



MAANTEEAMET

Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2019. aasta tegevuste täitmise aruanne

aprill 2020

1. Sissejuhatus

Vabariigi Valitsuse 17. veebruari 2017. aasta korraldusega nr 54¹ kiideti heaks „Transpordi arengukava 2014–2020“ rakendusplaani aastateks 2014–2017 lisa „Liiklusohutusprogramm 2016–2025“ (edaspidi LOP).

Programm koosneb kahest eraldiseisvast osast. Tekstiosast², mis katab ära kogu programmi kestuse (2016–2025) ja elluviimiskavast (2016–2019)³. Elluviimiskava on jaotatud kaheks tööleheks: rahastamiskava ja meetmete kaupa grupeeritud tegevuste leht. Elluviimiskavas tuuakse välja programmiga aastateks 2016–2019 planeeritavad tegevused ja nende tähtsajad, on kulu välja toodud juhul, kui see on otseselt mõõdetav (näiteks projekt, uuring, tegevus). Elluviimiskava kooskõlastati ministriumitega, kes panustavad programmi rahaliselt või toetavate tegevustega ning selle kinnitas Vabariigi Valitsus.

Mõõdikuid on kolm: hukkunute arv, raskesti vigastatute arv ning hukkunud ja raskesti vigastatud kokku. Hukkunute ja raskesti vigastatute summat kasutatakse, kuna statistilises mõttes ei võimalda väike hukkunute arv selle põhjal ennetustegevuse planeerimiseks vajalikke üldistusi piisava usaldusväärsusega teha. Tulemuslikkuse hindamiseks on liiklejate kategooriate osas eesmärki täpsustatud, nähes ette sihttasemed jalakäijate, jalgratturite, mootorsõidukijuhtide ja sõitjate lõikes. Seda nii liiklussurmade kui ka raskelt vigastada saanute vähendamiseks. Liiklejate ohutusalase teadlikkuse tõusu ja liiklusohutuse arengu muutuse hindamiseks on fikseeritud hetkeseis ja kirjeldatud oodatavad saavutustasemed.

Liiklusohutusprogrammi elluviimise peavastutaja on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Liiklusohutusprogrammi elluviimise eest vastutavad ka Haridus- ja Teadusministeerium, Justiitsministeerium, Rahandusministeerium, Siseministeerium ning Sotsiaalministeerium ning liiklusohutusprogrammi elluviimisega seotud ministriumite pädevad allasutused. Liiklusohutusprogrammi elluviimise edukuse oluliseks eelduseks on senisest suurem KOV-i üksuste kaasamine. Maanteeameti ülesanne liiklusohutusprogrammi elluviimisel ja suunamisel on üldine liiklusohutusprogrammi seiramine, erinevate osapoolte vaheliste tegevuste ja eriarvamuste ühtlustamine ning liiklusohutusprogrammi aruandluse ja uuendamise korraldamine. Teised liiklusohutusprogrammi meetmete ning tegevuste täitmise eest vastutajad ja kaasvastutajad täidavad liiklusohutusprogrammiga seatud eesmärgid vastavalt elluviimiskavale.

2. Ülevaade liiklusohutuse indikaatoritest

2019. aastal toimus 1 408 inimkannatanuga liiklusõnnetust, milles hukkus 52 ja sai vigastada 1 735 inimest (**Tõrge! Ei leia viiteallikat.**). Viie aasta jooksul ei ole inimkannatanuga liiklusõnnetuste ega neis vigastatute osas märgatavat muutust olnud. Keskmiselt juhtus 2019. aastal päevas 4 õnnetust ja viga sai 5 inimest. Kokku oli ainult 19 päeva, mil keegi liikluses viga ei saanud.

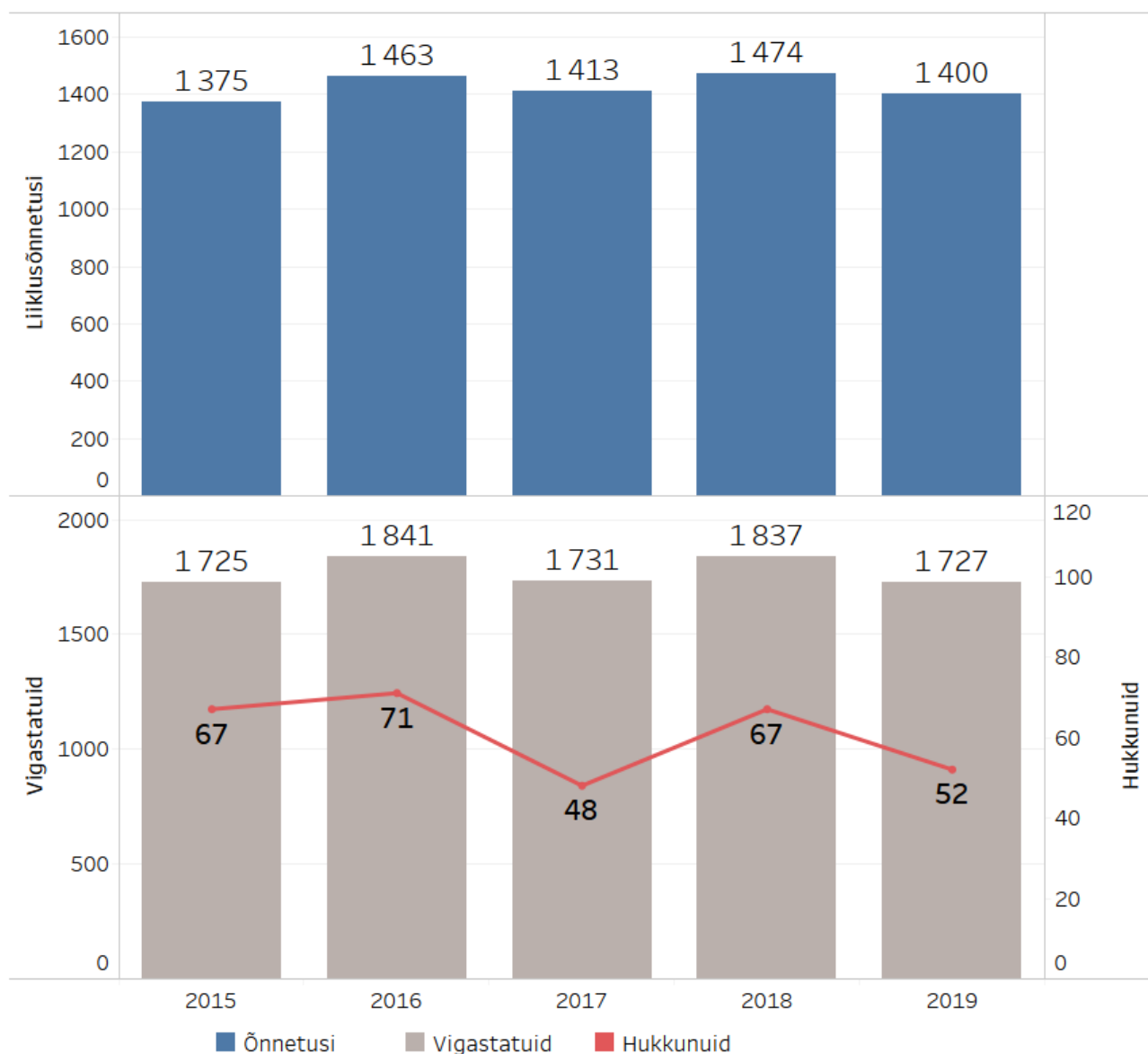
¹ Vabariigi Valitsuse 17.02.2017 korraldus nr 54 <https://www.riigiteataja.ee/akt/321022017004>

² Liiklusohutusprogramm 2016-2025 <https://www.mnt.ee/et/liikleja/liiklusohutusprogramm-2016-2025>

³ LOP elluviimiskava aastateks 2016-2019 <https://www.mnt.ee/et/liikleja/liiklusohutusprogramm-2016-2025>

Kolme viimase aasta hukkunute arv on langeva trendiga. Kui 2017. aasta enneolematult väike hukkunute arv kiirendas langust, siis 2018. aastal taas suurenenud hukkunute arv tõi langustrendi seisaku. 2019. aastal vähenes hukkunute arv taas 2017. aasta taseme lähedale. Kuigi ülemaailmne epideemia on juba kaasa toonud liiklussageduse, inimekannatanutega ja hukkunutega liiklusõnnetuste languse, ei ole võimalik prognoosida muutust järgnevatel aastatel.

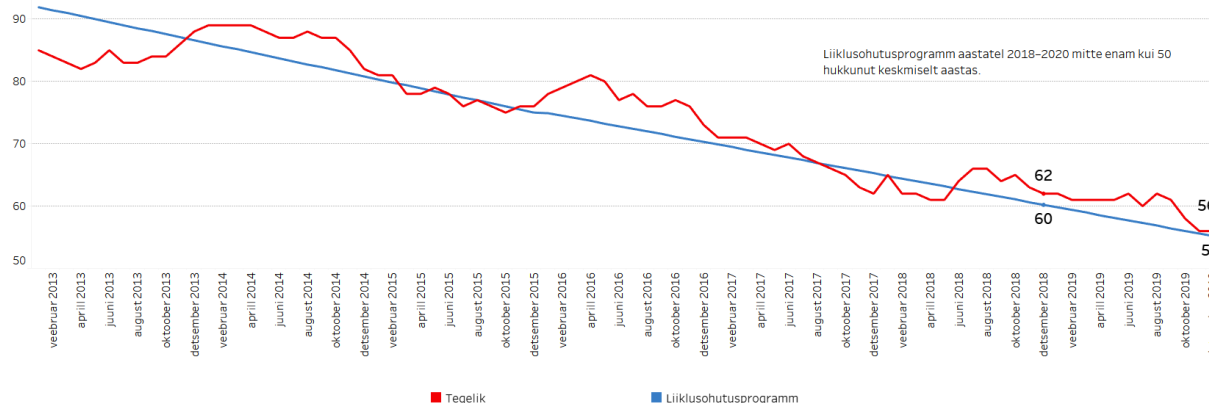
Liiklusõnnetused, vigastatud ja hukkunud



Joonis 1. Aastatel 2015 – 2019 Eestis toimunud liiklusõnnetused, hukkunud ja vigastatud.

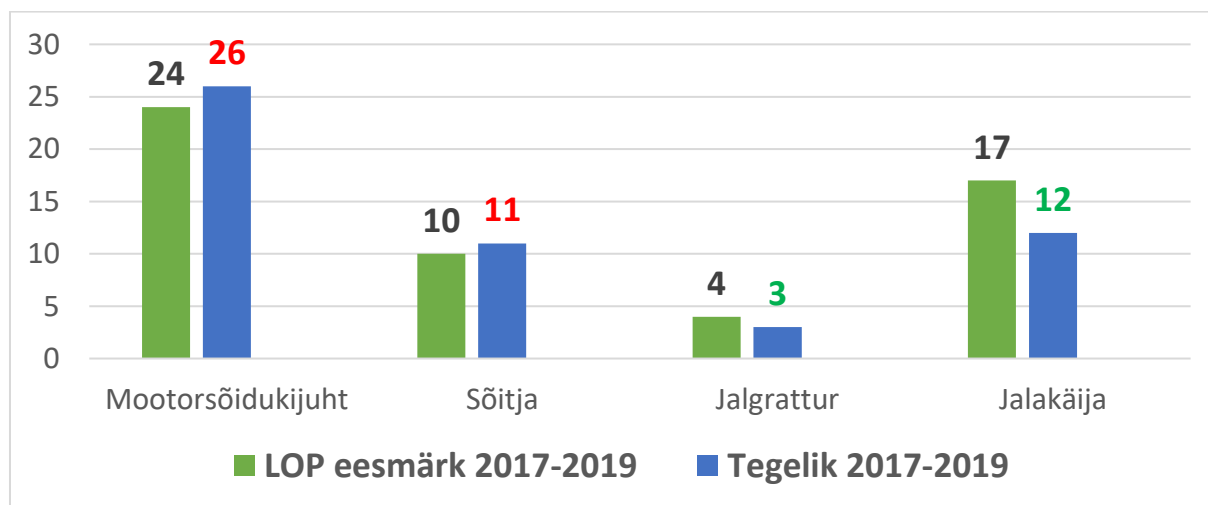
Liikluses hukkunute arvu vähendamine. Eesmärgiks seati, et aastate 2017 – 2019 keskmisena ei hukkuks liikluses mitte enam kui 55 inimest. Kolme aasta (2017 – 2019) keskmisena hukkus liikluses 56 inimest.

Kolme viimase aasta keskmisena 12 kuu jooksul liikluses hukkunud



Joonis 2 . Hukkunute arvu muutus ja LOPi vahe-eesmärk.

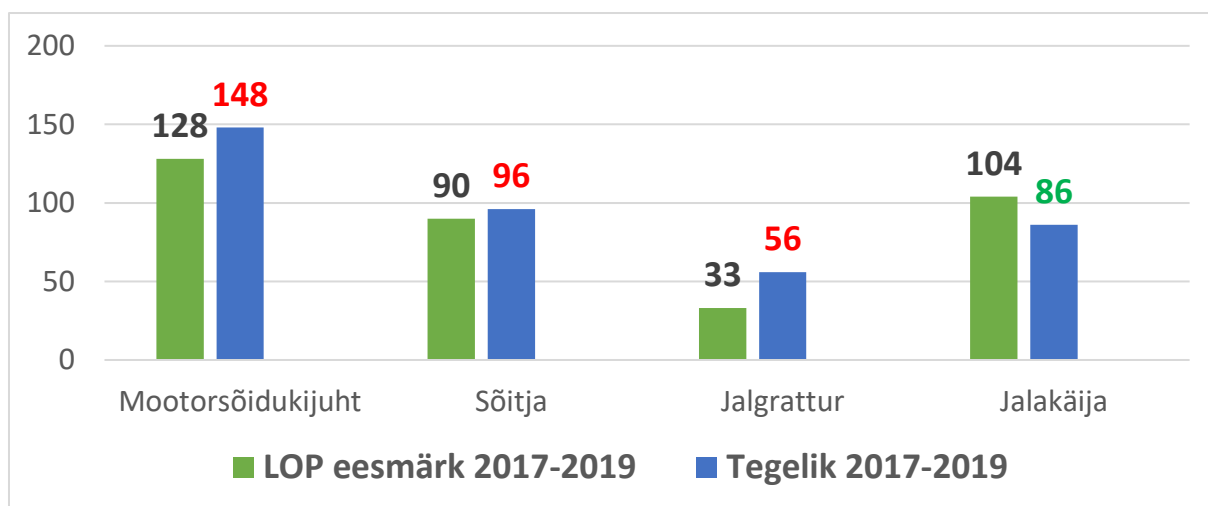
Kuigi jalakäijate ning jalgratturite ohutuse tagamise osas eesmärk täideti, kujunes 3-aasta keskmine hukkunud mootorsõidukijuhtide ja sõitjate arv seatud ülempiirist suuremaks.



Joonis 3. Hukkunud liikluses osalejate lõikes.

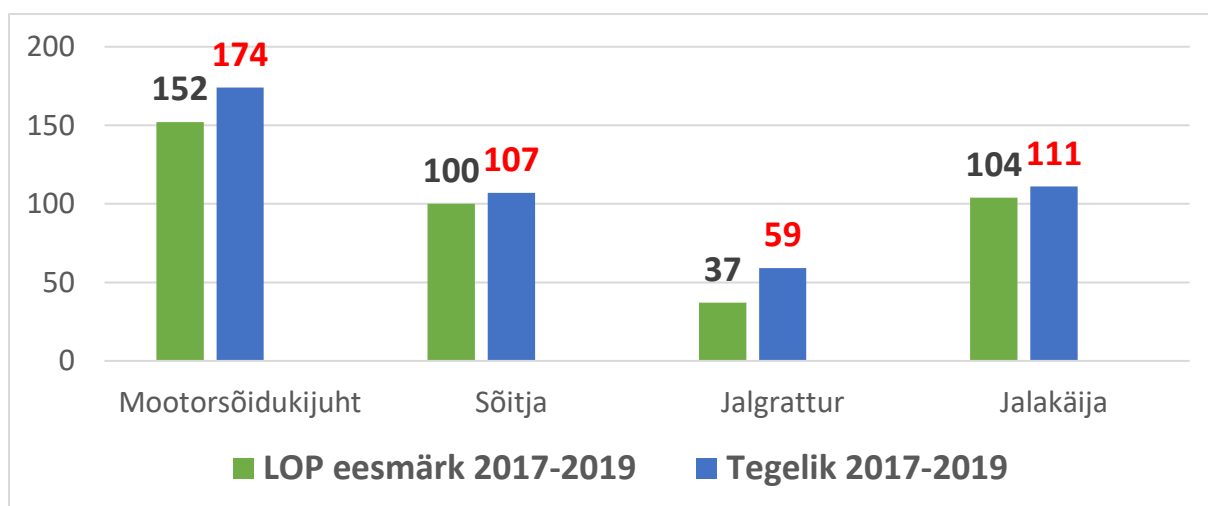
Liikluses raskesti vigastada saanute arv. Raskesti vigastada saanute⁴ osas seati eesmärgiks, et aastate 2017 – 2019 keskmisena ei saaks liikluses vigastada mitte enam kui 355 inimest. Kolme aasta (2017-2019) keskmisena tekitati rasked kehavigastused 402-le inimesele. Keskmine raskesti vigastada saanute arv kujunes piirarvust suuremaks mootorsõidukijuhtide (+20), sõitjate (+6) ja jalgratturite (+23) osas. Raskesti vigastada saanud jalakäijate arv jäi sihttasemest väiksemaks (-18).

⁴ Raskeks loetakse vigastatut, kes viibis statsionaarsel ravil enam kui 24 tundi. Läbivalt kasutati uut 24 h meetodikat.



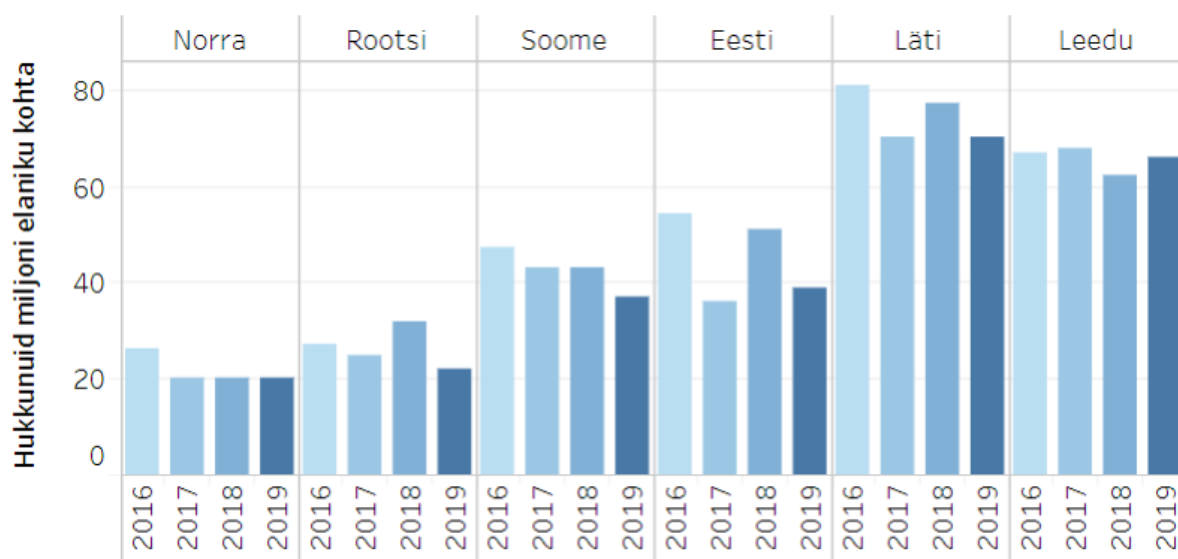
Joonis 4. Raskesti vigastada saanud osalejate lõikes.

Liikluses hukkunute ja raskesti vigastatute koguarv. Perioodi 2017-2019 aasta keskmiseks liikluses hukkunute ja raskesti vigastada saanute koguarvuks kujunes 451, mis ületas 41 võrra kolmeaastase perioodi maksimaalset mõõdikut.



Joonis 5. Hukkunute ja raskesti vigastatute koguarv.

Hukkunute arv miljoni elaniku kohta lähiriikides. Miljoni elaniku kohta hukkus Eesti teedel 2019. aastal 39 inimest. 2019. aasta andmeid kogu EL kohta ei ole veel avaldatud ja kindlasti muudab Suurbritannia lahkumisega seotud ümberarvestus eelmiste aastate EL-i keskmisi. Hetkel saab öelda, et lähiriikide liiklusohutuses olulisi muutusi ei toimunud. Jätkuvalt hukub liikluses miljoni elaniku kohta kõige vähem inimesi Norras ja Rootsis. Vaatamata liikluses hukkunute arvu vähenemisele Lätis, on seal liikluses hukkunute arv miljoni elaniku kohta kõrgeim.



Joonis 6. Hukunute arv miljoni elaniku kohta lähiriikides neljal viimasel aastal.

Liiklejate ohutuselase teadlikkuse tõus ja liiklusohutuse areng. Liikluses käitumise tasemete muutuse jälgimine annab esmase indikatsiooni liiklusohutuse arengule. Positiivsed muutused liiklejate hoiakutes ja käitumises on liiklusõnnetuste vähenemise oluliseks eelduseks. Muutuse hindamiseks on LOPis fikseeritud valdkonna indikaatorite algtasemed ja kirjeldatud oodatavad sihttasemed.

Hinnatav valdkond	Indikaator	Algtase 2014	2016	2017	2018	2019	Sihttase 2025
Liikleja	Mobiiltelefoni kasutamine autojuhtimise ajal	70% K ⁵	71%	72%	69%	68%	50%
Liikleja	Mootorsõidukijuhi poolt keelava fooritule (punane) nõude eiramine	42% V ⁶	34%	14%	14%	14%	32%
Liikleja	Jalakäija poolt keelava fooritule (punane) nõude eiramine	11% V	10%	16%	10%	9%	8%
Liikleja	Jalakäijale tee andmine reguleerimata ülekäigurajal	74% V	64%	59%	60%	67%	90%
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – mootorsõidukijuht	95% K	96%	97%	97%	99%	Ei lange
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – sõitja esiistmel	97% K	97%	96%	95%	97%	Ei lange
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – sõitja tagaistmel	81% K	82%	77%	85%	89%	90%
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – lapsed	95% K	96%	96%	98%	97%	Ei lange
Liikleja	Turvavöö kinnitamine bussis – sõitjad turvavööga varustatud istekohal	23% K	34%	51%	43%	43%	60%
Liikleja	Jalgrattakiivri kasutamine alla 16-aastaselt	69% K	88%	75%	80%	77%	80%
Liikleja	Jalgrattakiivri kasutamine täiskasvanul	22% K	32%	25%	29%	26%	40%
Liikleja	Jalakäijahelkuri kandmine – lapsed	93% K	97%	98%	86%	85%	95%
Liikleja	Jalakäijahelkuri kandmine – täiskasvanud	66% K	84%	86%	87%	82%	70%

⁵ K – küsitlusuuring.

⁶ V – vaatlusuuring.

Liikleja	Lubatud sõidukiiruse ületamine asulas	72% K	68%	49%	44%	46%	35%
Liikleja	Lubatud sõidukiiruse ületamine (üle 5 km/h) põhiteel	45% K	30%	32%	30%	28%	30%
Liikleja	Lubatud sõidukiiruse ületamine (üle 5 km/h) väiksemal teel	37% K	21%	24%	20%	21%	30%
Liikleja	Mootorsõiduki joobes juhtimine liiklejate hinnangul	13% K	7%	3,1%	1,6%	3,4%	7%
Liikleja	Sõidueksami esimesel katsel läbinute protsent	58,5%	57,9%	57,8%	50,9%	56%	68%
Keskkond	Täiendava keskpäirde paigaldamine riigiteel (km)	0	8,8	21,9	45,9	60,4	82
Keskkond	Täiendava külgiirde paigaldamine riigiteel (km)	0	39,3	53,8	78,8	85,7	80
Keskkond	Täiendava keskpõristi kilometraaz riigiteel	0	221	349	451	531,6	1500
Keskkond	Täiendav kergliiklusteede kilometraaz	0	221	349	451	531,6	60
Sõiduk	Üle 10 aasta vanuste liikluses osalevate sõidukite osakaal	52,8%	51,7%	60,9%	62,1%	59,5%	50%
Sõiduk	M1-kategooria mootorsõiduki (sõiduauto) tehnöülevaatuse esimesel korral läbinute protsent	89,9%	87,9%	87,3%	84,2%	83%	85%
Sõiduk	M3 (buss) tehnöülevaatuse esimesel korral läbinute protsent	87,8%	87,5%	90,1%	84%	78,8%	85%
Sõiduk	N2-kategooria mootorsõiduki (veoauto 3,5–12 tonni) tehnöülevaatuse esimesel korral läbinute protsent	89,3%	86,9%	86,1%	81,2%	79,2%	85%
Sõiduk	N3-kategooria mootorsõiduki (veoauto üle 12 tonni) tehnöülevaatuse esimesel korral läbinute protsent	90%	87,5%	87,1%	84,6%	83,6%	85%

Tabel 1. Liiklejate käitumise, liikluskeskkonna ja sõidukite tehnilise seisundi algseis, 2016.-2019. aasta arengud ja eeldatav sihttase.

Täpsem ülevaade liiklusohutuse olukorrast 2019. aastal on toodud Maanteeameti ning Politsei- ja Piirivalveameti kokkuvõttes „Liiklusaasta 2019“ <https://www.mnt.ee/et/ametist/liiklusaasta-2019/liiklusaasta-ulevaade-2019>.

3. LOP elluviimiskava tegevuste täitmine 2019. aastal

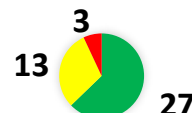
LOP elluviimiskavas aastaks 2019 planeeritud kõigist tegevustest täideti 56 kavandatud mahus, 20 tegevust rakendati osaliselt või planeeritust väiksemas mahus ja seitset tegevust ei täidetud või lükati edasi. Kasutades värviskaalat, on iga valdkonna kohta esitatud lühülevaade.

Värv	Tähendus
	Tegevuse rakendus vastab planeeritud tähtaegadele ja rakendamise mahtudele. Tegevuse näitaja seis vastab täies mahus planeeritule.
	Tegevust rakendati osaliselt, planeeritust väiksemas mahus ja/või hiljem. Alustati eeltöid, kuid lõpptulemust või aruandluse perioodiks kavandatud vahetulemust ei ole veel saavutatud. Tegevuse näitaja lõppseis või selle muutmise kiirus ei vasta prognoositule.
	Tegevus jäi rakendamata või selle rakendamine lükati edasi.

Tabel 2. Tegevuste täitmise hindamise skaala.

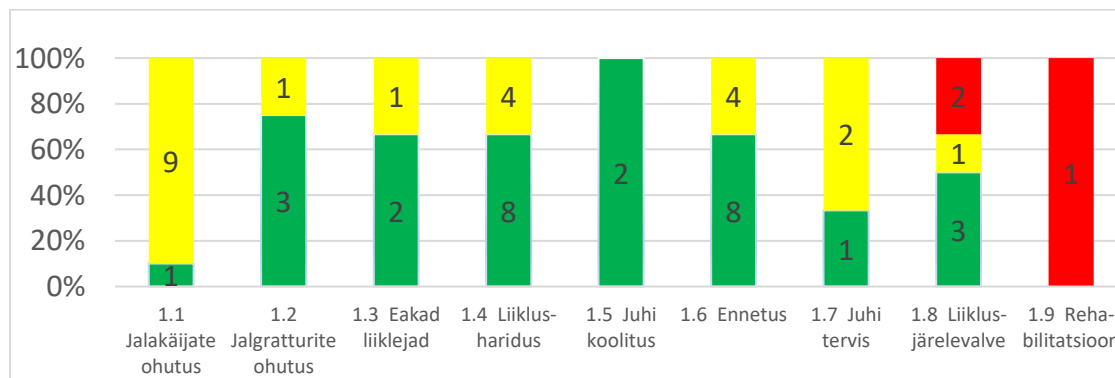
3.1. VALDKOND: Vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja

Meetmed keskenduvad kahele erinevale aspektile – neist üks on seotud liikleja mõttemaailma ja arusaamadega ning teine liikluskeskkonnaga. Liiklusohutuslaste koolituste ja teavituste kaudu suunatakse tegevused eelkõige liiklejate riskikäitumise (alkoholi või narkootikume tarvitamine, juhtimisõigusega sõitmine ja liikluses riski otsimine) vähendamisele, sõidukijuhi tervislikule seisundile ja liikleja vananemisega kaasnevate muudatustega kohanemisele. Programmi liikleja osas on kokku 9 sihtsuunitlusega meetet.

EESMÄRK: Vähenenud on 3 aasta keskmine liiklussurmade arv		
KAVANDATUD MEETMED JA NENDE INDIKAATORID		
1.1. Jalakäijate ohutus; 1.2. Jalgratturite ohutus; 1.3. Eakad liiklejad; 1.4. Liiklusharidus; 1.5. Juhikoolitus; 1.6. Ennetus; 1.7. Juhi tervis; 1.8. Liiklusjärelvalve; 1.9. Rehabilitatsioon.	1.1. Liiklusõnnetuses surma ja raskesti vigastada saanud jalakäijate arv on vähenenud 1.2. Liiklusõnnetustes hukkunud ja raskesti vigastada saanud jalgratturite arv ei suurene 1.3. Liiklusõnnetustes hukkunud ja raskesti vigastada saanud ning eaka liikleja põhjustatud liiklusõnnetuste arv on vähenenud 1.4. Liikluses osalejate ohutust väärtustavad teadmised on paranenud 1.5. Juhi ettevalmistamine ohutuks liiklemiseks on paranenud 1.6. Ohutud liiklusharjumused ja hoiakud on paranenud 1.7. Liikluses osalevate puuduliku juhtimisvõimekusega isikute arv on vähenenud 1.8. Liiklusreeglite täitmine on paranenud 1.9. Rehabilitatsioonimeetmete süsteem on välja töötatud ja tegevusi viiakse ellu	
HINNANG VALDKONNA TEGEVUSTE TÄITMISELE		

Tabel 3. Valdkonna vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja eesmärk, meetmed, indikaatorid.

18st liiklejate ohutuslaste teadlikkuse tõusu ja liiklusohutuse arengu indikaatorist on 15 algtasemega (2014) võrreldes paremad ja üks (turvavöö kinnitamine sõiduautos – sõitja esiistmel) jäänud samale tasemele. Küsitlusuuringute andmetel on paranenud turvavöö kinnitamine sõiduautos juhil, tagaistmel sõitjal ja bussis turvavööga varustatud istmekohal. Samuti on lubatud sõidukiiruse ületamine (üle 5 km/h) põhi- ja väiksematel teedel liiklejate hinnangul langenud. Kolme indikaatori seis on algtasemest madalam: jalakäijale tee mitte andmine reguleerimata ülekäigukohal, lastel jalakäijahelkuri mitte kandmine, sõidueksami esimesel katsel läbisaanute protsent.



Joonis 7. Hinnang valdkonna meetmete tegevuste täitmisele.

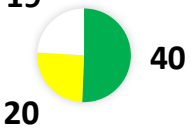
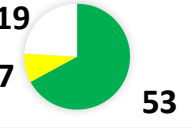
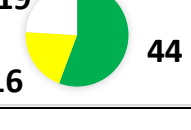
Jalakäijate ohutuse tagamiseks ehitati TEN-T võrku kuuluvatel teedel välja 3 jalakäijate tunnelit. Riigi vaates realiseeriti kõik jalgratturite ohutuse tagamiseks kavandatud tegevused. Kohalike omavalitsuste vastutusalasse jäänud tegevus rakendati osaliselt, vastavalt omavalitsuste võimalustele. Täideti kõik juhikoolituse edendamiseks kavandatud tegevused. Realiseeriti enamus (2/3) liiklushariduse ja ennetuse meetmetesse kavandatud tegevustest. Laste liikluskasvatust toetava e-keskkonna arendamisest väärrib äramärkimist www.liikluskasvatus.ee keskkonnas venekeelse leheversiooni avamine. Haridusasutuste õpetajatele suunatult viidi läbi 133 koolitust, milles osales 1955 õpetajat. Riskikäitumise ennetamiseks viidi põhikooli 9. klassi õpilastele läbi liikluskoolitusi 146 korral, selles osales kokku 8159 õpilast (2019. a õppis 9. klassis 12 271 õpilast) st katvus 66,4%. Viidi lõpule III hooaja liiklusteemalise telesaate „Punane sekund“ tootmine. II hooaja saated varustati venekeelsete subtiitritega ja Kanal 2 vahendusel jooksid telekavas mõlema hooaja saated. Järelevalve meetme tegevustest väärrib esiletoomist kaheksa mobiilse kiirускаamera tööle rakendamine ja üle 921000 joobekontrolli läbiviimine. 1,42 joobekontrolliga⁷ iga juhiloaomaniku kohta oleme pretsedenditult maailma riikide hulgas esikohal.

Elluviimiskava nägi kohalikele omavalitsustele ette 9 tegevust jalakäijate ja jalgratturite ohutuse parandamiseks. Kokkuvõtte koostamise käigus küsiti kõigilt omavalitsustelt tagasisidet 2019. aastal rakendatud liiklusohutusvaldkorra tegevuste kohta. Päringutele vastas 60 e 76% omavalitsustest. 16 omavalitsust ei reageerinud ka korduvale andmete esitamise palvele. Nende 16 omavalituse pindala on 7 147 km² ja seal elab üle 166 000 inimese e 12,5% elanikkonnast. Väikesaartel paiknevate omavalitsuselt (Kihnu, Ruhnu, Vormsi) andmeid ei küsitud. Kasutades kolmevärvilist skaalat, kajastati iga tegevuse rakendamist omavalitsustes.

Värv	Tähendus
	Tegevused viidi ellu
	Tegevusi ei teostatud
	Andmed ei olnud kättesaadavad (N/A)

Tabel 4. Tegevuste täitmise hindamise skaala.

Ülevaate kohaliku omavalitsuste teedel ja tänavatel rakendatud tegevustest annab tabel 5.

1.1.1	Asulates sõidutee ja raudtee ületuskohtade (ülekäigukoht, raudtee ülekäigukoht, reguleerimata ja reguleeritud ülekäigurada) rekonstrueerimisel, ümberehitamisel ja rajamisel erinevat tüüpi lahenduste sobivuse analüüsimine	
1.1.2	Jalakäijat liikluses hästi eristada võimaldava valgustuse rajamine	
1.1.3.1	Õuealade ning piiratud kiirusega tänavate liiklusruumi kujundamisel tingimuste loomine sobiva ja ohutu sõidukiiruse valikuks	

⁷ 31.12.2019 seisuga oli Eestis 648 256 mootorsõiduki juhiloaomanikku ja 2019. a. viis politsei läbi 921 527 joobekontrolli.

1.1.3.2	Jalakäijate ohutust tagava kiirusrežiimi kavandamine ja sõidukiliikluse rahustamise abinõude vajadusepõhine rakendamine piirkiirusest kinnipidamise tagamiseks kohaliku omavalitsuse teedel	
1.1.5	Jalakäijate ohutuse tõstmine asulavälisel teel sõidutee ületamiseks suurema jalakäijaliiklusega kohtades	
1.1.6.2	Liiklusohutlikesse kohtadesse kergliiklusteede kavandamine ja rajamine (KOV-i teed)	
1.2.1.2	Jalgrattaga liiklemise vajadusele vastava ja ohutust tagava taristu planeerimine ja väljaarendamine KOV-i teedel	
2.4.4	Liikluskorralduse ja liiklusohutuse perioodiline kontrollimine lasteasutuste ümbruses	

Tabel 5. Ülevaate kohaliku omavalitsuste teedel ja tänavatel rakendatud tegevustest.

On positiivne, et leiti võimalus eraldada 2019. aasta MKM-i valitsemisala kuludest sihtotstarbelist toetust tegevuste 1.1.7.1 -1.1.7.4 (teeületuskohtade ohutumaks ehitamine) elluviimiseks järgnevalt:

- Tallinna linnale Tehnika tänava teeületuskohtade ohutumaks muutmiseks 184 148 eurot;
- Narva linnale Kangelaste prospekti, Kreenholmi tänava ning Võidu prospekti teeületuskohtade ohutumaks muutmiseks 404 545 eurot;
- Pärnu linnale 134 750 eurot Riia maantee, Jannseni tänava, Pika tänava, Mai tänava teeületuskohtade ohutumaks muutmiseks ning Tammsaare–Mai–Suur-Kuke ristmiku korrastamiseks.

Samas oli negatiivne, et liiklusohutuse seisukohalt kõige suurema mõjuga omavalitsustes (Tallinn ning Tartu) sisulist sekkumist ei toimunud - Tartu linn taotlusvoorus ei osalenud ja Tallinna linna rahuldatud taotlus liiklusohutusele otsest mõju ei avalda ning ei olnud suunatud kõige kriitilisemate kohtade kõrvaldamiseks.

Rakendamata tegevused:

Meede	Tegevus	Vastutaja	Tegevus	Selgitus
Liiklus-järelevalve	1.8.10.	MKM/MA	Statsionaarsete kiiruskaamerate paigaldamine ohtlikele riigitee lõikudele	Maanteeamet ei ole liiklusjärelevalve teostaja. Vastavalt LS § 3 lg 3 korraldab liiklusjärelevalvet Siseministeerium.
Liiklus-järelevalve	1.8.17.3	MKM/MA	Õiguslike eelduste loomine automaatseks liikluskorraldusvahendi nõude kontrolliks	Vastavalt LS § 3 lg 3 korraldab liiklusjärelevalvet Siseministeerium.

Rehabilitatsioon	1.9.1.3	MKM/MA	Analüüs järelkoolituse laiendamise võimalustest	Järelkoolituse laiendamine on kavandatud veapunktsüsteemi rakendamise raames.
------------------	---------	--------	---	---

Tabel 6. Valdkonna vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja rakendamata tegevused.

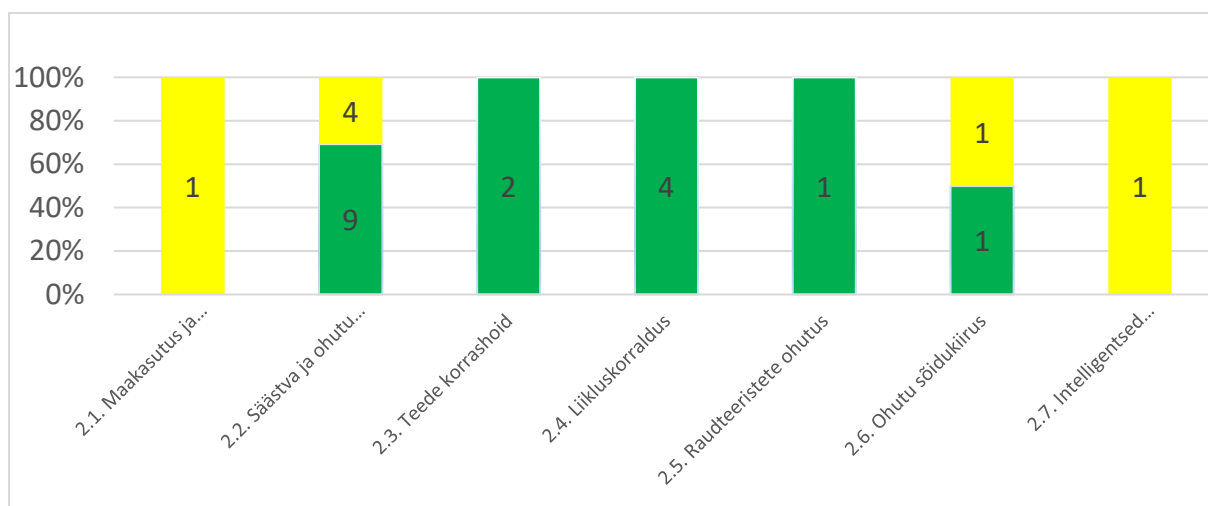
3.2. VALDKOND: Ohutu liikluskeskkond

Meetmed on suunatud liikluskeskkonna kujundamisele ja haldamisele selliselt, et liikluskeskkond oleks lihtsasti mõistetav, liiklejad tajuksid sellest tulenevaid ohtusid ning väheneks eksimuste võimalus ja eksimuste korral ei oleks tagajärjed liialt rängad. Tähelepanu keskmesse tõuseb vähemkaitstud liikleja. Suurimaks väljakutseks on ohutu linnalise liikluskeskkonna kujundamine, sh kõndimise, jalgrattaga sõitmise ja ühistranspordi kasutamise võimaluste parandamine ning lahenduste väljatöötamine vältimaks ühesõidukiõnnetusi ja võimaldada ohutuid möödasõidutingimusi maanteel. Programmi liikluskeskkonna osas on 7 sihtsuunitlusega meedet.

EESMÄRK: Ohutuma liikluskeskkonna kujundamine			
KAVANDATUD MEETMED JA NENDE INDIKAATORID			
2.1. Maakasutus ja teedevõrgu planeerimine. 2.2. Säästva ja ohutu taristu projekteerimine, ehitamine ja rekonstrueerimine; 2.3. Teede korrashoid; 2.4. Liikluskorraldus; 2.5. Raudteeristete ohutus; 2.6. Ohutu sõidukiirus; 2.7. Intelligentsed transpordisüsteemid.	2.1.Läbimõeldud maakasutus ja ohutuma teedevõrgu planeerimine 2.2.Ohutute teede projekteerimine, ehitamine ja rekonstrueerimine 2.3.Teede vastavus seisundinõuetele on tagatud ja liiklusohutus suurenenud 2.4.Liikluskorraldus on suunatud ohutu liiklemise tagamisele 2.5.Raudtee ületus- ja ülekäigukohtadel on õnnetused vähenenud 2.6.Ohutu sõidukiiruse põhimõtted on välja töötatud ja vajaduspõhiselt kehtestatud		
HINNANG VALDKONNA TEGEVUSTE TÄITMISELE		 7 / 17	

Tabel 7. Valdkonna ohutu liikluskeskkond eesmärk, meetmed, indikaatorid ja täitmine.

Edenemist näitasid kaks liiklusohutuse indikaatorit: täiendava keskpäärde paigaldamine ja kergliiklusteede ehitamine riigiteedele. Kavandatust vähem kanti teekattele keskpõristit ja ehitati külgpiiret.



Joonis 8. Hinnang valdkonna meetmete tegevuste täitmisele.

Täideti kõik tegevused teede korrashoiu, liikluskorralduse ja raudteeristete ohutuse meetmetes. Meetme säästva ja ohutu taristu projekteerimine, ehitamine ja rekonstrueerimine tegevustest täideti enamus (2/3).

14,5 kilomeetri ulatuses ehitati 2+2 ja 2+1 teedele keskpääret vastassuunda kaldumise ja laupkokkupõrgete vältimiseks, 7,85 kilomeetrit paigaldati külgpiirdeid teelt väljasõitmise ning ühesõidukiõnnetuste vältimiseks ja 80,6 kilomeetrit kandi teedele keskpäärist vastassuunda kaldumise ennetamiseks. Lõpetati ühe 2+1 ristlõikega ja eraldatud sõidusuundadega teelõigu ehitus. Valmis esimene keskpäärdelga 1+1 katselõik. Koostati terviklik liikluskorraldamise nõuete kontseptsioon. Olemasoleval raudteeinfrastruktuuril suleti 5 raudteeülesõidukohta. Viidi läbi "Linnades ja asulates kehtivate kiirusrežiimide analüüs" III etapp. Jätkati tööd liiklusohutlike lõikude ja ristmike väljaselgitamiseks riigimaanteedel ja nende ümberehitamiseks. Ohutuks muudeti 56 liiklusohutlikku kohta kogumaksumusega 6,42 miljonit eurot.

3.3. VALDKOND: Ohutu sõiduk

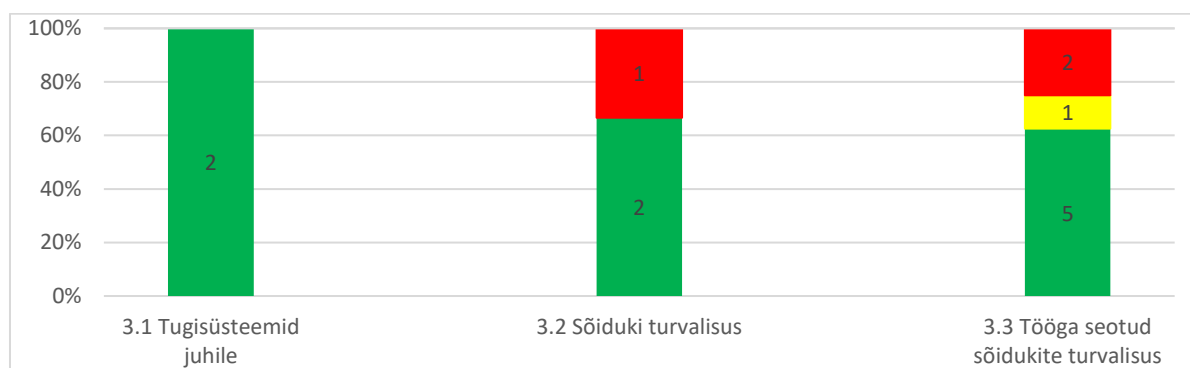
Ohutu sõiduki meetmed on suunatud ohutuse ja transpordi toimivuse parandamisele. Tähelepanu on sõiduki tehnilise seisukorra ja turvalisusnõuete kontrollil, kommertsvedusid teostavate sõidukite ohutusel ning ettevõtja kohustuste ja vastutusega seonduval. Tegevused hõlmavad ka juhiabisüsteemi, mis ei lase juhil ilma teatavaid tingimusi täitmata autot või seadet kasutada või suurendavad ohutust ning pakuvad täiendavat juhtimismugavust. Programmi sõiduki osas on 3 sihtsuunitlusega meedet.

EESMÄRK: Ohutuse ja transpordi toimivus on paranenud		
KAVANDATUD MEETMED JA NENDE INDIKAATORID		
3.1. Tugisüsteemid juhile;	3.1. Juhiabisüsteemide kasutuselevõtt on laienenud	
3.2. Sõiduki turvalisus;	3.2. Liikluses osalevad turvalisemad sõidukid	
3.3. Tööga seotud sõidukite turvalisus.	3.3. Liikluses osalevad turvalisemad sõidukid	
HINNANG VALDKONNA TEGEVUSTE TÄITMISELE		

Tabel 8. Valdkonna ohutu sõiduk eesmärk, meetmed, indikaatorid ja hinnang täitmisele.

Kõik ohutu sõiduki indikaatorid näitasid suuremat langust kui 2025. aastaks planeeritud alammäär.

Täideti kõik meetme tugisüsteemid juhile tegevused. Tähelepanu oli samuti sõiduki tehnilise seisukorra ja turvalisusnõuete kontrollil, kommertsvedusid teostavate sõidukite ohutusel ning ettevõtja kohustuste ja vastutusega seonduval. Tõhustati järelevalvet mootorsõidukite tehnilise ülevaatuse kvaliteedi üle. Avaliku liiniveo hangete hindamiskriteeriumites arvestatakse alkoluku ja turvavööde olemasoluga. Tööinspeksioon jätkas riskipõhist töö- ja puhkeaja nõuete rikkumisega seotud ettevõtete profileerimist ja kontrollide läbiviimist. Tõsteti kontrollitavate allutatud veondusettevõtete aastast kontrollmahu ja tööpäevade kontrollimise mahtu. Kontrolliti 1605 sõidukijuhi töö- ja puhkeaja nõuete täitmist 82 662 tööpäeva ulatuses. Avastati 820 rikkumist. Üle Euroopalisse TEN-T-võrku kuuluvatele teedele jätkus kahe täiendava parkala rajamine, tagamaks tõhusamat kommertsõidukite kontrolli teostamist.



Joonis 9. Hinnang valdkonna meetmete tegevuste täitmisele.

Rakendamata tegevus:

Meede	Tegevus	Vastutaja	Tegevus	Selgitus
Sõiduki turvalisus	3.2.4.	MKM/MA	Uute elektri-, gaasi- ja (elektri)hübriidmootoritega sõidukite ohutusjuhendite avaldamine	Sõidukite maaletoojad ei olnud võimelised kõikidele registreeritavate sõidukitele lisama ohutusjuhendeid. Algandmete puudumise tõttu projekt peatati.
Tööga seotud sõidukite turvalisus	3.3.2.	MKM/MA	Analüüsitakse võimalusi mootorsõiduki eest vastutava isiku vastutuse kohaldamiseks, kui sõidukiga on toime pandud autoveoseaduse või liikluseaduse nõuete rikkumine	Ressursi puudumisel analüüsi läbi ei viidud. Tegevuse realiseerimise erinevaid võimalusi käsitletakse veapunktsüsteemi kontseptsiooni koostamise käigus.
Tööga seotud sõidukite turvalisus	3.3.4.1	MKM/MA	Alkoluku kasutuselevõtu propageerimine elukutselist juhti nõudva sõiduki puhul	Ressursi puudumisel analüüsi läbi ei viidud. Teemat käsitleti joobes juhtide probleemiga tõhusamaks tegelemiseks valituskabinetile seisukohavõtuks esitatud memorandumis.

Tabel 9. Valdtkonna ohutu sõiduk rakendamata tegevus.

3.4. VALDKOND: Liiklusohutust toetavad tegevused

EESMÄRK: Toetada ning muuta teiste valdkondade tegevused liiklusohutuse programmi eesmärkide täitmisel efektiivsemaks			
HINNANG TEGEVUSTE TÄITMISELE			

Tabel 10. Valdkonna liiklusohutust toetavad tegevused eesmärk ja hinnang täitmisele.

Liiklusõnnetuste põhjuste väljaselgitamise ekspertkomisjoni jätkas tööd üleriigiliselt. Menetleti kõiki liikleja surmaga ja viie või enama kannatanuga toimunud liiklusõnnetusi. Maakondlike liikluskomisjonide regulaarne tegevus jätkus 11 maakonnas. Liikluskomisjoni istungid ei toimunud Jõgeva-, Pärnu-, Valga- ja Võrumaal.

Rakendamata tegevus:

Meede	Tegevus	Vastutaja	Tegevus	Selgitus
Liiklusohutust toetavad tegevused	4.1.1	Alates 2018. a asutus, kes täidab ülesannet MV asemel e Rahandusministeerium	Regionaalsete liiklusohutusprogrammide koostamine	Haldusreformi järgselt uusi regionaalseid liiklusohutusprogramme koostatud ei ole.

Tabel 11. Valdkonna liiklusohutust toetavad tegevused rakendamata tegevus.

4. Kokkuvõte

4.1. Liiklusohutusprogrammi eesmärk vähendada kolme aasta (2017-2019) keskmist liiklussurmade arvu kokku lepitud tempos jäi täitmata. Eesmärkide täitmine liikluskeskkonna ohutumaks muutmise osas vastas 71% ulatuses ettenähtud tähtaegadele ja mahtudele ning 29% rakendati osaliselt või planeeritust väiksemas mahus. Eesmärkide täitmine ohutuse ja transpordi toimivuse parandamise osas vastas 69% ulatuses ettenähtud tähtaegadele ja mahtudele, 8% täideti osaliselt ja 23% jäi täitmata.

4.2. Kolme aasta (2017-2019) keskmisena hukkus 56 (LOP järgne piirarv 55) liiklejat. Kuigi eesmärgid hukkunute arvu vähendamiseks jalakäijate ning jalgratturite osas täideti, kujunesid 3-aasta keskmised hukkunud mootorsõidukijuhtide (+2) ja sõitjate (+1) arvud piirarvust kõrgemateks.

4.3. Kolme aasta (2017 – 2019) keskmisena sai liikluses raskesti vigastada 402 (piirarv 355) inimest. Jalakäijaid sai raskesti vigastada 86 (piirarv 104), jalgrattureid 56 (piirarv 33), sõitjaid 96 (piirarv 90) ja mootorsõiduki juhte 148 (piirarv 128).

4.4. Kolme aasta (2017-2019) hukkunute ja raskesti vigastada saanute keskmiseks kujunes 458, mis ületas 47 võrra perioodi mõõdikut (411).

4.5. Liiklusohutusprogrammi elluviimiskavas 2019. aastaks kavandatud tegevustest täideti täies mahus 68%, 24% tegevustest täideti osaliselt ja 8% tegevustest jäi täitmata või lükkusid edasi.

4.6. Täies mahus ja osaliselt realiseeritud tegevuste tegelik kulu oli 2 882 093 € (prognoos 2 978 098 €). Osaliselt täidetud tegevuste tegelik kulu oli 477 451 € (prognoos 1 021 598 €). Täitmata tegevuste prognoositav maksumus oli 350 000 €.

4.7. Lähtudes senistest muutustest hukkunute arvus, senist praktikast elluviimiskavas kavandatud tegevuste elluviimisel ning vahe-eesmärgi saavutamiseks jäänud suhteliselt lühikesest ajast on pigem tõenäoline, et Transpordi arengukavas 2020. aastaks seatud sihttasel ei saavutata. Eesmärgi täitmine eeldaks, et hukkunute arv ei oleks 2020. aastal suurem kui 31. Liiklusohutuse olukorra nii järsk muutus ainult LOP tegevuste tulemusel, ilma täiendavate riskikeskkonna muutuseta, on ebatõenäoline.

4.8 2020. aasta märtsist alates võivad riskikeskkonda oluliselt mõjutama hakata COVID-19 pandeemia tõkestamiseks rakendatavad meetmed. Hetkel ei ole siiski selge kas, millises suunas ja ulatuses. See sõltub nii veel kehtivate piirangute kestvusest, nende täpsest seadistusest kui ka inimeste reaktsioonist ebatavalisele olukorrale. Usaldusväärseid prognoose hetkeseisuga teha ei saa. Näiteks on täheldatud kahte erisuunalist, kuid oluliselt riskikeskkonda mõjutavat muutust:

- Liiklussagedused on langenud. On teada, et liikumis- ning tegevuspiirangute tõttu on oluliselt vähenenud liiklussagedus (eri ajahetkedel ning kohtades suurusjärgus 15-50%)⁸. Üldjuhul seostatakse liiklussageduse vähenemist liiklusõnnetuste arvu vähenemisega, kuid seda seost lihtsate mudelitega usaldusväärselt prognoosida ei saa.
- Riskikäitumine võib olla suurenenud. Kokkuvõtte valmimise hetkeks ei ole tehtud põhjalikumaid analüüse, kuid riigiteede püsiloenduspunktide andmetel on proportsionaalselt rohkem liiklejaid kes ületavad kiirust üle 10 km/h. Tunnetuslikult võetakse, varasemaga võrreldes, enam riske ka muudes kategooriates (joobes juhtimine, agressiivne käitumine liikluses jmt).

4.8. Perioodi 2020-2023 elluviimiskava on 15.04.2020 seisuga kinnitamata. Tegevustega tähtaegselt mittealustamine ja algselt planeeritud tegevustest loobumine võib kogumis oluliselt mõjutada LOPi 2025. aasta sihtasemete saavutamist. Veelgi enam. 2025 eesmärk on ambitsioonikas ning selle täitmine hetkel elluviimiskavas kavandatud meetmetega ei pruugi olla saavutatav ja vajalik on lisameetmete rakendamine.

4.9 COVID-19 pandeemia tõkestamiseks rakendatud meetmete mõjul ei saa välistada liiklusohutuse olukorra märgatavat paranemist. Eriti juhul kui kehtestatakse Lõuna-Euroopaga sarnased liikumispiirangud. See võib kaasa tuua olukorra, kus 2020. aasta lõpuks siiski suudetakse LOP-s seatud numbriline eesmärk täita. Tegemist ei pruugi olla liiklusohutuse mõistes siiski jätkusuutliku muutusega ning riskikeskkonna taastumisel kerkivad hukkunute ja raskelt vigastatute arvud endisele või isegi kõrgemale tasemele.

5. Ettepanekud

5.1. Kinnitada Liiklusohutusprogramm 2016-2025 perioodi 2020-2023 elluviimiskava.

5.2. Elluviimiskava tegevused kajastada identses sõnastuses vastutava osapoole tööplaanis.

5.2. 2019. aastaks planeeritud tegevused, mida ei täidetud, rakendati osaliselt, planeeritust väiksemas mahus ja/või hiljem realiseerida ettenähtud mahus 2020. aasta jooksul.

5.3. Tegevuse ära jätmine ainult vastutava osapoole otsusega ei ole jätkusuutlik. Elluviimiskava tegevuste muutmissettepanekud arutada eelnevalt läbi Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonis.

⁸ Nt: <https://public.tableau.com/profile/reimo.tarkiainen4741#!/vizhome/Vaade/Liiklussagedus>

5.4 Võtta teadmiseks, et seoses COVID-19 pandeemiaga seotud eriolukorraga toimuvad muutused riskifoonis võivad mõjutada liiklusohutuse olukorda, kuid tegemist ei pruugi olla liiklusohutuse mõistes siiski jätkusuutliku muutusega ning 2020. aasta liikluses hukkunute ning raskesti vigastatute andmetel tuginevate hinnangute juures tuleb seda arvestada.

5.5 Liiklusohutusprogrammis aastaks 2025 seatud ambitsioonikate eesmärkide täitmine eeldab kõikide LOP elluviimiskavas planeeritud tegevuste realiseerimist, kuid seniste arengute pinnalt ei pruugi ka see olla piisav. Kriitilise mõjuga on majandus- ja taristuministri käskkirjaga algatatud veapunktsüsteemi korrektne väljatöötamine ning võimalikult kiire rakendamine ja selle toetamine liiklusjärelvalve tõhustamisega. Samuti jätkuv panustamine LOP-s seni kajastamata arvestatava mõjuga meetmete väljatöötamiseks ning rakendamiseks.