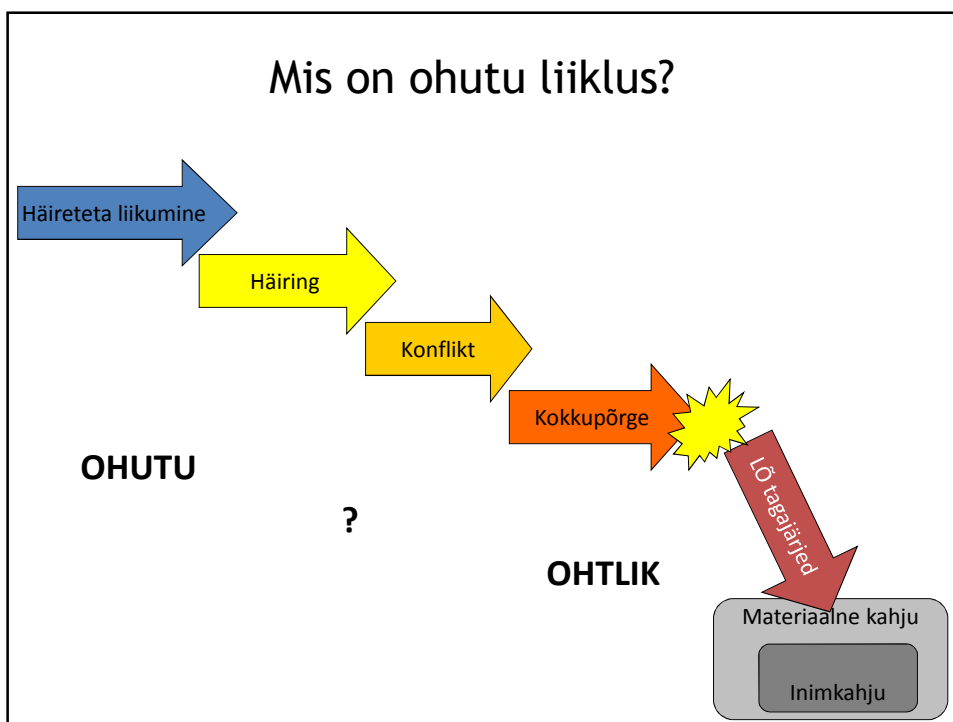


KOHALIKU OMAVALITSUSE ROLLIST LIIKLUSOHUTUSE PARANDAMISEL

Dago Antov



Mis on ohutu liiklus?



KUIDAS MÕÕTA OHUTUST?

3

Kumb koht on ohtlikum?

Minni ja Manni t ristmik

2010-2012.a.

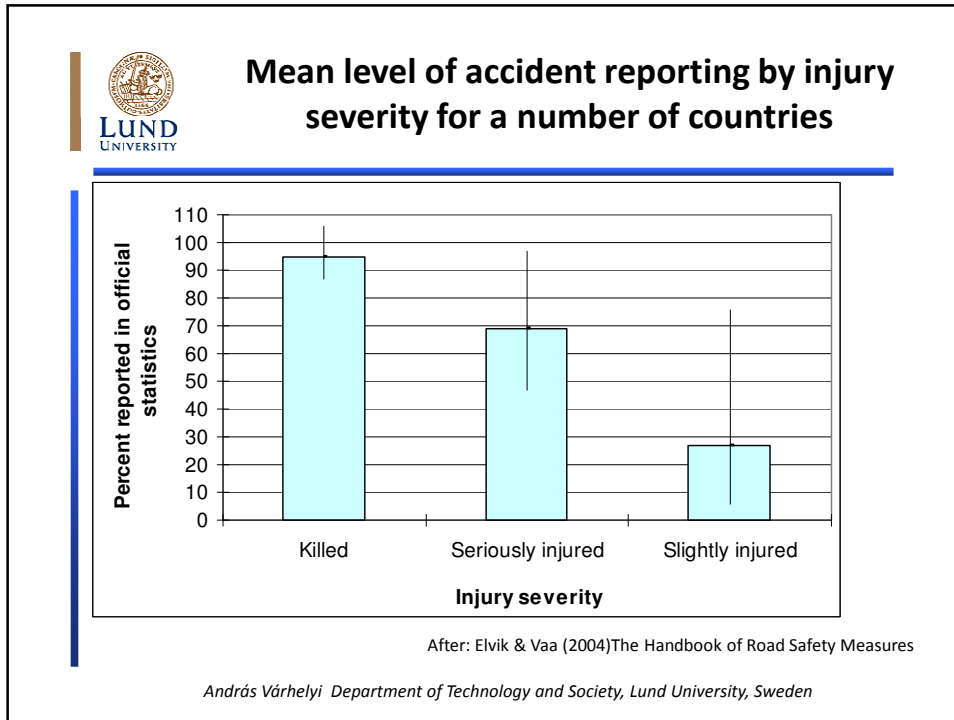
- 7 liiklusõnnetust
- Neist ainult varakahjuga: 6
 - 3 pikikokkupõrget
 - 1 otsasõit valgustuspostile
 - 2 külgekokkupõrget
- Inimvigastusi 1
 - Otsasõit jalakäijale, kes ületas tee selleks mitte ettenähtud kohas
- Hukkunuid 0
- Varakahju kokku 11 000 EUR

Tinni ja Tõnni t. ristmik

2010-2012.a.

- 3 liiklusõnnetust
- Neist ainult varakahjuga 2
 - 1 külgekokkupõrge
 - 1 väljasõit teelt libedaga
- 1 inimkahjuga LÕ
 - 1 hukkunu ja 1 vigastatu
 - Purjus juht sõitis otsa teed ületavale jalakäijale, kes sai surma, juht viidi haiglasse, kus anti esmaabi

4



Sündmused liikluses (Hydén 1987)

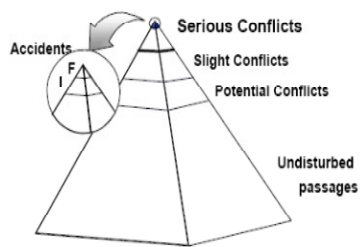
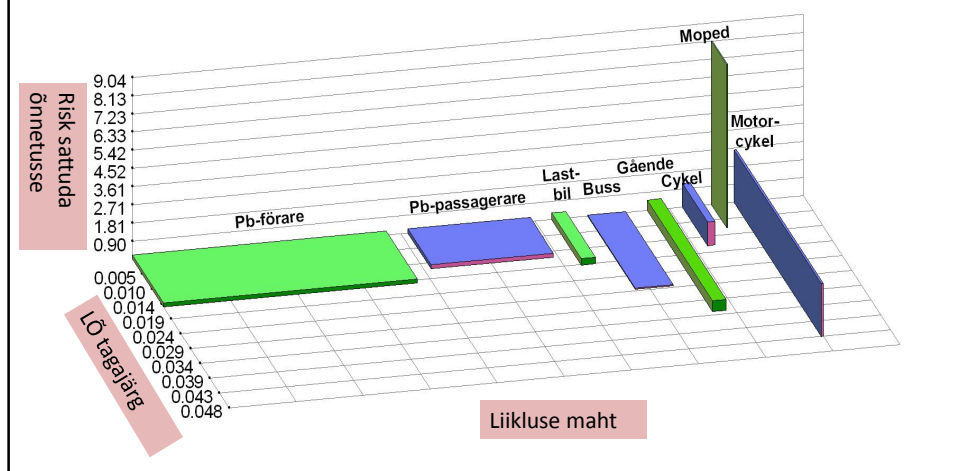


Figure 1 The pyramid - the interaction between road users as a continuum of events (Hydén, 1987)

3 liiklusohutuse dimensiooni

- Risk (sattuda LÕ-sse)
- Liikluse maht (km, h)
- LÕ tagajärg (LÕ korral)

Average number of fatalities annually for different transportation modes in Sweden



Ohutusmeetmed

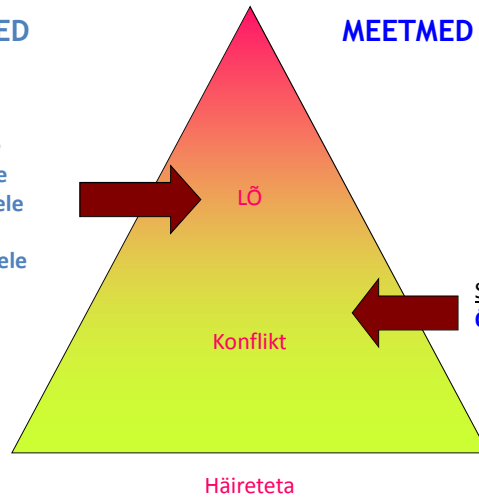
- Ohutusmeetmete klassifikatsioon:

**PASSIIVSED
MEETMED**

Suunatud:
Õnnetuste
tagajärgede
vähendamisele
ja/või
kergendamisele

**AKTIIVSED
MEETMED**

Suunatud
Õnnetuste ärahoidmisele



9

Eesti liiklusohutusprogrammi strateegiline eesmärk:

**Vähem kui 100 hukkunut
aastaks 2015.**

**ERLOP III ETAPI RAKENDUSKAVA KOOSTAMISE
TÖÖRÜHMA ETTEPANEK:**

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

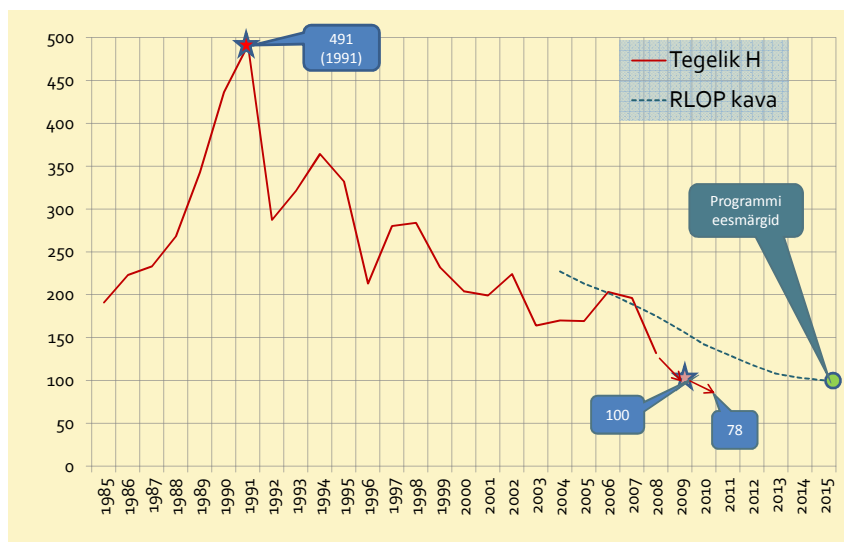
**Vähem kui 50 hukkunut
aastaks 2020***

* 3 aasta keskmisena

10

10

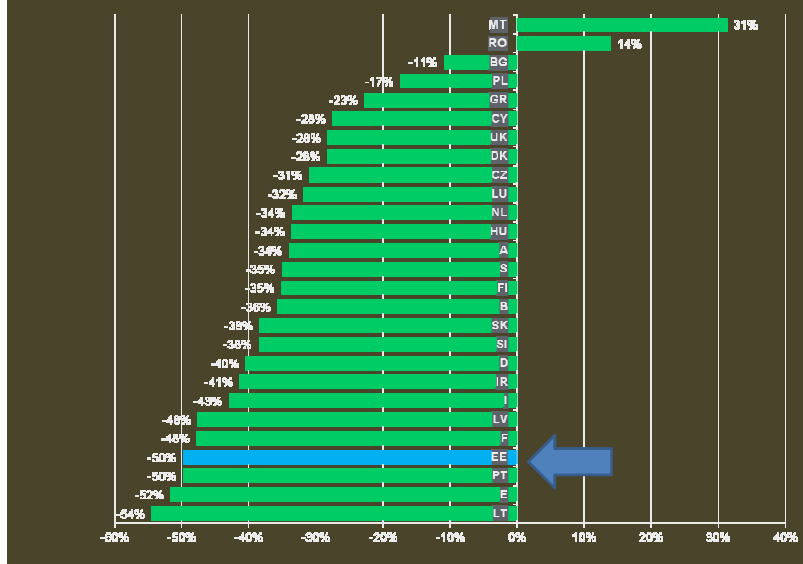
LÕ hukkunud- statistika ja eesmärgid



11

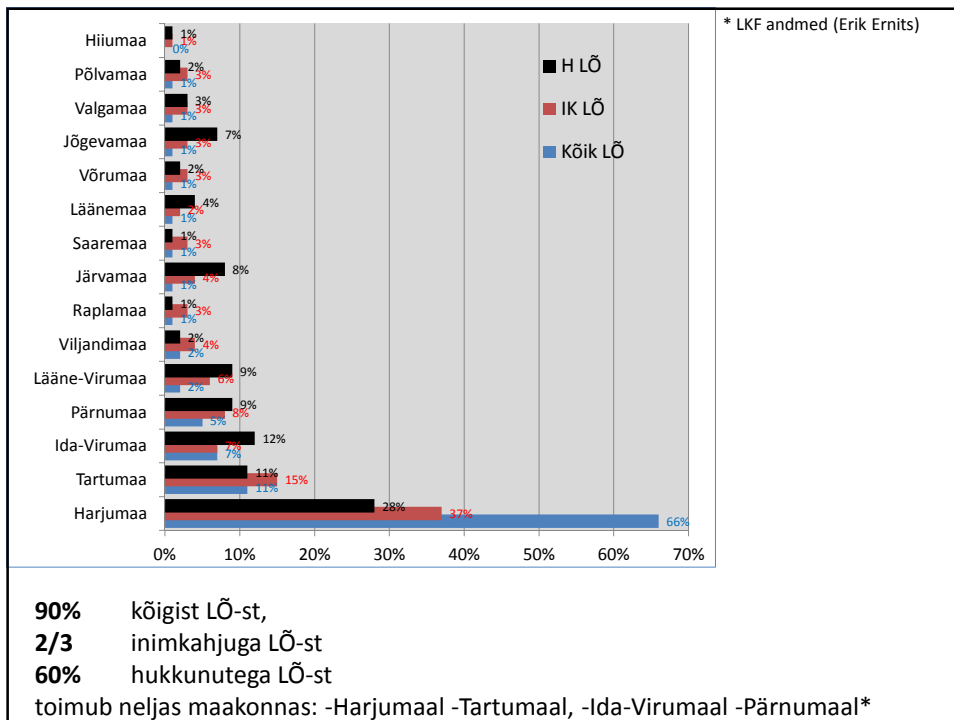
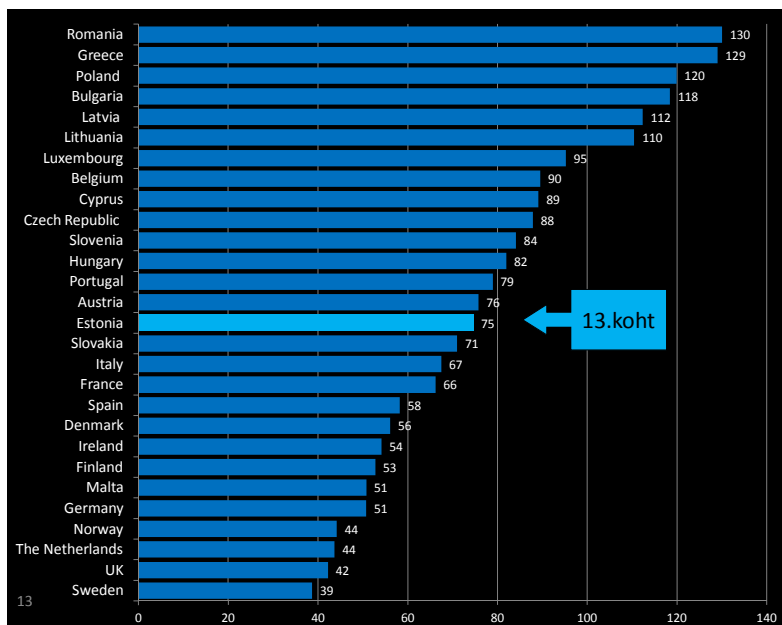
11

Liiklusõnnetustes hukkunute arvu muutus 2009/2001



12

LÕ hukkunuid 1 milj. elaniku kohta (2010)



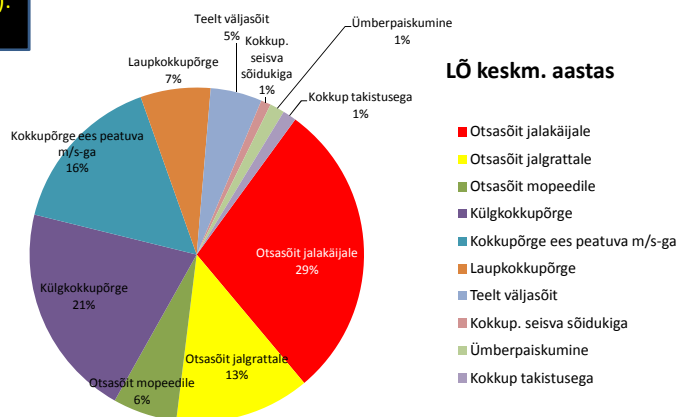
Järjekord pingereas	Omaavalitsuse		nimikahjuga liiklusõnnetuste arv		
	nimi	absoluutarv 2007-2009	Kumulatiivselt	% kasvavalt	
1	Tallinna linn	1794	1794	25%	
2	Tartu linn	600	2394	34%	
3	Pärnu linn	249	2643	37%	
4	Narva linn	129	2772	39%	
5	Rae vald	94	2866	40%	
6	Rakvere linn	89	2955	41%	
7	Harku vald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

15

Liiklusõnnetuste liigid

(TARTU LINN 2005-2009)

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



16

Kohalike omavalitsuste võimalused ja kohustused:

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

17

Peamised probleemid:

Hoiakud ja käitumisnormid

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

18

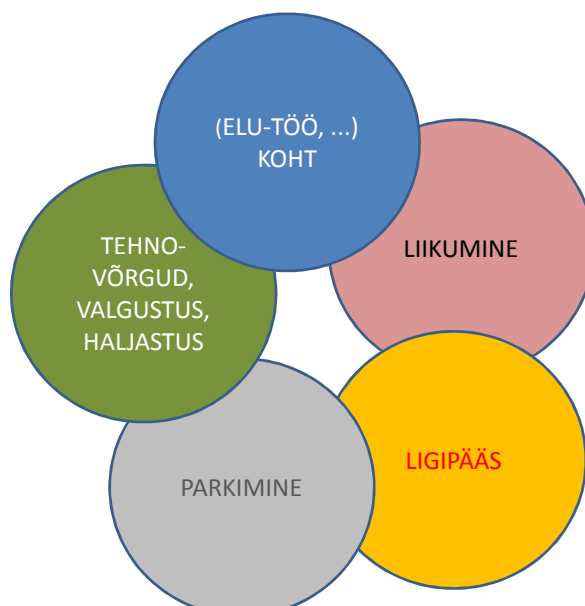
Transpordiplaneerimise strateegia

- ... On lühiajaliselt sageli seotud ummikute käsitlusega
- Lühiajaline taktika: autoliikluse ummikute “likvideerimine”
 - Mida põhjendatakse sageli “liikluse sujuvusega”
 - Mis on sujuvus?
 - Kas sujuvus tähendab aga suuremat kiirust?
 - Pikaajaline strateegia: liikuvuse planeerimine

KUS ON OHUTUS?

19

5 peamist tänava funktsiooni:



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

20

Kiirus ja liiklusohutus

Kiirus on üks olulisemaid:

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

21

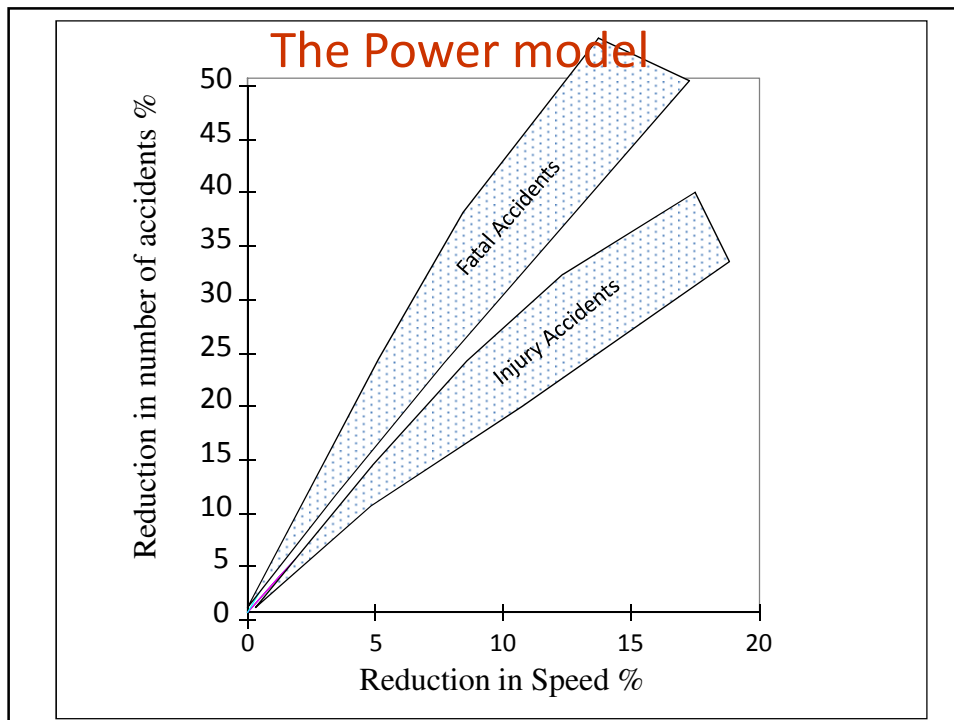
KIIRUSTE MÕJU

Kiiruse kasvades ↑ :

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

Ühiskondlikust vaatepunktist on kiirus praktiliselt alati suurem kui optimaalne

22



**Ületada piirkirust 20 km/h võrra (80 lubatud 60 km/h asemel)
on sama risk kui sõita raskes joobes!**

Alcohol Rel. Risk	Alcohol (g/100ml)	Speed Rel. Risk	Speed (km/h)
1.0	Zero	1.0	60
1.8	0.05	2.0	65
3.2	0.08	4.2	70
7.1	0.12	10.6	75
30.4	0.21	31.8	80

From: TRAVELLING SPEED AND THE RISK OF CRASH INVOLVEMENT, Volume 1: Findings. Kloeden CN, McLean AJ, Moore VM, Ponte G, NHMRC Road Accident Research Unit, The University of Adelaide

Seega- kiirused on ja peavadki tänavatel olema erinevad

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

27



KAS LIIKLUSMÄRGIST PIISAB?

Tallinn, Kloostrimetsa tee, kiiruspiirang 30km/h



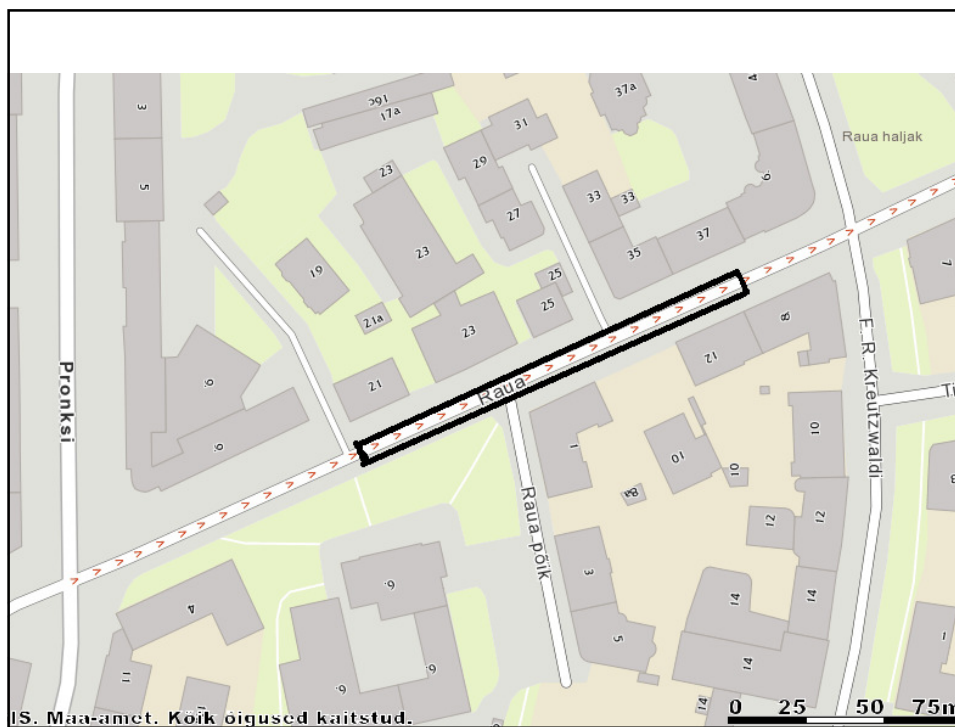
Kiirused Kloostrimetsa teel



Mõõtmisperiood:

Pühapäev 6.mai 2012 kell 12.25 – 13.25

- Mõõdetud sõidukite arv: 152
- Mõõdetud **keskmine kiirus: 56 km/h !**
 - Maksimaalne mõõdetud sõidukiirus: 75 km/h ehk 45 km/h üle lubatu
- Kiirusepiirangust kinni pidanuid: ~7% juhtidest



Kiirused Raua tänaval

Mõõtmisperiod:

Pühapäev 6.mai 2012 kell 14.00 – 15.00

- Mõõdetud sõidukite arv: 126
- Mõõdetud keskmine kiirus: **46 km/h !**
 - Maksimaalne mõõdetud sõidukiirus: 62 km/h ehk 32 km/h üle lubatu
 - Kiirusepiirangust kinni pidanuid: ~6% juhtidest





Kiiruspiirangu mõju

Kiiruspiirangu tõstmine 40 km/h-lt 50 km/h-ni

	Keskmine kiirus	LÕ arvu muutumine (95% tõenäosus)
Kõik LÕ	+4,2...+6,2 km/h	+1% (-5...+7%)
Surmaga LÕ		+5% (-30...+59%)
Vigastusega LÕ		+12% (-5...30%)

Allikas. Elvik, Vaa: Handbook of Road Safety Measures

Seega : näiteks piirkiiruse alandamine 50 km/h-lt 40 km/h-ni alandab keskmist sõidukiirust ca 5 km/h võrra.

Järelikult kasvab ajakulu 1 km läbimisel 10 sekundi võrra:

Piirkiirus	keskm. kiirus	1 km aeg
50	45	1,33 1:20
40	40	1,5 1:30

Speed reducing also works in practise!
Traffic Calming in Gothenburg

- Göteborg - LÕ hukkunute ja raskete vigastuste arv vähenes 50% ja JR õnnetuste arv 70% võrra 10 aasta jooksul
- **MIKS?**
 - Kiiruste vähendamise programm koos autoliikluse vähendamisega “väikestel” tänavatel andis sellest hin!nguliselt 75%

Bergen, Norra,
More than 2000 humps!



The "ultimate tool"? – the hump

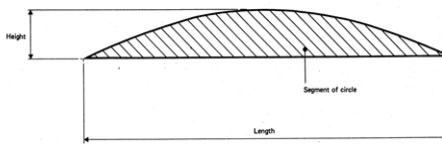
Effect on pedestrian injury accidents

Introduction of a zebra: **+44% (-6; +121)**

Speed reduction at a zebra: **-42% (-70; +11)**

Watts 1973

The original
 Mean speeds below 30km/h
 Not very common
 Very unpopular
 Research is lacking



Length	2ft	4ft	6ft	8ft	10ft	12ft	14ft	16ft	18ft	20ft	22ft	24ft	26ft	28ft	30ft	32ft	34ft	36ft	38ft	40ft	
	(610mm)	(1220mm)	(1830mm)	(2440mm)	(3050mm)	(3660mm)	(4270mm)	(4880mm)	(5490mm)	(6100mm)	(6710mm)	(7320mm)	(7930mm)	(8540mm)	(9150mm)	(9760mm)	(10370mm)	(10980mm)	(11590mm)	(12200mm)	(12810mm)
Height	0.5 in	0.5 in	0.75 in	1.5 in	2 in	2 in	2 in	2 in	2 in	2 in	2 in	2 in	2 in	2 in	2 in	2 in	2 in	2 in	2 in	2 in	2 in

Ainult jooned ja märgid ei aita!

Elvik, Vaa "Handbook of Road Safety measures"



THE HANDBOOK
 OF ROAD SAFETY
 MEASURES *Second Edition*

Rune Elvik, Truls Vaa, Aena Erke
 & Michael Sørensen

mete

: **+28% (+19...+39%)**

-49%

-18%



Liikluse rahustamise eesmärgid:

Strateegilised eesmärgid:

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



39

TEEDE PLANEERIMISE KAASAEGSED PÕHIPRINTSIIBID

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

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

40

Linnalähipiirkondade teedevõrguga seonduvad põhiprobleemid

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

41

KOKKUVÕTE :

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

42

Kuidas liiklusohutust arvestada planeeringutes ja olemasoleva taristu haldamisel?

43

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2008/96/EÜ, 19. november 2008, maanteed infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta

(Väljavõtte)

- **Artikkel 1**
- **Sisu ja reguleerimisala**
- 1. Käesolevas direktiivis nähakse ette selliste menetluste kehtestamine ja rakendamine, mis on seotud liiklusohutusele avalduva mõju hindamise, liiklusohutuse auditite läbiviimise, teedevõrgu liiklusohutuse korraldamise ja ohutuse kontrollimisega liikmesriikide poolt.
- 2. Käesolevat direktiivi kohaldatakse üleeuroopalisse teedevõrku kuuluvate projekteeritavate, ehitatavate või kasutusel olevate maanteedes suhtes.
- 3. Ühtlasi võivad liikmesriigid kohaldada käesoleva direktiivi sätteid parimate tavadena täielikult või osaliselt ühenduse vahendite eest ehitatud siseriikliku maanteetranspordi infrastruktuuri suhtes, mis ei kuulu üle-euroopalisse teedevõrku.

44

Milleks selline protseduur?

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2008/96/EÜ, [19. november 2008], maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta sisaldab mitmeid erinevaid kohustusi liikmesriikidele sealhulgas direktiivi art.3, mis puudutab **liiklusohutusele avalduva mõju hindamist infrastruktuuriprojektide puhul** ja mis ütleb muuseas:

- ...
- 2. Liiklusohutusele avalduva mõju hindamine viiakse läbi esialgsel planeerimisetapil enne infrastruktuuriprojekti heakskiitmist. ...
- 3. Liiklusohutusele avalduva mõju hindamisel osutatakse liiklusohutusega seotud kaalutlustele, mis aitavad kaasa pakutud lahenduse valikule.
 - Selles esitatakse ka kogu asjakohane teave, mis on vajalik hindamisel olevate eri võimaluste tulude ja kulude analüüsiks.

45

Mõisted:

Artikkel 2

- 2. „*Pädev asutus*” – üks või mitu riigi, piirkonna või kohalikul tasandil moodustatud avaliku või erasektori organisatsiooni, kes osalevad oma pädevuse tõttu käesoleva direktiivi rakendamisel,
 - kaasa arvatud pädevateks asutusteks määratud asutused, mis olid loodud juba enne käesoleva direktiivi jõustumist, juhul kui nad vastavad käesoleva direktiivi nõuetele;
- 5. „*Suure õnnetuste arvuga teelõikude ohutustaseme määramine*”
 - selliste teedevõrgu osade kindlaksmääramine, analüüsimine ja ohutustaseme määramine, kus proportsionaalselt liiklusvooga on toimunud palju surmaga lõppenud õnnetusi ning mis on olnud kasutusel rohkem kui kolm aastat;
- 6. „*Teedevõrgu ohutustaseme määramine*” – meetod olemasoleva teedevõrgu osade kindlaksmääramiseks, analüüsimiseks ja liigitamiseks vastavalt nende ohutuse parandamise ning õnnetustega kaasnevate kulude vähendamise potentsiaalile;

46

Kasutusel oleva teedevõrgu ohutuse määramine ja korraldamine

Artikkel 5

- 1. Liikmesriigid tagavad, et suure õnnetuste arvuga teelõikude ohutustaseme määramine ja teedevõrgu ohutustaseme määramine viiakse läbi teedevõrgu kasutamise ülevaatuse alusel vähemalt iga kolme aasta tagant. Sellega seoses püüavad liikmesriigid täita III lisas sätestatud kriteeriume.
- 2. Liikmesriigid tagavad, et suure õnnetuste arvuga teelõikude ohutustaseme määramise ja teedevõrgu ohutustaseme määramise tulemusel prioriteetseteks peetavaid teelõike hindavad kohapeal tehtavate külastuste alusel ekspertrühmad ...
 - Vähemalt üks ekspertrühma liige peab vastama artikli 9 lõike 4 punktis a sätestatud nõuetele.
- **Art.9, lõige 4. Liikmesriigid tagavad, et auditooreid määratakse kooskõlas järgmiste nõuetega:**
 - a) nendel on vastavad kogemused või nad on läbinud koolituse teede projekteerimise, liikluse ohutustehnika ja õnnetuste analüüsimise valdkonnas;
 - b) kui liikmesriikide poolt artikli 8 kohaselt suuniste vastuvõtmisest on möödunud kaks aastat, võivad liiklusohutuse auditeid läbi viia ainult auditiitorid või rühmad, kuhu kuuluvad auditiitorid, kes vastavad lõigetes 2 ja 3 ette nähtud nõuetele;
 - c) auditiitor ei või auditi tegemise ajal osaleda auditeeritava infrastruktuuriprojekti põhimõtete väljatöötamisel või projekti elluviimisel.

47

Lisaks on see vajalik, et täiustada olemasolevat liiklusohutuse toimimise süsteemi

Tasand	Tegevus/protseduur	Dokumentatsioon
Olemasolevad teed	LO inspekteerimine	Juhend
Teede/tänavate (ja objektide) projektid	LO auditeerimine	Juhend
Planeeringud, arengukavad jms	Liiklusohutusele avalduva mõju hindamine	Juhend

48

LOI ja LOA

LO inspekteerimine = olemasoleva infrastruktuuri objekti liikluslahenduse üksikasjalik regulaarne, süstemaatiline ja erapooletu kontrollimine liiklusohutuse aspektist lähtudes;

LO auditeerimine = projekteeritava infrastruktuuri objekti liikluslahenduse üksikasjalik süstemaatiline ja tehniline kontrollimine liiklusohutuse aspektist lähtudes.

Liiklusohutuse auditi võib läbi viia neljal tegevusetapil:

- a) Tasuvusanalüüsi etapp **A**
- b) Eelprojekti etapp **B**
- c) Tehnilise projekti etapp **C**
- d) Infrastruktuuri objekti liiklusele avamisele eelnev etapp **D**.

49

Kuidas viia läbi LOA/LOI?

Rollid:

- Klient (tee haldaja- maanteeamet, KOV ...)
- Projekteerija (vaid LOA)
- Audiitor(id)- sõltumatud LO eksperdid, kelle on olemas oskused ja õigused LOA/LOI läbiviimiseks.

50

Kuidas?

Tegevused LOA/LOI läbiviimisel

- Ülesande püstitamine ja audiitorite valik K
- Auditeerimisgrupi moodustamine ja ülesannete jaotamine A
- Auditeerimine/inspekteerimine (kameraaltööd + välitööd) A
- Puuduste ja ettepanekute formuleerimine A
 - Riski hinnang A
- Auditeerimiskoosolek K,P,A
- Auditi aruande koostamine A, vastulaused , ...

51

Olulist

- LOA/LOI ei ole tegevus, millega kontrollitakse lahenduse vastavust normidele, standardile, ülesandele, ...
- LOA/LOI vaatavad lahendust/olukorda AINULT liiklusohutuse seisukohast
- LOA/LOI peavad olema erapooletud
 - abi liikluskorraldajale, projekteerijale, kliendile
- Ettepanekud peavad olema mõistlikud, reaalsed, rakendatavad ja aitama vältida võimalikke LO probleeme
- LÕ statistika VÕIB OLLA abiks LOA/LOI läbiviimisel, kuid EI PEA seda olema
- Klient EI PEA LOA/LOI ettepanekuid arvestama, kuid võib seda teha.
 - Kliendi otsus on lõplik ja peab olema fikseeritud

52

LOA või LOAMH

- Mõnede väikeste objektide (ja ka väikese liiklussageduse korral isegi küllalt pikkadel maanteelõikudel) muutuks kohustus teostada liiklusohutusele avalduva mõju hindamist mõnevõrra formaalseks!
- See on tegelikult asendatav liiklusohutuse auditeerimise meetodiga.
 - Sellist lähenemisviisi toetab ka ülalmainitud direktiiv.

53

Liiklusohutusele avalduva mõjuga tegevus on:

- 1) tegevus, mille tulemusena eeldatavasti muutub liiklejate käitumine liiklusõnnetuse toimumise tõenäosust ja raskusastet muutvana.
- 2) tegevus, mille tulemusena:
 - tekib uus tee;
 - muutub oluliselt teedevõrk või selle element või mis eeldatavasti muutub liiklusõnnetuse toimumise riski, hukkunute või vigastatute arv.

54

Liiklusohutusele avalduva mõju hindamine on **kohustuslik**

järgmistele infrastruktuuri objektidele koostatavate teemaplaneeringute ja eelprojektide puhul:

- 1) sõltumata maantee liigist selle trassikoridori valikut puudutav teemaplaneering;
- 2) Euroopa maanteedevõrku (TEN) kuuluvad maantee eelprojekt;
- 2) kõigi põhimaanteed eelprojektid;

55

RLOP-i olulised tegevused valdkonnas *Liikluskeskkond*

- Meede H.1- *Säästa maakasutuse ja ohutute teede kavandamine*- näeb ette liiklusohutust tõstvate tegevuste teostamise juba planeerimisfaasis, näiteks liiklusohutusele avalduva mõju hindamise planeeringutes.
-
- Meetme H.2 – *Liikluskeskkonna uuringud liiklusohutust parandavate tegevuste rakendamiseks*- osas nähakse ette mitmete uuringute läbiviimise, mille eesmärgiks on eelkõige hinnata juba rakendatud lahenduste (näiteks jalakäijate ülekäigukohad, asulaid läbivad riigiteed, piirkiruste kohandamine, raudteeülesõidud jne) liiklusohutuslikku mõju, muutes vajadusel vastavaid juhendamaterjale .
-
- Meede H.3- *Säästva ja ohutu liikluskorralduse tagamine projekteerimise ning projektide realiseerimise kaudu*- näeb ette tegevused millised on seotud EL vastavate direktiividega (liiklusohutuse auditeerimine ja kontrollimine), aga siin sisalduvad ka mõnede teiste liikluskeskkonna elementidele suunatud tegevused (mootorratturid, raudteeülesõidukohad, metsloomade teeületuskohad, maanteeäärsed puhkepaigad jne) .
-
- Meede H.4- *Liikluse ohutust ja sujuvust parandavate ITS lahenduste väljatöötamine ja rakendamine*- seondub eelkõige kaasaegsete infoahendite (ilma- ja teeolusid kuvavad infotablood, sõidukiiruse infotablood ja muuteabega liiklusmärgid) kasutuselevõtuga eesti teedel ja tänavatel.
-
- Meetme H.5- *Taristuohutust toetavad tegevused*- osas on esiletõstmist väärivateks tegevusteks tee seisundinõuete ning maanteed ja linnatänavate projekteerimisnõuete kaasajastamine.
-
- Meede H.6- *Teede, ristmike ning jalg- ja jalgrattateede ehitamine, rekonstrueerimine, remont ja hooldus*- peamiseks eesmärgideks on kõige ohtlikumate teede ja ristmike ümberehitamine ohutusnõudeid silmas pidades aga ka järjest suuremat populaarsust leidva jalgrattaliikluse ja jalgsikäimise liiklusohutuse tagamise.

56

TÄNAN!

- Küsimused?
- Ettepanekud?



"Have you seen that new safety inspector anywhere?"