

Liikluskomisjoni koosoleku protokoll nr 67

Kliimaministeerium
Suur-Ameerika 1, Tallinn
Hübriidkoosolek: Microsoft Teams + koosolek

11.02.2025

Koosolek algas: 15:00
Koosolek lõppes: 17:05

Koosolekust võtsid osa:

Komisjoni esimees Vladimir Svet.

Komisjoniliikmed – Indrek Sirk (vandeadvokaat), Kristjan Järvan (Tallinn), Lauri Läänemets (SiM), Mart Jesse (LKF), Priit Sauk (TRAM), Riina Sikkut (SoM), Sven Kreek (TTK), Tiit Metsvahi (TalTech).

Asendusliikmed – Einar Hillep (JDM), Liia Varend (HTM), Roger Kumm (PPA).

Sekretär – Villu Vane (TRAM).

Külalisena osalesid koosolekul – Alo Kirsimäe, Maria Pashkevich, Martin Lengi, Kai Simson (TRAM), Ain Tatter, Ivan Lavrentjev, Mait Klein, Margus Tähepõld, Maris Sild, Sander Salmu (KLIM), Dago Antov (Taltech), Indrek Link, Maris Neeno (SiM), Ken Kiudorf (Prokuratuur), Kadi Zavadskis (TTJA), Sirle Loigo (PPA), Ülli Reimets (LKF).

Koosoleku päevakord:

1. Ülevaade liiklusohutuse olukorrast (Villu Vane, Transpordiamet);
2. Liiklusohutusprogrammi (LOP) 2024 elluviimiskava täitmine (Alo Kirsimäe, Transpordiamet);
3. LOP 2025 elluviimiskava kinnitamine (Alo Kirsimäe, Transpordiamet);
4. LOP 2026–2035 tulevikustsenaariumite ja kvantitatiivsete mõõdikute tutvutus (Dago Antov, Taltech; Maria Pashkevich, Transpordiamet);
5. Elektriliste pisimopeedide renditeenusest (Kristjan Järvan, Tallinn).

Koosoleku käik:

1. Liiklusohutuse olukord

Transpordiameti liiklusohutuse osakonna liiklusekspert Villu Vane andis ülevaate liiklusohutusalasest olukorrast.

2024. aasta jooksul juhtus 1914 liiklusõnnetust (2023. aastal 1724), neis sai vigastada 2156 (1942) ja hukkus 69 (59) inimest.

Joobes mootorsõidukijuhtide osalusel juhtus 121 (120) liiklusõnnetust ja neis sai vigastada 145 (144) inimest. Joobes juhi osalusel juhtunud liiklusõnnetustes hukkus 18 (19) inimest.

Kergliikurijuhi osalusel juhtus 412 (327) liiklusõnnetust, vigastada sai 420 (337) inimest ja hukkus 2 inimest, 2023. aastal hukkunuid ei olnud. Kergliikuritega juhtunud õnnetustest oli

ühesõidukiõnnetusi 288 (227), kokkupõrkeid 97 (81) ja otsasõite jalakäijatele 18 (18). Õnnetusse sattunud kergliikurijuhtidest olid kained 48% (45%), joobes 33% (34%) ning 19% (21%) juhtudest polnud juhtide seisund teada.

2024. aastal kasvas **ühesõidukiõnnetuste** arv 16%, õnnetusi juhtus 831 (717), neis sai vigastada 895 (782) inimest ja hukkus 21 (21) inimest.

Kokkupõrgete arv kasvas 13%, kokkupõrkeid toimus 694 (616), neis sai vigastada 862 (760) ja hukkus 36 (20) inimest.

Jalakäijatega juhtunud õnnetuste arv vähenes 1%, õnnetusi oli 291 (293), vigastada sai 290 (295) jalakäijat. Õnnetustes hukkus 11 (17) jalakäijat.

Eesti Liikluskindlustuse Fondi andmetel toimus 2024. aastal 33 678 (34 361) kindlustusjuhtumit, vähenemine 2%. Kindlustatud sõidukite arv kasvas 2%, 31.12.2024 seisuga oli kindlustatud sõidukeid 853 753 (834 957).

Liiklusalaseid rikkumisi avastati 2024. aastal 89 330 (79 180), avastamine kasvas 13%. Avastatud rikkumistest kohaldati lühimenetlust 48 493 (41 397) korral, lühimenetluse osakaal oli 54% (52%).

Lubatud **sõidukiiruse** ületamisi avastati politseiametnike poolt 37 221 (31 014). Kuni 20 km/h kiiruse ületajaid oli 16 629 (13 470) ja kiiruse ületajaid 21–40 km/h oli 18 574 (15 863). Kiiruskaamerate poolt, sh mobiilsed kaamerad, tuvastati 318 918 (260 808) lubatud sõidukiiruse ületamist, avastamine kasvas 22%.

Turvavarustuse kasutamisega seotud rikkumisi avastati 3941 (2924) ning kergliiklejate poolt toimepandud rikkumisi 1133 (1603).

Joovet kontrolliti eelmise aasta jooksul 1 156 490 (968 245) sõidukijuhil, väljahingatavas õhus alkoholi piirmäära ületanud ja joobes juhte avastati kokku 6487 (6255), sh oli kriminaalses või narkojoobes juhte 2212 (2107). Joobes ja alkoholi piirmäära ületanud juhtide osakaal oli 0,56% (0,65%) kontrollitutest.

Liiklusjärelevalvele suunatud tööaeg oli 2024. aastal kokku 456 004 (430 822) tundi.

Arutelu:

Einar Hillep: Kas meil kergliikurijuhtidel narkojoovet ka tuvastatakse? Mootorsõidukijuhtide osas on narkojoove kasvutrendis.

Sirle Loigo: Üldiselt ei tuvastata, vast mõni üksik.

Vladimir Svet: Narkojoovet tuleks jälgida ja sellel silm peal hoida.

Mart Jesse: Me vaatame siin numbraid ja graafikuid, kuid need on reaalsed inimesed meie keskelt. Sedasi ei saa enam edasi minna. Nagu ütles president T.H. Ilves „Mis on toonud meid siia, see enam edasi ei vii“.

Vladimir Svet: Mart, Sa ei ole ainuke, kes sedasi tunneb. Ma usun, et meil kõigil on siin ruumis sama tunne. Kuid peame tegema seda tööd, see läheb mulle ja usun, et ka teile korda.

Komisjoni otsus: Võtta ülevaade liiklusohutuse alasest olukorrast teadmiseks.

2. Liiklusohutusprogrammi (LOP) 2024 elluviimiskava täitmine

Transpordiameti liiklusohutuse osakonna liiklusohutuse strateegialoome juht Alo Kirsimäe märkis, et liiklusohutusprogrammi eesmärki silmas pidades ei tohiks viimase kolme aasta

keskmisena 12 kuu jooksul liikluses hukkuda enam kui 42 inimest, tegelik hukkunute arv oli 59. LOP eesmärki silmas pidades jäid hukkunute arvud liikluses osalejate lõikes valdavalt täitmata. Mootorsõidukijuhtide osas oli LOP eesmärk 19, tegelik 2022–2024 aastate keskmine hukkunud mootorsõidukite arv 31; jalakäijaid hukkus 13, eesmärk 13; sõitjaid hukkus 10, eesmärk 7 ja jalgrattureid hukkus 4, eesmärk 3. Kolme viimase aasta jooksul hukkus keskmiselt ka üks kergliikurijuht.

LOP elluviimiskavas 2024. aastaks kavandatud tegevustest täideti täies mahus 58%, osaliselt täideti 28% ning täitmata jäi 15% tegevustest.

Valdkond: vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja. Tegevuste täitmine vastutustundliku ja ohte tajuva liikleja osas vastas 48% (21 tegevust) ulatuses ettenähtud tähtaegadele ja mahtudele, 32% (14) rakendati osaliselt või planeeritust väiksemas mahus ning 20% (9) jäi täitmata või lükkus edasi. Täitmata tegevused:

Meede	Nr	Vastutaja	Tegevus	Selgitus
Jalgratturite ohutus	1.2.4	TRAM	Kiivri kasutuse tõstmine (jalgrattur, kergliikurijuht)	Tegevust ei saanud RESist rahastust
Juhi tervis	1.7.1.1	SM	IT lahendus, mis teavitab perearsti tervisetõendi või ennetähtsuse tervisekontrolli vajadusest	Tegevust ei teostatud
Juhi tervis	1.7.3.2	SM	Mootorsõidukijuhi erakorralisse ja täiendavasse tervisekontrolli suunamiseks rakendusaktide koostamine	Tegevust ei teostatud
Juhi tervis	1.7.4	SM	VV 16.06.2011 määruse nr 80 muutmise eelnõu koostamine	Tegevust ei teostatud
Juhi tervis	1.7.5	SM	Terviseseisundile vastava tervisetõendi tagamine	Tegevust ei teostatud
Liiklusjärelevalve	1.8.6	SiM	Uuring „Hoiatus- ja mõjutustrahvi aluseks oleva summa tõstmise mõju seadusekuulekusele“	Trahviühikut suurendati ilma mõju hindamata
Liiklusjärelevalve	1.8.7	TRAM	Amortiseerunud statsionaarsete automaatsete liiklusjärelevalve süsteemide uuendamine	Tegevus ei saanud RESist rahastust
Liiklusjärelevalve	1.8.8.2	KLIM	Liikluskäitumise arvestus- ja hoiatussüsteemi (VPS) rakendamiseks seaduseelnõu koostamine	Puudub poliitiline kokkulepe
Liiklusjärelevalve	1.8.10.1	TRAM	Teelõigu keskmise kiiruse automaatkontrolli rakendamise võimalikkuse hindamine ning eelduste olemasolul ettevalmistus süsteemi rakendamiseks	Analüüs ei ole valminud

Valdkond: ohutu liikluskeskkond. Tegevuste täitmine liikluskeskkonna ohutumaks muutmise osas vastas 60% (19) ulatuses ettenähtud tähtaegadele ja mahtudele, 34% (11) rakendati osaliselt või planeeritust väiksemas mahus ning 6% (2) jäi täitmata või lükkus edasi. Täitmata tegevused:

Meede	Nr	Vastutaja	Tegevus	Selgitus
Raudteeristete ohutus	2.4.6	TRAM	Analüüsi läbiviimine raudteeristete ja ülekäigukohtade ohutuse parandamiseks uute tehniliste lahenduste väljaselgitamiseks ja kasutamise otstarbekuse hindamiseks	Analüüsi ei teostatud
Intelligentsed transpordisüsteemid	2.6.1.2	TRAM	Ilmastikuseire andmete (libeduse oht) kuvamine liiklejatele	Tegevus ei saanud RESist rahastust

Valdkond: ohutu sõiduk. Tegevuste täitmine ohutuse ja transpordi toimivuse parandamise osas vastas 82% (9) ulatuses ettenähtud tähtaegadele ja mahtudele ning 18% (2) rakendati osaliselt või planeeritust väiksemas mahus.

Valdkond: toetavad tegevused. Toetavate tegevuste valdkonnas vastas 50% (4) tegevustest ettenähtud tähtaegadele ja mahtudele, 25% (2) rakendati osaliselt või planeeritust väiksemas mahus ning 25% (2) jäi täitmata või lükkus edasi. Täitmata tegevused:

Nr	Vastutaja	Tegevus	Selgitus
4.1.4	TRAM	Analüüs teooriaeksami sooritamise vajadusest juhiloa kehtivuse lõppemisel	Ei peetud põhjendatuks
4.1.5	KLIM	LS § 36 lg 3 muutmiseks seaduse eelnõu koostamine	Ei peetud põhjendatuks

Kohalike omavalitsuste tegevused. Kohalikele omavalitsustele nähti elluviimiskavas ette 15 tegevust. Ülevaate esitas 76 omavalitsusest 73 ehk 96%. Kolm omavalitsust andmeid ei esitanud. Kolmelt väikesaarel asuvalt vallalt andmete küsimine ei olnud asjakohane. Kõigile KOV-idele nähti ette seitse tegevust, millest täideti osaliselt vaid kolm: maanteedele tähispostide paigaldamine, piirkiiruse alandamine 70 km/h (kerge- ja siirdkatendiga maanteedel) ning asumi keskuse piirkiiruse alandamine 40 km/h või 30 km/h. Tallinna, Tartu, Narva ja Pärnu Linnavalitsustele nähti täiendavalt ette kaheksa sihtsuunitlusega tegevust, mida kõik

vastavalt oma võimalustele ka rakendasid. Automaatsed liiklusjärelvalve süsteemid (kiirus- ja foorikaamerad) võeti kasutusele vaid Tallinnas. KOV täitmata tegevused:

Nr	Vastutaja	Tegevus
1.8.9	KOV	Valla- või linnavalitsuse paigaldatud automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide kasutuselevõtmine
2.4.3	KOV	Kohaliku omavalitsuse maanteede <u>keskpöristi</u> kandmine vastassuunda kaldumise ennetamiseks
2.4.4	KOV	Kohaliku omavalitsuse maanteede <u>külgpöristi</u> kandmine
2.6.5.1	KOV	Kohaliku omavalitsuse teedel piirkiiruse alandamine 80 km/h (püsiatendiga maanteed)

LOP 2024 elluviimiskava täitmise järeldused ja ettepanekud.

1. Liiklusohutusprogrammi eesmärk – vähendada kolme aasta (2022–2024) keskmist liiklussurmade arvu kokku lepitud tempos jäi täitmata.
2. Liiklusohutusprogramm 2016–2025 lõppeesmärk hukkunute ja raskesti vigastada saanute osas jääb saavutamata.
3. Pikemas vaates on positiivne trend liikluses hukkunute ning raskesti vigasaanute arvu vähenemise osas seiskunud. Kavandatud väiksemas mahus tegevuste rakendamine ja liiklusohutusele olulist mõju avaldavate tegevuste rakendamise edasilükkamine ei ole võimaldanud tagada vajalikku ohutuse taset ja mõjutada liiklejaid riskikäitumisest loobuma.
4. Jätkata ohutust tõstvate täiendavate tegevuste rakendamist, mis avaldavad kiiret mõju nii riigi kui KOV-i teedale.
5. Kaaluda liiklusseaduses mootorsõidukijuhile kõrvaliste tegevuste eest (tegelemine juhtimise ajal toimingutega, mis võivad segada juhtimist või liiklusolude tajumist) enamohtliku tagajärjega koosseisu ettenägemist, et karistused sedalaadi rikkumiste eest oleksid piisavalt mõjusad, mis suudaksid heidutada inimest seadust mitte rikkuma (üldpreventsioon) ja mõjutada rikkujat hoiduma edaspidistest rikkumistest.

Arutelu:

Kristjan Järvan: Olen viimasel ajal kohtunud mitmete automüüjatega ning nad on rääkinud, et autoomanikud on hakanud edasi lükkama vajalikke remonttöid ning hooldusi, kuna ei tule majanduslikult välja. Ehk siis olukord on selles osas halb ja see võib avaldada mõju ka liiklusohutusele.

Tiit Metsvahi: Kui vaadata kümne aasta tagust tänavapilti, siis on see oluliselt muutunud. Nii sõidukite seisukord kui ka lisandunud uued sõidukid, nt kergliikurid. Vigastatute osas on kasv tingitud muutustest, mida me ei osanud toona prognoosida. Võib olla peame uue perioodi LOP-i tegema paindlikuma.

Indrek Sirk: Me jätame tegemata need tegevused, mida me oleme kokku leppinud.

Vladimir Svet: Kui leppisime asjad kokku ja jätame tegemata, siis ei tule see ka üllatusena, et statistika ei parane.

Komisjoni otsus:

1. Võtta ülevaade liiklusohutusprogrammi 2024. a elluviimiskava täitmisest teadmiseks. Kliimaministeeriumil kaaluda alustada tegevusega liiklusseaduses mootorsõidukijuhile kõrvaliste tegevuste eest (tegelemine juhtimise ajal toimingutega, mis võivad segada juhtimist või liiklusolude tajumist) enamohtliku tagajärjega koosseisu ettenägemiseks.

3. Liiklusohutusprogrammi 2025 elluviimiskava kinnitamine

Transpordiameti liiklusohutuse osakonna liiklusohutuse strateegialoome juht Alo Kirsimäe tutvustas komisjoni liikmetele LOP-i 2025. a elluviimiskava eelnõu. Elluviimiskava üldandmed: elluviimiskava sisaldab 18 meetet ja 88 tegevust. Tegevustel on 13 erinevat vastutajat. Elluviimiskava eelarve on 5 062 000 eurot, sellest RESis kaetud 4 962 000 eurot lisavajadus 100 000 eurot (üks TRAM tegevus).

LOP elluviimiskava 2025 ministeeriumite ja ametite tegevused:

Vastutav	HTM	KLIM	PPA	RePõM	SM	TI	TRAM	TTJA	JuM	SiM
Tegevusi	4	3	4	2	1	2	52	5		
neist RESis rahastusest							1			
Välja arvatud tegevusi		4	1		6		7		1	1

Kohalike omavalitsuste tegevused:

Vastutav	KOV kõik (va väikesaared)	Tallinna LV	Tartu LV	Narva LV	Pärnu LV
Tegevusi	7	2	2	2	2

LOP 2025 eelnõust väljaarvatud tegevused.

Transpordiamet:

Nr	Tegevus	Selgitus
1.2.4	Kiivri kasutuse tõstmine (jalgrattur, kergliikuri juht)	Vajadus ei kajastunud RESis. Tegevus TRAM ettepanekul elluviimiskavast välja arvatud
1.6.5	Ohutusalase teadlikkuse tõstmiseks televisiooni, raadiot ja uudismeediat hõlmava ristmeedia lahenduse tootmise jätkamine	Tegevuskulude vähendamisest tingituna tegevus TRAM ettepanekul elluviimiskavast välja arvatud
1.8.7	Amortiseerunud statsionaarsete automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide uuendamine	Vajadus ei kajastunud RESis. Tegevus TRAM ettepanekul elluviimiskavast välja arvatud
2.5.4	Analüüsi läbiviimine raudteeülesõidu ja ülekäigukohtade ohutuse parandamiseks uute tehniliste lahenduste väljaselgitamiseks ja kasutamise otstarbekuse hindamiseks	Tegevus TRAM ettepanekul edasi lükatud, vabanev ressurss kasutatakse teeületuskohtade <u>ohutustamiseks</u>
2.6.2	Muudetavate kiirusepiirangutega teelõikude rajamine	THKs a meetme "ITS" realiseerimiseks vahendeid ette nähtud ei ole. Tegevus TRAM ettepanekul elluviimiskavast välja arvatud
2.7.1	Ilmastikuseire andmete (libeduse oht) kuvamine liiklejatele	Vaheneid tegevuse realiseerimiseks ette nähtud ei ole. Tegevus TRAM ettepanekul elluviimiskavast välja arvatud
4.1.4	Analüüs teooriaeksami sooritamise vajadusest juhiloa kehtivuse lõppemisel	Õigust juhiloa uuendamisel teooriaeksamit määrata juhilubade direktiivis 2006/126/EÜ ega Viini 1968. aasta teeliikluse konventsioonis ette nähtud ei ole. Tegevus TRAM ettepanekul elluviimiskavast välja arvatud

Sotsiaalministeeriumi haldusala:

Nr	Tegevus	Selgitus
1.7.2	Teostatakse ärianalüüs, et töötada välja IT süsteem, mis juhtimisvõimekust mõjutava terviseseisundi tuvastamise korral teavitab perearsti tervisetõendi peatamise või ennetähtaegse tervisekontrolli vajadusest	Tegevus SM ettepanekul liidetud tegevusega 1.7.3.2
1.7.4	Vabariigi Valitsuse 16. juuni 2011. a määruse nr 80 „Mootorsõidukijuhi ja mootorsõiduki juhtimisõiguse taotleja ning trammijuhi ja trammi juhtimisõiguse taotleja tervisekontrolli tingimused ja kord ning tervisenõuded, sealhulgas meditsiinilised vastunäidustused, mille korral mootorsõiduki ja trammi juhtimine ei ole lubatud“ muutmise eelnõu koostamine	Tegevus SM ettepanekul liidetud tegevusega 1.7.3.2
1.7.5	Terviseseisundile vastava tervisetõendi tagamine	Tegevus SM ettepanekul liidetud tegevusega 1.7.3.2
1.7.6	Mootorsõidukijuhi terviseseisundi hindamise kvaliteedi parandamine	Tegevus SM ettepanekul elluviimiskavast välja arvatud (Terviseametil puudub võimekus)
1.9.2	Ravi- ja toetavate teenuste vajaduse hindamise teenus alkoholijoobes mootorsõidukit juhtinutele	Tegevus SM ettepanekul elluviimiskavast välja arvatud, kuna tegevustega ei alustata 2025. aastal
4.1.7.2	Vigastusega lõppenud liikluskõnnetuste vigastuste raskusastmete eristamine liiklusstatistika ja analüüsimise võimaldamiseks	Tegevus SM ettepanekul elluviimiskavast välja arvatud. Tegevus realiseerimine jääb perioodi 2026-2029

Kliimaministeerium:

Nr	Tegevus	Selgitus
1.8.8.1	Mootorsõidukijuhtide liikluskäitumise arvestus- ja hoiatussüsteemi rakendamiseks väljatöötamiskavatsuse koostamine	Puudub poliitiline kokkulepe (ei sisaldu VV 2024-2027 tegevusprogrammis). Tegevus KLIM ettepanekul elluviimiskavast välja arvatud
1.8.8.2	Mootorsõidukijuhtide liikluskäitumise arvestus- ja hoiatussüsteemi rakendamiseks seaduse eelnõu koostamine	Puudub poliitiline kokkulepe (ei sisaldu VV 2024-2027 tegevusprogrammis). Tegevus KLIM ettepanekul elluviimiskavast välja arvatud
2.6.1.2	Ohutute piirkiruste terviksüsteemi kehtestamiseks liiklusseaduse muutmise väljatöötamiskavatsuse ja seaduseelnõu koostamine	Tegevus KLIM ettepanekul välja arvatud
4.1.5	LS § 36 lg 3 muutmiseks seaduse eelnõu koostamine	Tegevus KLIM ettepanekul välja arvatud

Politsei- ja Piirivalveamet:

Nr	Tegevus	Selgitus
1.8.11	Isemõõtvat politseisõiduki arendus	Tegevus PPA ettepanekul elluviimiskavast välja arvatud, kuna on seotud infosüsteemi HIS-2 arendusega (2027)

Siseministeerium:

Nr	Tegevus	Selgitus
1.8.6	Uuringu "Lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratava hoiatustrahvi ja mõjutustrahvi aluseks oleva summa (kolmelt eurolt viiele) tõstmise mõju mootorsõidukijuhtide seadusekuulekusele" läbiviimine	Tegevus SiM ettepanekul elluviimiskavast välja arvatud. 12.06.2024 võttis Riigikogu vastu "Karistusseadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse (trahviühiku suurendamine)" jõustumisega 1.01.2025

Justiitsministeerium:

Nr	Tegevus	Selgitus
1.7.1	Kriminaalses joobes juhi tervisetõendi ja juhtimisõiguse automaatne peatumise seaduse eelnõu koostamine	Tegevus on justiitsministri ja kliimaministri kokkuleppe kohaselt KLIMle üle antud ja liidetud KLIM vastutusalas oleva tegevusega 1.7.3.1

Ettepanek komisjoni otsuseks:

- Kiita heaks liiklusohutusprogrammi 2025. a elluviimiskava.
- Kuni elluviimiskava kinnitamiseni Vabariigi Valitsuses juhendada 2025. aasta tegevuste kavandamisel ja realiseerimisel liikluskomisjonis heaks kiidetud elluviimiskavast.
- Kliimaministeeriumil alustada tegevusi elluviimiskava kinnitamiseks Vabariigi Valitsuses.

Arutelu:

Indrek Sirk: Juba teist aastat järjest ei kavatseta amortiseerunud kiiruskaameraid uuendada. Mis on perspektiiv, kas ühel hetkel on vajalik nad kõik välja lülitada ja palju kaameratel veel varu on?

Priit Sauk: See on vana kokkulepe – politsei pidi üle minema kaameratele oma sõidukites ja seetõttu me oma kaameraid enam ei uuenda. Kui alustasime automaatse järelevalvega, siis me need soetasime, kuid liiklusjärelvalve on ikka politsei ülesanne. Ka IT ja menetlus on politsei käes.

Sirle Loigo: Me täna ei näe, et hakkame maanteedele statsionaarseid kaameraid paigaldama. On moodsamaid lahendusi, kasvõi keskmise kiiruse mõõtmine või isemöötev politseiauto.

Vladimir Svet: Peame korraldama KLIM-SiM-TRAM-PPA ühise arutelu. Ei saa lasta tekkida olukorda, kus vana süsteem kukub kokku ja uut ei ole.

Lauri Läänemets: Mida tähendavad piirkiiruse alandamise kaks varianti?

Alo Kirsimäe: Kiirust võib alandada seadust muutes – suurim lubatud kiirus väljaspool asulaid 70 km/h või 80 km/h või siis alandame kiirust liikluskäitumise eeskirjadega. Esimene variant on parem, arusaadavam ja nõuab vähem liikluskäitumise eeskirju, sest neid tuleks siis paigaldada kohtadesse, kus tee võimaldab suuremat kiirust.

Vladimir Svet: Markeerime kiiruste teema ära ja teeme liikluskomisjonina ettepaneku, et valitsus neid teemasid arutaks, milles meile tundub, et puudub poliitiline konsensus.

Lauri Läänemets: Mul on ettepanek, mootorsõidukijuhtide liikluskäitumise arvestus- ja hoiatussüsteemi loomisega seotud tegevusi elluviimiskavast mitte välja arvata ja ettevalmistatud VTK välja saata.

Vladimir Svet: Me saame aru, et see sõltub valitsuse otsusest. Seega teen ettepaneku mootorsõidukijuhtide liikluskäitumise arvestus- ja hoiatussüsteemi loomisega seotud tegevused võiksid olla liikluskomisjoni poolt heaks kiidetud ja lõppkokkuvõttes valitsus arutab ja otsustab selle elluviimise üle.

Komisjoni otsus:

1. Liikluskomisjon teeb ettepaneku, et valitsus arutaks ja otsustaks keskmise kiiruse mõõtmise regulatsiooni ja liikluskäitumise arvestus- ja hoiatussüsteemi (nn veapunktsüsteem) rakendamise üle.
2. Kiita heaks liiklusohutusprogrammi 2025. a elluviimiskava.
3. Kuni elluviimiskava kinnitamiseni Vabariigi Valitsuses juhinduda 2025. aasta tegevuste kavandamisel ja realiseerimisel liikluskomisjonile TRAM poolt esitletud elluviimiskavast.
4. Komisjon teeb ettepaneku, et Kliimaministeeriumil alustaks tegevusi elluviimiskava kinnitamiseks Vabariigi Valitsuses.
5. Kliimaministeeriumil korraldab KLIM-SiM-TRAM-PPA ühise arutelu automaatse statsionaarse liiklusjärelvalvesüsteemide tuleviku teemal.

4. Liiklusohutusprogrammi 2026-2035 tulevikustsenaariumite ja kvantitatiivsete mõõdikute tutvutus

Taltech'i emeriitprofessor Dago Antov andis lühikese ülevaate Transpordiameti tellitud analüüsist, mis loob andmepõhise aluse LOP 2026–2035 kvantitatiivsete eesmärkide, vaheeesmärkide ning tulemusmõõdikute seadmiseks. Aastatel 2023–2024 on liikluses hukkunud 128 inimest, mis tähendab, et liiklusohutusprogrammis aastateks 2016–2025 püstitatud eesmärk - liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine selliselt, et aastate 2023–2025 keskmisena ei hukuks liikluses üle 40 inimese ning raskesti vigastatute arv ei ületaks 302 inimest aastas jääb täitmata. Liiklussurmade arvu muutuse trend kolmel kümnendil 1993–2002,

2003–2012 ja 2013–2024 näitab, et liiklussurmade arvu langus on peatunud. Rahvusvahelises võrdluses oleme langenud hukkunute arvuga 50,5 ühe miljoni elaniku kohta Euroopa riikide seas keskmisest allapoole ning meie olukord on ca 3 korda halvem, kui ohutuima liiklusega riikides, kus hukub aastas ca 20–25 inimest miljoni elaniku kohta.

Ohutust mõjutavad trendid ja tegurid. Mootorsõidukite arv – autostumine. Autostumise kasv aeglustub tunduvalt võrreldes eelmise kümnendiga. Rahvaarv ja selle vanuseline struktuur ning selle muutused: elanikkonna vananemine ja rahvaarvu langus, 65+ elanike osakaal tõuseb 2035. aastaks u 3% (> 40 000 inimest) ning elanikkond kahaneb kõikjal, va Harju- ja Tartumaa. Juhtimisõigust omavate inimeste arvu muutus: suureneb 60+ juhtide osakaal. Muutused liikumisviiside kasutuses: kergliikurid, jalgrattad jms.

Probleemsed valdkonnad Eesti liiklusohutuses. Laste ja eakate liiklusohutuse tase – laste osalus kasvab ning eakate vanuserühmas on probleemiks liiklussurmad. Liiklusõnnetuste jagunemine liigiti: ühesõidukiõnnetused moodustavad >40% kõigist inimkannatanutega liiklusõnnetustest. Tee liigiti – esile hakkavad tõusma kõrvalmaanteed, kohalikud teed ja linnatänavad. Suuremate linnade, eriti Tallinna ja selle lähiümbruse liiklusohutuse olukord. Liikluskäitumise mõned aspektid: kiiruskäitumine, joobes juhtimine, sõidukijuhtide kõrvalised tegevused ja turvavarustuse mittekasutamine.

Eesti liiklusohutuse strateegia 2026–2035 võimalikud tulevikustsenaariumid. Euroopa Kontrollikoja auditis „Liikuvus Euroopas“ toodud EL turvalise süsteemi põhimõtte liiklusohutuslikus tegevuses:

- LO tõhus juhtimine
- Rahaline tugi
- Ohutu taristu
- Turvalised sõidukid
- Ohutud liiklejad
- Kiire reageerimine LÕ puhul
- LO kindlustamine tulevikuks



Allikas: Euroopa Kontrollikoda Euroopa Komisjoni teatise „Liikuvus Euroopas“ põhjal. Sinisega märgitud elemendid kuuluvad auditi ulatusse.

Stsenaarium S1 lähtub EL-is seatud nullvisiooni eesmärgist, st et 2050. aastal ei hukkaks Eestis liikluses enam ühtki inimest. Selle alusel on arvatud järgmise Eesti liiklusohutuse strateegilise eesmärgina – mitte enam kui 22 hukkunut aastas (kolme aasta keskmisena).

Eesmärgi saavutamine nõuab: valitsuskoalitsioonide üleseid kokkuleppeid ja suuna hoidmist, riigi ja omavalitsuste oluliselt suuremat panustamist liiklusohutuse alasesse tegevusse ja täiendavate tõenduspõhiste meetmete rakendamist. Eesmärgi saavutamisel tõuseb Eesti eeldatavasti EL parimate liiklusohutusega riikide ridadesse (2024 Norra tase).

Stsenaarium S2b liikluses hukkunute ja raskesti vigastatute arvu vähenemine 50% võrra (võrreldes 2023–2025.a. keskmisega). Hinnanguliselt tähendaks see mitte enam kui 33 hukkunut kolme aasta keskmisena aastas.

Eesmärgi saavutamine nõuab: riigi ja omavalitsuste suuremat panustamist liiklusohutuse alasesse tegevusse ja täiendavate tõenduspõhiste meetmete rakendamist. Eesmärgi saavutamine võimaldab Eestil taastada Baltimaade liiklusohutuses juhtpositsiooni (2024 Rootsi tase).

Stsenaarium S3 liiklusohutuse alane tegevus Eestis jätkub ligikaudu tänasega sarnases mahus, täiendavaid meetmeid ei rakendata. Liikluses hukkunute arv väheneb pikas perspektiivis väga aeglaselt. 2035. aasta tase oleks eeldatavasti kolme aasta keskmist arvesse võttes 49 hukkunut aastas.

Riiklikes arengukavades püstitatud eesmärgid ei suudeta saavutada. Pikaajalises perspektiivis (kuni aastani 2035) kaotab Eesti oluliselt oma positsiooni rahvusvahelises võrdluses.

Tulevikustsenaariumite täiendavad rõhuasetused liiklusõnnetustes kannatanute lõikes.

TARISTU – TEE LIIGID: põhimaanteed, tugimaanteed, kõrvalmaanteed, kohalikud teed ja linnatänavad.

LIIKLEJAD – ROLLID: sõiduautojuht, veoautojuht, bussijuht, jalgrattur, kergliikurijuht.

LIIKLEJAD – VANUSERÜHMAD: lapsed, noored, tööealised, eakad (65+, 70+).

OMAVALITSUSED – Tallinn + lähiümbrus, Tartu, Pärnu, Narva ja muud omavalitsused.

Teatud alarmrühmade lõikes peab areng olema veelgi kiirem. Näiteks laste liiklussurmad 0 (2035. a) ning liiklussurmad linnatänavatel 0 (2035. a).

Transpordiameti liiklusohutuse osakonna juhataja Maria Pashkevich märkis et **LOP 2026–2035 tööühik eelistus on stsenaarium S1**, mis lähtub EL-is seatud nullvisiooni eesmärgist, et 2050. aastal ei hukuks Eestis liikluses enam ühtki inimest. Selle alusel on arvutatud järgmise Eesti liiklusohutuse strateegilise eesmärgina – aastaks 2035 mitte enam kui 22 hukkunut aastas (kolme aasta keskmisena). Eesmärgi saavutamine nõuab: valitsuskoalitsioonide üleseid kokkuleppeid ja suuna hoidmist; riigi ja omavalitsuste oluliselt suuremat panustamist liiklusohutuse alasesse tegevusse täiendavate tõenduspõhiste meetmete rakendamist.

Arutelu:

Kristjan Järvan: On keeruline asuda seisukohale, mis ei ole kõige ambitsioonikam. Kas mingi rahaline arvestus või mõjuanalüüs on ka tehtud, nt S1 versus S3?

Vladimir Svet: Rahaline hinnang peaks kindlasti olema olemas. Mis puudutab poliitilist mõju, siis see on meie otsustada. Ja tegelikult lõpliku otsuse teevad poliitikud. Kui valitsus ei otsusta või ei tee midagi, siis nii ongi. Tulevad järgmise ja otsustavad uuesti! Ja siin tuleb rääkida ka kaasnevatest tegevustest ja asjaoludest – seadusandlus, raha jms.

Indrek Sirk: Ma vaatan seda viimast stsenaariumit S3 ja mul tekkis küsimus – millel põhineb arvamus, et olukord paraneb, kui me midagi ei tee?

Dago Antov: Prognoos näitab, et teatud määral olukord siiski paraneb.

Maria Pashkevich: Peab arvestame, et tegu on statistilise analüüsiga, mis arvestab eelnevate aastate trendi ja sellest tulenevalt prognoosib järgnevate aastate võimaliku arengu.

Indrek Sirk: Mulle on see optimism arusamatu.

Mart Jesse: Me näeme, et olukord halveneb ja nüüd stsenaariumis S3, kus me midagi ei tee, kas me siis ei karda, et olukord veelgi halveneb? Ka mulle tundub see põhjendamatult optimismina.

Dago Antov: Stsenaariumi S3 puhul me siiski eeldame, et varasemalt tehtud tegevused ei raage, praegustega jätkatakse ning mõned uued tegevused siiski lisanduvad ja nende koosmõju viib selle stsenaariumi trendis nähtava languseni.

Vladimir Svet: Hea, et meil on see dokument olemas. Me ei loobu 0-visioonist ja siin pole küsimust, edasi tuleb minna kõige ambitsioonikama stsenaariumiga S1. Kui meil ka eesmärki ei õnnestu täita, siis vaatame, mida me ei teinud.

Einar Hillep: See uuring oli vist ca 100 lehekülge. Kas on kavas see ka kusagil avalikustada?

Maria Pashkevich: Jah, on kavas tulevikus avalikustada.

Komisjoni otsus:

Liikluskomisjon teeb ettepaneku Liiklusohutusprogrammi 2026-2035 väljatöötamisel lähtuda kõige ambitsioonikamast stsenaariumist S1.

5. Elektriliste pisimopeedide renditeenusest

Tallinna abilinnapea Kristjan Järvan teavitas liikluskomisjoni, et 2025. aasta kevadel võib Tallinna linna tänavatele lisanduda ca 1000 pisimopeedi. Elektriliste pisimopeedide renditeenuse pakkujaid võib olla rohkem kui üks. Ühe levinud pisimopeedi tehnilised andmed: mõõdud 1555/595/1010 mm (pikkus/laius/kõrgus mm), nimivõimsus - 500 KW, kaal 47 kg (võrdluseks Bolti kergliikur alla 25 kg; Tuule oma üle 25 kg), maksimaalne sõidukiirus – 25 km/h koos kiirusepiirangu võimalusega, sõidukaugus ühe laadimisega – 70 km, pidurid (ees/taga) ning tuled (ees/taga).

Suure arvu pisimopeedide liiklusesse lisandumisega võivad kaasneda mitmed probleemid, mis on seotud liikumisruumis paiknemise, nende juhtide liikluskäitumise, parkimise ja turvavarustuse kasutamisega. Pisimopeedid peavad olema kindlustatud, problemaatiline on liikluskindlustuse kontrollimine.

Arutelu:

Vladimir Svet: Kas liiklusjärelvalve käigus nende kindlustuse olemasolu kontrollimine on võimalik?

Sirle Loigo: Teel ei ole see võimalik ja rentija käest seda kontrollida ei saa. Seda saaks teha läbi ettevõtja, st renditeenuse pakkuja, kuid see on ebamõistlikult pikk protseduur. Kas linn saab siis midagi teha?

Vladimir Svet: Linn saab kehtestada piirkiiruseid ja kehtestada parkimise reeglid.

Mart Jesse: Seadus ütleb, et juhul peab olema kaasas kindlustuspoliis. Olen sellest rääkinud, et sellised sõidukid peaksid olema registreeritud, siis on ka kindlustuse kontrollimine võimalik.

Indrek Sirk: Seda võiks analüüsida. Näiteks mopeedide registreerimise kohustuse jõustumisel see aitas.

Vladimir Svet: Probleemid nendega kaasnevad. KLIM analüüsib olukorda.

Margus Tähepõld: Kas mõni kindlustusselts praegu selliseid sõidukeid kindlustab.

Mart Jesse: Jah. Seda ei tee kõik seltsid, kuid kindlustada neid saab. Pisimopeedide registreerimise kohta võiks uurida, kuidas see Lätis toimub, seal registreeritakse neid juba ammu.

Vladimir Svet: Võtame selle probleemi töösse ja tuleme selle juurde järgmisel koosoleku tagasi.

Komisjoni otsus: Võtta informatsioon pisimopeedide renditeenuse ja kaasnevat võimalike probleemide kohta teadmiseks. Komisjon teeb ettepaneku Kliimaministeeriumil analüüsida, millised on täna kehtiva seadusandluse võimalused pisimopeedide massilise tulekuga kaasnevaid probleeme ohjata ning kas on põhjendatud ootus täiendavateks õigusloome algatusteks (nt registreerimisnõue).

Järgmise liikluskomisjoni koosoleku toimumisajast teavitatakse täiendavalt.

Koosolekut juhatas komisjoni esimees:
Protokollis:

Vladimir Svet
Villu Vane