

### 3. LIIKLUSOHUTUSE SUHTENÄITAJA

Liiklusohutuse taset kõige objektiivsemalt iseloomustavaks näitajaks on hukkunute suhtearv läbisõidu kohta. Siinkohal toome siiski välja ka analoogilise suhtearvu vigastatute ja inimvigastustega liiklusõnnetuste kohta, sest tingimustes, kus määratlused on stabiilsed, on ka need küllalt head liiklusohutuse taset iseloomustavad indikaatorid. Nii absoluutarvud kui ka suhtenäitajad 1997-2005. aasta kohta on koondatud tabelisse 3.1 ja olulisemad keskäärtused viimase viie aasta kohta joonisel 3.1. Tabelis 3.1 on toodud ka hukkunute arv 100 liiklusõnnetuse ja 100 vigastatu kohta, kaks viimast iseloomustavad tegelikult liiklusõnnetuste raskusastet.

Liiklusohutuse peamised suhtenäitajad on graafiliselt kujutatud ka joonistel 3.2 ja 3.3. Neilt nähtub, et liiklusõnnetuste arv 100 miljoni auto-km kohta kogu riigis oli perioodil 1997–2000 suhteliselt püsiv suurus, hälbides piirides 23,1 ...25,7, kuid 2000. aasta tasemelt 23,3 kasvas see 2001. aastal tasemele 28,9 ja 2002. aastal tasemele 31,6. Kuna 2003. aastal vähenes Eestis liiklusõnnetuste arv võrreldes 2002. aastaga ja üldine läbisõit kasvas, siis liiklusõnnetuste suhtenäitaja vähenes märgatavalt ja jäi tasemele 26 liiklusõnnetust 100 miljoni auto-km kohta. 2004. aastal see näitaja taas kasvas tasemeni 28,4 ja 2005. aastal tasemeni 29,2. Asulates on see näitaja oluliselt kõrgem ja hälve jääb piiridesse 37,6 ... 52,8, kusjuures kõrgeim oli see näitaja jälle 2002. aastal. Asulavälistel teedel on hälve olnud suhteliselt suur – näitaja on püsinud piirides 14,1...20,1. Asulates on see liiklusohutuse näitaja 2,2...2,8 korda kõrgem kui asulavälistel teedel.

Liiklusõnnetustes vigastatute arv 100 miljoni auto-km kohta muutub sarnaselt liiklusõnnetuste arvuga läbisõidu kohta ja see näitaja hälbis kogu riigis perioodil 1997–2001.a. piirides 26,5 ...37,4, kuid 2002. aastal jõudis tasemele 41,9. 2003. aastal aga langes tasemele 34,2. 2004. aastal kasvas tasemeni 36,4 ja aastal 2005 tasemeni 37,7. Asulates jäi see näitaja perioodil 1997 – 2000.a. suhteliselt stabiilseks jäädes piiridesse 41,3...46,5, kuid 2001. aastal kasvas tasemeni 53,1 ja 2002. aastal tasemeni 62,8. 2003. aastal langes näitaja tasemeni 52,3. 2004. aastal iseloomustas näitaja 57,6 ja aastal 2005 – 58,5. Asulavälistel teedel on see näitaja püsinud piirides 19,0...30,5. Asulates on see näitaja 1,8...2,2 korda kõrgem kui asulavälistel teedel, 2004. aastal oli erinevus vaadeldava perioodi suurim ja 2005.aastal jäi pea samale tasemele.

Teistsugune pilt on hukkunute osas, kus Eestis tervikuna ja ka maanteedel võis kuni 2001. aastani täheldada suhtenäitaja kahanemistendentsi. Kui maanteedel jäi see näitaja 2001. aastal praktiliselt 2000. aasta tasemele, siis 2002. aastal kasvas 10 % võrra ja küündis tasemeni 3,58. 2003. aastal paranes see näitaja oluliselt saavutades taseme 2,53, 2004. ja 2005. aastal näitaja oluliselt ei muutunud (tasemed vastavalt 2,44 ja 2,49). Asulates on kogu vaadeldava perioodi vältel hukkunute arv 100 milj. a-km kohta hälbinud piirides 4,66 – 1,34 ja iseloomulikuks tendentsiks on näitaja vähenemine. Ainuüksi viimase viie aasta jooksul on see näitaja vähenenud kaks korda. Selle suhtenäitaja erinevus asulavälistel teedel ja asulates on olnud ebapüsiv. Seda, et hukkunute arv läbisõidu kohta oli 1997. aastal asulates kõrgem kui maanteedel tuleb pidada lausa ebanormaalseks. Ka 2000 ja 2001 aastal on need näitajad maanteedel ja asulates liialt lähedased. Eelkõige tuleb tõdeda, et liiklusõnnetustes hukkunute arv linnades oli liialt suur. Tegelikult ei tohiks hukkunute arv läbisõidu kohta sedavõrd kõrge olla ei asulates ega ka asulavälistel teedel. Samas tuleb tõdeda, et olukord on aasta- aastalt paranenud (tabel 3.3). Võrreldes teiste riikidega on liiklusõnnetustes hukkunute seas liialt palju jalakäijaid, kes tõstavad nimetatud taseme kõrgele.

Liiklusõnnetuste raskusaste, mis väljendub nii hukkunute arvuna 100 liiklusõnnetuse kui ka 100 vigastatu kohta on kujutatud joonisel 3.3. Ka need näitajad on väga kõrged, kuid neile näitajatele on viimastel aastatel omane kahanemistendents, erandiks on siiski 2002. aasta.

Tabel 3.1

## Liiklusõnnetuste suhtenäitajad aastatel 2001 – 2005

Piirkond, maantee	Hukkunute arv	Läbisõit milj. a-km	Hukkunuid 100 milj. a-km kohta	Vigastatute arv	Vigastatuid 100 milj. a-km kohta	LÕ arv	LÕ-si 100 milj. a-km kohta	Hukkunut/ 100 LÕ	Hukkunut/ 100 vigastatut
2001									
<b>Eesti kokku</b>	<b>199</b>	<b>6538</b>	<b>3,04</b>	<b>2444</b>	<b>37,4</b>	<b>1889</b>	<b>28,9</b>	<b>10,5</b>	<b>8,1</b>
sh asulavälistel teedel	137	4232	3,24	1219	28,8	820	19,4	16,7	11,2
Linnades ja teistes asulates	62	2306	2,69	1225	53,1	1069	46,3	5,8	5,1
sh Tallinn	26	1296	2,01	551	42,5	482	37,2	5,4	4,7
Tartu	4	224	1,79	167	74,6	141	62,9	2,8	2,4
Pärnu	2	105	1,90	64	61,0	55	52,4	3,6	3,1
teised linnad	30	680	4,41	443	65,1	391	57,5	7,7	6,8
sh põhimaanteed	69	1509	4,57	470	31,1	304	20,1	22,7	14,7
tugimaanteed	44	995	4,42	325	32,7	238	23,9	18,5	13,5
muud maanteed	34	1727	1,97	521	30,2	359	14,3	9,5	6,5
1	14	321	4,36	101	31,4	67	20,8	20,9	13,9
2	18	435	4,14	114	26,2	74	17,0	24,3	15,8
3	6	144	4,17	82	57,0	46	32,0	13,0	7,3
4	10	244	4,09	56	22,9	39	16,0	25,6	17,9
5	3	113	2,65	54	47,7	29	25,6	10,3	5,6
6	4	63	6,36	26	41,4	14	22,3	28,6	15,4
7	0	3	0,00	2	71,0	2	71,0		
8	2	58	3,44	9	15,5	9	15,5	22,2	22,2
9	4	69	5,83	9	13,1	10	14,6	40,0	44,4
10	8	59	13,55	17	28,8	13	22,0	61,5	47,1
2002									
<b>Eesti kokku</b>	<b>223</b>	<b>6842,7</b>	<b>3,26</b>	<b>2866</b>	<b>41,9</b>	<b>2162</b>	<b>31,6</b>	<b>10,3</b>	<b>7,8</b>
sh asulavälistel teedel	159	4440,0	3,58	1355	30,5	893	20,1	17,8	11,7
Linnades ja teistes asulates	64	2402,7	2,66	1511	62,9	1269	52,8	5,0	4,2
sh Tallinn	27	1346,6	2,01	738	54,8	615	45,7	4,4	3,7
Tartu	4	238,3	1,68	217	91,1	185	77,6	2,2	1,8
Pärnu	4	109,2	3,66	87	79,7	72	65,9	5,6	4,6
teised linnad ja as	29	708,7	4,09	469	66,2	397	56,0	7,3	6,2
sh põhimaanteed	62	1604,1	3,86	485	30,2	329	20,5	18,8	12,8
tugimaanteed	51	1088,8	4,68	388	35,6	245	22,5	20,8	13,1
muud maanteed	53	1747,0	3,03	598	34,2	396	14,3	13,4	8,9
1	18	339,8	5,30	87	25,6	70	20,6	25,7	20,7
2	15	451,8	3,32	106	23,5	86	19,0	17,4	14,2
3	4	160,8	2,49	70	43,5	39	24,3	10,3	5,7
4	12	262,0	4,58	64	24,4	36	13,7	33,3	18,8
5	6	123,6	4,86	65	52,6	41	33,2	14,6	9,2
6	3	64,6	4,64	41	63,4	22	34,0	13,6	7,3
7	0	3,1	0,00	1	32,2	1	32,2	0,0	0,0
8	0	60,5	0,00	23	38,0	13	21,5	0,0	0,0
9	4	74,2	5,39	15	20,2	14	18,9	28,6	26,7
10	0	63,8	0,00	13	20,4	10	15,7	0,0	0,0

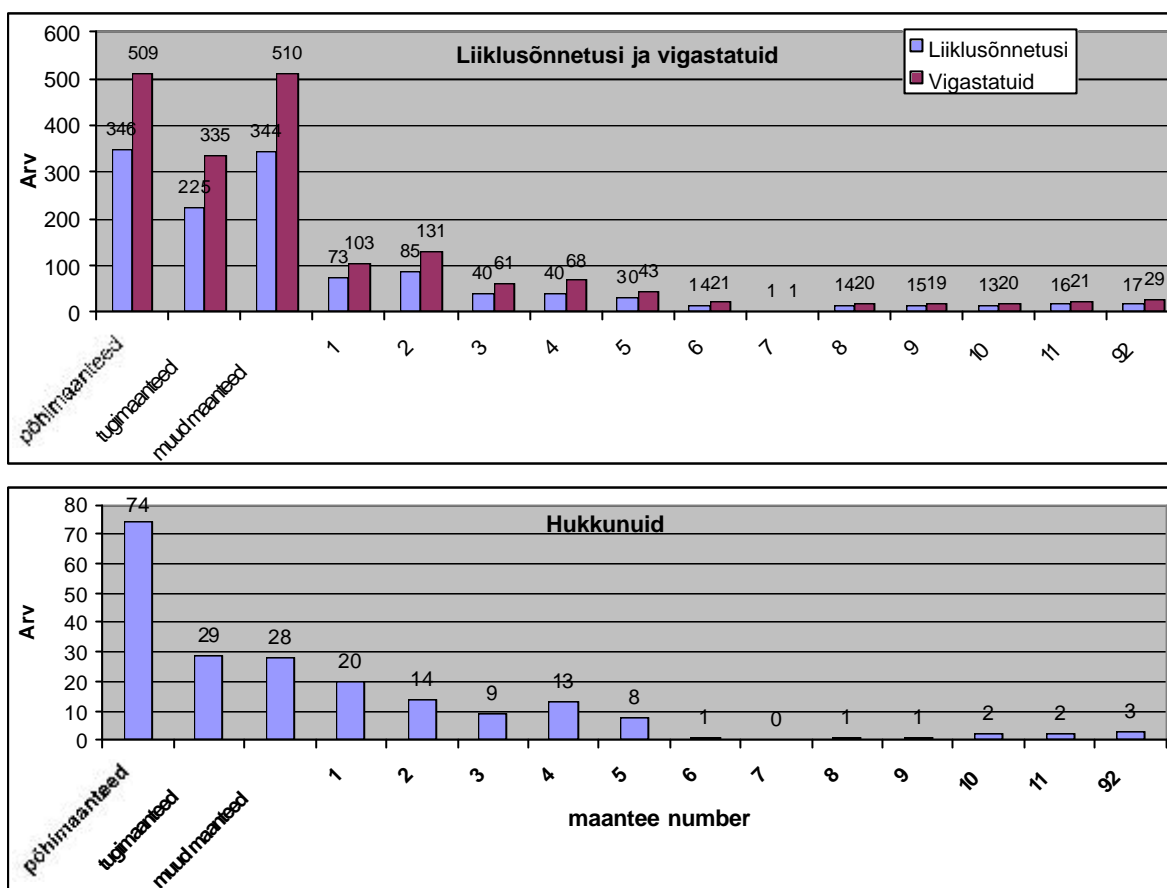
Tabeli 3.1 järg

Piirkond, maantee	Hukku- nute arv	Läbisõit milj. a-km	Hukkunuid 100 milj. a-km kohta	Vigas- tatute arv	Vigastatuid 100 milj. a-km kohta	LÕ arv	LÕ-si 100 milj. a-km kohta	Hukkunut/ 100 LÕ	Hukkunut/ 100 vigas- tatut
2003									
<b>Eesti kokku</b>	<b>164</b>	<b>7416,6</b>	<b>2,21</b>	<b>2540</b>	<b>34,2</b>	<b>1931</b>	<b>26,0</b>	<b>8,5</b>	<b>6,5</b>
sh asulavälistel teedel	124	4896,8	2,53	1222	25,0	797	16,3	15,6	10,2
Linnades ja teistes asulates	40	2519,7	1,59	1318	52,3	1134	45,0	3,5	3,0
sh Tallinn	13	1414,3	0,92	672	47,5	590	41,7	2,2	1,9
Tartu	1	246,7	0,41	173	70,1	154	62,4	0,6	0,6
Pärnu	2	120,5	1,66	79	65,6	65	53,9	3,1	2,5
teised linnad ja as	24	738,3	3,25	394	53,4	325	44,0	7,4	6,1
sh põhimaanteed	65	1880,5	3,46	440	23,4	299	15,9	21,7	14,8
tugimaanteed	34	992,1	3,43	309	31,1	212	21,4	16,0	10,0
muud maanteed	25	2024,2	1,24	473	23,4	286	14,3	11,5	6,2
1	17	362,7	4,69	89	24,5	64	17,6	25,4	18,0
2	19	483,3	3,93	123	25,5	75	15,5	25,3	15,4
3	5	169,3	2,95	45	26,6	32	18,9	15,6	11,1
4	7	282,5	2,48	64	22,7	28	9,9	25,0	10,9
5	2	132,8	1,51	19	14,3	17	12,8	11,8	10,5
6	2	67,0	2,98	20	29,8	18	26,9	11,1	10,0
7	2	3,3	60,76	3	91,1	3	91,1	66,7	66,7
8	1	58,6	1,71	12	20,5	10	17,1	10,0	8,3
9	3	79,4	3,78	19	23,9	14	17,6	21,4	15,8
10	5	68,2	7,33	23	33,7	10	14,7	50,0	21,7
11	2	93,1	2,15	24	25,8	14	15,0	14,29	8,3
92	1	80,1	1,25	37	46,2	16	20,0	6,67	2,7
2004									
<b>Eesti kokku</b>	<b>170</b>	<b>7895,3</b>	<b>2,15</b>	<b>2875</b>	<b>36,4</b>	<b>2244</b>	<b>28,4</b>	<b>7,6</b>	<b>5,9</b>
sh asulavälistel teedel	128	5256,2	2,44	1356	25,8	927	17,6	13,8	9,4
Linnades ja teistes asulates	42	2639,2	1,59	1519	57,6	1317	49,9	3,2	2,8
sh Tallinn	20	1483,9	1,35	740	49,9	665	44,8	3,0	2,7
Tartu	2	259,2	0,77	244	94,1	204	78,7	1,0	0,8
Pärnu	1	127,2	0,79	64	50,3	56	44,0	1,8	1,6
teised linnad ja as	19	768,9	2,47	471	61,3	392	51,0	4,8	4,0
sh põhimaanteed	51	2043,3	2,50	559	27,4	374	18,3	13,6	9,1
tugimaanteed	26	1063,3	2,45	320	30,1	213	20,0	12,2	8,1
muud maanteed	51	2149,6	2,37	470	21,9	340	14,3	15,0	10,9
1	14	404,0	3,47	106	26,2	68	16,8	20,6	13,2
2	13	513,9	2,53	155	30,2	91	17,7	14,3	8,4
3	5	179,8	2,78	49	27,3	41	22,8	12,2	10,2
4	7	319,6	2,19	82	25,7	45	14,1	15,6	8,5
5	4	141,6	2,82	41	29,0	30	21,2	13,3	9,8
6	2	76,0	2,63	7	9,2	9	11,8	22,2	28,6
7	0	4,0	0,00	0	0,0	0	0,0	0,0	0,0
8	3	71,4	4,20	31	43,4	20	28,0	15,0	9,7
9	0	88,2	0,00	31	35,1	24	27,2	0,0	0,0
10	1	76,3	1,31	25	32,8	16	21,0	6,3	4,0
11	2	96,7	2,07	15	15,5	17	17,6	11,8	13,3
92	0	71,6	0,00	17	23,7	13	18,2	0,0	0,0

Tabeli 3.1 järg

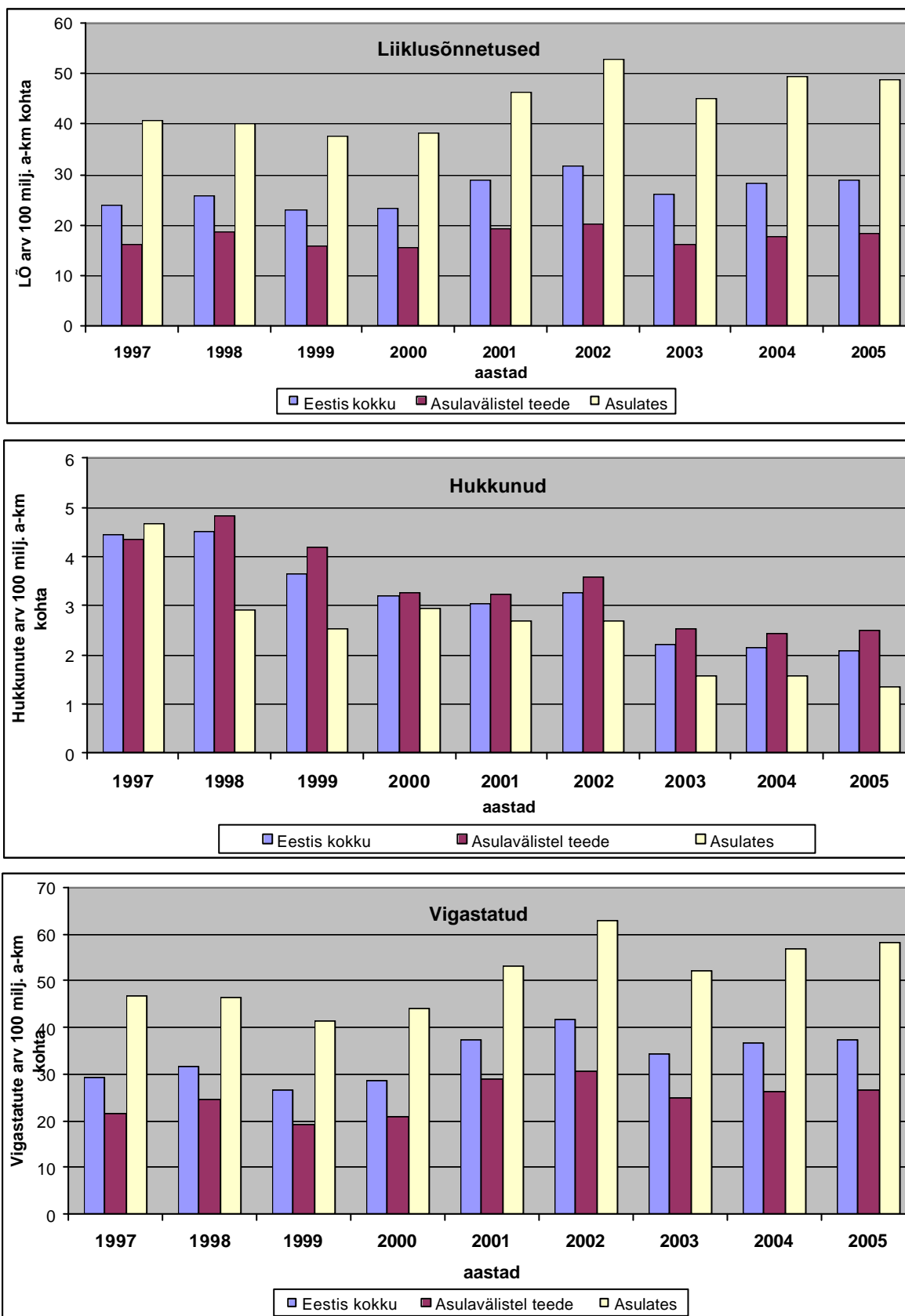
Piirkond, maantee	Hukkunute arv	Läbisõit milj. a-km	Hukkunuid 100 milj. a-km kohta	Vigastatute arv	Vigastatuid 100 milj. a-km kohta	LÕ arv	LÕ-si 100 milj. a-km kohta	Hukkunut/ 100 LÕ	Hukkunut/ 100 vigastatut
<b>2005</b>									
<b>Eesti kokku</b>	<b>168</b>	<b>8029,0</b>	<b>2,09</b>	<b>3026</b>	<b>37,7</b>	<b>2341</b>	<b>29,2</b>	<b>7,2</b>	<b>5,6</b>
sh asulavälistel teedel	131	5269,7	2,49	1413	26,8	984	18,7	13,3	9,3
Linnades ja teistes asulates	37	2759,3	1,34	1613	58,5	1357	49,2	2,7	2,3
sh Tallinn	17	1569,0	1,08	788	50,2	652	41,6	2,6	2,2
Tartu	3	268,2	1,12	233	86,9	207	77,2	1,4	1,3
Pärnu	0	131,2	0,00	94	71,6	77	58,7	0,0	0,0
teised linnad ja as	17	790,9	2,15	498	63,0	421	53,2	4,0	3,4
sh põhimaanteed	74	2195,7	3,37	593	27,0	426	19,4	17,4	12,5
tugimaanteed	29	1110,8	2,61	331	29,8	218	19,6	13,3	8,8
muud maanteed	28	1963,2	1,43	489	24,9	340	17,3	8,2	5,7
1	20	422,4	4,73	130	30,8	98	23,2	20,4	15,4
2	14	564,0	2,48	158	28,0	101	17,9	13,9	8,9
3	9	191,7	4,69	59	30,8	44	23,0	20,5	15,3
4	13	350,4	3,71	74	21,1	54	15,4	24,1	17,6
5	8	147,6	5,42	35	23,7	33	22,4	24,2	22,9
6	1	79,4	1,26	11	13,9	7	8,8	14,3	9,1
7	0	4,4	0,00	0	0,0	0	0,0	0,0	0,0
8	1	75,7	1,32	26	34,3	17	22,5	5,9	3,8
9	1	95,1	1,05	20	21,0	15	15,8	6,7	5,0
10	2	84,1	2,38	23	27,3	18	21,4	11,1	8,7
11	2	103,0	1,94	25	24,3	18	17,5	11,1	8,0
92	3	77,9	3,85	32	41,1	21	27,0	14,3	9,4
Piirkond, maantee	Hukkunute arv	Läbisõit milj. a-km	Hukkunuid 100 milj. a-km kohta	Vigastatute arv	Vigastatuid 100 milj. a-km kohta	LÕ arv	LÕ-si 100 milj. a-km kohta	Hukkunut/ 100 LÕ	Hukkunut/ 100 vigastatut
<b>viie aasta (2001 - 2005) keskmine</b>									
<b>Eesti kokku</b>	<b>185</b>	<b>7344</b>	<b>2,55</b>	<b>2750</b>	<b>37,5</b>	<b>2113</b>	<b>28,8</b>	<b>8,8</b>	<b>6,8</b>
sh asulavälistel teedel	136	4819	2,85	1313	27,4	884	18,4	15,4	10,4
Linnades ja teistes asulates	49	2525	1,97	1437	56,9	1229	48,6	4,1	3,5
sh Tallinn	21	1422	1,47	698	49,0	601	42,2	3,5	3,0
Tartu	3	247	1,15	207	83,4	178	71,8	1,6	1,4
Pärnu	2	119	1,60	78	65,6	65	55,0	2,8	2,4
teised linnad	24	737	3,28	455	61,8	385	52,4	6,2	5,3
sh põhimaanteed	64	1847	3,55	509	27,8	346	18,9	18,9	12,8
tugimaanteed	37	1050	3,52	335	31,9	225	21,5	16,2	10,7
muud maanteed	38	1922	2,01	510	26,9	344	14,9	11,5	7,6
1	17	370	4,51	103	27,7	73	19,8	22,6	16,2
2	16	490	3,28	131	26,7	85	17,4	19,0	12,5
3	6	169	3,42	61	37,0	40	24,2	14,3	9,9
4	10	292	3,41	68	23,4	40	13,8	24,7	14,7
5	5	132	3,45	43	33,5	30	23,0	14,9	11,6
6	2	70	3,58	21	31,5	14	20,8	18,0	14,1
7	0	4	12,15	1	38,9	1	38,9	13,3	13,3
8	1	65	2,13	20	30,3	14	20,9	10,6	8,8
9	2	81	3,21	19	22,7	15	18,8	19,3	18,4
10	3	70	4,91	20	28,6	13	18,9	25,8	16,3
11*	2	98	2,05	21	21,9	16	16,7	12,4	5,9
92*	1	77	1,70	29	37,0	17	21,7	7,0	4,0

\* kolme aasta keskmine

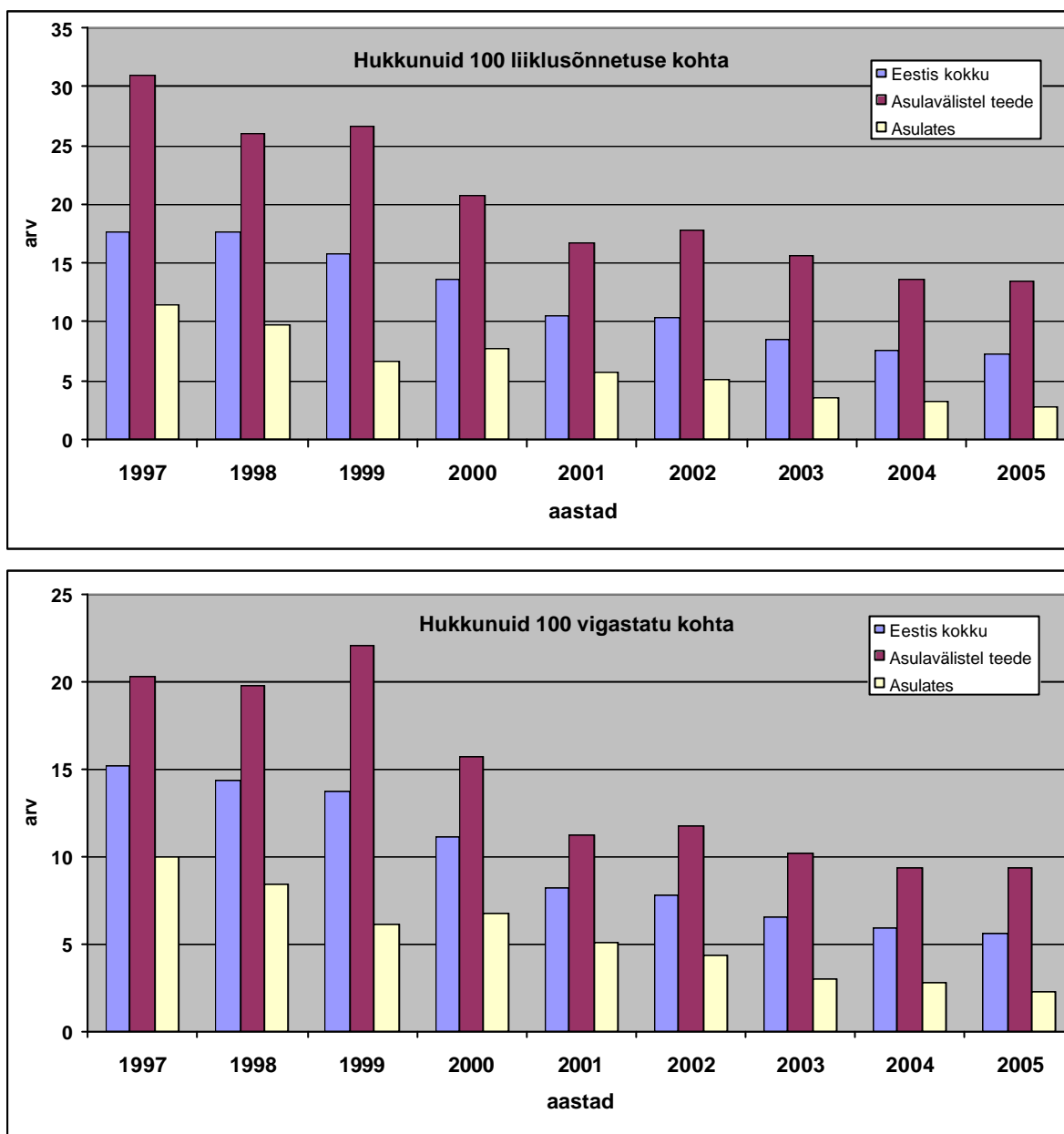


Joonis 3.1 Viie aasta (2001 – 2005) liiklusõnnetuste, vigastatute ja hukkunute aastakeskmised arvud maanteedel

Sellise kahanemise võivad tingida kaks asjaolu: hukkunute arvu vähenemine, liiklusõnnetuste ja vigastatute arvu suurenemine. Antud juhul on suhtearvud vähenenud mõlema teguri muutumise tulemusena, kuid eriti aastatel 2000. ja 2001. oli tooniandvaks liiklusõnnetuste ja vigastatute arvu suurenemine, mitte hukkunute arvu vähenemine. Kolme viimast aastat iseloomustab hukkunute arvu suhteline stabiilsus nii riigis tervikuna kui ka linnades ja linnavälistel teedel. Samal ajal on küllalt kiiresti kasvanud nii liiklusõnnetuste kui ka neis vigastatute arv suhteliselt kiiresti nii maanteedel kui ka linnades. Kuna läbisõit on kasvanud ligilähedaselt samas tempos, siis liiklusõnnetuste ja neis hukkunute suhtenäitajad läbisõidu kohta on suhteliselt püsivad.

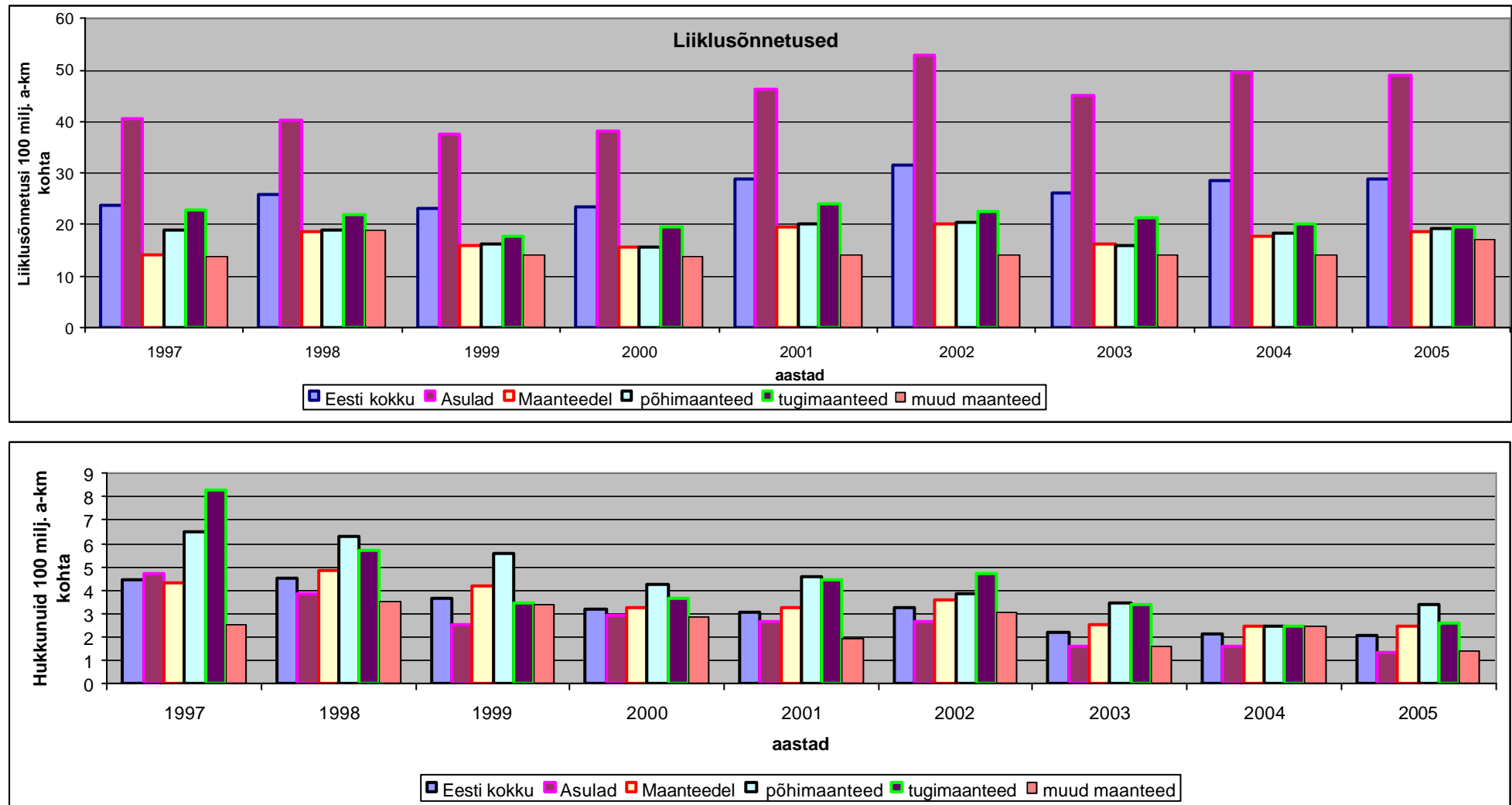


Joonis 3.2 Liiklusõnnetuste, nendes hukkunute ja vigastatute arv 100 miljoni auto-kilomeetri kohta aastatel 1997 - 2005.



Joonis 3.3 Liiklusõnnetuste raskusaste

Aastatel 1997-1999 ei olnud läbisõidu kohta tuleva liiklusõnnetuste suhtarvu erinevus põhi- ja tugimaanteedel märkimisväärne. Põhimaanteedel oli liiklusõnnetusi suhteliselt veidi vähem kui tugimaanteedel. 2000. aastal erinevus suurenes - liiklusõnnetuste arv 100 milj. akm kohta põhimaanteedel kahanes ja jäi tasemele 15,6, kuid tugimaanteedel suurenes ja suurenemine jätkus ka 2001. aastal ning jõudis märkimist väärivalt kõrgele jäädes tasemele 23,9. Jooniselt 3.4 nähtub, et see näitaja on läbi aegade tugimaanteedel olnud kõrgem kui põhimaanteedel, kusjuures 2003 aastal on see erinevus suurim. Teatud rolli võis siin tugimaanteede keskmise taseme halvenemise suhtes mängida ka Tallinna ringtee ja endiste Tartu – Viljandi ja Viljandi – Kilingi-Nõmme ületulek tugimaanteede seast põhimaanteede hulka. Aasta-aastalt erinevus põhi- ja tugimaanteede näitajate vahel suurenes, kuid 2005. aastal muutus see erinevus pea olematuks (joonis 3.4). Hukkunute osas on pilt olnud kaunis muutlik. Näitajad nii põhi- kui tugimaanteedel olid kõrgeimad 1997. aastal, kusjuures tugimaanteedel oli suhteline olukord halvem kui põhimaanteedel. Kuni aastani 1999. kahanesid mõlemad näitajad, kuid tugimaanteedel kahanes see näitaja märksa kiiremini kui põhimaanteedel. Järgmisel aastal olukorra paranemine põhimaanteedel jätkus, kuid tugimaanteedel hakkas olukord halvenema ja see halvenemine kestis kuni 2002. aastani. Kogu järgnevat perioodi iseloomustab näitajate vahelduv muutumine.



Joonis 3.4 Liiklusõnnetuste ja neis hukkunute arvu muutus 100 miljoni auto-km kohta maanteedel ja asulates perioodil 1997 – 2005.a.



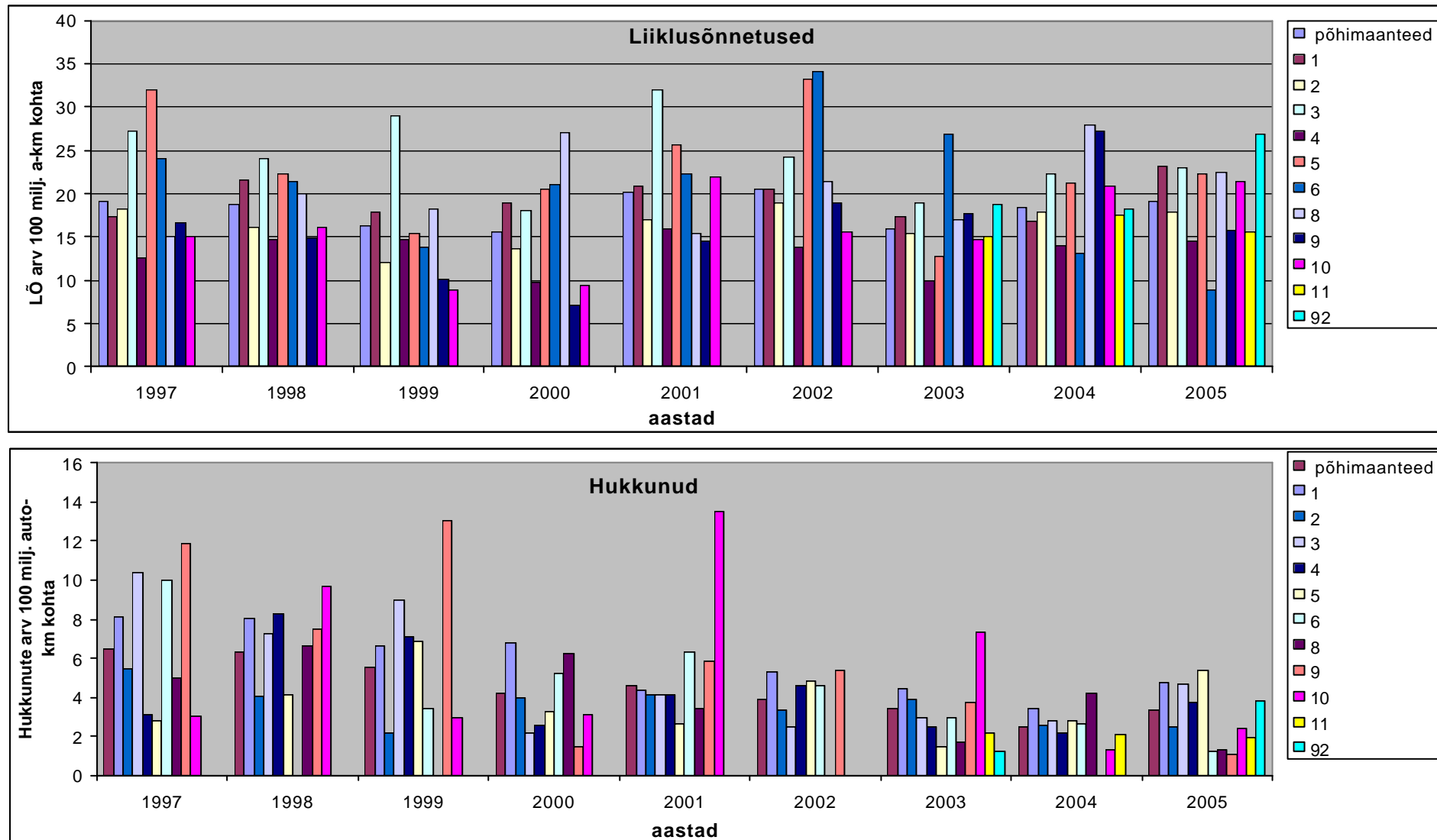
Joonisel 3.5 näeme, kuidas liiklusohutuse suhtenäitajad muutuvad erinevatel põhimaanteedel. Võrdlus osutub otstarbekaks siiski vaid viiel peamisel põhimaanteel, sest väiksema summaarse läbisõiduga põhimaanteedel lõikes ei ole sellist näitajat ühe aasta kohta eriti otstarbekas kasutada, kuna hukkunute ja ka liiklusõnnetuste arvud on suhteliselt madalad ja muutused paari-kolme võrra võivad näitajaid oluliselt mõjutada. Eriti kujukalt iseloomustavad seda olukorda muutused Riia-Pihkva maanteel (mida joonisel 3.5 ei kujutatagi, kuid tabelis 3.1 on need näitajad olemas), aga ka Ääsmäe – Haapsalu - Rohuküla maanteel ja Risti – Virtsu – Kuressaare maanteel (tabel 3.1). Kui varasemaid aastaid iseloomustasid suured hälbed erinevate teede hukkunute suhtearvu osas, siis 2001. aastal tase neljal peamisel põhimaanteel hämmastavalt ühtlustus, 2002 - 2005. aasta andmete põhjal on erinevused jällegi olemas. Tallinn – Narva maanteel hukkunute arv 100 miljoni auto-kilomeetri kohta üldjuhul pidevalt väheneb, kuid aastal 2001 ja 2005 võis täheldada olukorra halvenemist. Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa maanteel on see näitaja kaunis muutlik, kui aastatel 2002 – 2004 olukord paranes, siis 2005 aastal iseloomustas olukorra halvenemine. Jõhvi – Tartu – Valga ja Tallinn – Pärnu – Ikla maanteele on iseloomulikud muutlikud ja suurtes piirides hälbivad näitajad. Tallinn-Narva maantee puhul on need näitajad aga 2004. aastal vaadeldava perioodi parimad ja Jõhvi – Tartu – Valga maanteel olid viimase viie aasta parimad tulemused 2005. aastal.

Tabelis 3.1 ja joonisel 3.6 on toodud viie aasta (2001–2005) keskmised liiklusohutuse näitajad. Viie suhtenäitaja poolest on kõige ohtlikum Riia – Pihkva maantee Eestis kulgev teelõik, ei saa sellest siiski teha väga põhjanevaid järeldusi. Teisi maanteid saab 5-aastase perioodi põhjal hinnata küll.

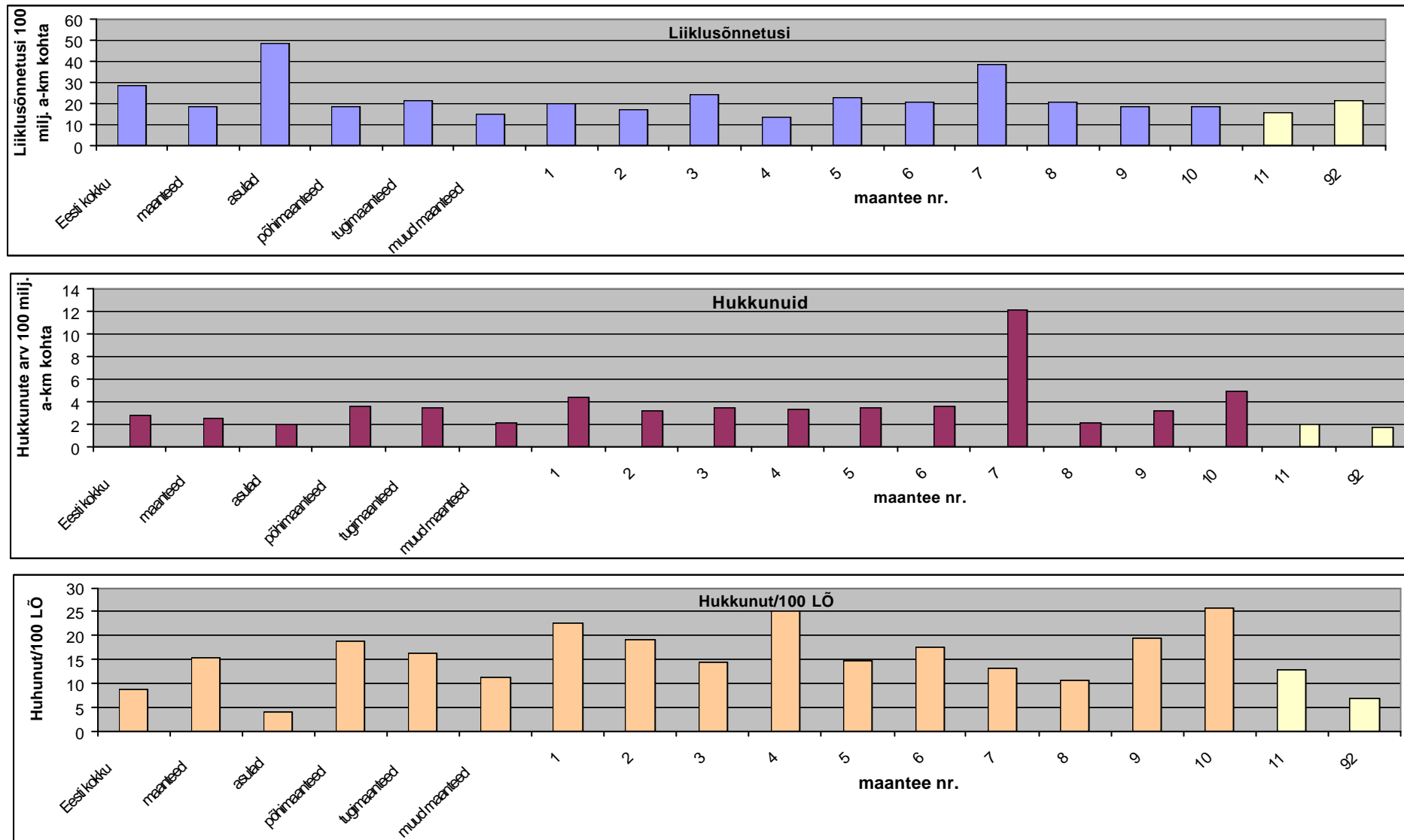
Jättes kõrvale Riia – Pihkva maantee näeme, et viie aasta keskmisena on hukkunute suhtearv kõrgeim Risti – Virtsu - Kuressaare maanteel, põhjuseid tuleks siin otsida eelkõige aastatest 2001 ja 2003, mil hukkus sel maanteel vastavalt 8 ja 5 inimest. Järgnevad Tallinn – Narva ja Valga – Uulu maantee. Palju vestlusainet tekitanud Tallinn – Tartu – Võru - Luhamaa maantee jääb selles pingereas alles seitsmendale kohale. Pingerida küll muutuks veidi kui eraldi vaadelda lõiku Tallinn – Tartu. Liiklusõnnetuste suure suhtearvu poolest on viie aasta põhjal järjestus alljärgnev: Riia – Pihkva, Jõhvi – Tartu – Valga, Pärnu – Rakvere - Sõmeru ja Tartu – Viljandi – Kilingi-Nõmme maantee. Vigastatute arvu järgi kuuluvad esimese nelja hulka need samad maanteed ainult järjestuses vahetavad Pärnu – Rakvere - Sõmeru ja Tartu – Viljandi – Kilingi-Nõmme maanteed oma kohad.

Liiklusõnnetustes hukkunute suhtearv maanteedel korreleerub hästi liiklusõnnetuste raskusastmega (joonis 3.7), kui jätta arvestamata Riia – Pihkva maantee andmed, mis on väga juhusliku iseloomuga ja erinevad oluliselt teistest. Liiklusõnnetuste suhtearv läbisõidu kohta ei korreleeru hukkunute suhtearvuga, kuid küll liiklusõnnetuste raskusastmega, mida väljendatakse vigastatute üldarvu suhtes (joonis 3.7). Joonisel 3.7 esitatud graafikute koostamisel on kasutatud nii maanteedel kui ka linnade andmestikku. Võrreldes varasemate tulemustega on seosed muutunud esinduslikemateks.

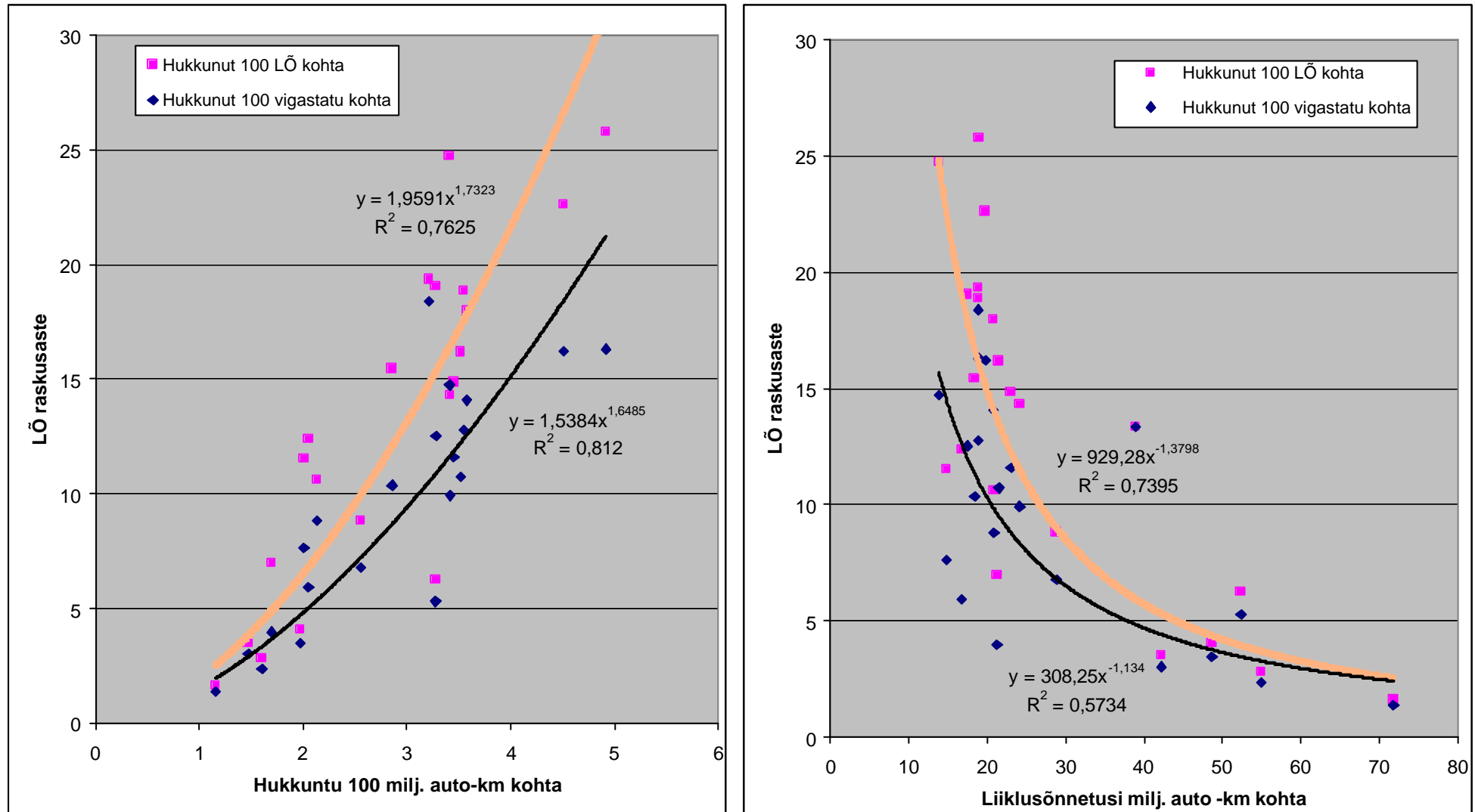
Läbisõidu kohta tulev liiklusõnnetuste arv (joonis 3.8) on linnades üldiselt suurem (eriti Tartus) kui maanteedel ja see tuleneb eelkõige sõidukite ning kergliiklejate vahelise konflikti oluliselt suuremast tõenäosusest. Hukkunute arv läbisõidetud kilomeetrite kohta peaks olema asulates oluliselt madalam kui maanteedel. Tallinnas ja Tartus see enamasti nii ka on, kuid teistes linnades tervikuna on olukord hoopis vastupidine. Pärnu andmetele tuginevalt võib siin arvata, et ei ole üht või paari linna mis selle olukorra põhjustavad, kuid üldine olukord on väiksemates linnades suhteliselt vilets, mille tulemusena liiklusõnnetuses hukuvad inimesed küll ühel aastal ühes linnas ja teisel aastal teises linnas, aga aasta jooksul tervikuna koguneb neid Eesti linnadesse liialt palju.



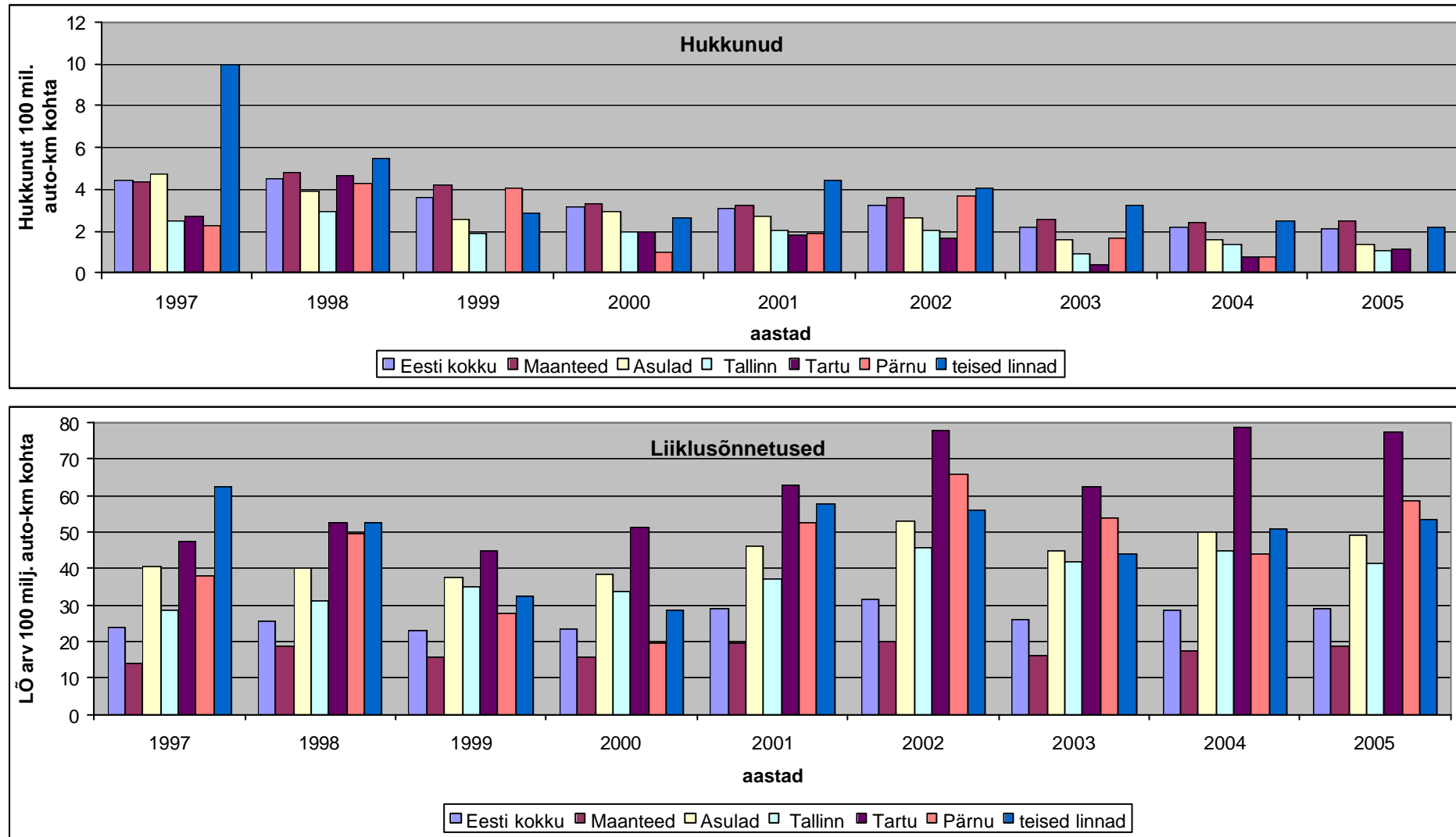
Joonis 3.5 Põhimaanteedel liiklusõnnetuste ja neis hukkunute arv 100 miljoni auto-km kohta aastatel 1997 – 2005. a



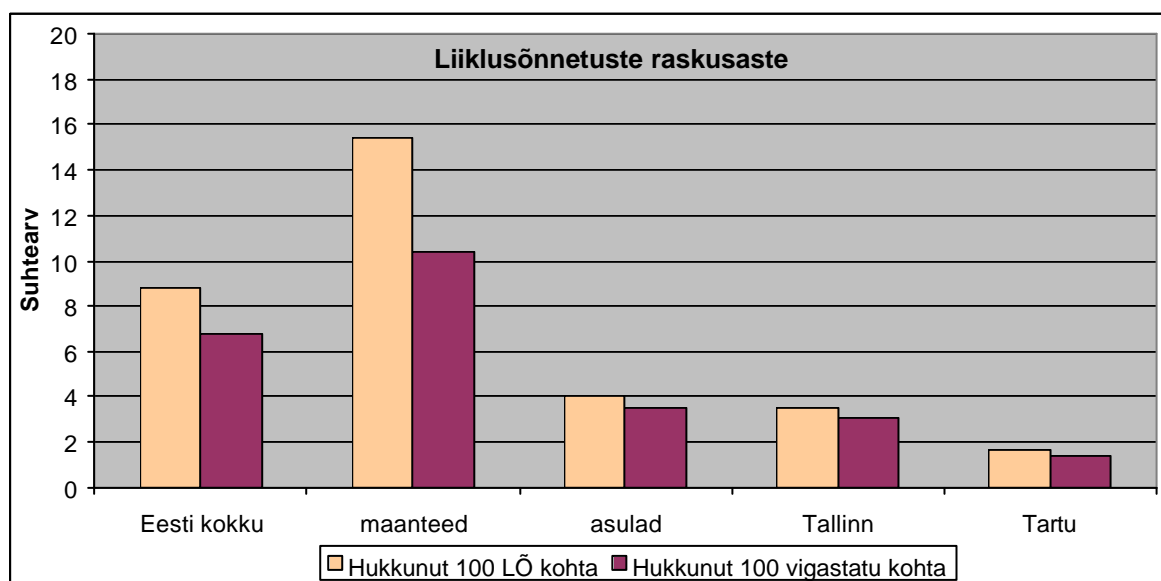
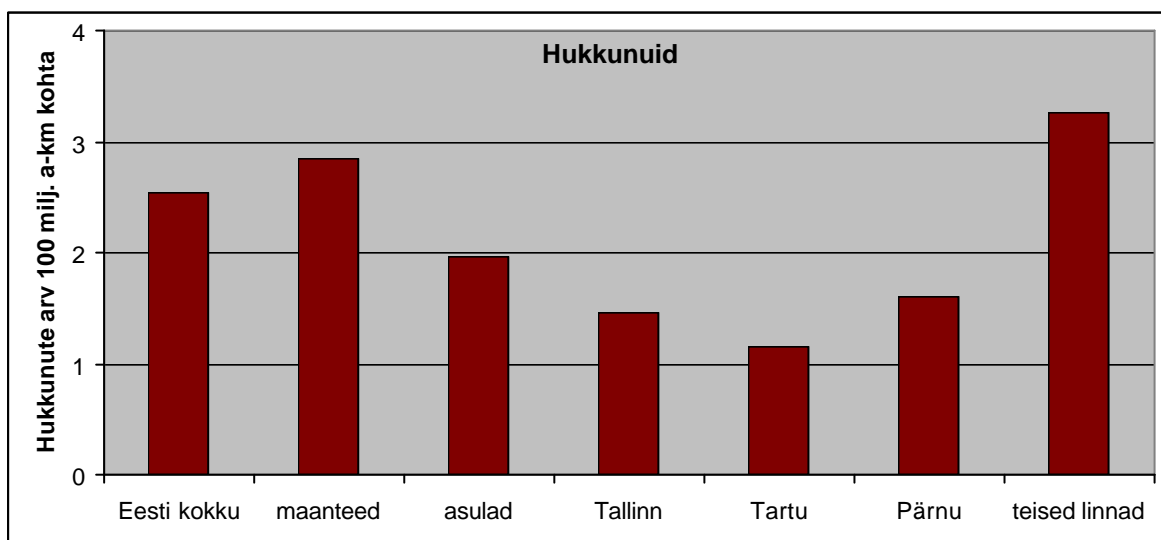
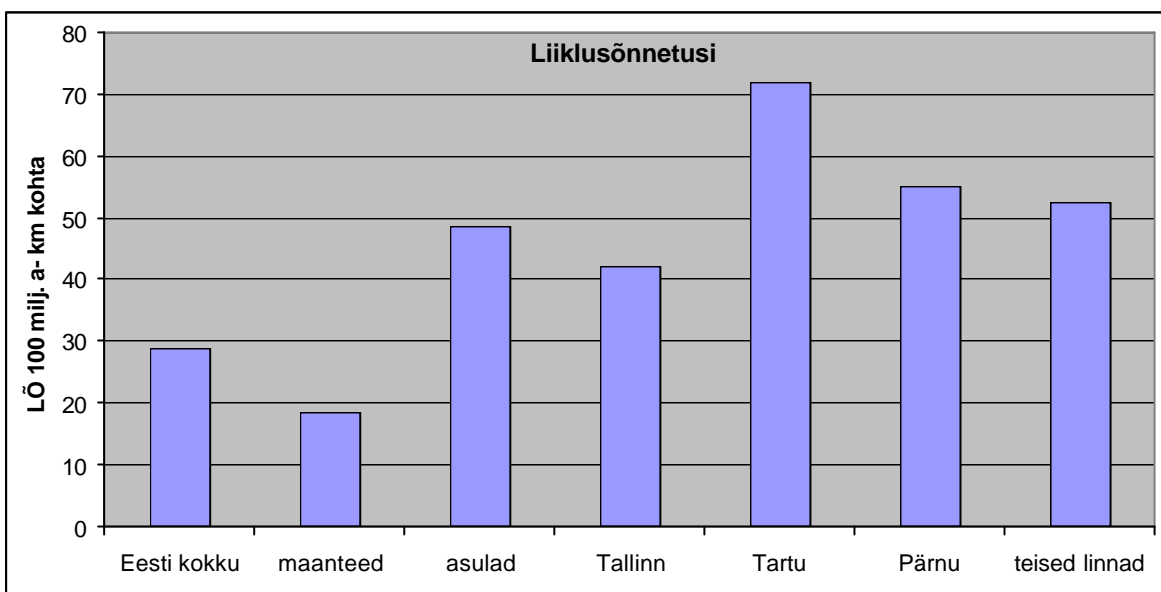
Joonis 3.6 Liiklusohutuse põhinäitajad maanteede lõikes perioodil 2001 – 2005



Joonis 3.7 Liiklusõnnetuste ja hukkunute suhtenäitaja ning liiklusõnnetuste raskusastme vahelised seosed perioodil 2001 – 2005



Joonis 3.8 Liiklusõnnetuste ja neis hukkunute arv 100 miljoni auto-km kohta suuremates linnades aastatel 1997 -2005



Joonis 3.9  
keskmisena

Liiklusohutuse põhinäitajad suuremates linnades perioodi 2000 – 2005

Väiksemates linnades kokku tuleb ka liiklusõnnetuste raskusaste üle 2 korra kõrgem kui Tallinnas ja Tartus keskmisena (Tabel 3.1).

Hukkunute arv ühe liiklusõnnetuse kohta on maanteedel 2,7 – 4,9 korda kõrgem kui asulates, kusjuures kõrgeim on see enamasti just põhimaanteedel, mille tehnilised parameetrid on suhteliselt head ja kiirused kõrged. 2002. aastal toimus aga ebasoodne muutus – tugimaanteedel liiklusõnnetuste raskusaste kujunes kõrgemaks kui põhimaanteedel.

Risti – Virtsu – Kuressaare maantee on viie aasta keskmisena kõige kõrgem liiklusõnnetuste raskusaste, järgnevad Tallinn – Pärnu – Ikla maantee ja Tallinn – Narva maantee. 2005 aastal eristus teistest aga hoopis Pärnu – Rakvere – Sõmeru maantee.

Tabelis 3.2 ja joonisel 3.10 on toodud liiklusõnnetustes hukkunute arv 100 milj. autokilomeetri kohta maakondade ja suuremate linnade kaupa perioodil 1997 - 2005.

Nagu tabelist 3.2 näha on ühe aasta andmete puhul hajuvus küllalt suur. Viie aasta keskmiste puhul on hajuvus küll väiksem, kuid liiklusohutuse näitajad on maakonniti ikkagi väga erinevad. Üldiselt kõrge liiklusohutuse taseme poolest paistavad silma Lääne- ja Ida-Virumaa. Võrumaa oli aastatel 1998-2002 püsinud halval tasemel, kuigi paranemine jätkus 2004. aastani, siis 2005. aastal olukord halvenes oluliselt. Lääne-Virumaal on tase olnud muutlik, kuid äärmiselt halvad olid aastad 1998 ja 2004. Ida-Virumaal on tase pidevalt halb, kuid samal ajal ka kaunis muutlik. Kui veel 2001. aastal oli üks maakond, kus liiklusohutuse tase viie aasta jooksul püsivalt paranes (Rapla maakond), siis 2005. aastaks on Raplammaa jõudnud halvimate sekka. Läbi kogu perioodi on tase olnud suhteliselt hea Harjumaal ja Saaremaal, kus paraku viimasel aastal olukord halvenes oluliselt. Viimase aasta halvenemisele vaatamata on Saaremaa viie aasta keskmisena kõige parimate näitajatega.

Perioodil 2003-2005 oli parim Hiiumaa, kus kolme aasta jooksul ei olnud ühtegi hukkunut. Kahel viimasel aastal paistab hea taseme poolest silma veel Läänemaa, Põlva- ja Valgamaa, neist kahe viimase puhul võib rääkida heast tasemest juba mitme aasta vältel. Hukkunute suhtarv on olnud Eesti keskmisest püsivalt paremal tasemel Harju maakonnas ja Tallinna linnas.

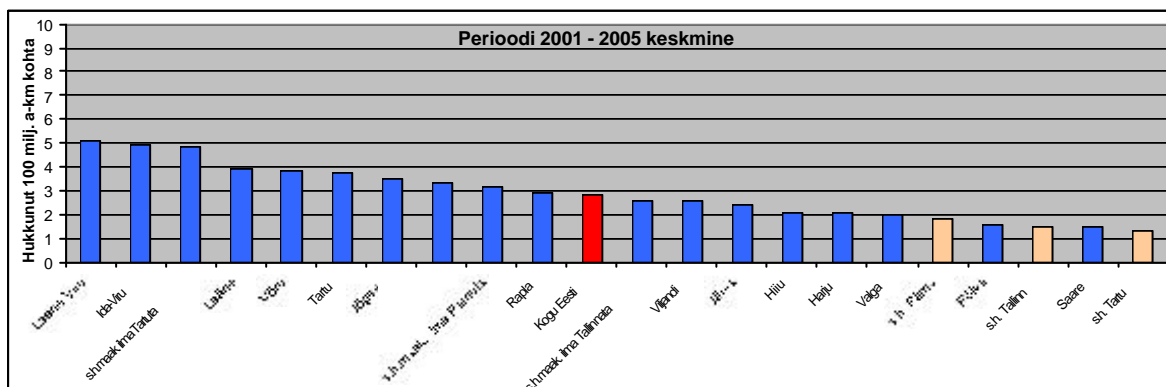
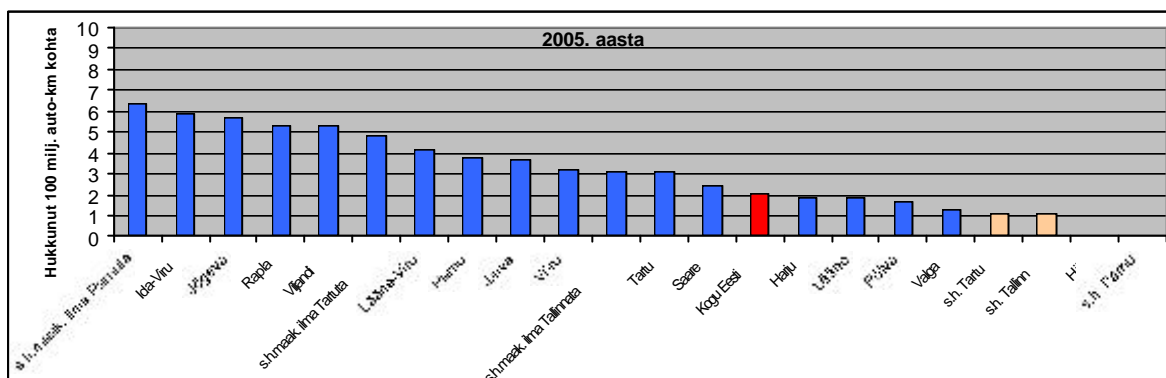
Kuigi 2005. aastal Eestis tervikuna liiklusõnnetustes hukkunute arv 100 miljoni auto-km kohta vähenes, siis samal ajal enamikes maakondades see näitaja kasvas. Üldine kahanemine toimus Tallinna, Lääne-Virumaa ja veidi ka Ida-Virumaa arvel.

Võrdluseks liiklusõnnetustes hukkunute arvud 100 milj. auto-km kohta erinevatel aastatel perioodil 1998 – 2002 mõnedes riikides on esitatud tabelis 3.3. Siit ilmneb, et liiklusohutuse tase üldiselt paraneb, kuid üksikutel aastatel esineb ka tagasilööke. Tase alla 1 hukkunut 100 milj. auto-kilomeetri kohta on väga hea tase ja sellest parema tulemuse saavutamise nõuab väga suuri jõupingutusi. Eesti Rahvuslikus liiklusohutusprogrammis kavandatud visioon 100 vastaks liikluse ca 1,5 kordsele kasvule ja tasemele 1 hukkunut 100 milj. a-km kohta.

Tabel 3.2

Liiklusõnnetustes hukkunute arv 100 milj. auto-km kohta  
maakondade ja suuremate linnade lõikes

Maakond, linn	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Viie aasta keskmine
Hariu	3,95	2,86	2,21	2,44	2,40	1,67	1,80	<b>1,86</b>	<b>2,03</b>
s.h. Tallinn	2,91	1,92	1,98	2,04	2,01	0,92	1,35	<b>1,08</b>	<b>1,48</b>
s.h.maak. ilma Tallinnata					2,56	2,49	2,25	<b>3,15</b>	<b>2,61</b>
Hiiu	5,40	4,69	7,62	1,44	1,28	0,00	0,00	<b>0,00</b>	<b>2,07</b>
Ida-Viru	5,48	6,03	5,73	4,06	5,73	3,31	5,88	<b>5,85</b>	<b>4,94</b>
Jõgeva	8,02	2,88	4,75	3,59	4,57	3,44	1,29	<b>5,66</b>	<b>3,53</b>
Järva	1,53	4,31	3,19	1,21	3,26	2,62	1,94	<b>3,67</b>	<b>2,44</b>
Lääne	4,62	4,98	2,93	8,62	3,46	3,82	0,77	<b>1,85</b>	<b>3,92</b>
Lääne-Viru	8,95	4,06	3,52	3,43	5,87	2,98	9,63	<b>4,11</b>	<b>5,09</b>
Põlva	2,79	5,31	1,69	2,24	2,15	0,87	0,85	<b>1,64</b>	<b>1,56</b>
Pärnu	3,76	3,82	3,72	4,25	5,27	1,46	1,89	<b>3,82</b>	<b>3,32</b>
s.h. Pärnu	4,30	4,08	1,02	1,90	3,66	1,66	0,79	<b>0,00</b>	<b>1,81</b>
s.h.maak. ilma Pärnuta					5,88	1,40	2,19	<b>6,38</b>	<b>3,16</b>
Rapla	5,00	4,36	3,28	1,99	2,19	4,40	2,62	<b>5,28</b>	<b>2,90</b>
Saare	4,17	2,90	2,50	0,63	2,04	0,88	1,29	<b>2,41</b>	<b>1,47</b>
Tartu	4,65	2,55	2,98	3,58	5,97	3,34	2,67	<b>3,11</b>	<b>3,71</b>
s.h. Tartu	4,64	0,00	1,93	1,79	1,68	0,41	0,77	<b>1,12</b>	<b>1,32</b>
s.h.maak. ilma Tartuta					4,83	5,40	4,31	<b>4,84</b>	<b>4,85</b>
Valga	2,21	2,00	3,55	3,75	1,25	0,51	0,94	<b>1,29</b>	<b>2,00</b>
Viljandi	4,48	2,82	2,04	2,45	2,46	3,39	2,62	<b>5,28</b>	<b>2,59</b>
Võru	6,23	6,90	6,01	5,36	4,48	2,11	1,33	<b>3,19</b>	<b>3,86</b>
Kogu Eesti	4,52	3,64	3,17	3,04	3,43	2,21	2,15	<b>2,09</b>	<b>2,80</b>



Joonis 3.10 Liiklusõnnetustes hukkunute arv 100 miljoni auto-km kohta maakondade lõikes



Tabel 3.3

Liiklusõnnetustes hukkunute arv 100 miljoni auto-kilomeetri kohta erinevates riikides

Riik	Aasta	Hukkunut/100 milj.a-km
<b>Eesti</b>	<b>2005</b>	<b>2,09</b>
	<b>2004</b>	<b>2,15</b>
	<b>2003</b>	<b>2,21</b>
	<b>2002</b>	<b>3,26</b>
	<b>2001</b>	<b>3,04</b>
	<b>2000</b>	<b>3,17</b>
	<b>1999</b>	<b>3,64</b>
	<b>1998</b>	<b>4,52</b>
	<b>1997</b>	<b>4,45</b>
Austraalia	2002	0,90
Austria	2002	1,23
Belgia	2001	1,63
Birima	2001	1,09
Island	2000	1,60
Jaapan	2002	1,21
Kanada	2002	0,93
Leedu	2001	4,77
Lõuna-Aafrika Vabariik	1998	13,73
Läti	2001	7,20
Norra	2001	0,83
Prantsusmaa	2002	1,38
Rootsi	1999	0,83
Saksamaa	2002	1,11
Sloveenia	2002	2,17
Soome	2002	0,85
Suurbritannia	1998	0,75
Šveits	2002	0,84
Taani	2001	0,92
Tšehhi Vabariik	2002	3,31
Ungari	1999	4,85
USA	2001	0,94
Venemaa	1999	11,4*

\* hinnang

## KOKKUVÕTE

Käesoleva töö alusel võib väita, et kui autopargi üldine läbisõit Eestis oli 1995. aastal 5455 milj. auto-km, siis 2005. aastaks oli see kasvanud 8060,6 milj. auto-km-ni, ehk 47,8% võrra. Seega aasta keskmine läbisõidu juurdekasv on olnud 4,0 %. Kogu läbisõidust langeb 79,0 % sõiduautodele ja 65,4 % maanteedele, maanteedele osatähtsus sõiduautode läbisõidus on aga 61,4%.

**Tuginedes käesolevale tööle võib väita, et 2005. aastal oli sõiduautode aasta keskmine Eestis sooritatud läbisõit registris oleva sõiduki kohta sõiduautodel 12 907 km, bussidel 39 000 km ja veoautodel 17 227 km.**

Sõiduautode puhul läbisõit ühe registris oleva sõiduki kohta vähenes 2,8% (aasta varem vähenes 2,3%) võrra, mida võib seostada autopargi väga kiire kasvuga. Busside aastane läbisõit kasvas 5,1% (aasta varem 9,3%) ja veoautode läbisõit 1,8 (aasta varem 5,3%) võrra

Töös on leitud liiklusohutuse suhtenäitajad kogu vabariigi, üksikute maakondade, suuremate linnade ja põhimaanteedel lõikes aastatel 1998-2005. Nende näitajate alusel võib konstateerida, et 2005. aastal liiklusohutuse olukord Eestis tervikuna paranes võrreldes 2004. aastaga, aga enamikes maakondades ja põhimaanteedel ning tugimaanteedel hoopis halvenes. Lisades on esitatud läbisõidu detailsed arvutustulemused põhi- ja tugimaanteedel.

## SUMMARY

The authors of this report have estimated the total vehicle park kilometrage in Estonia has increased from 5 455 million vehicle kilometres (1995) up to 8060,6 millions in 2005 or by 47,8 per cents. Average annual growths has been 4,0 per cents. 79.0 per cent of the total kilometrage is the share of cars and 65,4 per cents are driven on rural roads, for cars 61,4 per cent.

**We can evaluate, as based on the study, that annual average kilometrage of the registered car is 12 907 kilometres, registered truck- 17 227 km and registered bus- 39 000 km.**

Annual average kilometrage of all types of vehicles has increased a little during the last year.

There are also main road safety indicators for the country, counties, cities and main roads for 1998...2005.

Annexes include the detailed calculation results, shared between main and basic roads.

**LISAD**