



TRANSPORDIAMET

Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2022. aasta tegevuste täitmise aruanne

Märts 2023

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 kolmeks tööleheks: rahastamiskava, meetmete kaupa grupeeritud tegevuste leht ja lisategevuste leht. Elluviimiskavas tuuakse välja programmiga aastateks 2020–2023 planeeritavad tegevused ja nende tähtsused. Kulu on 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 liiklejad kategooriate osas eesmärgi 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 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 eesmärgi vastavalt elluviimiskavale.

2. Ülevaade liiklusohutuse indikaatoritest

2022. aastal toimus 1699 inimkannatanuga liiklusõnnetust, milles sai vigastada 1919 ja hukkus 50 inimest (Joonis 1). Võrreldes 2021. aastaga suurenes liiklusõnnetuste arv 128 võrra ja

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

² Liiklusohutusprogramm 2016–2025 <https://www.transpordiamet.ee/media/562/download>

³ Elluviimiskava 2020–2023 <https://www.transpordiamet.ee/media/560/download>

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

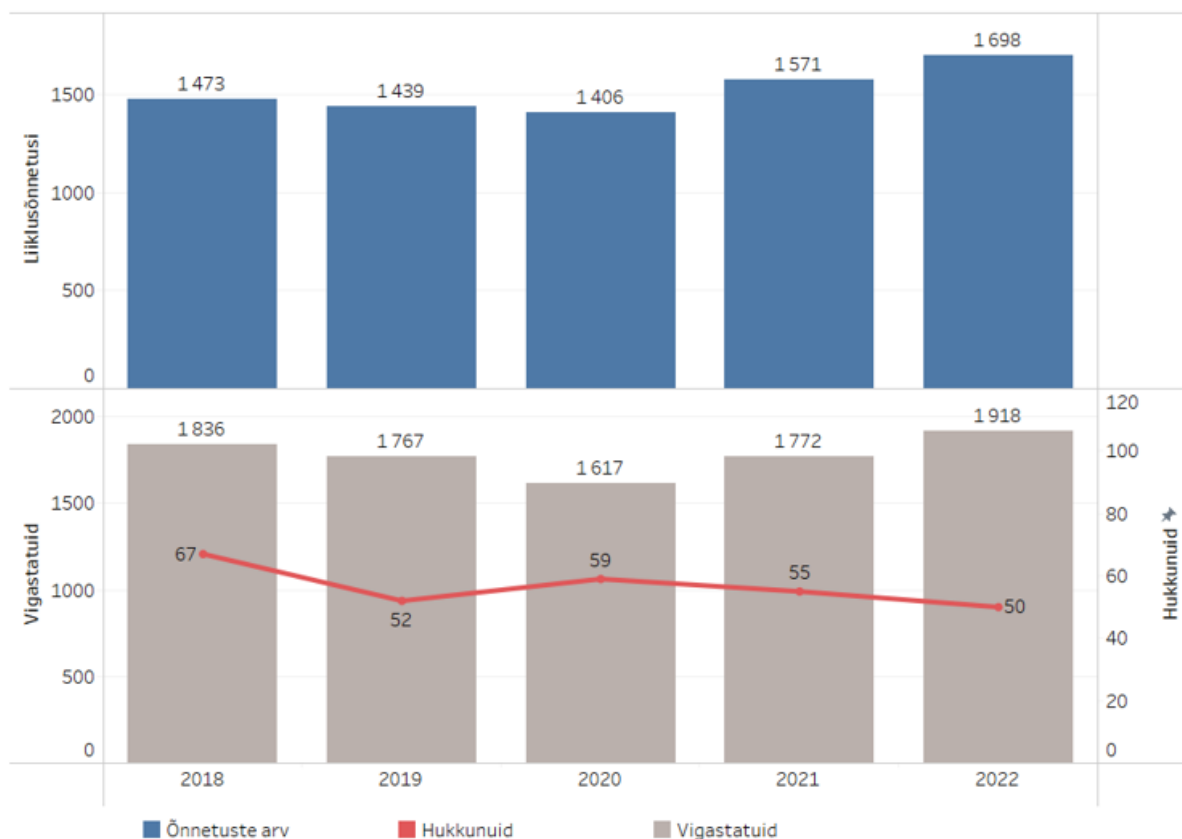
vigastatute arv 147 võrra. Kuigi liikluses hukkus 5 inimest vähem kui aasta varem, on nii aastate 2019–2021 kui ka 2020–2022 keskmiseks hukkunute arvuks 55 inimest aastas. Hukkunute arvu vähenemine ei vasta liiklusohutusprogrammis seatud eesmärkidele.

28 (60%) hukkunuga lõppenud liiklusõnnetustest juhtus maanteel. Neist 23 hukkunuga juhtus maanteedel, kus lubatud sõidukiirus oli 90 km/h ja 5 liiklusõnnetust juhtus maanteedel, kus lubatud suurim sõidukiirus oli alla 90 km/h. Asulas juhtus 19 liiklusõnnetust, neist suurlinnades 10. Kõikidest surmaga lõppenud liiklusõnnetustest oli 13 (28%) õnnetuse puhul üks osalejatest joobes ning 11 juhul oli tegemist teelt väljasõiduga. Jalakäijatega juhtus eelmisel aastal 289 (288) liiklusõnnetust, vigastada sai 294 (283) jalakäijat. Eelmisel aastal hukkus 11 (13) jalakäijat.

2022. aasta paistab silma ühesõidukiõnnetuste ja kokkupõrgete arvu kasvuga. Toimus 683 ühesõidukiõnnetust, mida oli 64 võrra ehk 9,4% rohkem kui 2021. aastal. Neis sai vigastada 743 (730) ning hukkus 15 (19) inimest. Ühesõidukiõnnetuste hüppelise kasvu eelmisel aastal põhjustas peamiselt kergliikuritega toimunud liiklusõnnetuste lisandumine. Kokkupõrkeid toimus 647, mida oli 69 võrra ehk 10,7% enam, kui aasta varem. Neis sai vigastada 799 (730) ja hukkus 24 (23) inimest. Õnnetustes jalakäijatega suuri muudatusi märgata ei ole. Märgatavalt on vähenenud muud liiki liiklusõnnetused. Arvu muutuse taga on eelkõige andmete täpsem klassifitseerimine ning ohutusolukorra muutusega seda seostada ei saa.

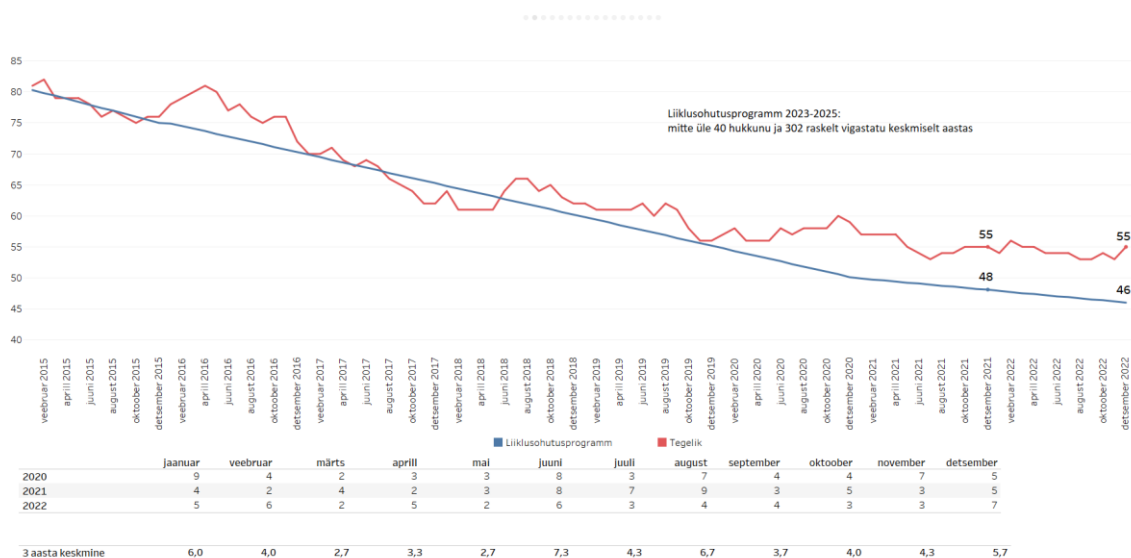
Vigastatutega liiklusõnnetuste arv 2022. aastal oli suurem eelmise kolme aasta keskmisest, suurendes 13,3% võrra. Kasvu taga võib näha eelkõige kergliikuritega toimunud liiklusõnnetuste lisandumist. Kaasnes ka vigastatute arvu kasv, mis oli 2022. aastal (1918) oluliselt kõrgem kui sellele eelneval 2021. aastal (1772).

Kergliikurijuhi osalusel juhtus 348 (+125, +56%) liiklusõnnetust, vigastada sai 355 (230) inimest ning hukkus üks (0) kergliikurijuht. Iga viies kergliikuriga toimunud liiklusõnnetus lõppes raske vigastusega. Kergliikuritega juhtunud õnnetustest oli ühesõidukiõnnetusi 252 (167), kokkupõrkeid 85 (46) ja otsasõite jalakäijatele 8 (9) ning muid või määratlemata õnnetusi 3 (1). Õnnetusse sattunud kergliikurijuhtidest olid kained 51%, joobes 32% ning 17% juhtudest oli juhtide seisund teadmata.



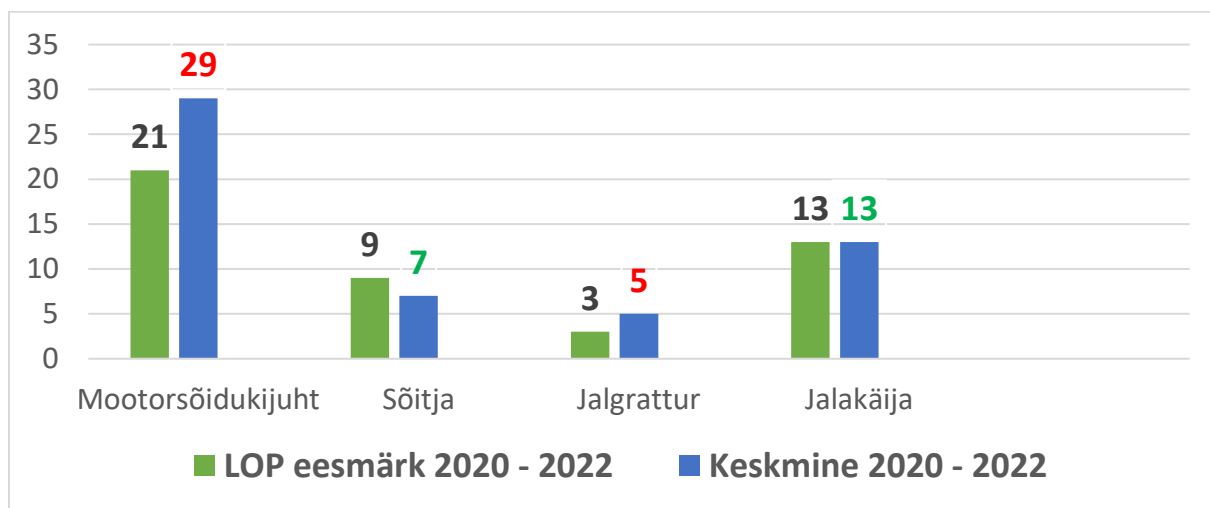
Joonis 1. Liiklusõnnetuste, vigastatute ja neis hukkunute arv.

Liikluses hukkunute arvu vähendamine. Eesmärgiks seati, et aastate 2020 – 2022 keskmisena ei hukkuks liikluses mitte enam kui 48 inimest. Kolme aasta (2020 – 2022) keskmisena hukkus liikluses 55 inimest, mis on eesmärgist 9 võrra enam.



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

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

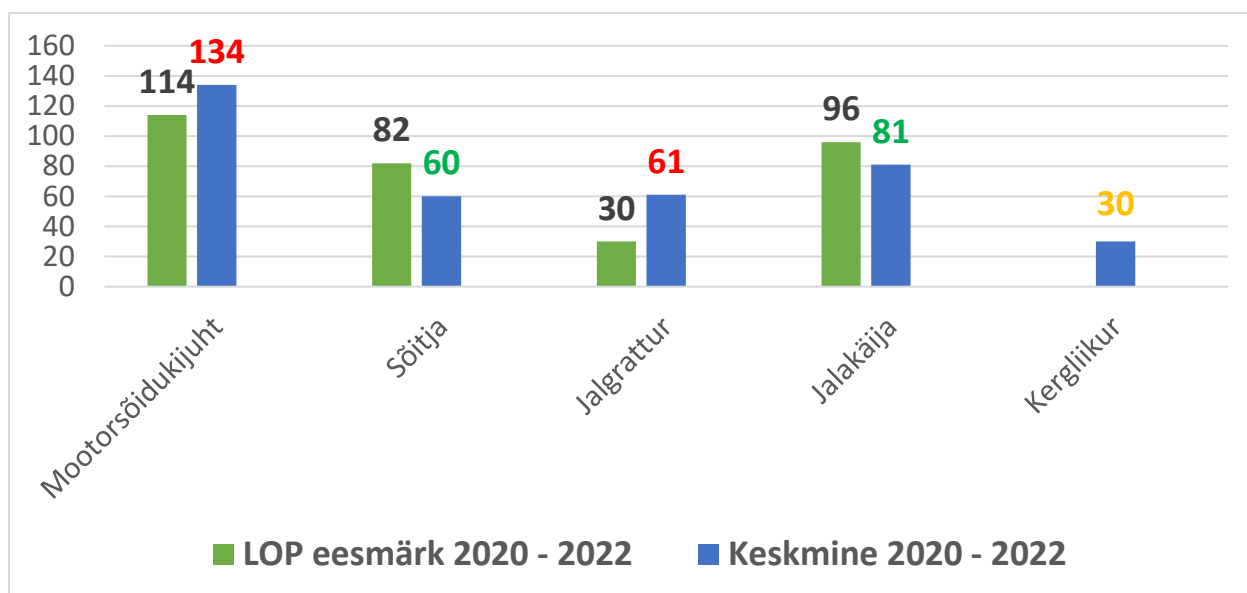


Joonis 3. Hukkunud liikluses osalejate lõikes.

Liikluses raskesti vigastada saanute arv. Raskesti vigastada saanute⁵ osas seati eesmärgiks, et aastate 2020 – 2022 keskmisena ei saaks liikluses vigastada mitte enam kui 322 inimest. Kolme aasta (2020-2022) keskmisena tekitati rasked kehavigastused 367-le inimesele. Keskmine raskesti vigastada saanute arv kujunes piirarvust suuremaks mootorsõidukijuhtide (+18) ja jalgratturite (+31) osas. Raskesti vigastada saanud jalakäijate (-15) ja sõitjate (-22) arvud jäid sihttasemest väiksemaks.

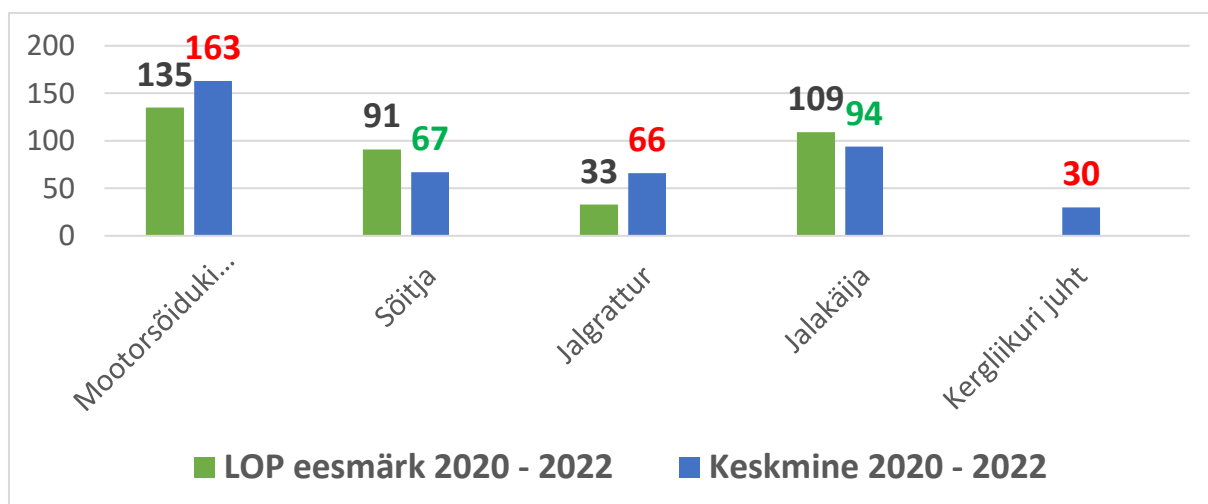
01.01.2021 jõustunud liiklusseaduse muudatusega lisandus liiklusreeglitesse kergliikuri mõiste. Enne seadusemuudatust ei käsitletud kergliikurit sõidukina ning need kergliikuritega toimunud õnnetused, kus ühtegi teist sõidukit ei osalenud, ei läinud ka liiklusõnnetusena arvesse. 2022. aastal toimus 60 (14,9% kõigist raskesti vigastatutest) raske vigastusega lõppenud kergliikuriõnnetust. Kuna kergliikuriga sõites vigastada saanu ei mahutu ühegi nelja (mootorsõidukijuht, sõitja, jalgrattur, jalakäija) liigi alla, on lisatud kergliikur statistikasse eraldiseisva liiklejaliigina, mille kohta ei ole LOP-is eraldi sihtaset määratud.

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



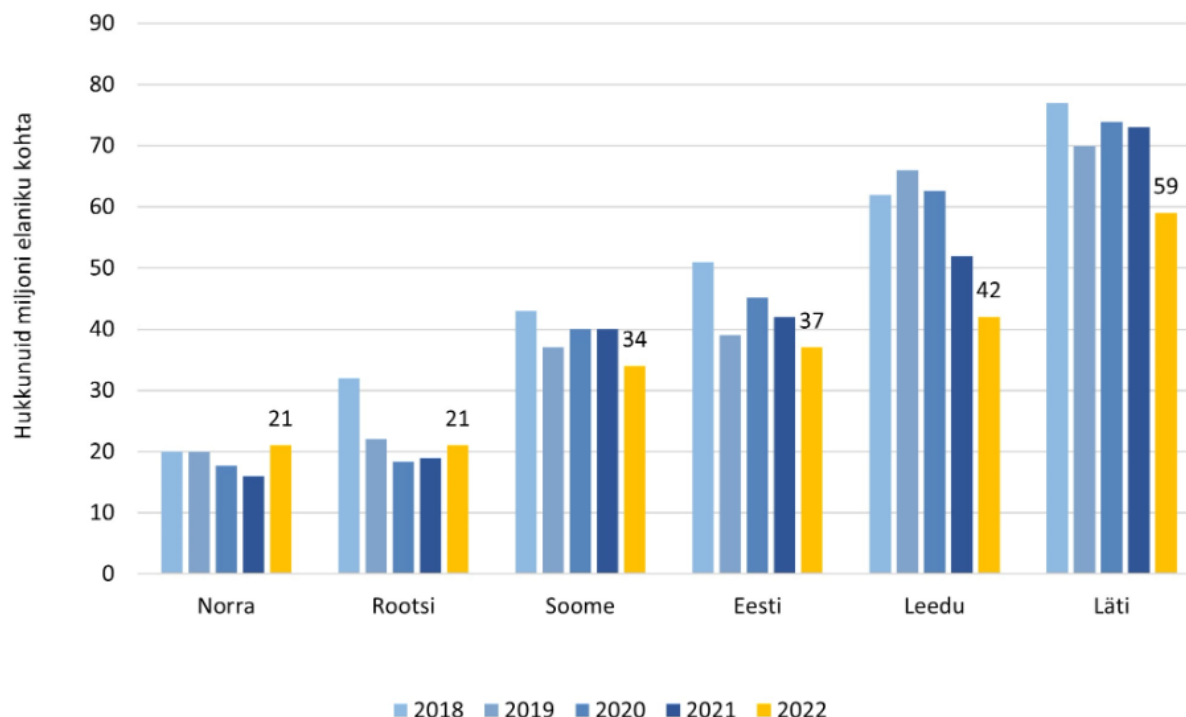
Joonis 4. Raskesti vigastada saanud osalejate lõikes.

Liikluses hukkunute ja raskesti vigastatute koguarv. Perioodi 2020-2022 aasta keskmiseks liikluses hukkunute ja raskesti vigastada saanute koguarvuks kujunes 422, mis ületas 52 võrra kolmeaastase perioodi maksimaalset mõõdikut (370).



Joonis 5. Hukkunute ja raskesti vigastatute koguarv.

Hukkunute arv miljoni elaniku kohta lähiriikides. Miljoni elaniku kohta hukkus Eesti teedel 2022. aastal 37 inimest. Olukord, kus miljoni elaniku kohta hukub liikluses kõige vähem inimesi Norras ja Rootsis ning rohkem Leedus ja Lätis ning Eesti ja Soome jäävad nende vahepeale, on püsinud juba aastaid. Norra ja Rootsi liikluses hukkus 2022. aastal miljoni elaniku kohta 21 inimest, siis Soomes oli see näitaja 34. Leedu tegi sellel aastal suure edasiminekuga liiklusohutuses ja aastaga vähenes hukkunute arv miljoni elaniku kohta 23,8% võrra.



Joonis 6. Hukkunute arv miljoni elaniku kohta lähiriikides viiel 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	2022	Sihttase 2025
Liikleja	Mobiiltelefoni kasutamine autojuhtimise ajal	70%K ⁶	71%	72%	69%	68%	66%	63%	66%	50%
Liikleja	Mootorsõidukijuhi poolt keelava fooritule (punane) nõude eiramine	42%V ⁷	34%	14%	14%	14%	11%	9%	9%	32%
Liikleja	Jalakäija poolt keelava fooritule (punane) nõude eiramine	11% V	10%	16%	10%	9%	9%	7%	11%	8%
Liikleja	Jalakäijale tee andmine reguleerimata ülekäigurajal	74% V	64%	59%	60%	67%	62%	71%	72%	90%
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – mootorsõidukijuht	95% K	96%	97%	97%	99%	99%	99%	98%	Ei lange
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – sõitja esiistmel	97% K	97%	96%	95%	97%	97%	98%	98%	Ei lange
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – sõitja tagaistmel	81% K	82%	77%	85%	89%	88%	88%	98%	90%
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – lapsed	95% K	96%	96%	98%	97%	99%	96%	97%	Ei lange

⁶ K – küsitlusuuring.

⁷ V – vaatlusuuring.

Liikleja	Turvavöö kinnitamine bussis – sõitjad turvavööga varustatud istekohal	23% K	34%	51%	43%	43%	48%	45%	44%	60%
Liikleja	Jalgrattakiivri kasutamine alla 16-aastaselt	69% K	88%	75%	80%	77%	62%	65%	81%	80%
Liikleja	Jalgrattakiivri kasutamine täiskasvanul	22% K	32%	25%	29%	26%	20%	19%	30%	40%
Liikleja	Jalakäijahelkuri kandmine – lapsed	93% K	97%	98%	86%	85%	82%	81%	82%	95%
Liikleja	Jalakäijahelkuri kandmine – täiskasvanud	66% K	84%	86%	87%	82%	62%	62%	63%	70%
Liikleja	Lubatud sõidukiiruse ületamine asulas	72% K	68%	49%	44%	46%	42%	44%	47%	35%
Liikleja	Lubatud sõidukiiruse ületamine (üle 5 km/h) põhiteel	45% K	30%	32%	30%	28%	27%	27%	29%	30%
Liikleja	Lubatud sõidukiiruse ületamine (üle 5 km/h) väiksemal teel	37% K	21%	24%	20%	21%	19%	19%	19%	30%
Liikleja	Mootorsõiduki joobes juhtimine liiklejate hinnangul	13% K	7%	3,1%	1,6%	3,4%	3%	1,8%	1,4%	7%
Liikleja	Sõidueksami esimesel katsel läbinute protsent	58,5%	57,9%	57,8%	50,9%	56%	58,4%	59%	61,9%	68%
Keskfond	Täiendava keskpäirde paigaldamine riigiteel (km)	0	8,8	21,9	45,9	60,4	101,4	109,2	135,2	82
Keskfond	Täiendava kültpäirde paigaldamine riigiteel (km)	0	39,3	53,8	78,8	85,7	104,7	107,5	144,5	80
Keskfond	Täiendava keskpäirde kiilometraaž riigiteel	0	221	349	451	531,6	614,4	619,4	657,4	1500
Keskfond	Täiendav kergliiklusteede kiilometraaž	0	46,4	132	143	147	153	200,4	213,4	60
Sõiduk	Üle 10 aasta vanuste liikluses osalevate sõidukite osakaal	52,8%	51,7%	60,9%	62,1%	59,5%	60,5%	59,3%	59,7%	50%
Sõiduk	M1-kategooria mootorsõiduki (sõiduauto) tehnõülevaatuses esimesel korral läbinute protsent	89,9%	87,9%	87,3%	84,2%	83%	82,6%	80,2%	80,3%	85%
Sõiduk	M3 (buss) tehnõülevaatuses esimesel korral läbinute protsent	87,8%	87,5%	90,1%	84%	78,8%	82,1%	75,8%	77,5%	85%
Sõiduk	N2-kategooria mootorsõiduki (veoauto 3,5–12 tonni) tehnõülevaatuses esimesel korral läbinute protsent	89,3%	86,9%	86,1%	81,2%	79,2%	80%	76,6%	75,7%	85%
Sõiduk	N3-kategooria mootorsõiduki (veoauto üle 12 tonni) tehnõülevaatuses esimesel korral läbinute protsent	90%	87,5%	87,1%	84,6%	83,6%	86,2%	79,5%	78,6%	85%

Tabel 1. Liiklejate käitumise, liikluskeskkonna ja sõidukite tehnilise seisundi algseis, aastate 2016-2022 arengud ja eeldatav sihttase.

Täpsem ülevaade liiklusohutuse olukorrast 2022. aastal on toodud Transpordiameti ning Politsei- ja Piirivalveameti kokkuvõttes „Liiklusaasta ülevaade 2022“
<https://www.transpordiamet.ee/liiklusaasta-ulevaade-2022>.

3. LOP elluviimiskava tegevuste täitmine 2022. aastal

LOP elluviimiskavas nägi aastaks 2022 ette 106 tegevust, nendest riigiasutustele 88, kohalikele omavalitsustele 17 s.h suurematele linnadele 9 ja 1 PPA tegevus, mis VV liikluskomisjoni otsusega elluviimiskavast välja arvati. Riigiasutustele planeeritud kõigist tegevustest täideti 56 kavandatud mahus, 20 tegevust rakendati osaliselt või planeeritust väiksemas mahus ja 12 tegevust ei täidetud või lükati edasi. Kasutades värviskaalat, on iga valdkonna kohta esitatud lühiülevaade. Kohalike omavalitsuste ja Vabariigi valitsuse 28.05.2020 kabinetotsuse p 4 kinnitatud tegevusi käsitletakse eraldi.

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.

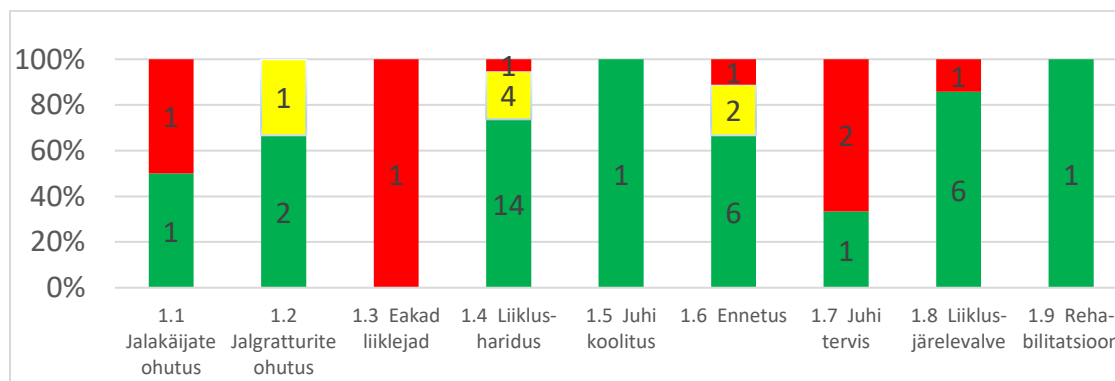
3.1. VALDKOND: Vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja

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 narkootikumide 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		 32

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

18st liiklejate ohutuslase teadlikkuse tõusu ja liiklusohutuse arengu indikaatorist on 15 algtasemega (2014) võrreldes paremad. Samal ajal on kolme indikaatori seis algtasemest madalam: jalakäijale tee mitte andmine reguleerimata ülekäigukohal ning lastel- ja täiskasvanutel jalakäijahelkuri kandmine.



Joonis 7. Hinnang valdkonna meetmete tegevuste täitmisele.

Rakendamata tegevused:

Meede	Tegevus	Vastutaja	Tegevus	Selgitus
Jalakäija ohutus	1.1.8	MKM/TRAM	Suurendatud kiirusega teedel kergliiklejate ja aeglase sõidukite ümbersuunamise analüüs	Tegevust ei rahastatud
Eakas liikleja	1.3.1	MKM/TRAM	Eakale liiklejale suunatud liiklusohutuslase teavitustöö	65+ vanuserühma suurus oli 2022. aasta seisuga 272 146. Avalikel üritustel ja Transpordiameti koolitustel osales 2022. aastal vaid 308 inimest
Liikluslsharidus	1.4.6	MKM/TRAM	Korduvuuringu "Liikluskasvatuse korraldus ja läbiviimine koolieelsetes lasteasutustes ja üldhariduskoolides" läbiviimine	Tegevust ei rahastatud
Ennetus	1.6.5	MKM/TRAM	Kampaaniate mõjususe uuringud, fookusgruppide uuringud	Tegevust ei rahastatud
Juhi tervis	1.7.1.1	SoM/TA	Mootorsõidukijuhi tervise seisundi hindamise kvaliteedi parandamine	Tegevust ei teostatud (mootorsõidukijuhi tervisekontrolli teostamine ei ole tervishoiuteenus)
Juhi tervis	1.7.1.2	SoM/TA	Mootorsõidukijuhi tervise seisundi hindamise probleemsete juhtude järelevalve koostöös TRAM-ga	Seoses COVID-19 ja Ukraina sõjapõgenike kriisiga süsteemset koostööd ei toimunud
Liiklusjärelevalve	1.8.1	SiM/PPA	Videovõimekusega kiiruse mõõteseadmete hankimine	Tegevust ei rahastatud

Tabel 4. Valdkonna vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja rakendamata tegevused.

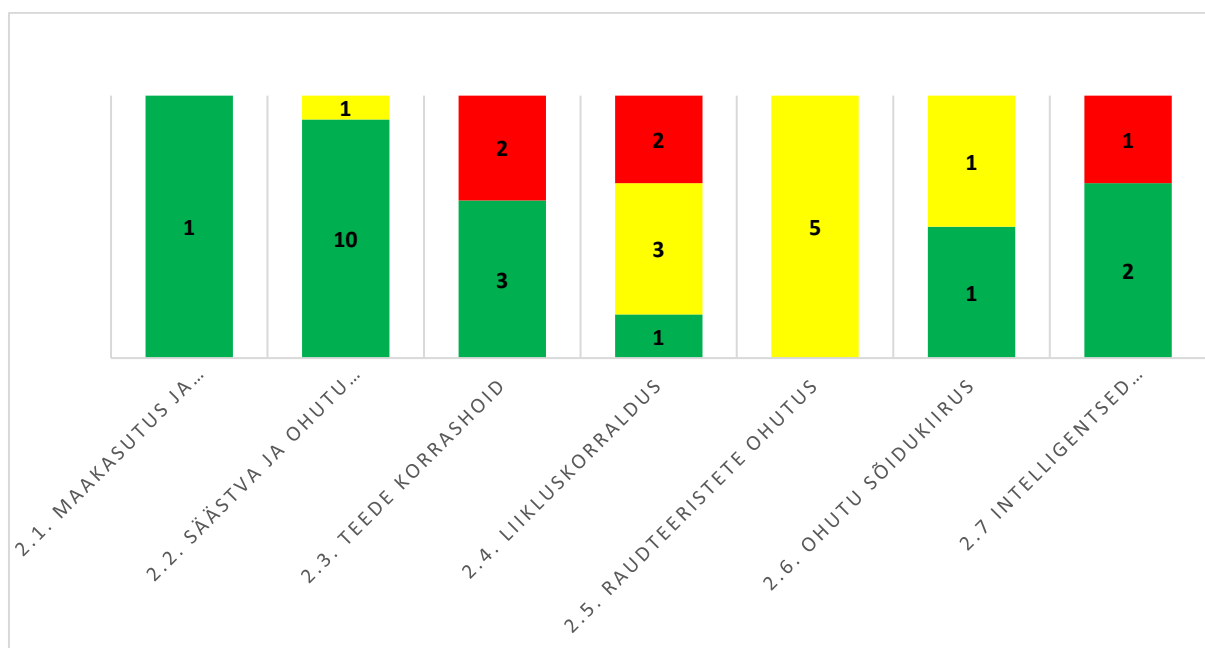
3.2. VALDKOND: Ohutu liikluskeskkond

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

Tabel 5. Valdkonna ohutu liikluskeskkond eesmärk, meetmed, indikaatorid ja täitmine.

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



Joonis 8. Hinnang valdkonna meetmete tegevuste täitmisele.

Rakendamata tegevused:

Meede	Tegevus	Vastutaja	Tegevus	Selgitus
Teede korrashoid	2.3.2	MKM/ TRAM	Hoolduslepingute ideoloogia muutmiseks (sh hooldejärelevalve tõhustamine) uuringute ja analüüside läbiviimine	Tegevust ei rahastatud
Teede korrashoid	2.3.4	MKM/ TRAM	Ühistranspordi poolt kasutatavate teede hoolduse eelistamine talvisel teehooldusel	Süsteemne eelistamine puudub. Juhtumipõhine sekkumine
Liikluskorraldus	2.4.5.2	MKM/ TRAM	Suunaviitade paigalduse üle vaatamine ja ühtlustamine põhimaanteedel	Tegevust ei rahastatud
Liikluskorraldus	2.4.6	MKM/ TRAM	Suunaviitade paigalduse üle vaatamine ja ühtlustamine põhimaanteedel	Tegevust ei rahastatud
Intelligentsed transpordisüsteemid	2.7.2	MKM/ TRAM	Teetilaprognooosi kättesaadavuse tagamine	Tegevus on edasi lükatud

Tabel 6. Valdkonna ohutu liikluskeskkond rakendamata tegevused.

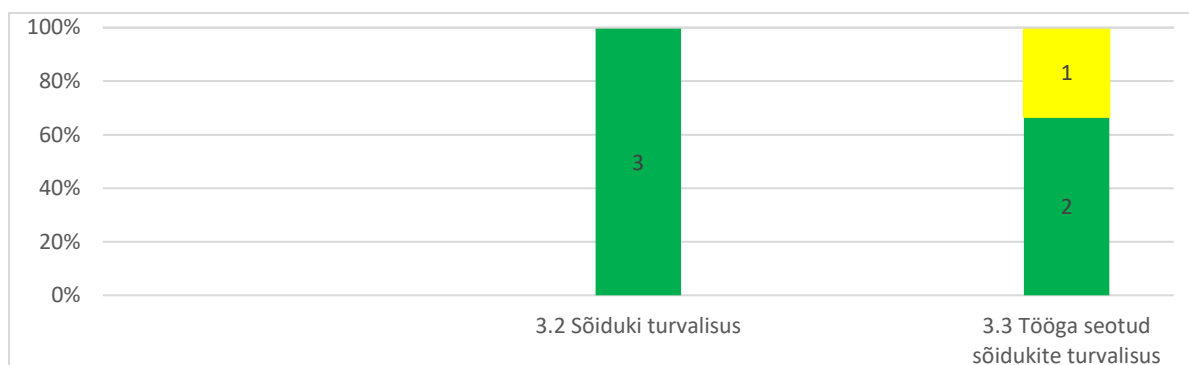
3.3. VALDKOND: Ohutu sõiduk

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. 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 7. Valdkonna ohutu sõiduk eesmärk, meetmed, indikaatorid ja hinnang täitmisele.

Kõik 5 ohutu sõiduki indikaatorit 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 8. 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. Maakondlikud liikluskomisjonide töö toimus suuresti liiklusohutlike kohtade kinnitamise vajadusest tulenevalt. Raskusaste edastatakse üks kord aastas liiklusstatistika tarbeks, analüüsiks ja liiklusohutuse planeerimiseks andmeid ei edastata.

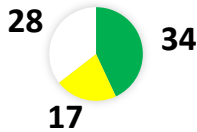
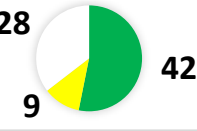
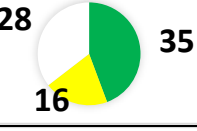
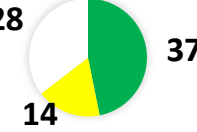
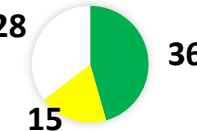
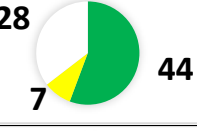
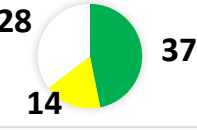
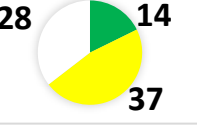
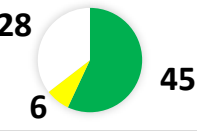
3.5. Kohalike omavalitsuste tegevused

Kohalikele omavalitsustele nähti 2022. aasta elluviimiskavas ette 18 tegevust, millest 9 olid sihtsuunitlusega suurlinnadele (Tallinn, Tartu, Narva ja Pärnu). Kokkuvõtte koostamise käigus küsiti omavalitsustelt tagasisidet 2022. aastal rakendatud liiklusohutusala tegevuste kohta. Päringutele vastas 51 omavalitsust ehk 64,5%. Kolmevärviline skaala kajastab iga tegevuse rakendamist päringule vastanud omavalitsustes.

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

Tabel 9. Tegevuste täitmise hindamise skaala.

Ülevaate kohaliku omavalitsuste teedel ja tänavatel rakendatud tegevustest annab tabel 9.

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	
2.2.15.2	Ohtlike torupiirete eemaldamine ja ohutute lahenduste rakendamine KOV teedel	
2.4.1	Liikluskorralduse ja liiklusohutuse perioodiline kontrollimine lasteasutuste ümbruses	

Tabel 10. Ülevaate kohaliku omavalitsuste teedel ja tänavatel rakendatud tegevustest.

Tallinna-, Tartu-, Narva- ja Pärnu LV-te tegevused. Teeületuskohtade ohutumaks ehitamine (tegevused 1.1.9.1-1.1.9.4). 2022. aastal majandus- ja taristuministri 19.10.2017. a määruse nr 53 „Kohaliku tee ehitamiseks juhtumipõhise investeringutoetuse 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 teeületuskohtade ohutumaks ehitamine) elluviimiseks ei eraldatud. Tegevusi teostati Tallinna, Tartu ja Pärnu LV-te eelarvelistest vahenditest. Narva LV teeületuskohtade ohutumaks ehitamiseks vahendeid ei eraldanud.

Tallinna ja Tatu põhitänavate projektide liiklusohutuse kontrollimine (tegevused 2.2.3.1 ja 2.2.3.2) viidi Tallinnas läbi suuremate projektide korral ja Tartus pideva tegevusena uute ja olemasolevate objektide projekteerimisel.

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.

3.6. Vabariigi Valitsuse kabinetiistungi 28.05.2020 otsuse p 4 lisatud tegevused

EESMÄRK: Toetada ning muuta juhtimisvõimekusega ja joobes juhtimise vältimisega seotud tegevused liiklusohutuse programmi eesmärkide täitmisel efektiivsemaks			
HINNANG TEGEVUSTE TÄITMISELE			

Tabel 11. Lisategevuste täitmise eesmärk ja hinnang täitmisele

Justiitsministeerium:

- täitis tegevuse 4.1.6, mis nägi ette joobes juhtimise süütegude menetluspraktika analüüsi koostamise.

Täitmata tegevused:

Meede	Tegevus	Vastutaja	Tegevus	Selgitus
Juhitervis	1.7.3.1.1	JuM	Kriminaalses joobes juhi tervisetõendi ja juhtimisõiguse automaatne peatumine	Otsustati koostada eelnõu VTK, mis saadetakse kooskõlastamisele 2023. a
Juhitervis	1.7.3.2.1	SM	Vabariigi Valitsuse 16. juuni 2011. a määruse nr 80 „Mootorsõidukijuhi ja mootorsõiduki juhtimisõiguse taotleja ning trammijuhi ja trammi juhtimisõiguse taotleja tervisekontrolli tingimused ja kord ning tervisenõuded, sealhulgas meditsiinilised vastunäidustused, mille korral mootorsõiduki ja trammi	Tegevus alustamata. Nähakse uuesti ette LOP 2024-2025 elluviimiskavas

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.

			juhtimine ei ole lubatud“ muutmise eelnõu koostamine	
Juhiter- vis	1.7.3.2.2	SM	Sõltuvushäire kahtlusega isiku erakorralise täiendavava tervisekontrolli läbiviimise juhendi koostamine	Tegevus alustamata. Nähakse uuesti ette LOP 2024-2025 elluviimiskavas
Toetav tegevus	4.1.6	JuM	Mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise ja joobeseisundis raske liiklusõnnetuse põhjendamise karistuste ülemäärade tõstmine	Karistuste karmistamisest loobutud. Joobes juhtimise süütegude menetlusprakti analüüs näitab, et karistuste karmistamine ei anna soovitud tulemust
Toetav tegevus	4.1.8	JuM	Alkoholi tarvitamise keelu kontrollimiseks elektroonilise valve seadmete kasutuselevõtmine	Seadmete viimane hange luhtus, seadmed ei vastanud nõuetele. Uut hanget pole välja kuulutanud.
Toetav tegevus	4.1.10	JuM	Pilootprojekti "Mootorsõiduki alkoluku kasutamine kontrollmeetmena kriminaalkorras karistatud joobes juhtidel" läbiviimine	Pilootprojekti läbiviimisest loobutud kuna see ei ole JuM hinnangul mõistlik ja on ülemäärane kulukas. Alkoluku toimivaks rakendamiseks on vajalik tõhus protsesside korraldus ning järelevalve nende toimimise üle. Riigi Infosüsteemide Keskuse hinnangul on ebamõistlikult kulukas täiendava infosüsteemi ülesehitus mootorsõiduki alkoluku rakendamiseks karistusliku meetmena.

Tabel 12. Rakendamata lisategevused.

4. Kokkuvõte

1. Liiklusohutusprogrammi eesmärk vähendada kolme aasta (2020-2022) keskmist liiklussurmade arvu kokku lepitud tempos jäi täitmata.
2. Eesmärkide täitmine vastutustundliku ja ohte tajuva liikleja osas vastas 70% (32) ulatuses ettenähtud tähtaegadele ja mahtude, 15% (7) rakendati osaliselt või planeeritust väiksemas mahus ning 15% (7) jäi täitmata või lükkus edasi.
3. Eesmärkide täitmine liikluskeskkonna ohutumaks muutmise osas vastas 55% (18) ulatuses ettenähtud tähtaegadele ja mahtude, 30% (30) rakendati osaliselt või planeeritust väiksemas mahus ning 15% (5) jäi täitmata või lükkus edasi.
4. Eesmärkide täitmine ohutuse ja transpordi toimivuse parandamise osas vastas 83% (5) ulatuses ettenähtud tähtaegadele ja mahtudele ning 17% (1) täideti osaliselt.
5. Eesmärkide täitmine liiklusohutust toetavate tegevuste osas vastas 33% (1) ulatuses ettenähtud tähtaegadele ja mahtudele ning 67% (2) rakendati osaliselt või planeeritust väiksemas mahus.
6. Liiklusohutusprogrammi elluviimiskavas 2022. aastaks kavandatud tegevustest täideti täies mahus 55 (62%), 20 (23%) tegevustest täideti osaliselt ja 13 (15%) tegevustest jäi täitmata või lükkusid edasi.

7. Eesmärkide täitmine lisategevuste osas vastas 14% (1) ulatuses ettenähtud tähtaegadele või mahtudele ning 86% (6) tegevustest jäi täitmata või lükkus edasi.
8. Kolme aasta (2020-2022) keskmisena hukkus 55 (LOP järgne piirarv 46) liiklejat. Eesmärk hukkunute arvu vähendamiseks jalakäijate ja sõitjate ohutuse tagamise osas täideti. 3-aasta keskmisena ei suudetud mootorsõidukijuhtide (+8) ja jalgratturite (+2) hukkumist eesmärgiks seatud ulatuses vähendada.
9. Kolme aasta (2020 – 2022) keskmisena sai liikluses raskesti vigastada 367 (piirarv 322) inimest. Jalakäijaid sai raskesti vigastada 81 (piirarv 96), jalgrattureid 61 (piirarv 30), sõitjaid 60 (piirarv 82) ja mootorsõiduki juhte 134 (piirarv 114).
10. Kolme aasta (2020-2022) hukkunute ja raskesti vigastada saanute keskmiseks kujunes 422 mis ületas 52 võrra perioodi mõõdikut (370).
11. 01.01.2021 jõustunud liiklusseaduse muudatusega lisandus liiklusreeglitesse kergliikuri mõiste. Kuna kergliikuriga sõites vigastada saanu ei mahutu ühegi nelja (mootorsõidukijuht, sõitja, jalgrattur, jalakäija) liigi alla, käsitletakse kergliikurit 2021. aastast alates LOP statistikas eraldiseisva liiklejaliigina. 18% e pea iga viies kergliikuri osalusel toimunud liiklusõnnetus lõppes raske vigastusega. 2022. aastal lisandus statistikasse 60 (14,9% kõigist) raske vigastusega lõppenud kergliikuri osalusega liiklusõnnetust ja 1 hukkunu.
12. Täies mahus ja osaliselt realiseeritud tegevuste raporteeritud esialgseks maksumuseks kujunes 3 545 053 €. Täitmata tegevuste prognoositav maksumus moodustas 637 500 €.
13. Lähtudes senistest muutustest hukkunute arvus, liiklusohutusprogrammi elluviimiskavas toodud tegevuste alataitmise ning aastateks 2020-2022 seatud eesmärkide mittesaavutamise on pigem tõenäoline, et LOP-is 2025. aastaks seatud sihttasel 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 ning liiklusohutusele olulist mõju avaldavate tegevuste rakendamiseta on ebatõenäoline.

5. Ettepanekud ja järelused

1. Elluviimiskava tegevused kajastadaidentses sõnastuses vastutava osapoolerööplaanis või vastava valdkonna arengustrateegias.
2. 2022. aastaks planeeritud tegevused, mida ei täidetud, rakendati osaliselt, planeeritud väiksemas mahus ja/või hiljem realiseerida elluviimiskavas kavandatud mahus 2023. aasta jooksul.
3. Ettenähtud tegevuse ära jätmise ainult vastutava osapoolerotsusega ei ole jätkusuutlik. Elluviimiskava tegevuste muutmissettepanekud tuleb eelnevalt kooskõlastada Vabariigi valitsuse liikluskomisjonis.

4. Liiklusohutusprogrammis aastaks 2025 seatud ambitsioonikate eesmärkide täitmine eeldab kõikidel vastutajatel LOP-is planeeritud tegevuste realiseerimist, kuid seniste arengute pinnalt ei pruugi ka see olla piisav.
5. Suure tähtsusega on LOP-is seni kajastamata olulise mõjuga tegevuste (vt Lisa 1. Vabariigi valitsuse liikluskomisjoni 06.09.2022 protokoll nr 58) elluviimine vastutavate ministeeriumite ja ametite poolt käesoleval ja kahel järgneval aastal.
6. Kinnitada LOP aastate 2024-2025 elluviimiskava hiljemalt 2023. aasta lõpuks.
7. Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava tegevuste maksumuse kohta puudub regulaarne aruandlus. Kaaluda LOP elluviimiseks rahastamiseks kuluvate tegevustele riiklikul tasemel ühtse tunnuse loomist võimaldamaks täitmise aruannete genereerimist SAP-is.
8. Kavandada tegevused kohalike omavalitsuste andmepõhise liiklusohutuse juhtimise toetamiseks.