

Vabariigi Valitsuse korralduse „Liiklusohutusprogrammi 2026–2035 heakskiitmine“ eelnou seletuskiri

1. Sissejuhatus

Liiklusseaduse § 5 sätestab aja- ja asjakohase liiklusohutusprogrammi olemasolu vajaduse, mille eesmärgiks on meetmete efektiivsem rakendamine liiklusohutuse järjepidevaks tõhustamiseks ja liiklusõnnetustes hukkuvate ja vigastada saavate inimeste arvu pidevaks vähendamiseks. Liiklusseaduse § 3 lõike 1 kohaselt töötab riikliku liiklusohutuspoliitika välja Vabariigi Valitsus. „Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035“ peab vajalikuks liiklusohutusprogrammi elluviimist ja meetmete rahastamist riigieelarvest¹. 24. mail 2025 kinnitatud Eesti Reformierakonna ja Erakond Eesti 200 koalitsioonileppe 2025–2027 punkt 326 seab eesmärgiks uue liiklusohutusprogrammi vastuvõtmise, mille prioriteediks on targem järelevalve, turvalisemad teed ja liikluskäitumise muutused.

Liiklusohutusprogramm 2026–2035 (edaspidi LOP35) on eelmise samanimelise programmi jätk, mis seab liiklusohutuse sihid järgneviks kümneks aastaks. Programmi põhifookuses on hukkunute ja raskesti vigastada saanutega liiklusõnnetuste vähendamine, et 2050. aastaks saavutada siht – liiklussurmadeta Eesti.

LOP35 eelnõu on valminud Transpordiameti juhtimisel. Protsessi kaasati asjassepuutuvad ministriumid, organisatsioonid, erialaliidud, kõrgkoolid, valdkonnaekspertid, teenusepakkujad ning läbi avaliku kaasamise liiklejad ning vabakondade esindajad. Vabariigi Valitsuse korralduse eelnõu ja seletuskirja koostasid Kliimaministeeriumi teede- ja raudteosakonna peaspetsialist Mait Klein (tel: 625 6379, e-post: mait.klein@kliimaministeerium.ee), Transpordiameti liiklusohutuse osakonna juhataja Maria Pashkevich (tel: 5304 7411, e-post: maria.pashkevich@transpordiamet.ee) ja liiklusohutuse strateegialoome juht Alo Kirsimäe (tel: 5030 691, e-post: alo.kirsimae@transpordiamet.ee).

2. Eelnõu sisu

Eelnõuga kinnitatakse „Liiklusohutusprogramm 2026–2035“.

Liiklusohutusprogramm on riikliku liiklusohutuspoliitika dokument, mille koostamise kohustus tuleneb liiklusseadusest. Vabariigi Valitsuse liikluskomisjon programmi heaks kiitmisel otsustas selle esitada kinnitamiseks Vabariigi Valitsusele² ning ka Eesti Reformierakonna ja Erakond Eesti 200 sõlmitud koalitsioonileppe 2025–2027 p 326 näeb ette programmi kinnitamise.

Programm koosneb kahest eraldiseisvast osast. Tekstiosast, mis katab ära kogu programmi kestuse (2026–2035), ja igal aastal uuendatavatest nelja-aastase kaetusega elluviimiskavadest. Võib eeldada, et igal aastal lisandub täiendavaid tegevusi ning tuleb teha muudatusi olemasolevates. Elluviimiskava kooskõlastatakse ministriumitega, kes panustavad

¹ Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 lk 21
(<https://www.valitsus.ee/sites/default/files/documents/2021-11/Transpordi%20ja%20liikuvuse%20arengukava%202021%E2%80%932035.pdf>)

² Vabariigi Valitsuse liikluskomisjoni 17. juuni 2025. a koosoleku protokoll nr 68

programmi rahaliselt või toetavate tegevustega ning selle kinnitab Vabariigi Valitsuse liikluskomisjon.

Programm koosneb 6. peatükist.

1. Programmi strateegiline raamistik

Esimeses peatükis antakse ülevaade LOP35 väljatöötamise ja elluviimise aluseks olevatest olulistest Euroopa Liidu ja siseriiklikest arengukavadest ning strateegilistest dokumentidest.

2. Liiklusohutusprogrammi eesmärk

Programmi teise peatükiga seatakse liiklusohutusprogrammi strateegiline eesmärk ning alaeesmärgid. Liiklusohutusprogrammi eesmärk on liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine selliselt, et aastate 2033–2035 keskmisena ei hukkuks liikluses üle 22 inimese ja raskesti vigastatute arv ei ületaks kolme aasta keskmise väärtustena 272 inimest aastas. Raskesti vigastatuks loetakse isikut, kes viibis haiglaravil üle 24 tunni. Perioodi 2026–2035 eesmärk põhineb pikaajalisel strateegilisel eesmärgil, et aastaks 2050 saavutada siht – liiklussurmadata Eesti.

Lisaks strateegilisele eesmärgile näeb programm ette kaks laste ja linnalise liikluse ohutusega seotud ambitsioonikat alaeesmärki.

1. Alaeesmärk rõhuasetusega laste liiklusohutusele.
Alla 16-aastaste laste liiklussurmade viimine 2035. aastaks nullini.
2. Alaeesmärk rõhuasetusega liiklusohutusele asulates.
Asulaliikluses hukkunud jalakäijate arvu viimine 2035. aastaks nullini.

Strateegilised eesmärgid ja alaeesmärgid on kooskõlas Euroopa Liidu arengusuundadega, lähtutakse 2017. a Valletta deklaratsioonist³ ja 2018. a Euroopa Liidu poolt⁴ seatud eesmärgist, et 2050. a vähendada liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu liikluses võimalikult nulli lähedale.

Liiklusohutusprogrammi eesmärk, et aastate 2033–2035 keskmisena ei hukkuks liikluses üle 22 inimese, on ambitsioonikam, kui Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 ette näeb (30 hukkunut aastate 2033–2035 keskmisena). Liiklusohutusprogrammile seati ambitsioonikam eesmärk Vabariigi Valitsuse liikluskomisjoni poolt LOP35 lähteülesannet püstitades. VV liikluskomisjon kaalus kolme võimalikkus stsenaariumi. Esimene stsenaarium lähtus Euroopa Liidus seatud nullvisiooni eesmärgist, st et 2050. aastal ei hukkuks Eestis liikluses enam ühtki inimest. Selle alusel arvutati strateegiliseks eesmärgiks, et Eestis ei tohi hukkuda aastate 2033–2035 keskmisena enam kui 22 inimest. Teine stsenaarium nägi ette hukkunute ja raskesti vigastatute arvu vähenemise 50% võrra võrreldes aastate 2023–2025 keskmisega, mis tähendas hinnanguliselt mitte rohkem kui 33 hukkunut kolme aasta keskmisena. Kolmas stsenaarium lähtus sellest, et Eestis jätkub liiklusohutusala tegevus ligikaudu tänasega sarnases mahus ja täiendavaid meetmeid ei rakendata. Viimase stsenaariumi kohaselt oleks eeldatav hukkunute arv kolme aasta keskmisena 49. VV liikluskomisjon otsustas, et liiklusohutusprogrammi tulevikustsenaariumiks tuleb valida kõige ambitsioonikam eesmärk ehk olukord, kus meie liikluses ei hukuks enam kui 22 inimest aastate 2033–2035 keskmisena. Liiklusohutusprogrammi heakskiitmise järel viiakse Transpordi ja liikuvuse

³ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/et/pdf>

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018DC0293>

arengukavas 2021–2035 seatud eesmärk liiklusohutusprogrammiga vastavusse, kui Transpordi ja liikuvuse arengukava avatakse muutusteks.

LOP35 tulemuslikkuse hindamiseks võetakse kasutusele liiklusohutuse tulemusnäitajad, mis aitavad mõista liiklusohutust mõjutavaid tegureid, toetada tõenduspõhiste tegevuste rakendamist ja suunata ressursse valdkondadesse, kus riskid on kõrgemad ja senised arengud ei ole piisavad või mõju on kõige suurem. Tegevusnäitajad seatakse kaheksale põhilisele tegevussuunale: ohutu liikleja, ohutu kiirus, ohutu tee, ohutu sõiduk, ohutu töösõit, kiire ja tõhus abi pärast õnnetust, liiklusohutuse andmepõhine juhtimine ja kogukonna kaasamine liiklusohutusse.

3 Liiklusohutusprogrammi põhimõtted

Kolmandas peatükis kirjeldatakse liiklusohutusprogrammi põhimõtteid. LOP35 aluseks võetakse ohutu liiklussüsteemi põhimõte (ingl Safe System Approach), mis tunnistab inimlikku ekslikkust ja seab eesmärgiks, et ükski liiklusõnnetus ei lõpeks surma või raske vigastusega. Selleks tuleb kujundada andestav liiklussüsteem, mis suudab eksimusi taluda. Ohutu liiklussüsteem põhineb kuuel põhimõttel:

- 1) liikluses surma või raskesti vigastada saamine ei ole aktsepteeritav;
- 2) inimesed teevad vigu;
- 3) inimkeha on haavatav;
- 4) risk on ennetatav;
- 5) liiklusohutus on ühine vastutus;
- 6) ohutus on mitmekihiline.

Lähtudes ohutust liiklussüsteemist, võimaldab see liikuda reaktiivsest tegutsemisest ennetava, tervikliku ja pikaajalise visiooni suunas. See loob raamistiku, mis aitab vähendada hukkunute ja raskesti vigastatute arvu, toetada säästvat liikumist, parandada elukeskkonda ning vähendada tekkivat sotsiaalmajanduslikku kahju.

Ohutul liiklussüsteemil on omakorda kuus omavahel tihedalt seotud komponenti: ohutu ja säästlik ruumiline planeerimine, ohutu taristu, ohutu kiirus, ohutu sõiduk, ohutu liikleja ning õnnetusjärgne abi. Ohutu liiklussüsteemi kujundamisel on igapäevane vastutus liikluses tegutsemisel ja liikluse korraldamisel vältida inimese hukkamist ja raskesti vigastada saamist. Ükski inimene ei tohiks saada liikluses surma või raskelt vigastada, kui ta käitub ohutult, kasutab ohutut sõidukit, liigub ohutul kiirusel mööda ohutut teed.

4. Liiklusohutusprogrammi tegevussuunad

Programmi neljandas peatükis on täpsemalt lahti kirjutatud programmi tegevussuunad. Tegevussuunad algavad ohutu tee rajamiseks vajaliku maakasutuse, planeerimise ja projekteerimise põhimõtetest. Rõhutatakse, et ohutus tuleb integreerida planeerimise varasesse faasi, et vähendada vajadust hilisemate leevendusmeetmete järele. Oluliseks peetakse liikluse rahustamist ja vähemkaitstud liiklejate turvalisuse tõstmist.

Liikluskorraldus peab olema intuitiivne, keskkonda sobituv, eksimisruumi vähendav ja arvestama sõidukite arenguga. Rohkem leiavad kasutust infotehnoloogilised liikluskorralduse lahendused.

Teede korrashoiu tegevussuunal peetakse oluliseks ohutuks liikmeliseks tingimuste loomist muutuvate ilmastiku- ja liiklusolude korral, toime tuleb tulla kliimamuutustega ning eelarveliste piirangutega.

Kuna rongiliiklus intensiivistub ja sõidukiirused raudteel kasvavad, on programmis tähelepanu pööratud ka teedega samatasandilistele raudteeületuskohtadele. Oluliseks peetakse raudteeülesõitude varustamist tõkestussüsteemidega, ohtlikemates kohtades eritasandiliste ületuskohtade rajamise vajadust, ohutu sõidukiiruse kehtestamist raudteeülesõitude lähenemisel ja väljaspool selleks ettenähtud kohti raudtee ületamise tõkestamist.

Suurulukitega seotud õnnetuste ärahoidmiseks nähakse programmis ette TEN-T teede projekteerimisel tarastamise vajadus ja ulukitele sobivate eritasandiliste läbipääsude rajamine.

Ohutu sõiduki tegevussuuna eesmärk on kasvatada ohutumate sõidukite osakaalu ja arvestada isejuhtivate sõidukite kasutuselevõttuga seotud arengutega. Tähelepanu keskmesse tõuseb sõidukite tehniline seisukord ja turvalisusnõuete kontroll. Unustada ei saa ka küberturvalisuse riske järjest enam automatiseeritud sõidukite kasutusele võtmisel ja suuremate, raskemate kaubaveokite teedele lisandumise võimalusi, mikrosõidukite tehnoloogideid ja sõidukiomanike enda vastutust oma sõiduki nõuetele vastavuse kontrollimisel igapäevaselt.

Ohutu kiiruse osas on LOP35 prioriteet vältida liiklussurmasid ja raskeid vigastusi läbi taristulahenduste ja järelevalve. Eesmärgi saavutamiseks on oluline määrata ja rakendada piirkiirused kindlate põhimõtete kohaselt. Esiteks tuleb piirkiirused kehtestada inimeste haavatavuse järgi, see tähendab, et need põhinevad teadmistel inimese keha löögitaluvusest ja biomehaanikast. Teiseks aitavad ohutud piirkiirused vähendada ühiskonna kogukulusid. Kolmandaks põhimõtteks on, et enamik liiklejaid peab piirkiirust mõistlikuks ja mõistab, et erinevatel teedel on erinevad piirkiirused. Piirkiirused peavad veel arvestama muutuvate tee- ja ilmastikuoludega, sealhulgas reaalajas. Piirkiirusi toetavad teede projekteerimine, järelevalve, koolitus- ja teavitustegevus, aga ka ITS- ja sõidukitehnoloogia lahendused. Kui eri liiklejagruppide liikumiskiiruse vahe on suurem kui 30 km/h, siis peab ohutuse tagamiseks kaaluma eraldi taristut haavatavate liiklejate kaitseks. Liiklejate ohutuse tagamiseks ja madalamate kiiruspiirangute järgimise hõlbustamiseks võetakse kasutusele liiklust rahustavaid meetmeid (ringristmikke, teekitsendusi, šikaane, tõstetud ristmikke, nutikamaid tehnilisi lahendusi, automaatse järelevalve võimalusi jt).

LOP35 siht on jõuda 2035. aastaks selleni, et igal teel on kehtestatud ohutu ja liiklejatele mõistetav kiirus ning juhid peavad sellest kinni. See tähendab, et igal teelõigul peaks suurim lubatud kiirus olema selline, mida tee geomeetria ja liikluskoosseis ohutult võimaldavad. Ohutute kiiruste määramine on keeruline ja aeganõudev protsess. See ei juhtu üleöö, seda viiakse ellu samm-sammult.

Ohutute kiiruste kehtestamiseks on erinevaid valikuvõimalusi:

1. Alandada piirkiirus liiklusmärkidega seal, kus taristu ei toeta 90 km/h kiirusega ohutut liiklust (näiteks ohtlikumad kõrvalmaanteed ja kohalikud maanteed).
2. Alandada liiklusseadusega asulavälistel teedel suurim lubatud kiirus 90 km/h-lt 80 km/h-le ning tõsta kiirust liiklusmärkidega hea ohutustasemega teedel (näiteks kõik põhi- ja tugimaanteed). Nii on kiiruspiirangud määratud näiteks meie naaberriikides Soomes ja Rootsis ning ka Norras.

Kiirus km/h	Norra	Rootsi	Soome	Eesti
-------------	-------	--------	-------	-------

50 või alla	7	7,6	7	8,2
60	14,1		11,1	0,3
70	6,4	61,2	0,5	3,6
80	68,2		67,9	
90	3,9	26		84,9
100	0,4		12,9	1,7 ⁵
110		5,2		
120			0,7	

Tabel 2. Lubatud sõidukiiruste osakaalud Põhjamaadega võrreldes

Kuna Eesti ühiskond ei ole veel valmis üldise piirkiiruse langetamiseks seadusega, näeb LOP35 ette ohutute kiiruste suunas liikumise läbi soovitusliku kiiruse. Ohutu liiklussüsteemi soovituslik kiirus on teetüüpi ja -parameetreid arvestav kiirus, mida võib taristu planeerija või teomanik liikluskeskkonnast, tee- ja ilmastikuoludest lähtudes või muutteabega liiklusmärkidega kiirusjuhtimise korral suurendada või vähendada.

LOP35 aastate 2026–2029 elluviimiskava eelnõus on kavandatud alustada ohutut ja liiklejatele mõistetavat kiiruse rakendamist kõrval- ja kohalike maanteede ohtlikes kohtades, mis on täna kõige madalama ohutustasemega. Näiteks:

- kruusakattega teed;
- mustkatte alla viidud endised kruusateed, millel puuduvad korralikud teepeenrad ja nähtavus on piiratud;
- kitsad ja kurvilised asfaltteed, kus puudub teekatemärgistus või mahub vaid äärejoon;
- kõrval- ja kohalikud maanteed, mis kulgevad läbi asulate või kus elumajad on väga lähedal sõiduteele;
- kõrval- ja kohalikud maanteede lõigud, kus bussipeatused asuvad otse tee servas ja jalakäijad peavad ootama tee ääres.

Lubatud kiirus	Põhimaanteed		Tugimaanteed		Kõrvalmaanteed	
	Asula-väline km	Asula-sisene km	Asula-väline km	Asula-sisene km	Asula-väline km	Asula-sisene km
120 km/h	98	-	-	-	-	-
110 km/h	340	-	-	-	-	-
100 km/h	135	-	-	-	-	-
90 km/h	1 111	-	2 015	-	10 014	-
80 km/h	23	-	10	-	13	-
70 km/h	62	22	156	4	571	2
60 km/h	3	-	6	-	178	1
50 km/h	15	50	2	125	593	642
40 km/h	-	2	1	3	56	30
Kuni 30 km/h	-	1	1	1	138	27

Tabel 3. Riigiteedel lubatud kiirused seisuga november 2025

Kogu teedevõrgust üle 75% on sellised teed, kus liiklussagedus on madal ja tee geomeetria samal ajal selline, kus sõitmine kiirusega 90 km/h on seotud kõrgendatud riskiga. Maanteevõrgu läbisõidust 89% sooritatakse riigiteedel, kus läbisõit jaguneb põhimaanteedele 44%, tugimaanteedele 21% ja kõrvalmaanteedele 24%. Kõrvalmaanteede kogupikkusest 74%-l on

⁵ Lubatud suurimate sõidukiiruste osakaal 2025 suveperioodil.

liiklussagedus alla 300 auto ööpäevas, liiklussagedus üle 5000 auto/ööpäevas on 55 kilomeetrit teelõikudest, mis moodustab ligikaudu 0,4% kõrvalmaanteede kogupikkusest.

01.01.2025 seisuga on Eesti riigiteede pikkuseks 16 679 km. Riigiteedest on 1603 km (9,4%) põhimaanteed, 2407 km (14,2%) tugimaanteed, 12 513 km (73,6%) kõrvalmaanteed ja muud riigiteed, 156 km (0,9%) rambid ja ühendusteel.

Kiiruse alandamist vajavate teelõikude ja kohtade väljaselgitamist alustatakse kõrvalmaanteedest. Aastatel 2026–2029 kavandatakse igal aastal üle vaadata kuni 2 500 kilomeetrit kõrvalmaanteid. Kui paljudel nendest kilomeetritest on kiiruse alandamise vajadus, selgub analüüsi käigus. Sõidukiiruse alandamist vajavate kohtade ja lõikude välja selgitamise järel vaadatakse üle piirangute omavaheline ühildumine, et tekiks mootorsõidukijuhile arusaadav ja loogiline süsteem. Välditakse lühikeste piirangulõikude või kohtpiirangute tihedat vaheldumist. Liikluskorraldusvahendite paigaldamist alustatakse kõige ohtlikematest kohtadest.

Põhimaanteed (Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa, Tallinn–Pärnu–Ikla, Tallinn–Narva jt) jäävad sellest sammust välja – kui taristu seda võimaldab (nt 2+2 teed, kus on eraldusriba ja dünaamiline liiklusjuhtimine), võib seal pigem vastupidi lubada kõrgemaid kiirusi. Tugimaanteede sõidukiiruste ülevaatamine on kavandatud programmi kehtivuse teise poolde.

Ohutu liikleja tegevussuunal peetakse oluliseks liikleja vastutuse, pädevuse ja teiste liiklejatega arvestamise tähelepanu keskmesse tõstmist. Samuti on olulised selged ja arusaadavad liiklusreeglid ning kommunikatsioon, mis suurendab ühiskonnas poolehoidu suuremale liiklusohutusele.

Ohtliku liikluskäitumise ennetamisel tähtsustatakse tõenduspõhist lähenemist ja koostööd perekonna, kooli, töökoha, kogukonna ning laiemalt ühiskonna tasandil. Ennetustegevused peavad olema suunatud tulevikku ja tuleb arvestada sellega, et nende mõjud avalduvad sageli alles aastate pärast.

Liiklushariduse eesmärgiks seatakse ohutut liiklemist toetavate hoiakute ja käitumise kujundamine juba varases eas ning nende toetamine kogu elu jooksul. Oluline on muuta liiklusharidus süsteemseks ja järjepidevaks ning hõlmata kõik vanusegrupid – lastest eakateni.

Tõhus ja riskidele suunatud järelevalve keskendub süstemaatiliste rikkujate ohjamisele. Liikluses osaleb väike hulk kõrge riskiga juhte, kelle puhul ei ole olnud traditsioonilised järelevalve ja heidutuspõhised lähenemised tõhusad. Meetme eesmärk on välja selgitada süsteemsed rikkujad ja rakendada neile sobivaid mõjutusmeetmeid, et hoida ära uusi rikkumisi.

Ohutusvarustuse kasutamine on ajas paranenud, siiski on suurenenud ohutusvarustust mittekasutanud hukkunute ja raskesti vigastatute arv. Suuremat tähelepanu vajab sõiduauto tagaistmel ja ühistranspordis turvavöö kasutamine. Oluline on ka vähemkaitstud liiklejate märgatavuse tõstmine, jalakäija puhul helkuri või valgusallika kasutamine, jalgratturil, mikrosõidukijuhil tulede kasutamine. Lisaks on mikrosõidukite korral oluline ka kiivri kasutamine.

Liikluses tähelepanu hajumise meetme eesmärk on tõsta teadlikkust pealtnäha väikeste rikkumistega seotud tõsistest tagajärgedest. Tähelepanu segavate stiimulite vältimine ja keskkonnast eemaldamine peab juhi ja jalakäija jaoks muutuma reeglaks.

Juhi tervise seisundi hindamisel tuleb keskenduda senisest rohkem juhtimisvõimekuse tuvastamisele ja vanemaeliste mootorsõidukijuhtide kognitiivse võimekuse hindamisele. Joobes juhtimist aitab vähendada tõhus alkoholipoliitika ning uimastite tarvitamise varajane märkamine ning toetavatele teenustele suunamine.

Tegevussuunana tuuakse välja ka jalakäija kui kõige suurema ja ohustatuma liiklejate grupi ohutus. Erilist tähelepanu tuleb pöörata ohututele jalgsi liikumise võimalustele, teeületamistele ja igapäevastesse sihtkohtadesse jõudmisele. Jalakäija kasutatav liiklusruum tuleb senisest enam kavandada ja rajada viisil, mis andestab liikleja eksimusi ja vähendab neist tingitud liiklusõnnetuste raskusastet. Talvel tuleb tagada jalakäijatele ohutu ja hästi ligipääsetav liiklusruum.

Erilist tähelepanu pööratakse programmis laste ohutusele. Suurendada tuleb lasteasutuste ümbruse ja kogu koolitee ohutust. Lapsed vajavad turvaliselt liikluses osalemiseks järjepidavat õpet ja lapsevanemad oskusi laste juhendamiseks. Laste liiklusohutus on kodu, koolieelse lasteasutuse, kooli, kooli pidaja ja kogukonna vastutus. Oma panuse hea eeskujuna peavad andma kõik nii juhi, sõitja kui ka jalakäijana.

Teine vanusegrupp, kellele erilist tähelepanu programmis pööratakse, on eakad. Eakad on kasvav rahvastikurühm ning neil on vanadusega seotud vajadused ja ootused võrreldes tänapäeva eakatega ambitsioonikamad. Elanikkonna vananemisega seotud probleemistik jaguneb kaheks: eaka jalakäija ohutus ja eaka juhi eripäraga seonduv. Lähedased ja kogukond on need, kes ennekõike saaksid kõrvalt märgata eaka juhi sõidukijuhtimise võime langust. Otsus autojuhtimisest loobuda ei ole kerge. Eakas, kes soovib kõrge vanuseni autot juhtida, peab olema teadlik ja oskama toime tulla vanadusega sageli kaasneva juhtimisvõimekuse vähenemisega.

Jalgratturite ja mikrosõiduki juhtide ohutu liiklemise tagamiseks on oluline kujundada terviklik rattateede võrgustik ning see peab olema aastaringiselt kasutatav. Jalgrattateed peavad olema turvalised ja omavahel ühendatud, viima olulistesse sihtkohtadesse ja pakkuma piisavaid turvalisi parkimisvõimalusi ja laadimisjaamu. Tõsta tuleb mootorsõidukijuhtide teadlikkust jalgratturitest ja mikrosõidukijuhtidest, jalgrattur ja mikrosõiduki juht peavad teadvustama, et neil lasub enda ohutuse tagamise ja teistesse liiklejatesse vastutustundliku suhtumise kohustus. Tähelepanu pööratakse ka tulede ja kiivri kasutamisele, piirkiirustele, vanusepiirangule, mitmekesi sõitmisele.

Ühe tegevussuunana leiab käsitlemist ka mootorratturite ohutus. Seda seetõttu, et mootorrattasõit on kõrge riskiga liikumisviis - mootorratturite hukkumise või raske vigastuse tõenäosus liiklusõnnetustes on kuni 40 korda suurem kui sama vahemaa autoga läbivatel inimestel. Mootorratturite ohutuse suurendamiseks on oluline soodustada vabatahtlikke koolitusprogramme, mis toetavad teadlikkust ja sõiduuskust. Ka märgatavuse ja ohutuse suurendamisel on oluline roll. Järelevalves tuleb keskenduda ohtliku käitumise ennetamisele ja ohutusnõuete järgmisele. Vajalik on ka teavitustöö, mis rõhutab vastastikust tähelepanelikkust ja liikluskultuuri parandamist.

Laiemalt mootorsõidukijuhtide ohutu käitumise kujundamisel on oluline pöörata tähelepanu algajate juhtide ettevalmistusele, mille keskmeks on tehniliste oskuste kõrval ka hoiakute kujundamine, riskitaju arendamine ja oma võimete teadlik hindamine. Tõhustatakse ka järelevalvet koolitusasutuste ja eksamineerijate kvaliteedi üle. Sihiks on tagada, et autokooli lõpetanu saab liikluses iseseisvalt hakkama, liikleb ohutult ja vastutustundlikult.

Mootorsõidukijuhtide ohutut käitumist mõjutavate faktoritena käsitletakse veel programmis sõidukiiruse, alkoholi, tähelepanu hajumise, turvavöö kasutamise, väsimuse, vaimse tervise ja ravimite tarvitamisega seotud ohtusid.

Kuna üle kolmandiku teedel juhtuvatest surmaga lõppenud liiklusõnnetustest on seotud sellega, et vähemalt üks liiklusõnnetuse osaline kasutab sõidukit tööülesande täitmiseks või on sõitja sellises sõidukis, on liiklusohutusprogrammi üheks tegevussuunaks valitud ka töösõitjate ohutuse tõstmine. Seni on organisatsioonide potentsiaal liiklusohutust mõjutada suures osas kasutamata. Avaliku sektori võimaluseks on eeskju näitamine, kuidas organisatsioonid rakendavad avalike teenuste osutamise hangetel liiklusohutusse panustamist. Omavalitsustel on võimalik ühistranspordi-, sh koolibussi teenuse ostmisel ning taksoteenuste osutamise tegevuslubade saamise ja säilitamise tingimustes näha ette lisanõuded liikluses riskide vähendamise ja liiklusreeglite täitmise kohta. Tööandjad saavad oluliselt liiklusriske vähendada, hankides ohutumaid ja juhiabisüsteemidega sõidukeid ning nähes ette nõuded töötajatele ja lepingupartneritele, rakendada standardi ISO 39001 nõudeid.

Liiklusõnnetusse sattumisel on abi saamine ja selle osutamine elulise tähtsusega. Kiire ja asjakohane reageerimine õnnetustele ja ohtudele vähendab kahju nii inimestele, varale kui ka keskkonnale. Hädaolukorrale reageerimise parendamine võib aidata vältida liiklusraskeid ja elumuutvaid vigastusi. Oluline on ka igakülgse esmaabikoolituse säilitamine sõidukoolituse õppekavas ning teadmiste ja esmaabioskuste omandamise võimaluse pakkumine kõigile liiklejatele.

Uuel kümnendil peab liiklusohutuse juhtimine muutuma ennetavaks. See tähendab, et sõltumata liiklusõnnetuste riskidest või nende puudumisest kogutakse ja arhiveeritakse taristu kohta kõik vajalikud andmed. Uue perioodi eesmärk on arendada integreeritud ja reaajas toimiv andmete ökosüsteem, mis võimaldab riskisid erinevaid andmeallikaid, toetab proaktiivset otsustusprotsessi, võimaldab analüüsida liiklusohutuse arengut nii riiklikul kui ka piirkondlikul tasandil ning toetab kohalikke omavalitsusi ja partnereid andmetel põhinevate otsuste tegemisel. Oluline on ka investering digitaalsesse võimekusse, analüütilistesse tööriistadesse ning oskuste arendamisse. Eesmärk on kujundada dünaamiline ja õppiv ohutu liikluskorraldus, kus andmed ei ole pelgalt aruandluseks, vaid pidevaks täiustamiseks ja inimeste teadmisest.

Liiklusohutus ei ole üksnes riigi, kohalike omavalitsuste või ametkondade ülesanne – see sisaldab ka ühiskondlikku kokkulepet ja jagatud vastutust, mille kujundamises on oluline roll igal kogukonnal ja liiklejal. Kogukonnad tunnevad oma keskkonda kõige paremini – nad näevad riske, tajuvad muutusi ja märkavad kohti, kus olukord vajab muutust. Seetõttu on kogukondlikel algatustel oluline roll nii ohtude ennetamisel kui ka ohutu liikluskorralduse kujundamisel. Mittetulundusühingud ja kodanikuühiskonna organisatsioonid saavad panustada programmi eesmärkide saavutamisse teavitustöö ja haridustegevuse, kogukondlike algatuste, vabatahtliku järelevalve ja kogemuspõhise nõustamise ning sihtrühmade toetamise kaudu. Ka koostöö ametkondade ja omavalitsustega on olulisel kohal.

5. Liiklusohutusprogrammi elluviimise mõjud

LOP35 viiendas peatükis tuakse välja programmi elluviimise mõjud. Kuna transpordivaldkonnas võtavad olulised reformid ja investeringud aega aastaid, siis on oluline korraldada muutuste protsess selliselt, et säiliks pikaajaline visioon, strateegilised eesmärgid

ning kavandatud tegevused, mis võimaldavad jätkata teekonda ohutu liiklussüsteemini ka valitsuskoalitsioonide vahetumistel.

Liiklusohutusprogramm viiakse ellu igal aastal uuendatavate nelja-aastaste elluviimiskavade kaudu. Elluviimiskava maksumus moodustub tegevuste rakendamiseks riigieelarves ette nähtud ministriumite, ametite ja kohalike omavalitsuste vastutusel olevate rahastuse saanud tegevuste kogukulust. Täpsem elluviimiskava maksumuse prognoos koostatakse igal aastal riigieelarve planeerimise käigus. Elluviimiskava tegevusi viiakse ellu riigieelarve vahenditest, sealhulgas Euroopa struktuurfondide meetmetest ning teistest välisvahenditest.

Mõjuhinnangus tuuakse välja meetmete ja tegevuste kogumid ja nende mõju hukkunute arvu hinnangulisele vähendamisele aastaks 2035. Asulaliikluses jalakäijate hukkumist vähendavate tegevustega väheneb hukkunute arv 2035. aastaks hinnanguliselt 12 hukkunu võrra, alla 16-aastaste laste liikluses hukkumist vähendavad tegevused aitavad ära hoida 10 hukkunut, süstemaatiliste rikkujate mõjutussüsteem 7 hukkunut nagu ka liiklusohutlike kohtade likvideerimine. Ohutute sõidukiiruste kehtestamine maanteedel võimaldab ära hoida 5 inimese hukkumist ja raudteeülesõitude ohutustamine hinnanguliselt 3 hukkunut. Otsesed ja mõõdetavad mõjud moodustavad vaid osa üldisest mõjude spektrist. Tegelik liiklusohutuskasu ulatub kaugemale arvestuslikust mõjust, kuna mitmete tegevuste puhul ei ole kvantitatiivset mõju võimalik täpsemalt hinnata ning osa mõjudest realiseerub kaudselt ja pikema aja jooksul.

2024. a jooksevhindades moodustas ühest liiklussurmast tekitatud keskmine kahju ühiskonnale 3 156 993 eurot (sisaldades ravikuluseid, tootlikkuse vähenemist, matusekuluseid ja riskiväärtust) ja vigastatust tekitatud keskmine kahju 41 193 eurot (sisaldades ravikuluseid, tootlikkuse vähenemist, riskiväärtust). LOP35 eesmärkide saavutamine võimaldab ära hoida riigi sotsiaalmajanduslikku kahju suurusjärgus 800 miljonit eurot ja säästa inimeste elusid.

6. Liiklusohutusprogrammi juhtimiskorraldus

Programmi kuues peatükk kirjeldab selle juhtimiskorraldust. LOP35 kinnitab Vabariigi Valitsus, kelle ülesanne on liiklusohutuspoliitika väljatöötamine. Vabariigi Valitsuse nõustamiseks on moodustatud Vabariigi Valitsuse liikluskomisjon, kelle ülesanneteks on valdkonna tegevuste koordineerimine, Vabariigi Valitsuse nõustamine ja ettepanekute tegemine liiklusohutusega seotud küsimuste lahendamiseks ja liiklusohutuse strateegiliste eesmärkide ja prioriteetide seadmine ning lisanduva ülesandena liiklusohutusprogrammi elluviimiskavade heakskiitmine.

Vabariigi Valitsuse liikluskomisjoni esimees (taristuminister) esitab iga aasta 1. juuliks Vabariigi Valitsusele ülevaate komisjoni kinnitatud elluviimiskavade tegevustest, nende täitmisest ning ettepanekud, koos liikluskomisjoni soovitusetega, täiendavate tegevuste kohta, mis eeldavad riigi eelarvestrateegias sihtotstarbeliste lisavahendite kavandamist ja valitsuse tasandi otsustust.

2031. aastal plaanitakse teha programmi vahehindamine. Vabariigi Valitsus võib eesmärkides ja elluviimiskavas teha muudatusi, kui leitakse, et soovitud mõju ei saavutata või puuduvad vastava tegevusmeetme ettepaneku rakendamise eeldused. LOP35 täitmise lõpparuanne koostatakse hiljemalt 2036. aastal.

Elluviimiskavade eelarveline rakendamine toimub valitsusasutuste TERE programmide raames. Teised LOP35 osalejad viivad programmi ellu kooskõlastatud kava alusel.

LOP35 tegevused kaetakse neli aastat kestva elluviimiskavaga. Elluviimiskava on kooskõlas riigi eelarvestrateegiaga ning on rulluv, mis tähendab, et igal aastal lisandub elluviimiskava juurde üks planeeritav aasta. Planeeritava aasta uutele tegevustele lisatakse eelduslik mõjuhindang seoses liikluses hukkunute ja vigastatute arvu vähenemise ning elluviimiseks vajamineva rahalise kulu kohta. Elluviimiskava kooskõlastatakse ministeeriumitega ja kiidetakse heaks Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonis.

Aastate 2026–2029 hinnanguline rahastamisvajadus on 94,4 miljonit eurot sh 39,2 miljonit eurot liiklusohutlike kohtade ümberehitamiseks. Kui esimese nelja aasta elluviimiskava maksumuse prognoosis nimetatud vajadust ei ole võimalik täies mahus rahastada, siis programmi elluviimisel tehakse eesmärkide saavutamiseks valikuid, lähtudes riigieelarvest ning Euroopa Liidu vahendite kasutusvõimalustest ja piirangutest. Lisavahendite võimalus tegevuste elluviimiseks sõltub majandusarengust ja eelarvepoliitilistest valikutest.

3. Programmi ettevalmistamise protsess

Programmi koostamist juhtis Transpordiamet, kes moodustas 2024. a juunis asutuste ülese töögrupi. Transpordiamet kaasas LOP35 koostamisse Kliimaministeeriumi, Justiits- ja Digiministeeriumi, Siseministeeriumi, Sotsiaalministeeriumi, Haridus- ja Teadusministeeriumi, Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi, Riigiprokuratuuri, Häirekeskuse, Politsei- ja Piirivalveameti, Tarbijakaitse- ja Tehnilise Järelevalve Ameti Tööinspeksiooni, Autoettevõtete Liidu, Bolt Drive Eesti, CityBee Eesti, Eesti Autokoolide Liidu, Eesti Linnade ja Valdade Liidu, Eesti Perearstide Seltsi, Elmo Rent ASi, Euroopa Liiklusohutuse Nõukogu (ETSC), Liikluskindlustuse Fondi, Liikluskoolitajate Liidu, Miltton New Nordicsi, OÜ Stratum, Pärnu Linnavalitsuse, Sisekaitseakadeemia, Soome Transpordi- ja Sideameti (Traficom), Tallinna Linnavalitsuse, TalTechi, Tartu Linnavalitsuse, Tuul Mobility OÜ ja Tõuksimaailma.

Avalikkus sai oma ideid LOP35 koostamisse esitada läbi Transpordiameti kommunikatsioonikanalite. Transpordiameti kodulehel⁶ avaldatud veebirakenduse kaudu esitati 296 ettepanekut ja Facebooki vahendusel 78 ettepanekut. 215 ettepanekut käsitlesid ohutu liikleja meedet, 102 ohutu teega seonduvaid tegevusi ja 36 ettepanekut olid seotud ohutu kiiruse kehtestamisega. Liiklejate ettepanekutega arvestati tervikteksti koostamisel nii suures ulatuses kui võimalik ning mis andsid tuge ja toetust kavandatavatele tegevustele. Siiski leidis ka ettepanekuid, mis olid töökorraldusliku iseloomuga, mille tulem ei olnud mõõdetav, ei andnud iseseisva tegevuse mahtu välja või puudutasid liikleja teekonnale jäävat liikluskorraldust.

Kantar Emor viis 2025. aasta mais läbi sõiduki juhtimise tähelepanu häirivate tegevuste ja turvavarustuse kasutamise uuringu⁷ Eesti elanike seas, mille raames uuriti avalikku arvamust olulise mõjuga liiklusohutustegevuste kohta, nt automaatne järelevalve, piirkiiruste langetamine, liiklusrikkumiste arvestamine kogumina, keskmise sõidukiiruse mõõtmine. Koguvalim oli 1724 vastajat. Uuringu sihtrühmaks olid Eesti täisealised elanikud. Valim oli 18+ elanikkonna suhtes esinduslik ning uuringu põhjal saab teha üldistusi Eesti elanike kohta. Enam kui pool küsitletutest nõustus piirkiiruse langetamisega asulavälistel teedel nendes kohtades, mis on liiklusohutlikud. Asulasiseste teede osas nõustub valdav osa (55%) piirkiiruse

⁶ <https://www.transpordiamet.ee/uudised/kuidas-muudaksid-sina-liiklusohutust-paremaks-transpordiamet-ootab-ettepanekuid>

⁷ <https://transpordiamet.ee/uuringud#liiklusohutus>

langetamisega piirkondades, kus on suurem hulk jalakäijaid ja nõrgemaid liiklejagruppe. Korduvrikkujatele karmimate meetmete kohaldamisele väljendas toetust 70% autojuhtidest. 86% autojuhtidest on pigem või täielikult nõus sellega, et keskmise sõidukiiruse mõõtmine teelõigul mõjutaks neid hoiduma piirkiiruse ületamisest. 71% autojuhtidest ütleb ka, et neid see oluliselt ei häiriks ning 59% tunneks end sõites turvalisemalt. Valdav osa küsitletutest pooldas automaatse järelevalve rakendamist liiklusrikkumiste osas. Juhtimisvõimekuse hindamist tervisekontrolli käigus pidas vajalikuks 86% vastanutest. Alkoluku kasutamine alternatiivkaristusena juhtimisõiguse äravõtmisele avaldas poolehoidu valdav osa (67%) autojuhtidest.

4. Eelnõu kooskõlastamine

Programmi eelnõu esitati kooskõlastamiseks Siseministeeriumile, Sotsiaalministeeriumile, Rahandusministeeriumile, Haridus- ja Teadusministeeriumile, Justiits- ja Digiministeeriumile, Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile, Riigikantseleile ja arvamuse avaldamiseks Eesti Linnade ja Valdade Liidule. Eelnõule laekunud muudatusettepanekud ja nendega arvestamise on kajastatud lisa 1.

Kuldar Leis
Taristuminister