



TRANSPORDIAMET

Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2025. aasta tegevuste täitmise aruanne

Veebruar 2026

1. Sissejuhatus

Vabariigi Valitsuse 17. veebruari 2017. aasta korraldusega nr 54¹ kiideti heaks „Transpordi arengukava 2014–2020“ rakendusplaani aastateks 2014–2017 lisa „Liiklusohutusprogramm 2016–2025“ (edaspidi LOP).

LOP-i mõõdikuid oli kolm: hukkunute arv, raskelt vigastatute arv ning hukkunud ja raskelt vigastatud kokku. Tulemuslikkuse hindamiseks oli liiklejate kategooriate osas eesmärki täpsustatud, nähes ette sihttasemed jalakäijate, jalgratturite, mootorsõidukijuhtide ja sõitjate lõikes. Seda nii liiklussurmade kui ka raskelt vigastada saanute vähendamiseks. Liiklejate ohutusalase teadlikkuse tõusu ja liiklusohutuse arengu muutuse hindamiseks fikseeriti hetkeseis ja kirjeldati oodatavad saavutustasemed.

Liiklusohutusprogrammi elluviimise peavastutaja oli Kliimaministeerium. Liiklusohutusprogrammi elluviimise eest vastutasid ka Haridus- ja Teadusministeerium, Justiitsministeerium, Rahandusministeerium, Siseministeerium, Sotsiaalministeerium ning liiklusohutusprogrammi elluviimisega seotud ministeeriumite pädevad allasutused. Liiklusohutusprogrammi elluviimise edukuse oluliseks eelduseks oli senisest suurem KOV-i üksuste kaasamine. Transpordiameti² ülesanne liiklusohutusprogrammi elluviimisel ja suunamisel oli üldine liiklusohutusprogrammi seiramine, erinevate osapoolte vaheliste tegevuste ja eriarvamuste ühtlustamine ning liiklusohutusprogrammi aruandluse ja uuendamise korraldamine. Teised liiklusohutusprogrammi meetmete ning tegevuste täitmise eest vastutajad ja kaasvastutajad täitsid liiklusohutusprogrammiga seatud eesmärke vastavalt elluviimiskavale.

2025. aasta elluviimiskava kooskõlastati ministeeriumitega, kes panustasid programmi rahaliselt või toetavate tegevustega ja oli Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonis 11.02.2025 heaks kiidetud, kuid jäi Vabariigi Valitsusele kinnitamiseks esitamata. LOP 2025. aasta tegevuste täitmisel juhinduti Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonis heakskiidetud kavast ja RES-i tegelikest võimalustest.

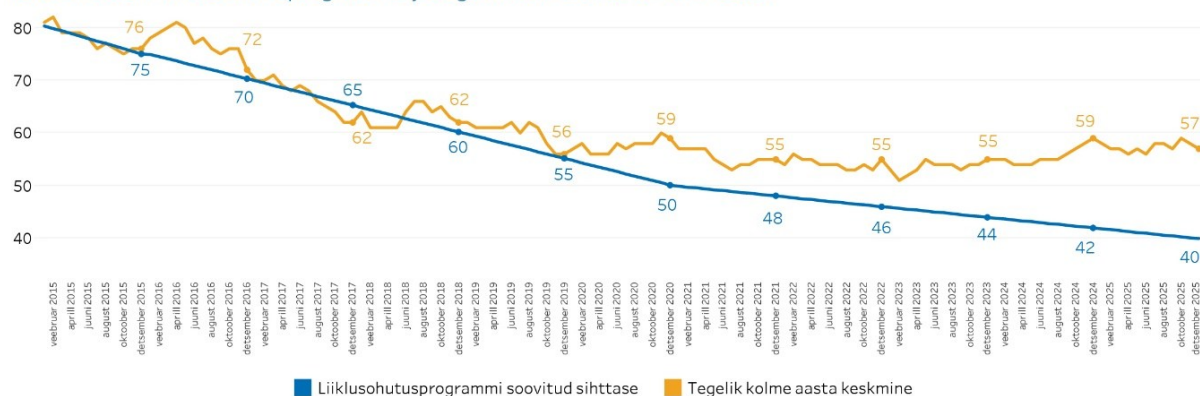
2. Liiklusohutusprogrammis kavandatud eesmärkide täitmine

LOP eesmärk oli liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine, et aastate 2023–2025 keskmisena ei hukuks liikluses üle 40 inimese ja raskelt vigastatute arv ei ületaks 302 inimest. 2025. aastal toimus 1614 inimkannatanuga liiklusõnnetust, milles sai vigastada 1815 ja hukkus 43 inimest. Võrreldes 2024. aastaga vähenes liiklusõnnetuste arv 307 võrra ja vigastatute arv 336 võrra. Liikluses hukkus 26 inimest vähem kui aasta varem.

¹ Vabariigi Valitsuse 17.02.2017 korraldus nr 54 <https://www.riigiteataja.ee/akt/321022017004>

² 1. jaanuarist 2021 alustas tööd Transpordiamet. Amet täidab Veeteede Ameti, Lennuameti ja Maanteeameti seniseid ülesandeid ning võimaldab planeerida kolme sektori arengut transpordiliikide üleselt kogu liikuvuse vaates.

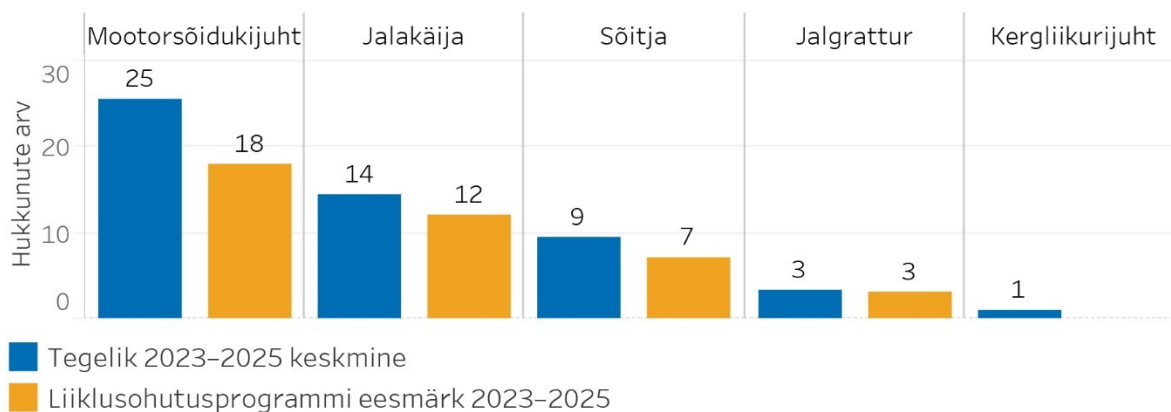
Hukkunute arv liiklusohutusprogrammis ja tegelik kolme aasta keskmine seis



Joonis 1. Liikluses hukkunute vähendamise LOP eesmärk ja tegelik 3-aasta keskmine.

Liikluses hukkunute arvu vähendamine. Eesmärgiks seati, et aastate 2023–2025 keskmisena ei hukuks liikluses mitte enam kui 40 inimest. Kolme aasta (2023–2025) keskmisena hukkus liikluses 57 inimest, mis oli eesmärgist 17 võrra enam.

Kuigi jalgratturite ohutuse tagamise osas eesmärk täideti, kujunesid 3-aasta keskmised hukkunud mootorsõidukijuhtide, jalakäijate ja sõitjate arvud seatud ülempiirist suuremaks.



Joonis 2. Liikluses hukkunud osalejate lõikes.

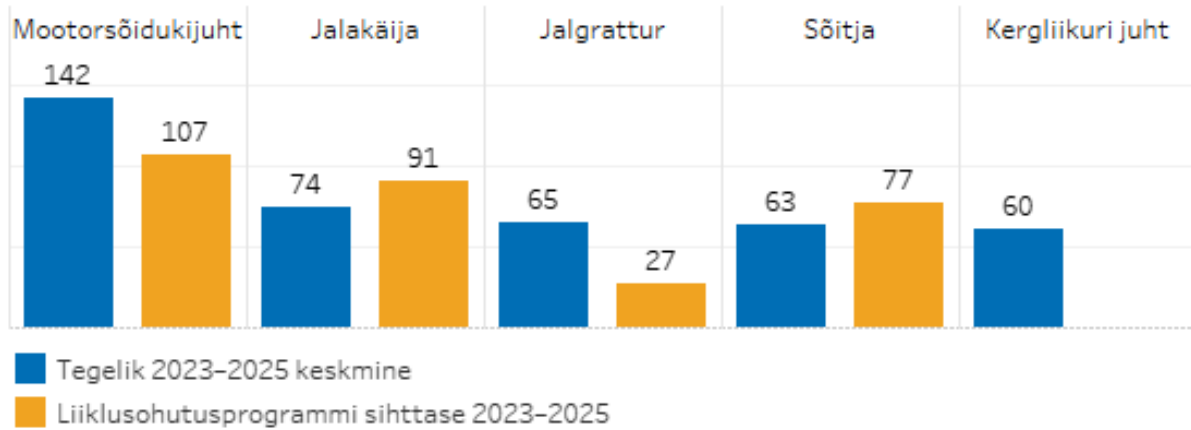
Liikluses raskesti vigastada saanute arv. Raskesti vigastada saanute³ osas seati eesmärgiks, et aastate 2023 – 2025 keskmisena ei saaks liikluses vigastada mitte enam kui 302 inimest. Kolme aasta (2023-2025) keskmisena tekitati rasked kehavigastused 406-le inimesele. Keskmine raskesti vigastada saanute arv kujunes piirarvust suuremaks mootorsõidukijuhtide (+35) ja jalgratturite (+38) osas. Raskesti vigastada saanud jalakäijate (-17) ja sõitjate (-14) arvud jäid sihttasemest väiksemaks. 14% vigastatutest (248 inimest) on teadmata vigastuse raskusastmega, kuna puudub teave selle kohta, kas tegemist oli kergelt või raskelt vigastatuga.

01.01.2021 jõustunud liiklusseaduse muudatusega lisandus liiklusreeglitesse kergliikuri mõiste. Enne seadusemuudatust ei käsitletud kergliikurit sõidukina ning need kergliikuritega toimunud õnnetused, kus ühtegi teist sõidukit ei osalenud, ei läinud liiklusõnnetusena arvesse. Kolme aasta keskmisena toimus 60 (16,3% kõigist raskesti vigastatutest) raske vigastusega lõppenud

³ Raskeks loetakse vigastatut, kes viibis statsionaarsel ravil enam kui 24 tundi.

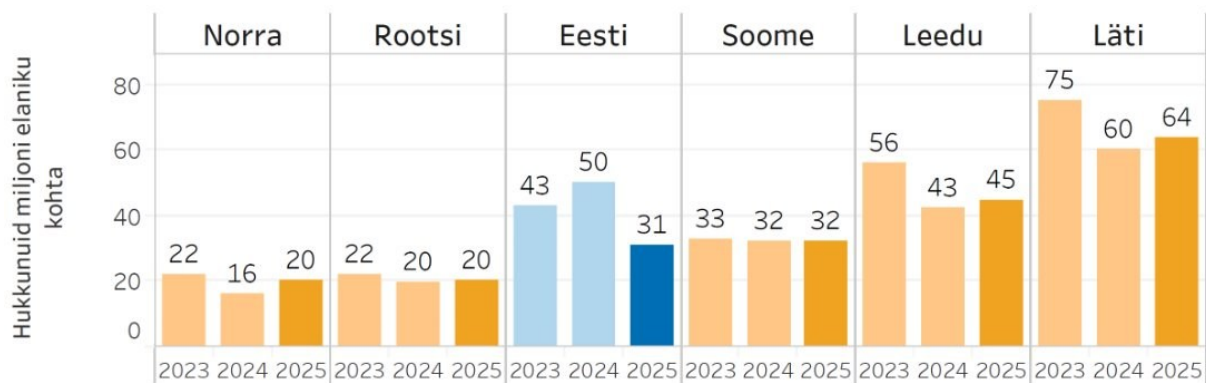
kergliikuriõnnetust. Kuna kergliikuriga sõites vigastada saanu ei mahutu ühegi nelja (mootorsõidukijuht, sõitja, jalgrattur, jalakäija) liigi alla, oli lisatud kergliikur statistikasse eraldiseisva liiklejaliigina, mille kohta ei olnud LOP-is eraldi sihtaset määratud.

Liiklusohutusprogrammi sihttase raskesti vigastatute rolliti



Joonis 3. Raskesti vigastada saanud osalejate lõikes.

Hukkunute arv miljoni elaniku kohta lähiriikides. Jätkuvalt on Euroopas kõige ohutumad riigid Norra ja Rootsi kus hukkus 2025. aastal miljoni elaniku kohta 20 inimest. Eestis hukkus miljoni elaniku kohta 31 inimest, Soomes 32, Leedus 45 ja Lätis 64. Kõige suurem langus toimus Eestis, kus liiklussurmade arv miljoni elaniku kohta langes 38%. Leedus ja Lätis suurenes see näitaja vastavalt 7% ja 8%.



Joonis 4. Hukkunute arv miljoni elaniku kohta lähiriikides kolmel viimasel aastal (2025. a andmed on esialgsed).

Liiklejate ohutusalase teadlikkuse tõus ja liiklusohutuse areng. Muutuse hindamiseks olid LOPis fikseeritud valdkonna indikaatorite algtasemed, kirjeldati oodatavad sihttasemed ja jälgiti ohutusalase teadlikkuse ja liiklusohutuse iga-aastast arengut. Positiivsed muutused liiklejate hoiakutes ja käitumises on liiklusõnnetuste vähenemise oluliseks eelduseks.

Tabel 1. Liiklejate käitumise, liikluskeskkonna ja sõidukite tehnilise seisundi indikaatorite arengud.

Hinnatav valdkond	Indikaator	Algtase 2014	2021	2022	2023	2024	2025	Sihttase 2025
Liikleja	Mobiiltelefoni kasutamine autojuhtimise ajal	70%K ⁴	63%	66%	64%	60%	65%	50%
Liikleja	Mootorsõidukijuhi poolt keelava fooritule (punane) nõude eiramine	42%V ⁵	9%	9%	9% ⁶	8%	9%	32%
Liikleja	Jalakäija poolt keelava fooritule (punane) nõude eiramine	11% V	7%	11%	11% ⁸	17%	11%	8%
Liikleja	Jalakäijale tee andmine reguleerimata ülekäigurajal	74% V	71%	72%	72% ⁸	76%	70%	90%
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – mootorsõidukijuht	95% K	99%	98%	97%	98%	97%	Ei lange
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – sõitja esiistmel	97% K	98%	98%	98%	98%	98%	Ei lange
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – sõitja tagaistmel	81% K	88%	98%	86%	87%	87%	90%
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – lapsed	95% K	96%	97%	96%	97%	96%	Ei lange
Liikleja	Turvavöö kinnitamine bussis – sõitjad turvavööga varustatud istekohal	23% K	45%	44%	41%	42%	44%	60%
Liikleja	Jalgrattakiivri kasutamine alla 16-aastaselt	69% K	81%	81%	82%	83%	75%	80%
Liikleja	Jalgrattakiivri kasutamine täiskasvanul	22% K	25%	30%	26%	27%	40%	40%
Liikleja	Jalakäijahelkuri kandmine – lapsed	93% K	96%	94%	93%	81%	85%	95%
Liikleja	Jalakäijahelkuri kandmine – täiskasvanud	66% K	82%	83%	82%	70%	64%	70%
Liikleja	Lubatud sõidukiiruse ületamine asulas	72% K	44%	47%	44%	47%	42%	35%
Liikleja	Lubatud sõidukiiruse ületamine (üle 5 km/h) põhiteel	45% K	27%	29%	28%	29%	22%	30%
Liikleja	Lubatud sõidukiiruse ületamine (üle 5 km/h) väiksemal teel	37% K	19%	19%	21%	21%	16%	30%
Liikleja	Mootorsõiduki jooles juhtimine liiklejate hinnangul	13% K	1,8%	1,4%	3,9%	3,0%	2%	7%
Liikleja	Sõiduksami esimesel katsel läbinute protsent	58,5%	59%	61,9%	61,3%	61,3%	55,2%	68%
Keskkond	Täiendava keskpäirde paigaldamine riigiteel (km)	0	109	135	145	153	157	82
Keskkond	Täiendava külgpäirde paigaldamine riigiteel (km)	0	107	144	154	166	179	80
Keskkond	Täiendava keskpõristi kilometraaž riigiteel	0	619	657	741	783	819	1500
Keskkond	Täiendav kergliiklusteede kilometraaž	0	200	213	225	232	237	60
Sõiduk	Üle 10 aasta vanuste liikluses osalevate sõidukite osakaal	52,8%	59,3%	59,7%	59,9%	60%	60,1%	50%
Sõiduk	M1-kategooria mootorsõiduki (sõiduauto) tehnõulevaatuse esimesel korral läbinute protsent	89,9%	80,2%	80,3%	80,7%	83,6%	84,1%	85%
Sõiduk	M3 (buss) tehnõulevaatuse esimesel korral läbinute protsent	87,8%	75,8%	77,5%	80,4%	84,8%	84,7%	85%
Sõiduk	N2-kategooria mootorsõiduki (veoauto 3,5–12 tonni) tehnõulevaatuse esimesel korral läbinute protsent	89,3%	76,6%	75,7%	77,3%	81,1%	82,3%	85%
Sõiduk	N3-kategooria mootorsõiduki (veoauto üle 12 tonni) tehnõulevaatuse esimesel korral läbinute protsent	90%	79,5%	78,6%	80,2%	84,8%	86,3%	85%

Liikleja teadlikkuse 18st indikaatorist kolmeteistkümne tase ei vastanud ohutuse nõuetele või kavandatule. Ohutuse nõuetele mittevastava sihttasemega olid alkoholi mõju all mootorsõiduki juhtimine liiklejate hinnangul, mootorsõidukijuhi poolt keelava fooritule nõude eiramine ja

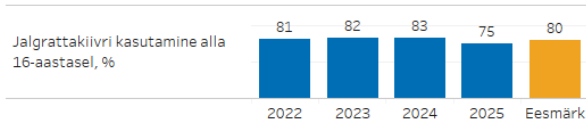
⁴ K – küsitlusuuring.

⁵ V – vaatlusuuring.

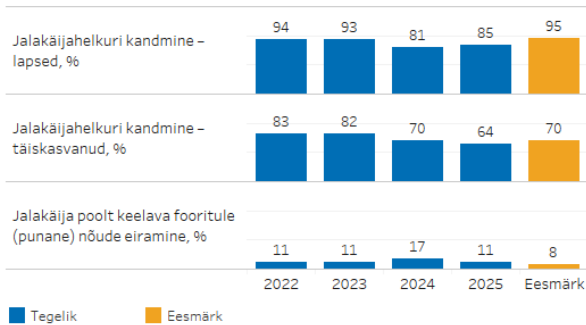
piirkiiruse ületamine väiksematel teedel liiklejate hinnangul. Kavandatule ei vastanud mobiiltelefoni kasutamine autojuhtimise ajal, jalakäijale tee andmine reguleerimata ülekäigurajal, turvavöö kinnitamine sõiduautos tagaistmel bussis turvavööga varustatud istekohal, jalgrattakiivri kasutamine alla 16-aastastel, jalakäijahelkuri kandmine nii lastel kui ka täiskasvanutel ning sõidueksami esimesel katsel läbinute osakaal.

1.1.3. Liiklusohutusprogrammi probleemsemad mõõdikud

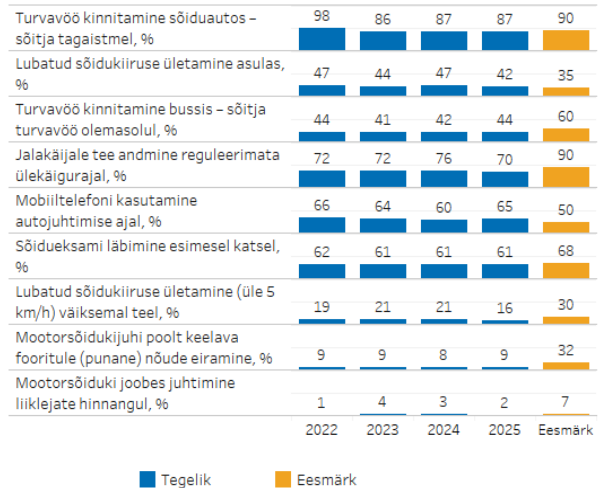
Jalgrattur



Jalakäija



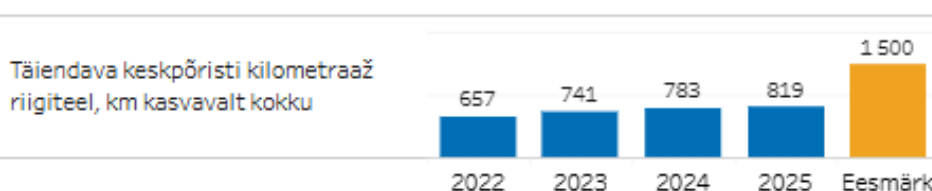
Mootorsõidukiga liikleja



Joonis 5. Liikleja teadlikkuse tõusu indikaatorid mille sihtase ei ole ohutuse nõuetele vastav või 2025. a saavutustase oli sihttasemest madalam.

Liikluskeskkonna arengu neljast indikaatorist kolme täitmine kulges eesmärgipäraselt. Kavandatust vähem kanti riigiteede keskpõristit.

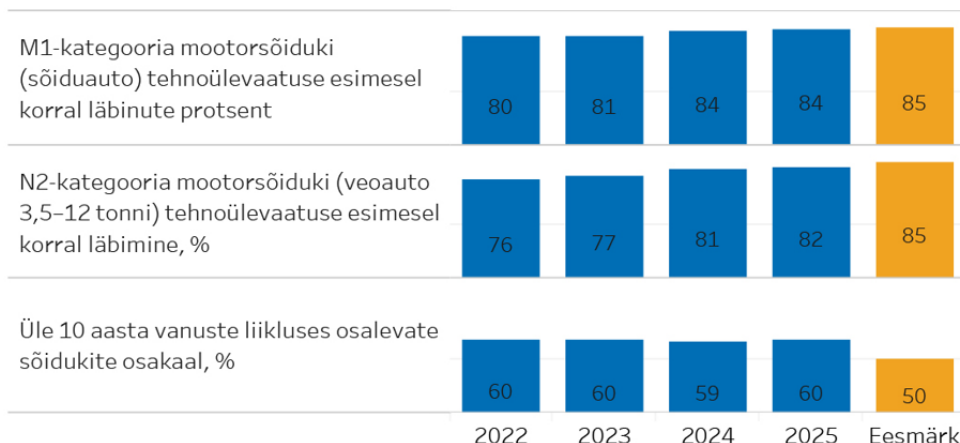
Keskkond



Joonis 6. Keskkonna ohutuse indikaator mille täitmise tase moodustas sihttasemest 55%.

Sõidukite ohutuse arengu viiest indikaatorist kaks näitasid 2024. a tasemega võrreldes edenemist. Üle 10-aasta vanuste liikluses osalevate sõidukite osakaalu mootorsõidukimaksu seaduse kehtima hakkamine tõi kaasa nende osakaalu suurenemise 1% võrra. M1 ja N2-kategooria mootorsõidukite tehnoulevaatusest esimesel korral läbinute protsendid jäid alla 2025. aastaks kavandatud sihttasel.

Sõiduk



Joonis 7. Sõidukite ohutuse indikaatorid, mis jäid alla 2025. aastaks kavandatud sihttasel.

Täpsem ülevaade liiklusohutuse olukorrast 2025. aastal on toodud Transpordiameti ning Politsei- ja Piirivalveameti kokkuvõttes „[Liiklusaasta ülevaade 2025](#)“.

3. LOP elluviimiskava tegevuste täitmine 2025. aastal

LOP elluviimiskava nägi aastaks 2025 ette 88 tegevust, nendest riigiasutustele 73 ja kohalikele omavalitsustele 15 s.h sihtsuunitlusega suurematele linnadele 8. Riigiasutustele planeeritud kõigist tegevustest täideti 52 kavandatud mahus, 16 tegevust rakendati osaliselt või planeeritust väiksemas mahus ja 5 tegevust ei täidetud. Kasutades värviskaalat, on iga valdkonna kohta esitatud lühiülevaade. Kohalike omavalitsuste tegevusi käsitletakse eraldi.

Värv	Tähendus
Green	Tegevuse rakendus vastab planeeritud tähtaegadele ja rakendamise mahtudele. Tegevuse näitaja seis vastab planeeritule.
Yellow	Tegevust rakendati osaliselt, planeeritust väiksemas mahus ja/või hiljem. Alustati eeltöid, kuid lõpptulemust või aruandluse perioodiks kavandatud vahetulemust ei ole veel saavutatud. Tegevuse näitaja lõppseis või selle muutmise kiirus ei vasta prognoositule.
Red	Tegevus jäi rakendamata või selle rakendamine lükati edasi.

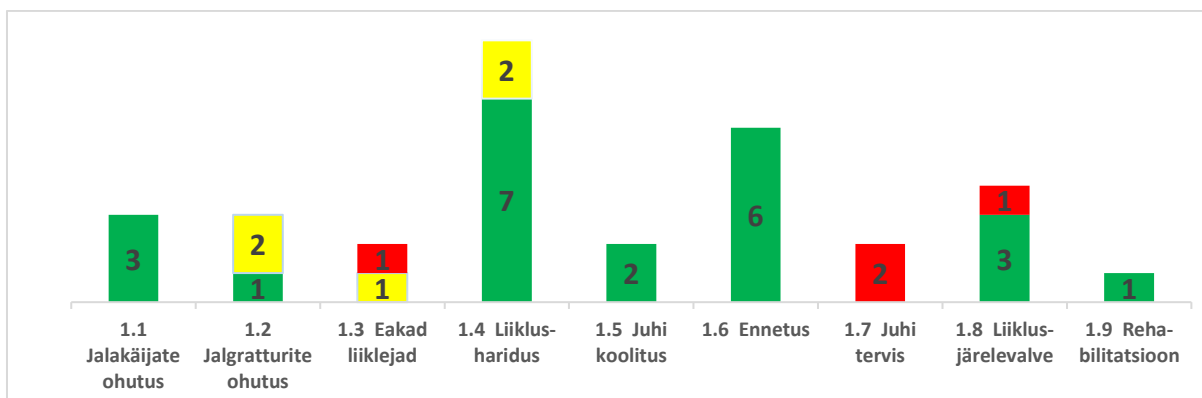
Tabel 2. Tegevuste täitmise hindamise skaala.

3.1. VALDKOND: Vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja

Meetmed keskendusid kahele erinevale aspektile – neist üks oli seotud liikleja mõttemaailma ja arusaamadega ning teine liikluskeskkonnaga. Liiklusohutuslaste koolituste ja teavituste kaudu suunati tegevused eelkõige liiklejate riskikäitumise (alkoholi või narkootikumide tarvitamine, juhtimisõigusega sõitmine ja liikluses riski otsimine) vähendamisele, sõidukijuhi tervislikule seisundile ja liikleja vananemisega kaasnevate muudatustega kohanemisele. Programmi liikleja osas oli kokku 9 sihtsuunitlusega meetet.

EESMÄRK: Vähenenud on 3 aasta keskmine liiklussurmade arv	
MEETMED JA INDIKAATORID	
1.1. Jalakäijate ohutus; 1.2. Jalgratturite ohutus; 1.3. Eakad liiklejad; 1.4. Liiklusharidus; 1.5. Juhikoolitus; 1.6. Ennetus; 1.7. Juhi tervis; 1.8. Liiklusjärelvalve; 1.9. Rehabilitatsioon.	1.1. Liiklusõnnetuses surma ja raskesti vigastada saanud jalakäijate arv on vähenenud 1.2. Liiklusõnnetustes hukkunud ja raskesti vigastada saanud jalgratturite arv ei suurene 1.3. Liiklusõnnetustes hukkunud ja raskesti vigastada saanud ning eaka liikleja põhjustatud liiklusõnnetuste arv on vähenenud 1.4. Liikluses osalejate ohutust väärtustavad teadmised on paranenud 1.5. Juhi ettevalmistamine ohutuks liiklemiseks on paranenud 1.6. Ohutud liiklusharjumused ja hoiakud on paranenud 1.7. Liikluses osalevate puuduliku juhtimisvõimekusega isikute arv on vähenenud 1.8. Liiklusreeglite täitmine on paranenud 1.9. Rehabilitatsioonimeetmete süsteem on välja töötatud ja tegevusi viiakse ellu
ÜLEVAADE VALDKONNA TEGEVUSTE TÄITMISEST	

Tabel 3. Valdkonna vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja ülevaade.



Joonis 8. Valdkonna vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja tegevuste täitmine.

Rakendamata tegevused:

Meede	Nr	Vastutaja	Tegevuse nimetus	Selgitus
Eakad liiklejad	1.3.1	KLIM/TRAM	Eakatele mootorsõidukijuhtidele liiklusohutusalase infomaterjali kaasajastamine, koondamine, kujundamine ja sobilike kanalite kaudu levitamine	Infomaterjalid loodi ja kujundati, kuid sihitatud levitamisega ei tegeldud
Juhi tervis	1.7.3.1	KLIM	Kriminaalses joores mootorsõidukijuhi tervisetõendi ja juhtimisõiguse automaatse peatumise, mootorsõidukijuhi erakorralisse ja täiendavasse tervisekontrolli suunamise seaduse eelnõu koostamine	Mitteametlikul kooskõlastamisel taganes sotsiaalministeerium senistest kokkulepetest ja ei toeta mootorsõidukijuhi tervisetõendi automaatset peatamist
Juhi tervis	1.7.3.2	SM	Kriminaalses joores mootorsõidukijuhi tervisetõendi ja juhtimisõiguse automaatse peatumise, mootorsõidukijuhi erakorralisse ja täiendavasse	Sotsiaalministeerium ei toeta mootorsõidukijuhi tervisetõendi automaatset peatamist

			tervisekontrolli suunamiseks vajalike rakendusaktide ja olemasolevate täiendamise eelnõude koostamine	
Liiklusjärelvalve	1.8.10.2	KLIM/TRAM	Teelõigu keskmise kiiruse automaatkontrolli (i.k. section control) katselõigu rakendamine riigiteel	Tegevust loobuti

Tabel 4. Valdkonna vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja rakendamata tegevus.

Osaliselt rakendatud tegevused:

Meede	Nr	Vastutaja	Tegevuse nimetus	Selgitus
Jalgratturite ohutus	1.2.2	KLIM/TRAM	Jalgrattaga liiklemise vajadusele vastava ja ohutust tagava taristu planeerimine riigiteedel sidusa kergliiklusteede võrgustiku rajamiseks	Täideti kavandatust väiksemas mahus. Realiseeriti vastavalt eelarvelistele võimalustele (5,3 km)
Jalgratturite ohutus	1.2.3	KLIM/TRAM	Liikluskoolituse toetamine koolides (sh õppematerjalide tagamine jalgratturikoolituse läbiviimiseks koolides. Jalgratturi koolituse läbiviimise toetamine projekti kaudu)	Rahastuse vähenemine ja koolivõrgus toimunud muudatuse koosmõjul vähendasid koolituste mahtu ja läbiviimise sagedust.
Eakad liiklejad	1.3.2	KLIM/TRAM	Eakale (vanuses 70+) jalakäijale ja jalgratturile suunatud liiklusohutusosalane teavitustöö (nt sihtrühmale korraldatavatel infopäevadel, kogukonna avalikus ruumis, meedias)	Täideti kavandatust väiksemas mahus
Liiklusharidus	1.4.4	KLIM/TRAM	Riskikäitumise ennetamiseks programmide läbiviimine põhikooli 9. klassi õpilastele	Täideti kavandatust väiksemas mahus
Liiklusharidus	1.4.5	KLIM/TRAM	Riskikäitumise ennetamiseks programmide läbiviimine üldhariduskooli 11. klassi ja kutsekooli II kursuse õpilastele	Täideti kavandatust väiksemas mahus

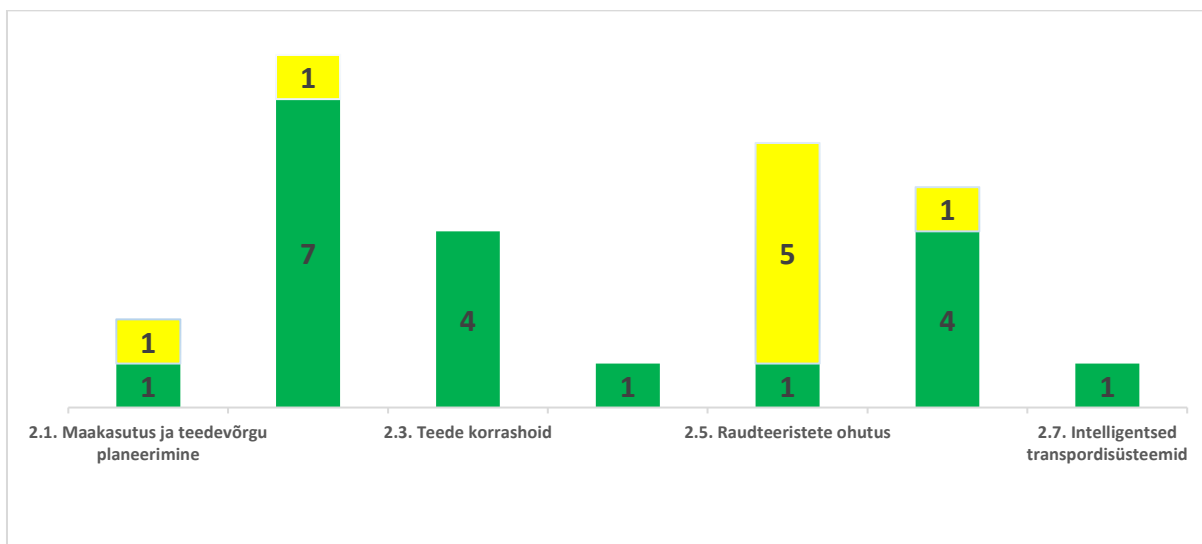
Tabel 5. Valdkonna vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja osaliselt rakendatud tegevused.

3.2. VALDKOND: Ohutu liikluskeskkond

Meetmed olid suunatud liikluskeskkonna kujundamisele ja haldamisele selliselt, et liikluskeskkond oleks lihtsasti mõistetav, liiklejad tajusid sellest tulenevaid ohtusid ning väheneks eksimuste võimalus ja eksimuste korral ei oleks tagajärjed liialt rängad. Tähelepanu keskmesse tõuseb vähemkaitsitud liikleja. Suurimaks väljakutseks oli ohutu linnalise liikluskeskkonna kujundamine, sh kõndimise, jalgrattaga sõitmise ja ühistranspordi kasutamise võimaluste parandamine ning lahenduste väljatöötamine vältimaks ühesõidukiõnnetusi ja võimaldada ohutuid möödasõidutingimusi maanteel. Programmi liikluskeskkonna osas oli seitse sihtsuunitlusega meetet.

EESMÄRK: Ohutuma liikluskeskkonna kujundamine	
MEETMED JA INDIKAATORID	
2.1. Maakasutus ja teedevõrgu planeerimine. 2.2. Säästva ja ohutu taristu projekteerimine, ehitamine ja rekonstrueerimine; 2.3. Teede korrashoid; 2.4. Liikluskorraldus; 2.5. Raudteeristete ohutus; 2.6. Ohutu sõidukiirus.	2.1.Läbimõeldud maakasutus ja ohutuma teedevõrgu planeerimine 2.2.Ohutute teede projekteerimine, ehitamine ja rekonstrueerimine 2.3.Teede vastavus seisundinõuetele on tagatud ja liiklusohutus suurenenud 2.4.Liikluskorraldus on suunatud ohutu liiklemise tagamisele 2.5.Raudtee ületus- ja ülekäigukohtadel on õnnetused vähenenud 2.6.Ohutu sõidukiiruse põhimõtted on välja töötatud ja vajaduspõhiselt Kehtestatud
ÜLEVAADE VALDKONNA TEGEVUSTE TÄITMISEST	

Tabel 6. Valdkonna ohutu liikluskeskkond ülevaade.



Joonis 9. Valdkonna ohutu liikluskeskkond tegevuste täitmine.

Osaliselt rakendatud tegevused:


Meede	Nr	Vastutaja	Tegevuse nimetus	Selgitus
Maakasutuse ja teedevõrgu planeerimine	2.1.1.2	KLIM/TRAM	Puhkekohtadega piirnevate riigi maade kasutusse andmine teeninduse eesmärgil	Kohad on välja valitud, käib enampakkumiste ettevalmistamise faas
Säästva ja ohutu taristu projekteerimine, ehitamine ning rekonstrueerimine	2.2.8.1	KLIM/TRAM	Liiklusõnnetuste toimumise kõrge riskiga kohtade, lõikude ja ristmike (LOK) väljaselgitamine riigiteedel	Uuendati metoodikat ja objektide prioritseerimise protsessi. Uusi objekte 2025. a välja ei selgitatud
Raudteeristete ohutus	2.5.1	MKM/TTJA	Raudteeohutuse tõstmine	Eesmärk täideti väiksemas mahus
Raudteeristete ohutus	2.5.2.2	MKM/TTJA	Automaatse foorisüsteemiga varustatud raudteeülesõitude varustamine tõkkepuudega	Tegevuse maht ei vastanud kavandatule

Raudteeristete ohutus	2.5.2.3	MKM/TTJA	Liikluskorraldusvahenditega varustatud raudteeülesõitude varustamine automaatse foorisüsteemiga	Tegevuse maht ei vastanud kavandatule
Raudteeristete ohutus	2.5.2.4	MKM/TTJA	Raudteeülekäigukohtade täiendavate ohutusmeetmete rakendamine	Tegevuse maht ei vastanud kavandatule
Raudteeristete ohutus	2.5.3	KLIM/TRAM	Maantee ja raudtee samatasandiliste ülesõitude ohutuse analüüs, probleemsete kohtade väljaselgitamine, raudteeülesõitude ohutustamise kava koostamine ja selle elluviimine	Tegevuse maht ei vastanud kavandatule
Ohutu sõidukiirus	2.6.1.1	KLIM/TRAM	Ohutute piirkiiruste katseprojekti käivitamine	Tegevuse maht ei vastanud kavandatule

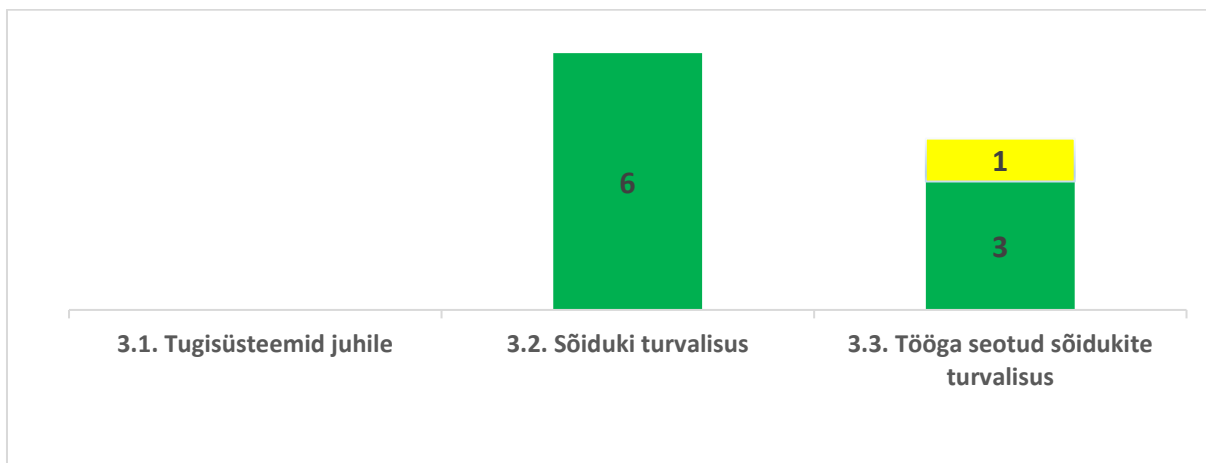
Tabel 7. Valdkonna ohutu liikluskeskkond osaliselt rakendatud tegevused.

3.3. VALDKOND: Ohutu sõiduk

Ohutu sõiduki meetmed olid suunatud ohutuse ja transpordi toimivuse parandamisele. Tähelepanu oli sõiduki tehnilise seisukorra ja turvalisusnõuete kontrollil, kommertsvedusid teostavate sõidukite ohutusel ning ettevõtja kohustuste ja vastutusega seonduval. Programmi sõiduki osas oli kolm sihtsuunitlusega meetet.

EESMÄRK: Ohutuse ja transpordi toimivus on paranenud	
MEETMED JA INDIKAATORID	
3.1. Tugisüsteemid juhile; 3.2. Sõiduki turvalisus; 3.3. Tööga seotud sõidukite turvalisus.	3.1. Juhiaabisüsteemide kasutuselevõtt on laienenud 3.2. Liikluses osalevad turvalisemad sõidukid 3.3. Tööga seotud raskete tagajärgedega liiklusõnnetused on vähenenud
ÜLEVAADE VALDKONNA TEGEVUSTE TÄITMISEST	 1 9

Tabel 8. Valdkonna ohutu sõiduk ülevaade.



Joonis 10. Valdkonna ohutu sõiduk tegevuste täitmine.

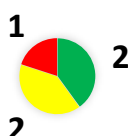
Tugisüsteemide meetmesse tegevusi ette ei nähtud.

Osaliselt rakendatud tegevus:

Meede	Nr	Vastutaja	Tegevuse nimetus	Selgitus
Tööga seotud sõidukite turvalisus	3.3.5	RePõM	Optilise tee haardeteguri mõõtja talumise kohustusega arvestamine liiniveo avaliku teenindamise lepingutes	Tegevuse maht ei vastanud kavandatule

Tabel 9. Valdkonna ohutu sõiduk osaliselt rakendatud tegevused.

3.4. VALDKOND: Liiklusohutust toetavad tegevused

EESMÄRK: Toetada ning muuta teiste valdkondade tegevused liiklusohutuse programmi eesmärkide täitmisel efektiivsemaks	
ÜLEVAADE VALDKONNA TEGEVUSTE TÄITMISEST	

Tabel 10. Valdkonna liiklusohutust toetavad tegevused ülevaade.

Liiklusõnnetuste põhjuste väljaselgitamise ekspertkomisjoni jätkas tööd üleriigiliselt. Maakondlike liikluskomisjonide või turvalisuse nõukogudega on kaetud kõik maakonnad.

Rakendamata tegevus

Meede	Nr	Vastutaja	Tegevuse nimetus	Selgitus
Toetavad tegevused	4.1.7.1	KLIM	Vigastusega lõppenud liiklusõnnetuste vigastuste raskusastmete eristamiseks seaduse eelnõu koostamine	Eelnõud ei koostatud

Tabel 11. Liiklusohutuse toetavate tegevuste valdkonna täitmata tegevused.

Osaliselt rakendatud tegevused:

Meede	Nr	Vastutaja	Tegevuse nimetus	Selgitus
Toetavad tegevused	4.1.2	KLIM/TRAM	Liiklusõnnetuste uurimise komisjoni (LÕUK) üleriigilise tegevuse jätkamine	Vii e ja enama inimkannatanuga liiklusõnnetuste põhjusi ei uuritud
Toetavad tegevused	4.1.6	KLIM	Enne 1993. aastat sündinutele mopeedi juhtimiseks mistahes mootorsõiduki juhtimisõiguse omamise kohustuse kehtestamiseks seaduse eelnõu koostamine	Eelnõud avalikule koostööstamisringile ei saadetud

Tabel 12. Liiklusohutust toetavate tegevuste valdkonna osaliselt täidetud tegevused.

3.5. Kohalike omavalitsuste tegevused

Kohalikele omavalitsustele nähti 2025. aasta elluviimiskavas ette 15 tegevust, millest 8 olid sihtsuunitlusega suurlinnadele (Tallinn, Tartu, Narva ja Pärnu). Kokkuvõtte koostamise käigus paluti omavalitsustelt 2025. aastal rakendatud LOP elluviimiskava tegevuste ülevaadet.

Ülevaate esitasid 76⁷ omavalitsusest 75 e 99%. Kolmevärviline skaala kajastab iga tegevuse rakendamist päringule vastanud omavalitsustes.

Värv	Tähendus
	Tegevused viidi ellu
	Tegevusi ei teostatud
	Andmed ei olnud kättesaadavad

Tabel 13. Tegevuste täitmise hindamise skaala.

Tabelis 14 näidatud tegevus nr 1.8.9 oli kavandatud kõikidele⁸ omavalitsustele. Ülejäänud tegevused ei olnud kohaldatavad Tallinna-, Tartu-, Narva- ja Pärnu Linnavalitsustele. Omavalitsustele kavandatud tegevustest kolme ei kohaldatud ja nelja realiseeriti osaliselt.

Nr	Tegevuse nimetus	Tegevuse täitmise hinnang
1.8.9.	Valla- või linnavalitsuse paigaldatud automaatsete liiklusjärelevalvesüsteemide kasutuselevõtmine	
2.4.3	Kohaliku omavalitsuse maanteedele keskpöristi kandmine vastassuunda kaldumise ennetamiseks	
2.4.4	Kohaliku omavalitsuse maanteedele külgpöristi kandmine	
2.4.5	Kohaliku omavalitsuse maanteedele tähispostide paigaldamine	
2.6.5.1	Kohaliku omavalitsuse teedel piirkiiruse alandamine 80 km/h (püsikatendiga maanteed)	
2.6.5.2	Kohaliku omavalitsuse teedel piirkiiruse alandamine 70 km/h (kerg- ja siirdkatendiga maanteed)	
2.6.5.3	Asumi keskustes piirkiiruse alandamine 40/30 km/h	

Tabel 14. Ülevaade kohaliku omavalitsuste teedel ja tänavatel rakendatud tegevustest

⁷ Kihnu-, Ruhnu- ja Vormsi vallavalitsustele järelepärimist ei esitatud.

⁸ Va väikesaared.

Tallinna, Tartu, Narva ja Pärnu Linnavalitsuste tegevused.

Nelja suurema linna liikluskeskkonna ohutumaks muutmiseks nähti ette kaheksa (igale linnale kaks) sihtsuunitlusega tegevust, mida kõik vastavalt oma võimalustele rakendasid.

4. Kokkuvõte

1. Liiklusohutusprogrammi eesmärgid vähendada kolme aasta (2023–2025) keskmist liiklussurmade ja raskesti vigastada saanute arvu kokku lepitud tempos jäid täitmata.
2. Kolme aasta (2023–2025) keskmisena hukkus 57 (piirarv 40) liiklejat. Eesmärk hukkunute arvu vähendamiseks jalgratturite ohutuse tagamise osas täideti. 3-aasta keskmisena ei suudetud mootorsõidukijuhtide (+7), sõitjate (+2) ja jalakäijate (+2) hukkumist kavandatud ulatuses vähendada.
3. Kolme aasta (2023–2025) keskmisena sai raskesti vigastada 406 (piirarv 302) liiklejat. Raskesti vigastada saanud jalakäijate (-17) ja sõitjate (-14) arvud jäid sihttasemest väiksemaks. Keskmine raskesti vigastada saanute arv kujunes piirarvust suuremaks mootorsõidukijuhtide (+35) ja jalgratturite (+38) osas.
4. Liiklusohutusprogrammi elluviimiskavas 2025. aastaks kavandatud tegevustest täideti täies mahus 52 (71%), 16 (22%) tegevustest täideti osaliselt ja 5 (7%) tegevustest jäi täitmata või lükkusid edasi.
5. Tegevuste täitmine vastutustundliku ja ohte tajuva liikleja osas vastas 72% (23) ulatuses ettenähtud tähtaegadele ja mahtude, 16% (5) rakendati osaliselt või planeeritust väiksemas mahus ning 12% (4) jäi täitmata.
6. Tegevuste täitmine liikluskeskkonna ohutumaks muutmise osas vastas 69% (18) ulatuses ettenähtud tähtaegadele ja mahtudele, 31% (8) rakendati osaliselt või planeeritust väiksemas mahus.
7. Tegevuste täitmine ohutuse ja transpordi toimivuse parandamise osas vastas 90% (9) ulatuses ettenähtud tähtaegadele ja mahtudele ning 10% (1) rakendati osaliselt või plaanitud väiksemas mahus.
8. Tegevuste täitmine liiklusohutust toetavate tegevuste osas vastas 40% (2) ulatuses ettenähtud tähtaegadele ja mahtudele, 40% (2) rakendati osaliselt või planeeritust väiksemas mahus ning 20% (1) täitmine lükkus edasi.
9. Täies mahus ja osaliselt realiseeritud tegevuste raporteeritud esialgseks maksumuseks kujunes 3 948 400€. Täitmata tegevuste prognoositav maksumus moodustas 100 000€.

5. Järeldused ja ettepanekud

1. Liiklusohutusprogrammi eesmärk vähendada kolme aasta (2023–2025) keskmist liiklussurmade arvu kokku lepitud tempos jäi täitmata. Liiklusohutusprogramm 2016 – 2025 lõppeesmärk hukkunute ja raskesti vigastada saanute vähendamise osas jäi saavutamata. Programmi täitmise lõpparuanne esitatakse kinnitamiseks liikluskomisjonile käesoleva aasta IV kvartalis.
2. Kolme aasta (2023–2025) keskmisena hukkus 57 (piirarv 40) liiklejat. Eesmärk hukkunute arvu vähendamiseks jalgratturite ohutuse tagamise osas täideti. 3-aasta keskmisena ei suudetud mootorsõidukijuhtide (+7), sõitjate (+2) ja jalakäijate (+2) hukkumist kavandatud ulatuses vähendada.
3. Liiklusohutusprogrammi eesmärk vähendada kolme aasta (2023–2025) keskmist raskesti vigastada saanute arvu kokku lepitud tempos jäi täitmata. Kolme aasta (2023-2025) keskmisena sai raskesti vigastada 406 (piirarv 302) liiklejat.
4. 2025. a algusest jõustunud mootorsõidukimaksu seadus, liikluseaduses mootorsõiduki registreerimismaksu kohustuse ettenägemine, eelarvestrateegiast tulenenud trahviühiku suurendamine neljalt kaheksale eurole, 2025. aastast või aasta jooksul jõustunud maksumuudatuse mõjutasid eestimaalaste majanduslikku olukorda ja võisid koostoimeliselt mõjutada ka mootorsõidukijuhtide senist liikluskäitumist ja aidata kaasa mootorsõidukitega toimunud liiklusõnnetuste ja seeläbi ka vigastatute ning hukkunute arvu langusele.
5. Liiklusohutuse olukorra halvenemine 2024. aastal ja LOP35 koostamisega kaasnenud suur avalikkuse tähelepanu, tõid liiklusohutuse teemade käsitlemise nii igapäevameedia, kohalike omavalitsuste volikogude valimiste kui ka parlamendi debattidesse.
6. Liikluses õnnetuste analüüsiks vajalikud vigastuste raskusastme andmed ei ole juhtumipõhiselt kättesaadavad. Alates 2016. a on liiklusohutusprogrammi elluviimiskava üheks tegevuseks olnud liiklusõnnetustes vigastatute raskusastme eristamiseks Liikluseaduse seaduse eelnõu koostamine, mida aga täidetud ei ole. Teeme ettepaneku eraldada liiklusõnnetuse raskusastme ja sellega seonduva andmevahetuse korraldust puudutavad muudatusettepanekud senisest eelnõust ja liita need sobiliku, juba Riigikogu menetluses oleva või menetlusse mineva Liikluseaduse muutmise eelnõuga.
7. Kaaluda Liikluseaduses mootorsõidukijuhile kõrvaliste tegevuste eest (tegelemine juhtimise ajal toimingutega, mis võivad segada juhtimist või liiklusolude tajumist) enamohtrliku tagajärjega koosseisu ettenägemist, et karistused sedalaadi rikkumiste eest oleksid piisavalt mõjusad, mis suudaksid heidutada inimest seadust mitte rikkuma (üldpreventsioon) ja rikkujat mõjutada hoiduma edaspidistest rikkumistest.
8. Rail Baltica põhitrassi ehitusel avaldus 2025. aastal negatiivne mõju liiklusohutusele. Teeme Kliimaministeriumile ettepaneku nõuda RBE senisest enamat keskendumist ohutuse tagamisele kõigil projekti elluviimise etappidel ja tõhustada järelevalvet töövõtjate tegevuse üle.

9. Teeme Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile ettepaneku juhtida Edelaraudtee Infrastruktuuri AS-i tähelepanu mahajäämusele raudtee ületus- ja ülekäigukohtade ohutuse seisukohast oluliste tegevuste realiseerimisel.
10. Vabariigi Valitsus kiitis 18.12.2025. a heaks Liiklusohutusprogrammi aastateks 2026 – 2035. Programmi elluviimiskava aastateks 2026 - 2029 on kinnitamata. Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonil kiita heaks LOP aastate 2026 - 2029 elluviimiskava.
11. Alustada liiklusohutusprogrammi aastate 2027 - 2030 elluviimiskava väljatöötamist. Olukorras, kus vajalikud meetmed ei ole rahaliselt või poliitiliselt toetatud, juhendada Riigikontrolli soovitustest⁹ ja pakkuda otsustamiseks teisi meetmeid või otsida võimalusi olemasolevate meetmete tõhustamiseks.

⁹ Vt Riigikontrolli aastaaruanne „Transpordi ja liikuvuse valdkonna eesmärgid ja tegelikkus“ https://www.riigikontroll.ee/sites/default/files/documents/2025-11/19866_RKTR_6608_3-2_34_001-2.pdf ja auditiaruanne „Liiklusohutus maanteedel ja raudteel“ https://www.riigikontroll.ee/sites/default/files/documents/2025-11/19357_RKTR_6568_2-1.4_2316_002-2.pdf.