

Liikluskomisjoni koosoleku protokoll nr 63

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

31.01.2024

Koosolek algas: 15:00
Koosolek lõppes: 16:50

Koosolekust võtsid osa:

Komisjoniliikmed – Andres Urm (Tallinn), Egert Belitšev (PPA), Indrek Sirk (vandeadvokaat), Kalle Laanet (JuM), Kristen Michal (KLIM), Priit Sauk (TRAM), Riina Sikkut (SoM), Sven Kreek (TTK), Tiit Metsvahi (TalTech), Teams vahendusel Mart Vörklaev (RaM).

Asendusliikmed – Liia Varend (HTM), Tarmo Miilits (SiM), Ülli Reimets (LKF).

Sekretär – Villu Vane (TRAM).

Külalisena osalesid koosolekul – Ain Kendra (T-Konsult OÜ), Alo Kirsimäe, Joel Jesse, Maria Pashkevich, Martin Lengi (TRAM), Einar Hillep (JuM), Eliise Kuus, Mait Klein, Margus Tähepõld, Risto Kaljurand, Sander Salmu (KLIM), Herkki Kitsing (ELEA), Indrek Link (SiM), Kadi Zavadskis, Marten Leiten (TTJA), Silver Jakobson, Silja Einberg (Riigikontroll), Sirle Loigo (PPA).

Koosoleku päevakord:

1. Ülevaade liiklusohutuse olukorrast (Villu Vane, Transpordiamet);
2. Ülevaade liikluskindlustusjuhtumitest 2023. aastal (Ülli Reimets, Eesti Liikluskindlustuse Fond);
3. Riigikontrolli auditi „Liiklusohutus maanteedel ja raudteedel“ tutvustus (Silver Jakobson, Riigikontroll);
4. Uuringu „60 t ja 25,25 m veoste mõju teekatetele ja sildadele“ tutvustus (Ain Kendra, T-Konsult OÜ);
5. Liikluskomisjoni 2023. aasta töö ülevaate kinnitamine ja komisjoni töökorraldus (Villu Vane, Transpordiamet);
6. Jooksvad küsimused:
 - kergliikuriga seotud liiklusseaduse muutmise ettepanekute pakett;
 - liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2024–2025 kinnitamine.

Koosoleku käik:

1. Liiklusohutuse olukord

Transpordiameti liiklusohutuse osakonna liiklusekspert Villu Vane andis ülevaate liiklusohutusalasest olukorrast ja märkis, et liiklusohutusprogrammi eesmärki silmas pidades ei

tohiks viimase kolme aasta keskmisena 12 kuu jooksul liikluses hukkuda enam kui 44 inimest, tegelik hukkunute arv oli 55.

2023. aasta jooksul juhtus 1722 liiklusõnnetust (2022. aastal 1699), neis sai vigastada 1941 (1907) ja hukkus 59 (50) inimest.

Joobes mootorsõidukijuhtide osalusel juhtus 122 (132) liiklusõnnetust, neis sai vigastada 148 (160) ja hukkus 12 (14) inimest.

Kergliikurijuhi osalusel juhtus 327 (349) liiklusõnnetust, vigastada sai 337 (356) inimest. Kergliikuritega juhtunud õnnetustest oli ühesõidukiõnnetusi 227 (251), kokkupõrkeid 82 (85) ja otsasõite jalakäijatele 17 (8). Õnnetusse sattunud kergliikurijuhtidest olid kained 45% (50%), joobes 34% (32%) ning 22% (18%) juhtudest polnud juhtide seisund teada.

2023. aastal kasvas **ühesõidukiõnnetuste** arv 5%, õnnetusi juhtus 716 (682), ühesõidukiõnnetustes sai vigastada 781 (735) ning hukkus 21 (15) inimest.

Jalakäijatega juhtunud õnnetuste arv kasvas 1%, õnnetusi oli 292 (289), vigastada sai 294 (294) jalakäijat. Õnnetustes hukkus 17 (11) jalakäijat.

Kokkupõrgete arv vähenes eelmisel aastal 5%, toimus 615 (647) kokkupõrget, neis sai vigastada 760 (793) ja hukkus 20 (24) inimest.

Eesti Liikluskindlustuse Fondi andmetel toimus 2023. aasta jooksul 34 364 (34 289) kindlustusjuhtumit. Kindlustatud sõidukite arv kasvas 1,5%. 2023. a lõpu seisuga oli kindlustatud sõidukeid 836 004 (823 600).

Liiklusalaseid rikkumisi avastati 2023. aasta jooksul 79 110 (77 757), avastamine kasvas 2%. Avastatud rikkumistest kohaldati lühimenetlust 41 408 (39 372) korral, lühimenetluse osakaal oli 52% (51%).

Lubatud **sõidukiiruse** ületamisi avastati politseiametnike poolt 30 992 (30 673). Kuni 20 km/h kiiruse ületajaid oli 13 458 (13 391) ja kiiruse ületajaid 21-40 km/h oli 15 861 (15 606). Kiiruskaamerate poolt, sh mobiilsed kaamerad, tuvastati 260 814 (305 488) lubatud sõidukiiruse ületamist, avastamine vähenes 15%.

Turvavarustuse kasutamiseiga seotud rikkumisi avastati 2923 (2860) ning kergliiklejate poolt toimepandud rikkumisi 1601 (2889).

Joovet kontrolliti aasta jooksul 968 240 (902 027) sõidukijuhil, väljahingatavas õhus alkoholi piirmäära ületanud ja joobes juhte avastati kokku 6265 (6585), sh oli kriminaalses või narkojoobes juhte 2114 (2377). Joobes ja alkoholi piirmäära ületanud juhtide osakaal oli 0,65% (0,73%) kontrollitutest.

Liiklusjärelvalvele suunatud tööaeg 2023. aastal oli kokku 437 418 tundi.

Arutelu:

Egert Belitšev: Joobes juhid on endiselt probleem. Kõik puhuvad politseioperatsioonide juures tuleb arvestada sellega, et neid korraldatakse seal, kus liiklussagedus on suurem, samas levib info politseioperatsioonist sotsiaalmeedias kiiresti ning joobes juhid otsivad ka vaiksemaid teid, kus politseikontroll on nõrgem, eriti maapiirkondades.

Villu Vane: Kahjuks on see nii. Surmaga lõppenud liiklusõnnetuste puhul oli joobes juhtide osakaal eelmisel aastal 31% ning suur osa sellistest õnnetustest juhtus väiksematel teedel.

Riina Sikkut: Ka narkootikumide tarvitamine levib ja olukord selles osas ei parane, seda näitavad seireuringud. Seega on probleem jätkuvalt olemas ja süveneb.

Komisjoni otsus: Võtta ülevaade liiklusohutuse alasest olukorrast teadmiseks.

2. Ülevaade liikluskindlustusjuhtumitest 2023. aastal

Eesti Liikluskindlustuse Fondi kahjuennetuse valdkonna juht Ülli Reimets märkis, et 2023. aastal toimus Eestis 34 400 liikluskindlustusjuhtumit, kogukahjuga 72 miljonit eurot. Lisaks põhjustati Eesti sõidukitega 2600 juhtumit välismaal, kogukahjuga 11 miljonit eurot. Keskmiselt oli 2023. aastal Eestis 94 liiklusõnnetust päevas. Eestis toimunud juhtumi keskmine kahju oli 2091 € (2022. aastal 2031 €).

Eestis on 31. detsembri 2023. a seisuga 836 004 kindlustuslepinguga sõidukit, aastaga kasvas kindlustatud sõidukite arv 1,5% võrra. Keskmine liikluskindlustuse aastamakse oli 146 eurot.

Liikluskindlustusjuhtumite põhjused grupiti:

- parkimisega seotud 39%;
- tagant otsasõidud 17%;
- kokkupõrge ristmikul 13%;
- asja rajatise kahjustamine 12%;
- kokkupõrge möödasõidul, reastumisel, sõidurajalt välja kaldumine 10%;
- kokkupõrge tagurdamisel (va parkimine) 4%;
- jalakäijale või jalgratturile otsasõit 1%;
- muu 4%.

Enim liiklusõnnetusi juhtub tiheasustusaladel. Tagant otsasõitude arv aasta-aastalt tasapisi väheneb (nt juhiabisüsteemide kasutuselevõtu tagajärjel), 2018. aastal moodustasid tagant otsasõidud 20%, mullu 17% õnnetustest. Võrreldes 2022. aastaga kasvas möödasõidul, reastumisel või sõidurajalt kõrvale kaldumisel toimunud kokkupõrgete arv 3% võrra. Nende õnnetuste seas suurenes ka isikukahjuga juhtumite arv.

Parkimisõnnetused sagenevad kõikjal üle Eesti - nii kaubandusasutuste parklates kui tanklate, meditsiinasutuste, kortermajade, kultuuriasutuste, spordikeskuste ja koolide parklates. Kõige rohkem liiklusõnnetusi juhtub päevadel, kui on tavapärasest paari m/s võrra tugevam tuul, sadanud lund (tuisanud) ning teed lumevaaludes või lahtise lume all jääs.

Võrreldes lume- ja jäävaba ilmaga juhtub talvistes oludes rohkem:

- tagant otsasõite;
- kokkupõrkeid ristmikel;
- kokkupõrkeid vastassuunda ja kõrvalrajale kaldumisel;
- mööduva sõiduki otsasõite pargitud sõidukile;
- ehitise või rajatise kahjustamisi.

Vastutava poole sõidukite keskmine läbisõit on kõrgem kui kõigi sõidukite keskmine. Läbisõidu kasvades sõidukiga põhjustatud juhtumite arv kilomeetri kohta väheneb, aga kasvab ajaperioodil põhjustatud juhtumite arv sõiduki kohta.

Vabatahtliku sõidukikindlustuse (kasko) juhtumeid toimus eelmisel aastal hinnanguliselt kokku 78 000, kogukahjuga 122 miljonit eurot. Juhtumitest 4000 toimus välismaal.

Vabatahtliku kindlustuse kahjud:

- klaasikahju 37%;

- kokkupõrge teise liiklejaga 22%;
- otsasõit ehitisele, rajatisele 17%;
- kokkupõrge loomaga 6%;
- tehniline rike 3%;
- teelt väljasõit 2%;
- vandalism 1%;
- loodusjõud 1%;
- täpsustamata 11%.

Arutelu:

Kalle Laanet: Ida-Virumaal ja ka Lääne-Virumaal on kindlustusjuhtumeid päris palju, millega see võib olla seotud.

Ülli Reimets: Tallinn-Narva maantee annab oma osa, ka Pärnu-Rakvere-Sõmeru maantee Rakvere poolne osa mõjutab olukorda. Lisaks Narva ja Jõhvi linnad ning nende vaheline Tallinn-Narva maantee lõik on õnnetuste rohke.

Kristen Michal: Kas rendi/sõidujagamisteenuste autode nagu BOLT, CityBee jne kohta on ka statistikat?

Ülli Reimets: Hetkel ma ei ole veel vaadanud, kuid meil on võimalik seda uurida.

Tarmo Miilits: Sõidujagamise poolt võiks vaadata. Seal sõidab ka palju välismaalasi, kelle teadmised meie liiklusreeglitest võivad olla kesised.

Egert Belitšev: Lisaks avastatakse iga-aastaselt palju võltsitud juhiloaga isikuid, eriti välismaalasi ja ka nendel võivad puududa igasugused teadmised meie liiklusreeglitest.

Komisjoni otsus: Võtta ülevaade 2023. a liikluskindlustusjuhtumitest teadmiseks.

3. Riigikontrolli auditi „Liiklusohutus maanteedel ja raudteedel“ tutvustus

Riigikontrolli säästva arengu, taristu, energeetika ja keskkonna osakonna auditijuht Silver Jakobson märkis et, auditi fookuses oli välja selgitada:

- Kas liiklusohutuse eesmärkide saavutamiseks on välja selgitatud mõjusad tegevused ja kuivõrd on liikluskeskkonna tegevused aidanud liiklusohutust parandada?
- Kas liiklusjuhtimiseks maanteel ja raudteel on infoturbemeetmed planeeritud ja rakendatud, kas nende rakendamist on kontrollitud ja tuvastatud puudused parandatud?

Oluliste ja kiire mõjuga tegevuste loetelu koostamiseks on TRAM 2018. aastal kui ka 2022. aastal kokku kutsunud töörühma. 2018. aastal pakuti välja 9 ja 2022. aastal 14 prioriteetset tegevust. Välja pakutud tegevuste ja liiklusohutuse programmi (LOP) elluviimise kavas 2020–2023 kinnitatud ning järgnevasse perioodi 2024–2025 auditi ajal planeeritud tegevuste võrdlusel selgus, et enamikke välja pakutud tegevusi tehakse vähendatud mahus või nende rakendamiseni lähiaastatel ei jõuta. Liiklusõnnetuses hukkunute kolme aasta keskmist ei ole suudetud viimastel aastatel vähendada soovitud tempos. Seega on Riigikontrolli hinnangul vähetõenäoline, et LOPis 2025. aastaks seatud sihttase suudetakse saavutada.

LOPi elluviimise kava koostamise käigus ei pea tegevuste elluviijad põhjendama tegevuse vajalikkust ega kirjeldama, kuidas tegevus panustab kogu LOP eesmärgi saavutamisse. Tegevuste eest vastutajad pakuvad ise välja tegevused, mida nad on valmis ellu viima. LOPi elluviimise kava koostamisel tehakse kompromiss ekspertide soovitude ja tegevuste eest vastutajate ettepanekute vahel. Tegevuse LOPi elluviimise kavast väljaarvamisel või mahu vähendamisel ei hinda TRAM ega tegevuse eest vastutaja selle mõju LOPi eesmärkidele.

Paljud tegevused on elluviimise kavasse lisatud ilma nende elluviimiseks vajalike ressursside eelarveta. Kokku on hinnatud, et LOPi tegevuste elluviimiseks aastatel 2024 ja 2025 on puudu vähemalt 25,8 miljonit eurot. Lisarahast sõltuvad näiteks teelõigu keskmise kiiruse automaatkontrolli rakendamine ja videovõimekusega kiirusemõõteseadmete hankimine.

Avaliku raudteefrastruktuuri arendamist suunavas tegevuskavas 2021–2028 on eesmärgiks võetud tõsta raudteedel Tallinna-Tartu, Tapa-Narva, Riisipere-Haapsalu ja Rapla-Lelle suunal kiirus kuni 160 km/h, mis seab täiendavaid nõudeid raudteeohutusele. Aastaks 2025 tellitud uued rongid ei saa sõita kiiremini kui 140 km/h, enne kui vajalikud investeeringuid raudtee ülesõidu- ja ülekäigukohtade ohutuse parandamiseks ära tehakse. Eesti Raudtee ASi hinnangul suudetakse küll raudteeülesõidukohtade nõuded täita aastaks 2028, kuid raudteeülekäigukohtadel on tähtajaks 2033. aasta, see tähendab, et kiirusi tõsta ei saa ja osades kohtades tuleb neid ka vähendada.

Nii maanteedel kui ka raudteedel on liiklusjuhtimissüsteemide infoturbe-meetmeid planeeritud ja rakendatud, kuid on riske, mille aktsepteeritud vähendamiseks tuleb teha veel pingutusi. Riigikontrolli arvates peaks nii TRAM kui ka Eesti Raudtee AS võrgu- ja infosüsteemide riskianalüüsid rohkem läbi mõtlema, millised võiksid olla potentsiaalsed küberintsidendi tagajärjed.

Soovitused kliimaministrile:

- Hinnata ja sisustada koostöös LOPi tegevuste eest vastutajatega programmi elluviimise kava tegevuste soovitatavad mõjud, lisada programmi vaid eeldatava mõjuga tegevused ning koostada tegevuste rahastamise kava, mis sisaldaks iga tegevuse eelarvet.
- Muuta LOPi eesmärk tegelikele võimalustele vastavaks.
- Analüüsida, kui palju maksab raudtee tehnokasutuseeskirjaga seatud raudteeülekäigukohtade kasutuselevõtt kiiruste tõstmisel kuni 160 km/h ning kas investeeringud on võimalik ellu viia kiiremini kui aastaks 2033 ning planeerida selleks koostöös raudteetaristu ettevõtjatega vajalik rahastus.
- Vajaduse korral muuta avaliku raudteefrastruktuuri arendamist suunava tegevuskava eesmärgid tegelikele võimalustele vastavaks.

Soovitused Transpordiameti peadirektorile:

- Hinnata tegevuste mahtude vähendamisel ning tegevustest loobumisel koostöös tegevuste eest vastutajatega võimalikke mõjusid liiklusohutusele ning esitleda tulemusi Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonis, kes saab hinnangu alusel vajaduse korral algatada eesmärgi sihttasemete muudatuse.
- Koostada võrgu- ja infosüsteemide riskianalüüs, mis hõlmab teele paigaldatud seadmete ja liiklusjuhtimissüsteemile avalduvate küberriskide käsitlust.
- Veenduda liiklusjuhtimiseks kasutatavate seadmete ja infosüsteemide ründekindluses.

Arutelu:

Tiit Metsvahi: Realistlik audit. Mis on erinevate meetmete rakendamise puhul oluline ja mida me teeme vähe, on nende mõju järelhindamine. Ning seda on ka raske teha. Saame kasutada käsiraamatuid, kus on uuringute kokkuvõtteid ja järeldusi, kuid Eesti on maailma maastaabis väga väike ning meie õnnetuste jms arvud on väikesed. Ning teiste riikide kogemusi ja tulemusi meile üle kanda või nende mõju hinnata on väga keeruline.

Priit Sauk: Arvestame esitatud soovitustega.

Tarmo Miilits: Mul on küsimus – mis seisus me oleme veapunktisüsteemiga?

Kristen Michal: Veapunktisüsteemi me ei rakenda, kuid väljatöötamisel on nn. raskeid rikkumisi toimepanijate mõjutamise süsteem.

Egert Belitšev: Miks me veapunktisüsteemiga edasi ei lähe?

Kristen Michal: Poliitiline konsensus puudub, raskete rikkujate ohjeldamise programmile loodame selle konsensuse leida.

Komisjoni otsus: Võtta Riigikontrolli auditi „Liiklusohutus maanteedel ja raudteedel“ tulemuste tutvustus teadmiseks.

4. Uuringu „60t ja 25,25 m veoste mõju teekatetele ja sildadele“ tutvustus

Uuringu läbiviija, Ain Kendra T-Konسلut OÜ-st märkis, et uuring on seotud EMS sõidukite võimaliku kasutuselevõtiga Eestis. EMS kontseptsiooni kasutuselevõtt on kooskõlas nii EL transpordisektori arengusuundadega suurendada vedude säästlikust kui ka OECD väljatöötatud soovitusetega võimalusel suurendada autorongide kaubaruumi mahtu, mis omakorda suurendaks majanduslikku efektiivsust, vähendaks liiklussagedust ja CO² emissiooni ning suurendaks liiklusohutust. EMS veosed on kuni 25,25 meetrit pikad ja kuni 60 tonni rasked standardsetest moodulitest ehk sõidukitest koostatud autorongid, mille maksimumkaal on lubatud vähemalt 8 telje olemasolul.

Uuringu läbiviimiseks kasutati kaalupunktide ja sillauuringu käigus kogutud andmeid sõidukite masside ja teljekoormuste kohta, samuti teeregistris olevaid andmeid.

Uuringu käigus kasutati kokku miljoni raskeveoki andmeid. Kaalupunktides saadud mõõtmiste kohaselt on ca 20% autorongidest (30% autorongidest sildadel) trahviväärselt ülekaalulised. Ülekaaluliste veoste järelevalvemaht on olematu ja vahelejäämise risk on väga väike.

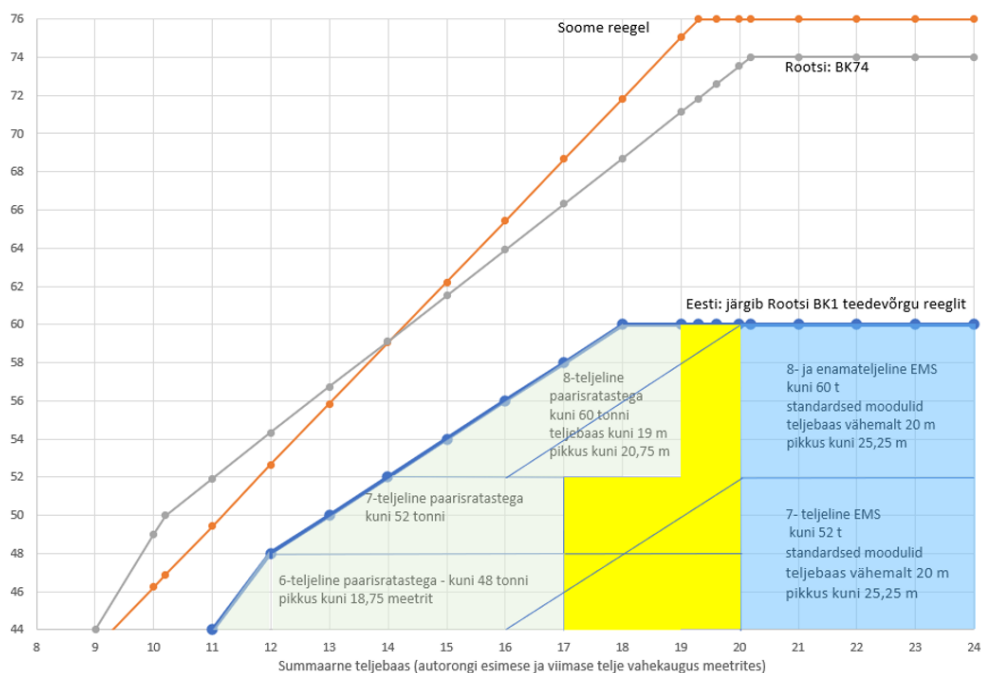
Tee nr	Pikkus km	AKÖL	FWD (MPa)	KAP (MPa)	OK km %
1	179	8020	478,3	290,6	85%
2	250	7807	440,7	289,2	95%
3	208	3573	348,6	248,9	85%
4	177	8298	475,6	313,7	94%
5	159	3054	401,6	249,9	97%
6	121	2241	331,8	234,4	90%
7	21	453	390,8	208,7	100%
8	35	7826	450,6	278,8	95%
9	56	5092	404,6	253,2	97%
10	132	2497	339,8	225,2	91%
11	34	17052	413,9	341,2	80%
92	106	3011	361,2	233,0	97%

Mõõdetud kandevõime vs arvutatud vajalik:

Üllatuslikult on Tallinna ringteel (suurim koormus, uusim tee) 20% pikkusest kandevõime madalam kui arvutatud vajalik – seda juba tänaste tegelike (mitte perspektiivsete) koormuste korral.

Tõenäoliselt on põhjuseks etapiviisiline ehitus, mille järgi SMA/kulumiskiht paigaldatakse hiljemalt seitsmendal kasutusaastal.

Lubatud täismass summaarse teljebaasi korral:



Telgede arv/maksimaalne mass: 5/44; 6/48; 7/52; 8/60

EMS: kui teljebaas alla 20 meetri, siis maksimaalne täismass kahaneb

Teised: kui teljebaas alla 18 meetri, siis maksimaalne täismass kahaneb

Summaarselt sama kaubakoguse vedamisel suuremate autodega on katendile taandatud koormus 10-tonnistes normtelgedes väiksem ja tasakaalustab 20 aasta perspektiivis võimaliku liikluse kasvu – koormus katenditele ei tõuse. Legaalselt suuremad koormad oleksid lubatud transiidis/põhiteedel EMS-sõidukitele, rahvusvahelise liikluse kaalukäitumine on parem, ülekaalu riskid väiksemad. Siseriiklikult (metsavedu ja puistekaubad) eeldame paarisrataste kasutust ja suurema täismassi luba eeldab ka GPS-seiret ja kaalukontrolli, mis peaks parandama ka keskmist kaalukäitumist.

Sillad, kus on täna lubatud 52 tonni, võimaldavad ka 60-tonnist koormust. Remondivajaduse tõttu ei pea veel koormusi piirama, kuid ressursid kahaneb kiiremini. Soosida tuleks suuremate sõidukite kasutust, sest sellega kaasneb paarisratas, GPS ja kaaluseire kohustus.

Kokkuvõtteks:

- EMS autorongide (60t/25,25m) kasutuselevõtt põhiteedel ja siseriiklikult lisatingimustega (paarisratas, seire): kuni 60 tonnised koormused ei kiirenda katendi lagunemist võrreldes tänaste koormustega;
- suuremate koormuste lubamine kogu teedevõrgule annab säästu tänu paarisrataste kasutusele;
- et tagada katendi soovitud tööiga, on vajalik muuta katendite projekteerimise süsteemi;
- vajalikud investeeringud seniste nõuete täitmiseks 214 miljonit;
- lisakulud üleminekuks 60-tonniste koormuste baasile lisaks 121 miljonit;
- lisakulud tasuvad end nelja aastaga (EMS ja metsavedu puistekaupadeta);
- CO² emissioon, mis tuleneb üleminekust 60-tonniste koormustele, säästetakse ainult metsavedudes 6 aastaga (arvestamata EMS ja puistekaupu).

Arutelu:

Tarmo Miilits: Kas ei ole mõeldav automaatse järelevalve rakendamine ülekaaluliste sõidukite väljaselgitamiseks: kaalumine ja info edastamine analoogselt kiiruse ületamisega?

Priit Sauk: Põhimõtteliselt oleme meie sellega nõus. Kuid see eeldab seadusandluse muutmist.

Egert Belitšev: Mõte on õige. Tuleks luua sarnane süsteem, nagu kiiruse automaatkontroll.

Kristen Michal: Automaatkontrolli rakendamist tasub kaaluda.

Tiit Matsvahi: Raskemate ja pikemate veokite liiklusesse lubamise puhul vajab veel uurimist liiklusohutuse pool, näiteks möödasõit üldisemalt ja 1+2 lõikudel.

Komisjoni otsus: Võtta esitatud informatsioon 60t ja 25,25 meetri pikkuste sõidukite mõjust teekatetele ja sildadele teadmiseks.

5. Liikluskomisjoni 2023. aasta töö ülevaate kinnitamine ja komisjoni töökorraldus

Transpordiameti liiklusohutuse osakonna liiklusekspert, liikluskomisjoni sekretär Villu Vane tuletas komisjoni liikmetele meelde, et komisjon peab 1. juuliks esitama Vabariigi Valitsusele ülevaate komisjoni töö kohta. Ülevaade on valmis, eelmisel koosolekul otsustati üle minna täisaastale, seega on võetud kokku 2023. aasta töö. Komisjon pidas kolm koosolekut, osavõtt ja päevakorras olnud teemad koos otsustega on ülevaates kajastatud. Komisjoni liikmed ei ole ülevaate täiendamiseks või muutmiseks ettepanekuid teinud.

Arutelu:

Villu Vane: Lepime kokku ka järgmise koosoleku aja ning ühtlasi koosolekute sageduse. Kui koguneme kolm korda aastas, siis võiks see koosolek toimuda 29. mail, kui aga neli korda, siis 24. aprillil.

Kristen Michal: Arvestades seda, et liiklusohutuse alane olukord ei ole paranenud, siis saame kokku neli korda aastas, et otsida lahendusi, järgmise koosolek on 24. aprillil.

Komisjoni otsus: Kinnitada liikluskomisjoni 2023. aasta tegevuse ülevaade.

Liikluskomisjoni järgmine koosolek toimub kolmapäeval, 24. aprillil.

6. Jooksvad küsimused:

- kergliikuriga seotud liiklusseaduse muutmise ettepanekute pakett.

Sander Salmu: Kergliikuriga seotud liiklusseaduse muutmise ettepanekute pakett on hetkel arvamuse avaldamiseks Justiitsministeeriumis. Kui oleme nende sisendi saanud, siis edastame eelnõu valitsusse ja sealt juba Riigikogule menetlemiseks.

Egert Belitšev: Mul on küsimus – mis on saanud keskmise kiiruse katseprojektist?

Priit Sauk: Projekt on lõpetatud, tulemusi tutvustame järgmisel koosolekul.

Tarmo Miilits: Kas lisaküsimused protokollitakse ja nende vastustes antud täitmistähtaegu jälgitakse?

- liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2024–2025 kinnitamine

Kristen Michal: Kliimaministeeriumi asekanstler Sander Salmu selgitab liiklusohutusprogrammi viimase etapi elluviimiskava 2024–2025 kinnitamise hetkeseisu ja vajadusel käivitab kinnitamise protsessi.

Järgmine liikluskomisjoni koosolek toimub kolmapäeval, 24. aprill, algusega kell 15.00.

Koosolekut juhatas komisjoni esimees:

Kristel Michal

Protokollis:

Villu Vane