



TRANSPORDIAMET

Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2021. aasta tegevuste täitmise aruanne

aprill 2022

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. Elluviimiskava³ 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 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 ministeeriumite pädevad allasutused. Liiklusohutusprogrammi elluviimise edukuse oluliseks eelduseks on senisest suurem KOV-i üksuste kaasamine. Transpordiameti⁴ 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 eesmärke vastavalt elluviimiskavale.

2. Ülevaade liiklusohutuse indikaatoritest

2021. aastal toimus 1564 inimkannatanuga liiklusõnnetust, milles sai vigastada 1763 ja hukkus 55 inimest (Joonis 1). Võrreldes 2020. aastaga suurenes liiklusõnnetuste arv 158 võrra ja

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 Elluviimiskava 2020–2023 https://mkm.ee/sites/default/files/contacts/files/lop_elluviimiskava_2020-2023.xlsx

⁴ 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 147 võrra. 2021. aastal toimus päevas keskmiselt 4,3 inimkannatanuga liiklusõnnetust. Liikluses hukkus 4 inimest vähem kui aasta varem. Hukkunute arv on viimastel aastatel kõikunud. Aastate 2018–2020 keskmisena hukkus liikluses 59 inimest ning 2019–2021 keskmisena 55 inimest. Kolme aasta keskmine hukkunute arv on vähenenud viimasel kümnendil püsivalt ja iga-aastaselt. Erandiks vaid periood 2018–2020, mis oli mõjutatud ebatavaliselt madala hukkunute arvuga 2017. aastast. Hukkunute arvu vähenemine on siiski olnud üle kahe korra aeglasem kui liiklusohutuse programmis seatud eesmärkide täitmiseks vajalik oleks.

Vigastatutega liiklusõnnetuste arv 2021. aastal oli suurem eelmise kolme aasta keskmisest, suurendes ligi 9% võrra, kasvades eelneva kümne aasta suurimast väärtusest ligi saja võrra suuremaks, tõustes 1564ni. Kasvu taga võib näha eelkõige kergliikuritega toimunud liiklusõnnetuste lisandumist. Vigastatute arv oli 2021. aastal küll märgatavalt kõrgem kui sellele eelneval 2020. aastal, kuid võrreldes varasemaga see niipalju ei eristu. Seda võib selgitada eelkõige asjaoluga, et suurema vigastatute hulgaga liiklusõnnetuste arv võrreldes varasemate perioodidega vähenes ning lisandunud kergliikuri õnnetustes saab üldjuhul vigastada üks inimene, mis sarnases mastaabis kogu vigastatute hulka ei mõjuta.

Võrreldes 2020. aastaga tõusis 2021. aastal märgatavalt liiklussagedus. Riigiteedel püsiloendatud sõidukite hulgad viitavad, et sõidukeid liikus meie teedel aasta kokkuvõttes rohkem võrreldes nii COVID piirangutest mõjutatud 2020. aastaga aga ka varasemate perioodidega, kus inimeste liikluskäitumist veel piirangud ei mõjutanud.

Üksikute kuude lõikes esineb siiski erisusi. 2021. aasta jaanuaris ja veebruaris vähenes loendatud sõidukite arv võrreldes 2020. aasta samade kuudega 7–14%. Vähenemise taga on tõenäoliselt 2021. aasta alguse COVID laine mõjud ja sellega seonduvad piirangud mis inimeste liikumisharjumusi muutsid (2020.aasta jaanuaris ja veebruaris COVID meie elu veel oluliselt ei mõjutanud). Võrreldes liiklussagedust 2020. aastaga on märtsist kuni detsembrini näha märgatavat liiklussageduse tõusu. Enim tõusis liiklussagedus aprillikuus 32% ja juulikuus 19%.

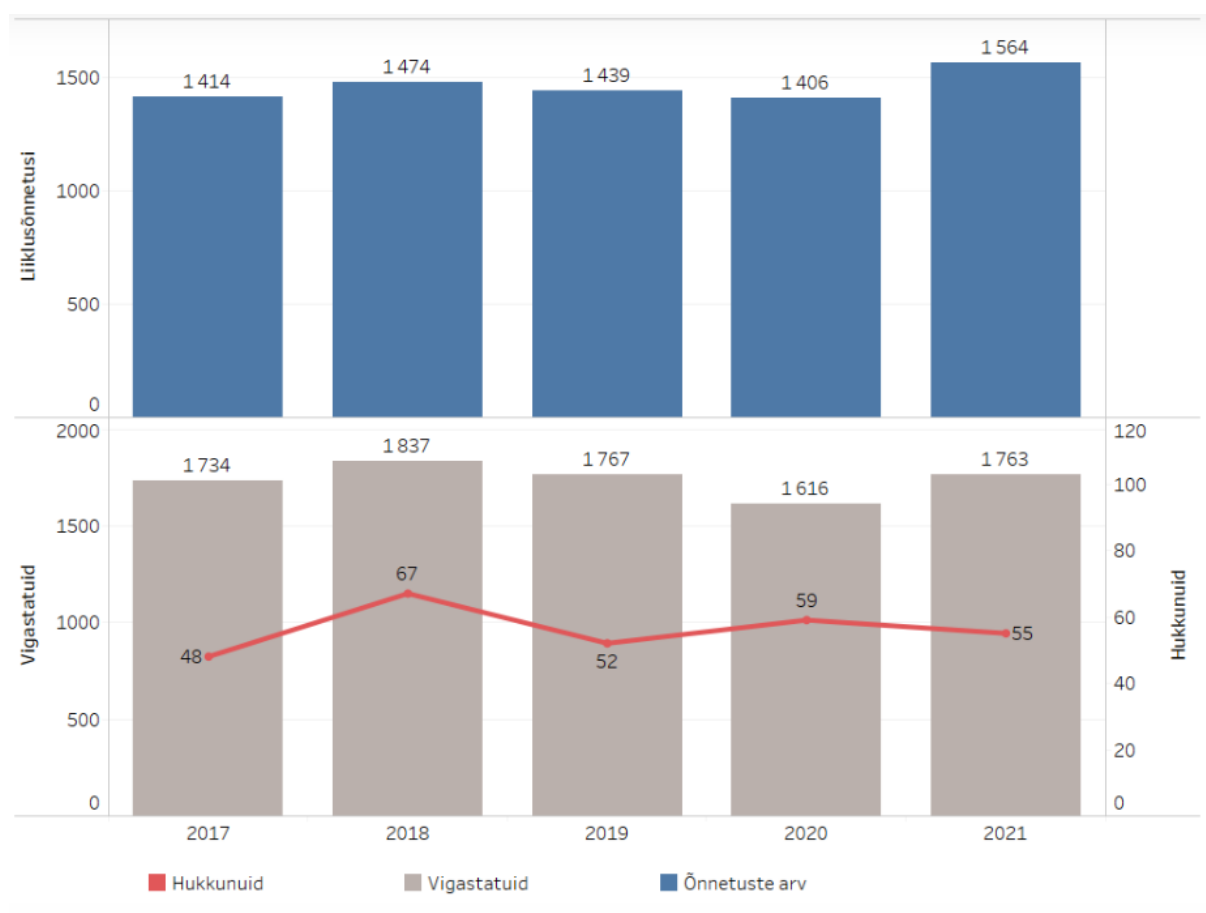
2021. aasta paistab silma ühesõidukiõnnetuste arvu kasvuga. Toimus 616 ühesõidukiõnnetust, mida oli 88 võrra ehk 14% rohkem kui 2020. aastal. Sõidukite omavahelised kokkupõrked ja õnnetustes jalakäijatega suuri muudatusi märga ei ole. Märgatavalt on vähenenud muud liiki liiklusõnnetused. Arvu muutuse taga on eelkõige andmete täpsem klassifitseerimine ning ohutusolukorra muutusega seda seostada ei saa.

Sarnaselt eelmise aastaga saadi kõige rohkem vigastada sõiduautodega seotud liiklusõnnetustes: eelkõige sõiduautode omavahelises kokkupõrkes aga ka ühesõidukiõnnetustes. Kuigi 2021. a toimus varasemaga võrreldes 14% rohkem ühesõidukiõnnetusi, hukkus neis 19 inimest, mida on kahe võrra vähem kui 2018-2020 aasta keskmine. Kahe sõiduki kokkupõrkes hukkus 23 inimest, mida on samuti 2 võrra vähem kui eelmise kolme aasta keskmine. Jalakäijaid hukkus liiklusõnnetustes kolmteist, mida on sama palju kui perioodil 2018-2020 keskmiselt.

Ühesõidukiõnnetuste hüppelise kasvu eelmisel aastal põhjustas peamiselt kergliikuritega toimunud liiklusõnnetuste lisandumine. Kergliikur on liiklusseaduses uus mõiste ja tähendab elektrilist tõukeratast, tasakaaluliikurit, elektrilist rula, monoratast või onewheeli, mis on mõeldud ainult üksi sõitmiseks ja mille valmistajakiirus on kuni 25 km/h ning mille mootori võimsus ei tohi üldjuhul ületada ühte kilovatti. Mõiste lisandus liiklusseadusesse 2020. aasta alguses jõustunud muudatusega. Sellest ajast alates registreeritakse liiklusõnnetusena kõik kergliikuritega toimunud liiklusõnnetused, kus keegi vigastada sai või hukkus ning millest

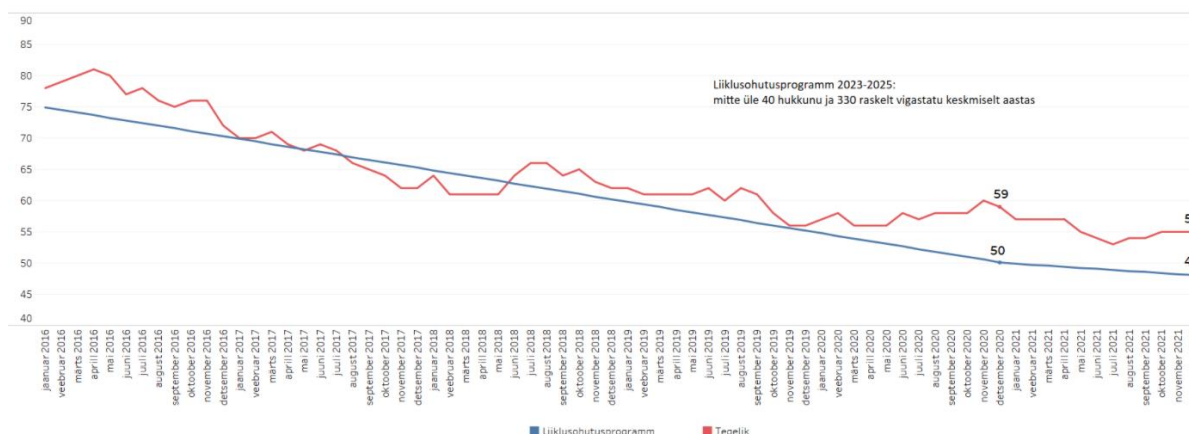
politseid nõuetekohaselt teavitatakse. Enne seadusemuudatust ei käsitletud kergliikurit sõidukina ning need kergliikuritega toimunud õnnetused, kus ühtegi teist sõidukit ei osalenud, ei läinud ka liiklusõnnetusena arvesse. 2021. aasta andmetest on teada, et selliseid liiklusõnnetusi on 75%.

Kergliikuritega seoses registreeriti kokku 221 liiklusõnnetust. Nendest 166 olid ühesõidukiõnnetused, 46 kokkupõrked, 8 jalakäijaõnnetused ja üks muu õnnetus. Kokku sai kergliikuriga toimunud õnnetustes viga 210 inimest. Õnneks mitte ühtegi hukkunuga lõppenud liiklusõnnetust kergliikuritega 2021. aastal ei toimunud.



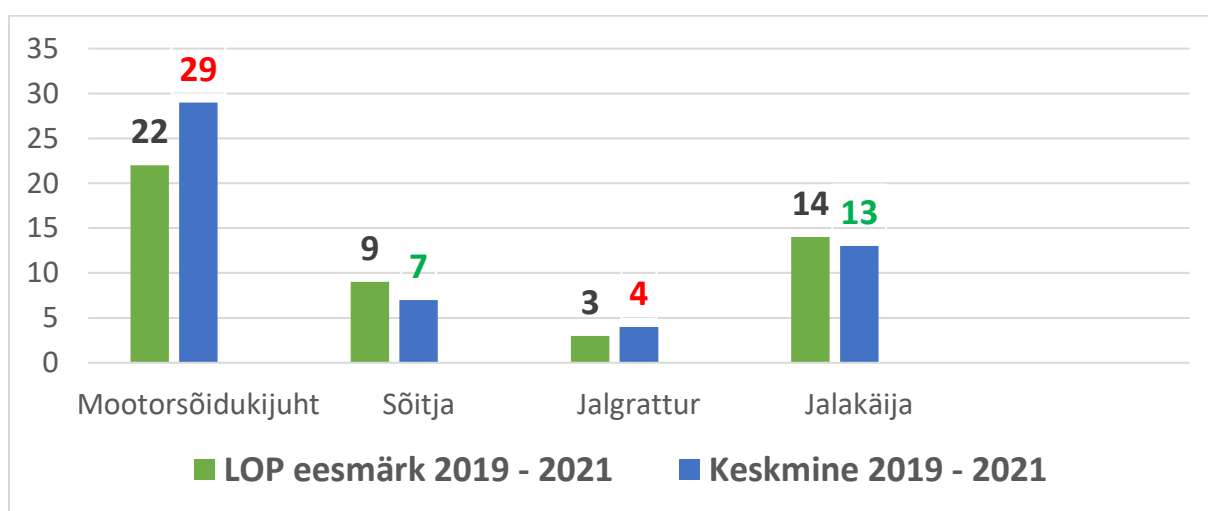
Joonis 1. Liiklusõnnetuste, vigastatute ja neis hukkunute arv.

Liikluses hukkunute arvu vähendamine. Eesmärgiks seati, et aastate 2019 – 2021 keskmisena ei hukkuks liikluses mitte enam kui 48 inimest. Kolme aasta (2019 – 2021) keskmisena hukkus liikluses 55 inimest, mis on eesmärgist 7 võrra enam.



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

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



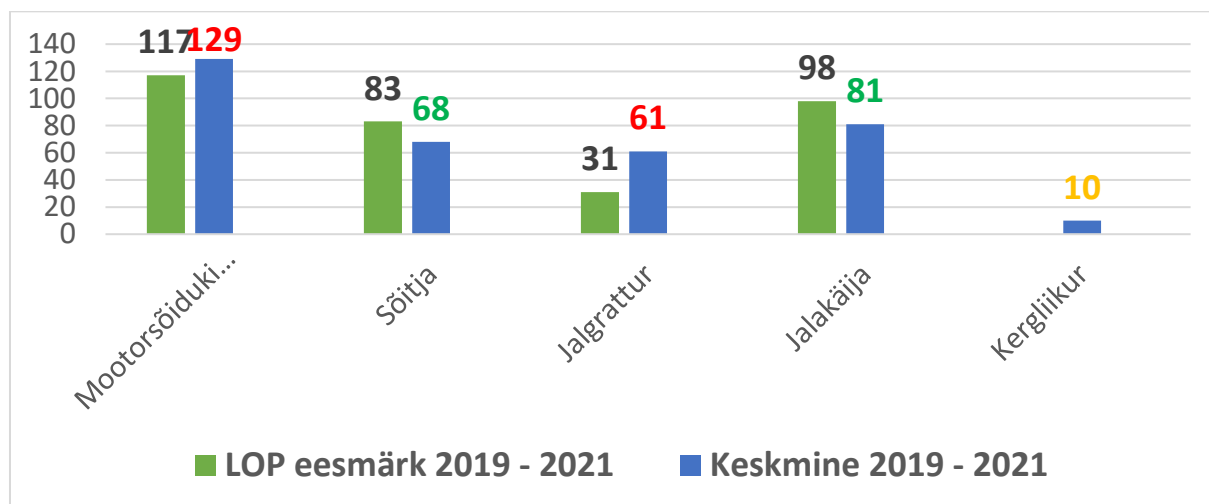
Joonis 2. Hukkunud liikluses osalejate lõikes.

Liikluses raskesti vigastada saanute arv. Raskesti vigastada saanute⁵ osas seati eesmärgiks, et aastate 2019 – 2021 keskmisena ei saaks liikluses vigastada mitte enam kui 329 inimest. Kolme aasta (2019-2021) keskmisena tekitati rasked kehavigastused 339-le inimesele. Keskmine raskesti vigastada saanute arv kujunes piirarvust suuremaks mootorsõidukijuhtide (+12) ja jalgratturite (+30) osas. Raskesti vigastada saanud jalakäijate (-17) ja sõitjate (-15) arvud jäid sihttasemest väiksemaks.

01.01.2021 jõustunud liiklusseaduse muudatusega lisandus liiklusreeglitesse kergliikuri mõiste. Kergliikur on liiklusseaduses uus mõiste ja tähendab elektrilist tõukeratast, tasakaaluliikurit, elektrilist rula, monoratast või onewheeli, mis on mõeldud ainult üksi sõitmiseks ja mille valmistajakiirus on kuni 25 km/h ning mille mootori võimsus ei tohi üldjuhul ületada ühte kilovatti. Enne seadusemuudatust ei käsitletud kergliikurit sõidukina ning need kergliikuritega toimunud õnnetused, kus ühtegi teist sõidukit ei osalenud, ei läinud ka

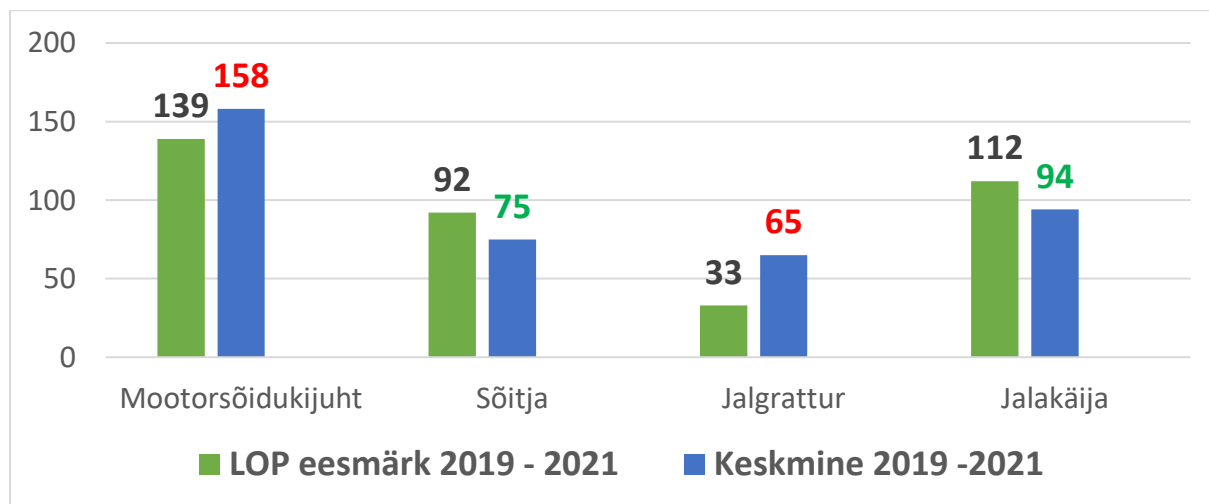
⁵ Raskeks loetakse vigastatut, kes viibis statsionaarsel ravil enam kui 24 tundi. Läbivalt kasutati uut 24 h meetodikat.

liiklusõnnetusena arvesse. Seoses sellega lisandus 2021. aasta statistikasse 29 (8,2% kõigist raskesti vigastatutest) raske vigastusega lõppenud kergliikuriõnnetust. Kuna kergliikuriga sõites vigastada saanu ei mahutu ühegi nelja (mootorsõidukijuht, sõitja, jalgrattur, jalakäija) liigi alla, lisati kergliikur statistikasse eraldiseisva liiklejaliigina.



Joonis 4. Raskesti vigastada saanud osalejate lõikes.

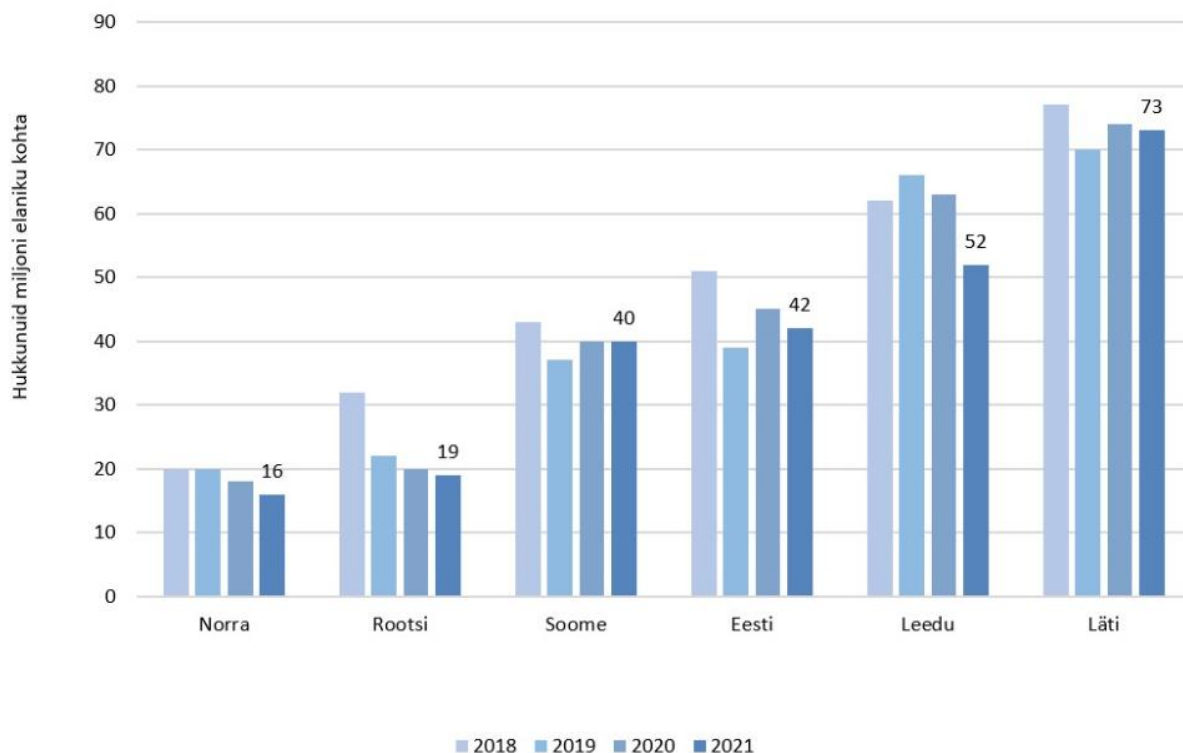
Liikluses hukkunute ja raskesti vigastatute koguarv. Perioodi 2019-2021 aasta keskmiseks liikluses hukkunute ja raskesti vigastada saanute koguarvuks kujunes 392, mis ületas 16 võrra kolmeaastase perioodi maksimaalset mõõdikut.



Joonis 5. Hukkunute ja raskesti vigastatute koguarv.

Hukkunute arv miljoni elaniku kohta lähiriikides. Miljoni elaniku kohta hukkus Eesti teedel 2021. aastal 42 inimest, mis on parem tulemus kui aasta varem, kuid ei küüni siiski 2019. aasta tulemuseni kui liikluses hukkus 39 inimest miljoni elaniku kohta. Lähiriikide liiklusohutuses olulist muutust ei toimunud. Olukord, kus miljoni elaniku kohta hakkab liikluses kõige vähem inimesi Norras ja Rootsis ning rohkem Lätis ja Leedus ning Eesti ja Soome jäävad nende vahepeale, on püsitud juba aastaid. Kui Norra ja Rootsi liikluses hukkus 2021. aastal miljoni elaniku kohta vastavalt 16 ja 19 inimest, siis Soomes oli see näitaja rohkem kui kaks ja Lätis

ligi neli korda suurem. Leedu tegi sellel aastal suure edasimineku liiklusohutuses ja aastaga vähenes hukkunute arv miljoni elaniku kohta 17% võrra.



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	2021	Sihttase 2025
Liikleja	Mobiiltelefoni kasutamine autojuhtimise ajal	70% K ⁶	71%	72%	69%	68%	66%	63%	50%
Liikleja	Mootorsõidukijuhi poolt keelava fooritule (punane) nõude eiramine	42% V ⁷	34%	14%	14%	14%	11%	9%	32%
Liikleja	Jalakäija poolt keelava fooritule (punane) nõude eiramine	11% V	10%	16%	10%	9%	9%	7%	8%
Liikleja	Jalakäijale tee andmine reguleerimata ülekäigurajal	74% V	64%	59%	60%	67%	62%	71%	90%
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – mootorsõidukijuht	95% K	96%	97%	97%	99%	99%	99%	Ei lange
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – sõitja esiistmel	97% K	97%	96%	95%	97%	97%	98%	Ei lange
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – sõitja tagaistmel	81% K	82%	77%	85%	89%	88%	88%	90%

⁶ K – küsitlusuuring.

⁷ V – vaatlusuuring.

Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – lapsed	95% K	96%	96%	98%	97%	99%	96%	Ei lange
Liikleja	Turvavöö kinnitamine bussis – sõitjad turvavööga varustatud istekohal	23% K	34%	51%	43%	43%	48%	45%	60%
Liikleja	Jalgrattakiivri kasutamine alla 16-aastaselt	69% K	88%	75%	80%	77%	62%	65%	80%
Liikleja	Jalgrattakiivri kasutamine täiskasvanul	22% K	32%	25%	29%	26%	20%	19%	40%
Liikleja	Jalakäijahelkuri kandmine – lapsed	93% K	97%	98%	86%	85%	82%	81%	95%
Liikleja	Jalakäijahelkuri kandmine – täiskasvanud	66% K	84%	86%	87%	82%	62%	62%	70%
Liikleja	Lubatud sõidukiiruse ületamine asulas	72% K	68%	49%	44%	46%	42%	44%	35%
Liikleja	Lubatud sõidukiiruse ületamine (üle 5 km/h) põhiteel	45% K	30%	32%	30%	28%	27%	27%	30%
Liikleja	Lubatud sõidukiiruse ületamine (üle 5 km/h) väiksemal teel	37% K	21%	24%	20%	21%	19%	19%	30%
Liikleja	Mootorsõiduki joobes juhtimine liiklejate hinnangul	13% K	7%	3,1%	1,6%	3,4%	3%	1,8%	7%
Liikleja	Sõidueksamisel esimesel katsel läbinute protsent	58,5%	57,9%	57,8%	50,9%	56%	58,4%	59%	68%
Keskcond	Täiendava keskpõrde paigaldamine riigiteel (km)	0	8,8	21,9	45,9	60,4	101,4	109,2	82
Keskcond	Täiendava külgiirde paigaldamine riigiteel (km)	0	39,3	53,8	78,8	85,7	104,7	107,5	80
Keskcond	Täiendava keskpõrde kilomeetriaaz riigiteel	0	221	349	451	531,6	614,4	619,4	1500
Keskcond	Täiendav kergliiklusteede kilomeetriaaz	0	46,4	132	143	147	153	200,4	60
Sõiduk	Üle 10 aasta vanuste liikluses osalevate sõidukite osakaal	52,8%	51,7%	60,9%	62,1%	59,5%	60,5%	59,3%	50%
Sõiduk	M1-kategooria mootorsõiduki (sõiduauto) tehnoülevaatuse esimesel korral läbinute protsent	89,9%	87,9%	87,3%	84,2%	83%	82,6%	80,2%	85%
Sõiduk	M3 (buss) tehnoülevaatuse esimesel korral läbinute protsent	87,8%	87,5%	90,1%	84%	78,8%	82,1%	75,8%	85%
Sõiduk	N2-kategooria mootorsõiduki (veoauto 3,5–12 tonni) tehnoülevaatuse esimesel korral läbinute protsent	89,3%	86,9%	86,1%	81,2%	79,2%	80%	76,6%	85%
Sõiduk	N3-kategooria mootorsõiduki (veoauto üle 12 tonni) tehnoülevaatuse esimesel korral läbinute protsent	90%	87,5%	87,1%	84,6%	83,6%	86,2%	79,5%	85%

Tabel 1. Liiklejate käitumise, liikluskeskkonna ja sõidukite tehnilise seisundi algseis, aastate 2016-2021 arengud ja eeldatav sihttase.

Täpsem ülevaade liiklusohutuse olukorrast 2021. aastal on toodud Transpordiameti ning Politsei- ja Piirivalveameti kokkuvõttes „Liiklusaasta 2021“
<https://www.transpordiamet.ee/liiklusaasta-2021>.

3. LOP elluviimiskava tegevuste täitmine 2021. aastal

LOP elluviimiskavas aastaks 2021 planeeritud kõigist tegevustest täideti 68 kavandatud mahus, 20 tegevust rakendati osaliselt või planeeritust väiksemas mahus ja 22 tegevust ei täidetud või lükati edasi. Kasutades värviskaalat, on iga valdkonna kohta esitatud lühiülevaade.

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 prognoositule.
	Tegevus jäi rakendamata või selle rakendamine lükati edasi.

Tabel 2. Tegevuste täitmise hindamise skaala.

3.1. VALDKOND: Vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja

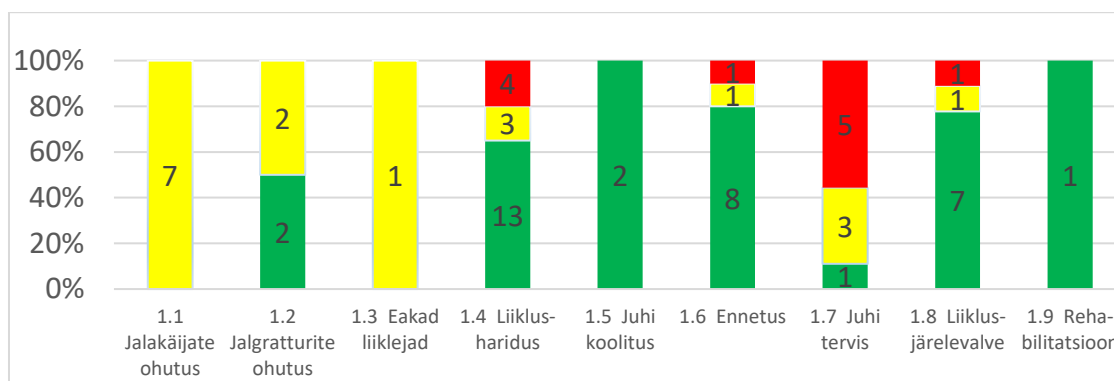
Meetmed keskenduvad kahele erinevale aspektile – neist üks on seotud liikleja mõttemaailma ja arusaamadega ning teine liikluskeskkonnaga. Liiklusohutuslaste koolituste ja teavituste kaudu suunatakse tegevused eelkõige liiklejate riskikäitumise (alkoholi või narkootikume tarvitamine, juhtimisõigusega 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		11 11 34 	

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

18st liiklejate ohutuslaste teadlikkuse tõusu ja liiklusohutuse arengu indikaatorist on 13 algtasemega (2014) võrreldes paremad. Samal ajal on viie indikaatori seis algtasemest

madalam: jalakäijale tee mitte andmine reguleerimata ülekäigukohal, lastel- ja täiskasvanutel jalakäijahelkuri kandmine ning jalgrattakiivri kasutamine nii alla 16-aastastel kui ka täiskasvanutel.



Joonis 7. Hinnang valdkonna meetmete tegevuste täitmisele.

Kohalike omavalitsuste tegevused (8) jalakäijate ja jalgratturite ohutuse parandamiseks. Kokkuvõtte koostamise käigus küsiti omavalitsustelt tagasisidet 2021. aastal rakendatud liiklusohutuslaste tegevuste kohta. Päringutele vastas 54 omavalitsust e 68% kõigist. Lisaks ei peetud asjakohaseks väikesaartel - Kihnu, Ruhnu, Vormsi – paiknevate omavalitsuste 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	Jalakäijate liikluses hästi eristatava 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	
2.2.15.2	Ohtlike torupiirete eemaldamine ja ohutute lahenduste rakendamine KOV teedel	

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

Tallinna, Tartu, Narva ja Pärnu. Teeületuskohtade ohutumaks ehitamine (tegevused 1.1.9.1-1.1.9.4). On negatiivne, et 2021. aasta taotlusvoorus majandus- ja taristuministri 19.10.2017. a määruse nr 53 „Kohaliku tee ehitamiseks juhtumipõhise investeeringutoetuse andmise põhimõtted“ § 2 lõike 2 kohaselt liiklusohutuse parandamise eesmärgiks sihtotstarbelist teedehoiu toetust tegevuste 1.1.7.1 -1.1.7.4⁸ (Tallinna, Tartu, Pärnu ja Narva linnade teeületuskohtade ohutumaks ehitamine) elluviimiseks ei eraldatud. Tegevusi teostati linnade eelarvelistest vahendite piires.

Tallinna ja Tatu põhitänavate projektide liiklusohutuse kontrollimine (tegevused 2.2.3.1 ja 2.2.3.2) viidi Tallinnas läbi projektipõhiselt ja Tartus tavapraktikana.

Tegevustega liiklusohutlike kohtade väljaselgitamiseks ja ohutustamiseks Tallinna, Tartu ja Pärnu tänavavõrgustikus (tegevused 2.2.4.1, 2.2.4.2 ja 2.2.4.3) jätkati vastavalt omavalitsuses väljakujunenud praktikale.

Rakendamata tegevused:

Meede	Tegevus	Vastutaja	Tegevus	Selgitus
Liiklusharidus	1.4.3	MKM/TRAM	Haridusasutuste liiklusalast õppetegevust toetavate projektide läbiviimine	COVID-19 leviku tõttu projekte ja konkursse läbi ei viidud
Liiklusharidus	1.4.7.2	MKM/TRAM	Riskikäitumise ennetamiseks programmide läbiviimine üldhariduskooli 11. klassi ja kutsekooli õpilastele	Hange ebaõnnestus

⁸ Kasutatud majandus ja -taristuministri 19.10.2017 määruse nr 53 kohast tegevuste numeratsiooni. LOP 2020-2023 elluviimiskavas kannavad antud tegevused numbreid 1.1.9.1-1.1.9.4.

Liiklushari- dus	1.4.9	MKM/TRAM	Liiklusõpet toetavate piirkondlike võistluste läbiviimine	COVID-19 leviku tõttu jäid piirkondlikud võistlused ära
Liiklushari- dus	1.4.11	MKM/TRAM	Sekkumismeetmete väljatöötamine liiklusohutuse probleemteemadel täiskasvanud liiklejatele	Koostööd alustati, kuid tegevus lõppis aastasse 2022
Ennetus	1.6.6	SiM/PPA	Jätkatakse "Liiklustalgute" läbiviimist	COVID-19 kriisist tulenenud täiendavate ülesannete tõttu liiklustalguid ei toimunud
Juhitervis	1.7.1.1	SoM/TA	Mootorsõidukijuhi tervise seisundi hindamise kvaliteedi parandamine	COVID-19 kriisi lahendamise tõttu ei teostatud
Juhitervis	1.7.1.2	SoM/TA	Mootorsõidukijuhi tervise seisundi hindamise probleemsete juhtude järelevalve koostöös MA-ga	COVID-19 kriisi lahendamise tõttu tegevusi 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
Juhitervis	1.7.3.1.1	JuM	Kriminaalses joobes juhi tervisetõendi ja juhtimisõiguse automaatne peatumine	Eelnõu koostamine on kavas 2022 tööplaanis
Juhitervis	1.7.3.2	SoM	Mootorsõidukijuhi erakorralisse ja täiendavasse tervisekontrolli suunamiseks rakendusaktide loomine ja olemasolevate täiendamine	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

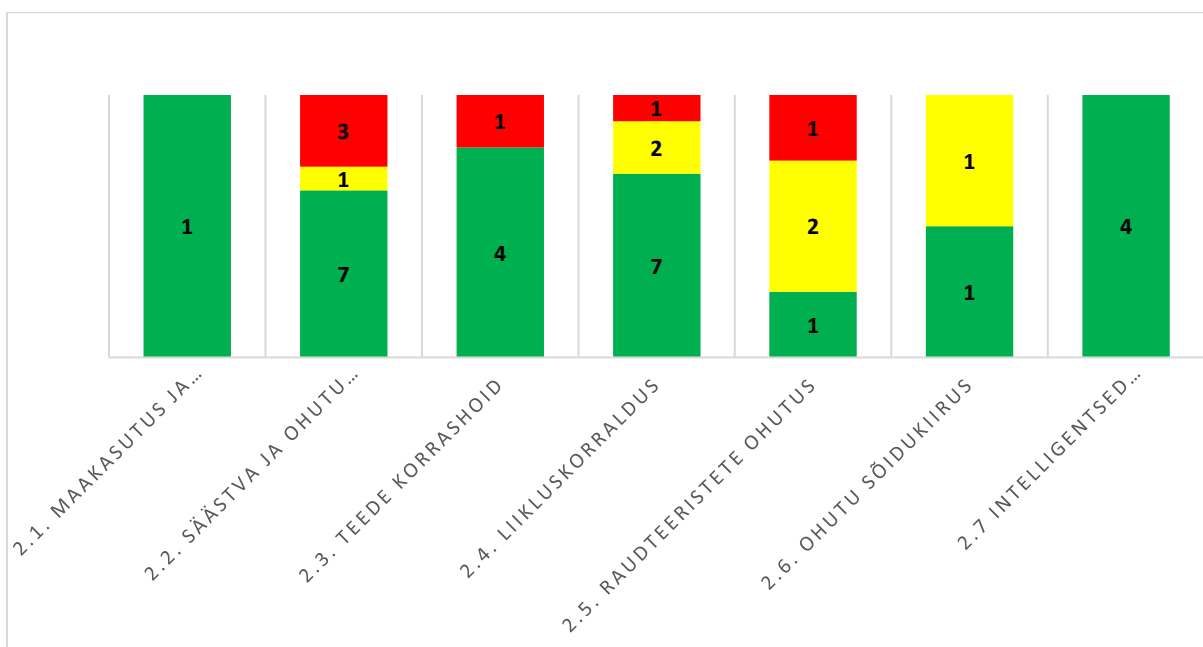
Meetmed on suunatud liikluskeskkonna kujundamisele ja haldamisele selliselt, et liikluskeskkond oleks lihtsasti mõistetav, liiklejad tajusid sellest tulenevaid ohtusid ning väheneks eksimuste võimalus ja eksimuste korral ei oleks tagajärjed liialt rängad. Tähelepanu keskmesse tõuseb vähemkaitstud liikleja. 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 sihtsuunitlusega meetet.

EESMÄRK: Ohutuma liikluskeskkonna kujundamine	
KAVANDATUD MEETMED JA NENDE INDIKAATORID	
2.1. Maakasutus ja teedevõrgu planeerimine. 2.2. Säästva ja ohutu taristu projekteerimine,	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

ehitamine ja rekonstrueerimine; 2.3. Teede korrashoid; 2.4. Liikluskorraldus; 2.5. Raudteeristete ohutus; 2.6. Ohutu sõidukiirus.	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			

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

Edenemist näitasid kolm liiklusohutuse indikaatorit: täiendava keskipiirde ja külgiirde paigaldamine ning ehitatud kergliiklusteede kilometraaz. Kavandatust vähem kanti teekattele keskpõristit.



Joonis 8. Hinnang valdkonna meetmete tegevuste täitmisele.

Kõiktegevused täideti maakasutuse ja teedevõrgu planeerimise teede korrashoiu, ja intelligentsete transpordisüsteemide meetmetes. Ohutu sõidukiiruse meetmes kavandatu täideti osaliselt. Teede korrashoiu, liikluskorralduse ja raudteeristet ohutuse meetmes jäi täitmata kõigis üks tegevus. Meetmes Säästva ja ohutu taristu projekteerimine, ehitamine ja rekonstrueerimine jäi täitmata 11st tegevusest 3.

Rakendamata tegevused:

Meede	Tegevus	Vastutaja	Tegevus	Selgitus
Säästva ja ohutu taristu projekteerimine, ehitamine ja rekonstrueerimine	2.2.1	MKM/TRAM	Tee projekteerimist reguleeriva määrusega kooskõlas olevate tee projekteerimist käsitlevate juhendmaterjalide uuendamine	Tulenevalt 2023 jõustuvatest planeerimisnormidest lükkus tegevus aastasse 2022
Säästva ja ohutu taristu	2.2.10	MKM/ TRAM	2+1 sõiduradadega maanteedehitamine	Teehoiukava muudatus

projekteerimine, ehitamine ja rekonstrueerimine				
Säästva ja ohutu taristu projekteerimine, ehitamine ja rekonstrueerimine	2.2.13	MKM/ TRAM	Analüüsi "Keskpiirde (2+1 ja 1+1) rakendamise mõju liiklusohutusele" läbiviimine	Seoses teehoiukava muudatusega on tegevus edasi lükatud
Teede korrashoid	2.3.4	MKM/ TRAM	Ühistranspordi poolt kasutatavate teede hoolduse eelistamine talvisel teehooldusel	Tegevus on edasi lükatud
Liikluskorraldus	2.4.7	MKM/ TRAM	Uuringu "Pikivahe märgistuse mõju hindamine" läbiviimine	Tegevus on 2022 tööplaanis
Raudteeristete ohutus	2.5.1	MKM/ TRAM	Maantee ja raudtee samatasandiliste ülesõitude ohutuse analüüs, probleemsete kohtade väljaselgitamine, raudteeülesõitude ohutustamise kava koostamine ja selle elluviimine	Tegevus on edasi lükatud

Tabel 7. Valdkonna ohutu liikluskeskkond rakendamata tegevused.

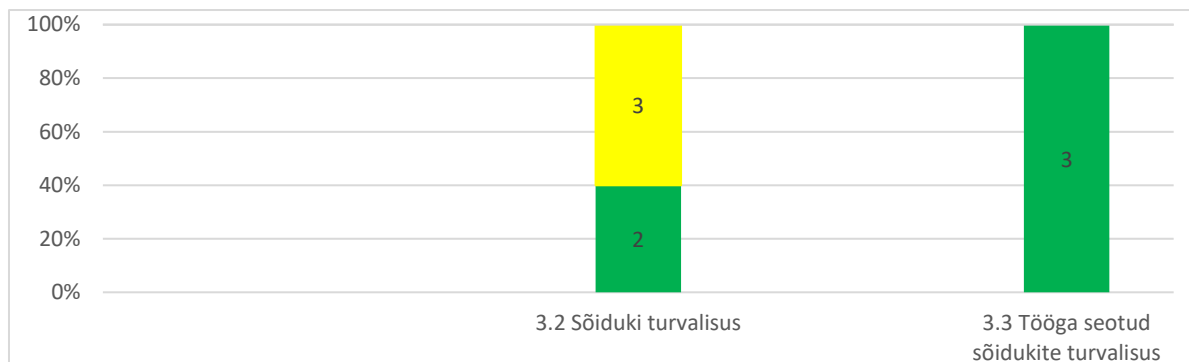
3.3. VALDKOND: Ohutu sõiduk

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.

EESMÄRK: Ohutuse ja transpordi toimivus on paranenud			
KAVANDATUD MEETMED JA NENDE INDIKAATORID			
3.1. Tugisüsteemid juhile;	3.1. Juhiaabisüsteemide 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		3  5	

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

Kõik 5 ohutu sõiduki indikaatori näitasid suuremat langust kui 2025. aastaks kavandatud alammäär.



Joonis 9. Hinnang valdkonna meetmete tegevuste täitmisele.

Tööga seotud sõidukite turvalisuse meetmes täideti kõik tegevused. Sõiduki turvalisuse meetmes ei vastanud viiest tegevusest kolme tase kavandatule. Tugisüsteemide meetmesse tegevusi kavandatud ei olnud.

3.4. VALDKOND: Liiklusohutust toetavad tegevused

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

Tabel 9. 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.

Rakendamata tegevused:

Meede	Tegevus	Vastutaja	Tegevus	Selgitus
	4.1.5.2	SoM/TEHIK	Vigastusega lõppenud liiklusõnnetuste vigastuste raskusastmete eristamine liiklusstatistika ja analüüsimise võimaldamiseks	COVID-19 tingitud pakilisemate teemade tõttu täitmata
	4.1.6	JuM	Mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise ja joobeseisundis raske liiklusõnnetuse põhjustamise karistuste ülemmäärade tõstmine	Analüüs kavandatud 2022 a tööplaanis.
	4.1.8	JuM	Alkoholi tarvitamise keelu kontrollimiseks elektroonilise valve seadmete kasutuselevõtmine	Korraldatakse uus hange, kuna eelmine leping õeldi üles.
	4.1.9	JuM	Joobes juhtimise süütegude menetluspraktika analüüsi koostamine	Lükkus edasi, kavandatud 2022 a tööplaanis.

	4.1.10	JuM	Pilootprojekti "Mootorsõiduki alkoluku kasutamine kontrollmeetmena kriminaalkorras karistatud joobes juhtidel" läbiviimine	Loobunud ülemäärase maksumuse tõttu.
--	--------	-----	--	--------------------------------------

Tabel 10. Valdkonna ohutu sõiduk rakendamata tegevused.

4. Kokkuvõte

1. Liiklusohutusprogrammi eesmärk vähendada kolme aasta (2019-2021) keskmist liiklussurmade arvu kokku lepitud tempos jäi täitmata.
2. Eesmärkide täitmine vastutustundliku ja ohte tajuva liikleja osas vastas 60% ulatuses ettenähtud tähtaegadele ja mahtude, 20% rakendati osaliselt või planeeritust väiksemas mahus ning 20% jäi täitmata või lükkus edasi.
3. Eesmärkide täitmine liikluskeskkonna ohutumaks muutmise osas vastas 68% ulatuses ettenähtud tähtaegadele ja mahtude, 16% rakendati osaliselt või planeeritust väiksemas mahus ning 16% jäi täitmata või lükkus edasi.
4. Eesmärkide täitmine ohutuse ja transpordi toimivuse parandamise osas vastas 63% ulatuses ettenähtud tähtaegadele ja mahtudele ning 37% täideti osaliselt.
5. Eesmärkide täitmine liiklusohutust toetavate tegevuste osas vastas 33% ulatuses ettenähtud tähtaegadele ja mahtudele, 11% rakendati osaliselt või planeeritust väiksemas mahus ning 54% jäi täitmata või lükkus edasi.
6. Kolme aasta (2019-2021) keskmisena hukkus 55 (LOP järgne piirarv 48) liiklejat. Eesmärk hukkunute arvu vähendamiseks jalakäijate ja sõitjate ohutuse tagamise osas täideti. 3-aasta keskmisena ei suudetud mootorsõidukijuhtide (+7) ja jalgratturite (+1) hukkumist eesmärgiks seatud ulatuses vähendada.
7. Kolme aasta (2019 – 2021) keskmisena sai liikluses raskesti vigastada 339 (piirarv 329) inimest. Jalakäijaid sai raskesti vigastada 81 (piirarv 98), jalgrattureid 61 (piirarv 31), sõitjaid 68 (piirarv 83) ja mootorsõiduki juhte 129 (piirarv 117).
8. Kolme aasta (2019-2021) hukkunute ja raskesti vigastada saanute keskmiseks kujunes 392 mis ületas 16 võrra perioodi mõõdikut (376).
9. Kergliikurite levik oli liiklusohutuse programmi koostamise ajal marginaalne ja neid ei käsitletud sõidukina, mistõttu liiklusõnnetuste statistikasse neid praktiliselt ei sattunud. Need üksikud mis registreeriti, liigitusid jalakäijaõnnetusteks. Neid asjaolusid arvesse võttes ei peetud liiklusohutusprogrammi koostamisel kergliikurite üle eraldi arvepidamist vajalikuks. 01.01.2021 jõustunud liiklusseaduse muudatusega lisandus liiklusreeglitesse kergliikuri mõiste. 2021. aastal lisandus statistikasse 29 (8,2% kõigist raskesti vigastatutest) raske vigastusega lõppenud kergliikuri osalusega liiklusõnnetust. Kuna kergliikuriga sõites vigastada saanu ei mahutu ühegi nelja (mootorsõidukijuht, sõitja, jalgrattur, jalakäija) liigi alla, lisati kergliikur 2021.a statistikasse eraldiseisva liiklejaliigina.

10. Liiklusohutusprogrammi elluviimiskavas 2021. aastaks kavandatud tegevustest täideti täies mahus 62%, 18% tegevustest täideti osaliselt ja 20% tegevustest jäi täitmata või lükkusid edasi.
11. Täies mahus ja osaliselt realiseeritud tegevuste raporteeritud esialgseks maksumuseks kujunes 1 220 813 €. Täitmata tegevuste prognoositav maksumus moodustas 601 500 €.
12. Lähtudes senistest muutustest hukkunute arvus, liiklusohutusprogrammi elluviimiskavas toodud tegevuste alataitmise ning vahe-eesmärkide mittesaavutamise on pigem tõenäoline, et LOPis 2025. aastaks seatud sihttaseme ei saavutata. Eesmärgi täitmine eeldaks, et hukkunute arv hakkab näitama iga-aastaselt olulist langustrendi. Liiklusohutuse olukorra nii järsk muutus ainult seni kavandatud LOP tegevuste tulemusel, ilma täiendavate riskikeskkonna muutuseta, on ebatõenäoline.

5. Ettepanekud ja järeldused

1. Elluviimiskava tegevused kajastada identses sõnastuses vastutava osapoole tööplaanis.
2. 2021. aastaks planeeritud tegevused, mida ei täidetud, rakendati osaliselt, planeeritust väiksemas mahus ja/või hiljem realiseerida ettenähtud mahus 2022. aasta jooksul.
3. Ettenähtud tegevuse ära jätmise ainult vastutava osapoole otsusega ei ole jätkusuutlik. Elluviimiskava tegevuste muutmissettepanekud tuleb eelnevalt kooskõlastada Vabariigi valitsuse liikluskomisjonis.
4. 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 LOPs seni kajastamata arvestatava mõjuga tegevuste väljatöötamine, nende aktsepteerimine vastutavate ministeeriumite ja ametite poolt ning eesmärgipärane rakendamine aastatel 2023-2025.
5. Hetkel kehtiv liiklusohutusprogrammi elluviimiskava on koostatud perioodiks 2020-2023. Transpordiametil valmistada 2022. aasta lõpuks ette elluviimiskava 2024-2025 kavand, milles on võimalikult suures osas kaasatud eelnevas punktis loetletud täiendavad tegevused.
6. Võtta teadmiseks, et julgeolekuolukorraga Euroopas kaasnevad mõjud majanduskeskkonnale, mootorikütuste hindadele ja sisserändele ning sealtna liikumistele ja liiklusele toovad tõenäoliselt kaasa muutused riskifoonis ning see omakorda võib kaasa tuua senisest enam raskeid liiklusõnnetusi, raskesti vigastatud ja hukkunuid. Olukorra muutuste ulatuse ning kestvuse kohta puuduvad hetkel siiski piisava usaldusväärsusega prognoosid, mistõttu ei ole veel mõju liiklusohutusele täpsemalt hinnatav.