



MAANTEEAMET



POLITSEI- JA PIIRIVALVEAMET

Liiklusaasta 2016

Tallinn 2017

SISUKORD

EESSÕNA.....	3
LIIKLUSOHUTUSE SEIS 2016. AASTAL	4
Ülevaade liiklusohutuse indikaatoritest.....	4
Ülevaade liiklusõnnetuste toimumist ja nende raskusastet mõjutavate tegurite arengust	21
LISAD	25
1 Jalakäijad	25
1.1 Ülevaade jalakäijatega toimunud liiklusõnnetustest	25
1.2 Jalakäijate hoiakute ja käitumise muutused 2016. aastal.....	28
1.3 Jalakäijate liiklusreeglite eiramine 2016. aastal.....	30
1.4 Jalakäijate ohutuse parandamisele suunatud ennetustegevused.....	31
2 Jalgratturid.....	32
2.1 Ülevaade jalgratturitega toimunud liiklusõnnetustest.....	32
2.2 Jalgratturite hoiakute ja käitumise muutused 2016. aastal	34
2.3 Jalgratturite liiklusreeglite eiramine 2016. aastal	36
2.4 Jalgratturite ohutuse parandamisele suunatud ennetustegevused	36
3 Mootorsõidukijuhid ja ja nende kaassõitjad.....	38
3.1 Juhtimisõiguse omanikud aastatel 2012 – 2016	38
3.3 Mootorsõidukijuhtide ja sõitjate hoiakute ja käitumise muutused	44
3.4 Mootorsõidukijuhtide liiklusrikkumised	49
3.5 Mootorsõidukijuhtide ohutusele suunatud ennetustegevused.....	54
4 Lapsed (kuni 17-aastased)	56
4.1 Laste osalusel toimunud liiklusõnnetused.....	56
4.2 Laste ohutusele suunatud ennetustegevused	60
5 Liiklejad vanuses 65+	61
5.1 Eakate liiklejate osalusel toimunud liiklusõnnetused	61
5.2 Eakate liiklejate poolt toimepandud liiklusrikkumised	63
5.3 Eakate liiklejate ohutusele suunatud ennetustegevused.....	63
6 Riigiteed	65
6.1 Ülevaade riigiteedel toimunud liiklusõnnetustest.....	65
6.2 Ülevaade 2016. aasta riigiteedel rakendatud liiklusohutuse parandusmeetmetest ja tegevustest	68
7 Linnaliiklus	74
7.1 Ülevaade linnades toimunud liiklusõnnetustest	74
7.2 Olulisemad 2016. aastal rakendunud tegevused liiklusohutuse parandamiseks linnades.....	77

EESSÕNA

Kolmandat 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 2016“ koosneb põhiosast, mis annab ülevaate mullu toimunud muutustest liiklusohutuses, eelkõige liiklusõnnetuste ja nende toimumist ning raskusastet mõjutavate tegurite põhjal. „Liiklusaasta 2016“ mahust suurema osa moodustavad lisad, millest igaüks annab põhjalikuma ettekujutuse valdkonnas toimunud arengutest, kasutades üldjuhul nelja komponenti: liiklusõnnetused, liiklejate käitumise ja hoiakute muutused, järelevalve ning 2016. aastal rakendatud ennetustegevused. Lisades käsitletakse alljärgnevat teemasid:

- Jalakäijad;
- Jalgratturid;
- Mootorsõidukijuhid ja kaasreisijad;
- Lapsed (liiklejad vanuses kuni 17 aastat);
- Eakad (liiklejad vanuses 65+)
- Riigiteed;
- Linnaliiklus.

„Liiklusaasta 2016“ lahutamatu osa on Exceli vihik, milles on kõik tekstis viidatud tabelid ja lisaks neile muud olulised liiklusõnnetusi ja liiklusrikkumisi puudutavad andmed.

Kokkuvõtte koostamisse on panustanud Maria Pashkevich, Sirje Lilleorg, Reigo Ude, Raul Rom, Monika Heinrand, Erik Ernits (MA) ning Helena Anijalg, Sirle Loigo ja Karmen Kukk (PPA). Koostajad ootavad lugejatelt ettepanekuid ja tagasisidet kokkuvõtte sisu, struktuuri ja muu kohta, et saaksime seda edasiste tegevuste juures arvestada ning iga järgnev kokkuvõte oleks eelmisest parem.

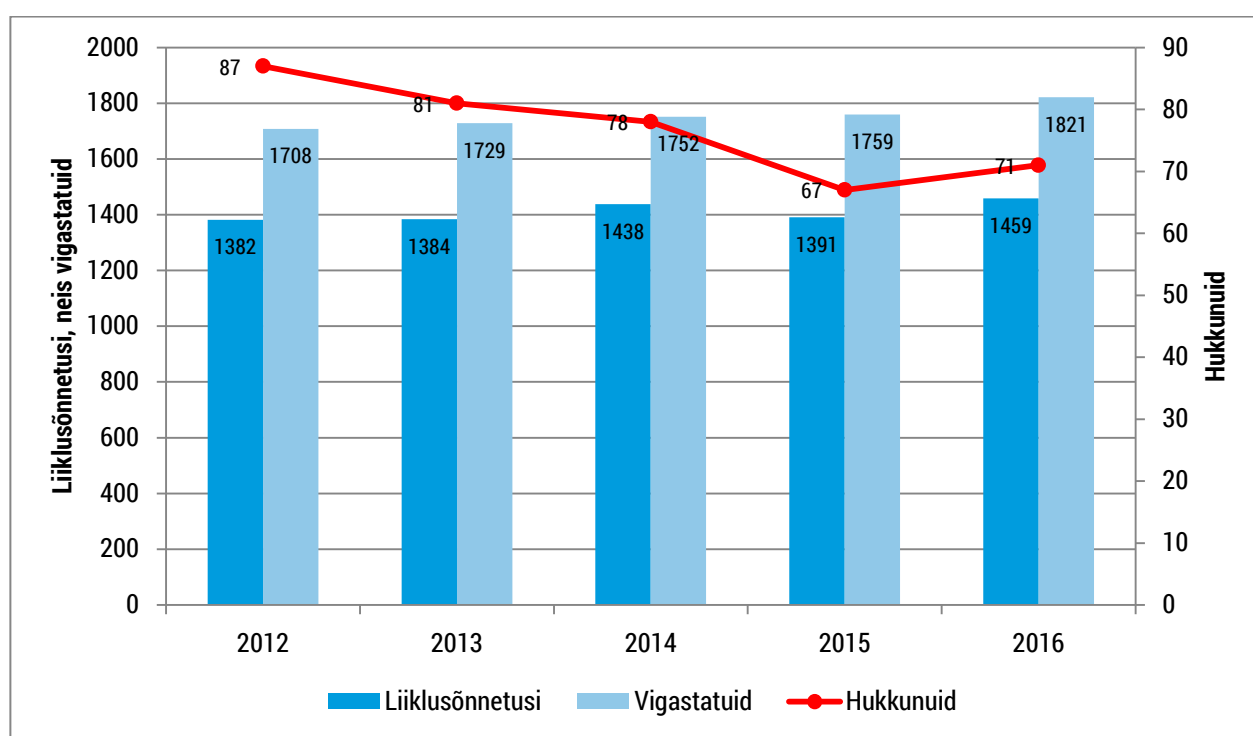
Autorite nimel Maria Pashkevich, *Maanteeameti liiklusohutuse osakonna peaspetsilist*

¹ 2015. Liiklusaasta kokkuvõttega saab tutvuda siin https://www.mnt.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/Uudis/liiklusaasta_2015_kokkuvote.pdf

LIIKLUSOHUTUSE SEIS 2016. AASTAL²

Ülevaade liiklusohutuse indikaatoritest

2016. aastal toimus 1 459 inimkannatanutega liiklusõnnetust, milles hukkus 71 ja sai vigastada 1 821 inimest (vt Tabel 1 lisatud Excel failis). Alates 2012. aastast kasvab kannatanutega liiklusõnnetuste arv keskmiselt 1,6% aastas. Vigastatute arv suurenes 5% võrreldes 2015. aastaga, kuid vaadates pikemat perioodi ei saa ka siin olulistest muutustest rääkida. Paigalseisu võib märgata ka liiklusõnnetustes hukkunute osas, kuigi 2016. aastal hukkus Eesti teedel 4 inimese võrra rohkem kui aasta varem. Positiivse asjaoluna võib välja tuua seda, et hukkunute arvu kasv oli väiksem kui seda varasemate aastate andmete alusel prognoositi.



Joonis 1 – Aastatel 2012 – 2016 Eestis toimunud liiklusõnnetused, neis hukkunud ja vigastatud

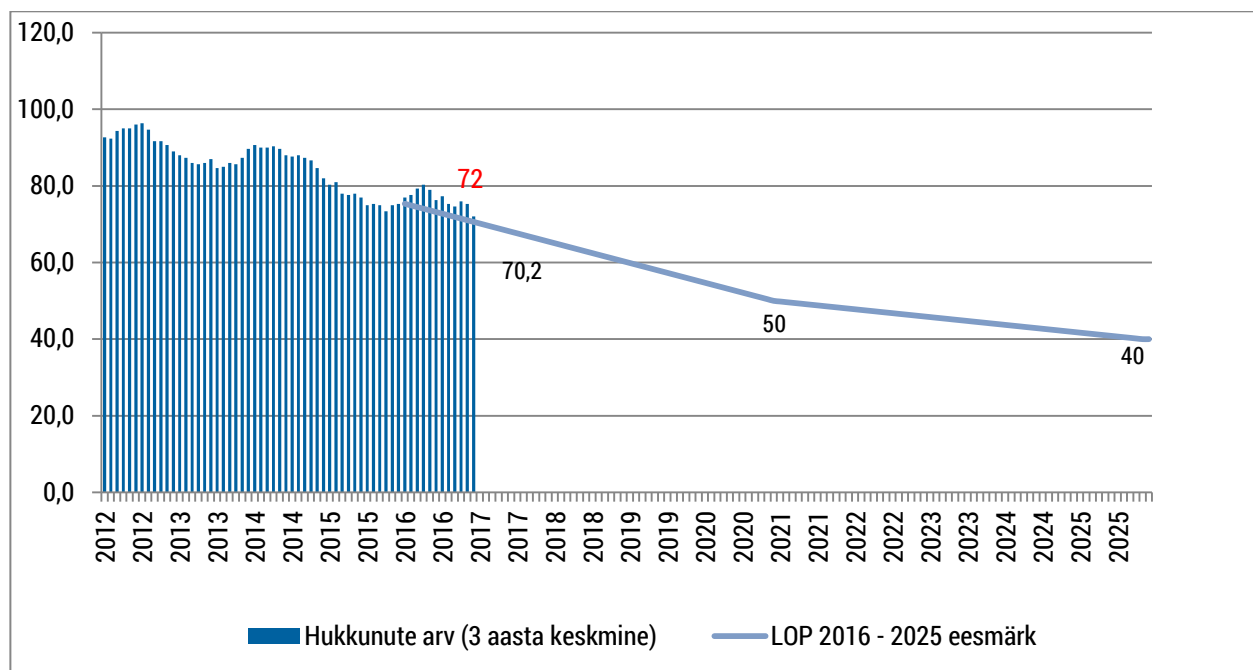
Liiklusohutusprogrammi 2016 – 2025^{3,4} (edaspidi LOP) kohaselt tuleb vähendada liiklussurmade ja raskelt vigastada saanute arvu ja saavutada 2025. aastaks olukord, mil liikluses ei hukuks kolme aasta keskmisena enam kui 40 inimest aastas ja liiklusõnnetustes raskelt vigastatute arv ei ületaks 2023 – 2025 aastate keskmise väärtusena 330 aastas. 2020. aasta vahetasemeks on vähem kui 50 hukkunut ja 370 raskelt vigastatut (2018 – 2020 keskmisena).

² Liiklusõnnetuste statistika on esitatud seisuga 23. jaanuar 2017.

³ Eesti esimese rahvusliku liiklusohutusprogrammi 2003 – 2015 tulemustega saab tutvuda siin <https://www.mnt.ee/et/liikleja/liiklusohutusprogramm-2016-2025>

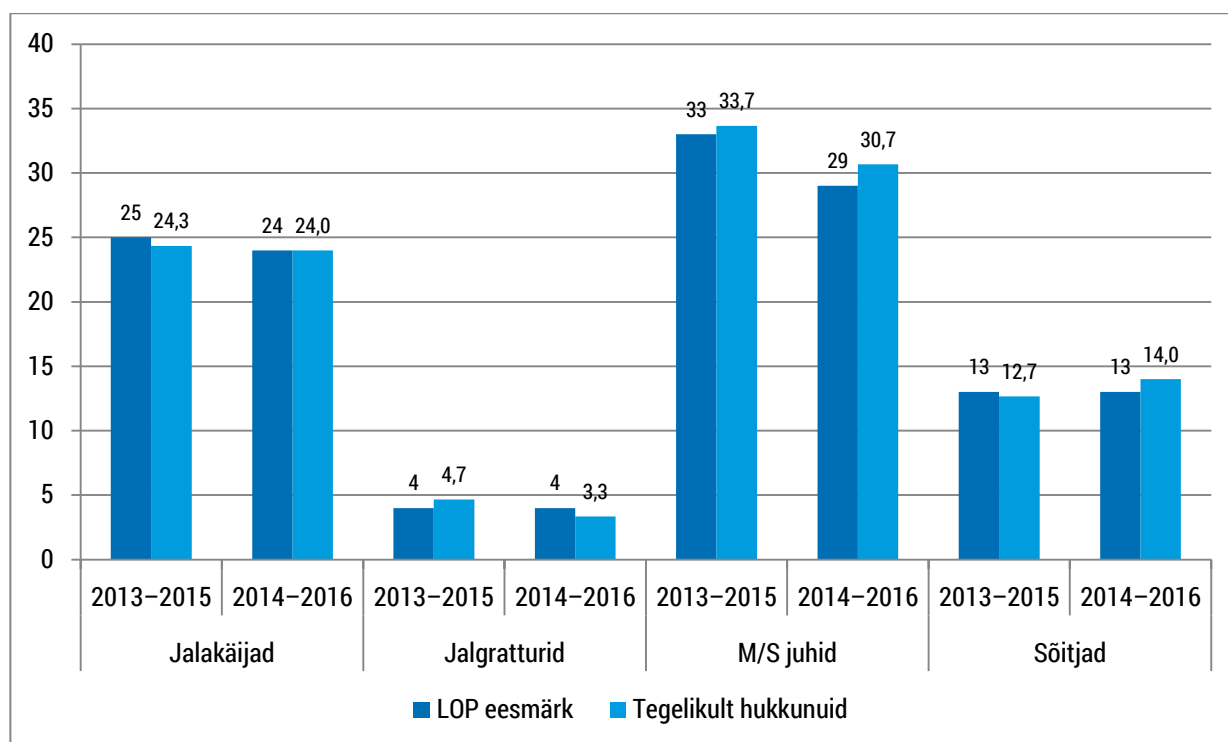
⁴ Vabariigi Valitsuse korraldus 16.02.2017 nr 54. <https://www.mkm.ee/et/tegevused-eesmargid/transport/maanteetransport>

LOP-i eesmärkidest tulenevalt ei tohtinud hukkunute arv aastatel 2014 – 2016 olla suurem kui 70 inimest. Tegelikult hukkus 2014 – 2016 aastate keskmisena 72 inimest. Kuna raskelt vigastada saanute andmed (raskeks loetakse vigastatut, kes viibis statsionaarsel ravil enam kui 24 tundi) on täpsustamisel, ei ole käesolevas kokkuvõttes hinnatud LOP eesmärgi saavutamist raskelt vigastatute osas.



Joonis 2 – Hukkunute arvu muutus ja LOP-i vahe- ja lõppeesmärgid

Tulemuslikkuse hindamiseks on LOP eesmärgi liiklejate kategooriate osas täpsustatud, nähes ette sihttasemed jalakäijate, jalgratturite, mootorsõidukijuhtide ja sõitjate lõikes nii liiklussurmade kui ka raskelt vigastada saanute vähendamiseks. Vaatamata sellele, et hukkunute üldarv on jäänud kavandatud suuremaks, on jalakäijate ja jalgratturite ohutuse osas planeeritud tasemed saavutatud.



Joonis 3 – Hukkunute arv liiklejate kategooriate lõikes ja LOP-is sätestatud strateegiline eesmärk

Lisaks on uues LOP-is sätestatud rida indikaatoreid, millega on võimalik ajas hinnata liiklejate ohutusalase teadlikkuse tõusu ja liiklusohutuse arengu muutust. Hetkeseis ja saavutustasemed iseloomustavad liiklejate käitumise, liikluskeskkonna ja sõidukite tehnilise seisundi eeldatavat muutust. Punase värviga on Tabel 1 märgitud need indikaatorid, mille 2016. aasta arengusuunad või kiirus ei vastanud oodatud trendile.

Tabel 1 – Liiklejate käitumise, liikluskeskkonna ja sõidukite tehnilise seisundi algseis, 2016. aasta arengud ja eeldatav muutus

Hinnatav valdkond	Indikaator	Algtase 2014	2016	Sihttase 2025
Liikleja	Mobiiltelefoni kasutamine autojuhtimise ajal	70% K ⁵	71%	50%
Liikleja	Mootorsõidukijuhi poolt keelava fooritule (punane) nõude eiramine	42% V ⁶	34%	32%
Liikleja	Jalakäija poolt keelava fooritule (punane) nõude eiramine	11% V	10%	8%
Liikleja	Jalakäijale tee andmine reguleerimata ülekäigurajal	74% V	64%	90%
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – mootorsõidukijuht	95% K	96%	Ei lange
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – sõitja esiistmel	97% K	97%	Ei lange
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – sõitja tagaistmel	81% K	82%	90%
Liikleja	Turvavöö kinnitamine sõiduautos – lapsed	95% K	96%	Ei lange
Liikleja	Turvavöö kinnitamine bussis – sõitjad turvavööga varustatud istekohal	23% K	34%	60%

⁵ K – küsitlusuuring.

⁶ V – vaatlusuuring.

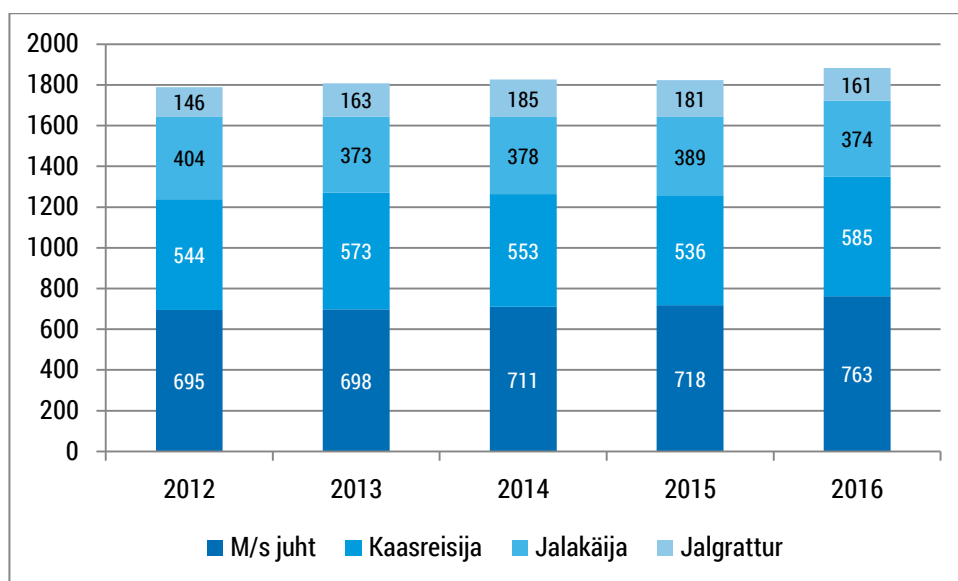
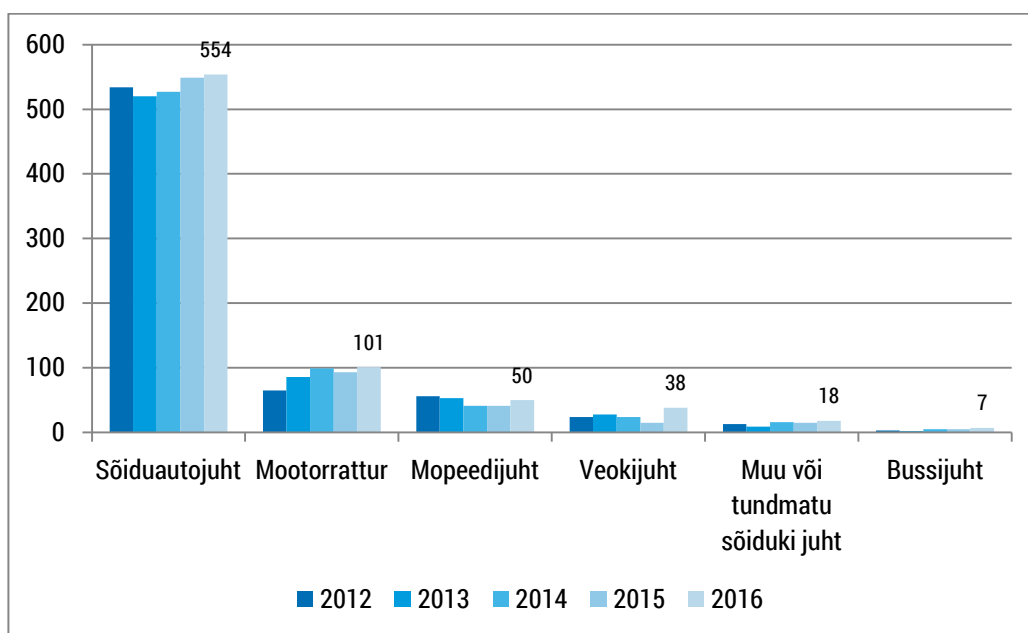
Liikleja	Jalgrattakiivri kasutamine alla 16-aastaselt	69% K	88%	80%
Liikleja	Jalgrattakiivri kasutamine täiskasvanul	22% K	32%	40%
Liikleja	Jalakäijahelkuri kandmine – lapsed	93% K	97%	95%
Liikleja	Jalakäijahelkuri kandmine – täiskasvanud	66% K	84%	70%
Liikleja	Lubatud sõidukiiruse ületamine asulas	72% K	68%	35%
Liikleja	Lubatud sõidukiiruse ületamine (üle 5 km/h) põhiteel	45% K	30%	30%
Liikleja	Lubatud sõidukiiruse ületamine (üle 5 km/h) väiksemal teel	37% K	21%	30%
Liikleja	Mootorsõiduki joobes juhtimine liiklejate hinnangul	13% K	7%	7%
Liikleja	Sõidueksami esimesel katsel läbinute protsent	58,5%	57,9%	68%
Keskkond	Täiendava keskpäirde paigaldamine riigiteel (km)	0	8,8	82
Keskkond	Täiendava külgpiirde paigaldamine riigiteel (km)	0	39,3	80
Keskkond	Täiendava keskpöristi kilometraaž riigiteel	0	221	1500
Keskkond	Täiendav kergliiklusteede kilometraaž ⁷	0	46,4	60
Sõiduk	Üle 10 aasta vanuste liikluses osalevate sõidukite osakaal	52,8%	51,7%	50%
Sõiduk	M1-kategooria mootorsõiduki (sõiduauto) tehnõulevaatuse esimesel korral läbinute protsent	89,9%	87,9%	85% ⁸
Sõiduk	M3 (buss) tehnõulevaatuse esimesel korral läbinute protsent	87,8%	87,5%	85% ¹²
Sõiduk	N2-kategooria mootorsõiduki (veoauto 3,5–12 tonni) tehnõulevaatuse esimesel korral läbinute protsent	89,3%	86,9%	85% ¹²
Sõiduk	N3-kategooria mootorsõiduki (veoauto üle 12 tonni) tehnõulevaatuse esimesel korral läbinute protsent	90%	87,5%	85% ¹²

Sarnaselt varasemate aastatega on enamik 2016. aasta liikluses kannatada saanutest⁹ mootorsõidukijuhid ja nende kaasreisijad (vt Joonis 4). 70% kõigist kannatada saanud mootorsõidukijuhtidest on sõiduautojuhid ja veel 20% kaherattaliste mootorsõidukite juhid (vt joonis 5). Kaasreisijana said liiklejad kannatada kõige sagedamini sõiduautos ja ühistranspordis (vt joonis 6). Kui sõiduautos kaasreisijate vigastada saamine on aastate jooksul veidi vähenenud (2016. aastal 413, 2013 – 2015 keskmine 430), siis bussis, trammis, trollis vigastatud reisijate arv on alatest 2012. aastast kahekordistunud (59 2012. aastal, 127 2016. aastal).

⁷ Tabelis on toodud riigiteede-äärsete kergliiklusteede täiendav kilometraaž

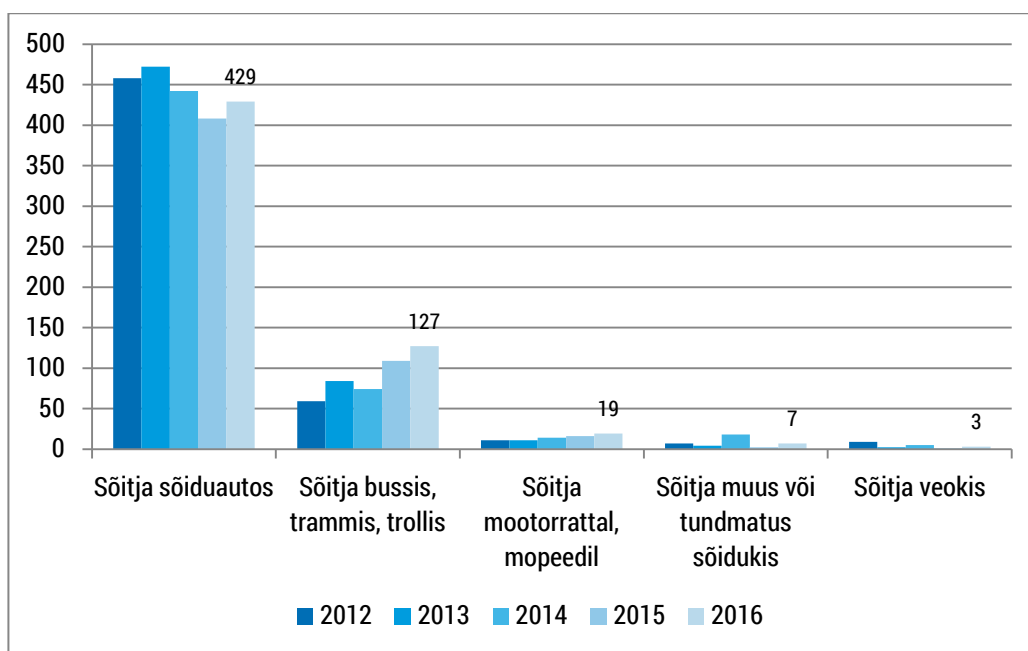
⁸ Sõidukite keskmise vanuse suurenedes suureneb nende sõidukite osakaal, mis ei vasta kehtestatud nõuetele.

⁹ Kannatanud on liikluses hukkunud või vigastatud.

Joonis 4 – Kannatanute arvu muutus aastatel 2012 – 2016¹⁰

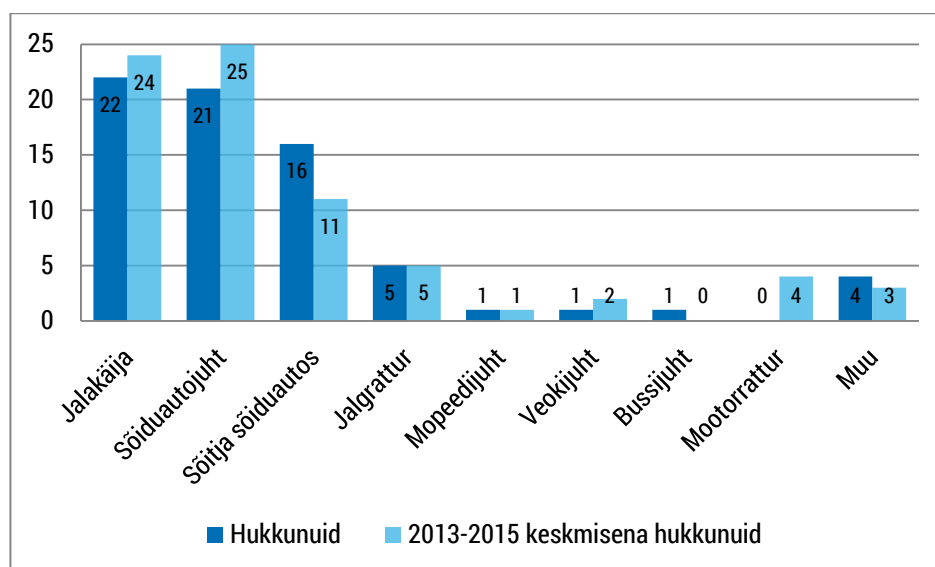
Joonis 5 – Kannatada saanud mootorsõidukijuhid aastatel 2012 – 2016

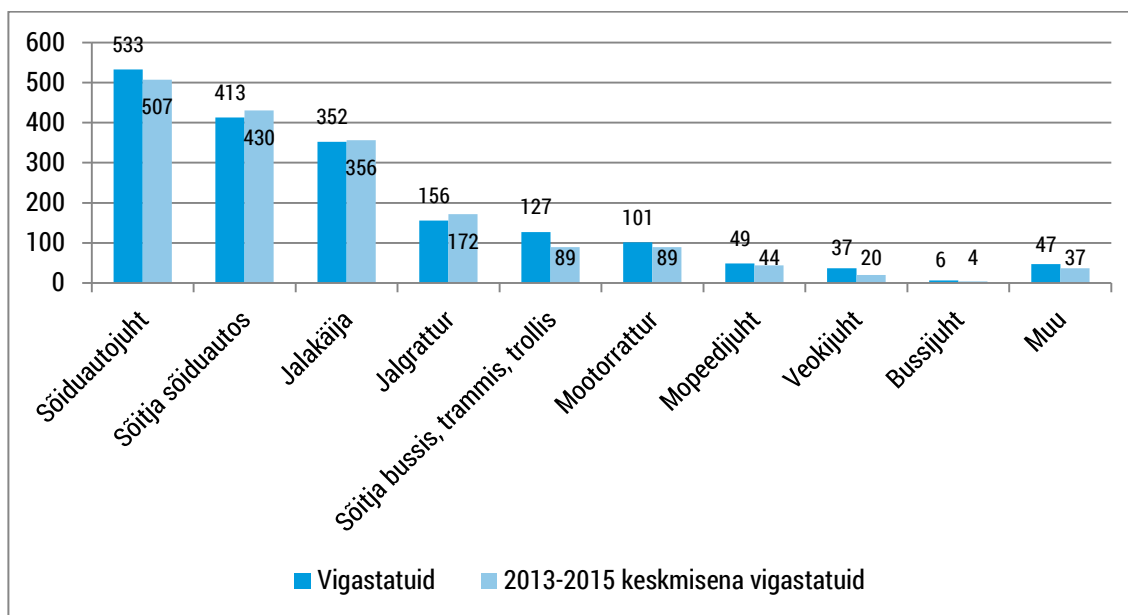
¹⁰ Joonistel 4 – 6 esitatud andmed on toodud tabelites 2 – 4.



Joonis 6 – Kannatada saanud kaasreisijad aastatel 2012 – 2016

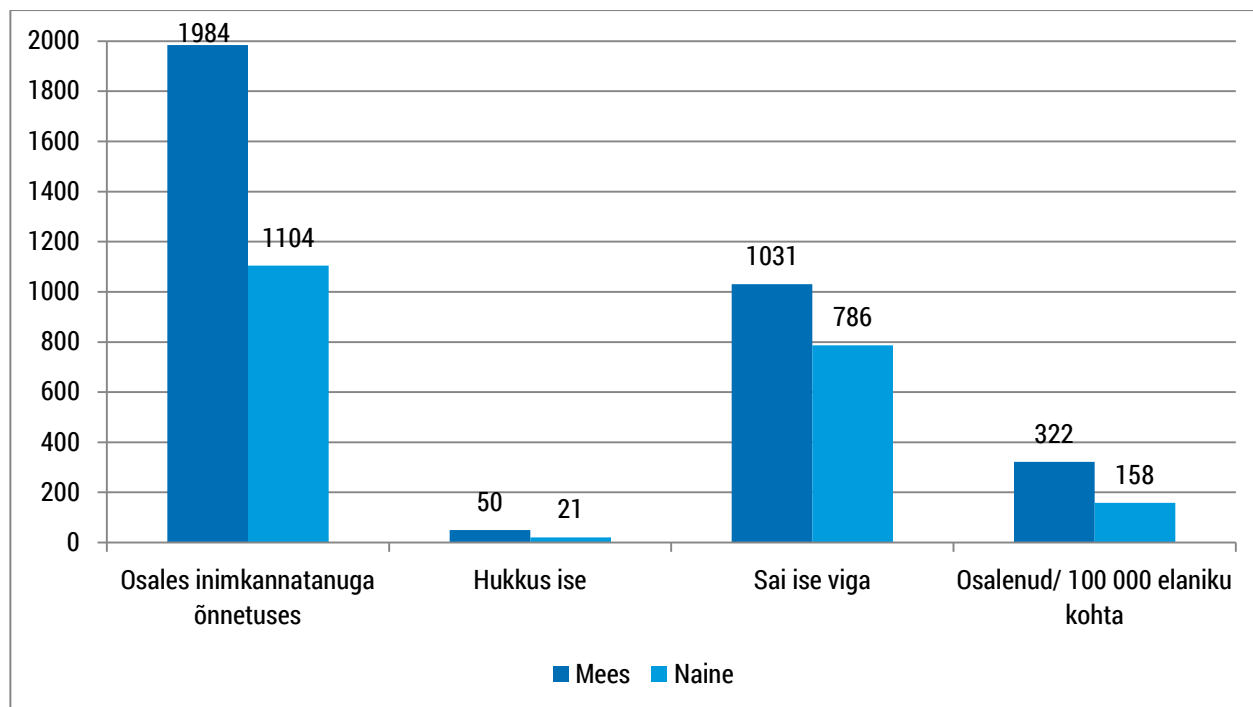
2016. aastal hukkunutest enamik olid jalakäijad (22 inimest), 21 sõiduautojuhti ja 16 sõitjat sõiduautos. Positiivsena võib välja tuua, et nii hukkunud kui ka vigastatud jalakäijaid oli 2016. aastal vähem kui 2013 – 2015 keskmisena. Kui 2013 – 2015 aastatel hukkus igal aastal 4 mootorratturit, siis 2016. aastal ühtegi hukkunuga mootorrattaõnnetust ei registreeritud. Eelmisel aastal sai liikluses kannatada kaks korda rohkem kutselisi juhte (veoki- ja bussijuht) kui varasematel aastatel keskmiselt. 2016. aastal saageneb busside ja veokite osalusel toimunud liiklusõnnetused võrreldes 2013 – 2015 keskmise arvuga 21%. Taolistes õnnetustes hukkus mullu 16 (2013 – 2015 keskmisena 19) ja sai vigastada 286 inimest.



Joonis 7 – 2016. aastal hukkunud liiklejate kategoorijate lõikes¹¹

Joonis 8 – 2016. aastal vigastatud liiklejate kategoorijate lõikes

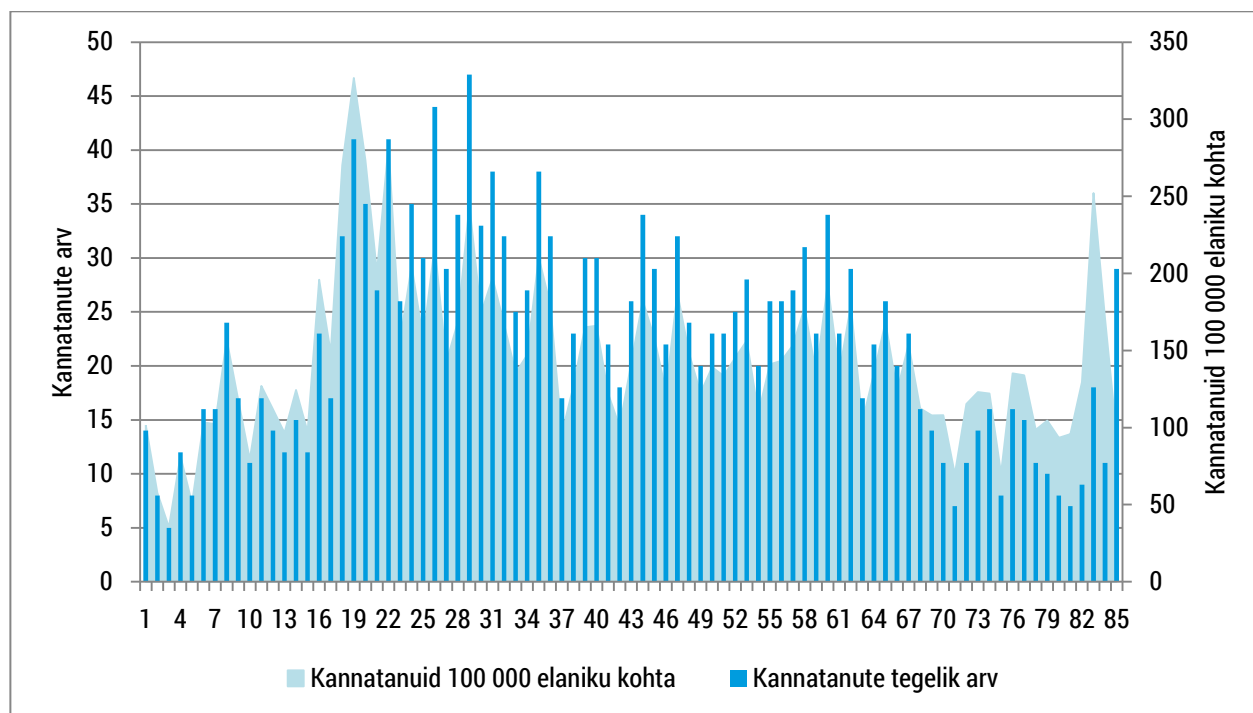
Inimkannatanutega liiklusõnnetustes osales peaaegu kaks korda rohkem mehi. Õnnetustes osalenud meestest ligikaudu 50% said ise õnnetuses viga või surma. Naiste puhul oli see näitaja 73%.



Joonis 9 – Liiklusõnnetustes osalejate, neis vigastatute ja hukkunute sooline jaotus

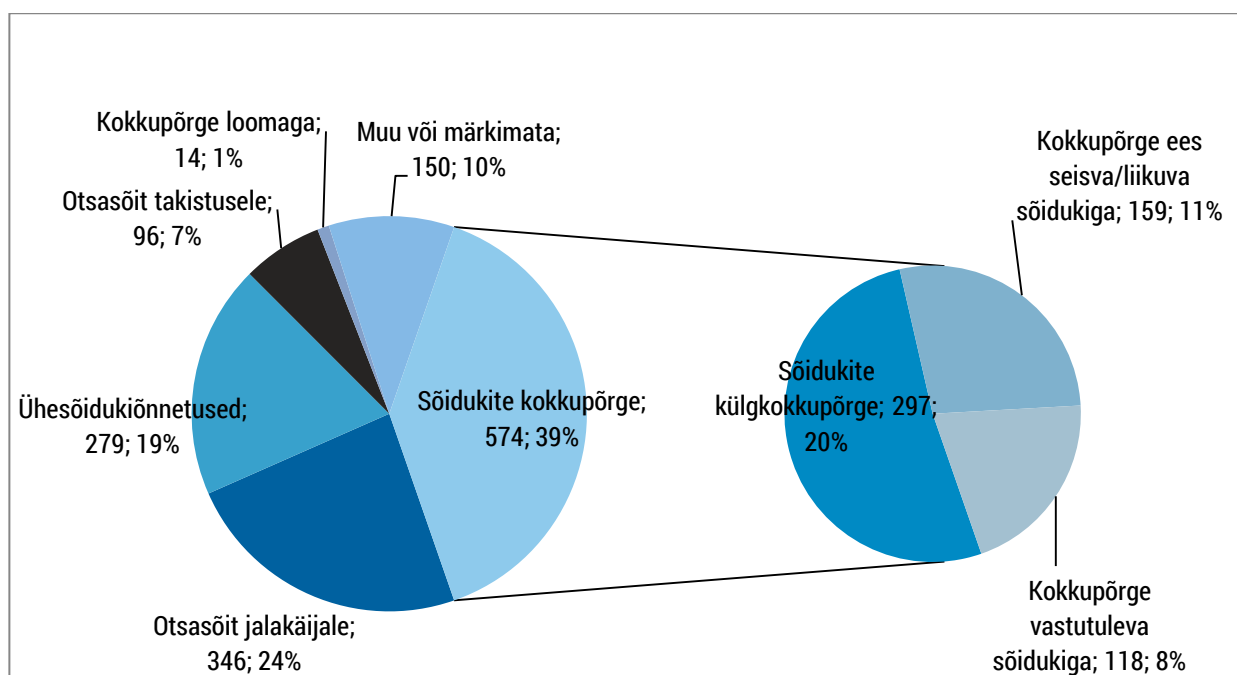
¹¹ Muude all on muu juht (2 inimest), traktorist (1 inimene) ja sõitja mootorrattal (1 inimene).

Kõige sagedamini sattusid liiklusõnnetustesse 18..25-aastased noored (226 inimest 100 000 elaniku kohta). Sarnane oli olukord ka varasematel aastatel. Lastest sattusid õnnetustesse sagedamini 7..9-aastased (126 inimest 100 000 elaniku kohta). Kahjuks ei suudetud 2016. aastal ära hoida laste liiklussurmasid: kokku sai liikluses surma 6 last vanuses kuni 17 aastat. 24% (17 inimest) kõigist 2016. aastal hukkunudest olid vanuses 65+.



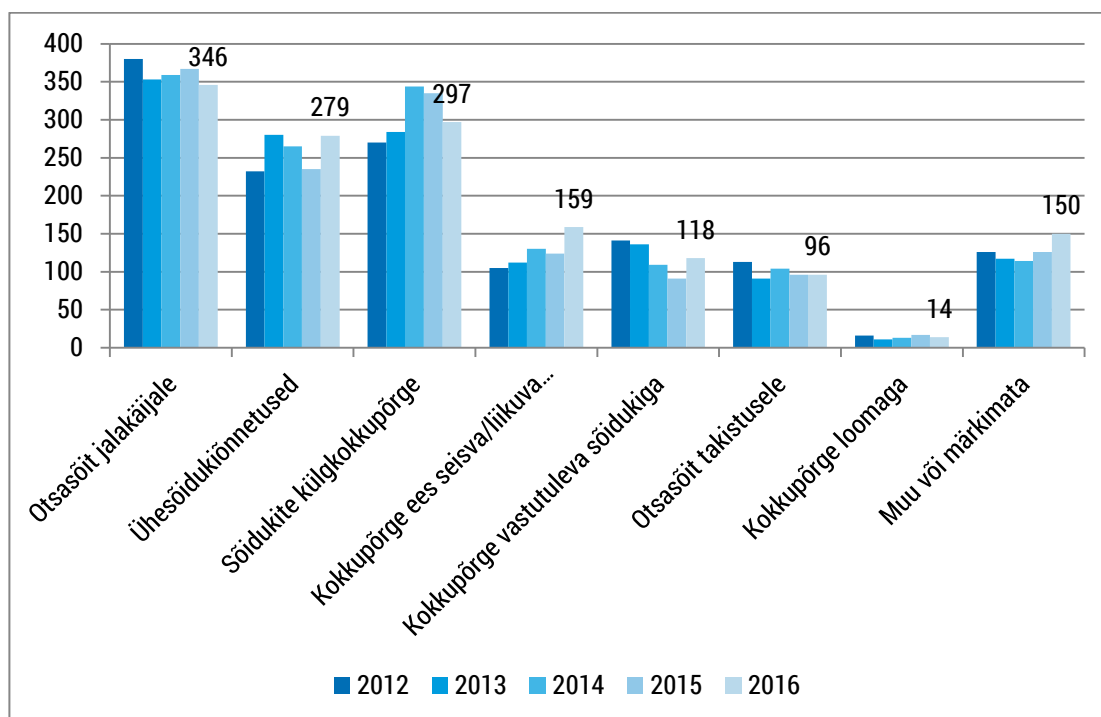
Joonis 10 – 2016. aastal kannatada saanute vanuseline jaotus

Sarnaselt varasemate aastatega olid peamisteks liiklusõnnetuste liikideks otsasõidud jalakäijatele, ühesõidukiõnnetused (nt teelt väljasõit või sõiduki ümberpaiskumine teel) ja sõidukite kokkupõrked. Kokkupõrgetest on valdav osa kokkupõrked küljelt, 28% tagant otsasõidud ja 21% kokkupõrked vastutuleva sõidukiga.



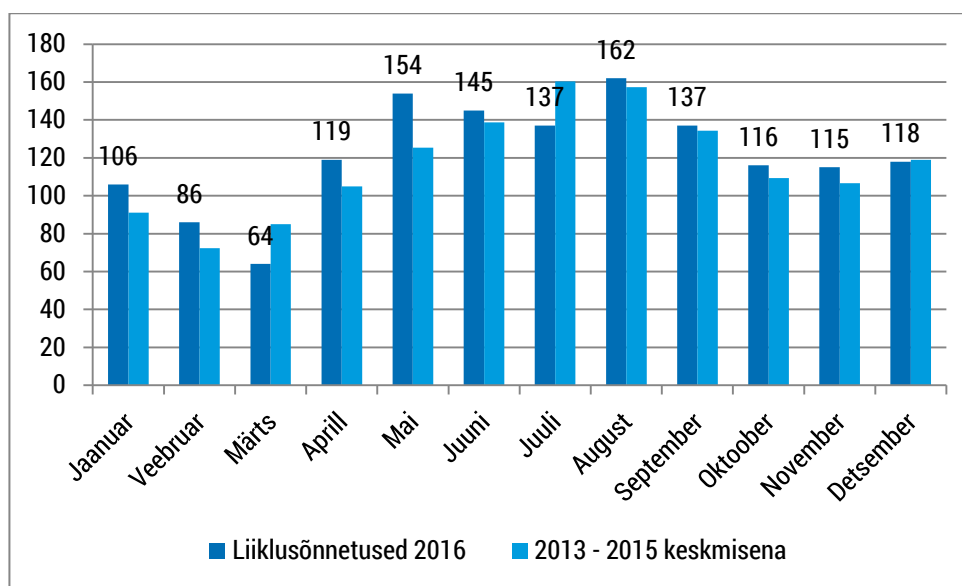
Joonis 11 – 2016. aastal toimunud liiklusõnnetuste liigid

Mullu hukkus ühesõidukiõnnetustes 30% (21 inimest) kõikidest hukkunutest, nendest enamik olukorras, mil sõiduk sõitis teelt välja.

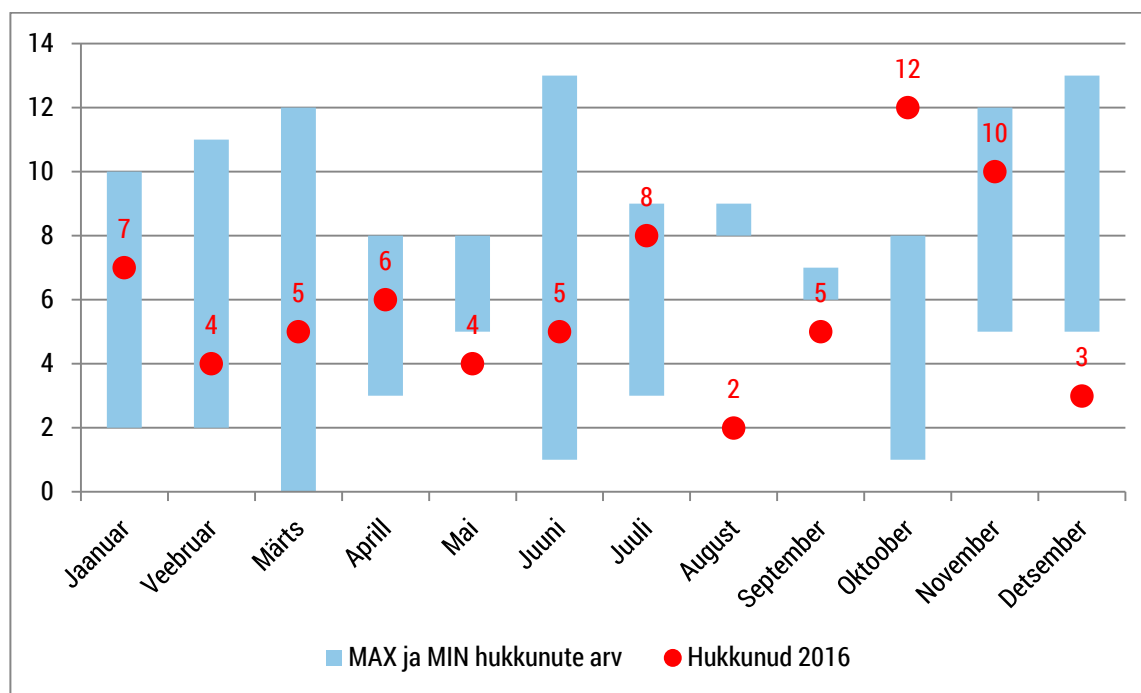


Joonis 12 – Liiklusõnnetuste liigid aastatel 2012 – 2016

2016. aastal hukkus liikluses kõige vähem inimesi augustis (2 inimest) ja detsembris (3 hukkunut). Eriti suure liiklussurmade arvuga oli oktoober – kuu jooksul hukkus 12 inimest, neist 3 said surma ühes õnnetuses.



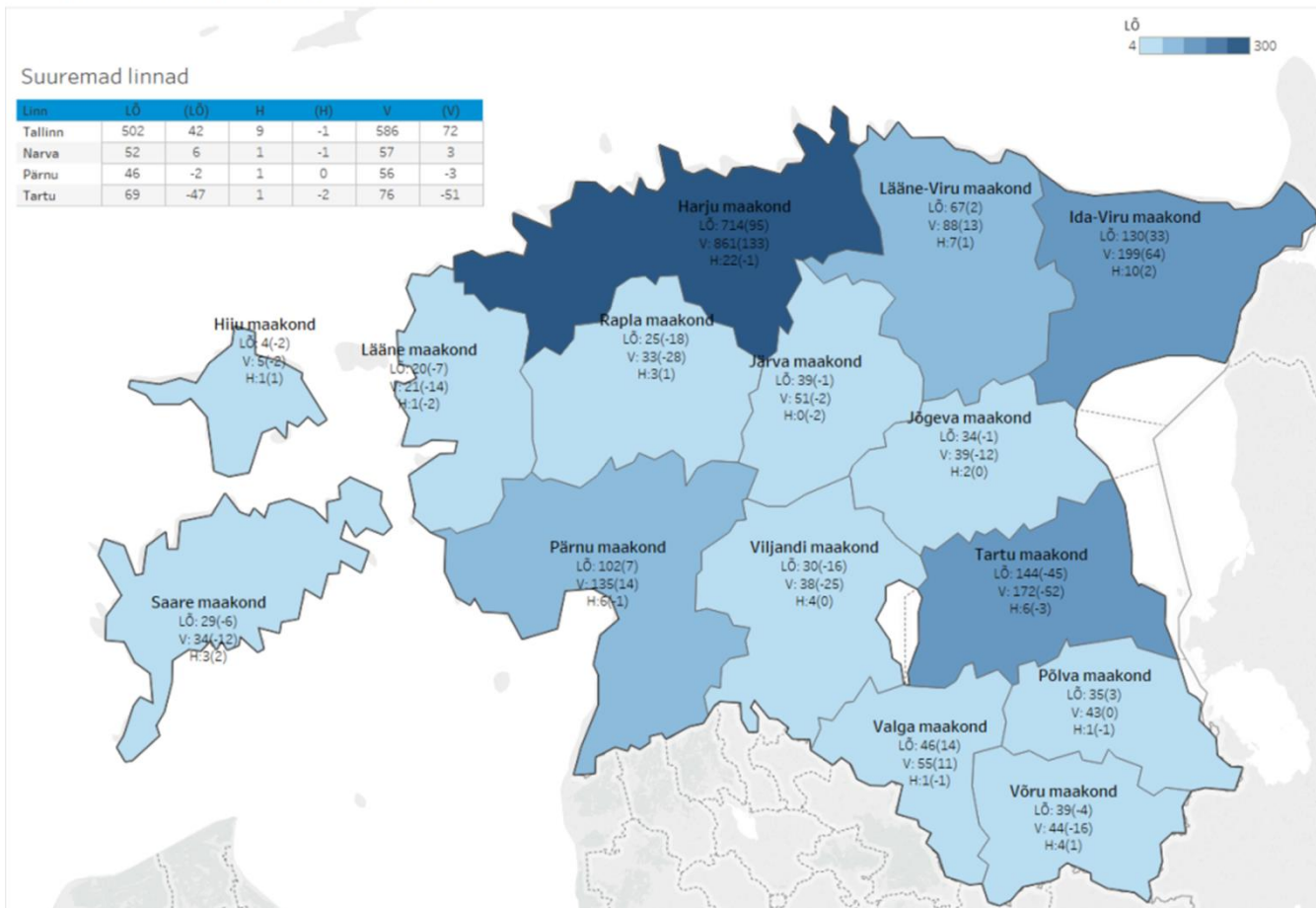
Joonis 13 – Inimkannatanutega liiklusõnnetused kuude lõikes



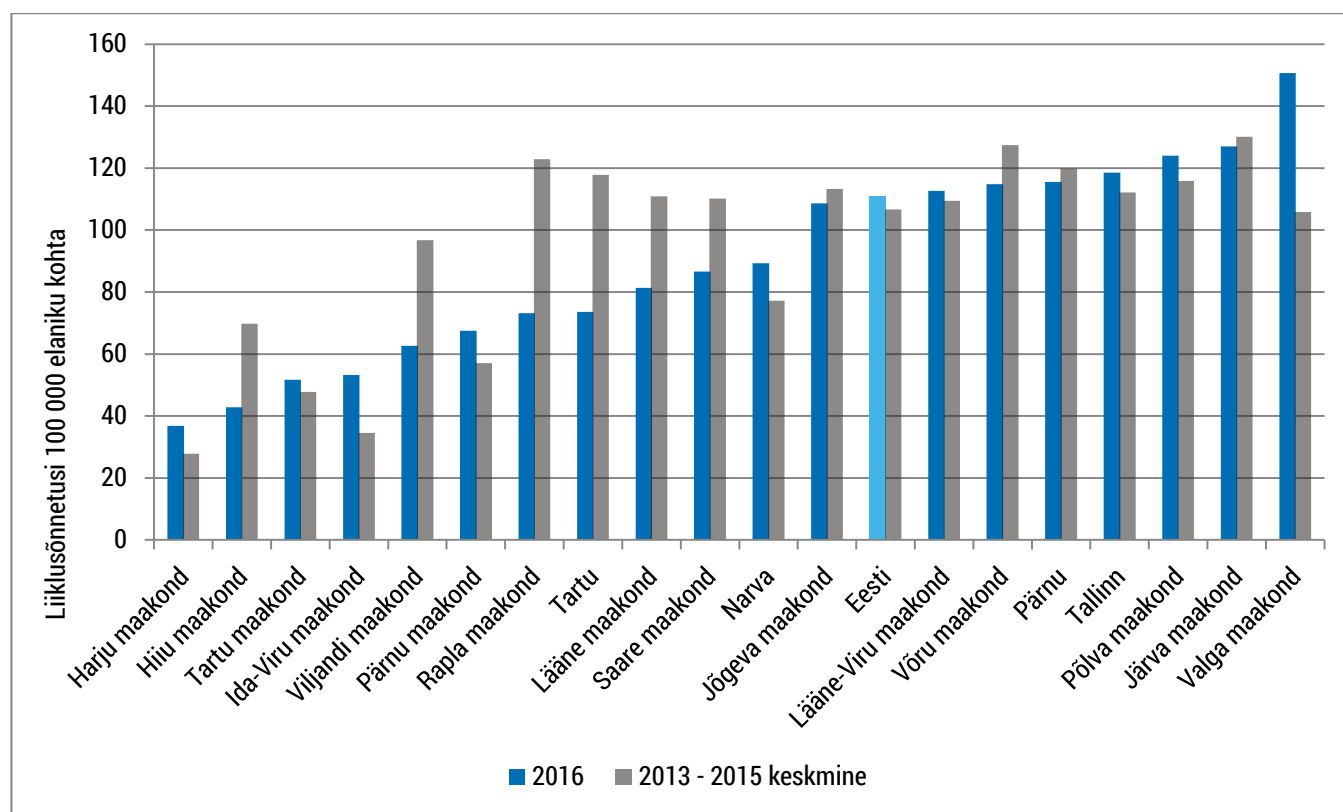
Joonis 14 – Hukkunute arv kuude lõikes

2016. aasta liiklusõnnetused jagunesid peaaegu võrdselt kõikide nädalapäevade vahel (vt Tabel 11). Kõige väiksema registreeritud liiklusõnnetuste arvuga nädalapäevaks kujunes 2016. aastal pühapäev. Rohkem kui pooled kõigist liiklusõnnetustest toimusid selge ilmaga (kokku 748), neis hukkus 35 (49%) inimest ja sai vigastada 908 (50%) inimest. Raskendatud ilmaoludes (vihma- või lumesadu, udu) toimus mullu 203 liiklusõnnetust, milles hukkus 15 ja sai vigastada 253 inimest. 72% liiklusõnnetustest toimus valgel ajal, kuid ligi pooled surmaga lõppenud juhtumitest (33 inimest) leidsid aset ikkagi pimedal ajal (vt Tabel 12). Liiklusõnnetuste toimumisaeg langeb päeva aktiivse liikluse ajaga kokku. Kolmandik kõikidest surmajuhtumitest toimus ajavahemikus kell 22.00 – 6.00 (vt Tabel 13).

Liiklusõnnetused 2016 maakondade lõikes

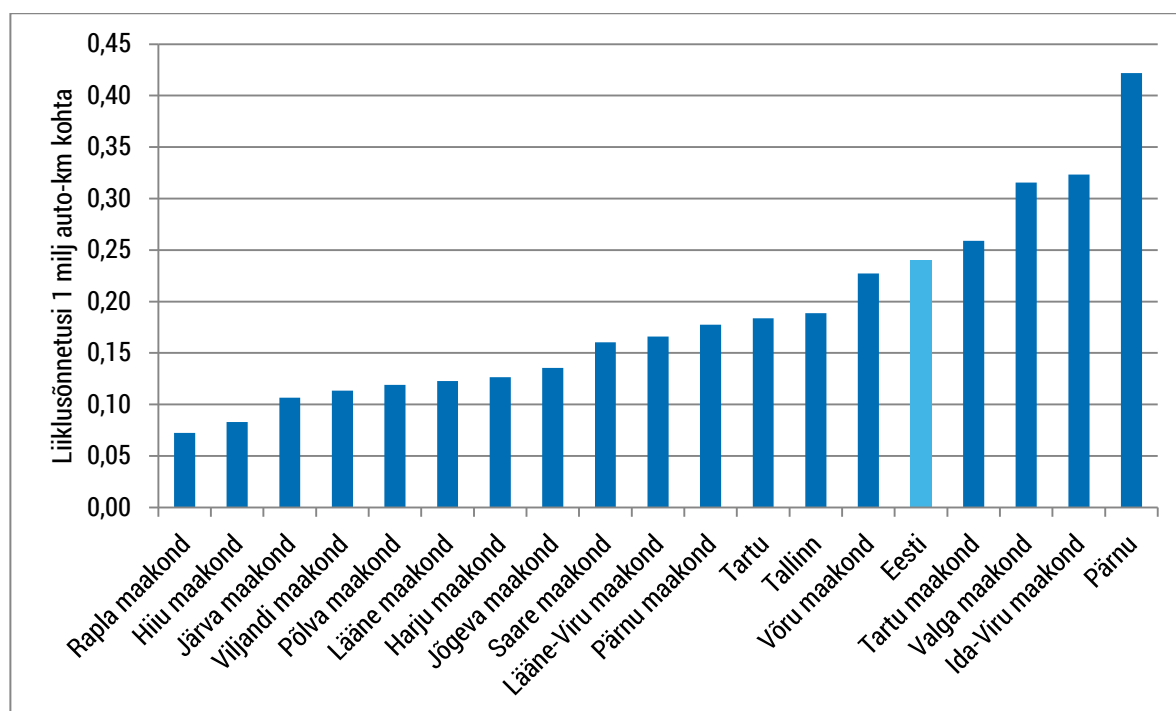


Joonis 15 – 2016. aastal toimunud liiklusõnnetused (LÕ), neis hukkunud (H) ja vigastatud (V) maakondade lõikes. Sulgudes on toodud võrdlus 2013. – 2015. aastate keskmisega.

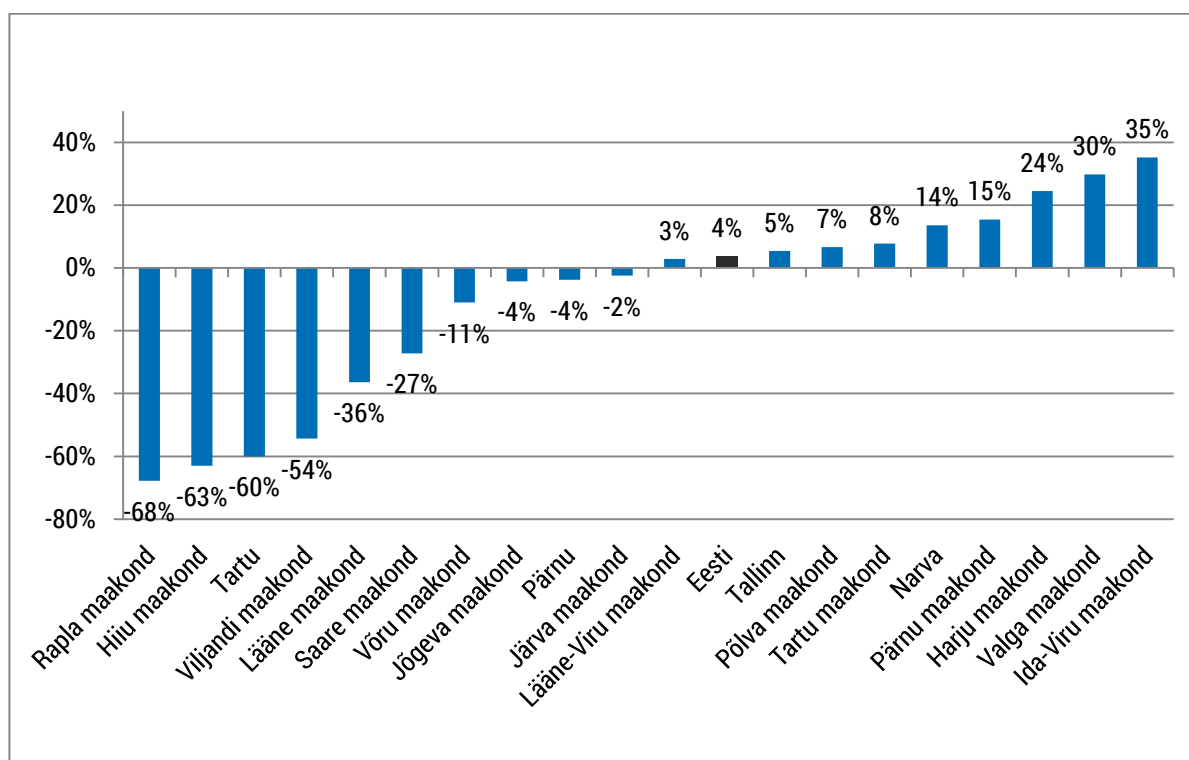


Joonis 16 – 2016. aastal toimunud liiklusõnnetused 100 000 elaniku kohta maakondades ja suuremates linnades

10 000 elaniku kohta on kõige vähem õnnetusi toimunud Harjumaal (välja arvatud Tallinn) ja Hiiumaal, kõige rohkem aga Järva- ja Valgamaal. Tegelikku liiklust arvestav maakondade järjestus on toodud Joonis 17. Kui võrrelda 2016. aastat 2013. – 2015. aastate keskmisega, siis on liiklusõnnetuste arvu suurem vähenemine toimunud Rapla- ja Hiiumaal. Ida-Virumaal kasvas õnnetuste arv 35-st (2012 – 2015 keskmine) 53-ni 2016. aastal. Kui 2013. – 2015. juhtus Valgamaal aastas keskmiselt 106 inimkannatanutega liiklusõnnetust, siis 2016. aastal oli neid kokku 151.



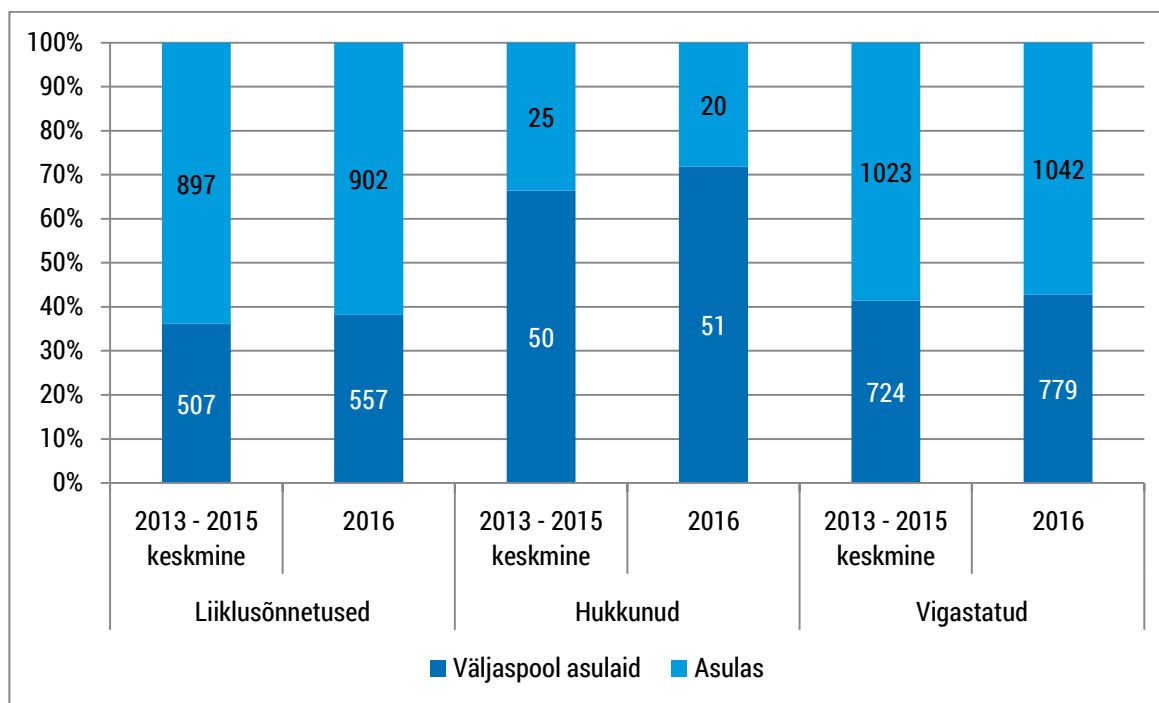
Joonis 17 – Liiklusõnnetuste arv 1 milj auto-km kohta maakondades ja suuremates linnades¹²



Joonis 18 – 2016. aastal toimunud liiklusõnnetuste vähenemine võrreldes 2013. – 2015. aastate keskmisega maakondade lõikes

¹² Andmed Narva linnas 2016. aastal sooritatud läbisõidu kohta puuduvad.

2016. aastal toimunud liiklusõnnetustest on ligikaudu 62% aset leidnud asulates. Asula-õnnetuste osakaal kogu õnnetuste arvust on alates aastast 2012 püsinud 60% – 66% vahel. Hukkunute arv väljaspool asulaid, mis moodustab 72% kõikidest liiklussurmades, ei ole oluliselt muutunud võrreldes 2013. – 2015. keskmise arvuga.



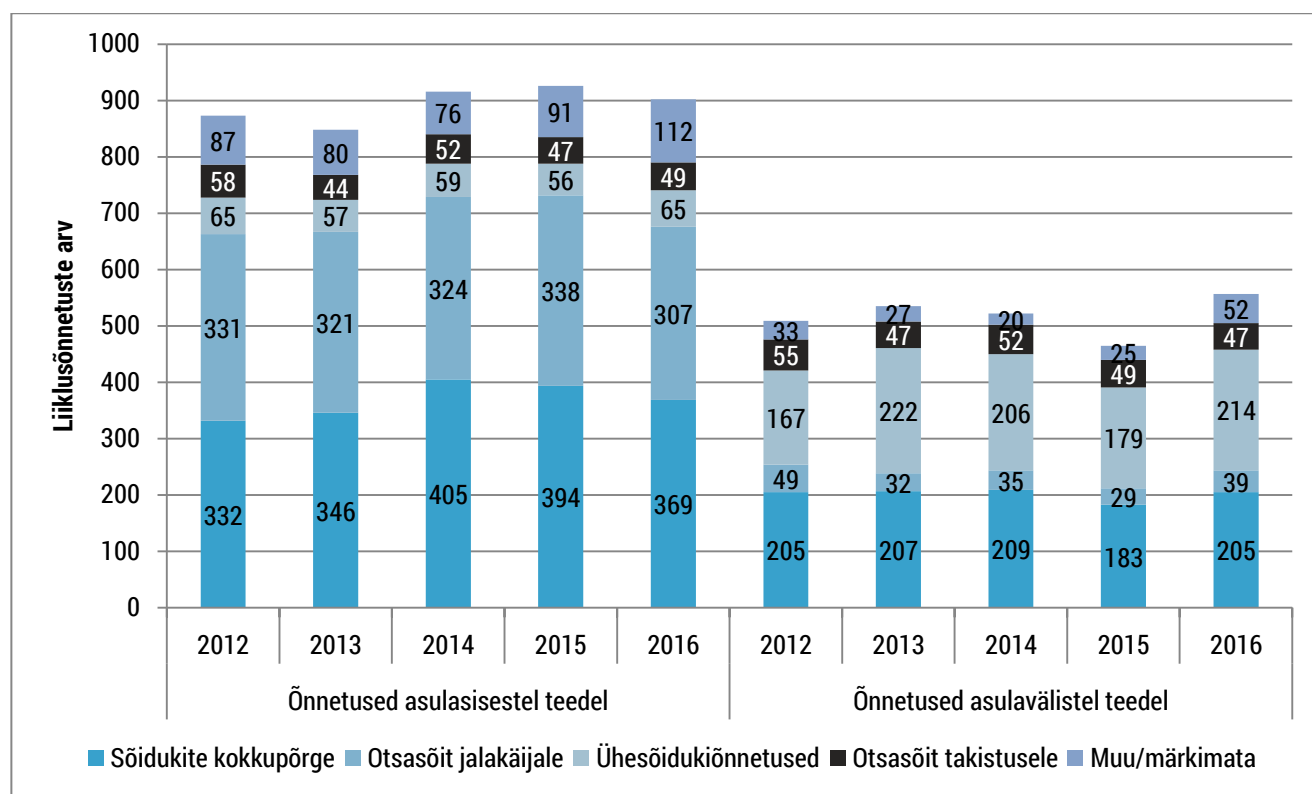
Joonis 19 – Asulates ja väljaspool asulaid toimunud liiklusõnnetused, neis hukkunud ja vigastatud.

2016. aasta liiklusõnnetuste arvu kasv on tingitud eelkõige asulavälistel teedel toimunud õnnetuste sagenemisest. Kui 2015. aastal vähenesid asulavälistel teedel toimunud sõidukite kokkupõrked, siis eelmisel aastal on nende arv taas suurenenud 2012. – 2014 aastate tasemele. Lisaks on sagenenud ühesõidukiõnnetused nii asulates kui ka väljaspool neid.

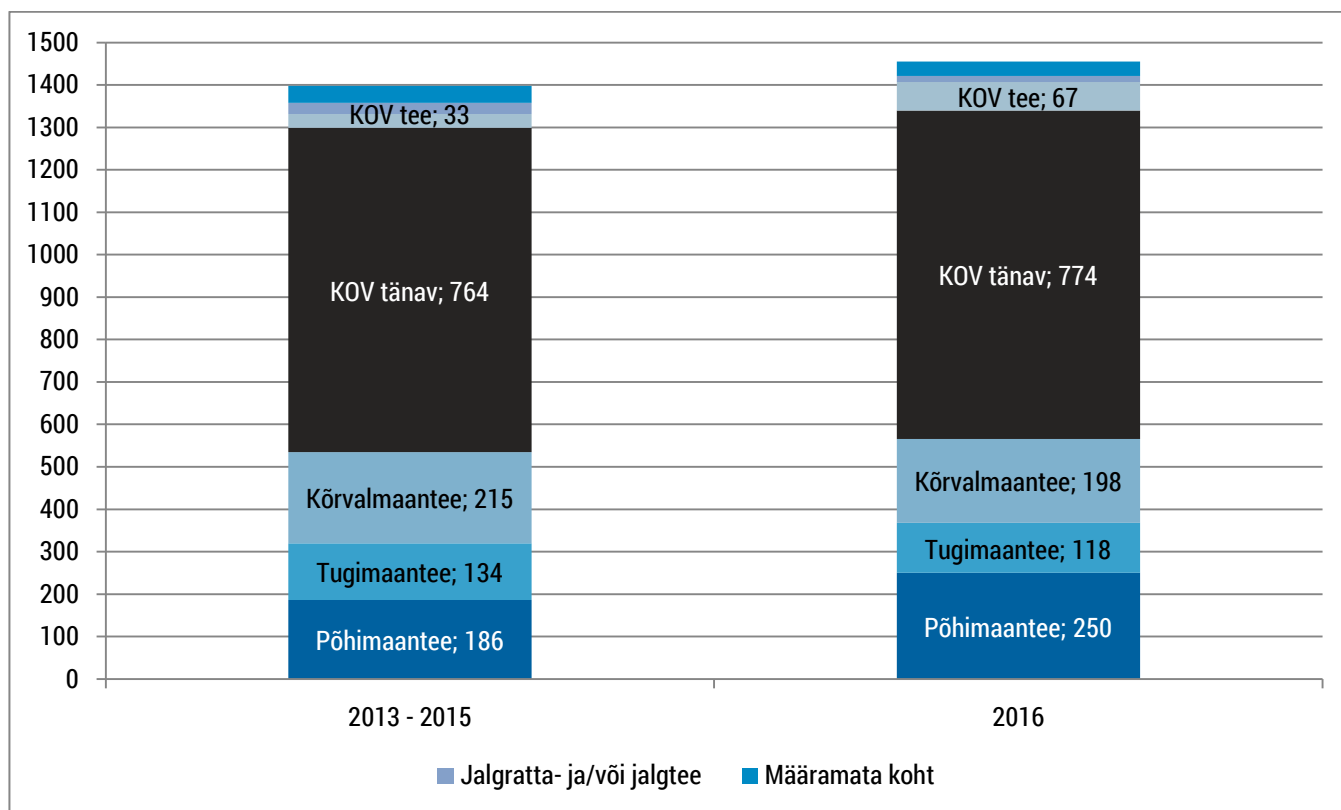
2016. aasta lõpu seisuga moodustavad linnatänavad vaid 11% kogu Eesti teedevõrgust, samas toimus just nendel pool kõikidest 2016. aasta inimkannatanutega liiklusõnnetustest. Ligikaudu kolm neljandikku (75%) kõigist asulates juhtunud liiklusõnnetustest ja peaaegu pool kõikidest 2016. aastal juhtunud liiklusõnnetustest toimusid neljas Eesti suuremas linnas, neist valdav enamik Tallinnas.

Põhimaanteedel juhtunud liiklusõnnetuste arv on suurenenud võrreldes varasemate aastate keskmisega. Edasist jälgimist nõuavad ka kohalikel teedel toimunud liiklusõnnetused, mille arv on 2016. aasta seisuga kahekordistunud. Samas ei pruugi absoluutarvud oma väiksuse tõttu objektiivselt olukorda peegeldada.

2016. aastal hukkunute osas vajab märkimist surmajuhtumite vähenemine asulates, suurel määral just tänu jalakäijate ja jalgratturitega toimunud liiklusõnnetuste vähenemisele.

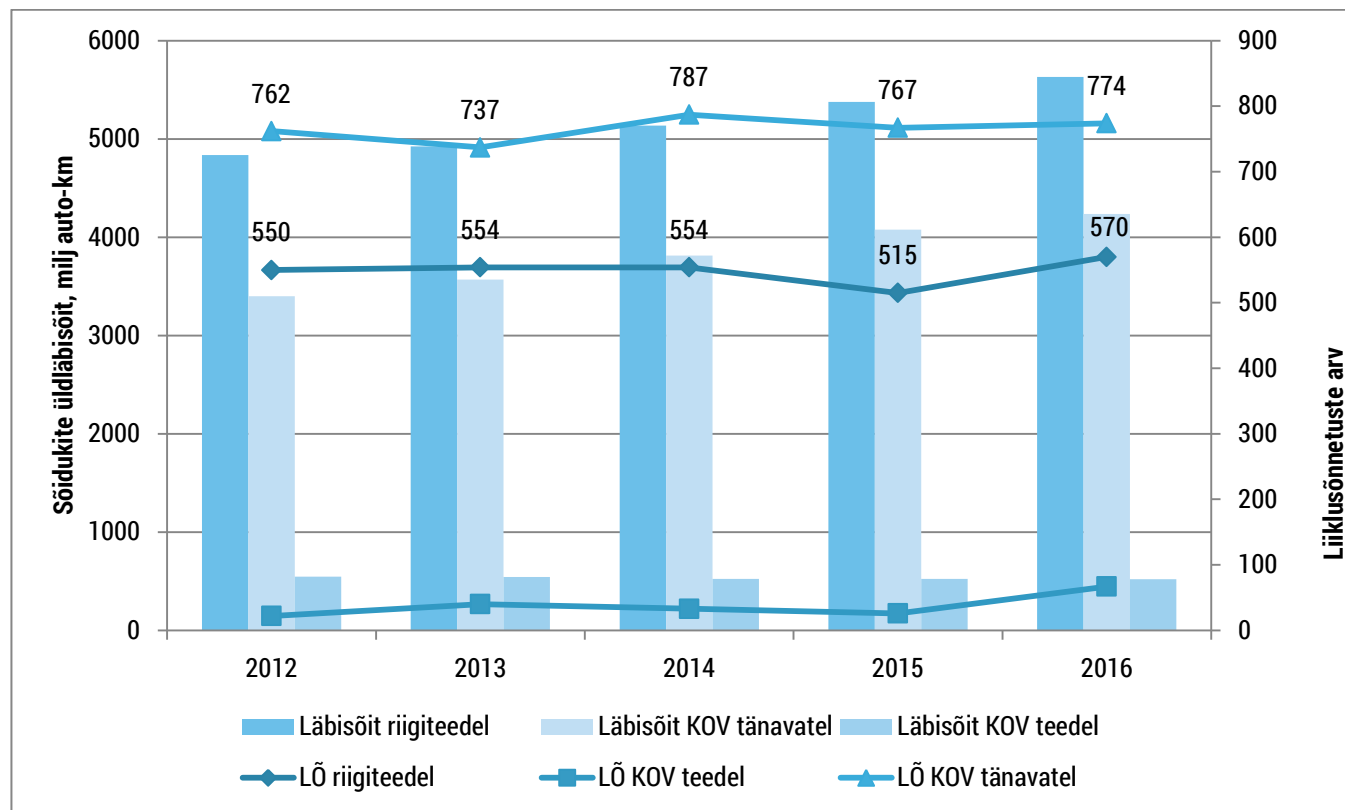


Joonis 20 – Liiklusõnnetuste liigi asulates ja väljaspool asulaid



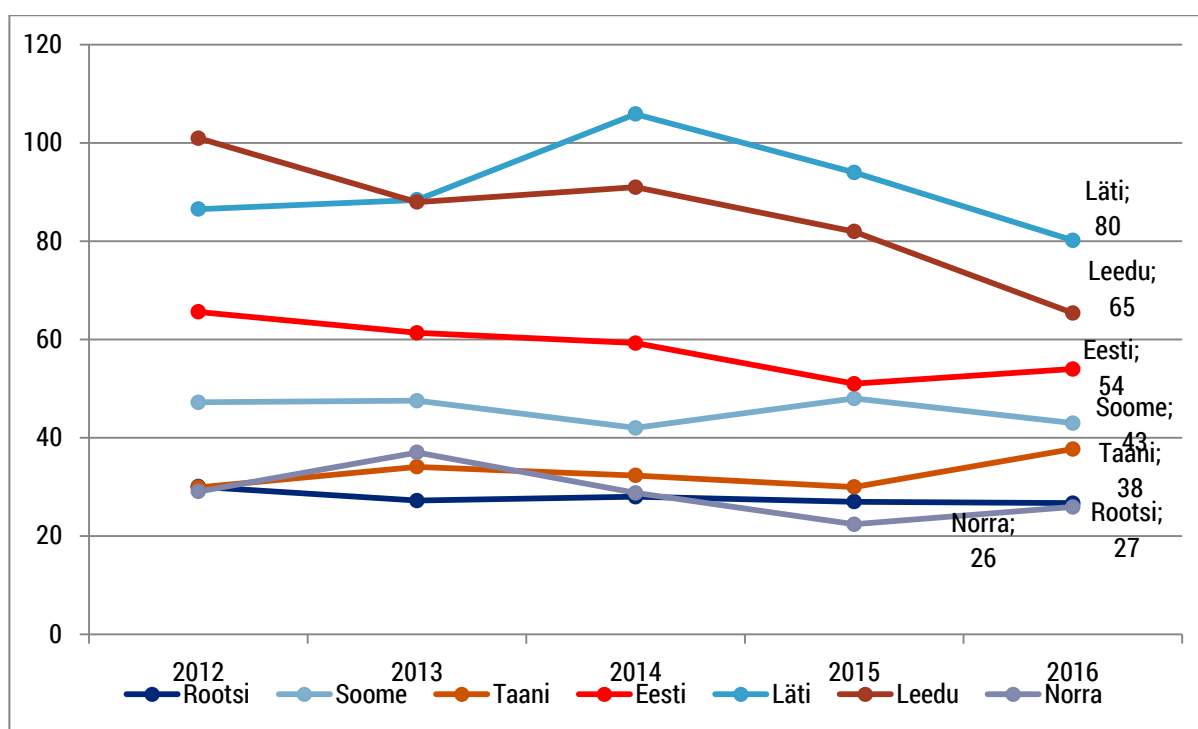
Joonis 21 – Liiklusõnnetused tee liigiti

Aastast 2012 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.



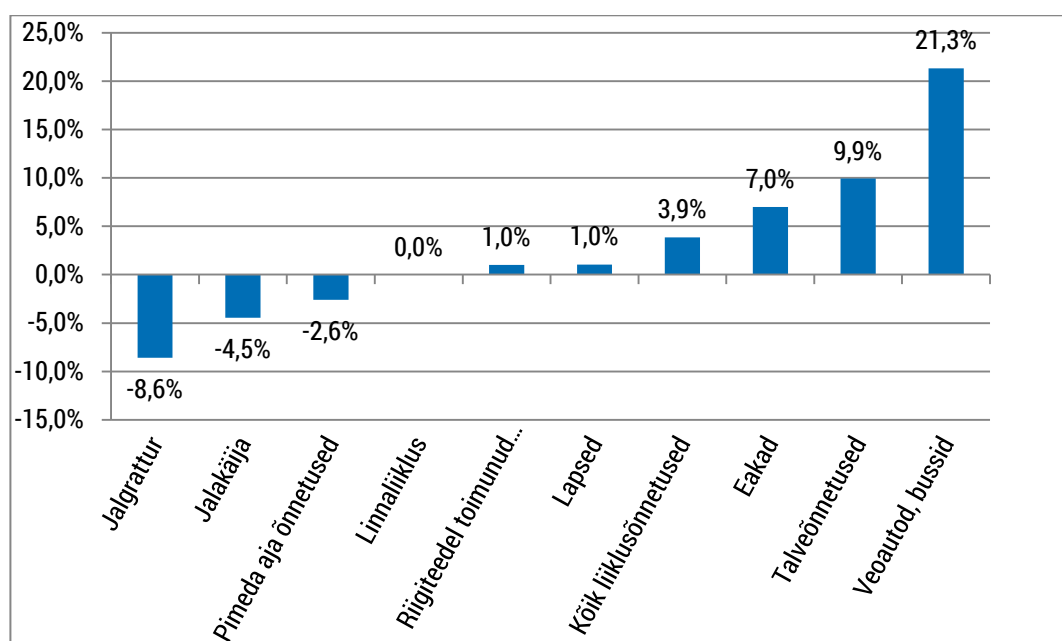
Joonis 22 – 2010 – 2015. aastal toimunud liiklusõnnetused ja üldläbisõit teeliikide lõikes

Kui 2015. aastal jõudis Eesti liikluses hukkunute arvu järgi EL-i keskmisele tasemele ja Soomega võrdsele positsioonile, siis 2016. aastal on riigi positsioon halvenenud. Esialgsete andmete kohaselt hukkus 2016. aastal Eestis kaks korda rohkem inimesi 1 miljoni elaniku kohta kui EL-i ohutumas riigis Rootsis. Vaadates 2016. aastal meie lähimate naabrite toimunud arenguid liiklusohutuse valdkonnas, siis nii Lätis, Leedus kui ka Soomes hukkunute arv vähenes. Seejuures lõunanaabritel oli hukkunute arvu vähenemine päris märgatav, kuigi arvestades hukkunute absoluutarvu, kõigub Eesti positsioon suhteliselt suurtes piirides.



Joonis 23 – Naaberriikides hukkunute arv 1 milj elaniku kohta (Oluline! Tegemist on esialgsete andmetega!)

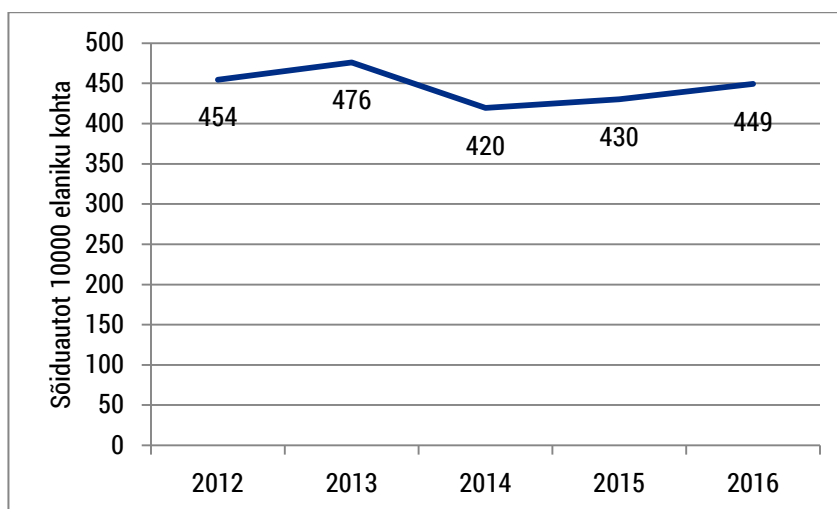
Kui vaadata kokkuvõtvalt 2016. aastal toimunud arenguid erinevate liiklejate gruppide ja valdkondade lõikes, siis kõige suurem liiklusõnnetuste arvu vähenemine (2013 – 2015 keskmine liiklusõnnetuste arv vs 2016 liiklusõnnetuste arv) on toimunud jalgratturite (183 vs 167) ja jalakäijate (374 vs 357) osalusel toimunud liiklusõnnetuste osas. Jätakuvalt vähenesid pimedaja õnnetused. Ülejäänud valdkondades saab märgata kas paigalseisu või kasvu. Kõige rohkem on kasvanud talvekuudel toimunud (282 liiklusõnnetust 2013 – 2015 keskmisena vs 310 õnnetust aastal 2016) ning veokite ja busside osalusel toimunud liiklusõnnetused (167 liiklusõnnetust aastatel 2013 – 2015 vs 203 liiklusõnnetust 2016). Siiski on viimaste absoluutarv liiga väike usaldusväärsete järelduste tegemiseks.



Joonis 24 – 2013 – 2015 keskmine liiklusõnnetuste arv vs 2016 liiklusõnnetuste arv riskirühmade lõikes

Ülevaade liiklusõnnetuste toimumist ja nende raskusastet mõjutavate tegurite arengust

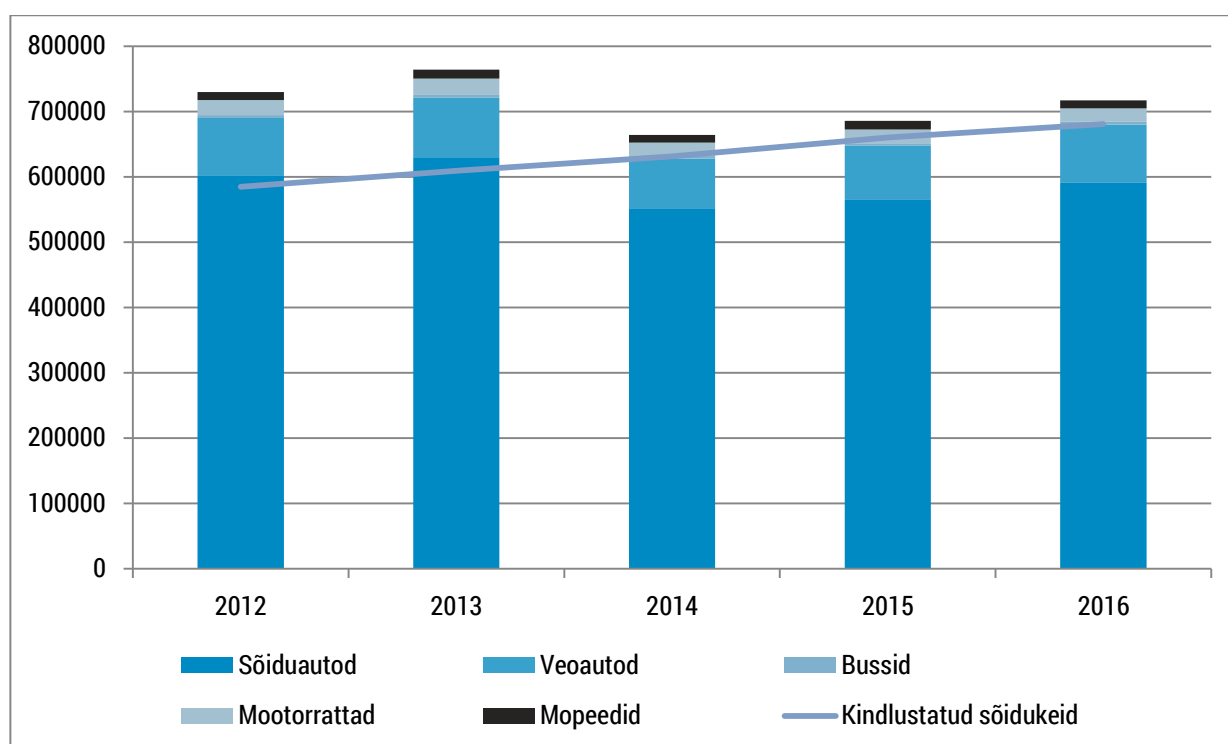
Maanteetranspordi liiklusohutuse taset mõjutab rida tegureid. Allpool on toodud mõnede riskifaktorite arengud perioodil 2012 – 2016. Üks olulisematest on sõiduautode arv 1 000 elaniku kohta. Eesti on aastaid olnud kiiresti autostuv riik. Tendents jätkus ka viimastel aastatel. 2016. aastal kasvas sõiduautode arv 1 000 elaniku kohta 4,5% võrra. Keskmiselt omas iga teine Eestis elav inimene 2016. aasta andmetel sõiduautot.



Joonis 25 – Autostumise tase aastatel 2012 – 2016¹³

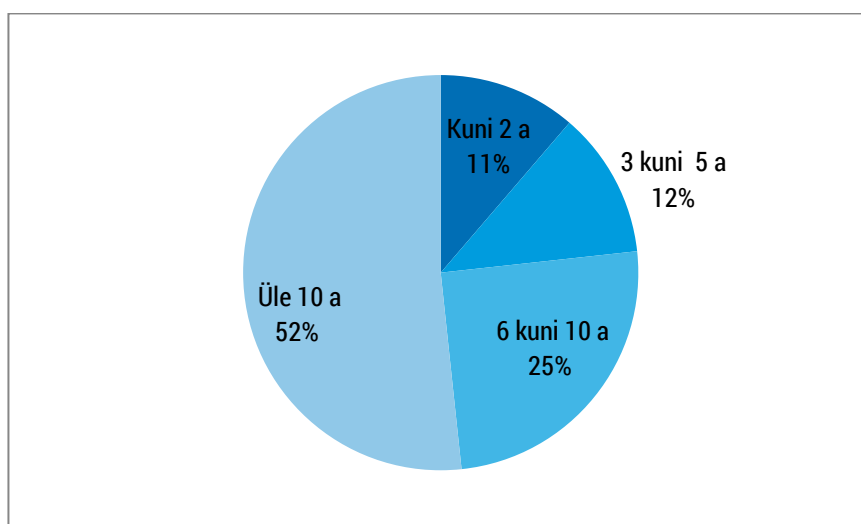
Liiklusregistrisse kantud sõidukite hulgas domineerivad ülekaalukalt sõiduautod, mis moodustasid 2016. aasta lõpu seisuga 79% kõigist mootorsõidukitest. Veoautode osakaal oli ligi 12%, mootorratastel ja mopeedidel vastavalt ligi 3% ja 2% ning busse oli 0,6%. Osakaalude arvutamisel ei ole arvestatud sõidukeid, mille registrikanne oli peatatud. Liikluskindlustuse registris olevaid liikluskindlustusega sõidukeid on vähem, mis näitab, et osa sõidukeid ei pruugi realselt liikluses osaleda.

¹³ Alates 2014. aastast ei ole arvestatud peatatud registrikandega sõidukeid.



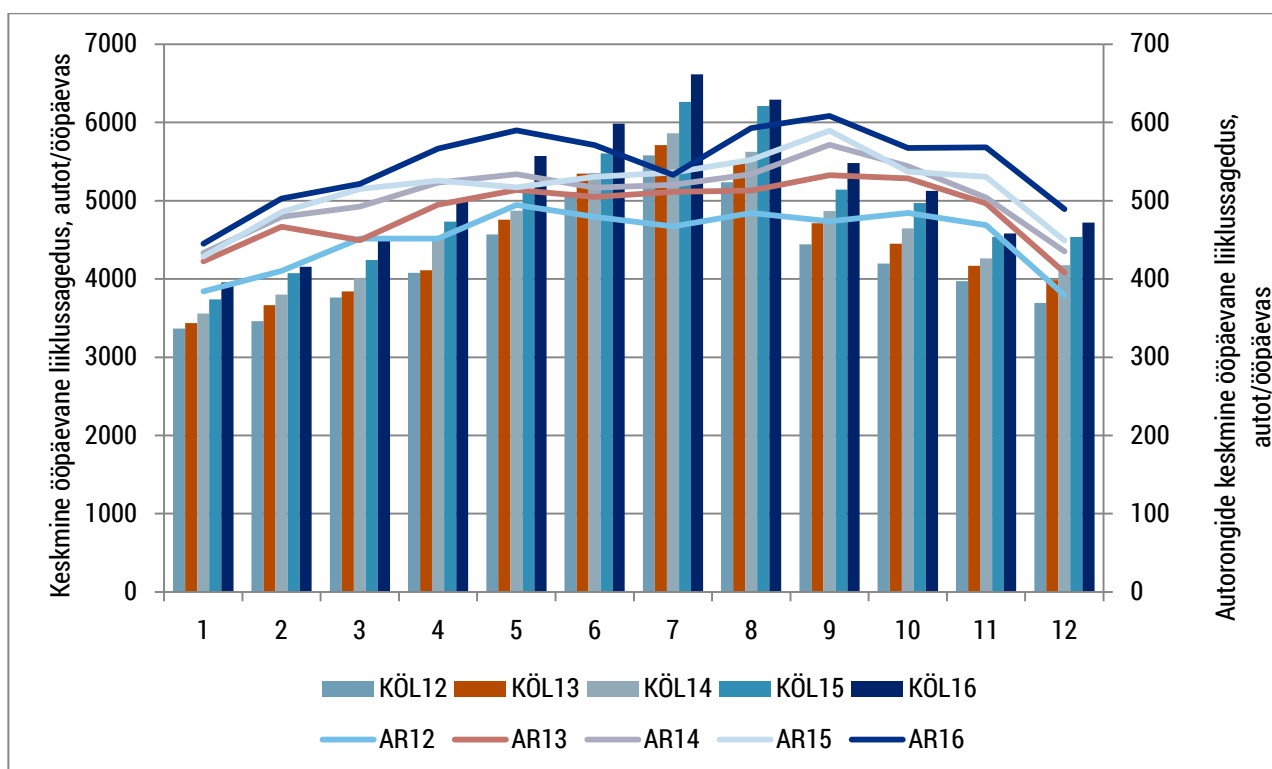
Joonis 26 – Registreeritud sõidukite arv kategooriate lõikes

Teine oluline asjaolu on autopargi keskmine vanus. Autopargi keskmise vanuse muutus on pikaajaline protsess, mida mõjutavad mitmed asjaolud. Uuemate sõidukite baasvarustuses on märgatavalt rohkem liiklusohutust suurendavaid turvaseadmeid, nt turvapadjad esi- ja tagaistmetel, ABS, stabiilsuse kontroll jms. 2016. aasta seisuga moodustavad poole Eesti autopargist üle 10 aasta vanad sõidukid ja veel üks neljandik on vanuses 6..10 aastat.



Joonis 27 – Sõidukite vanuseline jaotus

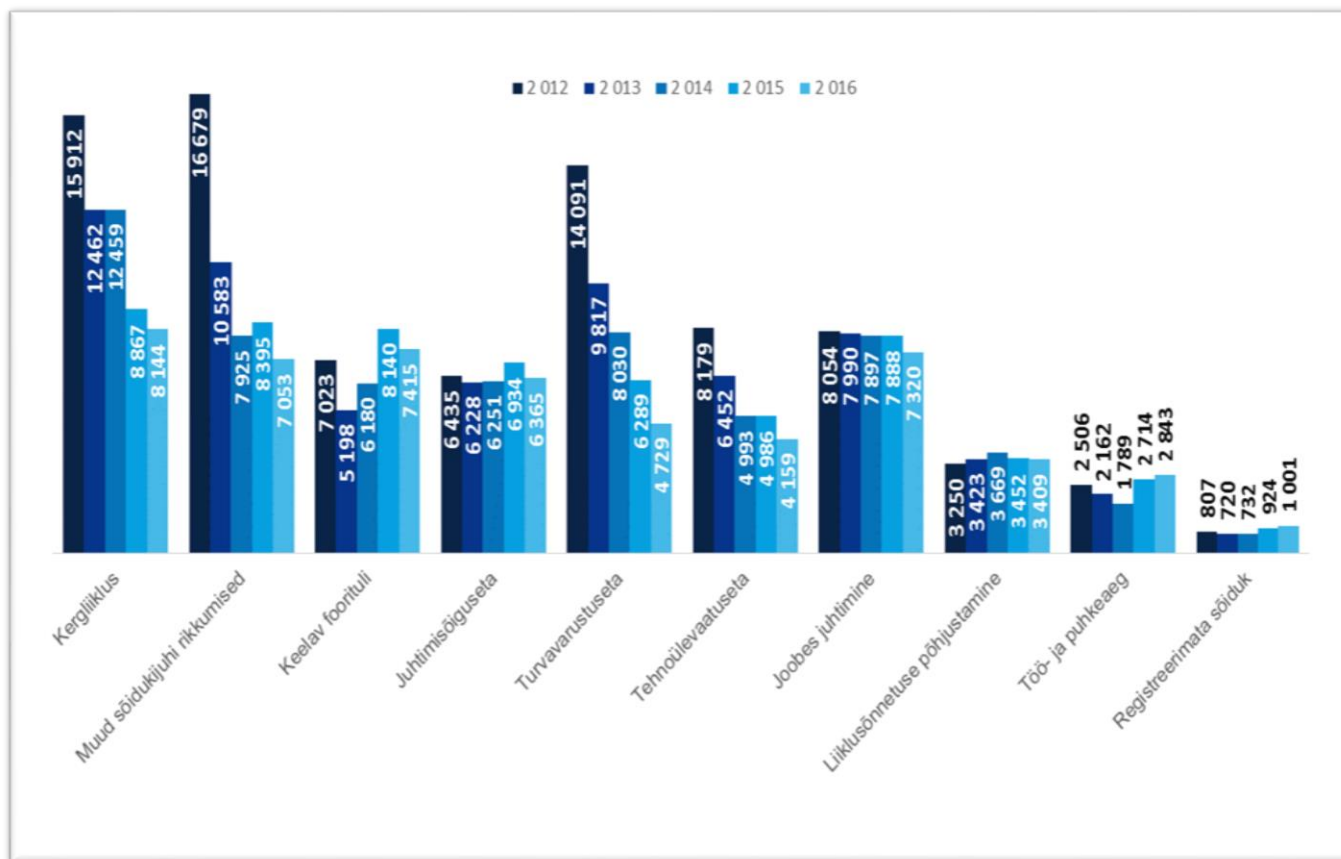
Kolmandaks teguriks on liiklussagedus. MA püsiloenduspunktide andmetel kasvas põhimaanteedel 2016. aastal nii keskmine ööpäevane liiklussagedus (edaspidi AKÖL) kui ka autorongide osakaal. Kasvu oli märgata läbi terve aasta.



Joonis 28 – Keskmine ööpäevane liiklussagedus põhimaantee püsiloenduspunktidel andmetel.

Liiklusjärelvalvel on suur mõju liiklusohutusele. Selle mõju suurust ja kestvust on hinnatud erinevalt, ilmselgelt oli PPA üks võtmeametitest 2016. aasta ohutuma liikluse tagamisel. Avastatud liiklusreeglite rikkumised sõltuvad sellest, kui suurel määral on PPA-l võimalik liiklusjärelvalvesse panustada. Reeglina kehtib seos: mida rohkem on liiklusjärelvalvele pühendatud töötunde, seda enam rikkumisi avastatakse. 2016. aastal oli ööpäevaseks keskmiseks väljapanekuks 76 politseipatrull. Antud ressursiga tuli tagada avalik kord, teenindada ära kõik väljakutsed, vormistada liiklusõnnetused ja tagada liiklusjärelvalve teostamine. Maakondadest on kuu keskmine patrullitoimkondade väljapanek suurenenud vaid Harjumaal. Kõige suurem langus on toimunud Võru maakonnas (vt Tabel 21), sealjuures ei ole seal rikkumiste arv võrreldes 2015. aastaga vähenenud, vaid isegi tõusnud 14%.

2016. aastal vähenesid liiklusrikkumised mõnevõrra (4%). Jätkuvalt oli enamlevinud liiklusseaduse rikkumine lubatud sõidukiiruse ületamine (vt Tabel 22), mis moodustab kõigist rikkumistest 45%, sealjuures jäid kiiruse rikkumiste avastamised samale tasemele võrreldes 2015. aastaga. Osakaalu poolest järgnesid kergliikleja rikkumised (8%), sõitmine foori keelava tulega (7%) ja joobes juhtimise rikkumised (7%). Enam tuvastatud liiklusreeglite rikkumistest on vaid töö- ja puhkeaja ja registreerimata sõiduki rikkumised mõnevõrra tõusnud võrreldes 2015. aastaga. Kergliiklejad on olnud terve aasta vältel politsei üheks prioriteediks. Siiski on ka need rikkumised langustrendis. See aga ei kinnita, et nimetatud rikkumiste toimepanek on vähenenud. Kindlasti on oluline osa ennetustegevusel, inimesed on hakanud tajuma rohkem taoliste tegude ohtlikkust, liikluspildis on märgata rohkem helkuri kasutamist. Jalakäijaid hukkus 2016. aastal ka kahe võrra vähem. Politsei on järelvalves pööranud sellele probleemile rohkem tähelepanu ja korraldanud varasemate aastatega võrreldes rohkem selle teemalisi reide.



Joonis 29 – Enim tuvastatud liiklusreeglite rikkumised aastatel 2012 – 2016¹⁴

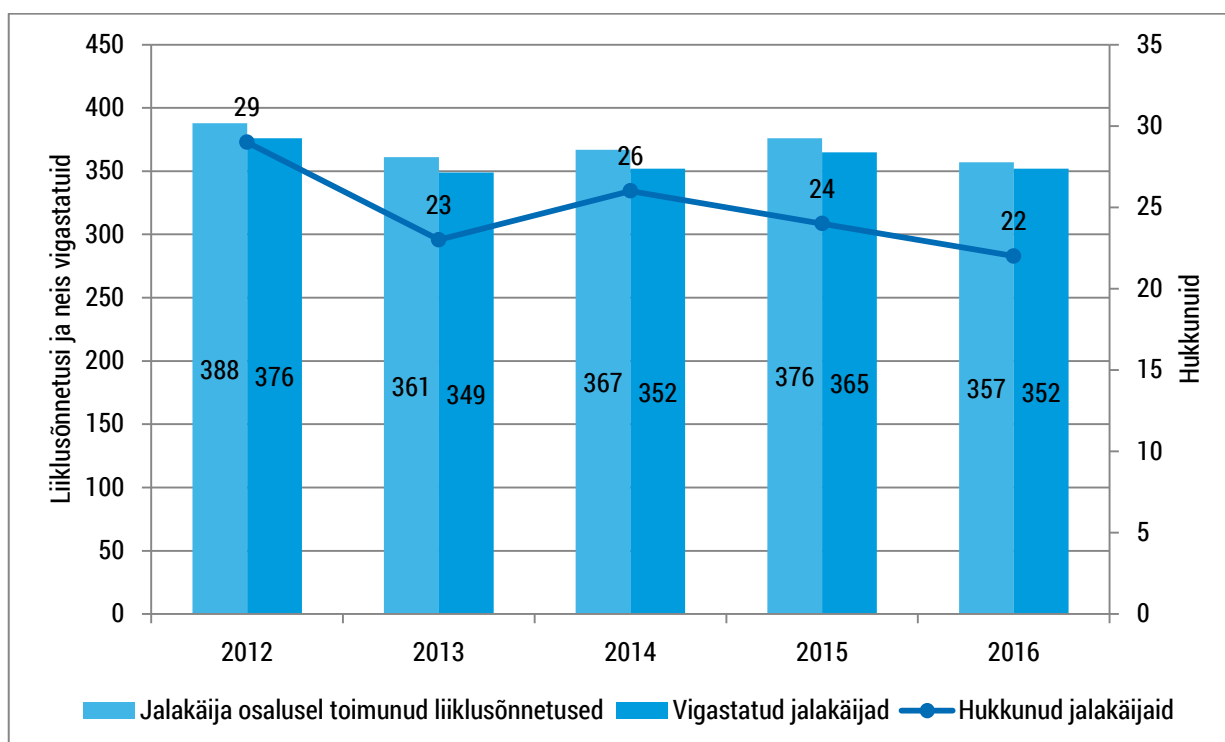
¹⁴ vt Tabel 23

LISAD

1 Jalakäijad

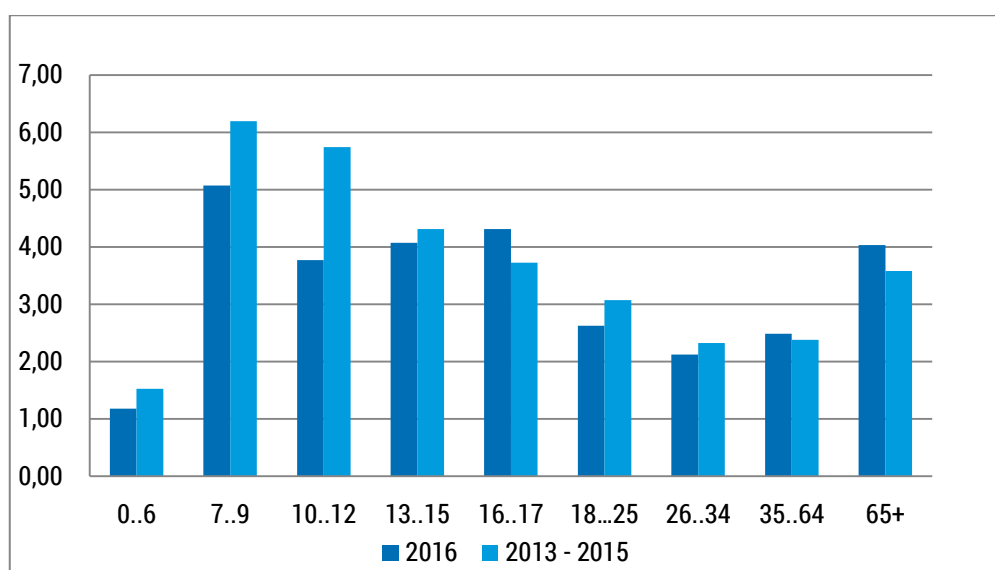
1.1 Ülevaade jalakäijatega toimunud liiklusõnnetustest

2016. aastal toimus jalakäijate osalusel kokku 357 inimkannatanuga liiklusõnnetust, neis hukkus 22 ja sai vigastada 352 jalakäijat. Vaatamata sellele, et 2016. aastal juhtus jalakäijate osalusel viie aasta jooksul kõige vähem õnnetusi ja neis hukkunute jalakäijate arv on alates 2012. aastast väikseim, ei saa süsteemsest paranemisest rääkida.



Joonis 30 – Jalakäijatega toimunud liiklusõnnetused, neis hukkunud ja vigastatud

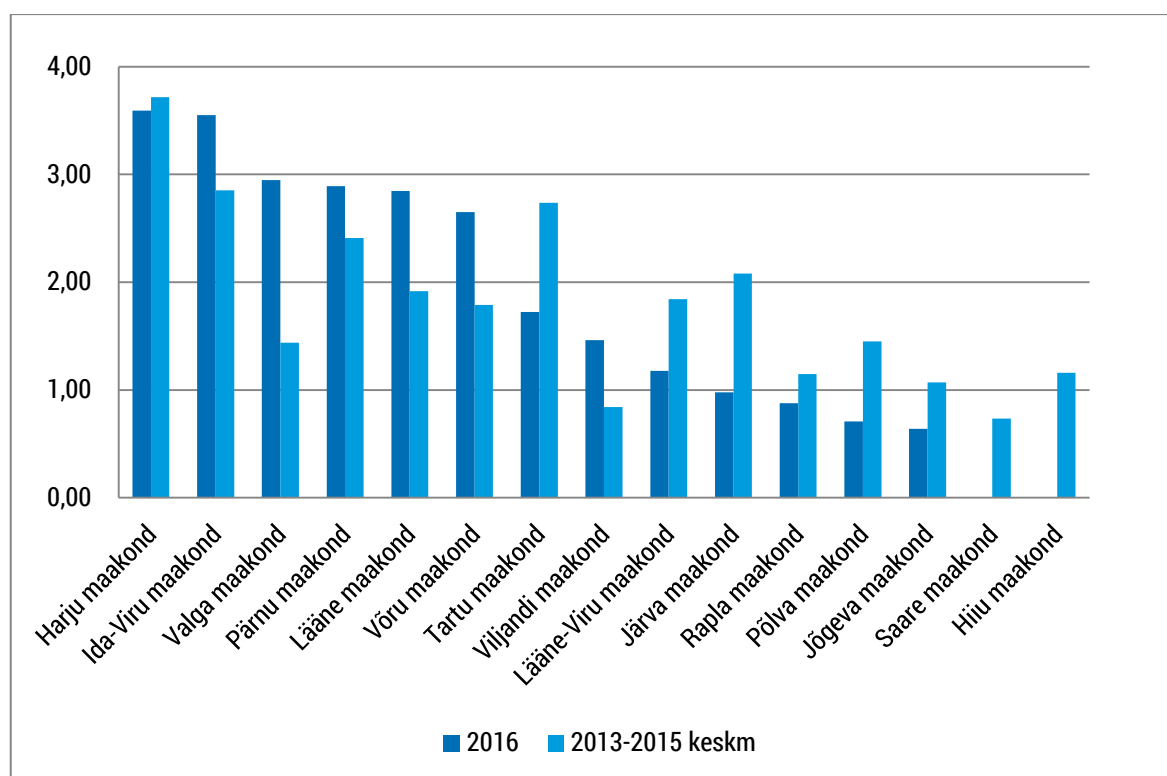
Suurim oht jalgsi käies liiklusõnnetusse sattuda on jätkuvalt algkooliealistel lastel, vanuses 7..9 eluaastat (vt Tabel 1.2). Kui lapsed pääsevad reeglina õnnetustest vaid vigastustega, siis hukkunutest on ca 70 – 80% vähemalt 35-aastased ja vanemad ja kolmandik on vanuses 65+ (vt Tabelid 1.3 ja 1.4).



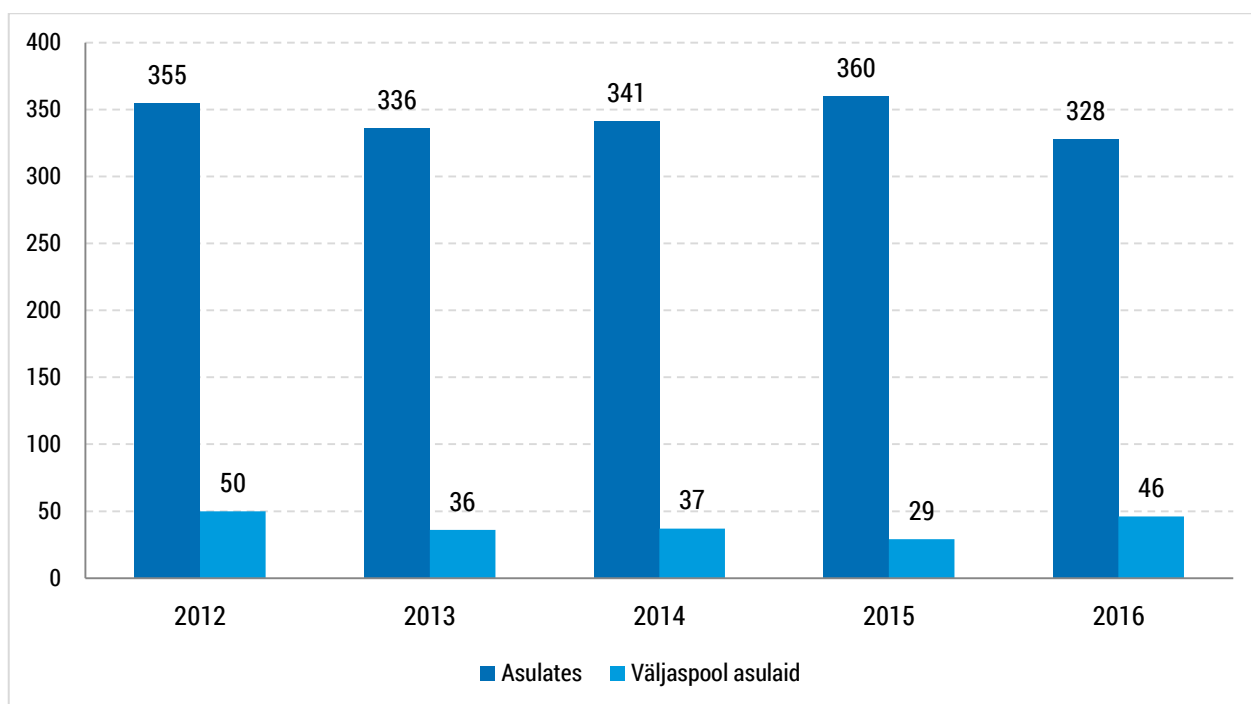
Joonis 31 - Õnnetuses osalenud jalakäijad 10 000 elaniku kohta vanuse lõikes

Suuremas ohus on suuremates linnades liiklevad jalakäijad. 2016. aastal kannatada saanud jalakäijatest 69% (2013 – 2015 keskmiselt 72%) sattusid õnnetusse Tallinnas, Tartus, Pärnus või Narvas. Teistes linnades, mida on kokku 26, registreeriti 14% kannatanutest (vt Tabel 1.5). Väljaspool asulaid sai eelmisel aastal kannatada 46 jalakäijat (12%).

Õnnetusi 10 000 elaniku kohta toimus kõige rohkem Harju ja Ida-Viru maakonnas. Ühtegi jalakäijaga õnnetust ei registreeritud 2016. aastal Saaremaal ja Hiiumaal (vt Tabelid 1.7 – 1.9)



Joonis 32 – Jalakäijate osalusel õnnetused 10 000 elaniku kohta maakondade lõikes

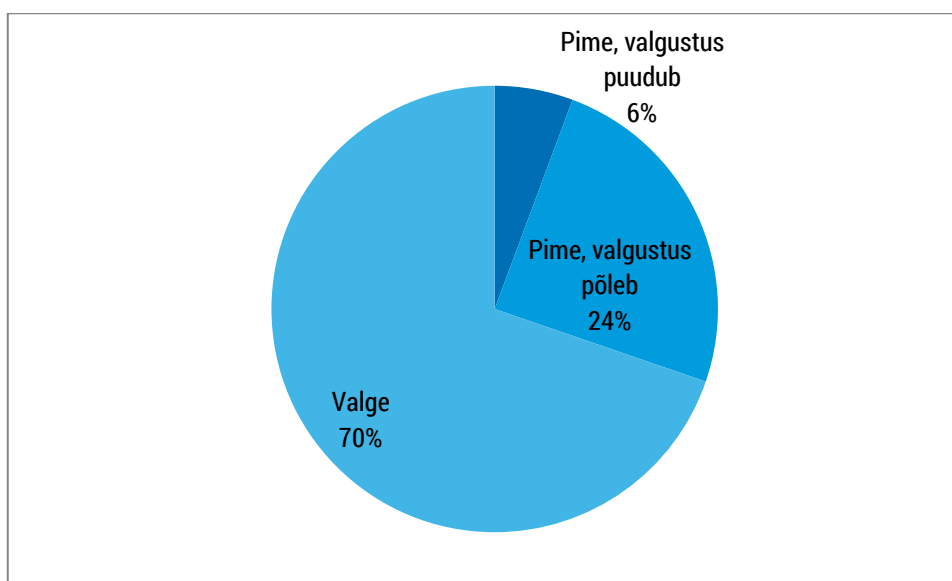


Joonis 33 – Asulates ja väljaspool asulaid kannatanud jalakäijad

Riigimaanteedel registreeritakse jätkuvalt 10 – 12% jalakäijatega toimunud õnnetustest ja ligikaudu pooled jalakäijate liiklussurmades (vt Tabel 1.10). Viimastest omakorda pooled suurema liiklussagedusega põhimaanteedel.

Kõige sagedamini jääb jalakäija sõiduauto alla. Ligikaudu 4 kannatada saanud jalakäijat said löögi sõiduautolt. Veel 20 jalakäijat said kannatada kokkupõrkes ühissõidukiga. 2016. aastal jäi 38 jalakäija puhul talle vigastusi tekitanud sõiduk tuvastamata (vt Tabel 1.11).

2016. aastal sai pimedal ajal ja valgustamata teel surma või vigastada kokku 21 jalakäijat, kellest vaid 4 kandis helkurit (vt Tabel 1.12). 70% jalakäijatest sai kannatada valgel ajal, 24% pimedal ajal kohtades, kus tänavavalgustus põles, ja 6% valgustamata teedel pimedal ajal. Ligikaudu sarnane tulemus on olnud ka varasematel aastatel (vt Tabel 1.13).



Joonis 34 – 2016. aastal kannatada saanud jalakäijad liiklustingimuste lõikes

1.2 Jalakäijate hoiakute ja käitumise muutused 2016. aastal

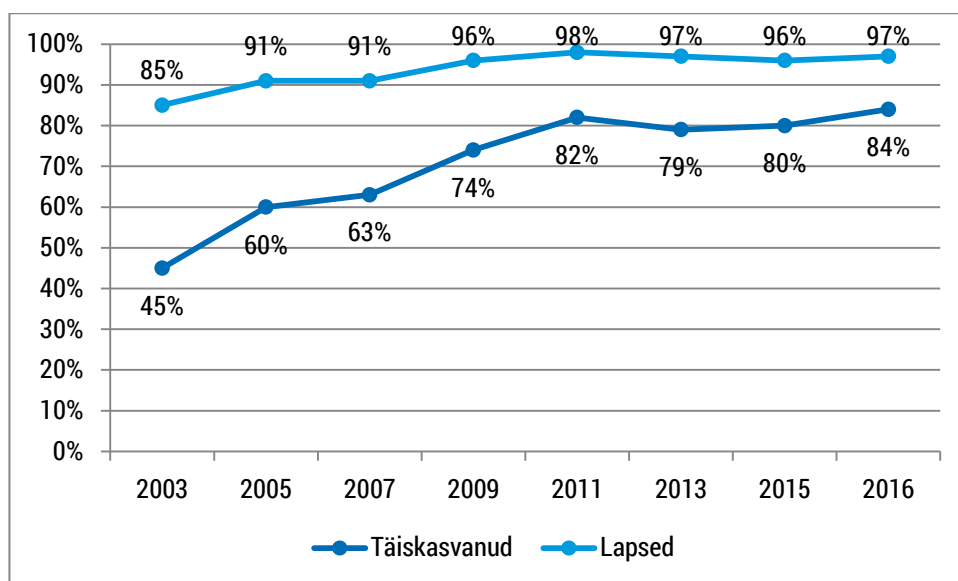
Helkuri kandmine¹⁵

Reeglina kannab helkurit pimedal ajal ligi 2/3 vähemalt 15-aastastest Eesti elanikest, lisaks kannab 19% seda küllalt sageli. Kunagi ei kanna helkurit 8% täiskasvanuist. Viimase kuue aasta jooksul on tasapisi vähenenud nende osakaal, kes resoluutselt helkuri kandmisest hoiduvad. 87% lapsevanemate väitel kannavad lapsed alati helkurit. Vaid 1% 4 – 15-aastaste laste vanemate hinnangul ei kanna nende lapsed kunagi helkurit. Statistiliselt olulisi muutusi vastavate näitajate osas 2015. aastaga võrreldes ei ole.

Samas tajutakse helkurit jätkuvalt vajalikuna, mis on eelduseks positiivse hoiaku realiseerumisel käitumiseks. Enda puhul peab helkuri kandmist väga vajalikuks 74% ning pigem vajalikuks kokku 20% vastajaist. Laste puhul näeb helkurit väga vajalikuna 97% elanikest.

¹⁵ Täispikkuses saab 2016. aasta uuringuga tutvuda siin

https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/aruanne_jalakajahelkuri_kasutamine_02-2016.pdf



Joonis 35 – Jalakäijahelkuri kandmine täiskasvanute ja laste seas aastatel 2003 – 2016

Keskmisest märksa enam on helkurite kandjaid naiste (74% reeglina) ja vanemate, eriti üle 65-aastaste seas (79% reeglina). Regioonidest paistavad silma Kesk- ja Põhja-Eesti, eriti väikelinnad-maakonnakeskused ning vastajad, kes liiguvad rohkem jalgsi või võrdselt jalgsi ja autoga. Helkuri reeglina kandmise tase maapiirkondade elanike seas ulatub 75%-ni.

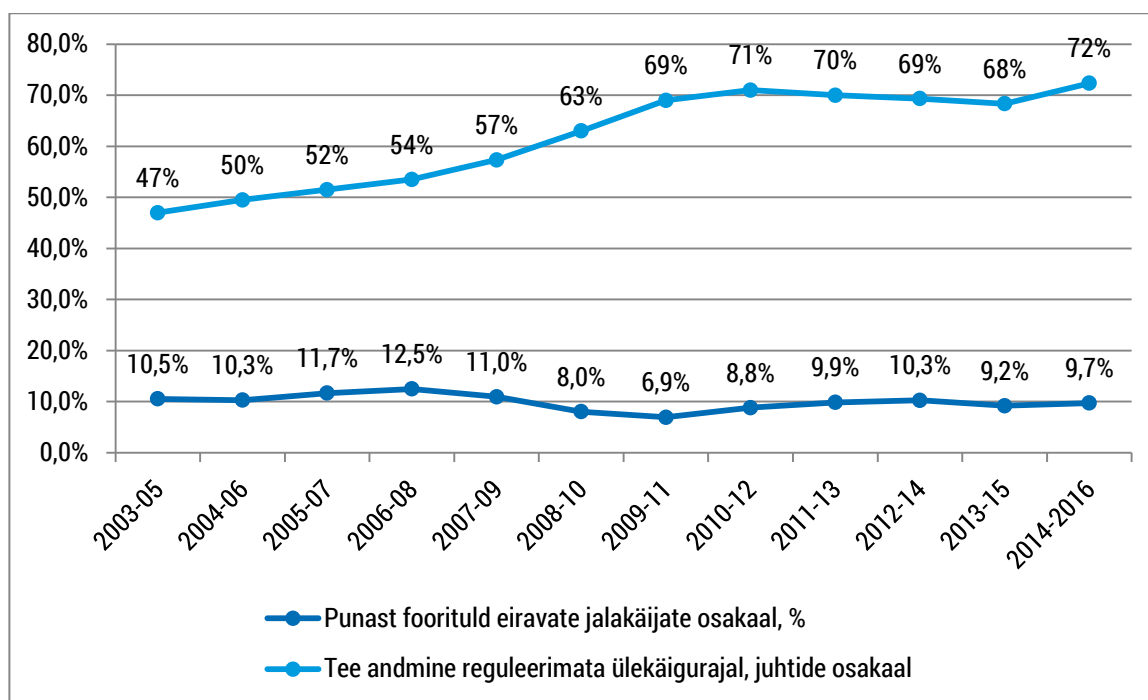
Helkuri reeglina kasutamine on madalam linnaelanike seas (Tallinnas 59%, teistes suuremates linnades 64%), nooremate, vanuses 15-34-aastaste liiklejate (56%) ning meeste seas (54%).

Muid nähtavaks tegevaid vahendeid kasutab 32% elanikkonnast, põhiliselt on selleks taskulamp, kuid ka ohutusvest, mille kasutus on viimase aastaga kasvanud 6%.

Jalakäijate poolt keelava fooritulega sõidutee ületamine¹⁶

Punase fooritule nõudeid eiras 2016. aastal keskmiselt 10% kõigist vaatluses fikseeritud jalakäijatest. Võrreldes 2015. aastaga keskmine punase tule eirajate osakaal veidi suurenes (1% võrra), seda ennekõike linnades (v.a. Tallinn) toimunud tõusu tõttu. Tallinnas oli eirajate osakaal keskmiselt 10% ning teistes linnades 9% (2015. aastal vastavalt 10% ning 7%). Sellele vaatamata ei saa väita, et viimastel aastatel on toimunud jalakäijate käitumise muutus – pigem jääb eirajate osakaal viimasel kolmel aastal umbes samale tasemele.

¹⁶ https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/liikluskaitumise_monitooring_2016.pdf



Joonis 36 - Jalakäijate ohutust mõjutavad hoiakud ja käitumine

Kõige vähem ületasid sõiduteed keelava fooritule põledes lapsed, (eirajate osakaal keskmiselt 7,8%), kõige rohkem mehed (eirajate osakaal keskmiselt 12,5%). Naised moodustasid nõude eirajatest keskmiselt 8,6%. 2015. aastaga võrreldes on jalakäijate käitumises muutused toimunud 1-2% piires.

Tähelepanu häirivad tegevused jalgsi liiklemisel¹⁷

Jalakäijana liigeldes kasutab mobiiltelefoni 88% täisealisest elanikkonnast (2015. aastal 89%). Telefoni kasutamine on ulatuslikem 15 – 24-aastaste vanuserühmas (97%). Vanuse kasvades telefoni kasutamine ühtlaselt väheneb, jäädes 65+ vanuserühmas tasemele 76%. Mõnevõrra enam kasutavad jalgsi liigeldes telefoni linna- ning suuremate asustusüksuste elanikud (88 – 92%), maapiirkondades on telefoni kasutamine tagasihoidlikum (80 – 83%).

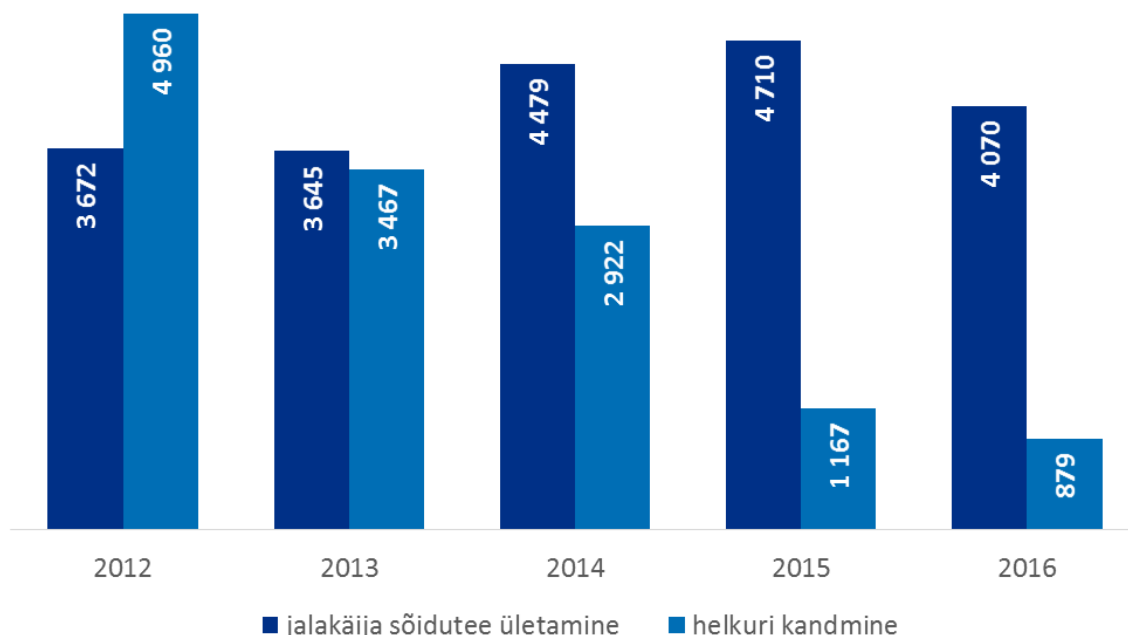
Jalakäijana liigeldes kuulab muusikat, raadioprogramme vms 37% (2015. aastal 39%) kõigist vastanutest, mis riskitegurina toob kaasa liikluses esinevate oluliste helide kuulmise vähenemise ja tähelepanu pideva häirimise võimaluse.

1.3 Jalakäijate liiklusreeglite eiramine 2016. aastal

Enim on jalakäijate liiklusreeglite eiramine seotud sõidutee ületamise ja helkuri mittekasutamisega. Punase fooritulega sõidutee ületamised moodustavad poole kõigist kergliikleja rikkumistest. Võrreldes eelmise aastaga on selliseid rikkumisi pisut üle kümnendiku võrra vähem. Helkuri või valgusallika puudumise eest karistati 2016. aastal ligi 900 korral. Aastate lõikes on sellised rikkumised oluliselt vähenenud, mis on tõenäoliselt seotud lisaks politsei

¹⁷ https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/aruanne_tahelepanematus_kui_turvarisk_liikluses_06-2016.pdf

töötaktika muutusele ka sellega, et helkurikandmise osas on olukord paranenud. Jalakäijate teadlikkus on tõusnud ja üha rohkem kantakse valgusallikaid, et muuta end liikluses paremini nähtavaks.



Joonis 37 – Jalakäijate sõidutee ületamise ja helkuri kandmisega seotud rikkumised

1.4 Jalakäijate ohutuse parandamisele suunatud ennetustegevused

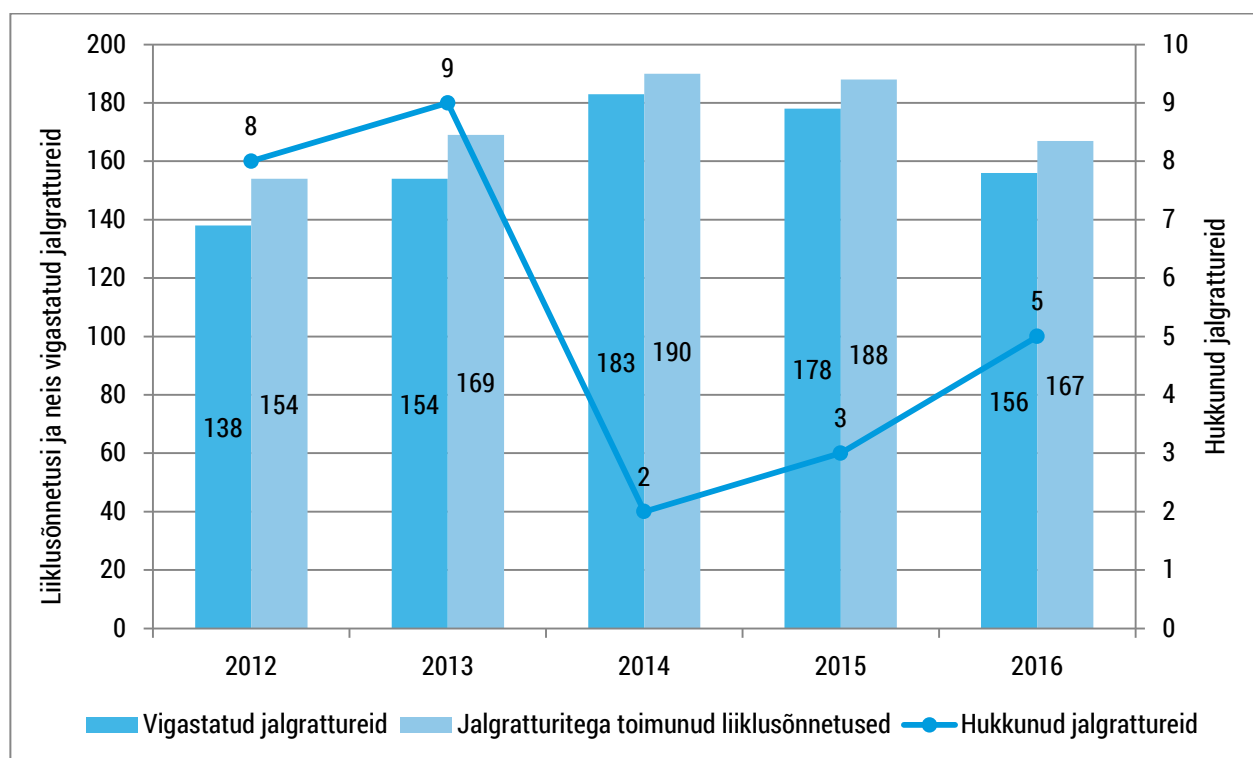
Perioodil 10.10 – 11.12.2016 toimus kampaania „Olen silmapaistev“, mille eesmärgiks oli tuletada meelde enda nähtavaks tegemise vahendite vajalikkust ja juhtida tähelepanu, et asulakeskkonnas ühest helkurtootest selleks ei piisa ning kutsuda inimesi üles kandma korraga mitmeid eri funktsiooniga valgustpeegeldavaid tooteid, millest üks peaks olema kindlasti sertifitseeritud. Samuti tutvustada lisaks jalakäijahelkurile innovaatilisi enda nähtavaks tegemise lahendusi, et inspireerida erinevaid sihtgruppe leidma endale sobivaim lahendus. Kampaania oluliseks osaks olid MA ja PPA, Prike ning kindlustusseltside IF, PZU ja Seesami igapäevased aktsioonid, eesmärgiga tõsta esile üks liikluses ohustatud sihtgrupp. Üheksa erinevat aktsiooni Eesti erinevates piirkondades kaasas nii vastsündinuid, tudengeid, mehi, töökollektiive, tervisesportlasi kui ka eakaid jt. Kokku jagati kampaania käigus 2643 helkurit ja tutvustati üle poolesaja uudse nähtavaks tegemise toote. Inimesed laadsid silmapaistev.ee keskkonda 298 inspireerivat fotot, kuidas pimedal ajal silma paista ning lehe vaatamisi oli 212 000.

PPA on ohutus- ja infopäevadel liikluse teemal osalenud 100 korral. Seal on käsitletud peamiselt seadusandlust ja helkuri vajalikkust ning infoga on jõutud umbes 4000 inimeseni ning MA 27 avalikul üritusel, kus osalejaid kokku ligi 4 100.

2 Jalgratturid

2.1 Ülevaade jalgratturitega toimunud liiklusõnnetustest

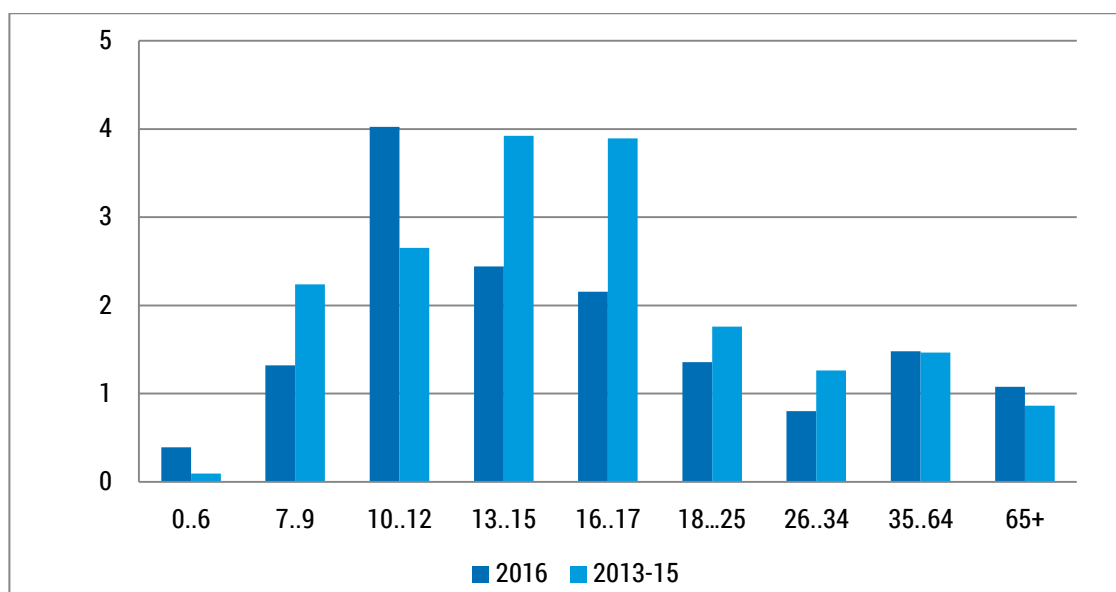
2016. aastal toimus jalgratturite osalusel kokku 167 inimkannatanuga liiklusõnnetust, neis hukkus 5 ja sai vigastada 156 jalgratturit. Võrreldes varasemate aastatega siin olulisi muutuseid toimunud ei ole.



Joonis 38 – Jalgratturitega toimunud liiklusõnnetused, neis hukkunud ja vigastatud jalgratturid

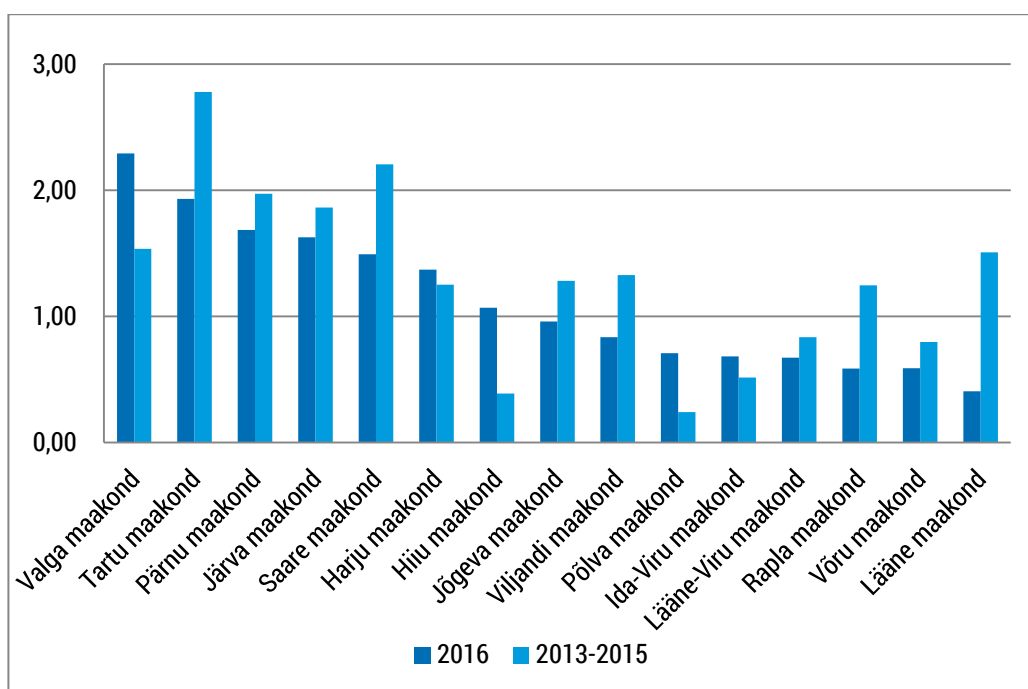
Jalgrattaõnnetused on jätkuvalt eelkõige probleem laste hulgas. Suurimas ohus on jalgratturid vanuses 10..12 (vt Joonis 39). Sarnaselt jalakäijatega lõpevad ka laste ja noorte jalgratturite õnnetused enamasti vigastustega ja hukkunud on reeglina eakamad inimesed. Mullu olid viiest hukkunud jalgratturist 4 vähemalt 35-aastased.

Ligikaudu pooled kannatada saanud jalgratturid (83 inimest) satuvad õnnetusse suurtes linnades (Tallinn, Tartu, Pärnu, Narva). Iga viies (kokku 36) kannatada saanud jalgrattur sattus liiklusõnnetusse väljaspool asulat. Kõige väiksem oli kannatanute arv (kokku 21) väikelinnades.



Joonis 39 – Õnnetusse sattunud jalgratturid 10 000 elaniku kohta

Jalgratturitega toimunud õnnetuste jaotus maakondade lõikes on toodud Joonis 40. 10 000 elaniku kohta kogunes 2016. aastal enam õnnetusi Valga, Tartu ja Pärnu maakonnas, kõige vähem oli õnnetusi rahvaarvu kohta Lääne ja Võru maakonnas. Hukkunud ja vigastatud jalgratturite arvud maakondade lõikes on toodud tabelites 2.8 – 2.9.



Joonis 40 – Jalgratturi osalusel õnnetused 10 000 elaniku kohta

Riigimaanteedel registreeritakse jätkuvalt 22 – 24% jalgratturitega toimunud õnnetustest (vt Tab. 19). Õnnetused põhi-, tugi- ja kõrvalteedele jaotuvad üsna võrdselt.

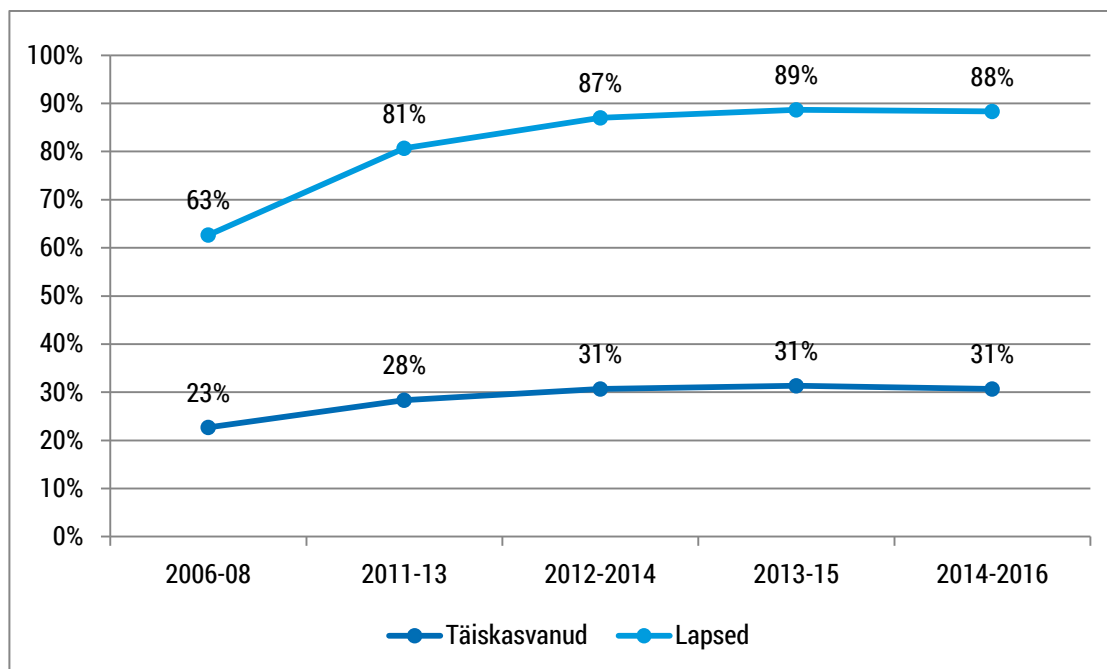
Kõige sagedamini pörkavad jalgratturid sõiduautoga kokku. Samas on ligikaudu iga kümnes jalgrattaõnnetus selline, kus rattur saab vigastada rattalt kukkudes ilma eelneva kokkupõrketa teise sõiduki või jalakäijaga (vt Tabel 2.10).

2016. aastal fikseeris politsei pärast õnnetust kaitsekiivri kasutamise vaid igal kolmandal kannatada saanud jalgratturil (vt Tabel 2.12). Kõige aktiivsemad kiivri kasutajad on 10..12-aastased lapsed. Üldine kiivri kasutuse tase kannatanute hulgas on aastatega veidi langenud.

2.2 Jalgratturite hoiakute ja käitumise muutused 2016. aastal

2016. aasta oktoobris läbi viidud küsitlusuuringu andmetel on viimase 12 kuu jooksul jalgrattaga sõitnud 53% üle 14-aastasest elanikkonnast, s.o. ligikaudu 582 000 inimest. Jalgrattaga sõitjate osakaal on püsinud ajas (alates vaatlusperioodi algusaastast 2011.a) suhteliselt ühtlasena, näidates 2015. aastaga võrreldes siiski mõningast, 4%-list langust. Jalgratast kasutab igapäevaselt ca 5%, mõned korrad nädalas ja mõned korrad kuus keskmiselt 25%, harvem või mitte kunagi 45% täiskasvanud elanikest. Jalgrattaga sõidavad sagedamini mehed, eestlased, 15-49-aastased ja pigem maapiirkondade elanikud; harvemini naised, muukeelsed elanikud ja üle 50-aastased inimesed, samuti tallinlased.

6..14-aastaste laste seas läbi viidud küsitlusuuringu andmetel sõidab jalgrattaga 93% sellesse vanuserühma kuuluvatest lastest. Vastavad näitajad on püsinud aastate lõikes üsna stabiilsetena. Valdavalt kasutavad jalgratast ka jalgrattaga sõitvate laste vanemad (70% ulatuses). Jalgrattaga sõitmine on veidi vähem levinud muukeelsete laste ja nende vanemate seas. Vähem on rattaga sõitjaid ka Tallinna ja Ida-Virumaa lastevanemate seas.



Joonis 41 – Jalgratturikiivri kasutajate (reeglina ja sageli) osakaal

Kiivri ja muu ohutusvarustuse kandmine¹⁸

¹⁸ https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/2016_11_jalgrattaga_liiklemise_ohutus_aruanne.pdf

Alates 2013. aastast, mil jalgrattaga sõites kandis kiivrit reeglina või sageli 34% täiskasvanutest ja 89% lastest, on kiivri kasutamine jäänud enam-vähem samale tasemele, moodustades 2016. aastal 32% täiskasvanute ja 88% laste seas. Võrreldes 2015. aastaga on 3% võrra kasvanud kiivrit reeglina kandvate laste osakaal.

Kiivri kandmise reaalsel kasvupotentsiaali väljendab suhtumine selle kandmise vajalikkusse. Kui täiskasvanute puhul peab rattasõidul kiivri olemasolu väga vajalikuks 43% ja pigem vajalikuks 42% vastajatest, siis laste puhul ulatub kiivrit väga vajalikuks pidanute osakaal 93%-ni. Viimase aasta jooksul on selle suhtarvu väärtus kasvanud 3%.

Küsitlusuuringuga hinnati ka märgatavust suurendava ohutusriietuse kandmist. Kuue aasta jooksul (2011-2016) on ohutusriietuse kandmine täiskasvanutel suurenenud 11% ning lastel 10% (2015. aastaga võrreldes vastavalt 3% ja 7%). Ohutusvesti või muud märgatavust suurendavat riietust kannab reeglina või sageli 37% täiskasvanud jalgratturitest ning 41% lastest.

Selgub, et mida vanema vanusegrupiga on tegu, seda tõenäolisemalt ohutusriietust kantakse. Ohutusriietust kantakse rattaga sõites sagedamini maa- ning väikeasulate elanike seas (suhtearvudes väljendatuna 40-50% ulatuses vastavasse sihtrühma kuulunud vastajate hulgas).

Jalgratta tulede kasutamine pimedas sõites¹⁹

Jalgrattal ees valget ja taga punast tuld kasutab pimedal ajal sõites 86% jalgratturitest ning see näitaja on alates 2012. aastast kasvanud 6% võrra. 2015. ja 2016. aasta võrdluses erisusi ei olnud. Sagedamini kasutavad pimedal ajal jalgrattaga sõites tulesid üle 50 aastased, maapiirkondade ning väikeasulate jalgrattaga liiklejad.

Reguleerimata ülekäigurajal sõidutee ületamine²⁰

Reguleerimata ülekäigurada ületavad jalgrattal sõites reeglina või sageli kokku 25% jalgratast kasutavatest elanikest, niisama paljud teevad seda vaid mõnikord. Samas mitte kunagi ei tee seda 46%. Rattal sõites ületavad reguleerimata ülekäigurada sagedamini noored, kuni 34 aastased ja suuremate linnade elanikud; harvem seevastu naised ja üle 50 aastased.

Küsimusele, kas reguleerimata ülekäigurajal sõiduteed sõites ületades on jalgratturil autojuhtide suhtes eesõigus, vastas eitavalt 76% kõigist küsitletutest, vastata ei osanud 8%. Jalgratta kasutajatest andis eitava vastuse 81% ning vastata ei osanud 4% küsitletutest. Võrreldes kahe viimase aastaga on liiklejate teadlikkus ca 13% ulatuses paranenud. Teeandmisel kehtivaid reegleid tunnevad paremini eestlased ja 15..34-aastased liiklejad.

Tähelepanu häirivad tegevused jalgrattaga liiklemisel²¹

Jalgratturina kasutab mobiiltelefoni 28% (2015. aastal 34%) jalgrattaga liiklejatest. Levinum on see nooremates vanuserühmades (36% nii 15..24 kui 25..34-aastaste jalgratturite seas). Peamiselt vastatakse kõnele (92% telefoni kasutajatest). Tekstisõnumite kirjutamise ja lugemisega tegeleb väiksem osa, vastavalt 6% ja 13% vastanutest (2015.

¹⁹ https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/2016_11_jalgrattaga_liiklemise_ohutus_aruanne.pdf

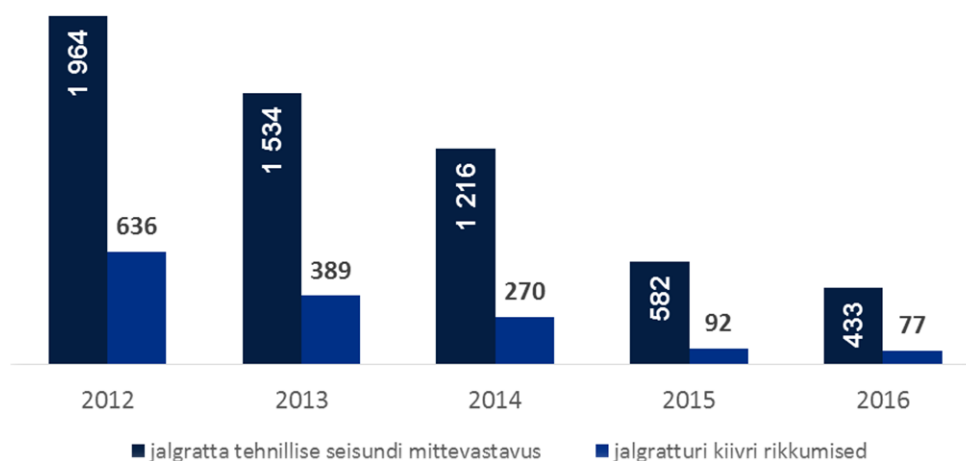
²⁰ https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/2016_11_jalgrattaga_liiklemise_ohutus_aruanne.pdf

²¹ https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/aruanne_tähelepanematus_kui_turvarisk_liikluses_06-2016.pdf

aastal 13% ja 17%). Rattaga sõites kuulatakse ka muusikat ja raadioprogramme. 35% mobiiltelefoni kasutavatest jalgratturitest teeb seda sageli ja 18% mõnikord (2015. aastal vastavalt 33% ja 21%).

2.3 Jalgratturite liiklusreeglite eiramine 2016. aastal

Kiivri mittekasutamise avastamine²² on aastate lõikes märkimisväärselt vähenenud. 2016. aastal avastati selliseid juhtumeid alla saja. Nõuetele mittevastava jalgrattakasutusi²³ oli mõnevõrra vähem võrreldes 2015. aastaga. Joonis 42 annab täpsema ülevaate kiivrikasutamise ja tehnilisele seisundile mittevastavate jalgrataste kasutamise avastamisest aastate lõikes.



Joonis 42 – Jalgratta tehnilise seisundi mittevastavus ja kiivri rikkumised 2012 – 2016

2.4 Jalgratturite ohutuse parandamisele suunatud ennetustegevused

Õppeaastal 2015/2016 toimus esmakordselt üle-eestiliselt MA jalgratturi koolituse toetusprojekt „Tasuta jalgratturi koolitus igale 10-aastasele lapsele“, milles osales kokku 83 kooli 2491 lapsega. Jalgratturi juhiloani jõudis õppeaasta lõpuks 1515 last. Projekti eesmärgiks on aidata kaasa laste liiklusteadlikkuse suurendamisele. Tulemusi vaadates on näha, et projektis osalenud koolides jõuab varasemate aastatega võrreldes enam koolitusega alustanud lapsi jalgratturi juhiloani. Samuti saavad projekti raames osaleda liiklustunnis ka need lapsed, kes jalgratturi juhiluba ei soovi. Jalgratturi koolituse toetuseks valmis 2016. aastal ka õppevahend liiklusemärg „Tunne liiklusemärke“ ning tunnikontrollid. Jalgratta koolituse läbiviimiseks vajalike õppevahendite soetamisel toetab üldhariduskoole MA koostööprojekt „Vigurelemendid“, mille käigus meisterdavad õpilased tööõpetuse tunnis jalgrattaõppeks vajaliku vigursõiduelementide komplekti.

²² Liiklusseaduse õigusnormi § 30 lõike 6 ja § 31 lõike 1 kohaselt peab jalgrattaga või pisimopeediga sõitmisel alla 16-aastane juht kandma kinnirihmatud jalgratturi kiivrit.

²³ Liiklusseaduse õigusnorm § 87

Jalgrattasõidu populariseerimiseks toimus 2016. aastal pilootprojektina ka uuenenud „Vigurivända“ võistlus Harju- ning Raplamaal. Positiivse tagasiside saanud võistlus laieneb uuel aastal taas üle Eesti.

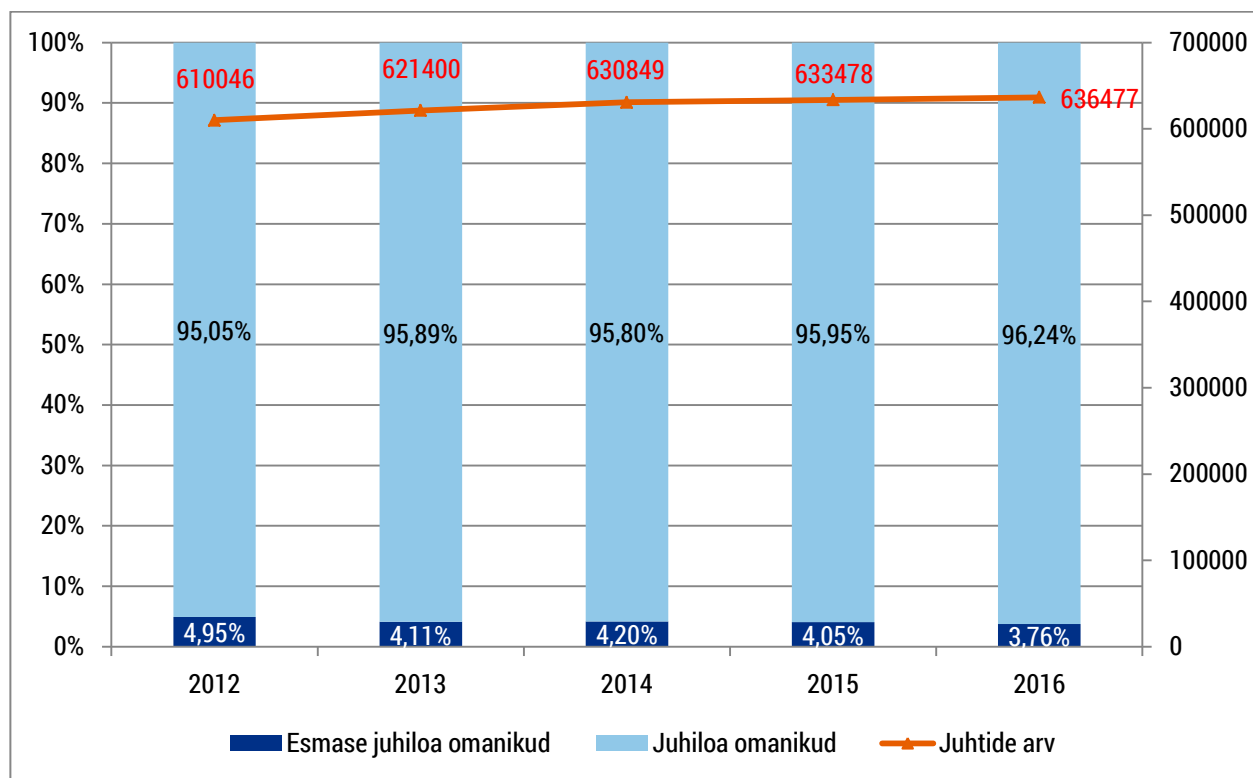
PPA on jalgrataste tehnilise korrasoleku saavutamiseks võtnud suuna kontrollida jalgrattahooaja algul koolide juures jalgrattaid, millega lapsed kooli tulevad. Jalgrataste puudused märgitakse postkaardile ning edastatakse lapsevanemale palvega lapse jalgratta tehniline olukord viia vastavusse seaduses sätestatud nõuetega.

MA tegi jalgratturi ohutusalast teavitustööd kokku 32 avalikul üritusel, kus osales ligikaudu 4 400 inimest.

3 Mootorsõidukijuhid ja nende kaassõitjad

3.1 Juhtimisõiguse omanikud aastatel 2012 – 2016²⁴

Juhtide arv on aastast 2012 stabiilselt kasvanud keskmiselt 1,5% aastas, kuid aastatel 2015 – 2016 on kasv oluliselt aeglustunud (+0,5% 2016. aastal). 31.12.2016 seisuga on Eestis kokku ligikaudu 636,5 tuhat juhiloa omanikku, kellest ca 3,8% omavad esmaseid juhilube. Iga teine vanuses 14+ Eestis elav inimene võib juhtida mootorsõidukit.

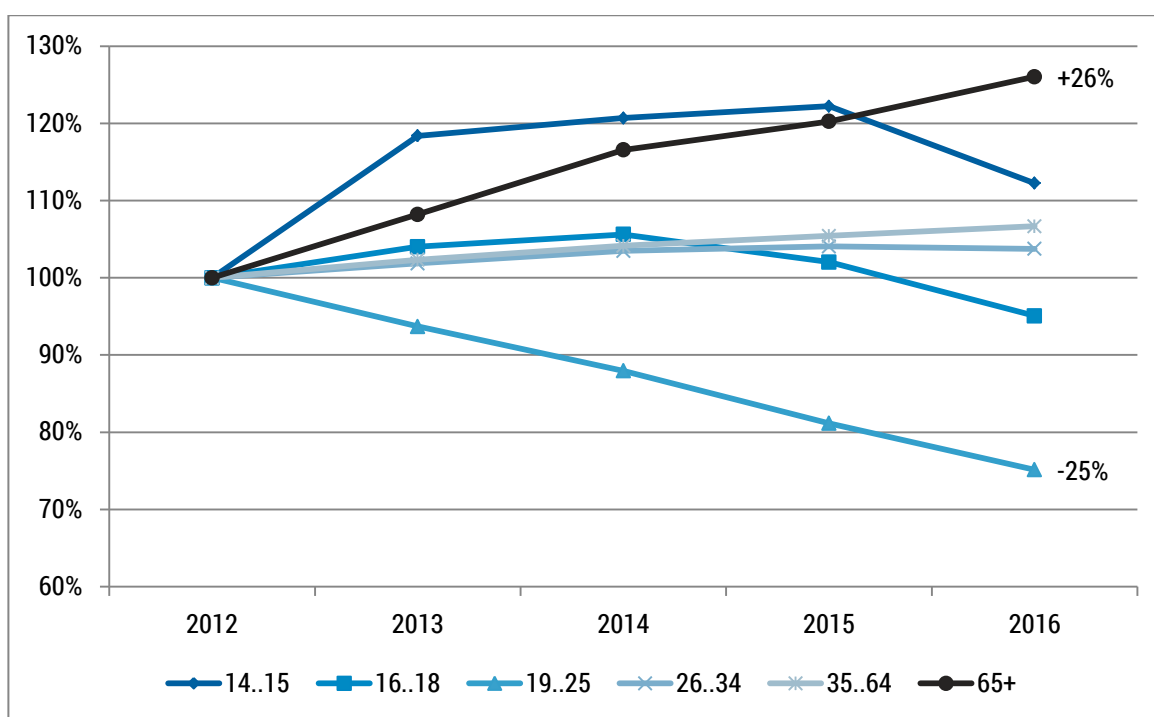


Joonis 43 – Juhilubade omanikud aastatel 2012 – 2016

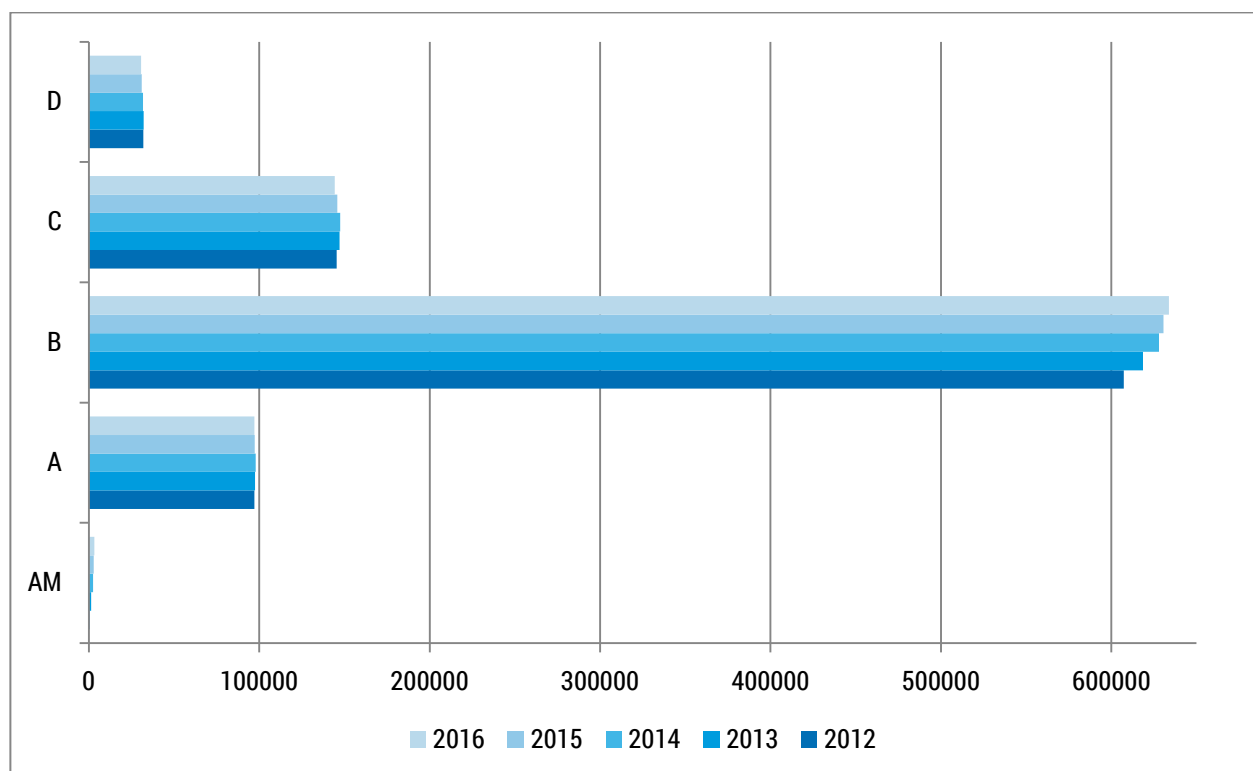
Kui noorte (vanuses 19 – 25) juhiloa omanike arv on perioodil 2012 – 2016 vähenenud 25% võrra, siis eakate juhtide arv antud perioodil kasvas 26%. On oodata, et aktiivselt liiklevate eakate juhtide arv kasvab kiiresti ka tulevastel aastatel.

Juhtide üldarvu kasv aastatel 2012 – 2016 on tingitud eelkõige sõiduautojuhtide arvu kasvust (B-kategooria mootorsõiduki juhtimisõiguse omanikud). Võrreldes 2012. aastaga ei ole veoautojuhtide (C-kategooria omanikud) ja mootorratturite (A-kategooria) arv muutunud. Samas bussijuhte on võrreldes 2012. aastaga vähemaks jäänud 4%.

²⁴ Kõik juhtimisõigust puudutavad andmed on toodud 31. detsembri seisuga. Allpool esitatud andmed on toodud tabeli kujul lisas...



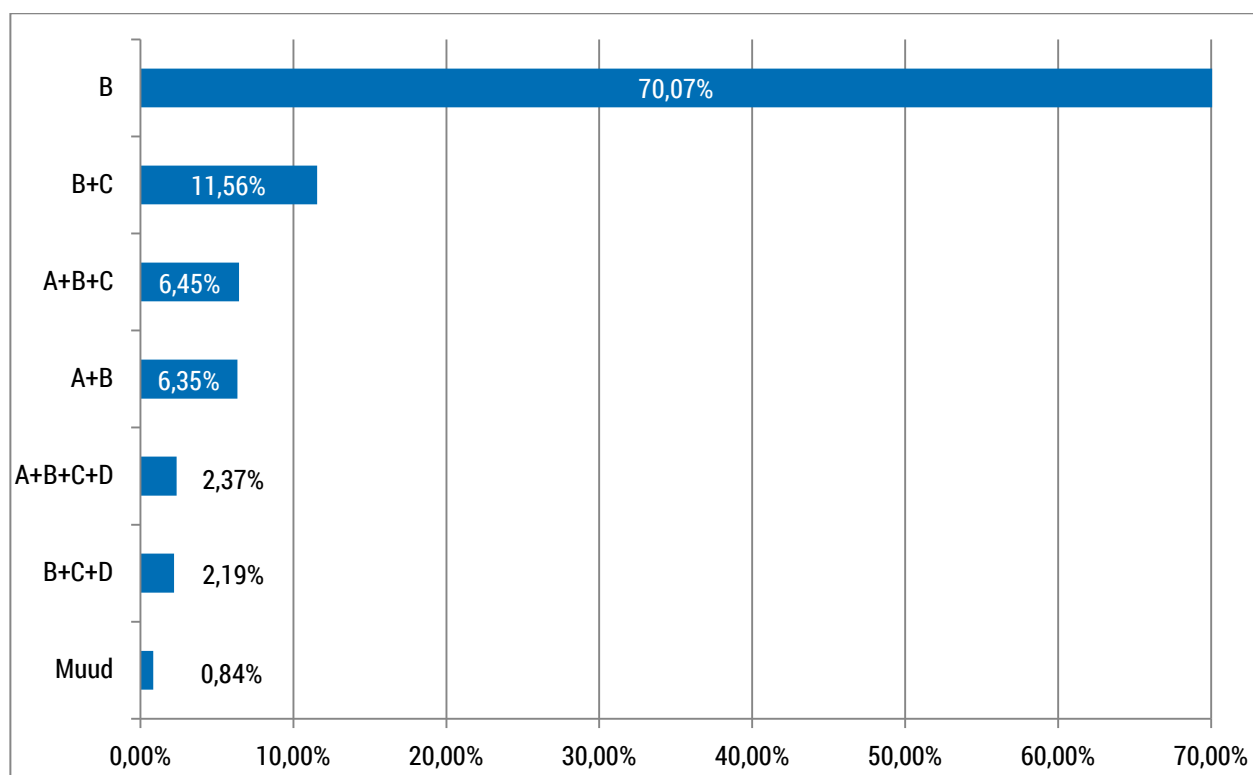
Joonis 44 – Muutused juhtimisõiguse omanike vanuselises jaotuses



Joonis 45 – Juhtimisõiguse omanike arv kategooriate lõikes

Enamik Eesti juhte omab ühe kategooria mootorsõiduki juhtimisõigust ja selleks on üldjuhul B-kategooria juhiluba (ca 70%), millega tohib sõiduauto juhtida. Nelja kategooria mootorsõiduki juhtimisõigust (A, B, C ja D) omab vaid 2,4%

juhtidest. Mitme omistatud kategooria juhtimisõiguse enamlevinud kombinatsiooniks on sõiduauto ja veoauto juhiloa (ca 11,6% juhtidest) ning mootorratta, sõidu- ja veoauto juhiloa (6,5%).



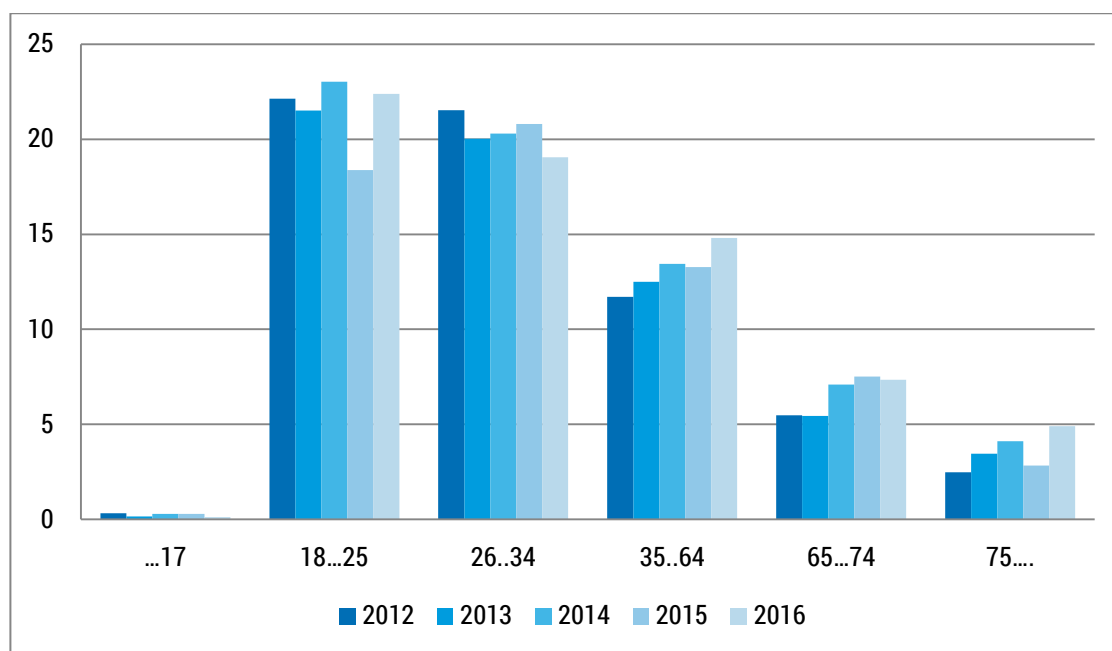
3.2 Mootorsõidukijuhtidega toimunud liiklusõnnetused

Mullu olid 80% inimkannatanutega liiklusõnnetustest sellised, milles vähemalt üks osapool oli sõiduauto. Neis hukkus kokku 56 (79%) ja sai vigastada 1 483 (79%) inimest. Busside, trammide ja trollidega (edaspidi bussid) toimus kokku 123 liiklusõnnetust, milles hukkus 9 ja sai vigastada 189 inimest. Mootoriga kahe rattaliste sõidukite (mootorrattad ja mopeedid) osalusel registreeriti 166 õnnetust 2 hukkunuga ja 202 vigastatuga. Veo- ja vedukautosid ²⁵ sattus 102 õnnetuses kokku 108, neis hukkus 8 ja sai vigastada 142 inimest.

Sõiduautojuhtidega toimunud õnnetuste suure osakaalu tõttu, ei erine neid iseloomustavad jaotused oluliselt kõigi liiklusõnnetuste üldisest jaotusest, mida käsitleti kokkuvõtte põhiosas. Rohkem sõiduautojuhtide ohutust kirjeldavaid näitajaid leidub lisatud tabelitest. Alljärgnevalt on välja toodud noorte juhtide, bussijuhtide ja veokijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste iseärasused.

Sõiduautot juhtides on jätkuvalt suurim tõenäosus inimkannatanuga õnnetusse sattuda 18..25-aastastel noortel. Kuigi 18..25-aastaste noorte sõiduautojuhtidega õnnetuste arv on pikema perioodi jooksul veidi vähenenud, on see toimunud pigem noorte koguarvu vähenemise tulemusel. Võrreldes 2012. aastaga on 18..25-aastaste noorte koguarv Eestis vähenenud enam kui 28 000 noore võrra ehk ligi 20%. Samas suurusjärgus on vähenenud ka inimkannatanuga õnnetusse sattunud noorte sõiduautojuhtide arv (vt Tabel 3.2).

²⁵ Välja arvatud N1 ja N1G sõidukid, mida siin loetakse sõiduautoks.



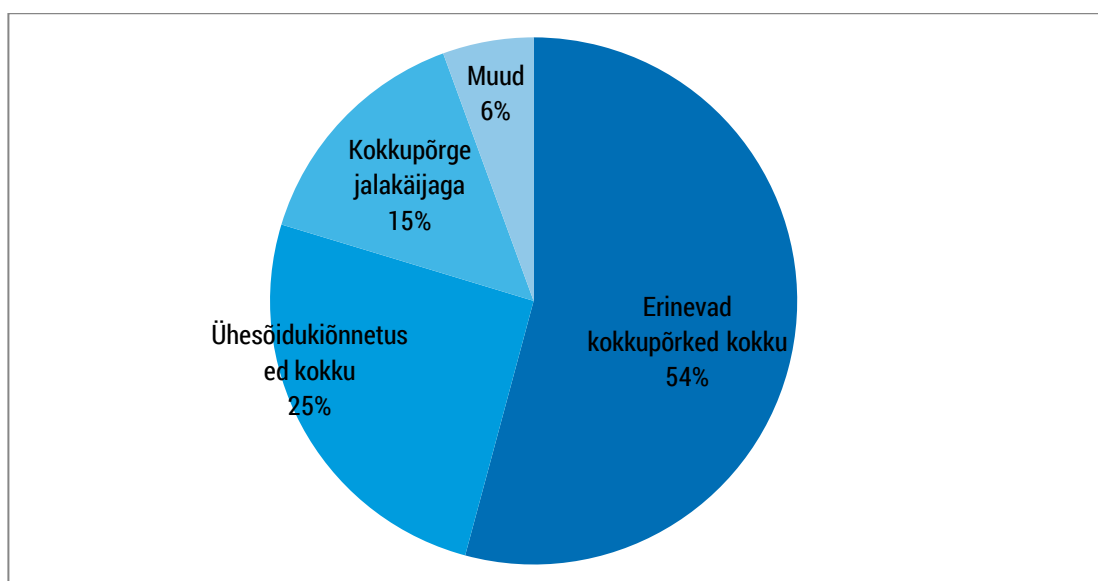
Joonis 46 – Õnnetuses osalenud sõiduautojuhid 10 000 vastavas eas elaniku kohta²⁶

Kui 18..25-aastased moodustasid 2016. aasta alguses kogu riigi rahvastikust alla 9%, siis selles vanuses sõiduautojuhtidega õnnetuste osatähtsus kõigist sõiduautojuhtidega õnnetustest oli 16% (vt Tabel 3.3) ja neis õnnetustes hukkunud moodustasid juba 21% kõigist liikluses hukkunutest (vt Tabel 3.4). Noorte sõiduautojuhtide probleem on mõnevõrra teravam Kagu-Eestis, kus nende osalusel toimus enam kui neljandik kõigist sõiduautojuhtidega toimunud õnnetustest (vt Tabelid 3.3 – 3.5).

Kui üldiselt on inimkannatanutega liiklusõnnetused koondunud suurtesse linnadesse, siis noored sõiduautojuhid satuvad õnnetusse pigem maapiirkondades ja väiksematel kohalikel või kõrvalteedel (vt Tabelid 3.6 – 3.7). 2016. aastal kõrvalmaanteedel toimunud inimkannatanuga õnnetustest koguni iga neljas toimus noore juhi osalusel. Riigiteedel, mis on valdavalt asulavälised teed, registreeriti 43% kõigist noorte sõiduautojuhtidega õnnetustest.

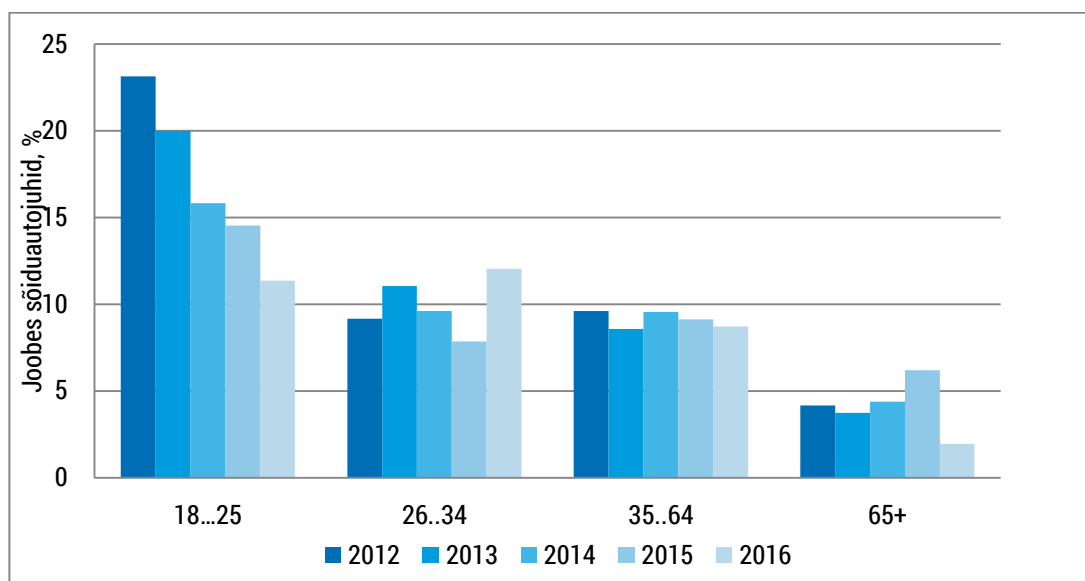
Kõige tüüpilisem noore sõidukijuhiga liiklusõnnetus on kokkupõrge teise sõidukiga. 2016. aastal moodustasid sellised õnnetused enam kui poole kõigist noorte sõiduautojuhtide osalusel õnnetustest (vt Tabel 3.8).

²⁶ Absoluutarvud on toodud Tabelis 3.2.



Joonis 47 – Õnnetused noorte sõiduautojuhtidega 2016

Üks sõiduautojuhtidega seotud suuremaid probleeme on alkoholi joobes autojuhtimine (vt Tabel 3.9). Positiivse muutusena võib esile tuua, et aastatega on järjepidevalt vähenenud 18..25-aastaste joobes juhtide osalus õnnetustes.



Joonis 48 – Alkoholi tarbinud sõiduautojuhtide osatähtsus kõigist õnnetusse sattunud sõiduautojuhtidest, %

Üheks enda ja teiste turvalisuse tõstmise näitajaks on turvavöö kasutus autosõidul. Kui kannatada saanud sõiduautojuhtidest on turvavöö kinnitanuid enam kui 90% (vt Tabel 3.9), siis sõiduautos kannatada saanud sõitjad kasutavad turvavööd harvenimi (vt Tabel 3.10). Sõiduautojuhtide hulgas selget erinevust eri vanuserühmades turvavöö kasutamises välja tuua ei saa, küll aga olid üle 95% kuni 10-aastastest lastest ja eakatest vanuses 65+, kes õnnetuse tagajärjel sõiduautos sõitjana kannatada said (kokku selliseid 120 inimest), turvavööga kinnitatud (kokkukinnitatud 114). 16..25-aastastest sõiduautos kannatada saanud sõitjatest olid turvavööga kinnitatud 72%. Viimased viibisid enamasti eakaaslase juhitud autos.

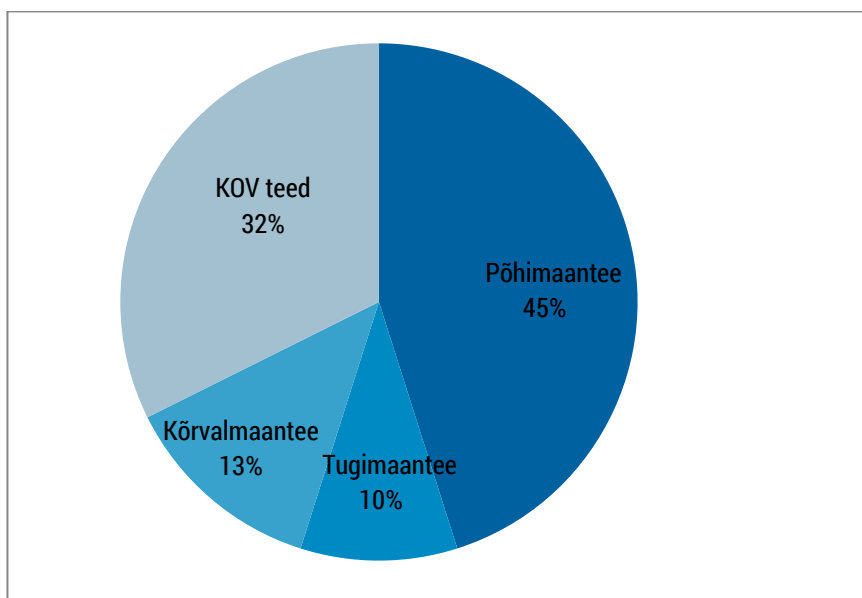
Busside osalusel toimus kokku 120 (8% õnnetuste koguarvust) liiklusõnnetust, milles hukkus 9 ja sai vigastada 186 inimest (vt Tabel 3.11). Erinevalt sõiduautojuhtidest on õnnetusse sattunud bussijuhtide vanus oluliselt suurem: kõikide liiklusõnnetustes osalenud ja PPA poolt tuvastatud bussijuhtide kaalutud keskmine vanus oli 57 aastat, sõiduautojuhtide vaid 39 aastat (vt Tabel 3.12).

Valdav enamik bussidega õnnetustest juhtub linnades (vt Tabel 3.13). Ligikaudu 50% bussiõnnetustest on sellised, mil bussi ootamatu manöövri tulemusel kukub bussis sõitja. Ainuüksi Tallinnas registreeriti 2016. aastal 45 taolist õnnetust. 30% bussiõnnetustest olid kokkupõrked teiste sõidukitega, valdavalt oli selleks sõiduauto. Otsasõidud jalakäijatele moodustasid 2016. aastal 20% bussiõnnetustest (vt Tabel 3.15).

Asulavälistel teedel registreeritakse bussiõnnetusi suhteliselt harva. Samas toovad just sellised õnnetused kaasa suurema kannatanute arvu. 2016. aasta suurima vigastatute arvuga liiklusõnnetus toimus veebruaris Ida-Virumaal, kui raskeveok põrkas kokku bussiga. Hukkus bussijuht ja said vigastada 20 bussi viibinud sõitjat.

Bussiõnnetustes kannatada saanud on reeglina bussi kasutajad. 195-st kannatadasaanust 2016. aastal 134 viibis bussi. 80% kannatada saanud sõitjatest olid vähemalt 35-aastased ja kolmandik jõudnud vanusesse 65+ (vt Tabel 3.16).

Veo- ja vedukautosid sattus 102 õnnetuses kokku 108, neis hukkus 8 ja sai vigastada 142 inimest. Ligikaudu niisama palju on neid olnud ka varasematel aastatel (vt Tabel 3.17). Veo- ja vedukautod satuvad liiklusõnnetustesse eelkõige suure liiklussagedusega põhimaanteedel, kus registreeritakse 40 – 45% kõigist veo- ja vedukautodega toimunud liiklusõnnetustest. 2016. aastal moodustasid sellised õnnetused 18% kõigist põhimaanteedel juhtunud õnnetustest.



Joonis 49 – Liiklusõnnetused raskeveokitega, 2016

Veo- ja vedukautoga õnnetuse toimumine on keskmisest sagedamini seotud tee seisukorraga. Kui keskmiselt registreeriti 2016. aastal 20% riigiteedel toimunud õnnetustest libedal teel, siis veo- ja vedukautoga toimunud õnnetustest toimus libedal teel iga kolmas.

Ligikaudu 60% veo- ja vedukauto osalusel toimunud õnnetustest on kokkupõrked teiste sõidukitega, iga neljas on ühesõidukiõnnetus (vt Tabel 3.18).

Sarnaselt bussijuhtidega on ka veo- ja vedukautojuhid, kes liiklusõnnetusse sattusid, pigem kesk- ja vanemaealised: 4 juhti 5-st olid vanuses 35..64. 15% olid nooremad kui 35 eluaastat (vt Tabel 3.19).

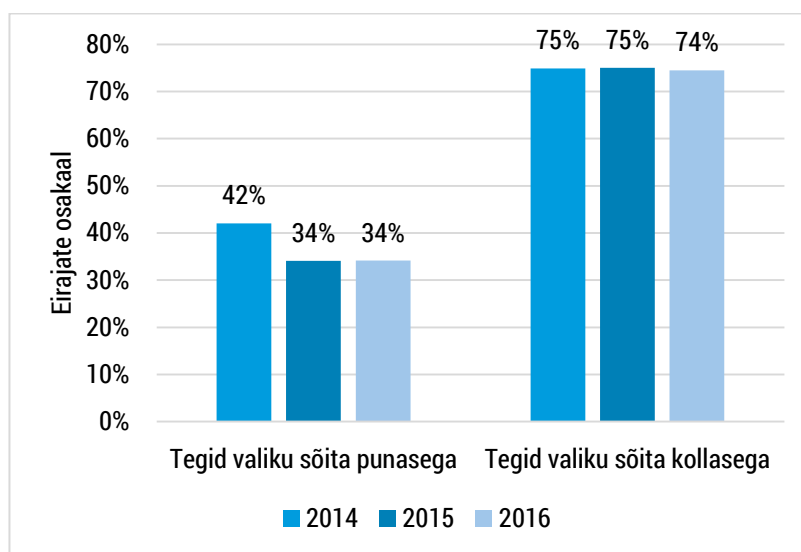
Veo- ja vedukautoga toimunud õnnetustes on kannatanud valdavalt teistes sõidukites viibinud või jalakäijad. Veo- ja vedukautojuhid ja nende kaassõitjad pääsevad reeglina vigastatusteta. 2016. aastal hukkus õnnetustes 1 ja sai vigastada 37 veo- ja vedukautojuhti ning 3 kaasreisijat. Ülejäänud 102 kannatadasaanust olid jalakäijad ja jalgratturid (13 inimest) ning 89 juhid või sõitjad teistes sõidukites.

3.3 Mootorsõidukijuhtide ja sõitjate hoiakute ja käitumise muutused

Mootorsõidukijuhtide poolt keelava fooritule eiramine²⁷

Keelava fooritule 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 74% juhtudel.

Punase tule nõudeid eirati kõige rohkem Tallinnas (37% juhtidest, kellel oli võimalik sõitu jätkata punase tule süttides). Ka kollase tule põledes ristmikule sõitjaid oli kõige enam Tallinnas (78%). Kokkuvõttes jäi 2016. aastal foori kollase ja punase tule eirajate osakaal sõidukijuhtide seas 2015. aastaga võrreldes samaks.



Joonis 50 – Fooritulede nõuete eirajad mootorsõidukijuhid vaatluse põhjal

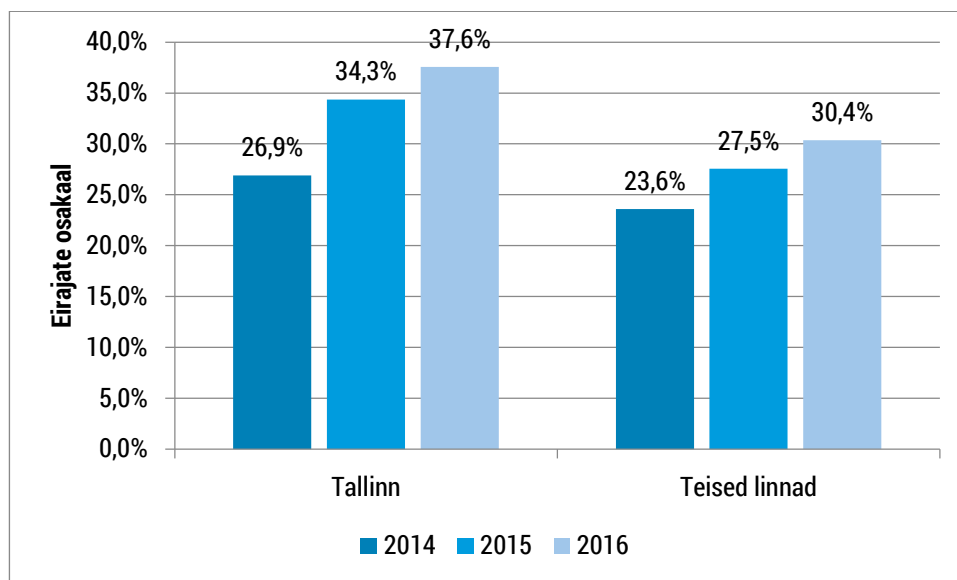
Jalakäijale tee andmine reguleerimata ülekäiguraja

Liiklejate käitumise vaatluse järgi on reguleerimata ülekäigurajal jalakäijale tee andmine kolmandat aastat järjest halvenenud, eirajate keskmine osakaal moodustas 2016. aastal 36% (2015. aastal 33%).

²⁷ https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/liikluskaitumise_monitooring_2016.pdf

Samas ei ole vähenenud nende sõidukijuhtide osakaal, kes väidetavalt alati peatuvad ülekäiguraja ees, et sõidutee ületamise võimalust ootavale jalakäijale teed anda, moodustades 2016. aastal 78% (2015. aastal 68%).

Jalakäijatest 11% leiab, et tee andmine on viimase paari aasta jooksul halvenenud (2015. aastal hindas olukorda halvenenuks 7% jalakäijatest). 40% jalakäijate hinnangul tee andmises muutusi ei ole.



Joonis 51 – Jalakäijatele tee andmine reguleerimata ülekäiguradadel Tallinnas ja teistes linnades vaatluse põhjal

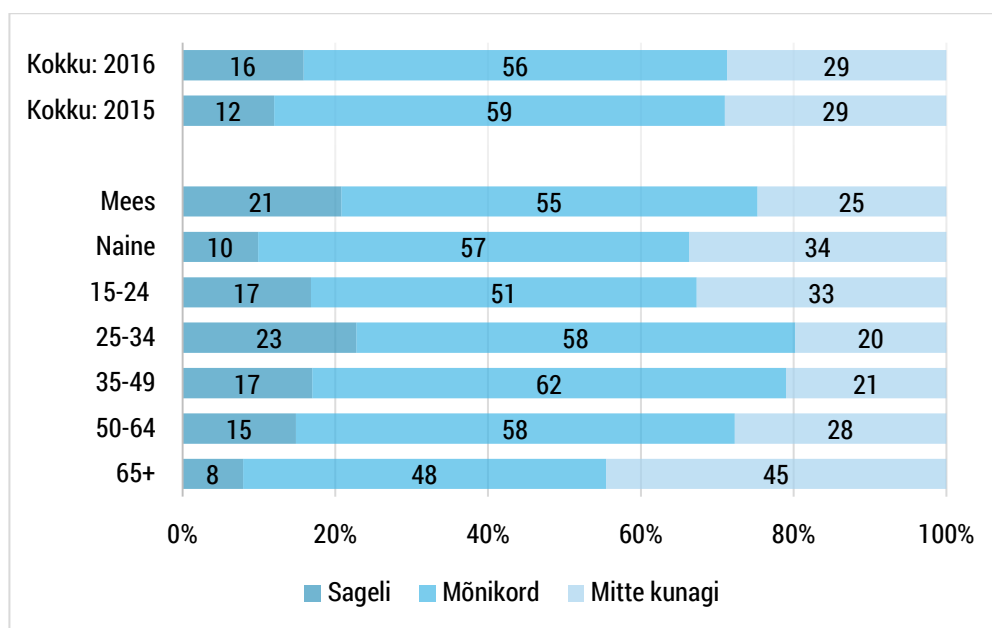
Tähelepanu häirivad tegevused autot juhtides²⁸

Autot juhtides kasutab telefoni 71% sõidukijuhtidest ning 29% seda enda sõnul ei tee. Ka 2015. aasta vastavad suhtearvud olid samad, erisus oli vaid telefoni sageli või mõnikord kasutamises. Sageli kasutab telefoni 16% ja mõnikord 56% autojuhtidest (2015. aastal vastavalt 12% ja 59%).

Käed-vabad seadet kasutab alati või sageli veidi üle kolmandiku (35%) ning käeshoitavat telefoni ligikaudu veerand (26%) juhtimisel telefoni kasutavatest autojuhtidest.

Meessoost autojuhtide seas on naistega võrreldes ligi poole enam sagedaselt telefoni kasutajaid. Vanusegruppide lõikes kasutavad juhtimise ajal teistest enam telefoni 25..49-aastased ning oluliselt harvemini 65-aastased ja vanemad autojuhid.

²⁸ https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/aruanne_tahelepanematus_kui_turvarisk_liikluses_06-2016.pdf



Joonis 52 – Telefoni kasutamine juhtimise ajal autojuhtide küsitluse põhjal

Võrreldes 2015. aastaga on autojuhtide hoiakud juhtimisel telefoni kasutamisse muutunud positiivses suunas – 6% võrra on kasvanud nende osakaal, kes peatavad auto sõidu ajal helistamiseks eelnevalt turvalises kohas (väitega nõustus pigem või täielikult 87% juhtidest) ning samas mõnevõrra kahanenud (keskmiselt 6%) auto juhtimise ajal telefoni kasutamist toetavate ning sellega seonduvat enesekindlust peegeldavate seisukohtade väärtused.

Väitega, et telefoni kasutamine auto juhtimise ajal on ohtlik, nõustus täielikult 57% ning pigem 33% kõigist liiklejatest. Tähelepanu häirivatest tegevustest autoroolis kõige ohtlikumaks peetakse mobiiltelefoniga tekstisõnumite saatmist (83%), millele järgnevad meikimine/enese sättimine (57%) ning tegelemine lastega (44%). 41% vastanud juhtidest nõustus täielikult ning 32% pigem – väitega, et ta võiks telefoni roolis olles ka üldse mitte kasutada. Kaassõitjana sooviks 77% Eesti elanikest, et juht keskenduks sõidu ajal liiklusele ega räägiks telefoniga.

Suurima lubatud sõidukiiruse ületamine²⁹

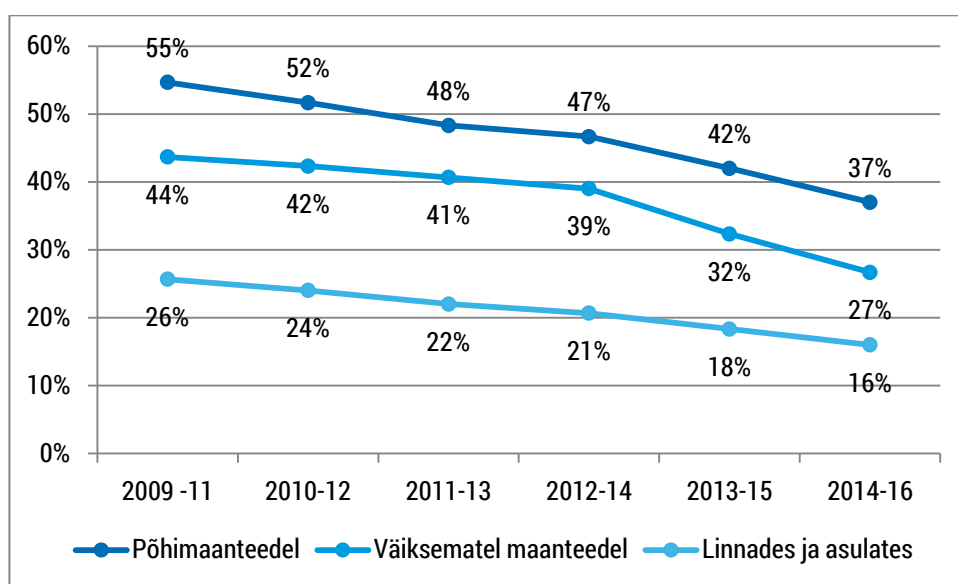
Sõidukijuhtide hoiakuid ja käitumist suurimast lubatud sõidukiirusest kinnipidamise osas hinnati küsitlusuuringu tulemuste põhjal. Põhiteedel järgib kehtivat kiirusepiirangut 24% (2015. aastal 18%) ning väiksematel maanteedel 39% (2015. aastal 41%) aktiivsetest juhtidest. Üle 5 km/h ületab lubatud suurimat kiirust põhiteedel 30% juhtidest, neist 2% üle 10km/h (2015. aastal olid vastavad osakaalud 36% ja 4%). Väiksematel maanteedel sõidab lubatust üle 5 km/h kiiremini 21% juhtidest (2015. aastal 22%).

Samas ei peeta piirkiiruse ületamist oluliseks liiklusreeglite nõuete rikkumiseks ning suureks liiklusohuks. See seonduv arvamusega, et kiiruse ületamine kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav. Sellise hinnangu andis 64% juhtidest, mis 2015. aastaga võrreldes näitab kasvu 7% võrra. Suurima lubatud sõidukiiruse ületamisele kalduvad

²⁹ https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/mnt_soidukiirus_2016_raport_euk.pdf

rohkem pealinnas ja suuremates linnades elavad sõidukijuhid, mehed, venekeelsed juhid, tallinlased, suurema staažiga juhid ning sõidukijuhid vanuses 25-40 aastat. Vähim 65-aastased ja vanemad.

Kiiruse ületamise põhjuseks peeti 2016. aastal sarnaselt eelneva aastaga kõige sagedamini möödasõidu sooritamist (85% juhtidest). Enam kui pooled aktiivsed sõidukijuhid pidasid 2016. aastal kiiruse ületamise põhjusteks lisaks ka teiste liiklejate kiirusest tingitud kiirusvalikut/ühtlases liiklusvoos sõitmist (täiesti ja pigem nõus 72%); kogemata kiiruspiirangu ületamist (69%); kuni 10 km/h kiiruse ületamise üldist aktsepteeritavust (64%); lubatud piirkiiruse ületamist soodustavaid sõidutingimusi nagu hea ilm ja teeseisund, hõre liiklus vms (57%); kehtestatud piirangu mittevastavust tegelikele oludele/visuaalsele teekeskkonnale (57%) ning kiirustamist kohtumisele (53%).



Joonis 53 – Üle 5 km/h piirkiiruse ületajate osakaal (kolme aasta keskmine)

Joobeseisundis sõidukijuhtimine ja joobes juhi autos kaasasõitmine³⁰

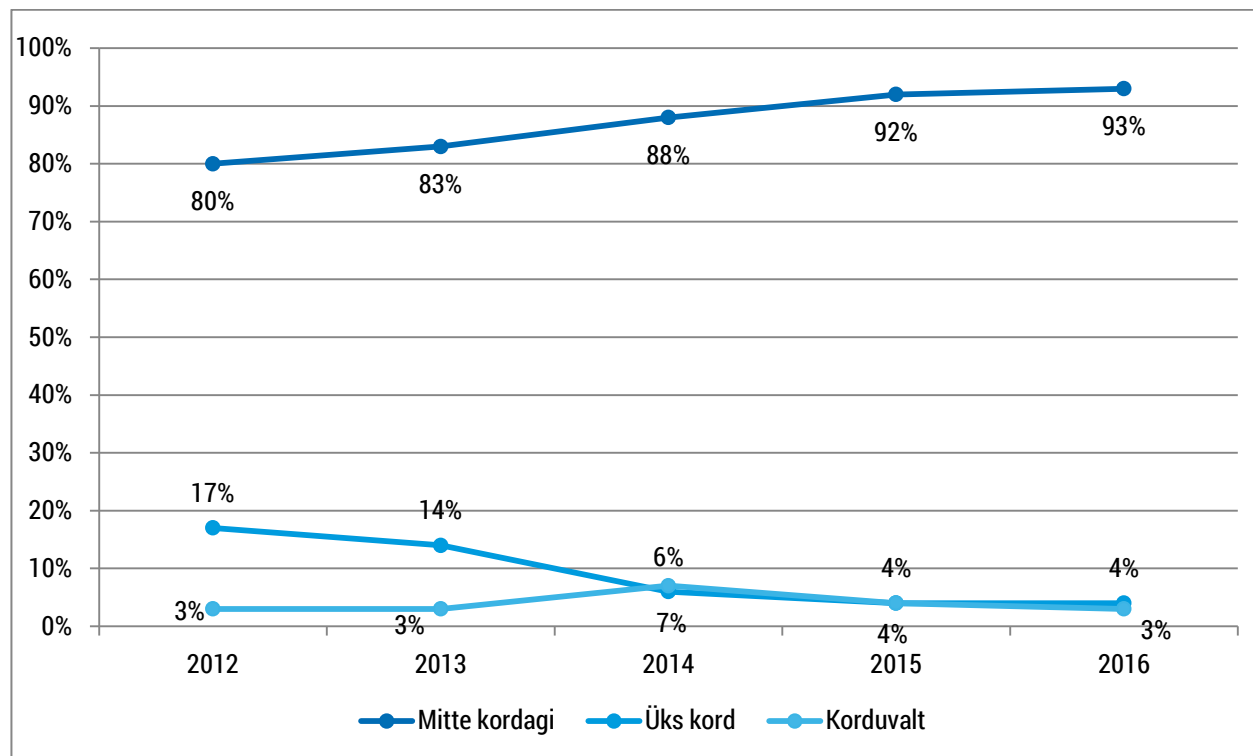
2016. aasta küsitlusuuringu kohaselt on aasta jooksul mootorsõidukit alkoholi tarvitavalt juhtinud 7% sõidukijuhtidest (2015. aastal samuti 7%). Ligikaudu kolmandik neist, ehk 4% (ka 2015. aastal 4%) on juhtinud sõidukit alkoholi mõju all enam kui ühel korral. Narkojoobes on juhtinud sõidukit viimase 12 kuu jooksul 1% sõidukijuhtidest. Pooled neist on juhtinud sõidukit narkojoobes enam kui ühel korral. Alkoholi tarvitavalt on sõidukit sagedamini juhtinud mehed ja maapiirkondade elanikud; harvem seevastu naised, üle 65-aastased, mitte-eestlased ja tallinlased.

Sõidukis, mille juht on olnud alko- või narkojoobes, on viibinud viimase 12 kuu jooksul 7% Eesti vähemalt 15-aastasest elanikkonnast, sealhulgas 3% on viibinud joobes juhiga sõidukis korduvalt. Sõidukis, mille juht on olnud alko- või narkojoobes, on viibinud sagedamini mehed ja 25-34-aastased sõitjad. Olulisi muutusi võrreldes 2015. aasta sõitjate statistikaga ei ole.

Sarnaselt 2015. aastaga 93% Eesti vähemalt 15-aastasest elanikkonnast peab alko- ja narkojoobes sõiduki juhtimist väga ohtlikuks, lisaks 5% pigem ohtlikuks, seega joobes juhtimist mitteohtlikuks pidajaid peaaegu polegi.

³⁰ https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/2016_09_soiduki_juhtimine_alkonarko_aruanne.pdf

Sõidukijuhtimise õigusega elanike arvamus antud teemal ühtib elanikkonna üldise hoiakuga. Alko- või narkojoobes juhist oleks valmis politseile teada andma 59% (2015. aastal 54%) elanikkonnast tingimusteta, 21%-l on küll põhimõtteline valmisolek teavitamiseks, kuid nad jätaksid selle tegemata juhul, kui tegu oleks enda tuttavaga.



Joonis 54 – Viimase aasta jooksul ebakainelt autot juhtinute osakaal³¹

Turvavöö ja lapse turvavarustuse kasutamine ning lapse autos sõidutamise nõude tundmine³²³³

2016. aastal läbi viidud vaatlusuuringu järgi fikseeriti turvavöö kasutustasemeks sõidukijuhtidel 98%, täiskasvanud sõitjatel sõiduauto esiistmel 97%, täiskasvanud sõitjatel tagaistmel 67% ning lapsed olid turvavarustuse abil kinnitatud 97% osas. 2015. aastal oli turvavöö kasutustase juhtidel 98%, esiistmel sõitjatel 97%, tagaistmel täiskasvanud sõitjatel 71% ning lastel 96%. 2015. aastaga võrreldes on 4% vähenenud tagaistmel turvavöö kinnitamise sagedus.

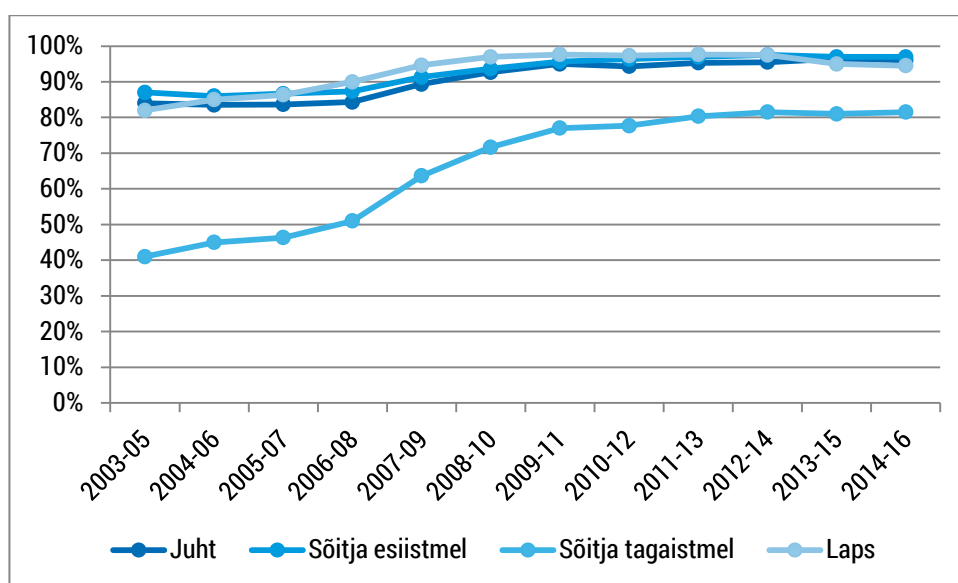
Bussis kinnitab turvavöö istekohal, kus see on olemas, reeglina 34% sõitjatest. 2015. aastaga võrreldes on see näitaja kasvanud 11%. Sellest, et turvavöö tuleb kinnitada turvavööga varustatud bussi istekohal, on teadlik 75% sihtrühmast. Ka see näitaja on aastaga oluliselt paranenud – sõitjate teadlikkus on kasvanud 16% võrra.

Üldistavalt saab öelda, et auto esiistmel liiklejate ja laste sõidutamise puhul on turvavöö mitte-kinnitamise põhjuseks kõige sagedamini asjaolu, et sõidetav vahemaa on lühike, auto tagaistmel või bussi sõitjate puhul on turvavöö mitte-kinnitamine aga kõige sagedamini tingitud unustamisest ning harjumuse puudumisest.

³¹ Alates 2014. aastast alustati uuringu läbiviimist täiendatud metoodika põhjal.

³² https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/liikluskaitumise_monitooring_2016.pdf

³³ https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/aruanne_turvavoode_kasutamine_04-2016.pdf



Joonis 55 - Turvavöö ja lapse turvavarustuse reeglina kasutajate osakaal

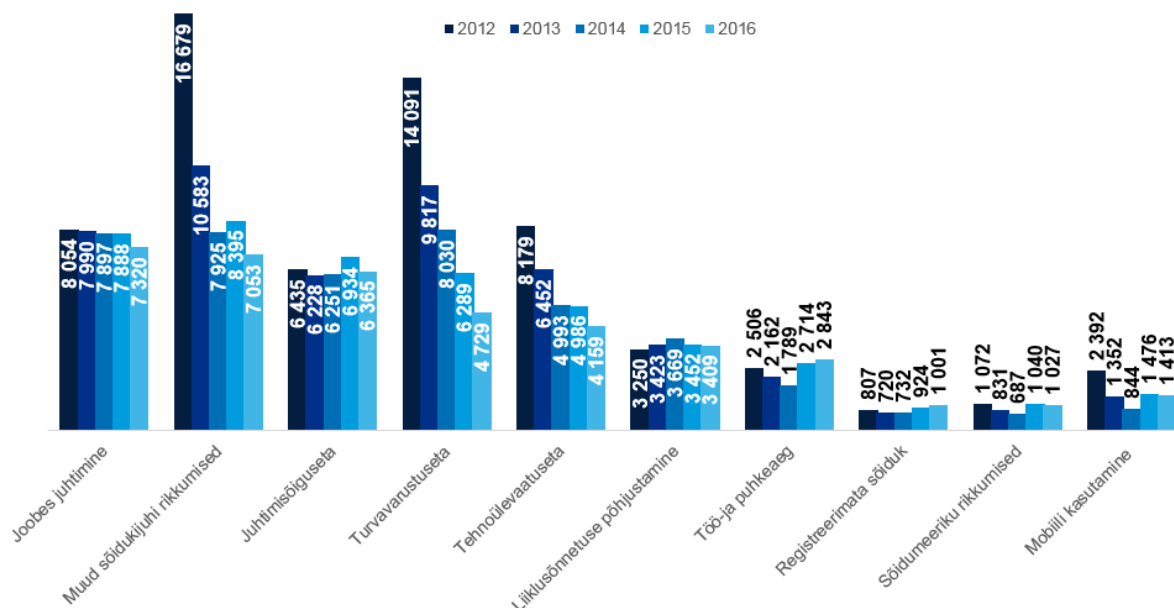
3.4 Mootorsõidukijuhtide liiklusrikkumised

Liiklusjärelvalve 2016. aasta tööplaanis oli ette nähtud, et kiiruserežiimist kinnipidamise kontrollimise käigus väljaselgitatud rikkumiste maht moodustab kuni 30%, kergliikleja ohutuse tagamise ja turvavarustuse kasutamine 15% ning liiklusriskeeriv käitumine³⁴ 7% väljaselgitatud liiklusrikkumiste kogumahust. Järelevalve tegelikkuses ei olnud tööplaaniga täiesti kooskõlas. Kiiruse ületamist vormistati rohkem, mistõttu teiste rikkumiste avastatud kogumahu protsent nihkus paigast. Sellest tulenevalt oli enamlevinud mootorsõidukijuhtide liiklusseaduse rikkumine lubatud sõidukiiruse ületamine, mis moodustas poole kõigist liiklusseaduse rikkumistest. Mootorsõiduki juhtimine alkoholi joobes ja turvavarustuse mittekasutamine moodustasid 7% ja juhtimisõiguseta juhtimine 6% kõigist liiklusseaduse rikkumistest. Avastatud rikkumiste lõikes suuri muutusi ei olnud võrreldes 2015. aastaga. Kõige rohkem (ligi veerandi) vähenesid turvavarustuse rikkumiste avastamised. See aga ei tähenda, et olukord oleks turvavarustuse osas paranenud, kuna liiklusalaste väärtegade arv sõltub suuresti liiklusjärelvalve-alaste tegevuste iseloomust vastavas piirkonnas. Joonis 56 annab ülevaate peamistest rikkumistest aastatel 2012 – 2016.

2016. aastal registreeriti kuni 25-aastaste noorte poolt 15 496 liiklusseaduse rikkumist³⁵, mis moodustab kõigist rikkumistest 17%. Vastavaid rikkumisi panid toime 10 559 isikut, mis tähendab, et kokkupuudete arv politseiga oli väiksem kui rikkumiste arv ja paljudel juhtudel registreeriti korraga mitu rikkumist. Kõige rohkem, 19 rikkumist, registreeriti ühel 24-aastaselt noormehel, sealjuures peatati ta kinni 8 korral. Ligi 3 000 noorel oli aasta jooksul vähemalt kaks rikkumist. Sarnaselt üldisele trendile registreeriti noorte poolt kõige sagedamini kiiruse rikkumisi (6 883), millele järgnes juhtimisõiguseta juhtimine (2 079) ja mootorsõidukijuhi poolt liiklusnõuete muu rikkumine (1 997).

³⁴ Liiklusriskeeriv käitumine (foorituled, manöövrid, juhtimist segavad toimingud, märganded, pidevjoon jms)

³⁵ Kergliikleja rikkumised (LS § 259) on välja arvatud.

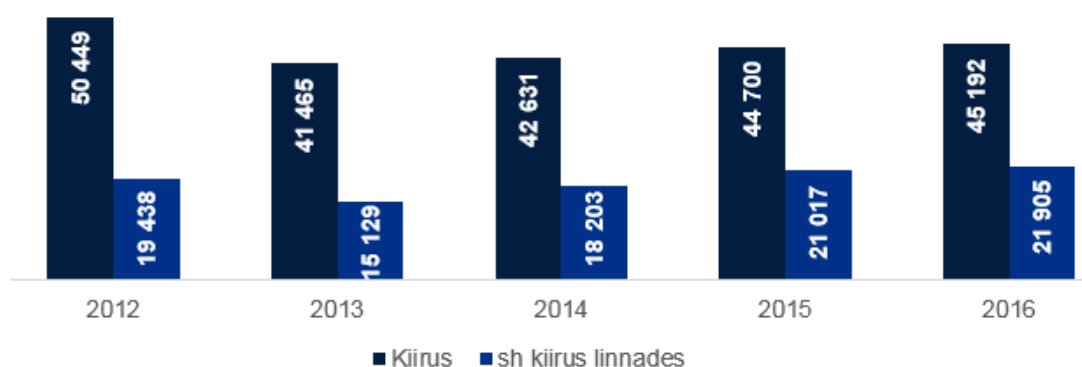


Joonis 56 – Mootorsõidukiijuhi enam levinud liiklusrikkumised 2012-2016

Kiirus

Kiirus on peamine liiklusõnnetuse toimumisega seotud faktor. Kiiruse kasvades suureneb oluliselt liiklusõnnetustes tekkivate vigastuste risk. Suurematel kiirustel on keerulisem ohuolukorrale reageerida ja kokkupõrke tagajärjed muutuvad raskemaks. Juhid ei taju kiiruseületamisest tulenevaid ohtusid ning ei arvesta sõiduki peatumiseks kuluva teekonnaga.

Lubatud sõidukiiruse ületamisi avastati 2016. aastal 45 192³⁶, mis on võrreldes eelmise aastaga samal tasemel, sealjuures kiiruse ületamised linnades on suurenenud 4%.

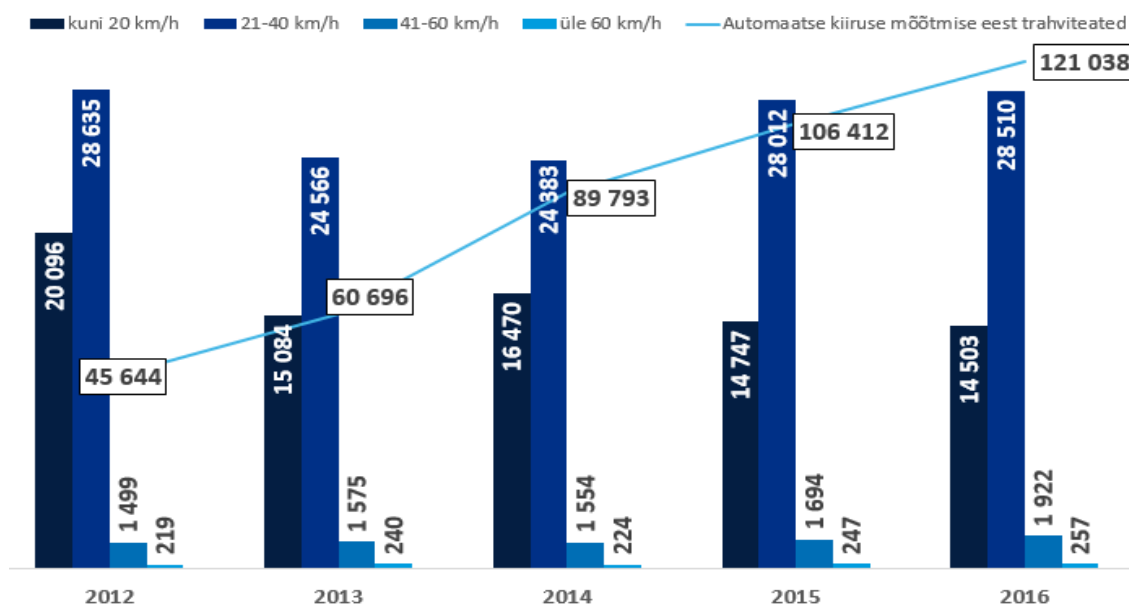


Joonis 57 – Kiiruse rikkumised kokku ja kiiruse rikkumised linnades 2012-2016

Joonis 58 annab ülevaate kiiruse rikkumistest kiiruse ületamise suuruse järgi. Kõige rohkem on suurenenud sõidukiiruse ületamised 41-60 km/h, sealjuures on need suurenenud 13% võrreldes 2015. aastaga. Maakonna lõikes

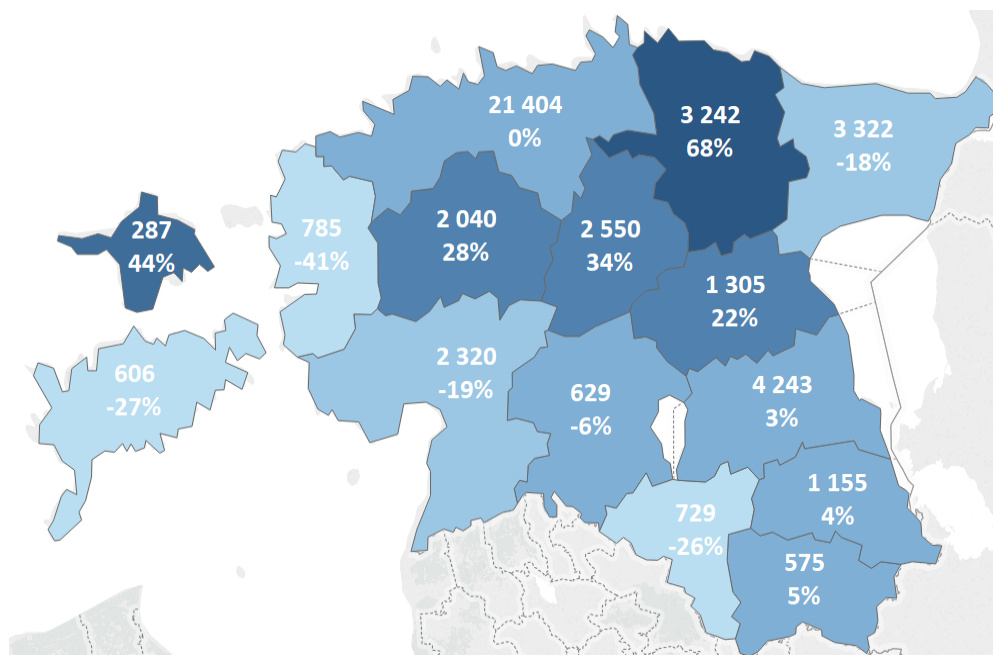
³⁶ Kiirmenetlust kohaldati 41 937 ja üldmenetlust 3255

suurenesid kiiruse rikkumised kõige rohkem Lääne-Viru maakonnas ja vähenesid kõige rohkem Lääne maakonnas, sealjuures Harju maakonnas muutust ei olnud.



Joonis 58 – Kiiruse rikkumised 2012-2016

Kiiruskaamerate poolt fikseeritud kiiruse ületamiste arv on oluliselt suurenenud (14%). Määratud trahvide kogusumma on 2,2 miljonit eurot, millest 97% on tasutud. Trahviteadete arvu kasv on tingitud uuestest kaameratest, mis asuvad valdavalt 50 ja 70 km/h kiiruspiiranguga alas. 2016. aastal lisandus 5 mõõtekabiini ja 4 mõõtesüsteemi. Teiste riikide kogemused näitavad, et kiiruskaamerad aitavad vähendada kannatanutega liiklusõnnetuste arvu hinnanguliselt 20%.



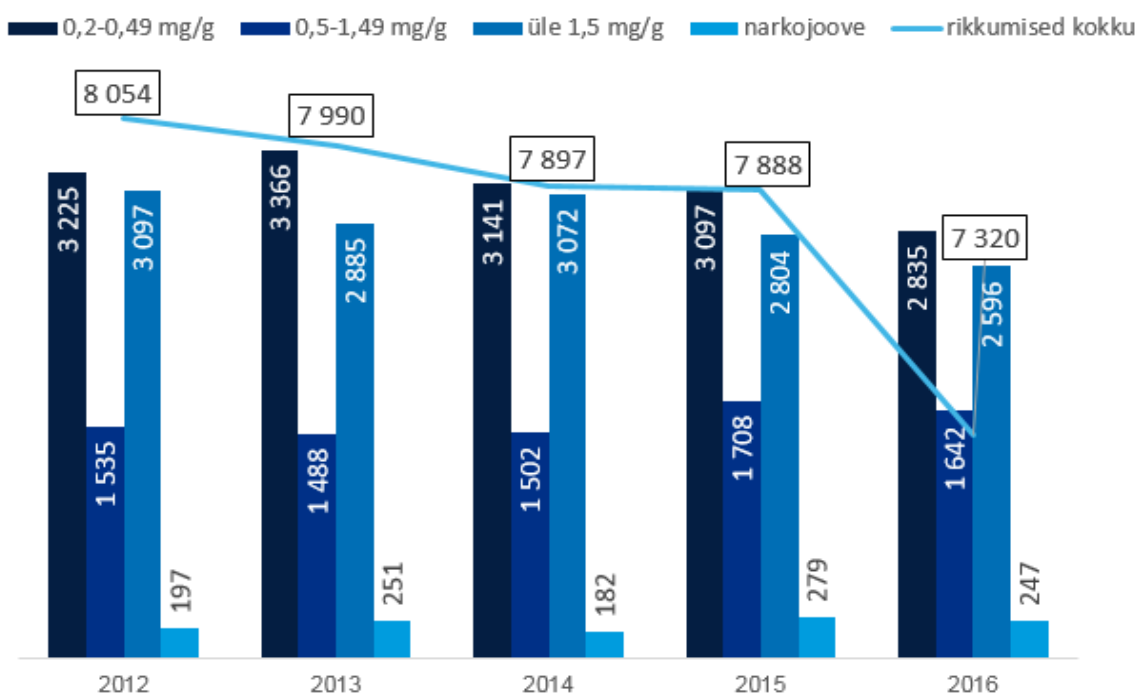
Joonis 59 – Kiiruse rikkumised 2016 ja nende muutus 2016/2015

Neljas suurimas linnas avastati kiiruse ületamisi enim Tallinnas (15 562), Tartus (2 231), Pärnus (1 046) ja Narvas (336), sealjuures Tallinnas ja Tartus avastati rikkumisi rohkem võrreldes 2015. aastaga, teistes vähem.

2016. aastal kohaldati kiiruseületamise eest väärteokaristusena rahatrahvi 43 926 korral, eriõiguse äravõtmisi 974 korral. Keskmine rahatrahv sõidukiiruse³⁷ ületamisel kuni 20 km/h oli 66€ (maksimaalne trahvisumma 120€), kiiruse ületamisel 21 – 40 km/h 140€ (maksimaalne trahvisumma 400€), ületamisel 41 – 60 km/h 425€ (maksimaalne trahvisumma 800€) ja üle 60 km/h oli keskmine rahatrahv 797€ (maksimaalne trahvisumma 1 200€). Kõige sagedamini määrati eriõiguse äravõtmist kolmeks kuuks ja aresti 10-ööpäevaks.

Joobes juhtimine

Politseil oli 2016. aastal eesmärgiks teostada minimaalselt 700 000 alkoholi joobe kontrolli. Reaalseks kontrollide arvuks kujunes 862 915, mida on 19% plaanitust enam, kuid samas suurusjärgus võrreldes 2015. aastaga. Kontrollide käigus avastati 7 320 alkoholi piirmäära ületanud ja joobes mootorsõidukijuhti. „Kõik puhuvad“ politseioperatsioonide käigus 294 044 kontrollitust oli alkoholi tarvitanud 1 293 mootorsõidukijuhti (0,44%)

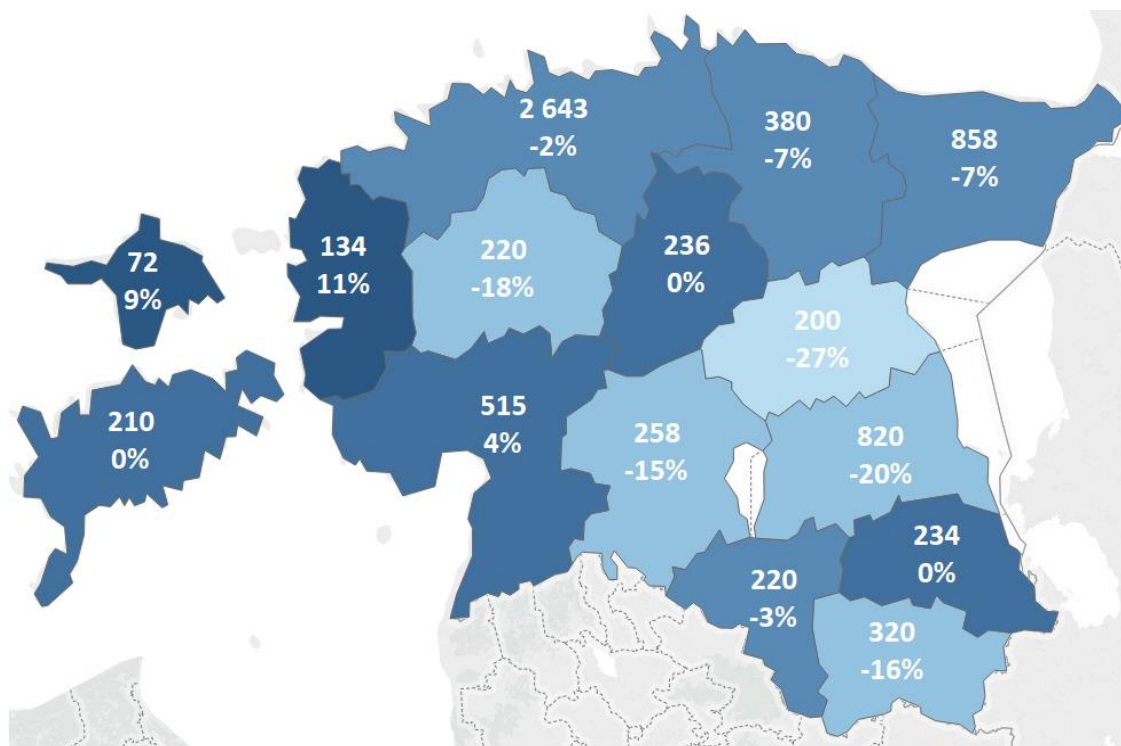


Joonis 60 – Alkoholi piirmäära ületamine ja joobes juhtimine 2012 – 2016

Võrreldes 2015. aastaga on alkoholi piirmäära ületamised ja joobes juhtimised vähenenud mõnevõrra. Kahjuks on suurenenud joobes juhtide süül viga saanud isikute arv, mis näitab probleemi tõsidust ning olulisust teostada järelvalvet õigel ajal õiges kohas. Maakondade lõikes on Lääne maakonnas kõige rohkem suurenenud tabatud alkoholi joobes mootorsõiduki juhtimise rikkumised. Kõige rohkem on vähenenud Jõgeva maakonnas. Saare, Järva ja Põlva maakonnas muutusi võrreldes 2015. aastaga ei olnud. Neljas suurimas linnas avastati vastavaid rikkumisi enim

³⁷ Keskliste rahatrahvide summa põhineb ühe kvalifikatsiooni järgi määratud karistuse kohta. Kombineeritud karistused on sellest välja arvatud.

Tallinnas (1 848), Tartus (38), Pärnus (238) ja Narvas (257), sealjuures Tallinnas ja Narvas suurenesid rikkumised mõnevõrra. Tartu maakonnas on vastavad rikkumised vähenenud viiendiku võrra.



Joonis 61 - Alkoholi piirmäära ületamise ja joobes juhtimise rikkumised 2016. aastal ning nende muutus

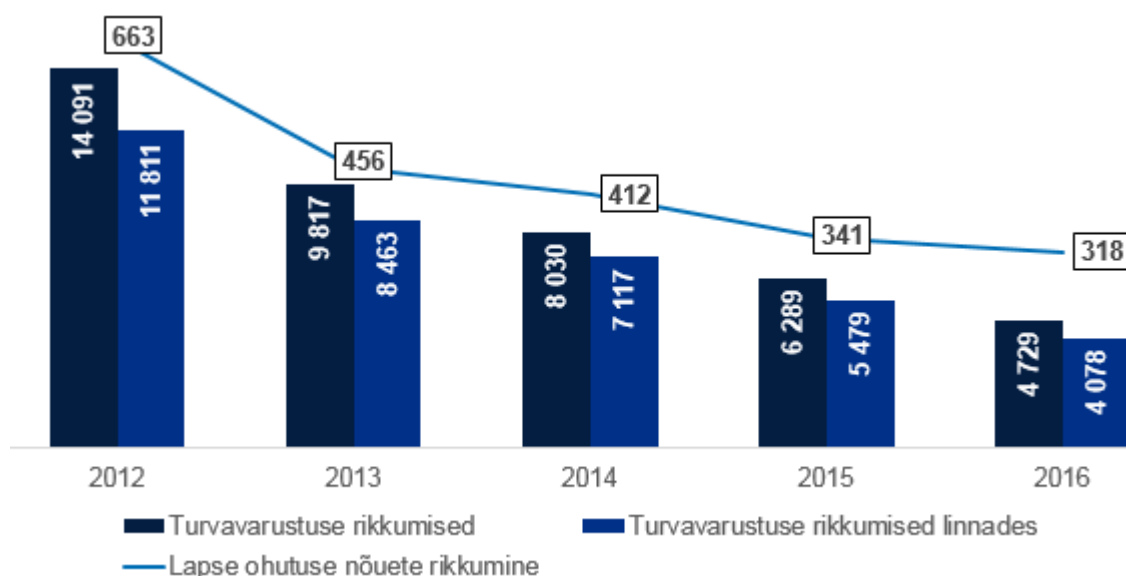
Alkoholi piirmäära ületamise eest võeti juhtimisõigus ära 1 135 korral. Kõige sagedamini kasutati juhtimisõiguse äravõtmist kolmeks-ja kuueks kuuks. Areste määrati 255 korral. 20-päevast aresti määrati kõige sagedamini (44 korda), millele järgnes 15-päevane (38 korda) ja 10-päevane (28 korda). Keskmine rahatrahv alkoholisisaldusel veres 0,20 – 0,49 mg/g³⁸ oli 261€ (maksimaalne trahvisumma LS järgi 400€), alkoholisisaldusel veres 0,5 – 1,49 mg/g³⁹ oli 732€ (maksimaalne trahvisumma LS järgi 1 200€).

Turvavarustus

Turvavarustuse rikkumised on vähenenud ligi veerandi võrra, sealjuures lapse ohutuse nõuete rikkumised 7% võrra. Jätkuvalt ei saa rikkumiste põhjal öelda, et olukord oleks paranenud. Maakonna lõikes on vähenenud rikkumised kõige rohkem Valga maakonnas ja kõige rohkem suurenenud Rapla maakonnas võrreldes 2015. aastaga. Neljas suurimas linnas avastati vastavaid rikkumisi enim Tallinnas (1 444), Tartus (599), Pärnus (174) ja Narvas (171), sealjuures Narvas vähenesid rikkumised kõige rohkem. Hukunutest ei kasutanud turvavööd 19 isikut, keda on 5 võrra rohkem kui 2015. aastal. Keskmine rahatrahv turvavarustuse kinnitamata jätmise eest oli 75€ ja lapse ohutuse nõuete rikkumise eest 125€.

³⁸ Liiklusseaduse § 224 lg 1

³⁹ Liiklusseaduse § 224 lg 2



Joonis 62 – Turvavarustuse rikkumised ja lapse ohutuse nõuete rikkumised 2012 – 2016

3.5 Mootorsõidukijuhtide ohutusele suunatud ennetustegevused

Perioodil 28.03 – 24.04 toimus „Kui juhid, siis juhi“ jätkukampaania. Kampaania eesmärgiks oli liiklejatele meelde tuletada, kui ohtlikud on kõrvalised tegevused – eelkõige mobiiltelefoniga tegelemine - autoroolis. Kampaania raames viidi 5. aprillil esmakordselt Eestis läbi „Mobiilivaba päev“. Kõiki liiklejaid kutsuti üles vähemalt sel päeval juhtimise ajal mobiiltelefoni kasutamisest loobuma. Mobiilivaba päeva aktsioon kuulutati välja Tallinna, Tartu, Narva, Rakvere ja Pärnu linnavalitsustes, kus linnapead võtsid linnaelanike ees vastutuse ning lubasid olla kõigile eeskujuks autoroolis telefoniga mitte rääkides. PPA teostas mainitud linnades järelevalvet ning MA viis läbi mitmesuguseid teavitustegevusi. Kampaania raames avas Maanteeamet Facebookis ürituse „Mobiilivaba päev“, kus lubadusega vähemalt ühel päeval liikluses mobiiltelefoniga mitte rääkida liitus üle 2 100 inimese.

„Ole inimene! Jälgi piirkiirust“ jätkukampaania viidi läbi perioodil 25.04 – 23.05. Kampaania põhisõnum „Ole inimene!“ kutsus juhte mitte alluma loomlikele instinktidele, säilitama liikluses inimlikkust ning mõistma, et kiirusepiirangutel on põhjus.

Vahemikus 13.06 – 10.07 toimunud sotsiaalkampaania „Ka vähe on liiga palju“ eesmärgiks oli liiklejatele teadvustada, kuivõrd palju mõjutab ka väike kogus alkoholi roolikeeraja sõiduvõtteid ning et tegeliku kainenemiseni kulub arvatust hoopis rohkem aega. „Ka vähe on palju“ sotsiaalmeediatgevused keskendusid alkoholiga seotud müütide murdmisele. 215 inimese pakutud soovitusel, nagu oleks alkoholi lagundamisprotsessi võimalik forsseerida magades, saunas või külma duši all käies, energijooki ja kohvi juues või sportides, said Maanteeameti ekspertide poolt ümber lükatud.

PPA suunas 2016. aasta alkoholi mõju all tabatud mootorsõidukijuhid rehabilitatsiooni programmi KOJU 269 korral. Järelkoolituses osalemisega pidid sõidukijuhid ise vabatahtlikult nõus olema ja sellega nõustumisel vähendas politseinik talle määratavat karistuse määra.

Sotsiaalkampaania „Vali õige kõrgus!” perioodil 22.08 – 18.09, keskendus sõidukites nii esi- kui tagaistmel peatoe õigele kõrgusele reguleerimisele. Eestis esmakordselt läbi viidud teavituse ülesandeks oli sõidukijuhtide ja kaassõitjate informeerimine peatoe õige kõrguse vajalikkusest ja vale kõrgusega kaasnevatest ohtudest. Autoõnnetuse korral on peatoe ebaõige seadistuse tõttu väga suur risk saada surmavaid vigastusi või seljaaju trauma. Kampaania raames avati spetsiaalne rakendus, et elanikkond saaks professionaalse hinnangu oma auto esi- ja tagaistmete peatugede seadistuse osas. Autoistmel tehtud fotole andsid Maanteeameti eksperdid personaalse tagasiside ning vale seadistuse korral täpse juhise ja soovitusel. Lisaks toimus koostöö autoesindustega, et ka nende abil kinnistada inimestes arusaama, et peatugi on sama oluline ohutusseade kui turvavöö ja õhkpadid.

2016. aastal tellis MA neli minutiklippi liiklusohutuse võtmeteemadel: kõrvalised tegevused autoroolis, turvavarustus, väsimus, piirkiiruse ületamine. Elukoige on klipid suunatud vanuserühmale 16..45 eluaastat, eesmärgiga kujundada nende ohutuid liiklusharjumusi, hoiakuid ja käitumisnorme ning avades probleemteemade tagamaid. Ennetusklippe näidati ajavahemikus 15.09 – 18.12. kõigis suuremates kinodes. Samal ajaperioodil viidi läbi kampaania ka Facebookis ning Youtube´s, mille käigus kogusid klipid kokku ligi 900 000 vaatamist.

Suuremat tähelepanu pööras MA 2016. aastal bussides turvavöö kinnitamise teemale kuna uuringute andmetel kinnitas bussides turvavöö vaid 1/3 reisijatest. Veebruaris saadeti bussiettevõtetele välja turvavöö vajalikkuse teemaline infokiri ja koostöökutse sellele teemale rohkem tähelepanu pöörama. Oktoobris osales MA bussivedajate seminaril vastavateemalise ettekande ja üleskutsega kõikidele bussijuhtidele, et nad tuleksid reisijatele meelde kui oluline on kinnitada turvavöö ka bussisõidul. Koostöös LuxEkspress toimus novembris Tallinna bussijaamas turvavööteemaline aktsioon.

Jätkus juba aastaid kestnud koostöö sünnitusmajadega laste turvavarustuse alase teavitustöö teemal. Üle-eesti jagas MA sünnitusmajades vastsündinud laste emadele välja 5 000 laste turvavarustuse teemalist inforaamatut.

12. juunil toimus mootorrattaühingu WIMA Estonia eestvedamisel ja MA toetusel „Naiste Päev 3 – Tehnikapäev naistele”. Koolituspäeva teoreetilises osas räägiti mootorratta korrashoiust alates rehvide mustri ja pidurite kulumisest kuni rehvirõhu ja õlide-vedelike kontrolli ning ketiõlituseni. Samuti oli koolituspäeva eesmärk panna naismootorratturid huvituma ise kergemate tehnohooldetööde ette võtmisest ja anda neile julgust kontrollida tehtud tööde kvaliteeti. 15. augustil ja 5. septembril toimusid Tartus MA ja Motohunt autokooli koostöös harjutuspäevad mootorratturitele, kus kõik huvilised said panna proovile oma sõiduuskused.

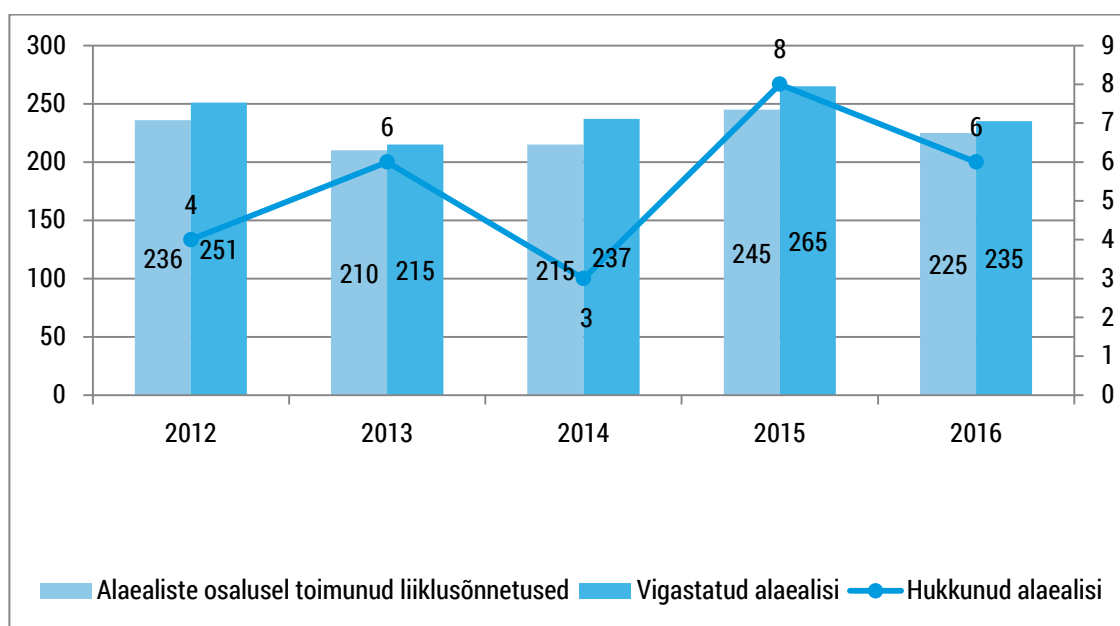
Selleks, et noored mõistaksid ja oskaksid õigeaegselt vältida esineda võivaid liiklusriske ning lähtuvalt enimlevinud noorte probleemidest liikluses, tellis MA koostöös PPA-ga kutsekoolide ja gümnaasiumiastme noortele koolitusi „Selge pilt...?”. Koolitusel kasutatakse teoreetilisi ja praktilisi käsitlusi, mis lähtuvad liikluse üldriskidest, alkoholi mõjust inimesele sh liikluskäitumisele, liiklusõnnetusest (õnnetuse tekkepõhjused ja tagajärjed) ning võimalikest raskustest õnnetusejärgsel perioodil. Kokku toimus 2016 aastal 99 koolitus, kus osales 2 035 eesti ja vene keelset noort.

MA poolt tellitud liiklusohutusalaste õppesendidega oldi väljas kokku 67 avalikul üritusel, kus osales umbes 12 700 inimest.

4 Lapsed (kuni 17-aastased)

4.1 Laste osalusel toimunud liiklusõnnetused

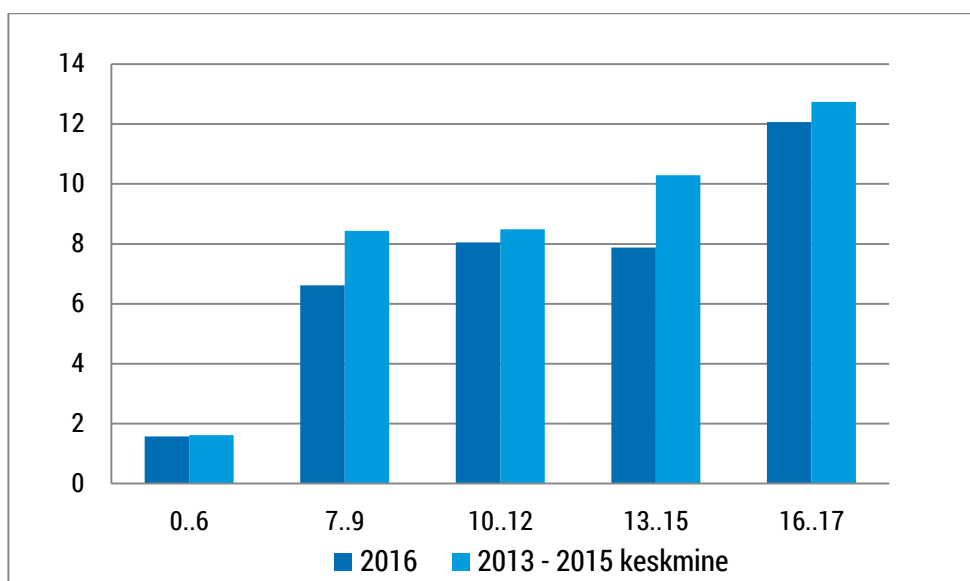
Kui 18..25-aastaste arv ja osatähtsus Eesti rahvastikust on 3 aasta jooksul võrreldes aastaga 2013 vähenenud 15%, siis kuni 17-aastaste alaealiste arv on veidi kasvanud. Seejuures esimeses kooliastmes, vanuses 7..9, on täna lapsi koguni 12% enam kui aastal 2013. Vaid 16..17-aastaste noorte ja kuni 6-aastaste laste arv on kolme aastaga vähenenud.



Joonis 63 – Alaealistega toimunud liiklusõnnetused, neis hukkunud ja vigastatud alaealiste arv⁴⁰

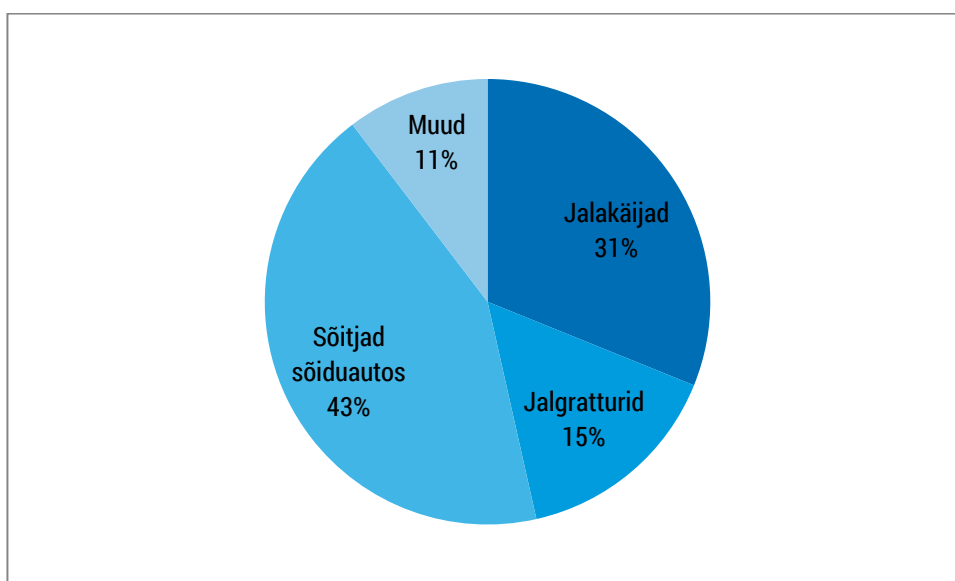
Laste ja noorte tõenäosust sattuda inimkannatanuga liiklusõnnetusse näitab Joonis 64. Jättes kõrvale kaasreisijad, kes õnnetuse toimumist kuidagi mõjutada ei saa, ja võttes aluseks vaid jalakäijad ja sõidukijuhid, on ilmne, et vanuse kasvades suureneb ka liikluses kannatada saamise risk. Siiski on positiivne, et võrreldes aastate 2013 – 2015 keskmiste näitajatega on 2016. aastal õnnetusse sattunud rahvaarvu kohta vähenenud peaaegu kõigis vanusegruppides (vt Tabel 4.2).

⁴⁰ Ei ole arvestatud neid liiklusõnnetusi, milles alaealine osales sõitjana ja ise viga ei saanud.



Joonis 64 – Õnnetusse sattunud alaealised jalakäijad ja sõidukijuhid 10 000 elaniku kohta

Alaealised saavad õnnetustes kannatada valdavalt kas jalakäijana, jalgratturina või kaasreisijana sõiduautos. Vaid iga kümnes kannatanu juhtis ise mõnda muud mootoriga sõidukit või oli seal kaasreisija (vt Tabel 4.3). Ligikaudu sarnane on olnud olukord ka varasematel aastatel.



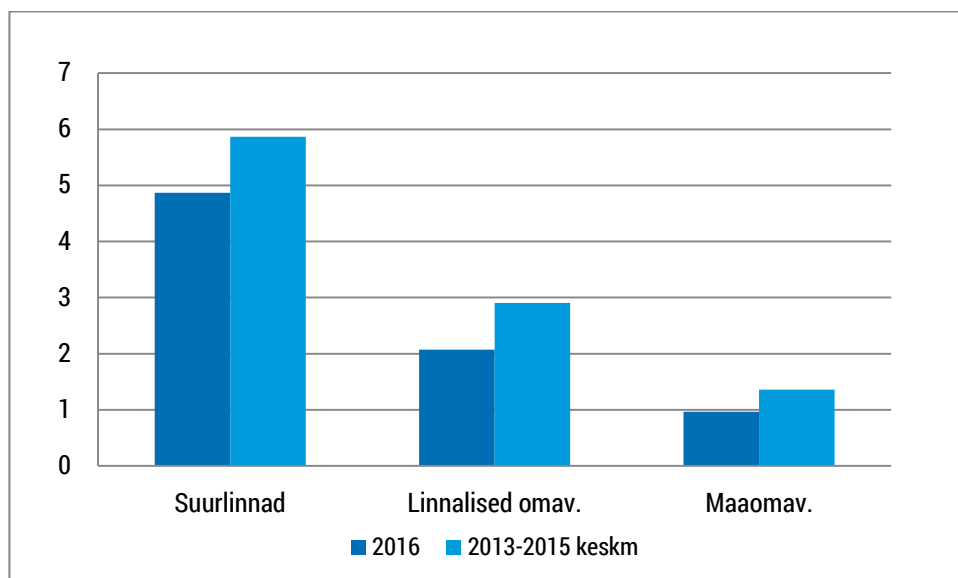
Joonis 65 – 2016. aastal kannatada saanud alaealised

Jalakäijana sattusid liiklusõnnetustesse 10 000 elaniku kohta kõige sagedamini 7..9-aastased suurtel linnades⁴¹ (Tallinn, Tartu, Pärnu, Narva) elavad ja liiklevad lapsed (vt Tabel 4.3). Võrreldes väikelinnades⁴² ja maapiirkonnas⁴³

⁴¹ Tallinnas, Tartus, Narvas, Pärnus.

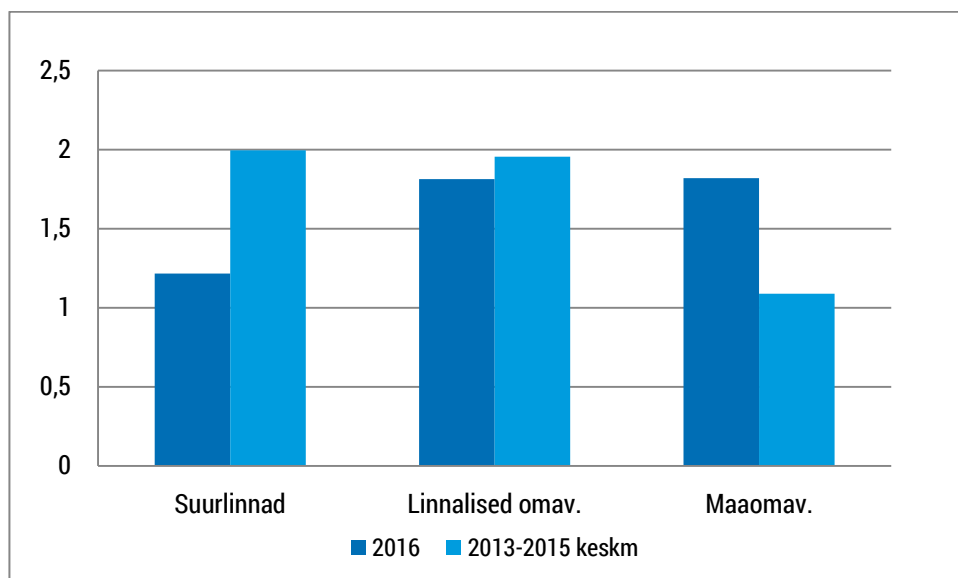
⁴² Kõik teised linnalised omavalitsused, mida on kokku 26

elavate alaealistega, on risk rahva arvu kohta õnnetusse sattuda suurtes linnades suurem ka kõigis teistes vanusegruppides (vt Tabelid 4.4 – 4.5). Laste ja noorte jalakäijate osalusel õnnetused pimedal ajal ja neis õnnetustes helkuri kandmise näitajad on toodud peatükis 1 Jalakäijad.



Joonis 66 – Hukunud ja vigastatud alaealised jalakäijad 10 000 elaniku kohta piirkonnas

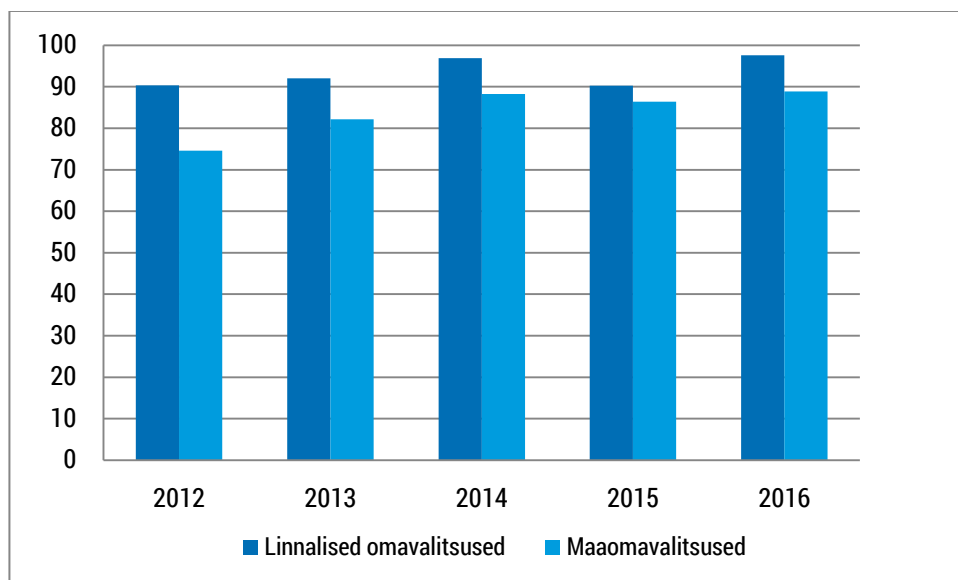
Kui jalakäijate puhul olid selges ülekaalus suuremates linnades toimunud õnnetused, siis jalgratturite puhul ei mängi ümbritsev keskkond sedavõrd suurt rolli. Tõenäosus õnnetusse sattuda on ühesugune nii suures linnas kui maapiirkonnas (vt Tabelid 4.6 – 4.8). Jalgrattakiivri kasutamise näitajad on toodud peatükis 2 Jalgratturid.



Joonis 67 – Hukunud ja vigastatud alaealised jalgratturid 10 000 elaniku kohta piirkonnas

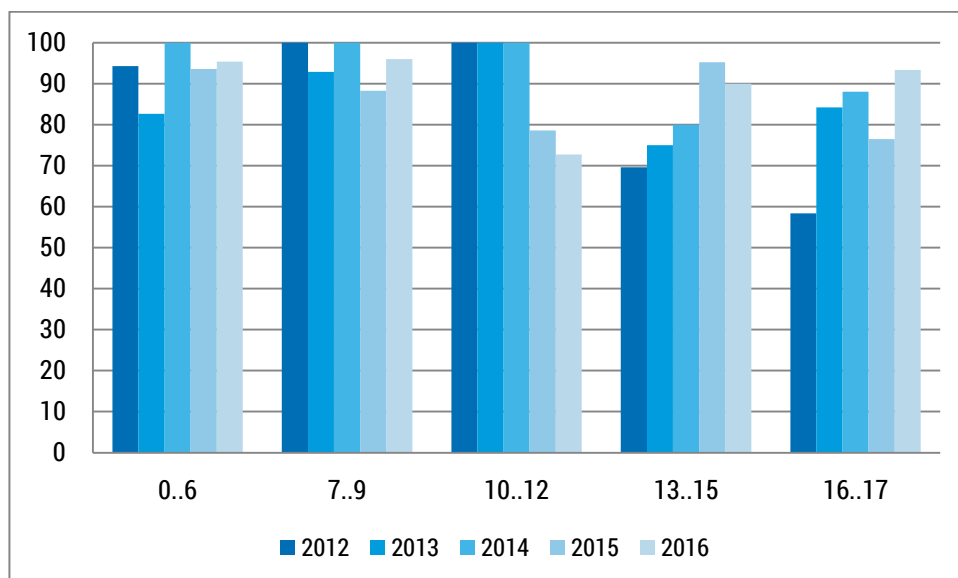
⁴³ Vallad ja vallasisesed linnad

Kõige rohkem saab alaealisi kannatada sõiduautos kaasreisijana sõites (vt Tabelid 4.9 – 4.11). Ligikaudu 60% sellistest õnnetustest toimuvad asulavälistel teedel. Jätkuvalt on linnaliikluses õnnetusse sattunud turvavöö sagedamini kinni kui asulavälistel teedel (vt Tabel 4.12). Seejuures, mida vanem on laps, seda sagedamini kipub ta turvavööd lahti jätma.



Joonis 68 – Hukunud või vigastatud alaealiste sõiduautosõitjate turvavöö kasutustase, %

Pikema perioodi jooksul on kasvanud 13..17-aastaste noorte kannatadasaanute osatähtsus, kes olid turvavöö kinnitanud.

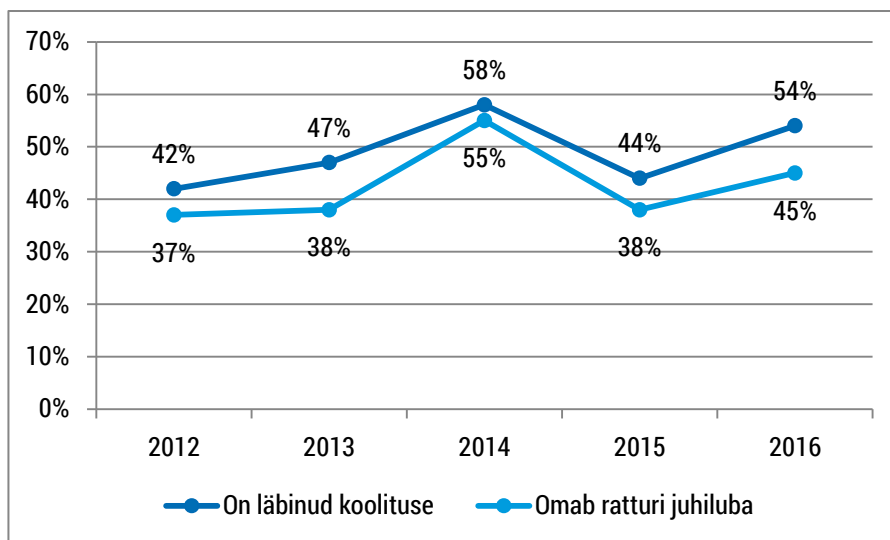


Joonis 69 – Turvavöö kasutustase (%) sõiduautos kannatanute hulgas vanusegruppides

Maakondade lõikes hukkunud ja vigastatud alaealiste jalakäijate ja jalgratturite arvud on toodud tabelites (vt Tabelid 4.13 – 4.14).

4.2 Laste ohutusele suunatud ennetustegevused

2016. aastal läbi viidud laste (vastanute vanus 6 – 14 aastat) küsitlusuuringu tulemuste põhjal võib väita, et ohutut käitumist liikluses õpetatakse keskmiselt 84% lasteaialastele ning 96% kooliõpilastele. 10..14-aastaste jalgrattaga sõitvatest lastest on jalgratturi ettevalmistuse saanud 54%.



Joonis 70 – Jalgratturikoolituse läbinud ja ratturi juhiluba omavad lapsed vanuses 10..14 aastat, %

2016. aastal viis PPA läbi 1 266 liiklusteemalist loengut ja koolitust, millega jõuti ligi 30 000 lapseni. Lasteaedades räägiti helkuri kandmise vajalikkusest ning tutvustati jalgrattaga sõitmise reegleid kokku umbes 10 000 lapsele. Üle 15 000 esimeste klasside õpilast said politseinike abil MA liiklusaabitsate omanikeks. Aabitsate jagamisega kaasnes koolides ka politseinikepoolne liiklusohutuse tund. Kooliõpilastele toimunud koolituste teemadeks olid nii helkuri kandmise vajalikkus, jalgrataste tehnilise korrasoleku olulisus kui ka mopeedi ja mootorrattaga seotud nõuded ning riskikäitumise ja seadusandlusteemad vanemas kooliastmes.

MA viis PPA, KOV-ide ning koolide koostöös 5. – 6. klasside õpilastele läbi projekti „Peatu! Kuula! Vaata!“, mille käigus markeeriti sõnum ligi 100-sse kohta Tallinnas, Tartus, Narvas ning Pärnus. Sõnumi mahamärgimisele eelnes liiklusalane vestlus klassis ning ohtlike kohtade kaardistamine. Projekti eesmärgiks oli juhtida liiklejate tähelepanu sõidutee ületamise ohutusele reguleerimata ülekäiguradadel. Kokku võttis projektist osa 37 kooli ning ligi 2 000 õpilast.

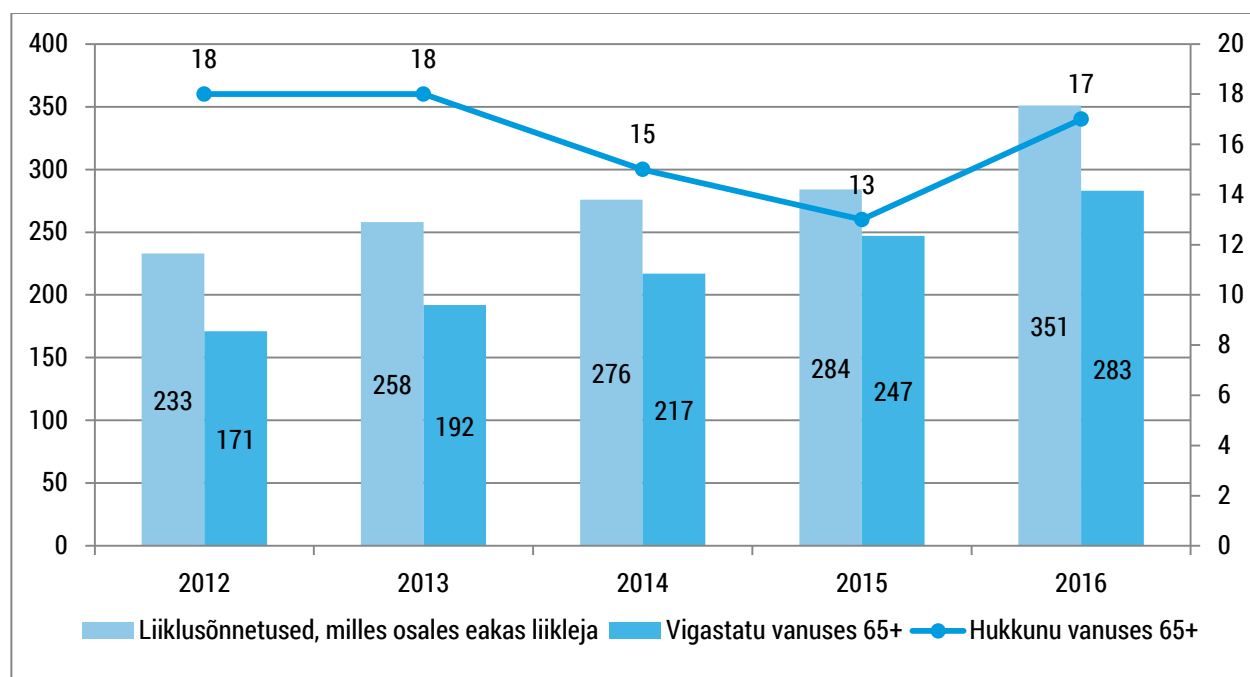
MA osales taas ka kõigis "Kaitse end ja aita teist" projekti laagrites, mis on suunatud 6. klassi õpilastele. Laagrites olid jalgratta vigursõidu, liiklusohutuse simulaatorite ja ohutu autosõidu tegevuspunktid. Lisaks toimus koostöös Volvoga üheksas laagris Volvo demoesitus veoauto pimenurkade kohta. Kokku 14 laagris osales üle 2 000 õpilase ning umbes 250 õpetajat.

2016. aastal jätkas MA üldhariduskoolide 9. klassidele suunatud noorte liikluses riskikäitumise ennetamise koolituse „Georg ja Kaspar“ tellimist, mille 110 koolitusel osales kokku 6 100 eesti- ja venekeelset noort. Alaealistele jalakäijatele ja jalgratturitele suunatud ennetustegevustest loe lk 31 ja 31.

5 Liiklejad vanuses 65+

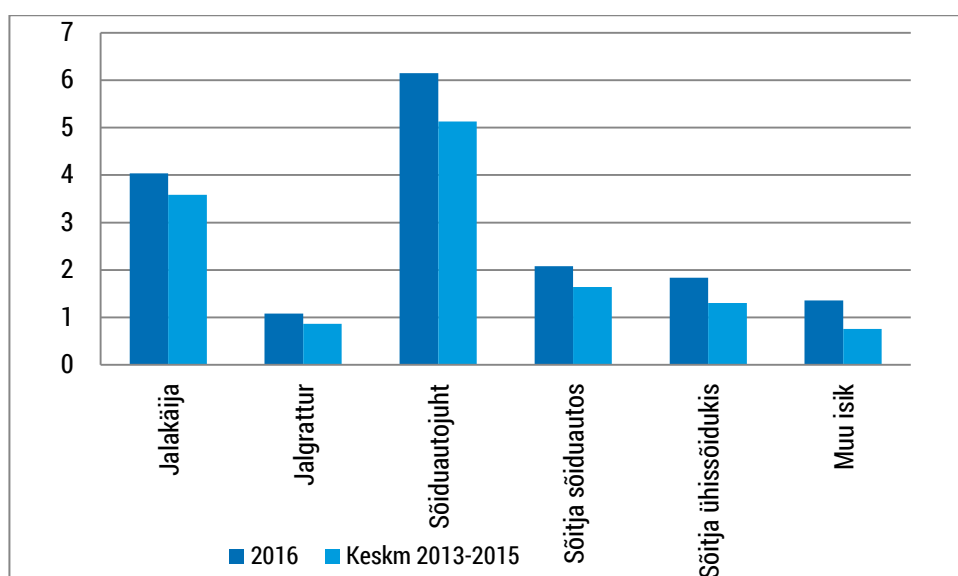
5.1 Eakate liiklejate osalusel toimunud liiklusõnnetused

Kui noori jääb Eestis aastatega üha vähemaks, siis eakate arvukus kasvab, ühes sellega ka nende osatähtsus kogu rahvastikust. Aastas lisandub meile ca 4000 pensioniikka jõudnud inimest, kes üha aktiivsemalt ühiskonnaelust osa võtavad ja seetõttu ka igapäevaliikluses osalevad.



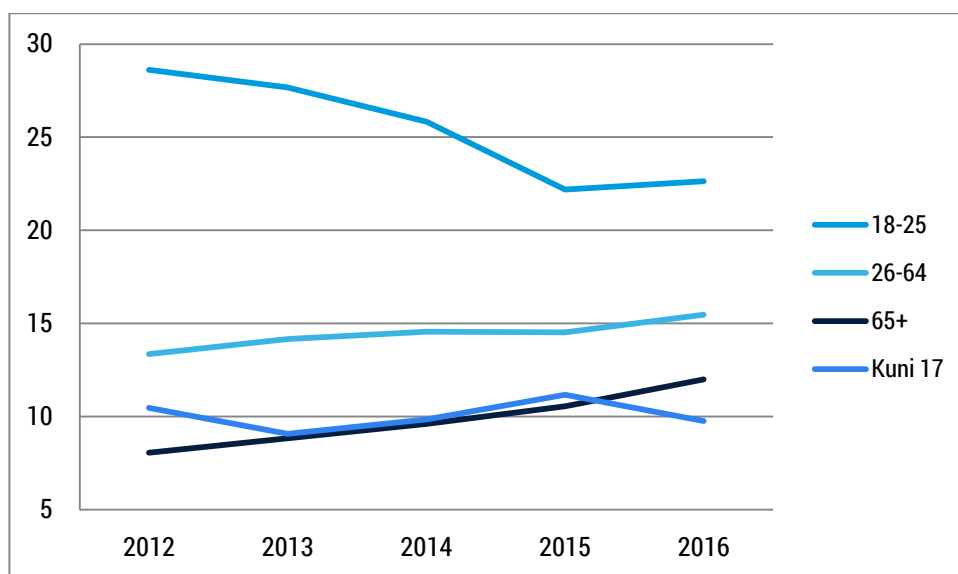
Joonis 71 – Eakatega toimunud liiklusõnnetused, hukkunud ja vigastatud liiklejad vanuses 65+

Kõige sagedamini satuvad 65-aastased ja vanemad inimkannatanuga õnnetusse sõiduautojuhina või jalakäijana (vt Tabel 5.2). Eriti kiire on eakate sõiduautojuhtide arvu kasv. Peaaegu igal viiendal vähemalt 65-aastaselt Eestis elaval inimesel on kehtiv B-kategooria juhtimisõigus ja see näitaja üha kasvab. Kuigi eakate sõiduautojuhtide osalus õnnetustes on täna veel suhteliselt väike, on kasvutempo nende puhul kiireim. (vt Joonis 46).



Joonis 72 – Õnnetuses osalenud eakad 10 000 elaniku kohta

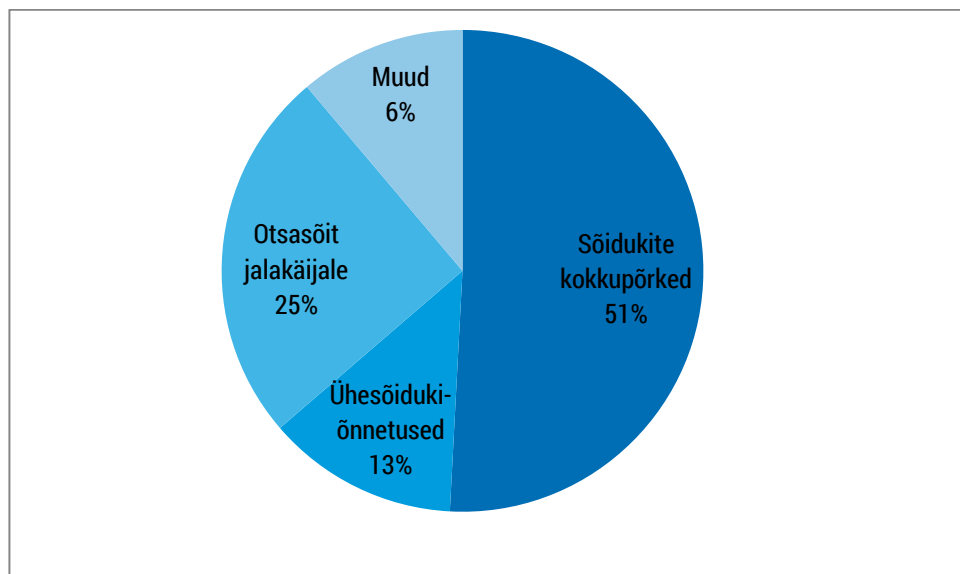
Ka liiklusõnnetustes kannatanute hulgas suureneb eakate osatähtsus. Kui veel 2012. aastal sai erinevates õnnetustes surma või vigastada 8 eakat 10 000 elaniku kohta, siis 2016. aastal juba 12. Nende risk (kannatanuid rahvaarvu kohta) õnnetuses vigastada saada on kõrgem kui alaealistel.



Joonis 73 – Kannatanuid 10 000 elaniku kohta

Jalakäijana või jalgratturina liigeldes on oht õnnetusse sattuda suurem linnaliikluses ja eriti suurtes linnades (vt Tabel 5.5). Asulavälistel teedel pimedal ajal ja raskete ilmaolude ajal toimub eakate jalakäijatega õnnetusi vähe, sest eakad planeerivad oma käimisi pigem valgele ajale. Eakad jalakäijad on aktiivsemad helkurikasutajad. Sarnaselt helkuri kasutamisele on keskmisest kõrgem ka pensioniealiste teadlikkus autosõidul turvavööd kasutada, seda nii ise autot juhtides kui sõitjana autos istudes.

Eakate juhtide põhiline probleem on õigeaegselt teisi liiklejaid märgata ja samas käituda nii, et teised neid märkaksid. Ühesõidukiõnnetusi juhtub eakatega oluliselt harvemini, kõige sagedasemad on erinevad kokkupõrked teiste sõidukitega (vt Tabel 5.10).



Joonis 74 - Liiklusõnnetused eakate sõiduautojuhtidega, 2016

Sarnaselt helkuri kasutamisele on keskmisest kõrgem ka pensioniealiste teadlikkus autosõidul turvavööd kasutada, seda nii ise autot juhtides kui sõitjana autos istudes. Suuremat tähelepanu aga vajab jalgrattakiivri kasutamine rattasõidul. 2016. aastal kandis kiivrit vaid iga seitsmes kannatada saanud eakas jalgrattur.

5.2 Eakate liiklejate poolt toimepandud liiklusrikkumised

2016. aastal registreeriti eakate liiklejate poolt 4 276 liiklusseaduse rikkumist, mis moodustab kõigist rikkumistest 4%⁴⁴. 4 276 rikkumist pandi toime 3 755 inimese poolt, mis tähendab, et valdavalt oli ühel isikul vaid üks rikkumine. Eakate liiklejate poolt registreeriti kõige rohkem kiiruse rikkumisi (1 450), millele järgnesid kergliikleja rikkumised (987), turvavarustuse nõuetekohaselt kinnitamata jätmine (356) ja foori keelava tule ajal ristmikule sõitmine (335).

5.3 Eakate liiklejate ohutusele suunatud ennetustegevused

MA korraldas 2016. aastal 38 eakate kergliiklejate liikluskoolitust ja liikluskohvikut ning esmakordselt viis koostöös Tallinna Sotsiaal- ja Tervishoiuameti ja PPA Põhja Prefektuuriga läbi eakatele liiklejatele suunatud väärivate vestlusringide projekti „Peatu ja vaata!“. Projekti raames koolitas MA välja 7 eakatest koolitajat, kes viisid eakaaslastele läbi 17 liiklusohutusalast loeng-vestlusringi Tallinna linnaosades ning Harjumaal. Vestlused toimusid eakate klubides, sotsiaalkeskustes ja raamatukogudes ning nende käigus vaadati arhiivfilme, anti lühiülevaade kehtivast liiklusseadusest, jagati praktilisi nõuandeid igapäevaseks liiklemiseks ning arutati, millised on eakate mured liikluses ning kuidas saab igaüks ise panustada liiklusohutusse. Osalejatel oli võimalus esitada ettepanekuid

⁴⁴2016. aastal registreeriti kokku 99 446 liiklusseaduse rikkumist.

liiklusohutuse ning -korralduse parendamiseks. Kokku osales kõikides MA poolt eakatele kergliiklejatele suunatud koolitustes ja vestlusringides üle 2 500 inimese. PPA viis eakatele kergliiklejatele läbi 31 koolitust ja üritust, millega jõuti ligi 950 eakani.

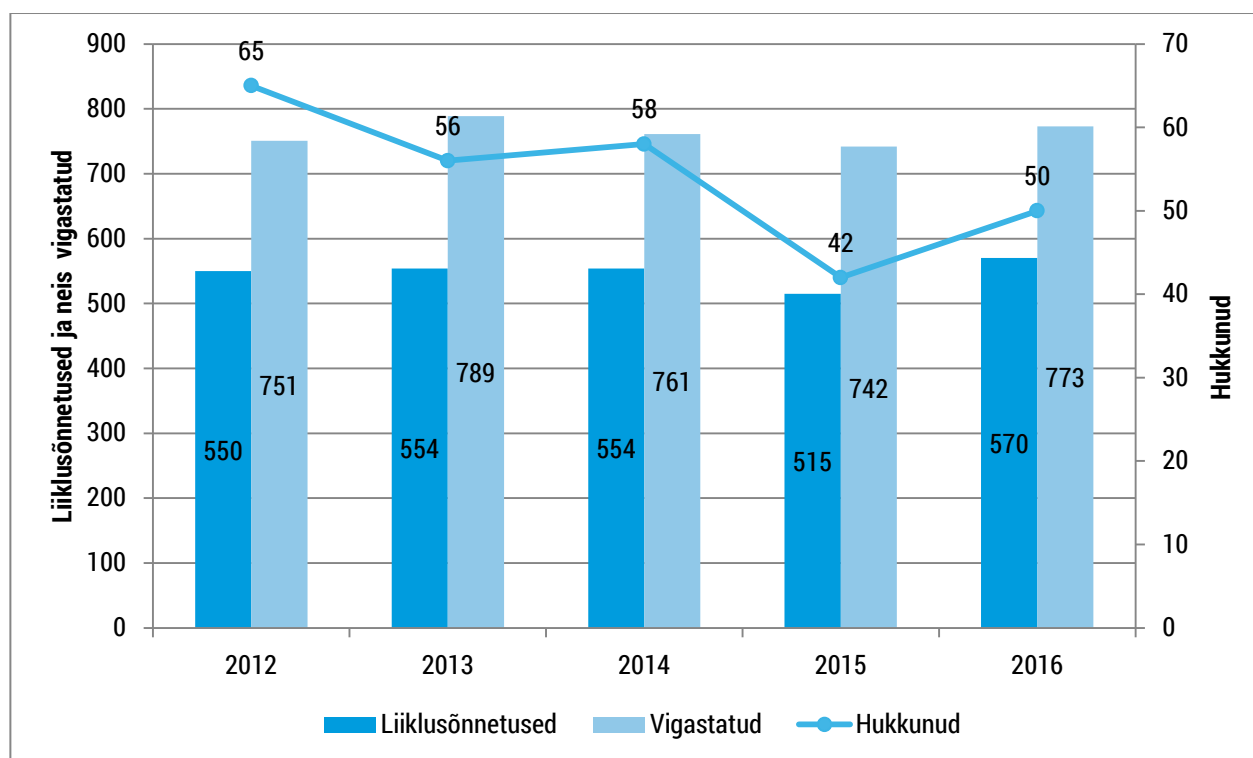
Eakatele mootorsõidukijuhtidele korraldas MA üle-eestiliselt 13 koolitust „Väärikas mootorsõidukijuht“. Koolitus koosnes teoreetilisest õppepäevast ja individuaalsetest õppesõitudest. Koolitajaks olid autokoolid ja nende koostööpartnerid perearstid, kes olid eelnevalt läbinud MA poolt korraldatud täiendkoolituse. Koolitused viidi läbi kaasates koostööpartnereid – PPA, LV, KOV-id ja maakondlikud tervisenõukogud. Kokku osales koolituste teooria osas 261 eakat ning 185 neist läbis ka koolituse praktilise poole. Koolituste toetuseks valmis temaatiline brošüür eakale mootorsõidukijuhile, milles selgitavad spetsialistid liiklusseaduse olulisemaid muudatusi nii sõidukijuhile kui ka kergliiklejatele. Perearst jagab soovitusi kuidas suurendada turvalist liiklemist ja millal oleks mõistlik autojuhtimine lõpetada. Eakate mootorsõidukijuhtide koolitaja tutvustab koolitusmudelit ning lisaks sisaldab materjal teste enda sõiduvõimekuse testimiseks.

2016. aastal osales MA liikluslaste töötubadega ja ennetustegevustega kümnel eakatele suunatud avalikul üritusel, millest võttis osa üle 1 500 eaka.

6 Riigiteed

6.1 Ülevaade riigiteedel toimunud liiklusõnnetustest

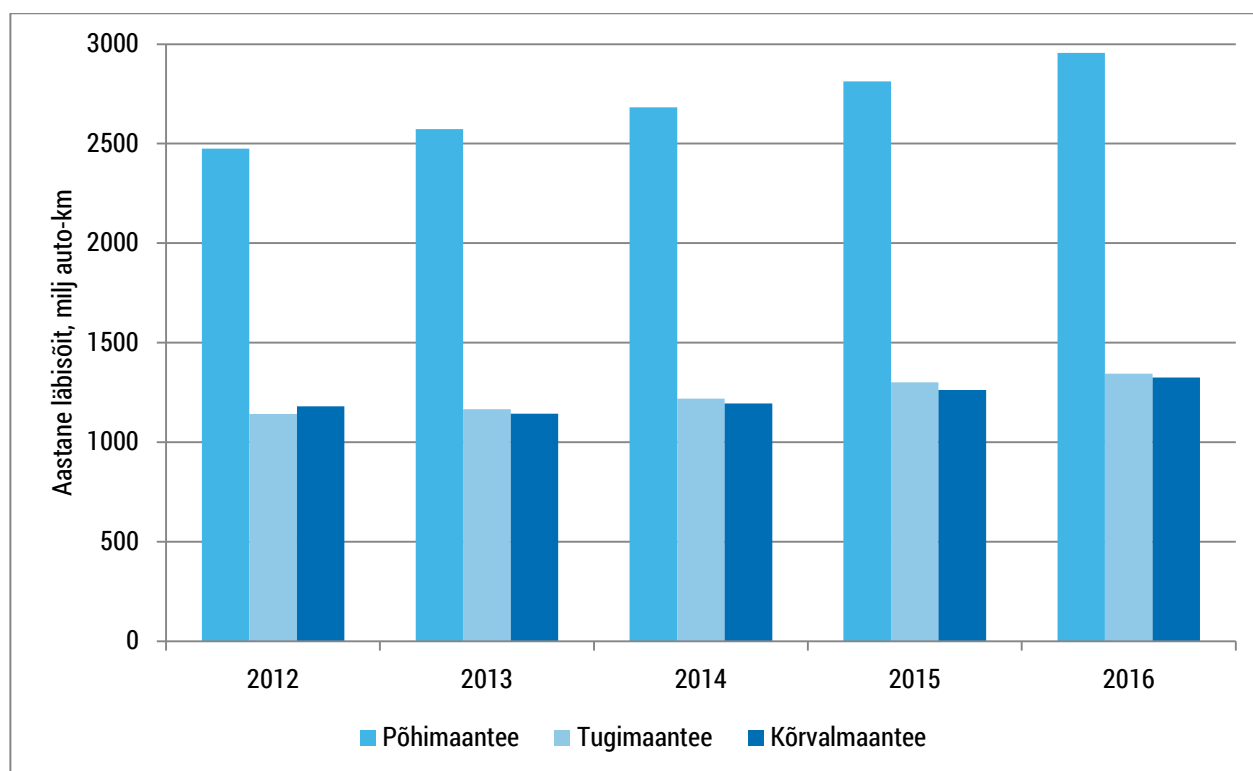
Riigiteedel toimus mullu kokku 570 (39% kõikidest) inimkannatanutega liiklusõnnetust, milles hukkus 50 (70%) ja sai vigastada 773 (42%) inimest. Võrreldes 2013. – 2015. aastate keskmisega, kasvas riigiteedel toimunud liiklusõnnetuste arv 6% ja seda eelkõige põhimaanteedel sagenenud liiklusõnnetuste tõttu.



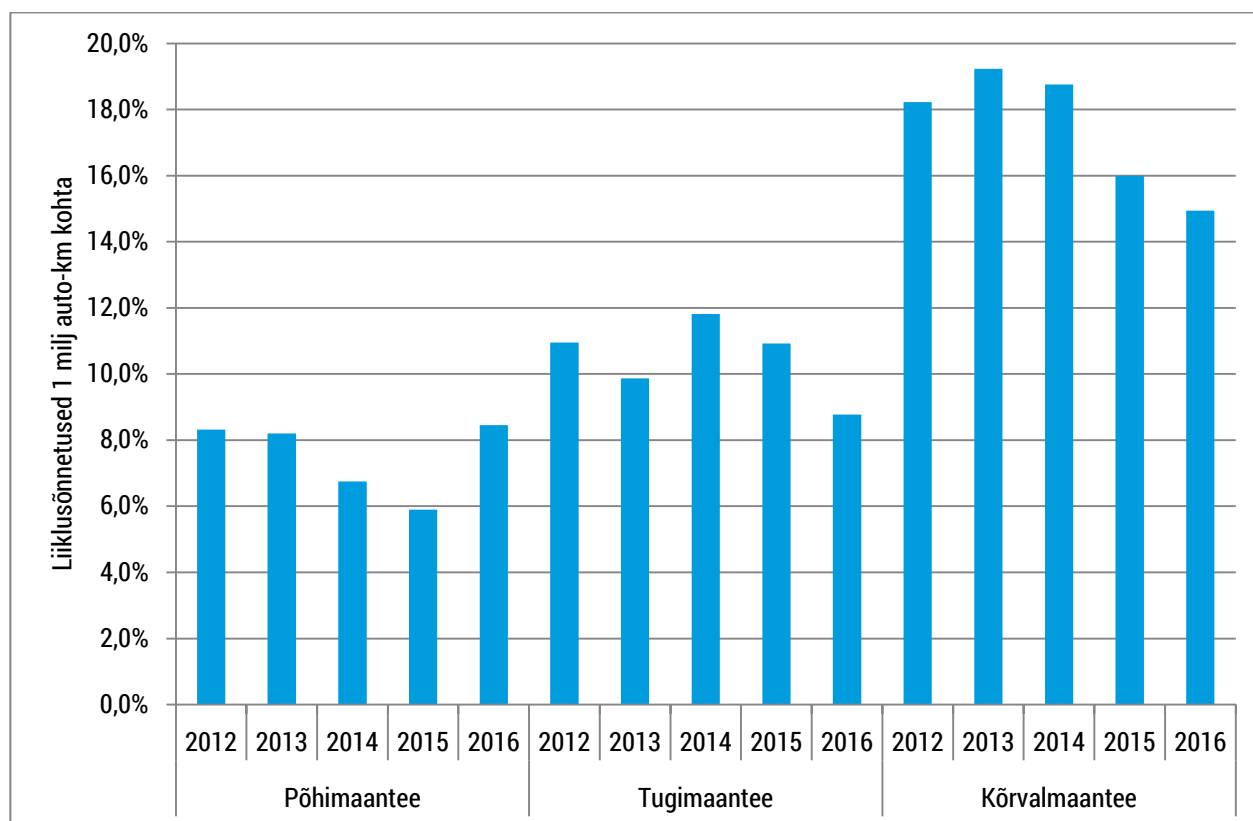
Joonis 75 – Riigiteedel toimunud liiklusõnnetused, neis hukkunud ja vigastatud

MA püsiloenduspunktide andmetel kasvas põhimaanteedel 2016. aastal nii keskmine ööpäevane liiklussagedus kui ka autorongide osakaal. Kasvu oli märgata läbi terve aasta. Liiklusloenduse andmetel põhinev üldläbisõidu arvutus näitas, et põhi- ja kõrvalmaanteedel kasvas aastane üldläbisõit 5% ja tugimaanteedel 3%.

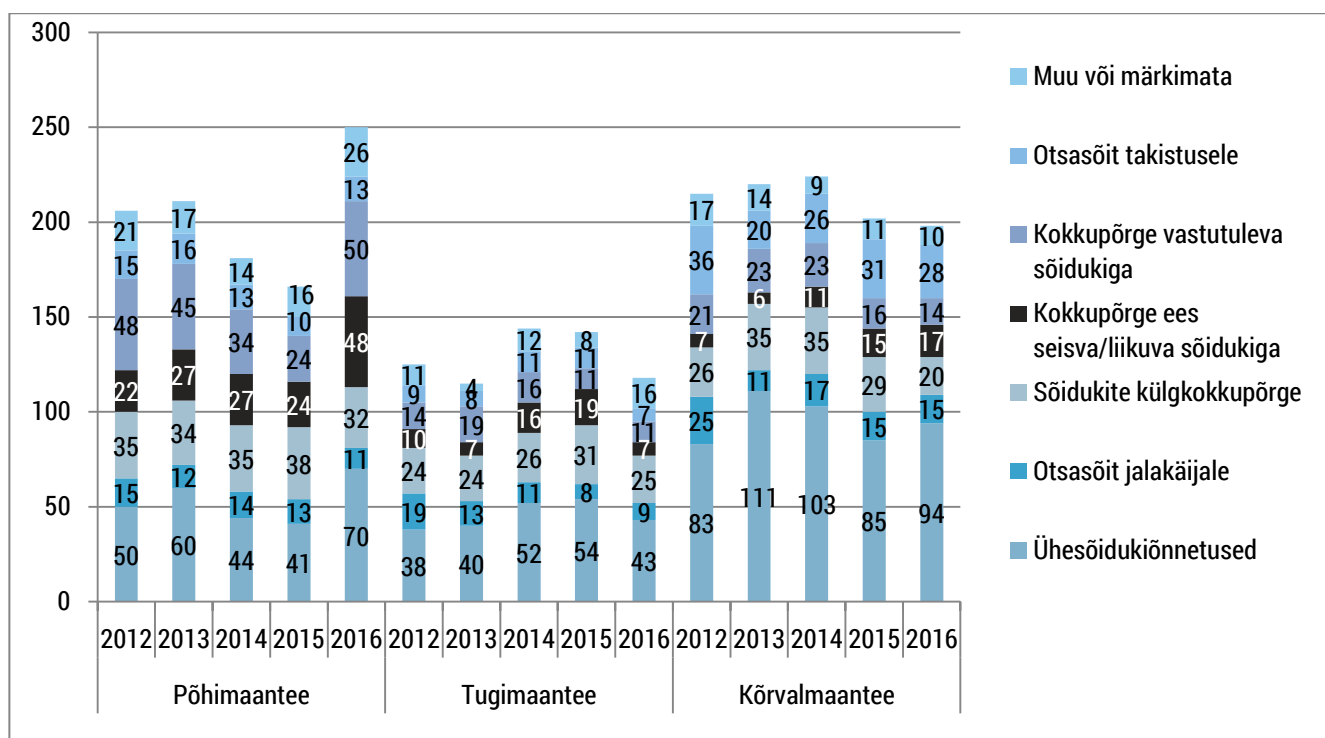
Vaatamata sellele, et kõrvalmaanteedel toimunud liiklusõnnetuste arv väheneb alates 2014. aastast, oli tõenäosus inimkannatanuga liiklusõnnetusesse sattuda jätkuvalt teistest riigiteedest kõrgeim kõrvalmaanteedel. Kannatada saamise risk oli teistest teedest madalaim ikkagi tugimaanteedel.



Joonis 76 – Aastane üldläbisõit riigiteedel

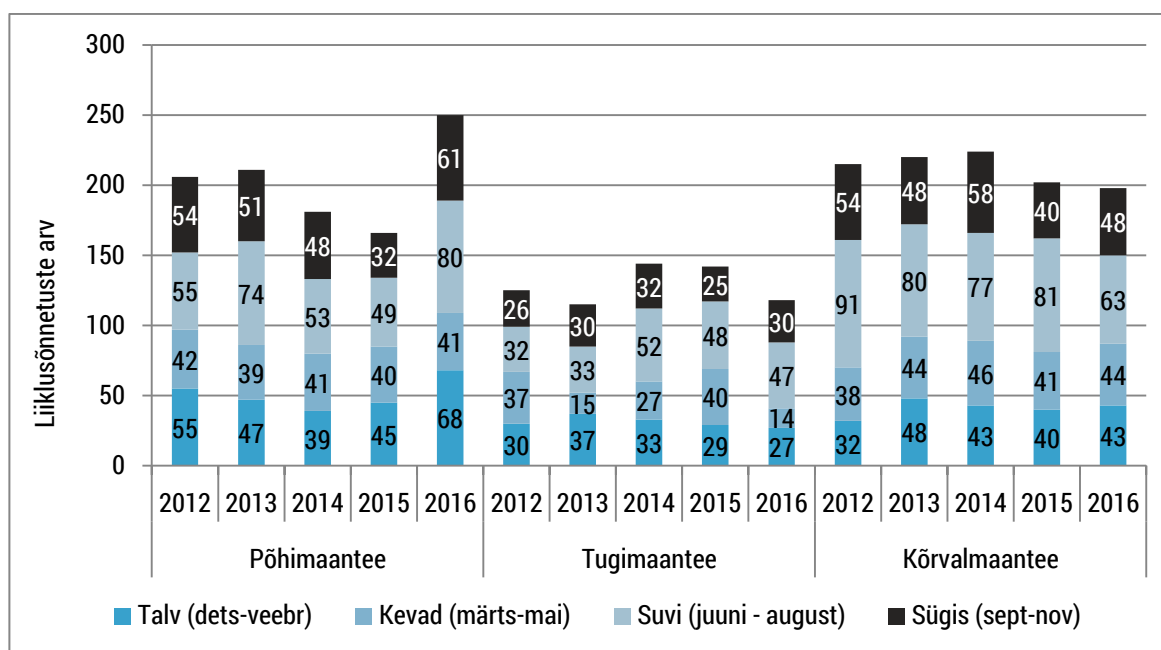


Joonis 77 – Riigiteedel toimunud liiklusõnnetused läbisõidu kohta



Joonis 78 – Riigiteedel toimunud liiklusõnnetuste liigid

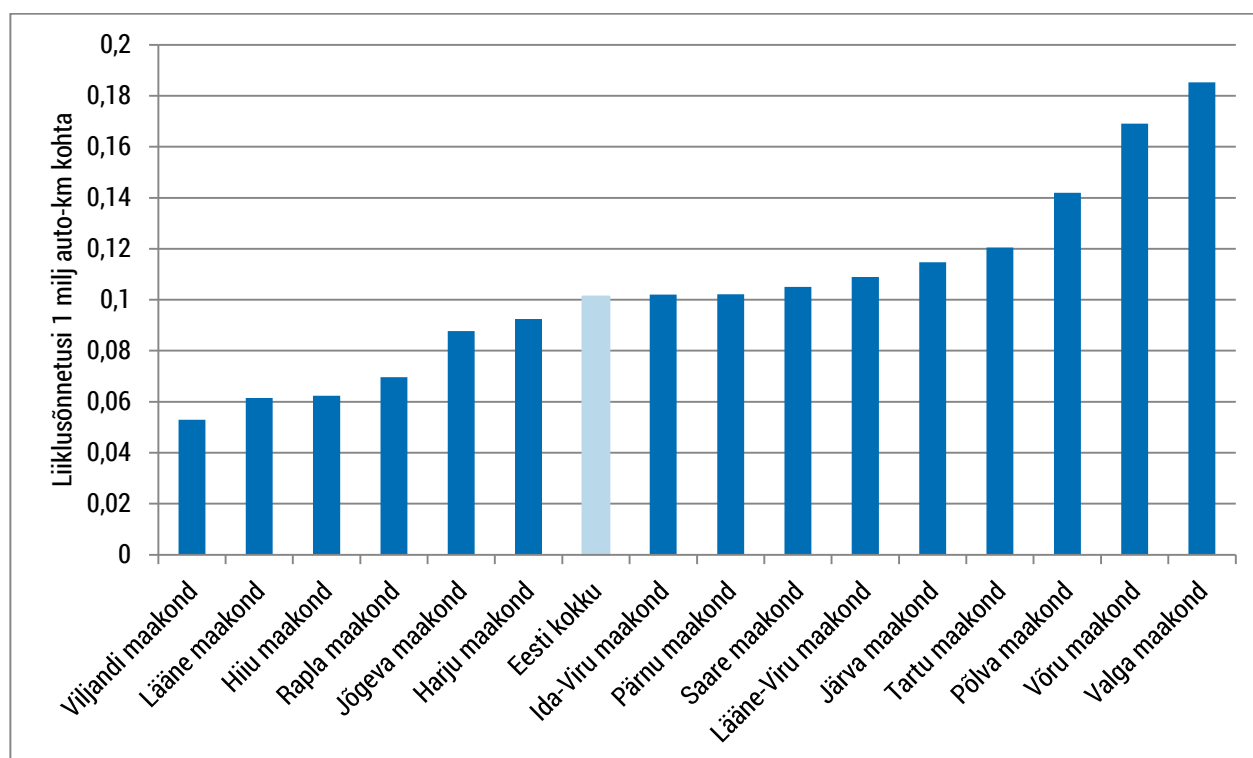
Liiklusõnnetustest sagesid eelkõige põhimaanteedel ühesõidukiõnnetused ja kokkupõrked vastutulevate sõidukitega. Liiklusõnnetused põhimaanteedel sagesid peaaegu võrdselt valgel ja pimedal ajal. Põhimaanteedel toimunud õnnetuste arv suurenes kõikidel aastaegadel, välja arvatud kevad. Rohkem kui pool kõikidest õnnetustest põhimaanteedel toimus siis, kui tee seisund oli korras ja teekate oli kuiv. 2016. aastal sagesid jäistes ja lumistes teeloludes toimunud õnnetused, mille arv senini oli järjepidevalt ja oluliselt vähenenud.



Joonis 79 – Riigiteedel toimunud liiklusõnnetused aastaegade lõikes

Ligikaudu pool kõrvalmaanteedel toimunud õnnetustest olid ühesõidukiõnnetused. Oluline muutus toimus kõrvalmaanteedel suveõnnetuste osas, mis vähenesid alates 2012. aastast.

Kõige rohkem liiklusõnnetusi toimus nendes maakondades, mida läbivad suure liiklussagedusega põhimaanteed. Võrreldes 2013 – 2015. keskmiste arvudega, vähenesid riigiteedel toimunud liiklusõnnetused kuues maakonnas. Arvestades tegelikku liiklust oli riigiteedel liiklusõnnetusse sattumise tõenäosus kõige väiksem Viljandimaal ja kõige suurem Valgamaal.



Joonis 80 – Riigiteedel toimunud liiklusõnnetused läbisõidu kohta maakondade lõikes

6.2 Ülevaade 2016. aasta riigiteedel rakendatud liiklusohutuse parandusmeetmetest ja tegevustest

Liiklusohutlikud kohad riigiteedel ja nende likvideerimine

Igal aastal ehitab Maanteeamet ümber ligikaudu 70 – 80 kohta, et muuta olukorda ohutumaks. Oluline selle juures on leida üles just need kohad, mis on kõige ohtlikumad. Liiklusohutlike kohtade leidmise viis on aastatega muutunud, täiustades meetodikat liiklusohutlike kohtade leidmiseks, et raha paigutataks just õigesse kohta.

Kui varasemalt vaadati kohti, kus on toimunud mingi perioodi jooksul rohkem liiklusõnnetusi kui mujal, siis nüüd on liigutud prognoosiva meetodika poole. Selle meetodiga leitakse kohad, kus liiklusõnnetuse toimumise võimalus on suurem kui teistes kohtades. Samas ei ole kusagile kadunud võimalus ohtlikele kohtadele tähelepanu juhtimiseks liiklejate ja kohalik omavalitsuste poolt. Suurem osa kohalike omavalitsuste ettepanekutest jõuab Maanteeametini maakondlike liikluskomisjonide kaudu ning nendega ka arvestatakse. Võib öelda, et hetkel on pooled ümberehitatavatest kohtadest leitud arvutusliku meetodika alusel ning pooled laekunud ettepanekutena.

Mõned aastad tagasi peeti liiklusohhtlikuks kohaks paiku, kus oli toimunud vähemalt kolm liiklusõnnetust, mille tagajärjel keegi hukkus või sai vigastada. Praegu on selliseid kohti väheks jäänud. Seetõttu on muudetud lähenemist ning nüüd püütakse ennetada raskeid liiklusõnnetusi, mitte reageerida neile peale toimumist.

Antud metoodikat on kasutatud alates 2014. aastast. Arvesse võetakse viimase viie aasta jooksul registreeritud surma või inimvigastusega lõppenud liiklusõnnetused, liiklussagedus, kiiruspiirang, teeliik ja ümbritsev liikluskeskkond. Metoodika võtab arvesse sellel teelõigul toimunud õnnetusi ja võrdleb tulemusi sarnaste teelõikudega mujal, mitte ei võrdle omavahel neljarajalisi teid kruusateedega või asulasisestega teedega.

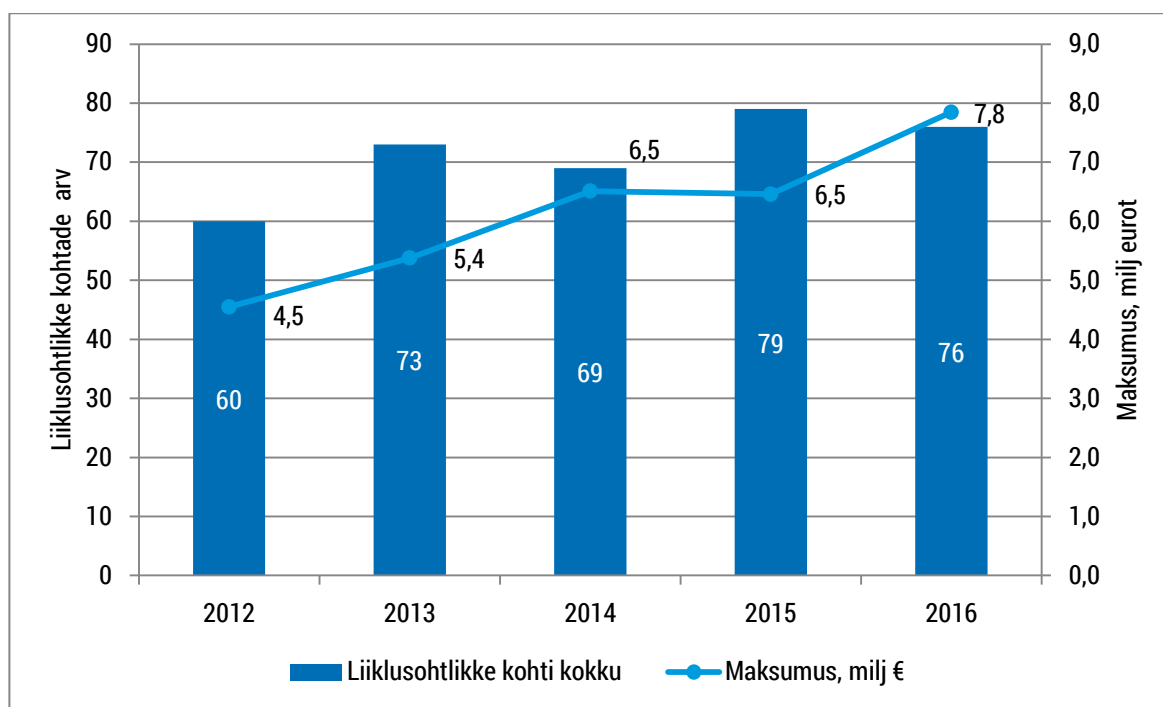
Kohtade võrdlemiseks jaotatakse kõigepealt teedevõrk homogeenseteks teelõikudeks ja ristmikeks, et võrrelda omadustelt sarnaseid teelõike ja ristmikke. Pärast lõikudeks jagamist selgitatakse välja igal lõigul toimunud liiklusõnnetused ning tehakse ohutustaseme arvutus. Arvutused tehakse kõigile riigimaanteedele ning tulemuseks saadakse pingerida kõikidest lõikudest ja ristmikest, mis on järjestatud võimalike toimuvate liiklusõnnetuste arvu järgi. Selle pingerea alusel määratakse prioriteetsed teelõigud ja ristmikud vastavalt finantsilistele võimalustele ning valitakse välja mingi kindel arv objekte, mis on liiklusõnnetuste arvu poolest kõige ohtlikumad. Neid teelõike ja ristmikke analüüsitakse põhjalikumalt. Nende seast võetakse välja kohad, kus on viimase viie aasta jooksul juba tehtud midagi liiklusohutuse parandamiseks või on plaanis ümberehitus juba lähiaastatel.

Analüüsi teeb eksperdirühm, kuhu kuuluvad Maanteeameti liiklusohutuse, liikluskorralduse ning ehitusvaldkonna spetsialistid. Üheskoos analüüsitakse lõigul või ristmikul esinevaid liiklusohutuse probleeme ja võimalikke ohte, mis võivad liiklusõnnetuse põhjustada või raskendada toimunud liiklusõnnetuste tagajärgi. Näiteks vaadeldakse lubatud kiirust, tee plaani ja profiili, ristmike lahendusi, kergliiklejate paiknemist teel jne. Seeläbi otsitakse parimaid meetmeid ja lahendusi ohutuse parandamiseks arvestades liikluse mahtu ja koosseisu ning meetme asjakohasust ärahoidmaks võimalikku liiklusõnnetust või toimuva liiklusõnnetuse puhul raskeid tagajärgi. Samuti vaadatakse ja hinnatakse situatsiooni tegelikkuses.

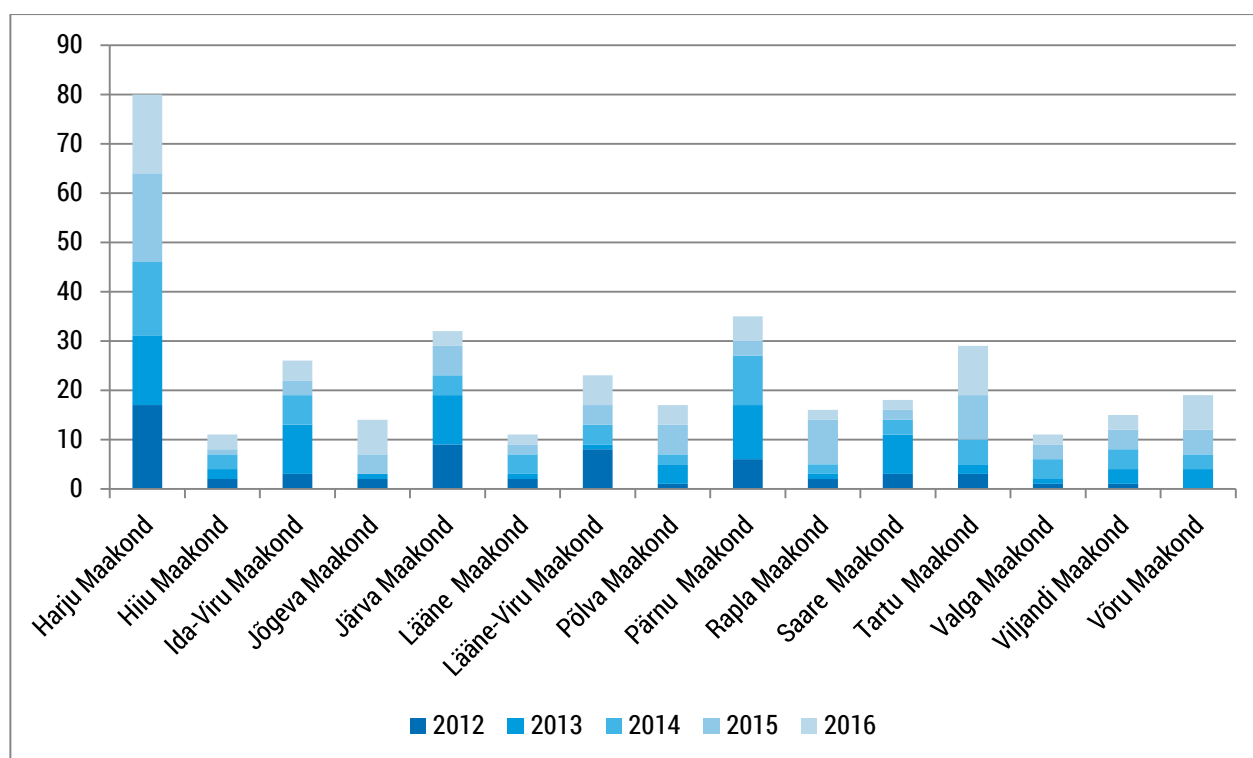
Kohapealsele inspekteerimisele järgneb parandusmeetmete valik: kas ohutust aitab tõsta vaid liiklusmärkide ja teemärgistuse parandamine või peab ette võtma suurema ümberehituse. Umbes poolte objektide puhul saab teha lihtsamaid töid nagu märkide ümberpaigutused, nähtavuse parandamine, teekatte märgistuse korrigeerimine jne. Metoodikat rakendatakse edasi just neil objektidel, kus teelõigul või ristmikul on vaja ohutuse tõstmiseks midagi ümber ehitada.

Kui meetmed on leitud, arvutatakse välja meetme maksumus ja eeldatav summa, mis saadakse aastate jooksul tagasi õnnetuste tagajärgede vähendamise arvelt. See tähendab, et arvutame, kuidas muutub liiklusõnnetustest tekkiv kahju, kui me liikluskeskkonnas midagi muudame. Kõrgema kulutasuvuse alusel pannakse kokku pingerida objektidest, millest esimesena võetakse töösse suurema tasuvusega objektid. Selle alusel hakkavad liikluskorraldajad ning ehitusosakondade töötajad enda töid planeerima.

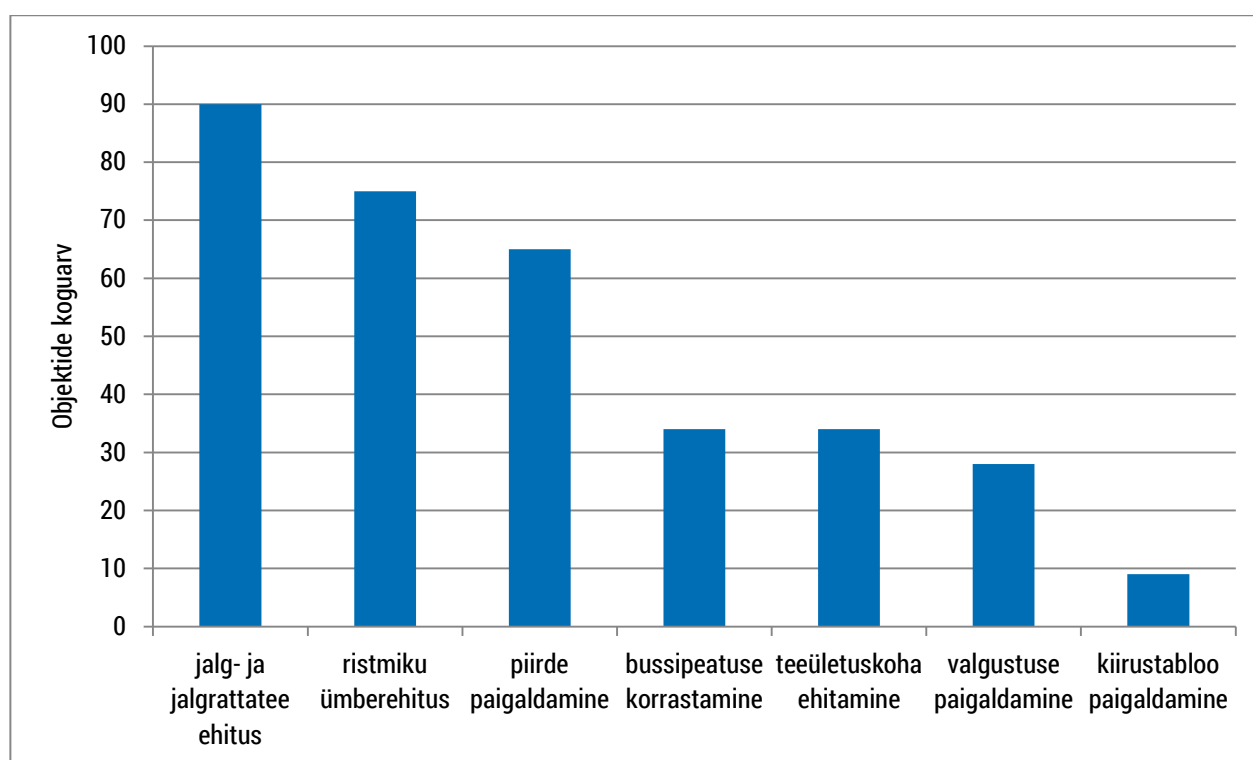
2016. aastal likvideeriti kokku 84 ohtlikku kohta kogumaksumusega 7,4 milj €.



Joonis 81 – 2016. aastal riigiteedel ohutumaks muudetud liiklusohtlike kohtade arv ja ohutumaks muutmisele kulutatud kogumaksumus



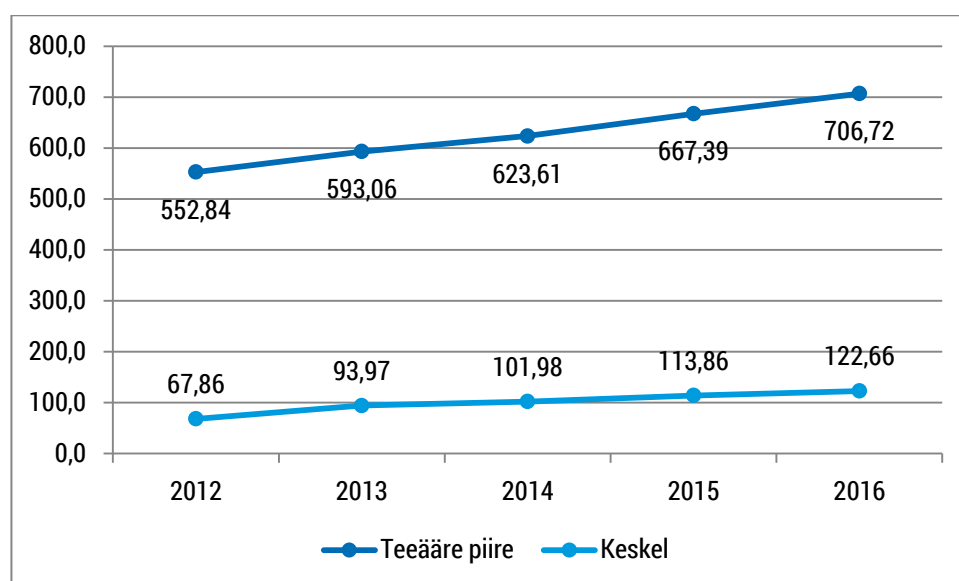
Joonis 82 – Ohutumaks muudetud liiklusohtlike kohtade arv maakondade kaupa



Joonis 83 – Enamkasutatud ohutumaks muutmise meetmed aastatel 2012 – 2016

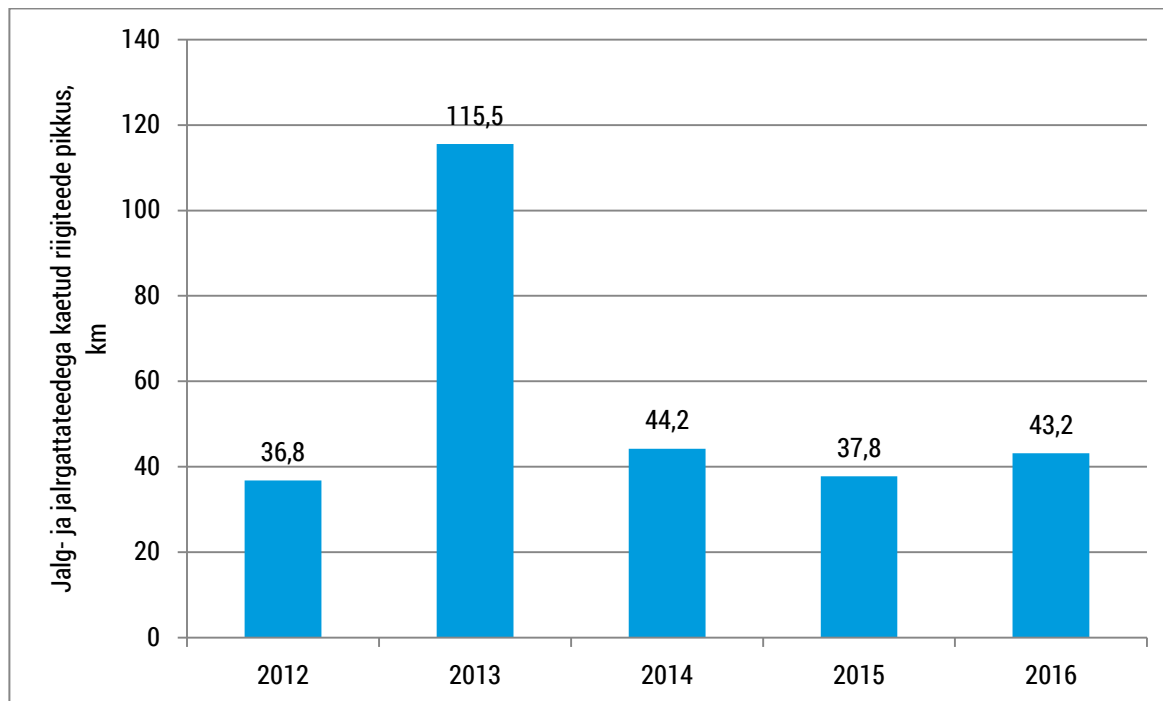
Tee-ehitus- ja liikluskorralduselased meetmed ja tegevused

Pörkepiire on oluline vahend liiklusohutuse tagamisel. Pörkepiiret kasutatakse, et takistada otsasõitu jäikadele teeäärsetele objektidele või sõiduki paiskumist teetammilt alla kohtades, kus teetamm on ümbritsevast alast oluliselt kõrgemal (nt sillad veekogudel või eritasandilised liiklussõlmed). Sõidusuundi eraldavat piiret kasutatakse, vältimaks kokkupõrkeid vastassuunas liikuvate sõidukitega.



Joonis 84 – Piirete pikkused (km) riigiteedel aastatel 2012 – 2016

Jalakäijate ja jalgratturite osalusel toimuvate õnnetuste vähendamiseks jätkas MA jalg- ja jalgrattateede ehitamist riigiteede äärde. 2016. aastal ehitati kokku 46,4 km jalg- ja jalgrattateid. Odavamaks meetmeks, mida hakati 2016. aastal kasutama teepeenral liikuvate kergliiklejate eraldamiseks mootorsõidukitest, oli kummipostide paigaldamine.



Joonis 85 – Riigiteede pikkus, mille juurde ehitati aastatel 2012 – 2016 jalg- ja jalgrattateid

2016. aastal suurendati teekattemärgistusega teede hulka. Kõik nii tugi- kui põhimaanteed said märgistatud. Kõrvalmaanteedest said märgistuse teed, millede AKÖL oli liiklusloenduse andmetel suurem kui 500 autot ööpäevas.

Laialdasemalt hakati kasutama nn struktuurset teekattemärgistust. Selliste joonte eelised tulevad välja viimas ja pimedas, sest nende valguspeegeldavus on oluliselt parem kui tavalistel joontel. Struktuurse märgistusega äärejoone said kõik pindamata uued teed, mille liiklussagedus on suurem kui 1 000 autot ööpäevas.

Tähispostid on oluline liikluskorraldusvahend, mis parandavad tee nähtavust pimedal ajal. Tähispostidega kaeti lisaks põhimaanteedele ka kõik tugimaanteed, olenemata liiklussagedusest ja lubatud piirkiirusest. Kõrvalmaanteedest kaeti teelõigud, millede AKÖL on suurem kui 1 500 autot ööpäevas.

Liikluse korraldamisel ehitusobjektidel hakati kasutama liiklejate hoiatamiseks rohkem valgustehnilisi lahendusi. Näiteks laialdasemalt hakati ehitusobjektidel kasutama hoiatustõkkeid (kollastest suundohutuslampidest koosnev elektrooniline nool)

Hooldevaldkonnas rakendatud meetmed

Riigiteedele nr 1 Tallinn-Narva, nr 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa (kuni kilomeetrini 259,317), nr 3 Jõhvi-Tartu-Valga, nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla, nr 8 Tallinn-Paldiski, nr 11 Tallinna ringtee rakendati talvist 3+ seisunditaset. Talvine seisunditase 3+ tähendab lühemat (2 tundi) hooldustsükli aega nõutava haardeteguri tagamiseks. Talvine seisunditase 3+ kehtib kõigil nädalapäevadel kell 5.00–23.00, muul ajal on lubatud tase 3. Taseme 3+ põhiline

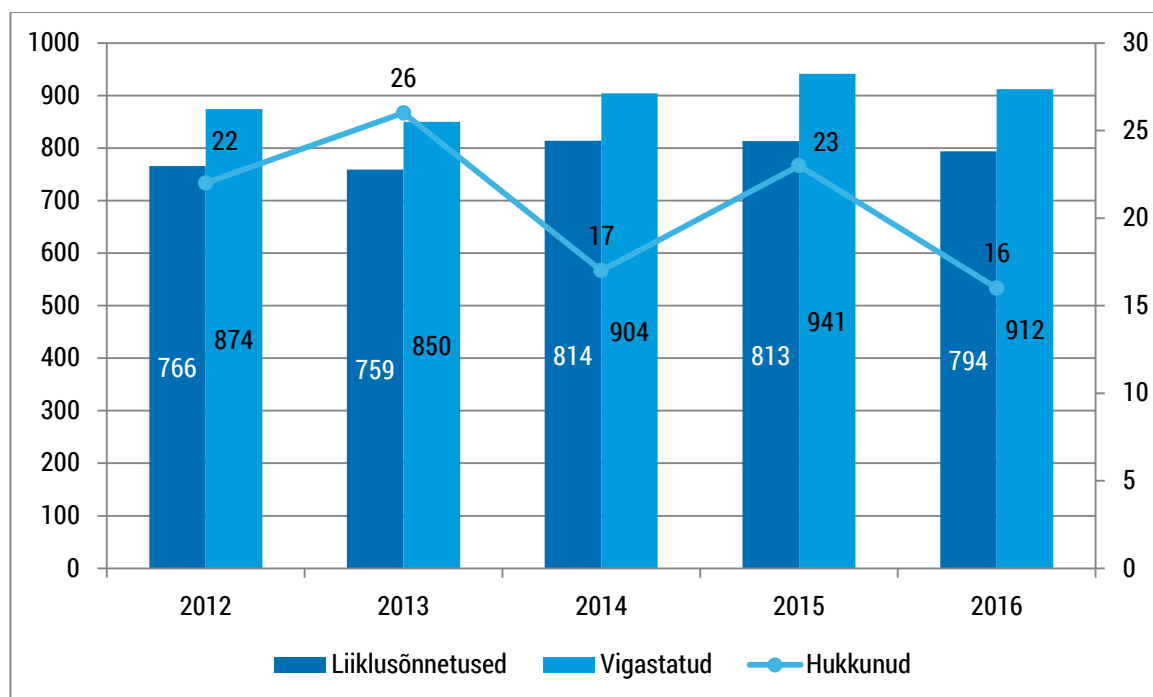
erinevus tasemest 3 seisneb kiiremates hooldustsükli aegades: päeval ajal 2 tundi 4 tunni asemel ja öisel ajal 4 tundi 8 tunni asemel.

Tulenevalt viimaste aastate jooksul toimunud liiklussageduste muutustest, ühtlustati talihoolde seisunditasemeid regioonide ja teede kaupa. Talviste seisunditasemete ühtlustamine annab liiklejatele arusaadavama pildi kehtestatud talihoolde tasemetest ja tasemete muutustest teede lõikes.

7 Linnaliiklus

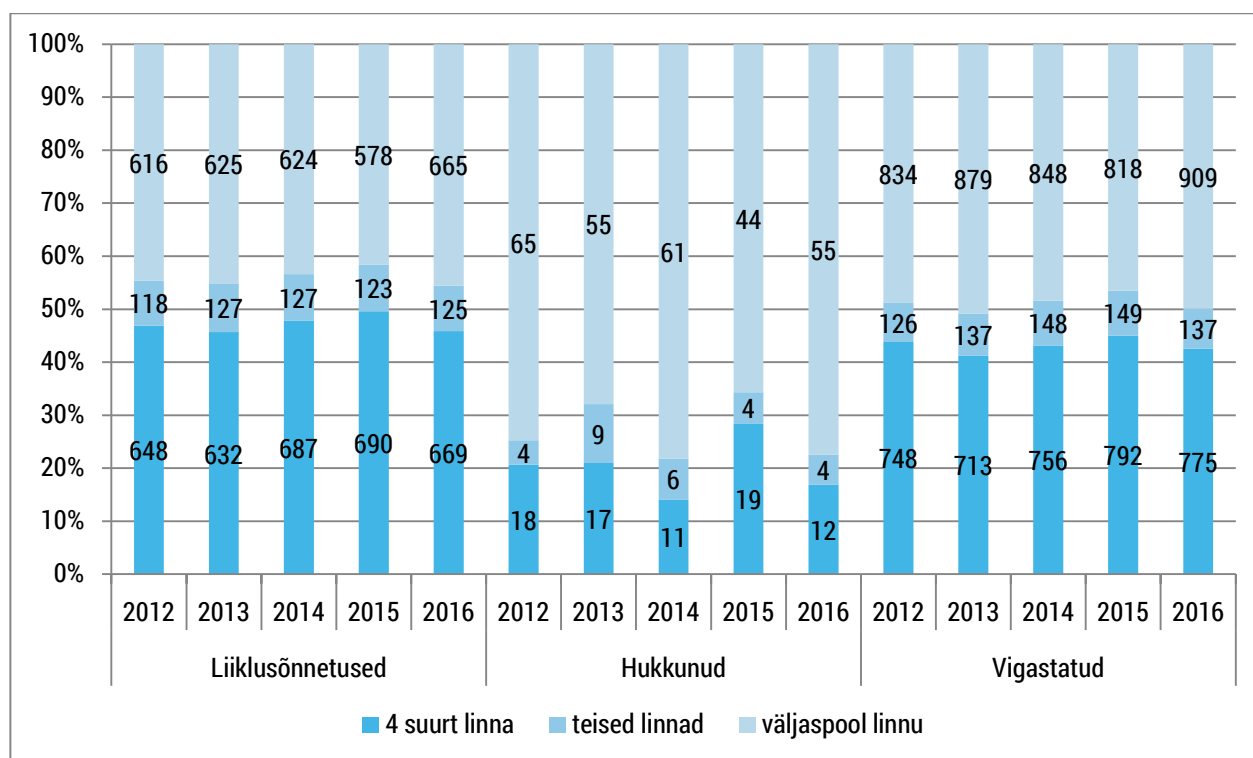
7.1 Ülevaade linnades toimunud liiklusõnnetustest

2016. aasta lõpu seisuga moodustavad linnatänavad vaid 11% kogu Eesti teedevõrgust. 2016. aastal toimus linnades kokku 794 liiklusõnnetust, milles hukkus 16 ja sai viga 912 inimest. See on natuke üle poole kõikidest Eestis toimunud liiklusõnnetustest. Linnaõnnetuste osakaal on püsinud 54 – 58% tasemel alates 2012. aastast. Kui 2015. aastal hukkus linnades kolmandik kõikidest liikluses hukkunudest, siis eelmisel aastal vähenes linnaliikluses hukkunute osakaal.

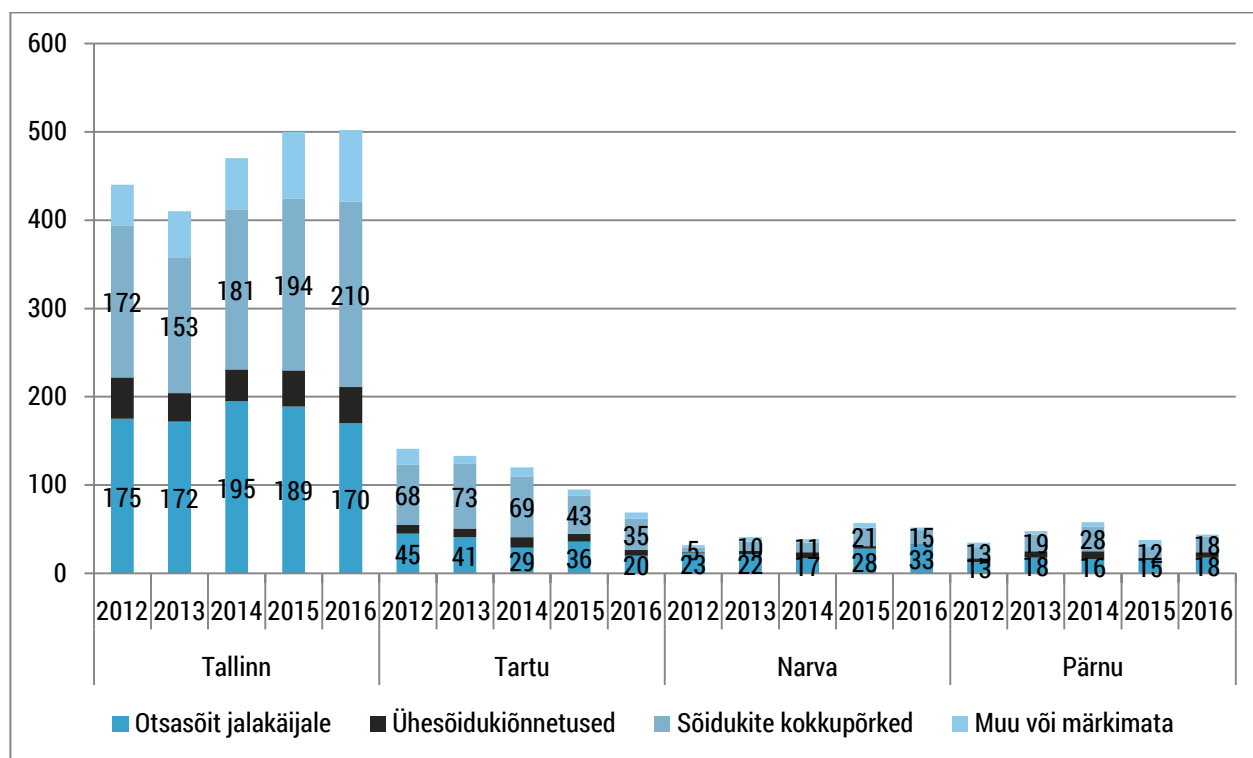


Joonis 86 – Linnades toimunud liiklusõnnetused, neis hukkunud ja vigastatud

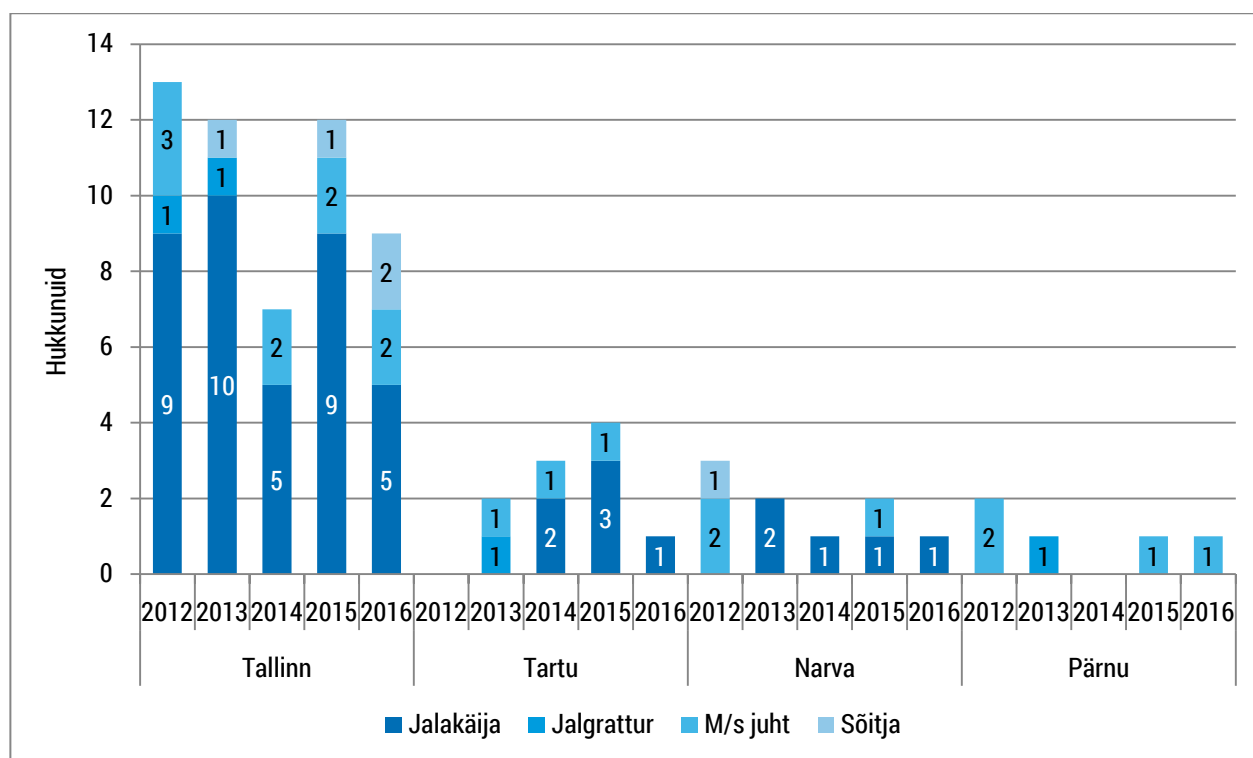
Alates 2012. aastast moodustavad iga-aastaselt Tallinnas, Tartus, Pärnus ja Narvas toimunud liiklusõnnetused ja neis vigastatud ligikaudu 84% kõigist linnades toimunud õnnetustest ja neis vigastatutest. Seega analüüsitakse edaspidi põhjalikumalt neljas suuremas Eesti linnas toimunud liiklusõnnetusi.



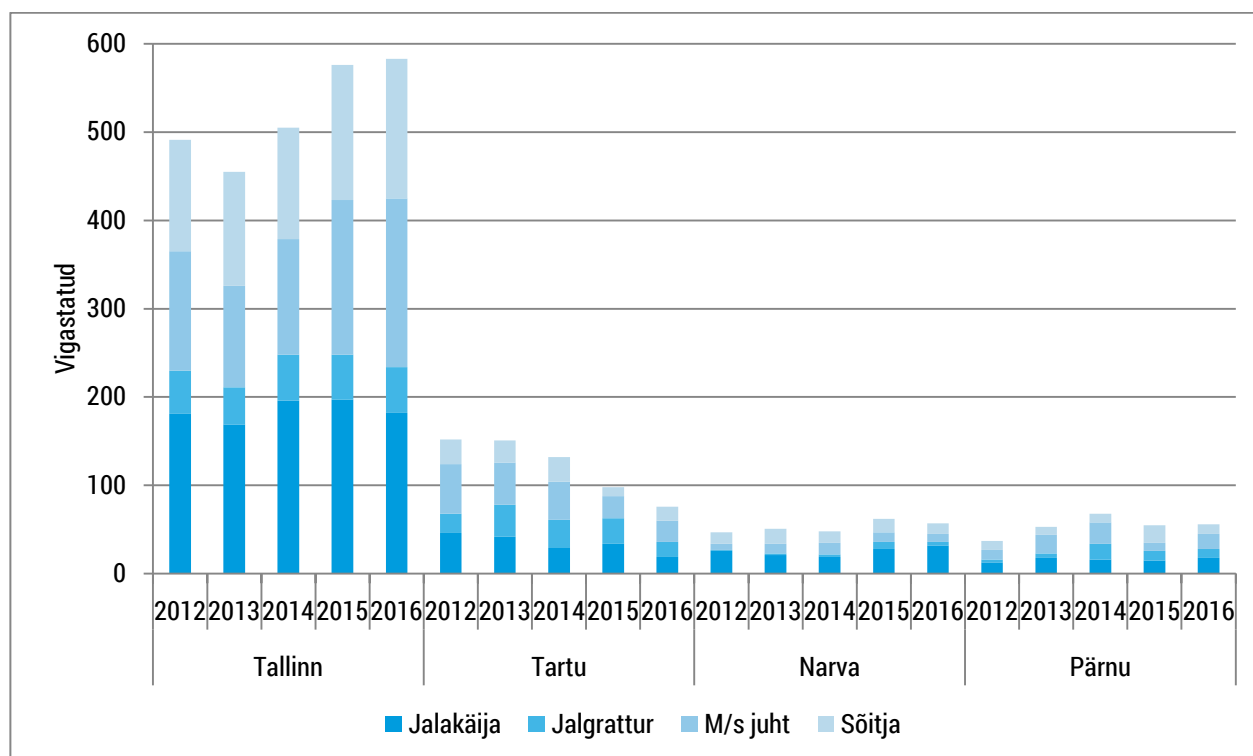
Joonis 87 – Suuremates linnades toimunud liiklusõnnetuste, neis hukkunute ja vigastatute osakaal kõigist liiklusõnnetustes, vigastatutest, hukkunutest



Joonis 88 – Neljas suuremas linnas toimunud liiklusõnnetuste liigid



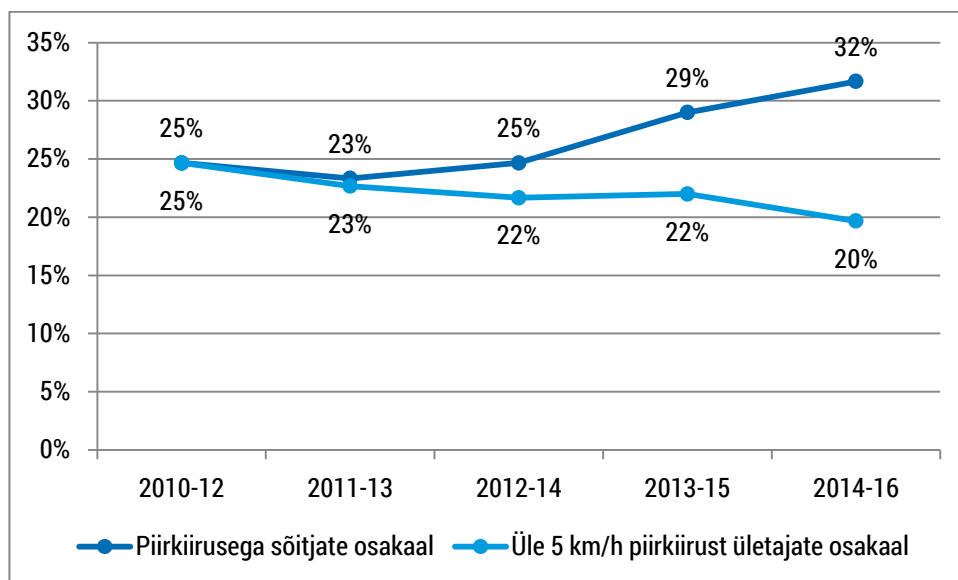
Joonis 89 – Neljas suuremas linnas hukkunud



Joonis 90 – Neljas suuremas linnas vigastatud

Piirkiiruse ületamine on kriitilise tähtsusega probleem eriti linnaliikluses. Küsitlusuuringute andmetel kalduvad suurima lubatud sõidukiiruse ületamisele rohkem pealinnas ja suuremates linnades elavad sõidukijuhid, mehed, kuni

25-aastaste vanuserühma kuuluvad ning aastas rohkem sõitvad juhid. Lubatud sõidukiirust ületatakse sageli. Autojuhtide seas 2016. aastal läbi viidud küsitlusuuringu tulemuste järgi sõidab vaid 32% juhtidest asulas lubatud suurima sõidukiiruse piires. Kusjuures 17% vastanutest juhtidest ületavad kiirust üle 5 km/h.



Joonis 91 – Piirkiiruse ületamine linnas küsitlusuuringu andmetel

7.2 Olulisemad 2016. aastal rakendunud tegevused liiklusohutuse parandamiseks linnades

Jalakäijate ohutuse paremaks tagamiseks rajati Tallinnas fooriobjektid Sõle tn, J.Vilmsi tn, Lubja tn ja Laagna teele (Ümera keskuse lähedal). Lisaks rajati 10 asfaltkattega tõstetud jalakäijate ülekäigurada ning lisati erivalgustust. Lubatud piirkiiruse meeldetuletamiseks paigaldati Järvevana tee tunnelisse lubatud sõidukiiruse ületamist kuvav kiirustabloo. Lisaks on parendatud Vabaduse pst roheline laine sujuvust. Tallinna 50-le suuremale ristmikule on paigaldatud 102 liikluskaamerat, mis fikseerivad pidevalt olukorda ja linna esindajate hinnangul vähendanud keelava fooritule eiramisi.

Tartu linna taristu ohutuse parandamiseks korrastati Roosi tänavat, Muuseumi teed, Struve tänavat, Riia tänavat lõigul Pepleri – Lunini ja Turu tänavat. 2016. aastal panustas Tartu Linnavalitsus ülekäiguradade valgustatuse parendamisse ligikaudu 72 000 eurot. Tartu linn korraldas koostöös teiste asjaomaste asutustega liiklusohutusele suunatud avalikke üritusi, nagu jalgrattahooaja avamine ja autovaba päev. Need olid eelkõige lastele suunatud üritused, mis tutvustasid rattakiivri kasutamise ning helkurite ja tulede kasutamise vajadust liikluses.

Sarnaselt Tallinna ja Tartuga panustas Narva linn rohkem ressursse jalakäijate ülekäiguradade valgustusele. Projekti “Narva linna ülekäiguradade renoveerimine” raames rekonstrueeriti Ida-Virumaa Kutsehariduskeskuse juures Kreenholmi tänaval asuv ülekäigurada. Rakvere tänav rekonstrueerimise käigus paigaldati künniseid liikluse rahustamiseks, korrastati antud lõigul asuvaid bussipeatusi ja ehitati vasakpöörde lisarada. Lisaks renoveeriti Tallinna mnt 44 asuvat fooriobjekti.