

Vabariigi Valitsuse korralduse „Liiklusohutusprogrammi 2016–2025“ ja „Liiklusohutusprogrammi 2016–2025 elluviimiskava aastateks 2016–2019“ heakskiitmine“ eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

Liiklusseaduse § 5 sätestab aja- ja asjakohase liiklusohutusprogrammi olemasolu vajaduse, mille eesmärgiks on meetmete efektiivsem rakendamine liiklusohutuse järjepidevaks tõhustamiseks ja liiklusõnnetustes hukkuvate ja vigastada saavate inimeste arvu pidevaks vähendamiseks. 28. mail 2003. a Riigikogu heakskiidu saanud Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm¹ (edaspidi *RLOP*) lõppes 2015. a. Liiklusohutusprogramm on riigi eelarvestrateegia tulemusvaldkonda „Transport“ kuuluv arengudokument. Riigikogu 19. veebruari 2014. a otsusega kinnitatud „Transpordi arengukava 2014–2020“ (edaspidi ka *arengukava*) 3. alaeesmärk „Liikluskahjude vähendamine“ näeb ette uue liiklusohutusprogrammi koostamise. Vastavalt arengukavale koostatakse uus liiklusohutusprogramm perioodiks 2016–2025². Riigieelarve seaduse § 19 lõike 5 alusel ja tulenevalt praktilisest vajadusest koostatakse liiklusohutusprogrammi tekstiversiooniga paralleelselt üksikasjalik nelja-aastase kestusega elluviimiskava. Esimese elluviimiskava ülesandeks on tuua välja liiklusohutusprogrammi meetmetes planeeritavad tegevused aastateks 2016–2019.

„Liiklusohutusprogramm 2016–2025“ (edaspidi *liiklusohutusprogramm*) eelnõu on valminud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi juhtimisel. Protsessi kaasati asjassepuutuvad ministeeriumid, organisatsioonid ja koostööpartnereid esindavad valdkonnaekspertid ning vabakonna esindajad. Läbivalt olid programmi koostamisse kaasatud Dago Antov Tallinna Tehnikaülikooli Logistikainstituudist, Tiit Metsvahi Tallinna Tehnikaülikooli Teedeinstituudist, Margus Nigol Tallinna Ülikooli Haapsalu kolledžist ning Marek Rannala jalakäijaid ja jalgrattureid ühendava vabakonna esindajana. Vabariigi Valitsuse korralduse eelnõu ja seletuskirja koostasid Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi teede- ja raudteeosakonna veondus- ja liiklustalituse juhataja Sander Salmu (tel: 625 6334, e-post: sander.salmu@mkm.ee) ja Maanteeameti liiklusohutuse osakonna liiklusohutuse strateegialoome juht Alo Kirsimäe (tel: 6119 346, e-post: alo.kirsimae@mnt.ee). Eelnõu keeleteoimetuse tegi Kristiane Liivoja (tel: 625 6370, e-post: kristiane.liivoja@mkm.ee).

2. Eelnõu sisu

Eelnõuga kinnitatakse „Liiklusohutusprogramm 2016–2025“ ja „Liiklusohutusprogrammi 2016–2025 elluviimiskava aastateks 2016–2019“.

Liiklusohutusprogrammi formaat erineb mitmes aspektis riigieelarve seaduse § 19 lõike 5 kohasest programmi käsitlusest. Esiteks tuleneb liiklusohutusprogrammi koostamise kohustus liiklusseadusest. Teiseks koostatakse „Transpordi arengukava 2014–2020“ kohaselt liiklusohutusprogramm arengukava rakendusplaaniga võrdsel tasemel.³ Samuti näeb „Transpordi arengukava 2014–2020“ ette liiklusohutusprogrammi koostamise perioodiks

¹ „Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm aastateks 2003–2015 terviktekst“: http://mnt.ee/public/Uus_LO_programm_19.03.03.pdf (28.03.2016).

² „Transpordi arengukava 2014–2020“, lk 58. <https://www.riigiteataja.ee/aktiivisa/3210/2201/4001/arengukava.pdf> (28.03.2016).

³ „Transpordi arengukava 2014–2020“, lk 58: „Rakendusplaaniga võrdsel tasemel on ka konkreetsete transpordivaldkondade programmid – Teehoiukava ning Liiklusohutusprogramm.“.

2016–2025 ning ka Vabariigi Valitsuse liikluskomisjon on pidanud vajalikuks programmi kinnitamist Vabariigi Valitsuse poolt⁴. Programmi tegevused kajastuvad nelja-aastase kaetusega elluviimiskavas.

Programm koosneb kahest eraldiseisvast osast. Tekstiosast, mis katab ära kogu programmi kestuse (2016–2025), ja elluviimiskavast (2016–2019). Elluviimiskava on jaotatud kaheks tööleheks: rahastamiskava ja meetmete kaupa grupeeritud tegevuste leht. Elluviimiskava on kooskõlas riigi eelarvestrateegiaga ning on rulluv, mis tähendab, et igal aastal lisandub elluviimiskava juurde üks planeeritav aasta. Elluviimiskavas tuuakse välja programmiga aastateks 2016–2019 planeeritavad tegevused ja nende tähtajad, tegevuse eest vastutajad, meetmete ja võimalusel ka tegevuste eelarved. Numbrilise täpsusega on kulu välja toodud juhul, kui see on otseselt mõõdetav (näiteks projekt, uuring, tegevus). Võib eeldada, et igal aastal lisandub täiendavaid tegevusi ning tuleb teha muudatusi olemasolevates. Elluviimiskava kooskõlastatakse ministeeriumitega, kes panustavad programmi rahaliselt või toetavate tegevustega ning selle kinnitab Vabariigi Valitsus.

2.1 Hetkeolukorra ülevaade

Transpordi arengukava 2006–2013 ja RLOP-i eesmärk, et aastaks 2015 liikluses hukkunute arv aastas ei ületaks 100 inimest täideti 2009. aastaks, kuid programmi viimase perioodi rakenduskavaga püstitatud täiendav eesmärk (kolme aasta keskmisena mitte enam kui 1500 vigastatut) jäi saavutamata. Kuigi aastate jooksul liiklusohutusprogrammiga elluviidud ei tohi alahinnata, mängis märkimisväärset rolli liiklusõnnetuste kiirel vähenemisel 2008.–2010. aastate majanduskriis, millega kaasnenud liiklusintensiivsuse vähenemine avaldas liiklusohutusele positiivset mõju. Perioodil 2010–2014 rakendatud liiklusohutusmeetmed ei toonud loodetud edu, mis sunnib liiklusohutuse planeerimisel enam pühenduma süsteemsusele ja terviklikkusele. Vaadates 2014. a Euroopa Liidu riikides aset leidnud liiklusohutuse näitajate, eelkõige hukkunute arvu muutusi, on 15 riigi arengud paranemise suunas olnud Eestist kiiremad⁵. Eesti omast kiirem oli ka Euroopa Liidu riikide keskmine muutus. Eesti on nende nelja riigi seas, kelle 2014. a liiklusohutuse tase ei ole baasaastaga (2010) võrreldes paranenud. RLOP nägi aastateks 2003–2015 ette kokku 255 tegevust, mis olid jaotatud kolme rakendusetapi vahel^{6,7}. Aastate 2003–2015 RLOP-i tegevustest täideti 53% ettenähtud tähtaegadel ja mahus. 36% tegevustest rakendati osaliselt, planeeritust väiksemas mahus ja/või hiljem. 17% RLOP-i tegevustest jäi rakendamata, lükati edasi või loobuti nende elluviimisest. Peamised tegevuste täitmata jätmise põhjused on, et eesmärgid ei olnud täitjate jaoks prioriteediks või piiras tegevuste elluviimist rahaliste vahendite puudus.

2.2 Programmi eesmärk ja mõõdikud

Liiklusohutusprogrammi eesmärk kattub arengukava 3. alaeesmärgiga, milleks on liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine. Aastate 2012–2014 keskmine hukkunute arv oli 82 ja kolme aasta keskmisena (2012–2014)⁸ sai raskelt vigastada 475 inimest⁹. Eesmärgi täitmiseks tuleb vähendada aastate 2012–2014 Eesti keskmist (82)

⁴ Vabariigi Valitsuse liikluskomisjoni 28.01.2015 protokoll nr 29 ja 07.09.2016 protokoll nr 35.

⁵ „Road safety in the European Union“. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/vademecum_2015.pdf. (28.03.2016).

⁶ https://www.riigikantselei.ee/valitsus/valitsus/et/valitsus/arengukavad/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium/liiklusohutusprogrammi_rakendusplaan2008_2011.pdf.

⁷ http://www.mnt.ee/public/RLOP/RLOP_rakendusplaan_2012-2015.pdf. (28.03.2016).

⁸ 2015. a raskesti vigastada saanute andmed ei olnud seletuskirja koostamise ajal kättesaadavad.

⁹ Näitab juhtumeid, kus inimene viibis statsionaarsel ravil enam kui 24 tundi.

liiklussurmade arvu (2023–2025 keskmisena) vähemalt 50% võrra ja saavutada olukord, kus liiklusõnnetustes raskesti vigastatute arv ei ületaks 2023.–2025. aastate keskmise väärtustena 330 inimest aastas. Raskeid vigastusi eristada võimaldavate andmete lühike kogumisperiood (andmed on kasutatavad alates 2012. a) ei ole pikaajaseks prognoosimiseks hetkel piisav, mistõttu võib lähiajal osutada vajalikuks seatud eesmärgi täpsustamine.

Mõõdikuid on kolm: hukkunute arv, raskesti vigastatute arv ning hukkunud ja raskesti vigastatud kokku. Hukkunute ja raskesti vigastatute summat kasutatakse, kuna statistilises mõttes ei võimalda väike hukkunute arv selle põhjal ennetustegevuse planeerimiseks vajalikke üldistusi piisava usaldusväärsusega teha. Kui kõik meetmete tegevused kogu mahus täidetakse, võimaldaks see programmi kestuse jooksul säästa vähemalt 254 inimelu ja vältida vähemalt raskete vigastuste teket 950 inimesele. Tulemuslikkuse hindamiseks on liiklejade kategooriate osas eesmärgi täpsustatud, nähes ette sihttasemed jalakäijate, jalgratturite, mootorsõidukijuhtide ja sõitjate lõikes. Seda nii liiklussurmade kui ka raskelt vigastada saanute vähendamiseks. Liiklejade ohutusosalase teadlikkuse tõusu ja liiklusohutuse arengu muutuse hindamiseks on fikseeritud hetkeseis ja kirjeldatud oodatavad saavutustasemed.

2.3 Liiklusohutuse põhimõtted ja tegevuste juhtimismudel

Transpordisüsteemi arendamise, muutmise ja täiendamise otsuste tegemisel lähtutakse kõigil otsustustasanditel nullvisiooni põhimõttest ning seatakse eesmärgiks maksimaalne liiklusohutuse tagamine. Nullvisioon ei ole liiklusohutusprogrammi eesmärk, vaid tegemist on eelkõige strateegilise raamistikuga liiklusohutuse alases mõtteviisis ja sellest tulenevates järeldustes ning toimingutes. Nullvisiooni kohaselt on inimese elu ja tervis sellised eetilised väärtused, mis ei tohi sõltuda transpordisüsteemi toimimisest. Erinevalt traditsioonilisest liiklusohutuse käsitlest jagatakse vastutus süsteemi ohutuse eest selle kavandajate, haldajate ja kasutajate vahel (nn ühise vastutuse printsiip) – igaüks on vastutav oma tegevuse või tegevusetuse eest. Liiklejad peavad järgima liiklusreegleid, loojad ja haldajad vastutavad süsteemi ohutu toimimise eest. Eeldatakse, et liiklejad eksivad, kuid transpordisüsteem peab olema kujundatud nii, et ka eksimuse korral inimesed ei hukkuks ega saaks raskelt vigastada. Nullvisiooni mõtteviisi kohaselt on liiklusohutus palju laiem tegevusvaldkond, kui ollakse harjunud tajuma. Visiooni üldpõhimõtte kohaselt ei ole ükski liiklussurm õigustatav ning kõik liikluse osapooled peavad pingutama selle nimel, et liikluses ei hukkuks ega saaks ükski inimene raskelt viga. Eesmärkide saavutamise eelduseks on süsteemne lähenemine ja teadmispõhine tegutsemine. Liiklusohutusvaldkond peab tagama ühtse, toimiva ja koostööd võimaldava seiresüsteemi riiklikul, regionaalsel ja kohalikul tasandil. Programmi elluviimist koordineerib Vabariigi Valitsuse juurde moodustatud liikluskomisjon. Programmi elluviimist korraldab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Maanteeameti ülesanne programmi elluviimisel ja suunamisel on üldine seiramine, erinevate osapoolte vaheliste tegevuste ja eriarvamuste ühtlustamine, programmi aruandluse ja uuendamise korraldamine.

2.4 Valdkond: vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja

Eesmärgiks on kõigi liikluses osalejate ohutust väärtustavate hoiakute ja alalhoidliku liikluskäitumise kujundamine. Süsteemis liikleja-sõiduk-keskkond on liikleja kõige nõrgemaks lüliks. Liikleja mõju liiklusõnnetuse toimumisele on suurim, samas on tema liikluskäitumise ja hoiakute muutmine kõige keerulisem. Meetmed keskenduvad kahele erinevale aspektile – neist üks on seotud liikleja mõttemaailma ja arusaamadega ning teine liikluskeskkonnaga. Liiklusohutusvaldkondade koolituste ja teavituste kaudu suunatakse tegevused

eelkõige liiklejate riskikäitumise (alkoholi või narkootikumide tarvitamine, juhtimisõigusest sõitmine ja liikluses riski otsimine) vähendamisele, sõiduki juhi tervislikule seisundile ja liikleja vananemisega kaasnevate muudatustega kohanemisele. Programmi liikleja osas on kokku 9 sihtsuunitlusega meetet: jalakäijate ohutus, jalgratturite ohutus, eakad liiklejad, liiklusharidus, juhikoolitus, ennetus, juhi tervis, liiklusjärelvalve, rehabilitatsioon.

Olulisemad tegevused¹⁰: jalakäijaliikluseks kasutatava taristu talvise hoolduse nõuete kehtestamise otstarbekuse analüüs; eakatele autojuhtidele, jalakäijatele ja jalgratturitele suunatud teavitustööd; liiklusalaste õppematerjalide koostamine; kombineeritud õppe ettenägemine juhi koolitussüsteemis ja ametikoolituse ajakohastamine; riskikäitumise vältimiseks suunatud kampaaniad; senisest suuremas mahus automaatse liiklusjärelvalve võimaluste rakendamine; järelkoolituse laiendamine ning alkoholi sõltuvusprobleemidega isikutele sobivate ravivõimaluste väljatöötamine ja rakendamine.

Arengukava 3. alaeesmärk „Liikluskahjude vähendamine“ näeb ette, et aastaks 2020 (kolme aasta keskmisena) ei hukkaks mitte enam kui 50 inimest aastas. Aastatel 2010–2014 Eesti liiklusohutuses olulisi positiivseid muutuseid ei olnud (liiklussurmad vähenesid vaid 1,3%). On vähetõenäoline, et kuuele aastale planeeritud muutus on ilma täiendavate ja jõuliste meetmeteta saavutatav nelja aastaga. Silmas tuleb pidada ka Eestist oluliselt parema liiklusohutuse tasemega riikides ilmnenud suundumust, et mida paremaks liiklusohutuse seis läheb, seda keerulisem on täiendavat muutust saavutada. Tuginedes eelnevate perioodide kogemusele ja ekspertide arvamustele, on liiklusohutusprogrammi elluviimiskavas toodud tegevuste täielikul rakendamisel võimalik saavutada liiklusohutuse paranemine tasemele mitte alla 60 hukku 2020. aastaks (kolme aasta keskmisena). Transpordi arengukavas seatud eesmärgi saavutamiseks on vajalik rakendada senisest oluliselt jõulisemaid ning kulukamaid tegevusi. Liiklusohutuse meetmete mõju avaldub reeglina pika viitega. Näiteks ulatuslikuma taristu ehitamise puhul on tavaline planeerimise ja ehituse periood 5–6 aastat ning liikluskasvatuse või kampaaniate mõju võib avalduda alles kümne aasta pärast. Seetõttu on nelja aastaga planeeritud eesmärgi saavutamist võimaldavate tegevuste valik väga piiratud. Sobilikud on eelkõige liiklusjärelvalve ning kõrge riskitasemega liiklusohutuse kohtade ohutustamine juhul, kui seda on võimalik teostada suhteliselt väikese ehitusmahuga.

Kuigi aastatel 2012–2014 sai kõigest hukkunutest 72% surma riigiteedel toimunud liiklusõnnetustes, jagunevad need 16 684 kilomeetrile ja selgelt eristuvad raskete liiklusõnnetuste kontsentratsioonikohad puuduvad. Lisaks on riigimaanteed ohutustatud regulaarselt ning jõutud on seisu, kus riigimaanteedel väikese ehitusmahuga liiklusriski enam oluliselt alandada võimalik ei ole.

Küll aga on tõenäoliselt võimalik linnaliiklust tulemuslikult ja kuluefektiivselt ohutumaks muuta. Kohaliku omavalitsusüksuste teedest juhtub enamus õnnetustest linnaliikluses. Rõhuva enamuse linnaliikluses hukkunutest moodustavad kergliiklejad. 2014. a juhtus kohalikel teedel 818 liiklusõnnetust, milles sai surma 20 ja vigastada 869 inimest. Nendest õnnetustest 84% (687) juhtus Tallinnas, Tartus, Pärnus ja Narvas, milles sai surma 55% (11) ja vigastada 87% (765) inimest. 87% kõigest kohaliku omavalitsusüksuste teedel toimunud õnnetustes vigastada saanutest sattus õnnetusse nendes neljas suuremas linnas, mille linnatänavate kogukilomeetraaž küünib 1750 kilomeetrini. Kusjuures enamus kogupikkuses on maksimaalne lubatud sõidukiirus 50 km/h või väiksem. Tavaliselt kogunevad liiklusõnnetused asulates spetsiifilistesse kohtadesse, nagu ristmikud, ülekäigurajad, raudteeülesõidud,

¹⁰ Elluviimiskavas omab iga tegevus vähemalt kolmekohalist unikaalset numeratsiooni kujul a.b.c.d. Selgitus: a – valdkond, b – meede, c – tegevus/projekt, d – tegevus/projekti etapp või vastutaja/rahastamise allikas.

ühissõidukite peatused, kurvid jt. Õnnetuste koondumine on tihtipeale tingitud projekteerimis- ja/või liikluskorralduslahenduse puudulikkusest. Linnaliikluses on raskeimate tagajärgedega eelkõige jalakäijatega toimunud liiklusõnnetused, mistõttu on suurima perspektiiviga just selliste kohtade ohutustamine, kus jalakäijate ja sõidukite liikumised ristuvad (teeületuskohad). Teeületuskohad tuleb ehitada selliseks, et liiklusõnnetuse toimumise risk oleks võimalikult madal. Panustades Tallinnas (magistraaltänavad), Tartus, Pärnus ja Narvas teeületuskohtade ohutumaks ehitamisse, on võimalik aastaks 2020 säästa 16 jalakäija ja jalgratturi elu ning 90 inimesel raskete vigastuse teke. 204 kohaliku omavalitsusüksuste teel (neljas suurlinnas) paikneva teeületuskoha/ristmiku ümberehitamine aastatel 2018–2019 vajab lisarahastust kogusummas 6 120 000 eurot. Arvestades meetme mõju olulisust, tehakse ettepanek kavandada vastavalt riigieelarve strateegias eelnimetatud kohalike omavalitsusüksuste tehoiu täiendavat toetamist projektipõhiselt, kuna ainult omavalitsusüksuste eelarvetest tehtud investeeringud on olnud ebapiisavad. Arvutused on tehtud hetke parima teadmise juures, kuid on siiski kogemuslikud ning ei põhine konkreetsetel projektlahendustel, mistõttu see võib olude täpsustudes muutuda. Konkreetsed vajadused on kajastatud elluviimiskavas meetme „Jalakäijate ohutus“ tegevuste 1.1.7.1–1.1.7.4 all.

46% inimkannatanutega liiklusõnnetustest juhtub Tallinnas ja Harjumaal. Samas ei piisa ohutuse tagamiseks pelgalt teeületuskohtade ümberehitamisest. Liiklusõnnetuse raskusastme määrab suures ulatuses kokkupõrke kiirus. Ka ohutu, kuid samatasandiline teeületuskoht ei välista inimese ning sõiduki kokkupõrget. Eesmärkide saavutamiseks tuleb tagada ka teeületuskohale sobiv kiirusrežiim. Osalt on seda võimalik tagada ehituslike meetmetega liikluskeskkonda muutes, kuid oluline roll on ka liiklusjärelvalvel. Liiklusjärelvalve mõjutab kiirusrežiimi ning liikluskäitumist ka mujal kui ülekäigukohtadel. Tõhustamiseks füüsilist liiklusjärelvalvet, peeti elluviimiskava väljatöötamise käigus vajalikuks Politsei- ja Piirivalveameti (Põhja prefektuuri) patrulli ja tehnilise võimekuse suurendamist. Vajadus oli kajastatud elluviimiskavas meetme „Liiklusjärelvalve“ tegevuse 1.8.18.1 all. Automaatse, ressursisäästliku järelvalve tõhustamise eesmärgil kavandati kuue statsionaarse kiirusmõõtesüsteemi hankimine ja paigaldamine Tallinnasse. Vajadus oli kajastatud elluviimiskavas meetme „Liiklusjärelvalve“ tegevuse 1.8.18.2 all. Siseministeerium ei toetanud järelvalve tõhustamist kummalgi väljapakutud viisil, kuna riigieelarve strateegia perspektiiv ei võimaldanud tegevuste rahastamist perioodi 2016–2019 elluviimiskavas. Samuti lükati Siseministeeriumi taotlusel edasi 8 järelvalvealase tegevuse realiseerimistähtajad. Peame vajalikuks märkida, et tegevustega tähtaegselt mittealustamine ja planeeritud tegevustest loobumine võib kogumis oluliselt mõjutada arengukava 2020 aasta sihtaseme saavutamist.

Üks liiklusohutusega seotud suurimaid probleeme on lubatud sõidukiiruse ületamine, mis suurendab õnnetusse sattumise ohtu märkimisväärselt. See on peamiseks teguriks ligikaudu 30% surmaga lõppenud liiklusõnnetuste puhul¹¹. Lubatud sõidukiiruse ületamine ei suurenda mitte üksnes kokkupõrke toimumise, vaid ka õnnetuse tõttu tekkivate tõsiste vigastuste või isegi hukkumise tõenäosust. Eestis ületab piirkiirust küsitlusuuringute järgi 75% sõidukijuhtidest. See on suurel määral tingitud asjaolust, et inimene ei ole tänaste autoliikluse kiirustega kohanenud, piirkiirusega kaasnevaid riske ei tajuta õigesti ning liikleja ei mõista, et see tegevus on temale ning teistele ohtlik. Aastatel 2018–2019 planeeritakse 10 automaatse mobiilse liiklusjärelvalvesüsteemi (kiiruskaamera) soetust Politsei- ja Piirivalveametile. Antud lisainvesteeringu suurus on 550 000 eurot, millest 2018. a vajadus 275 000 eurot ja

¹¹ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/behaviour/speeding/index_et.htm (28.03.2016).

aastal 2019 275 000 eurot. Vajadus on kajastatud elluviimiskavas meetme „Liiklusjärelvalve“ tegevuste 1.8.18.3 all.

Alates 01.05.2015 võimaldab liiklusseadus automaatse liiklusjärelvalveseadmega tehnonõuete kontrolli läbimise ja liikluskindlustuse kehtivuse kontrolli läbiviimist ning vähese ressursimahukusega kirjaliku hoiatamismenetluse kohaldamist. Samas puuduvad politseil seadmed, mis antud järelvalve läbiviimist võimaldaksid ja politseiametnikud ressursimahukast füüsilisest järelvalvest vabastaksid. Aastaks 2019 on planeeritud lisainvesteeringud summas 200 000 eurot automaatse liiklusjärelvalveseadmega tehnonõuete kontrolli läbimise kontrolli võimaldamiseks ja summas 200 000 eurot automaatse liiklusjärelvalveseadmega liikluskindlustuse kehtivuse kontrolliks. Mõlemal juhul on kohaldatava hoiatustrahvi suurus 25 eurot. 2014. aastal moodustasid politsei tuvastatud tehnonõuete kontrolli läbimata sõiduki juhtimised üle 5% ja kehtiva liikluskindlustuseta sõiduki juhtimised üle 3% kõigist politsei menetletud väärtegedest. Vajadused on kajastatud elluviimiskava meetme „Liiklusjärelvalve“ tegevuste 1.8.17.1 ja 1.8.17.2 all.

Arvestades liikluses riigile tekkivat sotsiaalmajanduslikku kahju iga hukunu (2 052 542 eurot), invaliidistunu (698 160 eurot) ja vigastada saanu (26 728 eurot) poolt, on vajaminevate investeeringute kogumaksumus kordades väiksem ärahoitavast kahjust¹². Lisaks kaasneb automaatsete järelvalvesüsteemide (kokku 10) rakendamisega trahvitulu. Automaatse järelvalvesüsteemi tõhusust ja ressursisäästlikku menetlusvõimekust näitab kõige ilmekamalt ka tõsiasi, et 2015. aastal selgitas Politsei- ja Piirivalveamet kogu patrullikoosseis välja ja menetles 108 687 väärtegu, samal ajal menetles 10 ametnikku 106 412 automaatse järelvalvesüsteemi fikseeritud liiklusreeglite rikkumist. Seega aitab automaatse järelvalve suurendamine oluliselt vähendada inimressursi vajadust mitte nii liiklusohlike rikkumiste tuvastamiseks ning võimaldab suunata inimressursi kõige ohtlikumate rikkumiste tuvastamiseks. Oluline on silmas pidada, et tegevused mõjutavad üksteist ning mõju on kumuleeruv ehk arengukavaga seatud eesmärkide saavutamiseks on vajalik nende kõigi samaaegne rakendamine.

2.5 Valdkond: ohutu liikluskeskkond

Valdkond hõlmab maakasutust ja ohutuma teedevõrgu planeerimist, uute teede ehitamist ja olemasolevate rekonstrueerimist, sõidetavuse tagamist, liikluskorraldust ning teede korrashoidu. Eesmärgiks on ohutum ja tõhusam liikuvus, mis on sotsiaalselt ja ökoloogiliselt vastuvõetav ning liikluses erinevate aastaegade eripärasid arvestav. Tegevused on suunatud liikluskeskkonna kujundamisele ja haldamisele selliselt, et liikluskeskkond oleks lihtsasti mõistetav, liiklejad tajusid sellest tulenevaid ohtusid ning väheneks eksimuste võimalus. Tähelepanu keskmesse tõusevad vähemkaitstud liiklejad. Suurimaks väljakutseks on ohutu linnakeskkonna kujundamine, parandades kõndimise, jalgrattaga sõitmise ja ühistranspordi kasutamise võimalusi, ning lahenduste väljatöötamine vältimaks ühesõidukiõnnetusi ja tagamaks ohutuid möödasõite maanteedel. Liiklusohutuse tõstmiseks tuleb liiklust korraldada liikluskeskkonna ohtlikkuse tasemele vastavaks ning tagada liikluskeskkonna ja kiirusrežiimi kooskõla.

Programmi liikluskeskkonna osas on kokku 7 sihtsuunitlusega meedet: maakasutus ja teedevõrgu planeerimine; säästva ja ohutu taristu projekteerimine, ehitamine ning

¹² Liiklusõnnetustes ühiskonnale põhjustatava kahju määramise meetodika täiustamine, kahjude suuruse hindamine ja prognoosimine, lk 31: http://www.mnt.ee/public/lo_uuringud/Loppraport09112012.pdf (28.03.2016).

rekonstrueerimine; teede korrashoid; liikluskorraldus; raudteeristete ohutus; ohutu sõidukiirus; intelligentsete transpordisüsteemid. Olulisemad tegevused: liiklusohutusele avalduva mõju hindamine; liiklusõnnetuste toimumise kõrge riskiga kohtade, lõikude ja ristmike väljaselgitamine ning nende ohutustamine; vastassuunda kaldumise ja laupkokkupõrgete vältimiseks 2+1 teede ehitamine ja 1+1 teedele keskkiirete paigaldamisega alustamine; külgiirde paigaldamine teelt väljasõitmise ning ühesõidukiõnnetuste vältimiseks uutele ja rekonstrueeritavatele teedele; perioodiline teede ohutuse kontrollimine; suvise haardeteguri kehtestamise analüüs; liikluskorraldusvahendite paigutuse ja põhjendatuse ülevaatamine riigiteedel; tervikliku liikluskorralduse nõudeid puudutava määruse koostamise analüüs; maantee ja raudtee samatasandiliste ülesõitude ohutuse analüüs, probleemsete kohtade väljaselgitamine, raudteeülesõitude ohutustamise kava koostamine ja selle elluviimine; ohutu piirkiiruse määramise põhimõtete väljatöötamine ja ohutute kiiruste rakendamine riigiteedel; üleeuroopalise eCall hädaabiteadete menetlemise töölerakendamine; muudetavate kiiruspiirangutega teelõikude rajamine.

2.6 Valdkond: ohutu sõiduk

Selle valdkonna all käsitletakse sõidukite ja nende turvaseadmete nõuetele vastavust. Ühiskonna teadlikkuse tõstmise kaudu on võimalik suunata inimesi ohutumaid sõidukeid kasutama. Peame arvestama tõsiasja, et täna on Eesti keskmise sõiduki vanus 12,2 aastat, 52% sõidukitest on vanemad kui 10 aastat ja vanusekõver näitab endiselt kasvutendentsi. On tõsiasi, et enamuse 2025. a sõidukitest on juba liiklusregistris arvel. Programmi elluviimiskava järgnevatel etappidel otsitakse võimalusi turvalisemate autode soetamise soodustamiseks ning samas vanade ja vähem turvaliste autode kasutamise vähendamiseks. Sõidukipargi edasise vananemise ei saa loota liiklussurmade ja inimkannatanutega liiklusõnnetuste tõusu peatamisele. Tegevused hõlmavad ka juhiabisüsteeme, mis ei lase juhtidel ilma teatavaid tingimusi täitmata autot või seadet kasutada, või suurendavad ohutust ning pakuvad täiendavat juhtimismugavust. Senisest enam vajab tähelepanu kommertsvedusid teostavate sõidukite ohutus ning ettevõtja kohustuste ja vastutusega seonduv.

Programmi „Sõiduk“ osas on kokku 3 sihtsuunitlusega meedet: tugisüsteemid juhile; sõiduki turvalisus; tööga seotud sõidukite ohutus. Olulisemad tegevused: alkoholikude kasutuselevõtmise kaalumise sõitjate- ja veosteveo teenust osutavates sõidukites; järelevalve tugevdamine sõiduki tehnonõuete kontrolli teostamise kvaliteedi üle; turvisemustri jääksügavuse tõstmise ja veoteljel talverehvide kasutamise nõude analüüsimine, töö- ja puhkeaja nõude kinnipidamise kontrollimise võimaldamiseks uute kontrollkohtade väljaehitamine põhiteedele.

3. Programmi ettevalmistamise protsess

Programmi koostamises osalesid Haridus- ja Teadusministeerium, Justiitsministeerium, Rahandusministeerium, Siseministeerium ja Sotsiaalministeerium. Lisaks nimetatud ministeeriumitele osalesid programmi koostamises Maanteeamet, Politsei- ja Piirivalvemet, Päästeamet, Tehnilise Järelevalve Amet, Terviseamet, Häirekeskus, Tööinspeksioon, Eesti Linnade Liit ja Eesti Maaomavalitsuste Liit. Programmi koostamisse oli erinevatel aegadel kaasatud lai ring partnereid: Tehnikaülikooli Logistikainstituut, Tehnikaülikooli Teedeinstituut, Tallinna Ülikooli Haapsalu kolledž, Tallinna Tehnikakõrgkool, Liikluskindlustuse Fond, SA Innove, MTÜ Autoettevõtete Liit, MTÜ Autode Müügi- ja Teenindustevõtete Eesti Liit, MTÜ Eesti Autokoolide Liit, MTÜ Eesti Asfaldiliit, Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon, MTÜ Eesti Rehviliit, MTÜ Jalakäijate Ühing,

MTÜ Eesti Jalgratturite Liit, MTÜ Eesti Linnaratturite Liit ja MTÜ Operation Lifesaver Estonia.

Nullvisiooni ja liiklusohutusprogrammis plaanitava tutvustamiseks korraldati kõigis neljas Maanteeameti regioonis liiklusohutusele pühendatud seminarid, kuhu kaasati omavalitsusüksuste juhte, majanduse, arengu, liikluskeskkonna ning hariduse valdkonna spetsialiste ja volikogu liikmeid, samuti tervisenõukogu ja vigastuste ennetamise töögrupi ning liikluskomisjonide liikmeid. Eraldi arutelud viidi läbi Tallinnas, Tartus ja Pärnus. Samuti käsitleti nullvisiooni ja selle põhimõtteid maakondlikes liikluskomisjonides. Avalikkuse kaasamiseks viis Maanteeamet 14.08.2015 Paide arvamusefestivalil teemalaval „Toimiv riik“ läbi avaliku arutelu „JOKK jätta! Piirkiirus 80 km/h!“ (<http://www.arvamusfestival.ee/stage/jokk-jatta-piirkiirus-80-kmh/>). Loodi nullvisiooni käsitlev animatsioon, mille lühiversiooni esitleti Pimedate Ööde Filmifestivali laste- ja noortefilmide alafestivalil 13.–21. novembrini kuues linnas liiklusohutuse teemalise eriprogrammi sissejuhatusena. 16.–29. novembrini viidi läbi nullvisiooni tutvustav sotsiaalmeediakampania Facebookis, mille käigus fikseeriti nullvisiooni animatsiooni vaatamisi rohkem kui 180 000 korral ja üle 500 inimese esitas oma ettepanekuid liiklusohutuse parandamiseks. Liiklusohutusprogrammi tutvustamiseks loodi veebileht www.nullvisioon.ee.

4. Vastavus Euroopa Liidu õigusele

Programm ja rakendusplaan on kooskõlas Euroopa Liidu komisjoni teatise „**Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020**“ sätestatuga. Eesti jagab Komisjoni seisukohti pikaajalisemate eesmärkide osas ja annab nende realiseerimisse oma panuse.

5. Seosed teiste arengudokumentidega

Eestis suunab transpordivaldkonda Riigikogus vastu võetud „Transpordi arengukava 2014–2020“, mille alaeesmärk 3 „Liikluskahjude vähendamine“ on läbivalt pühendatud liiklusohutusprogrammi loomisele. Lisaks on programmil otsene seos alaeesmärgiga 1 „Mugav ja nutikas liikumiskeskond“ ja alaeesmärgiga 2 „Kvaliteetsed teed ja sujuv liiklus“. „Aktiivsena vananemise arengukava 2013–2020“ eesmärk on vanusesõbraliku ühiskonna kujundamine ning vanemaealiste elukvaliteedi ja võrdsete võimaluste kindlustamine. Liiklusohutusprogramm panustab vanemaealiste võrdsetesse võimalustesse ja vanusesõbralikku ühiskonda ohutu liikluskeskkonna ning vastutustundliku ja ohte tajuva liikleja meetmete kaudu.

„Alkoholipoliitika roheline raamat“ on suunatud alkoholikahjude vähendamisele ühiskonnas. Liiklusohutusprogramm panustab joobes juhtimise vähendamisse ja liiklejate teadlikkuse tõstmisse, mis toetab üldise alkoholitarbimise vähendamisele suunatud tegevusi.

„Eesti infoühiskonna arengukava 2020“ tegevused aitavad info- ja kommunikatsioonitehnoloogia (edaspidi *IKT*) laiema kasutusega sundliikumist vähendada. See tähendab, et erinevalt enamikust teistest arengukavadest, mille puhul aitab liiklusohutusprogramm nende eesmärke ellu viia, aitab infoühiskonna arengukava ellu viia liiklusohutusprogrammi eesmärke. Lihtsalt ja mugavalt ning igal pool kättesaadavad e-teenused vähendavad sundi liikuda. Parem IKT-taristu ja laiem ning kompetentsem kasutajaskond võimaldab liiklusohutusvaldkonnas arendada ja kasutusele võtta uusi nutikaid

lahendusi. Liiklusohutusprogrammi tegevused (intelligentsed sõidukid ja liikluskorraldusvahendid) muudavad IKT-vahendite ja võimaluste kasutamise igapäevase liiklusohutuse osaks.

„Eesti keskkonnanstrateegia aastani 2030“ transpordi valdkonna eesmärgiks on arendada välja efektiivne, keskkonnasõbralik ja mugav ühistranspordisüsteem, ohutu kergliiklus (muuta auto alternatiivid mugavamaks) ning sundpendelliiklust ja maanteevedusid vähendav asustus- ja tootmisstruktuur (vähendada transpordivajadust). Liiklusohutusprogramm panustab nendesse eesmärkidesse säästva planeerimise, jalg- ja jalgrattateede võrgustiku loomise, autoparki keskmise vanuse vähendamise regulatsioonide ja sundliikluse vähendamiseks suunatud tegevuste kaudu.

„Eesti riikliku turismiarenduskava 2014–2020“ peamiseks eesmärgiks on tagada Eesti konkurentsivõime ja rahvusvaheline atraktiivsus turismisihtkohana. Liiklusohutusprogramm ainult turismi arendamiseks vajalikke tegevusi ette ei näe, kuid erinevate tegevuste elluviimisel arvestatakse ka turismisektori vajadusi: info kättesaadavus, mõistetavus ja turistide liiklusreeglitest informeerimine.

Konkurentsivõime kava „Eesti 2020“. Liiklusohutusprogramm on seotud konkurentsivõimekava „Eesti 2020“ eesmärgiga suurendada tervena elatud eluaastaid tervisekäitumise parandamise ja õnnetusjuhtumite edasise vähendamise kaudu.

„Laste ja perede arengukava 2014–2020“ on suunatud kõigile Eestis elavatele lastele ja peredele sõltumata nende soost, rahvusest, rassist, keelest, religioonist, maailmavaatest, sotsiaalsest päritolust, varanduslikust seisundist, elukohast ja perevormist, et nad saaksid kasvada ja elada turvalises ning inimsõbralikus elukeskkonnas. Laste- ja perepoliitika mõjutab pea iga eestimaalast ja on kas kaudselt või otseselt seotud kõigi tema eluvaldkondadega sünnist surmani. Liiklusohutuse halvenemine viib omakorda suuremate kulutusteni tervishoius, sotsiaalhoolekandes, korralduses ning vähendab ressurside taastootmist.

„Rahvastiku tervise arengukava 2012–2020“ tervisliku eluviisi valdkonna arengueesmärk on rahvastiku kehalise aktiivsuse suurendamine, toitumise tasakaalustatumaks muutmine ja riskikäitumise vähendamine. Riskikäitumise vähendamine on liiklusohutusega seotud kõige enam kolme meetme kaudu: alkoholist tingitud kahjude vähendamine tervisele ja ühiskonnale, narkootiliste ainete tarbimise ennetamine, vähendamine ning kahjude vähendamine tervisele ja ühiskonnale ning vigastuste ennetamine ja vähendamine.

„Regionaalarengu strateegia aastani 2020“ eesmärgiks on toimepiirkondade majanduseelduste parem kasutus ja elukvaliteedi tõusuks vajalike hüvede kättesaadavus. Liiklusohutusprogramm toetab regionaalarengu eesmarke ruumilise planeerimise ja liiklusohutuse tagamisele suunatud säästva ja atraktiivse linnaruumi ning liikuvuskeskkonna arendamise tegevuste kaudu.

„Riigimaanteedehoiukava aastateks 2014–2020“ eesmärgiks on vähendada halvas ja väga halvas seisukorras olevate teede osakaalu 10 protsendipunkti võrra ja selle arvelt suurendada heas korras olevate teede hulka. Liiklusohutusprogrammil on otsene seos teehoiu korralduse, teede hoolduse, tee seisundinõuete, müra kahjuliku mõju leevendamise ja liiklusohutlike kohtade ümberehitamisega.

„Siseturvalisuse arengukava 2015–2020“ kaheksast programmist on liiklusohutusprogrammil otsene seos kolmega: turvalisemad kogukonnad, tõhusa päästevõimekuse tagamine ning kindlam ja kiirem abi korraldamine.

Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“ käsitleb transporti väga põhjalikult. Planeeringu peatükk 4 „Head ja mugavad liikumisvõimalused“ käsitleb toimepiirkondade sisest liikumist, linnapiirkondade liikumist, liikumisvõimaluste tagamist hajaasustuses, toimepiirkondade omavahelist sidustamist ning erinevate transpordiliikide tasakaalustatud kasutamist. Liiklusohutusprogramm panustab liikumisvõimaluste parandamisse kergliikluse olukorra parandamise, jalg- ja jalgrattateede võrgustiku loomise ning üldise liiklusohutuse ja -korralduse parandamise kaudu.

6. Kaasnevad mõjud

Lähtuvalt Euroopa Liidu eesmärkidest ja transpordi arengukavas seatud vahe-eesmärgist on programmi 2025. aastaks seatud eesmärk vähendada liikluses hukkunute arvu vähemalt poole võrra ehk kolme aasta keskmisena vähem kui 40, ja raskesti vigastatute¹³ arvu 475lt 330ni. Programmi vaates tähendab see vähemalt 254 inimese säästmist ja 950 inimesel raskete kehavigastuste tekkimise vältimist. Ühe inimese hukkamisega ühiskonnale kaasnev kahju ületab 2016. a hindades 2 052 542 eurot. Prognoositav liiklussurmade ärahoidmine võimaldab vähendada riigile tekkivat sotsiaalmajanduslikku kahju vähemalt 521 000 000 eurot. Kuna hukkunute arvu vähendamine eeldab üldist liiklusohutuse paranemist, tähendab eesmärgi saavutamine tõenäoliselt ka muude liiklusõnnetuse toimumisega kaasnevate kahjude vähenemist – liiklusõnnetuste arvu vähenedes langeb liiklusõnnetustes vigastatute arv ja kaasnev varaline kahju jne. Vähenevad sotsiaaltoetuste väljamaksed; tootmiskaod; ravikulud (erakorraline meditsiin, statsionaarne ja ambulatoorne ravi, vabanevad haiglakohad); materiaalsed kahjud, mis tulenevad sõidukite, veoste, teede ja teerajatiste kahjustamisest; pääste- ja menetluskulud, samuti elukvaliteedi langus õnnetuse ohvrite ning nende lähedaste ja sõprade jaoks jne.

Euroopa Liidus on ainult neli riiki, kes liiklusvigastuste raskusastet detailselt ei erista – Soome, Itaalia, Leedu ja Eesti¹⁴. Eestis arvestatakse nii kerge kui ka raske vigastusega lõppenud liiklusõnnetusi liiklusohutuslastes tegevustes sama kaaluga. Näiteks ei ole võimalik eristada üksikjuhtumi tasemel juhtumeid, mis lõppesid verevalumitega, juhtumitest, mille tagajärjel kaotas inimene püsivalt töövõime. See omakorda takistab liiklusohutuslaste tegevuste eesmärgipärast planeerimist ja tulemuslikkuse hindamist. Seetõttu pole täna veel võimalik välja tuua raskete vigastuste vältimisest tulenevat säästu. Arvestades liikluses invaliidistumisega (698 160 eurot) ja vigastada saamisega (26 728 eurot) ühiskonnale tekkivat kahju, saab vigastuse raskusastme määratlemise järgselt ärahoitava sotsiaalmajandusliku kulu täpsemalt välja arvutada.

Keskkonnahoid ja kliima – positiivne, oluline mõju. Elurikkuse säilitamiseks ja liiklusohutuse suurendamiseks nähakse liikluskeskkonna (maanteed) planeerimise käigus ette vältimis- ja kompensatsioonimeetmeid (ökoduktid, loomatarad ja -tunnelid). Linnalises liikumises ilmnevad transpordi negatiivsed mõjud kõige selgemini ja suuremas ulatuses. Ummikute ja liiklusest tingitud heitmete vähendamiseks linnades nähakse ette meetmed, mis hõlmavad maakasutuse planeerimist, tõhusaid avalikke transporditeenuseid, ohutust suurendavat kiirusrežiimi, motoriseerimata transpordiliikide infrastruktuuri kavandamist ja

¹³ Juhtumid, kus inimene viibis statsionaarsel ravil enam kui 24 tundi.

¹⁴ <http://etsc.eu/wp-content/uploads/Social-and-economic-consequences-of-road-traffic-injury-in-Europe.pdf> (28.03.2016).

keskkonnasäästlike sõidukite kasutamist. Jalgsi käimine ja jalgrattasõit saavad linnaliikluse ja infrastruktuuri kavandamise lahutamatuks osaks. Linnaliikluses rakendatavad liiklusohutusosalased meetmed on enamasti positiivse keskkonnamõjuga.

Võrdsed võimalused – positiivne, oluline mõju. Liiklusohutus tagatakse kõigile Eestis liiklevatele isikutele olenemata nende päritolust, vanusest ja soost. Liiklusohutuse meetmete väljatöötamisel hinnatakse sihtrühmapõhise lähenemise vajalikkust, et tagada meetme maksimaalne mõju. Liiklusohutuse taseme tõus, mis väljendub liiklussurmade ja raskete vigastustega lõppenud liiklusõnnetuste vähenemises, avaldab otsest mõju eluea pikkusele ja tervena elatud eluaastatele. Teede ja tänavate planeerimisel ja liikluskorralduse kehtestamisel arvestatakse eakate ja puudega liiklejate vajadustega ning nähakse ette projekteerimissuuniste easõbralikumaks ja puudega inimeste liikumisvajadustest lähtuvaks muutmine. Kavandatavad meetmed aitavad kaasa muukeelse elanikkonna ja uusimmigrantidele mõeldud ühtse liiklusohutusosalase kommunikatsioonivälja loomisele.

Infoühiskonna areng – positiivne, oluline mõju. Liiklusohutusprogrammi tegevustega toetatakse e-teenuste ja IKT-lahenduste jätkuvat arengut liiklusohutusvaldkonnas. Erinevate alaeesmärkide meetmete saavutamiseks ning väliskeskonnast tulenevate väljakutsetega tegelemiseks kasutatakse IKT-lahendusi. Info kättesaadavus on oluline eeldus liiklejate hoiakute kujundamisel ja erinevate sihtrühmade teadlikkuse tõstmisel. Jätkatakse intelligentsete transpordisüsteemide arendamist ja kasutuselevõttu liikluse korraldamise, teehoolde kui ka sõidukite omavahelise suhtluse valdkondades. Kiire IT-lahenduste areng annab täiendava võimaluse muuta erinevad liikumisviisid mugavamaks ja atraktiivsemaks infosüsteemide sidustamise, info jagamise ja teenuse eest tasumine lihtsamaks muutmisega.

Regionaalareng – positiivne, oluline mõju. Liikluskeskkonna ja taristu planeerimisel ning kujundamisel arvestatakse erinevate piirkondade eripära ja sellest tulenevate vajadusega liiklusohutuse tagamisel. Senisest suurem rõhk suunatakse riigi ja kogukonna koostööle kohapealsete liiklusohutuse probleemide ja kohtade väljaselgitamisel ja ning koos kogukonna esindajatega nende lahenduste leidmisele ja lahendamisele. Liikluse korraldamisel (sealhulgas taristu planeerimisel) lähtutakse ühtsetest põhimõtetest, et luua liikumiskeskond, mis on igal pool Eestis ühtmoodi tajutav.

Riigivalitsemise areng – positiivne, oluline mõju. Programmi elluviimiskavad koostatakse nii, et see on ka sisend riigieelarve strateegiasse ja annaks tervikliku pildi riigi tegevustest liiklusohutuse suurendamisel. Programmi abil saab erinevate osapoolte tegevusi omavahel paremini siduda. Läbivaks põhimõtteks on ministriumite, ametite, kohalike omavalitsusüksuste, teenuseosutajate ja vabäühenduste koostöö tegevuste planeerimisel ja rakendamisel.

7. Korralduse rakendamiseks vajalikud kulud

Liiklusohutusprogrammi rahastatakse riigieelarvest ja osaliselt omavalitsusüksuste eelarvetest vastava tegevusmeetme pädevusest lähtuvalt. Elluviimiskavas on kajastatud aastateks 2016–2019 liiklusohutusele kavandatav eelarve. Aastateks 2016–2019 planeeritav koguvajadus on 18,52 miljonit eurot. Olemasolevad eelarvelised vahendid moodustavad 11,45 miljonit eurot. Täiendavalt on toodud välja lisavajadused, mille suuruseks on 7,07 miljonit eurot. Puuduvate vahendite kohta esitatakse lisataotlused riigi eelarvestrateegia ja riigieelarve koostamise ajal. Aastateks 2016 ja 2017 lisavajadusi ette nähtud ei ole. 2018. a lisavajadus on 3,34 miljonit eurot ja 2019. a 3,74 miljonit eurot. Vastavalt riigieelarve ja Euroopa Liidu vahendite

olemasolule tehakse arenguvajaduste elluviimisel valikuid. Selleks ajakohastatakse elluviimiskava vajadusel kord aastas riigieelarve koostamise protsessi käigus tagamaks kooskõla riigi eelarvestrateegia ning riigi rahaliste võimalustega. Riigieelarve tegelike võimaluste selgumisel vaadatakse üle elluviimiskava tegevused ning otsustatakse, milliseid tegevusi ja finantseerimise põhimõtteid korrigeerida.

8. Eelnõu kooskõlastamine

Programmi ja elluviimiskava esitati eelnõude infosüsteemi kaudu kooskõlastamiseks Haridus- ja Teadusministeeriumile, Justiitsministeeriumile, Rahandusministeeriumile, Siseministeeriumile, Sotsiaalministeeriumile, Riigikantseleile, Eesti Linnade Liidule ja Eesti Maaomavalitsuste Liidule. Märkustega arvestamise ja mitteametuse tabel on lisatud seletuskirjale.

Kadri Simson
Majandus- ja taristuminister