



TRANSPORDIAMET

---

# **Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2020. aasta tegevuste täitmise aruanne**

---

**aprill 2021**

# 1. Sissejuhatus

Vabariigi Valitsuse 17. veebruari 2017. aasta korraldusega nr 54<sup>1</sup> kiideti heaks „Transpordi arengukava 2014–2020“ rakendusplaani aastateks 2014–2017 lisa „Liiklusohutusprogramm 2016–2025“ (edaspidi LOP).

Programm koosneb kahest eraldiseisvast osast. Tekstiosast<sup>2</sup>, mis katab ära kogu programmi kestuse (2016–2025) ja elluviimiskavast. Elluviimiskava<sup>3</sup> on jaotatud kaheks tööleheks: rahastamiskava ja meetmete kaupa grupeeritud tegevuste leht. Elluviimiskavas tuuakse välja programmiga aastateks 2020–2023 planeeritavad tegevused ja nende tähtsajad, on kulu välja toodud juhul, kui see on otseselt mõõdetav (näiteks projekt, uuring, tegevus). Elluviimiskava kooskõlastati ministeeriumitega, 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 liikleajate kategooriate osas eesmärki täpsustatud, nähes ette sihttasemed jalakäijate, jalgratturite, mootorsõidukijuhtide ja sõitjate lõikes. Seda nii liiklussurmade kui ka raskelt vigastada saanute vähendamiseks. Liikleajate ohutusala 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 ministeeriumite pädevad allasutused. Liiklusohutusprogrammi elluviimise edukuse oluliseks eelduseks on senisest suurem KOV-i üksuste kaasamine. Transpordiameti<sup>4</sup> 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 seotud eesmärgid vastavalt elluviimiskavale.

## 2. Ülevaade liiklusohutuse indikaatoritest

2020. aastal toimus 1365 inimkannatanuga liiklusõnnetust, milles sai vigastada 1574 ja hukkus 60 inimest (Joonis 1). Võrreldes 2019. aastaga vähenes liiklusõnnetuste arv 49 võrra ja

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

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

<sup>3</sup> Elluviimiskava 2020–2023 [https://mkm.ee/sites/default/files/contacts/files/lop\\_elluviimiskava\\_2020-2023.xlsx](https://mkm.ee/sites/default/files/contacts/files/lop_elluviimiskava_2020-2023.xlsx)

<sup>4</sup> 1. jaanuarist 2021 alustas tööd Transpordiamet. Uus amet täidab Veeteede Ameti, Lennuameti ja Maanteeameti seniseid ülesandeid ning võimaldab planeerida kolme sektori arengut transpordiliikide üleselt kogu liikuvuse vaates.

vigastatute arv 166 võrra. 2020. aastal toimus päevas keskmiselt 3,7 liiklusõnnetust. Liiklusõnnetusteta päevi oli 23, aasta varem oli neid 17. Liikluses hukkus 10 inimest rohkem kui aasta varem. Hukkunute arv on viimastel aastatel kõikunud. Aastatel 2018–2020 hukkus liikluses keskmiselt 60 inimest. Sesoonselt oli liiklusõnnetuste arv 2020. aastal väiksem eelmise kolme aasta keskmisest COVID-19 piirangute ajal kevadel, juulis ja aasta lõpus.

Riigiteedel loendatud sõidukite arvud näitavad, et samadel aegadel olid väiksemad ka liiklussagedused. Märtsis, mais ja juulis vähenes riigiteede püsiloenduspunktides loendatud sõidukite arv 12–14% võrra võrreldes 2019. aasta samade kuudega, aprillis loendati sõidukeid isegi kolmandiku võrra vähem. Aasta lõpus vähenes liiklussagedus vähem kui kevadel, vaid 3–4%. Kui kevadise liiklussageduste kukkumise ja õnnetuste vähenemise taga olid kogu Eestit hõlmanud liikumispäärangud, siis juulis toimunud liiklussageduste ja liiklusõnnetuste vähenemisele veenvat selgitust pakkuda ei ole. Selle taga võib olla COVID-19-ga seotud liiklejate tavatu käitumine puhkuste perioodil, ära jäänud suveüritused jms, kuid see on oletuslik. Novembris ja detsembris oli piiranguid vähem, need kehtisid ning need olid seotud Ida-Viru ja Harju maakondadega. Mingil määral mõjutas liiklust ka ilm: 2020. aasta jaanuaris ja veebruaris talviseid teelusid praktiliselt ei olnud ning näiteks jalgrattaga sõideti aastaringelt.

Aastatel 2018–2020 toimus kolme või enama hukkunuga liiklusõnnetusi ainult 2020. aastal. Kahe hukkunuga liiklusõnnetusi on toimunud igal aastal. 2020. aastal juhtus kaks kahe hukkunuga liiklusõnnetust ja üks kolme hukkunuga liiklusõnnetus.

2020. aasta paistab silma ühesõidukiõnnetuste arvu hüppelise kasvuga. Toimus 528 ühesõidukiõnnetust: 157 ehk 43% rohkem kui 2019. aastal. Märgatavalt vähenesid sõidukite omavahelised kokkupõrked ja muud liiklusõnnetused.

Ühesõidukiõnnetuste kasvu põhjustas eelkõige jalg- ja mootorratturitega toimunud liiklusõnnetuste sagenemine. 2020. aasta jooksul juhtus jalgratturitega 187 ühesõidukiõnnetust, mis on 122 õnnetust rohkem kui 2019. aastal. Mootorratturitega toimus 32 ühesõidukiõnnetust rohkem kui 2019. aastal, kokku 68. Märtsist maini registreeriti jalgratturi osalusel 56 ja mootorratturi osalusel 15 ühesõidukiõnnetust rohkem kui aasta varem. Tõenäoliselt mõjutas seda mingil määral COVID pandeemia, mille tõttu inimesed eelistasid võimalusel ühistransporti vältida.

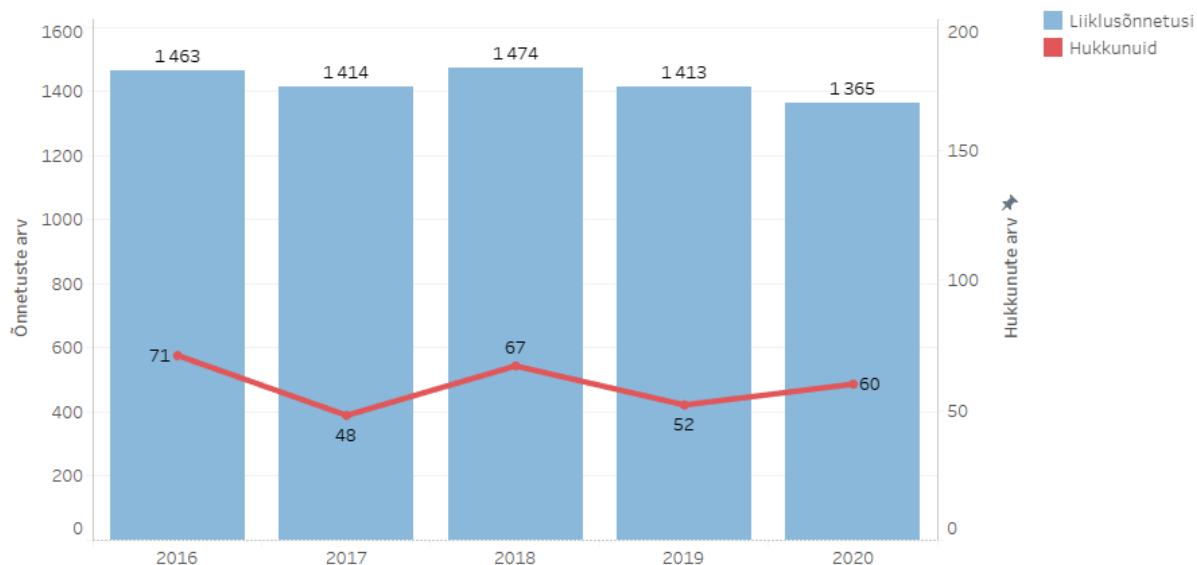
Mingil määral avaldas mõju ka lumevaba talv, mistõttu jalgratturitega juhtus õnnetusi ka jaanuaris ja veebruaris, kuudel kui jalgratturitega tavapärastel õnnetusi ei juhtu. Samas on jalgratturiga õnnetuste arv olnud väikeses tõusutrendis ka eelnevatel aastatel.

Sõiduautojuhtidega toimus 21 ühesõidukiõnnetust rohkem kui 2019. aastal. Nende puhul COVID piirangutega kuudel toimunud õnnetused välja ei tule, jäädes tavapäraste kuuliste kõikumiste piiresse. Kokku toimus mootorsõidukijuhtide osalusel 46 ühesõidukiõnnetust ehk 15% rohkem kui 2019. aastal.

Ühesõidukiõnnetuste arvu suurenemine tõi kaasa ka neis hukkunute arvu kasvu. 2020. aastal hukkus ühesõidukiõnnetustes 23 inimest: 17 mootorsõidukijuhti, 4 kaasreisijat ja 2 jalgratturit. Võrreldes 2019. aastaga hukkus 2020. aastal liikluses seitse inimest rohkem.

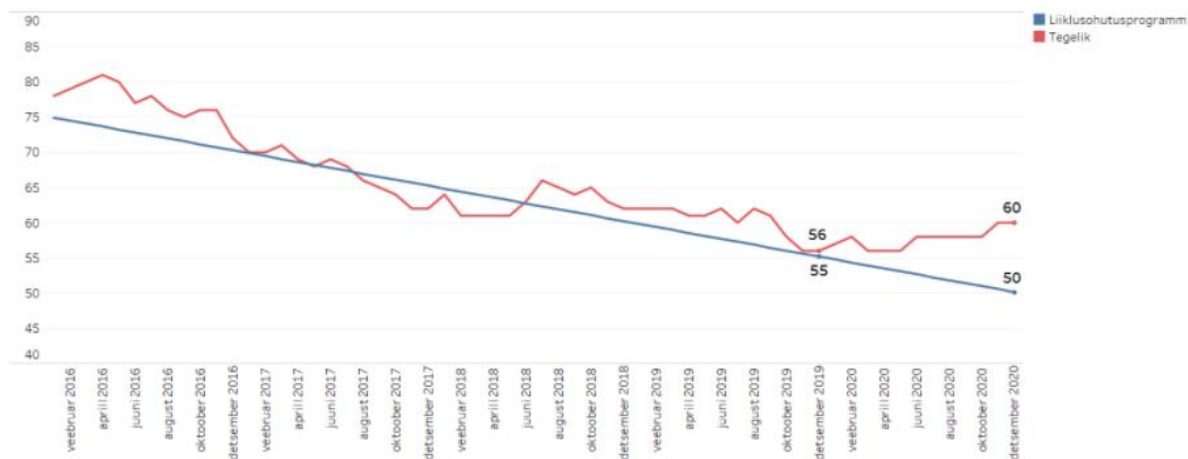
Ka sõidukite omavahelist kokkupõrgete vähenemist 101 juhtumi võrra (18%) võrreldes 2019. aastaga võis mõjutada COVID pandeemia. Eelkõige sellega seotud liikumispäärangud kevadel, mis tõi kaasa liiklussageduse märkimisväärse vähenemise. Kuid mõju võis olla ka lumevabal talvel. 2020. aastal toimus sõiduautojuhi osalusel 110 (22%) ja veoautojuhi osalusel 41 (38%)

kokkupõrget vähem kui 2019. aastal. Eelkõige vähenesid sõiduautode kokkupõrked jalgrataste, kaubikute ja veoautodega ning teiste sõiduautodega.



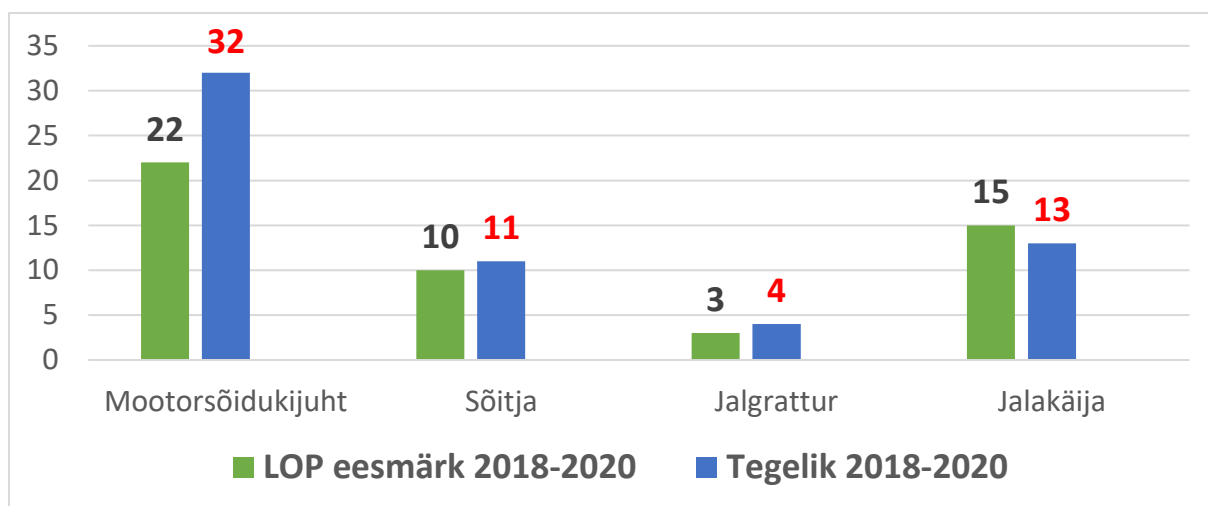
Joonis 1. Liiklusõnnetuste ja neis hukkunute arv.

**Liikluses hukkunute arvu vähendamine.** Eesmärgiks seati, et aastate 2018 – 2020 keskmisena ei hukuks liikluses mitte enam kui 50 inimest. Kolme aasta (2018 – 2020) keskmisena hukkus liikluses 60 inimest.



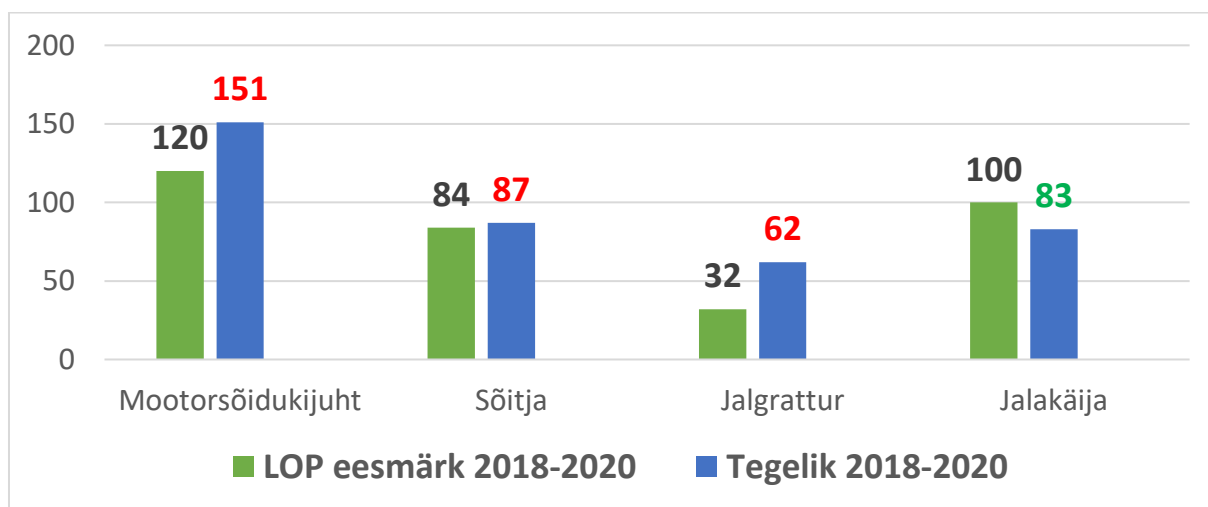
Joonis 1 . Hukkunute arvu muutus ja LOPi vahe-eesmärk.

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



Joonis 2. Hukkunud liikluses osalejate lõikes.

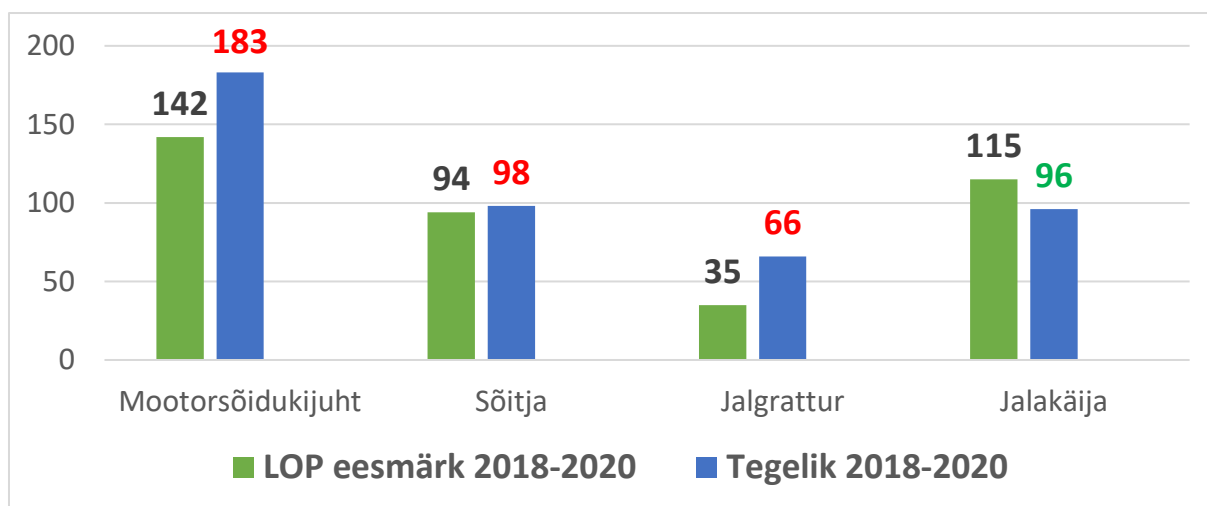
**Liikluses raskesti vigastada saanute arv.** Raskesti vigastada saanute<sup>5</sup> osas seati eesmärgiks, et aastate 2018 – 2020 keskmisena ei saaks liikluses vigastada mitte enam kui 336 inimest. Kolme aasta (2018-2020) keskmisena tekitati rasked kehavigastused 374-le inimesele. Keskmise raskesti vigastada saanute arv kujunes piiravust suuremaks mootorsõidukijuhtide (+31), sõitjate (+3) ja jalgratturite (+30) osas. Raskesti vigastada saanud jalakäijate arv jäi sihttasemest väiksemaks (-17).



Joonis 4. Raskesti vigastada saanud osalejate lõikes.

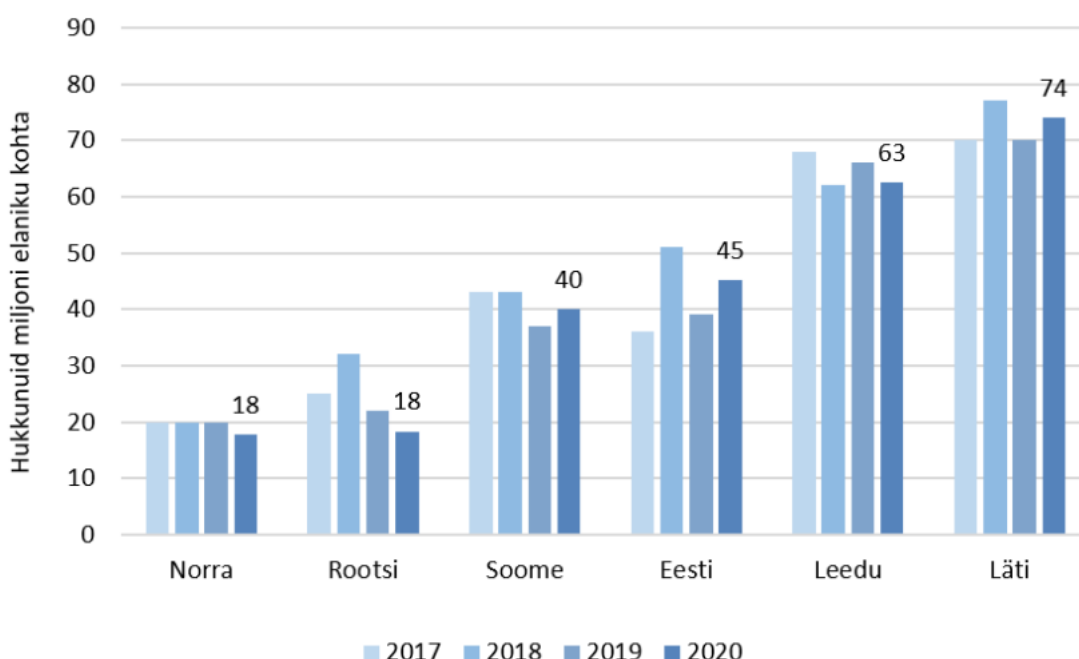
**Liikluses hukkunute ja raskesti vigastatute koguarv.** Perioodi 2018-2020 aasta keskmiseks liikluses hukkunute ja raskesti vigastada saanute koguarvuks kujunes 443, mis ületas 57 võrra kolmeaastase perioodi maksimaalset mõõdikut.

<sup>5</sup> Raskeks loetakse vigastatut, kes viibis statsionaarsel ravil enam kui 24 tundi. Läbivalt kasutati uut 24 h meetodikat.



Joonis 5. Hukkunute ja raskesti vigastatute koguarv.

**Hukkunute arv miljoni elaniku kohta lähiriikides.** Miljoni elaniku kohta hukkus Eesti teedel 2020. aastal 45 inimest. 2020. aastal lähiriikide liiklusohutuses olulist muutust ei toimunud. Olukord, kus miljoni elaniku kohta hukub liikluses kõige vähem inimesi Norras ja Rootsis ning rohkem Lätis ja Leedus ning Eesti ja Soome jäävad nende vahepeale, on püsinud juba aastaid. Kui Norra ja Rootsi liikluses hukkus 2020. aastal miljoni elaniku kohta 18 inimest, siis Soomes oli see näitaja kaks ja Lätis neli korda suurem. Eestis hukkus miljoni elaniku kohta 45 inimest, aasta varem 39. Samaselt Eestile oli ka Soomes ja Lätis eelmisel aastal rohkem liiklussurmasid kui 2019. aastal.



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

**Liiklejate ohutusalase teadlikkuse tõus ja liiklusohutuse areng.** Lisaks hukkunute ja raskesti vigastatute arvu muutusele jälgitakse liikluskäitumise taseme ja liiklusohutuse arengu muutust. 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  | 2020  | Sihttase 2025 |
|-------------------|-----------------------------------------------------------------------|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|---------------|
| Liikleja          | Mobiiltelefoni kasutamine autojuhtimise ajal                          | 70% K <sup>6</sup> | 71%   | 72%   | 69%   | 68%   | 66%   | 50%           |
| Liikleja          | Mootorsõidukijuhi poolt keelava fooritule (punane) nõude eiramine     | 42% V <sup>7</sup> | 34%   | 14%   | 14%   | 14%   | 11%   | 32%           |
| Liikleja          | Jalakäija poolt keelava fooritule (punane) nõude eiramine             | 11% V              | 10%   | 16%   | 10%   | 9%    | 9%    | 8%            |
| Liikleja          | Jalakäijale tee andmine reguleerimata ülekäigurajal                   | 74% V              | 64%   | 59%   | 60%   | 67%   | 62%   | 90%           |
| Liikleja          | Turvavöö kinnitamine sõiduautos – mootorsõidukijuht                   | 95% K              | 96%   | 97%   | 97%   | 99%   | 99%   | Ei lange      |
| Liikleja          | Turvavöö kinnitamine sõiduautos – sõitja esiistmel                    | 97% K              | 97%   | 96%   | 95%   | 97%   | 97%   | Ei lange      |
| Liikleja          | Turvavöö kinnitamine sõiduautos – sõitja tagaistmel                   | 81% K              | 82%   | 77%   | 85%   | 89%   | 88%   | 90%           |
| Liikleja          | Turvavöö kinnitamine sõiduautos – lapsed                              | 95% K              | 96%   | 96%   | 98%   | 97%   | 99%   | Ei lange      |
| Liikleja          | Turvavöö kinnitamine bussis – sõitjad turvavööga varustatud istekohal | 23% K              | 34%   | 51%   | 43%   | 43%   | 48%   | 60%           |
| Liikleja          | Jalgrattakiivri kasutamine alla 16-aastaselt                          | 69% K              | 88%   | 75%   | 80%   | 77%   | 62%   | 80%           |
| Liikleja          | Jalgrattakiivri kasutamine täiskasvanul                               | 22% K              | 32%   | 25%   | 29%   | 26%   | 20%   | 40%           |
| Liikleja          | Jalakäijahelkuri kandmine – lapsed                                    | 93% K              | 97%   | 98%   | 86%   | 85%   | 82%   | 95%           |
| Liikleja          | Jalakäijahelkuri kandmine – täiskasvanud                              | 66% K              | 84%   | 86%   | 87%   | 82%   | 62%   | 70%           |
| Liikleja          | Lubatud sõidukiiruse ületamine asulas                                 | 72% K              | 68%   | 49%   | 44%   | 46%   | 42%   | 35%           |
| Liikleja          | Lubatud sõidukiiruse ületamine (üle 5 km/h) põhiteel                  | 45% K              | 30%   | 32%   | 30%   | 28%   | 27%   | 30%           |
| Liikleja          | Lubatud sõidukiiruse ületamine (üle 5 km/h) väiksemal teel            | 37% K              | 21%   | 24%   | 20%   | 21%   | 19%   | 30%           |
| Liikleja          | Mootorsõiduki joobes juhtimine liiklejate hinnangul                   | 13% K              | 7%    | 3,1%  | 1,6%  | 3,4%  | 3%    | 7%            |
| Liikleja          | Sõidueksami esimesel katsel läbinute protsent                         | 58,5%              | 57,9% | 57,8% | 50,9% | 56%   | 58,4% | 68%           |
| Keskkond          | Täiendava keskpäirde paigaldamine riigiteel (km)                      | 0                  | 8,8   | 21,9  | 45,9  | 60,4  | 101,4 | 82            |
| Keskkond          | Täiendava külgpäirde paigaldamine riigiteel (km)                      | 0                  | 39,3  | 53,8  | 78,8  | 85,7  | 104,7 | 80            |
| Keskkond          | Täiendava keskpõristi kilometraaz riigiteel                           | 0                  | 221   | 349   | 451   | 531,6 | 614,4 | 1500          |
| Keskkond          | Täiendav kergliiklusteede kilometraaz                                 | 0                  | 46,4  | 132   | 143   | 147   | 153   | 60            |
| Sõiduk            | Üle 10 aasta vanuste liikluses osalevate sõidukite osakaal            | 52,8%              | 51,7% | 60,9% | 62,1% | 59,5% | 60,5% | 50%           |

<sup>6</sup> K – küsitlusuuring.

<sup>7</sup> V – vaatlusuuring.

|        |                                                                                                      |       |       |       |       |       |       |     |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| Sõiduk | M1-kategooria mootorsõiduki (sõiduauto) tehnõülevaatuse esimesel korral läbinute protsent            | 89,9% | 87,9% | 87,3% | 84,2% | 83%   | 82,6% | 85% |
| Sõiduk | M3 (buss) tehnõülevaatuse esimesel korral läbinute protsent                                          | 87,8% | 87,5% | 90,1% | 84%   | 78,8% | 82,1% | 85% |
| Sõiduk | N2-kategooria mootorsõiduki (veoauto 3,5–12 tonni) tehnõülevaatuse esimesel korral läbinute protsent | 89,3% | 86,9% | 86,1% | 81,2% | 79,2% | 80%   | 85% |
| Sõiduk | N3-kategooria mootorsõiduki (veoauto üle 12 tonni) tehnõülevaatuse esimesel korral läbinute protsent | 90%   | 87,5% | 87,1% | 84,6% | 83,6% | 86,2% | 85% |

Tabel 1. Liiklejate käitumise, liikluskeskkonna ja sõidukite tehnilise seisundi algseis, 2016-2020 aasta arengud ja eeldatav sihttase.

Täpsem ülevaade liiklusohutuse olukorrast 2020. aastal on toodud Transpordiameti ning Politsei- ja Piirivalveameti kokkuvõttes „Liiklusaasta 2020“ <https://www.transpordiamet.ee/liiklusaasta-ulevaade-2020>.

### 3. LOP elluviimiskava tegevuste täitmine 2020. aastal

LOP elluviimiskavas aastaks 2020 planeeritud kõigist tegevustest täideti 70 kavandatud mahus, 26 tegevust rakendati osaliselt või planeeritust väiksemas mahus ja 14 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 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 prognoosile. |
|      | Tegevus jäi rakendamata või selle rakendamine lükati edasi.                                                                                                                                                                                                       |

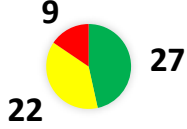
Tabel 2. Tegevuste täitmise hindamise skaala.

#### 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.

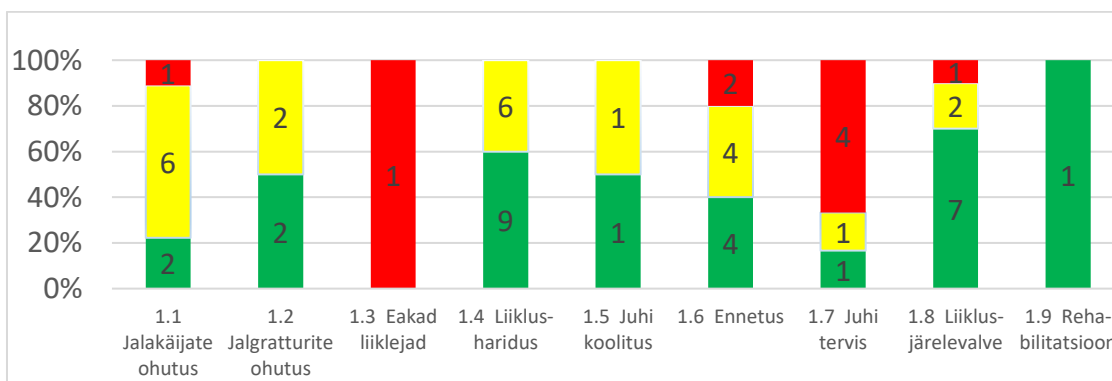
| EESMÄRK: Vähenenud on 3 aasta keskmine liiklussurmade arv |                                                                                       |
|-----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| KAVANDATUD MEETMED JA NENDE INDIKAATORID                  |                                                                                       |
| 1.1. Jalakäijate ohutus;<br>1.2. Jalgratturite ohutus;    | 1.1. Liiklusõnnetuses surma ja raskesti vigastada saanud jalakäijate arv on vähenenud |



|                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.3. Eakad liiklejad;<br>1.4. Liiklusharidus;<br>1.5. Juhikoolitus;<br>1.6. Ennetus;<br>1.7. Juhi tervis;<br>1.8. Liiklusjärelvalve;<br>1.9. Rehabilitatsioon. | 1.2. Liiklusõnnetustes hukkunud ja raskesti vigastada saanud jalgratturite arv ei suurene<br>1.3. Liiklusõnnetustes hukkunud ja raskesti vigastada saanud ning eaka liikleja põhjustatud liiklusõnnetuste arv on vähenenud<br>1.4. Liikluses osalejate ohutust väärtustavad teadmised on paranenud<br>1.5. Juhi ettevalmistamine ohutuks liiklemiseks on paranenud<br>1.6. Ohutud liiklusarjumused ja hoiakud on paranenud<br>1.7. Liikluses osalevate puuduliku juhtimisvõimekusega isikute arv on vähenenud<br>1.8. Liiklusreeglite täitmine on paranenud<br>1.9. Rehabilitatsioonimeetmete süsteem on välja töötatud ja tegevusi viiakse ellu |
| <b>HINNANG<br/>VALDKONNA<br/>TEGEVUSTE<br/>TÄITMISELE</b>                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

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

18st liiklejate ohutusalase teadlikkuse tõusu ja liiklusohutuse arengu indikaatorist on 12 algtasemega (2014) võrreldes paremad. Nii on vähenenud mobiiltelefoni kasutamine autojuhtimise ajal, mootorsõidukijuhi poolt keelava fooritule (punane) eiramine, lubatud sõidukiiruse ületamine asulas ja väiksematel teedel, turvavöö kinnitamine lastel sõiduautos bussis turvavööga varustatud istmekohal. Samal ajal on kuue indikaatori seis algtasemest madalam: jalakäijale tee mitte andmine reguleerimata ülekäigukohal, jalgrattakiivri kasutamine alla 16-aastastel lastel ja täiskasvanutel, lastel ja täiskasvanutel jalakäijahelkuri kandmine, sõidueksami esimesel katsel läbisaanute protsent.



Joonis 7. Hinnang valdkonna meetmete tegevuste täitmisele.

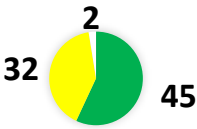
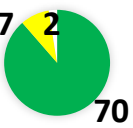
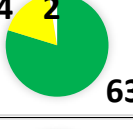
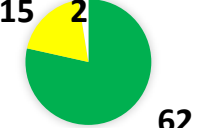
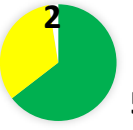
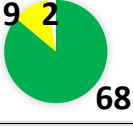
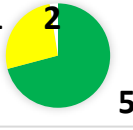
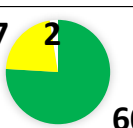
Elluviimiskava nägi kohalikele omavalitsustele ette 8 tegevust jalakäijate ja jalgratturite ohutuse parandamiseks. Kokkuvõtte koostamise käigus küsiti omavalitsustelt tagasisidet 2020. aastal rakendatud liiklusohutusalaste tegevuste kohta. Vastused saadi 77 e 97,5% omavalitsustest. Vastus jäi saamata Maardu Linnavalitsuselt. Lisaks ei peetud asjakohaseks väikesaarel paikneva Ruhnu valla küsitlemist. Kasutades kolmevärvilist skaalat, kajastati iga tegevuse rakendamist omavalitsustes.

| Värv                                                                                | Tähendus             |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
|  | Tegevused viidi ellu |

|  |                                                     |
|--|-----------------------------------------------------|
|  | Tegevusi ei teostatud                               |
|  | Andmeid ei küsitud või 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   | Õuealade ning piiratud kiirusega tänavate liiklusruumi kujundamisel tingimuste loomine sobiva ja ohutu sõidukiiruse valikuks                                                                                                                                                    |    |
| 1.1.4   | 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 (ühissõidukipeatused, sõidutee ületamiseks kasutatavad kohad, jalgratta- ja jalgteed sõiduteega lõikumise kohad, teel jalakäija pikisuunalist liikumist nõudvad kohad) |  |
| 1.1.6.2 | Liiklusohutlikesse kohtadesse kergliiklusteede kavandamine ja rajamine (KOV-i teed)                                                                                                                                                                                             |  |
| 1.2.2   | Jalgrattaga liiklemise vajadusele vastava ja ohutust tagava taristu planeerimine ja väljaarendamine KOV-i teedel                                                                                                                                                                |  |
| 2.4.1   | Liikluskorralduse ja liiklusohutuse perioodiline kontrollimine lasteasutuste ümbruses                                                                                                                                                                                           |  |

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

**Tallinn, Tartu, Narva, Pärnu.** 2020. aastal MKM-i valitsemisala kuludest ei eraldatud sihtotstarbelist teedehoiu toetust tegevuste 1.1.9.1 -1.1.9.4 (Tallinna, Tartu, Pärnu ja Narva linnade teeületuskohtade ohutumaks ehitamine) elluviimiseks. Põhjuseks asjaolu, et majandus- ja kommunikatsiooniministri 31.03.2020 käskkirja nr 62 „Kohaliku tee ehitamiseks juhtumipõhise investeeringutoetuse eraldamine“ koostamise hetkeks ei olnud liiklusohutusprogrammi aastateks 2016–2025 elluviimiskava 2020–2023 eelnõu Vabariigi

Valitsus kinnitatud. Sellest johtuvalt 2020. aasta taotlusvoorus majandus- ja taristuministri 19.10.2017. a määruse nr 53 „Kohaliku tee ehitamiseks juhtumipõhise investeringutoetuse andmise põhimõtted“ § 2 lõike 2 kohaselt liiklusohutuse parandamise eesmärgiks vahendeid ei eraldatud.

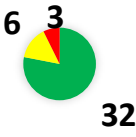
#### Rakendamata tegevused:

| Meede               | Tegevus | Vastutaja | Tegevus                                                                                                                                                                                                  | Selgitus                                                                                                     |
|---------------------|---------|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Jalakäijate ohutus  | 1.1.9   | MKM/KOV   | Teeületuskohtade ohutumaks ehitamine                                                                                                                                                                     | Sihtotstarbelisi vahendeid ette ei nähtud                                                                    |
| Eakad liiklejad     | 1.3.1   | MKM/MA    | Eakale liiklejale suunatud liiklusohutusala teavitustöö                                                                                                                                                  | COVID-19 laialdase leviku tõttu eakatele kergliiklejatele koolitusi läbi ei viidud                           |
| Ennetus             | 1.6.6   | SiM/PPA   | Liiklustalgute läbiviimine                                                                                                                                                                               | COVID-19 leviku tõttu liiklustalguid läbi ei viidud                                                          |
| Ennetus             | 1.6.9   | MKM/MA    | Liiklusohutusala saate tootmise jätkamine                                                                                                                                                                | Senise saateformaadiga („Punane sekund“) jätkamist ei peetud jätkusuutlikuks                                 |
| Juhitervis          | 1.7.1.1 | SoM/TA    | Mootorsõidukijuhi tervise seisundi hindamise kvaliteedi parandamine                                                                                                                                      | COVID-19 kriisi lahendamise tõttu süsteemset järelevalvet ei toimunud                                        |
| Juhitervis          | 1.7.1.2 | SoM/TA    | Mootorsõidukijuhi tervise seisundi hindamise probleemsete juhtude järelevalve koostöös MA-ga                                                                                                             | COVID-19 kriisi lahendamise tõttu süsteemset järelevalvet ei toimunud                                        |
| Juhitervis          | 1.7.2   | SoM/TEHIK | Töötatakse välja täiendav IT süsteem, mis juhtimisvõimekust mõjutava tervise seisundi tuvastamise korral teavitab tervisetõendi väljastajat ennetähtaegse tervisekontrolli vajadusest                    | COVID-19 kriisi lahendamise arenduste tõttu, on vastav tegevus edasi lükatud vähemalt aastani 2022           |
| Juhitervis          | 1.7.3.2 | SoM       | Mootorsõidukijuhi erakorralisse ja täiendavasse tervisekontrolli suunamiseks rakendusaktide loomine ja olemasolevate täiendamine eoses COVID-19 kriisi lahendamisega süsteemset järelevalvet ei toimunud | Eeldab LS muutmist MKM-i poolt, SoM saab koostada rakendusaktid, kui MKM on oma tegevuse LS muutmisel teinud |
| Liiklus-järelevalve | 1.8.1   | SiM/PPA   | Videovõimekusega kiirusemõõteseadmete hankimine                                                                                                                                                          | Eelarvelisi vahendeid uute kaamerate ostmiseks ei ole eraldatud                                              |

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

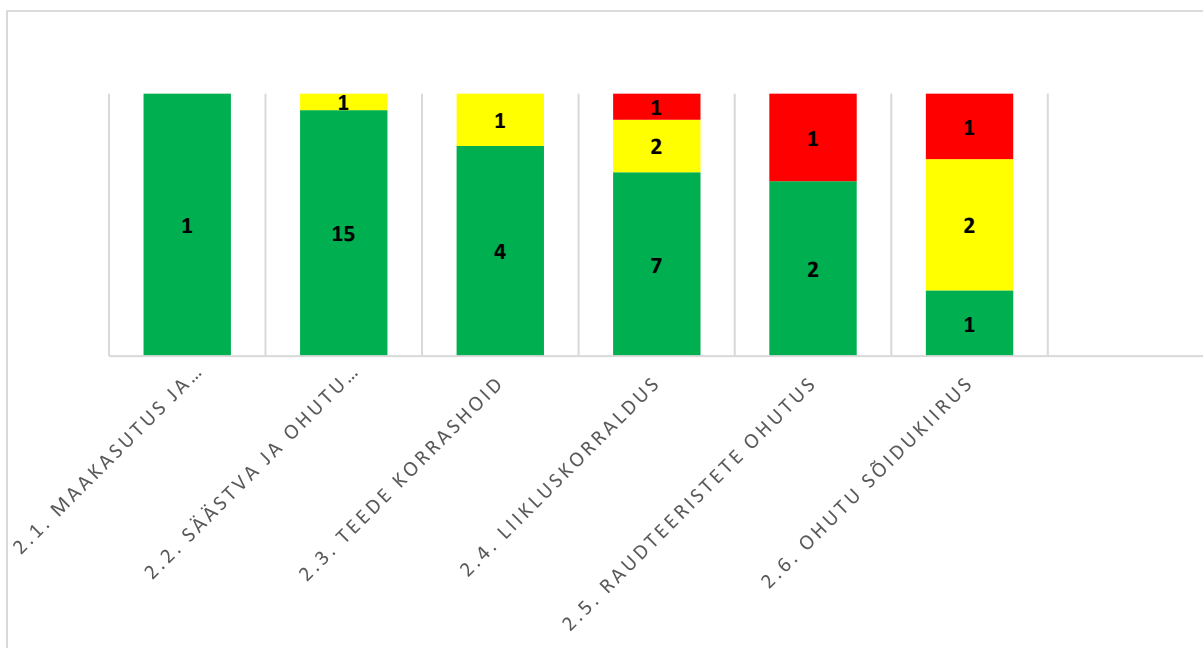
### 3.2. VALDKOND: Ohutu liikluskeskkond

Meetmed on suunatud liikluskeskkonna kujundamisele ja haldamisele selliselt, et liikluskeskkond oleks lihtsasti mõistetav, liiklejad tajusid 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 6 sihtsuunilusega meetet.

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

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

Edenemist näitasid kaks liiklusohutuse indikaatorit: täiendava keskpäärde ja külgpäärde paigaldamine. Kavandatust vähem kanti teekattele keskpõristit.



Joonis 8. Hinnang valdkonna meetmete tegevuste täitmisele.

Täideti enamus tegevusi maakasutuse ja teedevõrgu planeerimise, säästva ja ohutu taristu projekteerimine, ehitamine ja rekonstrueerimine, teede korrashoiu ja liikluskorralduse meetmetes.

Rakendamata tegevused:

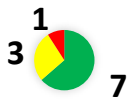
| Meede | Tegevus | Vastutaja | Tegevus | Selgitus |
|-------|---------|-----------|---------|----------|
|-------|---------|-----------|---------|----------|

|                       |       |          |                                                                                                          |                                                                                                                              |
|-----------------------|-------|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Liikluskorraldus      | 2.4.8 | MKM/MA   | Uuringu "Ringristmike mõju hindamine liiklusohutusele" läbiviimine                                       | Teostamata analüüsi seisukohast oluliste algandmete puudumise tõttu. Teostatakse, kui leitakse lahendus algandmete saamiseks |
| Raudteeristete ohutus | 2.5.3 | MKM/TTJA | Olemasolevate ühetasandiliste raudteeületuskohtade sulgemine mõistlike liikumisalternatiivide olemasolul | 2020. aastal ei suletud olemasolevaid ühetasandilisi raudteeületuskohtasid                                                   |
| Ohutu sõidukiirus     | 2.6.4 | MKM/MA   | Uuringu "Raskeveokite kiiruspiirangu muutmine" läbiviimine                                               | COVID-19 tingituna lükkus edasi, realiseeritakse aastal 2021                                                                 |

Tabel 7. Valdkonna ohutu liikluskeskkond rakendamata tegevused.

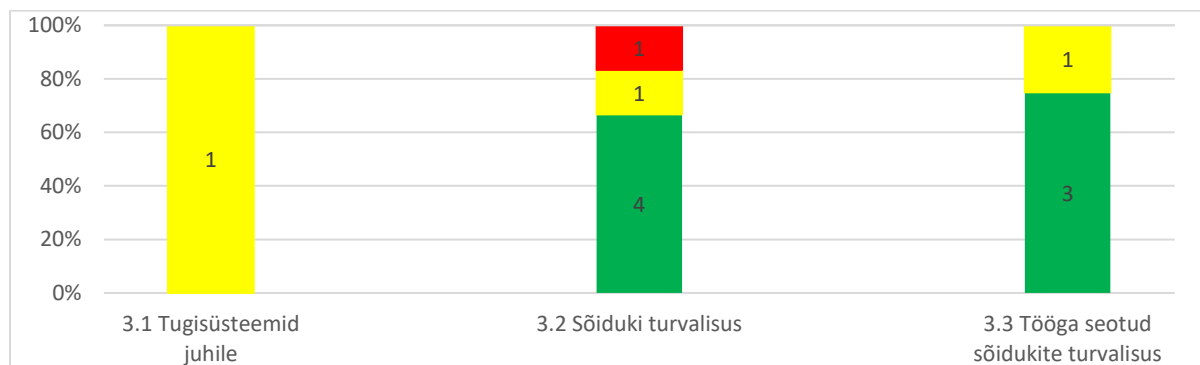
### 3.3. VALDKOND: Ohutu sõiduk

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.

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

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

Kolm ohutu sõiduki indikaatorit - M1-kategooria mootorsõiduki (sõiduauto), M3 (buss) ja N2 (veoauto 3,5–12 tonni) tehnöülevaatuse esimesel korral läbinute protsent näitasid suuremat langust kui 2025. aastaks planeeritud alammäär.



Joonis 9. Hinnang valdkonna meetmete tegevuste täitmisele.

#### Rakendamata tegevus:

| Meede              | Tegevus | Vastutaja | Tegevus                                                                                           | Selgitus                                                                             |
|--------------------|---------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| Sõiduki turvalisus | 3.2.6   | MKM/MA    | Vaadatakse üle mootorsõidukite rehvidele, sealhulgas talverehvidele kehtestatud nõuete ajakohasus | COVID-19 tingitud pakilisemate teemade tõttu lükkusid tegevused järgnevasse perioodi |

Tabel 9. Valdkonna ohutu sõiduk rakendamata tegevus.

### 3.4. VALDKOND: Liiklusohutust toetavad tegevused

| <b>EESMÄRK:</b> Toetada ning muuta teiste valdkondade tegevused liiklusohutuse programmi eesmärkide täitmisel efektiivsemaks |  |                                                                                    |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|------------------------------------------------------------------------------------|--|
| HINNANG<br>TEGEVUSTE<br>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 kõigis maakondades.

## 4. Kokkuvõte

1. Liiklusohutusprogrammi eesmärk vähendada kolme aasta (2018-2020) keskmist liiklussurmade arvu kokku lepitud tempos jäi täitmata.
2. Eesmärkide täitmine liikluskeskkonna ohutumaks muutmise osas vastas 78% ulatuses ettenähtud tähtaegadele ja mahtude, 15% rakendati osaliselt või planeeritust väiksemas mahus ning 7% jäi täitmata või lükkus edasi.
3. Eesmärkide täitmine ohutuse ja transpordi toimivuse parandamise osas vastas 64% ulatuses ettenähtud tähtaegadele ja mahtudele, 27% täideti osaliselt ja 9% jäi täitmata.
4. Kolme aasta (2018-2020) keskmisena hukkus 60 (LOP järgne piirarv 50) liiklejat. Kuigi eesmärk hukkunute arvu vähendamiseks jalakäijate osas täideti, kujunesid 3-aasta keskmised hukkunud mootorsõidukijuhtide (+10), jalgratturite (+1) ja sõitjate (+1) arvud piirarvust kõrgemateks.
5. Kolme aasta (2018 – 2020) keskmisena sai liikluses raskesti vigastada 383 (piirarv 336) inimest. Jalakäijaid sai raskesti vigastada 83 (piirarv 100), jalgrattureid 62 (piirarv 32), sõitjaid 87 (piirarv 84) ja mootorsõiduki juhte 151 (piirarv 120).

6. Kolme aasta (2018-2020) hukkunute ja raskesti vigastada saanute keskmiseks kujunes 383 mis ületas 47 võrra perioodi mõõdikut (336).
7. Liiklusohutusprogrammi elluviimiskavas 2020. aastaks kavandatud tegevustest täideti täies mahus 64%, 24% tegevustest täideti osaliselt ja 12% tegevustest jäi täitmata või lükkusid edasi.
8. Täies mahus ja osaliselt realiseeritud tegevuste raporteeritud esialgseks maksumuseks kujunes 917 169 €. Täitmata tegevuste prognoositav maksumus moodustas 291 000 €.
9. Lähtudes senistest muutustest hukkunute arvus, liiklusohutusprogrammi elluviimiskavas toodud tegevustest ning vahe-eesmärkide mittesaavutamist on pigem tõenäoline, et LOPis 2025. aastaks seatud sihttasemeid ei saavutata. Eesmärgi täitmine eeldaks, et hukkunute arv hakkab näitama iga-aastaselt olulist langustrendi. Liiklusohutuse olukorra nii järsk muutus ainult kavandatud LOP tegevuste tulemusel, ilma täiendavate riskikeskkonna muutuseta, on ebatõenäoline.
10. 2020. aasta märtsist alates on riskikeskkonda muutnud COVID pandeemia tõkestamiseks rakendatud meetmed. Liiklussagedused on langenud, kuid riskikäitumine on suurenenud. Varasemaga võrreldes võetakse enam riske ka muudes kategooriates (joobes juhtimine, agressiivne käitumine liikluses jmt).
11. COVID pandeemia tõkestamiseks rakendatud meetmete mõjul ei saa välistada liiklusohutuse olukorra mõningast paranemist. Käesoleva aasta algul kohaldatud piirangud ei pruugi olla liiklusohutuse mõistes siiski jätkusuutliku muutusega ning riskikeskkonna taastumisel kerkivad hukkunute ja raskelt vigastatute arvud endisele või isegi kõrgemale tasemele.

## 5. Ettepanekud

1. Elluviimiskava tegevused kajastada identses sõnastuses vastutava osapoole tööplaanis.
2. 2020. aastaks planeeritud tegevused, mida ei täidetud, rakendati osaliselt, planeeritust väiksemas mahus ja/või hiljem realiseerida ettenähtud mahus 2021. aasta jooksul.
3. Tegevuse ära jätmise ainult vastutava osapoole otsusega ei ole jätkusuutlik. Elluviimiskava tegevuste muutmissettepanekud arutada eelnevalt läbi Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonis.
4. Võtta teadmiseks ning arvestada, et seoses COVID pandeemiaga seotud eriolukorraga toimuvad muutused riskifoonis võivad mõjutada liiklusohutuse olukorda, kuid tegemist ei pruugi olla liiklusohutuse mõistes siiski jätkusuutliku muutusega ning 2021. aasta liikluses hukkunute ning raskelt vigastatute andmetel tuginevate hinnangute juures tuleb seda arvestada.
5. Liiklusohutusprogrammis aastaks 2025 seatud ambitsioonikate eesmärkide täitmine eeldab kõikide LOP-i planeeritud tegevuste realiseerimist, kuid seniste arengute pinnalt ei pruugi ka see olla piisav. Kriitilise mõjuga on liikluskomisjoni algatatud veapunktsüsteemi väljatöötamine ning võimalikult kiire rakendamine ja selle toetamine liiklusjärelvalve tõhustamisega. Samuti jätkuv panustamine LOPs seni kajastamata arvestatava mõjuga meetmete väljatöötamiseks ning rakendamiseks.