



TRANSPORDIAMET



Liiklusaasta 2023

2024

1 MAANTEELIIKLUSE OHUTUS

Selles peatükis käsitletakse 2023. aastal toimunud inimkannatanuga liiklusõnnetuste statistikat, liiklejate hoiakuid ja käitumist teeliikluses ning maanteeliikluse ohutuse parandamiseks rakendatud tegevusi. Inimkannatanuga liiklusõnnetus on juhtum, kus vähemalt ühe sõiduki teel liikumise või teelt väljasõidu tagajärjel saab inimene vigastada või surma. Raudteel toimunud õnnetustest käsitletakse üksnes raudteeülesõidukohtadel või ülekäikudel toimunud õnnetusi, milles lisaks raudteeveerimile osales teine sõiduk (mootorsõiduk, jalgratas, kergliikur).

Kokkuvõttes ei kajastu eraldi liikluses raskesti vigastatute andmeid, kuna andmed laekuvad üldistatud kujul 2024. aasta I kvartali lõpus. 2022. aastal oli liikluses raskesti vigastatute arv suurem kui liiklusohutusprogrammi eesmärk ette nägi.

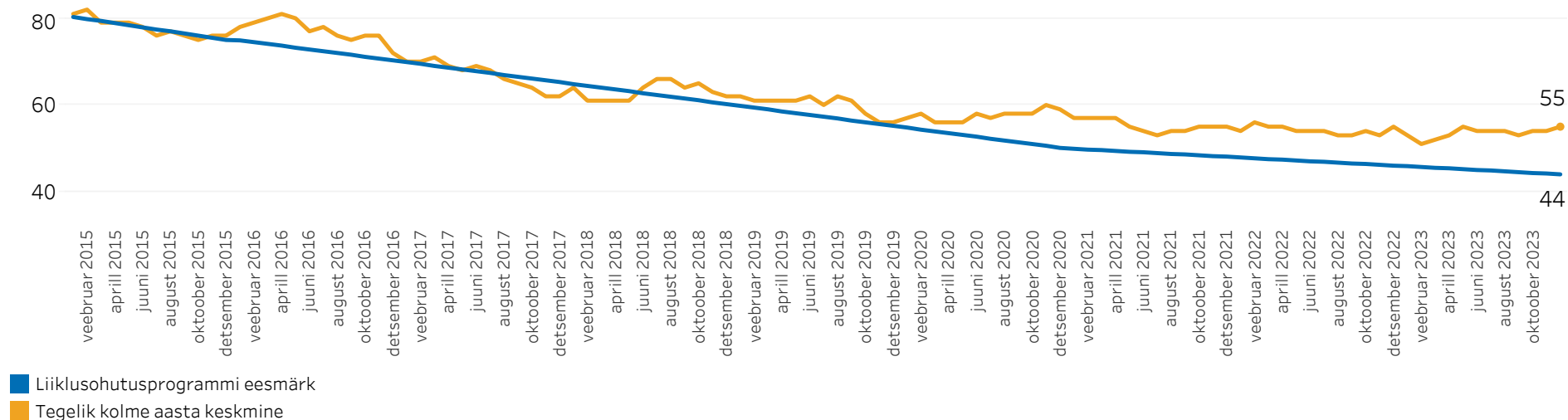
Andmed on seisuga 31.01.2024.

1.1 Liiklusohutusprogramm 2016–2025 ja selles kavandatud eesmärkide täitmine

1.1.1 Liiklusohutusprogrammi eesmärk ja kolme aasta (2021–2023) keskmine hukkunute ja raskesti vigastatute arv

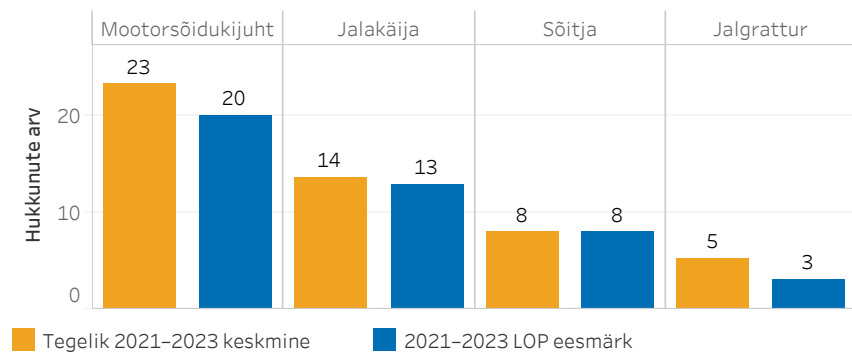
Liiklusohutusprogrammi 2016–2025 (edaspidi LOP) eesmärk on liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine, et aastate 2023–2025 keskmisena ei hukkaks liikluses üle 40 inimese ja raskesti vigastatute arv ei ületaks 302 inimest. Aastate 2021–2023 keskmisena hukkus liikluses 55 inimest aastas, mis oli sihttasemest (44) 11 võrra enam.

Hukkunute arv liiklusohutusprogrammis ja tegelik kolme aasta keskmine seis



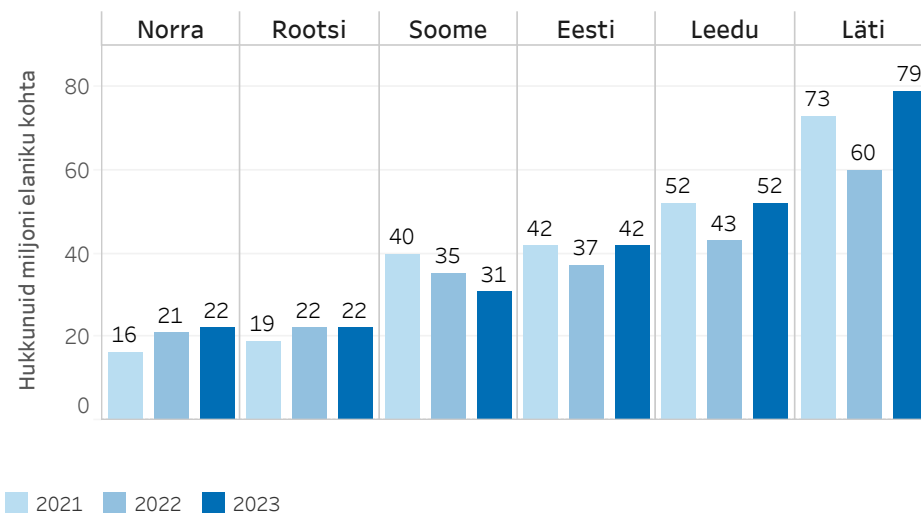
1.1.2. Hukkunud liikleja rolliti ja LOPi eesmärk 2021–2023 keskmisena

Vaadates liikluses hukkunuid ja LOPi eesmärke liiklejate rolliti, ületab tegelik hukkunute arv eesmärki: mootorsõidukijuhtide puhul 3, jalgratturite 2 ja jalakäijate arvus 1 võrra. Vaid sõitjate puhul ei ületanud kolme aasta keskmine hukkunute arv eesmärki.



1.1.3. Liiklusohutus naaberriikides

Esialgsetel andmetel suurenes 2023. aastal liikluses hukkunute arv miljoni elaniku kohta Lätis, Leedus, Norras ja Taanis. Rootsis jäi liiklusohutuse olukord olulise muutuseta ja Soomes vähenes liikluses hukkunute arv miljoni elaniku kohta 12%. Jätakuvalt on Euroopa Liidu kõige ohutumad riigid Norra ja Rootsi, kus aastast hukub liikluses kaks korda vähem inimesi miljoni elaniku kohta kui Eestis.



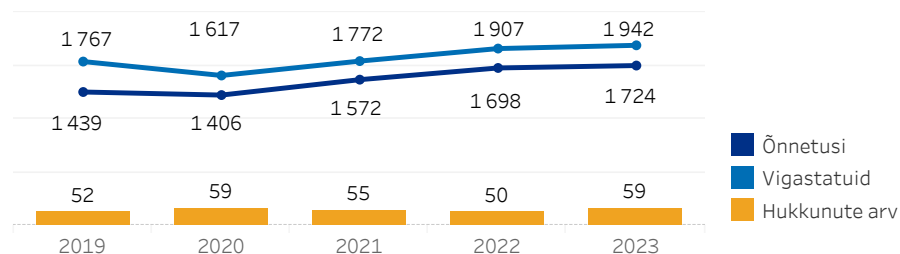
1. 2 Inimkannatanutega liiklusõnnetused ja neis kannatanud

1.2.1 Inimkannatanuga liiklusõnnetused, neis vigastatud ja hukkunud

2023. aastal olukord liikluses halvenes: toimus 1724 inimkannatanutega liiklusõnnetust, milles hukkus 59 ja sai vigastada 1942 inimest. Kui aastatel 2019 – 2022 mõjutas liiklusõnnetuste arvu suurenemist elektritõukerataste lisandumine liiklusesse, siis 2023. aastal oli liiklusõnnetuste kasvu taga lisaks kergliikuritele ka muid mõjutajaid (nt registreeritud sõidukite arv, liiklussagedus, jalgratta- ja kergliikluse aktiivsus jt).

	Arv, 2023	Muutus võrreldes 2022. aastaga	Muutus võrreldes 2020–2022 keskmisega
Hukkunud	59	+9	+4
Vigastatud	1 942	+35	+177
Inimkannatanutega liiklusõnnetused	1 724	+26	+165

Inimkannatanuga liiklusõnnetused, neis vigastatud ja hukkunud

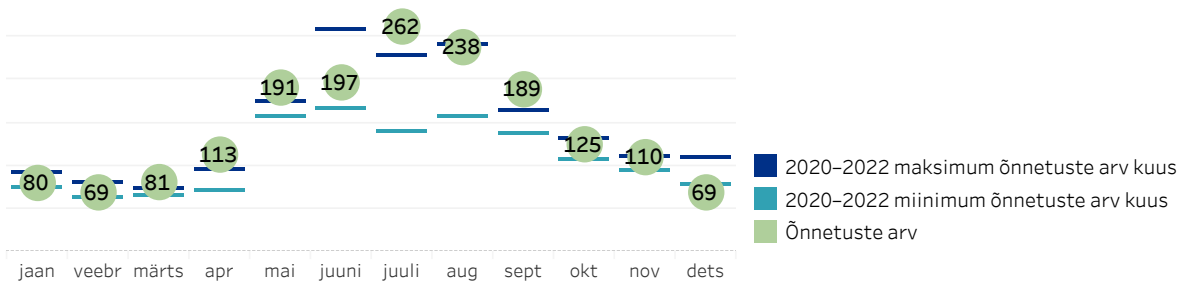


1.2.2. Inimkannatanuga liiklusõnnetuste toimumisaeg

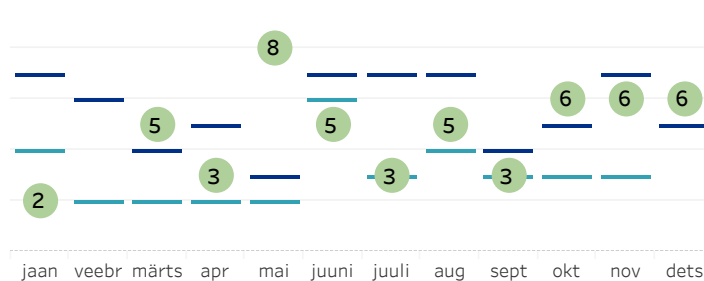
2023. aastal oli üheksa päeva, kui ei toimunud ühtegi vigastatuga liiklusõnnetust. Keskmiselt toimus 2023. aastal päevas 4–5 vigastatuga liiklusõnnetust, milles sai vigastada 5–6 inimest. Liiklusõnnetused ei jagunenud aastast ühtlaselt, neid toimus kõige enam suvel. Eelmise aasta mais, juulis ja septembris toimus igal kuul viimase 10 aasta rekordarv liiklusõnnetusi. Neljandik liiklusõnnetustest toimus pimedal ajal ehk selles muutust ei olnud.

Hukkunuga õnnetuste toimumisajal on juhuslikkusel suur roll. 2023. aasta veebruaris ei hukkunud liikluses ühtegi inimest. Viimati ei hukkunud kalendrikuus liikluses ühtegi inimest 2013. aasta märtsis.

Inimkannatanuga liiklusõnnetuste jaotus kuude kaupa



Hukkunuga liiklusõnnetuste jaotus kuude kaupa



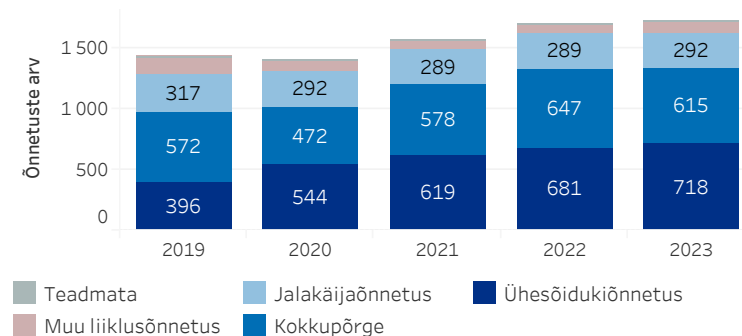
1.2.3 Liiklusõnnetuste liik

Viimastel aastatel sagesid **ühesõidukiõnnetused** ning 2020. aastast on see peamine liiklusõnnetuse liik. 2010ndatel toimus ühe sõidukiga ligikaudu neljandik (24–28%) õnnetustest, 2023. aastal 42%, millest omakorda kolmandik olid kergliikuri ühesõidukiõnnetused (227). Võrreldes 2022. aastaga vähenes 2023. aastal kergliikuriga toimunud õnnetuste arv, mida võis mõjutada nendega seotud ohtude teadvustamine, linnasüdames kiiruse piiramine ja parkimise korrastamine ning võrdlemisi jahe ja vihmane suvi.

Kokkupõrkeid oli 2023. aastal 615 (36%). Nende arv on viimastel aastatel olnud muutlik.

Jalakäijaõnnetuste arv on püsinud muutumatuna 300 piiril (17%).

Liiklusõnnetuse liik



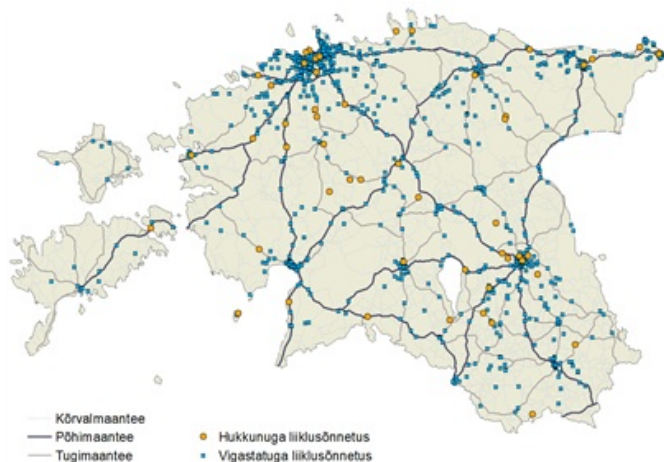
1.2.4 Inimkannatanuga liiklusõnnetuste toimumiskohad

2023. aastal toimus kõige rohkem liiklusõnnetusi Harju maakonnas (982) ja kõige vähem Hiiu maakonnas (6). Ka 1000 elaniku kohta oli kõige rohkem liiklusõnnetusi Harju maakonnas (1,5), vähim aga Saare maakonnas (0,4).

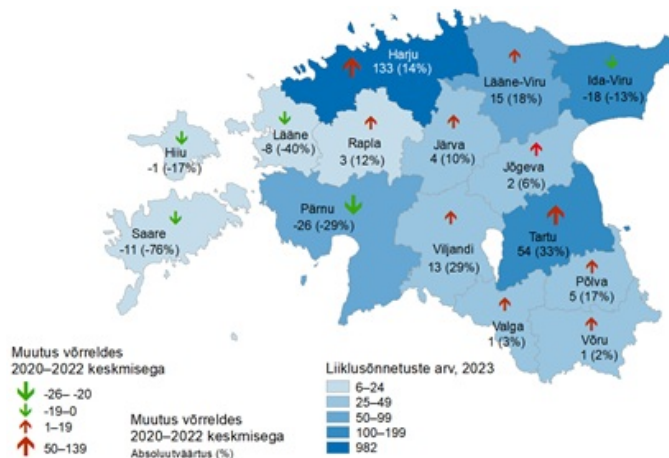
Väljaspool asulaid toimuvate õnnetuste arv on kasvutrendis, kuid ligikaudu 63% kõikidest kannatanuga liiklusõnnetustest toimus siiski asulates. 2023. aastal toimus 37% (634) liiklusõnnetustest väljaspool asulaid, milles hukkus 44 liiklejat – 75% kõigist liikluses hukkunutest.

Viimasel kahel aastal on pooled kannatanuga liiklusõnnetustest toimunud neljas suuremas linnas: Tallinnas, Tartus, Narvas ja Pärnus.

Liiklusõnnetuste asukohad, 2023

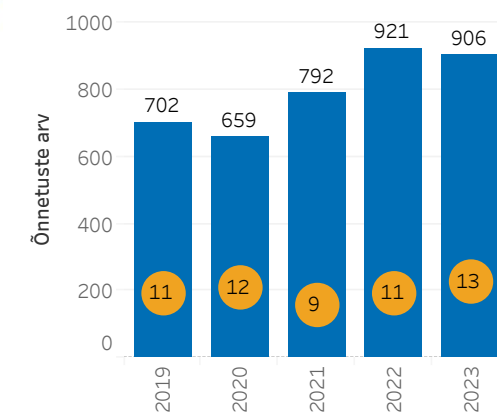


Liiklusõnnetused maakondades ja muutus



Liiklusõnnetuste ja hukkunute arv 4 linnas

Tallinnas, Tartus, Pärnus ja Narvas

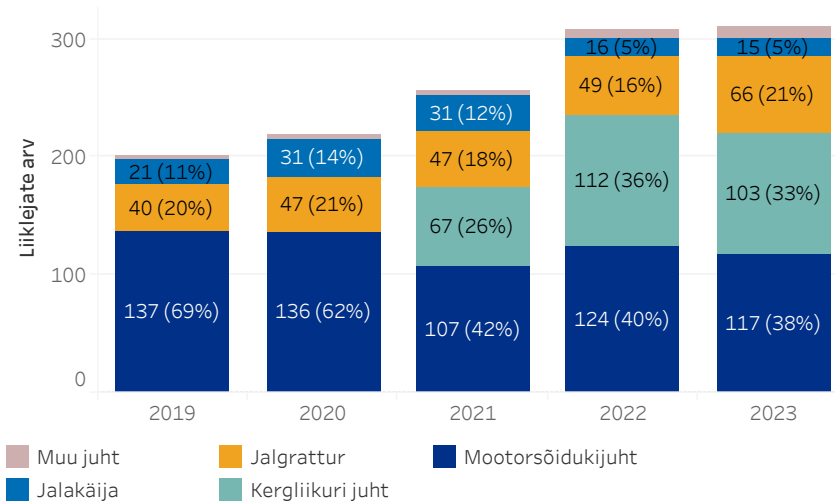


1.2.5 Riskikäitumine inimkannatanuga liiklusõnnetustes

Võrreldes 2022. aastaga vigastatuga liiklusõnnetusse sattunud alkoholi tarvitanud liiklejate arv ei muutunud. Alkoholi mõju all olevad juhid osalesid 288 liiklusõnnetuses. Joobes mootorsõidukijuhiga toimus 116 ja joobes kergliikurijuhiga 103 liiklusõnnetust. Sagenesid alkoholi tarvitanud jalgratturiga toimuvad liiklusõnnetused, mida oli 66.

Liiklusõnnetustes vigastusi saanud kergliikurijuhtidest iga kolmas (31%) ja jalgratturitest iga viies (22%) oli alkoholi mõju all. Alkoholi tarvitanud mootorsõidukijuhiga osalusel toimunud liiklusõnnetustes hukkus 16 ja sai vigastada 148 inimest. Vähenesid alkoholi tarvitanud jalakäijatega juhtuvate liiklusõnnetuste arv. 2023. aastal oli neid 15.

Liiklusõnnetusse sattunud alkoholi tarvitanud liiklejad (v.a sõitjad)



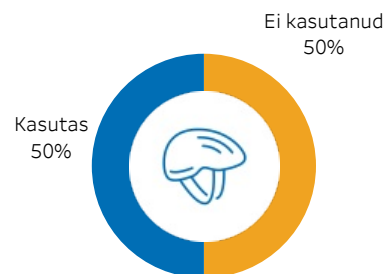
Liiklusõnnetustes vigastatute ja hukkunute turvavarustuse kasutamine ei ole oluliselt muutunud. 2023. aastal liiklusõnnetustes kannatada saanud liiklejatest:

93% mootorsõidukijuhtidest ja 90% kaassõitjatest kasutas turvavööd;

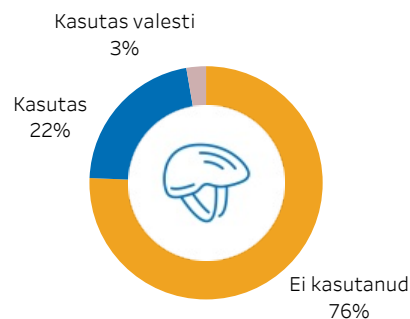
50% alaealistest jalgratturitest ja 22% alaealistest kergliikurijuhtidest kasutas kiivrit;

Pimeda ajal kasutas helkurit või muud vahendit enda nähtavaks tegemiseks 27% jalakäijatest asulates ja väljaspool asulaid 20%.

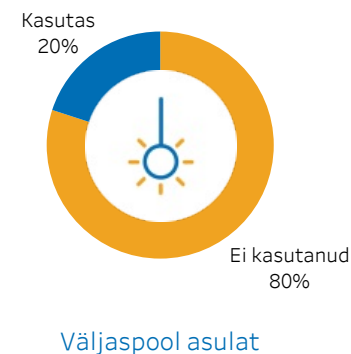
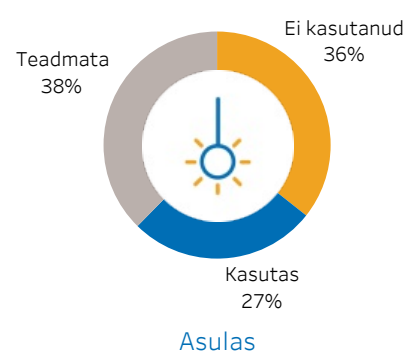
Kiivri kasutamine alaealistel jalgratturitel



Kiivri kasutamine alaealistel kergliikurijuhtidel



Helkuri kasutamine pimedal ajal jalakäijatel

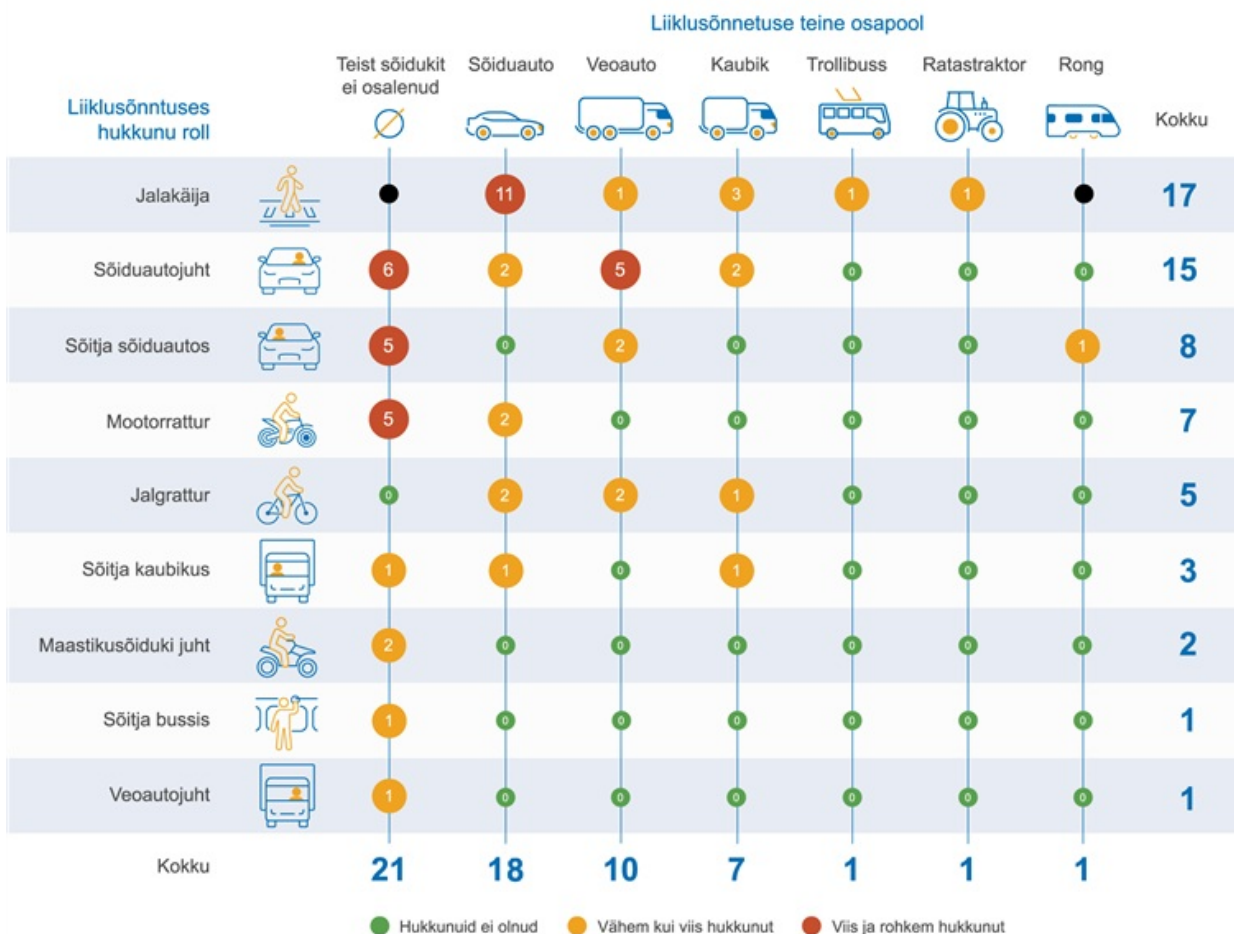


1.3 Surmaga lõppenud liiklusõnnetused ja nende põhjused

2023. aastal juhtus 52 hukkunutega liiklusõnnetust, milles sai surma 59 inimest. Õnnetusi, kus lisaks hukkunutele oli ka vigastatuid, oli üheksa ning neis sai vigastada 19 inimest. Seitsmes liiklusõnnetuses hukkus korraga kaks liiklejat.

69% surmaga lõppenud liiklusõnnetustest (36 õnnetust) juhtus maanteel, sh teel, kus lubatud sõidukiirus oli 90 km/h, juhtus 28 liiklusõnnetust ja maanteedel, kus lubatud suurim sõidukiirus oli alla 90 km/h, juhtus 7 liiklusõnnetust. Üks õnnetus juhtus väljaspool asulat endisel Raadi lennuväljal, jalgratta- ja jalgteel. Asulas juhtus 15 liiklusõnnetust, sh neljas suuremas linnas 9: Tallinnas viis, Narvas kaks ja Tartus kaks.

Kõikidest surmaga lõppenud liiklusõnnetustes osalenud mootorsõidukijuhtidest oli alkoholi tarvitanud või joobes 16 (31%) juhti.



1.3.1 Ülevaade üliirasketest liiklusõnnetustest

Kokkupõrked

2023. aastal oli kolmandik (17) hukkunuga liiklusõnnetustest **kokkupõrked**.

- * Kolmes kokkupõrkes hukkus korraga kaks inimest.
- * Üks kokkupõrge toimus reisirongiga.
- * Kuusteist kokkupõrget (94%) juhtus maanteedel.
- * Üks kokkupõrge toimus asulas joobes mootorratturiga, kes sõitis tagant otsa seisvale sõiduautole.
- * Kuus liiklusõnnetust juhtus pimedal ajal.
- * Neli liiklusõnnetust toimus ristmikul: kaks vasakpöörde ja kaks kõrvalteelt peateele sõitmisel.
- * Üks liiklusõnnetus juhtus pimedal ajal kitsal, kurvilisel maanteel, kus sõiduauto sõitis otsa vastutuleva veoki transpordiasendisse kinnitamata kraanatugijalale.

Viis kokkupõrget toimus jalgratturitega.

- * Üks kokkupõrge toimus asulas ülekäigurajal.
- * Neli kokkupõrget juhtus maanteel:
 - * kaks jalgratturit olid joobes;
 - * üks jalgrattur oli eakas, tegi vasakpöörde ja põrkas otse sõitnud veokiga kokku.
 - * ühe õnnetuse puhul sõitis ratturile otsa päikest pimestatud kaubikujuht.
 - * ükski hukkunud jalgratturitest ei kasutanud kiivrit.

Ühesõidukiõnnetused

2023. aastal oli kolmandik (17) kõikidest surmaga lõppenud liiklusõnnetustest **ühesõidukiõnnetused**, milles hukkus 21 inimest.

- * Neljas õnnetuses hukkus korraga kaks inimest.
- * Viisteist õnnetust juhtus mootorsõidukiga ja kaks maastikusõidukiga.

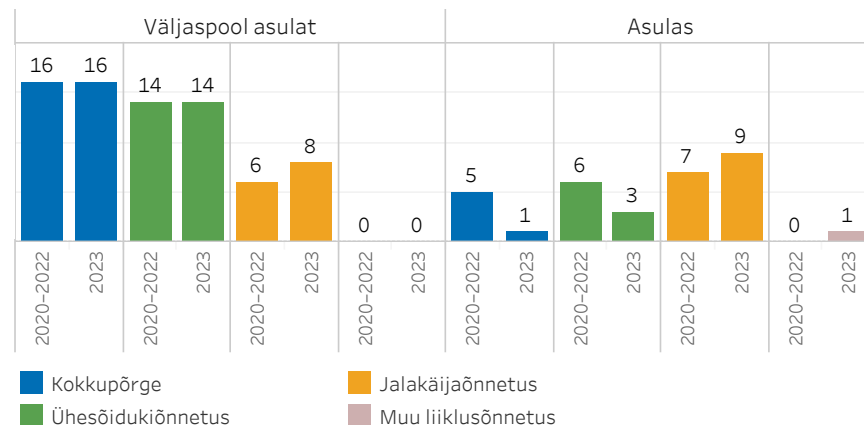
Asulas juhtus neli ühesõidukiõnnetust.

- * Kõigi nende üheks põhjuseks oli liigne kiirus.
- * Ühe liiklusõnnetuse puhul oli lisaks suurele kiirusele põhjuseks ka juhi joove.
- * Kahe liiklusõnnetuse puhul paiskus teelt välja sõitnud sõiduauto üle katuse.
- * Ühel juhul sõitis juht vastu posti ja aeda.
- * Üks õnnetus juhtus mootorratturiga, kes foori tagant kiirendades kaotas juhitavuse, kukkus ja paiskus vastu posti.

Maanteel toimus kolmteist ühesõidukiõnnetust.

- * Neli toimus mootorratturitega.
- * Üheksas õnnetuses oli sõidukijuht joobes.
- * Seitsmes õnnetuses ei kasutatud turvavarustust.
- * Kümne õnnetuse üheks põhjuseks oli kiirus.

Surmaga lõppenud liiklusõnnetused liigiti



Jalakäijaõnnetused

Jalakäijatega juhtus 17 (33% kõikidest surmaga lõppenud õnnetustest) liiklusõnnetust, milles hukkus 17 jalakäijat.

Asulas juhtus üheksa jalakäijaõnnetust, milles hukkus 9 jalakäijat.

- * Viis jalakäijat ületas teed reguleerimata ülekäigurajal.
- * Ühes õnnetus sai jalakäija löögi ristmikul pöört trollilt.
- * Ühes õnnetuses sõitis eakas juht otsa lapsevankrit lükanud naisele, laps hukkus.
- * Ühel juhul sõitis joobes juht otsa teed ületanud jalakäijale.
- * Kaks jalakäijat hukkus sõiduki tagurdamisel juhtunud õnnetustes.
- * Üks õnnetus juhtus laste mänguväljaku juures, kus sõitmist alustanud juht ei märganud väikelast.
- * Ühe õnnetuse puhul sõitis traktor, mille juhi vaatevälja varjas põllumajanduslik agregaat, otsa jalakäijale.
- * Pimedal ajal juhtus kaks õnnetust, milles jalakäijad ei kasutanud helkurit ning üks neist oli tarvitanud alkoholi.

Maanteel juhtus kaheksa jalakäijaõnnetust.

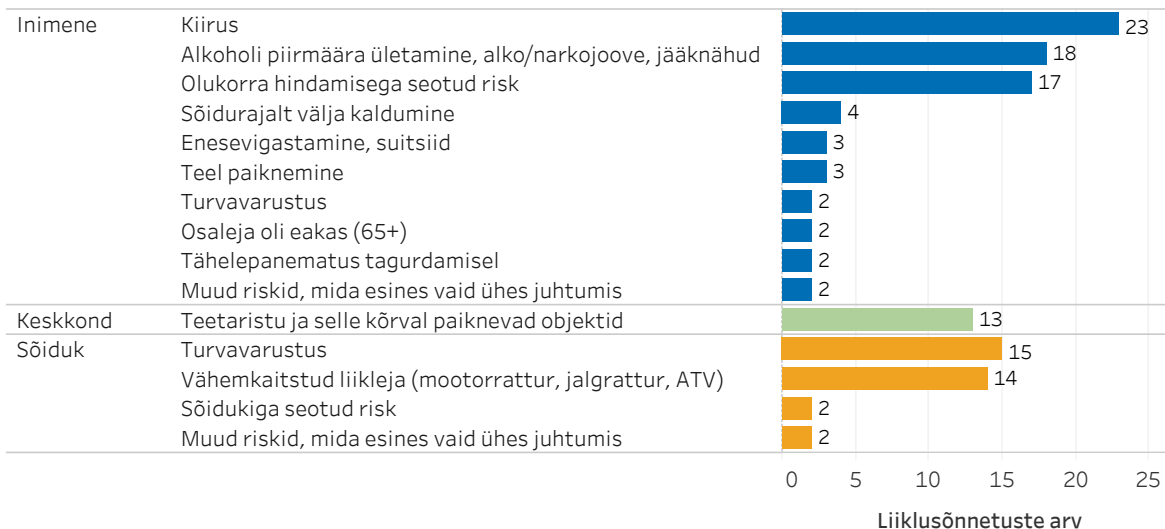
- * Kõik maanteel toimunud otsasõidud jalakäijale juhtusid pimedal ajal.
- * Neli hukkunud jalakäijat ei kasutanud helkurit.
- * Neli õnnetust juhtus sõiduteel liikunud/seisnud/lamanud jalakäijatega, kellest kolm olid tarvitanud alkoholi või olid psühhotroopse aine mõju all.
- * Üks õnnetus juhtus ristmikul teed ületanud jalakäijaga.
- * Üks õnnetus toimus bussipeatuses bussi tagant teed ületanud jalakäijaga.
- * Ühel juhul sõitis sõiduauto otsa tee ääres seisnud kahele jalakäijale, kellest üks hukkus.

1.3.2 Liikleja surmaga lõppenud liiklusõnnetuse toimumist ja tagajärgede raskusastet mõjutavad põhjused

Liiklusõnnetuste uurimiskomisjon on alates 2019. aastast tuvastanud hukkunuga liiklusõnnetuste võimalikud põhjused, et teha ettepanekuid liiklusohutuse parandamiseks. Kuna põhjuseid hinnatakse tagantjärele, ei ole võimalik kõiki põhjuseid kaardistada. Näiteks on hiljem raskesti tuvastatavad piirkiiruse ületamine, väsimusseisund, lühiajaline tervises seisundi muutus, telefoni kasutamine jmt peamiselt liikleja tegevusi mõjutavad tegurid.

Liiklusõnnetuse toimumist põhjustab eelkõige inimesega seotu, liiklusõnnetuse tagajärgede raskusastet mõjutavad aga nii sõiduki omadused ja seisund kui ka teed ümbritsev keskkond.

Peamised põhjused



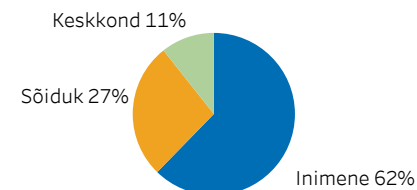
Sarnaselt varasemate aastatega on surmaga lõppenud juhtumite põhjusteks kiirus, joove, tuttava keskkonna liigne usaldamine, pime aeg, talvised teeolud, tugev vihmaseisund, piiratud nähtavus, turvavarustuse ja enda nähtavaks tegemise vahendite vähene kasutamine, manööverdamine ja liiklejate füüsiline seisund.

Kõigi mootorratturitega juhtunud ühesõidukiõnnetuste puhul oli üheks põhjuseks kiirus, kahel juhul lisaks joove, kusjuures üks joobes mootorrattur ei kandnud kiivrit. Üks õnnetus juhtus tugevas vihmaseisundis, teekate oli märg ja võimalik, et tekkis vesiliug.

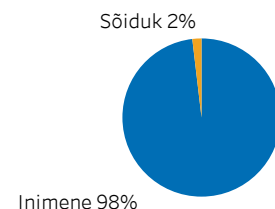
Maastikusõidukitega juhtus eelmise aastal kaks liiklusõnnetust. Mõlemad õnnetused juhtusid asulavälisel teel ja ühel päeval. Ühel juhul sõitis raskes joobes mees lumesaaniga teelt välja vastu puid ja liiklusmärgi posti ning teine õnnetus juhtus neljarattalise ATV-ga, vähesel maastikusõiduki juhtimiskogemusega juht sõitis metsateel teelt välja kraavi ja jäi ATV alla.

Kolm liikluses hukkunut panid tõenäoliselt toime suitsiidi (kaks sõiduautojuhti ja üks jalakäija).

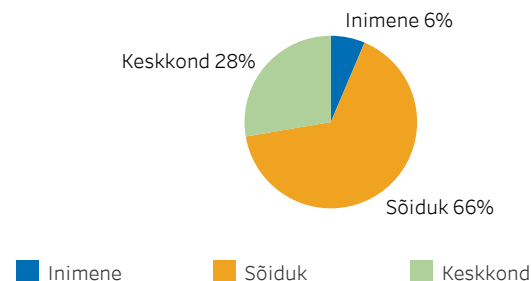
Kõik põhjuste valdkonnad



Liiklusõnnetuse toimumist mõjutavad põhjused



Liiklusõnnetuse tagajärgede raskusastet mõjutavad põhjused



1.4. Liikluskultuur ja liikluses käitumine

Liikluses käitumise tasemete hindamine on vajalik, sest see annab esmase indikatsiooni liiklusohutuse arengule. Positiivsed muutused liiklejate hoiakutes ja käitumises on liiklusõnnetuste vähenemise oluliseks eelduseks.

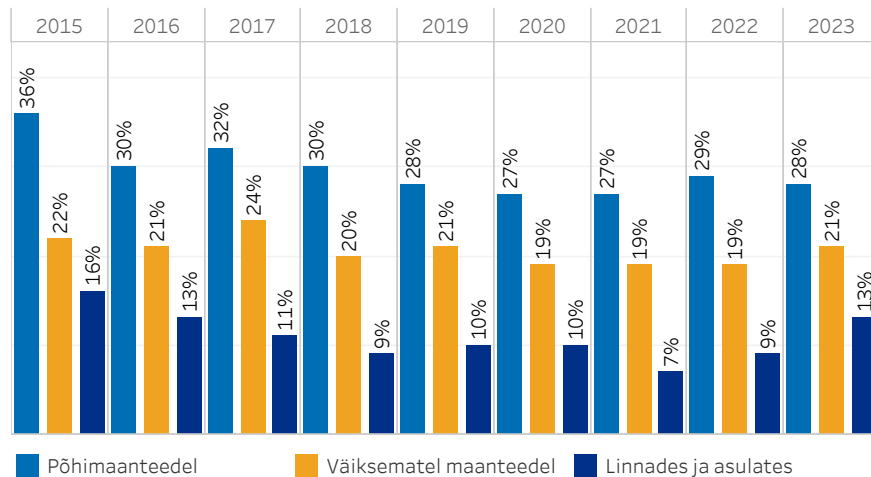
Transpordiamet jälgib hoiakute ja liikluses käitumise trendi küsitlus- ja vaatlusuuringute põhjal. Politsei- ja Piirivalveameti liiklusjärelvalve käigus avastatud rikkumised ja nende seire aitab hinnata liikluses esinevaid riskikäitumise mustreid.

1.4.1. Liikluses käitumise mõõdikud ja nende muutus 2023. aastal

Võrreldes kahe varasema aastaga liiklejate käitumises olulisi muutusi ei ole. Käitumise pikaajalisi muutusi väljendavatest indikaatoritest mõõdukalt paranevas trendis on vaid jalgratturikiivri kasutamine laste poolt ning auto juhtimisel telefoni kasutamise vähenemine telefoni käes hoides. Muud pikaajalistel andmeridel põhinevad näitajad suuresti seisavad paigal või on võtmas kerget negatiivset suunda.

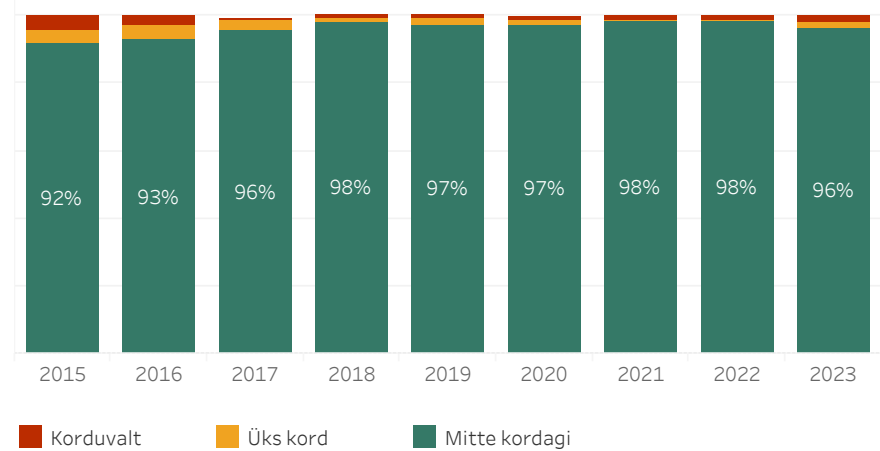
Suurematel maanteedel ületab piirkiirust rohkem kui 5 km/h peaaegu 30%, väiksematel teedel iga viies juht ning asulates ja linnades iga kümnes juht.

Piirkiirusest kinnipidamine, üle 5 km/h ületajad, osakaal autojuhtidest (%)



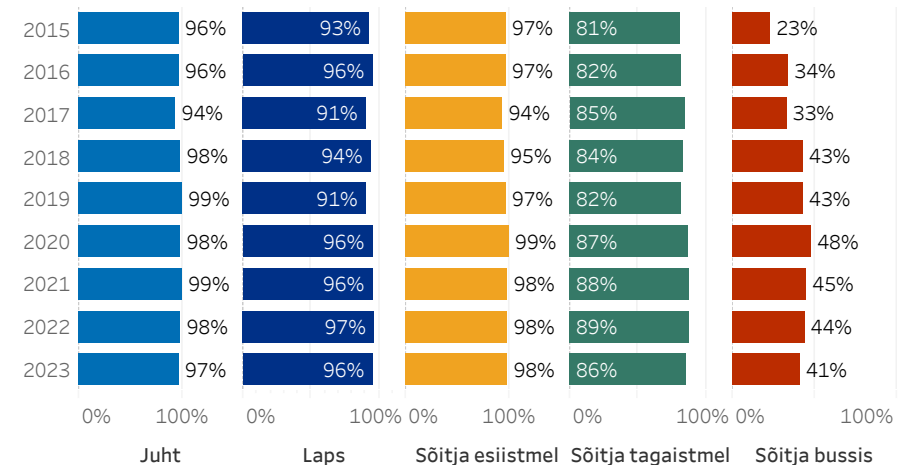
Viimase aasta jooksul alkoholi tarvitanuna autot juhtinud juhtide osakaal suurenes 2%-lt 4%-ni (tulemus on taandunud 2017. aasta tasemele), kellest pooled istusid alkoholi tarvitanuna rooli korduvalt.

Viimase aasta jooksul alkoholi tarvitanuna autot juhtinud, osakaal autojuhtidest (%)



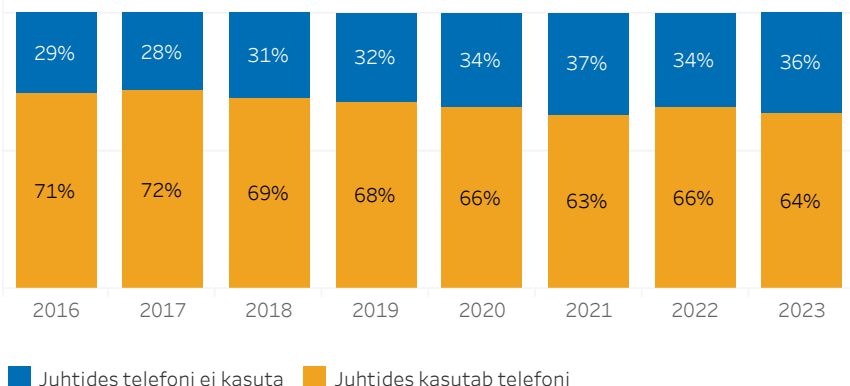
Sõiduautos turvavöö ja lapse turvavarustuse kasutamise tase on juba aastaid ühtlaselt kõrge, kuid viimastel aastatel on vähenenud turvavöö kinnitamine bussis.

Turvavöö reeglina kasutajad sõiduautos ja bussis, osakaal elanikkonnast (%)

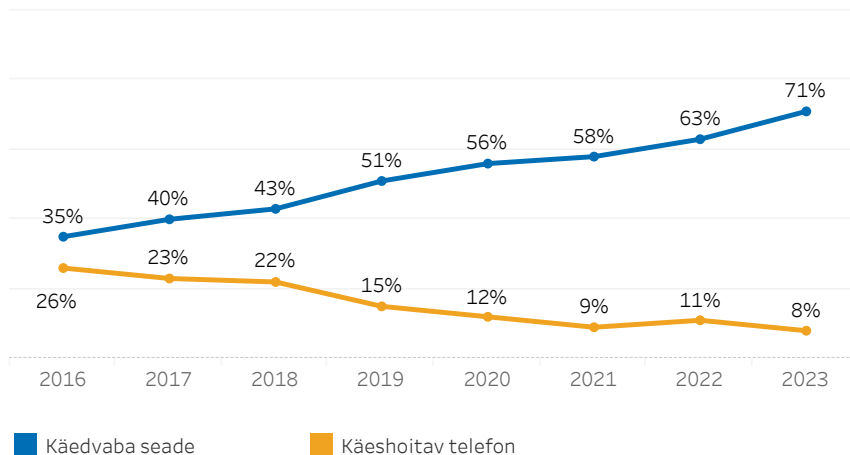


Mõnevõrra on vähenenud käes hoitava telefoni kasutamine mootorsõidukit juhtides: 36% juhtidest ei kasuta sõidu ajal telefoni. Kuid viimane näitaja on suurenenud käedvaba seadme laiemale levikule ja kasutamise arvel.

Telefoni (reeglina ja sageli) kasutamine sõiduauto juhtides, osakaal autojuhtidest (%)



Juhtimise ajal telefoni kasutamine, osakaal autojuhtidest, kes (reeglina ja sageli) kasutavad telefoni (%)



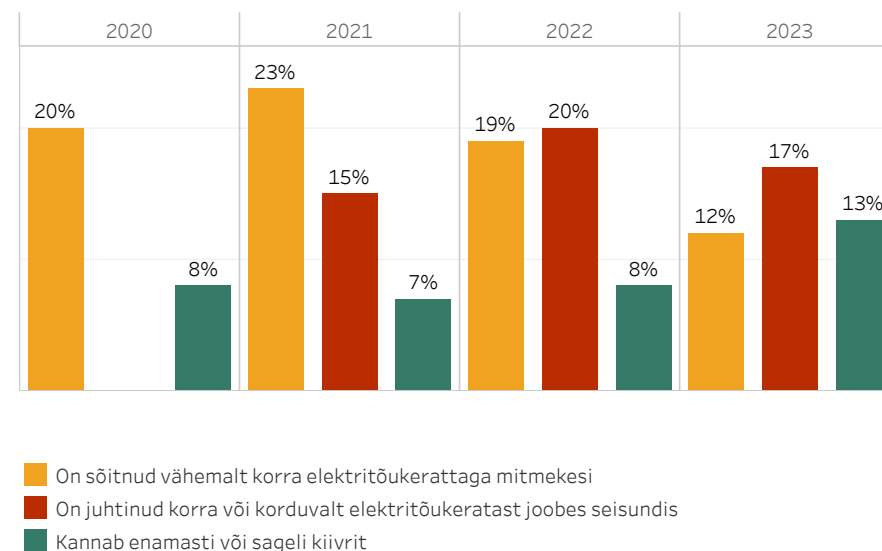
Viimastel aastatel suurt tähelepanu pälvinud teemal – elektritõukerattaga liiklemise osas on muutused 2023. aastal olnud kõige märgatavamad.

Endiselt on kasvutrendis elektritõukerataste kasutajate arv ja osakaal, ulatudes täiskasvanud elanikkonnas 30%-ni (aastane kasv 3%). Paraku on elektritõukerataste kasutajate seas sõidukit alkoholi mõju all juhtinute osakaal kõrge (17%), mis aastataguse ajaga võrreldes on siiski ilmutamas stabiliseerumise märke – varasem hoogne juurdekasv on pidurdumas. Uuringu tulemuste põhjal on vähenenud ühel sõidukil mitmekesi sõitmine, jäädes 12% piiresse. See on ka suurim positiivne muutus (aastane vähenemine 7%).

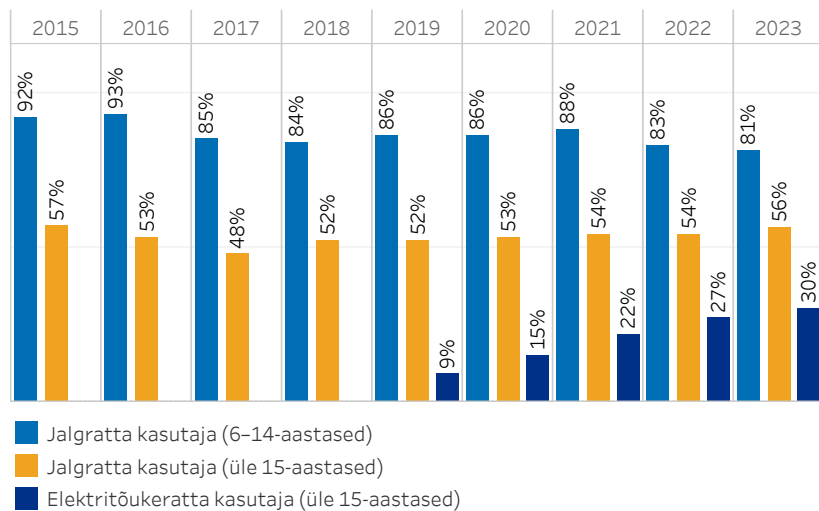
Hinnang kiivri kandmise vajalikkusele on küll suhteliselt kõrge, kuid selle kasutamise tase täiskasvanud liiklejate puhul on endiselt madal (13%). Parandamist on siin märgata vaid alla 16-aastaste laste seas (kiivri kandmine reeglina ja sageli 65%), kelle puhul kiivri kandmine on ka kohustuslik ning kes tõenäoliselt kasutavad valdavalt isiklikus omandis olevaid sõidukeid.

Muutumatuna on püsinud pimedal ajal jalgrattaga sõites tulede ja nähtavust suurendava riietuse kasutamine ja jalakäijatel helkuri kandmine.

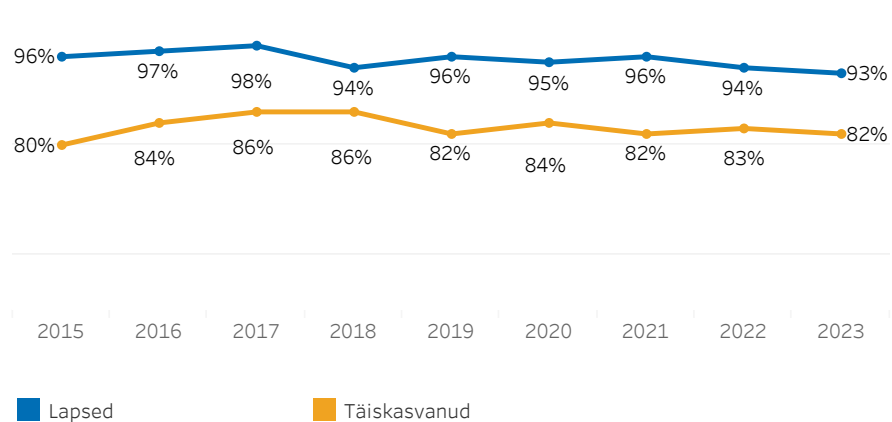
Elektritõukerattaga liiklemine, osakaal sõitjatest (%)



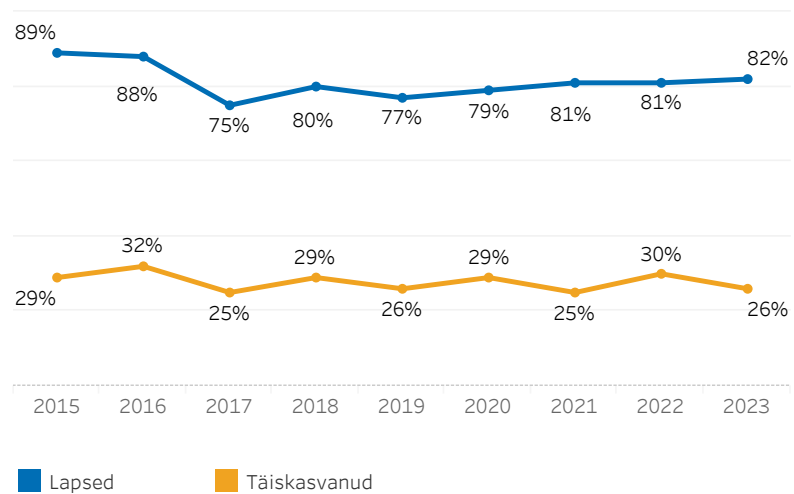
Jalgratta ja elektritõukeratta kasutajad, osakaal elanikkonnast (%)



Helkuri kandjate (reeglina ja sageli) osakaal elanikkonnast (%)



Jalgratturikiivri (reeglina ja sageli) kasutamine, osakaal jalgrattaga sõitjatest (%)



1.4.2 Liiklusjärelvalve, avastamine ja menetlus

2023. aastal registreeriti peaaegu 80 000 **liiklusväärtetu** ja veidi üle 2500 **liikluskuriteo**. Automaatse järelvalve käigus fikseeriti peaaegu 261 000 rikkumist. 2022. aastaga võrreldes jäi liiklusväärtetude arv samale tasemele, liikluskuritegude arv vähenes veidi rohkem kui kümnendiku võrra. Automaatse järelvalve käigus fikseeritud rikkumiste arv vähenes 15%. Liiklusjärelvalvele suunati peaaegu 440 000 töötundi.

Kiiruseületamisi tuvastati 2023. aastal 31 000, nende arv jäi 2022. aasta tasemele. Kuni 20 km/h, 21–40 km/h ja 41–60 km/h kiiruseületamiste arv suurenes peaaegu viiendiku võrra. Automaatse järelvalve käigus registreeriti 2023. aastal kokku veidi üle 260 000 kiiruseületamise, 15% vähem kui aasta varem.

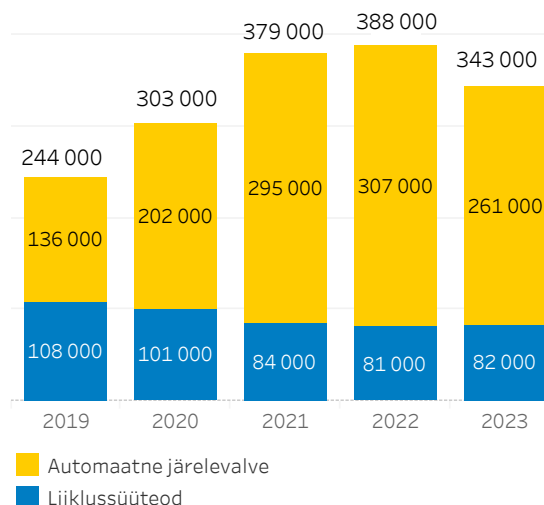
Turvavarustuse kasutamise nõuete rikkumisi registreeriti üle 2900, nende arv jäi 2022. aasta tasemele. Negatiivne areng on juba mitmes aasta järjest laste turvavarustuse kasutamise nõuete rikkumises. 2023. aastal registreeriti peaaegu 250 sellist rikkumist, üle 15% rohkem kui 2022. aastal.

2023. aastal tehti peaaegu 970 000 **joobekontrolli**, 7% rohkem kui aasta varem. Alkoholi piirmäära ületamisi või joobes juhtimisi registreeriti peaaegu 6300, 5% vähem kui 2022. aastal. Kõigi kontrollitute hulgast moodustab see 0,6%.

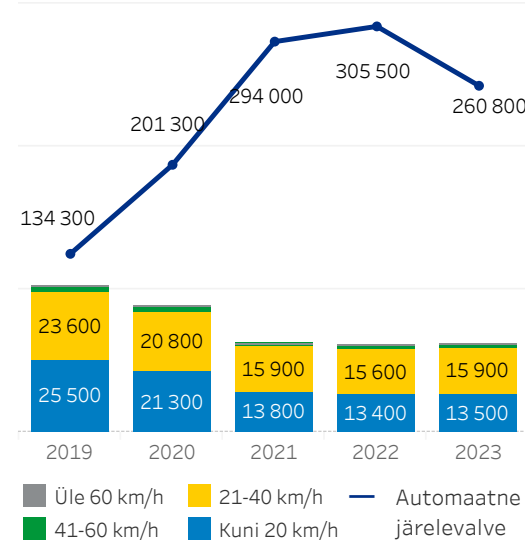
2023. aastal vähenes 0,1–0,24 mg/L alkoholi piirmäära ületamisega juhtimiste arv 3%, 0,25–0,74 mg/L alkoholi piirmäära ületamisega juhtimiste arv jäi 2022. aasta tasemele. Joobes juhtimiste arv oli kümnendiku võrra väiksem kui 2022. aastal, samas suurusjärgus vähenes ka narkojoobes juhtide arv.

Allikas: Politsei- ja Piirivalveamet

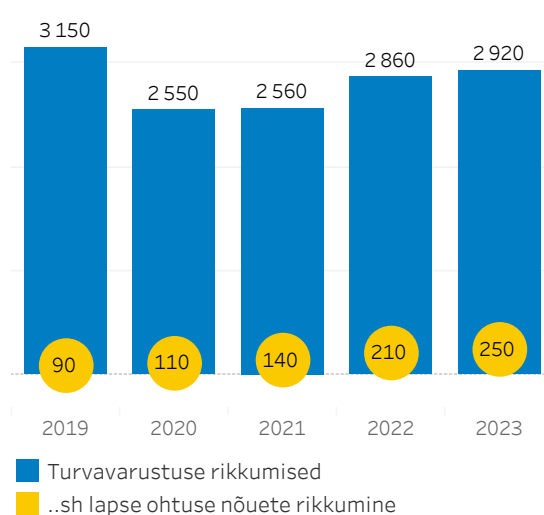
Liiklusrikkumised



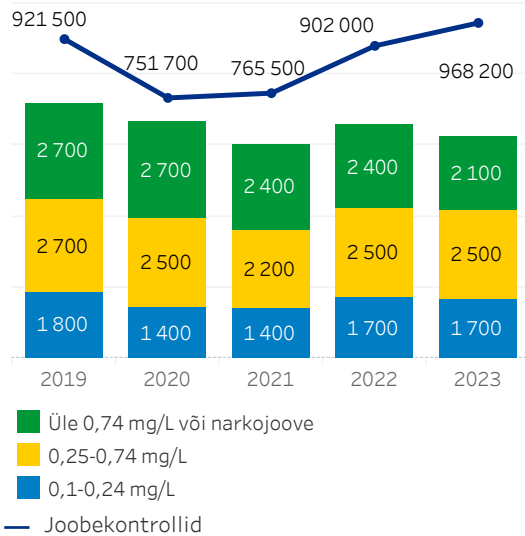
Kiiruseületamised



Turvavarustuse mittekasutamine



Joobes või alkoholi tarvitana juhtimine



1.5 Ohutust suurendavad meetmed

1.5.1 Liiklusohtlike kohtade ohutustamine

2023. aastal rakendati erinevaid liiklusohtlike kohtade ohutustamise meetmeid 39 objektil kogumaksumusega 5,5 miljonit eurot, sh ehitustööd 4,7 miljonit eurot ja objektide ettevalmistus (projekteerimised, LOA-d) 810 000 eurot. Ümberehitatud objektidest 22 olid põhi- ja tugimaanteedel ning 17 kõrvalmaanteedel. Liiklusohtlikke kohti likvideeriti 2023. aastal kolmeteistkümnes Eesti maakonnas. Kõige rohkem ohtlike objekte (9) ohustati Tartumaal, Harjumaal ehitati ümber 8 liiklusohtlikku kohta.

Ohtlike ristmikke ehitati ümber kuusteist. Ristmike ümberehitustega koos rajati viiele objektile teeületuskohad ja viiele ka valgustused, ning nõuetekohased bussipeatused kuuel ristmikul. Ainult valgustus rajati ühele ristmiku objektile ja ühele teeületuskohale.

Jalakäijate ohutust suurendavaid meetmeid, nagu kõnniteede, kergliiklusteede ja teeületuskohtade rajamine, tehti kokku üheksal objektil. Olemasolevaid bussipeatusi ehitati ümber viiel objektil.

Liikluse rahustamiseks ehk sõidukite sõidukiiruse alandamiseks ehitati kiirust ohjeldavaid maanteekünniseid kuuel objektil. Kolm kiiruskaamerate mõõtekabiini tõsteti ümber uude asukohta.

Jalakäijate ja jalgratturite teeületuse ohutuse tagamiseks rajati tunnel põhimaanteele, Võiste alevikku Tahkuranna kooli lähisteel. Foto: Võiste tunnel, tee nr 4



39 likvideeritud liiklusohtlikust kohast olid:

- * 17 riskianalüüsi objektid – vastavalt ohutasele arvutusele, inspekteerimistele ja meetmete aruteludele.
- * 18 maakondade liikluskomisjonide prioriteetobjektid – kvalitatiivne hinnang kohalikul tasandil ning objektide valik ei põhinenud toimunud liiklusõnnetustel.
- * 4 kvalitatiivsel eksperthinnangul põhinevat objekti.

2023. aasta suuremad liiklusohtlike kohtade ümberehituse objektid olid järgmised:

Tee nr 4 Tallinna–Pärnu–Ikla km 151,87–152,15 Pärnu maakonnas Võiste külas, kus ehitati põhimaantee alt kergliiklustee tunnel Tahkuranna kooli ja ka ümberkaudsesse piirkonda ohutumaks juurdepääsuks. Rajati ka kergliiklusteed, ühendused bussipeatustega ja valgustus.

Tee nr 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa km 235,94–236,54 Võru maakonnas Mäekülä ja Osula külade piiril, kus ehitati ümber ristmik, rajati ohutussaared, sõidukitele pöördarjad, jalakäijatele kesksaarega teeületuskoht ja kergliiklusteed teeületuskohale ning bussipeatustesse. Ristmikule rajati ka valgustus.

Tee nr 4 Tallinna–Pärnu–Ikla km 144,3–144,8 Pärnu maakonnas Uulu külas, kus ehitati ümber ristmik, rajati sõidukitele pöördarjad, jalakäijatele teeületuskoht ja kergliiklusteed teeületuskohale ning bussipeatustesse. Rajati ka valgustus.

1.5.2 Koolitus- ja haridustegevused

2023. aastal toetas Transpordiamet koolitus- ja teavitustegevustega ligikaudu 36 500 liiklejat selleks, et muutuvates oludes kujundada liiklejate hoiakuid ning mõjutada elanikkonna liikluskäitumist. Transpordiamet jagas liiklusohutusalast infot elanikele nii avalike üritustel ja infopäevadel kui ka Transpordiameti korraldatud koolitustel ja projekttegevustes raames.

2023. aasta olulisema koolitus- ja teavitustegevuse sihtrühmaks olid lapsed (ligikaudu 28 000 last ja noort), keda koolitati või kaasati järgnevatesse projektipõhistesse ennetustegevustesse:

10–15-aastaste noorte jalgratturi koolitused ja jalgrattajuhilubade väljastamine: 2023. aastal koolitati jalgrattureid ja tehti eksameid kokku 290 koolis, lisaks toimusid ülelinnalised koolitused Tallinnas ja Tartus. Jalgrattajuhiloa sai 6331 noort jalgratturit. Kõige enam panustasid ratturite õppe ja eksamite korraldamisse üldhariduskoolid, kus väljastati ligikaudu 80% juhilubadest. Auto- ja huvikoolid koolitasid ja eksamineerisid kokku 20% jalgrattajuhiloa saanud õpilastest.

Lapsevanemate poolt eksamiks ettevalmistatud ning Transpordiametis edukalt jalgratturi teooria- ja sõidueksami sooritanuid noori juhte oli 28. Eksamid toimusid suvekuudel Pärnu ja Tallinna büroodes.

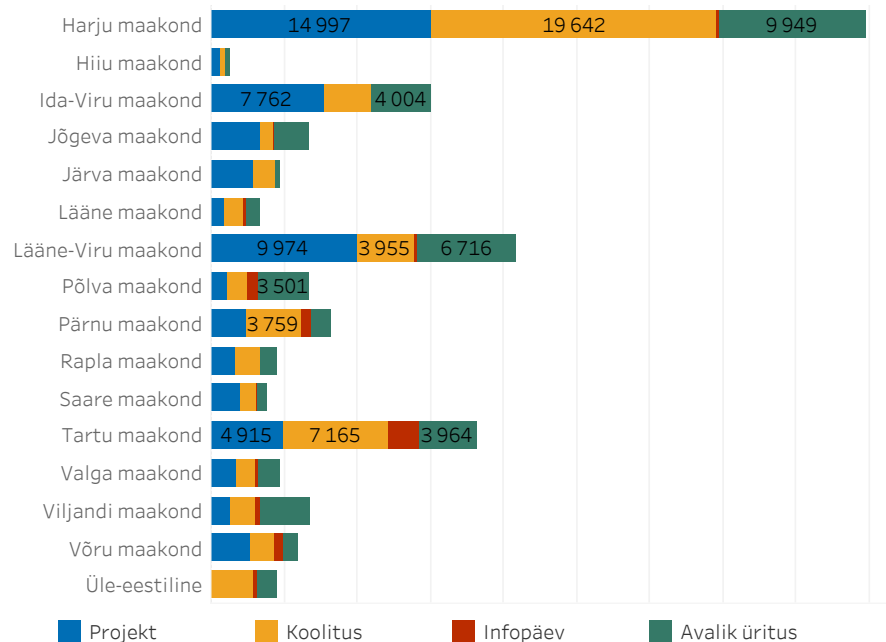
Transpordiameti „[Jalgratturikoolituse toetamine](#)” projektis osales 2023. aastal 198 üldhariduskooli. Projektis toetati õpilastele tasuta koolituse ja eksamite võimaldamist kokku ligikaudu 62 000 euroga.

5. klasside õpilastele suunatud projekti „[Peatu, vaata, veendu!](#)” eesmärk on juhtida õpilaste tähelepanu sõidutee ületamise ohutusele reguleerimata ülekäiguradadel ja raudtee ületamise ohutusele raudteeületuskohtades. Koolides viidi õpilastele läbi projektiga seonduv liiklusalane õpe: analüüsiti kooliümbruse liiklust jalakäija ja jalgratturi seisukohalt ning kaardistati markeerimiskohad. Markeerimisprojekti „Peatu, vaata, veendu!” registreerus 2023/2024 õppeaastal rekordarv osalejaid – 180 kooli ehk ligi 6000 õpilast. Projekti raames markeeritud kohad on nähtavad [Maa-ameti kaardirakenduses](#). Eelmise aasta lõpuks markeeriti ligi 200 kohta, tegevus jätkub kevadel.

2023. aasta lõppes Transpordiameti rahastatud projekt, mille raames toimus 688 90-minutilist 9. klasside noorte riskikäitumise ennetamisele suunatud koolitust „[lga pidu saab ükskord läbi](#)”. Aastatel 2022 – 2023 koolitati ligikaudu 15 000 õpilast.

2023. aasta lõppes Transpordiameti rahastatud projekt, mille raames toimus 217 2 x 90-minutilist 11. klasside ja kutsekoolide II kursuse õpilastele suunatud riskikäitumist ja ohutumaid käitumismudeleid käsitlevat koolitust „[Selge pilt...!?](#)”. Aastatel 2022 - 2023 koolitati ligikaudu 8500 õpilast. 2023. aastal osales koolitus „Selge Pilt...!?” Tervise Arengu Instituudi [ennetuse teadusnõukogu](#) retsenseerimisprotsessis ja see määrati arendusjärgus ennetustegevuseks.

Sihtrühmade kaasamine tegevustes



Transpordiamet pakkus haridusasutustele tasuta õpetajaid toetavaid liiklusohutusalaseid temaatilisi koolitusi nii lasteaiaõpetajatele kui ka kooliõpetajatele. Kokku osales ligikaudu 1000 õpetajat.

Koolitus- ja teavitustegevuste korraldamiseks pakkus Transpordiamet haridusasutustele ja liikluskoolitajatele tasuta õppe- ja teabematerjale. 2023. aastal tellisid õppematerjale 34% lasteaedadest ja 72% üldhariduskoolidest.

Erinevas formaadis liiklusohutusalast teavitustööd tehti eakatele liiklejatele, kullerfirmade autojuhtidele, kergliikuri juhtidele jt.

1.5.3 Teavitus ja kampaaniad

Liiklusohutuskampaania „Kui oled roolis, pane telefon puhkama.”

Märtsist ja aprillini toimus roolis kõrvaliste tegevuste ohtlikkusele tähelepanu juhtiv kampaania. Kõrvaliseks ja segavaks tegevuseks liikluses saab pidada kõike, mis viib juhi tähelepanu sõiduki juhtimiselt eemale. Enamlevinud kõrvalised tegevused on lisaks telefoni kasutamisele näiteks GPSi seadistamine, söömine-joomine ja lastega tegelemine.

Teavituskampaania keskendus roolis telefoni kasutamisele. Iga muu tegevus, olgu selleks helistamine, sõnumite saatmine, pildistamine või sotsiaalmeedia kasutamine, röövib autojuhilt kõige tähtsama – tema tähelepanu.

Kampaanias kasutati tele- ja raadioklippe, väli- ja veebireklaami, sotsiaalmeediat ja Spotify keskkonda. Lisaks olid kasutusel kaubanduskeskuste ja kaupluste ekraanid ning desojaamad.

Kampaaniajärgse küsitlusuuringu tulemustest selgus, et kampaaniat märkas 57% Eesti elanikkonnast ja 58% mootorsõidukijuhtidest.

Kergliikurite ohutusele suunatud kampaania „Kui tõuksiga, siis kainelt, üksi ja rahulikult”.

Kevadel ja suvel oli välimeedias korduskampaania, mis keskendus elektriliste tõukerataste ohutusele ja neid puudutavate ohutusreeglite meeldetuletamisele. Kampaania oli tänavatel üleval elektritõukerataste hooaja lõpuni. Teavituskampaania andis soovitusi just kergliikurijuhile endale – kui sõidad tõuksiga, siis alati kainelt, üksi ja rahulikult. Lisaks tuleb elektritõukerattaga sõites järgida parempoolse liiklemise reegleid ning soovitatavalt kanda alati kiivrit.

Vähemalt ühte elektritõukerattaga ohutu liiklemise välireklaami märkas 48% kogu elanikkonnast ja 57% kõikidest elektritõukeratturitest.

Kergliikurite ohutule ja korrektsele parkimisele oli suunatud koostöökampaania Boltiga „Kõik algab parkimisest”.

Alkoholist tingitud kahjude vähendamisele suunatud kampaania „Sul on selgroogu”.

Juunist juulini oli kordusena eetris Transpordiameti, Päästeameti ning Politsei- ja Piirivalveameti ühine teavituskampaania „Sul on selgroogu!”, mis kutsus inimesi märkama alkoholiga kaasnevat riskikäitumist ja andis praktilist nõu, kuidas kriitilisel hetkel takistada kaaslast joobes peaga rooli istumast või ujuma minemast. „Sul on selgroogu” kampaania soovis väärtustada julgust vastanduda seltskondlikule alkoholi liigtarbimisele ja asjatute riskide tolereerimisele.

Kampaanias kasutati tele- ja raadioklippe, välimeediat, sotsiaalmeediat ja Spotify keskkonda, printreklaami ja kaupluste siseradiot.

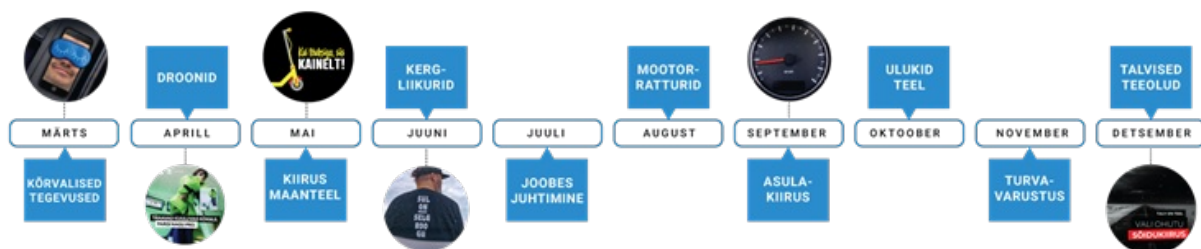
Kampaaniat märkas 61% elanikkonnast ja 64% sõidukijuhtidest. Keskmisest enam märkasid kampaaniat kuni 34aastased, eestikeelsed ja kõrgemasse sissetulekugruppi kuuluvad elanikud.

Liiklusohutuskampaania „Naudi sõitu. Aeglasemalt on mõnusam.”

Augustis ja septembris oli eetris Transpordiameti ohutu linnakiiruse kampaania „Naudi sõitu. Aeglasemalt on mõnusam.”. Kampaania oli ajastatud septembris, mil linnadesse saabusid kooliaastat alustavad lapsed ja liiklus muutus tervikuna suviste sõiduoludega võrreldes aktiivsemaks. Teavituse põhisõnumiks oli, et aeglasemalt on mõnusam liigelda. Linnakiirust järgides naudid sõitu rohkem ja kõigil on turvalisem. Kiirust ületades on ajavõit tühine, kuid kiiruse kasvades pikeneb sõiduki peatumisteed ja aheneb juhi vaateväli, mistõttu väheneb võimalus, et juht jõuab ootamatustele õigeaegselt reageerida.

Kampaanias kasutati tele- ja raadioklippe, välimeediat, sotsiaalmeediat ja kaupluste siseradiot. Kampaaniajärgse küsitlusuuringu tulemustest selgus, et kampaaniat märkas 49% sõidukijuhtidest.

ENNETUSKAMPAANIAD JA RISTMEEDIA 2023



Liiklusohutuskampaania „Talv on teel. Vali ohutu sõidukiirus.”

Talv tähendab Eestis palju enam kui lumist teed. Juhid peavad arvestama musta jää, pimeduse, vihma, tuule, lörtsi ja veel lugematute faktoritega. Lisaks on Eesti talve eripära, et sõidutingimused võivad muutuda väga kiiresti – teel olev vesi jääb ja vihm muutub lörtsiks vaid minutitega.

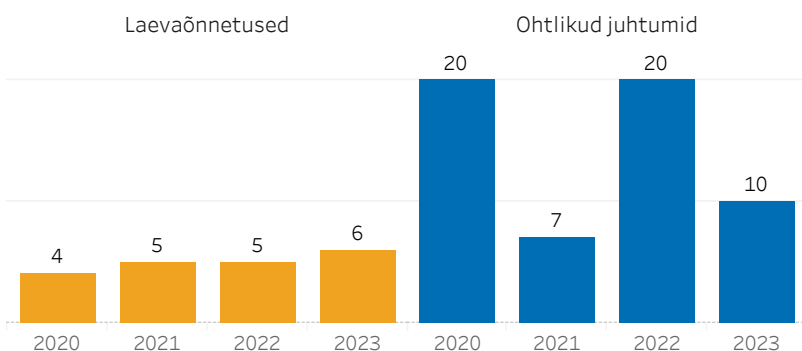
Kampaania kestab hajutatud meediaplaani põhimõttel 2023. aasta detsembrist 2024. aasta veebruari lõpuni. Kampaanias kasutatakse tele- ja raadioklippe, välimeediat ja sotsiaalmeediat.

2. Meresõiduohutus 2023

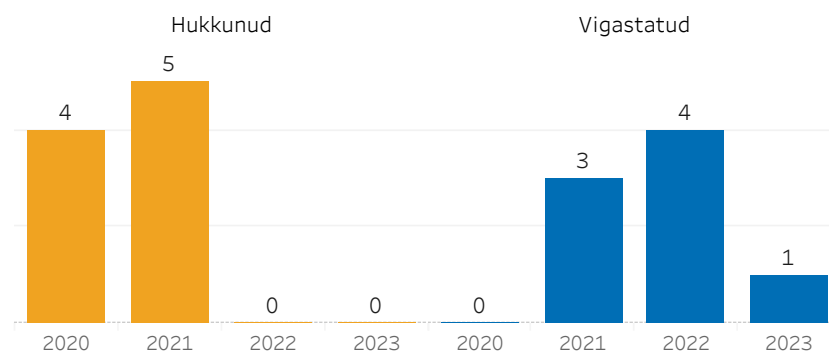
2.1 Laevaõnnetused

2023. aastal juhtus Eesti merealadel ja sisevetel 6 laevaõnnetust, registreeriti 10 ohtlikku juhtumit. Nende hulgas ühtegi hukkunuga õnnetust ei olnud ja viga sai 1 inimene. Laevaõnnetused ja ohtlikud juhtumid jagunesid Eesti lippu (50%) ja välisriigi lippu (50%) kandvate laevade vahel võrdselt. Põhjustena joonistusid välja eelkõige kontakt kaiga sildumisoperatsioonide käigus, põhjapuuted sadamasse sisenedes ja väljudes, tööõnnetused laevas ning tehnilised rikked. Väikelaevadega juhtunud õnnetusi ja ohtlikke juhtumeid eraldi ei registreerita ja statistikat peetakse vaid hukkunute ja vigastatute arvestuses. 2023. aastal vigastatutega või hukkunutega õnnetusi ei toimunud, mis on väikelaevanduse populaarsuse kasvu tingimustes hea tulemus.

Laevaõnnetused ja ohtlikud juhtumid



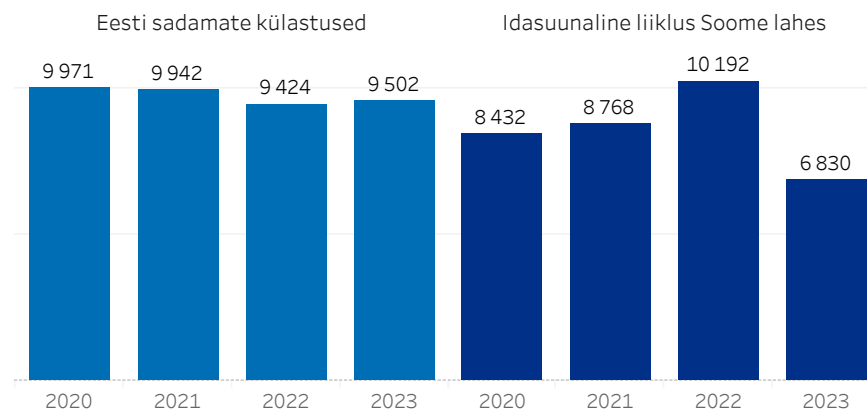
Vigastatud ja hukkunud



2.2 Laevaliiklus

Läänemeri on maailmas üks tihedama laevaliiklusega piirkondi ning riskid laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi toimumiseks on tavapärasest kõrgemad. 2023. aasta baasil joonistub välja, et Eesti sadamate laevakülastuste arv on püsinud stabiilsena võrreldes eelmise aastaga. Idasuunaline liiklus (sisaldab nii Soome kui ka Vene sadamatesse teel olevaid laevu) Soome lahes on vähenenud. Seega olulist liiklustiheduse ja riskifooni kasvu navigatsiooniohutusele eelmiste aastate võrdluses toimunud ei ole.

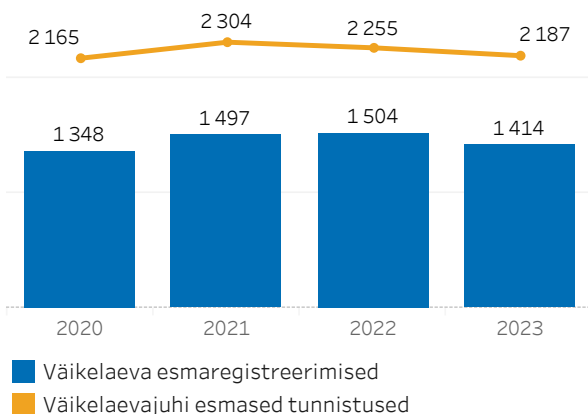
Laevaliiklus



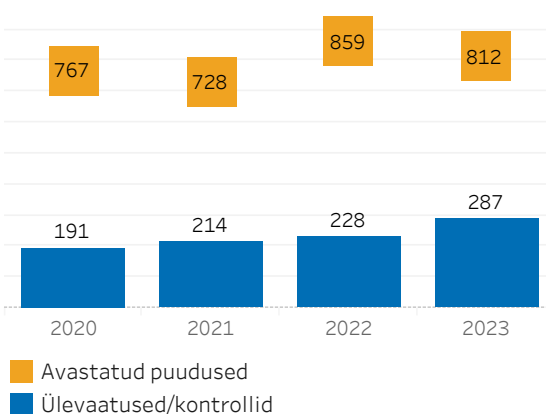
2.3 Väikelaevandus

Aasta-aastalt on kasvanud liiklusregistris registreeritud väikelaevade ja väikelaevajuhi koolituse läbinute ja väikelaevajuhi tunnistuse saajate arv. See näitab, et üha rohkem inimesi leiab vaba aja veetmiseks tee merele ja sisevetele. 2023. aasta lõpu seisuga on liiklusregistris 34 810 väikelaeva ja väikelaevajuhi tunnistus on 31 694 inimesel.

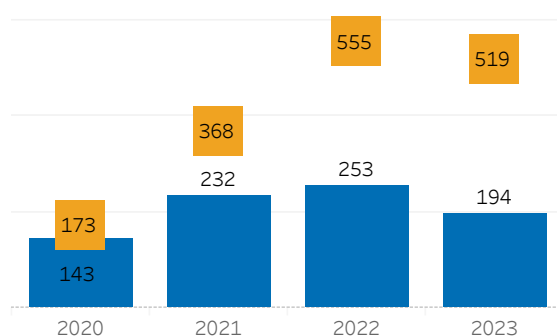
Väikelaevad



Eesti laevade järelevalve



Välisriigi lippu kandvate laevade järelevalve



2.4 Järelevalve

Meresõiduohutus merel ja sisevetel tagatakse läbi laevaliikluse juhtimise teenuse Soome lahel, õigeaegse navigatsiooniinfo jagamise, korraliste laevade ülevaatuste ning erinevate ennetus- ja järelevalve tegevuste. Kaubanduslikus meresõidus osalevate Eesti lippu kandvate laevade ohutus ja nõuetele vastavus tagatakse korraliste ülevaatustega ning Eesti sadamaid külastavate välisriigi lippu kandvate laevade ohutus riskipõhisel valikul toimuvate kontrollidega.

2023. aastal tehti 287 ülevaatus Eestilippu kandvatele laevadele ja 194 kontrolli välisriigi lippu kandvatele laevadele. Kokku avastati ja tehti ettekirjutusi üle 1300 puuduse kõrvaldamiseks. Sagedamini esines puudusi tulekaitse-, navigatsiooni- ja päästevahendite valdkondades.

Väikelaevade ohutusnõuete täitmise kontrollimiseks viidi 2023. aastal läbi 14 kontrollreidi Emajões ja Pärnu jõel, sealhulgas tehti Emajões ühisreide koos Keskkonnaameti inspektoritega. Transpordiameti väikelaevade üksus kontrollis kokku 155 väikelaeva ja jetti ning nende juhtide joovet. Joobes juhtimiselt tabati kaks väikelaevajuhti, kelle suhtes alustati ka väärteomenetlused. Kontrollreididel pööratakse tähelepanu kohustusliku ohutus- ja päästevahendite olemasolule ning selle nõuetele vastavusele. Inimesed on küll teadlikud päästevestide vajalikkusest, kuid mõningatel juhtudel ei vastanud päästevestid nõuetele – näiteks ei olnud need enam kompleksed, puudusid kinnitusrihmad või kinnitusklambrid olid katki. Sama oluline on see, et iga väikelaevas viibiva inimese jaoks oleks olemas tema kehakaalule sobiv päästevest. Lastele peavad väikelaevas olema spetsiaalselt neile mõeldud päästevestid ja kasvav trend on kasutada päästevesti ka lemmikloomadel. Päästevestidest on kasu ainult siis, kui see on seljas, korrektselt kinnitatud ning õige suurusega. Kontrollimisel tuvastati ka mittevastavaid tulekustuteid, mis olid üleüldiselt kasutuskõlbmatuks muutunud, vale tulekustutusaine massiga või kontrolli tähtaja ületanud. 2023. aastal menetleti viit väärtegu, mille peamiseks põhjusteks olid: väikelaeva liigjoobes juhtimine, kalalaeva kandevõime ületamine, väikelaeva registreerimisnõuete rikkumine ja väikelaeva kohustusliku varustuse puudumine.

2.5 Ennetus

Sihtrühma kaasamiseks ja ohutumate veeliiklusharjumuste kujundamiseks korraldati 2023. aastal mitmeid ennetustegevusi.

Osaleti ennetustööga seonduvalt kahel suveüritusel – Pärnu Pärnu veeohutuspäeval ja sisevete festivalil Luunja sadamas. Nendel üritustel kohtuti väikelaevnike sihtgrupiga ja abistati seadusandluse ja päästevarustusega seotud küsimustes. Lisaks osaletakse igal aastal Emajõe festivalil ning hoitakse korda väikelaevade jõeparaadil.

Hooaja vältel erinevates väljaannetes ilmunud artiklid:

2023. a juulis – „[Transpordiameti soovitused väikelaevnikele suvisteks sündmusteks](#)“ – Suvised sündmused veekogudel on täies hoos, mistõttu tuleme väikelaevnikele meelde mõned soovitusel, et need ohutult ja teisi arvestavalt mööduksid.

2023. a augustis – „[Veekogul vaba aega veetes on vaja ka teiste liiklejatega arvestada](#)“ – Mida rohkem on veeliiklejaid, seda suuremat tähelepanelikkust see kõikidelt nõuab. Tuletame meelde häid meretavasid ja ohutu liiklemise viise.

2023. a oktoobris – „[Pärnu jõel ja Emajõel toimunud reidil tuvastati mittevastavaid tulekustuteid ning tabati joobes väikelaevajuht](#)“ - „Kontrollreidide käigus tuvastatud peamiseks puudusteks olid mittevastavad või kontrollimata tulekustutid ja ühel korral ka kohustusliku päästevesti puudumine,“ sõnas Transpordiameti väikelaevade üksuse juhataja. „Selleks, et meie veeliikluskultuur oleks paremal tasemel, tasub väikelaevajuhil aeg-ajalt endale meelde tuletada meresõiduohutuse seaduse ja laevatavatel sisevetel liiklemise korra olulisemaid nõudeid. Loomulikult me täname veeliiklejaid, kellel on kõik korras olnud.“

2023. a detsembris – „[Hooaja kokkuvõte: Eesti veeliikluskultuur saab hea hinde](#)“ – Möödunud hooajale tagasi vaadates tõdevad Transpordiameti väikelaevade üksuse inspektorid, et Eesti vetel on seadusekuulekaid veeliiklejaid tunduvalt rohkem kui neid, kes reeglitest kinni ei pea.

3. LENNUOHUTUS

Transpordiamet peab oma tegevustes oluliseks eelkõige ohutuse tagamist, keskkonna kaitsmist ja jätkusuutlikkust, mille saavutame eesmärgistatud järelevalve ja ennetavate tegevuste kaudu. Ohutuse tagamiseks on oluline kindlustada Eesti lennundussektori vastavus siseriiklikele ja rahvusvahelistele nõuetele.

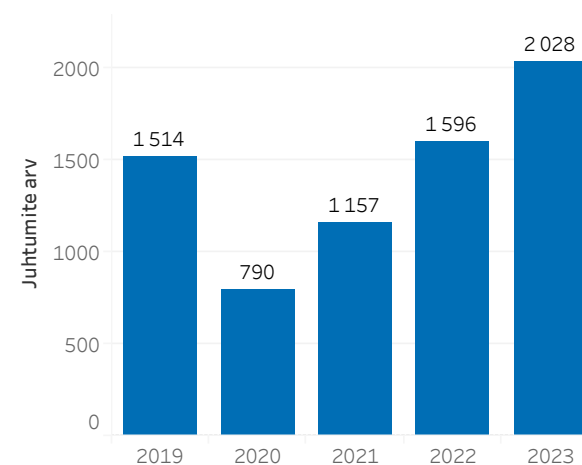
3.1 2023. aastal toimunud juhtumite statistika seisuga 31.01.2024

Aasta jooksul on registreeritud ECCAIRS 2 andmebaasis 2079 (2022. aastal 1595) juhtumit:

- Lennuõnnetusi – 1 (0)
- Tõsiseid intsidente – 5 (2)
- Intsidente – 319 (419)
- Vahetu mõjuta juhtumeid – 1577 (1119)
- Klassifikatsioon pole määratud – 57
- Tähelepanekuid – 89 (56)
- Muud juhtumid – 31

Võrreldes 2022. aastaga on registreeritud juhtumite arv kasvanud ligi 23 % (võrreldes 2019. aastaga 26%). Kasvu peamisteks põhjusteks on kasvav lennuliikluse maht, sh ka lisandunud lennuettevõtte (AOC) ja parenenud raporteerimiskultuur.

Transpordiametile laekunud juhtumite arv



3.2 Lennuõnnetused ja tõsised intsidendid

2023. aasta juunikuus leidis aset lennuõnnetus. Rae vallas Aruvalla külas kukkus alla gürokopter. Juhtumit uuris Ohutusjuurdluse Keskus ning juhtumi uurimisraport on leitav <https://www.ojk.ee/lennuonnetus-ulikergohusoidukiga-flybrokers-spzoo-xenon-4-es-gxa>

Tõsiseid intsidente Eesti registris olevate õhusõidukitega oli 2023. aastal viis. Üks juhtum toimus Eestis ning neli välisriikides. Tegemist oli piloodi töövõimekuse kaotamisega (incapacitation), ilma lennujuhi loata lennuki maandumisega ja lennuki mootori tõsise rikkega.

Mehitamata lennundusega juhtunud õnnetusi, intsidente ja ohtlikke juhtumeid registreeritakse ohutusstatistikas juhtudel, kui need toimuvad kokkupuutes konventsionaalse lennundusega, st tavaliselt, et juhtum toimub kas lennuvälja lähedal või raporteerib sellest mõni õhusõiduki piloot. 2023. aastal toimunud juhtumite põhjal on alatatud mitmeid väärteomenetlusi (TRAM) ning ühe juhtumi puhul ka kriminaalteo menetlus (KAPO).

3.3 Lennuliiklus

2023. aastal teenindas Lennuliiklusteeninduse AS kokku 155 939 lendu, mis on eelmise aastaga võrreldes 4,6 % ehk 6793 lennu võrra rohkem. See on aga vaid 66% 2019. aasta koguarvust. Neist ülende oli 112 683, saabuvaid/väljuvaid lende 33 378 ning kohalikke lende 9 878.

Eesti paikneb Aasiast Euroopasse tulevate lennuvoogude peateel, mis on varem kaasa toonud suure ülendamise mahu. 2022. aastal alanud Ukraina sõda muutis lennuvoogusid ja lendude mahtu oluliselt. Aasia-suunaliste ülenduste Covidi järgne taastumine peatus ja sel suunal jäid järele ainult Hiina lennufirmade lennud Euroopasse. Senine suurim klient Finnair oli sunnitud oluliselt vähendama lendude arvu ning muutma lennuvoogusid, lennates nüüd Aasia suunal, vältides Vene Föderatsiooni territooriumi.

3.4 Üldlennunduse järelevalve

Alates 2022. aastast oleme üha enam panustamas üldlennunduse järelevalvesse. 2023 viisid 12 inspektorit lennutegevuse ja lennukõlblikkuse osakonnast läbi järelevalve toiminguid 18 päeval aprillist oktoobrini.

Kokku külastasime 23 erinevat lennuvälja ja teadaolevat käitamiskohta 34 korral ning kontrollisime 20 erinevat õhusõidukit. 22 korral ei toimunud lennuväljal lennutegevust ning 7 plaanitud tegevust jäi teostamata.

Lennukõlblikkuse poolelt olid 2023. aastal fookuses õhusõidukite defektid. Pilootidele edastati vastavasisuline uudiskiri suve keskel. Neljal korral esines õhusõidukil defekte, mida polnud hinnatud. Ühel õhusõidukil oli tehtud ka muudatustöid, mida polnud kantud logiraamatusse.

Kuusiku lennuvälja inspekteerides toimus juhtum purilennukiga, mis suundus inspektorite kontrolli vältimiseks lennuväljalt eemale ja maandus viljapõllule – põhjuseks lennukõlblikkus ja dokumentide puudulikkus. Toimunu suhtes alustati vääртеomenetlus.

Plaanitud praktilised tegevused said olulises osas täidetud, aga suurenenud on teostamata plaanitud tegevuste arv (2022. a jäi tegemata kaks ja 2023. a seitse tegevust). Probleem on nende külastustega, kus lennutegevus puudus – parem planeerimine ja eeltöö võimaldab meil seda olukorda parendada. Püüdsime lisada järelevalvetgevusi aasta jooksul ka üritustel, mille kohta laekus info võimaliku lennutegevuse kohta. Sama meele jätkame ka 2024. aastal. Oluline on hea koostöö lennuväljakute ja käitamiskohtade haldajatega, et tagada tõhusam info liikumise pilootide ja Transpordiameti vahel. 2023 kasutusele võetud QR- koodi põhine ohutusjuhtumitest teavitamise lahendus annab meile täiendavat infot üldlennunduse valdkonnas toimuvast. Piirkondadest on ka 2024. aastal fookuses Ida-Eesti ja saared.

Võib tõdeda, et varasemate aastatega võrreldes esines oluliselt vähem dokumendi kaasas kandmise kohustuse nõude eiramist, mis eelmisel hooajal moodustas üle poole puudustest. Eelmise aasta peamist ohutusvarustuse puudust (puuduv või mitte täielik esmaabikomplekt) ei esinenud. Üldlennunduse järelevalve praktiline tegevus on heaks probleemide tuvastamise vahendiks ja sellist tegevust tuleb kindlasti jätkata ka järgmistel hooaegadel. Järelevalve tegevusel on mõju ning 2024. aastal plaanime jätkata sarnastes mahtudes.

Ennetus on parim järelevalve!

3.5 Mehitamata lennundus

2023. aasta oli mehitamata lennunduses väga tegus. Transpordiametis loodi mehitamata lennunduse osakond, kus praegu töötab neli täistööajaga mehitamata lennunduse eksperti. Lisaks aktiivsele teavitustööle sai palju tähelepanu Euroopa Komisjoni määruste (2019/947, 2021/664) rakendamine. 2023. aasta aprillis võõrustas Transpordiamet Euroopa Lennundusohutusameti Skandinaavia ja Balti riikide rakendusmääruse 2019/947 implementeerimisvisiiti.

Alates 2. märtsist 2023 tühistati mehitamata õhusõidukite lennutajate jaoks kohustus kooskõlastada oma lennud Transpordiametis. Koostöös Lennuliiklusteeninduse AS-iga loodi mehitamata lennunduse kogukonnale uus kaardirakendus. Kaardirakendus ja seal kuvatavad geograafilised alad muutsid oluliselt lihtsamaks nii pilootide kui ka lennujuhtimisüksuse töö. Uus kaardirakendus asendab mehitamata õhusõidukite käitajate hulgas seni kasutusel olnud populaarset drooniäppi (drooni.app).

Alates märtsist on soovijatel võimalus teha Transpordiameti büroodes ka A2 pädevustunnistuse eksamit. A2 eksam on kohustuslik läbida järelevalve all ning selleks kasutab Transpordiamet süsteemi, kus esindustes läbitakse eksam klassiruumis. A2 eksam on valikvastustega ning A2 eksamile registreerimiseks on vajalik kas Eesti või muu EASA liikmesriigi poolt väljastatud A1/A3 kaugpiloodi algpädevuse tunnistus. A2 eksami tegemise võimalus on praegu nii Tallinnas kui ka Tartus, loodetavasti lisandub 2024. aastal veelgi asukohti, kus on võimalus eksameid sooritada.

2023. aastal registreeris ennast käitajaks 1555 isikut. A1/A3 pädevuse omandas lennuohutuse järelevalve süsteemis 1620 kaugpilooti. Transpordiameti büroodes läbis edukalt A2 eksami 122 kaugpilooti. 2023. aastal väljastas Transpordiamet 10 uut erikategooria käitamisluba.