

Liiklusohutusprogrammi 2026 – 2035 aastate 2026 – 2029 elluviimiskava seletuskiri

1. Sissejuhatus

Vabariigi Valitsuse 18.12.2025. a korraldusega nr 235¹ heaks kiidetud „Liiklusohutusprogramm 2026–2035“² (edaspidi: programm) seab liiklusohutuse sihid järgneviks kümneks aastaks. Programmi põhifookuses on hukkunute ja raskesti vigastada saanutega liiklusõnnetuste negatiivsete tagajärgede 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. Perioodi 2026–2035 eesmärk põhineb pikaajalisel strateegilisel eesmärgil, et aastaks 2050 saavutada siht – liiklussurmadeta Eesti.

2. Elluviimiskava juhtimiskorraldus

Liiklusohutusprogrammi elluviimine toimub rulluvate, igal aastal uuendatavate nelja-aastaste elluviimiskavade alusel. Elluviimiskava on kooskõlas riigi eelarvestrateegiaga ning koostatud „1+3“ planeerimisühendite järgides. Kava esimene aasta on detailne ja moodustab konkreetse tegevusraamistikku: määrab rakendatavad tegevused ja tugineb kinnitatud eelarvele. Järgnevad kolm aastat moodustavad prognoosiperioodi, mille eesmärk on suunata keskpika vaatega planeerimist, hinnata liiklusohutuse vajadusi, kavandada tegevuste jätkusuutlikkust ning näidata prognoositavaid kulusid.

Elluviimiskava uuendatakse igal aastal. Uuendamise käigus lisandub kavasse üks uus prognoosiaasta ning kõik neli aastat vaadatakse tervikuna üle. Esimesele aastale lisatakse vajalik detailsus, arvestades kinnitatud eelarvet ja täpsustatud vajadusi. On eeldatav, et iga-aastase uuendamise käigus lisandub uusi tegevusi ning tehakse muudatusi olemasolevates. Elluviimiskava kooskõlastatakse tegevustesse panustavate ministriumite ja nende valitsemisala allasutustega ning kiidetakse heaks Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonis.

Elluviimiskava eelarveline rakendamine toimub valitsusasutuste TERE programmide raames. Tegevusi rahastatakse riigieelarve vahenditest, sealhulgas Euroopa Liidu struktuurifondidest ja muudest välisvahenditest. Elluviimiskava maksumus moodustub tegevuste rakendamiseks riigieelarves ette nähtud ministriumite, ametite ja kohalike omavalitsuste vastutusel olevate rahastuse saanud tegevuste kogukulust. Elluviimiskava maksumuse prognoos täpsustatakse igal aastal riigieelarve planeerimise käigus.

Elluviimises osalevad ministriumid ja ametid koostavad igal aastal oma vastutusalasse jäävate tegevuste tulemusaruande ja esitavad selle hiljemalt iga järgmise aasta 1. veebruariks Transpordiametile. Transpordiamet koostab elluviimiskava täitmise koonaruande ja esitab selle kinnitamiseks Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonile, mis lisatakse igal aastal Vabariigi Valitsusele esitatavasse liikluskomisjoni tegevust kajastatavasse ülevaatesse.

¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/320122025001>

² <https://www.transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2026-01/Liiklusohutusprogramm%202026%E2%80%932035.pdf>

3. Aastate 2026 – 2029 elluviimiskava sisu

Iga tegevuse kohta on kavas toodud tegevuse realiseerimise aasta, tegevuse täitmise määrad, maksumus, omanik ja mõju programmi eesmärgile. Tegevuse omanik vastutab tegevuse rakendamise algatamise, edendamise ja koordineerimise eest ka juhul, kui tegevuse elluviimine eeldab koostööd teiste osalistega. Kui vastutajaid on mitu, on neil kõigil võrdne ja sõltumatu vastutus tegevuse rakendamise eest.

Tegevuste valikul juhitud Riigikontrolli soovistest³ ja hinnati tegevuste mõju olulisust liiklusohutusele. Tegevused jagati liiklusohutusele avalduva arvestusliku mõju järgi suure-, mõõduka- ja väikese mõjuga tegevusteks.

- Mõju on suur, kui tegevuse realiseerumisel säästetakse rohkem kui 1 inimelu. Mõju on süsteemne ja laiaulatuslik (nt kogu riigis või suure osa elanikkonna jaoks). Toob kaasa märkimisväärse languse hukkunute ja raskesti vigastatute koguarvus ning on seotud pikaajalise ja püsiva muutusega liiklusohutuses.
- Mõõduka mõjuga on tegemist siis, kui tegevuse realiseerumisel säästetakse kuni 1 inimelu. Mõju on tuvastatav ja statistiliselt usaldusväärne, nt ohutus on paranenud kindlates tingimustes (nt teatud kellaaegadel, sihtrühmades või liikluse liikides). Mõju võib olla lokaalne, kuid selgelt nähtav ja tõendatav.
- Väikese mõjuga on tegevus, mille mõju avaldub vaid piiratud ulatuses (nt lokaalne mõju, vähene rakendatavus, lühiajaline kestvus). Ei põhjusta märgatavat muutust liikluses hukkunute ja raskesti vigastatute arvus piirkondlikul ega riiklikul tasandil.

Aastate 2026–2029 elluviimiskava hinnanguline rahastamisvajadus on 83,45 miljonit eurot, millest lisavajadus moodustab 37 miljonit eurot. 2026. a kavandatud tegevuste kogumaksumus on 11,98 miljonit eurot, millest lisavajadus moodustab 1,96 miljonit eurot.

2026. aastaks on kavandatud 23 erinevat tegevust. Valdkonnas ohutu tee on 4, valdkonnas ohutu liikleja 13, valdkonnas ohutu kiirus 3, valdkonnas kogukonna kaasamine liiklusohutusse 2 ja valdkonnas andmepõhine juhtimine 1 tegevus.

4. Tegevuste kirjeldused

Tegevus 1. Põhimaanteed (Tallinn-Tartu ja Tallinn-Pärnu) TEN-T nõuetele vastavaks ehitamine. 2026. alustatakse töid kokku 53 teekilomeetri ulatuses. Eesmärgiks on nutikate ja ohutute teede rajamine, et suurendada liiklusohutust ja vähendada linnade aegruumilisi vahemaid. Ehitamist rahastatakse Teehoiukava vahenditest. Tegevuse omanik on Transpordiamet.

Tegevus 2. Liiklusohutlike kohtade ümberehitamine. Liiklusohutlike kohtade kõrvaldamiseks ning liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute arvu vähendamiseks ehitatakse ümber 41 liiklusohutlikku kohta. Liiklusohutlike kohtade ohutumaks ehitamist rahastatakse Teehoiukava vahenditest. Tegevuse omanik on Transpordiamet.

Tegevus 3. Teekattemärgistuse paigaldamine asfaltkattega riigiteedele, mille AKÖL⁴ on vähemalt 250. Eesmärk on vähendada riigiteedel hukkunute ja raskesti vigastatute arvu,

³ Riigikontroll asus 2024. a auditaruandes „Liiklusohutus maanteedel ja raudteel“³ seisukohale, et elluviimiskava peaks sisaldama ainult eelnevalt hinnatud mõjuga tegevusi.

⁴ Kaalutud keskmine aasta ööpäevane liiklussagedus.

tagades: tee parema nähtavuse sh öisel ja halbade ilmaolude ajal, alla lubatud suurima kiirusega sõitmise, sõidurajal ja sõidutrajektoorigil püsivuse, vähemkaitstud liiklejatele minimaalselt vajaliku liikumisruumi, liikluskorralduse arusaadavuse suurema riskiga kohtades (ristmik/ristumine, kohtpiiranguga teelõik, kurv, ülekäik, bussipeatus, sissesõit asulasse, haridusasutus, loomaületuskoht, jt) isejuhtivatele sõidukitele olulise teealase informatsiooni. Tegevust rahastatakse Teehoiukava vahenditest. Tegevuse omanik on Transpordiamet.

Tegevus 4. Sõidukiiruse alandamine asulaid läbivatel riigiteedel. Eesmärk on tagada asulaid läbivatel riigiteedel liiklejate ja kohalike elanike ohutu liikuvus, elukeskkonna kvaliteet ning vähendada hukkunute ja raskesti vigastatute arvu, müra- ja õhusaastet, alandades sõidukiirust sobivate meetmete abil. 2026. a vaadatakse üle 100 kilomeetrit asulaid läbivaid riigiteid. Tegevuse omanik on Transpordiamet.

Tegevus 5. Sõidukiiruse alandamine kõrvalmaanteedel. Eesmärk on jõuda 2035. aastaks selleni, et igal teel on kehtestatud ohutu ja liiklejatele mõistetav kiirus ning juhid peavad sellest kinni. LOP35 näeb 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 muutabega liiklusmärkidega kiirusjuhtimise korral suurendada või vähendada. 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 kogupikkus on 12 513 km ja 74%-l sellest on liiklussagedus alla 300 auto ööpäevas, liiklussagedus üle 5000 auto/ööpäevas on 55 kilomeetrit teelõikudest, mis moodustab ligikaudu 0,4% kõrvalmaanteede kogupikkusest. Ohutute kiiruste määramine on keeruline ja aeganõudev protsess. See ei juhtu üleöö, seda viiakse ellu samm-sammult. Aastal 2026 kavandatakse 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. Liikluskorraldusvahendite paigaldamist alustatakse kõige ohtlikematest kohtadest. Tegevuse omanik on Transpordiamet.

Tegevus 6. 2+2 ja 2+1 ristprofiiliga olemasolevatel maanteedel dünaamilise liiklusjuhtimise rakendamine muutuva teabega kiiruspiirangu liiklusmärkidega. Tegevuse eesmärk on liikluse sujuvuse ja liiklusohutuse parendamine. Muutuva teabega liiklusmärgid võimaldavad senisest paindlikumalt kehtestada madalamaid ja kõrgemaid piirkiiruseid, edastada reaajas liiklusinfot ning hoiatusi. Tegevuse omanik on Transpordiamet.

Tegevus 7. Jalgratturi liikluskoolituse toetamine koolides. Eesmärk on 10–15 aastaste jalgratturite teadmiste ja oskuste ning jalgratta juhtimisõiguse andmise taseme hoidmine, noorte jalgratturite liiklusõnnetusse sattumise ennetamine, noorte jalgratturite osalusel toimunud raskete vigastuste või hukkunuga liiklusõnnetuste arvu vähenemine, õpilaste iseseisva, ohutuma ja teadlikuma liiklemise ning füüsilise aktiivsuse toetamine ning keskkonnasõbralikuma liiklemisviisi harjumuse kujundamine. Eesmärgiks on vähemalt 5050 õpilasele jalgratta juhtimisõigust andva koolituse võimaldamine. Tegevuse omanik on Transpordiamet.

Tegevus 8. Mootorsõidukijuhi koolituse ja autojuhi koolituse korraldamise järelevalve suurendamine. Eesmärk on tagada juhtide ettevalmistamiseks terviklik ja kaasaegne keskkond,

kus saab juhikandidaadile või kutselisele autojuhile anda vajalikud teadmised, oskused ja hoiakud liikluses käitumiseks vastavalt taotletava kategooria mootorsõiduki juhile kehtestatud kvalifikatsiooninõuetele. Tegevus hõlmab ka mootorsõidukijuhtide ja kutseliste autojuhtide ettevalmistamist käsitlevate nõuete analüüsi, vajadusel muutmisprotsessi algatamist, nõuete ajakohastamist ning rakendamise/täitmise kontrollimist. Eesmärk on kontrollida vähemalt 30 mootorsõidukijuhi koolituse ja autojuhi koolituse teostajat. Tegevuse omanik on Transpordiamet.

Tegevus 9. Tõenduspõhiste ennetusprogrammide läbiviimine. Tegevuse eesmärk on vähemalt ühe tõenduspõhise, Ennetuse teadusnõukogu hindamise läbinud ennetusprogrammi, mis mõjutab riski ja käitumistegureid, rakendamine. Tegevuse omanik on Transpordiamet.

Tegevus 10. Liiklusohutuse teavituskampaaniad. Siht on läbi teaduspõhise info loominguiliste ja tehnoloogiliste lahenduste jõuda selge ja kõnetava sõnumiga peamiste sihtgruppideni neile sobivates kanalites. Eesmärk on tõsta liiklejate teadlikkust ohutust liiklemisest ning vähendada liikluses esinevaid riske. Oluline on saavutada mõistmine, et piirangud on põhjendatud, mis aitab vähendada vastandumist. Kujundada sotsiaalseid norme, millega inimesed võiks haakuda ja enda käitumist selle alusel kujundada. Aidata liiklejalatel mõista, et liikluskeskkonna turvalisemaks muutmiseks on tarvis ühiskondlikku tahet, ei piisa ainult ohutumatest teedest ja sõidukitest. Tegevuse omanik on Transpordiamet.

Tegevus 11. Liiklusseaduse ja tervishoiuteenuste korraldamise seaduse rakendusaktide muudatused tervisekontrolli süsteemi tõhustamiseks. Tegevuse eesmärk on ajakohastada õigusruumi seoses tervisekontrolli süsteemi tõhustamisega, mh terviseseisundile vastav tervisekontroll ja tervisetõendi peatamine. See mitte ainult ei säästa tervishoiutöötajate aega, vaid parandab ka asutuste vahelist koostööd ning aitab oluliselt vähendada mittesobiva terviseseisundiga liiklejate arvu, millega paraneb ka liiklusohutus. Tegevuse omanik on Sotsiaalministeerium. Tegevus eelduseks on vajalike seadusemuudatuste ettevalmistamine ja jõustamine ning RES-is kajastamata lisavajadus summas 100 000€.

Tegevus 12. Alkoholi tarvitamise vähendamise arengusuundade elluviimine. Eesmärk on vähendada alkoholi kogutarvitamist ja sellest tulenevat kahju (sh õigusrikkumisi). Tegevuse omanik on Sotsiaalministeerium.

Tegevus 13. Sotsiaalvaldkonna spetsialistide koolitamine varaselt märkama uimastite tarvitamist. Tegevuse eesmärk on koolitada sotsiaalvaldkonna spetsialiste varaselt märkama uimastite (alkoholi ja narkootikumide) tarvitamist, läbi viima madala intensiivsusega sekkumisi ja vajadusepõhiselt raviastutustesse suunamist. Tegevuse omanik on Sotsiaalministeerium.

Tegevus 14. Vigastusega lõppenud liiklusõnnetuste vigastuste raskusastmete eristamine liiklusstatistika ja analüüsimise võimaldamiseks. Hetkel on Eestis liiklusõnnetuste puhul eristatavad hukkunute ning vigastatutega liiklusõnnetused, kuid ei ole võimalik eristada kerge ja raskete vigastustega lõppenud liiklusõnnetusi juhtumipõhiselt. Raskete vigastatute kohta saab Transpordiamet isikustamata statistilise info vaid korra aastas kõigi õnnetusjuhtumite üleselt nii, et konkreetse õnnetusega ei saa infot kokku viia. Seetõttu teeb Transpordiamet praegu vaid üldist statistikat vigastuste andmetega, kuid tegevuste efektiivsuseks planeerimiseks, näiteks liiklusohutlike kohtade ümberehituseks, ennetustegevuse planeerimiseks või liiklusjärelvalveks, on oluline saada rohkem andmeid vähemalt nende õnnetuste kohta, mis on raskete tagajärgedega. Kuna raskete vigastatutega maanteeliikluses toimunud õnnetusi ei ole võimalik õnnetuse asukohaga siduda, arvestab Transpordiamet liiklusõnnetuste

koondumiskohtade leidmisel kõiki liiklusõnnetusi sama kaaluga (v.a surmaga lõppenud liiklusõnnetused). See omakorda takistab liiklusohutustegevuste eesmärgipärast planeerimist ja tulemuslikkuse hindamist. Tegevuse realiseerimise järgselt on võimalik tuvastada asjaolud, mis viivad raskete vigastuste tekkimiseni ja sellest tulenevalt ennetustegevusi täpsemini suunata, vähendada oluliselt kergete vigastuste andmehõivest ning suurest osakaalust tulenevaid ebatäpsusi liiklusohutuse planeerimisel ning hinnata täpsemini liiklusõnnetustest tekkiva kahju ulatust. Tegevuse omanik on Sotsiaalministeerium. Tegevuse realiseerimise eelduseks on vajalike seadusemuudatuste ettevalmistamine ja jõustamine.

Tegevus 15. Amortiseerunud statsionaarsete automaatsete liiklusjärelevalve süsteemide uuendamine. Kasutusel olevad automaatsed statsionaarsed liiklusjärelevalve süsteemid on hangitud aastatel 2011-2018 ja jõudnud oma kasutuse elukaare lõppu. Uuendamine on kavandatud kolmes etapis vastavalt soetamise aastatele. Tegevusel on kaks omanikku, Kliimaministeerium ja Siseministeerium, kes peavad jõudma selgusele, kumma haldusalas tegevusega jätkatakse.

Tegevus 16. Täiendavate statsionaarsete automaatsete liiklusjärelevalve süsteemide hankimine. Täiendavate statsionaarsete liiklusjärelevalve süsteemide hankimise eesmärk on suurendada järelevalvevõimekust, rakendades tehnilisi lahendusi, mis ei nõua politseiametnike kohalolekut õigusrikkumise sündmuskohal. Olukorras, kus vajalikud meetmed ei ole poliitiliselt toetatud, juhendatakse Riigikontrolli soovitustest⁵ ja otsitakse võimalusi olemasolevate meetmete tõhustamiseks. Tegevusel on kaks omanikku, Kliimaministeerium ja Siseministeerium, kes peavad jõudma selgusele, kumma haldusalas tegevusega jätkatakse.

Tegevus 17. Menetluste mahu suurendamiseks uue hoiatusmenetluse ja väärteomenetluse infosüsteemide arendamine. Eesmärgiks on luua täisdigitaalne süüteomenetluse võimalus, kus kõik massilised liiklusrikkumised tuvastatakse ja menetletakse automaatselt, vähendades inimressursi koormust ning suurendades liiklusjärelevalve efektiivsust. Süsteemi väljaarendamine eeldab ka uue hoiatusmenetluse infosüsteemi loomist, mis võimaldaks menetleda suuremahulisi ja eri tüüpi rikkumisi automaatselt, tagades tõhusama ja sujuvama järelevalve. Koosneb kahest koostoimes töötavast infosüsteemist - väärteomenetluse infosüsteemist ja hoiatamismenetluse infosüsteemist (HIS 2). Väärteomenetluse infosüsteemi arenduse rahastusvajadus on 2026. a 1 109 592€ ja HIS 2 rahastamisvajadus 621 906€. Tegu on lisavajadustega, mis ei kajastu RES-is. Tegevuse omanik on Politsei- ja Piirivalveamet.

Tegevus 18. Liikluses teostatavate joobekontrollide läbiviimine. Alkoholi mõju all juhtimise ennetamiseks ja tuvastamiseks kasutatakse peamiselt pistelisi joobekontrolle. Joobekontrollide teostamise eesmärk ei ole pelgalt kontrollide arvukus, vaid nende tõhusus ja mõjus. Alkoholi mõju all sõiduki juhtimise avastamise subjektiivse tõenäosuse tõstmiseks on politseikontrollid piisavalt avalikud, toimuvad regulaarselt, selgelt nähtavad, samas ootamatud ja raskesti välditavad. Selline lähenemine aitab vähendada joobes juhtimise esinemissagedust ja ennetada selle ohtlikke tagajärgi. Tegevuse senisel kujul jätkamiseks vajab politsei 130 000€ amortiseerunud indikaatorvahendite ja tõenduslike alkomeetrite vahetuseks, hoolduseks, kalibreerimiseks ning taatluseks. Tegu on lisavajadustega, mis ei kajastu RES-is. Tegevuse omanik on Politsei- ja Piirivalveameti.

⁵ Vt Riigikontrolli aastaaruanne „Transpordi ja liikuvuse valdkonna eesmärgid ja tegelikkus“ https://www.riigikontroll.ee/sites/default/files/documents/2025-11/19866_RKTR_6608_3-2_34_001-2.pdf ja auditiaruanne „Liiklusohutus maanteedel ja raudteel“ https://www.riigikontroll.ee/sites/default/files/documents/2025-11/19357_RKTR_6568_2-1.4_2316_002-2.pdf

Tegevus 19. Mehitatud liiklusjärelevalve tõhustamine liiklusrikkumise toime pannud isikute liikluskäitumise mõjutamiseks. Tegu on uue lähenemisega, mille käigus seatakse esikohale ennetuslik sekkumine enim ohte põhjustavale liikluskäitumisele. See hõlmab täpsemalt sihitatud järelevalvet riskikäitumise suhtes, aga ka rohkem tähelepanu liiklejatega suhtlemisele ning avalikule selgitustööle. Politsei eesmärk ei ole esmajoones kedagi karistada, eeldatakse, et enamik liiklejad on arukad ja saavad aru ka meeldetuletustest ja arutlemisest. Riskirühma juhtidega suhtlemisel kasutatakse struktureeritud vestlust ja korduskontakti, et rakendada juhtide käitumise kujundamisel motiveeriva intervjuerimise, taastava õiguse ja käitumisteaduse põhimõtteid. Tegevuse mõju ei ole tõenduspõhiselt hinnatud, kuid tunnetuslikult hindab PPA uue lähenemisega kaasnevat mõju suureks. 2026. a mõõdetakse kas ja kuidas rakendatud tegevused ja sekkumised inimeste liikluskäitumist mõjutavad. Jälgitakse nii statistikat kui ka tagasisidet rakendajatelt. Kui varasemalt peeti liiklusjärelevalvele pühendatud tundide arvestust, siis nüüd arvestatakse inimestega realselt loodud liiklusalaseid mõjukontakte arvu. Tegevuse omanik on Politsei- ja Piirivalveamet.

Tegevus 20. Liiklusohutuse projekt. Eesmärgiks on ohutum liikluskäitumine. Liikluskindlustise Fond on ette näinud projektirahastuse võimaluse. Rahastatav projekt peab vastama LOP35 eesmärkidele ja LKF-i seatud nõuetele.

Tegevus 21. Turvalisemad tänavad ja teed. Eesmärk on vähendada raskesti vigastatutega ja hukkunutega liiklusõnnetuste arvu kohalikel teedel ning tõsta jalakäijate ja jalgratturite ohutust. Tegevus sisaldab ülekäiguradade valgustamist, jalgratta- ja kõnniteede rajamist, bussiootepaviljonide ja ootealade turvalisemat paigutust ja ligipääsetavust, bussiootepaviljonide ilmakindluse ja valgustuse parandamist, ohutu koolitee projektide realiseerimist ja selge ning üheselt mõistatava liikluskorralduse tagamist. Tegevust rahastatakse kohalike omavalitsuste eelarvetest.

Tegevus 22. Ohutute kiiruste kehtestamine linnades, asulates ja kohalikel teedel. Eesti linnade ja asulate keskustes kehtib üldjuhul piirkiirus 50km/h, vaid kohati on seda üksikutel tänavalõikudel alandatud. Kiirus piirkondades kus jalakäijate, jalgratturite ning teiste vähemkaitstud liiklejate ja mootorsõidukite liikumisruumid suures osas kattuvad, ei tohiks nii kõrget piirkiirust lubada. Piirkiiruse alandamisega kaasnevad üldjuhul ka muud linnaelanike mõjutavad positiivsed efektid: müra ja heitgaaside vähenemine, transpordi korralduseks vajalik linnaruumi osa vähenemine, aktiivsete liikumisviiside nagu jalgsi ja jalgrattaga liikumise ning koolilaste iseseisva liikumise kasv. Eelneva taustal kasvab elukeskkonna kvaliteet, mis muude riikide näidetel on kaasa toonud ka laiemaid positiivseid mõjusid, eelkõige tervisekahjude vähenemine, aga ka tänavakaubanduse kasv, kinnisvara väärtuse kasv, linna asustustiheduse kasv mis võimaldab efektiivsemalt nii avalike kui erateenuseid pakkuda. Kohalikest teedest on enamus sellised teed, kus liiklussagedus on madal ja tee geomeetria samal ajal selline, kus sõitmine kiirusega 90 km/h on seotud kõrgendatud riskiga. Tegevuse omanikud on kohalikud omavalitsused. Eeltingimuseks on omavalitsuse valmisolek ohutuid kiirusi rakendada.

Tegevus 23. Haridus- ja teavitustegevused ning kogukonna kaasamine liiklusohutuse edendamiseks. Eesmärk on suurendada kogukonna teadlikkust ja osalemist liiklusohutuse parandamisel läbi liiklusohutuse teavituskampaaniate ja kogukonnaprojektide (nt helkurite jagamine, jalgrattakiivrite kasutamise edendamine) ning vabatahtlike kaasamise (nt „turvalise koolitee saatjad“ ja jalgrattakoolitajad). Tegevuse omanikud on kohalikud omavalitsused.

Tegevus 24. Süstemaatiliste rikkujate mõjutussüsteemi väljatöötamine. Liikluses osaleb väike hulk kõrge riskiga juhte, kelle puhul ei ole olnud traditsioonilised järelevalve ja heidutuspõhised

lähenemised tõhusad. Tegevus on suunatud süstemaatiliste rikkujate väljasõelumisele, mõjutusmeetmete süsteemi väljatöötamisele ning isikute mõjutamiseks selleks lodud rehabiliteerimissüsteemi abil, et hoida ära uusi rikkumisi. Tegevust alustatakse väljatöötamiskavatsuse koostamisest. Tegevuse omanik on Kliimaministeerium.

Tegevus 25. Liiklusreeglite ajakohastamine. Liiklusreeglite arusaadavus on liiklusohutuse üks keskseid aluseid. Eestis on vajadus liiklusreeglite lihtsustamise ja parema selguse järele. Tegevuse omanik on Kliimaministeerium.

Tegevus 26. Juhtimisõiguse äravõtmine teises Euroopa Liidu liikmesriigis toime pandud liiklusrikkumiste tulemusel. Tegevuse eesmärk on rakendada süsteem, kus juhi juhtimisõigus peatatakse Eestis, kui ta on pannud toime teises liikmesriigis liiklusrikkumise, mille eest on rikkumise toimepanemise liikmesriik tema juhtimisõiguse ära võtnud. Sisuks on keelata mootorsõiduki juhtimine kogu EL-i territooriumil. Tegevuse ettevalmistamine on aeganõudev: kolm aastat pärast vastava direktiivi jõustumist tuleb üle võtta vajalikud õigusnormid, mis jõustuvad viie aastat pärast direktiivi kehtima hakkamist. Tegevuse omanik on Kliimaministeerium.

Tegevus 27. KarS § 423¹ (sõiduki süstemaatiline juhtimine juhtimisõiguseta isiku poolt) karistuspraktika muutmine ja kriminaalmenetluse tingimusliku lõpetamise laialdasem kasutusele võtmine. Juhtimisõiguseta sõitmine on karistatav väärteona, süstemaatiline juhtimisõiguseta sõitmine kuriteona. Samas ei muutu juhtimisõiguseta sõitmine tegu iseenesest ohtlikumaks sõltuvalt selle korduvusest. Tegevuse eesmärk: Viimasel viiel aastal on KarS § 423¹ kuritegusid toime pandud keskmiselt 450 juhtumit aastas. Selle koosseisu eest mõistetakse reaalselt vangistust, kui raskemat karistusliiki ligikaudu 30 juhul ja tingimisi vangistust koos käitumiskontrolliga või ÜKT – d 200-l juhul. Samas kui kriminaalmenetluse tingimusliku lõpetamist kasutatakse üksikutel juhtudel. Kriminaalmenetluse tingimusliku lõpetamise korral luuakse tingimused, et isikud saavad oma juhtimisõigust taastada varem, kui nad saaksid seda kohtulikult karistada saades, mille tulemusena on juhtimisõiguse taastamine seotud karistuse kandmise ja karistusregistrist karistusandmete kustumise tähtaegadega. Kriminaalmenetluse tingimuslikul lõpetamisel seatakse isikutele kohustuseks juhtimisõiguse taastamine-saamine. Tegevuse omanik on Digi- ja Justiitsministeerium.

Tegevus 28. Analüüs "Karistusseadustikus sätestatud rahatrahvi määramise aluseks oleva trahviühiku suuruse neljalt eurolt kaheksale eurole, hoiatustrahvi arvutamise aluseks oleva summa tõstmise seitsmele eurole ja mõjutustrahvi maksimummäära tõstmise 160 eurole" mõju mootorsõidukijuhtide seadusekuulekusele. Fikseeritud suurusel põhinev rahatrahvisüsteem mõjutab paratamatult erineva sissetulekuga isikuid erinevalt. Sarnastel asjaoludel teo toime pannud isikuid karistatakse samasuguses suuruses rahatrahviga. Samas sõltub süüdlase individuaalne karistustundlikkus tema varalisest seisust ehk teisisõnu väljendub rahatrahvi mõju selle proportsioonis süüdlase sissetulekust. Seaduse eelnõu ettevalmistamisel asus Justiits- ja Digiministeeriumi (edaspidi JDM) seisukohale, et mõju väärteo toimepanijate käitumisele on oluline. Analüüsi eesmärk on selgitada välja kas ja kuidas mõjutasid trahviühiku suurendamine, hoiatustrahvi ühiku ja mõjutustrahvi maksimummäära tõstmine mootorsõidukijuhtide seadusekuulekust tegelikult. Esialgelt oli tegevuse omanikuna käsitletud JDM-i. Liiklusohutusprogrammi tervikteksti kooskõlastamisel asus DJM seisukohale, et analüüsi läbiviimine ei ole nende pädevuses, kuna liiklusseaduse vastutuse peatükis sätestatud väärtegused menetleb ning karistust rakendab kohtuvälise menetlejana Siseministeeriumi valitsemisalas olev Politsei- ja Piirivalveamet. Liiklusseaduse rakendamise sh muudatuste mõju analüüsimise eest vastutab Kliimaministeerium koostöös Transpordiametiga. Asjaolu, et JDM

koostas nn trahviühiku muutmise eelnõu⁶ pole siinjuures kohane, kuna trahviühiku tõstmine kohaldub kõikidele väärtegadele, mitte üksnes liiklussüütegudele. Vabariigi Valitsuse liikluskomisjoni 18.02.2026 koosolekul asuti seisukohale, et selle tegevuse eest vastutajat hetkel elluviimiskavasse ei märgita ja omanik(ud) leitakse osapoolte läbirääkimiste käigus hiljemalt 2028-s aastaks.

Tegevus 29. Automaatse foorisüsteemiga varustatud raudteeülesõidukohtadele tõkkepuude paigaldamine. Eesmärk on raudteeülesõidukohtade ohutuse tagamiseks automaatse foorisignalisatsiooniga (AFS) varustatud ülesõidukohtadele mõlemat suunda katvate mehhaaniliste tõkete paigaldamine raudteeveeremi ja sõiduki kokkupõrgete ärahoidmiseks. Tegevuse omanik on raudteeinfrastruktuuri haldaja.

5. Eelnõu kooskõlastamine

Aastate 2026 – 2029 elluviimiskava eelnõu kooskõlastati ministriumite ja ametitega, kelle vastutusalasse tegevused kavandati, Eesti Linnade ja Valdade Liidu ning Liikluskindlustuse Fondiga. Kohalike omavalitsuste vastutusele jäävad tegevused on koostatud Eesti Linnade ja Valdade Liidu ettepaneku alusel ja tegevuste realiseerimine on piiritletud mahuga, mida on võimalik omavalitsusel oma eelarve raames rahastada.

⁶ [Karistusseadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus \(trahviühiku suurendamine\)– Riigi Teataja](#)