

## Liikluskomisjoni koosoleku protokoll nr 68

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

17.06.2025

Koosolek algas: 15:00  
Koosolek lõppes: 17.40

### Koosolekust võtsid osa:

Komisjoni esimees Kuldar Leis.

Komisjoniliikmed – Egert Belitšev (PPA), Igor Taro (SiM), Indrek Sirk (vandeadvokaat), Kersten Kattai (Eesti Autoettevõtete Liit), Kristjan Järvan (Tallinn), Mart Jesse (LKF), Priit Sauk (TRAM), Sven Kreek (TTK), Tiit Metsvahi (TalTech).

Asendusliikmed – Einar Hillep (JuM), Kalle Toomet (ELVL), Leena Kalle (SoM), Liia Varend (HTM).

Sekretär – Villu Vane (TRAM).

Külalisena osalesid koosolekul – Ain Tatter, Hindrek Allvee, Mait Klein, Margus Tähepõld, Sander Salmu (KLIM), Alo Kirsimäe, Johann Peetre, Maria Pashkevich, Martin Lengi (TRAM), Janek Luppin, Rõõt Laigu (TTK), Herkki Kitsing (ELEA), Indrek Link (SiM), Ingmar Laas (Prokuratuur), Krister Tüllinen (JuM), Taavi Kirss (PPA).

### Koosoleku päevakord:

1. Ülevaade liiklusohutuse olukorrast (Villu Vane, Transpordiamet);
2. Liiklusohutusprogrammi 2026-2035 ja elluviimiskava 2026–2029 eelnõu tutvustus (Maria Pashkevich, Transpordiamet);
3. Uuringu „EMS Eesti teedele lubamise eeldused“ tutvustus ja edasiste tegevuste heakskiitmine (Janek Luppin, Tallinna Tehnikakõrgkool; Martin Lengi, Transpordiamet).

### Koosoleku käik:

#### 1. Liiklusohutuse olukord

Transpordiameti liiklusohutuse osakonna liiklusekspert Villu Vane andis ülevaate liiklusohutusalasest olukorrast.

**2025. aasta viie kuu jooksul** juhtus 496 liiklusõnnetust (2024. aasta viis kuud 603), neis sai vigastada 556 (684) ja hukkus 12 (14) inimest.

**Joobes mootorsõidukijuhtide osalusel** juhtus 41 (40) liiklusõnnetust ja neis sai vigastada 53 (49) inimest. Joobes juhi osalusel juhtunud liiklusõnnetustes hukkus 4 (2) inimest.

**Kergliikurijuhi** osalusel juhtus 48 (92) liiklusõnnetust, neis sai vigastada 48 (93) inimest. Kergliikuritega juhtunud õnnetustest oli ühesõidukiõnnetusi 33 (64), kokkupõrkeid 13 (25) ja otsasõite jalakäijatele 2 (0). Õnnetusse sattunud kergliikurijuhtidest olid kained 64% (44%), joobes 27% (38%) ning 9% (18%) juhtudest polnud juhtide seisund teada.

2025. aasta viie kuuga vähenes **jalakäijatega** juhtunud õnnetuste arv 32%, õnnetusi oli 77 (114), vigastada sai 79 (118) jalakäijat. Õnnetustes hukkus 3 (3) jalakäijat.

**Kokkupõrgete** arv vähenes 23%, kokkupõrkeid toimus 173 (226), neis sai vigastada 215 (269) ja hukkus 2 (8) inimest.

**Ühesõidukiõnnetuste** arv vähenes 11%, õnnetusi juhtus 206 (231), neis sai vigastada 222 (262) inimest ja hukkus 7 (3) inimest.

**Eesti Liikluskindlustuse Fondi** andmetel toimus 2025. aasta viie kuuga 12 996 (14 652) kindlustusjuhtumit, vähenemine 11%. Kindlustatud sõidukite arv kasvas 1%, 31.05.2025 seisuga oli kindlustatud sõidukeid 890 268 (877 447).

**Hukkunute arv miljoni elaniku kohta** oli 2024. aastal 50, 2023. aastaga võrreldes suurenes see 17%. Euroopa Liidu keskmine hukkunute arv miljoni elaniku kohta oli 44, mis võrreldes 2023. aastaga vähenes 3%.

**Liiklusosalaseid rikkumisi** avastati 2025. aasta viie kuuga 40 511 (37 508), avastamine kasvas 8%. Avastatud rikkumistest kohaldati lühimenetlust 24 286 (21 779) korral, lühimenetluse osakaal oli 60% (58%).

Lubatud **sõidukiiruse** ületamisi avastati politseiametnike poolt 16 614 (14 805). Kuni 20 km/h kiiruse ületajaid oli 8427 (7209) ja kiiruse ületajaid 21–40 km/h oli 7506 (6923). Kiiruskaamerate poolt, sh mobiilsed kaamerad, tuvastati 106 188 (110 702) lubatud sõidukiiruse ületamist.

**Turvavarustuse** kasutamisega seotud rikkumisi avastati 1699 (1566) ning kergliiklejate poolt toimepandud rikkumisi 427 (400).

**Joovet** kontrolliti käesoleva aasta viie kuu jooksul 454 033 (442 767) sõidukijuhil, väljahingatavas õhus alkoholi piirmäära ületanud ja joobes juhte avastati kokku 2271 (2448), sh oli kriminaalses või narkojoobes juhte 868 (843). Joobes ja alkoholi piirmäära ületanud juhtide osakaal oli 0,50% (0,55%) kontrollitutest.

Liiklusjärelvalvele suunatud tööaeg oli 2025. aasta viie kuu jooksul kokku 184 790 (188 989) tundi.

**Autopargi läbisõit** Eestis oli 2024. aastal 12 244 (11 979) miljonit kilomeetrit, kasv 2,21%.

#### Arutelu:

**Mart Jesse:** Võrreldes teiste euroopa riikidega on meil hukkunute arv miljoni elaniku kohta kasvanud, samas Euroopas tervikuna vähenenud. Sellest tuleks avalikkusele teada anda, vahel aitab olukorra muutusele kaasa ka negatiivne uudis.

**Kristjan Järvan:** Mis puudutab õnnetusi kergliikuritega, siis siin võis olla oma mõju ka selles, et leppisime renditeenuse osutajatega kokku, et talveperioodil – detsembris, jaanuaris ja veebruaris nad renditeenust ei osuta.

**Egert Belitšev:** Praegune suhteliselt hea olukord võib kiiresti muutuda halvemaks. Meil on endiselt suur hulk korduvrikkujaid, joobes juhtide seas on kasvanud narkojoobe osakaal.

**Tiit Metsvahi:** Muret teevad noored mootorratturid, nendega juhtunud õnnetused on kasvutrendis.

**Mart Jesse:** Euroopas olukord paraneb, meil halveneb. Vaja on muutust hoiakutes ja ka poliitilisel tasemel. Sõnum peab jõudma avalikkuseni nii, et ühiskond mõistab ja toetab ohutust kui väärtust, mitte piirangut.

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

## **2. Liiklusohutusprogrammi 2026–2035 ja elluviimiskava 2026–2029 eelnõu tutvustus**

Transpordiameti liiklusohutuse osakonna juhataja Maria Pashkevich tutvustas komisjoni liikmetele uut liiklusohutusprogrammi aastateks 2026–2035 (edaspidi LOP35), milles seatakse liiklusohutuse sihid järgneviks kümneks aastaks.

Programmi põhifookuses on hukkunute ja raskesti vigastada saanutega liiklusõnnetuste vähendamine, et **2050. aastaks saavutada siht – liiklussurmadeta Eesti**. Programmi koostamisel kasutati EL nullvisiooni printsiipi ja kaasati laiapõhjaline osalus: 500+ ettepanekut avalikkuselt ja sidusorganisatsioonidelt. Koalitsioonileppe 2025–2027 punkt 326 rõhutab uue programmi vastuvõtmist, prioriteetidena targem järelevalve, turvalisemad teed ja liikluskäitumise muutus.

Tulenevalt VV liikluskomisjoni otsusest 11.02.2025 valisime kõige ambitsioonikama tee: aastaks 2035 soovime kolme aasta keskmisena vähendada liiklussurmade arvu 22 inimeseni ning raskesti vigastatute arvu 272 inimeseni. Alla 16-aastaste laste liiklussurmad 0 ja jalakäijate liiklussurmad asulates 0.

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

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

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

Ohutul liiklussüsteemil on omakorda kuus omavahel tihedalt seotud komponenti: ohutu ja säästlik ruumiline planeerimine, ohutu taristu, ohutu kiirus, ohutu sõiduk, ohutu liikleja ning õnnetusjärgne abi. Ohutu liiklussüsteemi kujundamisel on igaühe vastutus liikluses tegutsemisel ja liikluse korraldamisel vältida inimese hukkamist ja raskesti vigastada saamist.

### **LOP 35 tegevussuunad ning peamised väljakutsed ja vajadused:**

Ohutu tee - ohutu maakasutus, planeerimine, projekteerimine; asula ja selle lähipiirkond; liikluskorraldus ja ITS; teede korrashoid ja kliimamuutustega kohanemine; samatasandilised raudteeületuskohad, elusloodusega arvestamine.

Ohutu sõiduk - tehniline seisukord ja turvanõuded; automatiseerimine ja ühenduvus; küberturvalisus; uued liikuvusteenused; raskete ja pikkade kaubaveokite kasutuselevõtt.

Ohutu kiirus - ohtlik kiirus kui süsteemne probleem; ohutu ja usutav piirkiirus igale teele; kiiruskultuuri kujundamine; erilahendused haavatavatele liiklejatele; liikluse rahustamine.

Ohutu liikleja - hoiakute ja teadlikkuse kujundamine; selged liiklusreeglid; kommunikatsioon; liiklusharidus ja elukestev õppimine; ohtliku liikluskäitumise tulemuslik ennetus; tõhus, riskidele suunatud järelevalve; ohutusvarustus; tähelepanu hajumine; juhi tervis; erirühmade ohutus.

Ohutu töösõit - tööalane liiklemine on kõrge riskiga tegevus; ettevõtjate vastutus ja potentsiaal; süsteemne lähenemine – juhtimiskultuur ja standardid; avaliku sektori roll ja eeskujud; ohutuskultuuri kujundamine organisatsioonides.

Õnnetusjärgne abi - reageerimise kiirus ja kvaliteet; koordineeritud ja süsteemne hädaabiteenus; esmaabikoolitus ja teadlikkus.

Andmepõhine juhtimine - andmekogumine ja analüüs, arvestades privaatsussätteid ja andmekaitset; integreeritud ja reaajas toimiv andmete ökosüsteem; kaasav ja mitmetasandiline koostöö; investeeringud oskustesse ja digitaalsesse võimekusse.

Kogukonna kaasamine - jagatud vastutus ohutuses; kogukondlik algatus ja panus; MTÜde ja vabakonna roll; haavatavate liiklejate toetamine.

**Elluviimiskava 2026–2029 eelnõu.** Perioodi jooksul tuleb ära hoida minimaalselt 16 liiklussurma ja ennetada raskeid vigastusi 73 inimesel.

Ohutu tee (TRAM; KOV)

- põhimaanteed (Tallinn-Tartu ja Tallinn-Pärnu) TEN-T nõuetele vastavaks ehitamine (42 km);
- liiklusohutlike kohtade ümberehitamine;
- teekatemärgistuse paigaldamine kõikidele asfaltkattega riigiteedele;
- 2+2 ja 2+1 ristprofiiliga olemasolevatel maanteedel dünaamilise liiklusjuhtimise rakendamine muutuva teabega kiiruspiirangu liiklusmärkidega;
- automaatse foorisüsteemiga varustatud raudteeülesõidukohtadele tõkkepuude paigaldamine;
- turvalisemad tänavad ja teed:
  - o ülekäiguradade valgustamine,
  - o jalgratta- ja kõnniteede rajamine,
  - o bussiootepaviljonide ja ootealade turvalisem paigutus ning ligipääsetavuse loomine,
  - o ooteplatvormide ja ülekäiguradade rajamine bussipeatuste lähedusse,
  - o bussiootepaviljonide valgustuse ja ilmastikukindluse parandamine,
  - o ohutu koolitee projektid (kiirusepiirangud, turvalised ülekäigurajad, füüsilised tõkked),
  - o liiklejatele selge ja üheselt mõistetava liikluskorralduse tagamine.

Ohutu kiirus (TRAM, KOV)

- sõidukiiruse alandamine asulaid läbivatel riigiteedel;
- kõrvalmaanteedel ohutute piirkiiruste kehtestamine;
- ohutute kiiruste kehtestamine linnades, asulates ja kohalikel teedel:
  - o ohutute kiiruste kehtestamine linnades ja asulates;
  - o ohutute kiiruste kehtestamine kohalikel teedel.

Ohutu liikleja (SoM, SiM, KLIM, PPA, TRAM, KOV, JuMDigi)

- liiklusreeglite ajakohastamine;
- korduvrikkujate mõjutus- ja rehabilitatsioonisüsteemi VTK, SE, arendus;

- menetluste mahu suurendamiseks uue hoiatusmenetluse infosüsteemi (HIS-2) arendamine;
- mehitatud liiklusjärelvalve mahu suurendamine;
- liikluses teostatavate joobekontrollide läbiviimine;
- täiendavate statsionaarsete automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide hankimine;
- amortiseerunud statsionaarsete automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide uuendamine;
- automaatkontrolli laiendamise õiguslike aluste loomine;
- teelõigu keskmise kiiruse mõõtmine 200 km;
- juhtimisõiguse äravõtmine teises Euroopa Liidu liikmesriigis toime pandud liiklusrikkumiste tulemusel;
- KarS § 423<sup>1</sup> (sõiduki süstemaatiline juhtimine juhtimisõiguseta isiku poolt) karistuspraktika muutmine;
- sotsiaalvaldkonna spetsialistide koolitamine varaselt märkama uimastite tarvitamist, sealhulgas läbi viima madala intensiivsusega sekkumisi ja suunata raviarutustesse;
- alkoholi tarvitamise vähendamise arengusuundade elluviimine;
- liiklusseaduse ja tervishoiuteenuste korraldamise seaduse rakendusaktide muudatused tervisekontrolli süsteemi tõhustamiseks;
- liiklusohutuse teavituskampaaniad;
- tõenduspõhiste ennetusprogrammide läbiviimine;
- mootorsõidukijuhi koolituse ja autojuhi koolituse korraldamise järelvalve suurendamine;
- jalgratturi liikluskoolituse toetamine koolides.

#### Andmepõhine juhtimine (SoM, JuMDigi)

- vigastusega lõppenud liiklusõnnetuste vigastuste raskusastmete eristamine liiklusstatistika ja analüüsimise võimaldamiseks;
- analüüs "Karistusseadustikus sätestatud rahatrahvi määramise aluseks oleva trahviühiku suuruse neljalt eurolt kaheksale eurole, hoiatustrahvi arvutamise aluseks oleva summa tõstmise seitsmele eurole ja mõjutustrahvi maksimaalmäära tõstmise 160 eurole mõju mootorsõidukijuhtide seadusekuulekusele".

#### Kogukonna kaasamine (LKF, KOV)

- liiklusohutuse projektikonkurss;
- haridus- ja teavitustegevused ning kogukonna kaasamine liiklusohutuse edendamiseks.

### **Ettepanek komisjoni otsuseks**

1. Esitada Liiklusohutusprogramm 2026–2035 kinnitamiseks.
2. Tegevuste eest vastutavatel ministeeriumitel tõstatada 2026–2029 a elluviimiskava eelnõus lisarahastust nõudvate tegevuste rahastamisaotlused RES-i koostamise protsessi käigus.
3. Kliimaministeeriumil alustada tegevusi Liiklusohutusprogrammi 2026–2035 kooskõlastamiseks ja Vabariigi Valitsusele esitamiseks.

#### Arutelu:

**Mart Jesse:** Me ei ole suutnud varasemaid eesmärke täita. Mis on seekord teisiti?

**Maria Pashkevich:** Tegemist on tõenduspõhise ja süsteemse lähenemisega. On lähtutud Riigikontrolli soovituselt, et elluviimiskavva on lisatud vaid hinnatud mõjuga tegevused. Lisaks on arvestatud RESi tegelike võimalustega. Tähelepanud on kiirustel,

mikrosõidukite ohutusel ja liiklusõnnetuste ennetamisel. Suund on ennetamisele, mitte tagajärgedele reageerimisele. Elluviimiskava vaadatakse üle ja täiendatakse iga-aastaselt. Seekord kaasasime ka rohkem osapooli, sealhulgas kolmanda sektori ja avalikkuse.

**Indrek Sirk:** Peame arvestama, et tuleb panustada ka selleks, et hoida praegust taset.

**Kristjan Järvan:** Ohtu sõiduk on ka üheks tegevussuunaks?

**Maria Pashkevich:** Eestis registreeritud sõidukite keskmine vanus on üle kümne aasta. Enamus 2035. aasta sõidukitest on meil juba registris ja kasutusel. Sõidukite mõju liiklusohutusele on ca 20%.

**Mart Jesse:** Ma tulen veelkord kergliikurite juurde. Osa neist ei ole arvel, nende kiirus on väga suur. Kergliikurid aga annavad märkimisväärse osa õnnetustest ja vigastatutest, nendega tuleb tõsiselt tegeleda.

**Maria Pashkevich:** Me oleme kergliikurite teemaga arvestanud mikrosõidukite all, ohutu tee, ohutu sõiduki, ohutu kiiruse ja ohutu liikleja peatükkides.

**Egert Belitšev:** Tahan kiita Tallinna linna selle eest, et kiirusi on vähendatud – õnnetuste arv jalakäijatega on 16% vähenenud. Alates juulist pöörame rohkem tähelepanu ettevõtetele, kelle sõidukitega on linnas rohkem probleeme.

**Kersten Kattai:** Mis on uues liiklusohutusprogrammis tehtud teistmoodi kui praegu? Kuidas tegevuste mõju saadud?

**Maria Pashkevich:** Mõju on hinnatud kas kvantitatiivselt (mitu liiklussurma võib tegevuse realiseerimisel ära hoida) või kvalitatiivselt (suur, mõõdukas, väike mõju liikluses hukkunutele ja raskesti vigastatutele). Arvestusliku mõju leidmiseks oleme kasutanud andmeid tee, liikluse ja liiklusõnnetuste kohta, Eestis seni tehtud mõjuanalüüside tulemusi või mujal ilmunud teadustööde tulemusi.

**Kuldar Leis:** Väga hea töö olete teinud. Minul on kaks küsimust. Esiteks, statistikat vaadates on paljud õnnetused põhjustatud korduvrikkujate poolt. Fookus peaks olema suunatud neile, et mitte karistada kõiki. Teiseks, kus ja kuidas kajastatakse teede ehituse investeeringuid ja sellest tuleneva mõju ohutusele?

**Maria Pashkevich:** Korduvrikkujatele suunatud tegevused on elluviimiskavas ette nähtud. Teedega seotud investeeringud on kajastatud teehoiukavas. LOPi tulemust mõjutavad eelkõige 2+2 lõikude ehitamine, liiklusohutlike kohtade likvideerimine ja liikluskorraldusvahendite asjakohane paigaldamine.

**Egert Belitšev:** Kiiruste teema juurde tulles – kui üldine hoiak on selline, et +10 on OK, siis seda murda on väga raske.

**Maria Pashkevich:** Piirkiirus peab olema ohutust toetav ja samal ajal ka usutav.

**Kuldar Leis:** LOP35 ohutu kiiruse tegevussuunas on 1+1 teedel ohutuks piirkiiruseks pakutud 70 km/h. Mis kaalutlustel on see ettepanek tehtud? Kuidas on kavandatud selle kehtestamine? Milline on kiiruste alandamise protsess?

**Maria Pashkevich:** Üle 70 km/h kiirustel 1+1 keskipiirdeta teedel toimunud kokkupõrgetes ja teelt väljasõitides suureneb hüppeliselt surma saamise risk. Kuna Eesti ühiskond ei ole veel valmis üldise piirkiiruse langetamiseks, tuleb alustada järkjärgulist ohutute piirkiiruste kehtestamist märkidega.

**Alo Kirsimäe:** 70 km/h ei tähenda lausalist kiiruse alandamist, seda teostatakse riskipõhiselt. Alustatakse eelkõige väiksematest kõrvalmaanteedest ja kohalikest maanteedest.

**Kuldar Leis:** Kuidas senini on protsessi korraldatud?

**Maria Pashkevich:** Me vaatame kiirused üle eelkõige nendes kohtades, kus liiklusriskid on suuremad. Avaliku arvamuse küsitlusuuring näitas, et 58% vastanutest on nõus ohtlikes kohtades kiiruse alandamisega.

**Indrek Sirk:** Me ei saa välja minna sõnumiga, et kehtestame asulavälistel teedel piirkiiruseks 70 km/h. Teen ettepanku asendada LOP35 tekstis sõna „piirkiirus“ sõnaga „baaskiirus“. Baaskiirust saab heade liiklustingimuste korral suurendada ja ohu korral vähendada.

**Alo Kirsimäe:** Ettepanek on asjakohane. Komisjoni seisukohta vajab baaskiiruse väärtus, s.t. 70 km/h vs 80 km/h.

**Villu Vane:** Palun hääletada, kes pooldab baaskiiruse tõstmist 80 km/h? Tulemus: kaheksa pooldab ja kolm on vastu.

**Kuldar Leis:** Mul on üks täpsustus: paneme hääletusele ka sellise versiooni, et keskiirdeta 1+1 maanteedel on baaskiiruseks 90 km/h.

**Villu Vane:** Palun hääletada. Tulemus: kolm pooldab ja kaheksa on vastu.

**Einar Hillep:** Mul on küsimus tervise teema kohta, kas see on uues LOP-is sees?

**Maria Pashkevich:** See on elluviimiskava üheks tegevuseks ja sellega minnakse edasi.

**Kuldar Leis:** Dokument on üldiselt hea. Palun viia eelnõu vastavusse liikluskomisjonis täna otsustatuga. Kas vaatame need järgmisel korral üle?

**Indrek Sirk:** Meil ei ole aega seda edasi lükata, aeg saab otsa.

**Sander Salmu:** Otsuse projekti 2 ja 3 punkt on sobivad ja kuna programm peab nägunii läbima kooskõlastusringi, siis võiks liiklusohutusprogrammi 2026-2035 ja elluviimiskava 2026-2029 liikluskomisjoni poolt heaks kiita, arvestades programmis tehtavaid täpsustusi - baaskiirus 80 km/h.

### **Komisjoni otsus:**

1. Transpordiamet edastab peale korrektiivide tegemist Kliimaministeeriumile kooskõlastamisprotsessi algatamiseks „Liiklusohutusprogramm 2026–2035“ kavandi.
2. Tegevuste eest vastutavatel ministeeriumitel tõstatada 2026–2029 a elluviimiskava eelnõus lisarahastust nõudvate tegevuste rahastamisaotlused RES-i koostamise protsessi käigus.
3. Kliimaministeeriumil alustada tegevusi Liiklusohutusprogramm 2026–2035 kooskõlastamiseks ja kinnitamiseks Vabariigi Valitsuses.

### **3. Uuringu „EMS Eesti teedele lubamise eeldused“ tutvustus ja edasiste tegevuste heakskiitmine**

Uuringut tutvustanud Tallinna Tehnikakõrgkooli lektor Janek Luppin märkis, et Euroopa moodulsüsteemi (edaspidi EMS) autorongid on pikkusega kuni 25,25 m ning massiga kuni 60t ning need on juba kasutusel Soomes, Rootsis, Taanis ja Hollandis, piirangutega ka Saksamaal, Belgias, Hispaanias, Norras, Lätis, Tšehhis ja Iirimaa.

Uuringu eesmärk oli EMS autorongide liiklusohutuse üldised uuringud ja valitud trasside kontroll. Uuringu käigus tutvuti varasemate uuringutega, tehti ohutusanalüüs, praktilised sõidukatsed ja modelleerimine ning marsruudianalüüs.

**Uuringud:** Mida suurem on raskeliikluse osakaal tervikuna, seda suurem on ka risk raskemate tagajärgedega liiklusõnnetusteks. Raskesõidukite liikumise piirkiirus teistes uuritud Euroopa riikides on madalam kui Eestis (valdavalt 80 km/h). EMS autorongidele 25,25m üleminekul 34,5m pole muutunud liiklusõnnetuste sagedus ega raskusaste.

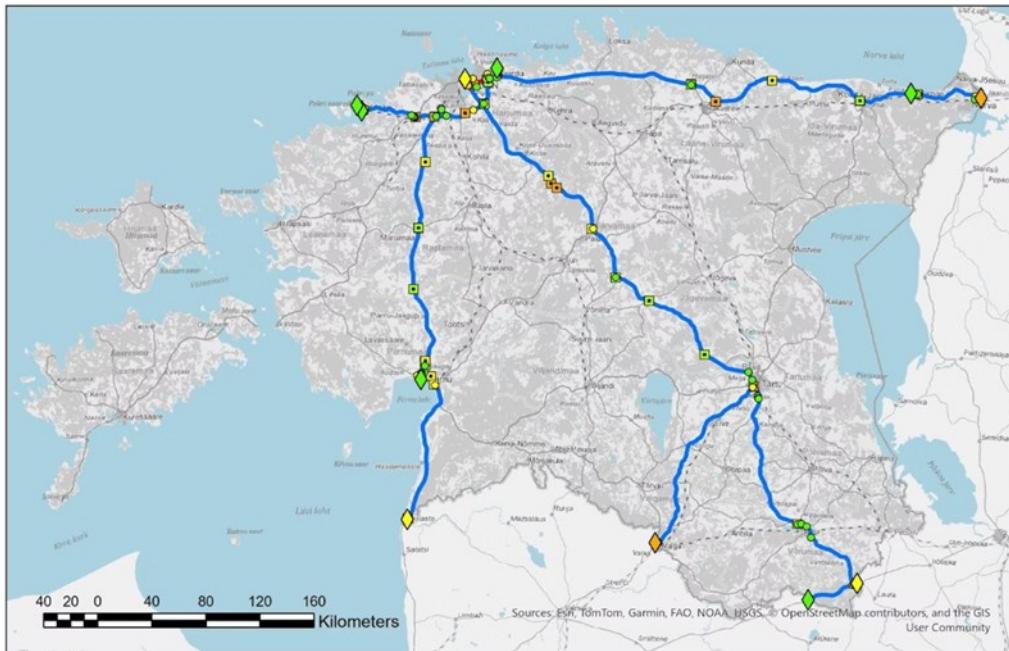
**Olulised ohufaktorid:** Möödasõit EMS autorongist on pikem (vajalik pika veose tunnusmärk). Pimenurgad tagurdamisel ja pöördel (vajalik kaamera). Tagumiste telgede väiksem raadius ehk ülesõidetavad alad.

**Avaandmete statistika:** N3 kategooria sõidukite osalusel toimunud rasked liiklusõnnetused on valdavalt seotud teiste sõidukijuhtide väärkäitumisega.

**Uuringu eksperthinnang:** Uuringu teostajate hinnangul ohutuse olukord oluliselt ei muutu, kui rakendatakse täiendavaid meetmeid. EMS autorongide jaoks ei ole eraldi kiiruspiirangu

kehtestamine mõistlik. Üldise liiklusohutuse taseme parandamiseks on soovitatav üldkehtiva piirkiiruse langetamine 80 km/h tasemele. Ohtlik on lubada kergliiklust teedele, kus kaetud peenra laius on väiksem kui 1,5 meetrit ja liiklussagedus on üle 3000 AKÖL ning raskeliiklus on üle 250 sõidukit ööpäevas.

Transpordiameti kaardistatud EMS koridorid:



Taristu läbitavuse kontroll: trassid on EMS autorongide jaoks ohutult kasutatavad. Liiklejate vastastikuse viisakusega lahendatavad üksikud kriitilised kohad. Kohandamist vajab puhke- ja teeninduskohtade geomeetria.

**Ettepanekud. EMS autorongide kasutamine valitud trassidel ei lisa ohtu, kui rakendada täiendavaid meetmeid.**

**Liiklejate teavitamine:** teadlikkuse tõstmine EMS autorongide pikemast möödasaõiduajast ja manööverdamise eripäradest.

**Tehnilised nõuded:** täiendavad tehnilised nõuded (tähistus, abisüsteemid, tõhusamad rehvid, erivõimsus, veosilla koormatus, teljebaas).

**Juhtide täiendkoolitus:** CE-ametikoolituse täiendamine (ajutiselt EMS autorongide juhtide täiendkoolitus).

**Tee de projekteerimise juhendi arendamine:** nõuete vastavusse viimine EMS autorongide eripäraga (turboringi raja laius, sõidukikoha pikkus parklates ja tanklates).

**Statistika täiendamine:** liiklusõnnetuste statistika täiendamine eristamiseks EMS autorongide mõju liiklusohutusele.

Transpordiameti strateegilise planeerimise teenistuse direktor Martin Lengi märkis, et Euroopa moodulsüsteemi (edaspidi **EMS**) **veokite lubamine Eesti teedele** tuleneb koalitsioonileppe punktist 327 „pikemate autorongide lubamist Eesti teedele“. Transpordiameti seisukoht on, et ohutusmeetmeid rakendades võib EMS sõidukid teedele lubada. Sellest tulenevalt teeme Kliimaministeeriumile ettepaneku:

- 1) Lubada EMS veokite kasutamine Eestis:
  - eriveoala alusel;

- eelnevalt kokkulepitud marsruutidel;
  - kehtestades täiendavad liiklusohutust tõstvad nõuded.
- 2) Kliimaministeeriumil alustada tegevusi liiklusseaduse muutmiseks.
  - 3) Transpordiametil alustada tegevusi autorongide teele lubamise alase teavituse ettevalmistamiseks.

Ohutuse tagamise olulisemad aspektid:

**Liikleja** - teadlikkuse tõstmine möödasõiduaja pikenemisest.

**Sõiduk** - EMS sõidukid lubatakse teele eriveoloa alusel, kus miinimumnõuded on “pikk- ja raskeveos” tunnusmärk, veoki erivõimsus min 6kW/t, min rehvi mustri sügavus 5 mm veotelgedel, 3 mm muudel haagise telgedel, min Euro VI heitestandard. Eriveoloa hinnastamisel soodustused lisaohutusvarustuse korral (nt AEBS ehk Advanced Emergency Braking System, tagurduskaamera, paarisrattad).

**Tee** - kaardistatud esmased teed on EMS vedudele sobilikud. Analüüsime jooksvalt teedevõrku, et vajadusel kehtestada kiiruse, ajalised ja möödasõidu kohtpiirangud.

**Muu** -täpsemad veostele kehtestatavad nõuded seaduse asemel määrustes.

EMSiga seotud täiendava statistika kogumine rikkumiste ja õnnetuste (riskide realiseerumisel TRAMil võimalus rakendada täiendavaid nõudeid).

Leiame motivaatorid olemasolevate kutseliste juhtidele EMS täiendkoolitusteks. Täiendame CE kategooria juhtide koolitusprogrammi.

Oleme läbi viinud mitmeid uuringuid, et analüüsida EMS veokite mõju sildadele, katenditele, samuti liiklusohutusele, võrrelnud teiste riikide kogemusi ning korraldanud erinevaid testsõite.

#### **Edasised sammud:**

2025 juuni–detsember – seadusmuudatuse ettevalmistamine, leevendusmeetmete täpsustamine ja realiseerimise planeerimine ja KLIMi toetamine seadusemuudatuse edasiste vajalike sammude juures.

2025 juuli–november – eriveoloa protsessi ühendamine KOVidega. Eesmärk ühendada eriveoloa taotlemise protsess, mis annaks õiguse ühe loaga liigelda nii riigiteedel kui ka KOV teedel (tehnopargid, sadamad).

#### **Otsuse projekt VV liikluskomisjonile:**

VV liikluskomisjon toetab Transpordiameti ettepanekut Kliimaministeeriumile lubada EMS veokite kasutamine Eestis:

- eriveoloa alusel;
- eelnevalt kokkulepitud marsruutidel;
- kehtestades täiendavad liiklusohutust tõstvad nõuded.

#### Arutelu:

**Kristjan Järvan:** Kui riigid, kus on EMS juba kasutusel, lubavad juba ka pikematel ja raskematel sõidukitel sõita, kas meie siis ei võiks kohe pikemaid ja raskemaid sõidukeid lubada?

**Janek Lupp:** Pikemate sõidukite puhul läheb plaanigeomeetria problemaatiliseks. Seega oleks õigem üle minna etapiviisiliselt.

**Tiit Metsvahi:** Siin toodi eeldusena välja, et kuus tänast autorongi asendub neljaga ning autorongide arv teedel väheneb. Kuid iseenesest võib see ju ka kasvada?

**Janek Lupp:** Meie eeldasime ikka vähenemist.

**Mart Jesse:** Mina EMS sõidukeid ei poolda, veokitega juhtunud õnnetuste arv on suur.

**Janek Luppin:** LKF hindab olukorda enda statistika põhjal. Ja siin tuleb arvestada seda, et varalise kahjuga õnnetustes on veokite osakaal suurem, kui inimkannatanutega õnnetuse puhul.  
**Kersten Kattai:** Me oleme seda juba varasemalt arutanud. Kui võtta õnnetused N3 kategooria veokitega, siis üle poole neist on juhtunud parkimisel või manööverdades ja ilmselt siin suurt muutust ka ei tule.

**Tiit Metsvahi:** Arvestades kergliiklejatega, kas peame hakkama teid laiendama, et tagada ohutut külgvahet?

**Janek Luppin:** See probleem on tegelikult ka praegu, sellega tuleb arvestada.

**Kuldar Leis:** Taristu kohandamine ja logistikaettevõtete ettevalmistus vajavad selget ajakava ning üleminekuplaani.

**Egert Belitšev:** Oluline on, et EMS rakendamine ei vähendaks laiemalt seatud liiklusohutuse eesmärkide ambitsiooni. Riskid tuleb maandada just koolituse ja nõuete täpsustamise kaudu.

**Martin Lengi:** Meie ettepanek on EMS autorongide kasutuselevõtt eriloa alusel, ainult eelnevalt määratud marsruutidel ja täiendavate ohutusnõuetega.

**Villu Vane:** Palun hääletada. Otsuse pool kaheksa ja vastu kaks komisjoni liiget.

### **Komisjoni otsus:**

VV liikluskomisjon toetab EMS autorongide kasutuselevõttu Eestis eriloa alusel, üksnes eelnevalt määratletud ja kooskõlastatud marsruutidel kehtestades täiendavad liiklusohutust tõstvad nõuded.

Transpordiametil ja Kliimaministeeriumil:

1. kehtestada liiklusohutust tagavad lisatingimused: täiendavad tehnilised nõuded (märgistus, kaamerad, rehvinõuded, pidurdussüsteemid), juhi täiendkoolitus, sõiduki võimsuse ja kaalu nõuded;
2. alustada õigusloomeprotsessiga, kus täpsustatakse nõuded määruste tasandil;
3. töötada välja teavitustegevused ja lisastatistika kogumise mehhanism EMS autorongide järelevalveks ja mõju hindamiseks.

Järgmise liikluskomisjoni koosoleku toimumisajast teavitatakse täiendavalt.

Koosolekut juhatas komisjoni esimees:  
Protokollis:

Kuldar Leis  
Villu Vane