



MAANTEEAMET



POLITSEI- JA PIIRIVALVEAMET

Liiklusaasta 2015

Tallinn 2016

SISUKORD

EESSÕNA	3
1 LIIKLUSES TOIMUNU KIIRESTI VAADATUNA	4
2 LIIKLEJA	11
2.1 Eesti elanikkonnast ja üldiselt liiklusõnnetustes osalenutest	11
2.2 Kergliiklejate (jalakäijate ja jalgratturite) ohutus.....	14
2.2.1 Kergliiklejatega toimunud õnnetused	14
2.2.2 Kergliiklejate liiklusrikkumised	20
2.2.3 Kergliiklejate hoiakute ja käitumise muutused	22
2.2.4 MA ja PPA kergliiklejatele suunatud ennetusalane tegevus.....	24
2.3 Mootorsõidukijuhtide ja kaasreisijate ohutus.....	28
2.3.1 Juhtimisõiguse omanikud aastatel 2011 – 2015	28
2.3.2 Mootorsõidukijuhtide ja kaasreisijate ohutus liikluses.....	32
2.3.3 Mootorsõidukijuhtide liiklusrikkumised	37
2.3.4 Mootorsõidukijuhtide hoiakute ja käitumise muutused	38
2.3.5 MA ja PPA mootorsõidukijuhtidele suunatud ennetusalane tegevus	40
3 TARISTU	43
3.1 Üldiselt sellest, kus inimekannatanutega liiklusõnnetused juhtusid	43
3.2 Riigiteed	46
3.3 2015. aasta liiklusohtlikud kohad riigiteedel ja nende likvideerimine	51
3.4 KOV teed ja tänavad	52
3.4.1 Eesti 4 suuremat linna	56
4 SÕIDUK	58
5 RISKIKÄITUMINE	67
5.1 Sõidukiiruse ületamine.....	68
5.1.1 Kiiruskaamerad e automaatne järelevalve.....	72
5.2 Joove.....	73
5.3 Turvavöö ja lapse turvavarustus autos sõidutamisel	77

EESSÕNA

Teist aastat järjest¹ esitavad Maanteeamet (edaspidi MA) ja Politsei-ja Piirivalveamet (edaspidi PPA) ühise kokkuvõtte lõppenud liiklusaasta kohta. Ülevaate eesmärgiks on kirjeldada liiklusohutuse olukorda, liiklejate hoiakuid ja muutusi käitumises, ennetustegevust ning avastatud liiklussüütegusid.

„Liiklusaasta 2015“ koosneb viiest põhiosast, millest esimene on kiire pilk möödunud aastale, liikluses positiivsetele ja negatiivsetele muutustele õnnetuste ja liiklusrikkumiste põhjal. Põhjalikuma ülevaate saamiseks tuleb lugejal lähemalt tutvuda nelja järgneva põhiosaga. Kõik andmed on esitatud erinevates vaadetes olenevalt fookusest: kas liiklejale (liiklusõnnetustes osalenud ja kannatada saanud inimene), taristule (liikluskeskkond, kus inimene liigub) või sõidukile (sõiduvahend, millega inimene liigub). Eraldi osana on toodud riskeerivat käitumist käsitlev peatükk, mis keskendub kiiruse ületamisele, turvavöö kasutamisele ja alkoholi mõju all sõiduki juhtimisele.

Kokkuvõtte koostamisse on panustanud Maria Pashkevich, Monika Heinrand, Erik Ernits, Alo Kirsimäe, Reigo Ude, Sirje Lilleorg, Raul Rom, Monika Kelle, Christina Vallimäe, Reesi Efert, Solveid Edasi, Kai Kuuspalu, Reimo Tarkiainen, Tanel Jairus, Villu Vane (MA) ja Helena Anijalg, Pille Luiga, Riho Tänäk, Raul Savimaa (PPA).

Võrreldes 2014. aastaga oleme muutnud kokkuvõtte struktuuri teemapõhiseks, mis tähendab eelkõige seda, et püüdsime koondada kõik faktid ja andmed konkreetse teema alla. Otsime mahuka ja kohati keerulise info avaldamiseks võimalikult lihtsat ja lugejasõbralikku esitamise viisi, püüdes eelkõige keskenduda info koondamisele. Vähem on panustatud andmete omavahelisele seostamisele, selleni on plaanis jõuda edasise töö käigus. Koostajad ootavad lugejatelt ettepanekuid ja tagasisidet kokkuvõtte sisu, struktuuri ja muus osas, et saaksime seda edasiste tegevuste juures arvestada ning iga järgnev kokkuvõte oleks eelmisest parem.

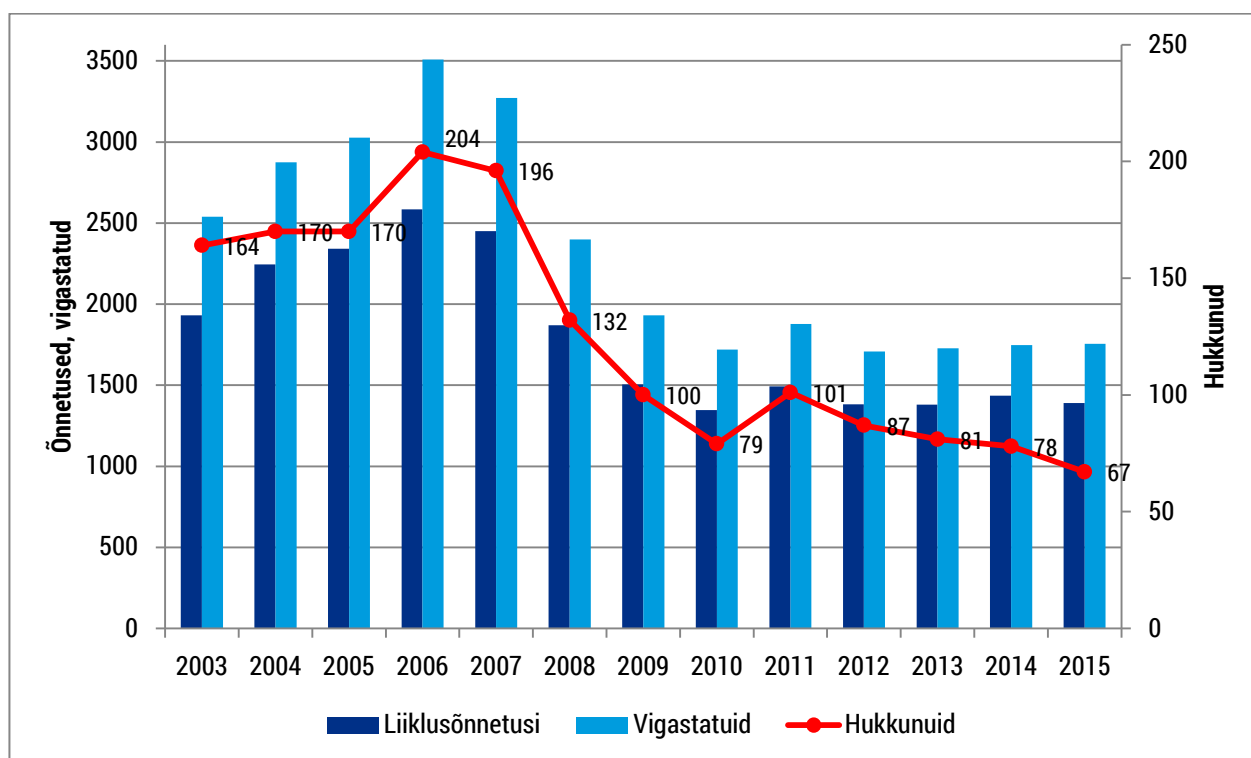
Liiklusaasta 2015 ülevaate lahutamatu osa on Exceli vihik, milles on kõik tekstis viidatud tabelid ja lisaks neile muud olulised liiklusõnnetusi ja liiklusrikkumisi puudutavad andmed.

Autorite nimel Maria Pashkevich, *Maanteeameti liiklusohutuse osakonna peaspetsilist*

¹ 2014. Liiklusaasta kokkuvõttega saab tutvuda siin http://www.mnt.ee/public/LIIKLUSAASTA_2014_loplik.pdf

1 LIIKLUSES TOIMUNU KIIRESTI VAADATUNA²

Aastast 2003, mil Eestis hakkas kehtima esimene rahvuslik liiklusohutusprogramm (edaspidi RLOP), oleme liikluses kaotanud 1 629 inimest. Lisaks neile sai ligikaudu 30 000 inimest vigastada, neist osa (hinnanguliselt üks neljandik) nii raskelt, et ei suutnud enam oma õnnetuse-eelset elu jätkata. 2015. aastal juhtus 1 391 inimkannatanutega liiklusõnnetust, milles hukkus 67 ja sai vigastada 1 756 inimest.



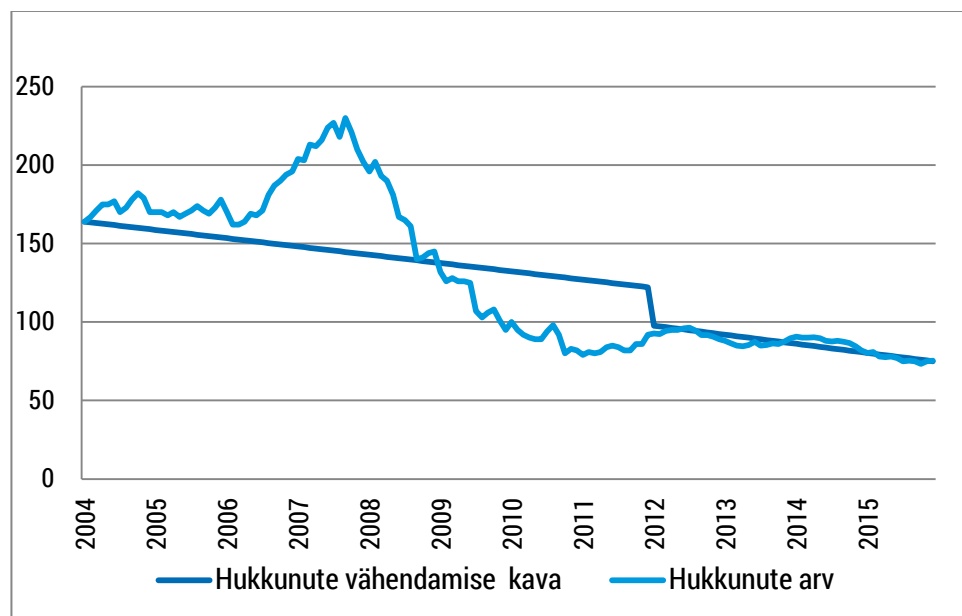
Joonis – Aastatel 2003 – 2015 Eestis toimunud liiklusõnnetused, neis hukkunud ja vigastatud

Nii inimkannatanutega liiklusõnnetuste kui ka neis vigastatute arv on aastast 2010 jäänud oluliste muutusteta. Positiivne on hukkunute arvu oluline vähenemine (14%) ja jõudmine varem saavutamata tasemele. Sellist vähenemist pidasime veel eelneva aasta alguses suhteliselt vähetõenäoliseks. Süsteemsest paranemistrendist saab rääkida siiski alles seejärel kui madal tase on mõned aastad püsinud. Liikluskeskkond, sõidukipark ja liiklejate käitumine on küll pidevalt paranenud, kuid lähiaastatel ei ole neis näitajates toimunud nii järske või ulatuslike muutuseid, millega hukkunute arvu vähenemist selgitada saaks. Ka vigastatutega liiklusõnnetuste ning vigastatute arvu varasemaga sarnane tase viitab võimalusele, et hukkunute arvu vähenemine on juhusliku laadi ja ei pruugi kajastada püsivat liiklusohutusalase olukorra muutust.

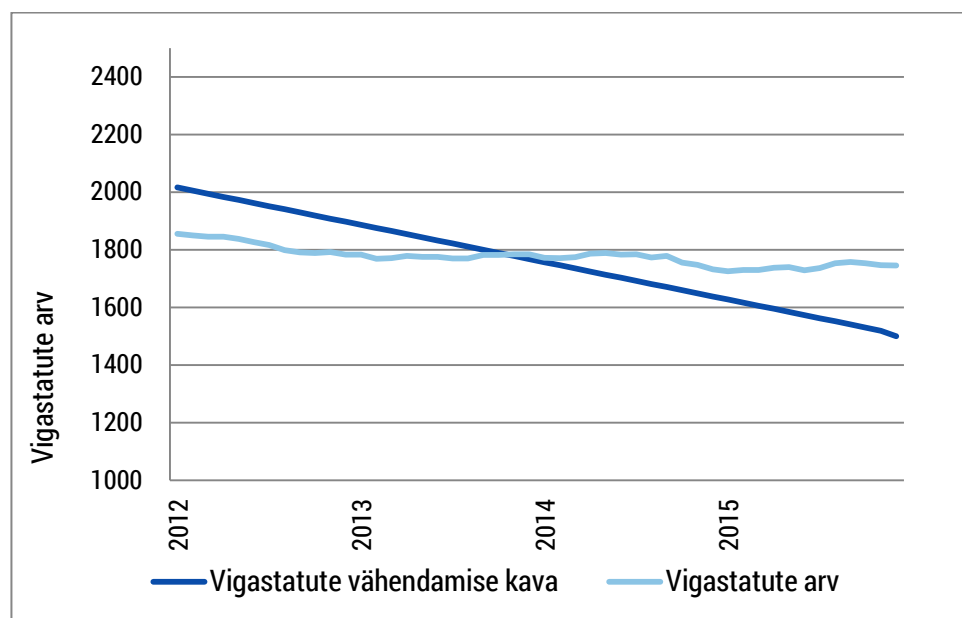
RLOP-i strateegiliseks lõppeesmärgiks oli vähendada Eestis 2015. aastaks liiklussurmade arvu võrreldes 2008 – 2010 aastate liiklussurmade keskmise arvuga ja saavutada olukord, kus liikluses ei hukkuks kolme aasta keskmisena enam kui 75 inimest aastas ja liiklusõnnetustes vigastatute arv ei ületaks 2013 – 2015 aastate keskmise väärtustena 1 500 aastas.

² Liiklusõnnetuste statistika on esitatud seisuga 27. jaanuar 2016.

Vaatamata sellele, et lõppeesmärk hukkunute osas saavutati (2013 – 2015 aastate keskmine hukkunute arv on 75,3 inimest), vigastatute arv jäi siiski oluliselt suuremaks, kui eesmärgiks seatud oli. RLOP-is kavandatud tegevustest said planeeritud mahus ja tähtajaks täidetud ligikaudu pooled. Ülejäänud jäid rakendamata, rakendati planeeritust väiksemas mahus või hiljem. Täpsem ülevaade RLOP-i tulemustest valmib 2016. aasta kevadel.



Joonis – Hukkunute arvu muutus ja RLOP-i eesmärk³



Joonis – Vigastatute arv ja RLOP-is sätestatud strateegiline eesmärk

³ 2012. aastal sai RLOP-i lõppeesmärk muudetud. 2003. aastal kavandatud programmi rakendamise tulemusel ei tohiks Eesti liikluses hukkuda rohkem kui 100 inimest. Vigastatute vähendamise eesmärki eraldi ei olnud 2003. aastal sätestatud

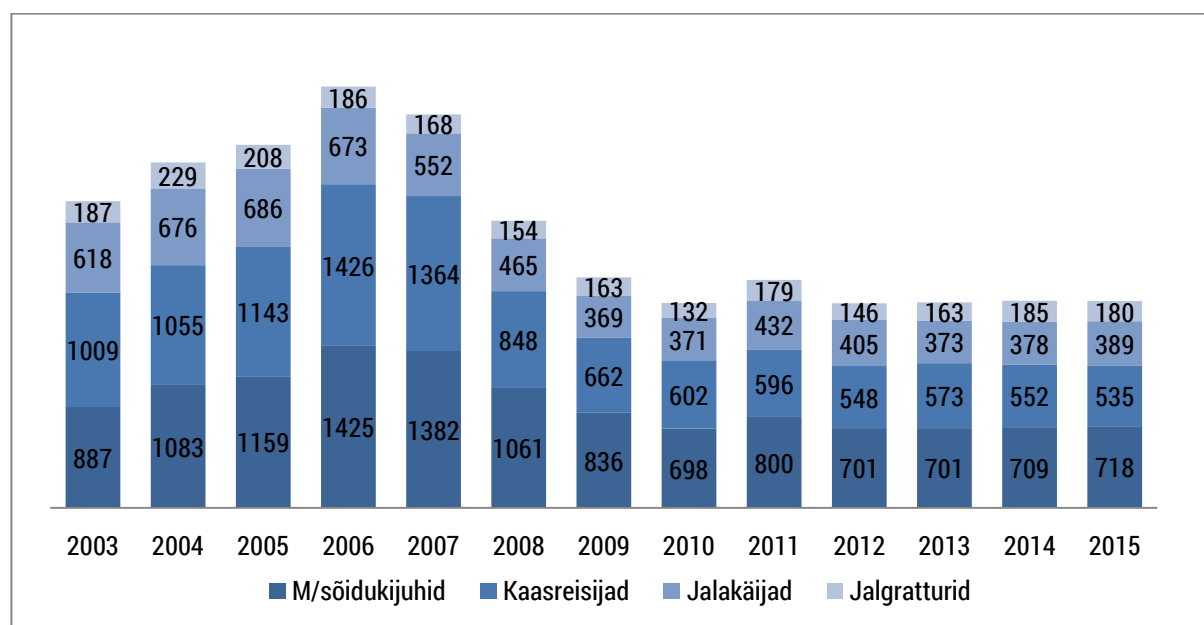
Võrreldes 2015. aasta liiklusõnnetusi varasematega võib positiivse muutusena välja tuua liikluses kannatanud sõiduautojuhtide ja nende kaassõitjate arvu vähenemist, mis tuleneb peamiselt riigi põhimaanteedel sõidukite omavaheliste kokkupõrgete vähenemisest. Samuti vähenesid talvistes ja rasketes ilmaoludes toimunud liiklusõnnetused.

Sõiduautojuhtide osalusel toimub 4 õnnetust 5-st. Väga sageli ei saa seejuures sõiduautojuht ise kannatada, vaid surma või raskeid vigastusi saavad tema kaasreisijad, jalakäijad või inimesed teistest sõidukitest. Nii hukkus 2015. aastal meie teedel teiste tegevuste või tegevusetuse tagajärjel 7 alla 15-aastast last, mis on aastast 2010 kõige suurem arv. Kuni 25 aastased noored on ilmselgelt tähelepanuvõetav liiklejate grupp, kes lisaks vähestele sõiduki juhtimise kogemusele erinevad oma riskeeriva või ka agressiivse liikluskäitumise poolest.

Ükskõik millise suhtarvu järgi võrreldes olid veoautod ja bussid suurema ohu allikaks kui meie liiklusest suurema osa moodustavad sõiduautod. Veoautode ning busside arv on sõiduautodega võrreldes väike, aga suurema läbisõidu ning oma eripära tõttu on neil liiklusohutuse seisukohalt oluline roll. Veoautode ja busside osalusel toimunud liiklusõnnetustes hukkus 2015. aastal 18 inimest, mis moodustab 27% kõigist hukkunutega liiklusõnnetustest.

Suurema liikluskoormusega kohtades on ka risk liiklusõnnetusse sattuda suurem. Liiklusloenduse andmetel on sellisteks kohtadeks Eestis olnud riigipõhimaanteed ja suuremad linnad. Liiklusohutuse parandusmeetmete rakendamise tulemusel oluliselt vähenesid liiklusõnnetused põhimaanteedel. Lisaks põhimaanteedele on aeg rohkem tegelda kõrvalmaanteedel ja tugimaanteedel asulasiseste lõikude ohutustamisega.

Ainuüksi Tallinnas, Tartus, Pärnus ja Narvas kokku toimus mullu 50% (kokku 691) kõikidest Eestis juhtunud inimkannatanutega liiklusõnnetustest. Nendes linnades hukkus 19 inimest ja sai vigastada ca 800 inimest. Suuremate linnade linnaruumi ohutus on veel üks senisest enam tähelepanu vääriv teema, eriti kergliiklejate surmade ja vigastuste tõttu.

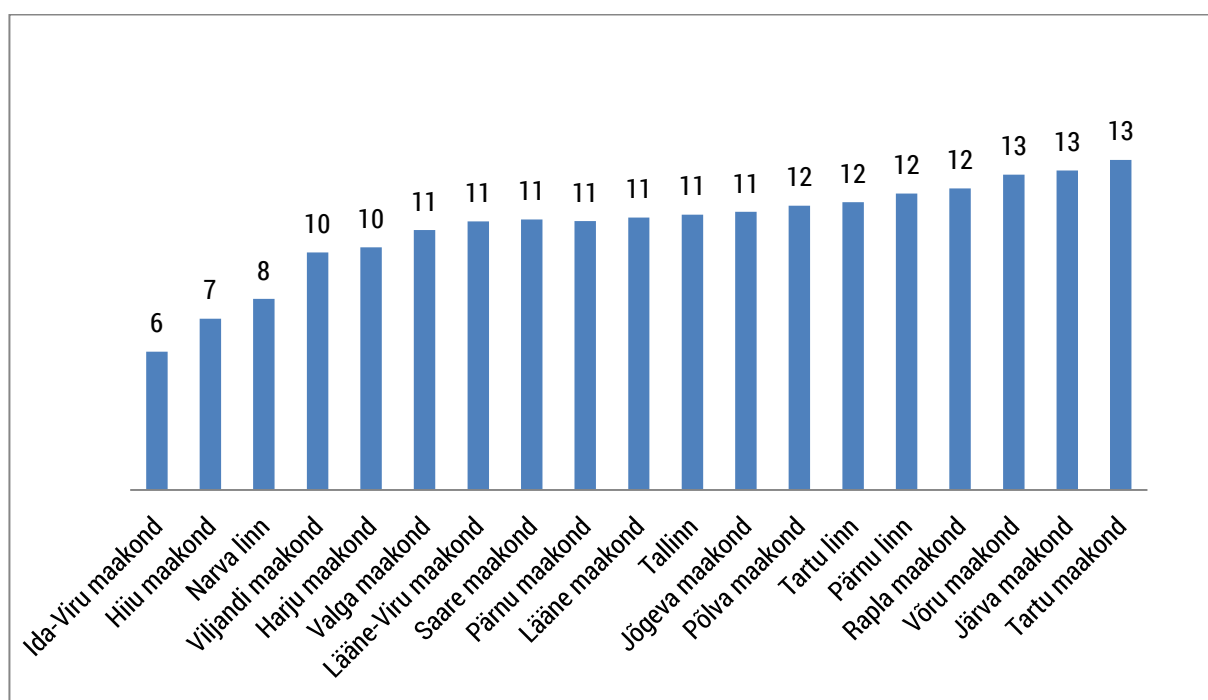


Joonis – Kannatanute arvu muutus aastatel 2003 – 2015

Jalgratturite osalusel juhtunud liiklusõnnetuste arv ei ole vähenenud ja pikema perioodi lõikes pigem suureneb. Siiski on surmajuhtumite arv kahel viimasel aastal vähenenud, võrreldes varasema perioodiga. Samas kasvab vigastada saanud jalgratturite arv ja sagenevad kokkupõrked kergliiklusteedel liikuvate jalakäijate ning jalgratturite vahel.

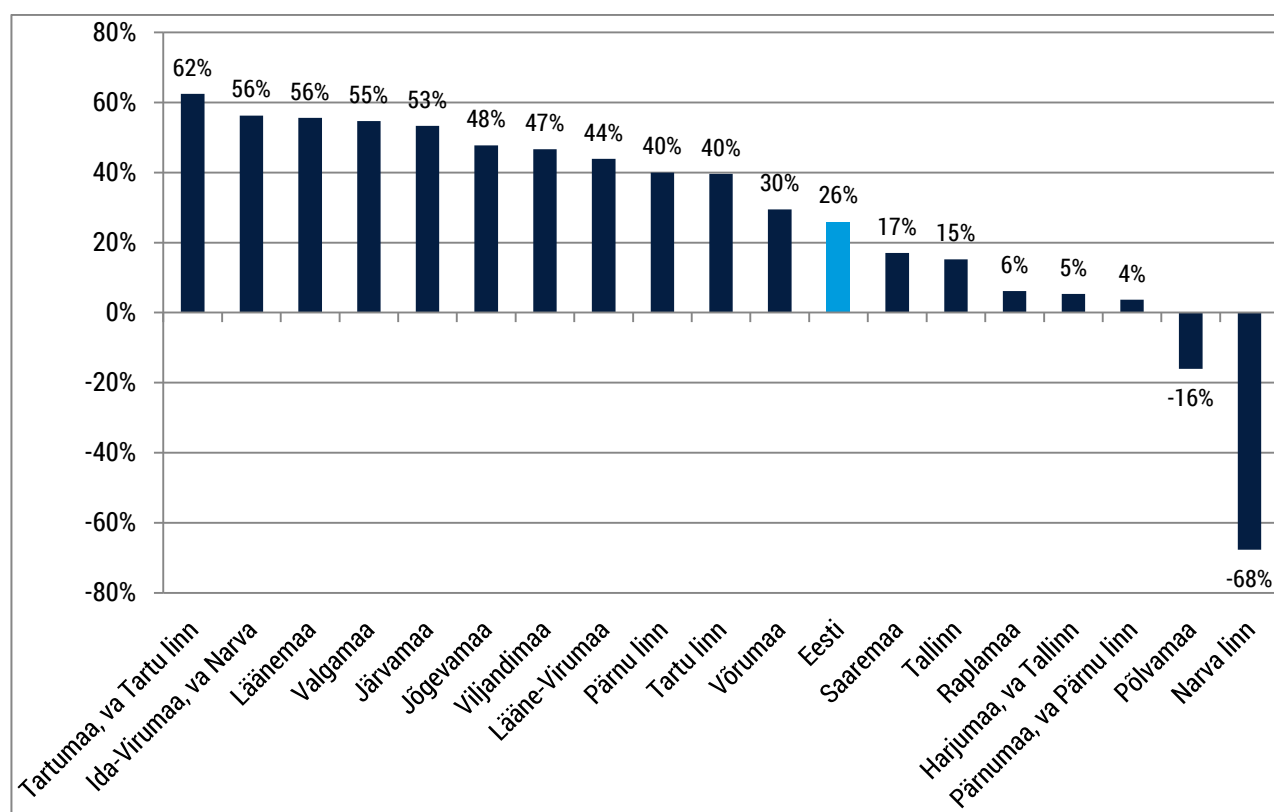
Kuigi jalakäijatega toimunud õnnetuste arv ei ole aastatega muutunud, on mõnevõrra paranenud jalakäijate ohutus asulavälistel maanteedel. Linnaoludes aga on sagenenud otsasõidud jalakäijatele õuealadele, kergliiklusteedel ja reguleerimata ristmikel ning ülekäiguradadel. Jätkuvalt registreeritakse reguleerimata ülekäiguradadel ca 40% asulasisestest jalakäijaõnnetustest.

10 000 elaniku kohta on kõige vähem õnnetusi toimunud Ida-Virumaal (väljaarvatud Narva linn) ja Hiiumaal, kõige rohkem aga Järva- ja Tartumaal. Tegelikku liiklust arvestav maakondade järjestus on toodud [siin](#).



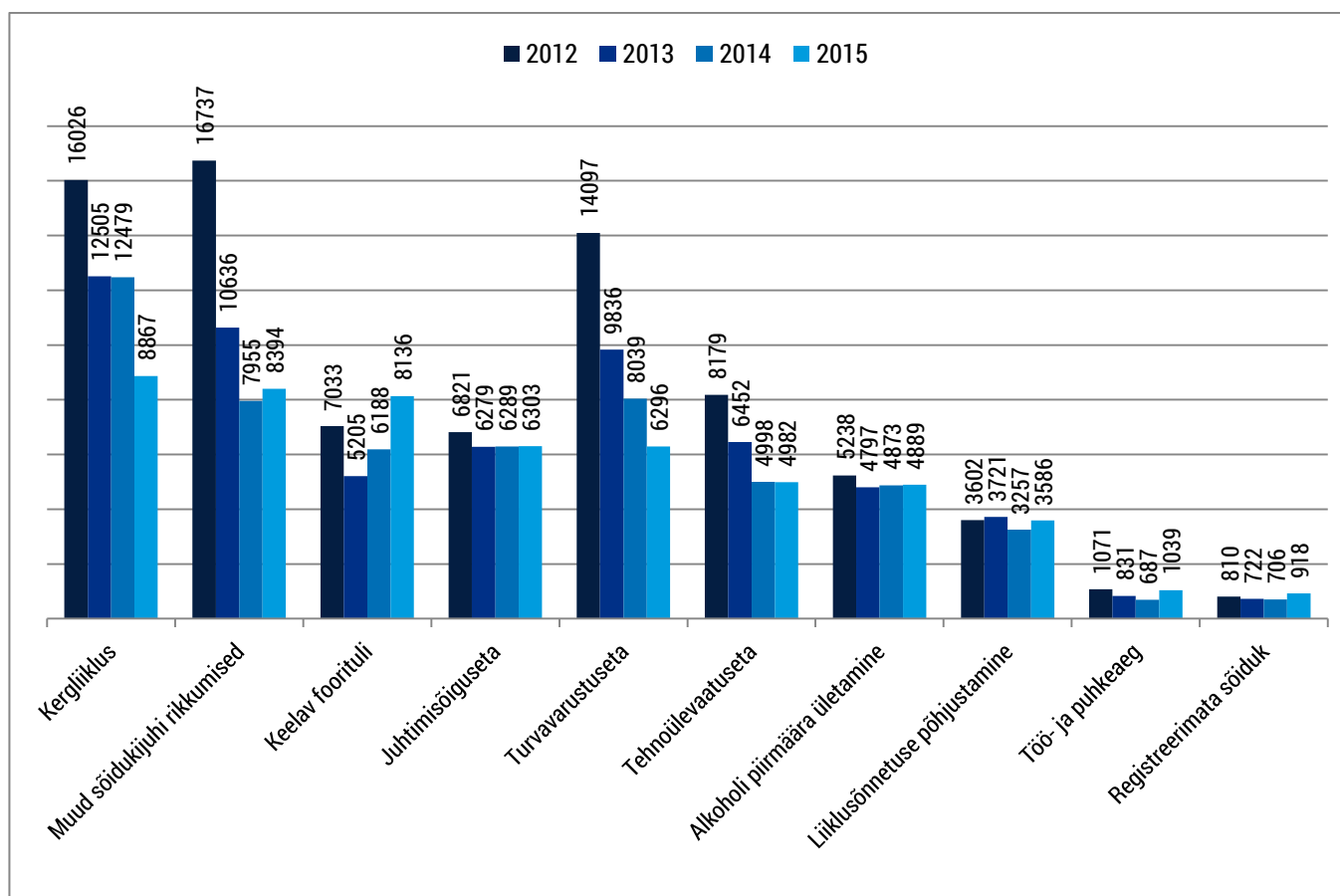
Joonis – Liiklusõnnetusi 10 tuhande elaniku kohta 2013 – 2015 keskmiselt aastas

Kui võrrelda 2015. aastat 2003. aastaga (RLOP-i algusaasta), siis on liiklusõnnetuste arvu suurem vähenemine toimunud Tartumaal, kuid Narva linnas on õnnetuste kasv märgatav: 34-st 2003. aastal 57-ni 2015. aastal. Kui 2003. aastal juhtus Põlvamaal 25 inimkannatanutega liiklusõnnetust, siis 2015. aastal oli neid kokku 29. Väikeste absoluutarvude tõttu ei saa siin usaldusväärseid järeldusi teha.



Joonis – 2015. aastal toimunud liiklusõnnetuste vähenemine võrreldes 2003. aastaga maakondade lõikes

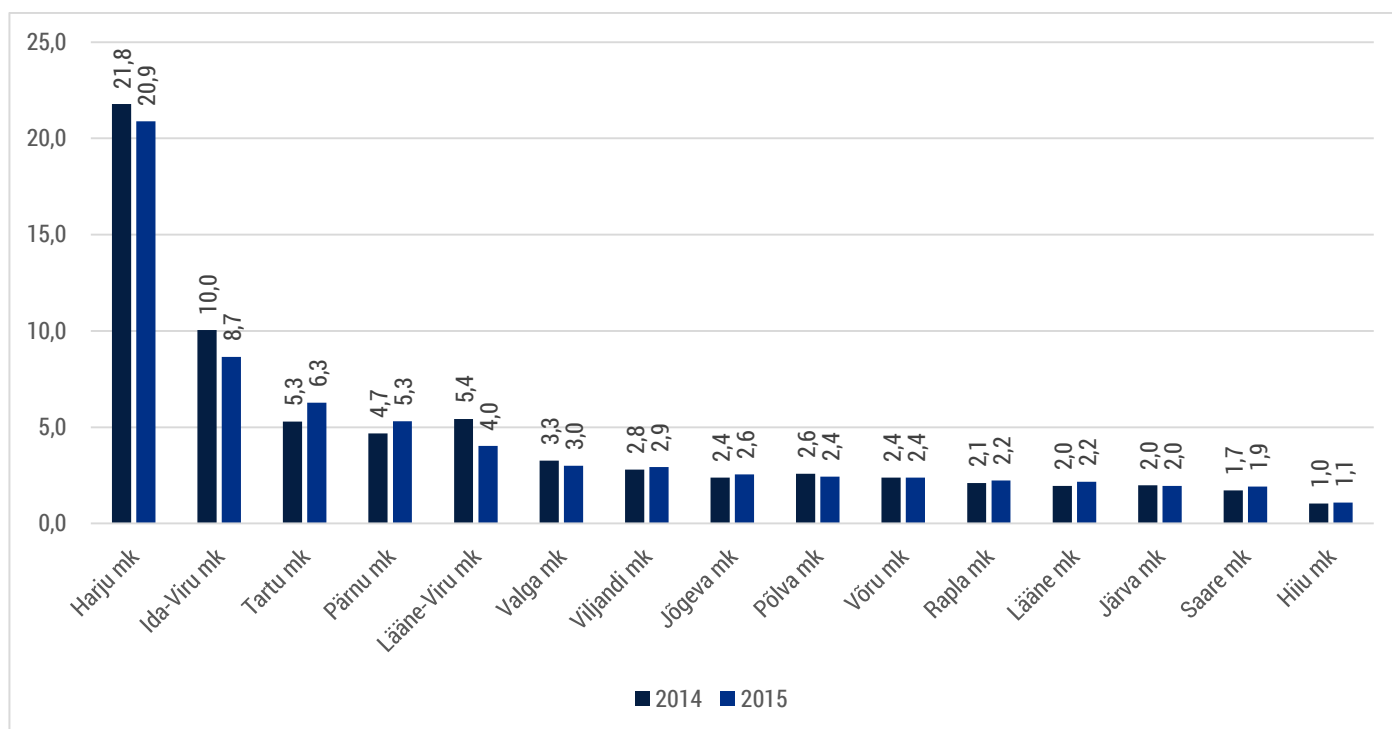
Jätkuvalt oli enamlevinud avastatud väärteoks lubatud sõidukiiruse ületamine. 2015. aastal tuvastatud liiklusreeglite eiramisest moodustasid need 43% (täpsemalt loe [siit](#)). Osakaalu poolest järgnesid kiiruse ületamisele kergliiklejate rikkumised (9%) ja sõitmine foori keelava tulega (8%). Mootorsõiduki juhtimine alkoholi mõju all moodustas 5% ja turvavarustuse mittekasutamine 6% kõigist 2015. aasta liiklusreeglite eiramistest. Kergliiklejad on olnud terve aasta vältel politsei üheks prioriteediks. Kuigi kergliikleja rikkumisi avastati vähem kui 2014. aastal, ei tähenda see, et nimetatud rikkumiste toimepanemine ka tegelikult on vähenenud. Pigem on vähenemise põhjuseks politsei töötaktika muutus – karistamise asemel kasutatakse rohkem vestlemist ja inimeste hoiatamist.



Joonis – Enim tuvastatud liiklusreeglite eiramised

Avastatud liiklusreeglite rikkumised sõltuvad kui suurel määral on PPA-l võimalik liiklusjärelvalvesse panustada. Reeglina kehtib seos, mida rohkem on liiklusjärelvalvele pühendatud töötunde, seda enam rikkumisi avastatakse. 2015. aastal oli ööpäevaseks keskmiseks väljapanekuks 69 politseipatrulli. Antud ressursiga tuli tagada avalik kord, teenindada ära kõik väljakutsed, vormistada liiklusõnnetused ja tagada liiklusjärelvalve teostamine. Maakondadest on kuu keskmine patrullitoimkondade väljapanek⁴ märgatavalt suurenenud vaid Tartumaal ja Pärnumaal. Kõige suurem langus on toimunud Ida- ja Lääne-Virumaal.

⁴ Patrullitoimkond tegeleb lisaks liiklusjärelvalvega ka muude korrakaitsealaste rikkumiste menetlemisega. Liiklusjärelvalvesse panustatud aega muu tegevuse ajast ei eristata. Välja pandud patrullide arv iseloomustab seda kaudselt.



Joonis – Keskmine patrulltoimkondade väljapanek maakondade lõikes 2014 ja 2015 aastal.

MA ja PPA jõudsid 2015. aastal liiklusohutuse ennetusöös koolituste ja loengutega hinnanguliselt ca 108 500 inimeseni ehk 8%-ni elanikkonnast. Enamik koolitustest ja loengutest oli suunatud alaealistele (ca 90 000 inimest). Lisaks viidi laialdaselt läbi liiklusohutusalast teavitustööd ja tegevusi avalikel üritustel.

2015. aastal likvideeriti riigiteedel kokku 79 ohtlikku kohta kogumaksumusega 6,5 miljonit eurot. Liiklusohutuse auditeid erinevates projekteerimis- ja ehitusetappides tehti 57. Liiklusohutuse audit on protseduur, mille abil vaadatakse teeprojekt ja selle alusel rajatud tee liiklusohutuse seisukohast ning leitakse kohad, mis võivad aidata kaasa liiklusõnnetuse toimumisele või selle raskusastme suurenemisele. Liiklusohutuse audit peab tagama, et ehitatavad ja ümberehitatavad teed saavad võimalikult ohutud.

Teeohutuse kontrollimisi viidi läbi kogu üleeuroopalise teedevõrgu teede 1226-l km-l. Teeohutuse kontrollimine peab olemasoleval teel välja tooma just need liiklusohutuse aspektid, mis võivad aidata kaasa liiklusõnnetuse toimumisele või selle raskusastme suurenemisele juba kasutuses oleval teel. Sageli on väljatoodavad aspektid võimalik rakendada kiirelt ja hooldetööde käigus.

2 LIIKLEJA

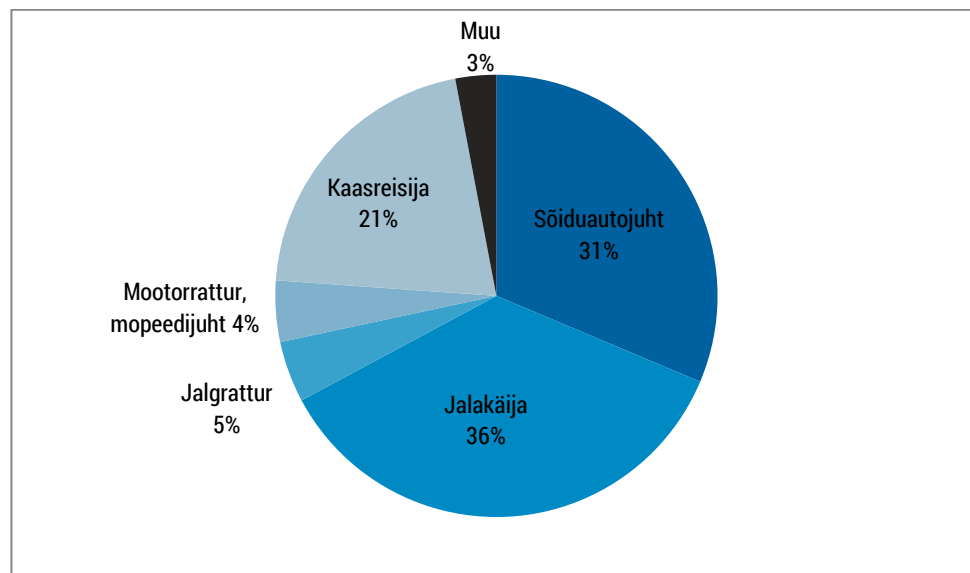
2.1 Eesti elanikkonnast ja üldiselt liiklusõnnetustes osalenutest

Seisuga 1. jaanuar 2015 elas Eestis 1 313 271 inimest (vt tabel 2.1.1). Võrreldes 2010. aastaga on rahvaarv vähenenud 1,5%. Muutus erinevates vanusegruppides oli erinev. Kõige suurem vähenemine on olnud noorte, 16 – 18-aastaste vanusegrupis. Nende arv on vähenenud 25%. 20% vähem on täna ka 19 – 25-aastaseid. 16% rohkem on täna aga 7 – 9-aastaseid ja 8% rohkem 10 – 12-aastaseid. 6% võrra on suurenenud 65-aastaste ja vanemate arv. 1. jaanuaril 2015 elas Eestis 614 389 meest ja 698 882 naist.

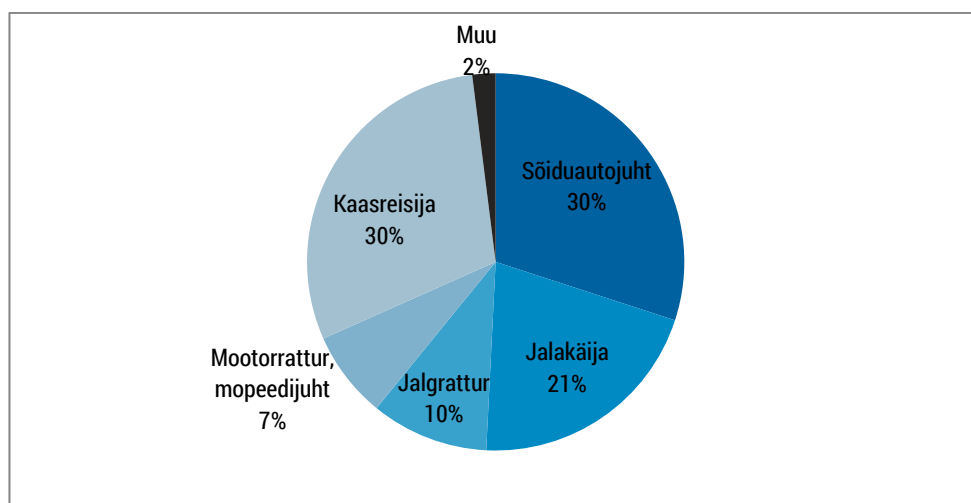
Aastaks 2020 on oodata rahvaarvu jätkuvat vähenemist, võrreldes 2015. aastaga 1,4%. Pensionäride arv suureneb ligi 8%, põhikooliealiste laste arv samas suurusjärgus. Tööealiste arv aga väheneb 6%: kui iga ülalpeetava lapse ja pensionäri kohta on täna 1,54 tööelist inimest, siis 2020. aastaks 1,39.

Piirkondlikult on rahvaarv viimase 4 aasta jooksul kasvanud ainult Tallinnas ca 9 900 elaniku võrra (vt tabel 2.1.2). Vaatamata üldisele rahvaarvu vähenemisele on järgnevatel aastatel oodata rahvaarvu kasvu Tallinnas ja Tartus ning Harju ja Tartu maakonnas, mõnevõrra ka Pärnu maakonnas. Teistes maakondades jätkub rahvastiku vähenemine, kiirem on see Lõuna-Eesti maakondades (vt tabel 2.1.3).

Vastavalt üldosas välja toodule, juhtus 2015. aastal Eestis 1 391 inimkannatanutega liiklusõnnetust, milles sai vigastada 1 756 ja hukkus 67 inimest (vt tabel 2.1.4). Ligikaudu 30% nii hukkunutest kui vigastatutest olid sõiduautojuhid. Teise kolmandiku hukkunutest ja ligikaudu viiendiku vigastatutest moodustavad jalakäijad.

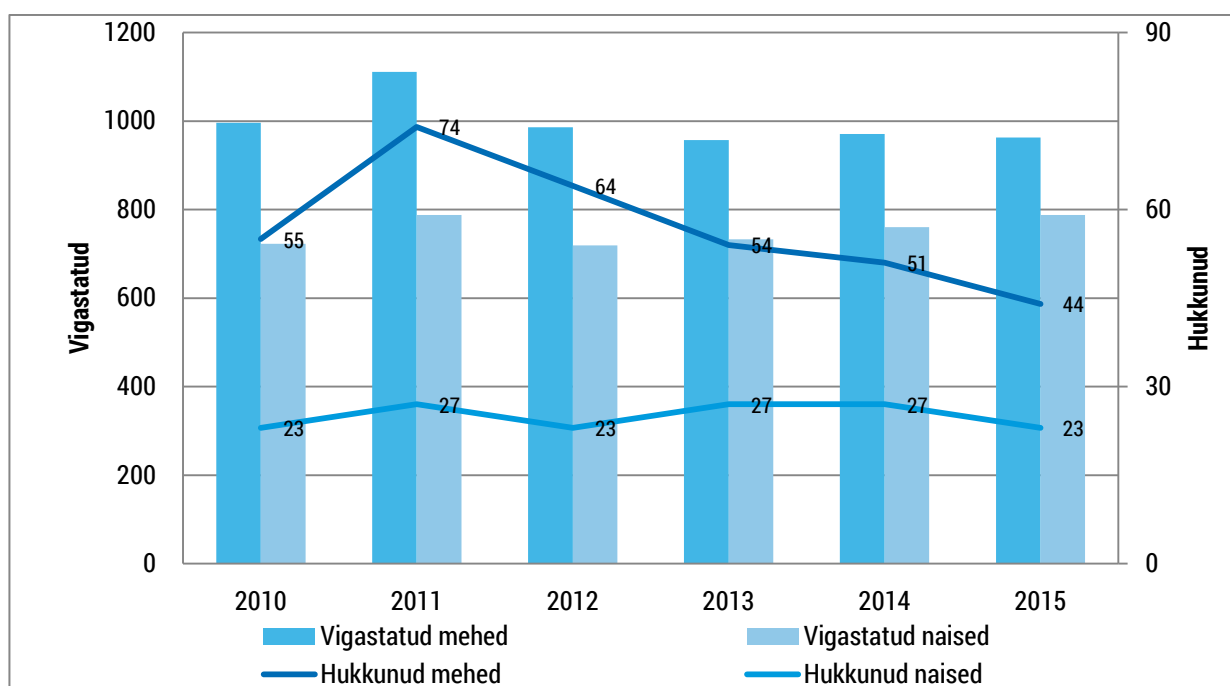


Joonis – 2015. aastal hukkunud



Joonis – 2015. aastal vigastatud

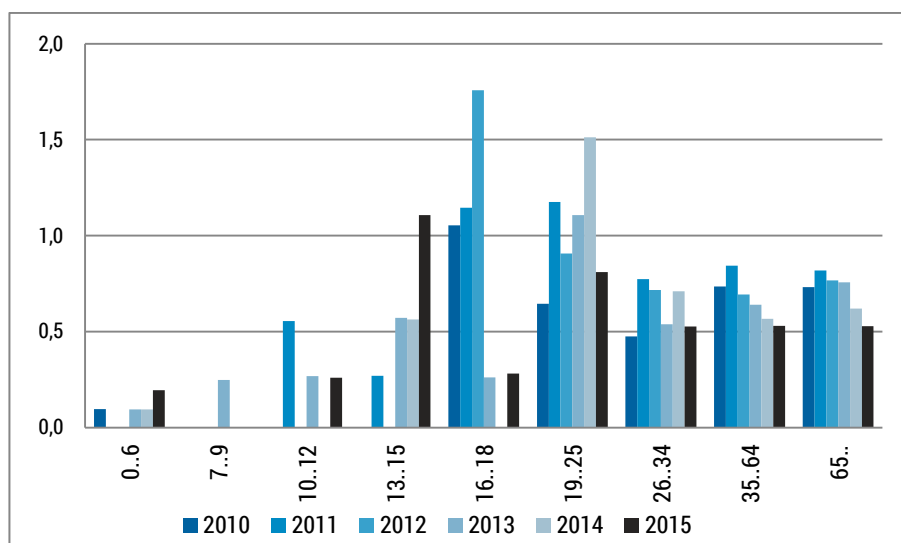
Hukkunute hulgas oli 2015. aastal 44 meest ja 23 naist. Vigastada sai 964 meest ja 786 naist⁵ (vt tabel 2.1.5).



Joonis – Hukkunute ja vigastatute sooline jaotus

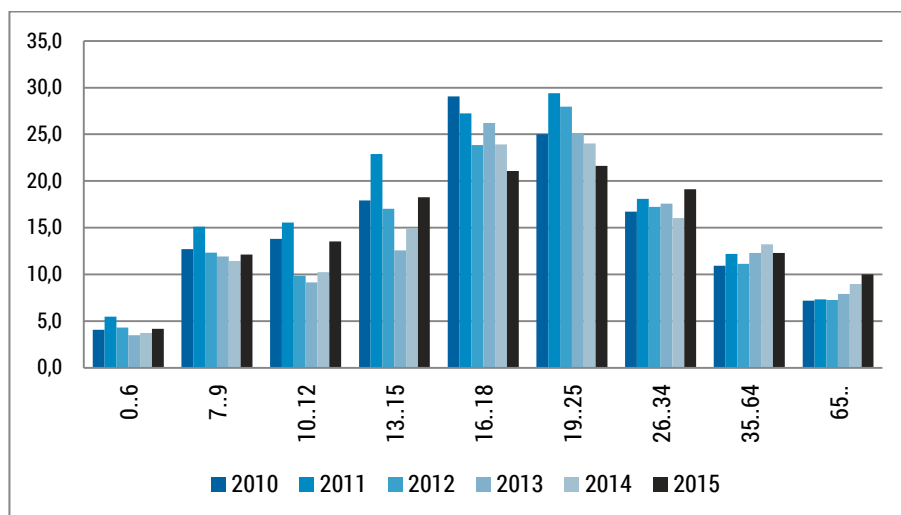
10 000 elaniku kohta sai 2015. aastal hukkus kõige rohkem 13 kuni 15-aastaseid noori (vt tabel 2.1.6). Tuleb aga arvestada statistilises mõttes väikeste absoluutarvudega ja seeläbi suure juhuslikkusega. Pikema perioodi jooksul (aastatel 2013 – 2015) registreeriti enim liikluses hukkunuid 10 000 elaniku kohta vanuserühmas 19 kuni 25.

⁵ 6 vigastatu kohta täpsemad andmed puuduvad.



Joonis – Hukkunuid 10 000 elaniku kohta vanusegruppide lõikes

10 000 elaniku kohta vigastatuid oli 2015. aastal enam vanusegrupis 16 kuni 25 (vt tabel 2.1.7). Sarnane on olnud olukord ka varasematel aastatel.



Joonis – Vigastatuid 10 000 elaniku kohta vanusegruppide lõikes

Võrreldes eelnevate aastatega oli hukkunuid vähem eelkõige asulavälistel teedel toimunud liikuvate sõidukite kokkupõrgetes. Sellest tulenes ka hukkunute koguarvu vähenemine. Asulasisestel teedel hukkus 24 ja sai vigastada 1083 inimest. Need numbrid aastatega muutunud ei ole. Täpsem ülevaade sellest, kus toimusid liiklusõnnetused, milles inimesed said kannatada vaata [siin](#).

Edasises vaadeldakse põhjalikumalt kergliiklejate, mootorsõidukijuhtide ja kaasliiklejate liiklemise ohutusega seonduvat. Igas teemas käsitletakse reeglina aastatel 2010 – 2015 toimunud liiklusõnnetuste statistikat ning avastatud liiklusrikkumisi, küsitlus- ja vaatlusuuringute tulemusi ning olulisemaid 2015. aasta jooksul MA ja PPA olulisemaid ennetustegevusi.

2.2 Kergliiklejate (jalakäijate ja jalgratturite) ohutus

40% kõikidest mullu liikluses hukkunudest olid jalakäijad ja jalgratturid. Tegemist on kõige haavatavamate liikluses osalejatega. Õnnetusesse sattumise korral on nende hukkamise või raskelt vigastada saamise risk võrreldes teiste liiklejate liikidega kõrgem. Seetõttu on ka kergliiklejatele suunatud järelvalve politsei jaoks prioriteetne ja sellele pööratakse järjest enam tähelepanu

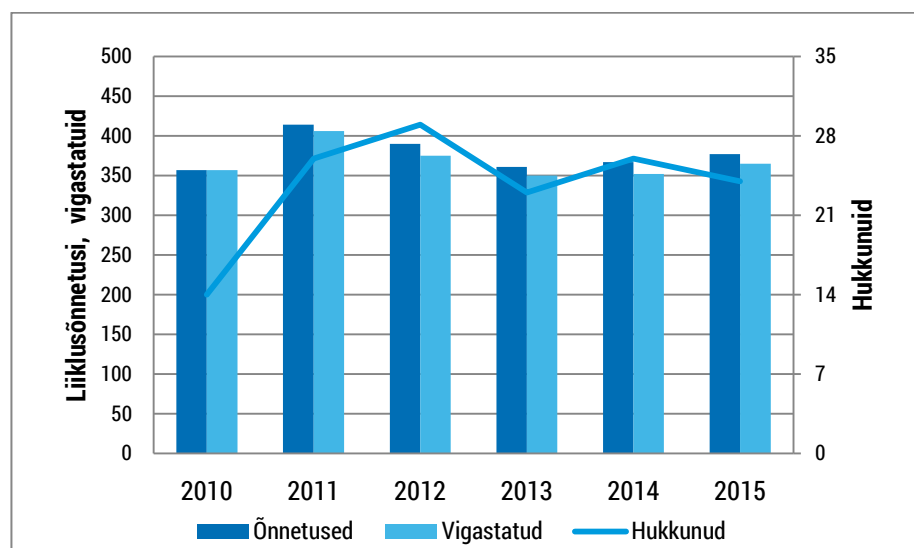
2015. aasta oktoobris läbi viidud küsitlusuuringu⁶ andmetel on viimase 12 kuu jooksul jalgrattaga sõitnud 57% üle 14-aastasest elanikkonnast, so ligikaudu 627 500 inimest. Jalgrattaga sõitjate osakaal on püsunud ajas (alates 2011. a.) üsna ühtlasena. Jalgrattaga sõidavad sagedamini mehed, eestlased, 15 – 49-aastased ja pigem maapiirkondade elanikud. Harvemini aga naised, muukeelsed elanikud ja üle 50-aastased inimesed. 2015. aastal väljastati 10 – 15-aastastele jalgratturitele 5 229 jalgratturi juhiluba, mis on 18,9% enam kui 2013. aastal (4 396) ja 6,5% enam, kui 2014 aastal (4 907). 6 – 14-aastaste laste seas läbi viidud küsitlusuuringu andmetel sõidab jalgrattaga 92% sellesse vanuserühma kuuluvatest lastest.

Edaspidi jätkub põhjalikum ülevaade kergliiklejate ohutusest, milles on kasutatud liiklusõnnetuste, liiklusrikkumiste ning küsitlus- ja vaatlusuuringute andmeid. Lisaks on toodud ka kõige olulisemad kergliiklejatele suunatud 2015. aasta ennetustegevused.

2.2.1 Kergliiklejatega toimunud õnnetused

Jalakäijatega toimunud liiklusõnnetused

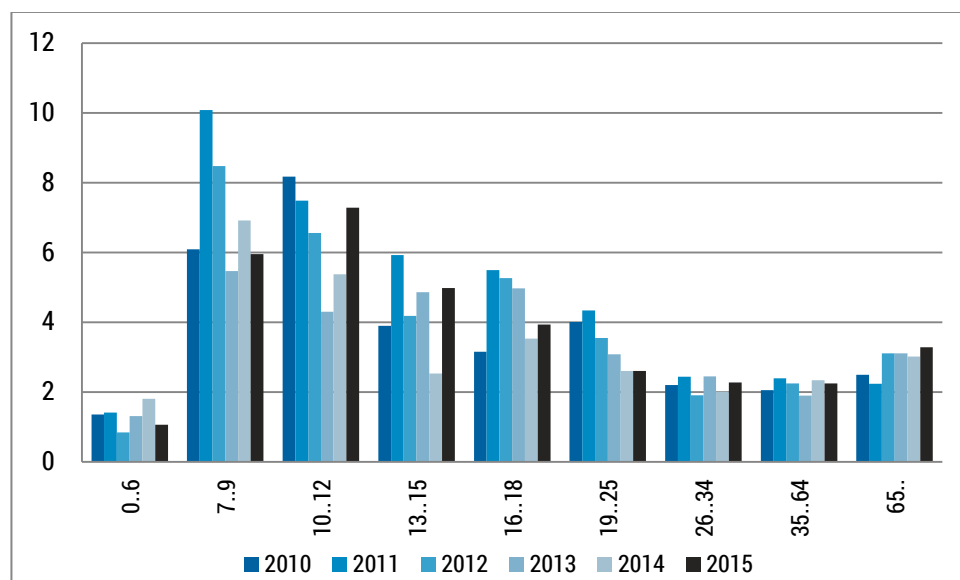
2015. aastal toimus 377 jalakäijaõnnetust, milles hukkus 24 ja sai vigastada 365 jalakäijat. Jalakäijad moodustasid kokku 16% kõigist liiklusõnnetusse sattunud inimestest (vt tabel 2.2.1.1).



Joonis – Liiklusõnnetused jalakäijatega, neis hukkunud ja vigastatud jalakäijad

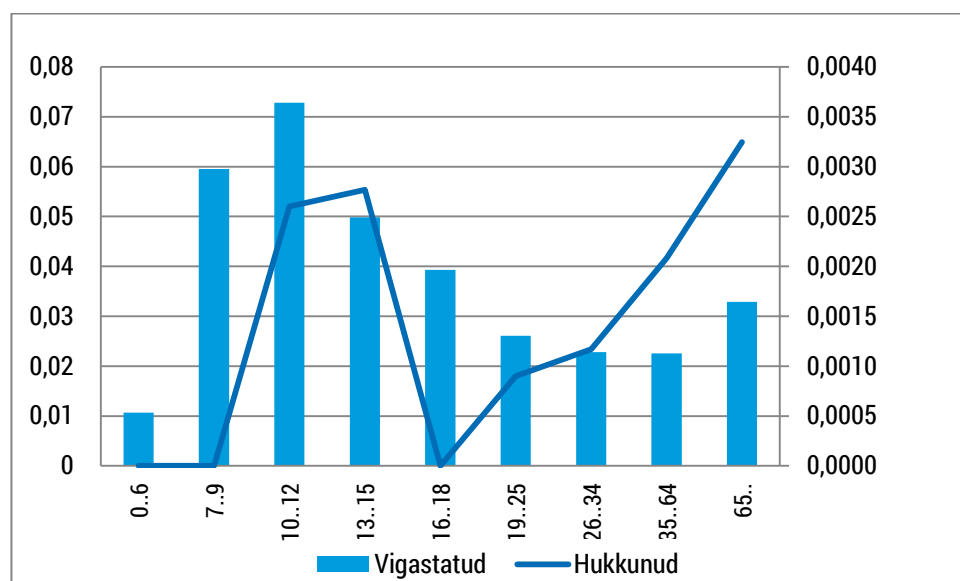
⁶ http://www.mnt.ee/public/Laste_liiklusohutus_2_etapp_2015_aruanne.pdf

Kannatadasaanuid vanusegrupi rahvaarvu kohta on kõige rohkem 10 – 12-aastaste (põhikooli 4. – 6.klass) laste hulgas. Vaid veidi väiksem on sama näitaja 7 – 9-aastaste (põhikooli 1. – 3.klass) laste ja 13 – 15-aastaste (põhikooli 7. – 9.klass) hulgas. Kui keskmiselt sai 2015. aastal kannatada 3,1 jalakäijat 10 000 elaniku kohta, siis 10 – 12-aastaste laste puhul oli see näitaja 7,5 ja nooremate koolilaste puhul 5,9. Arvuliselt on juba alates 2011. aastast järjepidevalt vähenenud 19 – 25-aastaste kannatada saanud jalakäijate arv 60-lt 2011. aastal 30-ni 2015. aastal (vt tabel 2.2.1.2).



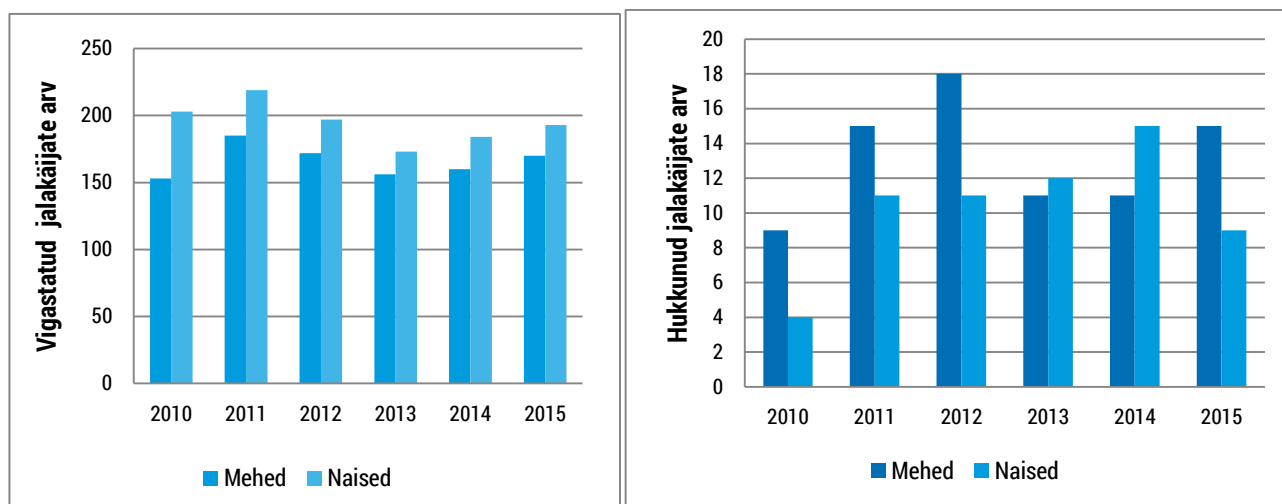
Joonis – Vigastatud jalakäijad 10 tuhande elaniku kohta vanusegruppide lõikes

Kui laste ja noorte jalakäijate puhul lõpeb õnnetus enamasti vigastusega, siis elu kaotamise oht on jätkuvalt kõrgeim vanemaealiste hulgas. 2015. aastal oli iga kolmas hukkunud jalakäija jõudnud pensioniikka (vt tabel 2.2.1.3).



Joonis – 2015. aastal hukkunud ja vigastatud jalakäijate osakaal (%) rahvastikust vanuse lõikes

Hukkunud jalakäijatest olid 15 mehed ja 9 naised. Kui vigastatute hulgas on naisi meestest veidi rohkem, elanike arvu kohta hukkub mehi kaks korda rohkem kui naisi. (vt tabel 2.2.1.4).



Joonis – Vigastatud ja hukkunud jalakäijate sooline jaotus

Suurimaks ohuks jalakäijale on jätkuvalt sõiduauto. 90% õnnetustest toimub kokkupõrkel sõiduautoga. Viimasel kolmel aastal on saagenenud jalakäijaõnnetused, kus sõidukijuht põgeneb sündmuskohalt enne politsei saabumist. Igal aastal registreeritakse selliseid juhtumeid keskmiselt 50, neis on hukkunud 1 – 3 ja saanud vigastada 50 – 52 jalakäijat. Aastatel 2010 – 2012 tuvastati sündmuskohalt põgenemisi keskmiselt 35 – 40 igal aastal.

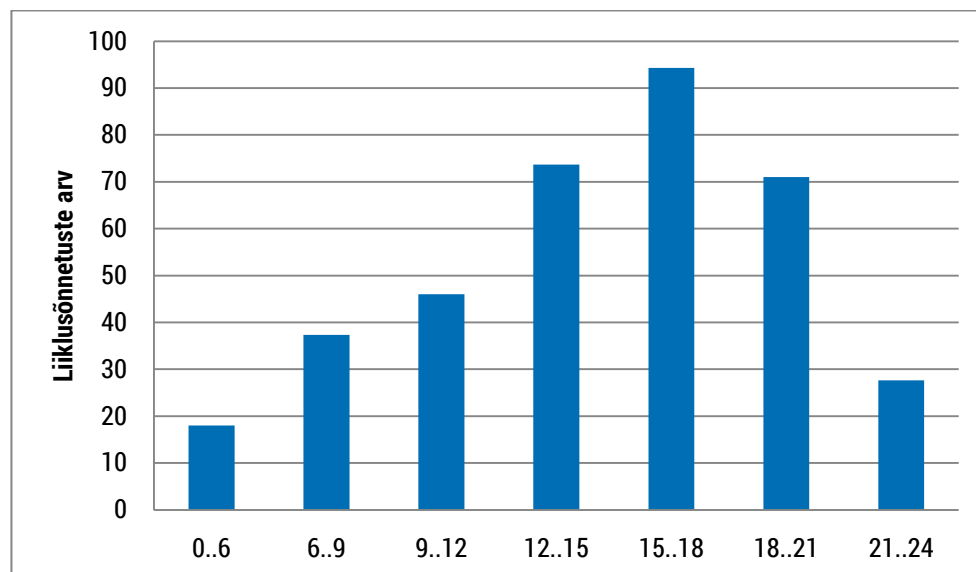
2015. aastal sagenesid ka juhtumid, kus jalakäija saab kannatada kokkupõrkes jalgrattaga, jagades ühist liikumisruumi kergliiklusteedel ja õuealadel. 2015. aastal registreeriti taoliseid õnnetusi 17, aastatel 2010 – 2012 keskmiselt 6 – 9. Iga teine jalgratturi otsasõit jalakäijale aastatel 2013 – 2015 juhtus kergliiklusteel, 32 õnnetusest 16.

90% jalakäijaõnnetustest toimus asulasisestel teedel. Ainuüksi neljas suuremas Eesti linnas registreeriti mullu 277 jalakäijate osalusel liiklusõnnetust (73%), 17% õnnetustest toimus väiksemates linnades ja asulates ning 10% asulavälistel teedel. Kui asulavälisel teel on iga neljas jalakäijale otsasõit lõpeb jalakäija surmaga, siis linnaliikluses lõpeb jalakäija surmaga vaid neli õnnetust 100st. Positiivseks trendiks on väljaspool asulaid jalakäijatega toimuvate liiklusõnnetuste arvu järjepidev ja märkimisväärne vähenemine. 2015. aastal sai asulavälistel teedel surma kokku 19 jalakäijat, 2010. aastal 41. (vt tabel 2.2.1.5 ja rohkem infot, [kus õnnetused toimuvad](#)).

Kõige rohkem jalakäijatega liiklusõnnetusi toimus 2015. aastal Tallinnas (197), Tartu linnas (36), Narvas (29) ja Harju maakonnas väljaspool Tallinna linna (23). Kõige rohkem hukkus jalakäijaid Tallinnas (9), Harju maakonnas väljaspool Tallinna (4) ja Tartu linnas (3). Neljas suuremas linnas hukkus kokku 13 jalakäijat. Ühtegi jalakäijat ei hukkunud Hiiu, Jõgeva, Järva, Lääne Põlva, Rapla, Saare, Viljandi ja Võru maakonnas. Pikema perioodi jooksul on hukkunute arv vähenenud vaid Võru maakonnas (vt tabel 2.2.1.6).

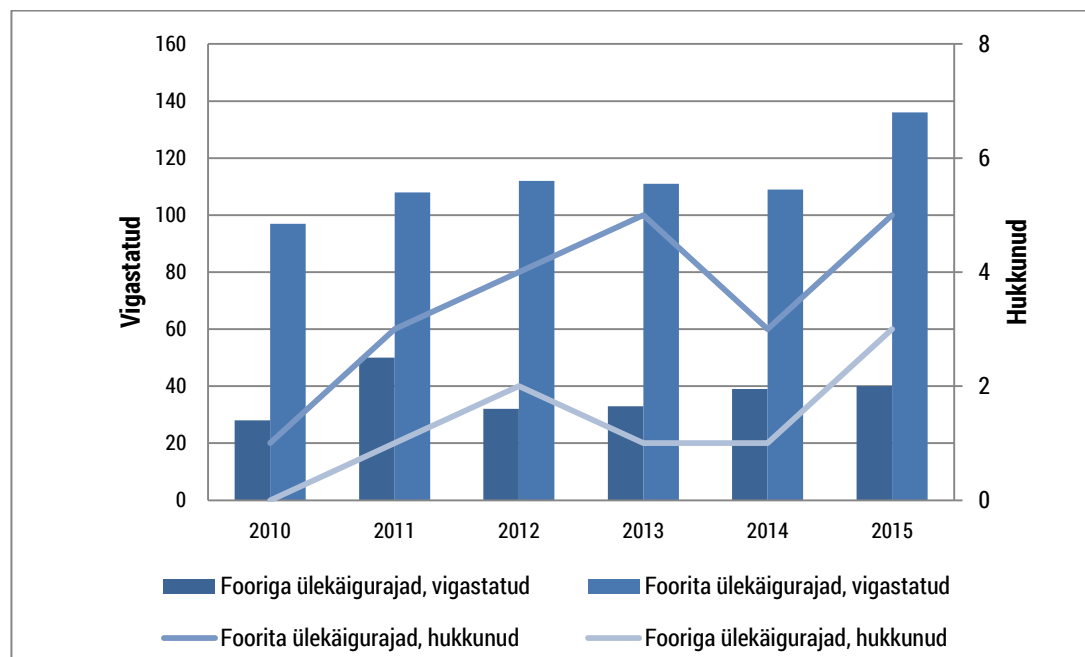
Reeglina sagenevad surmavate tagajärgedega jalakäijaõnnetused hilissügisel ja talvel. (vt tabel 2.2.1.7). 24-st hukkunud jalakäijast 16 said 2015. aastal surma pimedal ajal, neist vaid 3 kandsid helkurit. Pimedal ajal toimus 2015. aastal kokku 142 jalakäijale otsasõitu, neist 25 kohtades, kus puudus tänavavalgustus (vt tabel 2.2.1.8). Võrreldes varasemate aastatega siin muutuseid toimunud ei ole. Pimedal ajal ja valgustamata teel sai surma 9 ja vigastada 16 jalakäijat, kellest helkur oli olemas 8 vigastatul, hukkunute ei kandnud helkurit keegi.

Suurim oht jalakäijana liikluses surma saada on öhtusel ajal ajavahemikul 18 kuni 21 (vt tabel 2.2.1.10).



Joonis – 2013 – 2015 juhtunud jalakäijaõnnetuste ajaline jaotuvus

Liiklusõnnetuste arv linnaliikluse tavakiirusel 50 km/h on aastatega kõrge püsinud. 2015. aastal sagenesid jalakäijaõnnetused langetatud piirkiirusega kohtades. Lubatud piirkiirusega alla 50 km/h toimus ca 20% asulasisestest jalakäijaõnnetustest. 2015. aastal juhtunud 377-st jalakäijale otsasõidust 28 registreeriti õuealadel ja 12 kergliiklusteedel. 2010. aastal juhtus sarnastes kohtades kokku 14 õnnetust 357-st. Kui kergliiklusteedel on valdavalt tegu jalgratturi otsasõiduga jalakäijale, siis õuealal ei märka jalakäijat sõiduautojuhid.

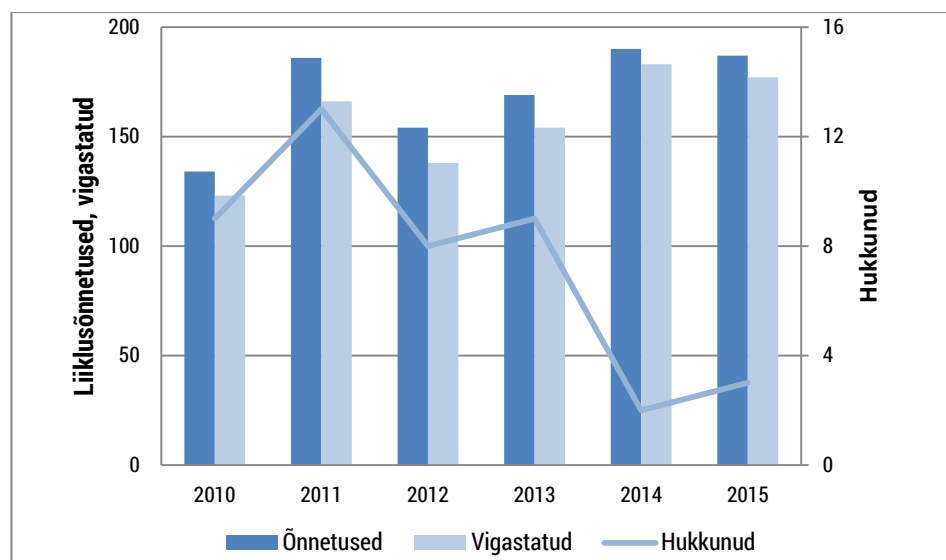


Joonis – Ülekäiguradadel kannatada saanud jalakäijad

Kui fooriga reguleeritud ülekäiguradadel on aastaid jalakäijatele otsasõite stabiilselt vahemikus 30 – 40 õnnetust aastas, siis foorita ülekäiguradadel õnnetused sagenevad. 2015. aastal kogunes neid 137, moodustades ca 40% kõigist asulasisestel teedel toimunud jalakäijaõnnetustest (vt tabelid 2.2.1.11 ja 2.2.1.12).

Jalgratturitega juhtunud liiklusõnnetused

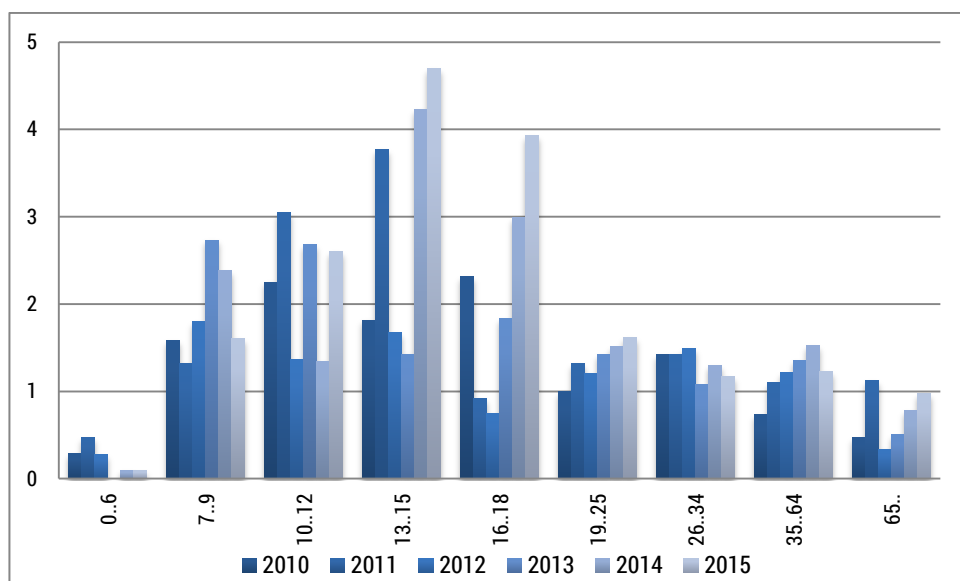
Kui veel 2010. aastal juhtus 134 inimkannatanutega jalgrattaõnnetust, milles hukkus 9 ja sai vigastada 123 jalgratturit, siis alates 2011. aastast on registreeritud 154 – 190 õnnetust aastas. 2015. aastal juhtus kokku 187 jalgratturi osalusel inimkannatanutega liiklusõnnetust, milles hukkus 3 ja sai vigastada 177 jalgratturit. Positiivne on hukkunud jalgratturite arvu vähenemine aastatel 2014 – 2015. (vt tabel 2.2.1.16).



Joonis – Liiklusõnnetused jalgratturi osalusel, neis hukkunud ja vigastatud jalgratturid

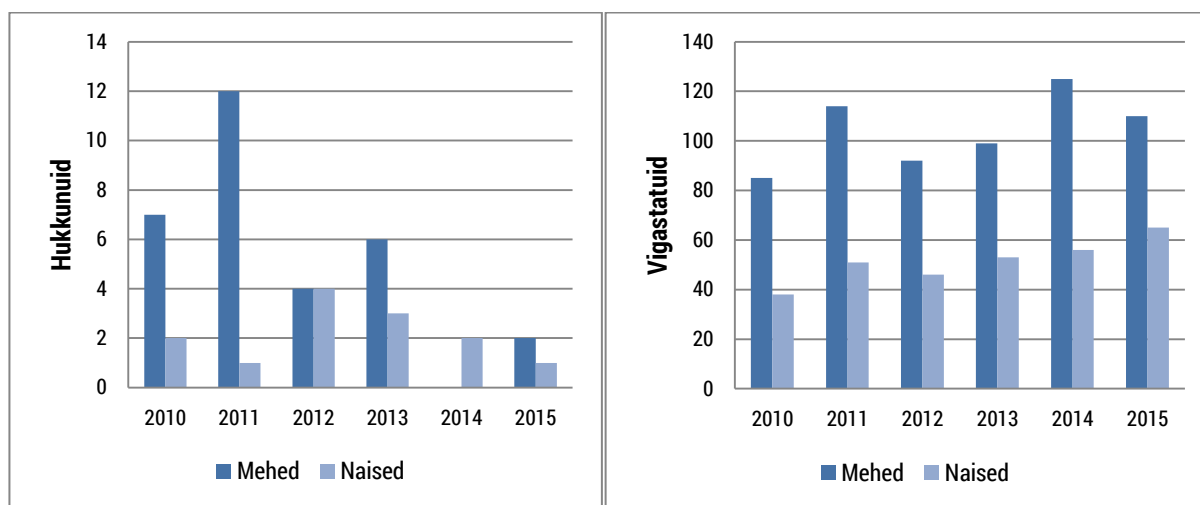
Hiiu, Põlva ja Saare maakondades ning Narva linnas ei ole registreeritud aastatel 2010 kuni 2015 ainsatki õnnetust, kus jalgrattur oleks hukkunud. Järva maakonnas toimus viimane hukkunuga jalgrattaõnnetus 2010. aastal, Jõgeva maakonnas 2011. aastal. 2015. aastal hukkusid jalgratturid Pärnu maakonnas (1), Tartu maakonnas (1) ja Viljandi maakonnas (1). Vigastusi registreeriti enam Tallinnas (51), Tartus (29), Harjumaal (27) ja Saare maakonnas (12) (vt 2.2.1.17).

Suurim oht liiklusõnnetuses jalgratturina kannatada saada on 13 – 18-aastastel noortel. Aastate lõikes on vähenenud eakate jalgratturite risk liiklusõnnetuses kannatada saada (vt tabelid 2.2.1.18 ja 2.2.1.19).



Joonis – Vigastatud jalgratturid 10 000 elaniku kohta vastavas vanusegrupis

Kannatanud jalgratturite hulgas on reeglina mehi rohkem kui naisi. 2015. aasta vigastatutest jalgratturitest olid 110 mehed ja 65 naised, hukkunute hulgas oli 2 meest ja 1 naine (vt tabel 2.2.1.20).



Joonis – Hukkunud ja vigastatud jalgratturid soo lõikes

Asulasisestel teedel registreeriti 146 jalgratturi vigastust, neist neljas suuremas linnas 99 ja väljaspool asulaid 31. Kõik surmaga lõppenud õnnetused juhtusid asulavälistel teedel (vt tabel 2.2.1.21). Võrreldes varasemate aastatega on sagenenud õnnetused, kus jalgrattur saab kannatada kergliiklusteel (vt tabel 2.2.1.22). Valdavalt on tegemist jalgratturite omavaheliste kokkupõrgetega või kokkupõrgetega suuremate sõidukitega olukorras, kus viimane liigub õuealalt või parklast sõiduteele üle kergliiklustee. Kui 2010. aastal juhtus kergliiklusteedel kokku 8, siis 2015. aastal juba 28 jalgratturi osalusel õnnetust.

Valgel ajal sai 2015. aastal vigastada 158 jalgratturit ja see näitaja on viimastel aastatel suurenenud. Ka kõik hukkunud said surma valgel ajal. Pimedal ajal sai vigastada 15 jalgratturit, neist vaid 3 kohtades, kus tee oli valgustamata. 4 vigastatu kohta andmed puuduvad (vt tabel 2.2.1.23).

Kõige sagedamini saavad jalgratturid kannatada kokkupõrkes liikuva mootorsõidukiga. 2015. aastal sai sel põhjusel vigastada 128 ja surma 3 jalgratturit. 16 jalgratturit sai vigastada rattalt kukkumise tagajärjel, 12 jalgratturite omavahelistes kokkupõrgetes. 4 jalgratturit said vigastada otsasõidul jalakäijale. 17 ratturit sai vigastada muud liiki õnnetustes, valdavalt otsasõidus tee serva pargitud mootorsõidukile (vt tabel 2.2.1.24).

Kõige rohkem saab jalgrattureid vigastada suvel juunist augustini (2015. aastal 91 vigastatut ja 1 hukku). Viimastel aastatel sagenevad õnnetused kevadel märtsist maini (2015. aastal 44 vigastatut ja 1 hukku). Sügis- ja talveperioodil toimub ligikaudu kolmandik jalgrattaõnnetustest. Nagu jalakäijaõnnetusi, nii ka jalgrattaõnnetusi toimub sagedamini kella 15 ja 21 vahel (vt tabelid 2.2.1.25 – 2.2.1.27).

Jalgratturi kiivrit kandis 2015. aastal 1 hukkunud ja 73 vigastatud jalgratturit, 2 hukkunut ja 88 vigastatut seda ei teinud ja 16 vigastatu kohta andmed puuduvad. Võrdluseks 2010. aastal kandis kiivrit vaid 37 vigastatut 121-st (vt tabel 2.2.1.28).

2.2.2 Kergliiklejate liiklusrikkumised

Kergliikleja rikkumisi⁷, sisaldades nii jalakäijaid, jalgrattureid kui pisimopeedi juhte, oli 2015. aastal kokku 8 830, mida on võrreldes eelmise aastaga 29% vähem. Avastamise langus ei tähenda seda, et nimetatud rikkumiste toimepanemine ka tegelikult on vähenenud. Pigem on vähenemise põhjuseks politsei töötaktika muutus – karistamise asemel kasutatakse rohkem vestlemist ja inimeste hoiatamist, ning läbi ennetuse ja koostöö pööratakse tähelepanu inimeste liiklusalase teadlikkuse tõstmisele ja hoiakute parandamisele üldisemalt.

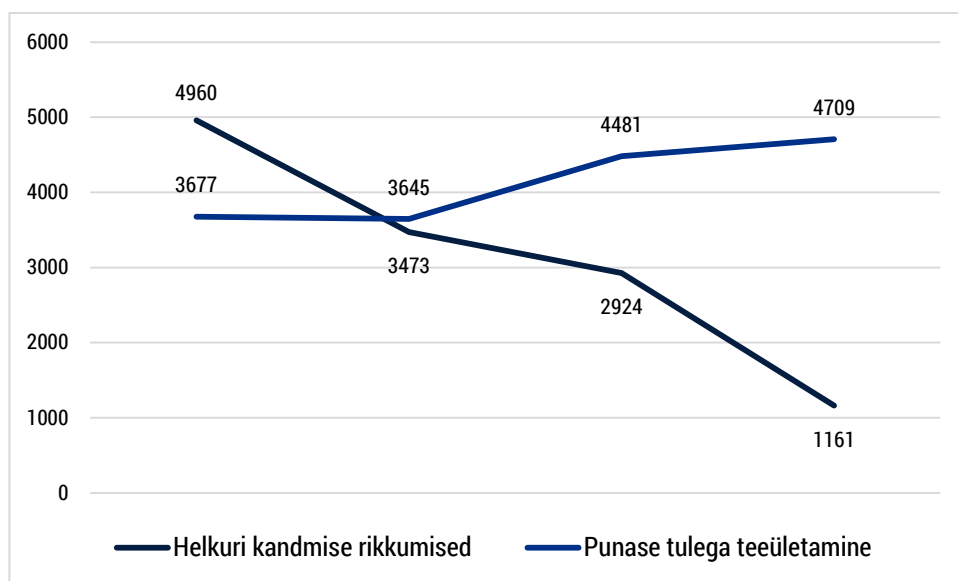
Vaadates rikkumisi maakonna tasandil on näha, et suurim muutus on toimunud Pärnu maakonnas. Pärnu linnas oli 2015. aastal 133 kergliikluse rikkumist, kuid 2014. aastal 672. Oluline on kindlasti ka silmas pidada, et rikkumiste arv ei peegelda tegelikku rikkumiste ulatust.

Enim on jalakäijate liiklusreeglite eiramised seotud sõidutee ületamise⁸ ja helkuri mittekasutamisega⁹. Punase fooritulega sõidutee ületamised moodustavad 53% tuvastatud kergliiklejate rikkumistest. Võrreldes eelmise aastaga on selliseid rikkumisi 228 võrra rohkem. Helkuri või valgusallika puudumise eest karistati 2015. aastal 1 161 korral. Võrreldes eelmise aastaga on rikkumiste arv märkimisväärselt vähenenud.

⁷ Siin ja edaspidi LS § 259 alusel.

⁸ Liiklusseaduse § 25 lõike 3 järgi peab jalakäija reguleeritaval ristmikul või ülekäigurajal sõidutee ületamisel juhinduma foorituledest, reguleerija olemasolul aga tema märguannetest

⁹ Liiklusseaduse § 22 lõike 8 järgi on jalakäija kohustatud halva nähtavuse korral või pimedal ajal teel liikudes kandma helkurit või valgusallikat



Joonis – Jalakäijate rikkumised seoses sõidutee ületamisega ja helmuri kandmisega

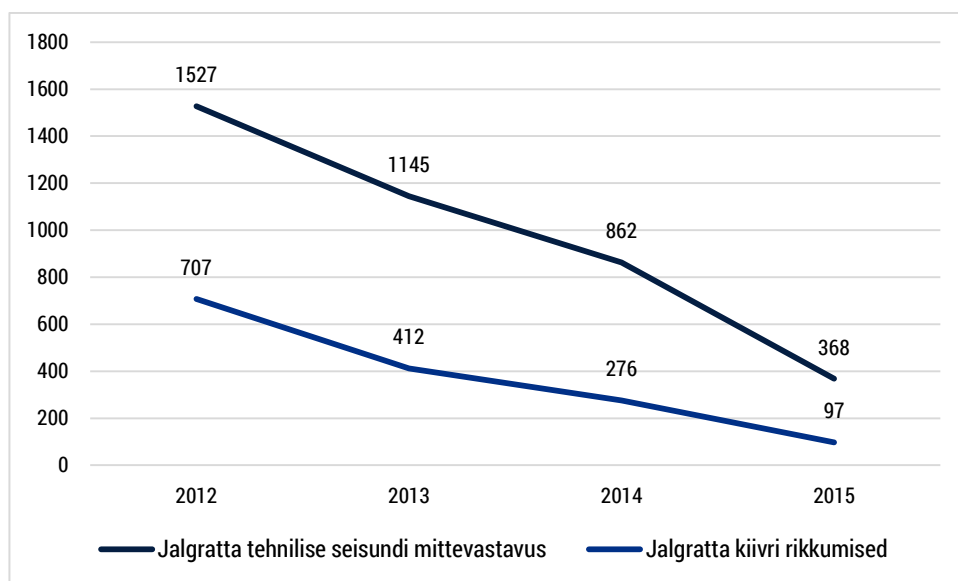
Kui teiste liiklusseaduse rikkumiste korral moodustasid mehed valdava enamuse, siis jalakäijate sõidutee ületamise rikkumiste korral on sooline jaotus võrdne. Vaadates vanuselist jaotust on näha, et sõidutee ületamise rikkumisi oli 2015. aastal enim vanemas vanusegrupis 65+ (813), vanuses 19 – 25 (808) ning vanuses 26 – 34 (798). Sagedamini oli helmuri mittekanndmist noorte täiskasvanute seas vanuses 19 – 25 ja 26 – 34, vastavalt 260 ja 237 rikkumist.

Helkuri või valgusallika pimedal ajal mittekanndmise eest oli keskmiseks trahvisummaks 18,60€ (maksimaalne trahvisumma LS järgi 40€). Helkuri või valgusallika pimedal ajal mittekanndmise eest karistati 1 091 isikut ühel korral, 29 isikut kahel ja kahte isikut kolmel korral.

Kiivri mittekasutamise avastamine¹⁰ on aastate lõikes märkimisväärselt vähenenud. 2015. aastal avastati selliseid juhtumeid alla saja. Nõuetele mittevastava jalgrattakasutusi¹¹ oli samuti oluliselt vähem. Joonis 5 annab täpsema ülevaate kiivrikasutamise ja tehnilisele seisundile mittevastavate jalgrataste kasutamise avastamisest aastate lõikes.

¹⁰ Liiklusseaduse § 30 lõike 6 ja § 31 lõike 1 kohaselt peab jalgrattaga või pisimopeediga sõitmisel alla 16-aastane juht kandma kinnirihmatud jalgratturi kiivrit.

¹¹ Liiklusseaduse § 87



Joonis – Jalgratta tehnilise seisundi mittevastavus ja kiivri rikkumised

2.2.3 Kergliiklejate hoiakute ja käitumise muutused

Järgnevalt on esitatud ülevaade viimase viie kuni kuue aasta jooksul (perioodil 2010–2015) toimunud muutustest kergliiklejate hoiakutes ja käitumises, mida on mõõdetud iga-aastaste küsitlus- ja vaatlusuuringutega. Kui küsitlused iseloomustavad tavapärastelt vastajate hoiakuid, teadmisi ja arusaamu, siis vaatlused peegeldavad liiklejate käitumist konkreetses ajas ja kohas.

Jalakäijahelkuri kandmine¹²

Reeglina kannab helkurit 66% täiskasvanutest ning 90% lastest. Helkuri kandmine täiskasvanute seas on viimase viie aasta võrdluses püsinud muutumatuna. Laste hulgas on viimase, 2013. aasta uuringuga võrreldes kasutustase langenud 3% võrra. Samas tajutakse helkurit jätkuvalt vajalikuna – enda puhul peab helkuri kandmist väga vajalikuks 71% ja pigem vajalikuks 20% vastajatest. Laste puhul näeb helkurit väga ja pigem vajalikuks 99% elanikest. Võrreldes eelnevate aastate uuringutega on helkuri kandmist väga vajalikuks pidajate osakaal veidi langenud. Helkurit mitte kandvate liiklejate osakaal üle 14-aastaste Eesti elanike seas on 10% ning viimase viie aasta jooksul see muutunud ei ole.

Helkuri kasutegur on kõige suurem asulavälisel teel pimedal ajal liikuva jalakäija märgatavuse tagamisel. Seda väljendab ka liiklejate poolt antud hinnang helkuri vajalikkuse kohta. Helkuri kandmist peavad vajalikumaks naised, üle 65-aastased liiklejad, maakonnakeskuste, väiksemate linnade ja alevite elanikud. Helkuri reeglina kandmise tase maapiirkondade elanike seas ulatub 75%-ni.

Helkuri reeglina kasutamine on madalam linnaelanike seas (Tallinnas 56%, teistes suuremates linnades 60%), nooremate, vanuses 15 – 34-aastaste liiklejate (vahemikus 54%-60%) ning meeste seas (55%).

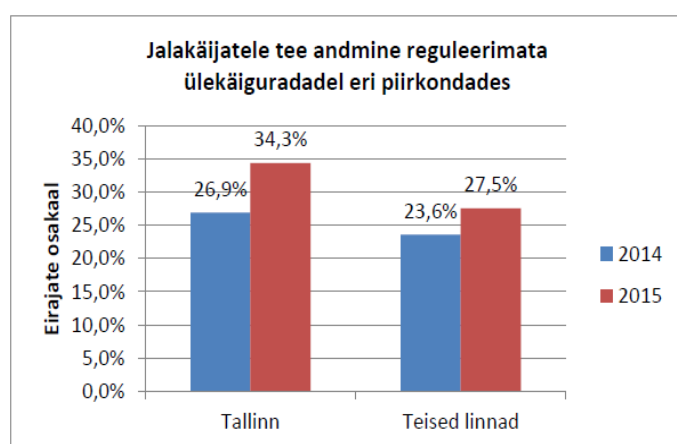
¹² Uuringuaruanne helkuri kandmise kohta on siin http://www.mnt.ee/public/Jalakajjahelkuri_kasutamine_2015.pdf

Laste puhul on helkuri kandmine linnas keskmiselt 7% madalam kui maa-asulates. Samavõrd kannavad poisid helkurit vähem kui tüdrukud. Muus osas lapsed (rahvus, regionaalne paiknemine) helkuri kandmiselt oluliselt ei eristu.

Jalakäijale tee andmine reguleerimata ülekäigurajal¹³

Jalakäijale tee andmine on viimaste aastate lõikes jäänud suhteliselt samale tasemele, kuid võrreldes 2014. aastaga võib täheldada kerget nihet olukorra halvenemise suunas.

Nende autojuhtide osakaal, kes väidetavalt alati peatuvad ülekäiguraja ees, et jalakäijale teed anda, on 68% kõigist autojuhtidest. Aastaga on jalakäijale tee andmine vähenenud 3% võrra (püsidest siiski uuringuvea piirides). Jalakäijatest 48% leiab, et ülekäigurajal tee andmine on viimase paari aasta jooksul paranenud. 2011. aastal, mil esmakordselt seda hinnangut küsiti, oli vastav näitaja 56%.



Joonis – Jalakäijatele tee andmine reguleerimata ülekäiguradadel vaatluse põhjal

Kui vaatlusuuringu andmetel oli 2014. aastal eirajate osakaal Tallinnas ja teistes linnades praktiliselt võrdne, siis 2015. aastal on olukord muutunud – Tallinnas eirab teeandmise kohustust ülekäiguradadel ca 1/3 sõidukijuhtidest ja teistes linnades ca 1/4 sõidukijuhtidest.

Jalakäijate poolt keelava fooritulega sõidutee ületamine¹⁴

Punase fooritule nõudeid eiras 2015. aastal keskmiselt 9% kõigist vaatluses fikseeritud jalakäijatest. Võrreldes 2014. aastaga see osakaal pisut vähenes, seda ennekõike Tallinnas toimunud languse tõttu. Tallinnas oli eirajate osakaal keskmiselt 10% ning teistes linnades 7%.

Kõige vähem ületasid sõiduteed keelava fooritule põledes naised, (eirajate osakaal keskmiselt 7,4%), kõige rohkem mehed (eirajate osakaal keskmiselt 12,2%). Lapsed moodustasid nõude eirajatest keskmiselt 8,8%.

14-aastase vaatlusperioodi jooksul on foori nõuetest kinnipidamine jalakäijate seas paranenud suhteliselt tagasihoidlikult, ca 2,5% ulatuses.

¹³ Uuringuaruanne liiklejate teel käitumise kohta on siin http://www.mnt.ee/public/Kaitumine_teel_2015_aruanne.pptx
Liikluskäitumise vaatlusuuring on siin http://www.mnt.ee/public/Liikluskaitumise_monitooring_2015.pdf

¹⁴ Rohkem infot saab siit http://www.mnt.ee/public/Liikluskaitumise_monitooring_2015.pdf

Kiivri ja muu ohutusvarustuse kandmine

2006. aastal, kui fikseeriti jalgratturikiivri kasutamise lähtetase, kandis kiivrit reeglina või sageli 49% lastest ja 13% täiskasvanutest. 2012. aastal, mil liiklusseadusega oli jõustunud kiivri kandmise kohustus alla 16-aastastel jalgratturitel, kandis kiivrit reeglina või sageli 84% lastest ja 27% täiskasvanutest. 2015. aastal kandis jalgrattaga sõites kiivrit reeglina või sageli 89% lastest ning 29% täiskasvanutest. Viimastel aastatel on mõnevõrra vähenenud kiivrit reeglina kandvate täiskasvanud jalgratturite osakaal.

Ohutu liiklemise osas peegeldab liiklejate hoiakuid suhtumine kiivri kandmise vajalikkusse. Kiivri kandmist jalgrattaga sõites täiskasvanutel peab vajalikuks 82% vastanutest (neist väga vajalikuks 41%) ning lastel 98% vastanutest (sealhulgas väga vajalikuks 90%).

Jalgratta tulede kasutamine pimedas sõites¹⁵

Jalgrattal ees valget ja taga punast tuld kasutab pimedal ajal sõites 86% jalgratturitest ning see näitaja on alates 2012. aastast kasvanud 6% võrra.

Tähelepanu häirivad tegevused jalgsi ja jalgrattaga liiklemisel¹⁶

Jalakäijana kasutab mobiiltelefoni 89% kõigist küsitlusele vastanutest. Telefoni kasutamine on kõrgem (keskmiselt 95%) vanuserühmas 15 – 49 aastat, mõnevõrra madalam on see vanemaealiste jalakäijate seas. Vanuserühmas 65+ kasutab jalgsi liigeldes mobiiltelefoni 79% vastanutest. Jalakäijana liigeldes kuulab muusikat, raadioprogramme vms 39% kõigist vastanutest, mis toob kaasa liikluses esinevate oluliste helide kuulmise vähenemise ja tähelepanu pideva häirimise võimaluse väga suure hulga jalakäijate puhul.

Jalgratturina kasutab mobiiltelefoni 34% jalgrattaga liiklejatest. Peamiselt räägitakse ja tehakse kõnesid. Tekstisõnumitega ja muu lugemisega seotud tegevustega tegeleb väiksem osa, 8 – 17% vastanutest. Rattaga sõites kuulatakse ka muusikat (raadioprogramme). 33% jalgratturitest teeb seda sageli ja 21% mõnikord.

2.2.4 MA ja PPA kergliiklejatele suunatud ennetusalane tegevus**Lastele suunatud ennetustegevused**

PPA poolt toetati lasteaedades läbi viidavat liikluskasvatust, mille raames jõuti ca 15 000 lasteaia lapseni. Kõikidele esimese klassi õpilastele viidi PPA poolt MA liiklusaabits ja PPA ohutusraamat, millega kaasnes võimalusel ka esimene ohutustund liikluse teemal. MA käis eelkooliealisi lapsi ja õpilasi koolitamas 40 korral, millega jõuti ca 1 300 lapseni. Koolitustel käsitleti jalakäija ohutust, nõudeid korras jalgrattale ja jalgratturi turvavarustusele ning sõidukis kaasreisija ohutust. Lääne regioonis viidi 2015. aastal uue mudelina läbi MA ja PPA ennetustöötajate ühiskoolitus, mis oma ülesehituselt on eriti sobivad väikestesse koolidesse, kus ühe päeva jooksul koolitati ära kõik kooliastmed ja lisaks toimus õpetajate 3 korda 45 min sisekoolitus.

¹⁵ Uuringuaruanne jalgrattaga liiklemise ohutuse kohta:

http://www.mnt.ee/public/Jalgrattaga_liiklemise_ohutus_2015_aruanne.pptx

¹⁶ Uuringuaruanne tähelepanu häirivate tegevuste kohta:

http://www.mnt.ee/public/Tahelepanematus_liikluses_2_etapp_2015_aruanne.pdf

MA osales üle Eesti kõigis "Kaitse end ja aita teist" (edaspidi KEAT) projekti laagrites (14), kus pakuti õpilastele võimalust panna oma oskused proovile jalgratta vigursõidus ja liiklusohutusalastes teadmistes. Liiklusohutuse simulaatorite abil said õpilased kogeda, kui oluline on turvavöö kinnitamine ja peatoe reguleerimine autos. KEAT on põhikooli õpilastele mõeldud koolitus, mis käsitleb pääste, politsei, maanteeameti ja esmaabi valdkonda. Koolitus lõppeb võistluspäevaga, kus korraldatakse üle teooriatundides õpitu, tehakse temaatilisi teatevõistlusi ja viiakse läbi muid lõbusaid tegevusi. Koolitusprogrammiga on võimalik liituda kõigil üldhariduskoolide 6. klassidel. Kokku sai KEAT laagrite tegevustest osa 2001 õpilast ja 278 õpetajat.

Septembri lõpus – oktoobri alguses viis MA läbi 8 – 13-aastastele lastele suunatud ülekäiguradade kampaania, mille keskne sõnum oli *„Stopp! Tõsta pilk telefonilt ja veendu auto peatumises. Vii teeületus uuele level’ile. Sinu elu pole arvutimäng.“* Kampaania märgatavus sihtgrupi seas oli väga hea – kampaaniaklippi jagati ja märgiti meeldivaks kampaaniaperioodil Facebookis ja Instagramis 130 000 korral.

Et populariseerida helkuri kandmist vanusegrupis 8 – 14 aastat algatati MA poolt konkurss eesti keelsete koolide 5. klasside noortele nähtavaks tegemise teemas (helkur, helkurvest, erksavärvilised riided, helkurniit, helkurkangas). Konkursi eesmärk oli kaasata õpilasi ja õpetajaid nähtavaks tegemise teemal enda kogukonna liikmeid märkama, neist hoolima ja sekkuma. Konkursiga liitus 35 kooli üle Eesti.

Oktoobrist novembrini vältas MA koostöö PÖFFi laste- ja noortefilmide alafestivaliga *„Just Film“*. Koostööprojekti sihtrühmaks olid 14 – 18 aastased noored enese nähtavaks tegemise ja laiemalt riskikäitumise teemadel. Festivali eel andsid MA ennetustöötajad liiklusalaseid koolitusi üle Eestiliselt kokku 6 koolis. Kuulajaskonnaks 5. – 9. klasside noored. Vastavalt koolide suurusele oli korraga auditooriumiks kuni 125 õpilast. 13. – 22. novembrini näidati Tallinna, Tartu, Kärdla, Pärnu, Paide ja Narva kinodes MA eriprogrammi, kuhu valitud filmid kõnelesid liiklusohutusest, riskide võtmisest ning tagajärgedest. Seansside eel viisid ennetustöötajad läbi helkurkatse, filmide järgselt toimusid vestlusringid liiklusohutuse teemadel. Ekspertidena olid kaasatud politsei, noortekeskuste, kolledžite, ajakirjanduse ja liiklusvaldkonna asjatundjad. Koostöös SEBE’ga jagati PÖFFi-bussides 1200 helkurit.

Olulisel kohal oli 2015. aastal koolide toetamine jalgrattaga liiklemise õpetamisel. MA alustas 2015. aasta kevadel projektiga *„Tasuta jalgratturikoolitus igale 10-aastasele lapsele“*, mis algas pilootprojektina koostöös Tartu Linnavalitsusega kolmes Tartu linna koolis, kus 2014/2015 õppeaastal jalgratturiõpet ei toimunud. 2015. aasta sügisest oli kõigil üldhariduskoolidel üle Eesti võimalik projektiga liituda. Kokku liitus projektiga 29 kooli ja liitumine 2015/2016 õppeaastaks jätkub jaanuaris 2016. 2015 aasta lõpust on jalgratturi koolituse toetuseks saadaval ka uus jalgratturi tööraamat. Lisaks on täiendavad materjalid jalgratturi koolituse läbiviijatele www.liikluskasvatus.ee lehel. Praktilist sõiduõpet koolides toetab MA koostööprojekt *„Vigurelemendid“*, mille tulemusena saab projektis osalev kool jalgrattaõpet toetavad õppevahendid.

PPA on käsitlenud jalgratta ohutusteemat 13 497 õpilasega loengute/koolituste, projektide (Rattad alla, Asjatundlik liikluses, Väike liikleja, Üheskoos turvalisema tuleviku nimel, Vigurivänt, Mini SOS, Liiklen teadlikult ja ohutult) ning ürituste (1. mai jalgrattaralli läbiviimine, eraldi jalgrattaohutuse päeva tegemine 14. mail, teema käsitlemine lastekaitsepäeval) raames. Lisaks kontrollis politsei jalgratturite turvavarustust ja jalgrataste tehnilist korrasolekut. Avastatud puudustest informeeriti lapsi ning võimaluse korral ka nende vanemaid ning õpetajaid. Jalgratta ohutusteemal on toetatud peamiselt 3. ja 4. klasse.

MA algatatud projekt „*Liikluskasvatuse õppevahend LIIKLUSVANKER – koolilt lasteaiale*“ aitab lastele tutvustada neile olulisi liiklusemärke ning luua läbimängimiseks põnevaid liiklussituatsioone. Kuna eelkooliealine laps õpib mängides, siis suudab laps just mängu kaudu kõige efektiivsemalt omandada oskusi ja teadmisi liikluses ohutult toimetulekuks nii jalakäijana kui jalgratturina. Mängukomplekti abil saab püstitada lasteaia õuealale näiteks väikese ajutise liiklusväljaku, kus harjutatakse õiget liikluskäitumist tänaval, tee ületamist, korratakse üle fooritulede tähendusi ja palju muud. 2015. aastal osales projektis 20 lasteaeda.

Õpetajatele suunatud koolitustegevused

Jätakuvalt pakkus MA õpetajatele lasterühma saatja koolituse, mille eesmärk on luua eeldused teadmiste ja praktiliste oskuste omandamiseks õpetajale lasterühma saatjana, ohutuks tegevuseks liikluses ning toetada õpetaja rolli teadvustamist liikluskasvatuse lõimimise protsessis. 2015. aastal viidi läbi 38 koolitust, milles osales kokku 571 õpetajat.

Selleks et tagada jalgrattakoolituste kvaliteet koolides viidi 2015. aastal Eesti suuremates linnades lisaks teoreetilistele õppepäevadele läbi ka praktilised õppepäevad, kus kokku osales ca 260 õpetajat. Jätakuvalt pakutakse ka õppematerjale jalgrattakoolituste läbiviimiseks koolides ja lasteaedades.

2015. aastal töötati MA poolt välja kaks tasuta koolitusmudelit (3 ja 6 akadeemilist tundi) koolieelsete lasteasutuste ja üldhariduskoolide õpetajatele. Sihtgrupiks on ühe haridusasutuse pedagoogid. Sisekoolituste eesmärgiks on toetada õpetajaid liikluskasvatuse tegevuste kavandamisel ja läbiviimisel lasteaedades ja koolides. 2015. aastal toimus 12 lasteaia sisekoolitus (224 õpetajale) ning 3 üldhariduskooli (42 õpetajale). Liiklusõppe toetuseks koolieelsetes lasteasutustes ja koolides tellis MA õpetajatele abimaterjaliks liiklusraamatud „*Kati ja Jeti*“ ning „*Kurjam ja Nurjam*“ tootis uue *Liiklusdoomino* ja *Liiklusmärkide komplekti*.

Üle-eestiliselt koolitusprogrammiga KEAT liitunud koolide õpetajatele viis MA läbi koolitused teemal „Õpilaste ettevalmistus KEATiks ning liikluskasvatuse läbiviimine koolis“, et toetada õpetajaid projektis osalevate õpilaste liiklusohutusalase ettevalmistuse tagamisel. Kokku toimus 14 koolituspäeva (osales kokku 201 õpetajat 163st koolist) üle Eesti, kus tutvustati põhikooli riikliku õppekava läbivate teemade tagasiside kogumise vahendit ning erinevaid meetodeid liikluskasvatusalaste tegevuste läbiviimiseks.

Täiskasvanud elanikkonnale suunatud ennetustegevused

Perioodil 28.09. – 13.12.2015 toimus sihtrühmale 18+ suunatud MA raadiokampaania „*Öööööööd on meil pikad*“ eesti- ja venekeelsetes ERR kanalites. Kuna statistika kohaselt kannavad helkurit harvemini mehed, alla 34-aastased, tallinlased, muukeelsed ja autoga liiklevad inimesed, siis korraldati isadepäeva nädalal üldkampaaniale lisaks meeste sihtrühmale suunatud minikampaania. Kampaania käigus jagati MA teenindusbüroodes ligi 11 000 helkurit. Kampaaniat toetasid printreklaamid „*Öööööööd on meil pikad. Kas sinu isal on helkur?*“ suuremates päeva- ja maakonna lehtedes. Isadepäeva tegevused tipnesid Aasta isa valimisega Estonia kontserdisaalis, kus Naisliidu president Siiri Oviir tõstis oma kõnes esile helkuriteema ning kõigile kontserdil osalenutele kingiti helkur (ca 800 inimest).

Selleks, et jõuda ka täiskasvanud jalgratturiteni on MA erinevatel avalikel üritustel üle Eesti koostööpartnerite abiga jaganud liiklusohutusalaseid teadmisi ja pakkunud kõikidele huvilistele võimalust oma teadmised proovile panna liikluste lahendamises ja vigurrajal. Kokku oli 2015. aastal selliseid üritusi 48. Lisaks telliti jalgratturi ohutust

suurendavat ja liiklusseaduse järgi kohustuslikku jalgratta lisavarustust ning jalgratturitele mõeldud helkurveste, et aidata nähtavamaks teha jalgrattureid, kes liiguvad pimedal ajal sõiduteel (sõidutee ääres).

Maakondlikel Päästeameti poolt korraldatud ohutuspäevadel ja muudel avalikel üritustel toimus MA sihipärane koolitustegevus sh õppesandid, katsed, laiem teavitustegevus ning individuaalne nõustamine, mis lähtusid ürituse, paikkonna ning hooaja eripäradest. Kokku osaleti 113 avalikul üritusel, kus liiklusalastes töötubades ja ennetustelgi tegevustes osales ca 24 000 inimest. PPA poolt käsitleti liiklusteemat 350 üritusel. Peamiselt oli fookuses helkuri ja jalgratta teemad, kokku jõuti liiklusennetusega 13 500 täiskasvanuni.

Liiklushariduse projektikonkursi kaudu toetas MA huvitavaid ja uuenduslikke ideid liikluskasvatuse läbiviimisel. Konkursile võisid esitada projekte eraisikud, haridusasutused, juriidilised isikud, seltsingud, mittetulundusühingud. Kokku laekus 2015. aastal kergliiklejatele suunatud projektitaotlusi 26, millest rahastati 12 kogumaksumusega 5 605 eurot.

2015. aastal toimus 11 Päästeameti poolt korraldatavat eakatele suunatud ohutuspäeva, kus MA poolt läbiviidud liiklusohutusalasest töötubades teavitati inimesi võimalikest liiklusohtudest ja korraldati vajalikud teemad (tee ületamine, enda nähtavaks tegemine jne). Kokku osales töötubades ligikaudu 1 200 eakat. PPA poolt viidi erinevates sotsiaal- ja päevakeskustes läbi eakate ohutuspäevi, mille raames käsitleti ühe teemana ka liikluse teemat.

MA korraldas 2015. aastal 38 koolitust ja liikluskohvikut eakatele kergliiklejatele rõhuasetusega suurematele linnadele (osales 1831 eakat). Koolitustel anti lühikärgeline ülevaade Eesti liiklusest ning maakonnas toimunud õnnetustest. Käsitlemist leidsid jalakäija ja jalgratturi põhilised liiklusreeglid ning tähtsamad 01.07.2011 kehtima hakanud liiklusseaduse muudatused. Tallinnas toimunud liikluskohvikute raames räägiti ohutust liiklemisest, vaadati liiklusajaloolist filmi, käsitleti konkreetsetes piirkonnas eakatega juhtunud liiklusõnnetusi ning arutati piirkonna liikluskeskkonna probleemseid kohti ning nende parendamise võimalust koos Tallinna Transpordiameti ja PPA töötajatega. Erinevaid liikluskeskkonna probleeme läbi arutades ja lahendusi otsides käsitleti ka levinuimaid liiklusohutusalasid vigu, mida eakad tavaliselt liikluses teevad.

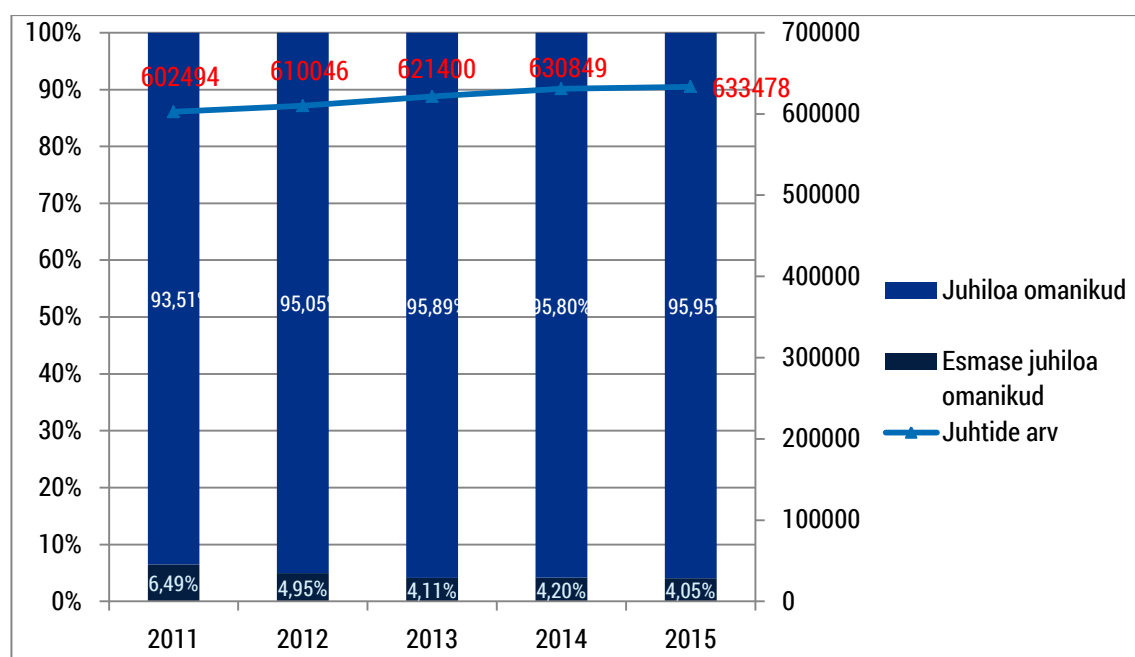
Lisaks viisid MA spetsialistid 2015. aastal 12 lastevanematele suunatud koolitust (855 lapsevanemat) ja 30 koolitust tööharjutusgruppidele (353 töötut).

2.3 Mootorsõidukijuhtide ja kaasreisijate ohutus

Antud osas käsitletakse mootorsõidukijuhtide ja nende kaasreisijate ohutust eelkõige liiklusõnnetuste ja käitumis- ja vaatlusuuringute põhjal. Lisaks on toodud juhiloa omanike statistika, mootorsõidukijuhtide poolt toimepandud rikkumised ja olulisemad 2015. aastal MA ja PPA poolt läbiviidud ennetustegevused.

2.3.1 Juhtimisõiguse omanikud aastatel 2011 – 2015¹⁷

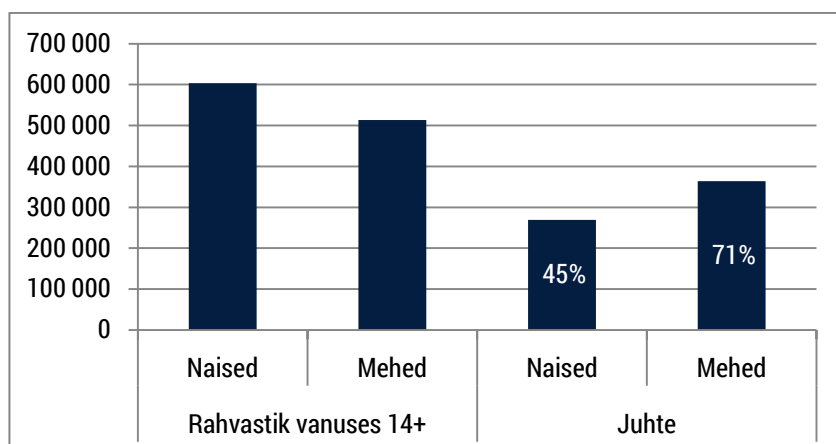
Juhtide arv on aastast 2011 stabiilselt kasvanud keskmiselt 1,5% aastas, kuid 2015. aastal kasv oluliselt aeglustus (+0,4%). 31.12.2015 seisuga on Eestis kokku ligikaudu 633 500 juhiloa omanikku, kellest ca 4% omavad esmaseid juhilube (vt tabel 2.3.1.1). Iga teine vanuses 14+ Eestis elav inimene võib juhtida mootorsõidukit.



Joonis – Juhtimisõiguse omanike arv aastatel 2011 – 2015

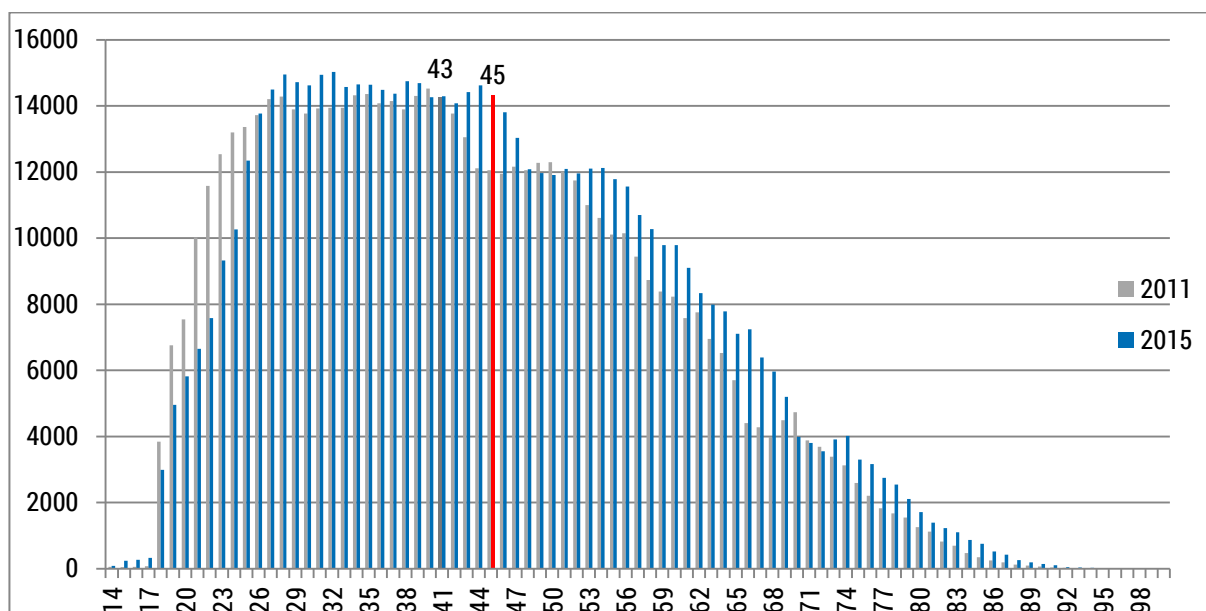
Juhiloaomanike sooline jaotus on rahvastiku soolisele jagunemisele vastupidine: 71% meestest vanuses 14+ omavad juhiluba, naiste hulgast aga vaid 45%.

¹⁷ Kõik juhtimisõigust puudutavad andmed on toodud 31. detsembri seisuga. Allpool esitatud andmed on toodud tabelis 2.3.1.1



Joonis – Rahvastiku ja juhiloo omanike jagunemine soo järgi aastal 2015¹⁸

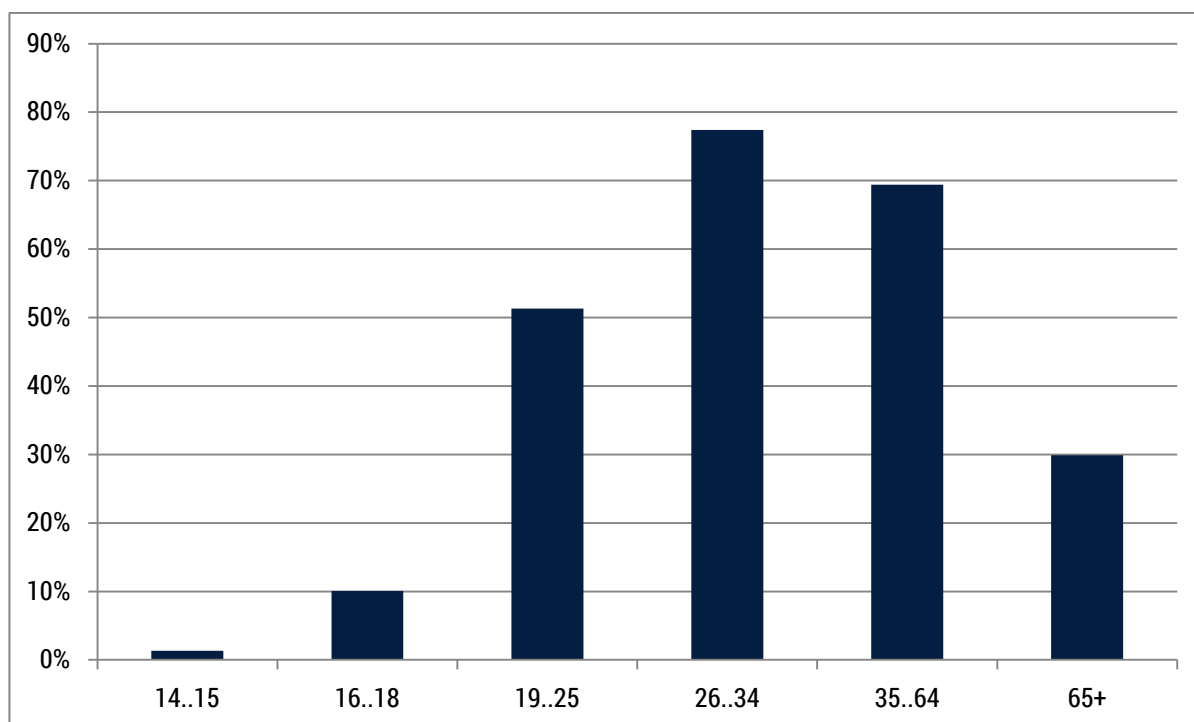
Sarnaselt rahvastiku vananemise üldtrendile ka juhilooomanike kaalutud keskmine vanus kasvab aastate lõikes: perioodil 2011 – 2015 on juhtide keskmine vanus suurenenud 43 aastalt 45 aastani.



Joonis – Juhtide vanuseline jaotus ja kaalutud keskmine vanus täisaastes aastatel 2011 ja 2015

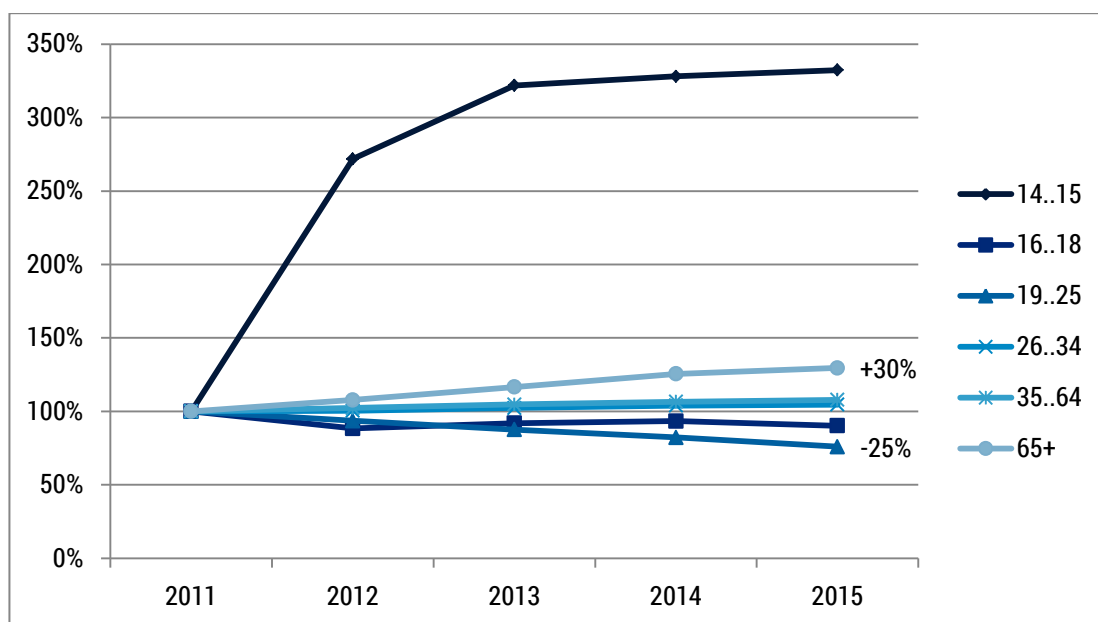
Aastast 2011 on eakate (vanuses 65+) juhtide arv kasvanud 30% võrra. Kuid tuleb märkida, et 2015. aasta lõpu seisuga on eakad juhid siiaamaani alaesindatud Eesti liikluses. Samas ülesindatud vanuserühmaks võib pidada 26 – 34-aastaseid, kelle hulgast ca 80% võivad sõidukit juhtida.

¹⁸Rahvastikunäitajad on prognoositud seisuga 1.01.2016. Juhiloaomanike arvud on toodud 31.12.2015 seisuga.



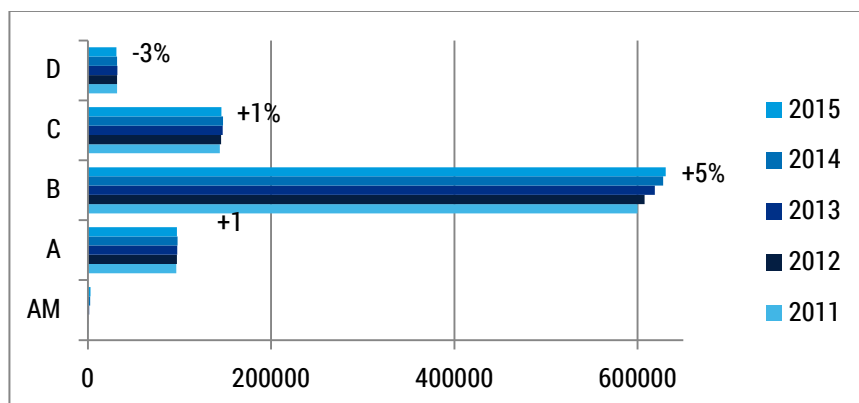
Joonis – Juhiloa omanike esindatus rahvastikus vanuse gruppide lõikes

Noorte (vanuses 16 – 25) juhiloa omanike arv on perioodil 2011 – 2015 vähenenud 25% võrra. 14 – 15-aastaste juhtimisõigust omavate teismeliste arvu hüppeline kasv on tingitud eelkõige 1.07.2011 kehtima hakanud Liiklusseadusest, mille kohaselt mopeedi juhtimiseks peab olema mopeedi või muu kategooria mootorsõiduki juhtimisõigust tõendav juhiluba. Selle vanuserühma esindajad (absoluutarvudes kokku 319 inimest 2015. aastalõpu seisuga) omavadki mopeedi (AM- kategooria) juhtimisõigust.

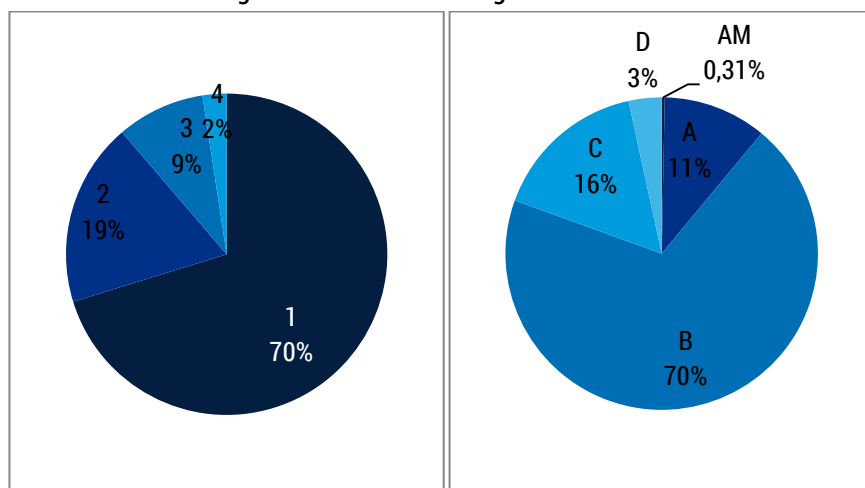


Joonis – Juhiloa omanike arvu muutus vanuse gruppide lõikes, 2011=100%

Juhtide üldarvu kasv aastatel 2011 – 2015 on tingitud eelkõige sõiduautojuhtide arvu kasvust (B-kategooria¹⁹ mootorsõiduki juhtimisõiguse omanikud). Võrreldes 2011. aastaga on veoautojuhtide (C-kategooria omanikud) ja mootorratturite (A-kategooria) arvu kasv tühine (ca 1%). Samas bussijuhte on võrreldes 2011. aastaga vähemaks jäänud 3%.



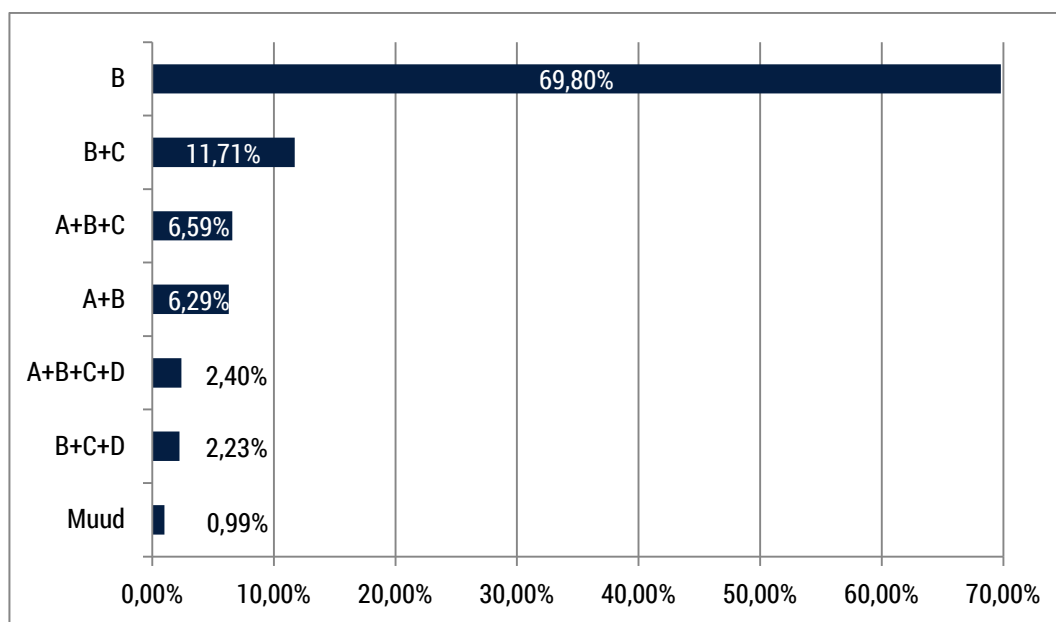
Joonis – Juhtimisõiguse omanike arv kategooriate lõikes aastatel 2011 – 2015



Joonis – Juhtimisõiguse omanike jaotus omistatud kategooriate lõikes

Enamik Eesti juhte omab ühe kategooria mootorsõiduki juhtimisõigust ja selleks on üldjuhul B-kategooria juhiluba (ca 70%), millega tohib sõiduautot juhtida. Nelja kategooria mootorsõiduki juhtimisõigust (A, B, C ja D) omab vaid 2% juhtidest.

¹⁹ Siin ja edasi on mootorsõidukite põhikategooriateks AM, A, B, C ja D. Põhikategooria mootorsõiduki juhtimisõiguse omanike hulgas on ka autorongide põhikategooriate ning mootorsõidukite ja autorongide alamkategooriate mootorsõiduki juhtimisõiguse omanikud. Nt B-kategooria koosneb B, BE, B1 ja B1E kategooria juhtimisõiguse omanikest.



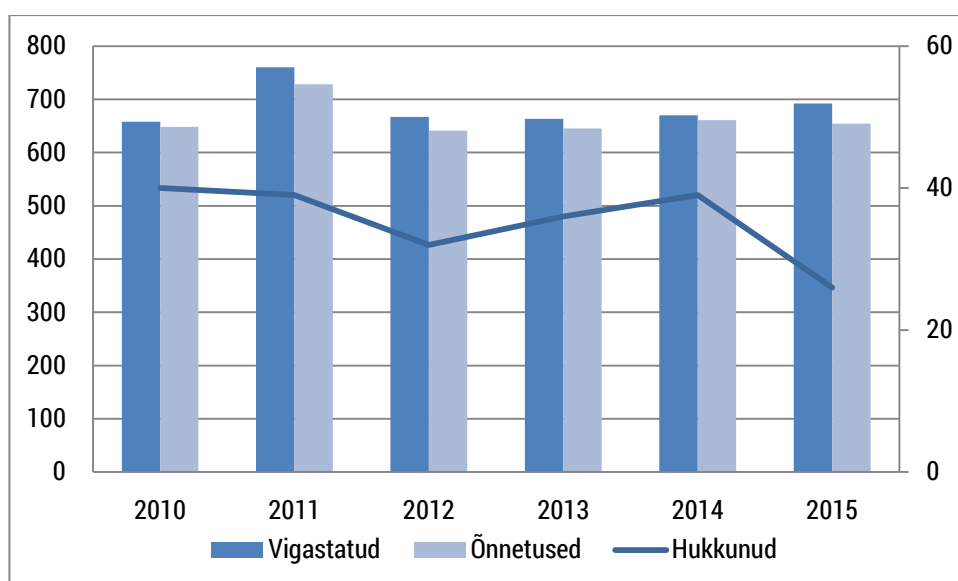
Joonis – Juhtimisõiguse omanike jaotus mootorsõidukite kategooriate ja nende kombinatsioonide lõikes.

Mitme omistatud kategooria juhtimisõiguse enamlevinud kombinatsiooniks on sõiduauto ja veoauto juhiloa (ca 12% juhtidest) ning mootorratta, sõidu- ja veoauto juhiloa (7%).

2.3.2 Mootorsõidukijuhtide ja kaasreisijate ohutus liikluses

Mootorsõidukijuhid

2015. aastal hukkus liiklusõnnetustes kokku 26 ja sai vigastada 692 mootorsõidukijuhti (vt tabel 2.3.2.1). Valdav enamik mootorsõidukijuhtidest juhtis sõiduautot (21 hukkunut ja 527 vigastatut) (vt tabel 2.3.2.2). Mootorrattureid ja mopeedijuhte hukkus 3 ja sai vigastada 131, veoki- ja bussijuhte hukkus 1 ja sai vigastada 18.



Joonis – Liiklusõnnetustes hukkunud ja vigastatud mootorsõidukijuhid

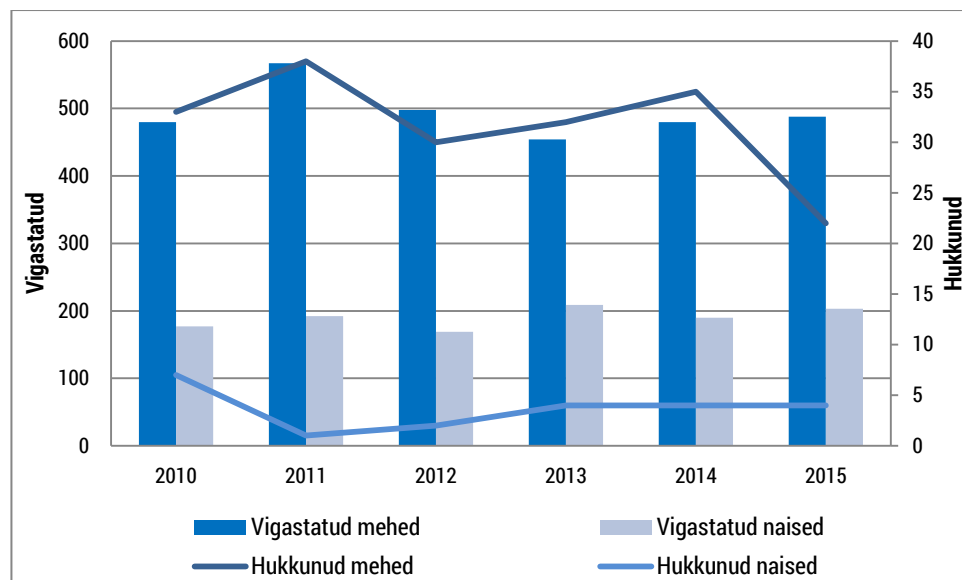
Võrreldes varasemate aastatega olulisi muutuseid toimunud ei ole. Kõige rohkem hukkus 2015. aastal mootorsõidukijuhte Pärnu maakonnas väljaspool Pärnu linna (6), Lääne-Viru maakonnas ja Harju maakonnas väljaspool Tallinna linna (3). Suuremates linnades hukkus kokku 5 inimest, neist Tallinnas 2. Ühtegi mootorsõidukijuhti ei hukkunud Hiiu, Järva, Lääne, Põlva, Saare ja Valga maakonnas (vt tabel 2.3.2.3).

Kõige rohkem sai mootorsõidukijuhte vigastada Tallinnas (175), Harju maakonnas väljaspool Tallinna linna (120) ja Tartu maakonnas väljaspool Tartu linna (54). Kõige vähem registreeriti mootorsõidukijuhtide vigastusi Hiiumaal (4). Tartus, Pärnus ja Narvas sai vigastada kokku 45 mootorsõidukijuhti.

Ligikaudu kolmandik 2015. aastal hukkunud mootorsõidukijuhtidest sai surma asulasisestel teedel. Vigastatutest sattus 48% õnnetusse samuti asulasisestel teedel (vt tabel 2.3.2.4). Viimastel aastatel on kannatadasaanud mootorsõidukijuhtide arv vähenenud põhimaanteedel juhtunud õnnetustes. Kui veel aastal 2010 sai põhimaanteedel kannatada 184 mootorsõidukijuhti, siis 2015. aastal 132. Riigiteedel registreeriti 2015. aastal 55% kõigist kannatada saanud mootorsõidukijuhtidest (vt tabel 2.3.2.5).

6 hukkunud mootorsõidukijuhti ja 185 vigastatut sattusid õnnetusse pimedal ajal, sealjuures 4 hukkunut ja 109 vigastatut teedel, kus tänavavalgustus puudus (vt tabel 2.3.2.6). Raskemate tagajärgedega õnnetused leiavad aset kevadel ja suveperioodil. 2015. aastal hukkus ajavahemikul märtsist augustini 18 ja sai vigastada 401 mootorsõidukijuhti (vt tabel 2.3.2.7). Nädalapäevade osas suuri erinevusi ei ole. Kannatanute arv on suurem pealelõunasel ajal ja õhtusel tipptunnil (vt tabelid 2.3.2.8 ja 2.3.2.9).

85% hukkunud mootorsõidukijuhtidest ja 70% vigastatutest on mehed (vt tabel 2.3.2.10).

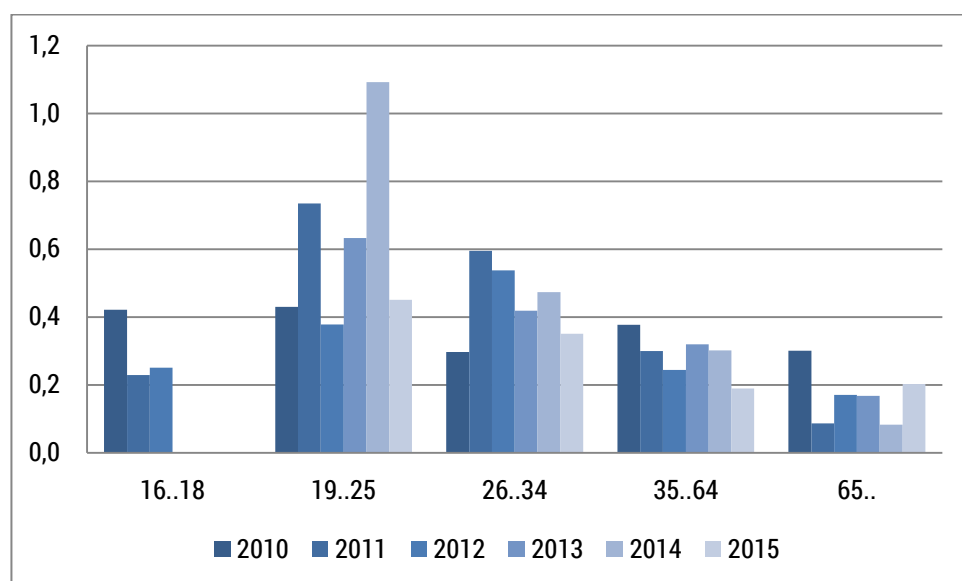


Joonis – Hukkunud ja vigastatud mootorsõidukijuhtide sooline jaotus

81% hukkunud mootorsõidukijuhtidest ja 76% vigastatutest juhtis sõiduautot. 90% vigastadasaanud sõiduautojuhtidest ja 48% hukkunutest olid turvavöö kinnitanud. Need näitajad oluliselt muutunud ei ole (vt tabel 2.3.2.11).

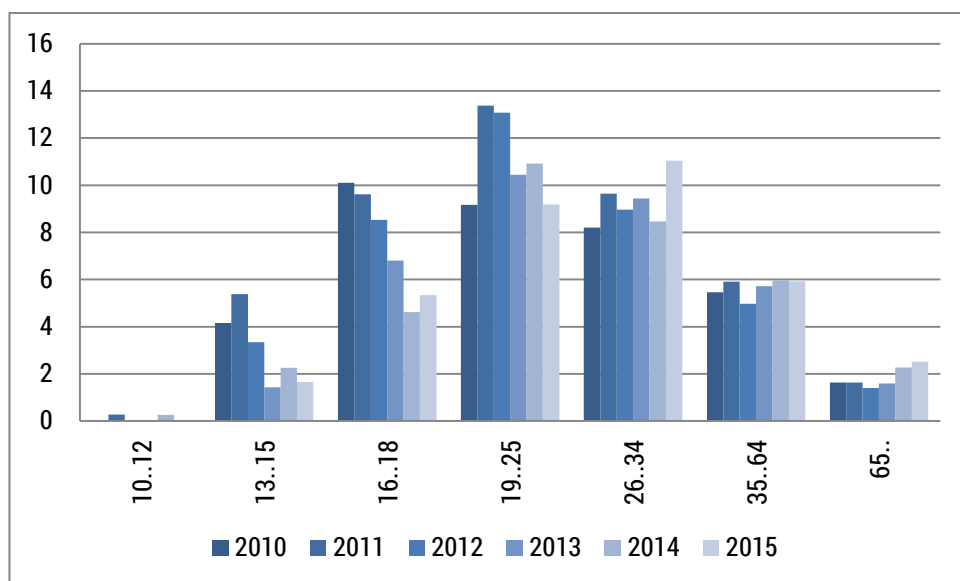
Lõviosa sellistest õnnetustest, kus sõiduautojuhid kannatada saavad, on sõiduautode kokkupõrked teiste sõiduautodega või ühesõidukiõnnetused (vt tabel 2.3.2.12). Märkimisväärne osa ehk 40% õnnetustest on sõiduautode kokkupõrked jalakäijate või jalgratturitega, neis reeglina sõiduautojuht ise kannatada ei saa. Võrreldes varasemate aastatega on vähenenud juhtumid, kus kokku põrkavad sõiduauto ja mopeed. Kui aastatel 2010 – 2011 registreeriti sõiduautode ja mopeedide kokkupõrkeid aastas 40 – 45, siis aastatel 2013 – 2015 juhtus selliseid õnnetusi aastas 19 – 23 (vt tabel 2.3.2.13).

Suurim risk õnnetuses ise tervisekahjustusi saada on jätkuvalt noortel ja algajatel juhtidel vanuses 19 – 34. Kuigi päris algajate, 19 – 25-aastaste juhtide osalus rasketes õnnetustes on viimastel aastatel järjepidevalt vähenenud, tuleneb see pigem demograafilistest muutustest ja mitte niivõrd nende endi teadlikkuse ja käitumise paranemisest.



Joonis - Hukkunud mootorsõidukijuhid 10 tuhande elaniku kohta vanusegruppide lõikes

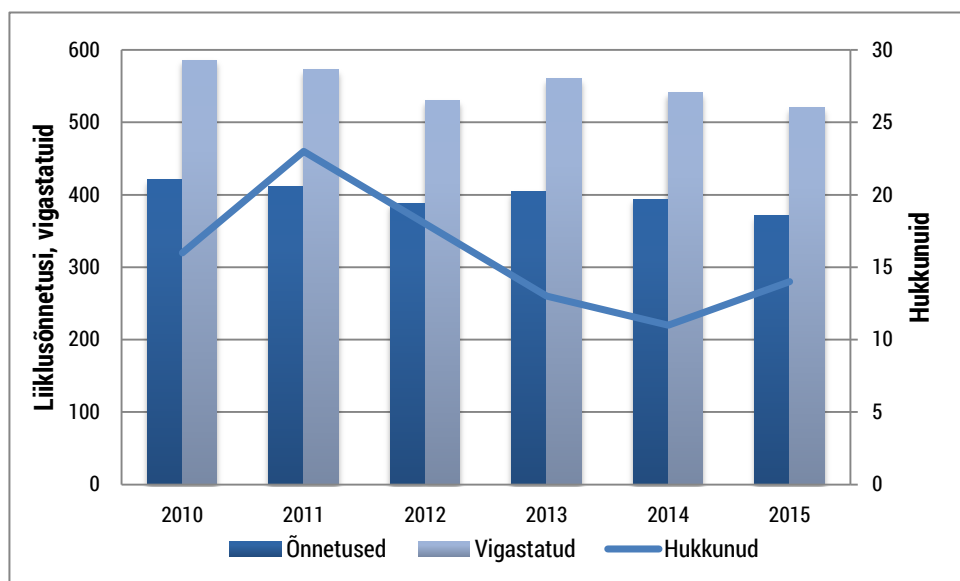
Kui sõiduautojuhtide ja mootorratturite kannatada saamise risk on kõrgeim vanuses 26 – 34, veidi madalam vanusegrupis 19 – 25 ja oluliselt madalam teistes vanusegruppides, siis mopeedijuhtidel on oht suurem vanusegrupis 13 – 15. 2015. aastal kandsid nõuetekohaselt kinnitatud kiivrit 80% vigastada saanud mopeedijuhtidest ja 97% mootorratturitest.



Joonis – Vigastatud mootorsõidukijuhid 10 000elaniku kohta vanusegruppide lõikes

Kaasreisijad

2015. aastal hukkus 14 ja sai vigastada 521 sõidukis kaasreisijat, valdavalt sõiduautos (vt tabel 2.3.2.14).

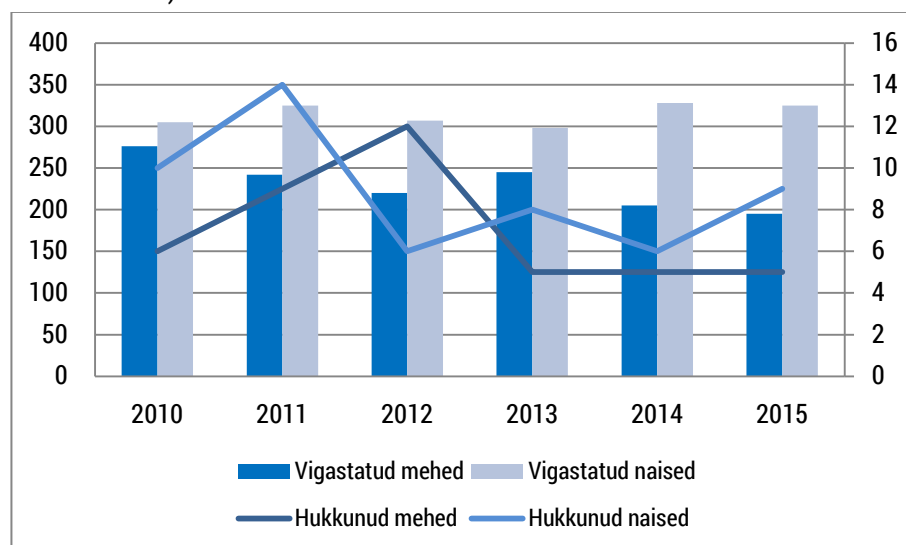


Joonis – Liiklusõnnetused, kus hukkus ja/või sai viga kaasreisija(d)

Kõige rohkem hukkus kaasreisijaid 2015. aastal Harju maakonnas väljaspool Tallinna linna (5) ja Tartu maakonnas väljaspool Tartu linna (3). Tallinnas hukkus 1 kaasreisija, teistes suuremates linnades hukkunuid polnud. Vigastatud kaasreisijaid registreeriti enam Tallinnas (153) ja Harjumaal (70) (vt tabel 2.3.2.15).

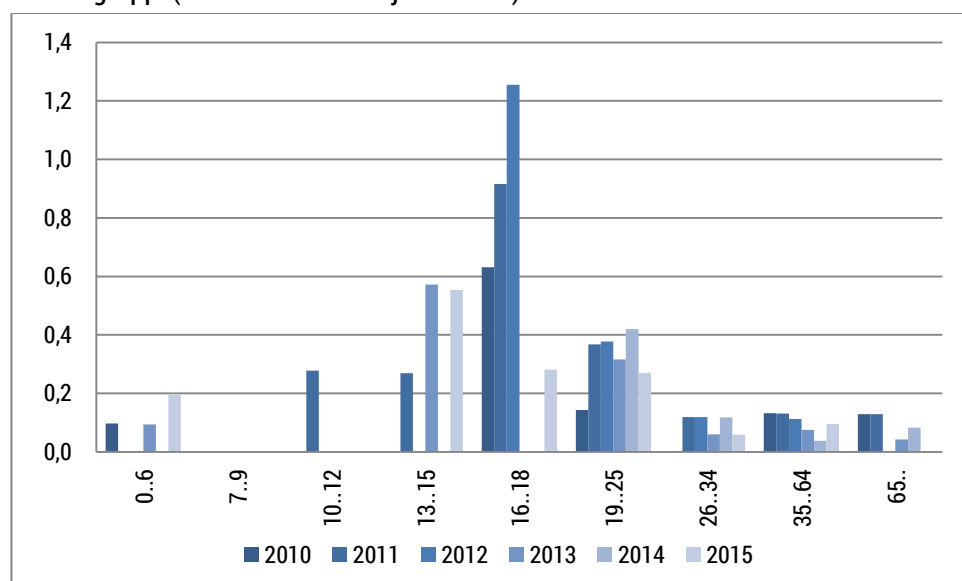
Ligikaudu pooled vigastada saanud kaasreisijatest ja 85% hukkunutest sattusid liiklusõnnetusse asulavälistel teedel (vt tabel 2.3.2.15). Pikema perioodi jooksul on vähenenud vigastuste arv asulavälistel teedel ja kasvanud asulasisestel ristmikel. Märkimisväärne osa vigastatutest viibis õnnetuse hetkel linnaliinibussis, eelkõige Tallinnas.

Kannatada saanud kaasreisijatest 5 hukkunut ja 195 vigastatud olid mehed, 9 hukkunut ja 325 vigastatud naised (vt tabel 2.3.2.16).

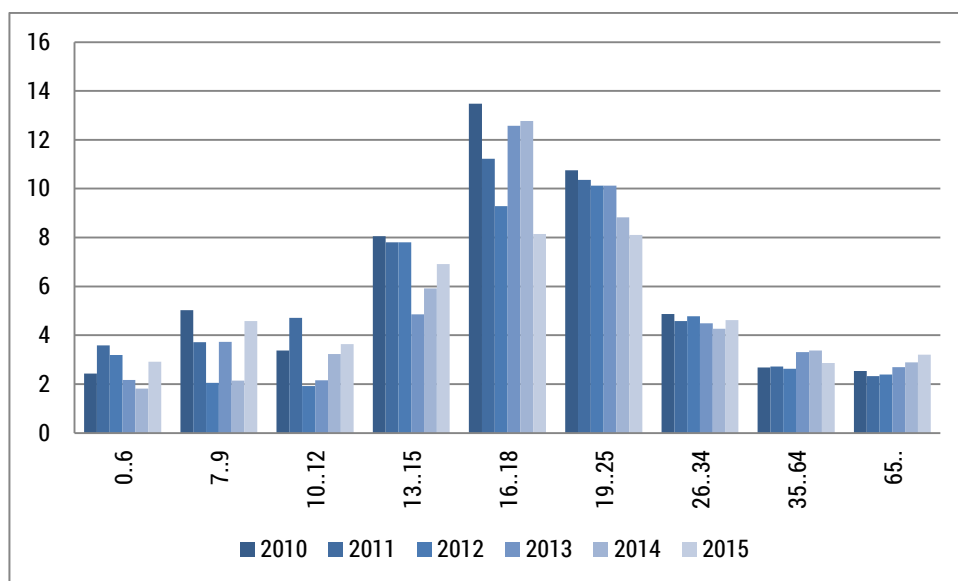


Joonis – Hukkunud ja vigastatud kaasreisijate sooline jaotus

Suurim risk õnnetuses sõitjana kannatada saada on jätkuvalt noortel, 16 – 25-aastastel sõitjatel, kuigi see arv on võrreldes varasemate aastatega vähenenud. Peaaegu iga neljas kannatada saanud kaasreisija kuulus sellesse vanusegruppi (vt tabelid 2.3.2.17 ja 2.3.2.18).



Joonis – Hukkunud kaasreisijad 10 000 elaniku kohta vanusegruppide lõikes



Joonis – Vigastatud kaasreisijad 10 000 elaniku kohta vanusegruppide lõikes

2.3.3 Mootorsõidukijuhtide liiklusrikkumised

2015. aastal moodustasid kiiruse ületamised 43%, mootorsõiduki juhtimine alkoholi mõju all 5% ja turvavarustuse mittekasutamine 6% kõigist liiklusreeglite eiramistest. Põhjalik ülevaade kiiruse ületamise, alkoholi mõju all sõiduki juhtimise ja turvavöö kasutamisega seotud rikkumistest saab lugeda [riskikäitumise peatükis](#).

Mootorsõidukijuhi rikkumisi²⁰ oli 2015. aastal 5% võrra rohkem kui 2014. aastal. Juhi poolt ristmikule või jalakäijate ülekäigurajale sõitmist foori keelava tule ajal²¹ avastati 1 948 võrra enam kui aasta varem. Narvas, Tartus ja Pärnus on rikkumised vähenenud. Kui Tallinnas suurenes avastamine 38% võrra, siis Narvas, Pärnus ja Tartus oli märkimisväärne vähenemine.

Kõigist inimkannatanutega liiklusõnnetustest moodustasid 2015. aastal tagant otsasõidud 9%, milles hukkus 6% (neli inimest) ja sai vigastada 9,5% kõigist inimkannatanutest. Vaatamata sellele ei ole nõutava pikivahe mittehoidmise eest 2015 ja eelnevatel aastatel kedagi karistatud.

2015 aastal karistati 1 444 (2014. aastal 840) juhti mobiiltelefoni kasutamise nõude eiramise eest.

Tehnokontrolli mitteläbinud sõiduki juhtimised²² moodustavad 5% liiklusnõuete eiramistest ja jäi 2014 aastaga samale tasemele. Väärteona menetletud varalise kahju või ettevaatamatusest tervisekahjustuse tekitamisega seotud liiklusõnnetuste²³ arv suurenes 329 võrra. Sõidumeeriku või juhi kaardi kasutamise nõuete²⁴ mittetäitmise ja registreerimata mootorsõiduki juhtimiste avastamine²⁵ suurenes vastavalt 352 ja 212 võrra.

²⁰ Liiklusseaduse § 242

²¹ Liiklusseaduse § 221

²² Liiklusseaduse § 207

²³ Liiklusseaduse § 223

Rikkumisi seoses mootorratturi kohustusega kanda mootorrattaga ja mopeediga sõitmisel motokiivrit²⁶ oli 2015. aastal üle saja ning see on aastate lõikes vähenenud.

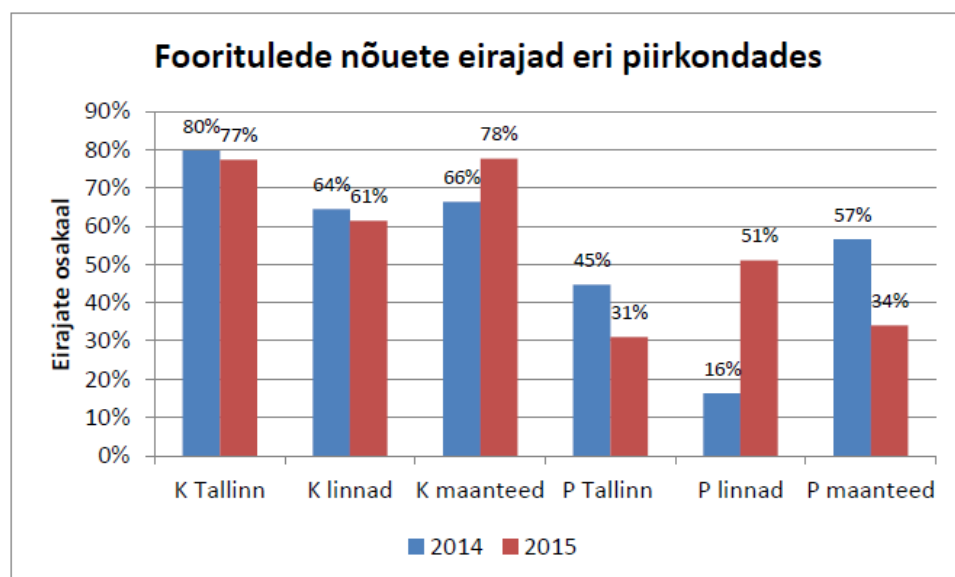
2.3.4 Mootorsõidukijuhtide hoiakute ja käitumise muutused

Allpool on toodud ülevaade mootorsõidukijuhtide hoiakutest ja käitumisest küsitlus- ja vaatlusuuringute põhjal. Mootorsõidukijuhtide hoiakud suurima lubatud sõidukiiruse ületamise, turvavöö ja lapse turvavarustuse kasutamise ja joobeseisundis sõidukijuhtimise suhtes on toodud [riskikäitumise peatükis](#).

Mootorsõidukijuhtide poolt keelava fooritule eiramine²⁷

Kollase tule nõuete ignoreerimine on Eesti liikluses jätkuvalt probleem. Juhid, kellel oli valik, kas läbida ristmik punase tule ajal või jääda seisma, eirasid fooritule nõudeid 34% juhtudel. Juhid, kellel oli valik, kas läbida ristmik kollase tule ajal või jääda seisma, eirasid fooritule nõudeid 75% juhtudel.

2015. aastal eirati punase tule nõudeid protsentuaalselt kõige rohkem linnades (v.a. Tallinnas), kollase tule ajal ristmikule sõitjaid oli aga kõige rohkem Tallinnas ja maanteedel. Kokkuvõttes jäi 2015. aastal võrreldes 2014. aastaga kollase tulega ristmikule sõitjate osakaal samaks ning punase tule nõuete eirajate osakaal vähenes 8%.



Joonis – Fooritulede nõuete eirajad mootorsõidukijuhid vaatlusuuringu põhjal

12-aastase vaatlusperioodi ulatuses on mootorsõidukijuhtide poolt punase tule nõuetest kinnipidamise trend jäänud üldjoones muutumatuks, paranemine on toimunud vaid ca 1% ulatuses.

Suunamärguande näitamise kohustuse eiramine²⁸

²⁴ Liiklusseaduse § 217

²⁵ Liiklusseaduse § 203

²⁶ Liiklusseaduse § 30 ja § 33 lõige 4

²⁷ Liikluskäitumise vaatlusuuring http://www.mnt.ee/public/Liikluskaitumise_monitooring_2015.pdf

Keskmine suunatud kasutamise nõuete eirajate osakaal moodustas 2015. aastal 32%. Eirajate osakaal Tallinnas oli 27%, teistes linnades 33% ning maanteedel 36%. 2014. aastaga võrreldes on suunatud kasutamine Tallinnas ja teistes linnades jäänud samale tasemele, maanteedel on eirajate osakaal kasvanud 5%.

Suunatud kasutamist on vaadeldud alates 2001. aastast. 14-aastase vaatlusperioodi ulatuses on suunamärguande näitamine keskmiselt 6% halvenenud.

Tähelepanu häirivad tegevused autot juhtides²⁹

Autot juhtides kasutab telefoni 71% sõidukijuhtidest ning 29% seda enda sõnul ei tee. Mõnikord kasutab telefoni 59% ja sageli 12% juhtidest. Hinnanguliselt väga kõrge on käeshoitava telefoni kasutamine autot juhtides, mis liiklusseaduse järgi on keelatud. Kui käedvaba seadet kasutab alati või mõnikord 56% mobiiltelefoni kasutavatest mootorsõidukijuhtidest, siis käes hoiab telefoni 40% juhtidest.

Positiivne on see, et juhid üldiselt püüavad vältida mobiiltelefoni kasutamist roolis olles (87%). 60% juhtidest arvab, et telefoni kasutamine auto juhtimise ajal pole üldise arvamuse kohaselt aktsepteeritav. 46% vastanud juhtidest nõustus täielikult väitega, et ta võiks telefoni roolis olles ka üldse mitte kasutada. Kaasreisijana sooviks 76% Eesti elanikest, et juht keskenduks sõidu ajal liiklusele ega räägiks telefoniga.

Väitega, et telefoni kasutamine auto juhtimise ajal on ohtlik, nõustus täielikult 56% kõigist liiklejatest. 49% sõidukijuhtidest tunnistab, et sõidu ajal telefonihelina kuulmine hajutab nende tähelepanu.

Mootorratturite hoiakud ja käitumine³⁰

Enamik uuringule vastanud mootorratturitest on pikaajalise sõidukijuhi staažiga, kelle aastane läbisõit mootorrattal on küllaltki kõrge (ca 3000-5000 km). Praktiliselt igapäevaselt sõidab mootorrattaga suveperioodil veidi enam kui kolmandik ratturitest. Umbes iga kümnes rattur on pigem harva-sõitja. Talveperioodil kasutatakse kahe rattalist mootorsõidukit üsna vähe – osakaal kogu liiklemisest vaid 2%. Kõige suurema osakaaluga on vaba aja veetmisega seotud sõidud ja pendelliiklus kodu ja töökoha/kooli vahel. Enamikul ajast sõidetakse üksinda.

63% mootorratturitest sõidab lisaks veel autoga. Võrreldes mootorrattal läbitud maaga, on autoga läbitud keskmine distants loomulikult pikem – aastas keskmiselt üle 10 000 km. Seega võib öelda, et enamike vastanute puhul on tegemist liikluses väga kogenud sõitjatega.

Ennast üsna teadlikuks või väga teadlikuks motoohutuse suhtes peab ca 3/4 mootorratturitest. Iga kümnes mootorrattur on sattunud viimase aasta jooksul õnnetusjuhtumisse. Noorimas sihtgrupis (kuni 24 a) on viimase aasta jooksul õnnetustesse sattunud pea iga neljas (23%) kahe rattalisel mootorsõidukil liikleja.

Peamine infrastruktuuriprobleem mootorratturite jaoks on teepinnas olevad ja ohtlikud ebatasasused. Keskmisest enam on teepinna ebatasasusi põhiprobleemina välja toonud Tallinna ratturid (62%) ja vähem Lõuna-Eesti ratturid

²⁸ Liikluskäitumise vaatlusuuring http://www.mnt.ee/public/Liikluskaitumise_monitooring_2015.pdf

²⁹ Uuringuaruanne tähelepanu häirivate tegevuste kohta
http://www.mnt.ee/public/Tahelepanematus_liikluses_2_etapp_2015_aruanne.pdf

³⁰ Uuringuaruanne mootorrattaga liiklemise kohta http://www.mnt.ee/public/Mootorratturid_Aruanne_2015.pdf

(37%). Põhja-, Lääne- ja Lõuna-Eesti ratturid on keskmisest enam probleemina välja toonud teede halbu pinnakatteid (halb materjal, libisemisoht jms).

Enamik mootorratturitest küll tajub, et mootorrattal liiklemisega kaasnevad riskid ja ohud, kuid vaid ca kolmandik neist peab kindlasti vajalikuks väga põhjaliku koolituse läbimist enne mootorrattaga sõitma hakkamist. Seejuures on see määr kõige madalam (9%) kõige nooremas vanusegrupis, kus aga õnnetustesse sattumine on omakorda kõige kõrgem.

On positiivne, et peaaegu kõik mootorratturid on saanud aru kiivri vajalikkusest – kaitseriietusest kasutataksegi kõige enam kiivrit (integreeritud) ja kindaid (mõlemat 98% vastanutest), samuti kannab valdav enamik küsitletutest ka spetsiaalsete kaitsmetega jakke (84%), pükse (78%) ja saapaid (76%). Ilma kaitsmeteta riietuse kandjaid on vähe.

2.3.5 MA ja PPA mootorsõidukijuhtidele suunatud ennetusalane tegevus

Noortele suunatud ennetustegevused

Nagu eelnevalt on välja toodud, üheks oluliseks riskigrupiks on noored, kellega juhtuvad õnnetused on sageli väga raskete tagajärgedega. Seetõttu on MA viimastel aastatel ennetava meetmena tellinud sihipäraseid koolitusi noortele ja noortele juhtidele. Üldisemaid noorte riskikäitumisi ning ohutumaid käitumismudeleid käsitlevad üldhariduskoolide 9. klassidele suunatud koolitused „Georg ja Kaspar“ ning „Viimane piknik“. 2015. aastal viidi läbi 110 koolitust, kus osales kokku 4 880 õpilast.

Koolitus „Selge pilt“ on suunatud pigem noorele juhile ning alkoholi joobes sõitmise ennetusele gümnaasiumiealistele noortele. Gümnaasiumi- ja kutsekooliõpilastele toimus koostöös PPA-ga 82 sellist koolitust, milles osales kokku 1 752 õpilast. Lõuna-Eestis toimus koostöös Päästeametiga ning Eesti Punase Ristiga koolitusprojekt „Iga üks turvaliselt 12. klassi“, mille käigus viidi läbi koolides veeohutuse, liiklusohutuse ja esmaabi koolitused. 12 koolitusel osales kokku 341 õpilast. Projekti lõpus toimusid kokkuvõtavad praktilised ohutuspäevad.

Liiklushariduse toetamine

MA korraldas autokoolide õpetajatele suunatud liiklushariduskonverentsi *Mootorsõidukijuhi väljaõppe roll liiklusohutuses*. Konverentsil jagati mootorsõidukijuhi väljaõppe rahvusvahelisi kogemusi ning infot muudatuste kohta Eesti seadusandluses. Samuti räägiti erinevatest pedagoogilistest õpikäsitlemistest, andragoogi oskustest ning täiskasvanu koolitamise eripäradest. Lisaks sisuprogrammile oli konverentsil ka messiala, kus tutvustati praktilisi võimalusi mootorsõidukijuhi väljaõppe rikastamiseks. Konverentsil osales ca 150 teooria- ja sõiduõpetajat üle Eesti.

14. juunil toimus mootorrattaühingu WIMA Estonia eestvedamisel ja MA toetusel tasuta ohutu grupisõidupäev naismootorratturitele. Koolituspäeva ja ühise sõiduga sooviti jagada turvalise grupisõidu kogemusi ning anda teistele liiklejatele märku, et ilmade soojenedes on teedel taas kahe rattalised. Koolituse osas räägiti ja jagati teadmisi liiklusolukorrast ning ohutust grupis sõitmisest.

Elanikkonna üldisest vananemisest tulenevalt on inimesed pikemat aega aktiivsed ja töövõimelised ning elukvaliteedi hoidmiseks suureneb nende liikumisvajadus. See toob kaasa ka eakate sõidukijuhtide osakaalu kasvu igapäevases liikluses. Autokoolide õpetajatele tellis MA 2015. aastal TLÜ Haapsalu Kolledžilt täiendkoolituse „Kuidas õpetada eakat

mootorsõidukijuhti?“, kus osales 23 mootorsõidukijuhi koolitajat ning koolituskursuse käigus toimus ka infopäev perearstidele, millel osales 13 inimest.

Täiskasvanud elanikkonnale suunatud ennetustegevused

Perioodil 20. aprill – 17. mai viidi läbi kahe rattaliste ohutuse teemaline MA korduskampaania „Märka mind“. Kampaania eesmärgiks oli vähendada liiklusõnnetusjuhtumeid autojuhtide ning mootorratturite ning teiste kahe rattaliste sõidukite juhtide osalusel ning juhtida eelkõige autojuhtide tähelepanu sellele, et liikluses on esindatud ka kahe rattaliste sõidukitega liiklejad - mootorratturid, mopeedijuhid ja jalgratturid. Samuti ärgitada kahe rattalisi liiklejaid end liikluses paremini nähtavaks tegema.

25. maist – 28. juunini toimus „Sõber ei lase purjus sõpra rooli“ korduskampaania. Tuginedes liiklusõnnetuste statistikale, olid kampaania sihtrühmaks 18 – 25-aastased noored. Teavituse eesmärkideks olid joobes juhtimise probleemile tähelepanu tõmbamine, inimeste teadlikkuse tõstmine ohutuse osas, sotsiaalsete normide kujundamine.

PPA käivitas 2015. aastal pilootprojekti, mille eesmärgiks oli mõjutada staažikaid juhte mitte istuma sõidukirooli alkoholi tarbinuna. Selleks pakuti politsei poolt alkoholi tarvitanud sõidukijuhtidele võimalust minna järelkoolitusele. Järelkoolituses osalemisega pidid sõidukijuhid ise vabatahtlikult nõus olema ja sellega nõustumisel vähendas politseinik talle määratavat karistuse määra. Pilootprojekti valiti välja kuus maakonda (Põlva, Võru, Jõgeva, Valga, Tartu ja Viljandi), kus statistika kohaselt sõiduki juhtimine alkoholi tarvitatusena oli enamlevinud. Politsei valis projektis osalemiseks välja 469 inimest, kellest järelkoolitusse suunati 293. Koolituse läbis edukalt 270 inimest, kellest enamik olid mehed (naisi oli vaid 9%). Moodustati ka kontrollgrupp inimestest, kes erinevatel põhjustel ei soovinud projektis osaleda. Projekt lõppes 2015. aasta detsembris. Selle tulemusi ja politsei statistikat analüüsides võib öelda, et järelkoolituse läbinutel vähenesid oluliselt kokkupuuted politseiga ning neid tabati alkoholi tarvitatusena sõidukiroolist oluliselt vähem. Kui koolituse läbinutest puutus pärast projekti politseiga kokku viiendik juhte, siis kontrollgrupist kaks kolmandikku juhte. Vaid 4% koolituse läbinutest tabati uuesti alkoholi tarbinuna sõiduki roolist, samal ajal kui kontrollgrupist tabati uuesti 25%.

Vahemikus 20. juulist – 16. augustini toimunud kampaania „Ole inimene! Jälgi piirkiirust.“ fookuses oli piirkiiruse järgimise vajalikkus. Inimeseks olemisele keskendunud sõnumi abil näidati liigse kiirustamise mõttetust ja kommuniqueeriti rahuliku sõidustiili hüvesid: väiksem närvi- ja kütusekulu. Kampaania sihtrühmaks olid tööl käivad 25 – 45-aastased igapäevaselt sõidukit juhtivad liiklejad, kes moodustavadki liikluses kriitilise massi.

Esmakordselt pöörati Eestis kampaaniaga tähelepanu kõrvalistele tegevustele autoroolis (mobiiliga rääkimine, nutiseadmete kasutamine, söömine – joomine, suitsetamine) ja nende mõjule juhi tähelepanelikkusele. Kampaania „Kui juhid, siis juhi“ toimus vahemikus 24. august – 27. september. Kampaania eesmärgiks oli teadvustada, millist turvariski kõrvalised tegevused liikluses põhjustavad, muuta sihtrühma käitumist ja hoiakuid ning vähendada sõidukijuhi tähelepanu hajumisest põhjustatud liiklusõnnetuste, neis vigasaanute ja hukkunute arvu.

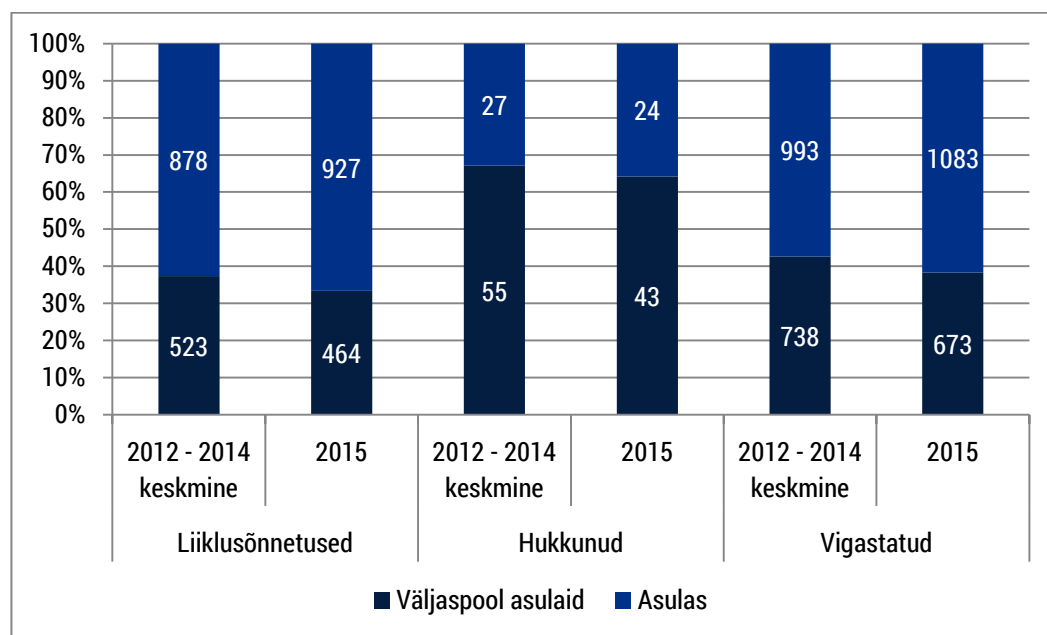
MA korraldas 2015. aastal Tallinnas, Tartus ja Pärnus eakatele mootorsõidukijuhtidele suunatud kaheosalised liikluskoolitused, kus osales kokku 57 juhti. Õppeprogramm koosnes teoreetilisest osast ja sõidutundidest. Teoreetilises osas anti ülevaate liiklusolukorrast Eestis, räägiti liiklusõnnetuste põhjustest, suurematest muudatustest liikluseaduses, igapäevastest sõitudest ja riskidest. Samuti andis koolitusel perearst läbilõike eaka autojuhi riski hindamise testist, juhtimisvõimekust mõjutavatest haigusest, reageerimiskiiruse lähtuvalt vanusest,

tähelepanust, ravimite kõrvalnähtudest ja nende ebasoodsast koostoimest juhtimise seisukohalt. Praktilises osas toimusid individuaalsed sõidutunnid osalejatega.

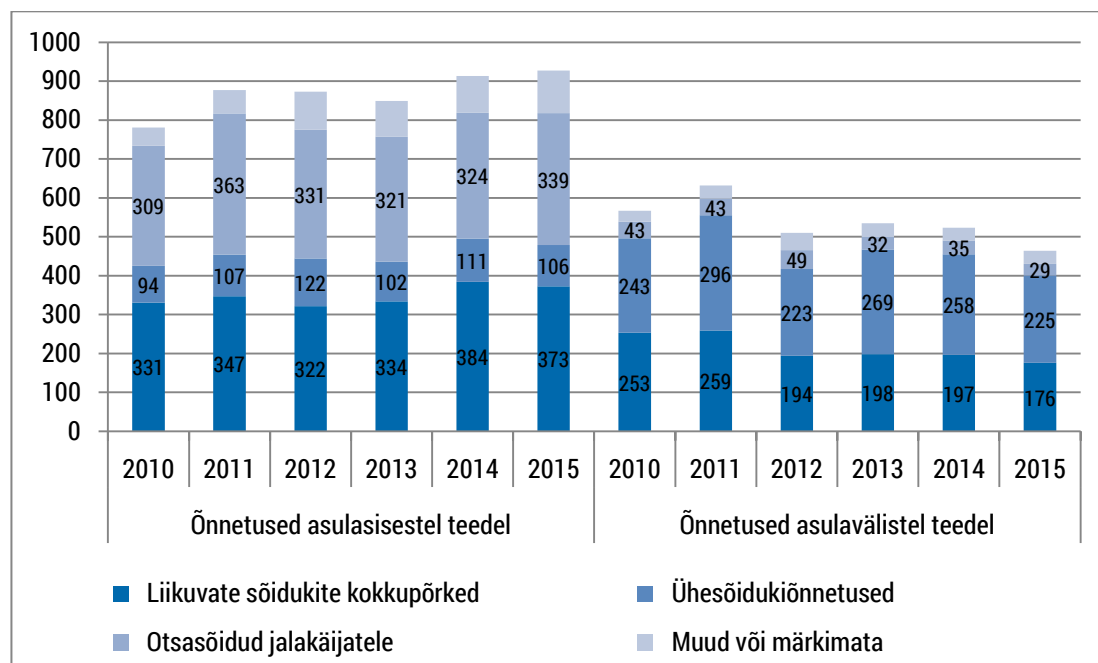
3 TARISTU

3.1 Üldiselt sellest, kus inimkannatanutega liiklusõnnetused juhtusid

2015. aastal toimunud liiklusõnnetustest on ligikaudu 60% aset leidnud asulates. Asula-õnnetuste osakaal kogu õnnetuste arvust on alates aastast 2010 järjest kasvanud. Märgatavalt on vähenenud hukkunute arv väljaspool asulaid, kuid jätkuvalt moodustab see 64% kõikidest liiklussurmast (vt tabel 4.1.1).



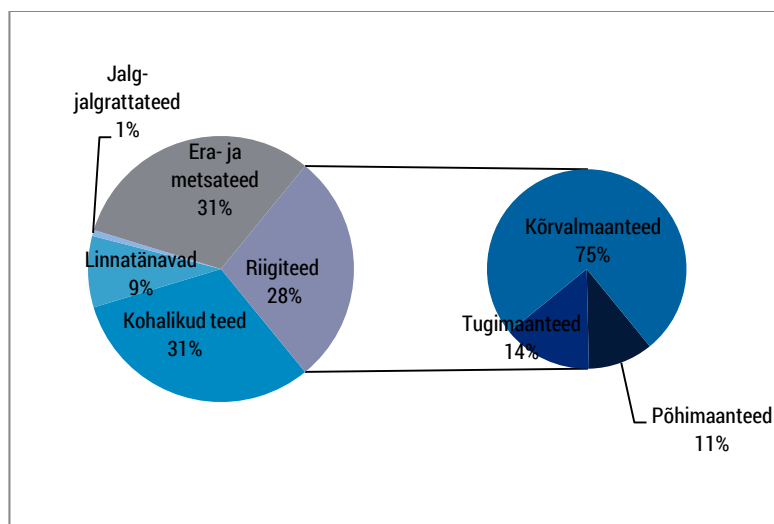
Joonis – Asulates ja väljaspool asulaid toimunud õnnetused, neis hukkunud ja vigastatud (andmed on toodud absoluutarvudes)



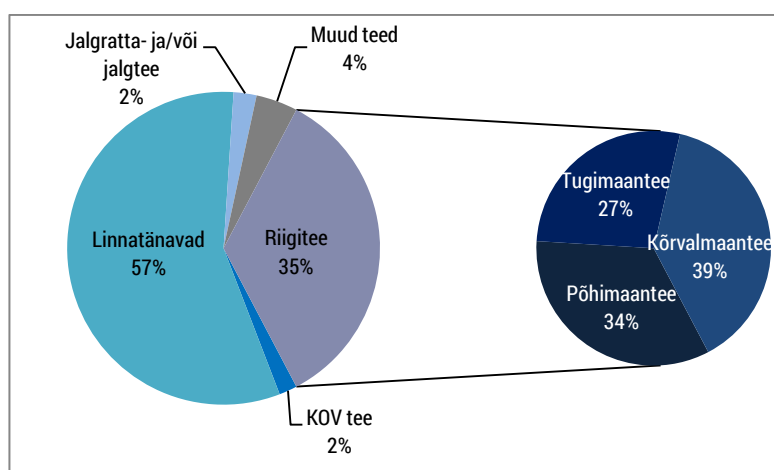
Joonis – Asulates ja väljaspool asulaid toimud õnnetused liigiti

Jalakäijate ohutus on mõnevõrra paranenud asulavälistel teedel, eriti väiksematel kõrvalmaanteedel. Võrreldes 2010.aastaga on asulavälistel teedel jalakäijaõnnetusi kolmandiku võrra vähem.

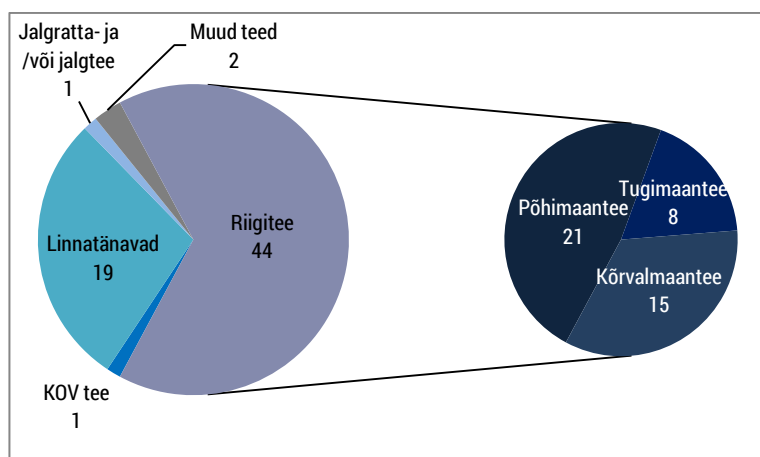
2015. aasta lõpu seisuga moodustavad linnatänavad vaid 9% kogu Eesti teedevõrgust, samas toimus just nendel pool kõikidest 2015. aasta inimkannatanutega liiklusõnnetustest. Riigiteedel toimunud liiklusõnnetuste kurvaks tagajärjeks oli kaks kolmandikku (44 hukkunut) 2015. aasta kõikidest liiklussurmadest (vt tabel 4.1.2 ja 4.1.3).



Joonis – Teede olem 2015. aastal



Joonis – 2015. aastal toimunud õnnetused tee liikide lõikes

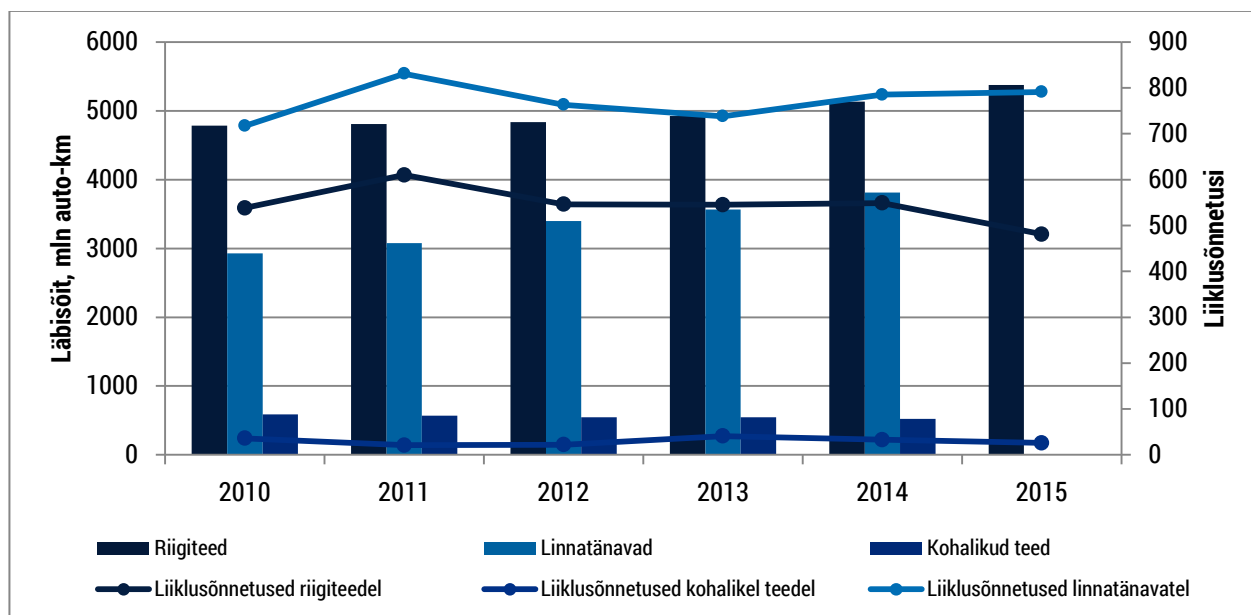


Joonis – 2015. aastal hukkunud teeliikide lõikes (absoluutarvudes)

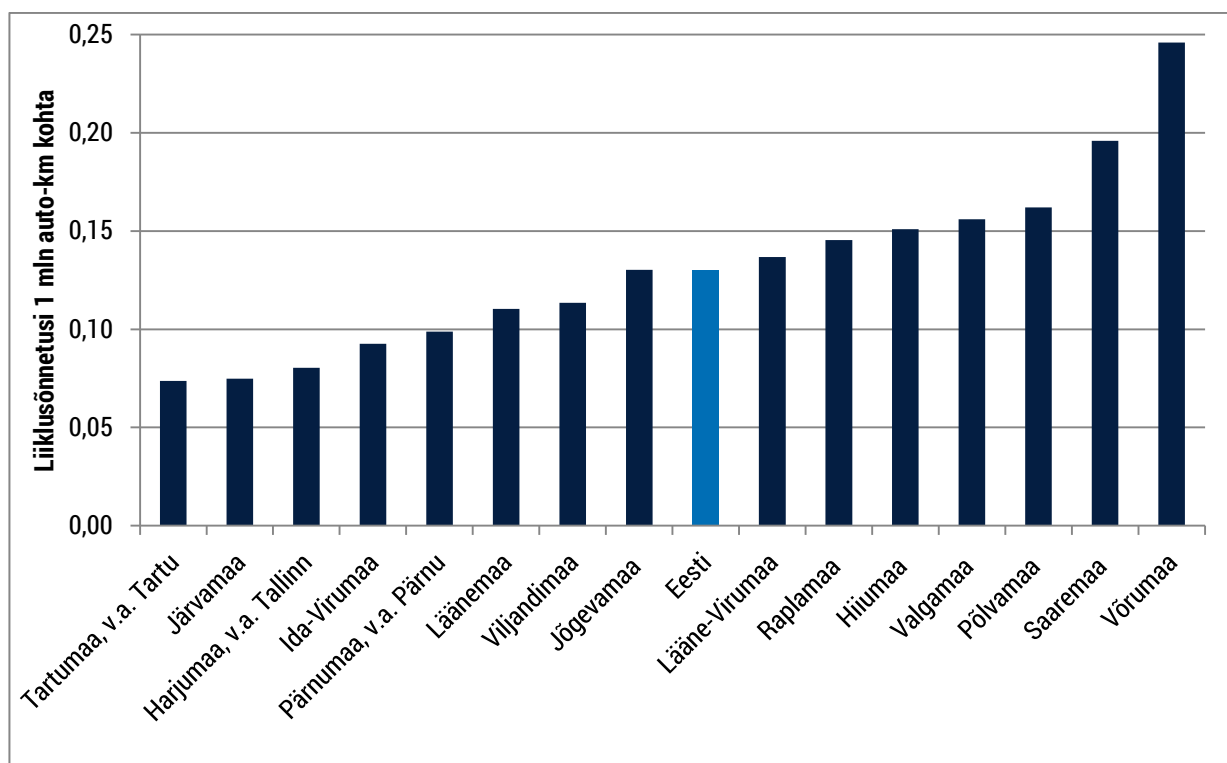
Vaatamata sellele, et perioodil 2010 – 2015 on riigiteedel hukkunute arv oluliselt vähenenud (vt tabel 4.1.4), lõppes seal keskmiselt iga 10. liiklusõnnetus liikleja surmaga. Murettekitav on hukkunute arvu kasv linna liiklustingimustes.

Aastast 2010 on üldine läbisõit (kõigi sõidukite poolt läbitud teepikkus) kasvanud nii riigiteedel kui ka kohalikel linnatänavatel. Vaatamata tihedamale liiklusele on liiklusõnnetusse sattumise risk riigiteedel väiksem kui linnaliikluses, kuid nagu eelnevalt mainitud, on surmaga lõppevate liiklusõnnetuste osakaal väljaspool linnu suurem.

Kogu Eesti ulatuses on tõenäolisus õnnetusse sattuda kõige suurem Saaremaal ja Võrumaal ning väiksem Tartu- ja Järvamaal. Pingerea koostamisel on arvestatud tegeliku liikluse ja 2015. aasta jooksul toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetustega (vt tabel 4.1.5)



Joonis – 2010 – 2015. aastal toimunud liiklusõnnetused ja üldläbisõit teeliikide lõikes

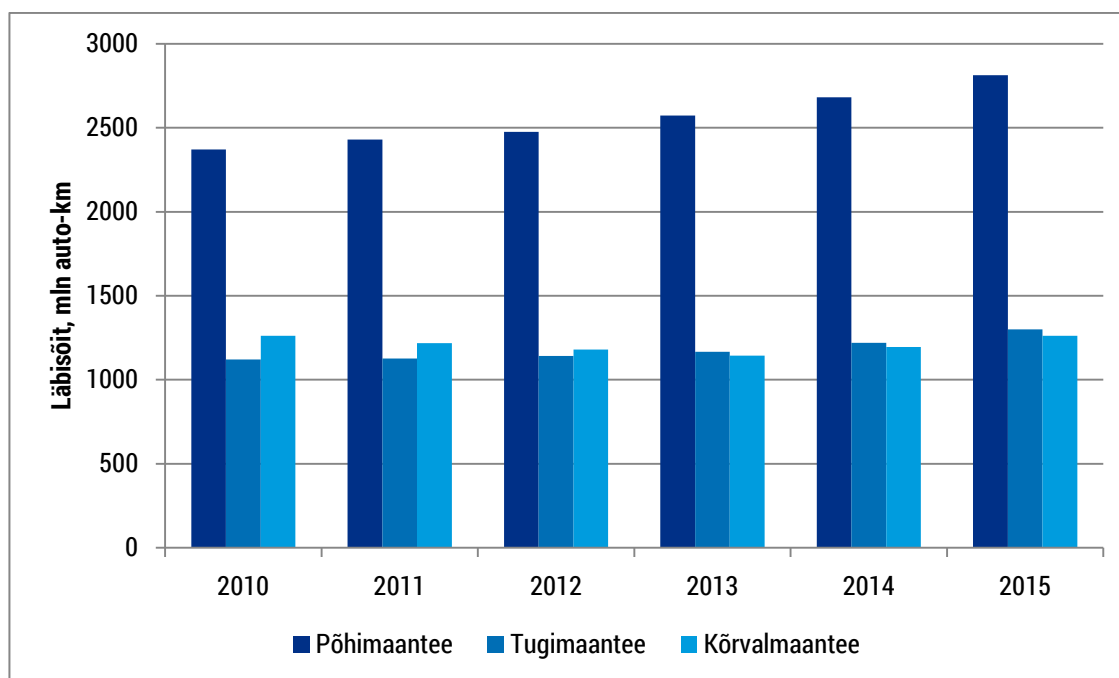


Joonis – Maakondade võrdlus neis toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetuste ja läbisõidu põhjal

Kõik avalikuks liikluseks ettenähtud teed (riigiteed, KOV teed ja tänavad, jalg- ja jalgrattateed) kuuluvad kas riigile või kohalikule omavalitsusele. Vaatamata sellele, et liikleja seisukohast ei oma tähtsust, kes on tee omanik, on andmete analüüsi lihtsustamiseks edaspidi riigiteid ning KOV teid ja tänavaid käsitletud eraldi.

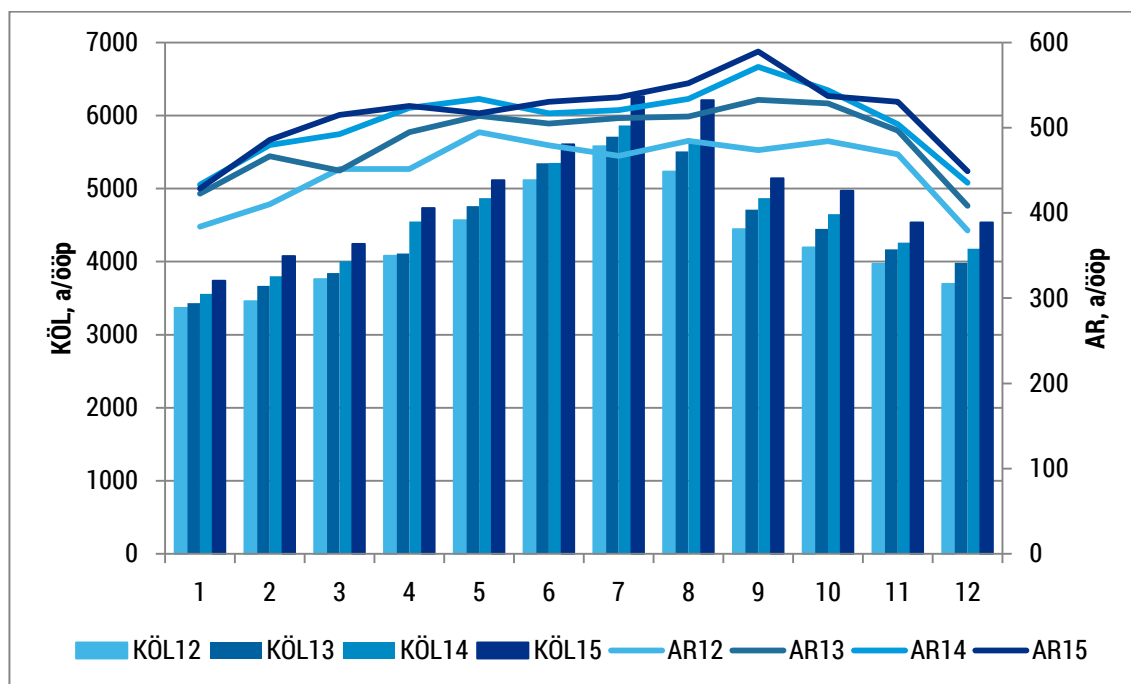
3.2 Riigiteed

Riigiteedel toimus mullu kokku 481 (35% kõikidest) inimkannatanutega liiklusõnnetust, milles hukkus 44 (66%) ja sai vigastada 703 (40%) inimest. Kuigi 2015. aasta õnnetused jagunesid peaaegu võrdselt kõikide kolme riigiteede liigi vahel (vt joonis), oli märgatavalt suurem liikluskoormus ikkagi põhimaanteedel (vt tabel 4.2.1).



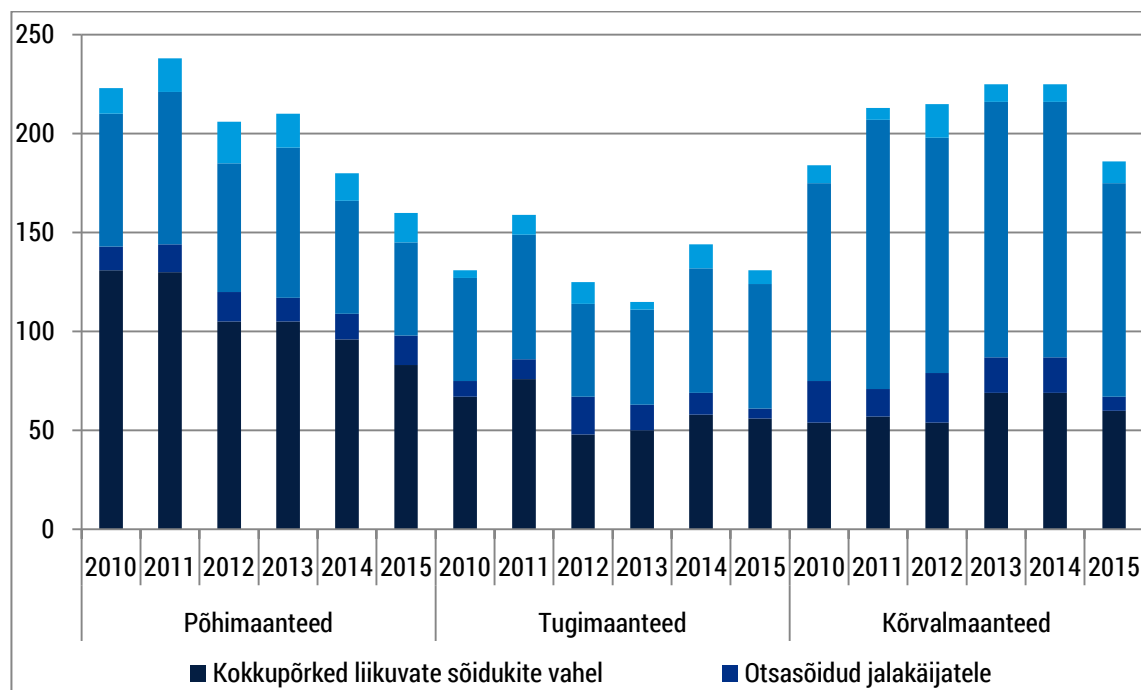
Joonis – Aastane üldläbisõit riigiteede lõikes

Põhimaanteedel asuvate liiklusloenduspunktide andmetel kasvas aastast 2012 nendel teedel nii aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus e AKÖL (13% võrra) kui ka autorongide e AR osakaal (12% võrra). Kasvu oli märgata iga kuu lõikes (vt tabel 4.2.2). Vaatamata liiklussageduse kasvule, kahanes õnnetuste arv samal perioodil põhimaanteedel 22% võrra (vt tabel 4.2.3).



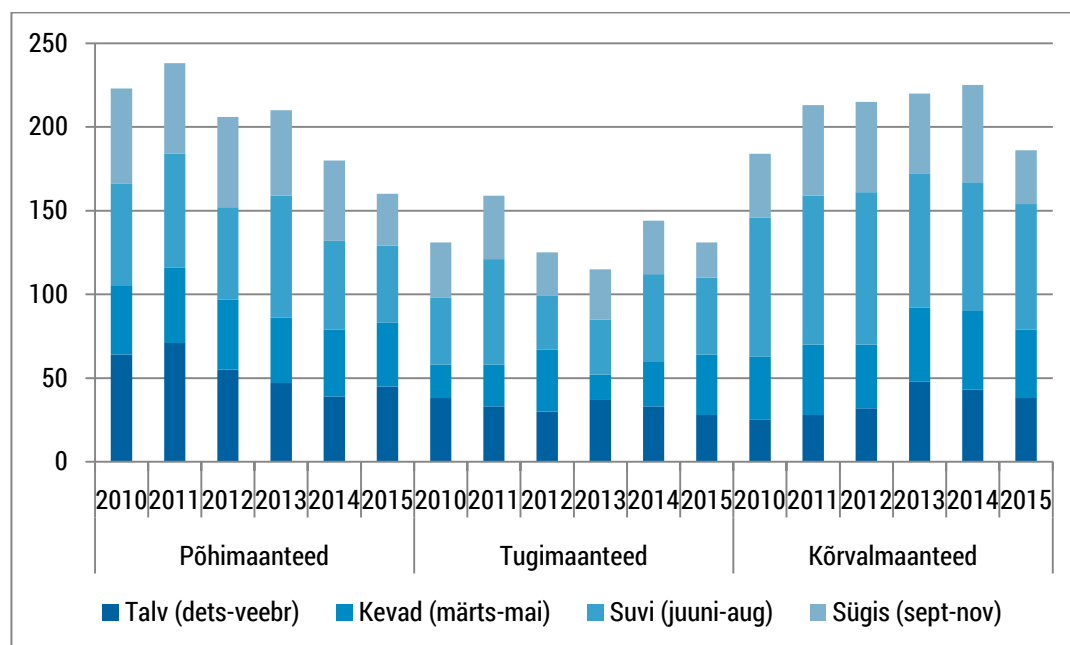
Joonis – Keskmine ööpäevane liiklussagedus põhimaanteedel püsiloenduspunktide andmete põhjal

Liiklusõnnetusest vähenesid eelkõige põhimaanteedel toimunud liikuvate sõidukite kokkupõrked (vt tabel 4.2.4) ja vähesel määral ka teelt väljasõidud. Oluliselt vähenesid põhimaanteedel pimedal ajal ja rasketes ilmaoludes toimunud liiklusõnnetused.



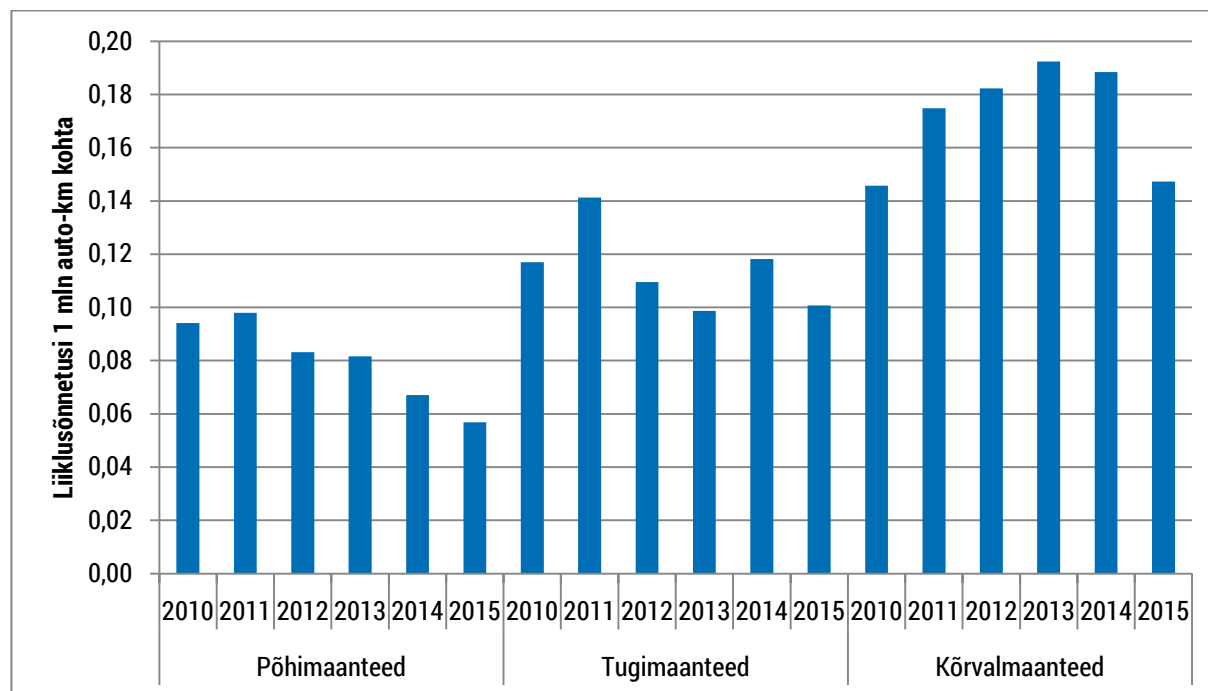
Joonis – Riigiteedel toimunud õnnetused liikide lõikes

Suur osa kõrvalmaanteedel toimuvatest õnnetustest on ühesõidukiõnnetused. Oluline muutus toimus kõrvalmaanteedel talveõnnetuste osas (vt tabel 4.2.5). Sellest võib järeldada, et liikluskeskkond kõrvalmaanteedel ei vasta vähemalt talvel ohutu sõidukiiruse põhimõtetele ega toeta sellest kinnipidamist.

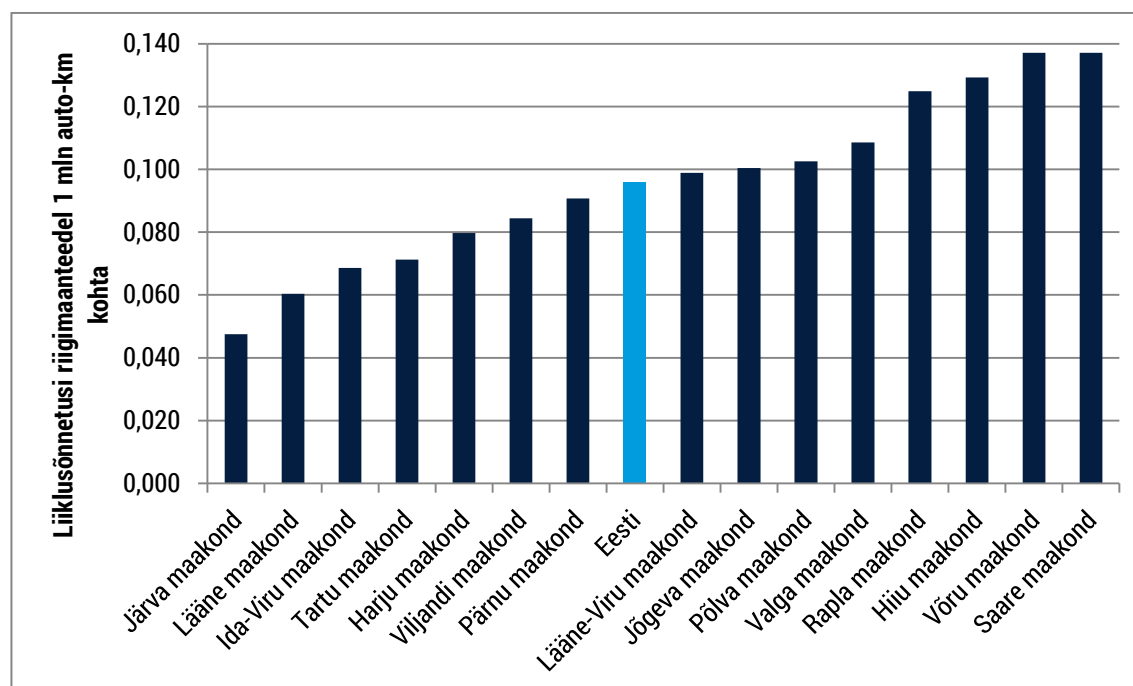


Joonis – Riigiteedel toimunud õnnetused aastaegade lõikes

Tugimaanteedel on õnnetused kasvanud eelkõige asulaid läbivatel lõikudel.



Joonis – Riigiteedel toimunud õnnetused läbisõidu kohta

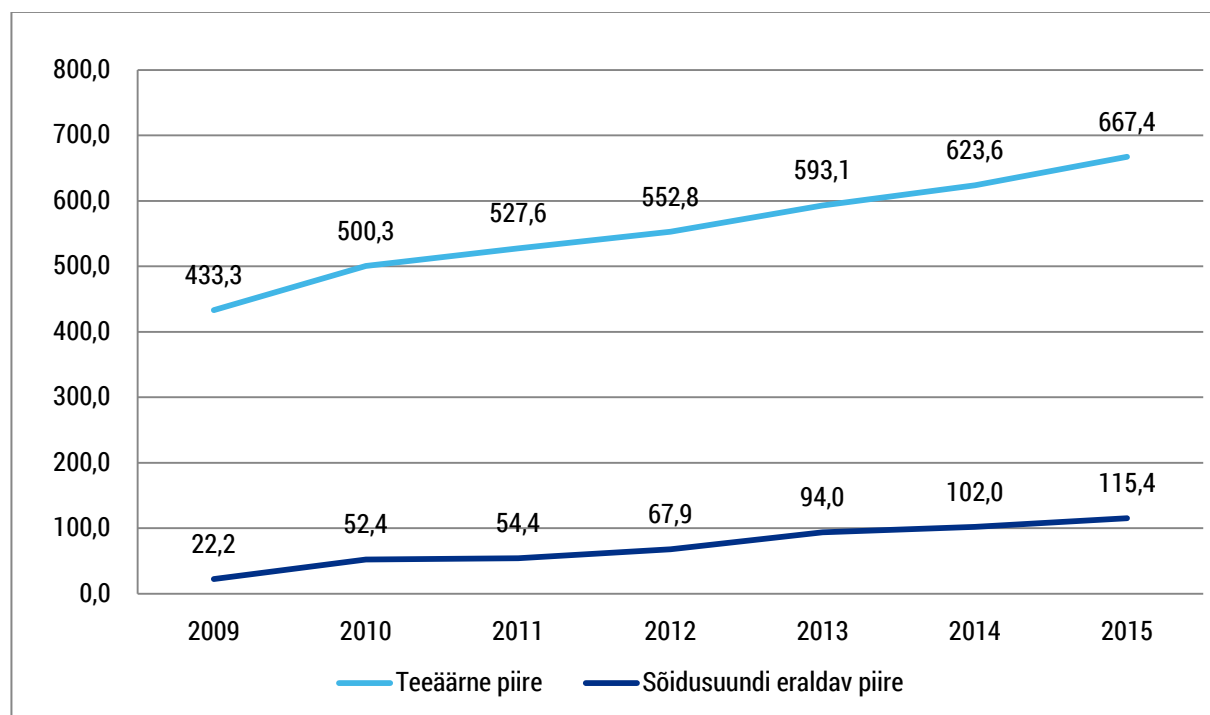


Joonis – Maakondade võrdlus 2015. aastal riigiteedel toimunud õnnetuste ja läbisõidu põhjal

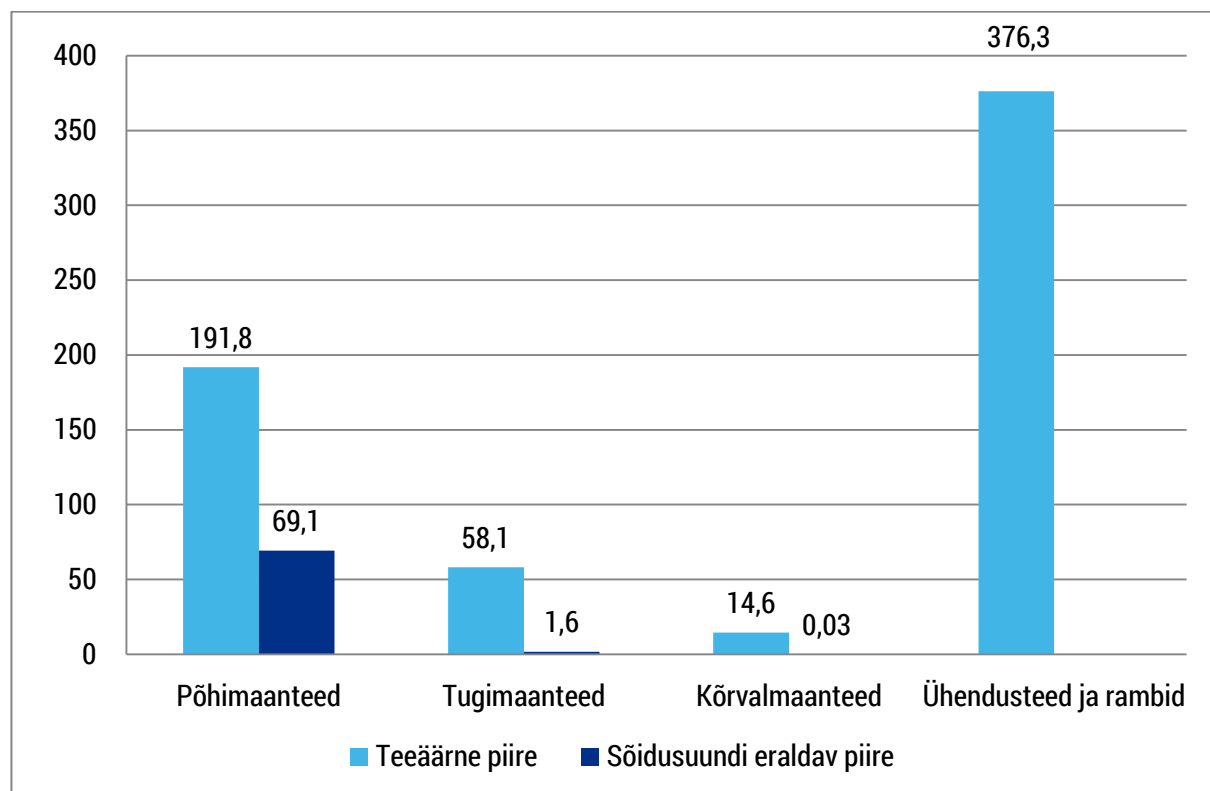
Pörkepiire

Pörkepiire on oluline vahend liiklusohutuse tagamisel. Pörkepiiret kasutatakse, et takistada otsasõitu jäikadele teeäärsetele objektidele või sõiduki paiskumist teetammilt alla kohtades kus teetamm ümbritsevast alast oluliselt

kõrgemal (nt sillad veekogudel või eritasandilised liiklussõlmed). Sõidusuundi eraldavat piiret kasutatakse vältimaks kokkupõrkeid vastassuunas liikuvate sõidukitega



Joonis – Piirete pikkused (km) riigiteedel aastatel 2009 – 2015

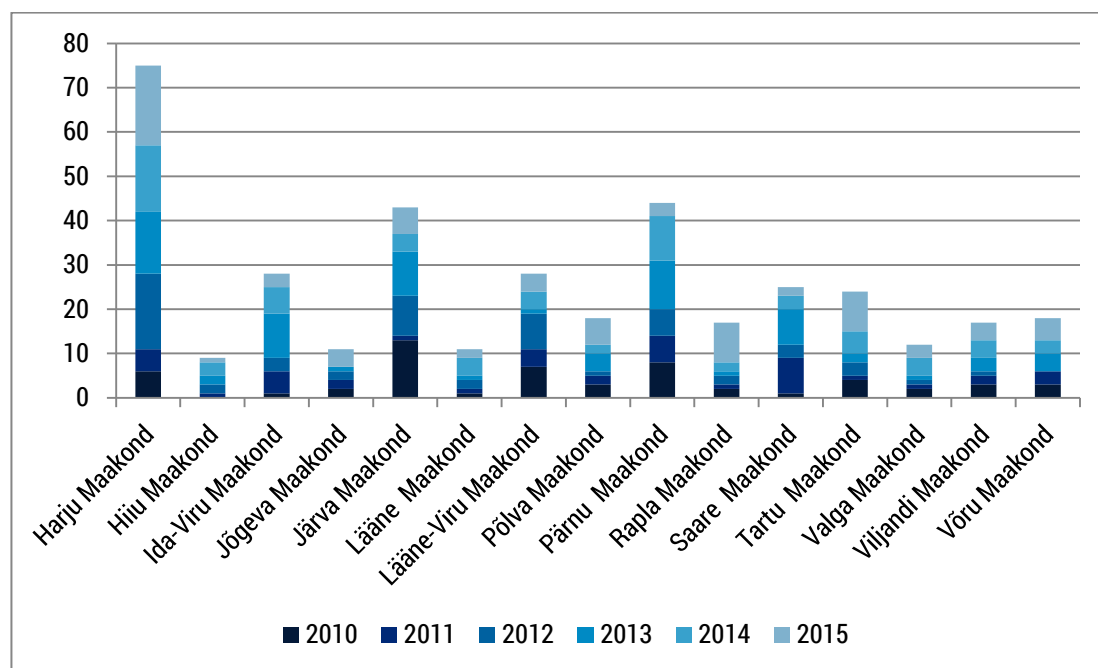


Joonis 1 – Riigiteedel piirete maht teeliigiti, m/km

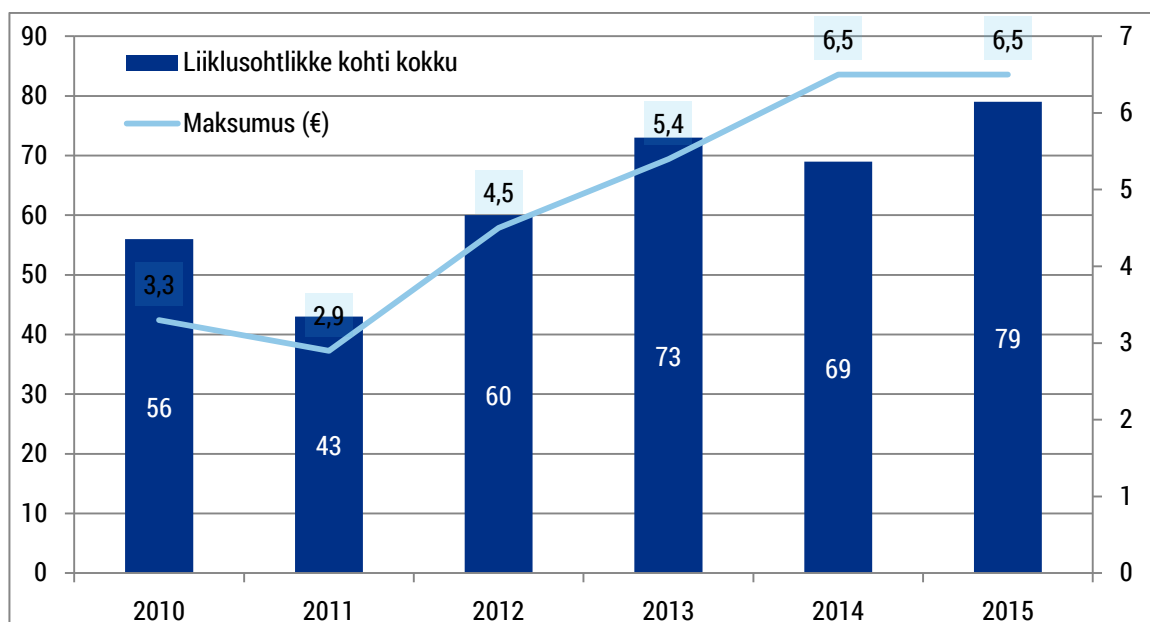
Erinevat liiki teedel on piirete maht erinev. Jooniselt on näha, et kõige rohkem piirdeid on põhimaanteedel, nii teeäärset kui ka sõidusuundi eraldavat piiret. Ühendusteel ja rambid on erinevaid teid ühendavad lühikesed tee osad, mis üldjuhul on suhteliselt väikese raadiusega ning samuti erinevate maapinna kõrguste peal. See selgitab, miks on ühendusteedel ja rambidel suhteliselt palju teeäärset piiret.

3.3 2015. aasta liiklusohtlikud kohad riigiteedel ja nende likvideerimine

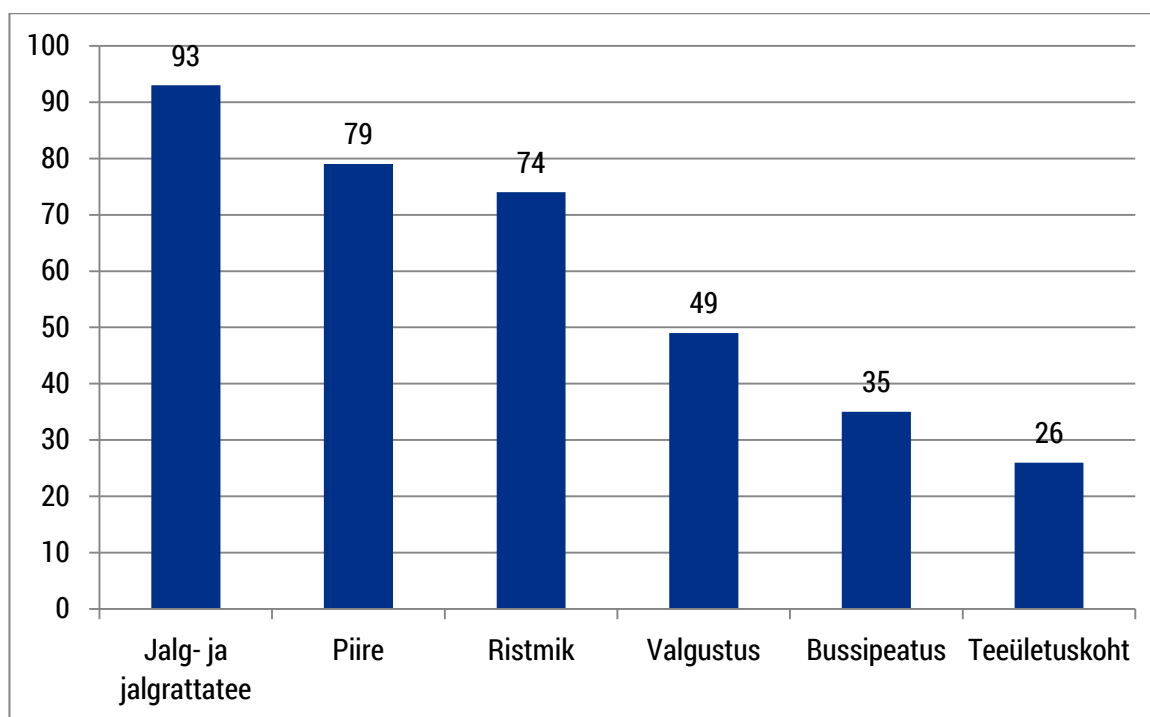
Üle kümne aasta on MA riigiteedel tuvastanud tavapärasest ohtlikumaid teelõike ning neid ohutumaks teinud. Enamasti on tegemist lühemate teelõikude ning ristmikega, mis enda suhtelise riski tasemelt teistest sarnastest eristuvad. Ajalooliselt on selliste kohtade ohutustamiseks piisanud suhteliselt lihtsatest ja odavatest lahendustest. Need suurema riskiga kohad, mida oli võimalik ohutustada lihtsate ning sellest tulenevalt ka suhteliselt odavate lahendustega, on tänaseks juba likvideeritud. Edasises lähemas vajalikud ohutustamise meetmed järjest komplektsemaks ning seetõttu ka keerulisemaks ning kulukamaks, mistõttu suurendas Majandus- ning kommunikatsiooniministeerium koostöös MA-ga liiklusohtlike kohtade likvideerimiseks vajalike vahendeid oluliselt ning 2016. aastal on võimalik selleks kasutada 9.5 miljonit eurot.



Joonis – Ohutustatud liiklusohtlike kohtade arv maakondade kaupa



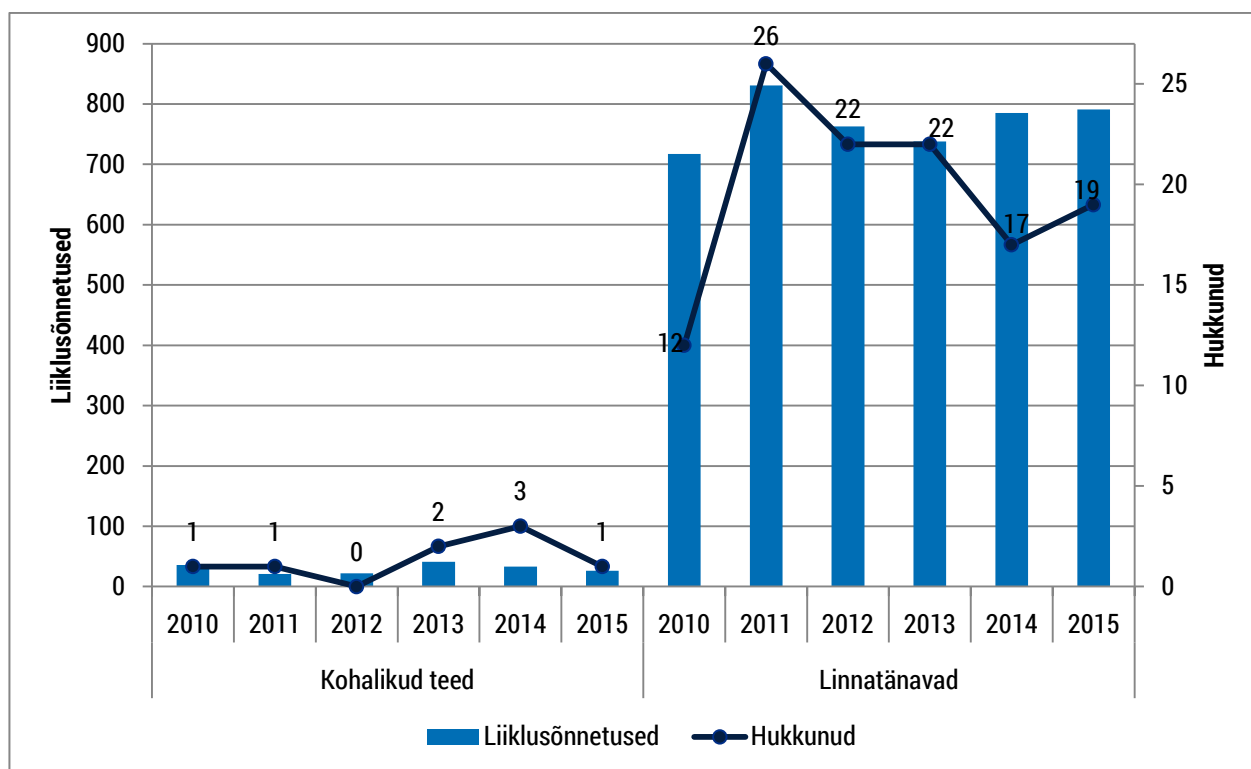
Joonis – Ohutustatud liiklusohvrite arv ja kogumaksumus (mln eurot)



Joonis – Enamkasutatud ohutustamise meetmed 2010-2015 a

3.4 KOV teed ja tänavad

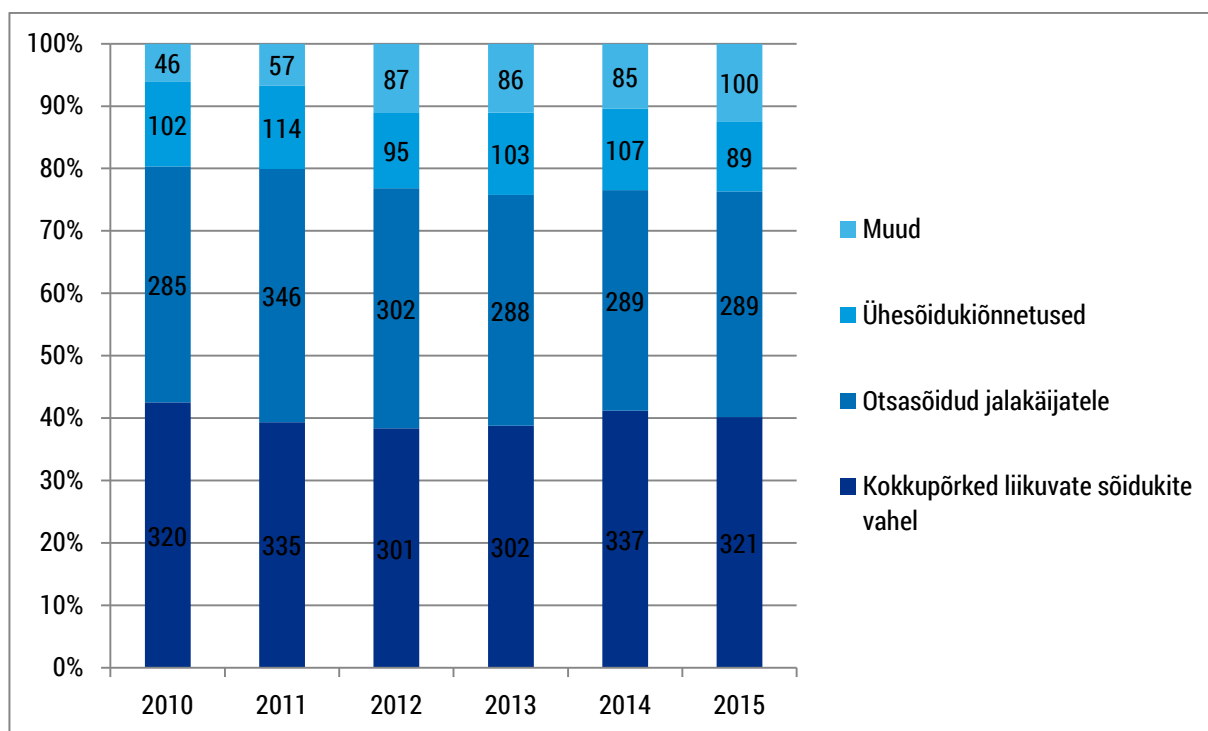
Ligikaudu 60% (kokku 817) 2015. aastal inimkannatanutega juhtunud liiklusõnnetustest leidis aset kohalikele omavalitsustele kuuluvatel teedel ja linnatänavatel. Rohkem kui 95% KOV õnnetustest (791) juhtusid linnatänavatel ja nendes hukkus 95% kõikidest KOV hukkunutest (vt tabel 4.4.1)



Joonis2 – KOV teedel ja tänaval aastatel 2010 – 2015 toimunud õnnetused ja neis hukkunud

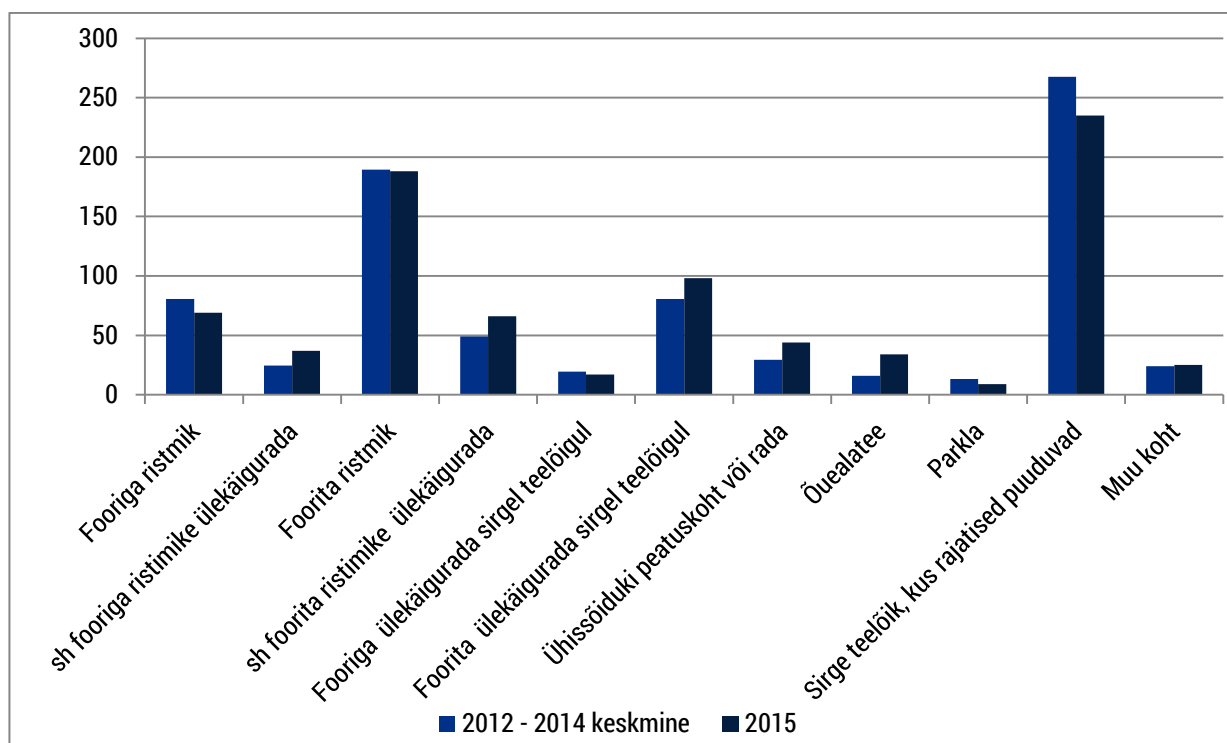
Arvestades linnatänavate osatähtsust, põhinevad edaspidi tehtud järeldused eelkõige linnades juhtunud õnnetuste analüüsil ja KOV teedele ei laiene.

Valdavateks õnnetuste liikideks linnaliikluses on liikuvate sõidukite kokkupõrked ja otsasõidud jalakäijatele. Viimastel aastatel on saagenenud bussioõnnetused, kus reisijad saavad kukkudes kannatada. Need õnnetused kajastuvad „muude“ õnnetuste all (vt tabel 4.4.2).



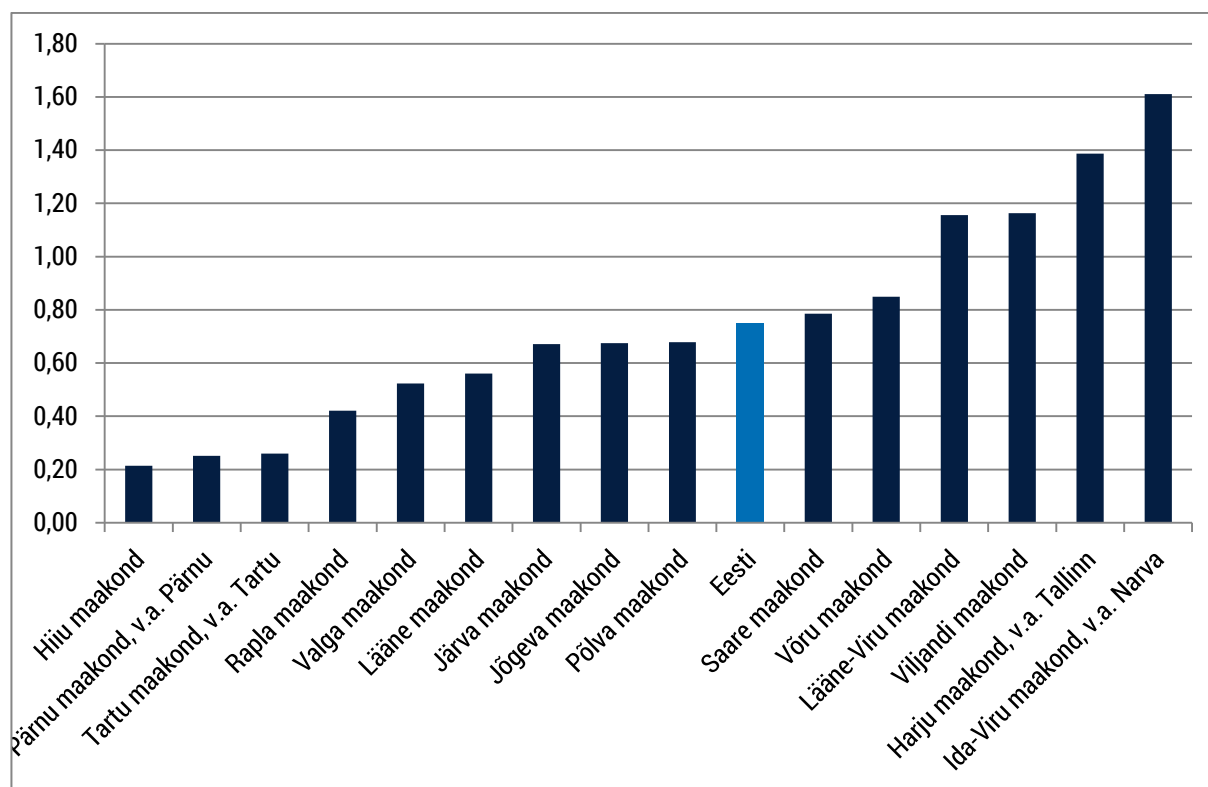
Joonis – KOV teedel ja linnatänavatel toimunud liiklusõnnetused liigiti aastatel 2010 – 2015

Perioodil 2010 – 2015 hukkus linnatänavatel kõige rohkem jalakäijaid ja nende osakaal kõigist linnatänavatel hukkunute arvust järjest kasvab (keskmiselt 60%-ni). Teiseks murettekitavaks trendiks Eesti linnaliikluses on surmaga lõppevad ühesõidukiõnnetused. 90% surmaga lõppenud õnnetustest toimusid 50 km/h piirkiiruse alal. Olulist liiklusõnnetuste kasvu võib märgata ka 30 km/h piirkiirusega aladel. Eeltoodu põhjal võib hinnata, et linna liikluskeskkond ei toeta ohutut liiklemist, eelkõige piirkiirusest kinnipidamist, ning tänavavõrgustiku ohutumaks muutmine vajab edasist süsteemset ja tõsist käsitlemist.



Joonis – KOV teedel ja tänavatel toimunu õnnetused tee rajatiste lõikes (vt tabel 4.4.3)

Kuna hetkel puuduvad andmed 2015. aasta KOV teede ja linnatänavate üldlääbisõidu kohta, on maakondade pingerida koostatud 100 km KOV teedel ja linnatänavatel toimunud liiklusõnnetuste põhjal. Eesti nelja suurema linna tänavate pikkused ja nendes juhtunud õnnetused on vastavate maakondade näitajatest lahutatud ja analüüsitud allpool eraldi.



Joonis – Kohalikel teedel ja linnatänavatel 2015. aastal toimunud õnnetused 100 km teede kohta

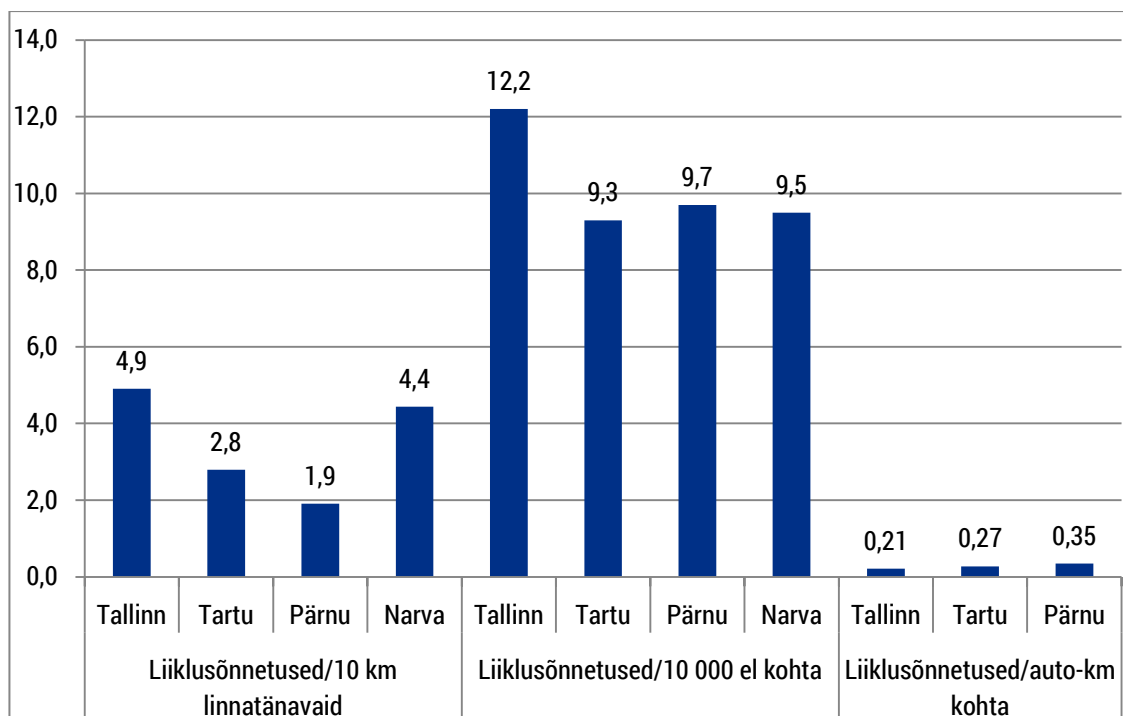
Teede järelvalve ja ettekirjutised

2015. aastal kontrolliti järelvalve käigus 70 kohaliku omavalitsuse teid ja tänavaid. Puudusi ei esinenud 7-s omavalitsuses. Kokku kontrolliti 465 teed ja teelõiku, millest 69 %-l esinesid normidele mittevastavused. Sagedamini esinenud mittevastavused: külgnähtavus oli tagamata; võsa, oksad olid liiklusruumis; liikluskorraldusvahendid hooldamata; teepeenra ja teekatte kõrgused erinesid; vete äravool oli tagamata; kruusateed olid ebatasased; setted olid truubitorudes; ebapiisav põikikalle kruusateedel.

3.4.1 Eesti 4 suuremat linna

Tallinnas, Tartus, Pärnus ja Narvas toimus mullu 50% (kokku 691) kõikidest Eestis juhtunud liiklusõnnetustest ja 85% kõikidest KOV õnnetustest. Nendes linnades hukkus 19 inimest ja sai vigastada ca 800 inimest. 12 inimest hukkusid Tallinnas, kusjuures 11 neist olid jalakäijad. Perioodil 2010 – 2015 on näha Narvas toimuvate inimkannatanutega liiklusõnnetuste märgatavat kasvu.

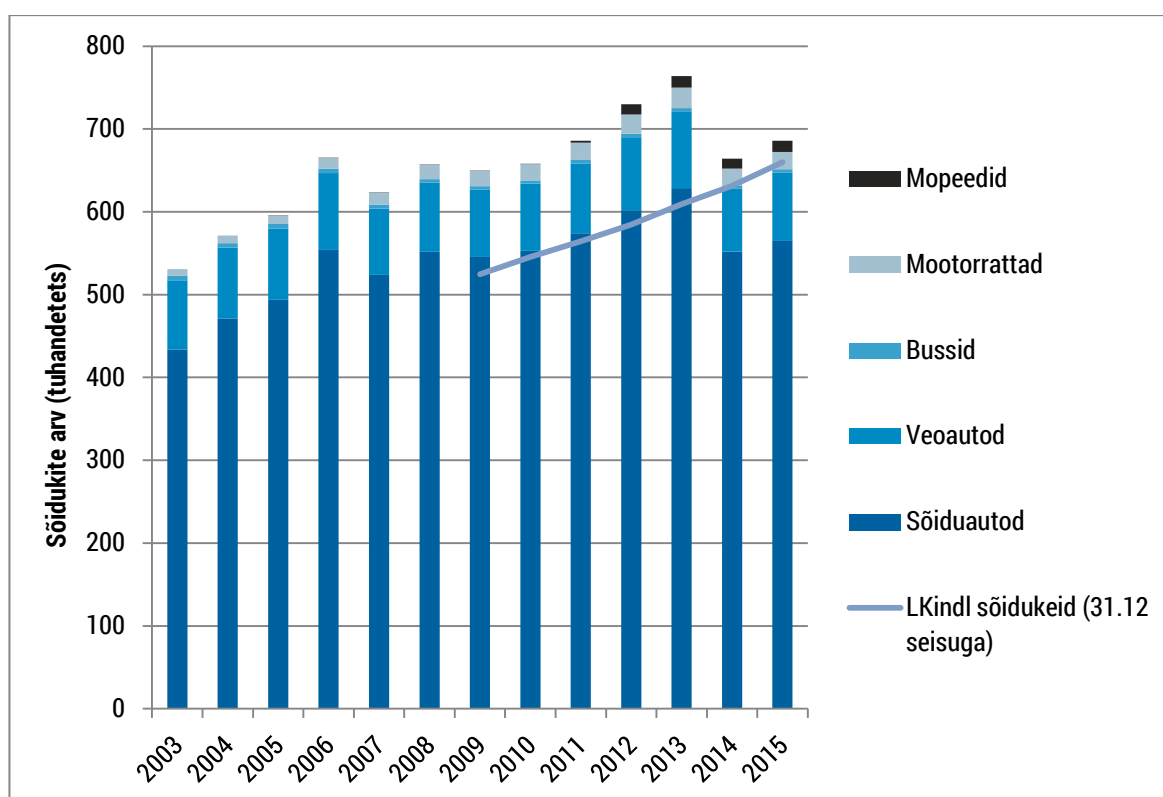
Linnade objektiivse võrdluse paremaks suhtnäitajaks on tegelik läbisõit, mis peegeldab tegelikku liiklusohutuse olukorda kõige täpsemini. Kuna eraldi ei ole võimalik välja tuua Narva linna läbisõidu andmeid, on allpool suhtnäitajana eraldi välja toodud tänavate üldpikkus ja elanike arv.



4 suuremas linnas toimunud õnnetused, neis hukkunud ja vigastatud, liiklusõnnetuste liigid ja kannatada saamise tõenäolisus on toodud tabelites 4.4.4.1 – 4.4.4.8.

4 SÕIDUK

Liiklusregistris registreeritud sõidukite hulgas domineerivad ülekaalukalt sõiduautod, mis moodustasid 2015. aasta lõpu seisuga 82% kõigist mootorsõidukitest. Veoautode osakaal on ligi 12%, mootorrattadel ja mopeedidel vastavalt ligi 3 ja 2% ning busse on 0,6%. Osakaalude arvutamisel ei ole arvestatud sõidukeid, mille registrikanne oli peatatud³¹. Liikluskindlustuse registris olevaid liikluskindlustusega sõidukeid on sama kuupäeva seisuga vähem. Oluliseks põhjuseks on see, et osa sõidukeid liikluses ei osale. Need sõidukid ei avalda ka liiklusohutusele reaalselt mõju. Sellel põhjusel vaadeldakse edasises eelkõige sõidukeid, mis on läbinud viimase viie aasta jooksul tehnonõuetele vastavuse kontrolli ning seal fikseeriti sõiduki läbisõidu näit. Arvestati asjaoluga, et uuemad sõiduautod ja mootorrattad ei pea tehnonõuetele vastavuse kontrolli läbima igal aastal. Teisendused lähtusid sõidukite läbisõitude leidmiseks välja töötatud meetodikast, mis on kirjeldatud uuringus.

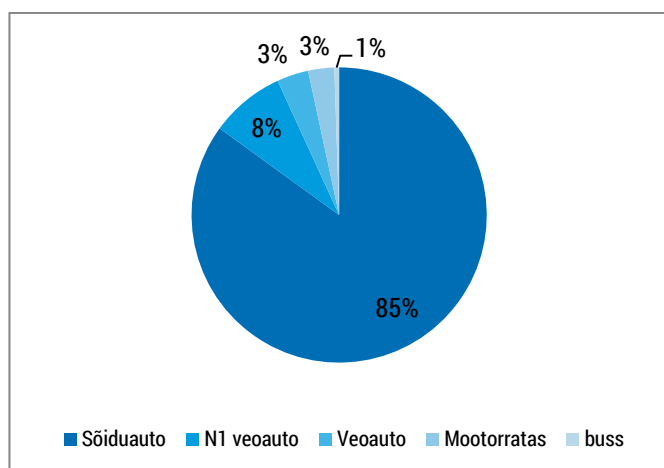


Joonis – Liiklusregistris registreeritud sõidukeid perioodil 2003 – 2015.³²

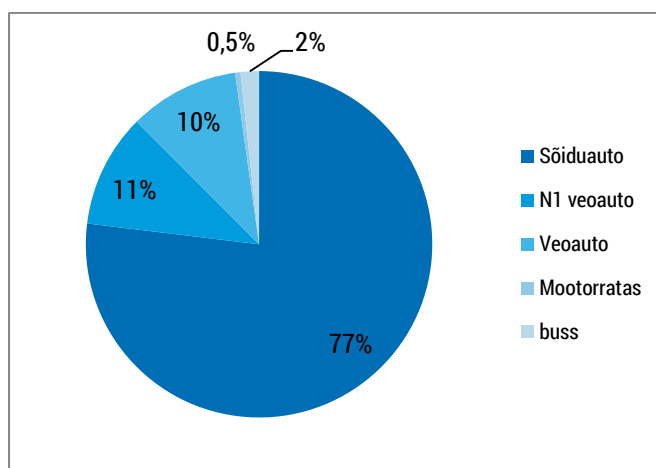
Liikluses osalevate Eesti sõidukite arv ning nende läbisõit 2015. aastal jaguneb vastavalt allpool joonistel toodud osakaaludele.

³¹ Liiklusseaduse §77 lg8²

³² 2014 ja 2015 aasta andmetes ei ole arvestatud sõidukeid, mille registrikanne oli LS § 77 lähtudes peatatud. Kui on möödunud kaks aastat sõiduki tehnonõuetele vastavuse kehtivusest ja sõiduki suhtes sõlmitud viimasest kindlustuslepingu poliisi kehtivusest.



Joonis – 2015 aastal liikluses osalenud sõidukite jaotus sõidukite liikide lõikes.



Joonis – 2015. aastal liikluses osalenud sõidukite läbisõitude jaotus sõidukite liikide lõikes.

Mopeedid ei pea perioodiliselt tehnonõuetele vastavuse kontrolli läbima ja nende läbisõidunäite ei fikseerita, mistõttu mopeedide kohta võrreldavaid läbisõidu andmeid ei ole. Liiklusregistris oli 30.11.2015 seisuga registreeritud 16033 mopeedi, mis moodustaks kogu liikluses osalevast autopargist ligikaudu 2,5%. Eeldades, et need kõik ka liikluses osalesid ning mopeed läbib keskmiselt 1/3 mootorratta läbisõidust võis nende läbisõit moodustada 0,2% kogu autopargi läbisõidust. Kuna eeldused on tunnetuslikud ning seetõttu ebatäpsed, mopeedide läbisõitu edasises ei käsitleta.

Fikseeritud läbisõidust suurem osa läbitakse sõiduautodega, kuid läbisõidu osakaal on väiksem kui sõiduautode osakaal liikluses osalevatest sõidukitest. Sõidukite arvust proportsionaalselt rohkem kilomeetreid läbitakse N1 kategooria veoautode, muude veo- ning vedukautode ja bussidega. Liikluses osalevate mootorrattaste arv moodustab küll ligi 3% kõigist sõidukitest, kuid nendega läbitud kilomeetrite osakaal on olematu, jäädes 0,5% juurde. Veo- ja vedukautode ning busside puhul tuleb silmas pidada, et osa nende puhul fikseeritud läbisõidust tehakse väljaspool Eestit ning sellel ajal ei avalda need sõidukid mõju liiklusohutusele Eestis. Samas liikleb Eesti teedel ka hulk teistes riikides registreeritud veo- ja vedukautosid ning busse. Pole võimalik täpselt hinnata kui suur on veo- ning vedukautode ja busside koguläbisõit Eesti teedel, mistõttu on eeldatud, et meie veo- ja vedukautode koguläbisõit väljaspool Eestit on sarnane teiste riikide samade sõidukite koguläbisõiduga Eestis.

Sõidukipargi turvalisust on võimalik objektiivselt hinnata lähtudes sõiduki turvalisuse hindamisprogrammides (Euroopas eelkõige EuroNCAP) sõidukitele antud hinnangutest. On leitud et EuroNCAP programmis sõidukile antud hinnang kajastab üsna hästi ka sõiduki ohutust teeliikluses. Näiteks on leitud, et iga lisatärn sõiduki üldise turvalisuse hinnangus vähendab sõidukis viibijate hukkumise ja vigastada saamise riski 12%³³ ning mida parema tulemuse on sõiduk saanud jalakäija turvalisuse katses, seda väiksem on jalakäija hukkumise või vigastada saamise risk sellise sõidukiga kokku põrgates ka liikluses³⁴. Eesti sõidukipargi turvalisuse muutuste hindamine testi tulemuste põhjal on raskendatud, kuna suure hulga vanemate sõidukite kohta testi tulemused puuduvad. Samuti on ETSC hinnangul ka

³³ file:///C:/Users/Erik.Ernits/Downloads/tip_paper_2002-ea163391-0c67-4ad8-ae24-a176e39352f8.pdf

³⁴ <http://euroncap.blob.core.windows.net/media/1375/23esv-000308page1-0-3f5feddf-09ec-4066-ba89-064ea19356c7.pdf>

Eestis uutest soetatud sõiduautodest testi läbinud vaid umbes 60%³⁵. Seetõttu on edasises välja toodud sõidukite vanus, mis annab samuti teatava indikatsiooni nende turvalisusest.

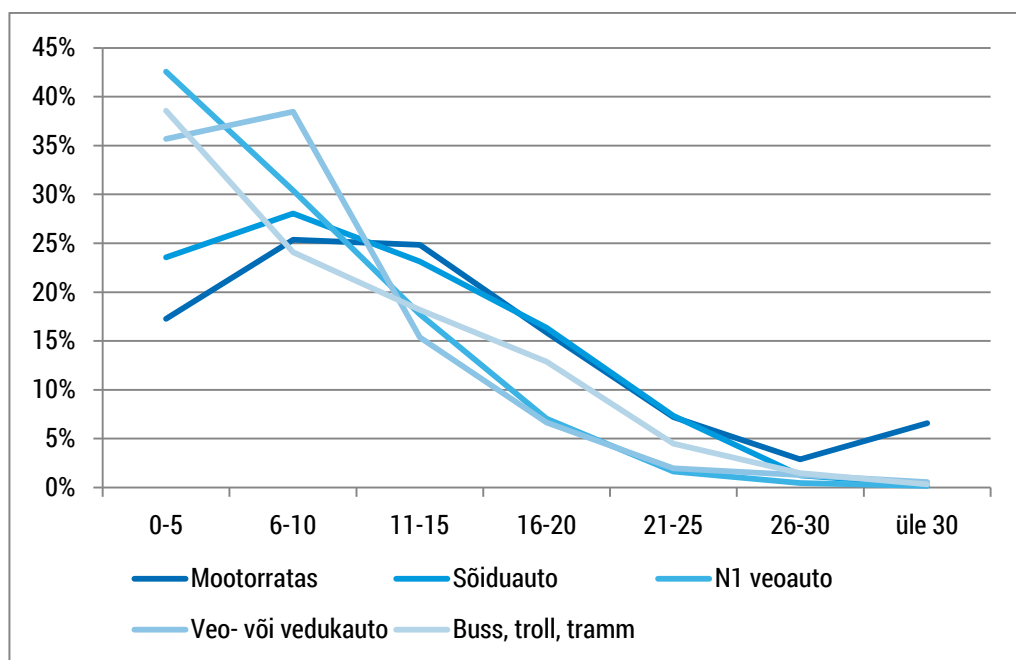
Sõidukipargi turvalisuse iseloomustamiseks vaadeldakse edasises ka sõidukite jagunemist nende vanuse lõikes. Kuigi üksikjuhtudel ei pruugi see alati nii olla, kehtib üldjuhul seos, et mida uuem sõiduk, seda turvalisem see sõidukites viibijatele³⁶ ning teistele liiklejatele on. Uuemad sõidukid on enamasti ohutumad, kuna sõidukite turvalisusele esitatavad nõuded karmistuvad pidevalt, uute sõidukite ostjad eelistavad turvalisemaid sõidukeid³⁷ ja sõiduki turvalisuse hindamisprogrammidest saadud tulemused loovad turvalisuse hindamiseks objektiivse aluse. Kõik eeltoodu motiveerib autotootjaid iga uue automudeli puhul pakkuma järjest turvalisemaid lahendusi. Oluline on ka asjaolu, et uuemate sõidukite puhul on tehnorikete esinemise tõenäosus väiksem. Seega on uuemate sõidukitega üldjuhul lihtsam vältida liiklusõnnetusse sattumist (parem aktiivne turvalisus) ning juba liiklusõnnetusse sattudes on sellega kaasnevad vigastused inimestele kergemad ning ellu jäämise võimalus suurem (passiivne turvalisus). Eeltoodu peab väga paika sõiduautode puhul. Peamiselt kommertseesmärkidel kasutatavate sõidukite puhul on olukord ilmselt keerulisem. Sõiduki soetamise eest vastutajat mõjutab sõiduki turvalisus sageli vaid kaudselt ning see ei pruugi ka ostueelistusele nii ulatuslikku mõju avaldada.

Nii N1 kategooria veoautode kui ka teiste veo- ning vedukautode puhul tehakse kolmveerand koguläbisõidust alla kümneaastaste sõidukitega. Kuni viieaastaste sõidukite läbisõit on vastavalt 43 ja 36%. Sõiduautode puhul on kuni kümneaastaste sõidukitega tehtav läbisõit napilt üle poole (52%) kogu sõiduautode läbisõidust ning kuni viieaastaste sõidukite läbisõit kõigest 24%. St veoautode koosseis vahetub Eesti teedel kiiremini kui sõiduautopark ning uutele veoautodele kehtestatud turvanõuetel on potentsiaali avaldada liiklusohutuse näitajates kiiremini kui see sõiduautode puhul toimuks. Bussidest liikleb meie teedel kuni kümne aasta vanuseid 63%, kuid tähelepanuväärne on see, et kuni viie aasta vanuseid busse on nende hulgas tervelt 39%.

³⁵ ETSC sisene korrespondents, avaldatakse 2016 aasta esimeses pooles.

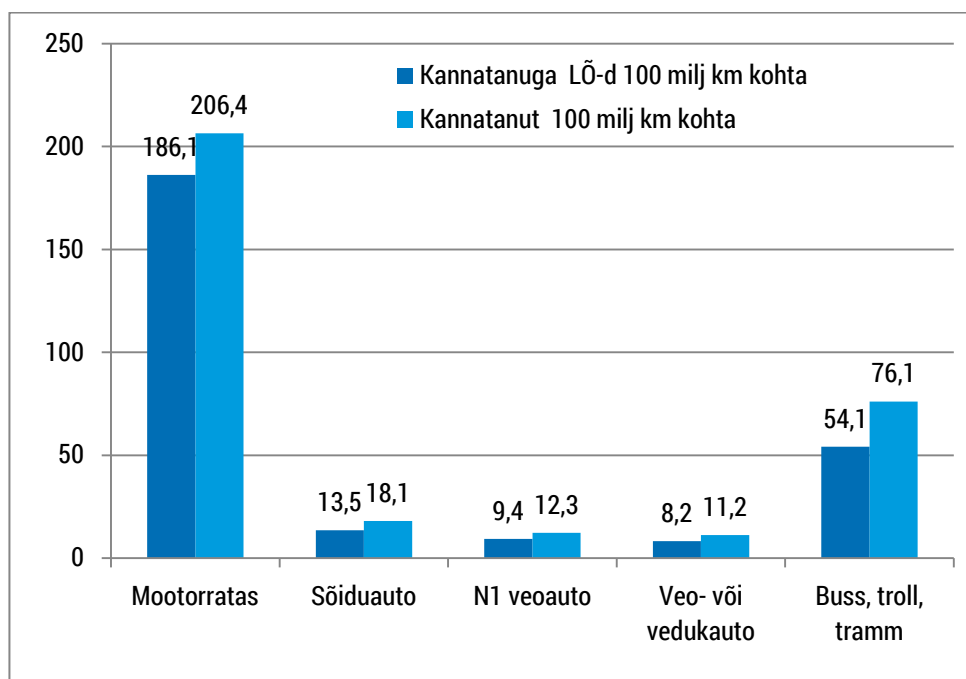
³⁶ <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/811825.pdf>

³⁷ http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/sarac2_4.1.pdf

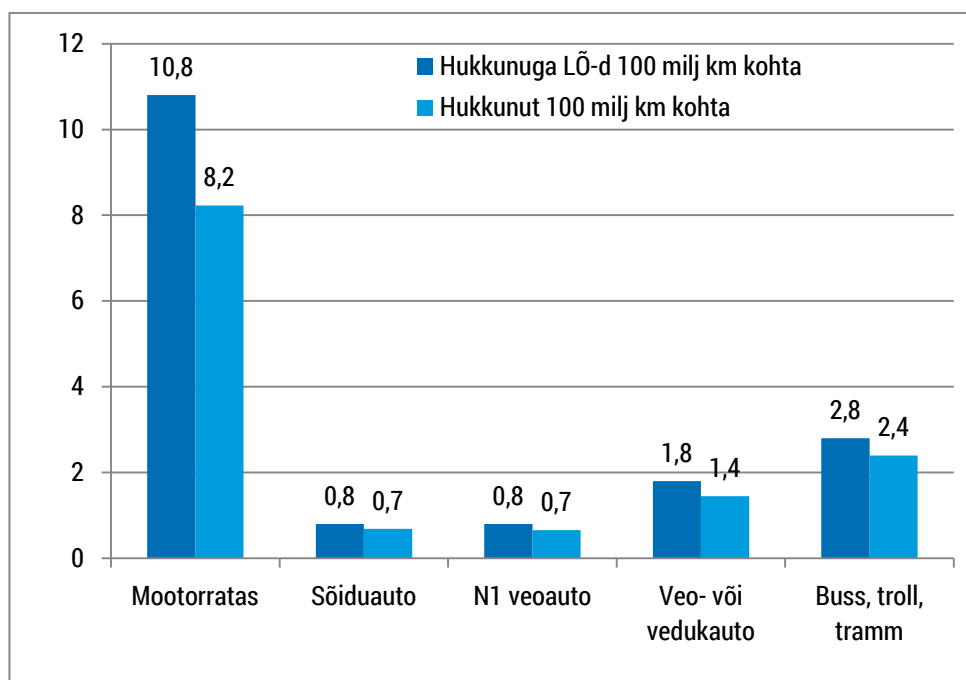


Joonis – Sõidukite koguläbisõidu jaotus sõiduki vanuse lõikes.

Sõidukitega seotud liiklusohutuse näitajaid on erinevaid, igal ajal on omad puudused ning järeltuleb teha tegevusi nende vähendamiseks kogumina. Et vähendada statistilist hajuvust on järgnevalt arvesse võetud viimase kolme aasta keskmine liiklusõnnetuste arv. Edasises on vaadeldud sõidukiliigi osalusel toimunud liiklusõnnetusi (vt tabel 4.2) liikluses osalevate sõidukite arvu ning läbisõidetud kilomeetrite kohta.



Joonis – Kannatanuid sõiduki läbisõidu kohta sõidukite liikide lõikes



Joonis – Hukkunuid sõiduki läbisõidu kohta sõidukite liikide lõikes

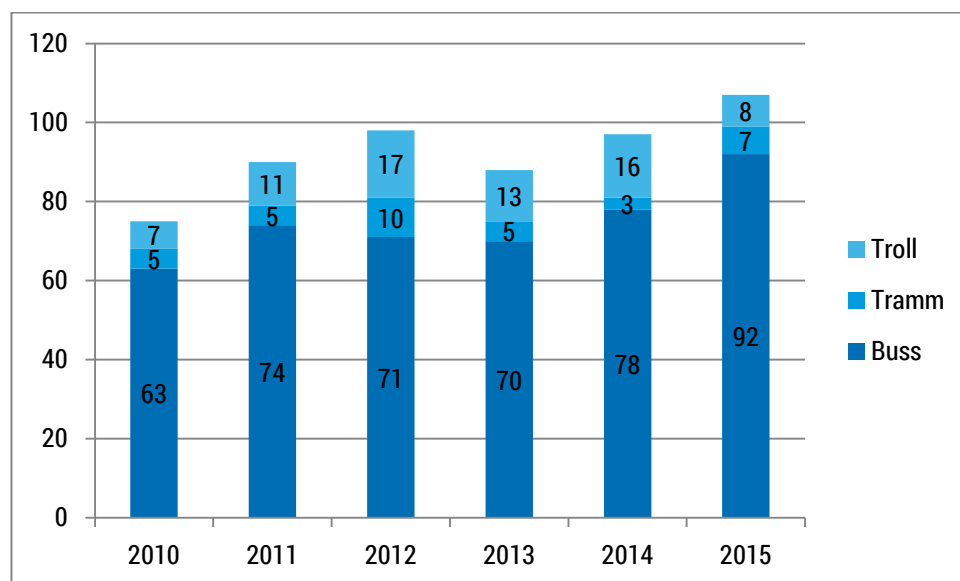
Nii hukkunute kui ka kõigi inimkannatanutega liiklusõnnetuste puhul paistavad silma mootorrattad. Mootorrataste osalusel liiklusõnnetustes saab nii sõidukite arvu kui läbisõidetud kilomeetrite kohta vigastada ja surma suurusjärgu võrra rohkem inimesi kui teiste sõidukiliikide osalusel toimunud liiklusõnnetustes. Reeglina on kannatanuteks just mootorrattur ise või siis mootorrattal olnud kaasreisija. 2015. aastal koondusid mootorrattaõnnetused eelkõige juulisse ja augustisse ning kahe kuu peale kokku toimus liiklusõnnetusi 47, mis on üheksa võrra enam kui eelneva kolme aasta keskmine. Augusti puhul on see mõistetav. Mootorratta kasutust mõjutab suurel määral ilm ning augustis oli päiksepaistelist aega tavapärasest ligi kolmandiku võrra rohkem. Juuli kuu oli samas tavapärasest natuke sajusem ning keskmisest suuremat liiklusõnnetuste arvu on keeruline selgitada.

Mopeedidega toimunud liiklusõnnetused on viimase viie aasta jooksul oluliselt vähenenud. Kui 2010. aastal toimus mopeedidega kokku 95 inimkannatanutega liiklusõnnetust, siis 2015. aastal üle kahe korra vähem. Aegrida vaadates toimus oluline vähenemine just 2011. aastal. Sama aasta juulist hakkas kehtima liiklusseadus, mille kohaselt pidi mopeedi juhil olema juhiluba, mopeed registreeritud ning mopeedi suhtes sõlmitud liikluskindlustuse leping. Üldarvude muutuse pinnalt ei saa küll teha põhjapanevaid järeldusi, kuid võib eeldada, et liiklusseaduse muudatus on üks nii ulatusliku muutuse põhjustest. Positiivne on ka asjaolu, et 2015. aastal mopeedidega seotud liiklusõnnetustes keegi ei hukkunud. 2014. aastal oli hukkunuid kokku kuus.

Mootorratta- ning mopeedijuhtidega seotud liiklusrikkumistest saab teada saada [siin](#) ning mootorratturite hoiakutest ja käitumisest [siin](#).

Teisena paistavad silma bussid, millega seotud liiklusõnnetustes saab vigastada samuti oluliselt rohkem inimesi kui teiste sõidukiliikidega toimunud liiklusõnnetustes. Busside läbisõidud jagunevad üldiselt proportsionaalselt nende arvuga, millest võib järeldada, et keskmiselt läbivad bussid sõltumata vanusest iga-aastaselt sarnase distantsi. Suuremaks erandiks on siin kuni viie aasta vanused bussid, millega läbitakse veerandi jagu rohkem kilomeetreid, kui nende arvu järgi eeldada võiks.

Kõik trollide ja trammide osalusel toimunud LÕ-d on arusaadaval põhjustel toimunud Tallinna linnas, ka bussidega toimunud LÕ-st on viimastel aastatel umbes 90% toimunud asulates. 2015. aastal oli busside, trollide ja trammide osalusel toimunud LÕ-d 13% rohkem kui eelneval kolmel aastal keskmiselt. Busside osalusel asulavälistes tingimustes toimunud liiklusõnnetuste arv jäi varasemaga sarnaseks ning kasv tulenes bussidega asulates toimunud liiklusõnnetustest. Järjest kasvavaks probleemiks tundub olevat sõitjate kukkumine linnaliinide bussides. Kuna varasematel perioodidel ei ole see probleem nii tugev olnud, siis ei ole liiklusõnnetuse situatsioonide puhul ka sellekohast klassifikaatorit ning need liiklusõnnetused kajastuvad jaotise muude liiklusõnnetused all.

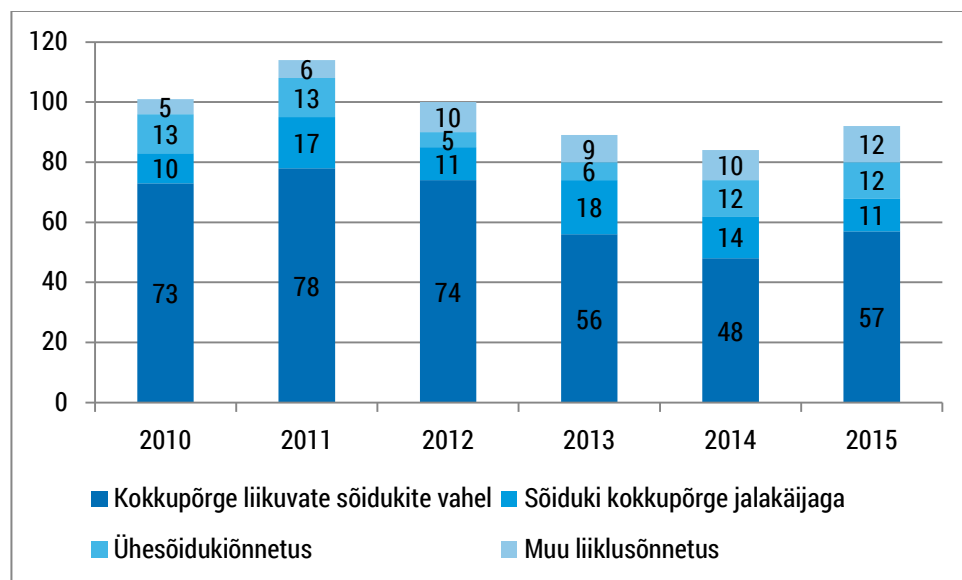


Joonis – Busside, trollide ja trammide osalusel toimunud liiklusõnnetused perioodil 2010 – 2015.

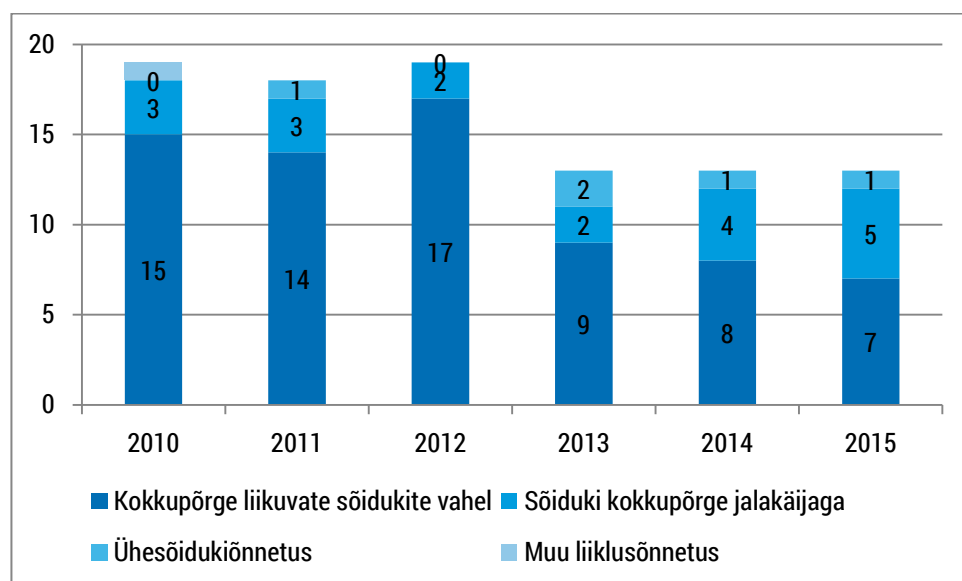
Veo- ja vedukautodega toimunud liiklusõnnetuste puhul paistab silma, et inimkannatanutega liiklusõnnetusi ning neis vigastusi saanud isikute arv sõiduki läbisõidu kohta on isegi madalam kui sõiduautel, kuid hukkunute arv läbisõidu kohta on siiski kaks korda suurem kui sõiduaute puhul. St kui veoauto osalusel liiklusõnnetus toimub, siis on see sageli väga raskete tagajärgedega. Veoautod paistavad silma ka siis kui vaadata liiklusõnnetuste arvu ühe liikluses osaleva sõiduki kohta. Ühe liikluses osaleva veo- või vedukauto kohta toimub umbes kaks korda sama palju inimkannatanutega liiklusõnnetusi kui sõiduaute puhul. Veoautode osalusel toimunud liiklusõnnetuste suurem raskusaste on peamiselt tingitud sõiduautodega võrreldes juhi piiratumast nägemisväljast, kehvemast manööverdusvõimest, suuremast massist ning väiksemast aktiivsest ja passiivsest ohutusest. Viimast iseloomustab nt asjaolu, et veoauto osalusel toimunud jalakäijaõnnetuses hukkus 2015. aastal viis inimest kaheteistkümnest (42%) ning kolme aasta keskmisena hukkus 36% kõigist liiklusõnnetustes kannatada saanud jalakäijatest. Võrdluseks sõiduaute puhul hukub inimene oluliselt väiksema tõenäosusega. 2015. aastal hukkus 7% kannatanutest ja kolme viimase aasta keskmisena 6%. Sarnane on olukord ka mootorsõidukite omavaheliste kokkupõrgete puhul. 2015. aastal hukkus veoautodega seotud liiklusõnnetustes 12% kõigist inimkannatanutest (kolme aasta keskmisena 13%), sõiduaute puhul 2% (kolme aasta keskmisena 3%).

Liiklusõnnetuste situatsioonide osas domineerivad veo- ning vedukautodega toimunud liiklusõnnetuste puhul kokkupõrked teiste liikuvate sõidukitega. Selliseid liiklusõnnetusi oli 2015. aastal üle 60% kõigist. Ka hukkunutega liiklusõnnetuste puhul paistavad silma just kokkupõrked teiste sõidukitega (seitse kolmeteistkümnest) ning

jalakäijaõnnetused (viis kolmeteistkümnest). Võrreldes sõiduautodega on veo- ning vedukautode osalusel toimunud hukkunutega liiklusõnnetuste hulgas oluliselt vähem ühesõiduki õnnetusi (üks kolmeteistkümnest). Eelnev ilmestab asjaolu, et üldiselt on veo-või vedukauto selle kabiinis istujate jaoks küllalt turvaline, kuid teiste liiklejate suhtes on selline sõiduk oluliselt agressiivsem kui nt sõiduautod.



Joonis – Veoautode osalusel toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetuste jaotus liikide lõikes



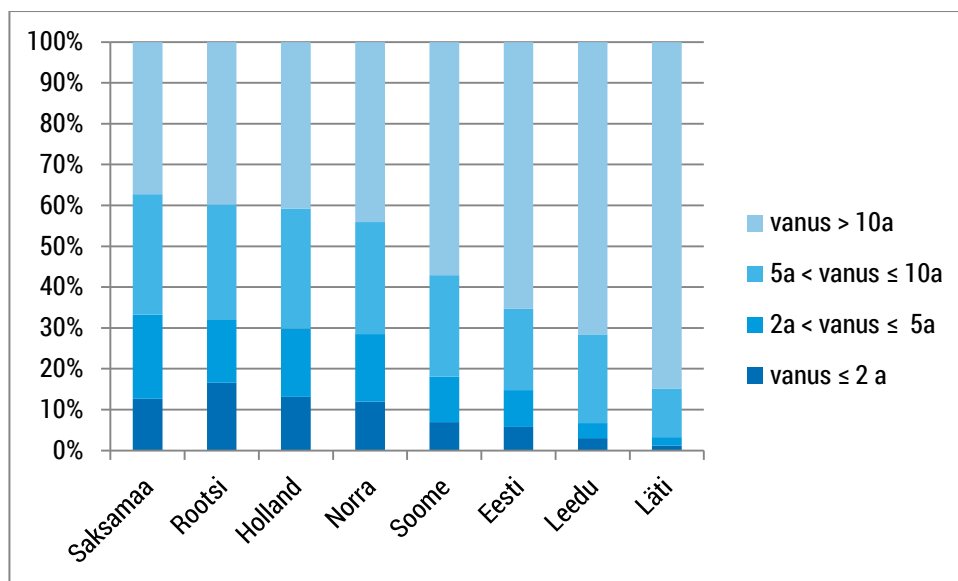
Joonis – Veoautode osalusel toimunud hukkunutega liiklusõnnetuste jaotus liikide lõikes

Veoautode ning busside arv on sõiduautodega võrreldes väike, aga suurema läbisõidu ning enda eripära tõttu mängivad nad liiklusohutuse seisukohalt olulist rolli. Seda eelkõige põhimaanteedel, kus nad moodustavad kogu liiklusest üle 13%. Tugimaanteedel on nende osakaal 9% ja kõrvalmaanteedel 3% (2014.a. andmete põhjal). Nagu eespool viidatud tõstavad veo- ning vedukautodega seotud vigastuste ning nende raskusastme suurenemise riski sõiduki mõõtmed, suur mass ning sõiduautodest kehvemad aktiivse ning passiivse ohutuse parameetrid. Busside puhul lisandub siia veel asjaolu, et samaaegselt võib sõidukis viibida suur hulk reisijaid ning liiklusõnnetuse korral on

potentsiaalne ohvrite arv oluliselt suurem kui teiste sõidukite puhul. Veoautode ja busside osalusel toimunud liiklusõnnetustes hukkus 2015. aastal 18 inimest, mis moodustab 27% kõigist hukkunutegst liiklusõnnetustest.

Kompenseerimaks suuremat riski, viivad PPA ja MNT iga-aastaselt läbi eelkõige veo- ning vedukautode ja busside kontrollimisele suunatud ühisreide. 2015. aastal kontrolliti nende reidide käigus 1052 raskeveokit ja 160 bussi. Tähelepanuväärne on, et kõigi kontrollide käigus tuvastati suur hulk väga raskeid puuseid. Nt veoautodest 360-le ja bussidest 54-le (mõlema puhul ligikaudu kolmandik kontrollitud) suunati tõsiste puuduste tõttu erakorraliselt tehnonõuetele vastavuse kontrolli. Väga sagedased on töö- ja puhkeaja nõuete rikkumised, mida tuvastati kokku 227 korral ehk 19 %-l veoauto ja bussijuhtidest. Eriti murettekitav on asjaolu, et viiel korral tabati veoauto roolist alkoholi tarvitanud ning seitsmel korral juhtimisõiguseta veoautojuht.

Sõiduautod osalesid 2015. aastal 75%-s hukkunutega LÕ-st ning 77%-s kannatanutega LÕ-st, mis on üsna sarnases proportsioonis nende arvu ja läbisõiduga. Siiski torkab silma, et vanemate sõiduautode osakaal Eesti liikluses on Euroopa kontekstis küllalt suur. Võrreldes meist parema liiklusohutuse tasemega riikidega paistab silma, et üle 10 aasta vanuseid sõiduautode osakaal on Eestis oluliselt suurem. Eestis 2015. aasta lõpu seisuga selliseid sõidukeid liiklusregistris 65%, samas kui Saksamaal oli neid peaaegu kaks korda vähem ning Rootsis ja Hollandis 40%. Soomega võrreldes on meil üle 10a vanuseid sõidukeid siiski vaid 8% rohkem ning lõunanaabritega võrreldes on meie sõiduautod siiski suhteliselt uued.



Joonis – Sõiduautode vanuseline jaotus Eestis (2015a andmetel) ja valikus teistes Euroopa riikides (2013a andmetel)³⁸

Sõiduauto osalusel toimunud liiklusõnnetuste puhul on enamlevinud kokkupõrked liikuvate sõidukite vahel (47%), kokkupõrked jalakäijatega (27%) ja ühesõidukiõnnetused (21%). Sõiduautode osalusel toimunud hukkunutega liiklusõnnetustest oli enim kokkupõrkeid jalakäijatega (kokku 19) kokkupõrked liikuvate mootorsõidukite vahel (14) ja ühesõidukiõnnetused (17). Kokku toimus sõiduautodega seotud hukkunutega liiklusõnnetusi 51.

³⁸ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Passenger_cars_in_the_EU

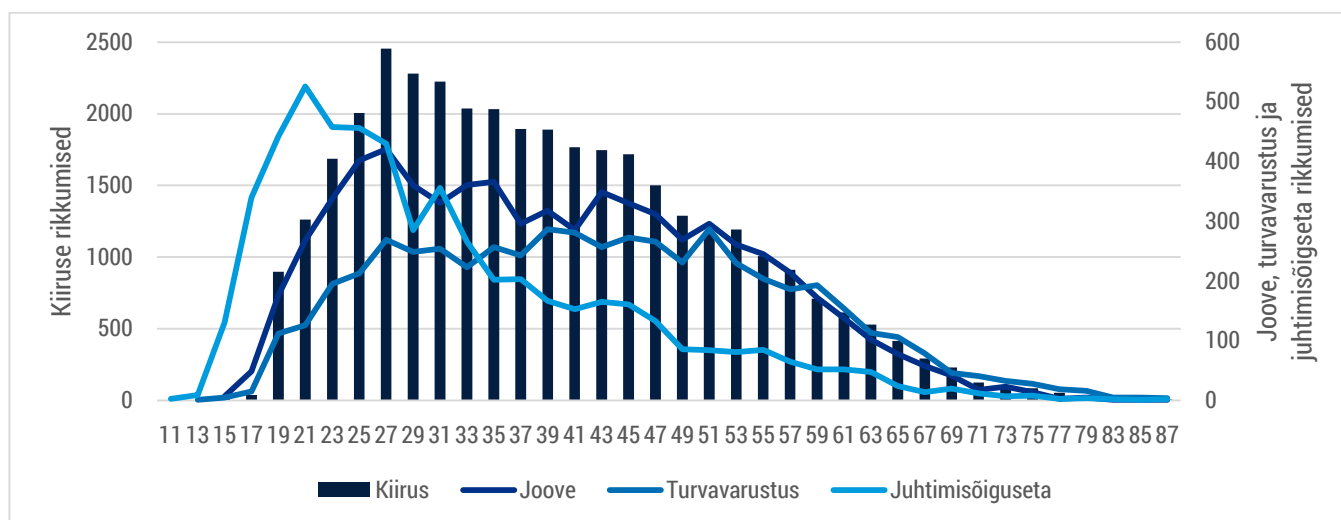
Sõiduautod ja N1 kategooria veoautod on sageli enda tehnilistelt parameetritelt väga sarnased. Nt on küllalt sage, et tehniliselt sama mudel sõiduk kuulub vaid tulenevalt istekohtade arvust kas sõiduautode või N1 kategooria veoautode kategooriasse. N1 kategooria veoautode vanuseline jaotus ning läbisõidu jagunemine eri vanuses sõidukite vahel erineb sõiduautodest. Kuni 10a vanused N1 kategooria sõidukid teevad tervelt 73% sõidukiliigi koguläbisõidust, sõiduautodel 52%, millest võib järeldada et liikluses osalevad N1 kategooria sõidukid on suhteliselt uuemad. N1 kategooria veoautodega toimus 2015 aastal 114 liiklusõnnetust, milles inimene vigastada sai. Kaheksas neist inimene hukkus.

5 RISKIKÄITUMINE

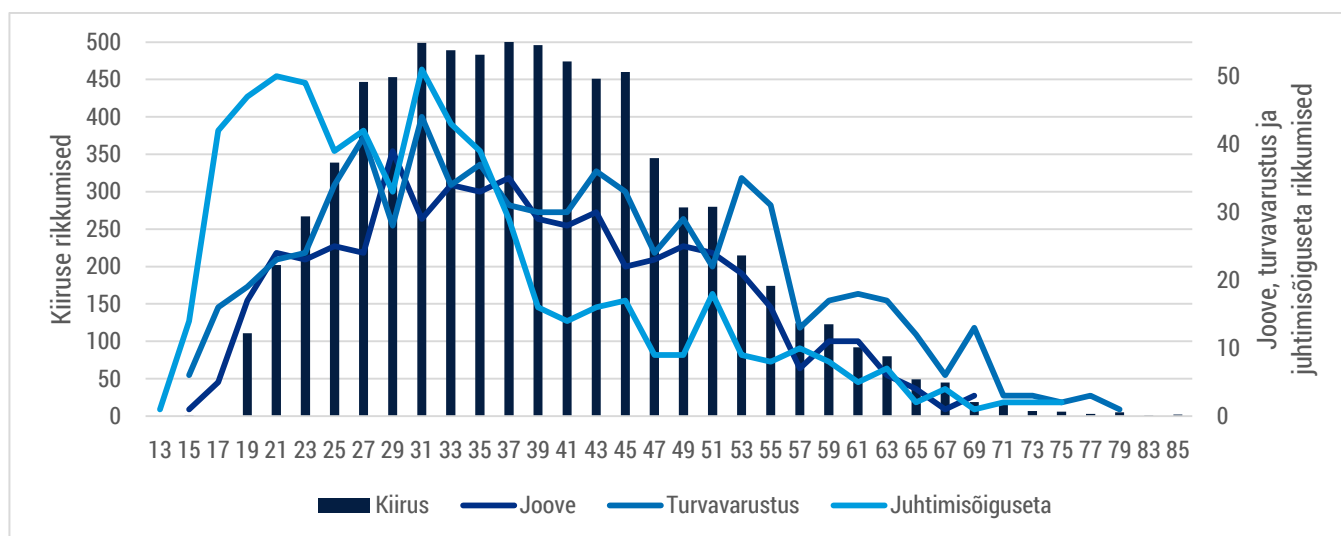
Riskikäitumise võimalikud põhjused:

- 1) reeglite eiramine, mis on saanud harjumuseks ja harjumust on raske muuta;
- 2) isiksusehäired, näiteks: aktiivsus- ja tähelepanuhäire, agressiivne käitumine, impulsiivsus, antisotsiaalne käitumine;
- 3) puudujääk psühholoogiliste kompetentside osas, näiteks: sotsiaalsete normidega kooskõlas mitteolevad väärtushinnangud, empaatiavõime puudumine, võimetus näha asju teise inimese seisukohast lähtuvalt, kõrge elamustejanu, toimetulek stressiga jms.

2015. aastal moodustasid kiiruse ületamised 43%, mootorsõiduki juhtimine alkoholi mõju all 5% ja turvavarustuse mittekasutamine 6% kõigist liiklusreeglite eiramistest. Kiiruseületajatest moodustavad mehed 81%. Juhtimisõiguseta mootorsõiduki roolist tabatud meestest 44% ja naistest 23% oli juhtimisõigus karistusena ära võetud.



Joonis – Meessoost juhtide vanuseline jaotus kiiruseületamise, alkoholi mõju all juhtimise, turvavarustuse mittekasutamise ja juhtimisõiguseta mootorsõiduki juhtimise eest



Joonis – Naissoost juhtide vanuseline jaotuvus kiiruseületamise, alkoholi mõju all juhtimise, turvavarustuse mittekasutamise ja juhtimisõigusega mootorsõiduki juhtimise eest

5.1 Sõidukiiruse ületamine

Kiirus on peamine liiklusõnnetuse toimumisega seotud faktor ja seostub 30% hukkunutega liiklusõnnetustega. Liiklusõnnetustes tekkivate vigastuste risk suureneb kiiruse kasvades oluliselt. Keerulisem on ohuolukorrale reageerida ja kokkupõrke tagajärjed muutuvad raskemaks. Juhid ei taju kiiruseületamisest tulenevaid ohtusid ning ei arvesta sõiduki peatumiseks kuluva ajaga. Peatumisteede mõjutavad juhi väsimus, tervislik seisund, halb nähtavus, sadu, udu, teekatte seisund, nõuetele mittevastavad rehvid, ebakvaliteetsed klaasipuhastajad, sõiduki tehniline seisukord, valesti reguleeritud tuled, juhi tegelemine kõrvaliste tegevustega ja paljud muud asjaolud. Peatumisteede koosneb reageerimisteedest ja pidurdusteedest. Reageerimisteede moodustavad sõidukijuhi vähemalt kolm järjestikust psüühilist toimingut: ohu teadvustamine (märkamise), pidurdamise otsustamine ja reageerimine (pidurdamiskäskluse edastamine ajast jalalihastele). Keskmiselt loetakse sõidukijuhi reageerimisajaks 1 sekund ja pidurite rakendumuse ajaks ka 1 sekund ning selle aja jooksul liigub sõiduk pidurdamatult edasi. Pidurdusteede on teelõik mis läbitakse jala piduripedaalile asetamisest kuni sõiduki seismajäämiseni. Kui kiirus suureneb 2 korda, suureneb pidurdusteede 4 korda.

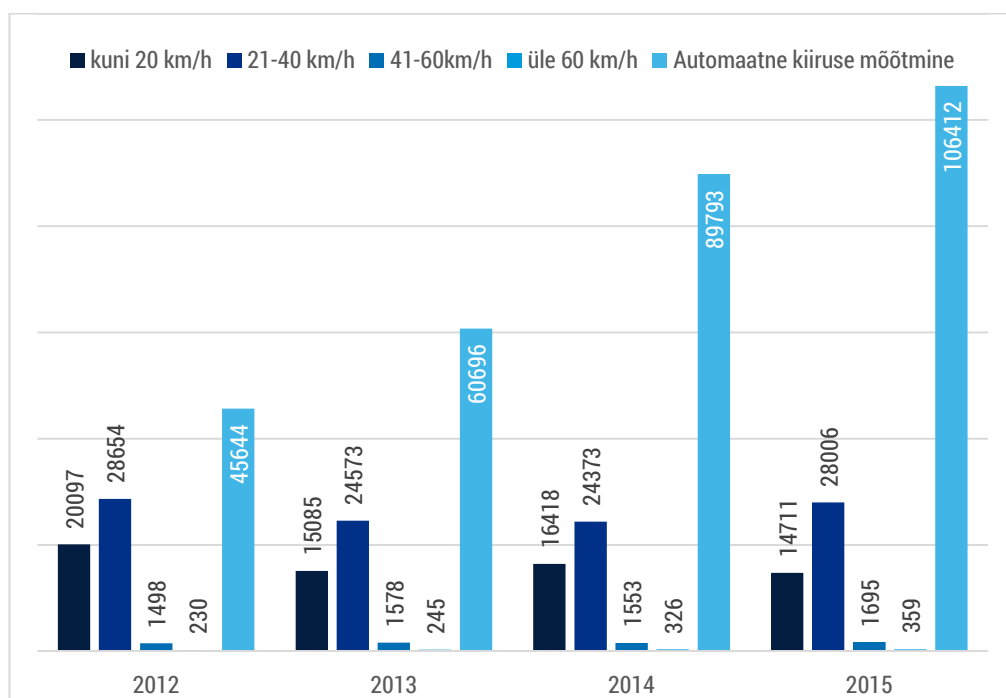
Sõidukijuhtide hoiakuid ja käitumist suurimast lubatud sõidukiirusest kinnipidamise osas hinnati 2015. aastal läbi viidud küsitlusuuringu tulemuste põhjal³⁹. 36% juhtidest ületab lubatud suurimat kiirust põhiteedel üle 5 km/h, neist 4% üle 10km/h. Väiksematel maanteedel sõidab lubatust üle 5 km/h kiiremini 22% juhtidest. Samas ei peeta piirkiiruse ületamist oluliseks liiklusreeglite nõuete rikkumiseks ning suureks liiklusohuks. See seondub arvamusega, et kiiruse ületamine kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav. Sellise hinnangu andis 57% juhtidest. Suurima lubatud

³⁹ Uuringuaruanne liiklejate teel käitumise kohta: http://www.mnt.ee/public/Kaitumine_teel_2015_aruanne.pptx

Uuringuaruanne sõidukiiruse valiku kohta asulavälisel teel: http://www.mnt.ee/public/Soidukiirus_2015_aruanne.pptx

sõidukiiruse ületamisele kalduvad rohkem pealinnas ja suuremates linnades elavad sõidukijuhid, mehed, kuni 25-aastaste vanuserühma kuuluvad ning suurema aastase läbisõiduga juhid.

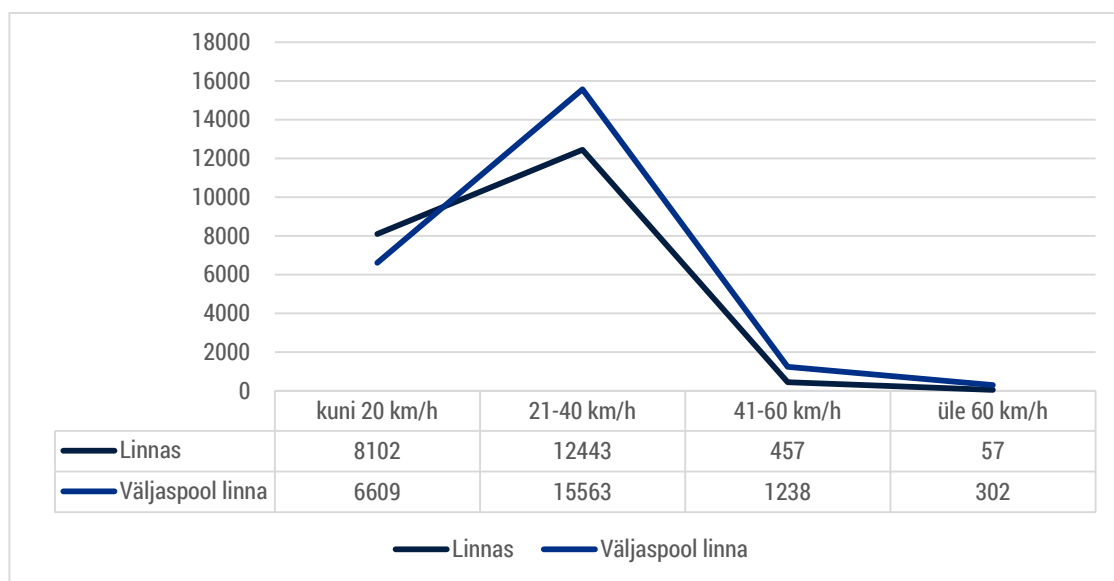
Lubatud sõidukiiruse ületamisi avastati 44 771⁴⁰, mida on võrreldes eelmise aastaga 5% võrra enam. Samuti kasvas kiiruskaamerate poolt fikseeritud juhtumite arv 18,5%. 2 189 juhul kaasnesid kiiruse ületamisele lisaks veel muud liiklusreeglite eiramised.



Joonis – Kiiruse ületamine 2012 – 2015

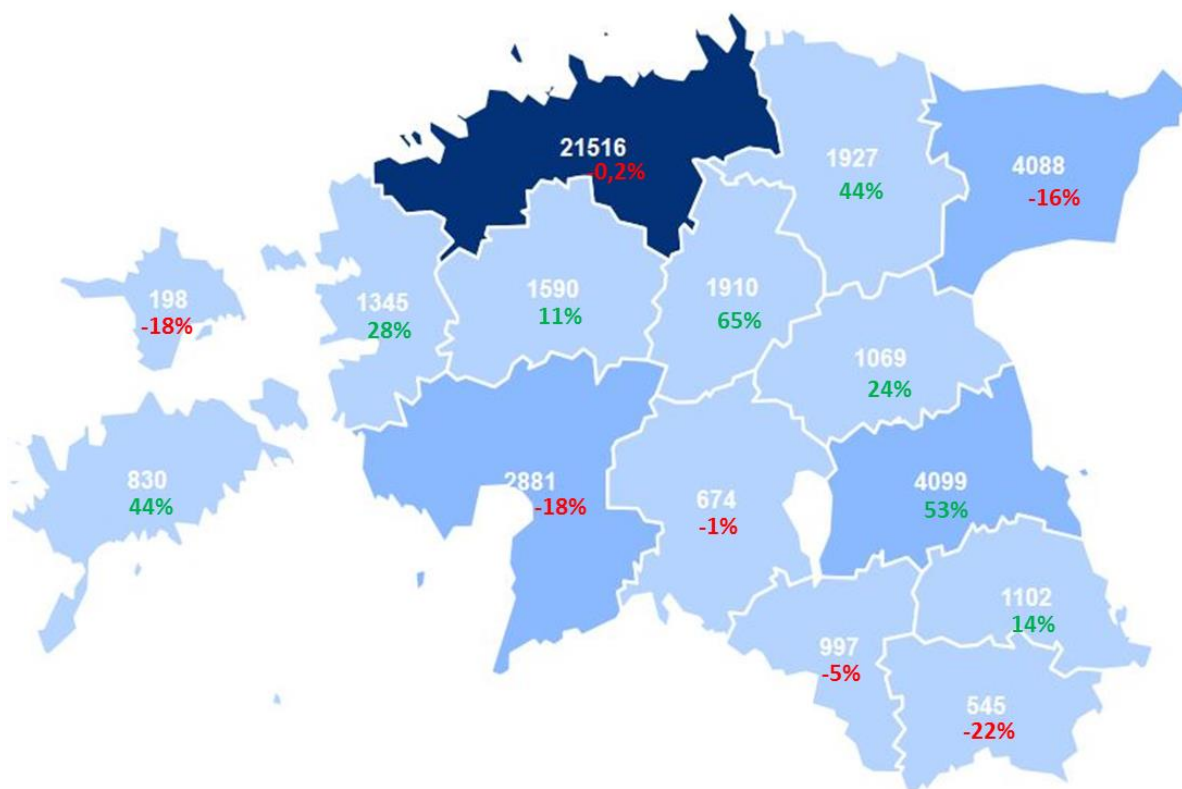
Eespool viidatud küsitlusuuringu tulemuste kohaselt sõidab asulas vaid 35% juhtidest lubatud suurima sõidukiiruse piires. Liiklusjärelvalve tulemustele toetudes saab öelda, et mootorsõidukijuhid ületavad lubatud sõidukiirust võrdselt nii asulates kui väljaspool asulaid: 53% sõidukiiruse ületamistest avastati väljaspool asulaid. Kõige enam fikseeriti asulates sõidukiiruse ületamisi 21 – 40 km/h. Võrreldes aastaga 2014 kasvasid kiiruse ületamised 21 – 40 km/h 15% ning kiiruse ületamised kuni 20 km/h vähenesid 10%.

⁴⁰ Kiirmenetlust kohaldati 41 104 ja üldmenetlust 3 667 juhul.



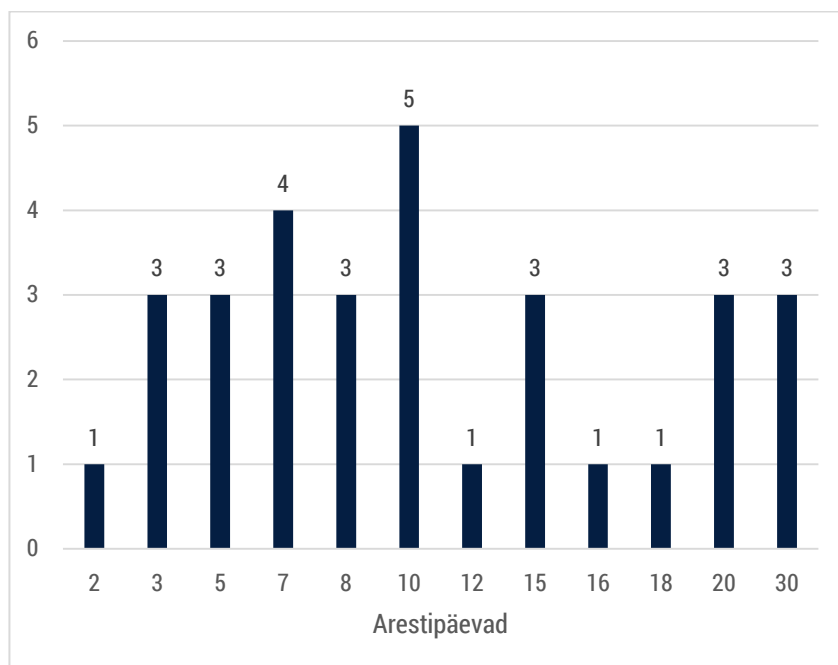
Joonis – Kiiruse ületamine linnas ja väljaspool linna 2015

Neljas suurimas linnas avastati kiiruse ületamisi enim Tallinnas (13 881), järgnesid Tartu (2 063), Pärnu (1 303) ja Narva (569) (vt tabel 5.1.1). Maakondade lõikes suurenes kiiruseületajate avastamine kõige enam Järva maakonnas ja kõige rohkem vähenes Võru maakonnas (vt tabel 5.1.2).



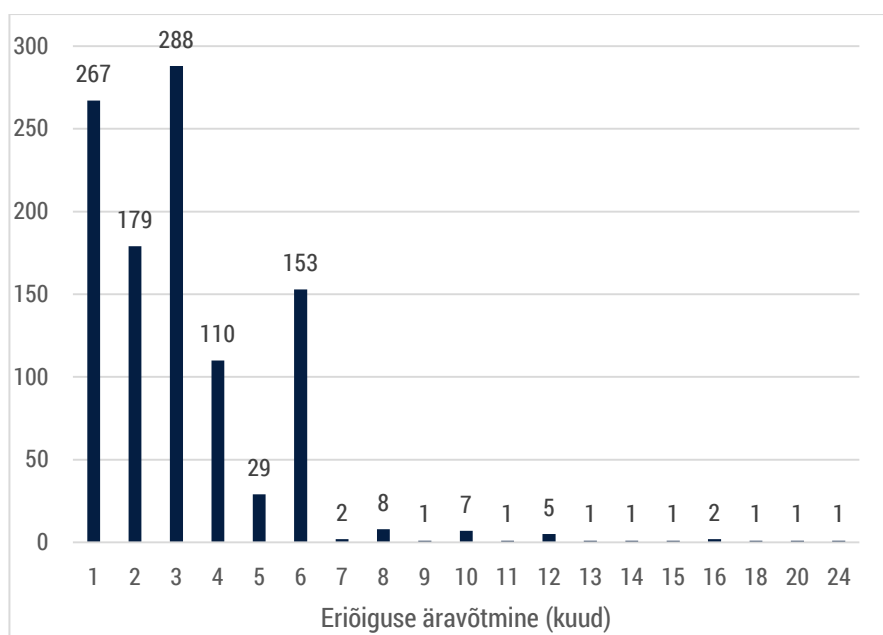
Joonis - Avastatud kiiruse rikkumised maakondade lõikes 2015. a. ja muutus võrreldes eelmise aastaga

2015. aastal kohaldati kiiruseületamise eest väärteokaristusena rahatrahvi 43 802 juhul. Kiiruseületamise eest mõisteti karistuseks arest 31 korral. Kõige sagedamini kohaldasid kohtud 10-ööpäevast aresti.



Joonis – Kiiruse ületamise eest määratud arestipäevad 2015

Kiiruseületamise eest karistati eriõiguse äravõtmisega 1 058 korral. Kõige sagedamini kasutati juhtimisõiguse äravõtmisel ühe ja kolmekuulist karistust.

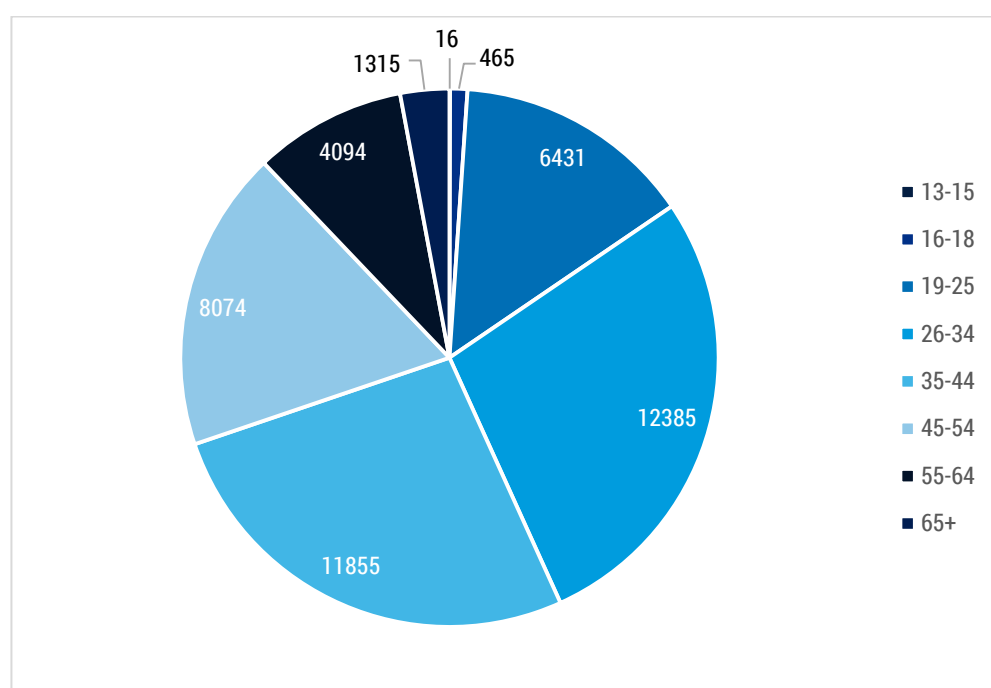


Joonis – Eriõiguse äravõtmine kiiruse ületamise eest 2015

Keskmine rahatrahv⁴¹ sõidukiiruse ületamisel kuni 20 km/h oli 65,88€ (maksimaalne trahvisumma Liiklusseaduse (LS) järgi 120€), kiiruse ületamisel 21 – 40 km/h 140,92€ (maksimaalne trahvisumma LS järgi 400€), ületamisel 41 – 60 km/h 449,27€ (maksimaalne trahvisumma LS järgi 800€) ja üle 60 km/h oli keskmine rahatrahv 838,86€ (maksimaalne trahvisumma LS järgi 1 200€).

71% kiiruse ületajatest, täpsemalt 31 736 isikul fikseeriti kiiruse ületamine ühel korral. Kahel korral jäi vahele 7 924 isikut (18%) ja kolmel korra 1 674 isikut (4%).

81% (36 239) lubatud sõidukiiruse ületajatest olid mehed. Vanuselise koosseisu järgi ületavad kiirust kõige sagedamini 26 – 34- ja 35 – 44-aastased. Rikkumisi oli vastavalt 12 385 ja 11 855. Kokku moodustasid need kaks vanusegruppi enam kui poole (54%) kõigist kiiruse ületajatest. Vanusegrupis 14 – 18 oli kiiruse ületajaid 481.



Joonis – Lubatud sõidukiiruse ületajate vanuseline jaotus 2015

5.1.1 Kiiruskaamerad e automaatne järelevalve

2015. aastal saadeti välja 106 412 trahviteadet e 16 619 võrra rohkem kui 2014 aastal. 4. mail 2015. aastal alustasid tööd uued mõlemas sõidusuunas mõõtvad kaamerad Pärnumaal Libatses ja Ida-Virumaal Rannus, mis asuvad 70 km/h alas. Nende kahe kaamera poolt fikseeritud juhtumid moodustasid 35% kõigist koostatud trahviteadetest. 6% trahviteadete mahust fikseeris Harjumaal Vääna-Jõesuu 50 km/h alas paiknev kaamera. Seega 41% juhtumitest fikseeriti kolmes asukohas viit sõidusuunda katvate kaamerate poolt. 2015. aasta lõpuks oli võimalik kasutada 39

⁴¹ Keskliste rahatrahvide summa põhineb ühe kvalifikatsiooni järgi määratud karistuse kohta. Kombineeritud karistused on sellest välja arvatud.

kaamerat (mõõtesüsteemi) ning 58 erinevat mõõtekabiini, mis mõõtsid kiirust 60 sõidusuunal. 50 km/h alas asub 1, 70 km/h alas 16 ja 90 km/h alas 41 mõõtekabiini. Perioodil 2012 – 2015 saadeti välja kokku 196 133 trahviteadet⁴².

5.2 Joove

Alkohol muudab mõtlemist ja otsustusvõimet ning tekitab kehalisi hälbmeid, millest mõningaid me ei oska märgatagi. Pudeli õlut või pitsi viina joonud juht ei tunneta erinevust ja ei pea vajalikuks sõita ettevaatlikumalt. Tekib petlik tunne nagu oleksid meeled teravnenud. Juht muutub uljaks ja enesekindlaks. Juba väiksed alkoholikogused avaldavad tugevat mõju nägemisele, mille kaudu juht saab vähemalt 90% vajalikust infost. Reageerimisvõime alaneb ja juhtimisega seotud tegevused (piduri/siduri kasutamine, käiguvahetus, manöövririd rooliga jms) muutuvad ebakindlaks, isegi kontrollimatuks. Vaateväli aheneb tunnelnägemiseks, mis tähendab, et külgedel toimuvat ei tajuta. Silmade tundlikkus punasele värvile kahaneb. Punane tuli „lahjeneb“, gabariidi ja pidurituled kaotavad oma hoiatava iseloomu. Joobununa eksitakse pikivahe hindamisel ja sõidetakse ees liikuvale sõidukile liiga lähedale. Ka lähenevate sõidukite kaugust, parkimiskoha suurust ja gabariite tajutakse valesti. Tajuvead ja vead sõiduki juhtimisel on paratamatud. Kui sellises vigaderohkes seisundis tekib reaalne oht kaasliiklejate või takistuse näol, on liiklusõnnetus vältimatu.

2015. aasta küsitlusuuringu kohaselt on aasta jooksul mootorsõidukit alkoholi tarvitanult juhtinud 7% sõidukijuhtidest. Ligikaudu pooled neist (4%) on juhtinud sõidukit alkoholi mõju all enam kui ühel korral. Narkojoobes on juhtinud sõidukit viimase 12 kuu jooksul 0,4% sõidukijuhtidest. Pooled neist on juhtinud sõidukit narkojoobes enam kui ühel korral. Alkoholi tarvitanult on sõidukit sagedamini juhtinud mehed ja 25 – 34-aastased sõidukijuhid. Sõidukis, mille juht on olnud alko- või narkojoobes, on viibinud viimase 12 kuu jooksul 7% Eesti üle 14-aastasest elanikkonnast, sh on 3% viibinud joobes juhiga sõidukis korduvalt. Sõidukis, mille juht on olnud alko- või narkojoobes, on viibinud sagedamini mehed ja 25 – 34-aastased sõitjad.

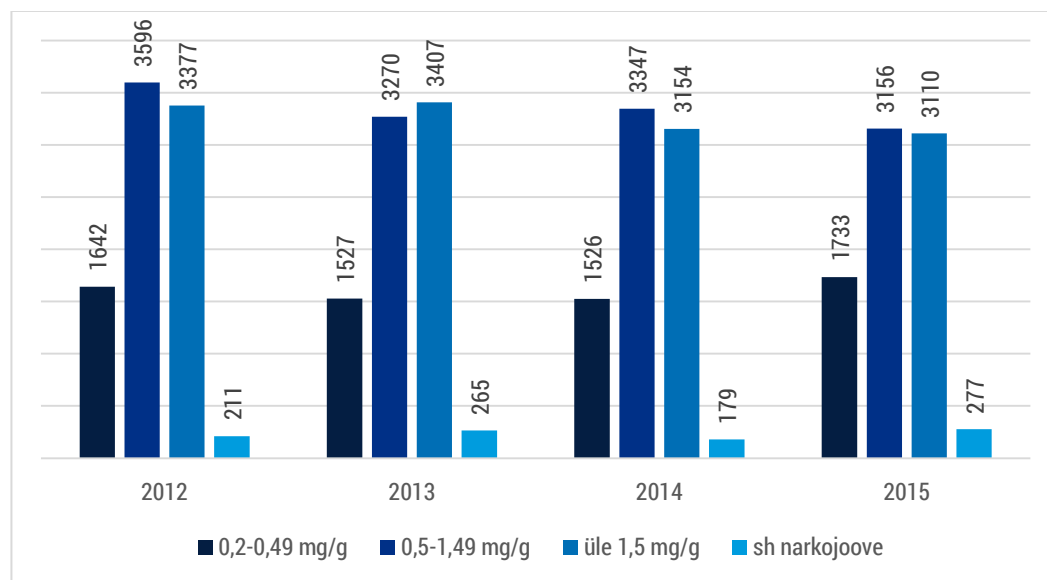
94% Eesti üle 14-aastasest elanikkonnast peab alko- ja narkojoobes sõiduki juhtimist väga ohtlikuks, lisaks 6% pigem ohtlikuks, seega joobes juhtimist mitteohtlikuks pidajaid peaaegu polegi. Sõidukijuhtimise õigusega elanike arvamus antud teemal ühtib elanikkonna üldise hoiakuga. Alko- või narkojoobes juhust oleks valmis politseile teada andma 54% elanikkonnast tingimusteta, 23%-l on küll põhimõtteline valmisolek teavitamiseks, kuid nad jätaksid selle tegemata juhul, kui tegu oleks enda tuttavaga.

2015. aastal juhtus alkoholi piirmäära ületanud mootorsõidukijuhtide osalusel kokku 154 inimkannatanuga liiklusõnnetust, milles hukkus 14 ja sai vigastada 214 inimest. 2014. aastal registreeriti õnnetusi 180, neis hukkus 15 ja sai vigastada 239 inimest. Alkoholist põhjustatud liiklusõnnetuste osatähtsus on aastatega veidi vähenenud. 2015. aastal oli mootorsõidukijuhiga alkoholitarbimine üheks mõjuteguriks 11,1% liiklusõnnetustest. Aasta varem oli sama näitaja 12,5%. Viimase 6 aasta kõrgeim tase oli 2013. aastal, mil osakaaluks oli 14,8%.

Samas oli ole muutunud alkoholist tingitud liiklusõnnetustes hukkunute osatähtsus hukkunute koguarvust. 2015. aastal hukkunud 14 inimest moodustasid 20,9% kõikidest liikluses elu kaotanutest. 2014. aastal 19,2% ja aastate 2010-2012 keskmiseks kujunes 21%. Erandlik oli 2013. aasta, mil joobes mootorsõidukijuhid põhjustasid 27% kõigist liiklussurmadest.

⁴² 2012. a - 45 644; 2013. a - 60 696; 2014. a - 89 793

Liiklusjärelvalve 2015. aasta plaani kohaselt oli eesmärk teostada minimaalselt 700 000 alkoholi joobe kontrolli. Reaalseks kontrollide arvuks kujunes 889 701, mida oli 21% plaanitust enam. Kontrollide käigus avastati 7 999 alkoholi piirmäära ületanud⁴³ ja joobes mootorsõidukijuhti. Kontrollitute koguarvust moodustas see 0,89%. „Kõik puhuvad“ politseioperatsioonide käigus 247 333 kontrollitust oli alkoholi tarvitanud 1 102 mootorsõidukijuhti.

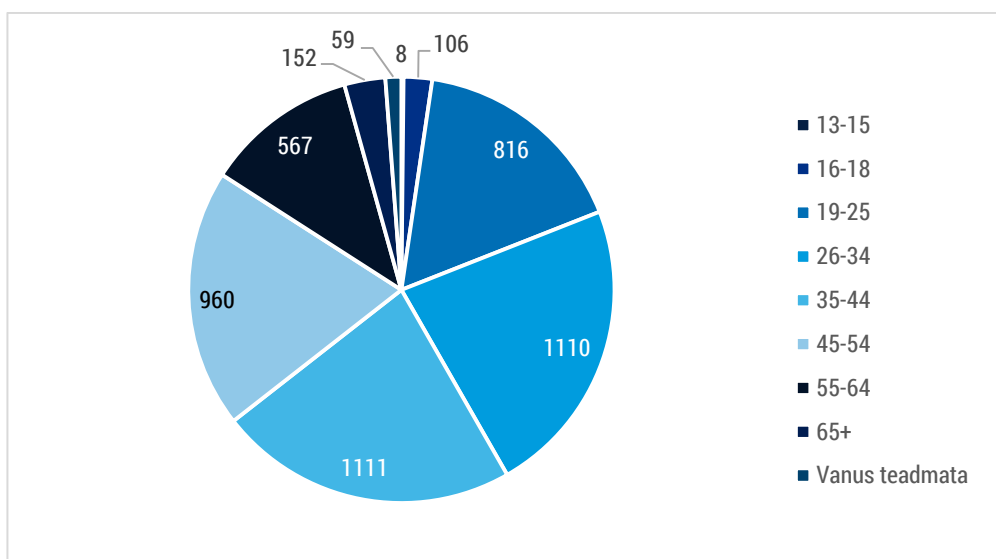


Joonis – Alkoholi lubatud piirmäära ületamine ja joobes juhtimine 2012 – 2015

Alkoholi lubatud piirmäära ületanuna (0,2 – 0,49 mg/g) mootorsõidukit juhtinute osakaal tõusis 4% ja moodustas 23% kõigist tabatud alkoholi tarvitanud juhtidest. 41% (2014 42%) oli alkoholi sisaldus veres 0,5 – 1,49 mg/g ja joobes (üle 1,5 mg/g) juhtis sõidukit 36% (2014 39%). Suurim muutus võrreldes 2014. aastaga oli Ida-Virumaal, kus alkoholi mõju all juhtimiste arv vähenes 19%. Joobes juhtimiselt tabatute arv suurenes Tartus ning vähenes Tallinnas, Pärnus ja Narvas.

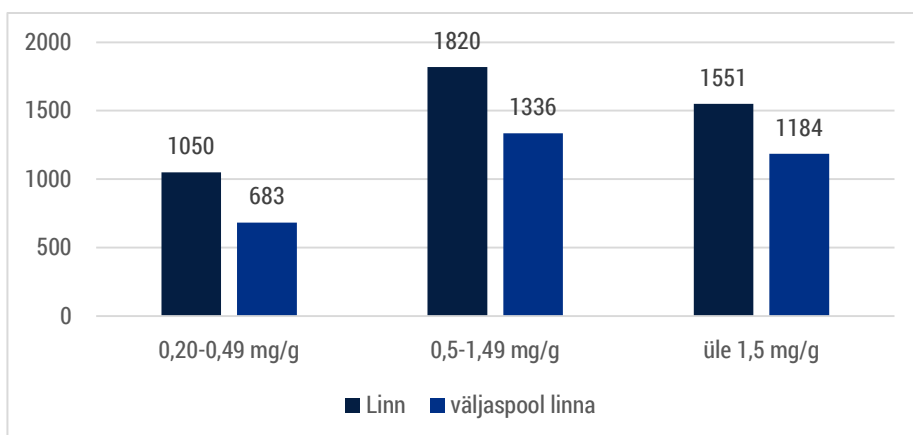
Vanuse lõikes esines alkoholi piirmäära ületamist enim 26 – 34- ja 35 – 44-aastaste seas.

⁴³ Registreeritud Liiklusseaduse §224 rikkumised sisaldavad väärteolõpetamisi VTMS § 29 lg 1 p 4 alusel



Joonis – Alkoholi lubatud piirmäära ületamine vanusegruppide lõikes

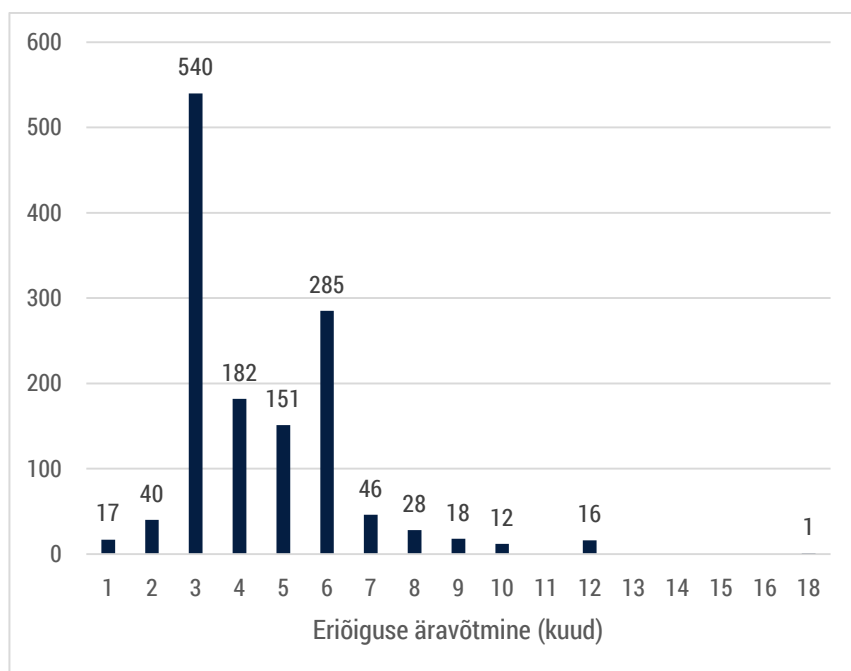
Alkoholi mõju all (piirmäära ületamisi ja joobes) juhtimistest avastati 58% linnades ning 42% väljaspool asulaid.



Joonis – Joobes juhtimine joobeastme järgi linnas ja väljaspool linna

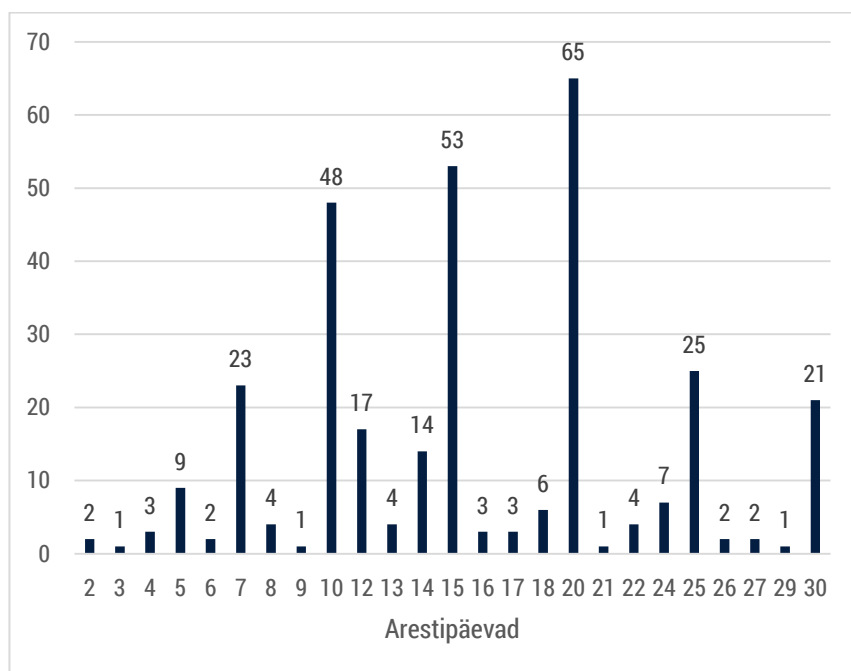
Karistusseadustiku § 424 alusel karistatavaid joobes juhte (alkoholisisaldus veres üle 1,5 mg/g) avastati 3 110 ehk 44 võrra vähem kui aastal 2014 (3 154). Kui Narvas (117), Tartus (195) ja Pärnus (71) vähenesid joobes juhtimised, siis Tallinnas (553) suurenes see 6% võrra. Narkojoobes mootorsõiduki juhte avastati 277, mida oli 94 võrra rohkem kui 2014 aastal.

Alkoholi piirmäära ületamise eest võeti juhtimisõigus ära 1 336 isikul. Kõige sagedamini kasutati juhtimisõiguse äravõtmist 3-ks ja 6-ks kuuks.



Joonis – Juhtimisõiguse äravõtmine alkoholi piirmäära ületamise eest

Areste määrati kokku 321 korral. 20-, 15- ja 10-päevast arestide osakaal moodustas 51%. 30-päevaseid areste määrati 21 korral.



Joonis – Alkoholi piirmäära alusel määratud arestipäevad

Keskmine rahatrahv alkoholisisaldusel veres 0,20 – 0,49 mg/g⁴⁴ oli 262,58€ (maksimaalne trahvisumma LS järgi 400€), alkoholisisaldusel veres 0,5 – 1,49 mg/g⁴⁵ oli 708,39€ (maksimaalne trahvisumma LS järgi 1 200€).

Ühel korral tabati mootorsõidukit alkoholi mõju all juhtinuid 6 290 (83%), kahel korral 471 (6%), kolmel korral 46 ja nelja korral 4 isikut.

5.3 Turvavöö ja lapse turvavarustus autos sõidutamisel

Nõuetekohaselt kinnitatud turvavöö on üks olulisemaid liiklusohutust mõjutavaid tegureid, leevendades liiklusõnnetuse tagajärgede raskust. Kõige suurem on turvavöö kasutegur õnnetustes, kui millega kaasneb sõiduki ümberpaiskumine. Kinnitatud turvavöö hoiab sellise õnnetusjuhtumi korral inimest tema istekohal paigal, takistades teda autost välja paiskumast ning rulluva auto alla jäämast. Lisaks eelnevale on turvavöö kasutegur suur just väiksematel kiirustel (nt. asulakiirusel) toimuvate kokkupõrgete tagajärgede leevendamisel. Juba vaid kiirusel 50 km/h toimuva kokkupõrke korral paiskub tagaistmel istuv 80 kg kaaluv sõitja inertsil mõjul ette jõuga, mis on võrreldav kolme tonnise raskusega, vigastades või tappes eesistuja. Samas just asulas sõites on turvavöö kasutustase tagasihoidlikum, kuna selle vajalikkust ei peeta madalama sõidukiiruse või lühemate vahemaade läbimise tõttu sedavõrd oluliseks. Juhi ja sõitja ohutuse suurendamiseks on turvavöö kinnitamine vajalik aga igakordselt enne sõidu alustamist sõidukisse istudes, sõltumata sellest, kas ees ootab lühem või pikem, kiirem või aeglasem sõit.

Kuna meie lapsed ei oska veel ennast välismaailmas varitsevate ohtude eest kaitsta, on lapsevanema ülesanne tagada oma lapsele parima kaitse igas olukorras. Seetõttu ongi oluline, et laps oleks alati autos korrektselt kinnitatud eakohase turvavarustuse abil.

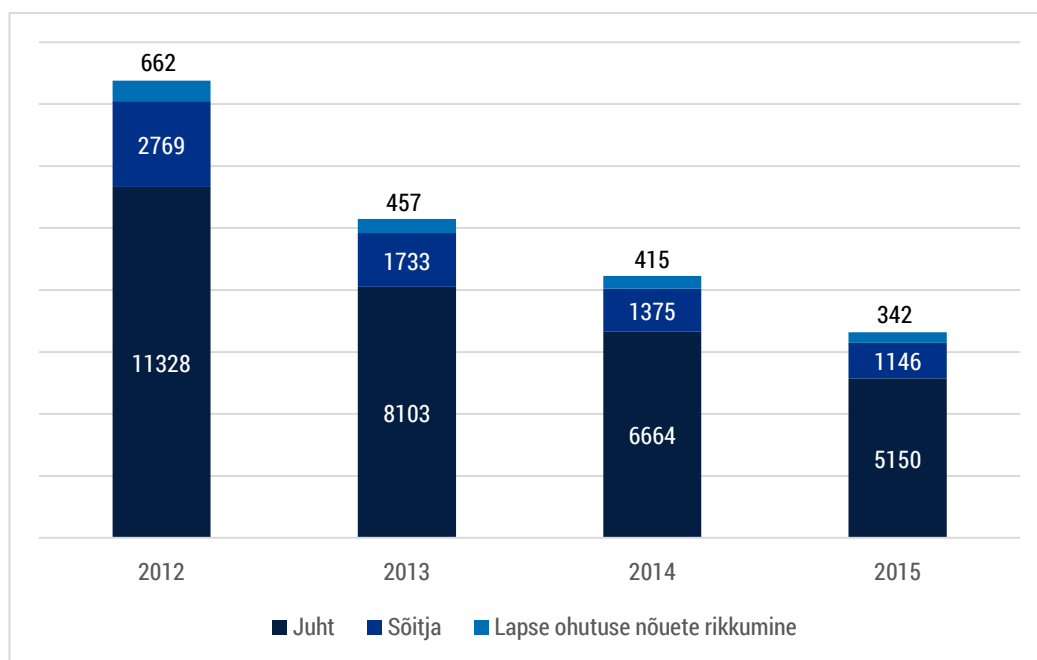
Kui 2010. aastal läbi viidud liikluskäitumise vaatlusuuringu järgi fikseeriti turvavöö kasutustasemeks sõidukijuhtidel 93%, täiskasvanud sõitjatel sõiduauto esiistmel 85%, täiskasvanud sõitjatel tagaistmel 58% ning lapsed olid turvavarustuse abil kinnitatud 90% osas, siis 2015. aastal oli turvavöö kasutustase juhtidel 98%, esiistmel sõitjatel 97%, tagaistmel täiskasvanud sõitjatel 71% ning lastel 96%.

Liikluskäitumise uuringutele tuginedes keskmisest vähem kinnitavad turvavöö sõiduauto tagaistmel mehed, vanuserühmas 25-34-aastased sõitjad ning ka mitte-eestlased. Teistel istekohtadel on turvavöö kasutamise profiil ühtlustunud. Turvavöö mittekinnitamise põhjustena tagaistmel nimetati kõige enam lühikese vahemaa läbimist (47%) ning harjumuse puudumist ja unustamist (39%). Bussis kinnitab turvavöö istekohal, kus see on olemas, reeglina vaid 23% sõitjatest.

Turvavarustuse mittekasutajate avastamine on aasta-aastalt langustrendis. Võrreldes 2014 aastaga vähenes avastamine 28% võrra. 78% turvavarustuse kasutamise nõuete rikkujatest olid sõidukijuhid, 17% sõitjad ja 5% oli seotud lapse turvavarustuse kasutamise nõuete rikkumistega.

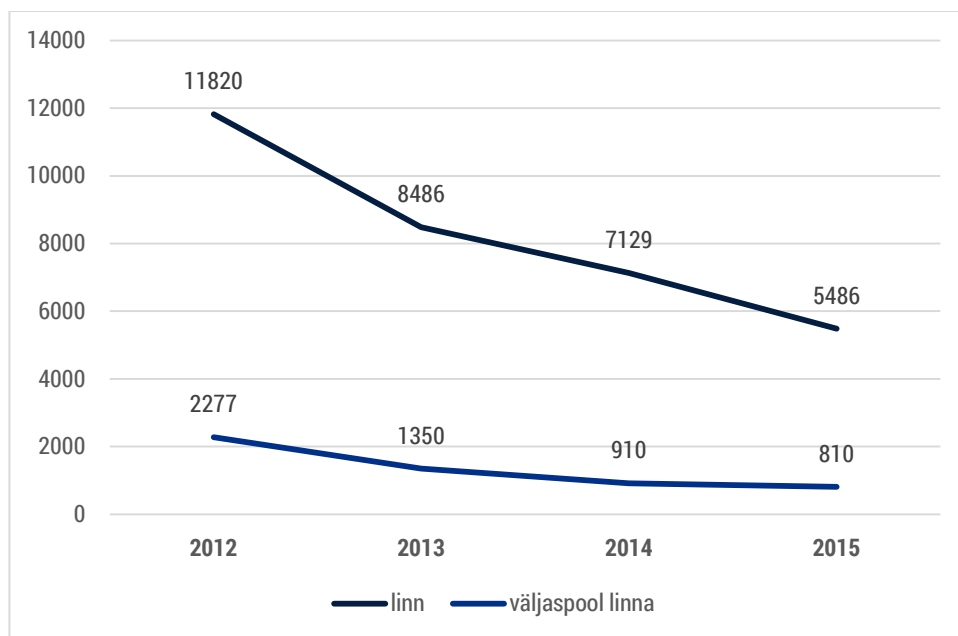
⁴⁴ Liiklusseaduse § 224 lg 1

⁴⁵ Liiklusseaduse § 224 lg 2



Joonis – Turvavöö nõuetekohaselt kinnitamata jätmine ja lapse ohutuse nõuete rikkumine

Valdav enamus (81%) turvavöö mittekasutamistest on fikseeritud asulates ning iga aastaga on avastamine vähenenud. Võrreldes eelmise aastaga on avastatud rikkumised vähenenud ligi 23%. Väljaspool asulaid turvavöö mittekasutamine on samuti langustrendis, kuid jääb 11% piiridesse.

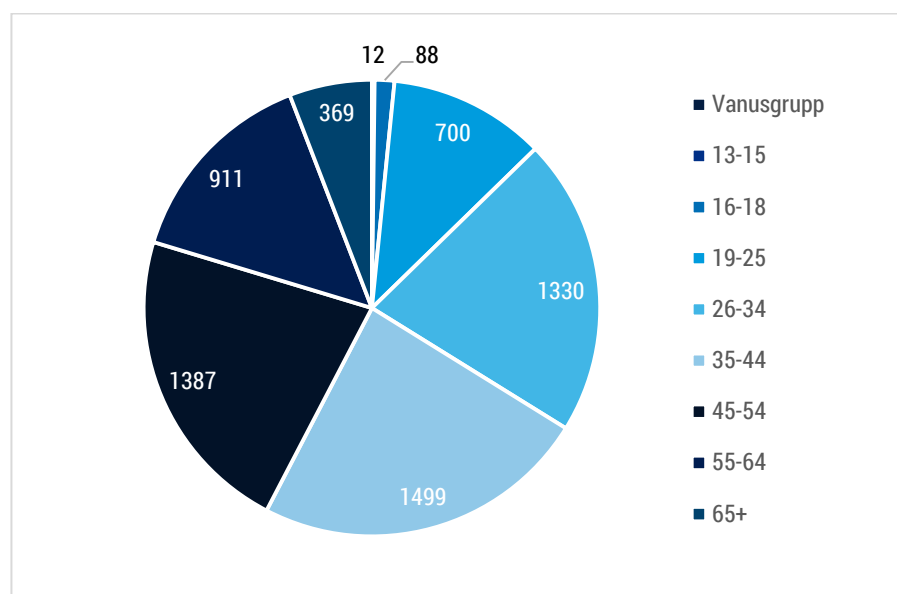


Joonis – Turvavarustuse nõuete rikkumised linnas ja väljaspool linna

Maakonna lõikes (vt tabel 5.3.1) on näha, et kui Hiiu, Jõgeva, Põlva ja Tartu maakonnas on suurenenud turvavöö mittekasutajate avastamine mõnevõrra, siis teistes maakondades on trend olnud vastupidine. Harju ja Ida-Viru maakonnas on turvavöö mittekasutamine vähenenud kõige rohkem ja seda vastavalt 26% ja 30%.

Suurematest linnadest on turvavöö mittekasutamist avastatud kõige enam Tartu linnas. Narvas, Pärnus ja Tallinnas on turvavöö mittekasutamise avastamine vähenenud. Pärnus on rikkumiste osakaal võrreldes eelmise aastaga vähenenud kõige rohkem (67%) (vt tabel 5.3.2).

Vanuse lõikes on turvavöö mittekasutajaid enim vanusegruppides 26 – 34 (21%), 34 – 44 (24%) ja 45 – 54 (22%) moodustades 675 kõigist mittekasutajatest.



Joonis – Turvavarustuse nõuete rikkumiste jaotus vanusegruppides

Turvavöö nõuetekohase mittekasutamise eest oli üks rikkumine 5 365 isikul (85%), kaks rikkumist 336 isikul (5%), kolm rikkumist 10 isikul ja neli rikkumist 8 isikul. Keskmise rahatrahvi turvavarustuse nõuetekohaselt kinnitamata jätmisel oli 74,72€ (maksimaalne trahvisumma LS järgi 200€). Sama teo eest, kuid varasemalt juba karistatud, oli keskmine rahatrahv 196,73€ (maksimaalne trahvisumma LS järgi 400€).

Lapse ohutuse nõuete rikkumiste keskmised karistused olid ligi kaks korda suuremad. Esmakordsel rikkumisel 144,16€ (maksimaalne trahvisumma LS järgi 400€) ja teistkordsel rikkumisel 413,33€ (maksimaalne trahvisumma LS järgi 800€).