

Argo Hallik

Liiklusohutuse tagamine läbi liiklusjärelvalve planeerimise

LÕPUTÖÖ

Transporditeaduskond

Autotehnika eriala

Tallinn 2013



TALLINNA TEHNIKAKÕRGKOO

Argo Hallik

Liiklusohutuse tagamine läbi liiklusjärelvalve planeerimise

LÕPUTÖÖ

Transporditeaduskond

Autotehnika eriala

Tallinn 2013

SISUKORD

Mõistete ja lühendite loetelu	5
Sissejuhatus	7
1. Strateegilised dokumendid liiklusjärelvalve planeerimises.....	9
1.1 Euroopa Liidu strateegilised dokumendid ja teavituskampaaniad liiklusjärelvalve planeerimises	10
1.1.1 Euroopa Liidu liiklusohutuse tegevusprogramm	10
1.1.2 TISPOL - Euroopa liikluspolitsei liit	12
1.2 Eesti Vabariigi strateegilised dokumendid ja teavituskampaaniad liiklusjärelvalve planeerimises	13
1.2.1 Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm.....	13
1.2.2 VAAK - Siseministeeriumi valitsemisala arengukava.....	16
1.2.3 Eesti Vabariigi teavituskampaaniad	19
1.3 Politsei- ja Piirivalveameti liiklusjärelvalve aastaplaan	20
2. Analüüsipõhine liiklusjärelvalve	28
2.1 Lõputöö läbiviimise metoodika	28
2.1.1 Liiklusohutust puudutavad teaduslikud materjalid	31
2.2 Ülevaade liiklusjärelvalve tulemustest perioodil 2010-2012.....	34
2.3 Lubatud piirkiiruse ületamine.....	35
2.3.1 Automaatne kiirusemõõtmine	37
2.4 Alkoholi- või narkomõju all olevad juhid	41
2.5 Liiklejate ja sõitjate nõuetekohane turvavarustuse kasutamine.....	43
2.5.1 Moppeedijuhid	45

2.6	Kergliiklejad	46
2.6.1	Jalakäijaõnnetused.....	47
2.6.2	Jalgratturid.....	49
2.7	Korrakaitseliste politseipatrullide keskmine väljapanek ööpäevas	50
2.8	Politseioperatsioonid ja eripreventsioon.....	51
2.8.1	Näide analüüsipõhisest liiklusjärelvalvest.....	52
3.	Hinnang liiklusjärelvalve protsessile.....	55
3.1	Ettevõttepraktika II	55
3.2	Diplomieelne praktika	56
3.3	Ekspertintervjuud.....	58
3.3.1	Ekspertintervjuu meediaplaani kohta	65
3.4	Ettepanekud liiklusjärelvalve planeerimise efektiivsemaks muutmiseks	67
	Kokkuvõte	71
	Summary	73
	Viidatud allikate loetelu	74
	Lisa 1. Eesti rahvuslikku liiklusohutusprogrammi täiendavad tabelid	78
	Lisa 2. Turvavarustuse kasutamist puudutavad liiklusseaduse paragrahvid	81
	Lisa 3. Must jõulukaart.....	82
	Lisa 4. Ekspertintervjuud planeerijatega	83
	Lisa 5. Ekspertintervjuu meediaplaani kohta	86
	Tabelite ja jooniste loetelu	88

MÕISTETE JA LÜHENDITE LOETELU

Helkur – vahend inimese või muu objekti märgatavuse suurendamiseks pimedal ajal sellelt vahendilt valgusallika poole tagasi peegelduva valguse abil, mis on nähtav lähitulede valgusvihu vähemalt 150 meetrit ja kaugtulede valgusvihu vähemalt 300 meetrit [1].

Jalakäija – jalgsi või ratastoolis liikleja. Jalakäijaks loetakse ka rula, rulluiske või –suuski, tõukeratast või –kelku või muid sellesarnaseid abivahendeid kasutav liikleja. [1]

Jalgrattur - vähemalt kahe rattalise sõiduki, mis liigub sellega sõitva inimese või inimeste lihasjõul pedaalide või käsiväntade-hoobade abil, juht. Jalgratturiks loetakse ka jalgratta juhti, mis võib olla varustatud ka elektrimootoriga, mille maksimaalne püsi-nimivõimsus ei ületa 0,25 kilovatti. Jalgratturiks ei loeta ratastoolis liiklejat. [1]

Juht - isik, kes juhib sõidukit või maastikusõidukit, juhib või ajab teel loomi. Õppesõidu ajal loetakse juhiks ka mootorsõidukijuhi õpetajat või –juhendajat, eksamisõidul loetakse juhiks eksamineeritav. [1]

Liikleja – isik, kes osaleb liikluses jalakäija või juhina [1].

Liiklus – jalakäija(te) või sõiduki(te) liikumine ja paiknemine teel. Liikluseks loetakse ka kariloomade ajamist ja ratsutamist. [1]

Liiklusõnnetus – juhtum, kus vähemalt ühe sõiduki teel liikumise või teelt väljasõidu tagajärjel saab inimene vigastada, surma või tekib varaline kahju [1].

Mootorrattur – isik, kes juhib külghaagisega või külghaagiseta kahe rattalist mootorsõidukit (mootorratast). Mootorrattaks loetakse ka sümmeetrilise rataste asetusega kolmerattalist mootorsõidukit, mille sisepõlemismootori töömaht on üle 50 kuupsentimeetri või valmistajakiirus ületab 45 kilomeetrit tunnis, ning neljarattalist mootorsõidukit, mille tühi mass ei ületa 400 kilogrammi ja kuni 550 kilogrammi sõidukil, mis on ette nähtud kaubaveoks ning mille suurim kasulik võimsus ei ületa 15 kilovatti. [1]

Mootorsõiduk - mootori jõul liikuv sõiduk. Mootorsõidukiks ei loeta mootoriga jalgratast, pisimopeedi, maastikusõidukit, trammi ega sõidukit, mille valmistajakiirus on alla kuue kilomeetri tunnis. [1]

Mopeedijuht – isik, kes juhib kahe- või kolmerattalist mootorsõidukit, mille valmistajakiirus on üle 25, kuid mitte üle 45 kilomeetri tunnis ja mille töömaht sädesüütega sisepõlemismootori korral ei ületa 50 kuupsentimeetrit või muu sisepõlemismootori korral suurim kasulik võimsus ei ületa nelja kilovatti või mille suurim püsi-nimivõimsus elektrimootori korral on üle 0,25 kilovati, kuid ei ületa nelja kilovatti (mopeedi). Mopeediks loetakse ka eelnimetatud mopeedi tingimustele vastavat kerget neljarattalise mootorsõiduki juhti, mille tühimass ei ületa 350 kilogrammi. [1]

Sõiduk – teel liiklemiseks ettenähtud või teel liiklev seade, mis liigub mootori või muul jõul [1].

Sõitja – isik, kes kasutab liiklemiseks sõidukit, kuid ei juhi seda [1].

Lõputöös kasutatud lühendid:

EL – Euroopa Liit

PPA – Politsei- ja Piirivalveamet

RLOP – Eesti rahvuslik liiklusohutuse programm

VAAK – Siseministeeriumi valitsemisala arengukava

TTK – Tallinna Tehnikakõrgkool

OLE – Operation Lifesaver Estonia

ALIS – Politsei- ja Piirivalveameti analüüsi- ja andmelaoinfosüsteem

ERSO – European Road Safety Observatory

LS – Liiklusseadus

KarS – Karistusseadustik

MKM – Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

SISSEJUHATUS

Tänapäeva globaliseerunud maailmas on teeliiklus väga oluline, sest transport mõjutab oluliselt kaubandust ja majandust ning kokkuvõtvalt kõigi inimeste igapäevaelu. Igapäevaselt osaleb liikluses suurem osa inimestest ja seetõttu on liiklusohutus väga oluline vältimaks liikluses hukkumist vigastada saamist või kahjude tekkimist.

2009. aastal sai EL teedel surma üle 35 000 inimese, see tähendab ühiskonnale tohutuid kulusid, mis ulatusid 2009. aastal ligikaudu 130 miljardi euroni [2:2]. Seepärast on liiklusohutuse tagamine oluline, et vähendada liikluses hukkunute ja vigastatute arvu ning vähendada ühiskonnale majanduslikku kahju.

Lõputöö teema on aktuaalne, kuna Euroopa Liidu liiklusohutuse tegevusprogrammis 2011-2020 on liiklusjärelvalve toodud liiklejate väljaõppe ja koolitamise kõrval üheks põhitegevuseks kolmest [2:4].

Liiklusjärelvalve on üks kiiremini mõjuvaid liiklusohutuse parandamise meetmeid. Liiklusjärelvalve tõhususe parandamiseks tuleb politseikontrollid muuta piisavalt avalikuks, kuid samas ootamatuks, selgelt nähtavaks ja raskesti välditavaks ning regulaarselt pikema aja jooksul toimuvaks. Liiklusjärelvalve peab olema planeeritud, et suunata liiklusjärelvalve ressursi tõhusalt liiklusjärelvalve tegevustele, et muuta läbi selle liiklejate suunatud käitumist ja vähendada liiklusõnnetuste arvu. [3]

Käesolev lõputöö on uudne, sest autorile teadaolevalt ei ole TTK tudengid liiklusjärelvalve teemal lõputööd kirjutanud. TTK teeliiklusspetsialisti eriala õppekava sisaldab liiklusohutust, kuid mitte liiklusjärelvalvet, aga tänu praktikatele on autor õppeprotsessi jooksul TTK-s liiklusjärelvalve valdkonnaga tutvunud. Tallinna Ülikooli Haapsalu kolledžis liiklusohutuse eriala lõpetanud tudengitest ei ole autorile teadaolevalt keegi liiklusjärelvalve teemat lõputööna käsitlenud. Sisekaitseakadeemias on liiklusohutuse ja liiklusjärelvalve valdkonnast magistritöö kirjutanud Mari Draba „Kiiruskaamerate mõju liiklusohutusele Tallinn-Tartu maanteel“ [4] ning Tarmo Miilits „Noorte sõidukijuhtide riskikäitumine Eestis“ [5]. Politsei- ja Piirivalvekolledžis on liiklusohutust

ja –järelevalvet puudutava lõputöö kirjutanud Hannes Kullamäe „Võimalikud lahendused liiklusväärtegade menetlemise lihtsustamiseks“ [6], Ille Strom „Joobes juhtide poolt raskete liiklusõnnetuste põhjustamine ja nende karistamine Harjumaa näitel“ [7] ja Rene Birk „Liiklusõnnetuste sündmuskoha fikseerimisega seotud probleemid ja kaasaegsed meetodid liiklusõnnetuse sündmuskoha fikseerimisel“ [8], kuid sarnaselt käesoleva lõputööga teemat varasemalt käsitletud ei ole. Lõputöö uurimisaine on liiklusohutus ja uurimisobjekt liiklusjärelevalve, mida võib lugeda üheks osaks liiklusohutuse tagamisel.

Lõputöö eesmärgiks on välja selgitada kitsaskohad liiklusjärelevalve protsessis ja teha ettepanekuid, et muuta liiklusjärelevalve protsessi efektiivsemaks. Lõputöö läbiviimise metoodika on selgitatud teises peatükis (vt lk 28).

Püstitatud uurimisülesanded:

1. Analüüsida strateegilisi dokumente, mida liiklusjärelevalve planeerimisel aluseks võetakse.
2. Analüüsida politseis registreeritud statistilisi andmeid, et selgitada välja, kuidas on liiklusjärelevalve liiklusohutust mõjutanud, ja leida seoseid liiklusjärelevalve ning liiklusohutuse vahel.
3. Viia läbi ekspertintervjuud, et välja selgitada ekspertide arvamused liiklusjärelevalve kui protsessi toimimise kohta.

Käesolev lõputöö koosneb kolmest peatükist.

Esimeses peatükis analüüsib autor strateegilisi dokumente ja sihtgrupilisi teavituskampaaniaid, mille alusel liiklusjärelevalvet liiklusohutuse tagamiseks planeeritakse. Peatükis käsitletud materjalid võib jagada EL-i, Eesti Vabariigi ja PPA tasanditele.

Teises peatükis selgitab autor välja ja analüüsib, kuidas on liiklusjärelevalve liiklusohutust mõjutanud. Analüüsiks on autor kasutanud politseis registreeritud statistilisi andmeid. Samuti kajastab autor teemaga seonduvaid varasemalt läbi viidud teaduslikke uuringuid.

Kolmandas peatükis viib autor läbi ekspertintervjuud ja kirjeldab oma praktikakogemusi. Tulenevalt käesoleva lõputöö esimeses ja teises peatükis käsitletust, autori praktikakogemustest ja ekspertintervjuudest teeb autor ettepanekuid liiklusjärelevalve protsessi efektiivsemaks muutmiseks.

1. STRATEEGILISED DOKUMENDID

LIIKLUSJÄRELEVALVE PLANEERIMISES

Käesolev peatükk sisaldab avalikke strateegilisi dokumente, mille alusel PPA liiklusjärelevalvet planeerib. Käsiteldavad strateegilised dokumendid on võimalik jaotada EL-i, Eesti Vabariigi Valitsuse ja PPA siseselt koostatuteks. Lisaks strateegilistele dokumentidele sisaldab käesolev peatükk sihtgrupilisi teavituskampaaniaid, kus PPA-l on järelevalve roll. Autori poolt käsitletavad strateegilised dokumendid on liiklusjärelevalve planeerimisel olulised, sest nendes püstitatud eesmärgid ja nõuded tuleb liiklusohutuse tagamiseks täita.

Liiklusjärelevalve on politsei korrakaitseline tegevus jalakäijate, sõitjate ja juhtide õigete liiklusharjumuste kujundamisel liiklusalaste õigusaktide nõuete rikkumiste ja liiklusõnnetuste vähendamiseks ning üldise liiklusohutuse parandamiseks [9:3].

Strateegiline planeerimine on eesmärkide püstitamine ja nende saavutamise teede kindlaks määramine, juba toimunud tegevuste ja hetkeseisu hindamine, hinnangute põhjal järelduste tegemine, uute eesmärkide formuleerimine ning nende eesmärkide saavutamiseks vajalike praktiliste meetmete/abinõude väljatöötamine [10:6]. Strateegiline planeerimine aitab organisatsioonil luua raamistiku, milles kavandada ja hinnata kogu organisatsiooni tegevust, kuid ka iga üksiku töötaja töösooritust [10:4]. Võimalikud kasud strateegilisest planeerimisest on [10:18]:

1. paranenud otsustetegemine ressursipaigutuse suhtes eelarves;
2. parem ministeeriumi ja allasutuste arengukavade ja tegevuste kooskõla;
3. suurem juhtimiseefektiivsus ministeeriumites formaalselt seatud sihtide, ressursside prioritseerimise ja tulemuslikkuse hindamise kaudu strateegilises kontekstis;
4. lühem ja tõhusam eelarveprotsess ning selle tulemusena eelduste loomine riigi ressursside efektiivsemaks suunatuseks seoses kõrgkvaliteedilisemate eelarve projektidega, mis seonduvad finantspiirangutega;
5. tulevikukohustuste parem ennustatavus ja ebarealistlike poliitikakohustuste elimineerimine;

6. parem vastutavus läbi strateegilistes arengukavades sisalduva informatsiooni ja tulemusaruandluse nende arengukavade suhtes;
7. suurem pühendumus tulemuste saavutamisele vastukaaluna osapoolte kaasatusele strateegilise planeerimise protsessi ja organisatsiooni ning individuaalsete eesmärkide parem seostatus.

1.1 Euroopa Liidu strateegilised dokumendid ja teavituskampaaniad liiklusjärelvalve planeerimises

1.1.1 Euroopa Liidu liiklusohutuse tegevusprogramm

Kuna Eesti Vabariik kuulub EL-i liikmesriikide koosseisu, töötab Eesti Vabariik koos teiste liikmesriikidega samade tulemuste nimel ning täidab EL-i poolt kehtestatud strateegilisi eesmärke.

Seni on Euroopa Liidus läbi viidud kolm liiklusohutuse tegevusprogrammi ning hetkel on rakendunud neljas. Kuna Eesti liitus EL-iga aastal 2004, puudutavad Eesti Vabariiki kolmas ning neljas tegevusprogramm. Liiklusohutuse tegevusprogrammi on koostanud Euroopa komisjon (edaspidi komisjon). Tegevuskavade lõpus on toimunud analüüsimine ja järelhindamine, mille põhjal on kavandatud uus tegevuskava. Eesmärgiks on kujundada Euroopast ühtset liiklusohutusala, liikmesriikidelt oodatakse ühiste eesmärkide saavutamisse panust riiklike liiklusohutusstrateegiate näol ja tuleks kehtestada konkreetset riiklikud eesmärgid. Soovitakse ühtlustada EL-i piires liiklusohutuse taset. Koostöö komisjoni ja liikmesriikide vahel peab olema tihe, et jälgida edenemist ühiste eesmärkide suunas ja tõhustada andmete kogumist, kogemustevahetust, mestimist ja parimate tavade levikut. [2:2-15]

Paralleelselt liiklusohutuse tegevusprogrammiga on komisjon andnud 2011. aastal välja ka Valge raamatu. Dokumendi sisu on Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas. Valge raamat ei keskendu ainult teeliiklusele, vaid ka lennuliiklusele, raudteeliiklusele ning meretranspordile. Dokument keskendub pigem infrastruktuuriga seotud probleemidele, heitgaasidega seotud probleemidele ja käsitleb liiklusohutust põgusalt. [11:3-32]

Komisjon on välja andnud „Komisjoni teatis Euroopa parlamendile, nõukogule, Euroopa majandus- ja sotsiaalkomiteele ning regioonide komiteele“, kus käsitletakse poliitikasuuniseid liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011-2020. Alates 2010. aastast on sihiks vähendada EL-is liiklussurmade arvu 2020. aastaks poole võrra. [2:4] Komisjoni arvamuse kohaselt tuleks suuniste raames tegelda esmajoonel kolme meetmega [2:3]:

1. liikmesriikide olulisematest kogemustest ja tavadest lähtuva hästistruktureeritud ja sidusa koostöövormi kujundamine, mis looks tingimused liiklusohutuse poliitikasuuniste 2011-2020 tulemuslikuks rakendamiseks;
2. liiklusõnnetustes saadud vigastusi ja esmaabi käsitleva strateegia koostamine, et lahendada üha pakilisem ja kasvav vajadus vähendada vigastatute arvu;
3. turvalisuse suurendamine vähemkaitstud liiklejate, eelkõige mootorratturite jaoks, kelle puhul liiklusõnnetuste statistikast ilmnev suundumus on äärmiselt murettekitav.

Komisjon on seisukohal, et kõige esimene lüli liiklusohutuse ahelas on liikleja. Vaatamata mis tahes tehnilistele abinõudele sõltub liiklusohutuspoliitika tulemuslikkus lõppkokkuvõttes ikkagi just neist. Seetõttu on äärmiselt oluline liiklejate väljaõpe, koolitamine ja liiklusjärelvalve. [2:4]

EL-i liiklusohutuse tegevusprogrammis aastateks 2011–2020 on seatud kümneks aastaks seitse eesmärki, milleks on sõiduõpetuse ja täiendkoolituse tõhustamine, liikluseeskirjade täitmise liiklusjärelvalve tugevdamine, turvalisemate teede ehitamine, sõidukite turvalisuse parandamine, edendada liiklusohutuse suurendamiseks kaasaegse tehnoloogia kasutamist, tõhustada hädaabiteenust ja pöörata rohkem tähelepanu vähemkaitstud liiklejatele [2:5-10].

Lõputöö käsitleb eelpool nimetatud EL liiklusohutusprogrammist (2011-2020) süvendatult liiklusjärelvalve tugevdamise temaatikat. Liiklusreeglite täitmise järelvalve eesmärk on jaotatud neljaks alateemaks: liiklusohutuse alase teabe vahetamine riikide vahel, teavituskampaaniad, järelvalvet toetav sõidukitehnoloogia ja riiklikud järelvalve-eesmärgid [2:6-7].

Eelnenud loetelu esimesed kolm alateemat on küllaltki konkreetsed, aga neljanda alateema all soovib komisjon seada riiklikud kontrollieesmärgid, mis kajastuksid riiklikes järelvalvekavades. Seega jätab komisjon detailsema planeeringu iga liikmesriigi enda koostada [2:7].

Komisjon plaanib rakendada eesmärkide saavutamiseks järgmisi meetmeid [2:7]:

1. komisjon teeb liiklusohutusteabe piiriülese vahetamise ettevalmistamiseks koostööd Euroopa Parlamendi ja nõukoguga;
2. komisjon asub välja töötama ühist liiklusohutuse järelvalvestrateegiat, mis hõlmab:
 - 2.1 võimalust paigaldada väikestele tarbesõidukitele kiirusepiirajad ja alkolukkude kohustuslikuks muutmist teatavatel erijuhtudel;
 - 2.2 riiklike rakenduskavade koostamist.

Kolmas liiklusohutusprogramm rakendus 2. juunil 2003 ning lõppes 2010. aasta lõpus. Ka kolmanda liiklusohutusprogrammi eesmärgiks oli liikluses hukkunute arvu vähendamine poole võrra, kuid see ei õnnestunud. [2:3]

2011. aastal välja antud Valges raamatus on eesmärk, vähendada EL-is liiklusõnnetuste ohvrite arvu poole võrra, jäänud samaks, kuid tähtaeg on edasi lükatud 2020. aastaks [12:1]. Lisaks on Valges raamatus kehtestatud pikaajaline julge eesmärk saavutada maanteeliikluses hukkunute arvu nulltase 2050. aastaks [11:10].

2007. aastal tehtud vahekokkuvõttes leiti, et erinevus madala liiklusohutuse tasemega liikmesriikide ja paremate liiklusohutuse näitajatega liikmesriikide vahel suureneb. Parlamendiliikmed pidasid eriti oluliseks, et oleks võimalik tagada lubatud maksimaalse piirkiiruse ületamist, turvavöö mittekasutamist ja alkoholihoobes sõiduki juhtimist käsitlevate õigusaktide täitmine tõhusalt ka piiriüleselt. [13]

1.1.2 TISPOL - Euroopa liikluspolitsei liit

TISPOL on Euroopa liikluspolitseinike liit, mis loodi aastal 2000, eesmärgiga parandada liiklusohutust Euroopas. TISPOLI eesmärkideks on vähendada surmade ja avariide arvu Euroopa teedel, panna Euroopa liikluspolitseinikud tegema koostööd ning vahetama head praktikad, korraldada ja koordineerida üle-euroopalisi operatsioone ning kampaaniaid, süvendada analüüsipõhist liiklusjärelvalvet ning liiklusõpet, algatada ja toetada uuringuid Euroopa teedel ja arvestada liiklusohutuse küsimustes politsei arvamusega. Eesti liitus organisatsiooniga mais 2009. [14]

Igal aastal paneb TISPOL kokku ajakava läbiviidavatest politseioperatsioonidest, kus on kuupäevaliselt kirjas, millal ja kus politseioperatsioon läbi viiakse. Läbiviimiselt eristatakse üle-euroopalisi ning kindlates linnades toimuvad politseioperatsioonid. Eesti osaleb üle-euroopalistel politseioperatsioonidel, mille käigus kontrollitakse järgmisi valdkondi: veoautode ja bussijuhtide töö- ja puhkeajanõuetest kinnipidamine, veoautode ja busside tehnotingimustele vastavuse kontrollimine, turvavööde nõuetekohane kasutamine, lubatud piirkiirusest kinnipidamine, alkoholi- või narkojoobes juhtide tabamine. [15:4]

1.2 Eesti Vabariigi strateegilised dokumendid ja teavituskampaaniad liiklusjärelvalve planeerimises

1.2.1 Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm

Eesti Vabariigis on rakendatud RLOP, mis kehtestab osapooltele sh PPA-le liiklusohutuse valdkonnas esitatavad nõuded. Sarnaseid programme Eesti Vabariigis varasemalt läbi viidud ei ole. RLOP hõlmab aastaid 2003-2015 ja koosneb kolmest etapist. Igal aastal analüüsitakse ja antakse hinnang möödunud aasta tegemistele, tulemustele ja korrigeeritakse järgmise kolme aasta tegevuskava. Kuna EL püstitas 2001. aastal eesmärgi, milleks oli vähendada liiklusõnnetuses hukkunute arvu 2010. aastaks 50% võrra, püstitati RLOPi strateegilise eesmärgina visioon 100, mis tähendab, et aastaks 2015 tuleb Eestis saavutada olukord, mil liiklusõnnetustes hukkunute arv aastas ei ületa 100. Märksõnadena tuuakse välja koostööd liiklusohutusega kokkupuutuvate ametkondade, liitude, organisatsioonide, ettevõtete ning ühenduste vahel ja vabatahtlikku initsiatiivi. Näitena tuuakse põhjamaades tegutsevaid laste liiklusklubisid ja autoklubisid ning –liite. [16:1-6]

Esimene etapp viidi läbi aastatel 2003-2006 ja tegevuskavaks oli esmatahtsate, kiirelt toimivate ning odavate meetmete rakendamine. **Teine etapp** viidi läbi aastatel 2007-2010, eesmärgiks oli jätkata esimese etapi käigus efektiivseks osutunud meetmete elluviimist ja rakendada täiendavalt keerukamaid ning suurema maksumusega meetmeid. **Kolmas etapp** algas aastal 2011 ning lõppeb 2015. aastal. Kolmanda etapi tegevuskava on analüüsida kahe eelnenud etapi tulemusi ja rakendada täiendavalt keerukamaid ning suurema maksumusega meetmeid. [16:6]

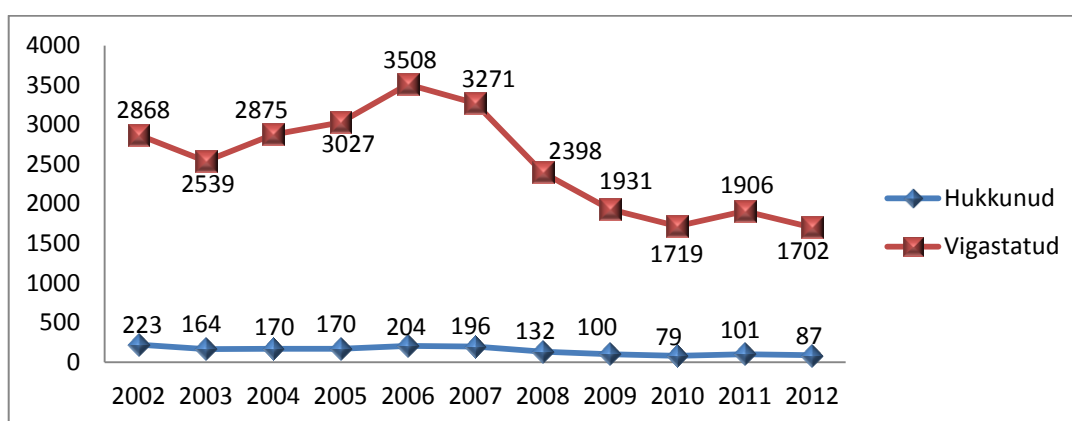


Diagramm 1. Eestis liikluses hukkunud ja vigastatud 2002-2012 (autori koostatud)

Esimest etappi iseloomustab asjaolu, et 2003. aastal hukkus liikluses 164 inimest, kuid 2006. aastal oli liikluses hukkunuid 204 ja liikluses vigastatute arv suurenes kolme aastaga 2539-lt 3508-ni (vt diagramm 1). [3]

Liiklusõnnetuste ja neis vigastatute arv suurenes asulasisestel teedel kiiremini kui asulavälistel teedel. Esimene etapp nägi ette peamisi tegevusi viies valdkonnas, milleks olid hoiakute kujunemine, koolitused, järelevalve, liikluskeskkond ja planeerimine. [17:12-24]

Esimese etapi analüüsi tellis Maanteeamet töögrupilt, kuhu kuulusid Dago Antov, Jüri Laving, Tiit Metsvahi ja Sulev Sannik. Töögrupp leidis, et rahvusliku liiklusohutusprogrammi realiseerimise tagatise ei suudetud realiseerida – puudus laiahaardeline ja süsteemne, erinevaid tegevusvaldkondi haarav koordineeritud tegevus. Koostööd riiklikul, regionaalsel ja kohalikul tasandil hinnati tagasihoidlikuks. Õigusregulatsiooni täiendamine oli lõpuleviimata ja rahastamise küsimus oli praktiliselt lahendamata, vabatahtlik initsiatiiv ei toetanud riiklikke eesmärke ega riik vabatahtlikku initsiatiivi. Leiti, et kuigi formaalselt on RLOP Vabariigi Valitsuse üheks tegevuskavaks, ei tegele valitsus ega MKM koos teiste asjassepuutuvate ministriumitega piisavalt liiklusohutuse sisuliste küsimustega. [17:4-25] Täitmata või osaliselt täidetud esimese etapi meetmed on välja toodud loetelus [17:25]:

1. uus LS kui dokument, millele tuginevalt saaks toimima hakata uue tegevuskava realisatsioon, ja mitmed muud vajalikud seadusaktid olid vastu võtmata;
2. veapunktsüsteemi käivitamine lükati tagasi;
3. MKM ei juhi ega koordineeri liiklusohutuse alast tegevust (puudub vastav talitus ja tegevus on nähtamatu);
4. regionaalne tegevus praktiliselt puudub (regionaalsed liiklusohutuskavad puuduvad, välja arvatud Raplamaa liiklusohutusprogramm, mida reaalselt samuti ei järgita ning mille realiseerimiseks vahendid sisuliselt puuduvad);
5. kohaliku tasandi tegevus on nõrk ja ebatõhus, plaanimistegevuses pole liiklusohutus prioriteetne; üksikud loodud liikluskomisjonid tegutsevad hajusalt üksikute päevaprobleemidega, aga mitte süsteemselt liiklusohutuse strateegiliste küsimustega;
6. politsei järelevalve ja jõudlus on nõrk, seaduslik alus elektroonse liiklusjärelevalve efektiivseks toimimiseks on ebaselge;
7. koolitus- ja haridussüsteem toimivad antud valdkonnas ebaregulaarselt ja sihipäratult.

Teise etapi rakendusplaanis seati kvantitatiivseks eesmärgiks vähendada liiklusõnnetustes hukkunute arvu vähemalt 130-ni ja vigastatute arvu 3000-ni aastas. Perioodil 2008-2011 vähenes liiklusohvrite arv peaaegu poole võrra (vt diagramm 1, lk 13). Liiklusolukorra kujunemisele 2008-2011 avaldas mõju majanduslangus ja suurenenud tööpuudus, millega kaasnesid liiklusintensiivsuse vähenemine ning kütusehinna suurenemine. Majanduse elavnemine 2011. aastal tõi taas kaasa

liiklusohvrite arvu suurenemise ja tungiva vajaduse senisest veelgi aktiivsemalt ja ressursisäästlikumalt viia ellu RLOP-i rakendusplaanis kavandatud. 101 liiklusõnnetustes hukkunud ja 1865 vigastatud aastal 2011 näitab selgelt kogu liiklustravalisuse tagasiminekut 2009. aasta tasemele, mil liiklusõnnetustes hukkus 100 ja sai vigastada 1931 inimest (vt diagramm 1, lk 13). Teises etapis tegeleti kaheksa valdkonnaga, milleks olid seadusloome, liiklusohutusalane korraldus, liiklusohutuse-alast tegevust toetavad meetmed, koolitused, liiklusohutuse kampaaniad, liiklusjärelvalve, liiklusõnnetute tagajärgede leevendamine ja liikluskeskkond. [18:3-39]

Liiklusjärelvalve valdkonnas seati eesmärkideks liiklusreeglite rikkujate arvu vähendamine, joobes sõidukijuhtide süül toimunud liiklusõnnetuste arvu vähendamine, automatiseeritud liiklusjärelvalve tõhustamine, sõidukite tehnilisest seisukorrast põhjustatud liiklusõnnetuste arvu hoidmine 2006. a tasemel [18:35-38].

Liiklusohutusprogrammi teise etapi täitmise aruande koostas Maanteeameti liiklusohutuse osakonna liiklusohutusprogrammi talituse juhataja asendaja Maria Pashkevic ja liiklusohutusalase olukorra ülevaate valmistas ette liiklusohutusprogrammi talituse peaspetsialist Sirje Lilleorg. Analüüsi käigus leiti, et enamik RLOP-i teises etapis planeeritud meetmetest ja tegevustest rakendus kas täielikult või osaliselt. Samuti paljude tegevuste rakendamise jätkamine kas juba käib või on lähiajal plaanis alustada nende rakendamisega. Tervikuna rakendusplaanis püstitatud eesmärgid liiklusõnnetustes hukkunute osas saavutati, kuigi mõned indikaatorid ei näidanud positiivset muutust soovitud mahu. Leiti, et erinevate ametkondade panus ja aktiivsus liiklusohutuse parandamisel on üsna erinev ja RLOP-i kolmanda etapi tegevuste rakendamisel tuleb kaasamise põhimõtet veelgi jälgida. [18:4-48]

Liiklusjärelvalve eesmärkide täitmisest annab ülevaate allolev tabel (vt tabel 1), kus võrreldakse omavahel teise etapi alg- ja lõppseisu. Kõigi eesmärkide indikaatorite lõppseis paranes võrreldes algseisuga.

Tabel 1

RLOP-i teise etapi liiklusjärelvalve indikaatorite võrdlus [18:45-46]	
Eesmärk 1	Liikluseeskirja rikkujate arvu vähendamine, joobnud sõidukijuhtide süül toimunud liiklusõnnetuste arvu vähendamine
Indikaatori algseis	Indikaatori lõppseis
1319 joobes sõidukijuhtide süül toimunud liiklusõnnetust	478 joobes sõidukijuhtide süül toimunud liiklusõnnetust 2011.aastal
Eesmärk 2	Automatiseeritud liiklusjärelvalve tõhustamine
Indikaatori algseis	Indikaatori lõppseis
Üks elektroonilise liiklusjärelvalve kaamera	17 kiiruskaamerat ja 30 mõõtepunkti
Eesmärk 3	Sõidukite tehnilisest seisukorrast põhjustatud liiklusõnnetuste arvu hoidmine 2006.a. tasemel
Indikaatori algseis	Indikaatori lõppseis
8 inimvigastustega liiklusõnnetust 2006. aastal	7 inimvigastustega liiklusõnnetust 2011. aastal

Kolmanda etapi strateegiline eesmärk aastateks 2012-2015 on 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 väärtusena 1500 [19:1].

Kolmas etapp hõlmab seitset valdkonda, milleks on liiklusohutusala korraldus, liiklusohutusala tegevust toetavad meetmed, haridus ja koolitus, liiklusohutuskampaaniad, liiklusjärelvalve, liiklusõnnetuste tagajärgede leevendamine ja liikluskeskkond [19:2-28].

Kolmanda etapi liiklusjärelvalve valdkond jaotub omakorda kolmeks meetmeks: liiklusjärelvalve tegevuse korraldamine, järelvalve liiklejate tegevuse üle, järelvalve liiklusvahendite tehnonõuetele vastavuse üle [19:9-11]. Lõputööd puudutavad eelnimetatud meetmetest liiklusjärelvalve tegevuse korraldamine ja järelvalve liiklejate tegevuse üle. (vt lisa 1)

1.2.2 VAAK - Siseministeriumi valitsemisala arengukava

Igal aastal paneb Siseministerium kokku VAAK-i, mille koostamine toimub ministeriumi osakondade ja valitsemisala asutuste koostöös. Tegevusvaldkond hõlmab Siseministeriumi

valitsemisalas sisejulgeoleku tagamisega seotud tegevusi, sh. tegevusi, mida viivad läbi Politsei- ja Piirivalveamet, Päästkeskused, Sisekaitseakadeemia ning Kaitsepolitsei. Tegevusvaldkonna strateegilised eesmärgid on inimeste ja vara suurem turvalisus, riigi suurem julgeolek, keskkonnakahjuga seotud õnnetustele reageerimise suurem võimekus, tasakaalustatud kodakondsus- ja migratsioonipoliitika ning Eesti kaasaegseim sisejulgeolekualane õpi- ja arenduskeskus. Ühe meetmena on VAAK-is liiklusohutus, mille eesmärgiks on liiklusturvalisuse suurendamine ja liikluses hukkunute ning vigastatute arvu vähendamine. See saavutatakse läbi koostöö ja politsei järelevalve tegevuste kombineerimise, sest kõige efektiivsemaks meetmeks on liiklejate käitumisharjumuste mõjutamine. [20:1-13] Järgnevalt on võrreldud liiklusjärelvalve valdkondi puudutavaid alapunkte VAAK 2011-2014, VAAK 2012-2015 ja VAAK 2013-2016 dokumentides.

2011-2014 VAAK

1. Analüüsipõhine liiklusjärelvalve

- 1.1 Aastaks 2014 ei hukku liikluses rohkem kui 103 inimest aastas. Hukkunute arvu vähenemine saavutatakse tõhusa liiklusjärelvalvega, ennekõike joobes mootorsõidukijuhtide ja lubatud sõidukiiruse ületajate avastamisega.
- 1.2 Võrreldes eelmise perioodiga on vähenenud joobeseisundis sõidukijuhtide süül toimunud ja turvavarustuse mittekasutamise tagajärjel surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arv.
- 1.3 Joobeekspertiiside teostamine tagatakse kõigis regioonides Eesti Kohtuekspertiisi Instituudi (EKEI) poolt.
- 1.4 Perioodi igal aastal sisaldab vähemalt 75% liiklusteemalistest meediakajastustest liiklusohutuslast teadlikkust suurendavat infot.
- 1.5 On loodud täiendavaid avalikke võimalusi elektroonselt teavitada politseid liiklusohutlike kohtade või olukordade kohta, võimalusel on läbi viidud elanikkonna küsitlus, infot kasutatakse pidevalt liiklusjärelvalve korraldamisel.

2. Automatiseeritud liiklusjärelvalve

- 2.1 Liikluse rahustamise ning liiklusjärelvalve tõhustamise kaudu liiklusõnnetuste ja nendes hukkunute hulga vähendamiseks on perioodi jooksul võetud kasutusele uued liiklusjärelvalvevahendid (automatiseeritud liiklusjärelvalve vahendid, GPS-seadmed, täppisalkomeetrid, laserkaugus-mõõtjad, video- ja digitaalkaamerad, narkojoobe tuvastamise kiirtestid, sõiduki sundpeatamise vahendid).
- 2.2 Kiirusrežiimist kinnipidamise üle teostatava liiklusjärelvalve tõhustamine on oluliselt vähendanud liiklusõnnetuste tagajärjel tekkivat majanduslikku kahju. [21:9-10]

2012-2015 VAAK

1. Hukkunute arvu vähenemise eesmärk seatakse vastavalt RLOP-ile. Hukkunute arvu vähenemine saavutatakse tõhusa liiklusjärelvalvega, ennekõike turvavarustuse mittekasutajate, joobes mootorsõidukijuhtide ja lubatud sõidukiiruse ületajate avastamisega.
 - 1.1 Aastaks 2015 on politseis 100 tõenduslikku alkomeetrit. Perioodil 2012-2015 vahetatakse välja amortiseerunud alkomeetrid ja soetatakse täiendavalt uusi.
 - 1.2 Ajavahemikul 2012-2015 vahetatakse välja amortiseerunud liiklusjärelvalveseadmed, sh soetatakse juurde uusi kiirusemõõtevahendeid.
2. Liikluse rahustamise ning liiklusjärelvalve tõhustamise kaudu liiklusõnnetuste ja nendes hukkunute vähendamiseks ning politsei võimekuse suurendamiseks on perioodi 2012-2015 jooksul võetud kasutusele uued liiklusjärelvalve teostamise vahendid. Tagatud on politsei rahastamine vastavalt RLOP-is püstitatud eesmärkidele.
3. Aastatel 2012-2015 on automaatse liiklusjärelvalve (kiiruskaamerad, ristmikukaamerad jms) kaudu loodud täiendavaid võimalusi liiklusõnnetuste tagajärjel hukkunute arvu ja tekkiva majandusliku kahju vähendamiseks.
4. Seoses suureneva reisijate- ja kaubaveo kontrollikohustusega (sh maanteeõidukite massi ja mõõtmete kontrollimine) soetatakse alates 2012. aastast igal aastal vähemalt 1 kaalubuss.
[20:13]

2013-2016 VAAK

1. 2013-2016 koostatakse ja rakendatakse iga-aastane üleriigiline liiklusjärelvalve plaan.
2. Liiklusjärelvalve plaanis ettenähtud tegevused hõlmavad 2013.aastal vähemalt 67% liiklusjärelvalve tööajast.
3. 2013. aastal on liiklusjärelvalve plaani prioriteetsed tegevused liiklusjärelvalve teostamisel:
 - 3.1 liiklusohutuse tagamine joobes juhtide liiklusest kõrvaldamisega (soovituslik mahuprotsent: 20%), sihtsuunitlusega politseiliste tegevuste kaudu tagatakse sõidukijuhtide joobekontroll vähemalt 230 000 isiku suhtes aastas;
 - 3.2 kiiruserežiimist kinnipidamise kontrollimine (soovituslik mahuprotsent: 20%);
 - 3.3 turvavarustuse kasutamise kontrollimine (soovituslik mahuprotsent: 10%);
 - 3.4 kergliiklejate ohutuse tagamine (soovituslik mahuprotsent: 12%);
 - 3.5 töö-, sõidu-, puhkeaja, teeseaduse- ning ohtliku veoseveo nõuete kontrollimine (soovituslik mahuprotsent: 12%).
4. Liiklusjärelvalve 2013-2016 planeeritud taseme tagamiseks:

- 4.1 on aastaks 2015 politseis kasutusel 100 tõenduslikku alkomeetrit (2011.a tase 71), perioodil 2013-2016 vahetatakse välja amortiseerunud alkomeetrid ja soetatakse täiendavalt uusi;
- 4.2 vahetatakse perioodil 2013-2016 välja amortiseerunud liiklusjärelvalveseadmeid sh soetatakse juurde uusi kiirusemõttevahendeid;
- 4.3 soetatakse perioodil 2013-2016 igal aastal vähemalt 1 kaalubuss, et tagada muuhulgas MKM-i arvutuste kaudu iga-aastaselt ette antud mahus kommertssõiduki juhtide kontrollimine (2012 maht – 37 125 sõidukijuhi tööpäeva teedel).
5. 2013-2016 tagatakse võimekus läbi viia kõikide statsionaarsete automaatsete kiiruskaamerate abil fikseeritud ja hoiatamismenetluse infosüsteemi abil tuvastatud mootorsõiduki vastutavate kasutajate suhtes kirjalik hoiatusmenetlus.
6. Kõigi liiklusõnnetuste menetlemise käigus tuvastatakse soodustingimused, mis soodustasid või võisid soodustada liiklusõnnetuse juhtumist. Menetlemise käigus selgunud soodustingimuste kõrvaldamiseks reageeritakse märgukirja või ettekirjutusega. [22:8-9]

Viimase kolme aasta eesmäärke võrreldes selgub, et igal aastal on PPA-le esitatavate nõuete maht suurenenud. 2013. aastal antakse töömahu normid ette konkreetsemalt kui varasematel aastatel. Igal aastal on aktuaalsed teemad liiklusõnnetustes hukkunute arvu vähendamine ja täiendava tehnoloogia soetamine ning uuendamine.

1.2.3 Eesti Vabariigi teavituskampaaniad

OLE on raudteeohutusega tegelev rahvusvaheline mittetulundusühing, mille tegevuse eesmärgiks on raudteedel toimuvate liiklusõnnetuste ning seeläbi vigastatute ja hukkunute arvu vähendamine [23]. Mittetulundusühing OLE, mis juhindub Operation Lifesaver Inc. töö põhimõtetest, asutati 2004. aastal. Operation Lifesaver sai alguse 1972. aastal USA-s ja esimese riigina Euroopas tutvus 2003. aastal programmiga Eesti Vabariigi esindaja. USA föderaalne Maanteeameti hinnangul on Operation Lifesaver alates 1972. aastast säästnud 11 000 inimest ja vältinud 54 000 vigastust. [24]

Esimest korda olid OLE korraldatavad kampaaniad PPA 2011. aasta liiklusjärelvalveplaani osa. See tähendab, et iga kord, kui teavitusega juhitakse jalakäijate või autojuhtide tähelepanu raudteeületusega seotud ohutusele, pöörab ka PPA nendele asjadele liiklusjärelvalves erilist tähelepanu. [25:22]

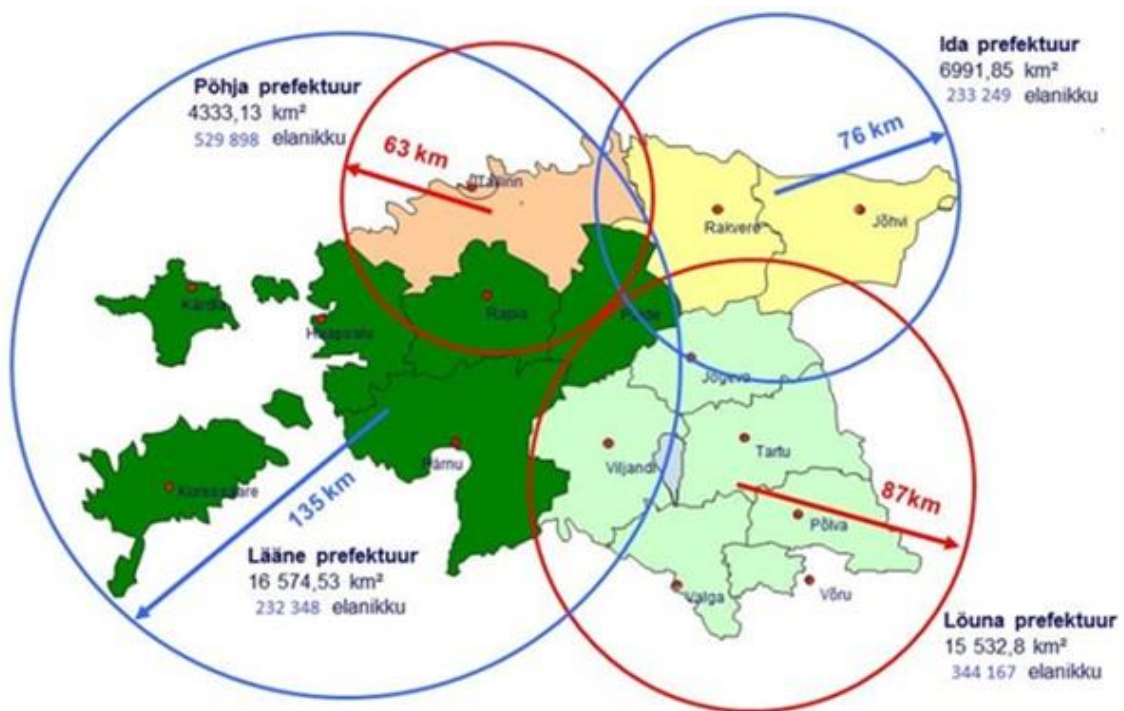
Maanteeameti liiklusohutuse kampaaniate eestvedajaks on Maanteeameti liiklusohutuse osakond, mille üheks ülesandeks on liiklejate teadlikkuse suurendamine ja nende hoiakute ning käitumise kujundamine. Selle ülesande täitmiseks korraldab Maanteeamet kommunikatsiooni-

kampaaniaid liiklusohutusalaselt teadlikkuse parandamiseks. Liiklusohutuskampaaniate põhiteemadeks on olnud turvavöö ja turvavarustuse kasutamine autos, jalgratturite ohutus, kahe rattalised liiklejad, joobes juhtimine, piirkiirus maanteel ja asulates, jalakäijate ohutus, helkuri kasutamine ja talvised sõiduvõtted. [26]

Liiklusohutuskampaaniaid viiakse läbi kindlatel ajaperioodidel koostöös PPA-ga. PPA suunab vastaval perioodil ettenähtud teemale kõrgendatud tähelepanu.

1.3 Politsei- ja Piirivalveameti liiklusjärelvalve aastaplaan

PPA koostab asutusesiseselt liiklusjärelvalve aastaplaani, milles lähtutakse VAAK-is püstitatud eesmärkidest ja liiklusohutuse olukorrast ning mille planeerimisperiood on aasta.



Joonis 1. Eesti Vabariigi jaotus prefektuurideks [3]

Eesti on jagatud neljaks prefektuuriks – Põhja, Ida, Lõuna ja Lääne (vt joonis 1). Iga prefektuur koostab piirkondliku liiklusjärelvalve plaani määrates tegevused allstruktuuriüksuste tasandil. Liiklusjärelvalve korraldamisel lähtutakse PPA liiklusjärelvalve plaanist, milles sätestatakse prefektuuridele nõuded. Liiklusjärelvalve planeerimisel ning teostamisel juhendatakse liiklusõnnetuste- ja liiklusohutusalasest analüüsist ja liiklusintensiivsuse seirest. Tuleb koostööd teha teiste riiklike struktuuridega, sealhulgas kohalike omavalitsuste, haridusasutuste, tolliga ja kolmanda sektoriga. Tuleb planeerida riskijuhtidele ja –liiklejatele suunatud tegevusi, vähemalt

korra kvartalis tuleb läbi viia oma tööpiirkondade ääremadel ühistegevusi naaberprefektuuriga. [9:9-11]

Järgnevalt käsitleb autor PPA 2011, 2012 ja 2013 aasta liiklusjärelvalve plaane. Autor ei analüüsi eraldi prefektuuride liiklusjärelvalve plaane, sest need pole avalikult kättesaadavad, aga autor on nendega tutvunud.

2011. aasta üleriigiline liiklusjärelvalve plaan rakendati järgmiste eesmärkide täitmiseks [27:3]:

1. liiklusõnnetustes on 2011. aastal hukkunud alla 118 liikleja;
2. inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv väheneb;
3. joobeseisundis sõidukijuhtide süül surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arv väheneb;
4. turvavarustuse eiramise tõttu toimunud surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arv väheneb;
5. hukkunud kergliiklejate arv väheneb;
6. liiklusjärelvalvet on teostatud analüüsipõhiselt;
7. liiklusjärelvalve ja liiklusohutuse alane meediaplaanide ühtlustamine koostööpartneritega.

Üleriigiline liiklusjärelvalveplaan on koostatud Vabariigi Valitsuse 20.02.2001 määruse nr 67 „Liiklusjärelvalve teostamise kord“ § 26 alusel ja tulenevalt VAAK 2011-2014 püstitatud eesmärkidest ning liiklusohutuse olukorrast. Plaaniga hõlmatakse mitte üle 50% liiklusjärelvalve tööajast. [27:3]

Prioriteetsed tegevused liiklusjärelvalve teostamisel on liikluse rahustamine, liiklusohutuse tagamine joobes juhtide liiklusest kõrvaldamisega, kiirusrežiimist kinnipidamise kontrollimine, juhtimisõiguseta sõidukijuhtide avastamine, turvavarustuse kasutamise kontrollimine, kergliiklejate ohutuse tagamine, automaatse liiklusjärelvalve rakendamine, liiklusohutuse tagamine raudteeülesõitudel, kommertssõidukite kontrollimine ja 01.07.2011 jõustunud LS rakendamine [27:3].

PPA liiklusjärelvalve 2011. aasta plaan on seotud Maanteeameti liiklusohutuskampaaniatega ja OLE raudteeohutuse kampaaniatega, mida omakorda hakkavad toetama ennetustegevuse plaan ja meediaplaan. Liiklusjärelvalve plaani täiendamine toimub jooksvalt vastavalt tekkinud olukorrale. Liiklusjärelvalve käigus tuleb esmajoonel pöörata tähelepanu liikluskultuuri parandamisele liiklejate abistamise, juhendamise, suunamise ja mõjutamise kaudu ennetades ja tõkestades õigusrikkumisi, määrates vajaduse korral ka väärteokaristusi. [27:3-4]

2011. aastal oli liikluses hukkunud kergliiklejate arv sama, mis tegevuskavas määratud oodatav tulemus (vt tabel 2). Liikluses turvavarustust mittekasutanud hukkunud, liiklusõnnetustes vigastatute ja inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv olid oodatavast tulemusest väiksemad vähem kui kuus protsenti. Liikluses joobes juhtide süül hukkunute ja liikluses hukkunute arvud olid oodatavast tulemusest madalamad vastavalt 14,29% ja 15,25%.

Tabel 2

2011. aasta liiklusjärelevalve aastaplaani tulemused [3]

Jrk	Nimetus	2011	2010	2009	2008	+/- (2011/ 2010)	+/- 3.a keskmise	Oodatav tulemus	Erinevus oodatavast tulemusest %
1.0	Liikluses hukkunute arv	100,00	79,00	100,00	132,00	21	-3	118,00	15,25%
2.0	Liikluses hukkunud joobes juhtide süül	18,00	13,00	26,00	35,00	5	-6	21,00	14,29%
3.0	Liikluses hukkunud kergliiklejad	38,00	24,00	32,00	58,00	14	0	38,00	0,00%
4.0	Liikluses turvavarustust mittekasutanud hukkunud	43,00	35,00	34,00	65,00	8	-1	44,00	2,27%
5.0	Liiklusõnnetustes vigastatud	1 879,00	1 742,00	1 931,00	2 386,00	137	-140	1 980,00	5,10%
6.0	Inimkannatanuga LÕ arv väheneb	1 477,00	1 349,00	1 501,00	1 865,00	128	-94	1 540,00	4,09%

2012. aasta üleriigilise liiklusjärelevalve plaani järgi toimus liiklusjärelevalve planeerimine järgmiste eesmärkide täitmiseks [28:3]:

1. 2015. aastal ei hukku liiklusõnnetustes enam kui 75 liiklejat;
2. inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv väheneb;
3. joobeseisundis sõidukijuhtide süül surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arv väheneb;
4. turvavarustuse eiramise tõttu toimunud surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arv väheneb;
5. hukkunud kergliiklejate arv väheneb.

Üleriigiline liiklusjärelevalve plaan on koostatud tulenevalt VAAK 2012-2015 püstitatud eesmärkidest ning liiklusohutuse olukorrast. Liikluse rahustamine toimub igapäevase liiklusjärelevalve käigus. Liiklusjärelevalve käigus tuleb esmajoones pöörata tähelepanu liikluskultuuri parandamisele, liiklejate abistamise, juhendamise, suunamise ja mõjutamise kaudu

ennetades ja tõkestades õigusrikkumisi, määrates vajaduse korral ka väärteokaristusi. Soovituslik mahuprotsent liiklusjärelvalvele pühendatud tööajast on 67%. [28:3-4]

Täiendavate liiklusohutust tõstvate tegevustena on ette nähtud liikluse rahustamine (pikivahe-, manöövrivite-, möödasõidu-, juhi märguannete-, tulede kasutamise-, foori keelava tule eiramise, -jt liiklusnõuete täitmise kontrollimine), et oleks tagatud sujuv ja ohutu liiklus, juhtimisõigusega sõidukijuhtide avastamine, jalakäija liiklusreeglite kontrollimine ja liiklusohutuse tagamine raudteeületuskohtadel [28:4].

PPA liiklusjärelvalve 2012. aasta plaan on seotud Maanteeameti liiklusohutuskampaaniatega, TISPOL teemanädalate ja OLE raudteeohutuse kampaaniatega. Liiklusohutuskampaaniatele täiendavalt on plaani lisatud koostöölepetest ja muudest õigusaktidest tulenevad politsei ülesanded liiklusjärelvalve teostamisel. Plaani täiendamine toimub jooksvalt vastavalt kujunenud olukorrale [28:4].

Vabariigi President esitas 2012. aasta algul küsimuse: „Miks pakub politsei raske jalaga ja joodikjuhtidele karistamisel allahindluskampaaniat, kus võimalikust rahatrahvist määratakse sageli viiendik või kolmandik või piirdatakse üldse hoiatusega?“, sama rõhutas ka siseminister. Eelpool öeldu nõudis järske ja karme meetmeid, et anda liiklusrikkujatele selge signaal hukkamõistust nende käitumisele. Tulenevalt ühiskonna ootustest ja vajadusest senisemast resoluutsemalt sekkuda liikluses toimuvasse, andis PPA peadirektor 27.04.2012 korraldusega nr 1.1-4/190 haldusjuhise rangema karistuspraktika rakendamiseks. [3]

Karistuspraktika ümberkujundamisel seati eesmärgiks, et menetlusalused isikud ja süüdlased tajusid politseipoolset sekkumist (karistamist) üleriigiliselt ühtemoodi. Liiklusjärelvalve plaanis toodi välja karistusõigusliku hinnangu andmise alused, karistuse suurust mõjutavad asjaolud, samalaadsete rikkumiste eest erinevate karistusliikide kohaldamise põhimõtted, kaalutusõiguse 0-nivoo ja rahatrahvi määramise nn trepisüsteem. [3]

Prioriteetsete väärtekoosseisude keskmiste karistuste struktuuris toimunud muutustest annab ülevaate autori poolt koostatud statistiliste andmete võrdlustabel (vt tabel 3). Aasta vaates ei olnud keskmiste karistuste muutus nii reljeefne, põhjuseks on asjaolu, et tegu on väga pika ja inertse protsessiga, kus ühe kuu tõusev trend ei suuda aasta pilti oluliselt mõjutada [3].

Tabel 3

Prioriteetsete väärtekoosseisude keskmised rahatrahvid 2011/2012 (eurodes) [3]

	2011	2012	% 2011/2012
LS § 201	Mootorsõiduki, maastikusõiduki või trammi juhtimisõigusega isiku poolt		
lg 1	114,7	135,5	18,10%
lg 2	353	339,2	-3,90%
LS § 224	Mootorsõiduki, maastikusõiduki või trammi juhtimine lubatud alkoholi piirmäära ületades		
lg 1	199,7	227,3	13,80%
lg 2	575,6	633,1	10,00%
LS § 227	Mootorsõidukijuhi poolt lubatud sõidukiiruse ületamine		
lg 1	32,9	38,2	16,10%
lg 2	76,5	91,3	19,30%
lg 3	306,3	340,2	11,10%
lg 4	538,9	580,1	7,60%
LS § 239	Turvavarustuse nõuetekohaselt kinnitamata jätmine		
lg 1	29	38,9	34,10%
lg 2	73,6	99,3	34,90%
LS § 259	Jalakäija, tasakaaluliikuri juhi, jalgratturi, pisimopeedijuhi, loomveoki juhi või sõitja poolt liiklusnõuete muu rikkumine		
lg 1	19,4	17,1	-11,90%
lg 2	54	62,7	16,10%

2011. aasta jääb Eesti liiklusjärelvalve ajalukku kui kõige hoiatusterohkem, mil enam kui 1/3 kõigist liiklusalastest väärtegudest lõppes hoiatustega. 2012 aprillis, kui liiklusjärelvalve plaanis kehtestati ühtsed kohtuvälise menetleja põhimõtted, juhiti kõigi ametnike tähelepanu tõsiasjale, et vastavalt väärtemenetluse seadustiku § 53 lg 1 saab hoiatusmenetlust korraldada ainult vähetähtsa väärteto puhul. Liiklusjärelvalve tõhustamise eelduseks oli keskendumine liikluses ohtu põhjustavale ja järelvalveressursi ümbersuunamine, siis välistati prioriteetsete ning liiklusohutust

tõstvate tegevuste hulgast vähetähtsad väärted. Kuigi esimeses kvartalis jätkus massiline hoiatuste kohaldamine, siis teine kvartal tõi kaasa olulise muutuse ja igapäevaste hoiatuste arv stabiliseerus. Suhteliselt lühikese ajaga saavutati mahu 7-kordne vähenemine. [3] 2012. aastal vormistati võrreldes 2011. aastaga 55,8% vähem ja kolme aasta keskmisega võrreldes 49% vähem hoiatusmenetlusi. (vt diagramm 2)

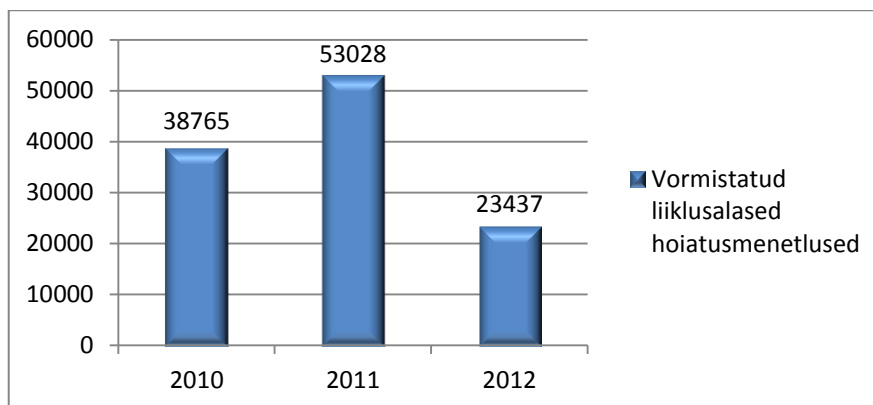


Diagramm 2. Vormistatud liiklusalased hoiatusmenetlused (autori koostatud)

2012. aastal on oodatavast tulemusest halvema resultaadi andnud liikluses hukkunud kergliiklejate ja liikluses turvavarustust mittekasutanud hukkunute valdkonnad (vt tabel 4). Liikluses hukkunute, joobes juhtide süül hukkunute, liiklusõnnetuses vigastatute ja inimkannatanutega liiklusõnnetuste arvud on 2012. aastal oodatavast tulemusest madalamad.

Tabel 4

2012. aasta liiklusjärelvalve aastaplaani tulemused [3]

Jrk	Nimetus	2012	2011	2010	2009	+/- (2012/ 2011)	+/- 3.a keskmine	Oodatav tulemus	Erinevus oodatavast tulemusest %
1.0	Liikluses hukkunute arv	87,00	101,00	79,00	100,00	-14	-6	93,00	6,45%
2.0	Liikluses hukkunud joobes juhtide süül	14,00	21,00	13,00	26,00	-7	-6	19,00	26,32%
3.0	Liikluses hukkunud kergliiklejad	38,00	39,00	24,00	32,00	-1	6	31,00	-22,58%
4.0	Liikluses turvavarustust mittekasutanud hukkunud	43,00	44,00	35,00	34,00	-1	5	37,00	-16,22%
5.0	Liiklusõnnetuses vigastatud	1 689,00	1 904,00	1 742,00	1 931,00	-215	-170	1 850,00	8,70%
6.0	Inimkannatanuga LÕ arv väheneb	1 364,00	1 487,00	1 349,00	1 501,00	-123	-81	1 440,00	5,28%

2013. aasta üleriigilise liiklusjärelevalve plaani järgi panustab politsei läbi koostöö ja järelevalve järgmiste eesmärkide täitmisel [9:3]:

1. vähendada Eestis 2015. aastaks liiklussurmade arvu võrreldes 2008-2010 aastate liiklussurmade keskmise arvuga ja saavutada olukord, kus liikluses ei hukkaks kolme aasta keskmisena enam kui 75 inimest aastas ja liiklusõnnetustes vigastatute arv ei ületaks 2013-2015 aastate keskmise väärtusena 1500;
2. joobeseisundis sõidukijuhtide osalus inimkannatanutega liiklusõnnetustes väheneb;
3. liiklusõnnetuses hukkunud turvavarustust mittekasutanud isikute arv väheneb;
4. traditsioonilise liiklusjärelevalve täiendamiseks arendatakse automaatset liiklusjärelevalvet.

Eesmärgid on võetud VAAK 2013-2016-st ja RLOP 2003-2015 rakendusplaan 2012-2015-st. Liiklusturvalisuse eesmärkide saavutamine eeldab, et piiratud ressursse kasutatakse võimalikult ökonoomselt ja efektiivselt. Parima tulemuse saavutamiseks tuleb lisaks politseilistele tegevustele teha tihedat koostööd meediaga ning riigi ja kohaliku tasandi sidusrühmadega. Liikluse rahustamine toimub igapäevase liiklusjärelevalve käigus. Liiklusjärelevalve käigus tuleb esmajoonel tähelepanu pöörata liikluskultuuri parandamisele - liiklejate abistamise, juhendamise, suunamise ja mõjutamise kaudu, ennetades ning tõkestades õigusrikkumisi. Plaaniga hõlmatakse 74% liiklusjärelevalvele pühendatud tööajast. [9:3-4]

Ette on nähtud ka täiendavad liiklusohutust tõstvad tegevused, milleks on liikluse rahustamine (pikivahe-, manöövrivõtte-, möödasõidu-, juhi märguannete-, tulede kasutamise-, foori keelava tule eiramise, - jt liiklusnõuete täitmise kontrollimine), et oleks tagatud sujuv ja ohutu liiklus, juhtimisõiguseta sõidukijuhtide avastamine, jalakäija, jalgratturi ja mopeedijuhi liiklusreeglite kontrollimine ja liiklusohutuse tagamine raudteeületuskohtadel [9:4].

PPA liiklusjärelevalve 2013. aasta plaan on seotud Maanteeameti liiklusohutuskampaaniatega, TISPOL teemanädalatega ja OLE raudteeohutuse kampaaniatega. Liiklusohutuskampaaniatele täiendavalt on plaani lisatud õigusaktidest ja koostöölepetest tulenevad politsei ülesanded liiklusjärelevalve teostamisel. Plaaniga täiendamine toimub jooksvalt vastavalt kujunenud olukorrale. [9:4]

Perioodi 2011-2013 liiklusjärelevalve plaanide võrdlus

Liiklusjärelevalve plaanid on küllaltki sarnaste põhimõtetega ja põhiosa on jäänud aastate lõikes samaks. Viimase kolme aasta liiklusjärelevalve plaanidest tuleb välja, et igal aastal on suurendatud

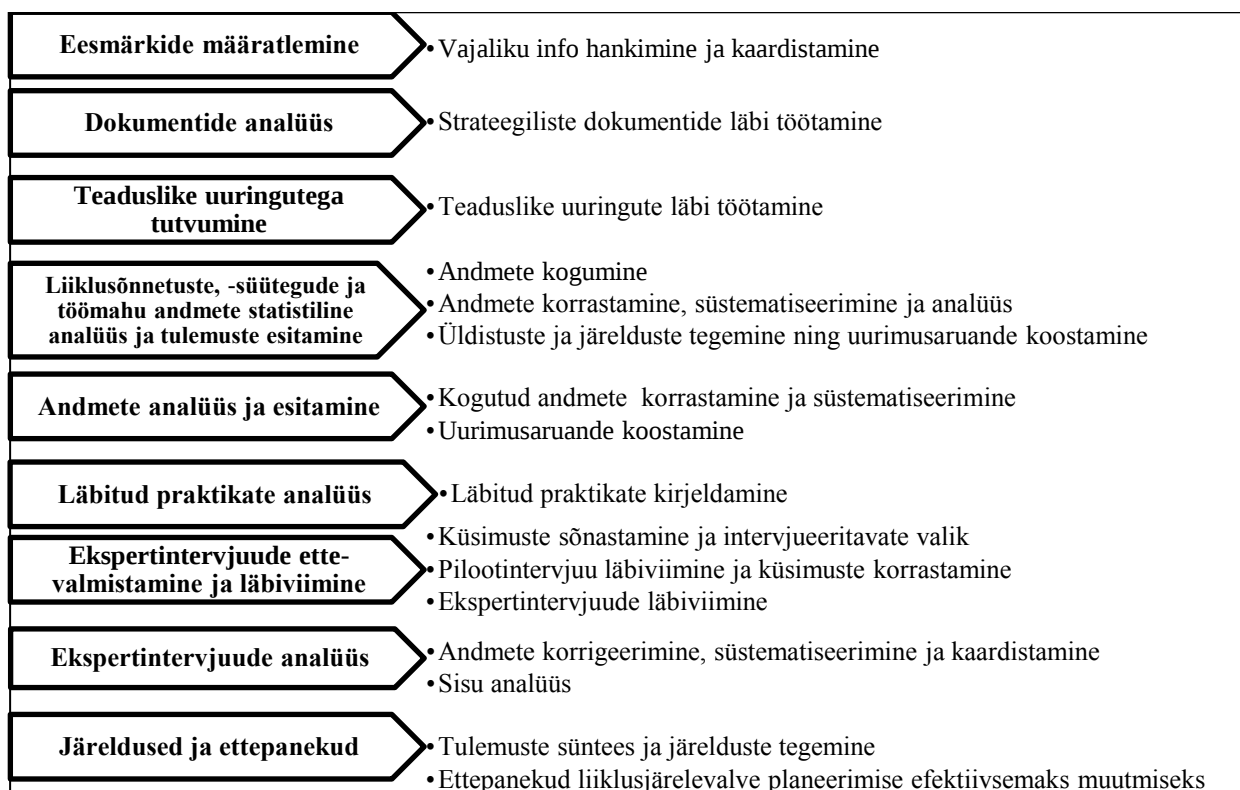
liiklusjärelvalvele pühendatud tööaja mahuprotsenti. 2011. aasta plaanis seati liiklusõnnetuses hukkunute vähendamise eesmärk samaks aastaks, kuid järgnevates plaanides 2015. aastaks. 2013. aasta plaanis on sellele punktile lisatud ka liiklusõnnetustes vigastatute arv. Täiendavaid liiklusohutust tõstvaid tegevusi oli kõige rohkem 2011. aasta plaanis. Kui 2011. aastal keskenduti partneritega koostöö ühtlustamisele ja analüüsipõhise liiklusjärelvalve süvendamisele, siis 2013. aasta plaanis on näha, et uus suund võetakse automaatse järelvalve arendamisele. Oluline muudatus leidis aset 2012. aastal, kui hakati LS rikkumise eest karmimaid karistusi määrama.

2. ANALÜÜSIPÕHINE LIIKLUSJÄRELEVALVE

Käesolevas peatükis kirjeldab autor, kuidas on tulemused aastatega politsei liiklusjärelvalve prioriteetsetes valdkondades muutunud. Arvestades eelmises peatükis võrreldud strateegilisi dokumente, analüüsib autor politsei poolt kogutud statistikat alkoholi- või narkomõju all olevate juhtide, piirkiiruse ületamise, nõuetekohase turvavarustuse kasutamise ja kergliiklejate kohta.

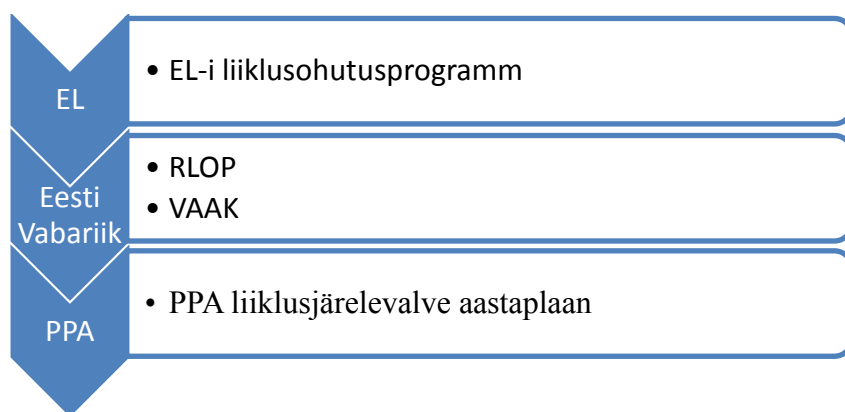
2.1 Lõputöö läbiviimise metoodika

Empiirilise osa uurimisülesandeks on välja selgitada, kas PPA on täitnud talle eelmises peatükis käsitletud strateegilistes dokumentides püstitatud eesmärgi, ja eesmärgiks on kaardistada liiklusjärelvalve planeerimine ning välja tuua ettepanekud, mida teha, et liiklusjärelvalve planeerimist liiklusohutuse tagamiseks efektiivsemaks muuta. Autor viis uurimuse läbi kolme etapiliselt ja kindlaks määratud protseduuri järgi (vt joonis 2).



Joonis 2. Etapiviisiline kaardistusuurimuse plaan (autori koostatud)

Uuringu esimeses etapis viib autor läbi sekundaaranalüüsi (dokumentide analüüs). Analüüsi käigus võrdleb autor erinevaid strateegilisi dokumente, mille alusel peab PPA liiklusjärelvalvet planeerima ja teostama. Dokumendid on toodud struktuuriliselt väheneva loogika alusel, milleks on Euroopa tasand, Eesti Vabariigi tasand ja PPA tasand (vt joonis 3). Dokumentides on toodud eesmärgid, mille täitmisega peab PPA liiklusjärelvalvet planeerides arvestama. Valimi moodustavad ainult avalikud dokumendid.



Joonis 3. Strateegiliste dokumentide struktuur (autori koostatud)

Uuringu teises etapis tutvub autor teaduslike uuringutega ja kogub statistilisi andmeid ALIS-es registreeritud liiklusõnnetuste ja avastatud süütegude ning korrakaitsete politseipatrullide keskmise väljapaneku kohta ööpäevas. Lõputöös on kasutatud perioodi 2010-2012 statistilisi andmeid, v.a automaatse kiirusemõõtmise alapeatükis olevad, mis hõlmavad perioodi 2008-2012. Automaatse kiirusemõõtmise ajalugu Eestis ei pidanud autor otstarbekaks lõputöös käsitleda, sest see teema on lähiajal leidnud palju meediakajastust. Valimi moodustavad lubatud piirkiiruse ületamise, alkoholi- või narkojoobes juhtide, nõuetekohase turvavarustuse kasutamise ja kergliiklejatega seotud statistilised andmed. Statistilisi andmeid analüüsides selgitab autor välja, kas PPA on ettenähtud eesmärgid täitnud ja otsib seoseid liiklusõnnetuste, avastatud süütegude ning töömahtude kohta, et neid liiklusjärelvalve planeerimisel arvestada. Kasutatud on ainult politseis registreeritud statistilisi andmeid (kui ei ole viidatud teisiti), Maanteeameti ja Liikluskindlustusfondi andmed võivad lõputöös esitatutest erineda.

Statistiliste andmete kogumine toimus kolme tööetapi läbi:

1. statistiline vaatlus, mille käigus hangiti uuritava nähtuse andmed;
2. vaatlusandmete esialgne töötlemine;

3. andmete analüüs, üldistuste ja järelduste tegemine, mille käigus toimus andmete süvendatud uurimine, nähtustevaheliste seoste otsimine ja mitmesuguste tegurite toime määramine ning uuritava nähtuse kohta järelduste tegemine vaatlusel kogutud andmetele tuginedes.

Andmeid analüüsiti tabelarvutustarkvaraga Microsoft Office Excel 2010.

Uuringu kolmandas etapis viib autor läbi ekspertintervjuud, kirjeldab enda seotust PPA-ga ja teeb järeldused ning ettepanekud, kuidas muuta liiklusjärelvalve planeerimist liiklusohutuse tagamiseks efektiivsemaks. Ekspertintervjuud viidi läbi struktureeritud kujul ja vastajateks olid Lääne prefektuuri liiklusjärelvalvetalituse juht Sander Peremees, Põhja prefektuuri liiklusjärelvalvekeskuse liiklustalituse juht Sirle Pai, Ida prefektuuri liiklusjärelvalve talituse juht Annika Elm, Lõuna prefektuuri korrakaitsebüroo Viljandi politseijaoskonna patrullteenistuse vanem Riho Rei, korrakaitsepolitseiosakonna liiklusbüroo liiklusjärelvalvetalituse juhtivkorrakaitseametnik Marili Kohava ning PPA kommunikatsioonibüroo peaspetsialist Tuuli Härson. Küsimuste sõnastamise aluseks võeti käesoleva lõputöö esimeses ja teises peatükis käsitletu ja autoripoolne huvi selgitamiseks välja ekspertide arvamusi ning arusaamu liiklusjärelvalve protsessist. Intervjuude eesmärgiks oli välja selgitada:

- Millised on ekspertide arusaamad liiklusjärelvalve protsessist?
- Kuidas liiklusjärelvalve protsess reaalselt läbi viiakse?
- Kuidas hindavad eksperdid liiklusjärelvalve protsessi toimimist?

Enne intervjuude läbiviimist andsid intervjuueeritavad suuliselt oma nõusoleku ekspertintervjuudes osalemiseks. Intervjuu, mis koosnes 11 küsimusest, viidi läbi elektroonselt e-kirja vahendusel ja intervjuueeritavatel oli vastuste edastamiseks aega üks nädal.

Analüüsi- ja andmelaoinfosüsteem ALIS

ALIS on PPA-s väljatöötatud ja kasutatav juhtimise infosüsteem, kuhu on integreeritud erinevate politsei andmebaaside andmed. Andmed on analüüsiks ja aruandluseks optimeeritud kujul. ALIS-es on võimalik teha standardaruandeid ja –päringuid paindlikult ja kiiresti ning analüütikul kasutada analüüsivahendeid. ALIS-e eesmärkideks on tõhustada politsei analüütilist tegevust toetamaks õigussüsteemi ja toetada politsei juhtimist, tõsta andmekvaliteeti ja muuta andmete kättesaadavus lihtsaks, kiireks ning pandlikuks. ALIS-est on võimalik saada informatsiooni väärtegade, rahatrahvide, liiklusjärelvalve, patrulltegevuse, alaealiste, kuritegude ja kriminaalmenetluste, jälitustöö, tagaotsimiste ja viisade kooskõlastamise kohta. Juurdepääs ALIS-ile võimaldatakse

taotluse alusel, autor sai juurdepääsu ALIS-ele tavakasutajana, kuna PPA ja autori vahel sõlmiti konfidentsiaalsusleping. [3]

2.1.1 TeLiiklusohutust puudutavad teaduslikud materjalid

Enne analüüsi koostamist ja selle põhjal järelduste tegemist tutvus autor erinevate teaduslike uuringutega, mis seostuvad lõputöös kajastatud teemadega. Käesolevas alapeatükis toob autor välja uuringute tulemused valdkonniti, mis on lõputöö teises peatüki analüüsi aluseks.

Lubatud piirkiiruse ületamine

Sõidukiirus on liiklusohutuse põhiprobleem. Sõidukiirus on seotud kõigi liiklusõnnetuste toimumisega - kui liiklusest sõidukiirus eemaldada, ei toimuks ka liiklusõnnetusi. Sõidukiirust loetakse otseselt 10% liiklusõnnetuste ja 30% hukkunuga liiklusõnnetuste toimumise põhjuseks. Piirkiiruse ületamine ja teeolusid arvestades valesti valitud sõidukiirus on mõlemad olulised liiklusõnnetuste põhjused. Sõidukiirusel on negatiivne mõju ühiskonnale, aga positiivne mõju sõiduajale. Juhid ei märka tavaliselt negatiivset mõju, vaid ainult sõidukiirusest tulenevaid positiivseid efekte. [29]

Transport Research Laboratory eesmärk on viia läbi liiklusega seotud erapooletuid ja kvaliteetseid uuringuid ning katseid [30]. 2000. aastal uuris Transport Research Laboratory töötaja Taylor sõidukiiruse ja liiklusõnnetuste sageduse seost. Uuringutest selgub, et sõidukiiruse suurendamine 1 km/h võrra toob kaasa liiklusõnnetuse tõenäosuse suurenemise asulasiseselt 1-4% ja asulaväliselt 2,5-5,5% olenevalt teede kvaliteedist. [31]

Austraalia Adelaide-i ülikooli liiklusõnnetuste uurimisrühm võrdles 1997. aastal piirkiiruse ületamisest tulenevat ohtu sarnaseks alkoholimõju all juhtimise ohtlikkusega. Uuringutest selgub, et piirkiiruse 60 km/h ületamine 5 km/h võrra võrdub alkoholimõjuga 0,5 mg alkoholi 1g vere kohta. Piirkiiruse 60 km/h ületamine 10 km/h võrra on võrdne alkoholimõjuga enam kui 0,8 mg alkoholi 1g vere kohta. [32:54]

SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) on iseseisev teaduslik instituut, mis on loodud liiklusohutuse arendamise ja uurimise eesmärgil [33], asutuse töötaja Ingrid van Schagen [34:1] uuris 2006. aastal sõidukiiruse ja liiklusõnnetusse sattumise riski vahelist seost. Uuringust selgus, et sõidukiiruse suurenedes 1% võrra, suureneb 2% tõenäosus vigastatuga liiklusõnnetuse toimumiseks, 3% tõenäosus inimestele tõsiselt vigastusi tekitava liiklusõnnetuse toimumiseks ja 4% tõenäosus hukkunuga liiklusõnnetuse toimumiseks. [35]

Eero Pasanen on tehnikaalase doktorikraadiga Helsingi transpordiameti töötaja [36]. Pasaneni 1991. aastal läbi viidud uuringust jalakäija hukkumise ja mootorsõiduki sõidukiiruse vahelise seose kohta selgus, et jalakäija tõenäosus mootorsõidukiga kokkupõrke tagajärjel hukkuda on mootorsõiduki sõidukiiruse 32 km/h korral 5%, mootorsõiduki sõidukiiruse 48 km/h korral 45% ja mootorsõiduki sõidukiiruse 64 km/h 85% [35].

Automaatne kiirusemõõtmine

ERSO on Euroopa liiklusohutust puudutav Internetilehekülg, millelt on võimalik hankida liiklusohutust puudutavaid andmeid ja uuringuid [37]. ERSO 2006. aastal koostatud ülevaade kiiruskaamerate kohta näitab, et kiiruskaamerast möödudes kestab selle efekt mõnest kilomeetrist kuni kümne kilomeetrini. Kui kiiruskaamerat on kerge märgata, on ka selle mõjuala enne kiiruskaamerat suurem. Suurim efekt on siiski kiiruskaamera vahetus läheduses. [38:3]

Kiiruskaamerasid puudutavates uuringutes kasutatakse erinevaid distantse kiiruskaamerast. Kõige tihedamini jääb see lõik vahemikku 0,5 kuni 1,5 km enne ja pärast kiiruskaamera asukohta [38:3].

Hollandis Gelderland-i, Utrecht-i, Noord-Brabant-i ja Overijssel-i provintides viidi 1990. aastate alguses läbi uuring statsionaarsete kiiruskaamerate mõju kohta. Omavahel võrreldi kiiruskaameratega ning kiiruskaamerateta teid, mille kiiruspiiranguks oli 80 km/h. Tulemused näitasid, et teedel, mille ääres olid kiiruskaamerad, langes keskmine kiirus 78-lt 72-le km/h ja rikkujate osakaal vähenes 38-lt 11%-le. Liiklusõnnetuste arv vähenes 35% võrra. [38:4]

Kiiruskaamerad võivad esile tuua ka ebasoodsaid efekte, nt kanguruefekti. See tähendab, et juht pidurdab äkitselt, kui ta kiiruskaamerat märkab, ja kiirendab järsult peale kiiruskaamerat. Arvatakse, et selline käitumine mõjub halvasti liikluse sujuvusele, keskkonnale ja liiklusohutusele. Paraku ei ole läbi viidud uuringud selle mõju ja ulatuse kohta. Teiseks on väidetud, et intensiivne kiiruskaamera järelevalve ühel teelõigul tekitab liiklusohutuse taseme languse teisel teelõigul, kuid see väide pole kinnitust leidnud. [38:4]

Alkoholi- või narkomõju all juhtimine

On jõutud järeldusele, et narkomõju all halvenevad juhtide oskused. Narkomõju all juhtimine on ohtlik ja mõjutab juhtimist mitmel viisil. Narkojoobes juhtidel väheneb reaktsiooniaeg ja keskendumisvõime, nad käituvad ettearvamatult ning agressiivselt. Narkojoove võib põhjustada iiveldust, hallutsinatsioone, paanikahooge, paranoiat, külmavärinaid, väsimust ja uimasust. Sellises

seisundis ei tohi mootorsõidukit juhtida, sest niimoodi ohustab juht ennast, sõitjaid ja teisi liikluses osalejaid. [39]

Alkoholi tarbinuna väheneb aju efektiivsus, pikeneb aeg informatsiooni jõudmisel silmadest ajuni, informatsiooni töötlemine muutub keerukamaks ja käsud lihastele võtavad kauem aega. Alkohol võib reageerimisega 10-30% võrra pikendada, samuti väheneb võime teha mitut tegevust üheaegselt. Alkohol vähendab võimet märgata eemal olevaid objekte ja nägemisvõime pimedal ajal võib väheneda 25%. Alkohol võib hägustada nägemist ja põhjustada topelnägemist. Alkohol võib suurendada enesekindlust, mistõttu võtavad inimesed alkoholijoobes suuremaid riske kui kainenena. [40:3] Seetõttu ei tohi mootorsõidukit alkoholimõju all juhtida, sest suureneb oluliselt liiklusõnnetusse sattumise võimalus.

Juhi risk liiklusõnnetusse sattuda sõltub tema alkoholijoobe tasemest. Kui juhi alkoholitase on 0,5 mg alkoholi 1 g vere kohta, kahekordistub risk liiklusõnnetusse sattuda. Kui juhi alkoholitase on 0,8 mg alkoholi 1 g vere kohta, suureneb võimalus liiklusõnnetusse sattuda seitsmekordselt. Kui juhi alkoholitase on 1,5 mg alkoholi 1 g vere kohta, suureneb võimalus liiklusõnnetusse sattuda 25 korda. [41]

Politseipatrullide väljapanek

Rootsis asuva Uppsala ülikooli psühholoogia osakond on tegelenud liiklusjärelvalve mõju uurimisega. Uurimustöid juhtis professor Lars Åberg ning ta kasutas nende läbi viimisel erinevate kaastöötajate abi. Åberg-i 1986. aastal läbi viidud uuringust liiklusjärelvalve mõju kohta selgub, et teelõigul, kus liiklusjärelvalvet suurendati vähemalt kahekordselt, vähenesid sõiduautode vahelised kokkupõrked 13% võrra. Tavapärase liiklusjärelvalve mahu juures vähenesid liiklusõnnetused 19% võrra. Ühe sõidukiga toimunud liiklusõnnetustes erinevust ei täheldatud. [42:3-4]

Åberg viis läbi uuringu liiklusjärelvalve mõju kohta 1989. aastal teelõikudel, kus lubatud maksimaalne piirkiirus oli 30 km/h. Politsei poolt patrullitavatel teelõikudel vähenes kiiruseületajate arv märgatavalt võrreldes teelõikudega, kus liiklusjärelvalvet ei teostatud. Juhtidega tehtud intervjuudest selgus, et 92% küsitletutest sõitis neil teelõikudel vähemalt kord nädalas. Juhtidest, kes liiklesid teelõigul, millel teostati liiklusjärelvalvet, väitis 71%, et on näinud viimase kolme aasta jooksul politsei poolt kontrollimist. Samas neist juhtidest, kes sõitsid teelõikudel, millel politsei liiklusjärelvalvet ei teostanud, oli politsei poolt kontrollimist näinud vaid 8%. Kui küsiti juhtidelt, kuidas nad hindavad tõenäosust, et politsei nad lubatud piirkiiruse ületamise pärast kinni peab, vastas 57% juhtidest, kes sõitsid politseivabal teelõigul, et risk on

vähem kui kord aastas. Patrullitaval teelõigul sõitvatest juhtidest arvas seda võimalus nii väikseks 30% vastanutest. [42:4]

1995. aastal telliti Norway Directorate of Public Roads poolt aruanne „Vaa“, mis oli mõeldud võtma kokku olulist informatsiooni autojuhtide kiirusevaliku kohta, et seda tõhusalt Norra liiklusjärelvalve strateegiates rakendada. Aruanne põhineb ametlikel uuringutel ning viidetele liiklusalasest kirjandusest. Aruandes leitakse, et isegi vähene liiklusjärelvalve teostamine avaldab mõju juhtide kiirusevalikule ja vahelejäämistunde suurendamisele. Väga vähene liiklusjärelvalve mõjutab valitud sõidukiirust. Meetme mõju suurendamiseks tuleks liiklusjärelvalve suunata kohalikele juhtidele ning regulaarsetele pendelrännet teostatavatele juhtidele. Samas täheldati, et mõju ei avalda eravärvides politseiautode kasutamine. [42:6-7]

Kiirusmõõtmistest selgub, et trahvi suuruste kahekordistamine ei mõjutanud oluliselt juhtide kiiruse valikut. Intervjuudest selgus, et ainult 1/3 juhtidest olid trahvide suurustega kursis. Selgus, et peaaegu pooled juhtidest pakkusid trahvisummat tegelikkusega võrreldes liiga madalaks. Uuringutest järeldatakse, et ei saa väita, et trahvid ei mõjutaks juhtide kiiruse valikut või et nad oleks täiesti kasutud. On võimalik, et trahvide mõju sõltub liiklusjärelvalve tõhususest. Kui liiklusjärelvalve puudub ja vahelejäämistunne samuti, siis ei oma trahvi suurus mingit mõju. [42:8]

2.2 Ülevaade liiklusjärelvalve tulemustest perioodil 2010-2012

Liiklusõnnetuste koguarvu moodustavad inimkannatanutega ja varalise kahjuga liiklusõnnetused. Liiklusalaste süütegude valimi moodustavad väärteod, mis on toime pandud autoveoseaduse, liikluskindlustusseaduse, liiklusseaduse, teeseaduse ja ühistranspordiseaduse nõudeid rikkudes ja kuriteod, mis kvalifitseeruvad KarS § 424 [43] nõuete rikkumise alla. Viimase kümne aastaga on liikluses hukkunute arv vähenenud ligikaudu 2,5 korda, mis on märkimisväärne tulemus (vt diagramm 1, lk 13).

Perioodi 2010-2012 võrreldes selgub, et politseis registreeritud liiklusõnnetuste koguarv on 4,2% võrra vähenenud, neist inimkannatanutega liiklusõnnetused 1,1% võrra suurenenud (vt diagramm 3).

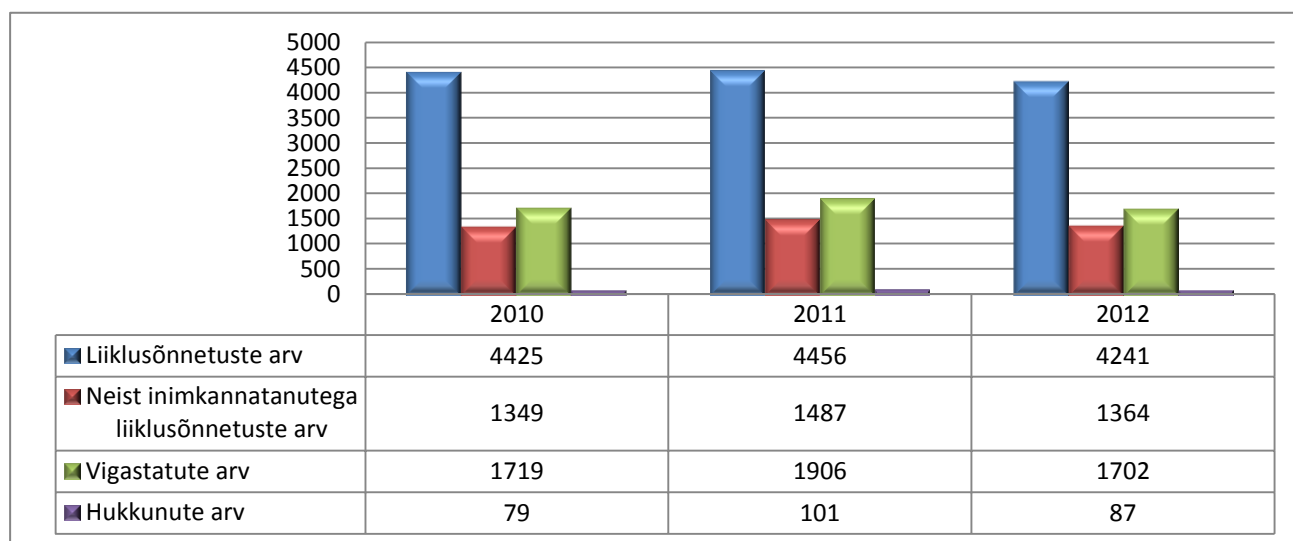


Diagramm 3. Liiklusõnnetuste üldandmed 2010-2012 (autori koostatud)

ALIS-es on liiklusõnnetused klassifitseeritud liikide järgi. Vastavalt liikidele moodustab analüüsitava perioodil liiklusõnnetustest kokkupõrge jalakäijaga 26,7%, kokkupõrge sõidukiga küljelt 19,1%, sõiduki teelt väljasõit 13,9%, kokkupõrge vastutuleva sõidukiga 10,4%, kokkupõrge teevälise takistusega 7,5%, muu liiklusõnnetus 6,1%, kokkupõrge ees liikuva sõidukiga 6%, kokkupõrge ees seisva sõidukiga 3,5%, sõiduki ümberpaiskumine teel 3,4%, sõidukite külgekokkupõrge 1,7%, kokkupõrge loomaga 1% ja kokkupõrge teel oleva takistusega 0,7%.

Liiklusõnnetustes vigastatute arv on vaadeldaval perioodil vähenenud 1%, aga hukkunute arv on suurenenud 10,1% (vt diagramm 3). Kui 2010. aastal avastati 148 751 liiklusalast süütegu, siis 2012. aastal avastati neid 142 469, mis on 4,3% võrra vähem.

Järgnevalt analüüsib autor, kas politsei poolt liiklussüütegude avastamise vähenemisega on vähenemise trend ka liiklusjärelvalve prioriteetsetes valdkondades.

2.3 Lubatud piirkiiruse ületamine

Maanteeameti hinnangul põhjustas Eestis 2011. aastal lubatud piirkiiruse ületamine 47% surmaga lõppenud liiklusõnnetustest [44]. Autor analüüsib politseis perioodil 2010-2012 registreeritud 146 222 piirkiiruse ületamise, 4200 inimkannatanutega liiklusõnnetuse, 5335 liiklusõnnetuses vigastatu ja 267 liiklusõnnetustes hukkunu statistilisi andmeid.

Lubatud piirkiiruse ületamist registreerib politsei igapäevase liiklusjärelvalve käigus ning korraldades vastavasisulisi politseioperatsioone. Alates 2010. aastast on liiklusjärelvalvesse kaasatud automaatne kiirusemõõtmine, kus statsionaarsed kiiruskaamerad registreerivad ööpäevaringselt piirkiiruse ületajaid. Piirkiirusest kinnipidamise hindamise üheks mõõdikuteks võib lugeda inimkannatanutega liiklusõnnetused, neis vigastatud ja hukkunud. Hindamise mõõdikud ja PPA poolt avastatud LS § 227 rikkumised on toodud tabelis (vt tabel 5). LS § 227 ei sisalda kiiruskaamerate poolt fikseeritud rikkumisi, vaid neid arvestatakse eraldi. Automaatse kiirusmõõtesüsteemi andmekogu vastutav töötleja on Maanteeamet ning andmekogu põhimääruse kehtestab MKM [1: § 199 lg 4;5].

Tabel 5

Piirkiiruse ületajate statistilised andmed 2010-2012 (autori koostatud)

Mõõdik	2010	2011	2012	3 a keskmine
Inimkannatanutega LÕ arv	1 349	1 487	1 364	1 400
Liiklusõnnetuses vigastatud	1 742	1 904	1 689	1 778
Liikluses hukkunute arv	79	101	87	89
LS § 227 avastatud rikkumised kokku	46 599	49 182	50 441	48 741
Automaatkontrolli poolt avastatud rikkumised	30 804	58 592	43 740	44 379

Lubatud piirkiiruse ületamise avastamine on karistatav LS § 227 alusel, mis koosneb neljast lõikest [1]:

- lõige üks sätestab piirkiiruse ületamist kuni 20 km/h;
- lõige kaks sätestab piirkiiruse ületamist 21-40 km/h;
- lõige kolm sätestab piirkiiruse ületamist 41-60 km/h;
- lõige neli sätestab piirkiiruse ületamist rohkem kui 61 km/h.

Neljas lõige kehtib alates 2011. aasta juulist, mil jõustus uus LS, varasematel aastatel on kolmas ja neljas lõige kokku arvestatud, mistõttu ei kajasta 2010. aasta andmed sama olukorda kui 2012. aastal. Kui võrrelda kolme aasta keskmiseid tulemusi, siis avastatud LS § 227 rikkumiste koguarvust moodustab lõige kaks 56%, lõige üks 40,7%, lõige kolm 3% ja lõige neli 0,3%. Võib järeldada, et 96,7 % lubatud piirkiiruse ületajatest ei ületa lubatud piirkiirust üle 40 km/h. Lubatud piirkiirust ületatakse kõige sagedamini 21-40 km/h, sellest 15,3% võrra vähesematel juhtudel kuni 20 km/h, üle 40 km/h ületatakse vaid 3,3% juhtudest. Perioodil 2010-2012 on LS § 227 avastamine

suurenenud 8,2% (vt tabel 5, lk 36). 2011. aastal suurenes LS § 227 avastamine võrreldes 2010. aastaga 5,5% võrra ning 2012. aastal võrreldes 2011. aastaga 2,6%. Inimkannatanutega liiklusõnnetused on analüüsitaval perioodil suurenenud 1,1%, neis vigastatute arv on vähenenud 3% ja neis hukkunute arv on suurenenud 10,1%.

Kui 2010. aastal avastati politseioperatsioonide käigus 449 piirkiiruse ületamist, siis 2012. aastal avastati 1021 piirkiiruse ületamist. Olenemata sellest, et 2012. aastal avastati politseioperatsioonidega 2% LS § 227 kogurikkumistest, on pühendatud vastavateemalistele politseioperatsioonidele iga aastaga rohkem töötunde kui varasematel aastatel. [3]

Vaatamata sellele, et LS § 227 avastamine on kolme aastaga 8,2% suurenenud, on hinnatavatest mõõdikutest vähenenud ainult liiklusõnnetuses vigastatute näitaja, mistõttu on PPA saavutanud vaid ühe eesmärgi kolmest.

2.3.1 Automaatne kiirusemõõtmine

Autor analüüsib perioodil 2010-2012 politseis registreeritud 133 136 automaatse kiirusemõõtmise käigus tuvastatud kiiruse ületamise ja 186 kiiruskaamerate mõjualas toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetuse andmeid. Analüüsi aluseks on kõigi kiiruskaamerate tuvastatud rikkumiste arv kuude lõikes, välja selgitamaks, millisel ajal tuvastavad kiiruskaamerad enim kiiruse ületamist (vt diagramm 4).

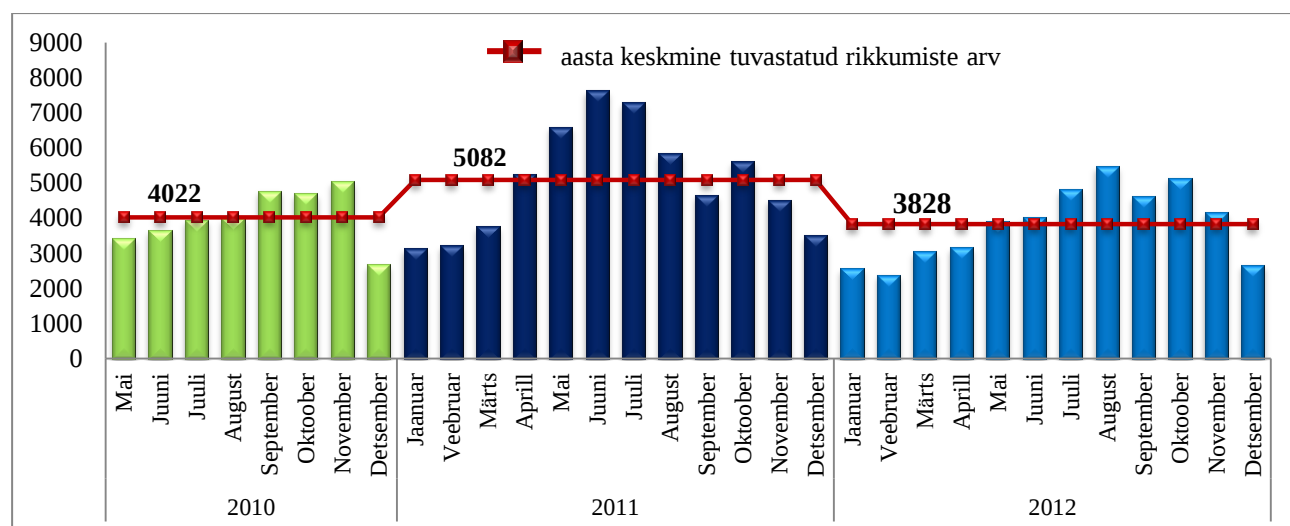


Diagramm 4. Aastatel 2010-2012 kiiruskaamerate poolt tuvastatud rikkumise arv (autori koostatud)

Andmeid analüüsid tuleb arvestada, et kiiruskaamerate ja mõõtepunktide arv on perioodi jooksul suurenenud, mistõttu on tegelik võrdlusmoment väike. Samuti ei ole analüüsis arvestatud, et kiiruskaamerad ei paikne kogu aeg samades mõõtepunktides, mistõttu ei pruugi igal aastal samal

kuul kiiruskaamerad samas mõõtepunktis asuda. Tulemusi mõjutab asjaolu, et 2010. aastal oli liiklussageduse arv põhimaanteedel madalam kui järgnevatel aastatel [45:3]. Kuna kiiruskaamerad alustasid tööd 2010. aasta maist, siis on enne seda varasemate kuude puhul arvestatud kahe aasta ja alates maist kolme aasta keskmisi tulemusi. Rikkumiste arv suureneb märtsis võrreldes veebruariga 21,7% ja suurenemine jätkub aprillis 23,2%, mais 11,8% ning juunis 0,1% (vt diagramm 4, lk 37). Juulis hakkab rikkumiste arv vähenema, võrreldes juuniga toimub vähenemine 1,4% ja jätkub augustis 3,1%, septembris 3,4%, oktoobris 2,7%, novembris 11,1%, detsembris 21,7%, jaanuaris 3,4% ja veebruaris 1,6%. Sellest statistikast tuleks lähtuda liiklusjärelevalve planeerimisel, sest selgub, et kõige rohkem tuvastatakse kiiruseületamist perioodil mai-september, seetõttu tuleks sellel perioodil suunata täiendavat liiklusjärelevalvelist tegevust kiiruskaameratega kaetud teelõikudele. Autor arvab, et perioodil mai-september on kiiruskaamerate poolt tuvastatud rikkumisi rohkem, mis võib tuleneda sesoonsusest ja aktiivsest puhkuseperioodist. Mõju võib avaldada ka tavapärasest suurem hulk turiste, kes osalevad Eesti liikluses.

Tallinn-Tartu maanteele paigaldatud kiiruskaamerad alustasid tööd 2010. aasta mais [3]. Allpool on toodud diagramm, mis kujutab toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetusi teelõigul, kuhu olid 2012. aasta lõpuks mõõtmispunktid paigaldatud. Samuti on diagrammil välja toodud mõõtmispunktide vahetus läheduses (raadiusega 1 km) toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetused (vt diagramm 5).

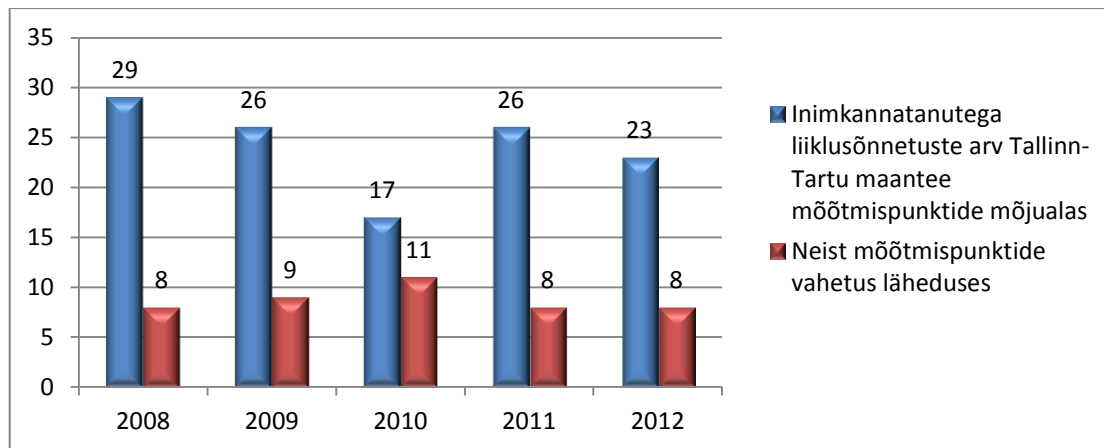


Diagramm 5. Tallinn-Tartu maantee kiiruskaamerate mõjualas toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetused aastatel 2008-2012 (autori koostatud)

Perioodil 2008-2012 on Tallinn-Tartu maanteel kiiruskaamerate mõjualas (ala, mis on kaetud kiiruskaameratega) vähenenud inimkannatanutega liiklusõnnetused 20,7% ja mõõtmispunktide vahetus läheduses on jäänud inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv samaks (vt diagramm 5). Kõige rohkem vähenesid inimkannatanutega liiklusõnnetused (34,6%) 2010. aastal, mil esimesed

kiiruskaamerad paigaldati. 2011. aastal toimus inimkannatanutega liiklusõnnetuste suurenemine 52,9% ja 2012. aastal vähenemine 11,5%. Inimkannatanutega liiklusõnnetused mõõtmispunktide vahetus läheduses suurenesid 2009. aastal ühe ja 2010. aastal kahe liiklusõnnetuse võrra, kuid 2011. ja 2012. aastal on vähenenud inimkannatanutega liiklusõnnetused võrreldes 2010. aastaga kolme võrra ja on saavutanud 2008. aasta taseme. Autor järeldab, et kiiruskaamerate mõju inimkannatanutega liiklusõnnetuste vähendamisel oli suurim 2010. aastal, mil kiiruskaamerad tööd alustasid, aga järgnevatel aastatel on inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv võrreldes 2010. aastaga kiiruskaamerate mõjualas suurenenud. Autor julgeb väita, et 2010. aastal polnud veel liiklejad kiiruskaameratega harjunud ja liiklesid kiiruskaamerate mõjualas ettevaatlikumalt, kuid järgnevatel aastatel on liiklejate teadlikkus ning harjumus kiiruskaamerate osas kasvanud, mistõttu ei pöörata neile enam nii palju tähelepanu.

Perioodil 2008-2012 suurenes Tallinn-Tartu maanteel kiiruskaamerate mõjualas toimunud liiklusõnnetustes vigastatute arv 28%, neist kiiruskaamerate mõõtepunktide vahetus läheduses 57%. 2010. aastal, mil kiiruskaamerad paigaldati, on toimunud Tallinn-Tartu maanteel kiiruskaamerate mõjualas inimkannatanutega liiklusõnnetuste tagajärjel vigastatute vähenemine 40%, kuid järgnevate aastatega on liiklusõnnetustes vigastatute arv märgatavalt suurenenud. Perioodil 2010-2012 suurenes liiklusõnnetustes vigastatute arv teelõigul 119% ning kiiruskaamerate vahetus läheduses 16% võrra.

Liiklusõnnetustes hukkunute arv Tallinn-Tartu maantee kiiruskaamerate mõjualas suurenes perioodil 2008-2011 viielt seitsmele, aga 2012. aastal vähenes kolmele. Mõõtepunktide vahetus läheduses hukkus liiklusõnnetuse tagajärjel 2008. aastal üks ja 2010. ning 2011. aastal neli inimest.

Tallinn-Pärnu maanteele paigaldatud kiiruskaamerad alustasid tööd detsembris 2010, seega on mõistlik nende mõju hinnata aastatel 2011 ja 2012 [3]. Diagrammil on esitletud inimkannatanutega liiklusõnnetused Tallinn-Pärnu maantee teelõigul, kuhu olid 2012. aasta lõpuks paigaldatud kiiruskaamera mõõtmispunktid. Eraldi on välja toodud inimkannatanutega liiklusõnnetused kiiruskaamerate vahetus läheduses raadiusega 1 km (vt diagramm 6, lk 40).

Perioodil 2008-2012 vähenes inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv Tallinn-Pärnu maantee mõõtmispunktide mõjualas 22,2% ja mõõtmispunktide vahetus läheduses 62,5% (vt diagramm 6, lk 40). Kõige vähem toimus vaadeldaval perioodil inimkannatanutega liiklusõnnetusi mõõtmispunktide mõjualas 2011. aastal, mil toimus kümme inimkannatanutega liiklusõnnetust. 2011. aastal toimus mõõtmispunktide vahetus läheduses üks inimkannatanutega liiklusõnnetus, mis

on võrreldes 2012. aastaga kaks ja 2008. aastaga seitse liiklusõnnetust vähem. Autor järeldab, et kiiruskaamerate efektiivsus Tallinn-Pärnu maanteel oli suurim 2011. aastal, mis oli nende esimene tööaasta, ja julgeb väita, et selle põhjus on sama, mis Tallinn-Tartu maantee kiiruskaameratega kaetud teelõikudel (vt lk 39).

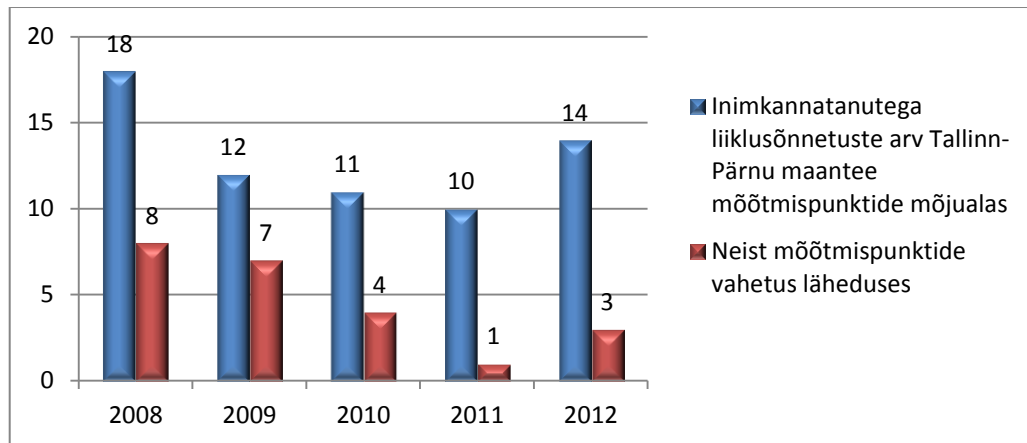


Diagramm 6. Tallinn-Pärnu maantee kiiruskaamerate mõjualas toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetused aastatel 2008-2012 (autori koostatud)

Andmeid analüüsid selgus, et 2011. aastal vähenes liiklusõnnetustes vigastatute arv Tallinn-Pärnu maantee mõõtmispunktide mõjualas võrreldes 2010. aastaga, kui liiklusõnnetustes vigastatute arv oli perioodi 2008-2012 suurim, 25-lt 11-le, kuid 2012. aastal suurenes liiklusõnnetustes vigastatute arv 18-ni. Perioodil 2008-2012 on liiklusõnnetustes vigastatute arv kiiruskaameratega kaetud teelõigul vähenenud 14,3%. Perioodil 2008-2010 suurenes liiklusõnnetustes vigastatute arv mõõtmispunktide vahetus läheduses kaheksalt kolmeteistkümnele, kuid 2011. aastal vähenes ühe ja 2012. aastal kolme võrra.

2008. aastal hukkus liiklusõnnetustes Tallinn-Pärnu maantee mõõtmispunktide mõjualas viis, perioodi 2009-2011 igal aastal kaks ja 2012. aastal kolm liikluses osalenut. Mõõtmispunktide vahetus läheduses hukkus liiklusõnnetuse tagajärjel 2008. aastal kolm, 2009. aastal üks ja 2010. aastal kaks inimest. 2011. ja 2012. aastal ei ole mõõtmispunktide vahetus läheduses ühtegi liikluses osalenut hukkunud.

Tallinn-Narva maanteele paigaldatud kiiruskaamerad on veebruariks 2013 töötanud ligikaudu pool aastat ning seetõttu on mõjusid hinnata liiga vara [3].

2013. aasta märtsi seisuga on kiiruskaamerate poolt tuvastatud kiiruse ületamisi kõige rohkem Volkswageni juhtide poolt (15 038), millel järgnevad Audi (11 249), BMW (9264), Toyota (8372), Mercedes-Benz (8218), Ford (7278), Volvo (6188), Opel (5700), Honda (4945) ja Mazda (4587).

2.4 Alkoholi- või narkomõju all olevad juhid

2012. aastal hukkus joobes juhi süül 14 inimest, mis on 16,1% kõigist 2012. aastal liikluses hukkunudest. Narkojoobes juhid moodustasid 2012. aastal joobes juhtidest 6,5%, mistõttu ei pea autor oluliseks narkojoobes ja alkoholijoobes juhte eraldi vaadelda, vaid vaatleb neid kogumina joobes juhid.

Autor analüüsib politseis perioodil 2010-2012 registreeritud 2014 alkoholi- või narkomõju all olevate juhtide süül toimunud liiklusõnnetust, neis 839 vigastatu ja 48 hukkunu ning 25 101 avastatud alkoholi- või narkomõju all oleva juhi süüteo andmeid.

Lubatud alkoholi piirmäära ületamisel lähtub politsei LS § 224 [1] ja joobes juhtide liiklusest kõrvaldamisel KarS § 424-st (mootorsõiduki, maastikusõiduki ja trammi juhtimine joobeseisundis) [43]. LS § 224 jaguneb lõigeteks, kus esimeses lõikes jääb juhi alkoholisisaldus 1g veres vahemikku 0,2-0,49 mg ja teises lõikes vahemikku 0,5-1,49 mg [1]. Nende lõigete puhul kvalifitseeritakse juht alkoholi piirmäära ületanud sõidukijuhiks. Kui juhi alkoholisisaldus ühe grammi vere kohta on suurem kui 1,49 mg, on tegu kuriteoga KarS § 424 alusel ja juht kvalifitseeritakse alkoholijoobes sõidukijuhiks. Narkojoobes juhtimist kvalifitseeritakse samuti KarS § 424 alusel kuriteoks [43]. Joobes ja alkoholi piirmäära ületanud sõidukijuhte koos vaadeldes kasutatakse politseis kokkuleppelist väljendit „alkoholi- või narkomõju all olev juht“. PPA kasutab liiklusolukorra hindamiseks mõõdikuid. Alkoholi- või narkomõju all olevate juhtide olukorra hindamise mõõdikuks on joobes juhtide süül hukkunute arv (vt tabel 6).

Tabel 6

Alkoholi- või narkomõju all olevate juhtide statistilised andmed 2010-2012 (autori koostatud)

Mõõdik	2010	2011	2012	3 a keskmine
Avastatud LS § 224 rikkumised	4 679	5 261	5 234	5 058
Avastatud KarS § 424 rikkumised	3 146	3 423	3 358	3 309
Alkoholi- või narkomõju all oleva juhi põhjustatud liiklusõnnetused	664	700	650	671
Neist inimkannatanutega liiklusõnnetused	202	209	192	201
Alkoholi- või narkomõju all oleva juhi süül vigastatud	276	302	261	280
Alkoholi- või narkomõju all oleva juhi süül hukkunud	13	21	14	16

Andmeid analüüsides selgus, et liiklusjärelvalve planeerimine alkoholi- või narkomõju all olevate juhtide liiklusest kõrvaldamiseks on vajalik. Teema on aktuaalne, sest aastal 2012 toimus alkoholi- või narkomõju all olevate juhtide süül 650 liiklusõnnetust (arvestatud on inimkannatanutega ja varalise kahjuga liiklusõnnetused kokku).

Perioodi 2010-2012 andmeid analüüsides selgus, et joobes juhtide süül toimunud liiklusõnnetused on vaadeldaval perioodil vähenenud 2,1% (vt tabel 6, lk 41). Alkoholi- või narkomõju all olevad juhid põhjustasid enim liiklusõnnetusi 2011. aastal (4,3% üle kolme aasta keskmise) ja kõige vähem 2012. aastal (3,2% alla kolme aasta keskmise). Vaadeldava perioodi vältel vähenes alkoholi- või narkomõju all olevate juhtide süül toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv 5%. Alkoholi- või narkomõju all olevate juhtide süül toimus vaadeldaval perioodil inimkannatanutega liiklusõnnetusi kõige rohkem 2011. aastal (4% üle kolme aasta keskmise) ja kõige vähem 2012. aastal (4,5% alla kolme aasta keskmise). Vaadeldaval perioodil vähenes alkoholi- või narkomõju all olevate juhtide süül liiklusõnnetustes vigastatute arv 5,4% võrra, kus enim sai alkoholi- või narkomõju all olevate juhtide süül inimesi vigastada 2011. aastal (7,9% üle kolme aasta keskmise) ja kõige vähem 2012. aastal (6,8% alla kolme aasta keskmise). Alkoholi- või narkomõju all juhtide süül põhjustatud liiklusõnnetustes hukkus 2010. aastal 13, 2011. aastal 21 ja 2012. aastal 14 inimest. Kokku suurenes alkoholi- või narkomõju all olevate juhtide süü läbi liiklusõnnetustes hukkunute arv analüüsitaval perioodil 7,7% võrra. Andmete analüüsist julgeb autor teha loogilise järelduse – mida rohkem alkoholi- või narkomõju all olevad juhid liiklusõnnetusi põhjustavad, seda rohkem neist lõppevad inimkahjuga ja seda suurem on liiklusõnnetuses vigastatute ning hukkunute arv. PPA eesmärgiks on ennetada alkoholi- või narkomõju all olevate juhtide süül toimunud liiklusõnnetusi, et seeläbi vähendada liikluses vigastatute ja hukkunute arvu.

Perioodi 2010-2012 kolme aasta keskmistest tulemustest selgub, et avastatud alkoholi- või narkomõju all olevatest juhtides moodustavad 60,5% alkoholi piirmäära ületanud sõidukijuhid. Alkoholi- või narkomõju all olevate juhtide tervikust moodustab joobes sõidukijuhtide süül põhjustanud liiklusõnnetuste osakaal 82,3%, neist inimkannatanutega liiklusõnnetuste osakaal 82,4%, liiklusõnnetustes vigastatute osakaal 82% ja hukkunute osakaal 90,4%. Kuigi joobes juhte avastatakse vähem kui alkoholi piirmäära ületanud juhte, tekitavad nad oluliselt rohkem liiklusõnnetusi ja nende süül saab oluliselt rohkem liikluses osalejaid vigastada või hukkub. PPA avastas KarS § 424 ja LS § 224 rikkumisi 2011. aastal 11% rohkem kui 2010. aastal ja 2012. aastal 1,1% võrra vähem kui 2011. aastal (vt tabel 6, lk 41). Analüüsitaval perioodil suurenes KarS § 424 ja LS § 224 avastamiste arv 9,8%. Vaadeldava perioodi jooksul avastati kõige rohkem alkoholi- või narkomõju all olevaid juhte 2011. aastal, mil nad põhjustasid ka kõige rohkem liiklusõnnetusi.

Alkoholi- või narkomõju all olevate juhtide liiklusest kõrvaldamise eesmärgil korraldatavate politseioperatsioonide maht ja rikkumiste avastamiste arv on suurenenud, kui võrrelda analüüsitaval perioodil teostatud sihtsuunitlusega politseioperatsioone. Kui 2010. aastal avastati 932 alkoholi- või narkomõju all olevat juhti, siis 2012. aasta lõpuks suurenes see arv ligikaudu poole võrra 1830-ni, moodustades 21,3% kõigist 2012. aastal avastatud alkoholi- või narkomõju all olevatest juhtidest.

PPA andmetel on hakanud inimesed üha enam politseile teada andma juhtumitest, kus alkoholi tarvitanud juht on autorooli istumas või istunud [3]. Lõuna prefektuur kasutab liiklusliini, mille telefoninumber on 14900 ja kuhu liikluses osalejad saavad edastada infot liiklusrikkumistest. Liiklusliinile oodatakse infot eelkõige rikkumiste kohta, millistest politsei hädaabinumbrile 110 info edastamist võiks reeglina pidada ebaotstarbekaks. Liiklusliinile 14900 laekunud infot kontrollitakse ja vajadusel võetakse rikkujaga telefoni teel ühendust. [46]

Analüüsitaval perioodil on alkoholi- või narkomõju all olevate juhtide süül toimunud liiklusõnnetuste arv vähenenud 2,1%, inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv vähenenud 5%, neis vigastatute arv vähenenud 5,4% ja neis hukkunute arv suurenenud 7,7%, samal ajal on PPA poolt avastatud LS § 224 ja KarS § 424 rikkumiste arv suurenenud 9,8%. Vaatamata alkoholi- või narkomõju all olevate juhtide süül toimunud liiklusõnnetuste vähenemisele, on valdkonnaga vaja aktiivselt tegeleda, sest 2012. aastal moodustas 16,1% liikluses hukkunute koguarvust alkoholi- või narkomõju all juhtide süül hukkunute arv. Perioodi 2010-2012 võib lugeda alkoholi- või narkomõju all olevate juhtide vähendamise valdkonnas edukaks, sest PPA panustamine antud prioriteetsesse tegevusse on vähendanud inimkannatanutega ja varalise kahjuga liiklusõnnetuste arvu.

2.5 Liiklejate ja sõitjate nõuetekohane turvavarustuse kasutamine

2012. aastal ei kasutanud 43 liikluses hukkunut ehk 49,4% liikluses hukkunutest nõuetekohaselt turvavarustust. Autor analüüsib politseis perioodil 2010-2012 registreeritud liikluses 572 liiklusõnnetuses vigastatu ja 122 hukkunu statistikat, kes nõuetekohaselt turvavarustust ei kasutanud, ning 58 683 avastatud turvavarustuse mittekasutamise väärteo andmeid.

Nõuetekohasel turvavarustuse kasutamisel on oluline roll liiklusõnnetuste tagajärgedel saadud vigastuste ja hukkamiste minimaliseerimisel, aga ka liiklusõnnetuste ennetamisel. Autoga liigeldes tuleb kasutada nõuetekohaselt turvavööd ja peatugesid ning mootorrattaga liigeldes kiivrit, et liiklusõnnetuse tagajärjel saadud vigastused oleksid minimaalsed ning väheneks võimalus liiklusõnnetuses hukkuda. Juhil on kohustus kanda pimedal ajal ja halva nähtavuse korral asulavälisel teel hädapeatamise korral autost sõiduteele väljumisel ja sõiduteel viibimisel kandma

ohutusvesti, et ennetada liiklusõnnetusse sattumist [1: § 33 lg 7]. Käesolevas alapeatükis ei ole analüüsi aluseks võetud andmeid kergliiklejate kohta. Turvavarustuse valdkonna hinnatavaks mõõdikuks on liikluses turvavarustust mittekasutanud hukkunud.

Turvavarustuse kasutusnõuded tulenevad LS-st (vt lisa 2). Politsei järgib LS: §30 lg 1; §32 lg 1 p 6; §33 lg 3; 4, 7, 11 p 1; §36 lg 6, 10. [1]

Tabel 7

Turvavarustuse mittekasutamise statistika 2010-2012 (autori koostatud)				
Mõõdik	2010	2011	2012	3 a keskmine
Liikluses turvavarustust mittekasutanud vigastatud	198	206	168	191
Liikluses turvavarustust mittekasutanud hukkunud	35	44	43	41
Turvavarustuse mittekasutamised kokku	20 668	19 876	18 139	19 561

Andmeid analüüsides selgus, et nõuetekohase turvavarustuse kasutamise rikkumiste avastamine on alates 2010. aastast toimunud vähenemas trendis, perioodil 2010-2012 on selle kvalifikatsiooni rikkumiste avastamine vähenenud 12,3% võrra (vt tabel 7). 2011. aastal avastati võrreldes 2010. aastaga 3,8% võrra vähem ja 2012. aastal võrreldes 2011. aastaga 8,7% võrra vähem turvavarustuse nõuete rikkumisi. Liikluses turvavarustust mittekasutanud hukkunute arv suurenes vaadeldaval perioodil 22,9%, kus 2011. aastal toimus suurenemine 25,7% ja 2012. aastal vähenemine 2,3%. Liikluses turvavarustust mittekasutanud vigastatute arv vähenes vaadeldaval perioodil 15,2%, kust 2011. aastal toimus turvavarustust mittekasutanud vigastatute arvu suurenemine 4% ja 2012. aastal vähenemine 18,5%.

Kõigist avastatud nõuetekohase turvavarustuse kasutamise rikkumistest moodustab:

1. juhi turvavöö mittekasutamine 70%;
2. sõitja turvavöö mittekasutamine 16,1%;
3. juhil sõidu ajal telefoni kasutamine 7,7%;
4. laste turvavarustuse mittekasutamine mootorsõidukites 3,5%;
5. mootorratturite ja mopeedijuhtide turvavarustuse mittekasutamine 2,7%.

Perioodil 2010-2012 avastatud turvavarustuse rikkumiste arvu võrdluses on juhtide turvavöö mittekasutamise avastamine vähenenud 11,1%, sõitja turvavöö mittekasutamise avastamine on vähenenud 19,1% ja laste turvavarustuse mittekasutamise avastamine on vähenenud 17,7%. Juulist 2011 jõustunud uus LS keelab mootorsõidukijuhil sõidu ajal kasutada telefoni, välja arvatud käsi vabaks jätva abivahendi olemasolul, nii asulaväliselt kui ka asulasiseselt [1: § 33 lg 11, p 1], varasemalt oli see asulaväliselt lubatud. Kui 2010. aastal registreeriti juhi poolt sõidu ajal telefoni kasutamist 200-l korral, siis 2012. aastal 2347-l korral. Uus LS kohustab juhti asulavälisel teel pimedal ajal või halva nähtavuse korral kandma ohutusvesti [1: § 33 lg 7], 2012. aasta lõpuks oli politsei poolt registreeritud kaks ohutusvesti mittekasutamise rikkumist. 2010-2012 on mootorratturite ja mopeedijuhtide turvavarustuse mittekasutamise avastamine vähenenud 60,3%, mopeedijuhtide turvavarustuse mittekasutamise aga koguni 75%. 1. juulil 2011 jõustunud LS tõi kaasa muudatuse, mille järgi peavad mopeedid olema registreeritud Maanteeameti liiklusbüroos [1: § 264 lg 6], varasemalt polnud mopeedide registreerimine kohustuslik. Seda võib seostada mopeedijuhtide turvavarustuse mittekasutamise vähenemisega, sest pole välistatud, et kõiki varasemalt kasutatud mopeede ei ole registreeritud ja seetõttu puudub neil õigus liikluses osaleda.

PPA peab üheks nõuetekohase turvavarustuse kasutamise rikkumiste avastamise vähenemise põhjuseks peadirektori korraldust, mis 2012. aastal välistas hoiatusmenetluse rakendamise prioriteetsete väärtegade menetlemisel [3]. Kui 2010. aastal avastati politseioperatsioonide käigus 743 juhti, kes turvavööd ei kasutanud, siis 2012. aastal avastati 585 rikkumist. Avastatud rikkumiste vähenemise põhjus võib peituda nõuetekohase turvavarustuse kasutamise järelevalvele suunatud töömahu vähenemisel [3].

2.5.1 Mopeedijuhid

2012. aastal hukkus liikluses üks mopeedijuht. Autor analüüsib perioodil 2010-2012 politseis registreeritud 283 mopeedijuhi osalusel liiklusõnnetuse andmeid.

Kuna viimase kolme aasta jooksul on mopeedijuhtide nõuetekohase turvavarustuse kasutamise avastamine vähenenud 75%, uurib autor, kas LS muudatus on toonud kaasa märgatavaid muutusi mopeedijuhi osalusel toimunud liiklusõnnetuste vähenemises.

Statistikaameti andmetel oli Eestis 2011. aasta lõppedes registreeritud 2104 mopeedi, varasemad andmed puuduvad [47]. 1. juulil 2011 jõustunud LS määrab, et enne käesoleva seaduse jõustumist kasutusel olnud mopeedid, välja arvatud pisimopeedid, peavad olema registreeritud ühe aasta

jooksul käesoleva seaduse jõustumisest arvates [1: § 264 lg 6]. Kuna varasemalt ei olnud nõuet mopeede registreerida, puudub ka vastav statistika.

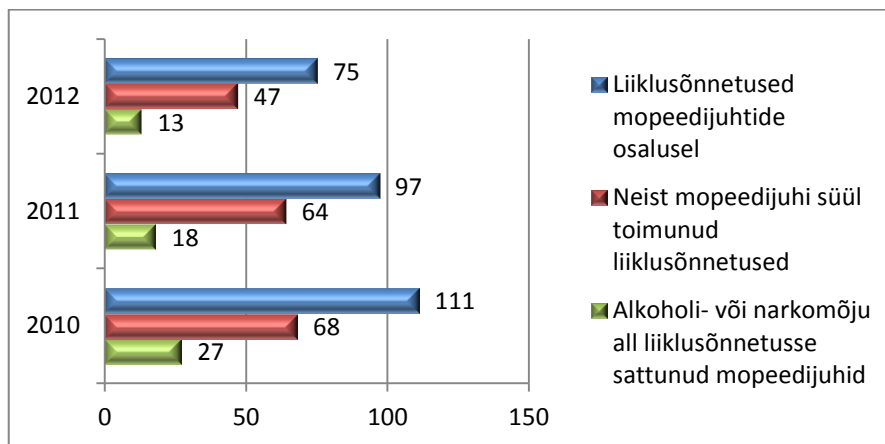


Diagramm 7. 2010-2012 toimunud liiklusõnnetused mopeedijuhtide osalusel (autori koostatud)

Perioodi 2010-2012 analüüsidest selgub, et mopeedijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetused on vähenenud 32,4%, seega 2011. aastal jõustunud LS mopeedide registreerimisnõue ei ole kaasa toonud sama suurt mopeedijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste vähenemist kui tõi mopeedijuhtide nõuetekohase turvavarustuse mittekasutamise avastamine (vt diagramm 7). Analüüsist selgub, et 63,3% mopeedijuhtide osalusel toimuvatest liiklusõnnetustest toimub mopeedijuhi süül ja 20% liiklusõnnetuste puhul oli mopeedijuht alkoholi- või narkomõju all. 2010 ja 2012 hukkus liikluses mõlemal aastal üks mopeedijuht, 2011. aastal mopeedijuhte liikluses ei hukkunud.

2.6 Kergliiklejad

2012. aastal olid 43,7% liikluses hukkunutest kergliiklejad. Autor analüüsib politseis perioodil 2010-2012 registreeritud liikluses 101 hukkunu ja 1572 vigastatu kergliikleja ning avastatud 60 324 avastatud kergliiklusega seotud rikkumiste andmeid.

Kergliiklejateks loetakse jalakäijaid ja jalgrattureid. Jalakäijaga on võrdsustatud rulluisutajad, rulasõitjad, ratastooli ja tõukeratta kasutajad ning talvel suusatajad ja muude sarnaste liikumist hõlbustavate vahendite kasutajad [48:159].

Perioodil 2010-2012 on suurenenud liikluses hukkunud kergliiklejate arv 24-lt liiklejalt 38-le. 2011. aastal hukkus liikluses 39 kergliiklejat, mis on 62,5% rohkem kui 2010. aastal (vt tabel 8, lk 47). Analüüsitava perioodil on suurenenud liikluses vigastatud kergliiklejate arv 5,7%. Enim suurenes

liikluses vigastatud kergliiklejate arv 2011. aastal 15,1%, 2012. aastal vähenes liikluses vigastatud kergliiklejate arv 8,2%.

Tabel 8

Kergliiklejate statistika 2010-2012 (autori koostatud)

Mõõdik	2010	2011	2012	3 a keskmine
Liikluses vigastatud kergliiklejad	490	564	518	524
Liikluses hukkunud kergliiklejad	24	39	38	34
Kergliiklusega seotud avastatud rikkumised	19 195	23 587	17 542	20 108

Analüüsitaval perioodil on vähenenud kergliiklusega seotud avastatud rikkumiste arv 8,7%. 2011. aastal avastati LS § 259 alusel 22,9% rohkem kui 2010. aastal ja 2012. aastal 25,6% vähem kui 2011. aastal. Kõige rohkem liikluses vigastatuid ja hukkunuid kergliiklejaid oli 2011. aastal, mil oli ka enim kergliiklusega seotud rikkumiste avastamisi. Analüüsitava perioodi kohta julgeb autor väita – mida rohkem kergliiklejaid liiklusõnnetustesse satub, seda rohkem on liikluses hukkunud kergliiklejaid. Autor leiab, et kergliiklejatele suunatud politseilisi tegevusi, milleks on turvavarustuse (jalakäijate puhul helkuri ja jalgratturite puhul kiivri ning jalgrattal olevate helkurite ja tulede) nõuetekohase kasutamise kontrollimine ja reguleeritud ning reguleerimata ülekäiguradadel kergliiklejate jälgimine, tuleks suurendada.

2.6.1 Jalakäijaõnnetused

2012. aastal hukkus liikluses 29 jalakäijat, mis on 33,3% kõigist liikluses hukkunutest. Jalakäijad moodustavad perioodi 2010-2012 kolme aasta keskmiste andmete põhjal liikluses hukkunud kergliiklejatest 67,6%. Autor analüüsib politseis perioodil 2010-2012 registreeritud andmeid liiklusõnnetustes 1145 vigastatud ja 69 hukkunud jalakäija kohta.

Perioodil 2010-2012 sai aastas liiklusõnnetuse tagajärjel keskmiselt vigastada 382 jalakäijat. Analüüsitava perioodi jooksul on liikluses vigastatud jalakäijate arv suurenenud 4,7% (vt diagramm 8, lk 48). Enim sai jalakäijaid liikluses vigastada 2011. aastal, mil vigastatud jalakäijate arv suurenes 9%. 2012. aasta tõi võrreldes 2011. aastaga vigastatud jalakäijate arvu 4% vähenemise.

Liikluses hukkunud jalakäijate arv on suurenenud analüüsitaval perioodil 14-lt 29-le ehk 107,1% (vt diagramm 8). Kõige rohkem suurenes liikluses hukkunud jalakäijate arv 2011. aastal, mil hukkus 26 jalakäijat, mis on 85,7% rohkem kui 2010. aastal hukkunud 14 jalakäijat.

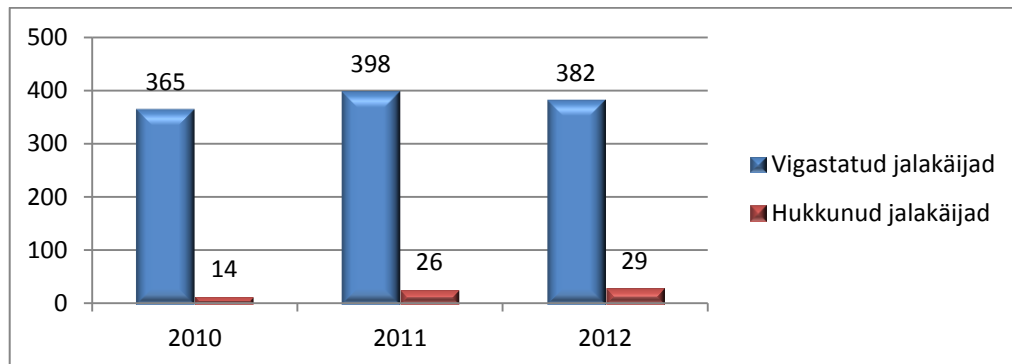


Diagramm 8. Liikluses vigastatud ja hukkunud jalakäijad aastatel 2010-2012 (autori koostatud)

2012. aastal on liikluses hukkunud jalakäijate arv suurenenud 11,5%. Tulenevalt sellest, et analüüsitaval perioodil on iga aastaga rohkem jalakäijaid liikluses hukkunud, järeldab autor, et jalakäijatele suunatud politseiliste tegevuste mahtu veelgi tuleb suurendada.

2012. aasta 87-st liiklusõnnetuses hukkunust olid 29 jalakäijat ja neist üle poolte hukkusid pimedal ajal valgustamata maanteel liikudes [3]. Kui 2010. aastal hukkus liikluses asulasisestel ja –välistel teedelt võrdne arv jalakäijaid, siis 2011. aastal hukkus liikluses 57,7% jalakäijatest asulasisestel ja 2012. aastal 62,1% asulavälistel teedel. Kolme aasta keskmist näitajat arvestades hakkab liikluses aastas keskmiselt 12 jalakäijat asulavälistel ja 11 jalakäijat asulasisestel teedel, nende osakaalude vahe on ainult 2%. Järelduste tegemist raskendab asjaolu, et kindlat trendi perioodi jooksul välja ei joonistunud. Kui varasemalt ei olnud jalakäijatel asulas helkuri kasutamine kohustuslik, siis 2011. aastal jõustunud LS muutis olukorda - LS § 22 lg 8 kohustab jalakäijat kandma pimedal ajal teel liikudes helkurit või valgusallikat [1]. See muudatus võib olla põhjuseks, et 2012. aastal vähenes asulasisestel teedel liikluses hukkunud jalakäijate arv 26,7%, aga ei põhjenda asulavälistel teedel hukkunud jalakäijate arvu suurenemist 63,6% aastal 2012.

Liiklusjärelevalvet teostades lähtub politsei inimlikkusest ja jälgib eelkõige seda, kas liikleja on ennast nähtavaks teinud halvasti valgustatud kohtades ning pimedal ajal. Kui helkur puudub, selgitab politsei, miks on helkuri kandmine vajalik, ning kingib talle helkuri. Aastatel 2004-2011 hangiti ja jaotati liiklejatele kokku 577 000 helkurit. 2012. aastal hankis ja andis Maanteeamet politseile üle 112 000 helkurit, 10 000 komplekti jalgratta kodarahelkureid ning 5 000 jalakäija ja jalgratturi helkurvesti. [3] Kui 2010. aastal ei kasutanud nõuetekohaselt helkurit 73,4% pimedal ajal liiklusõnnetusse sattunud jalakäijatest, siis 2011. aastal vähenes eelpool nimetatud näitaja 60,3%-le

ning 2012. aastal 48,8 %-le. Kui palju on mõjutanud helkuri kandmist jõustunud LS muudatus, erinevad kampaaniad või politseiametnike tegevus, on raske öelda, kuid eelnimetatute koosmõjul on pimedal ajal liiklusõnnetusse sattunud nõuetekohase helkurita jalakäijate osakaal analüüsitaval perioodil vähenenud 24,6% võrra.

2.6.2 Jalgratturid

2012. aastal hukkus liikluses kaheksa jalgratturit, mis on 9,2 % kõigist liikluses hukkunutest. Jalgratturid moodustavad perioodil 2010-2012 kolme aasta keskmiste andmete põhjal liikluses hukkunud kergliiklejatest 29,4%. Autor analüüsib politseis perioodil 2010-2012 registreeritud 553 liiklusõnnetust jalgratturite osalusel.

Perioodil 2010-2012 on vähenenud liikluses hukkunud jalgratturid 9-lt jalgratturilt 8-le, 2011. aastal hukkus 13 jalgratturit. Analüüsitaval perioodil on suurenenud liikluses vigastatud jalgratturite arv 8,9%, 2011. aastal suurenes 31,5% ja 2012. aastal vähenes 17,2%. Jalgratturite osalusel toimunud liiklusõnnetustest annab ülevaate diagramm (vt diagramm 9).

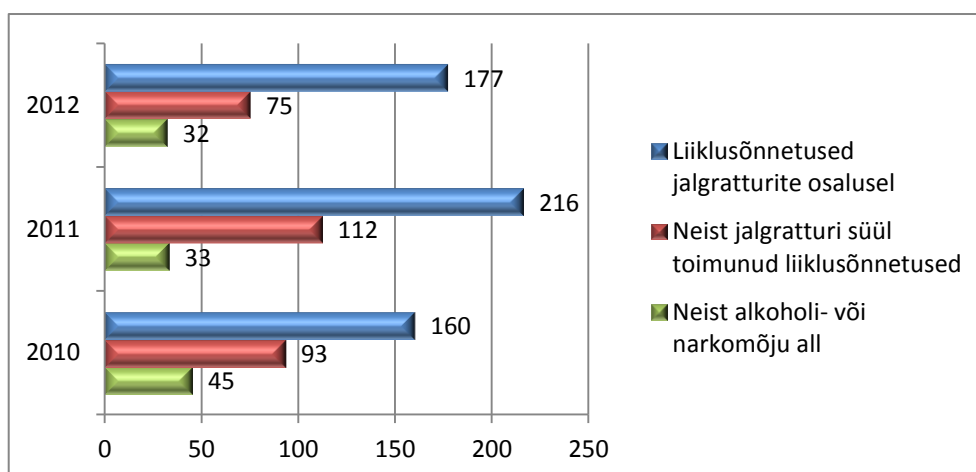


Diagramm 9. 2010-2012 toimunud liiklusõnnetused jalgratturite osalusel (autori koostatud)

Andmeid analüüsid selgub, et liiklusõnnetuste arv jalgratturite osalusel on perioodil 2010-2012 suurenenud 10,6% (vt diagramm 9). Kõige rohkem toimus jalgratturite osalusel liiklusõnnetusi 2011. aastal, mil see suurenes 35%, kuid 2012. aastal vähenes 18,1%. Kolme aasta keskmise põhjal selgub, et 50,8% juhtudes on jalgratturid süüdi liiklusõnnetustes, kuhu nad satuvad ning 17,4% liiklusõnnetusse sattunud jalgratturitest on alkoholi- või narkomõju all.

2.7 Korrakaitseliste politseipatrullide keskmine väljapanek ööpäevas

Autor analüüsib korrakaitseliste politseipatrullide keskmist väljapanekut ööpäevas kuude lõikes perioodil 2010-2012 (vt diagramm 10). Korrakaitseline politseipatrull koosneb spetsialiteedi järgi jaotudes järgnevatest politsei tööliinidest: avariigrupp, kiirreageerijad, konstaablid, konvoi, künoloogia, liiklus, objektivalve, politseipatrull, üritused ja välijuht. Piirivalvepatrull loetakse korrakaitselikuks, kui nad täidavad korrakaitselisi ülesandeid, kuid aruanne ei võimalda tuvastada, kas nende ülesanded olid korrakaitselikud. [3] Kõigi korrakaitseliste politseipatrullide esitamine ühtse kogumina on põhjendatud, sest liikluses osalejad ei tea, mis on konkreetse patrulli eesmärk, vaid reageerivad nähes politseiametnikku või –autot. Korrakaitseliste politseipatrullide ööpäevase keskmise väljapaneku näitajaid võrdleb autor antud perioodil toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetuste näitajatega. Diagrammil on aluseks võetud kolme aasta keskmised tulemused ning neid on esitletud kuude kaupa (vt diagramm 10).

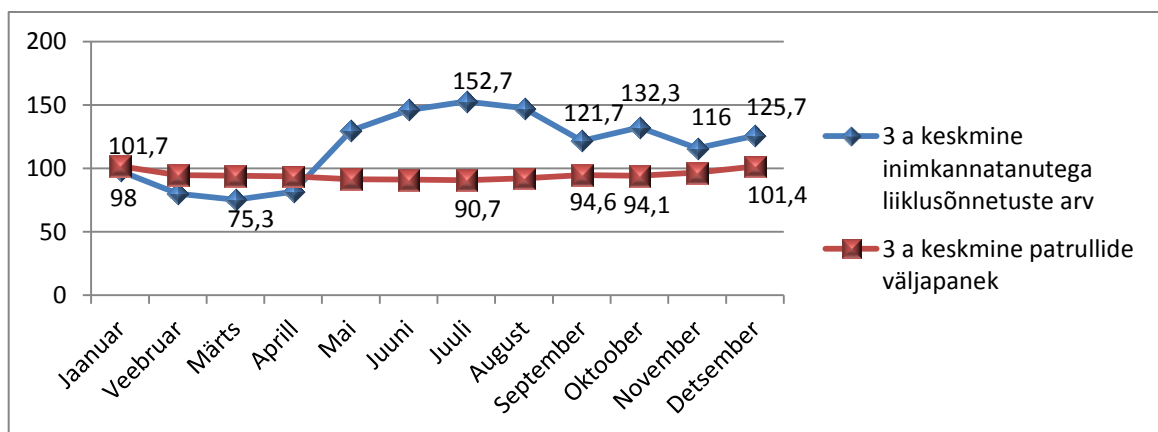


Diagramm 10. Patrullide 3a keskmine väljapanek ja 3a keskmine inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv (autori koostatud)

Kuude võrdlusest selgub, et korrakaitselisi politseipatrulle on välja pandud kõige rohkem jaanuaris, kuni juuli lõpuni väheneb iga kuu keskmine korrakaitseliste politseipatrullide väljapanek, juuli lõpuks on see vähenenud 10,8% võrra (vt diagramm 10). Keskmine inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv väheneb jaanuarist märtsini 23,2% ja korrakaitseliste politseipatrullide väljapanek väheneb samal perioodil 7,5%. Aprillist suurenevad inimkannatanutega liiklusõnnetused 8,5%, aga samal ajal väheneb korrakaitseliste politseipatrullide väljapaneku keskmine 0,5%. Võrreldes aprilliga suurenevad inimkannatanutega liiklusõnnetused juuli lõpuks 86,9% ja korrakaitseliste politseipatrullide keskmine väljapanek väheneb sel perioodil 3,1% võrra. Juuli lõpust septembri lõpuni toimub keskmine korrakaitseliste politseipatrullide väljapaneku suurenemine 4,3%, samal perioodil vähenevad inimkannatanutega liiklusõnnetused 20,3%. Oktoobris suurenevad inimkannatanutega liiklusõnnetused 8,7% ning korrakaitseliste

politseipatrullide keskmine väljapanek väheneb 0,5%, novembris vähenevad inimkannatanutega liiklusõnnetused 12,3% ja korrakaitseliste politseipatrullide keskmine väljapanek suureneb 2,8%. Detsembris suurenevad inimkannatanutega liiklusõnnetused 8,4% ja keskmine korrakaitseliste politsei patrullide väljapanek 4,9%. Jaanuari lõpuks vähenevad inimkannatanutega liiklusõnnetused 22% ja korrakaitseliste politseipatrullide keskmine väljapanek suureneb 0,3%. Kõige rohkem toimub aasta lõikes inimkannatanutega liiklusõnnetusi (152,7) juulis, mil keskmine korrakaitseliste politseipatrullide väljapanek on kõige madalam (90,7). Viidates septembrile, oktoobrile, novembrile ja jaanuarile selgub, et keskmise korrakaitseliste politseipatrullide väljapaneku suurenemisega on vähenenud inimkannatanutega liiklusõnnetused ja vastupidi. Samuti kehtib seos juulis, mil toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetused saavutavad oma maksimumi ja korrakaitseliste politseipatrullide väljapanek miinimumi. Aastane keskmine korrakaitseliste politseipatrullide väljapaneku kõikumine on 10,8%, mis näitab, et väljapanekut hoitakse aastaringselt küllaltki stabiilsena. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste kolme aasta keskmistest andmetest võib järeldada, et korrakaitseliste politseipatrullide väljapanekut oleks vaja eelkõige suurendada maist septembrini. Võrreldava kolme aasta jooksul on patrullitundide arv suurenenud 831 566-lt 850 479-le ja patrulliliikmete arv 142 058-lt 146 792-le. Autor oletab, et ühest küljest võib korrakaitseliste politseipatrullide väljapaneku vähenemist maist augustini põhjendada puhkuseperioodiga, kuid arvestades asjaolu, et patrulliliikmete arv on kolme aasta võrdluses 3,3% suurenenud, võiks mai-august perioodile rohkem korrakaitseliste politseipatrullide väljapanekut planeerida. On arusaadav, et probleem peitub rahalises- ja inimressursis, kuid korrakaitseliste politseipatrullide väljapanekut oleks vaja perioodil mai-august suurendada, et ennetada rohkem inimkannatanutega liiklusõnnetuste toimumist.

2.8 Politseioperatsioonid ja eripreventsioon

Politsei avastab, ennetab ja registreerib liiklusrikkumisi igapäevase politseilise tegevuse käigus, mille alla kuulub patrullimine, väljakutsete teenindamine ja politseioperatsioonid.

Lisaks kasutatakse eripreventsiooni meetmeid, mida rakendati esimest korda 2011 detsembris. Ligikaudu 2000 isikut, kellel oli kehtiv karistus korduvalt LS nõuete eiramise eest, sai jõulukaardi. Kaardil oli kujutatud hukkunuga liiklusõnnetuse fotokompositsiooni, statistika liikluses hukkunute ja vigastatute kohta, politseipoolne sõnum edaspidiselt eeskujulikult liigelda ning pühadesoovid (vt lisa 3). Jõulukaart saadeti välja 2012. aastal enam kui 1500-le liiklejale. Aastate 2011 ja 2012 võrdlusest selgus, et 89% 2011. aasta LS rikkumise arvu poolest esisajasse kuulunud liiklejat oli oma liikluskäitumist 2012. aastal muutnud. [3]

Politseioperatsioon on eriplaani järgi läbiviidav korrakaitseline üritus jõudude ja vahendite kontsentreeritud rakendamisega teatud paikkonnas, objektil või tegevussuunal. Politseioperatsiooni eesmärgiks on õiguserikkumiste ennetamine, tõkestamine ja avastamine. Operatsioon viiakse läbi plaani alusel, mille koostab huvitatud teenistus või vastutavaks määratud politseiametnik. Operatsiooni läbiviimise aeg ja koht määratakse kindlaks õiguserikkumiste analüüsi alusel. Igas grupis määratakse vanem, kes viibib reeglina vahetult operatsiooni läbiviimise kohas ja kes vastutab grupile pandud ülesannete täitmise eest. Operatsioon lõpetatakse plaanis ettenähtud ajal või ettenähtud ülesande täitmisel. [49:49-51]

PPA korraldab liiklusjärelvalve valdkonnas politseioperatsioone lisaks enda tegevuskavale ka vastavalt TISPOL-i teemanädalate plaanile ja OLE ning Maanteeameti ohutuskampaaniatele, kus on kuupäevaliselt paika pandud ajad, millal üle-euroopalisi politseioperatsioone läbi viiakse. Üle-euroopaliste operatsioonide käigus kontrollitakse järgmisi valdkondi: veoauto- ja bussijuhtide töö- ja puhkeajanõuetest kinnipidamine, veoautode ja busside tehnotingimustele vastavuse kontrollimine, turvavööde nõuetekohane kasutamine, lubatud piirkiirusest kinnipidamine, alkoholi- või narkojoobes juhtide tabamine. [15:4]

Politseioperatsioonide käigus avastatud rikkumised moodustavad tervikust väikese osa. Kui arvestada 2012. aastal avastatud juhi turvavöö mittekasutamist, lubatud piirkiiruse ületamist ja alkoholi- või narkomõju all juhtimist, siis avastati politseioperatsioonide käigus tervikust 5% rikkumisi. Seda eelkõige seetõttu, et politseioperatsioone ei korraldata igapäevaselt ja nende kestus ajaliselt piirdub tavaliselt paari tunniga. Samas kontrollitakse politseioperatsioonide käigus korraga märgatavalt rohkem juhte kui igapäevase patrulli käigus ning pidevad meediakajastused nende kohta tuletavad liiklejatele meelde, et PPA tegutseb aktiivselt. Lisaks peab autor vajalikuks märkida, et igapäevase tegevuse käigus kontrollitakse vaid korrarikkumiste kahtlusega juhte.

Analüüsipõhine liiklusjärelvalve tähendab, et politseioperatsioonid ja patrullimiskohad ning –ajad isikute turvalisuse tagamiseks on välja selgitatud statistilisi andmeid analüüsides. Arvestatakse sellega, millal ja mis piirkonnas on kõige rohkem liiklusõnnetusi või –rikkumisi. Näiteks jalakäijatega toimunud liiklusõnnetuste põhjal on võimalik teada saada, mis ajal tuleks jalakäijatele rohkem tähelepanu pöörata.

2.8.1 Näide analüüsipõhisest liiklusjärelvalvest

Autor analüüsib perioodil 2010-2012 politseis registreeritud 1299 jalakäijate osalusel toimunud liiklusõnnetust. Analüüsitava perioodi jalakäijatega toimunud liiklusõnnetuste statistikat võrreldes

selgub, et liikluses vigastatute koguarvust moodustab vigastatute arv reedel 17%, kolmapäeval 15,9%, esmaspäeval 15,3%, teisipäeval 14,8%, neljapäeval ja laupäeval 14,2% ning pühapäeval 8,5%.

Kui jaotada ööpäev kuueks võrdeks osaks, millest iga osa 4 tunnine, võib teha järeldusi, millistel kellaaegadel toimub enim liiklusõnnetusi, milles saab jalakäija vigastada. Järgnevalt on loetletud jalakäijate osalusel toimunud liiklusõnnetuste osakaalud ajavahemikena ööpäeva lõikes. Järelduste tegemiseks on kasutatud kolme aasta keskmist kellaajalist näitajat.

1. ajavahemikus 16.00-20.00 on liikluses vigastatud jalakäijate osakaal 32,4%;
2. ajavahemikus 12.00-16.00 on liikluses vigastatud jalakäijate osakaal 24,5%;
3. ajavahemikus 8.00-12.00 on liikluses vigastatud jalakäijate osakaal 16%;
4. ajavahemikus 20.00-00.00 on liikluses vigastatud jalakäijate osakaal 12,8%;
5. ajavahemikus 4.00-8.00 on liikluses vigastatud jalakäijate osakaal 9,3%;
6. ajavahemikus 0.00-4.00 on liikluses vigastatud jalakäijate osakaal 5 %.

Tulemustest võib järeldada, et kõige rohkem tuleks PPA-l tegeleda jalakäijatele suunatud liiklusjärelvalvega reedeti kella 16.00-20.00 vahel. Sellisest järeldusest ei piisa, sest ei ole arvestatud sesoonsusega. Kui võrrelda kolme aasta keskmist liikluses vigastatud jalakäijate arvu kuude lõikes, selgub, et kui aprillis ja juulis saab keskmiselt liikluses vigastada 21 jalakäijat, siis detsembris on keskmine liikluses vigastatud jalakäijate arv 49. Jaanuarist aprilli lõpuni väheneb liikluses vigastatud jalakäijate arv 33,3% võrra, kuid mai lõpuks suureneb liikluses hukkunud jalakäijate arv 28,6% võrreldes aprilliga. Võrreldes maiga väheneb liikluses vigastatud jalakäijate arv juuli lõpuks 22,2% võrra ja augustis ning septembris püsib liikluses vigastatud jalakäijate arv 14,3% võrra kõrgemal kui juuli lõpus. Septembri lõpust detsembri lõpuni toimub liikluses vigastatud jalakäijate arvu suurenemine 25 vigastatu võrra ehk 104,2%. Jaanuaris väheneb liikluses vigastatud jalakäijate arv võrreldes detsembriga 36,7% võrra. Andmete analüüsi alusel võib järeldada, et kõige rohkem tuleks jalakäijate liiklusjärelvalvesse panustada perioodil oktoober-detsember.

Liikluses vigastatud jalakäijate arvu poolest on kõige rahulikum juuli ja kõige aktiivsem detsember, Autor, võttes aluseks liikluses vigastatud jalakäijad nendel kuudel, uurib seoseid nädalapäevade ja kellaaegade lõikes. Kolme aasta keskmised detsembri tulemused näitavad, et liikluses vigastatud jalakäijate muster kellaaegade jaotuses sarnaneb kogu aasta mustrile. Ajavahemikust 00.00-04.00 kuni ajavahemikuni 16.00-20.00 toimub keskmise liikluses vigastatud jalakäijate arvu suurenemine

0,7-lt 14,7-ni. Ajavahemikus 20.00-00.00 väheneb liikluses vigastatud jalakäijate arv ajavahemiku 4.00-8.00 tasemele (keskmiselt 5,7 vigastatud jalakäijat), mis sarnaneb aasta tulemuste vaatega. Võrreldes juuli kolme aasta keskmisi näitajaid selgub, et enim saab liikluses jalakäijaid vigastada samuti kellaegadel 16.00-20.00, mil vigastatute arv on keskmiselt 9,3. Kella 20.00-00.00 vahel väheneb keskmine liikluses vigastatud jalakäijate arv 5,7-ni, varajasemaid ajaperioode vaadeldes selgub, et ajavahemiku 00.00-4.00 alguses ja 12.00-16.00 lõpus on keskmine liikluses vigastatud jalakäijate arv suurenenud 1-lt 2,3-le, mis on võrreldes detsembri ja kogu aasta näitajatega väga väike muutus. Liiklusõnnetuste toimumise kellaaegu võrreldes selgub, et detsembris suureneb stabiilselt liikluses vigastatud jalakäijate keskmine arv kuni kella 20.00-ni ja väheneb südaööks 61,2% võrra, aga juulis algab märgatav vigastatud jalakäijate keskmise arvu suurenemine alles ajavahemikul 16.00-20.00 ning väheneb südaööks 28% võrra. Analüüsist tulenevalt võib järeldada, et enim on jalakäijad ohustatud ajavahemikus 16.00-20.00. Juuli iseärasuseks on asjaolu, et liikluses vigastatud jalakäijate arv suureneb märgatavalt alates kella 16.00-st ning väheneb südaööks vähem võrreldes detsembriga. Kui võrrelda kolme aasta keskmisi näitajaid liikluses vigastatud jalakäijate osas nädalapäevade lõikes, ei sarnane omavahel detsember, juuli ega aasta keskmine tulemus. Viimase kolme aasta detsembri andmeid võrreldes selgub, et liikluses vigastatutest moodustab vigastatute arv esmaspäeval 22%, teisipäeval 17,9%, reedel ja laupäeval 15%, neljapäeval 13,8%, kolmapäeval 10,3% ning pühapäeval 6,2%. Võrreldes juuli kolme aasta keskmisi tulemusi, jagunevad nädalapäevad samal põhimõttel vastavalt: laupäeval 24,2%, reedel 15,9%, kolmapäeval, neljapäeval ja pühapäeval 13%, teisipäeval 11,1% ning esmaspäeval 9,7%. Ainus sarnasus detsembri ja terve aasta näitajate võrdlemisel on asjaolu, et pühapäeviti saab kõige vähem jalakäijaid liikluses vigastada.

Sellisel analüüsis tuleb välja selgitada kõige ohtlikumad ajad ja kohad liikluses ning siduda liiklusõnnetused politseiliste tegevustega liiklusohutuse tagamiseks. Antud analüüsi põhjal selgub, et jalakäijatele suunatud liiklusjärelvalvet tuleks planeerida kuupõhiselt.

3. HINNANG LIIKLUSJÄRELEVALVE PROTSESSILE

Autor on seoses õpingutega Tallinna Tehnikakõrgkoolis läbinud PPA korrakaitsepolitseiosakonna arendusbüroos kaks praktikat, mille käigus on ta tutvunud erinevate politseiliste tegevustega ja nende planeerimisega. Suurem osa lõputöös kasutatavatest andmetest on autori poolt diplomieelse praktika käigus kogutud ja tänu praktikatelt saadud kogemustele on autor piisavalt pädev arvamuse avaldamiseks liiklusjärelevalve planeerimise teemal.

3.1 Ettevõttepraktika II

Tallinna Tehnikakõrgkooli teise ettevõttepraktika eesmärgiks oli tööalaste kogemuste ja oskuste omandamine. Autor viibis PPA korrakaitsepolitseiosakonna arendusbüroo analüüsitalituses teisel ettevõttepraktikal perioodil 16.05 -22.06.2011. Praktika vältel osales autor erinevates politseilistes tegevustes, milleks olid lasketreeningu jälgimine, Tamrex tuleohutusalasel koolitusel osalemine, analüüsitööga tutvumine, alarmsõidukijuhi algkoolitusel osalemine, Tallinn-Tartu rattamaratoni eskordi planeerimisel ja eskordi teostamisel osalemine, avariigrupi tööga tutvumine, ürituse „Teatetants“ politseipoolsete liiklusohutusnõuete koostamine, „Kõik puhuvad“ politseioperatsioonil osalemine, infopäeval „Turvalisem transport“ osalemine, rahaveo eskordis osalemine, algajajuhtide järelkoolituse proovis osalemine (koolitus mängiti kiirendatult läbi), arhiivi korrastamine, kiirreageerimisüksuse treeningul ja patrulltegevuse teostamisel osalemine, statistiliste andmete sisestamine viie kuu aruandesse, liiklusmenetluskeskuse külastamine (tutvustati kiiruskaamerasüsteemi tööpõhimõtet).

Põhiülesande - politsei tööga tutvumine - kõrvalt koostas autor võrdlustabeli, kus ta võrdles 1.07.2011 kehtima hakanud LS ja varasemalt kehtinud LS trahvimääre ja paragrahve, mida politseiametnikud kasutama hakkasid. Praktikad pidas autor huvitavaks ja vajalikuks osaks õppeprotsessis, mõistmaks liiklust kui tervikut, kuna liiklusjärelevalve valdkonda Tallinna Tehnikakõrgkooli õppeprogramm ei sisalda. Alarmsõidukijuhi koolitus oli autori arvates hästi üles ehitatud, kuid vigursõidukiharjutusi peaks olema võimalik teha rohkem kui ainult alarmsõidukijuhi koolitusel, et mootorsõidukite käitumisi erinevates olukordades paremini ette näha. Autorile tundus,

et Tallinn-Tartu rattamaratoni korraldamisel lähtuti suurel määral kogemusest, millest võib järeldada, et korduvate üritustega seotud politseiline tegevus ei vaja nii detailset süvenemist kui ühekordsed üritused, sest lähtutakse kogemustest ja teineteise mõistmisest. Politseioperatsioon „kõik puhuvad“ oli autori arvates väga hästi organiseeritud, kus igal politseiametnikul oli oma ülesanne. Positiivne on asjaolu, et olenemata peaülesandest (alkoholi- või narkomõju all juhtide liiklusest kõrvaldamine) jälgiti ka teisi liiklusalaste süütegude rikkumisi, mistõttu avastati mitu tehno seisundi nõuetele mittevastavat mootorsõidukit. Praktikalt saadud kogemuste põhjal leiab autor, et üheks suurimaks probleemiks PPA-s on liigne erinevate dokumentide vormistamine. Kuigi on tehtud töörühmi, kelle ülesandeks on muuta patrullpolitseinike süüteoprotokollide täitmise protsessi lühemaks, on süüteoprotokollide maht suurenenud. Vestlustest politseiametnikega ja tuginedes nähtule tõdes autor, et süüteoprotokolle ning kainenemisele toimetatud isikute kohta täidetavaid protokolle tuleb täita põhimõttega: välistada kõik võimalused, et keegi protokollist vea või kahetimõistetava sõna leiaks, sest iga väiksem ebatäpsus muudab protokollid kehtetuks. Autor on arvamisel, et menetlusprotsessi protokollide mahtu tuleks vähendada, sest see muudaks patrullpolitseinikel protokollide vormistamist lihtsamaks ja jääks aega rohkem patrulltegevuse teostamiseks.

3.2 Diplomieelne praktika

Teistkordselt viibis autor PPA korrakaitsepolitseiosakonna arendusbüroo planeerimistalitusel praktikal seoses Tallinna Tehnikakõrgkooli diplomieelse praktikaga perioodil 07.01 -08.03.2013. Diplomieelse praktika eesmärgiks oli anda üliõpilasele kogemus iseseisvaks erialaga seonduvaks tööks, et leida tootmises esinevaid kitsaskohti, osata näha probleeme ja koguda andmeid vajalike lahenduste leidmiseks. Autor osales praktika vältel erinevates politseilistes tegevustes, milleks olid PPA andmebaaside ja erinevate avalike andmebaaside ülesehituse loogikatega tutvumine, raadiosaatjate tööprogrammi põhimõtetega tutvumine, teenistusliku kontrolli ühtsete põhimõtete ja struktuuri välja töötamine, inimkannatanutega liiklusõnnetuste statistika nädalaülevaadetesse kogumine ja kokkuvõtte tegemine, PPA korrakaitsepolitseiosakonna 2013. aasta tegevuskava puudutaval juhtide koosolekul osalemine, konkursil „2012. aasta parim ennetusprojekt“ projektide hindamine žüriiliikmena, 2012. aasta erinevatesse koondaruannetesse andmete sisestamine, alarmsõidukijuhi täiendkoolitusel osalemine, piirkondliku politseitöö ametnike arvu suurendamise mudeli väljatöötamise koosolekul osalemine ja teemaga seonduvate statistiliste andmete kogumisel ning töötlemisel, lõputööks materjalide ja statistiliste andmete kogumine.

Autori peamiseks tööülesandeks diplomieelsel praktikal oli andmetöötluse ja –analüüsi põhjal politseiliste tegevuste planeerimine. Diplomielne praktika hõlmas lisaks liiklusvaldkonnale ka teisi korrakaitsepolitsei tegevusi, autor omandas vajalikke kogemusi planeerimisprotsessidel (sh ka liiklusjärelvalve planeerimisprotsessidel) osalemises. Käesolev lõputöö seostub suurel määral autori poolt diplomieelse praktika käigus kogutud materjalide, andmete ja omandatud kogemuste ning arvamustega. Juhtide koosolekutel jäi autori arvates konkreetsusest puudu, sest arutati pikalt probleemi üle, aga samas ei lepitud kokku, kuidas tegutseda, vaid see jäeti planeerijate tööks. Juhid leppisid omavahel kokku vaid korduskoosoleku kuupäeva. Planeerijate tehtud tööd vaadates hakkasid juhid planeerijaid töö tegemisel suunama, lastes tööd korduvalt ümber muuta, sest juhtidel puudus kindel visioon valmis tööst ning see kujunes välja tööprotsessi käigus. Kui töö valmis sai, ei tegelenud keegi enam sellega edasi, vaid see jäi seisma. Probleemi nägi autor veel koondaruannete alusdokumentides, mis ei olnud alati ühesugused. Terve Eesti kohta koondaruande vormistamisel lähtutakse prefektuuride poolt saadetud aruannetest, millest kõik ei olnud vormistuslikult sarnased ja tekitasid seetõttu segadust. Autor koges diplomieelse praktika käigus, et PPA-s koostatakse ja täidetakse väga palju erinevaid aruandeid ja strateegilisi dokumente, mistõttu suureneb dokumentide arv, mille alusel politseilisi tegevusi planeerida ning millest lähtuda. See tekitab segadust politseiametnikes, kes igapäevaselt nende dokumentidega töötama peavad, sest lähtuda tuleb liiga paljudest dokumentidest. Ühest põhidokumendist tuletatakse teine, teisest kolmas jne. Niimoodi tekib dokumentidest struktuuriline ahel, kus iga järgnev dokument eelnevat dubleerib, samas tuleb arvestada nende kõigiga. Autor on arvamusel, et dokumentide arvu, mille alusel politseilisi tegevusi planeerida, tuleks vähendada, et vältida segadust. Autor usub, et on võimalik lähtuda üksnes põhidokumentidest, sealjuures oleks planeerijatel lihtsam oma tööd teha ja saaks rakendada rohkem loovat ning analüüsipõhist politseilist tegevust ja keskenduda pigem probleemide lahendamisele, mitte nõutavate tulemuste saavutamisele.

Ettevõttepraktika II ja diplomieelse praktika võrdlus

Diplomielne praktika ja ettevõttepraktika II olid sisult erinevad, kuid neid mõlemat kokku võttes sai autor üldpildi asutuses toimuvast tööprotsessist. Kui ettevõttepraktika II puhul osales autor patrulltegevustes ja nägi reaalseid toiminguid, mida PPA turvalisuse tagamiseks teostab, siis diplomieelse praktika käigus puutus ta kokku planeerimistegevustega, mille alusel politseilisi tegevusi teostatakse. Kahe praktika omavahelisel võrdlusel leiab autor, et PPA-s on töötingimused ja kasutatav tehnika head nii patrullpolitseinikel kui ka planeerijatel. Kui patrullpolitseinike töötingimusi mõjutab ilm, siis planeerijate töötingimuste negatiivseteks külgedeks võib lugeda suurt koormust silmadele ja istuvat tööviisi. Töökeskkond on patrullpolitseinikel ja planeerijatel muutuv.

Patrullpolitseinike töökeskkonda mõjutavad kõik inimesed, kellega nad kokku puutuvad, ja väljakutsete iseloom, teiste sõnadega nende inimeste suhtumine politseisse, kellega patrullpolitseinikud parajasti kokku puutuvad. Planeerimises mõjutavad töökeskkonda erinevad tähtajad ja kohustused, sest neist oleneb, kui stressirikas planeerijat ümbritsev töökeskkond on.

3.3 Ekspertintervjuud

Autor viis läbi ekspertintervjuud välja selgitamaks, millised on ekspertide arusaamad liiklusjärelvalve protsessist, kuidas liiklusjärelvalve protsess reaalselt läbi viiakse ja kuidas hindavad eksperdid liiklusjärelvalve protsessi toimimist. Intervjuu koosnes 11 küsimusest ja viidi läbi struktureeritud vormis e-kirja vahendusel (vt lisa 4). Intervjuu vastustes esitatud ekspertide väljendid on autori poolt muutmata kujul. Intervjueeritavateks olid järgnevad politseiametnikud:

Annika Elm, Ida prefektuuri korrakaitsebüroo liiklusjärelvalvetalituse juht. Annika Elm on töötanud täiskohaga politseis alates 10.05.2004 ja varasemalt on ta politseis töötanud uurijana kriminaaltalituses, korrakaitsebüroo piirkonnapolitseinikuna, korrakaitsebüroo konstaablijaoskonna piirkonnavanemana. Annika Elm omab magistrikraadi õigusteadustes.

Sander Peremees, Lääne prefektuuri korrakaitsebüroo liiklusjärelvalvetalituse juht. Sander Peremees on töötanud politseis 20 aastat ja varasemalt on ta politseis töötanud liikluspolitseinikuna, patrullpolitseinikuna, piirkonnapolitseinikuna ja maakonna politseijuhina. Sander Peremees omab rakenduslikku kõrgharidust.

Riho Rei, hetkel PPA Korrakaitsepolitseiosakonna arendusbüroo planeerimistalituse juhtiv-korrakaitseametnik, vahetult enne seda Lõuna prefektuuri patrullteenistuse juht. Riho Rei on töötanud politseis aastast 1992 ja varasemalt on ta politseis töötanud Lõuna prefektuuri korrakaitsebüroo Viljandi politseijaoskonna patrullteenistuse vanemana, kus tema tööülesandeks oli patrullteenistuse töö juhtimine. Riho Rei omab magistrikraadi.

Sirle Pai, Põhja prefektuuri liiklusjärelvalvekeskuse liiklustalituse juht. Sirle Pai töötab politseis alates aastast 1997 ja varasemalt on ta politseis töötanud patrullpolitseinikuna, lühiajaliselt kriminaalpolitseis, juhtimiskeskuses, välijuhina, liikluspolitsei teenistuse vanemana. Sirle Pai omab kõrgharidust.

Marili Kohava, Korrakaitsepolitseiosakonna liiklusbüroo juhtivkorrakaitseametnik. Marili Kohava töötab politseis alates aastast 1995 ja varasemalt on ta politseis töötanud haldusinspektorina, avarii-

inspektorina, patrullpolitseinikuna (liiklusjärelvalve teostajana) ja uurijana (liikluskuritegude menetlejana). Marili Kohava haridustase on bacalaureus artium õigusteaduses, mis on võrdsustatud magistrikraadiga.

1. Millistest tegevustest koosneb liiklusohutuse tagamiseks teostatav liiklusjärelvalve? (Küsimuse eesmärgiks on välja selgitada, kui mahukas on liiklusjärelvalve protsess tervikuna).

Intervjueeritavad eksperdid leidsid, et ühe tegevuse liiklusjärelvalvest moodustab patrullimine, mille käigus kontrollitakse erinevate LS nõuete täitmist, et ennetada liiklusõnnetusi ja tagada liiklusohutus (Elm 2013, Peremees 2013, Rei 2013, Pai 2013). Arvestatava osa liiklusjärelvalvest liiklusohutuse tagamisel moodustavad meediakajastused, mille läbi suurendatakse liikluses osalejate teadlikkust ja mõjutatakse nende hoiakuid (Elm 2013, Pai 2013). Liiklusjärelvalve tegevusena nimetati ekspertide poolt veel analüüside läbi viimiseid, mille põhjal suunatakse politseiametnikud kindlal ajal kindlasse kohta liiklusohutust tagama (Rei 2013, Pai 2013). Eksperdid leidsid, et liiklusjärelvalve tegevuseks loetakse ka koostööd erinevate partnerite vahel, mille eesmärgiks on liiklusturvalisuse tõstmine läbi ennetustegevuste ja liikluskasvatuse (Elm 2013, Pai 2013). Riikliku järelvalve teostamine erinevate kontrolliliikidega põhimõttel – inimene, sõiduk, tee (Kohava 2013). Kindlasti ei seisne liiklusjärelvalve ainult LS rikkunud juhile väärteo vormistamises või tee ääres seisvas politseisõidukis (Pai 2013).

2. Millised prioriteetsusega dokumendid võetakse liiklusjärelvalve planeerimisprotsessis aluseks? (Küsimuse eesmärgiks on välja selgitada, milliseid dokumente reaalselt liiklusjärelvalve planeerimisprotsessis aluseks võetakse).

Intervjueeritavad eksperdid loetlesid liiklusjärelvalve planeerimisprotsessis aluseks võetud dokumentidena PPA prefektuuride liiklusjärelvalve plaani (Elm 2013, Rei 2013, Pai 2013), PPA liiklusjärelvalveplaani (Elm 2013, Peremees 2013, Rei 2013, Pai 2013), VAAK-i (Elm 2013, Peremees 2013, Rei 2013, Pai 2013), Eesti turvalisuspoliitika põhisuunad aastani 2015 (Elm 2013, Peremees 2013, Rei 2013), RLOP (Peremees 2013, Pai 2013), TISPOL-i teemanädalad (Peremees 2013, Pai 2013). Peremees tõi välja veel Euroopa dokumendid ja Euroopa liiklusohutusprogrammi 2010-2020 ning märkis, et liiklusjärelvalve planeerimisel arvestatakse veel igakuiste soovitude ja korraldustega, poliitiliste seisukohtade ja poliitikute sõnavõttudega, kommertssõidukite kontrollimist puudutavate määrustega, PPA ja prefektuuride koostatud liiklusõnnetuste analüüsidega ning erinevate suurürituste ja tähtpäevadega. Pai tõi välja veel Maanteeameti ja OLE liiklusohutuskampaaniad. Rei nimetas lisaks eelnevale EL-i üldiseid suundi ja märkis, et

politseisüsteemis erinevate tasandite töötajad puutuvad kokku erinevate dokumentidega, nt patrullpolitseinikule püstitab ülesanded ja planeerib nende tegevust teenistuse või jaoskonna juht, kes võtab planeerimise aluseks prefektuuri või jaoskonna tegevuskava. Kohava vastas üldistavalt, et liiklusjärelvalve planeerimisprotsessis võetakse aluseks EL-i, Vabariigi Valitsuse, MKM-i ja Siseministeeriumi dokumendid ja mainis, et enamik EL-i eesmärgi ja põhimõtteid on üle kantud siseriiklikesse dokumentidesse.

3. Kuidas hindate analüüsipõhise liiklusjärelvalve planeerimist ja teostamist? (Küsimuse eesmärgiks on välja selgitada ekspertide arvamused sellest, kuidas liiklusjärelvalve protsess reaalselt toimib).

Peremees tõi välja, et tuleks defineerida mõistet „analüüsipõhine liiklusjärelvalve“ (kas tegu on ainult liiklusõnnetuste analüüsist lähtumisega või tuleks midagi veel arvestada) ja lisas, et liiklusõnnetuste analüüs moodustab liiklusjärelvalve planeerimisest umbes veerandi, ülejäänud osa planeerimisest täidavad igakuised soovitusel, kampaaniad ja plaanijärgsed mahud. Rei ja Pai leidsid, et liiklusjärelvalve planeerimine on heal tasemel. Analüüsides põhjal on võimalik ja paigutataksegi patrullid kõige kriitilisematesse kohtadesse (Elm 2013, Rei 2013, Pai 2013, Kohava 2013), kuid probleemiks on vähenenud ressurss (korrakaitsepolitseipatrullide arv) (Elm, 2013, Rei 2013, Pai 2013). Rei väitis, et ressursipuuduse tõttu, mis tuleb alarahastamisest, on reaalselt analüüsipõhine liiklusjärelvalve teostamine raskendatud. Elm ja Pai arvasid, et ressursipuuduse tõttu ongi analüüsipõhist liiklusjärelvalvet vaja efektiivselt ära kasutada, et minimaalsete ressurssidega maksimaalne tulemus saavutada. Pai lisas, et kuna kõik on planeeritud, ei saa patrull otsustada, millega tegeleb, vaid täidab talle ette antud ülesannet, samas väitis Pai, et osakonnad ei jõua plaanist täielikult kinni pidada ja seda eesmärgipäraselt täita. Kohava tõi välja planeerimise alused, milleks olid liiklusõnnetuste koondumiskohad, inimkannatanutega liiklusõnnetuste analüüsist selgunud soodusaasjaolud liiklusalaste süütegude ja liiklusõnnetuste koondumiskohtade võimalikud seosed, liiklusloenduste andmed, omandatud kogemus ja kohalike iseärasuste tundmine. Analüüsipõhise liiklusjärelvalve 100% rakendamine ei ole kunagi võimalik, kuna liiklusjärelvalve teostajatest üle 50% on patrullpolitseinikud, kes teenindavad ka väljakutseid, aga julgen väita, et analüüsipõhist liiklusjärelvalvet rakendatakse vähemalt 50% ulatuses planeeritavast tööajast (Kohava 2013).

4. PPA liiklusjärelvalve 2013. aasta plaani põhieesmärkidest on eemaldatud hukkunud kergliiklejate arvu vähendamine, samas viimasel kolmel aastal on hukkunud kergliiklejate arv suurenenud (2010-24, 2011-39, 2012-38). Mis alusel/põhjuseel on see eemaldatud? Miks see

Teie arvates nii on? (Küsimuse eesmärgiks on välja selgitada, kas kergliiklejatele pööratakse 2013. aastal vähem tähelepanu kui eelnevatel aastatel).

Elm kommenteeris, et igal prefektuuril on kohustus koostada oma liiklusjärelvalve plaan, et arvestada konkreetse piirkonna eripärasid, ja lisas, et Ida prefektuuri liiklusjärelvalveplaani näeb ette lisaks PPA liiklusjärelvalveplaani eesmärkidele ka tegevusi kergliiklejate turvalisuse tagamiseks (36 planeeritud tegevust „Kergliiklejad“, 36 planeeritud tegevust „Ülekäigurada“ ja Maanteeameti ning TISPOL-i teemanädalad). Elm tõi välja veel asjaolu, et PPA liiklusjärelvalve plaan näeb ette, et 12% liiklusjärelvalve alastest tegevustest moodustab kergliiklejate ohutuse tagamine. Peremees ei osanud küsimusele vastata, kuid lisas, et pole õige anda hinnanguid ainult liikluses hukkunute osas, sest see ei kajasta tervet olukorda ja ühe aasta muutuste lõikes ei saa anda põhjapanevaid hinnanguid. Rei, Pai ja Kohava leidsid, et eesmärk on vähendada eelkõige liiklussurmasid, ükskõik millisel viisil liiklejad ei hukku (kergliiklejana, juhina, sõitjana). Pai ei nõustunud, et kergliiklejad oleks tähelepanuta jäetud ja väitis, et plaani laiemal vaatamisel ja arvestades reaalse liiklusohutust puudutavate tegevustega, on kergliiklejad üheks suurimaks prioriteediks liiklusjärelvalve teostamisel. Kohava väitis, et liiklusjärelvalve plaani eesmärgid on sõnastatud strateegiliste eesmärkide järgi ja selle väljajätmine eesmärkide sõnastusest oli taotluslik, samuti rõhutas Kohava, et kergliiklejatele suunatud tegevuste maht on muljetavaldav.

5. PPA liiklusjärelvalve aasta plaanis on viimasel kolmel aastal olnud ühe põhieesmärgina liiklusõnnetuses hukkunud turvavarustust mittekasutanud hukkunud isikute arvu vähenemine, kuid turvavarustust mittekasutanud hukkunud isikute arv on suurenenud (2010-35, 2011-44, 2012-43). Miks on turvavarustuse mittekasutamisega seotud süütegude arv Teie hinnangul viimasel kolmel aastal vähenenud, kui PPA liiklusjärelvalve plaanis olevat ühte põhieesmärki pole suudetud täita? (Küsimuse eesmärgiks on välja selgitada, miks turvavarustuse mittekasutamise avastamine viimasel kolmel aastal vähenenud on).

Elm, Peremees ja Kohava viitasid Maanteeameti uuringutele, kust selgub, et turvavarustuse kasutamine ja teadlikkus selle vajadusest on aastate jooksul kasvanud. Elm ja Kohava leidsid, et läbi analüüsi saab teada sihtgrupi, kes turvavarustust nõuetekohaselt ei kasuta ja kellele ennetustegevusi ning liiklusjärelvalvet suunata. Elm arvas, et süütegude avastamise arvu vähenemine võib olla seotud sellega, et väärteomenetlus ja selle tõendamine on tehtud äärmiselt keeruliseks, kus politseiametniku tunnistusest kohtus sageli ei piisa, vaid on vajalik tõenduslik salvestis, seega vajab turvavarustusega seotud rikkumiste kvaliteetne tuvastamine suurt tehnilist- ja inimressurssi ning väga palju aega. Avastatud turvavarustuse mittekasutamise arvu vähenemise

põhjuseks nimetas Elm veel tumendatud tagaklaase, kust pole näha, kas tagaistmel istuv sõitja nõuetekohaselt turvavööd kasutab. Elm oli arvamisel, et turvavarustust mittekasutavate liiklejate ja sõitjate probleem peitub nende käitumisharjumustes ja ilmselt ei järgi nad ka teisi seaduse nõudeid. Peremees leidis, et kui olukord paraneb, peavad ka rikkumised vähenema ja usub, et siinkohal oleks vaja teha põhjalikum analüüs, nt juht võis olla alkoholijoobes, mistõttu ta ei kasutanud nõuetekohaselt turvavarustust, ja rikkus tulenevalt oma seisundist ka muid LS paragrahve. Peremees väitis tuginedes isiklikule kogemusele, et Lääne prefektuuris esineb juhil turvavöö nõuetekohast mittekasutamist väga harva, pigem võib näha turvavööd nõuetekohast mittekasutamist sõitjal. Rei arvas, et oleks vastamiseks oleks vaja teha põhjalikum analüüs, nt võrdluseks toodud perioodi jooksul kasvas liiklusõnnetustes hukkunute arv 28% ja turvavarustust mittekasutanud hukkunute arv 26%, millest võib teha järelduse, et olukord on muutunud hoopis paremaks. Rei arvas, et kui olukord on paremaks muutunud, siis ei saagi süütegusid rohkem avastada, sest rikkumisi pannakse toime vähem, teisest küljest võib olla avastatud turvavarustuse mittekasutamise väärtegade arvu vähenemise põhjuseks asjaolu, et turvavarustuse mittekasutamisele pööratakse vähem tähelepanu. Pai leidis, et rikkujate arv on vähenenud ja seetõttu on ka süütegude avastamise arv vähenenud ja märkis, et politsei on selleks koostööpartneritega tõhusat tööd teinud. Samuti lisas Pai, et liiklusõnnetustes hukkunute arv on küllaltki stabiilne ja parema ülevaate saamiseks peaks uurima liikluses vigastatute arvu. Kohava sõnul sõltub kõnealuse teema statistilise arvu suurendamine vaid mõnest liiklusõnnetusest. Kohava väitis, et kõnealuse teemaga tegeletakse viimasel paaril aastal oluliselt rohkem kui varasematel aastatel ja lisas, et eesmärgiks pole avastamiste arvu suurendamine, vaid inimeste teadlikkuse tõstmine turvavarustuse kohta ja subjektiivne risk tabatud saada.

6. Milliseid uuenduslikke meetmeid on kasutusele võetud (plaanis kasutusele võtta), et muuta liiklusjärelvalve teostamist efektiivsemaks? Kas selleks on üldse vajadust? (Küsimuse eesmärgiks on välja selgitada, milliseid uuenduslikke meetmeid tuleks ekspertide arvates kasutusele võtta ja millised kasutusele võetud meetmed on liiklusjärelvalve teostamist efektiivsemaks muutnud).

Elm leidis, et liiklusjärelvalve teostamist on efektiivsemaks muutnud kiiruskaamerad, mis on andnud head tulemust, kuid samas märgib Elm, et mõõtepunktides sõidetakse alla lubatud piirkiiruse ja peale mõõtepunkti ületatakse piirkiirust, et aega tagasi teha. Peremees leidis, et viimastel aastatel pole midagi uut kasutusele võetud, aga väitis, et soovib Lääne prefektuuri tööd juhtida niimoodi, et reageeritakse ka väiksematele rikkumistele, mis ei tähenda, et politsei hakkaks rohkem trahve määrama. Peremees oli seisukohal, et oluline on kontaktide arv liikluses osalejatega,

mitte trahvide arv. Rei arvas, et ajaga on vaja kaasas käia ja uuenduslikke meetmeid kasutusele võtta. Rei leidis, et oleks vajalik laialdasemalt kasutusele võtta videosalvestamise võimalusega kiirusmõõtjad ja –kaamerad, millega oleks võimalik avastada turvavarustuse mittekasutajaid, keskmist kiirust mõõtvad automaatsed kiiruskaamerad ja käivitada üleriigiliselt liiklusliin, mis hetkel Lõuna prefektuuris töötab. Rei märkis, et rikkumise avastamine ja tõendamine võtab praegusel ajal ebamõistlikult kaua aega, mistõttu tuleks lihtsustada väärteomenetlust. Politseiametnikel kulub suur osa tööajast dokumentide vormistamisele ja sel ajal ei saa patrull tegeleda liiklusjärelvalvega (Rei 2013). Pai tõi kasutusele võetud liiklusjärelvalvet efektiivsemaks muutvate meetmetena välja automaatse järelvalve suurendamise, karistuspraktika ühtlustamise, karistuste karmistamise, lähenemise, millega pööratakse tähelepanu üheaegselt kergliiklejatele ja sõidukijuhtidele, ennetustegevuse suurenemise ja joobes juhtidelt sõidukite konfiskeerimise. Kohava leidis, et politseis on kasutusel piisavalt meetmeid ja vahendeid kvaliteetse liiklusjärelvalve teostamiseks ja lisas, et efektiivsus on kinni iga politseiametniku mõttemaailmas ja selles, kas ta oskab vastata küsimustele, miks ta midagi teeb ja kuidas seda paremini teha.

7. Mis on Teie arvates PPA (ja prefektuuri) tugevaim külg liiklusjärelvalve planeerimisel/teostamisel liiklusohutuse tagamiseks? (Küsimuse eesmärgiks on välja selgitada ekspertide arvates tugevaim külg liiklusjärelvalve protsessis).

Elm leidis, et tugevaimateks külgedeks liiklusjärelvalve planeerimisel/teostamisel on igapäevane analüüsipõhine liiklusjärelvalve teostamine ja ennetustegevus (liikluskasvatus). Peremees hindas tugevaks küljeks infot ja kogemusi planeerimisel ning tõdes, et liiklusjärelvalve teostamisel kardetakse politseid. Rei ja Pai arvates oli suurim tugevus asjaolu, et viimastel aastatel on prioriteetsed tegevused liiklusohutuse tagamisel kindlalt paigas olnud, samuti kiitis Rei koostööd erinevate organisatsioonide vahel ja rahvusvaheliste kogemuste omandamist. Pai pidas hämmastavaks asjaolu, et hetkel olemasoleva ressursiga suudetakse saavutada mõjusust ja täita eesmärgid. Kohava pidas tugevaimaks küljeks ametnike professionaalsust.

8. Mis on Teie arvates PPA (ja prefektuuri) nõrgim külg liiklusjärelvalve planeerimisel/teostamisel liiklusohutuse tagamiseks? (Küsimuse eesmärgiks on välja selgitada ekspertide arvates nõrgim külg liiklusjärelvalve protsessis).

Peamiseks probleemiks nimetasid eksperdid inimressursi vähesust (Elm 2013, Peremees 2013, Rei 2013, Pai 2013, Kohava 2013). Nõrgaks küljeks on veel kasutusel olevad sõidukid, IT lahendused, tehnilised vahendid (Elm 2013, Pai 2013) ja piiratud mootorikütuse kogus (Pai 2013). Peremees

arvas, et ollakse liialt kinni konkreetsetes numbris, st töö tulemust hinnatakse määratud trahvide arvu järgi. Samuti leidis Peremees, et võiks olla rohkem infot konkreetsete rikkumiste kohta, miks see ohtlik on. Rei väitis, et tänu raha puudumisele ei ole võimalik tänavatele piisavalt suur arv politseiametnikke suunata, mis tähendab reaalsuses seda, et liiklusjärelvalvega tegelevad politseiametnikud peavad andma oma panuse ka teiste politseiliste ülesannete täitmisele (väljakutsete teenindamine, isikute konvoeerimine, sundtoomiste teostamine jne), mistõttu ei tegele konkreetsetes piirkonnas suunatud liiklusjärelvalvega mitte keegi. Rei arvas, et olemasolevate ressursside jaotus ei ole kõige ökonoomsem, sest enamus traagilistest liiklusõnnetustest toimub maanteedel, mitte suuremates keskustes, samuti leidis Rei, et kuna viimastel aastatel ei ole liiklusohutuse tagamise valdkonnas esitatud uusi ja värskeid mõtteid, võib see tekitada liiklusjärelvalvet teostavatele ametnikele väsimust ja rutiini. Kohava väitis, et planeerimisel on probleemiks ametnike koormatus muude tööülesannetega. Pai tõi nõrkusena välja veel järjepidevuse puudumist ning liialt mõjutavat poliitikat.

9. Kas ja kui suurel määral mõjutab Teie hinnangul igapäevane poliitika liiklusjärelvalve planeerimise/teostamisega seonduvat? (Küsimuse eesmärgiks on välja selgitada, kui suurel määral mõjutab igapäevane poliitika liiklusjärelvalve protsessi).

Ekspertidid leidsid, et igapäevane poliitika mõjutab liiklusjärelvalve planeerimise/teostamisega seonduvat (Elm 2013, Peremees 2013, Rei 2013, Pai 2013, Kohava 2013). Peremees tõi näiteks, et eelmine siseminister Jüri Pihl suunas tegevust liiklusjärelvalvele väga palju, kuid praegune siseminister Ken-Marti Vaher leidis ametikohale astudes, et oluline on vabatahtlike tegevus, mitte liiklus. 2011. aastal suurenes liikluses hukkunute arv ja sellega muutus siseministri seisukoht, mistõttu sai liiklusjärelvalvest jälle oluline valdkond. Väike liikluses hukkunute arv on kasulik ühiskonnale tervikuna ja ilmselt ka valimisvõitluses (Peremees 2013). Rei ja Kohava leidsid, et poliitika mõjutab läbi selle, kui palju raha antud valdkonna arendamiseks on riik nõus panustama. Rei sõnul mõjutavad liiklusjärelvalvet ka ministri suhtumine ja see, kuidas poliitikud ise liiklejatena käituvad. Pai tunnistas, et aeg-ajalt mõjutab igapäevane poliitika liiklusjärelvalvet häirivalt, sest asju tehakse kampaania korras ja pikemas perspektiivis need mõju ei avalda. Räägitakse, kuidas valdkonda tõhustatakse, aga tegelikkuses raha ega inimressurssi juurde ei tule ja muutust ei toimu (Pai 2013).

10. Millise hinnangu annaksite erinevate liiklusohutuse valdkonna partnerite vahelisele koostööle? (Küsimuse eesmärgiks on välja selgitada, kui hästi toimib riigisisene liiklusohutuse valdkonna partnerite koostöö).

Elm ja Pai pidasid koostööd erinevate liiklusohutuse valdkonna partnerite vahel väga heaks. Elm tõi välja, et üha enam tundub, et politsei võtab endale liialt palju selliseid kohustusi, mis on tegelikult teiste organisatsioonide ja institutsioonide kohustuseks. Politsei ülesanne on siiski liiklusjärelvalve tagamine (LS § 3) (Elm 2013). Pai leidis, et Eestis on palju asutusi ja organisatsioone, kes püüavad panustada liiklusohutuse tagamisse. Koostöö erinevate asutuste ja transpordifirmadega on väga vajalik ja toimib (rehviliit, autoettevõtete liit jne), oluline on muuta ühiskonna suhtumist ja vaateid liiklusohutusse (Pai 2013). Rei leidis, et koostöö erinevate liiklusohutuse valdkonna partnerite vahel on hea, kuid seda annab parandada. Tähtis on see, et kõik osapooled saaksid aru, mille nimel koostööd tehakse, mõistaksid üksteise võimalusi probleemide lahendamisel ning annaksid endast parima, et liiklusohutust parandada (Rei 2013). Rei kiitis koostööd Maanteeametiga ja mainis veel tihedat koostööd kohalike omavalitsuste vahel. Kohava hindas partnerite vahelist koostööd rahuldavaks märkides, et viimase paari aasta jooksul on partnerid mõistnud, et neil kõigil on üks ühine eesmärk – turvaline liiklus. Kohava pidas kõige nõrgemaks koostööd haridussüsteemi ja kohalike omavalitsustega. Peremees hindas koostööd erinevate liiklusohutuse valdkonna partnerite vahel Lääne prefektuuri vaatest, hinnates koostööd Maanteeametiga väga heaks, autokoolidega heaks, kohalike omavalitsustega napilt rahuldavaks, ettevõtjatega peaaegu olematuks ja lisas, et koostööd ülikoolidega saaks kõvasti arendada.

11. Millise hinnangu annaksite rahvusvahelisele liiklusjärelvalve-alasele koostööle? (Küsimuse eesmärgiks on välja selgitada, kui hästi toimib rahvusvaheline liiklusjärelvalve-alane koostöö).

Elm hindas rahvusvahelist liiklusjärelvalve-alast koostööd väga heaks, Peremees ja Pai heaks. Pai ja Kohava tõid välja, et liikluspolitsei osaleb aktiivselt TISPOL-i teemanädalatel. Rei tunnistas, et ei ole selle teemaga väga kursis, kuid kindlasti rahvusvaheline koostöö toimub, mille käigus jagatakse omavahel parimat praktikat. Rei pidas oluliseks teiste edulugudest eeskuju võtta ja omavahel kogemusi vahetada. Kohava arvas, et arenguruumi on veel palju ja rahvusvahelise koostöö viljad peaksid jõudma rohkem reaalsele liiklusjärelvalve teostajateni.

3.3.1 Ekspertintervjuu meediaplaani kohta

Kuna Pai ja Elm tõid intervjuus välja, et liiklusjärelvalvest moodustavad arvestatava osa meediakajastused ja neid on mainitud ka PPA liiklusjärelvalve aasta plaanis ning VAAK-is, viis autor läbi täiendava ekspertintervjuu, et selgitada välja meediaplaani olemus ja selle mõju

liiklejatele liiklusohutuse tõstmisel (vt lisa 5). Autor viis läbi ekspertintervjuu analoogselt eelnenud ekspertintervjuudele, vastajaks oli:

Tuuli Härson – PPA kommunikatsioonibüroo peaspetsialist, kes on töötanud politseis seitse aastat. Härson omab sotsiaalteaduste bakalaureuse kraadi, varasemalt on ta politseis töötanud pressiesindajana, Põhja prefektuuri ja KKPO valdkonna kommunikatsiooni koordineerijana.

1. Mis on liiklusjärelvalve mõistes meediaplaan? (Küsimuse eesmärgiks on välja selgitada liiklusjärelvalvega seotud meediaplaani olemus).

Härson vastas, et meediaplaan on liiklusjärelvalveplaani täieõiguslik osa ja selgitas, et kommunikatsioonibüroo planeerib oma meediasõnumid paralleelselt politseiliste tegevustega. Kui liiklusjärelvalve keskendub nt piirkiiruse kontrollimisega, üritab koordinatsioonibüroo meedias samal teemal võimalikult palju kajastust leida (Härson 2013). Nii meediatarbija kui ka meediakanali tähelepanuvõime on piiratud, mistõttu peab kommunikatsioonibüroo meediasõnumeid politseitegevustega tihedas seoses ja samas ajaplaanis hoidma (Härson 2013).

2. Miks on oluline läheneda liiklejatele läbi meedia? (Küsimuse eesmärgiks on välja selgitada eelised, mida meediakajastused liiklusohutuse tagamisel annavad).

Meedia annab politseile võimaluse oma tegevuste mõju suurendada, et mitte öelda kordistada (Härson 2013). Kui tee ääres seisva politseisõiduki tegevuse eesmärgist saab aimu ainult see inimene, kes kinni peetakse ja kellele vahetus kontaktis olles ohte selgitatakse, siis meedia kaudu jõuame sama sõnumiga tunduvalt laiema ringini (Härson 2013). Kui inimesed on hommikul Terevisioonist ja raadiost kuulnud, et politsei juhib tähelepanu ohutule sõidukiirusele ja on samal päeval kõikjal Eestis suurendatud jõududega sõidukite kiirust mõõtnud, siis on suurem tõenäosus, et ta sõidab juba koduuksest alates ettevaatlikumalt ja teadlikumalt (Härson 2013).

3. Kui suureks osaks liiklusjärelvalve protsessist hindate meediaplaani? (Küsimuse eesmärgiks on välja selgitada eksperdi arvamus selle kohta, kui suure osa liiklusjärelvalve protsessist meediaplaan moodustab).

Härson hindas meediaplaani liiklusjärelvalve asendamatuks osaks põhjendades, et see on üks politseitegevuste osa. Härson väitis, et see on täiendav võimalus inimesi ohutumale käitumisele suunata, neid kaasata ja neile politsei tööpõhimõtteid ning nende käitumistest tulenevaid ohte selgitada. Härson kiitis PPA Facebook-i kanalit, sest selle kaudu on võimalik kahepoolne kommunikatsioon, tänu millele saab PPA tagasisidet oma tegevuste kohta.

4. Kui heaks hindate meediaplaani mõju liiklusohutuse tõstmisel? (Küsimuse eesmärgiks on välja selgitada eksperdi arvamus selle kohta, kui suurel määral meediaplaan liiklusohutust mõjutab).

Härson leidis, et kommunikatsioonil on suur mõju ja lisas, et selle all ei tohiks mõista ainult tööd meediaga, vaid politseiametnike poolt tehtud selgitustööd, reklaamikampaaniaid, igasugust vahetut suhtlust ja liikluses osalejate endi kaasamist. Põhiline on selgitada mitte ainult seda, mida politsei teeb, vaid ka seda, miks neid tegevusi tehakse ning mida inimene teistmoodi käitumisest võidab (Härson 2013).

3.4 Ettepanekud liiklusjärelvalve planeerimise efektiivsemaks muutmiseks

Käesolevas alapeatükis teeb autor ettepanekuid, mis võiks tema arvates liiklusjärelvalve protsessi efektiivsemaks muuta. Ettepanekute tegemisel lähtub autor käesoleva lõputöö esimeses ja teises peatükis käsitletule, kolmandas peatükis läbi viidud ekspertintervjuudele ja oma praktikakogemustele.

1. Defineerida mõiste „analüüsipõhine liiklusjärelvalve“. Autor ei leidnud lõputöö kirjutamise käigus definitsiooni mõistele „analüüsipõhine liiklusjärelvalve“, sama küsimuse tõstatas ka autori poolt läbiviidud ekspertintervjuus Sander Peremees. Autor teeb ettepaneku töötada välja standard, mida tuleks analüüsipõhise liiklusjärelvalve teostamisel järgida. Autori visiooni kohaselt tuleks standardi väljatöötamisel lähtuda EL liiklusohutuse valdkonna juhtivate liikmesriikide praktikast ja kaasata erinevaid liiklusohutusspetsialiste ja –psühholooge.

2. Teostada sihtgrupipõhine detailanalüüs liiklusjärelvalve prioriteetsetes valdkondades. Ekspertintervjuudest selgus, et Sirle Pai ja Riho Rei olid arvamusel, et peaeesmärgiks on liiklussurmade vähendamine, ükskõik kui suure osakaalu sealt mingi liikluses osalejate grupp moodustab. Autor arvab, et kergliiklejatele tuleks liikluses oluliselt rohkem tähelepanu pöörata. Selleks pakub autor välja teha detailanalüüs liikluses vigastada saanud ja hukkunud kergliiklejate kohta. Selle kaudu oleks võimalik välja selgitada sihtgrupid, kes on potentsiaalsed kergliiklejad, kes liiklusõnnetusse satuvad. Sihtgrupipõhiselt tuleks läbi viia rohkem meediakajastusi ja üritusi eesmärgiga selgitada kergliiklejatele, miks on just nemad potentsiaalsed liiklusõnnetusse sattujad, ning seeläbi ennetada kergliiklejatega toimuvaid liiklusõnnetusi. Kuigi Maanteeameti liiklusmonitooringud näitavad, et liiklejate ja sõitjate teadlikkus ning harjumused turvavarustuse kasutamisest on suurenenud, tuleks autori arvates sellele valdkonnale rohkem tähelepanu pöörata. Autor teeb ettepaneku koostada põhjalik analüüs, et välja selgitada potentsiaalne sihtgrupp, kes turvavarustust nõuetekohaselt ei kasuta. Seejärel tuleks sihtgrupipõhiselt potentsiaalsetele

turvavarustuse mittekasutajatele suunata rohkem meediakajastusi ja üritusi ennetustegevuse eesmärgil. Näiteks tuleks välja selgitada, kas juhid, kes muidu turvavarustust nõuetekohaselt kasutavad, teevad seda ka alkoholi- või narkomõju all olles, siinkohal ei tuleks arvestada ainult juhte, vaid vaadelda ka kaassõitjaid. Niimoodi oleks võimalik kaks sihtgruppi (alkoholi- või narkomõju all olevad ja turvavarustust mittekasutavad liikluses osalejad) üheaegselt ennetustegevustesse kaasata. Autor arvab, et sellised detailanalüüsid tuleb teostada ka alkoholi- või narkojoobes juhtide ja piirkiiruse ületajate kohta ning neile sarnaselt turvavarustuse mittekasutajate ja kergliiklejate sihtgruppidega läheneda.

3. Luua andmesisestajate töökohad. Näiteks avariigrupi politseiametnikud, kes liiklusõnnetusi registreerivad ja neid menetlevad, sisestavad andmed politsei andmebaasidesse ise. Kasutades liiklusõnnetustega seotud andmete otsimiseks lõputöös PPA andmebaasi, leiab autor, et PPA andmebaas on ebatäpne. Andmebaasis on erinevad aruanded, kust on võimalik andmeid koguda. Kui võrrelda omavahel erinevate aruannete näitajaid, siis paljudel juhtudel ei klapi nende näitajate arvud, mis peaksid olema samad. Selline andmete ebatäpsus ei võimalda korraldada liiklusjärelvalvet analüüsipõhiselt, sest suure erinevuse puhul on võimatu õiget otsitavat arväärtust välja selgitada. Analüüsipõhist liiklusjärelvalvet on võimalik korraldada umbkaudsete tulemuste järgi, kuid suurema efektiivsuse saavutamiseks peaksid andmed täpsed olema. Kuna avariigrupis töötavad politseiametnikud sisestavad andmeid ise, tekitab see autori arvates pigem kaose, sest vastutustunne kaob ja andmete sisestamisel ei süveneta andmete kvaliteeti. Autor on arvamisel, et andmesisestuseks tuleks luua spetsiaalsed andmesisestajate töökohad, kus tegeletakse ainult andmete sisestamisega. Niimoodi vastutab konkreetne isik andmete kvaliteedi eest ja kuna see oleks tema põhitöö, teeks ta seda süvenenumalt kui ametnik, kes sisestab andmeid oma põhitöö kõrvalt. Eestis on liiklusalase statistika ametlik väljastaja Maanteeamet, kes kogub oma informatsiooni PPA-lt ja Liikluskindlustusfondilt. Autor usub, et ametlikult esitatud statistika on ametkonniti erinev. Eestis esitavad statistikat oma veebilehekülgedel kõik kolm ametkonda ja nendes esitatud andmetes on ebatäpsused. Autor on arvamisel, et valdkonnaga peaks tegelema üks ministeerium ja andmete eest vastutama kindlad isikud.

4. Ühtlustada korrakaitseliste patrullide keskmist väljapanekut kuude lõikes. Andmetest selgub, et korrakaitseliste patrullide keskmist väljapanekut ei ole analüüsipõhiselt korraldatud, kuna kõige väiksem on patrullide väljapanek juulis, mil toimub enim inimkannatanutega liiklusõnnetusi (vt diagramm 10, lk 50). Perioodil 2010-2012 on kolme aasta keskmine aastaringne patrullide väljapanek 94,7 patrulli, aga kui jaanuarit ning detsembrit mitte arvestada, oleks selleks arvuks 93,3. Jaanuaris ja detsembris kaasatakse nn jõulurahupatrullid, kus kontoritööd tegevad

politseiametnikud saavad võimaluse patrullekipaazis töötada, kuid mai-august perioodil sellist tegevust ei korraldata. Suurem patrullide arv detsembris tuleks ära kasutada ning suunata rohkem tegevust kergliiklejate süütegude ennetamisele. Kuna kõige rohkem toimub liiklusõnnetusi jalakäijatega detsembris, mil jõulurahupatrullid kaasatud on, tähendab see, et patrulltegevus pole planeeritud analüüsipõhiselt. VAAK 2013-2016 näeb ette, et aastaks 2015 on saavutatud korrakaitseliste patrulltoimkondade ööpäevaringne väljapanek 100 patrulltoimkonda [22:8]. PPA siseselt on eesmärgiks seatud, et korrakaitseliste patrulltoimkondade ööpäevane väljapanek 100 patrulltoimkonda on saavutatud aastal 2013 [3]. Autori poolt läbiviidud ekspertintervjuudest selgus, et ekspertide arvates on patrullide arv liiga väike. Autor on samuti arvamusel, et patrullide väljapaneku arvu tuleks suurendada ja eelkõige aasta lõikes ühtlustada.

5. Rakendada liiklusliin üleriigiliselt. Kuna Lõuna prefektuuri andmetel töötab liiklusliin väga hästi ja on suureks abiks liiklusalaste rikkumiste avastamisel, leiab autor, et liiklusliini võiks rakendada üleriigiliselt. Liiklusliini üleriigilist rakendamist pakkus välja ekspertintervjuus ka Riho Rei, kes on liiklusliini toimimisega kursis, sest ta on töötanud Lõuna prefektuuris. 2013. aasta aprilli seisuga on plaanitud 2013. aastal rakendada liiklusliini üleriigiline pilootprogramm, mille käigus katsetada süsteemi üleriigilist toimimist.

6. Vähendada strateegiliste liiklusjärelvalve planeerimisdokumentide arvu. Tutvunud erinevate strateegiliste dokumentidega, mille alusel liiklusjärelvalvet planeeritakse, leiab autor, et eesmärgid strateegilistes dokumentides korduvad (nt PPA liiklusjärelvalve aastaplaanis korduvad VAAK-i eesmärgid). Autor ei näe mõtet mitmel strateegilisel dokumendil, mis teineteist kordavad. Strateegiliste planeerimisdokumentide arvu vähendamisega hoitakse kokku aega nii dokumentide koostamise kui ka liiklusjärelvalve planeerimise arvelt, sest lähtuda tuleb vähematest strateegilistest dokumentidest. Võidetud aja arvelt oleks võimalik tegeleda mõne käesolevas peatükis autori poolt välja pakutud ettepanekuga. Strateegilistes dokumentides (PPA liiklusjärelvalve plaan ja VAAK) antakse ette töömahud, mille põhjal liiklusjärelvalvet erinevatele prioriteetsetele valdkondadele suunata. Autor leiab, et töömahud tuleks välja töötada prefektuuride tasandil, arvestades piirkonna eripärasid.

7. Lihtsustada väärteomenetluse protsessi. Praktikal olles koges autor, et ühe alkoholi- või narkomõju all oleva juhi väärteomenetluse läbiviimine võttis aega ligikaudu 40 minutit ja vormistamiseks oli vaja täita kaheksa A4 lehekülge dokumentatsiooni. Väärteomenetluse läbi viimise ajal ei saanud patrull aktiivselt liiklusjärelvalvega tegeleda, sest nõutav tegevus oli liiga ajamahukas. Vestlustest politseiametnikega selgus, et näiteks Saksamaal täidavad politseiametnikud

sarnase juhtumi korral vähem kui ühe A4 suuruse protokoll. Autor leiab, et Eestis kasutusel olev politseiametnike poolt läbiviidav väärteomenetlus koosneb liigselt paberimajandusest, mille mahtu tuleks olulisel määral vähendada.

KOKKUVÕTE

Lõputöö kirjeldab ja analüüsib liiklusjärelvalve protsessi nii planeerimise kui ka patrulltegevuse seisukohalt.

Lõputöö teoreetilises osas analüüsis autor strateegilisi dokumente ja sihtgrupilisi teavituskampaaniaid, mille alusel liiklusjärelvalvet planeeritakse, sellest tulenevalt on viidatud allikate loetelu mahukas. Lõputöö empiirilises osas uuris autor varasemalt läbiviidud teaduslikke uuringuid ja analüüsis politseis registreeritud andmeid piirkiiruse ületamise, alkoholi- või narkomõju all olevate juhtide, liikluses nõuetekohase turvavarustuse kasutamise, kergliiklejate ning korrakaitseliste politseipatrullide keskmise ööpäevase väljapaneku kohta perioodil 2010-2012. Andmed politsei andmebaasist kogus autor ise, sest autoril oli neile seoses diplomieelse praktikaga juurdepääsuõigus. Lisaks eelpool nimetatule viis autor läbi ekspertintervjuud ja kirjeldas oma TTK õppekava alusel toimunud praktikaid PPA-s.

Autor jõudis lõputöö koostamise käigus järeldestele:

1. VAAK ja PPA liiklusjärelvalve aastaplaanid kordavad teineteises püstitatud eesmärgi;
2. Tallinn-Tartu ja Tallinn-Pärnu maanteele paigaldatud kiiruskaamerate suurim efekt oli nende paigaldamise esimesel aastal;
3. alkoholi- või narkomõju all olevatest juhtidest põhjustavad joobes juhid 82,4% inimkannatanutega liiklusõnnetusi;
4. PPA ei ole perioodil 2010-2012 suutnud täita liikluses alkoholi- või narkomõju all olevate juhtide süül hukkunute arvu vähendamise eesmärgi;
5. PPA ei ole perioodil 2010-2012 suutnud täita liikluses turvavarustust mittekasutanud hukkunute arvu vähendamise eesmärgi;
6. PPA ei ole perioodil 2010-2012 suutnud täita liikluses hukkunud kergliiklejate arvu vähendamise eesmärgi;
7. on olemas seos korrakaitseliste politseipatrullide keskmise ööpäevase väljapaneku ja toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetuste vahel - enim inimkannatanutega liiklusõnnetusi toimub

juulis, mil korrakaitseliste politseipatrullide keskmine väljapaneku arv ööpäevas on aasta lõikes kõige väiksem;

8. enim liiklusõnnetusi toimub jalakäijate osalusel detsembris, mil korrakaitseliste politseipatrullide keskmine väljapanek ööpäevas on aasta lõikes üks suuremaid, mis viitab sellele, et liiklusjärelvalve pole planeeritud analüüsipõhiselt;
9. liiklusjärelvalve analüüsimisel tuleb aluseks võtta kuupõhine lähenemine;
10. statistilised andmed PPA andmebaasides pole täpsed, tuleb tegeleda andmekvaliteediga;
11. väärtemenetluse läbiviimine on liiga ajamahukas;
12. PPA-s on ressursipuudus.

Autori arvates sai lõputöös seatud eesmärk täidetud, sest selle koostamise käigus avastas autor erinevatele strateegilistele dokumentidele ja politseis registreeritud statistiliste andmete analüüsile, ekspertide arvamusele ning oma kogemusele tuginedes liiklusjärelvalve protsessis kitsaskohti.

Liiklusjärelvalve protsessi muudaks autori arvates efektiivsemaks:

1. mõiste „analüüsipõhine liiklusjärelvalve“ defineerimine;
2. sihtgrupipõhiste detailanalüüside teostamine liiklusjärelvalve prioriteetsete valdkondade kohta;
3. andmesisestajate töökohtade loomine;
4. korrakaitseliste politseipatrullide keskmise ööpäevase väljapaneku ühtlustamine kuude lõikes, mis oleks seoses toimunud liiklusõnnetustega;
5. PPA liiklusliini üleriigiline rakendamine;
6. liiklusjärelvalvet puudutavate strateegiliste planeerimisdokumentide arvu vähendamine;
7. väärtemenetluse protsessi lihtsustamine.

Toetudes lõputöö tulemustele teeb autor ettepanekud edasiste uurimissuundade kohta:

- Sihtgrupipõhine detailanalüüs liiklusjärelvalve prioriteetse valdkonna kohta.
- Liiklusliini üle-eestiline tööle rakendamine ja selle kasu liiklusjärelvalve teostamises.
- Liiklusjärelvalve protsessi teenuse maksumus liiklusohutuse tagamisel.

SUMMARY

Ensuring traffic safety through planning of traffic supervision. The thesis consists of 69 pages, 10 diagrams, 2 photos, 3 drawings and 12 tables.

The aim of the thesis was to analyse the traffic supervision as a process to find bottlenecks and provide solutions to make it more efficient.

The thesis consists of three chapters. In the first chapter the author analysed targeted awareness campaigns and strategic documents under which the traffic supervision is planned. In the second chapter the author analysed the data recorded by the police regarding traffic accidents with human casualties and property damages and traffic offenses detected by the police during the period of 2010-2012. The author had access to the police databases due pre-diploma practice (TTK University of Applied Sciences). The author analysed the statistical data described in the second chapter by the fields of exceeding speed limits, driving under the influence of alcohol or drugs, not usage of traffic safety equipment by the traffic participants and non-motorized traffic. In the third chapter the author reflected conducted expert interviews, answered by 6 experts and described his experiences from practices spent in Police and Border Guard Board.

Based on the analyses conducted in the first and second chapter, expert interviews and the author's personal experiences in Police and Border Guard Board, the author made proposals which in his opinion could make the process of traffic supervision more efficient.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

1. Liiklusseadus (2011) – Riigi Teataja I 2010, 44, 261
2. Maanteeamet. EL liiklusohutuse tegevusprogramm 2011-2020 COM (2010) 389. [WWW] http://www.mnt.ee/public/com_20072010_et.pdf (21.01.2013)
3. Politsei- ja Piirivalveameti analüüsi- ja andmelaoinfosüsteem ALIS
4. Draba, M. (2012). Kiiruskaamerate mõju liiklusohutusele Tallinn-Tartu maanteel. Sisekaitseakadeemia. Tallinn. [Magistritöö]
5. Miilits, T. (2012). Noorte sõidukijuhtide riskikäitumine Eestis. Sisekaitseakadeemia. Tallinn. [Magistritöö]
6. Kullamäe, H. (2012). Võimalikud lahendused liiklusväärtegade menetlemise lihtsustamiseks. Politsei- ja piirivalvekolledž. Tallinn. [Lõputöö]
7. Strom, I. (2012). Joobes juhtide poolt raskete liiklusõnnetuste põhjustamine ja nende karistamine Harjumaa näitel. Politsei- ja piirivalvekolledž. Tallinn. [Lõputöö]
8. Birk, R. (2011). Liiklusõnnetuste sündmuskoha fikseerimisega seotud probleemid ja kaasaegsed meetodid liiklusõnnetuse sündmuskoha fikseerimisel. Politsei- ja piirivalvekolledž. Tallinn. [Lõputöö]
9. Politsei- ja Piirivalveamet. Liiklusjärelvalve 2013. aasta plaan. [WWW] <https://www.politsei.ee/dotAsset/257486.pdf> (21.01.2013)
10. Rahandusministeerium (2006). Strateegilise planeerimise käsiraamat. [WWW] www.fin.ee/doc.php?107855 (22.04.2013)
11. Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium. MKM ootab kommentaare Euroopa Liidu valge raamatu transpordipoliitika kohta. [WWW] www.mkm.ee/public/ELi_valge_raamat_transpordi_kohta.doc (21.01.2013)
12. Euroopa Liidu teemalised teabelehed 2013 (2011). Maanteetransport: Liiklus- ja ohutuseeskirjad. [WWW] http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/et/FTU_4.6.4.pdf (21.01.2013)
13. Euroopa parlament (2007). Euroopa liiklusohutuse tegevusprogramm – vahekokkuvõte. [WWW] <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+IM-PRESS+20070112IPR01913+0+DOC+XML+V0//ET> (21.01.2013)

14. TISPOL. Mission statement. [WWW] <https://www.tispol.org/tispol-mission-statement> (18.03.2013)
15. TISPOL. Action plan 2013. [WWW] <https://www.tispol.org/system/files/Action%20Plan%202013.pdf> (18.03.2013)
16. Vabariigi Valitsus. Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm aastateks 2003-2015. [WWW] https://valitsus.ee/UserFiles/valitsus/et/valitsus/arengukavad/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium/liiklusohutusprogramm_2003_2015.pdf (21.01.2013)
17. Maanteeamet (2006). Eesti liiklusohutuse tegevuskava aastateks 2007-2010 vahearuanne. [WWW] http://www.mnt.ee/failid/LOP_I.pdf (21.01.2013)
18. Vabariigi Valitsus (2012). Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm 2003-2015 „Aruanne programmi II etapi eesmärkide ja rakendusplaani täitmisest aastatel 2008-2011“ [WWW] <https://valitsus.ee/UserFiles/valitsus/et/valitsus/arengukavad/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium/Liiklusohutusprogrammi%20aruanne%202011.pdf> (21.01.2013)
19. Maanteeamet. Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi 2003-2015 III etapi strateegiline eesmärk aastateks 2012-2015 [WWW] http://www.mnt.ee/public/RLOP/RLOP_rakendusplaan_2012-2015.pdf (21.01.2013)
20. Siseministeerium. Valitsemisala arengukava 2012-2015. [WWW] https://www.siseministeerium.ee/public/VAAK_2012-2015_sisejulgeolek.rtf (21.01.2013)
21. Siseministeerium. Valitsemisala arengukava 2011-2014. [WWW] https://www.siseministeerium.ee/public/VAAK_2011-2014_03022010.doc (21.01.2013)
22. Siseministeerium. Valitsemisala arengukava 2013-2016. [WWW] https://www.siseministeerium.ee/public/Siseturvalisuse_VAAK_2013-2016.rtf (21.01.2013)
23. Operation lifesaver Estonia. [WWW] www.ole.ee (22.04.2013)
24. Operation lifesaver Estonia. Ajalugu. [WWW] <http://ole.ee/ole-2/ajalugu/> (22.04.2013)
25. Operation lifesaver Estonia. Aastaruanne 2010. [WWW] <http://www.operationlifesaver.eu/aastaraamatud/2010/ee/> (22.04.2013)
26. Maanteeamet. Liiklusohutuse kampaaniad. [WWW] <http://www.mnt.ee/index.php?id=11239> (22.04.2013)
27. Politsei- ja Piirivalveamet. Liiklusjärelvalve 2011. aasta plaan. [WWW] <https://www.politsei.ee/dotAsset/174503.pdf> (21.01.2013)
28. Politsei- ja Piirivalveamet. Liiklusjärelvalve 2012. aasta plaan. [WWW] <https://www.politsei.ee/dotAsset/220205.pdf> (21.01.2013)

29. European Commission. Speed is a central issue in road safety. [WWW]
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed/speed_is_a_central_issue_in_road_safety/index.htm (08.05.2013)
30. Transport Research Laboratory .Our business. [WWW]
http://www.trl.co.uk/homepage/about_trl/our_business.htm (08.05.2013)
31. European Commission. Speed is a central issue in road safety. [WWW]
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed/speed_is_a_central_issue_in_road_safety/speed_and_accident_risk.htm (08.05.2013)
32. Australian Government – Department of Infrastructure and Transport. Travelling Speed and the Risk of Crash Involvement. [WWW]
http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/publications/1997/pdf/Speed_Risk_1.pdf (08.05.2013)
33. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. About SWOV. [WWW]
http://www.swov.nl/UK/Profiel/about_swov.htm (14.02.2013)
34. Fit to Drive. Downloads. [WWW] http://2010.fit-to-drive.com/downloads/8.April/07_presentation-ingrid_van_schagen.pdf (08.05.2013)
35. European Commission. Speed is a central issue in road safety. [WWW]
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed/speed_is_a_central_issue_in_road_safety/speed_and_the_injury_risk_for_different_speed_levels.htm (08.05.2013)
36. Tornioharjanta. Eero Pasanen. [WWW] <http://www.tornio.fi/index.php?p=PasanenEero> (08.05.2013)
37. European Road Safety Observatory. Home. [WWW]
http://ec.europa.eu/transport/wcm/road_safety/erso/ (14.02.2013)
38. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. Speed cameras: how they work and what effect they have. http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Speed_cameras.pdf (14.02.2013)
39. Drug Driving Awareness. Do drugs impair your driving?.[WWW]
<http://drugdrive.direct.gov.uk/impairdriving.shtml> (08.05.2013)
40. Institute of Alcohol Studies. Drinking & Driving. [WWW]
http://www.ias.org.uk/resources/factsheets/drink_driving.pdf (08.05.2013)
41. Judicial Commission of New South Wales. Alcohol and Driving. [WWW]
http://www.judcom.nsw.gov.au/publications/benchbks/local/alcohol_and_driving.html (08.05.2013)

42. Vinnova. Effects of Swedish traffic safety research 1971-2004. Appendix 6 [WWW] <http://www.vinnova.se/upload/epistorepdf/va-07-10.pdf> (14.02.2013)
43. Karistusseedustik (2002). Riigi Teataja I 2001, 61, 364
44. Maanteeamet. Piirkiirusel on põhjus. [WWW] <http://www.mnt.ee/index.php?id=16207> (22.04.2013)
45. Maanteeamet. Liiklusloenduse tulemused 2012. aastal. [WWW] http://www.mnt.ee/public/Liiklussagedus/2012/LL_2012_aruanne.pdf (14.03.2013)
46. Politsei- ja Piirivalveamet. Lõuna prefektuuri liiklusliin. [WWW] <https://www.politsei.ee/et/nouanded/liiklus/louna-prefektuuri-liiklusliin.dot> (25.03.2013)
47. Statistikaamet. Registreeritud liiklusvahendid. [WWW] http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/varval.asp?ma=TS32&ti=S%D5IDUKID%2C+31%2E+DETSEMBER&path=../Database/Majandus/22Transport/08Registreeritud_liiklusvahendid/&lang=2 (14.02.2013)
48. Maanteeamet. [WWW] http://www.mnt.ee/failid/projekt_juh/mnt-proj-norm-07.pdf (08.04.2013)
49. DSpace at University of Tartu. Politseitaktika ja politseioperatsioonide korraldamine. [WWW] http://dspace.utlib.ee/dspace/bitstream/handle/10062/16811/Politseitaktika_ja_politseioperatsioonide.pdf?sequence=1 (25.02.2013)

LISA 1. EESTI RAHVUSLIKKU LIIKLUSOHUTUSPROGRAMMI TÄIENDAVALD TABELID

Tabel 9

Järelevalve liiklejate tegevuse üle [19:10]

Järelevalve liiklejate tegevuse üle				
	Tegevused	Näitaja	Tegevuse seis 2010. aastal	Tegevuse planeeritud seis 2015
1	Joobes juhtide liiklusest kõrvaldamine	Politseiliste tegevuste käigus avastatud alkoholi tarvitanud ja joobes juhtide arv väheneb	Alkoholi ja narkootilist või psühhotroopset või muud ainet tarvitanud juhtide osakaal kontrollitud sõidukijuhtide arvust 1%	Alkoholi ja narkootilist või psühhotroopset või muud ainet tarvitanud juhtide osakaal kontrollitud sõidukijuhtide arvust ei ületa 1%
2	Kiirusrežiimist kinnipidamise kontrollimine	Kiirusrežiimist kinnipidamise kontroll TISPOL teemanädalate käigus	Sihtsuunitlusega tegevused vähemalt 2 x aastas	Sihtsuunitlusega tegevused vähemalt 2 x aastas
3	Turvavarustuse kasutamise kontrollimine	Turvavarustuse kontroll TISPOL teemanädalate käigus	Sihtsuunitlusega tegevused vähemalt 2 x aastas	Sihtsuunitlusega tegevused vähemalt 2 x aastas
4	Väsimusseisundi (töö- ja puhkeaja normide eiramise) kontrollimine liikluses	Direktiivi 2006/22 EÜ art 2 (3) juhi tööpäevade koguarvust 37,5% kontrolle teostatakse teedel	juhi tööpäevade koguarvust on vähemalt 37,5 % ulatuses teostatud kontrolli teede	juhi tööpäevade koguarvust on vähemalt 37,5 % ulatuses teostatud kontrolli teedel
5	Väsimusseisundi (töö- ja puhkeaja normide eiramise) kontrollimine ettevõtetes	Direktiivi 2006/22 EÜ art 2 (3) juhi tööpäevade koguarvust 62,5 % kontrolle	Juhi tööpäevade koguarvust on vähemalt 62,5 %	Juhi tööpäevade koguarvust on vähemalt 62,5 %
6	Kiirusrežiimist kinnipidamise automaatse järelevalve rakendamine Tallinnas	Teostatakse ettevõtja juures	Ulatuses kontrollitud ettevõtja juures	Ulatuses kontrollitud ettevõtja juures

7	Keelava fooritule ajal ristmikule sõitmist fikseeriva automaatse järelevalve rakendamine Tallinnas	Mõõtepunktide arv	0	Kaks kaamerakomplekti
8	Ühissõidukiraja lubamatu kasutamise automaatse järelevalve rakendamine Tallinnas	Mõõtepunktide arv	0	Kaks kaamerakomplekti
9	Videovalve rakendamine I kategooria raudteeülesõidukohtadel	Automaatkontrolliga raudteeülesõidukohtade arv	0	Vähemalt 3

Tabel 10

Liiklusjärelevalve tegevuse korraldamine [19:9]

Liiklusjärelevalve tegevuse korraldamine				
	Tegevused	Näitaja	Tegevuse seis 2010. aastal	Tegevuse planeeritud seis 2015
1	Tõenduslike alkomeetrite hankimine	Alkomeetrite arv	71	Vähemalt 100
2	Narkojoobe indikaatorvahendite hankimine	Iga-aastaselt hangitav narkojoobe indikaatorvahendite arv	Vähemalt 5000	Vähemalt 5000
3	Alkoluku ning selle kasutamisega seotud ravi alternatiivkaristusena kasutamise võimaluste uurimine	Võimaluste väljaselgitamine	Võimalused pole teada	Võimalused on teada
4	Kiirusemõõteseadmete hankimine	Kiirusemõõteseadmete koguarv	139	Vähemalt 180
5	Statsionaarsete kiiruskaamerate paigaldamine ohtlikele teelõikudele	Perioodil olemasolevatele lisaks hangitavate kaamerapunktide ja kaamerate arv	Paigaldatud on 30 kaamerakabiini ja 17 kaamerat	Paigaldatud on 100 kaamerakabiini ja 50 kaamerat
6	Lõigu keskmise kiiruse mõõtmisel põhineva automaatse kiirusjärelevalve rakendamise juriidiliste aluste välja töötamine ja järelevalve rakendamine	Võimaluste väljaselgitamine ja süsteemi rakendamine	Võimalused pole teada	Süsteem toimib

7	Erivarustusega sõidukite hankimine raskeveokite teljekoormuse ja tehnoseisundi nõuetele vastavuse kontrolliks	Sõidukite koguarv	5	9
8	Mobiilsete teljekoormuskaalude hankimine	Kaalukomplektide arv perioodil	4	8
9	Uuringu koostamine liiklusrikkumiste eest määratud karistuste mõju hindamiseks ning rakendatavate mõjutusvahendite täiendamiseks	Mõju väljaselgitamine	Mõju ei ole välja selgitatud	Mõju on välja selgitatud
10	Metoodika loomine ja rakendamine liikluses osalevate deliktiga juhtide välja selgitamiseks	Metoodika väljatöötamine	Metoodika puudub	Metoodika on loodud
11	Liikluskindlustusjuhtumite andmete kasutamise alustamine liiklusjärelvalve planeerimisel	Infot kasutamine sisendina liiklusjärelvalve planeerimisel	Infot ei kasutata	Infot kasutatakse
12	PPA liiklusalase analüüsivõimekuse pidev täiendamine (analüüsiks vajalike tehniliste lahenduste soetamine ning analüüsijate täiendkoolitus	PPA hinnang tegevuse täitmise kohta 2011 vs 2015	Rahuldav	Hea
13	EDR (event data recorder) lugemise võimekuse loomise vajaduste hindamine ning vajadusel võimekuse loomine	Võimaluste väljaselgitamine	Võimalused pole teada	Võimalused on teada
14	Pikivahe järelevalve rakendamise otstarbekuse, mõju ja võimaluste uurimine	Uuring on / ei ole läbi viidud	Uuring ei ole läbi viidud	Uuring on läbi viidud
15	Talvisel ajal raskeveokite ja busside rehvidele esitatavate nõuete karmistamise otstarbekuse analüüs	Analüüs on/ei ole teostatud	Ei ole teostatud	On teostatud
16	Sõiduki tehnokontrolli tõhustamise võimaluste uurimine	Võimaluste väljaselgitamine	Võimalused pole teada	Võimalused on teada

LISA 2. TURVAVARUSTUSE KASUTAMIST PUUDUTAVAD LIIKLUSSEADUSE PARAGRAHVID

Tabel 11

Turvavarustuse kasutamist puudutavad liiklusseaduse paragrahvid (autori koostatud)

§ 30 lg 1	Sõidukis, millel on turvavööd, peab sõitja olema sõidu ajal turvavööga nõuetekohaselt kinnitatud
§ 32 lg 1 p 6	Jalgrattur, tasakaaluliikuri juht, pisimopeedi- ja mopeedijuht ei tohi: sõidutada sõitjat, kes ei istu sõitjale ettenähtud istmel või ei kanna kinnirihmatud nõuetekohast kiivrit
§ 33 lg 3	Sõidukis, millel on turvavööd, peab juht olema sõidu ajal turvavööga nõuetekohaselt kinnitatud.
§ 33 lg 4	Mootorrattaga ja mopeediga sõitmisel peab juht kandma kinnirihmatud motokiivrit
§ 33 lg 7	B-, C-, D- ja T-kategooria mootorsõiduki juht peab halva nähtavuse korral ja pimedal ajal asulavälisel teel hädapeatamise korral autost või traktorist sõiduteele väljumisel ja sõiduteel viibimisel kandma ohutusvesti.
§ 33 lg 11 p 1	Juhil on keelatud: tegeleda juhtimise ajal toimingutega, mis võivad segada juhtimist või liiklusolude tajumist, sealhulgas kasutada telefoni ilma käsi vabaks jätva vahendita, sõiduki liikumise ajal hoida telefoni käes
§ 33 lg 11 p 4	Juhil on keelatud: sõidutada sõitjat, kes ei ole käesoleva seaduse § 30 lõike 1 kohaselt turvavööga kinnitatud või ei kasuta § 30 lõike 4 või § 36 lõike 6 kohast turvavarustust, kui tegemist ei ole hädaseisundiga.
§ 36 lg 6	Kui lapse pikkus ei võimalda teda nõuetekohaselt kinnitada auto turvavööga, tuleb lapse sõidutamisel autos, millel on turvavööd, kasutada tema pikkusele ja kaalule sobivat turvavööri, -hälli või muud nõuetekohast turvavarustust. Sõiduauto esiistmel tohib last sõidutada ainult siis, kui ta on turvavarustuse abil nõuetekohaselt kinnitatud. Seljaga sõidusuunas paigaldatud turvavarustust ei tohi lapse sõidutamisel kasutada istekohal, mis on varustatud rakendusvalmis esiturvapadjaga
§ 36 lg 10	Alla 12-aastast last ei tohi sõidutada mopeedi ega mootorratta tagaistmel

LISA 3. MUST JÕULUKAART

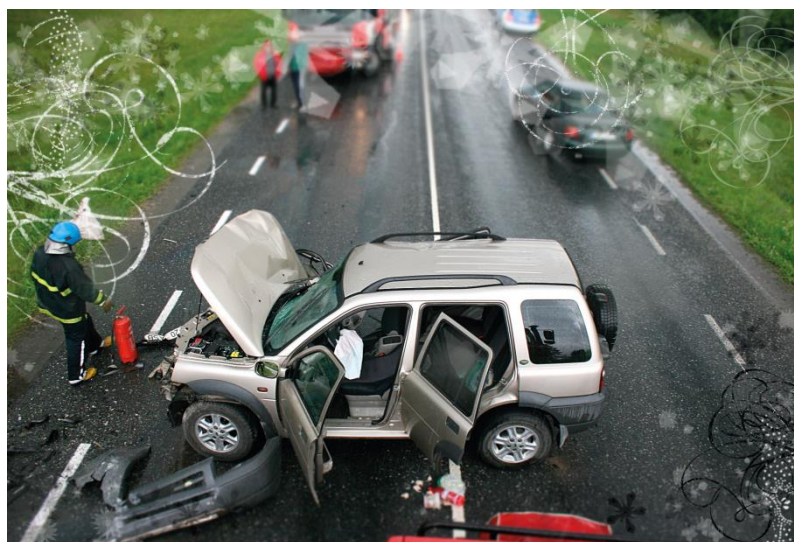


Foto 1. PPA poolt 2011. aastal preventtsiooni eesmärgil saadetud jõulukaardi eesmine külg.



Foto 2. PPA poolt 2011. aastal preventtsiooni eesmärgil saadetud jõulukaardi tagumine külg.

LISA 4. EKSPERTINTERVJUUD PLANEERIJATEGA

Tere,

Olen Argo Hallik, Tallinna Tehnikakõrgkooli (TTK) neljanda kursuse tudeng ja kirjutan diplomitööd „Liiklusohutuse tagamine läbi liiklusjärelvalve planeerimise“. Minu juhendajateks on Rauni Rohuniit (PPA) ja Sven Kreek (TTK).

Juhendaja on soovitanud Teid intervjueeritavaks liiklusjärelvalve planeerimise alal. Ekspertintervjuu on elektrooniline ja koosneb 11 küsimusest (lisatud).

Kui mõne esitatud küsimuse eesmärk jääb ebaselgeks, saate seda e-posti (argohallik@gmail.com) teel täpsustada.

Teie vastuseid küsimustele palun hiljemalt 26. aprilliks 2013 näidatud e-posti aadressile. Peale seda vormistan intervjuu korrektselt ja saadan Teile kinnitamiseks.

Lugupidamisega,

Argo Hallik

Lõputöö teema: Liiklusohutuse tagamine läbi liiklusjärelvalve planeerimise

Intervjuu: liiklusjärelvalve planeerijatega

Tausta kirjeldavad andmed

- Nimi:
 - Praegune ametikoht:
 - Staaž politseis (mis aastast töötate politseis):
 - Haridustase:
 - Mis ametikohtadel olete töötanud ja millised on olnud Teie tööülesanded?:
-
1. Millistest tegevustest koosneb liiklusohutuse tagamiseks teostatav liiklusjärelvalve?
 2. Millised prioriteetsusega dokumendid võetakse liiklusjärelvalve planeerimisprotsessis aluseks (kas Euroopa Liidu, Vabariigi valitsuse või PPA sisesed dokumendid)?
 3. Kuidas hindate analüüsipõhise liiklusjärelvalve planeerimist ja teostamist? (Kui palju seda reaalselt kasutatakse ja mille alusel planeeritakse? Mis on selle protsessi eesmärk reaalselt?)
 4. PPA liiklusjärelvalve 2013. aasta plaani põhieesmärkidest on eemaldatud liikluses hukkunud kergliiklejate arvu vähendamine, samas viimasel kolmel aastal on hukkunud kergliiklejate arv tõusnud (2010-24, 2011-39, 2012-38). Mis alusel/ põhjusel on see eemaldatud? Miks see Teie arvates nii on?
 5. PPA liiklusjärelvalve aasta plaanis on viimasel kolmel aastal olnud ühe põhieesmärgina liiklusõnnetuses hukkunud turvavarustust mittekasutanud hukkunud isikute arvu vähenemine, kuid turvavarustust mittekasutanud hukkunud isikute arv on tõusnud (2010-35, 2011-44, 2012-43). Miks on turvavarustuse mittekasutamisega seotud süütegude avastamiste arv Teie hinnangul viimasel kolmel aastal langenud, kui PPA liiklusjärelvalve plaanis olevat ühte põhieesmärki pole suudetud täita?
 6. Milliseid uuenduslikke meetmeid on kasutusele võetud (plaanis kasutusele võtta), et muuta liiklusjärelvalve teostamist efektiivsemaks? Kas selleks on üldse vajadust?

7. Mis on Teie arvates PPA (ja prefektuuri) tugevaim külg liiklusjärelvalve planeerimisel/teostamisel liiklusohutuse tagamiseks?
8. Mis on Teie arvates PPA (ja prefektuuri) nõrgim külg liiklusjärelvalve planeerimisel/teostamisel liiklusohutuse tagamiseks?
9. Kas ja kui suurel määral mõjutab Teie hinnangul igapäevane poliitika liiklusjärelvalve planeerimise/teostamisega seonduvat?
10. Millise hinnangu annaksite erinevate liiklusohutuse valdkonna partnerite vahelisele koostööle?
11. Millise hinnangu annaksite rahvusvahelisele liiklusjärelvalve-alasele koostööle?

LISA 5. EKSPERTINTERVJUU MEEDIAPLAANI KOHTA

Tere,

Olen Argo Hallik, Tallinna Tehnikakõrgkooli (TTK) IV kursuse tudeng ja kirjutan lõputööd "Liiklusohutuse tagamine läbi liiklusjärelvalve planeerimise". Minu juhendajateks on Rauni Rohuniit (PPA) ja Sven Kreek (TTK).

Olen seoses lõputööga viinud läbi eelnevalt ekspertintervjuud, kust selgus, et olulise osa liiklusjärelvalve planeerimisest moodustavad meediakajastused.

Juhendaja on soovitanud Teid intervjuueeritavaks liiklusjärelvalvet puudutava meediaplaani alal. Ekspertintervjuu on elektrooniline ja koosneb neljast küsimusest (lisatud).

Kui mõne esitatud küsimuse eesmärk jääb ebaselgeks, saate seda e-posti (argohallik@gmail.com) teel täpsustada. Peale seda vormistan intervjuu korrektselt ja saadan Teile kinnitamiseks.

Lugupidamisega,

Argo Hallik

Lõputöö teema: Liiklusohutuse tagamine läbi liiklusjärelvalve planeerimise

Ekspertintervjuu

Tausta kirjeldavad andmed

- Nimi:
- Praegune ametikoht:
- Staaž politsei organisatsioonis:
- Haridustase:
- Mis ametikohtadel olete töötanud ja millised on olnud Teie tööülesanded?:

1. Mis on liiklusjärelvalve mõistes meediaplaan?
2. Miks on oluline läheneda liiklejatele läbi meedia?
3. Kui suureks osaks liiklusjärelvalve protsessist hindate meediaplaani?
4. Kui heaks hindate meediaplaani mõju liiklusohutuse tõstmisel?

TABELITE JA JOONISTE LOETELU

Diagramm 1. Eestis liikluses hukkunud ja vigastatud 2002-2012 (autori koostatud).....	13
Diagramm 2. Vormistatud liiklusalased hoiatusmenetlused (autori koostatud)	25
Diagramm 3. Liiklusõnnetuste üldandmed 2010-2012 (autori koostatud)	35
Diagramm 4. Aastatel 2010-2012 kiiruskaamerate poolt tuvastatud rikkumise arv (autori koostatud)	37
Diagramm 5. Tallinn-Tartu maantee kiiruskaamerate mõjualas toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetused aastatel 2008-2012 (autori koostatud).....	38
Diagramm 6. Tallinn-Pärnu maantee kiiruskaamerate mõjualas toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetused aastatel 2008-2012 (autori koostatud).....	40
Diagramm 7. 2010-2012 toimunud liiklusõnnetused mopeedijuhtide osalusel (autori koostatud)....	46
Diagramm 8. Liikluses vigastatud ja hukkunud jalakäijad aastatel 2010-2012 (autori koostatud) ...	48
Diagramm 9. 2010-2012 toimunud liiklusõnnetused jalgratturite osalusel (autori koostatud).....	49
Diagramm 10. Patrullide 3a keskmine väljapanek ja 3a keskmine inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv (autori koostatud).....	50
Foto 1. PPA poolt 2011. aastal preventsiooni eesmärgil saadetud jõulukaardi eesmine külg.	82
Foto 2. PPA poolt 2011. aastal preventsiooni eesmärgil saadetud jõulukaardi tagumine külg.	82
Joonis 1. Eesti Vabariigi jaotus prefektuurideks	20
Joonis 2. Etapiviisiline kaardistusuurimuse plaan (autori koostatud)	28
Joonis 3. Strateegiliste dokumentide struktuur (autori koostatud)	29
Tabel 1. RLOP-i teise etapi liiklusjärelvalve indikaatorite võrdlus	16
Tabel 2. 2011. liiklusjärelvalve aastaplaani tulemused	22
Tabel 3. Prioriteetsete koosseisude keskmised rahatrahvid 2011/2012 (eurodes)	24

Tabel 4. 2012. aasta liiklusjärelevalve aastaplaani tulemused	25
Tabel 5. Piirkiiruse ületajate statistilised andmed 2010-2012 (autori koostatud)	36
Tabel 6. Alkoholi- või narkomõju all olevate juhtide statistilised andmed 2010-2012 (autori koostatud)	41
Tabel 7. Turvavarustuse mittekasutamise statistika (autori koostatud)	44
Tabel 8. Kergliiklejate statistika 2010-2012 (autori koostatud)	47
Tabel 9. Järelevalve liiklejate tegevuse üle	78
Tabel 10. Järelevalve liiklusvahendite tehnonõuetel vastavuse üle	79
Tabel 11. Liiklusjärelevalve tegevuse korraldamine (autori koostatud)	81