

Brüssel, 19. veebruar 2026
(OR. en)

6516/26
ADD 8

TRANS 86

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	13. veebruar 2026
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	SWD(2026) 40 final
Teema:	KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT ELis liiklusohutuse valdkonnas tehtud edusammude jälgimine – Eesti Lisatud dokumendile: KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE ELi liiklusohutuspoliitika raamistiku rakendamise vahearuanne

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument SWD(2026) 40 final.

Lisatud: SWD(2026) 40 final

Brüssel, 13.2.2026
SWD(2026) 40 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT

ELis liiklusohutuse valdkonnas tehtud edusammude jälgimine – Eesti

Lisatud dokumendile:

KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE

ELi liiklusohutuspoliitika raamistiku rakendamise vahearuanne

{COM(2026) 77 final} - {SWD(2026) 33 final} - {SWD(2026) 34 final} -
{SWD(2026) 35 final} - {SWD(2026) 36 final} - {SWD(2026) 37 final} -
{SWD(2026) 38 final} - {SWD(2026) 39 final} - {SWD(2026) 41 final} -
{SWD(2026) 42 final} - {SWD(2026) 43 final} - {SWD(2026) 44 final} -
{SWD(2026) 45 final} - {SWD(2026) 46 final} - {SWD(2026) 47 final} -
{SWD(2026) 48 final} - {SWD(2026) 49 final} - {SWD(2026) 50 final} -
{SWD(2026) 51 final} - {SWD(2026) 52 final} - {SWD(2026) 53 final} -
{SWD(2026) 54 final} - {SWD(2026) 55 final} - {SWD(2026) 56 final} -
{SWD(2026) 57 final} - {SWD(2026) 58 final} - {SWD(2026) 59 final}

Sisukord

1. Kokkuvõte.....	2
2. Liiklusohutusstrateegia ja -meetmed	3
2.1. Liiklusohutusstrateegia	3
2.2. Liiklusohutuse juhtimine	3
2.3. Peamised ohutusprobleemid	3
2.4. Liiklusohutuse eesmärgid	4
2.5. Liiklusohutusmeetmed	4
3. Liiklusohutuse valdkonna edusammud.....	4
3.1. Liiklusohutuse valdkonna tulemused.....	4
3.2. Liiklusohutuse tulemusnäitajad	6
4. Liiklusohutusstrateegia rakendamise järelevalve	7
4.1. Rakendamisel tehtud edusammud.....	7
4.2. Parimad tavad.....	11
4.3. Puudused.....	11
5. Kokkuvõte ja soovitused.....	12

Eesti

1. Kokkuvõte

Liiklussurmade arv miljoni elaniku kohta oli Eestis 2024. aastal 50 ja ületas seega Euroopa Liidu (EL) keskmist (45). Võrreldes 2019. aastaga registreeriti 33 % kasv, kuid Eesti on väike riik, kus liiklussurmade arv kõigub igal aastal.

ELi keskmisega võrreldes toimus suhteliselt suur osa surmaga lõppenud liiklusõnnetustest Eestis väljaspool linnapiirkondi asuvatel teedel. Täpsemalt leidis 2024. aastal 72 % liiklussurmades aset väljaspool linnapiirkondi muudel teedel kui kiirteed. Tuleb märkida, et Eestis ei ole kiirteid.

Eesti liiklusohutusprogrammis 2016–2025 on seatud **eesmärk vähendada 2025. aastaks hukkunute arvu vähem kui 40-le ja raskelt vigastatute arvu vähem kui 330-le**. Need sihtväärtused väljendavad ohvrite keskmist arvu 2023.–2025. aastal. Täiendavad liiklusohutuse eesmärgid on seatud konkreetsete liiklejate rühmade kohta: jalakäijad, jalgratturid, mootorsõidukijuhid ja reisijad. Lisaks on seatud vahe-eesmärgid 2020. aastaks.

Liiklusohutusprogramm sisaldab **19 liiklusohutusmeedet**, mis jagunevad liiklejate, liikluskeskkonna ja sõidukite ohutusega seotud kolme sambasse.

Uusimate kättesaadavate esialgsete andmete põhjal **ei ole Eesti teinud edusamme, et saavutada 2025. aastaks seatud eesmärk** vähendada liiklussurmade arvu poole võrra. Eesti puhul ei ole raskeid vigastusi käsitlevad andmed ELi liiklusõnnetuste andmebaasis kättesaadavad ja seega tehtud edusamme ei hinnata.

Riiklikus programmis 2016.–2024. aastaks ette nähtud liiklusohutusmeetmete **rakendamine kulgeb sujuvalt**, ehkki teatatud on mõnest viivitusest peamiselt piiratud rahastamise tõttu. Eesti alustas enamikus uuritud liiklusohutuse valdkondades (13-s 28-st) hindamist keskmiselt algtasemelt. Riigi enda esitatud hinnangu kohaselt on algtase madal 11-s liiklusohutuse valdkonnas ja kõrge neljas valdkonnas. Kõigi meetmete rakendamine kulgeb plaanipäraselt ja ainult kolmes valdkonnas ei ole asjaomaste meetmete rakendamine kas alanud või on viibinud.

Peamine tuvastatud puudus on **piisavate rahaliste vahendite puudumine**. See puudus mõjutab selliseid liiklusohutuse valdkondi nagu juhtide tervis, taristumeetmed linnapiirkondades ja asulavälistel teedel, kestliku ja ohutu taristu projekteerimine, ehitamine ja rekonstrueerimine ning liiklusjärelvalve.

Eesti kohta on olemas **parimate tavade** näited, mille hulka kuuluvad liiklusohutusosalased haridusressursid, teavituskampaaniad ja ühe uuendusliku meetme katsetamine kiiruse ületamise eest määratavate trahvide alternatiivina.

Praeguses programmis (2016–2025) kavandatud meetmete rakendamine paistab üldjoontes kulgevat plaanipäraselt, kuid liiklussurmade arvu suurenemine viimasel kahel aastal (ehkki tegemist on väikese riigiga, kus esineb iga-aastaseid kõikumisi) **tähendab, et Eesti peab 2025. aasta eesmärgi saavutamiseks rohkem tegema**. Võimalikud edasised meetmed selleks võivad olla järgmised:

- uurida uusi rahaliste vahendite saamise võimalusi viibinud liiklusohutusmeetmete

rakendamiseks, keskendudes teetaristuga seotud meetmetele nii linnapiirkondades kui ka neist väljaspool;

- vaadata läbi meetmete rakendamise tase;
- uurida muid asjakohaseid tegevusi.

2. Liiklusohutusstrateegia ja -meetmed

2.1. Liiklusohutusstrateegia

Eesti liiklusohutusprogramm 2016–2025 kuulub riigi eelarvestrateegia tulemusvaldkonda „Transport“ ning see koostati „Transpordi arengukava 2014–2020“ 3. alaeesmärgi „Liikluskahjude vähendamine“ ja liiklusseaduse § 5 „Rahvuslik liiklusohutusprogramm“ alusel. Programm on jätk esimesele „Eesti rahvuslikule liiklusohutusprogrammile 2003–2015“. Selles võetakse arvesse eelmisel perioodil seatud eesmärkide täitmist ja omandatud praktilisi kogemusi, tuginedes edukamate riikide parimale praktikale.

Tabel 9.1. Riiklik liiklusohutusprogramm

Eesti	
Ajakava	2016–2025
Juhtiv asutus	Transpordiameti juhitud multidistsiplinaarsed töörühmad
Link	https://www.transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2026-01/Liiklusohutusprogramm%202016%E2%80%932025.pdf

2.2. Liiklusohutuse juhtimine

Eesmärkide seadmise eest vastutavad Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ja valitsus ning riikliku liiklusohutusprogrammi koostamise eest vastutab Transpordiamet.

Transpordiamet vastutab liiklusohutuse arengu jälgimise eest riigis.

2.3. Peamised ohutusprobleemid

Varasematel aastatel tehtud edusammude põhjal on Eestis esile kerkinud järgmised peamised ohutusprobleemid:

- alates 2010. aastast ei ole tehtud edusamme **jalakäijatega toimunud autoõnnetuste** arvu vähendamisel;
- samuti ei ole alates 2010. aastast oluliselt muutunud **mootorrattaste ja mopeedidega** toimunud liiklusõnnetuste arv;
- kõige suurema osa liiklusõnnetustes osalenud sõidukijuhtidest moodustavad **noored**;
- kõige rohkem hukub jalakäijaid ja jalgrattureid **eakate** seas. Vigastatud liiklejate hulgas on laste osakaal suur;
- suurem osa surmajuhtumitest (73 %) leidis aset **riigiteedel**, mis moodustavad vaid 28 % Eesti teedevõrgust.

2.4. Liiklusohutuse eesmärgid

Eesti riiklikus liiklusohutusprogrammis 2016–2025 on seatud järgmised eesmärgid.

Tabel 9.2. Liiklusohutuse eesmärgid

Mõõdikud	Algtase (2012.–2014. aasta keskmisena)	Vahetase 2020 (2018.–2020. aasta keskmisena)	Sihttase 2025 (2023.– 2025. aasta keskmisena)
1. Hukkunute arv	82	50	40
2. Raskelt vigastatute arv	475	370	330
3. Hukkunute ja raskelt vigastatute arv	557	420	370
4. Hukkunud jalakäijate arv	26	15	11
5. Raskelt vigastatud jalakäijate arv	133	110	98
6. Hukkunud jalgratturite arv	6	3	3
7. Raskelt vigastatud jalgratturite arv	42	35	30
8. Hukkunud mootorsõidukijuhtide arv	34	22	18
9. Raskelt vigastatud mootorsõidukijuhtide arv	177	132	118
10. Hukkunud sõitjate arv	14	10	7
11. Raskelt vigastatud sõitjate arv	123	93	84

2.5. Liiklusohutusmeetmed

Eesti liiklusohutusprogramm¹ hõlmab kokku **19 liiklusohutusmeedet**, mis jagunevad **kolme sambasse**.

Tabel 9.3. Liiklusohutuse sambad ja meetmete arv

Sambas	Meetmed
12. Vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja	9
13. Ohutu liikluskeskkond	7
14. Ohutu sõiduk	3
Kokku	19

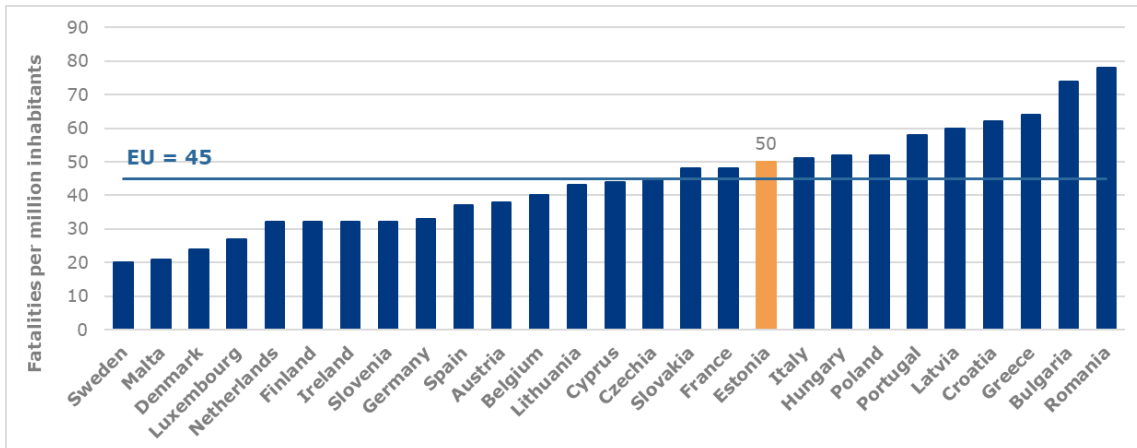
3. Liiklusohutuse valdkonna edusammud

3.1. Liiklusohutuse valdkonna tulemused

2024. aasta andmete põhjal oli Eesti liiklussurmade arvu poolest miljoni elaniku kohta **27st ELi liikmesriigist 18. kohal** (väiksemast suuremani). Tol aastal registreeriti miljoni elaniku kohta 50 liiklussurma, mis ületab ELi keskmist (45).

¹ Eesti liiklusohutusprogramm: <https://www.transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2026-01/Liiklusohutusprogramm%202016%E2%80%932025.pdf>.

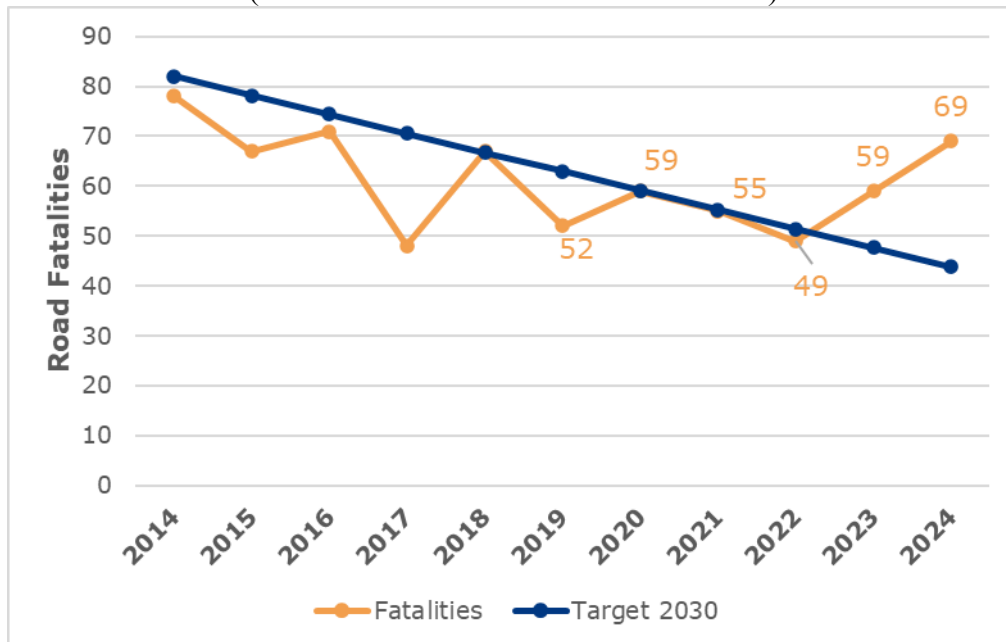
Joonis 9.1. Liiklussurmade arv riikide kaupa 2024. aastal



Allikad: ELi liiklusõnnetuste andmebaas; Eurostati rahvastikuandmed (veebipõhine andmekood [demo_pjan](#)).

Võrreldes 2012.–2014. aasta keskmise väärtusega, mis on liiklusohutusprogrammis seatud eesmärgi algtase, on liiklussurmade arv vähenenud. 2023. aastaks oli liiklussurmade vähenemise suundumus aga pöördunud. 2019.–2024. aastal suurenes liiklussurmade arv 33 %. 2020. aasta vahe-eesmärki silmas pidades tuleb märkida, et 2018.–2020. aastal oli liiklussurmade keskmine arv 59 ehk üheksa võrra suurem kui seatud eesmärk.

Joonis 9.2. Liiklussurmad ja 2030. aasta eesmärk
(allikas: ELi liiklusõnnetuste andmebaas)



Võrreldes ELi keskmisega oli väljaspool linnapiirkondi asuvatel teedel aset leidnud liiklussurmade osakaal Eestis suhteliselt suur². Täpsemalt leidis 2024. aastal 72 % liiklussurmadest aset väljaspool linnapiirkondi muudel teedel kui kiirteed. Eestis kiirteid ei ole.

² Euroopa Komisjon (2023), Eesti riigiprofiil. Liiklusohutuse seirekeskus. Brüssel, Euroopa Komisjon, transpordi peadirektooraat.

Allpool on esitatud ülevaade liiklussurmade arvu muutumisest 2019. ja 2024. aastal (aasta, mille kohta on olemas viimased üksikasjalikud liiklusõnnetuste andmed) teatavat liiki teede, õnnetuste ja liiklejate kaupa. Kokkuvõttes **liiklussurmade arv** Eestis **suuren**es.

Tabel 9.4. Liiklussurmade arvu muutumine aastatel 2019–2023

Surmajuhtumid	2019	2024	% 2024. aastal	Muutus (%) 2019.– 2024. aastal
Liiklussurmade koguarv	52	69	–	+33 %
Linnapiirkondades	17	19	28 %	+12 %
Väljaspool linnapiirkondi	35	50	72 %	+43 %
Kiirteed	–	–	–	–
Ühe sõidukiga toimunud liiklusõnnetused	16	16	23 %	0 %
Mitme sõidukiga toimunud liiklusõnnetused	26	42	61 %	+62 %
Autos viibijad	20	28	41 %	+40 %
Kahe rattaliste mootorsõidukite juhid	4	8	12 %	–
Jalgratturid	2	2	3 %	–
Jalakäijad	11	11	16 %	0 %

3.2. Liiklusohutuse tulemusnäitajad

Turvavööde kinnitamise määr autos viibijate seas on Eestis ELi keskmisest kõrgem. Lisaks on sõiduautopargi keskmine vanus suurem kui ELi keskmine.

Tabel 9.5. Liiklusohutuse tulemusnäitajad 2022. aastal või viimasel kättesaadavate andmetega aastal (allikas: Euroopa liiklusohutuse seirekeskus, riigiprofiilid)

	Eesti	EL
Kiiruse ületamine³		
Kiirusepiirangut järgivate sõiduautode osakaal (%) ^a		
Kiirteed	/	–
Asulavälised teed	/	–
Linnateed (50 km/h)	/	
Turvavööde ja lapse turvasüsteemide kasutamise määr (%)^{a,b}		
Esiistmel	99,0	93,1
Tagaistmel	87,0	75,3
Lapse turvasüsteemid (teeäärsed vaatlused)	/	67,0
Lapse turvasüsteemid (sõidukisisesed kontrollid)	/	–
Kiivrite kasutamise määr (%)^a		
Kaherattaliste mootorsõidukite juhid	/	97,0
Kaherattaliste mootorsõidukitega sõitjad	/	94,4
Jalgratturid	/	37,8
Sõiduki juhtimine alkoholijoobes^c (ise teatatud)		
Selliste autojuhtide protsent, kes on viimase 30 päeva jooksul vähemalt korra ületanud seadusega kehtestatud piirmäära	/	11,8
Juhi tähelepanu hajumine^a		
Selliste juhtide protsent, kes ei kasuta sõidu ajal käeshoitavat mobiilseadet/telefoni	/	94,8
Sõidukite ohutus		
Selliste uute sõiduautode protsent, millele Euro NCAP on andnud vähemalt neli tähti ^a	/	83,6
Sõiduautopargi keskmine vanus (aastates) ^d	13,0	12,5

Allikad: ^a projekt Baseline, ^b ETSC (2022), ^c projekt ESRA3 (2024), ^d Euroopa Autotootjate Ühendus (2025)

4. Liiklusohutusstrateegia rakendamise järelevalve

4.1. Rakendamisel tehtud edusammud

Liiklusohutuse korraldamine

Eesti alustab eesmärkide saavutamist keskmiselt tasemelt kahes liiklusohutuse valdkonnas, mis on seotud **liiklusohutuse korraldamisega**: riiklik liiklusohutuse amet ja liiklusohutust käsitlevad õigusaktid. Riikliku liiklusohutuse eelarve valdkonna algtaase on hinnatud madalaks. Kõigi kavandatud meetmete võtmine edeneb plaanipäraselt, välja arvatud seoses liiklusohutuse eelarvega. Eestis ei ole liiklusohutusmeetmete jaoks ette nähtud eraldi eelarvet. Lisaks puudub riiklik liiklusohutuse seirekeskus.

³ Kiiruse ületamise kohta ei ole ELi keskmine kättesaadav, kuna riikidel on erinevad õigusaktidest tulenevad kiirusepiirangud, mis ei võimalda lihtsat võrdlust.

Tabel 9.6. Riigi enda hinnang liiklusohutuse korraldamisega seotud meetmete rakendamisel tehtud edusammude kohta

B1	Liiklusohutuse korraldamine	Algtaseme hinnang (2016)	Edusammud (2016–2024)
1	Riiklik liiklusohutuse amet	keskmine	kulgeb plaanipäraselt
2	Riiklik liiklusohutuse eelarve	madal	pole alustatud
3	Liiklusohutust käsitlevad õigusaktid	keskmine	kulgeb plaanipäraselt
4	Riiklik liiklusohutuse seirekeskus	–	ei ole asjakohane

Liikleja ohutu käitumine

Liikleja ohutu käitumise sambas alustab Eesti eesmärkide saavutamist keskmiselt tasemelt kuues liiklusohutuse valdkonnas. Algtase on hinnatud kõrgeks sellistes liiklusohutuse valdkondades nagu teavituskampaaniad ning vähekaitstud liiklejate ja juhtide tervis ning madalaks liiklusjärelvalve ja rehabilitatsiooni valdkonnas.

2024. aastal kulges enamiku selle samba meetmete võtmine **plaanipäraselt**. Eakate liiklejatega seotud meetmete rakendamine on lõpule viidud. Tuleb märkida, et Eestis ei ole vaatlusalusel perioodil kutseliste sõidukijuhtidega seotud meetmeid kavandatud.

Tabel 9.7. Riigi enda hinnang liiklejate käitumisega seotud meetmete rakendamisel tehtud edusammude kohta

B2	Liikleja ohutu käitumine	Algtaseme hinnang (2016)	Edusammud (2016–2024)
1	Eeskirjade täitmise tagamine	keskmine	kulgeb plaanipäraselt
2	Haridus	keskmine	kulgeb plaanipäraselt
3	Uute juhtide koolitamine	keskmine	kulgeb plaanipäraselt
4	Teavituskampaaniad	kõrge	kulgeb plaanipäraselt
5	Vähekaitstud liiklejatega seotud meetmed	kõrge	kulgeb plaanipäraselt
6	Kutseliste juhtidega seotud meetmed	ei ole asjakohane	ei ole asjakohane
7	Muu: eakad liiklejad	keskmine	lõpule viidud
8	Muu: juhi tervis	kõrge	viibib
9	Muu: ennetus	keskmine	kulgeb plaanipäraselt
10	Muu: liiklusjärelvalve	madal	kulgeb plaanipäraselt
11	Muu: rehabilitatsioon	madal	kulgeb plaanipäraselt

Jälgitakse **liiklusrikkumiste** arvu ja liikluseeskirjade täitmise tagamisele kuluvat aega. Samuti kontrollitakse sõiduki juhtimist alkoholihoobes ning võetakse kasutusele mobiilsed kiiruskaamerad.

Hariduse valdkonnas tagatakse ajakohastatud õppematerjalide kättesaadavus ja arendatakse õppekeskkonda. Korraldatakse lasteaia- ja kooliõpetajate koolitusi, mis toetavad liiklusega seotud haridustegevust.

Seoses **algajate juhtide koolitamisega** on ellu viidud mootorsõidukijuhtide koolitamise analüüs ja ajakohastatud õpekavasid.

Lisaks korraldatakse aastas neli kuni viis **meediakampaaniat** peamistel liiklusohutusega seotud teemadel, nagu alkohol, kiirus, tähelepanu hajumine ja mikromobiilsus.

Vähekaitstud liiklejatega seotud meetmete abil edendatakse muu hulgas helkurite ja kiivrite kasutamist ning juhitakse tähelepanu jalgratta tehnilise seisukorra tähtsusele, samuti töötatakse välja jalgrattasõidu koolitusmaterjale, ehitatakse juurde jalgrattateid ja -radu ning kehtestatakse linnapiirkondades alasid kiirusepiiranguga 30 km/h.

Muud selle sambaga seotud aktiivsed meetmed on järgmised: eakate juhtide täiendkoolitus, mootorsõidukijuhi terviseseisundi hindamise parandamine, õiguslike aluste loomine täiendavate tervisekontrollide tegemiseks, alkoholisõltuvuse ravimise süsteemi arendamine, kiirusepiirangust kinnipidamise kampaaniate korraldamine, alkoholi joobes juhtimise ja muu probleemse liikluskäitumise vastu võitlemine. Samuti suunatakse tabatud joobes juhid osalema psühholoogide elluviidavas programmis.

Ohutu sõidukiirus

Ohutu sõidukiiruse samba puhul alustab Eesti eesmärkide saavutamist kõrgelt tasemelt, ajakohastades kiirusepiiranguid, ja keskmiselt tasemelt, tagades kiiruspiirangute järgimise. Kõigi selle sambaga seotud meetmete võtmine edeneb plaanipäraselt.

Täpsemalt on koostatud sõidukiiruse määramise meetodika ning suuremad linnad kehtestavad kesklinnas väiksema kiirusepiirangu 30 ja 40 km/h. Kiirusepiirangute järgimise tagamiseks paigaldatakse mobiilsed kiiruskaamerad ja määratakse politseijõud.

Tabel 9.8. Riigi enda hinnang ohutu sõidukiirusega seotud meetmete rakendamisel tehtud edusammude kohta

B3	Ohutu sõidukiirus	Algtaseme hinnang (2016)	Edusammud (2016–2024)
1	Kiirusepiirangute ajakohastamine	kõrge	kulgeb plaanipäraselt
2	Kiiruspiirangute järgimise tagamine	keskmine	kulgeb plaanipäraselt
3	Kiiruse ületamist käsitlevad kampaaniad	–	kulgeb plaanipäraselt
4	Kiiruse ületamise kontroll	–	ei ole asjakohane

Ohutud teed

Ohutute teede samba puhul näitab riigi enda esitatud hinnang, et enamikus asjaomastes liiklusohutuse valdkondades on algtase keskmine. Eesti alustab eesmärkide saavutamist madalalt tasemelt sellistes valdkondades nagu tee projekteerimise normid, liiklusohutuse auditid ja kontrollid, liikluskorraldus ning raudteeristed. Kõigi selle samba meetmete võtmine edeneb plaanipäraselt.

Tabel 9.9. Riigi enda hinnang ohutute teedega seotud meetmete rakendamisel tehtud edusammude kohta

B4	Ohutud teed	Algtaseme hinnang (2016)	Edusammud (2016–2024)
1	Linnade liikuvus- ja ohutuskavad	keskmine	kulgeb plaanipäraselt
2	Vähekaitstud liiklejatega arvestav linnataristu	keskmine	kulgeb plaanipäraselt
3	Asulaväliste teede ohutusega seotud meetmed	keskmine	kulgeb plaanipäraselt
4	Kiirteede ohutusjuhtimine	–	ei ole asjakohane
5	Tee projekteerimise normid	madal	kulgeb plaanipäraselt
6	Liiklusohutuse audit ja kontroll	madal	kulgeb plaanipäraselt
7	Muu: kestliku ja ohutu taristu projekteerimine, ehitamine ja rekonstrueerimine	keskmine	kulgeb plaanipäraselt
8	Muu: teede korrashoid	keskmine	kulgeb plaanipäraselt
9	Muu: liikluskorraldus	madal	kulgeb plaanipäraselt
10	Muu: raudteeristed	madal	kulgeb plaanipäraselt

Linnataristu meetmete hulka kuuluvad kergliiklusteede ehitamine ohtlikesse kohtadesse ja ohutuse parandamine teeületuskohtades, samal ajal kui **asulavälistel teedel** võetavate meetmete hulka kuuluvad valgustuse paigaldamine ja jalakäijasõbralike kiirusepiirangute kehtestamine. Samuti ajakohastatakse tee projekteerimise norme.

Selle samba ülejäänud meetmete hulka kuuluvad kestliku ja ohutu taristu projekteerimine, ehitamine ja rekonstrueerimine, ohtlike kohtade kindlakstegemine ja käsitlemine, kestlik ja ohutu liikluskorraldus, intelligentsete transpordisüsteemide võimaluste kasutuselevõtt ning täiendavate ohutusmeetmete rakendamine raudteeristetil.

Ohutud sõidukid

Ohutute sõidukite samba puhul alustab Eesti eesmärkide saavutamist madalalt tasemelt kõigis asjaomastes valdkondades. Kõigi meetmete võtmine edeneb plaanipäraselt, kuid sõidukipargi uuendamise seotud meetmete rakendamine on viibinud.

Seoses automatiseerimiseks valmistumisega võetakse kasutusele eCall-süsteem ja liiklejate reaajas teavitamise süsteemid.

Samuti pööratakse varasemast rohkem tähelepanu kommertsvedudele ja tööga seotud sõidukite liiklemisele. Jätkatakse tegevust kõige raskemate rikkumistega seotud nõuete täitmise ja autoveonõuete järgimise kontrollimise valdkonnas.

Tabel 9.10. Riigi enda hinnang ohutute sõidukitega seotud meetmete rakendamisel tehtud edusammude kohta

B5	Ohutud sõidukid	Algtaseme hinnang (2016)	Edusammud (2016–2024)
1	Sõidukipargi uuendamine	madal	viibib
2	Täiustatud juhiabisüsteemide kasutuselevõtu edendamine	–	ei ole asjakohane
3	Sõidukite tehnölevaatus	madal	kulgeb plaanipäraselt
4	Automatiseerimiseks valmistumine	madal	kulgeb plaanipäraselt
5	Muu: tööga seotud sõidukite ohutus	madal	kulgeb plaanipäraselt

Õnnetusejärgne abi

Eesti liiklusohutusprogrammis ei ole ette nähtud ühtegi **õnnetusejärgse abi** sambaga seotud meetet.

Tabel 9.11. Riigi enda hinnang õnnetusejärgse abiga seotud meetmete rakendamisel tehtud edusammude kohta

B6	Õnnetusejärgne abi	Algtaseme hinnang (2016)	Edusammud (2016–2024)
1	Kiirabi reageerimisaja lühendamine	–	ei ole asjakohane
2	Vigastatud inimeste toetamine	–	ei ole asjakohane

4.2. Parimad tavad

Eesti kohta on kättesaadavad parimate tavade näited.

Ohutu liikluskäitumine

- **Haridus:** Eesti veebisaidil liikluskasvatus.ee on olemas põhjalikud liiklusohutusala hariduse ressursid, mis on kohandatud eri vanuserühmadele, sealhulgas lastele, lapsevanematele ja haridustöötajatele. Seal on kättesaadavad interaktiivsed materjalid, nagu mängud, testid ja informatiivsed videod jalakäijate ja jalgratturite ohutute tavade, sõidukite vastutustundliku kasutamise ja üldise liiklusohutuse kohta.
- **Teavituskampaniad:** Eesti Vabariigi Transpordiamet avaldab oma veebilehel ennetuskampaniad. Kampaniad käsitlevad selliseid teemasid nagu kiiruse ületamine, sõiduki juhtimine joobes, jalakäijate ohutus ja vastutustundlik käitumine teedel.

Ohutu sõidukiirus

- 2019. aastal katsetati Eesti maanteedel [rahnemispeatust](#). Kui politsei registreeris kiiruse ületamise, peeti juht kinni. Kui ta ei olnud varem liiklusrikkumisi toime pannud, pakuti talle valikuvõimalust: maksta trahv või oodata tee ääres ja jätkata sõitu pärast teatava aja möödumist.

4.3. Puudused

Tuginedes riigi enda hinnangule liiklusohutusprogrammi rakendamisel tehtud edusammude kohta, on peamine tuvastatud puudus **piisavate rahaliste vahendite puudumine**. See puudus

mõjutab selliseid liiklusohutuse valdkondi nagu juhtide tervis, taristumeetmed linnapiirkondades ja asulavälistel teedel ning kestliku ja ohutu taristu projekteerimine, ehitamine ja rekonstrueerimine.

Rahaliste vahendite puudumisest on teatatud ka **liiklusjärelvalve** valdkonna puudusena, kuna uute liiklusjärelvalveseadmete jaoks ei ole eelarvet ette nähtud. Samuti puudub Eestis konsensus keskmise kiiruse kaamerate kasutamise küsimuses ning toetuse puudumise tõttu ei ole veel arutlusele võetud karistuspunktisüsteemi rakendamist.

Ühiskond on reageerinud negatiivselt ka kiirusepiirangute vähendamisele asulavälistel eraldusribata 1 + 1 teedel (80 km/h) ja linnades (40 või 30 km/h). Ohutuid sõidukiirusi tuleb paremini propageerida koos liikuvuse ja keskkonnakasuga.

Lisaks puudub süstemaatiline protsess **liiklusohutuse kontrollide** tegemiseks ja need kontrollid ei ole ka hästi dokumenteeritud.

5. Kokkuvõte ja soovitused

Eesti liiklusohutusprogrammis 2016–2025 on seatud **eesmärk vähendada 2025. aastaks hukkunute arvu vähem kui 40-le ja raskelt vigastatute arvu vähem kui 330-le**. Need sihtväärtused väljendavad ohvrite keskmist arvu 2023.–2025. aastal. Samuti on seatud täiendavad liiklusohutuse eesmärgid konkreetsete liiklejate rühmade kohta: jalakäijad, jalgratturid, mootorsõidukijuhid ja reisijad. Programm hõlmab kokku 19 liiklusohutusmeetet, mis jagunevad kolme sambasse.

2024. aastal oli Eestis 50 liiklussurma miljoni elaniku kohta ja riik oli liiklussurmade poolest **ELi 27 liikmesriigi seas 18. kohal**. ELi keskmisega võrreldes toimus suhteliselt suur osa surmaga lõppenud liiklusõnnetustest Eestis väljaspool linnapiirkondi asuvatel teedel.

Andmete põhjal suurenes liiklussurmade arv 2019.–2024. aastal 33 %. See näitab, et Eesti ei saavuta tõenäoliselt 2025. aastaks seatud eesmärki vähendada liiklussurmade arvu poole võrra, kuigi Eesti on väike riik, kus liiklussurmade arv kõigub igal aastal.

Paistab, et riiklikus liiklusohutusprogrammis ette nähtud liiklusohutusmeetmete **rakendamine kulgeb sujuvalt**, ehkki teatatud on mõnest viivitusest peamiselt piiratud rahastamise tõttu. Riigi enda esitatud hinnangu kohaselt kulgeb kõigi meetmete rakendamine plaanipäraselt ja ainult kolmes valdkonnas ei ole asjaomaste meetmete rakendamine alanud või on viibinud.

Praeguses programmis (2016–2025) ette nähtud meetmete rakendamisel tehtud edusammud näivad üldjoontes kulgevat plaanipäraselt. Liiklussurmade arvu suurenemine viimase kahe aasta jooksul tähendab siiski, et **Eesti peab tegema rohkem, et saavutada oma 2025. aasta eesmärk** (ja seejärel 2030. aasta 50 % eesmärk). Võimalikud meetmed selle saavutamiseks võivad olla järgmised:

- uurida uusi rahaliste vahendite saamise võimalusi viibinud liiklusohutusmeetmete rakendamiseks, keskendudes teetaristuga seotud meetmetele nii linnapiirkondades kui ka neist väljaspool;
- vaadata läbi meetmete rakendamise tase;
- uurida muid asjakohaseid tegevusi.