

## Liikluskomisjoni koosoleku protokoll nr 64

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

24.04.2024

Koosolek algas: 14:00  
Koosolek lõppes: 15:50

### **Koosolekust võtsid osa:**

Komisjoniliikmed – Andres Urm (Tallinn), Indrek Sirk (vandeadvokaat), Kersten Kattai (Autoettevõtete Liit), Kristen Michal (KLIM), Madis Timpson (JuM), Mart Jesse (LKF), Priit Sauk (TRAM), Sven Kreek (TTK), Tiit Metsvahi (TalTech).

Asendusliikmed – Anette Mäletjärv (SoM), Heiko Mihkelson (PPA), Liia Varend (HTM), Tarmo Miilits (SiM).

Sekretär – Villu Vane (TRAM).

Külalisena osalesid koosolekul – Alo Kirsimäe, Kai Simson, Krisli Johanson, Kristiina Tilk, Maria Pashkevich (TRAM), Anu Suviste, Einar Hillep (JuM), Ain Tatter, Mait Klein, Margus Tähepõld, Sander Salmu (KLIM), Indrek Link (SiM), Kadi Zavadskis, Marten Leiten (TTJA), Kristiin Mikko (SoM).

### **Koosoleku päevakord:**

1. Ülevaade liiklusohutuse olukorrast (Villu Vane, Transpordiamet);
2. Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava täitmisest 2023. aastal (Alo Kirsimäe, Transpordiamet);
3. Keskmise kiiruse automaatkontrolli pilootprojekti kokkuvõte (Alo Kirsimäe, Maria Pashkevich, Transpordiamet);
4. Jooksvad küsimused:
  - T15 Tallinn-Rapla-Türi keskpriirdega katselõik (Priit Sauk).

### **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 54. Täitmata jäi ka liiklusohutusprogrammi eesmärk raskelt vigastatute osas - raskelt sai vigastada 395 inimest, eesmärgi piirarv oli 316 inimest.

**2024. aasta esimese kvartali jooksul** juhtus 243 liiklusõnnetust (2023. aastal 230), neis sai vigastada 298 (272) ja hukkus 7 (8) inimest.

**Joobes mootorsõidukijuhtide osalusel** juhtus 17 (21) liiklusõnnetust ja neis sai vigastada 28 (28) inimest. Joobes juhi osalusel juhtunud liiklusõnnetustes käesoleval aastal hukkunuid ei olnud, eelmisel aastal hukkus kaks inimest.

**Kergliikurijuhi** osalusel juhtus 14 (4) liiklusõnnetust, vigastada sai 14 (10) inimest. Kergliikuritega juhtunud õnnetustest oli ühesõidukiõnnetusi 9 (1), kokkupõrkeid 3 (3) ja kaks muud (teadmata) õnnetust. Õnnetusse sattunud kergliikurijuhtidest olid kained 25% (50%), joobes 67% (25%) ning 8% (25%) juhtudest polnud juhtide seisund teada.

Käesoleva aasta esimese kolme kuu jooksul kasvas **kokkupõrgete** arv 27%, kokkupõrkeid toimus 103 (81), neis sai vigastada 133 (109) ja hukkus 5 (1) inimest.

**Ühesõidukiõnnetuste** arv kasvas 7%, õnnetusi juhtus 58 (54), ühesõidukiõnnetustes sai vigastada 78 (67) inimest, hukkunuid käesoleval aastal ei olnud, eelmise aasta esimese kolme kuuga hukkus ühesõidukiõnnetustes 4 inimest.

**Jalakäijatega** juhtunud õnnetuste arv vähenes 8%, õnnetusi oli 67 (73), vigastada sai 70 (73) jalakäijat. Õnnetustes hukkus 2 (3) jalakäijat.

2023. aastal oli **hukkunute arv ühe miljoni elaniku kohta Eestis 43**, Euroopa Liidu keskmine oli 46. Rootsisis ja Norras hukkus miljoni elaniku kohta aastas 22 inimest.

**Eesti Liikluskindlustuse Fondi** andmetel toimus käesoleva aasta esimese kolme kuuga 8954 (8514) kindlustusjuhtumit. Kindlustatud sõidukite arv kasvas 2%, 31.03.2024 seisuga oli kindlustatud sõidukeid 844 594 (829 763).

**Liiklusalaseid rikkumisi** avastati 2024. aasta esimeses kvartalis 21 756 (19 760), avastamine kasvas 10%. Avastatud rikkumistest kohaldati lühimenetlust 13 726 (11 618) korral, lühimenetluse osakaal oli 63% (59%).

Lubatud **sõidukiiruse** ületamisi avastati politseiametnike poolt 7322 (6444). Kuni 20 km/h kiiruse ületajaid oli 3930 (3090) ja kiiruse ületajaid 21-40 km/h oli 3120 (3139). Kiiruskaamerate poolt, sh mobiilsed kaamerad, tuvastati 65 965 (52 808) lubatud sõidukiiruse ületamist, avastamine kasvas 25%.

**Turvavarustuse** kasutamiseiga seotud rikkumisi avastati 995 (685) ning kergliiklejate poolt toimepandud rikkumisi 209 (301).

**Joovet** kontrolliti esimese kvartali jooksul 255 175 (215 140) sõidukijuhil, väljahingatavas õhus alkoholi piirmäära ületanud ja joobes juhte avastati kokku 1407 (1401), sh oli kriminaalses või narkojoobes juhte 493 (485). Joobes ja alkoholi piirmäära ületanud juhtide osakaal oli 0,55% (0,65%) kontrollitutest.

Liiklusjärelvalvele suunatud tööaeg käesoleva aasta esimeses kvartalis oli kokku 109 830 (119 718) tundi.

#### Arutelu:

**Heiko Mihkelson:** Liiklusohutuse alast olukorda mõjutab kindlasti ka liiklussageduse kasv, autosid tuleb üha juurde. Lisaks mõjutab suvine puhkuste periood, palju liigutakse ringi ning ka riskeerivat käitumist on liikluses rohkem.

**Kristen Michal:** Millest on tingitud kiiruse automaatkontrolli käigus avastatud rikkumiste kasv? Ja millisel tasemel oleme teiste riikidega võrreldes?

**Heiko Mihkelson:** Siin on arvestatud ka politsei mobiilsed kiiruskaamerad ja sel aastal on kaameraid ka rohkem kasutatud.

**Mart Jesse:** Ei tohi unustada, et alates 2021. aastast arvestame ka kergliikuritega juhtunud õnnetusi.

**Indrek Sirk:** Kui vaadata 2023. aasta hukkunute arvu ühe miljoni elaniku kohta, siis oleme Euroopa Liidu keskmisel tasemel, hukkunuid meil 43, Euroopa Liidu keskmine 46. Kuid Rootsis ja Norras näiteks 22.

**Komisjoni otsus:** Võtta ülevaade liiklusohutuse alasest olukorrast teadmiseks.

## **2. Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava täitmisest 2023. aastal**

Transpordiameti liiklusohutuse osakonna liiklusohutuse strateegialoome juht Alo Kirsimäe märkis, et liiklusohutusprogrammi (LOP) eesmärgid kolme aasta (2021–2023) keskmisena hukkunute, raskesti vigastatute ning hukkunute ja raskesti vigastatute koguarvude osas jäid täitmata.

**Hukkus** 54 (LOPi järgne piirarv 44) inimest. Eesmärk hukkunute arvu vähendamiseks sõitjate ohutuse tagamise osas täideti. Mootorsõidukijuhtide (+3), jalgratturite (+2) ja jalakäijate (+1) hukkumist kavandatud ulatuses vähendada ei õnnestunud.

**Raskelt** sai vigastada 395 (piirarv 316) inimest. Jalakäijate (-15) ja sõitjate (-14) arvud jäid sihttasemest väiksemaks. Piirarvust suuremaks kujunesid raskelt vigastatud mootorsõidukijuhtide (+25) ja jalgratturite (+32) arvud. Raskelt sai vigastad 47 kergliikurijuhti. Kokku **hukkus ja sai raskelt vigastada** 450 inimest, see ületas 90 võrra perioodi mõõdikut (360).

**Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava täitmine.** 2023. aastal kavandati 84 konkreetse vastutajaga tegevust ja 9 tegevust kõigile omavalitsustele. Riigiasutuste tegevustest täideti 54 kavandatud mahus, 34 täideti osaliselt või planeeritust väiksemas mahus, 5 tegevust jäid rakendamata. Rakendamata tegevustest 3 puhul oli vastutajaks TRAM. Sotsiaalministeerium haldusalas jäi täitmata 1 tegevus ja 1 tegevus jäi täitmata Tallinna Linnavalitsusel.

### **Järeldused ja ettepanekud:**

1. Liiklusohutusprogrammi eesmärk vähendada kolme aasta (2021–2023) keskmist liiklussurmade ja raskesti vigastada saanute arvu kokku lepitud tempos jäi täitmata.
2. Lähtudes senistest muutustest hukkunute arvus, LOPs toodud tegevustest ning 2021–2023 a. seatud eesmärgi mittesaavutamisest, on tõenäoline, et 2025. aastal seatud sihttasel (40) ei saavutata. Eesmärgi täitmine eeldaks, et hukkunute arv oleks 2024. ja 2025. aastal mitte suurem kui 30. Liiklusohutuse olukorra nii järsk muutus ainult seni aktsepteeritud ja rahastatud LOP tegevuste tulemusel, ilma täiendavate riskikeskkonna muutusteta, ei ole realistlik.
3. 2023. aastaks planeeritud tegevustele, mida ei täidetud, rakendati osaliselt või planeeritust väiksemas mahus, määrata täitmiseks RESi võimalusi arvestavad realistlikud tähtajad.
4. Suure tähtsusega on olulise mõjuga tegevuste (vt liikluskomisjoni 06.09.2022 protokoll nr 58) rakendamine käesoleval ja järgneval aastal.
5. LOP aastate 2024–2025 elluviimiskava on kinnitamata. Kuni kinnitamiseni juhendada 2024. ja 2025. aasta tegevuste realiseerimisel ja kavandamisel elluviimiskava eelnõust ning RESi võimalustest.
6. 2025. aastaga lõpeb LOP 2016–2025 kehtivus. Transpordiametil moodustada LOP 2026+ väljatöötamise töörühm. Ministeeriumitel ja ametitel nimetada esindajad väljatöötamise töörühma.

## Riigikontrolli "Liiklusohutus maanteedel ja raudteedel" kontrolliaruande<sup>1</sup> ettepanekud

1. Kavandatud tegevuse ära jätmise ainult vastutava osapoole otsusega ei ole jätkusuutlik. Elluviimiskava tegevusest loobumiskavatsuse korral peab tegevuse eest vastutaja hindama tegevuse ära jätmise mõju LOP eesmärkidele ja saama nõusoleku liikluskomisjonilt.
2. Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava tegevuste maksumuse kohta puudub ülevaade. Liikluskomisjonil kaaluda LOP elluviimise rahastamiseks kuluvatele tegevustele riiklikul tasemel ühtse tunnuse loomist. Kuni ühtse tunnuse loomiseni kaaluda asutuste siseselt tunnuse „LOP“ kasutuselevõtmist.
3. Liiklusohutustegevuste tulemuslikkuse hindamine on raskendatud, kuna toimunud liiklusõnnetusi ei ole alati võimalik piisava täpsusega siduda õnnetuskohaga. Siseministril kaaluda politsei andmekogu POLIS põhimäärustes vastutavale töötlejale vigade avastamiseks ja ebaõigete andmete parandamiseks täpsemate nõuete seadmist.
4. Transpordiametil analüüsida asjakahjuga liiklusõnnetuste andmete kasutatavust liiklusõnnetuste ennetamiseks ja ohutustegevuste planeerimise võimalikkust ja tulemustest lähtuvalt kujundada seisukoht andmete kasutamise võimalustest ja mahtudest.

Ning üks aspekt veel - oleme vähe rääkinud sõjapõgenike mõjust. Kuid ilmselt on teatud mõju liiklusohutuse olukorrale olemas, nende arv on juba kaunis suur, nad tulevad teisest kultuuriruumist, sh on ka nende liikluskäitumine teine. Sama täheldati Soomes, kui Eesti „kalevipojad“ massiliselt sinna tööle läksid.

### Arutelu:

**Heiko Mihkelson:** Oleme seda natukene uurinud, põgenike poolt toimepandud süütegude arv on kasvanud, see kasv on olnud proportsioonis nende arvu kasvuga. Kui esmalt oli nõrke keskmine põgenik keskealine kõrgharidusega naine koos lapsega, siis nüüd on lisandunud ka mehed ja see võib olukorda muuta.

**Mart Jesse:** Kui politseiga andmete analüüsi ja parandamise võimalusi arutate, siis kaasake palun ka Liikluskindlustuse Fond.

**Kristen Michal:** Kas meil rendiautodega juhtuvate liiklusõnnetuste kohta ka detailsemat statistikat on?

**Mart Jesse:** Meie andmetel on rendisõidukid kordades suurema kahjusagedusega. Kuna tegemist on renditud sõidukiga, siis on suhtumine teine, kui isiklikku sõidukisse.

**Einar Hillep:** Meedias jäi silma, et teedehituses on puudu väga suured summad. Kuidas see mõjutab liiklusohutusprogrammi elluviimiskavas planeeritud tegevusi?

**Priit Sauk:** Kindlasti mõjutab. Kui raha on vähem, siis ehitatakse ja rekonstrueeritakse vähem ka teid. Ning ka ohutuks muudetud liiklusohutusse kohtade arv väheneb.

**Komisjoni otsus:** Võtta ülevaade liiklusohutusprogrammi elluviimiskava täitmisest 2023. aastal teadmiseks.

Riigiasutustel juhendada edasises tegevuses toodud ettepanekutest (punktid 3,4,5).

Transpordiametil moodustada LOP 2026+ väljatöötamise töörühm. Ministeeriumitel ja ametitel nimetada esindajad väljatöötamise töörühma.

### 3. Keskmise kiiruse automaatkontrolli pilootprojekti kokkuvõte

---

<sup>1</sup>[19357\\_RKTR\\_6568\\_2-1.4\\_2316\\_002-2.pdf](#)

Transpordiameti liiklusohutuse osakonna juhataja Maria Pashkevich ja liiklusohutuse strateegialoome juht Alo Kirsimäe andsid ülevaate keskmise kiiruse automaatkontrolli pilootprojektist.

**Taustinformatsioon** - pool 2022. aastal surmaga lõppenud liiklusõnnetustest oli põhjustatud liiga suurest või sobimatust sõidukiirusest. 2022. aastal tuvastasid politseipatrullid üle 30 000 kiiruseületamise, nendest 56% juhtudest ületati kiirust rohkem kui 21 km/h. Kiiruskaameratega fikseeriti 2022. aastal üle 300 000 kiirusületamise. Transpordiameti 90 km/h alas asuvate püsiloenduspunktide kiirusandmete kohaselt (fikseerib ca 100 mln sõidukit aastas) ületas lubatud sõidukiirust 42% kõigist sõidukitest.

2023. aastal sõidukijuhtide seas läbi viidud küsitlusuuringu põhjal järgib kehtivat kiiruspiirangut linnadevahelistel põhiteedel vaid 28% ja kohalikel maanteedel 39% juhtidest. Linnades, kus ka vähene piirkiiruse ületamine on ohtlik, sõidab lubatust suurema kiirusega 44% (2022. a 47%) küsitluses osalenud sõidukijuhtidest.

Kolmandik surmaga lõppevatest liiklusõnnetustest on põhjustatud liiga suurest või sobimatust sõidukiirusest. „Väikest“ lubatud sõidukiiruse ületamist alahinnatakse. Juba väikesel lubatud sõidukiiruse ületamisel on olulised tagajärjed. Lubatud sõidukiiruse ületamine 1 km/h suurendab liiklusõnnetuste toimumise tõenäosust 3%. Sõidukiiruse alandamisel on suur keskkonnakaitseline efekt heitgaaside ja kütuse tarbimise vähendamise näol.

**Katseprojekti eesmärk** oli selgitada välja, kas ja kui, siis millises mahus esineb lõigu keskmise kiiruse ületamist Eesti maanteedel ning hinnata lõigu keskmise kiiruse mõõtmise kui liiklusohutuse parendamise ühe tegevuse asjakohasust.

**Metoodika:** enne ja pärast uuring, mille käigus jälgiti mootorsõidukijuhtide käitumist ja selle muutust kõrvalmõjude efektist (avalik teavitus ja täiendavate liikluskorraldusvahendite paigaldamine) tingituna.

Katseprojekt toimus kahes etapis: esimene etapp 15.-24. septemberini (mõõtmisaeg 7:00–19:00) ja teine etapp 28. september-8. oktoober, (mõõtmisaeg 8:00–18:30). Katselõike oli neli, pikkusega 4,4-13 kilomeetrit.

### Isikuandmete liikumine ja töötlemine.

<ol style="list-style-type: none"><li>1. Testlõigule sisenemisel ja väljumisel tegi mõõtesüsteem kõikidest sõidukitest foto, millele lisas juhtumiandmed (kuupäev, aeg, kiirus).</li><li>2. Mõõtesüsteem krüpteeris, varustas vesimärgiga ja valmistas fotodokumendid ja juhtumiandmed allalaadimiseks andmekogusse.</li><li>3. Fotodokumentatsiooni ja juhtumisandmete töötlemine andmekogus (lahti krüpteerimine, numbrimärgi automaatne tuvastamine ning numbrimärgist ja juhtumiandmetest koosneva andmepaki genereerimine) ja foto eemaldamine.</li></ol>	<b>AUTOMAATNE</b>
<ol style="list-style-type: none"><li>4. Numbrimärgist ja juhtumiandmetest koosneva andmepaki krüpteerimine ja edastamine Transpordiametile.</li><li>5. Andmepakis olevate numbrimärgi tähiste pseudonüümiks automaatne muutmine ning andmeanalüüsiks isikustamata andmega lõppandmestiku koostamine.</li></ol>	<b>OSALISE INIMSEKKUMISEGA</b>
<ol style="list-style-type: none"><li>6. Andmeanalüüs ja tulemuste kokkuvõtmine.</li></ol>	<b>INIMENE</b>

Analüüsis kasutatud alusandmete arv on mõjutatud: välklambi mittekasutamisest, mootorsõiduki registreerimismärgi ebaõnnestunud tuvastamisest, tolerantsist erinevast mõõtetulemusest, keskkonnatingimustest, mõõteobjekti (sõiduki) erisusest, salvestise autentsuse automaatsest kontrollist ja olukordadest, kus sõiduk läbis lõigu kontrollajast aeglasemalt, sõiduk sisenes lõigu, kuid ei väljunud lõigult ning sõiduk väljus lõigult, kuid ei sisenenud lõigu.

Katseprojekti esimesel etapil ületas keskmist kiirust 39% sõidukitest ning teisel etapil 32%. Kokku ületas keskmist kiirust katseprojekti ajal ca 42 000 sõidukit. Kõige rohkem ületati keskmist kiirust Haapsalu-Ääsmäe lõigul. Samal lõigul langes kiiruse ületajate osakaal II etapil 12%.

Lõigule sisenedes ületas suurimat lubatud sõidukiirust 8% sõidukitest (vs keskmise kiiruse ületajaid 36%). Lõigult väljudes ületas suurimat lubatud sõidukiirust 5% sõidukitest. Võrreldes kahte etappi, siis ületajate osakaal lõigule sisenedes ja väljudes ei muutunud oluliselt. Kõige suurem ületajate osakaal oli Haapsalu-Ääsmäe lõigul.

Katseprojekti mõõtmistulemuste andmetel olid 60% (71 217) sõidukijuhtidest seadusekuulekad. Ülejäänud 40% jagunesid 4 gruppi kiirukäitumise mustri järgi:

- ületas ainult keskmist kiirust (28%);
- ületas keskmist- ja sisenemis- või väljumiskiirust (6%);
- ületas sisenemis- ja/või väljumiskiirust (4%);
- ületas kõiki kolme kiirust e kihutaja (2%).

Suurenes seadusekuulekate mootorsõidukijuhtide arv 58%-lt 63%-ni keskmise kiiruse ületajate arvelt. Lõigu keskmise kiiruse ületajaid oli 7 korda rohkem kui hetkkiiruse ületajaid.

Katseprojekti ületasid keskmist kiirust enamasti sõidu- ja pakiautode juhid (39%). Veoautode ja busside juhtidest ületas vaid kümnendik lubatud lõigu keskmist kiirust. 90% sõidukijuhtidest ei sooritanud katselõigul möödasõitu. Möödasõitude osakaal oli kõige suurem Haapsalu-Ääsmäe ja Tallinn-Pärnu lõikudel (üle 15%). Teisel etapil suurenes nende liiklejate osakaal, kes möödasõitu ei sooritanud ning liiklusvoog muutus möödasõitude vähenemise tõttu sujuvamaks.

#### **Kokkuvõte:**

- Seaduskuulekad olid u 60% sõidukijuhtidest.
- Vaid lõigu keskmist kiirust ületas 28% juhtidest.
- 36 000 juhti ületas keskmist kiirust kiiruskaamera sekkumiskünnise piires. 6000 juhti ületas lõigu keskmist kiirust rohkem kui 7 km/h.
- Mootorsõidukijuhte, kes ületasid kiirust lõigu sees, oli 7 korda rohkem, kui kiiruskaamerate juures ületajaid (28% vs 4%). Sanktsioonihirm toob kaasa seaduskuuleka käitumise.
- Keskmise kiiruse mõõtmine ei mõjunud pikivahele negatiivselt. Möödasõitude arv vähenes.

61% sõidukijuhtidest suhtus süsteemi rakendamisse positiivselt. Katseprojekti ajal ei juhtunud ühtegi õnnetust. Lõigu keskmise kiiruse mõõtmine muutis liiklusvoo ühtlasemaks ja kehtestatud kiiruse järgijate arv suurenes. Kiirusrežiimist kinnipidamine loob eeldused raskete tagajärgedega liiklusõnnetuste vähenemiseks ja maanteetranspordi keskkonnasäästlikkuse suurendamiseks. Keskmise "ajaline võit" kõikidel lõikudel oli esimesel etapil 1,6 sekundit ja teisel etapil 1,5 sekundit kilomeetri kohta. 100 km katmisel keskmise kiiruse mõõtmise süsteemidega on võimalik põhiteedel säästa 1 inimelu aastas.

#### **Lisainfo ja edasised tegevused:**

Justiitsministeerium - sõidukist foto tegemisest kui ainukesest tõendist ei ole võimalik loobuda. Automaatjärelevalve uute liikide võimaldamiseks tuleb koostada põhiseaduslikkuse analüüs, põhiõiguste riive ja andmekaitseline mõjuhinnang. Töötada välja andmetöötuse õiguslik alus. Transpordiamet - valmistab ette hanget „Automaatjärelevalve rakendamise teostatavus- ja tasuvusanalüüs“.

#### Arutelu:

**Kristen Michal:** Ma saan aru, et peame vastu võtma otsuse, kas jätkame tegevustega, mis vajalikud automaatjärelevalvet puudutava liiklusohutuspoliitika edasiseks kujundamiseks.

**Priit Sauk:** Jah, peame otsustama, kas lähme edasi.

**Mart Jesse:** Igal pool mujal Euroopas need süsteemid töötavad, nii on võimalik kiirust mõõta. Kui me teame, et see on võimalik, siis mida me veel uurime?

**Kristen Michal:** Tuleb analüüsida, kuidas põhiõiguste kaitse on tagatud, andmekaitse ja andmete kasutus ning tehnilised lahendused. Need vajavad vastust, ka avalik debatt seda näitas.

**Sven Kreek:** Kas ja kuidas oli kiiruse mõõtmine sõidukijuhtidele kommuniqueeritud?

**Maria Pashkevich:** I etapis liiklusmärke ei olnud, II etapis oli kommuniqueeritud, olid teated ja teedel liiklusmärgid.

**Madis Timpson:** Milline on mõistlik lõigu pikkus, millel kiirust mõõdetakse?

**Maria Pashkevich:** Üldiselt jääb see vahemikku 10–15 kilomeetrit.

**Indrek Sirk:** Kas kiiruse ületamise puhul arvestati ka mõõteviga?

**Alo Kirsimäe:** Ei arvestatud. Me ei mõõtnud kiirust, vaid lõigu läbimise aega ja selle alusel arvutati sõiduki keskmine kiirus.

**Indrek Sirk:** Hästi, arusaadav. Kuid kas teised riigid arvestavad mingit mõõteviga või siis andestatavat juhi eksimist – no näiteks ületamist 3-5 km/h ei karistata?

**Kristen Michal:** Kui levinud on keskmise kiiruse mõõtmine EL riikides ja meie lähiriikide näitel, see ülevaade oleks komisjoni liikmeskonnale vajalik.

**Alo Kirsimäe:** Seda kasutatakse enamikes Euroopa riikides. Lähiriikidest ei kasutata seda Rootsisis, kuid neil on väga palju kohtkiiruskaameraid.

**Kristen Michal:** Kui tahame tulevikus keskmise kiiruse mõõtmist kasutada ühe võimalusena liiklusohutuse tõstmisel, siis kõigepealt peame saama vastused analüüsile, mida mainisin ja seejärel saame teha otsuse. Kas katseprojekti tulemused vastavad ootustele?

**Maria Pashkevich:** Maanteedel asuvate püsiloenduspunktide andmete kohaselt ületab lubatud sõidukiirust ca 40% juhtidest. Keskmise kiiruse ületamise kohta meil eelteadmine puudus. Katseprojekt näitas, et seaduskuulekad on ca 60% sõidukijuhtidest ja vaid lõigu keskmist kiirust ületab 28% juhtidest.

**Kristen Michal:** Mõju kohta on teil arvatud liiklusõnnetuses hukkunute ja vigastatu arvu vähenemine, kuidas need numbrid saadud on?

**Maria Pashkevich:** Oleme kasutanud mujal maailmas tehtud uuringute tulemusi.

**Tiit Metsvahi:** Oluline on ka pikivahe. Kui üldiselt ei ole sellega probleemi, siis kolonnis sõitmisel on asi hull, pikivahed on väga väiksed.

**Maria Pashkevich:** Keskmise kiiruse mõõtmine ei mõjutanud pikivahet negatiivselt ja seejuures möödasõitude arv vähenes.

**Kristen Michal:** Kas liikluskomisjoni liikmetest keegi on selle vastu, et jätkame automaatse järelevalve analüüsidega mis eelnevad otsuse, ka muuhulgas keskmise kiiruse mõõtmise, tegemisele? Selge, keegi vastu ei ole.

#### **Komisjoni otsus:**

Võtta informatsioon keskmise kiiruse automaatkontrolli pilootprojekti kohta teadmiseks.

Jätkata tegevustega, mis on vajalikud automaatjärelevalvet puudutava liiklusohutuspoliitika edasiseks kujundamiseks.

#### **4. Jooksvalt - T15 Tallinn-Rapla-Türi maantee keskpiirdega teelõik**

Transpordiameti peadirektor Priit Sauk märkis, et 1+1 teedel olukorras, kui liiklussagedus on suur, ca 6 000 autot ööpäevas ja kasvab, muutub möödasõiduvõimaluse leidmine raskeks, kuna vastassuunalist liiklust on liialt palju. Skandinaaviamaades on sõidusuundi pörkepiirdega eraldavad teelõigud juba pikka aega kasutusel ja oma kasutegurit liiklusohutuse parandamisel tõestanud. 2016. aastal otsustati rajada keskpiirdega katselõik. Eesmärk oli katsetada keskpiirde

lahendust Eesti liiklustingimustes. See on LOP tegevus - vähendada raskeid liiklusõnnetusi, mis enamasti on suure liiklussagedusega teedel, kokkupõrked vastassuunda kaldumise tagajärjel.

T15 Tallinn-Rapla-Türi teelõik km 17,6-21,0 valiti keskpäärde katselõiguks, kuna teel oli mitmeid ohutegureid liiklejatele: suur liiklussagedus (>6000 autot/ööpäevas), lauged kurvid ning mitmed juhtunud laupkokkupõrke õnnetused, sh ühe hukkunuga. Lõik tundus sobiv, kuna puudusid bussipeatused, olid üksikud mahasõidud, puudusid asumid ja tõmbekeskused - vähe jalakäijaid ning kõrvaltee liikluse suunamiseks olemas.

**Üldist keskpäärdega lõigust:** valmis 2019. aastal, maksumus 375 000 eurot. Liikluslahendus ca 3,5 km (3,3 km päärdega osa), suurim lubatud kiirus 90 km/h, ristprofiil - Rootsi 1+1 keskpäärdega ristlõige (1 meetri laiune kesksaar, sõidurada 3,25 meetrit, kindlustatud peenar 0,75 meetrit). Projekteeritud 2+1 lahenduse põhimõtteid arvestades – silmusrambid ristmikul ja tagasipööreteks, parempöörde aeglustusrada (nn kiire pööre), SOS taskud (3+2), liikluskorraldus.

**Võimalikud kitsaskohad ja probleemid teelõigul.** Jalakäijate ja ratturite ning sõidukite mittepiisav külgvahe. Lõigul kergliiklejaid vähe, tõmbekeskused puuduvad, mudeldatud potentsiaal samuti madal. Aeglased sõidukid (traktorid, mopeedautod) lõigul – sõidukite kolonnid, ajakadu pigem olematu. Metsloomaohtlik lõik (toimunud liiklusõnnetused) ja rohekoridor km 18,3-18,8. Visuaalselt nõ kitsas liiklusruum, kurvid teelõigul – sõidukiiruste ebahühtlus, võimalikud pörkepiirdesse sõitmisel juhi eksimisel. Halva nähtavuse korral piirde ebapiisav tähistus, sõidukite tulede „vilkumine“. Teehooldete tegemise keerukus – hoole ajamahukam ja kulukam. Liiklusõnnetuste toimimisel sõidusuund suletud – tekivad suured liikluseisakud teelõigul, samas raske liiklusõnnetuse korral piirdeta lõigul tekib sama efekt. Liiklusõnnetused aastatel 2020-2023: 7 õnnetust, milles sai 8 inimest vigastatud, sh kaks joobes juhiga, üks teelt väljasõit, üks õnnetus ristmikul ja üks metsaloomaga. Liikluskindlustus Fondi andmetel ajavahemikul 2019. a detsember – 2023. a aprill 15 juhtumit, sh 3 tagant otsasõitu ja õnnetus ristmikul.

#### **Järeldused:**

- aitab ära hoida üliharvad õnnetused, kuid tee ristlõige (teekate 9 meetrit) ei ole siiski piirde jaoks sobiv – sõidukite kokkupõrked päärdega;
- mõnikord jäävad metsloomad keskpäärde tõttu teele liikuma;
- jalakäijate ja ratturite liiklemise jaoks on vaja rohkem liiklusruumi või eraldi teed;
- pörkepiirde hea tähistus on ülioluline, et see oleks igasugustes ilmastikutingimustes hästi nähtav (valgustamine);
- aeglased sõidukid ei ole pigem probleem;
- sarnaseid lõike rohkem sellisel kujul ei raja.

**Edasine tegevus:** keskpäärde eemaldamine koos kate taastustöödega ja peale seda rakendada täiendavad meetmed, et teelõik oleks liiklejatele ohutu - keskpäärde asemel painduvad püsttähised ehk kummipostid. Kummipostid ei välista laupkokkupõrkeid, kuid aitavad täiendava meetmena vähendada riskiohtlikku käitumist. Paigaldada pikivahe hoidmise vajadusest teavitavad infotahvlid ja vastav teemärgistus.

#### Arutelu:

**Indrek Sirk:** Kas ma saan õigesti aru, et võtate nüüd ära ainukese kindlalt positiivset mõju omanud vahendi ning seejuures muud riskid jäävad?



**Priit Sauk:** Ma usun, et ka kummipostid täidavad eesmärgi – möödastõidud on nendega välistatud ja neil on ka teatud määral kiirust vähendav mõju.

**Villu Vane:** Tallinn-Narva maantee Aaspere-Haljala lõigul olid kummipostid ca kaks aastat ja toimisid seal hästi.

**Tiit Metsvahi:** Minu teada see hukkunuga liiklusõnnetus ei juhtunud sellel lõigul, kus piire oli. Mis kergliiklejaid puudutab, siis neid on seal tõesti vähe, kuid neid siiski on. Usun, et postid seal töötavad, piire oli liiast, kuna teekate on ikka selleks liiga kitsas.

**Komisjoni otsus:**

Võtta informatsioon T15 Tallinn-Rapla-Türi maantee keskpiirdega katselõigu kohta teadmiseks.

Järgmine liikluskomisjoni koosolek toimub kolmapäeval, 12. juunil, algusega kell 14.00.

Koosolekut juhatas komisjoni esimees:

Kristel Michal

Protokollis:

Villu Vane