politseikontroll
 - Ei tööta!
- ⊙ HEA LAHENDUS: Liikluskeskkonna lahendus selliselt mis tingiks sobiva liikumisrežiimi

Liikluse rahustamise eesmärgid:

Strateegilised eesmärgid:

- - parandada elukeskkonna kvaliteeti;
- - luua ohutu ja atraktiivne piirkond;
- - vähendada mootorsõidukiliikluse poolt põhjustatud negatiivseid mõjusid (õhusaaste, müra, vibratsioon, liiklusõnnetused);
- - edendada kergliiklust ja ühistranspordi kasutamist.



TEEDE PLANEERIMISE KAASAEKSED PÕHIPRINTSIIBID

- Asulates kulgevate teede projekteerimisel tuleb võrdsustada kõik liiklemisviisid, sh jalgsi- ja jalgrattaliiklus
- Mõnedel tänavatel või aladel on otstarbekas luua kergliikluse prioriteet!
- Jalakäijate-jalgratturite ooteaeg ei tohi olla suurem kui sõidukitel (näit.foorristmikud)

Kergliikluse prioriteet tuleb tagada eelkõige liikluskeskkonna kujundamise abil. Liiklusmärk ei ole liikluskeskkonna kujundamise vahend vaid infovahend

Linnalähipiirkondade teedevõrguga seonduvad põhiprobleemid

- Puudub linna ja selle tagamaa ühtne käsitlus
- Linna ja selle tagamaa areng toimub kaootiliselt ja on peaaegu täielikult orienteeritud sõiduautole
- Ühistranspordi areng ei suuda käia sammu arendustegevusega, sageli puuduvad bussiliinide kavandamiseks sobivad tänavad. Sisulist ühistranspordi arengut ei toimu rääkimata eelisarengust
- Linnas ja selle tagamaal toimub aktiivne arendustegevus, mis suurendab liikumisvajadust
- Magistraaltänavatena töötavad selleks sobimatud tänavad

KOKKUVÕTE :

- Tänav üheks funktsiooniks oli, on ja jääb liiklemine-
 - See on tänava üks PEAMISI funktsioone!
 - Kuid meil on erinevad tänavad (funktsioonid) ja erinevad liikumisviisid, mis sobivad ühte või teise miljööolisse keskkonda, paremini või halvemini!
 - **Parim liikluslahendus= vabatahtlik ohutu käitumine!**