



MAANTEEAMET

---

# **Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2018. aasta tegevuste täitmise aruanne**

---

märts 2019

# 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 (2016–2019)<sup>3</sup>. Elluviimiskava on jaotatud kaheks tööleheks: rahastamiskava ja meetmete kaupa grupeeritud tegevuste leht. Elluviimiskavas tuuakse välja programmiga aastateks 2016–2019 planeeritavad tegevused ja nende tähtsajad, tegevuse eest vastutajad, meetmete ja võimalusel ka tegevuste eelarved. Numbrilise täpsusega on kulu välja toodud juhul, kui see on otseselt mõeldav (näiteks projekt, uuring, tegevus). Elluviimiskava kooskõlastati ministriumitega, kes panustavad programmi rahaliselt või toetavate tegevustega ning selle kinnitas Vabariigi Valitsus.

Mõõdikuid on kolm: hukkunute arv, raskesti vigastatute arv ning hukkunud ja raskesti vigastatud kokku. Hukkunute ja raskesti vigastatute summat kasutatakse, kuna statistilises mõttes ei võimalda väike hukkunute arv selle põhjal ennetustegevuse planeerimiseks vajalikke üldistusi piisava usaldusväärsusega teha. Tulemuslikkuse hindamiseks on liiklejate kategooriate osas eesmärki täpsustatud, nähes ette sihttasemed jalakäijate, jalgratturite, mootorsõidukijuhtide ja sõitjate lõikes. Seda nii liiklussurmade kui ka raskelt vigastada saanute vähendamiseks. Liiklejate 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 ministriumite pädevad allasutused. Liiklusohutusprogrammi elluviimise edukuse oluliseks eelduseks on senisest suurem KOV-i üksuste kaasamine. Maanteeameti ülesanne liiklusohutusprogrammi elluviimisel ja suunamisel on üldine liiklusohutusprogrammi seiramine, erinevate osapoolte vaheliste tegevuste ja eriarvamuste ühtlustamine ning liiklusohutusprogrammi aruandluse ja uuendamise korraldamine. Teised liiklusohutusprogrammi meetmete ning tegevuste täitmise eest vastutajad ja kaasvastutajad täidavad liiklusohutusprogrammiga seatud eesmärgid vastavalt elluviimiskavale.

## 2. Ülevaade liiklusohutuse indikaatoritest

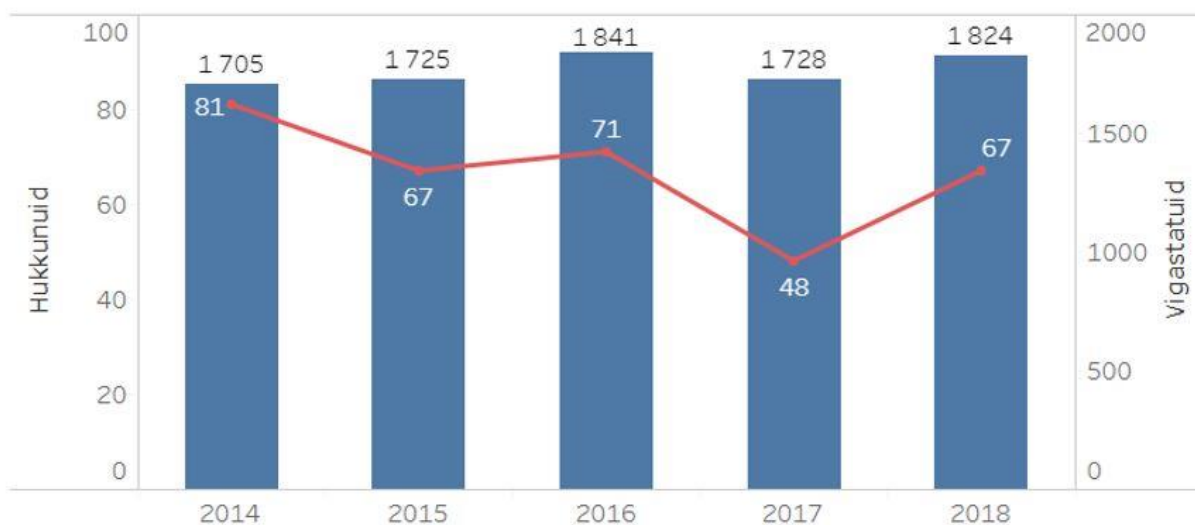
2018. aastal toimus 1 464 inimkannatanuga liiklusõnnetust, milles hukkus 67 ja sai vigastada 1 824 inimest (**Error! Reference source not found.**). Viie aasta jooksul ei ole inimkannatanuga liiklusõnnetuste ega neis vigastatute osas märgatavat muutust olnud. Keskmiselt juhtus 2018. aastal päevas 4 õnnetust ja viga sai 5 inimest. Kokku oli ainult 16 päeva, mil keegi liikluses viga ei saanud.

<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>

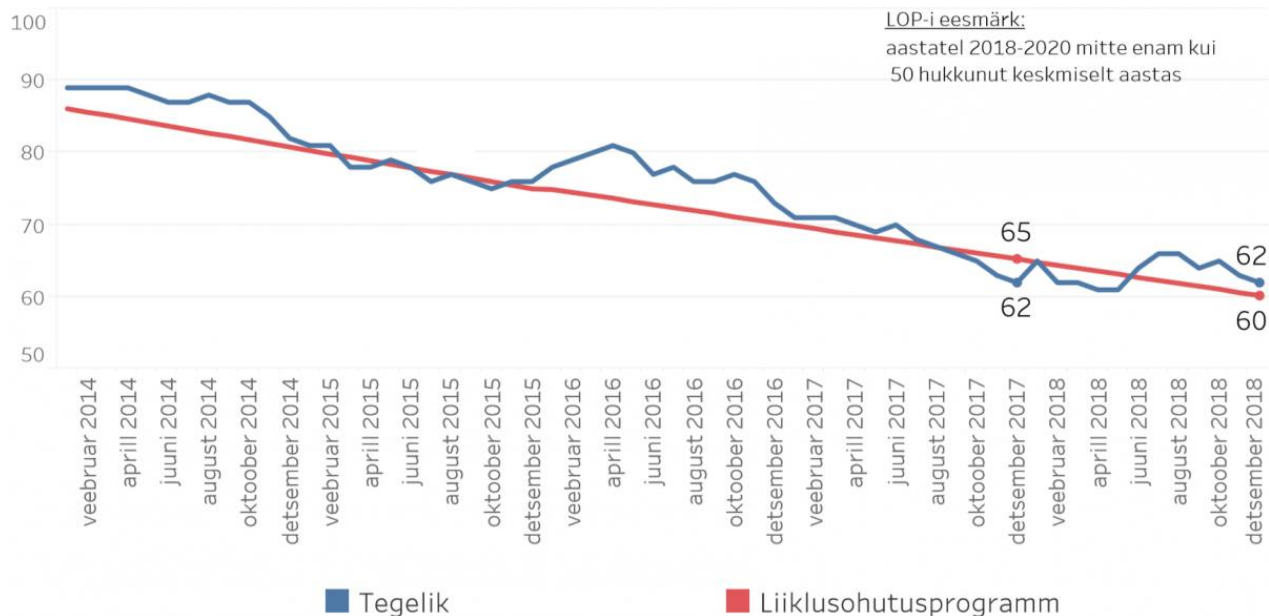
<sup>3</sup> LOP elluviimiskava aastateks 2016-2019 <https://www.mnt.ee/et/liikleja/liiklusohutusprogramm-2016-2025>

Kui 2017. aastal vähenes hukkunute arv, siis 2018. aasta alguses oli selge, et liiklusohutuse olukorra paranemisest on siiski vara rääkida. Kahjuks kasvaski 2018. aasta hukkunute arv varasemaga sarnasele tasemele.



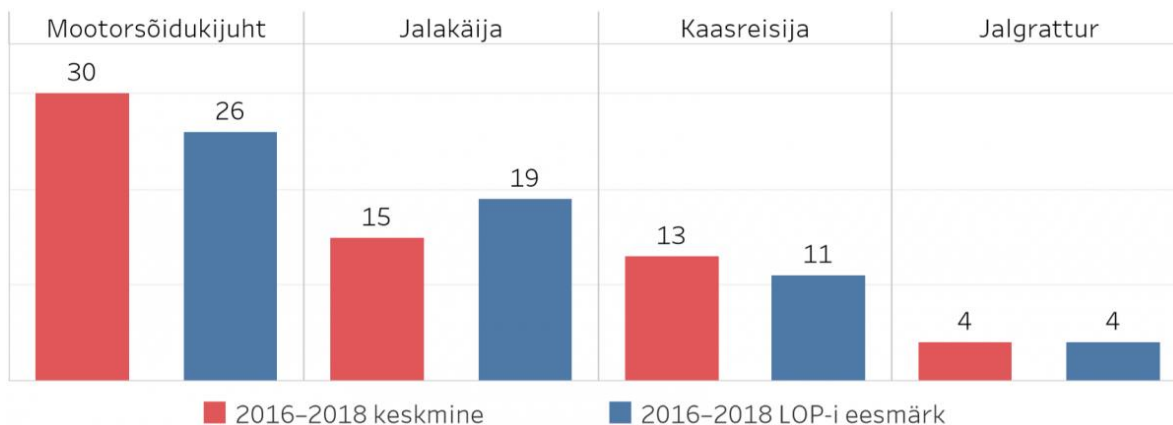
Joonis 1. Aastatel 2014 – 2018 Eestis toimunud liiklusõnnetustes hukkunud ja vigastatud.

**Liikluses hukkunute arvu vähendamine.** Eesmärgiks seati, et aastate 2016 – 2018 keskmisena ei hukkuks liikluses mitte enam kui 60 inimest. Kolme aasta (2016 – 2018) keskmisena hukkus liikluses 62 inimest.



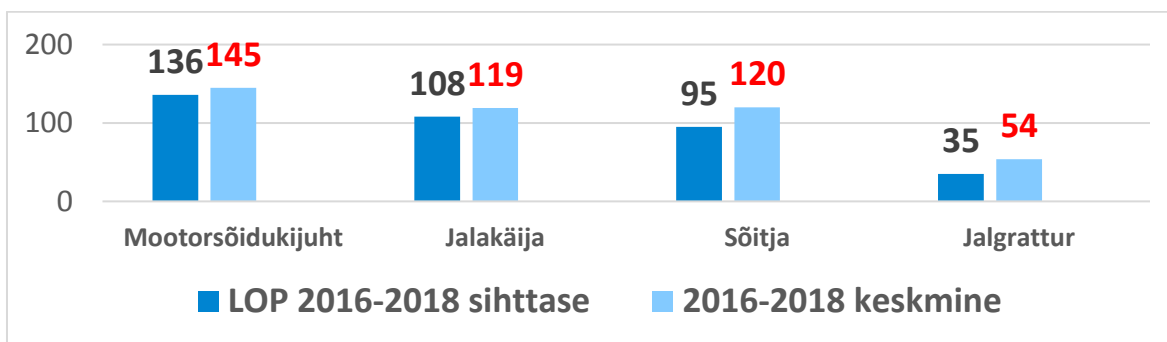
Joonis 2 . Hukkunute arvu muutus ja LOPi vahe-eesmärk.

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



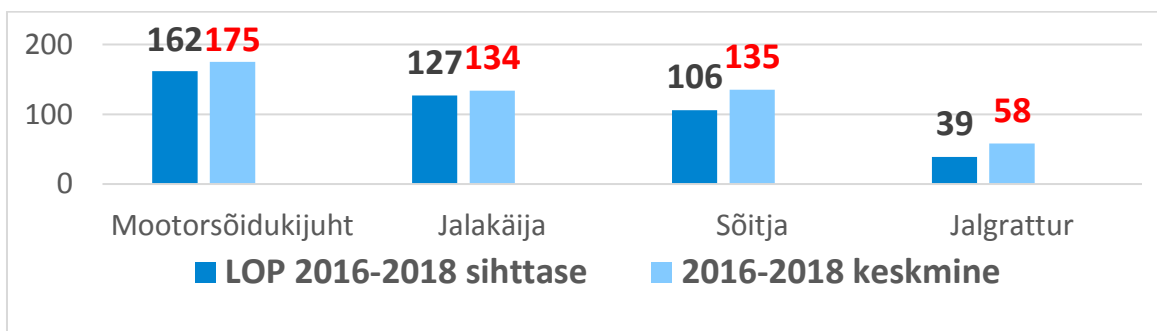
Joonis 3. Hukunud liikluses osalejate lõikes.

**Liikluses raskesti vigastada saanute arv.** Raskesti vigastada saanute<sup>4</sup> osas seati eesmärgiks, et aastate 2016 – 2018 keskmisena ei saaks liikluses vigastada mitte enam kui 374 inimest. Kolme aasta (2016-2018) keskmisena tekitati rasked kehavigastused 424-le inimesele. Keskmise raskesti vigastada saanute arv kujunes piirarvust suuremaks kõigi liiklejate kategooriate osas.



Joonis 4. Raskesti vigastada saanud osalejate lõikes.

**Liikluses hukkunute ja raskesti vigastatute koguarv.** Perioodi 2016-2018 aasta keskmiseks liikluses hukkunute ja raskesti vigastada saanute koguarvuks kujunes 486, mis ületas 52 võrra kolmeaastase perioodi maksimaalset mõõdikut.

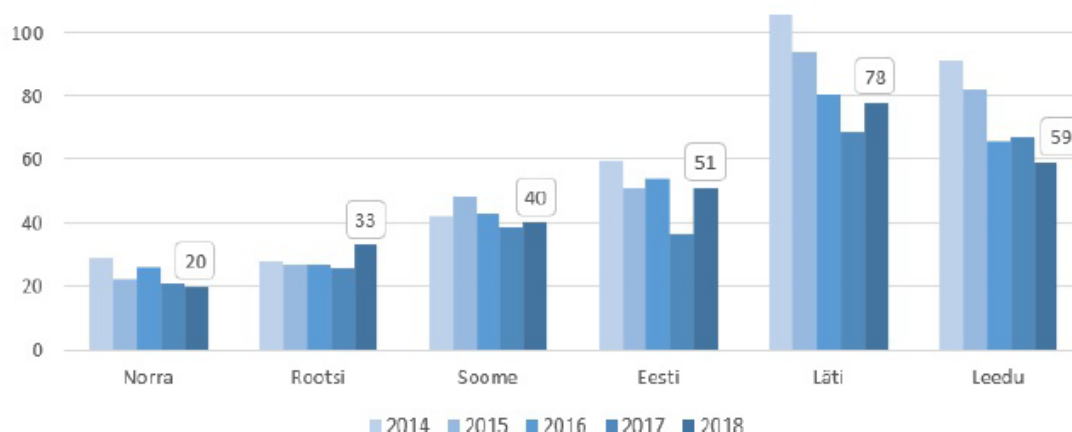


Joonis 5. Hukkunute ja raskesti vigastatute koguarv.

**Hukkunute arv miljoni elaniku kohta lähiriikides.** Lisaks Eestile halvenes liiklusohutusalane olukord ka Rootsis, Soomes ja Lätis. Kui Eestis hukkus miljoni elaniku

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

kohta 51 inimest, siis Norras oli vastav näitaja 20. Läti ja Leeduga võrreldes oleme liiklusohutuse seisukohalt paremal positsioonil.



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

**Liiklejate ohutusalase teadlikkuse tõus ja liiklusohutuse areng.** Muutuse hindamiseks on LOPis fikseeritud valdkonna indikaatorite algtasemed ja kirjeldatud oodatavad sihttasemed. Punasega on (vt Tabel 1) markeeritud indikaatorid, mille 2018. aasta arengusuunad või kiirus ei vastanud oodatud trendile.

Hinnatav valdkond	Indikaator	Algtase 2014	2016	2017	2018	Sihttase 2025
Liikleja	Mobiiltelefoni kasutamine autojuhtimise ajal	70% K <sup>5</sup>	71%	72%	69%	50%
Liikleja	Mootorsõidukijuhi poolt keelava fooritule (punane) nõude eiramine	42% V <sup>6</sup>	34%	14%	14%	32%
Liikleja	Jalakäija poolt keelava fooritule (punane) nõude eiramine	11% V	10%	16%	10%	8%
Liikleja	Jalakäijale tee andmine reguleerimata ülekäigurajal	74% V	64%	59%	60%	90%
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – mootorsõidukijuht	95% K	96%	97%	97%	Ei lange
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – sõitja esiistmel	97% K	97%	96%	95%	Ei lange
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – sõitja tagaistmel	81% K	82%	77%	85%	90%
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – lapsed	95% K	96%	96%	98%	Ei lange
Liikleja	Turvavöö kinnitamine bussis – sõitjad turvavööga varustatud istekohal	23% K	34%	51%	43%	60%
Liikleja	Jalgrattakiivri kasutamine alla 16-aastaselt	69% K	88%	75%	80%	80%
Liikleja	Jalgrattakiivri kasutamine täiskasvanul	22% K	32%	25%	29%	40%
Liikleja	Jalakäijahelkuri kandmine – lapsed	93% K	97%	98%	86%	95%
Liikleja	Jalakäijahelkuri kandmine – täiskasvanud	66% K	84%	86%	87%	70%
Liikleja	Lubatud sõidukiiruse ületamine asulas	72% K	68%	49%	44%	35%
Liikleja	Lubatud sõidukiiruse ületamine (üle 5 km/h) põhiteel	45% K	30%	32%	30%	30%
Liikleja	Lubatud sõidukiiruse ületamine (üle 5 km/h) väiksemal teel	37% K	21%	24%	20%	30%
Liikleja	Mootorsõiduki joores juhtimine liiklejate hinnangul	13% K	7%	3,1%	1,6%	7%
Liikleja	Sõidueksami esimesel katsel läbinute protsent	58,5%	57,9%	57,8%	50,9%	68%
Keskfond	Täiendava keskpõrde paigaldamine riigiteel (km)	0	8,8	13,1	24	82
Keskfond	Täiendava külgpõrde paigaldamine riigiteel (km)	0	39,3	14,5	25	80
Keskfond	Täiendava keskpõrde kiiruse kilometraaz riigiteel	0	221	128	102	1500
Keskfond	Täiendav kergliiklusteede kilometraaz	0	46,4	85,6	11	60

<sup>5</sup> K – küsitlusuuring.

<sup>6</sup> V – vaatlusuuring.

Sõiduk	Üle 10 aasta vanuste liicluses osalevate sõidukite osakaal	52,8%	51,7%	60,9%	62,1%	50%
Sõiduk	M1-kategooria mootorsõiduki (sõiduauto) tehnöülevaatuse esimesel korral läbinute protsent	89,9%	87,9%	87,3%	84,2%	85%
Sõiduk	M3 (buss) tehnöülevaatuse esimesel korral läbinute protsent	87,8%	87,5%	90,1%	84%	85%
Sõiduk	N2-kategooria mootorsõiduki (veoauto 3,5–12 tonni) tehnöülevaatuse esimesel korral läbinute protsent	89,3%	86,9%	86,1%	81,2%	85%
Sõiduk	N3-kategooria mootorsõiduki (veoauto üle 12 tonni) tehnöülevaatuse esimesel korral läbinute protsent	90%	87,5%	87,1%	84,6%	85%

Tabel 1. Liiklejate käitumise, liikluskeskkonna ja sõidukite tehnilise seisundi algeis, 2016.-2018. aasta arengud ja eeldatav sihttase.

Täpsem ülevaade liiklusohutuse olukorrast 2018. aastal on toodud Maanteeameti ning Politsei- ja Piirivalveameti kokkuvõttes „Liiklusaasta 2018“ <https://www.mnt.ee/et/ametist/liiklusaasta-2018>.

### 3. LOP elluviimiskava tegevuste täitmine 2018. aastal

LOP elluviimiskavas aastaks 2018 planeeritud kõigist tegevustest täideti 68 kavandatud mahus, 35 tegevust rakendati osaliselt või planeeritust väiksemas mahus ja 10 tegevust ei täidetud või lükati edasi. Kasutades värviskaalat, on iga valdkonna kohta esitatud lühülevaade.

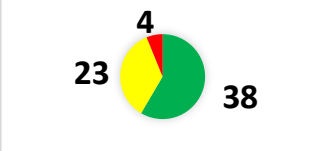
Värv	Tähendus
	Tegevuse rakendus vastab planeeritud tähtaegadele ja rakendamise mahtudele. Tegevuse näitaja seis vastab täies mahus planeeritule.
	Tegevust rakendati osaliselt, planeeritust väiksemas mahus ja/või hiljem. Alustati eeltöid, kuid lõpptulemust või aruandluse perioodiks kavandatud vahetulemust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

Tabel 2. Tegevuste täitmise hindamise skaala.

#### 3.1. VALDKOND: Vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja

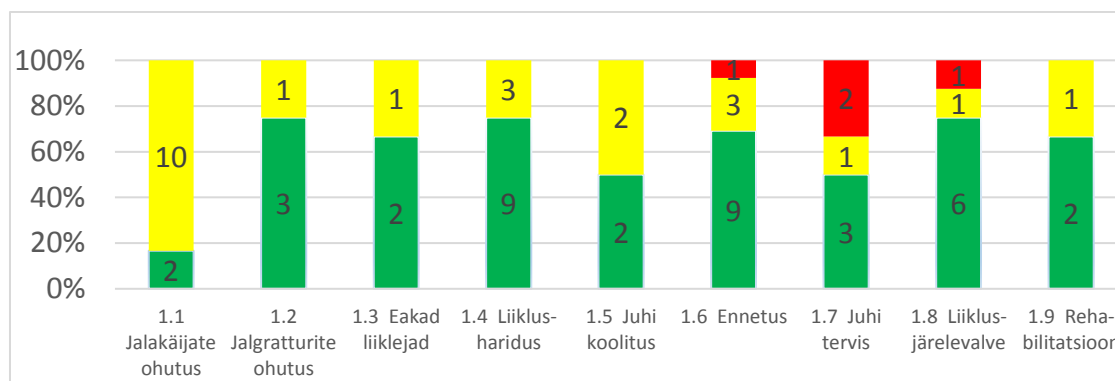
Meetmed keskenduvad kahele erinevale aspektile – neist üks on seotud liikleja mõttemaailma ja arusaamadega ning teine liikluskeskkonnaga. Liiklusohutusalauste koolituste ja teavituste kaudu suunatakse tegevused eelkõige liiklejate riskikäitumise (alkoholi või narkootikumede tarvitamine, juhtimisõigusega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

<b>EESMÄRK:</b> Vähenenud on 3 aasta keskmine liiklussurmade arv	
<b>KAVANDATUD MEETMED JA NENDE INDIKAATORID</b>	
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;	1.1. 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

1.8. Liiklusjärelvalve; 1.9. Rehabilitatsioon.	1.6. Ohutud liiklusharjumused ja hoiakud on paranenud 1.7. Liikluses osalevate puuduliku juhtimisvõimekusega isikute arv on vähenenud 1.8. Liiklusreeglite täitmine on paranenud 1.9. Rehabilitatsioonimeetmete süsteem on välja töötatud ja tegevusi viiakse ellu
HINNANG VALDKONNA TEGEVUSTE TÄITMISELE	

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

18st liiklejate ohutusalase teadlikkuse tõusu ja liiklusohutuse arengu indikaatorist on 14 algtasemega (2014) võrreldes paremad. Nii on küsitlusuuringute andmetel tõusnud bussis turvavöö kinnitamine turvavööga varustatud istmekohal ja jalgrattakiivri kasutamine alla 16-aastastel ning mootorsõiduki joores juhtimine on liiklejate hinnangul langenud. Samal ajal on mitme indikaatorite seis algtasemest madalam: jalakäijale tee mitte andmine reguleerimata ülekäigukohal, lastel jalakäijahelkuri mittekandmine, sõidueksami esimesel katsel läbisaanute protsent.






Joonis 7. Hinnang valdkonna meetmete tegevuste täitmisele.

Jalakäijate ohutuse tagamiseks täiendati määruse "Tee seisundinõuded" talvise hoolduse nõuete osas. Muudatused jõustusid 5.11.2018. TEN-T võrku kuuluvatel teedel ehitati välja 14 km kergliiklusteid ning 1 jalgteetunnel. Realiseeriti kõik jalgratturite ohutuse tagamiseks kavandatud tegevused. Samuti suur osa liiklushariduse meetmesse kavandatud tegevustest. Jalgratturi ja jalgratta parema märgatavuse tagamiseks viidi läbi 69 erinevat koolitust ja üritust. Samuti toimus 172 koolitust koolieelsete lasteasutuste ja üldhariduskoolide õpetajaskonnale, kus osales kokku 2345 õpetajat. Spetsiaalselt eakatele kergliiklejatele korraldati 128 koolitust, infopäeva ja teavitustegevust, millega jõuti 1,9% eakateni. Korraldati 11 spetsiaalset koolitust eakatele autojuhtidele. Alustati II hooaja liiklusteemalise telesaate „Punane sekund“ tootmisega. Järelevalve meetme tegevustest väärivad esiletõusmist täiendavate vahendite taotlemine kaheksa mobiilse kiiruskaamera soetamiseks. Laiendati järelkoolitust alkoholi mõju all mootorsõidukit juhtinutele ja alustati kriminaalses joores esmakordselt kuriteo toime pannud süüdlastele kohtuliku karistuse alternatiivina võimaluse pakkumist läbida kriminaalmenetluse tingimuslikul lõpetamisel joores juhtidele mõeldud rehabilitatsiooniprogramm. Kui 2017 aastal oli KrMS § 202 lg 2 p 4 alusel kriminaalmenetluse lõpetamised 105, siis 2018. aastal juba 563.

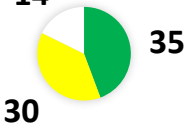
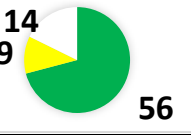
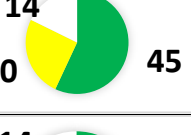

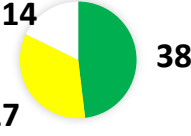
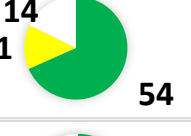

Elluviimiskava nägi kohalikele omavalitsustele ette 9 tegevust jalakäijate ja jalgratturite ohutuse parandamiseks. 2018. aastal jõustunud haldusreformi tulemusel vähenes omavalitsuste arv 213-lt 79-le.

Kokkuvõtte koostamise käigus küsiti kõigilt omavalitsustelt tagasisidet 2018. aastal rakendatud liiklusohutusala tegevuste kohta. Päringutele vastas 65 e 85 % omavalitsustest. 11 omavalitsust ei reageerinud ka korduvale andmete esitamise palvele. Nende 11 omavalituse pindala on 6059 km<sup>2</sup> ja seal elab üle 100 000 inimese e 7,5 % elanikkonnast. Teist aastat järjest jätsid andmed edastamata Rae vald, Viru-Nigula vald, Tori vald, Põhja-Sakala vald ja Kambja vald. Väikesaartel paiknevatelt omavalitsuselt (Kihnu, Ruhnu, Vormsi) andmeid ei küsitud. Kasutades kolmevärvilist skaalat, kajastati iga tegevuse rakendamist omavalitsustes.

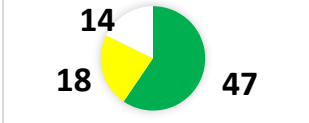
Värv	Tähendus
	Tegevused viidi ellu
	Tegevusi ei teostatud
	Andmed ei olnud kättesaadavad (N/A)

Tabel 4. Tegevuste täitmise hindamise skaala.

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

1.1.1	Asulates sõidutee ja raudtee ületuskohtade (ülekäigukoht, raudtee ülekäigukoht, reguleerimata ja reguleeritud ülekäigurada) rekonstrueerimisel, ümberehitamisel ja rajamisel erinevat tüüpi lahenduste sobivuse analüüsimine	
1.1.2	Jalakäijat liikluses hästi eristada võimaldava valgustuse rajamine	
1.1.3.1	Õuealade ning piiratud kiirusega tänavate liiklusruumi kujundamisel tingimuste loomine sobiva ja ohutu sõidukiiruse valikuks	
1.1.3.2	Jalakäijate ohutust tagava kiirusrežiimi kavandamine ja sõidukiliikluse rahustamise abinõude vajadusepõhine rakendamine piirkiirusest kinnipidamise tagamiseks kohaliku omavalitsuse teedel	
1.1.5	Jalakäijate ohutuse tõstmine asulavälisel teel sõidutee ületamiseks suurema jalakäijaliiklusega kohtades	
1.1.6.2	Liiklusohutlikesse kohtadesse kergliiklusteede kavandamine ja rajamine (KOV-i teed)	
1.2.1.2	Jalgrattaga liiklemise vajadusele vastava ja ohutust tagava taristu planeerimine ja väljaarendamine KOV-i teedel	



2.4.4	Liikluskorralduse ja liiklusohutuse perioodiline kontrollimine lasteasutuste ümbruses	
-------	---	---

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

On positiivne, et leiti võimalus eraldada 2018. aasta MKM-i valitsemisala kuludest sihtotstarbelist toetust tegevuste 1.1.7.1 -1.1.7.4 (teeületuskohtade ohutumaks ehitamine) elluviimiseks järgnevalt:

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

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

#### Rakendamata tegevused:

Meede	Tegevus	Vastutaja	Tegevus	Selgitus
Ennetus	1.6.12	MKM/MA	Rendisõidukitesse paigutatava võõrkeelse liiklusohutuslase infomaterjali väljatöötamine	
Juhitervis	1.7.6	MKM/MA	Uuringu läbiviimine kutseliste sõidukijuhtide tervisekontrolli süsteemi uuendamise ja täiendamise vajadust selgitamiseks	Vajadus langes ära. SoM käivitas tehnilise lahenduse arendused.
Juhitervis	1.7.3.2	SoM	Mootorsõidukijuhi erakorralisse ja täiendavasse tervisekontrolli suunamiseks rakendusaktide loomine ja olemasolevate täiendamine	Teostatakse peale seadusemuudatuse ettepanekute (MKM vastutusala) koostamist
Liiklus-järelevalve	1.8.6.2	SiM/PPA	Alkoholihoobe kontrolli meetme "Kõik puhuvad" meetodika koostamine	PPA ei pea meetodika koostamist vajalikuks. Tegevus soovitakse elluviimiskavast välja arvata.

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

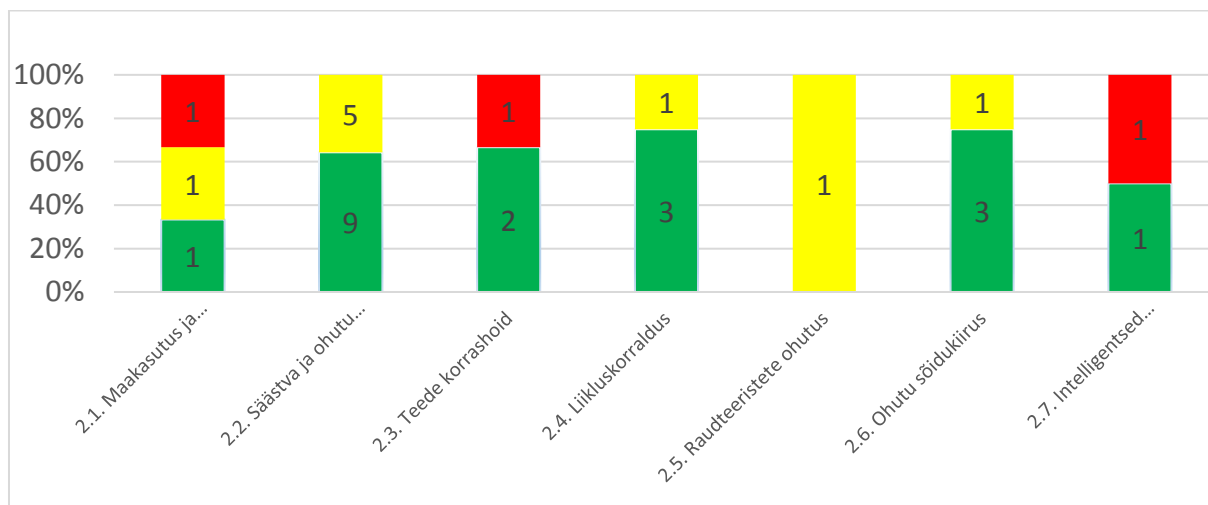
### 3.2. VALDKOND: Ohutu liikluskeskkond

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 7 sihtsuunitlusega meedet.

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

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

Edenemist näitasid 2 liiklusohutuse indikaatorit: 25 km (eesmärk 8 km) täiendava külgsuuna ja 24 km (eesmärk 15 km) täiendava kesksuuna paigaldamine riigiteedele. Kavandatust vähem kanti teekattele keskpõristit.



Joonis 8. Hinnang valdkonna meetmete tegevuste täitmisele.

24 kilomeetri ulatuses ehitati 2+2 ja 2+1 teedele keskpõrist vastassuunda kaldumise ja laupkokkupõrgete vältimiseks, 25 kilomeetrit paigaldati külgsuuna teelt väljasõitmisega ning ühesõidukiõnnetuste vältimiseks ja 102 kilomeetrit kandi teedele keskpõrist vastassuunda kaldumise ennetamiseks. Lõpetati nelja 2+1 ristlõikega ja eraldatud sõidusuundadega teelõigu ehitus. Laagri-Ääsmäe 4 2+2 teelõigul ja Pärnu Papiniidu sillal võeti kasutusse muutuva teabega liiklusmärgid, mis võimaldab lubatud sõidukiiruse viia sõltuvusse tee- ja ilmastikuoludest. Jätkati liiklusohutlike kohtade objekti protsessi täiendamise ning pikemaajalise ohustamise kava koostamisega. Ohutuks muudeti 54 liiklusohutlikku kohta kogumaksumusega 7,8 miljonit eurot.

#### Rakendamata tegevused:

Meede	Tegevus	Vastutaja	Tegevus	Märkus

Maakasutus ja teedevõrgu planeerimine	2.1.3	MKM/MA	Harju, Rapla, Pärnu, Järva, Jõgeva, Tartu ja Ida-Viru maakonnas koostatud ning kehtestatud põhiteede nr 1, 2 ja 4 trassikoridoride asukoha määramiseks koostatud teemaplaneeringute liiklusohutusele avalduva mõju hindamine	Täiendavat teemaplaneeringute liiklusohutusele avalduva mõju hindamist teostatud ei ole
Teede korrashoid	2.3.6.2	MKM	Vastavalt analüüsile suvise haardeteguri kehtestamine Eestis rajatavatele maanteedele	Tegevus on seotud meetmega 2.3.6.1, mille kohaselt pidi Maanteeamet esitama 2016. aastal vastava ettepaneku. Kuna vastavat ettepanekut ei laekunud, siis ei ole kavandatud ka tegevusi suvise haardeteguri kehtestamiseks õigusaktis. Antud tegevus on Maanteeameti 2019 tööplaanis
Intelligentsed transpordisüsteemid	2.7.5	MKM/MA	Erinevaid transpordiliike kombineeriva reisiplaneerija arendamine	Hanke läbiviimise venimise tõttu möödus rahastusotsuse kuupäev. Tähtaja pikendamist ei taotletud.

Tabel 8. 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.

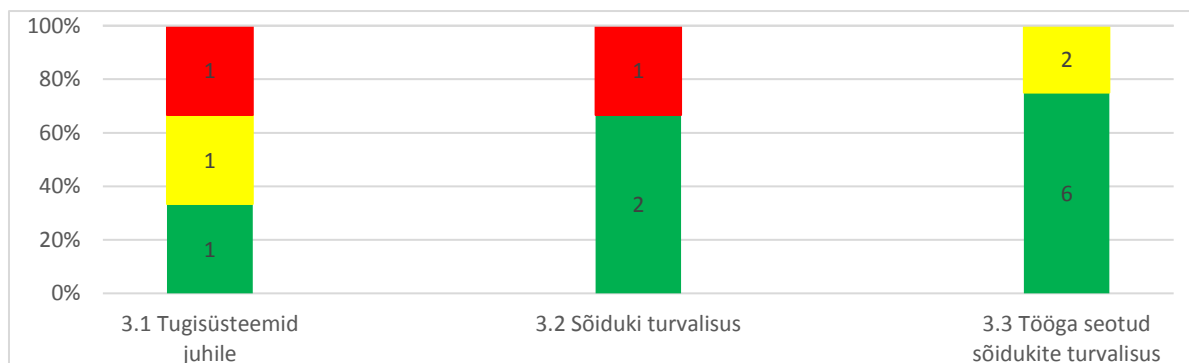
<b>EESMÄRK: Ohutuse ja transpordi toimivus on paranenud</b>	
<b>KAVANDATUD MEETMED JA NENDE INDIKAATORID</b>	
3.1. Tugisüsteemid juhile;	3.1. Juhiabisüsteemide kasutuselevõtt on laienenud
3.2. Sõiduki turvalisus;	3.2. Liikluses osalevad turvalisemad sõidukid
3.3. Tööga seotud sõidukite turvalisus.	3.3.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

Tabel 9. Valdkonna ohutu sõiduk eesmärk, meetmed, indikaatorid ja hinnang täitmisele.

Kõik ohutu sõiduki indikaatorid näitasid tagasilangust ja olid madalamad kui 2014. aastal fikseeritud algtaase.

Tähelepanu oli sõiduki tehnilise seisukorra ja turvalisusnõuete kontrollil, kommertsvedusid teostavate sõidukite ohutusel ning ettevõtja kohustuste ja vastutusega seonduval. Tõhustati järelevalvet mootorsõidukite tehnilise ülevaatuse kvaliteedi üle. 01.07.2018. võeti ülevaatuspunktides kasutusele kaamerad, tänu millele kasvas Maanteeameti menetletud järelevalve kontrollide arv II poolaastal 67%. Ülevaatuspunktid avastasid 21% rohkem puuduseid sõidukitel peale kaamerate paigaldamist. Avaliku liiniveo hangete hindamiskriteeriumites arvestatakse alkoluku ja turvavööde olemasoluga. Tööinspeksioon

jätkas riskipõhist töö- ja puhkeaja nõuete rikkumisega seotud ettevõtete profileerimist ja kontrollide läbiviimist. Tõsteti kontrollitavate allutatud veondusettevõtete aastast kontrollmahu ja tööpäevade kontrollimise mahtu. Üle Euroopalisse TEN-T-võrku kuuluvatele teedele alustati kahe täiendava parkala rajamist, tagamaks tõhusamat kommertssõidukite kontrolli teostamist.



Joonis 9. Hinnang valdkonna meetmete tegevuste täitmisele.

#### Rakendamata tegevus:

Meede	Tegevus	Vastutaja	Tegevus	Märkus
Tugisüsteemid juhile	3.1.1.2	MKM/MA	Kuluefektiivsuse korral Euro NCAP-i eestikeelse veebirakenduse loomine	Euro NCAP keeldus koostööst enne sisulise läbirääkimise võimaluse tekkimist.
Sõiduki turvalisus	3.2.4	MKM/MA	Uute elektri-, gaasi- ja (elektri)hübriidmotoritega sõidukite ohutusjuhendite avaldamine	Sõidukite esindused ei olnud võimelised kõikidele registreeritavate sõidukitele lisama ohutusjuhendeid. Algandmete puudumise tõttu projekt peatati.

Tabel 10. Valdkonna ohutu sõiduk rakendamata tegevus.

### 3.4. VALDKOND: Liiklusohutust toetavad tegevused

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

Tabel 11. 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. Vaatama haldusreformi rakendamise uude olukorrale ja maavalitsuste likvideerimisele käivitus maakondlike liikluskomisjonide regulaarne tegevus üheksas maakonnas.

#### Rakendamata tegevus:

Meede	Tegevus	Vastutaja	Tegevus	Märkus
	4.1.1	2018. a asutus, kes	Regionaalsete liiklusohutusprog-	Haldusreformi järgselt uusi regionaalseid liiklusohutusprogramme koostatud ei ole

		täidab ülesannet MV asemel	rammide koostamine	
--	--	----------------------------------	-----------------------	--

Tabel 12. Valdkonna liiklusohutust toetavad tegevused rakendamata tegevus.

## 4. Kokkuvõte

4.1. Liiklusohutusprogrammi eesmärk kolme aasta (2016-2018) keskmise liiklussurmade arvu vähenemise osas jäi täitmata. Eesmärkide täitmine liikluskeskkonna ohutumaks muutmise osas vastas 61% ulatuses ettenähtud tähtaegadele ja mahtude, 29% täideti osaliselt ja 10% jäi täitmata. Eesmärkide täitmine ohutuse ja transpordi toimivuse parandamise osas vastas 64% ulatuses ettenähtud tähtaegadele ja mahtudele, 22% täideti osaliselt ja 14% jäi täitmata.

4.2. Kolme aasta (2016-2018) keskmisena hukkus 62 (LOP järgne piirarv 60) liiklejat. Kuigi eesmärgid hukkunute arvu vähendamiseks jalakäijate ning jalgratturite osas täideti, kujunesid 3-aasta keskmised hukkunud mootorsõidukijuhtide ja sõitjate arvud piirarvust kõrgemateks.

4.3. Kolme aasta (2016 – 2018) keskmisena sai liikluses raskesti vigastada 424 (piirarv 374) inimest. Jalakäijaid sai raskesti vigastada 119 (piirarv 109), jalgrattureid 54 (piirarv 35), sõitjaid 120 (piirarv 95) ja mootorsõiduki juhte 145 (piirarv 136).

4.4. Kolme aasta (2016-2018) hukkunute ja raskesti vigastada saanute keskmiseks kujunes 486, mis ületas 52 võrra perioodi mõõdikut (434).

4.5. Liiklusohutusprogrammi elluviimiskavas 2018. aastaks kavandatud tegevustest täideti täies mahus 60%, 31% tegevustest täideti osaliselt, 9% tegevustest jäi täitmata või lükkusid edasi.

4.6. Täies mahus realiseeritud tegevuste tegelik kulu oli 1 312 000 € (prognoos 1 587 000 €). Lisaks taotleti 800 000 € RES-is kajastamata tegevuse (1.8.18.2 Mobiilse kiirusemõõtesüsteemi hankimine) elluviimiseks. Täitmata tegevuste prognoositav maksumus oli 72 000 €.

4.7. Lähtudes senistest muutustest hukkunute arvus, liiklusohutusprogrammis toodud tegevustest, senist praktikast kavandatud tegevuste elluviimisel ning vahe-eesmärgi saavutamiseks jäänud suhteliselt lühikesest ajast on pigem tõenäoline, et Transpordi arengukavas 2020. aastaks seatud sihttasemeid ei saavutata. Eesmärgi täitmine eeldaks, et hukkunute arv ei oleks 2019. aastal suurem kui 50 ja 2020. aastal mitte enam kui 33. Liiklusohutuse olukorra nii järsk muutus ainult LOP tegevuste tagajärjel ja ilma riskikeskkonna olulise muutuseta (nt kütusehindadest või majanduskeskkonnast tulenev liiklussageduse märgatav vähenemine vms) on ebatõenäoline.

4.8. Tegevustega tähtaegselt mittealustamine ja algselt planeeritud tegevustest loobumine võib kogumis oluliselt mõjutada LOPi 2025. aasta sihtasemete saavutamist.

## 5. Ettepanekud

5.1. Elluviimiskava tegevused kajastada identses sõnastuses vastutava osapoole tööplaanis.

5.2. 2018. aastaks planeeritud tegevused, mida ei täidetud, rakendati osaliselt, planeeritust väiksemas mahus ja/või hiljem realiseerida ettenähtud mahus 2019. aasta jooksul.

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

5.3.1. Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonil võtta seisukoht PPA tegevuse 1.8.6.2 „Alkoholijoobe kontrolli meetme "Kõik puhuvad" meetodika koostamine“ elluviimiskavast välja arvamise osas.

5.4. Raske vigastuse määratlemise meetodikat täpsustati. Täpsustatud meetodikaga ei loeta raskesti vigastatuteks neid, kelle haiglas viibimine ei olnud seotud otseselt liiklusõnnetusega. Täiendavat filtrit rakendades vähenes perioodil 2015-2018 24h või rohkem haiglas viibinute arv iga aasta kohta keskmiselt 9,3%. Muutus tõi kaasa raskesti vigastatute sihtasemete arvuliste näitajate vähenemise 9,3% võrra.

5.4.1. Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonil võtta seisukoht Liiklusohutusprogramm 2016-2025 kõigi raskete vigastatute sihtasemete arvuliste näitajate vähendamiseks 9,3% võrra, ümardades arvud täisväärtusele.

5.5. 2020. a seatud vahe-eesmärkide realiseerimiseks rakendada viivitamatult kõiki kavandatud kiiresti rakendatavaid ja mõjuvad tegevusi (eelkõige mobiilsed kiiruskaamerad). Vastutavatel ministeeriumidel vaadata üle oma võimalused ning kaaluda seni planeerimata kiire mõjuga tegevustega alustamist.