TRANSPORDIAMET

Liiklusaasta 2024

2025

1. MAANTEELIIKLUSE OHUTUS

Selles peatükis käsitletakse 2024. aastal toimunud inimkannatanuga liiklusõnnetuste statistikat, liiklejate hoiakuid ja käitumist teeliikluses ning liiklusohutuse parandamiseks rakendatud meetmeid. Inimkannatanuga liiklusõnnetus on juhtum, kus vähemalt ühe sõiduki teel liikumise või teelt väljasõidu tagajärjel saab inimene vigastada või surma. Raudteeõnnetustest käsitletakse ainult neid juhtumeid, mis on toimunud raudteeülesõidukohtadel või ülekäikudel ning milles lisaks raudteeveeremile osales ka teine sõiduk (nt mootorsõiduk, jalgratas või kergliikur).

Selles kokkuvõttes ei esitata eraldi raskesti vigastatute andmeid, kuna need laekuvad üldistatud kujul 2025. aasta I kvartali lõpus. Aastal 2024 ületas raskesti vigastatute arv liiklusohutusprogrammi seatud eesmärgi.

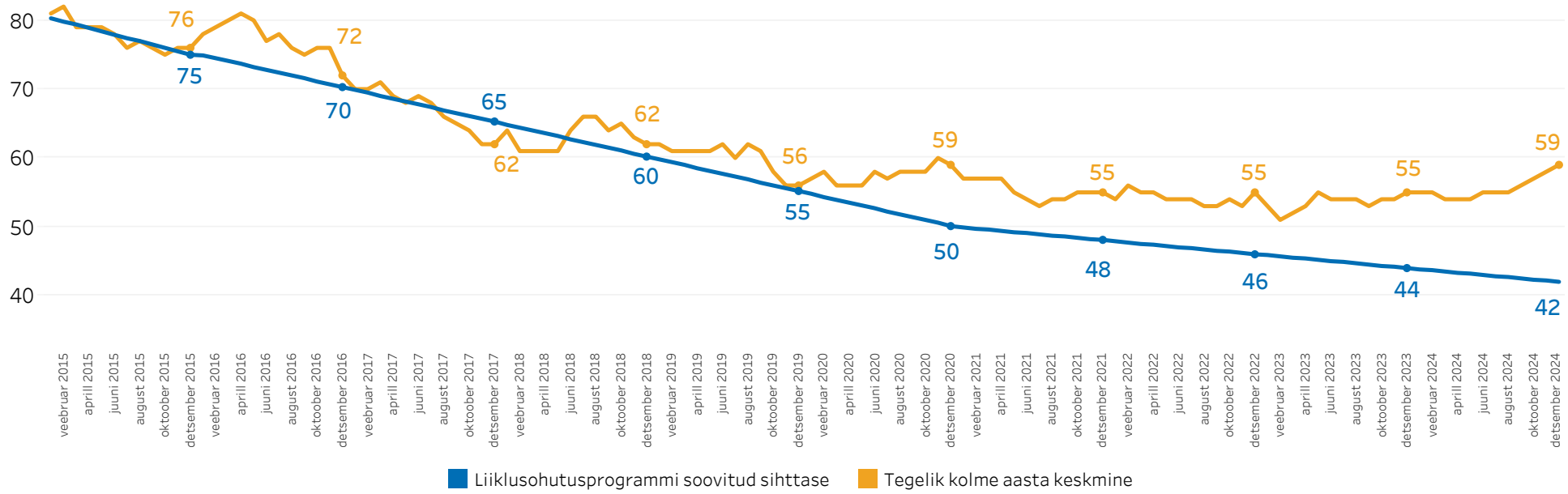
Andmed on seisuga 31.01.2025.

1.1. Liiklusohutusprogramm 2016–2025 ja selles kavandatud eesmärkide täitmine

1.1.1. Liiklusohutusprogrammi eesmärk ja kolme aasta (2022–2024) keskmine hukkunute ja raskesti vigastatute arv

Liiklusohutusprogrammi 2016–2025 (edaspidi LOP) eesmärk on vähendada liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu, nii et aastate 2023–2025 keskmisena ei hukkuks liikluses rohkem kui 40 inimest ning raskesti vigastatute arv ei ületaks 302 inimest. Aastate 2022–2024 keskmisena hukkus liikluses 59 inimest aastas, mis ületas sihttaseme (42) 17 võrra.

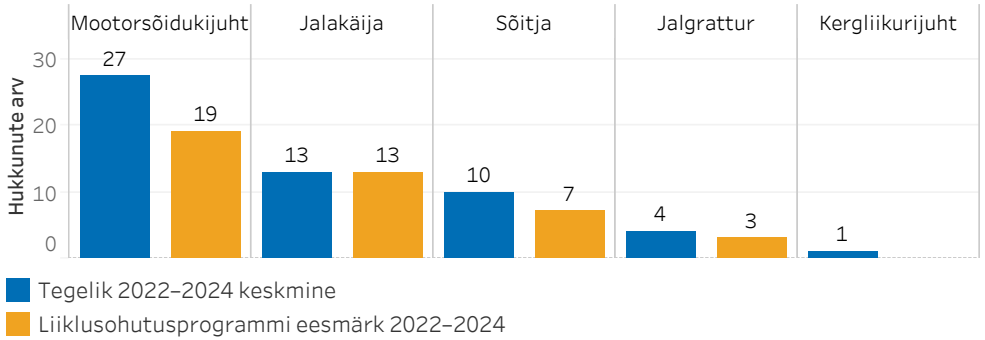
Hukkunute arv liiklusohutusprogrammis ja tegelik kolme aasta keskmine seis



1.1.2. Hukkunud liiklejate rollid, liiklusohutusprogrammi eesmärk ja tegelik 2022–2024 aastate keskmine

Vaadates liikluses hukkunute arvu ja LOPi eesmärke liiklejate rolliti, ületas tegelik hukkunute arv seatud sihttaseme: mootorsõidukijuhtide puhul 8, jalgratturite puhul 1 ning sõitjate puhul 3 võrra. Ainult jalakäijate puhul ei ületanud kolme aasta keskmine hukkunute arv eesmärki.

01.01.2021 jõustunud liiklusseaduse muudatusega lisandus liiklusreeglitesse kergliikuri mõiste. Enne seadusemuudatust ei käsitletud kergliikurit sõidukina ning need kergliikuritega toimunud õnnetused, kus ühtegi teist sõidukit ei osalenud, ei läinud liiklusõnnetusena arvesse. Kergliikuriga sõites hukkunud on lisatud statistikasse eraldiseisva liiklejaliigina.



1.1.3. Liiklusohutusprogrammi probleemsemad mõõdikud

Mootorsõidukiga liikleja

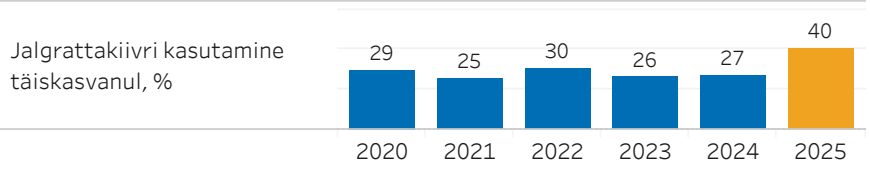
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Turvavöö kinnitamine sõiduautos – sõitja tagaistmel, %	88	88	98	86	87	90
Turvavöö kinnitamine bussis – sõitja turvavöö olemasolul, %	48	45	44	41	42	60
Jalakäijale tee andmine reguleerimata ülekäigurajal, %	62	71	72	72	76	90
Mobiiltelefoni kasutamine autojuhtimise ajal, %	66	63	66	64	60	50
Sõidueksami läbimine esimesel katsel, %	58	59	62	61	61	68
Lubatud sõidukiiruse ületamine (üle 5 km/h) väiksemal teel, %	19	19	19	21	21	30
Mootorsõidukijuhi poolt keelava fooritule nõude eiramine, %	11	9	9	9	8	32
Mootorsõiduki joobes juhtimine liiklejate hinnangul, %	3	2	1	4	3	7

Tegelik Eesmärk

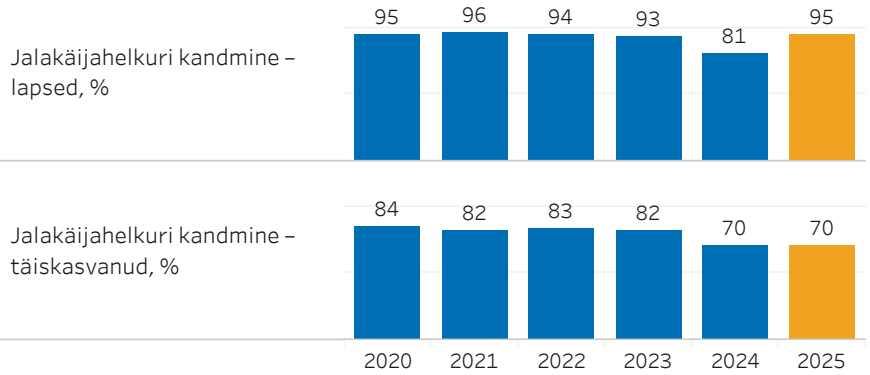
Selles alapeatükis olevad mõõdikud moodustavad ainult osa kogu programmi mõõdikutest, kuid need on just need näitajad, mille saavutamisega on olnud raskusi. See tähendab, et kas nende tase püsib muutumatuna ega jõua 2025. aastaks seatud eesmärgini või on tulemused isegi kehvemad kui varasemalt.

1.1.3. Liiklusohutusprogrammi probleemsemad mõõdikud

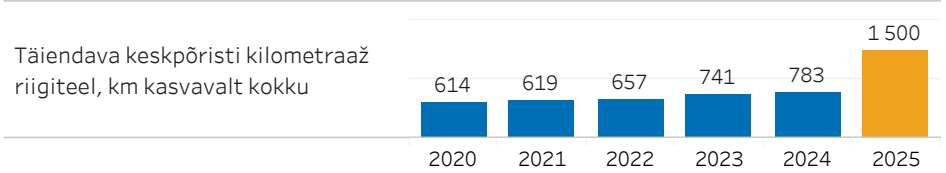
Jalgrattur



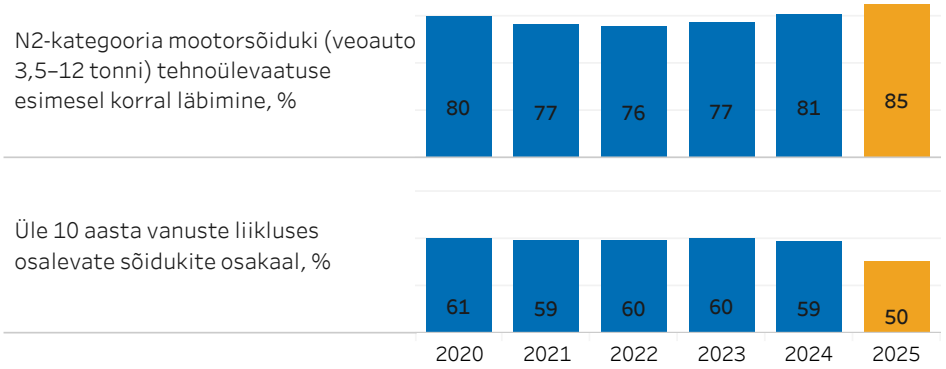
Jalakäija



Keskkond



Sõiduk



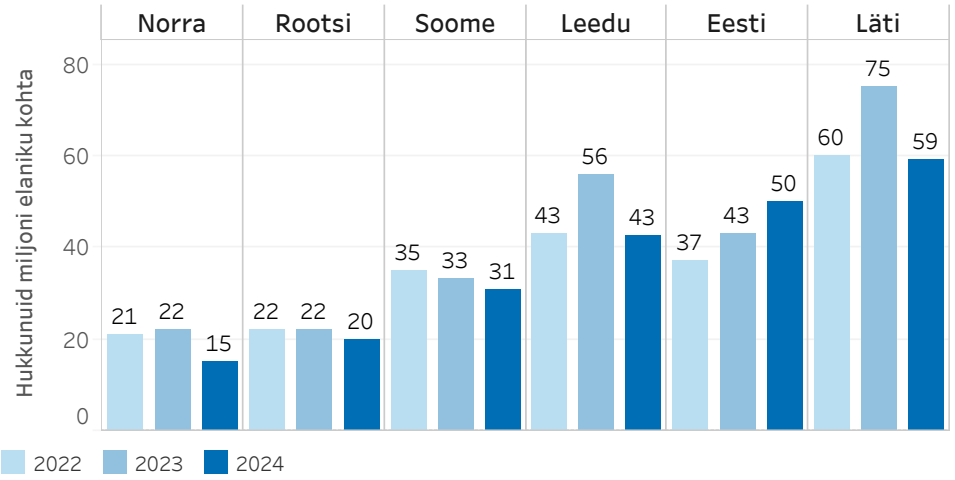
1.1.4. Liiklusohutus naaberriikides

Esialgsed andmed näitavad, et 2024. aastal suurenes liikluses hukkunute arv miljoni elaniku kohta vaid Eestis, samal ajal kui naaberriikides see vähenes.

Kõige suurem langus toimus Norras, kus liiklussurmade arv miljoni elaniku kohta vähenes 29%. Leedus ja Lätis vähenes see näitaja vastavalt 23% ja 21%. Siiski kasvas nii Leedus kui ka Lätis liikluses hukkunute arv märkimisväärselt 2023. aastal ning 2024. aastaks saavutati varasem tase. Esmakordselt oli liiklussurmade arv miljoni elaniku kohta Leedus väiksem kui Eestis.

Rootsis ja Soomes paranes samuti liiklusohutuse olukord – Soomes vähenes liikluses hukkunute arv miljoni elaniku kohta 6% ja Rootsis 10%.

Norras ja Rootsis hukkub aastas teedel üle kahe korra vähem inimesi miljoni elaniku kohta kui Eestis.



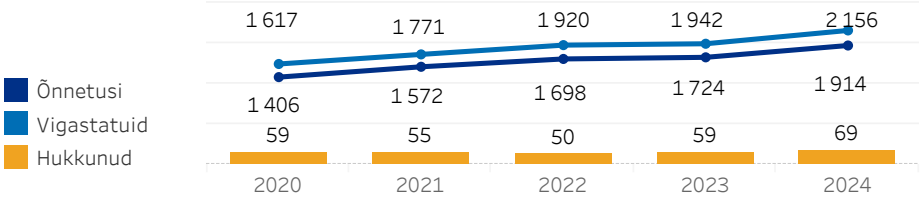
1. 2. Inimkannatanutega liiklusõnnetused ja neis kannatanud

1.2.1. Inimkannatanuga liiklusõnnetused, neis vigastatud ja hukkunud

Aastal 2024 halvenes liiklusolukord märgatavalt: toimus 1914 inimkannatanuga liiklusõnnetust, milles hukkus 69 ja sai vigastada 2156 inimest. Eelkõige sagenesid liiklusõnnetused kergliikurijuhtide ja jalgratturitega, kelle osalusel toimus 150 inimkannatanuga õnnetust rohkem kui 2023. aastal. Samuti kasvas mootorsõidukijuhtide osalusel toimunud õnnetuste arv, lisandudes 109 juhtumit rohkem kui eelmisel aastal. Ainsana püsis muutumatuna jalakäijaõnnetuste arv.

	Arv, 2024	Muutus võrreldes 2023. aastaga	Muutus võrreldes 2021–2023 keskmisega
Hukkunud	69	+10	+14
Vigastatud	2 156	+214	+278
Inimkannatanutega liiklusõnnetused	1 914	+190	+249

Inimkannatanuga liiklusõnnetused, neis vigastatud ja hukkunud



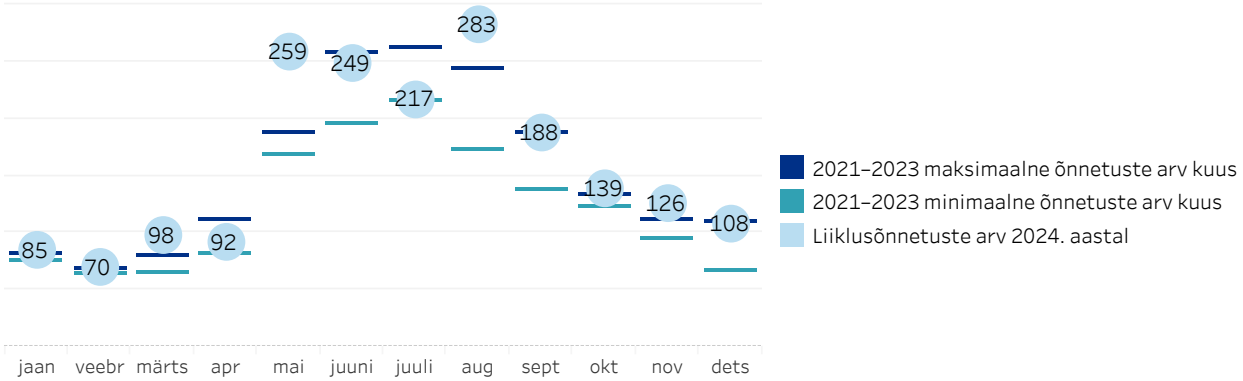
1.2.2. Inimkannatanuga liiklusõnnetuste toimumisaeg

2024. aastal oli 12 päeva, mil ei registreeritud ühtegi inimvigastatuga liiklusõnnetust. Keskmiselt juhtus 2024. aastal päevas viis inimvigastatuga liiklusõnnetust, milles sai kannatada kuus inimest.

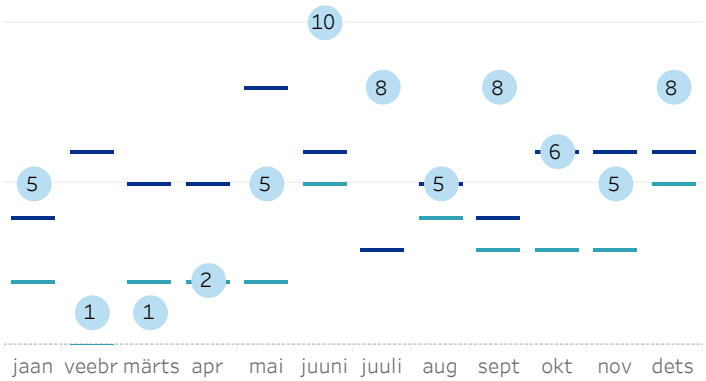
Eelmise aasta märtsis, mais, augustis, oktoobris ja novembris registreeriti igas kuus viimase kümne aasta kõrgeim liiklusõnnetuste arv. Suvel toimuvate liiklusõnnetuste arv on kasvutrendis. Viimasel neljal aastal on vähemalt pool inimvigastustega liiklusõnnetustest toimunud ajavahemikus maist augustini. Selle kasvu taga on eelkõige kergliikurijuhtide ja jalgratturite osalus, kuid ka mootorsõidukijuhtide osalusel suvekuudel toimunud liiklusõnnetused on viimasel kahel aastal sagenenud.

Kõige sagedamini toimuvad liiklusõnnetused tööpäevade lõpus, kella 16 ja 18 vahel. Selles osas ei erinenud 2024. aasta eelnevatest aastatest.

Inimkannatanuga liiklusõnnetuste jaotus kuude kaupa



Hukkunuga liiklusõnnetuste jaotus kuude kaupa



1.2.3. Liiklusõnnetuste liik

Aastal 2024 toimus rohkem nii ühesõidukiõnnetusi kui ka kokkupõrkeid võrreldes 2023. aastaga.

Ühesõidukiõnnetused

Ühesõidukiõnnetused on olnud peamine liiklusõnnetuse liik alates 2020. aastast, moodustades 2024. aastal 43% kõigist inimkannatanuga liiklusõnnetustest.

Nende arvu kasvu mõjutas peamiselt kergliikurijuhtide ja jalgratturitega toimunud õnnetuste 28%ne kasv. Mootorsõidukijuhtidega toimus ühesõidukiõnnetusi 6% rohkem kui 2023. aastal. Kõige sagedamini sattusid ühesõidukiõnnetusse kergliikurijuhid (34% õnnetustest), sõiduautojuhid (28%) ja jalgratturid (23%). Viimastel aastatel on iga teine ühesõidukiõnnetus seotud kergliikurijuhtide ja jalgratturitega.

Kokkupõrked

Kokkupõrked moodustasid 2024. aastal veidi enam kui kolmandiku (36%) kõigist liiklusõnnetustest. Võrreldes 2023. aastaga toimus 78 kokkupõrget rohkem, mis tähendab 13% kasvu.

Enim esines kokkupõrkeid mootorsõidukite vahel (57%), samas kui 28% juhtudest toimusid kokkupõrked mootorsõiduki ja kergliikuri/jalgratturi vahel. Mõlemat tüüpi kokkupõrgete arv kasvas aastaga 8%. Kergliikuri/jalgratturi omavahelisi kokkupõrkeid oli 2024. aastal kolmandiku võrra rohkem ning neist osalejatena paistsid silma eelkõige jalgratturid.

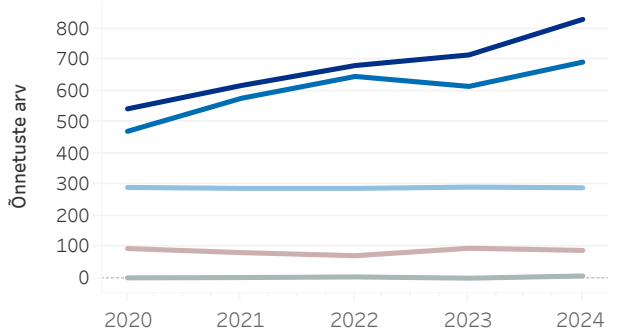
Jalakäijaõnnetused

Jalakäijaõnnetuste arv püsis 300 piiril, moodustades 17% kõigist liiklusõnnetustest.

Muud liiklusõnnetused

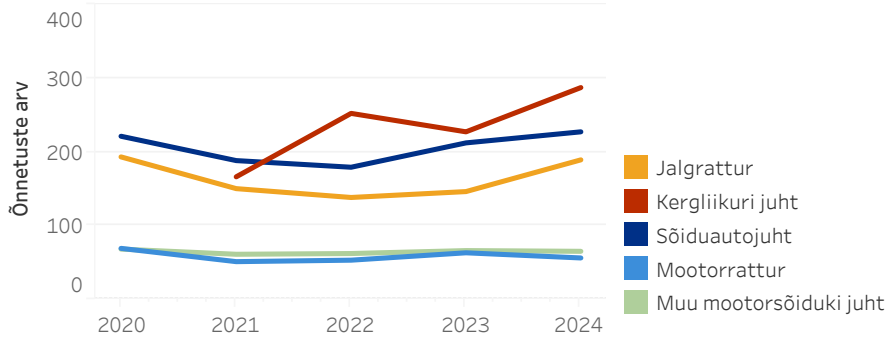
Muude liiklusõnnetuste, sealhulgas kokkupõrked loomadega, kukkumised ühistranspordis ja teiste erijuhtumite arv jäi võrreldes eelneva aastaga suuresti muutumatuks.

Liiklusõnnetuse liik

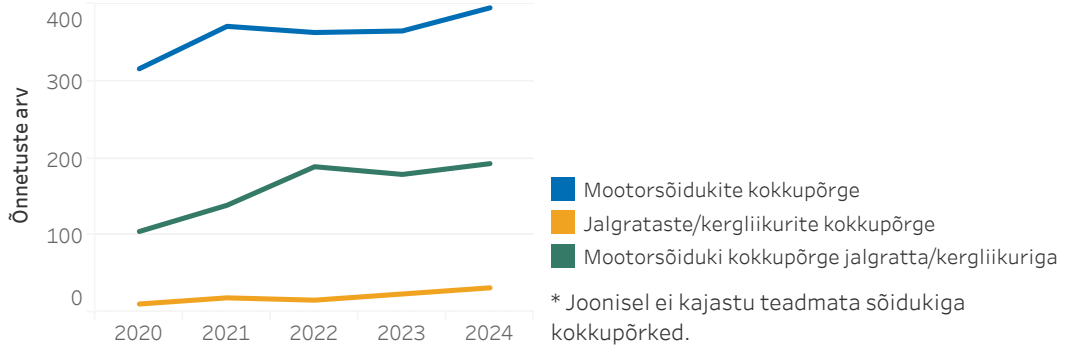


* Muu liiklusõnnetuse hulgas on kukkumised ühistranspordis, kokkupõrked loomaga ja muud.

Ühesõidukiõnnetused



Kokkupõrked



* Joonisel ei kajastu teadmata sõidukiga kokkupõrked.

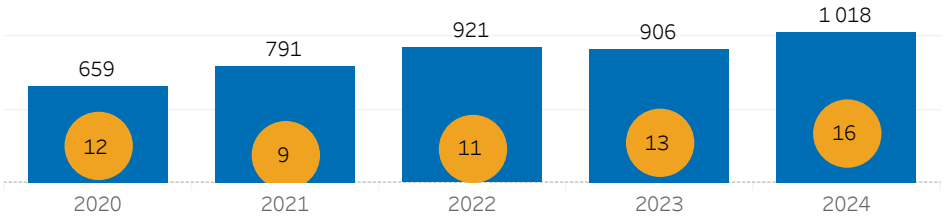
1.2.4. Inimkannatanuga liiklusõnnetuste toimumiskohad

2024. aastal toimus kõige rohkem liiklusõnnetusi Harju maakonnas (1022) ja kõige vähem Hiiu maakonnas (5). Ka 1000 elaniku kohta oli kõige rohkem liiklusõnnetusi Harju maakonnas (1,8) ja vähim Hiiu maakonnas (0,6).

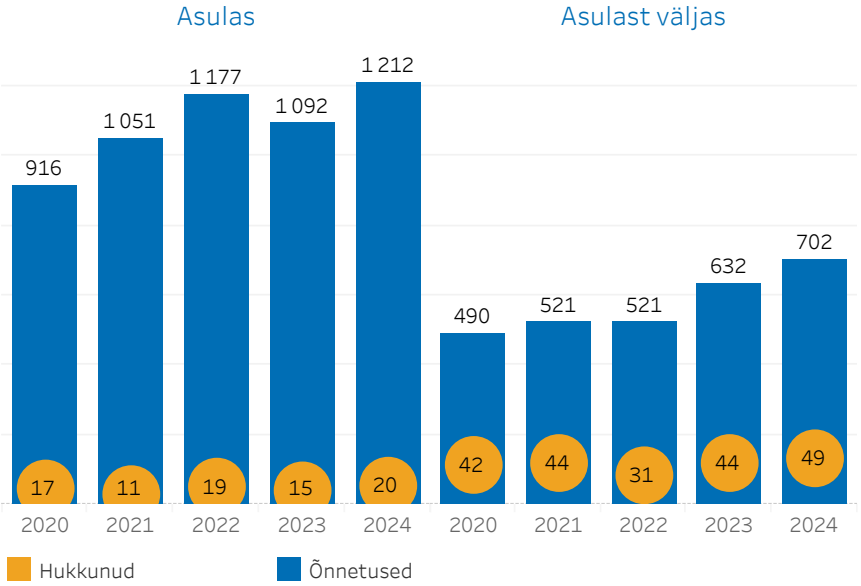
Ligikaudu 63% kõikidest kannatanuga liiklusõnnetustest toimus asulates. Eelmisel aastal toimus 37% (702) liiklusõnnetustest väljaspool asulaid, milles hukkus 49 liiklejat – 71% kõigist liikluses hukkunutest.

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

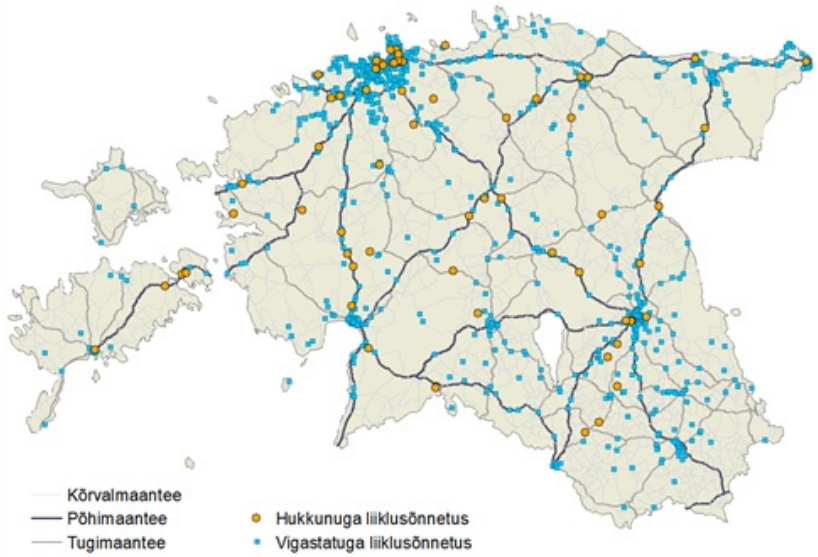
Liiklusõnnetuste ja hukkunute arv Tallinnas, Tartus, Pärnus ja Narvas



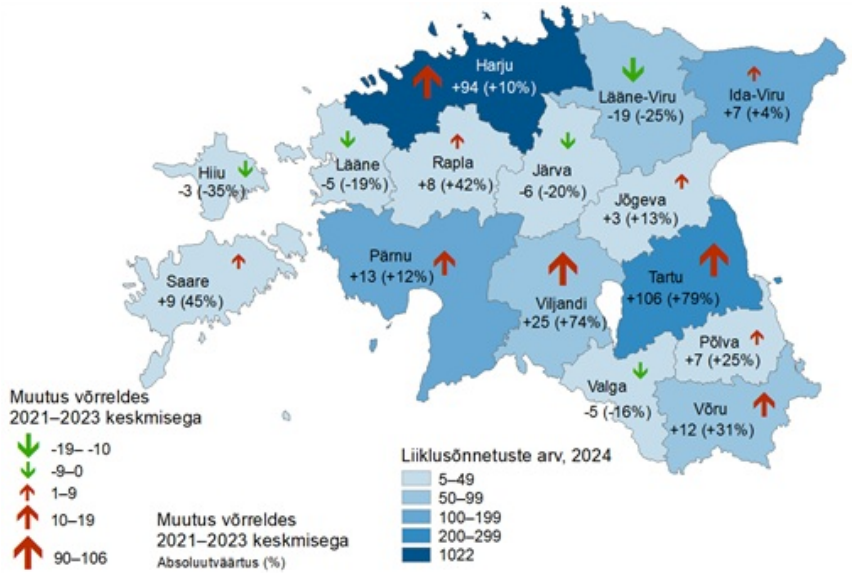
Õnnetused asulas ja asulast väljas



Liiklusõnnetuste asukohad, 2024



Liiklusõnnetused maakondades ja muutus



1.2.5. Riskikäitumine inimkannatanuga liiklusõnnetustes

1.2.5.1. Alkoholi mõju all juhtimine

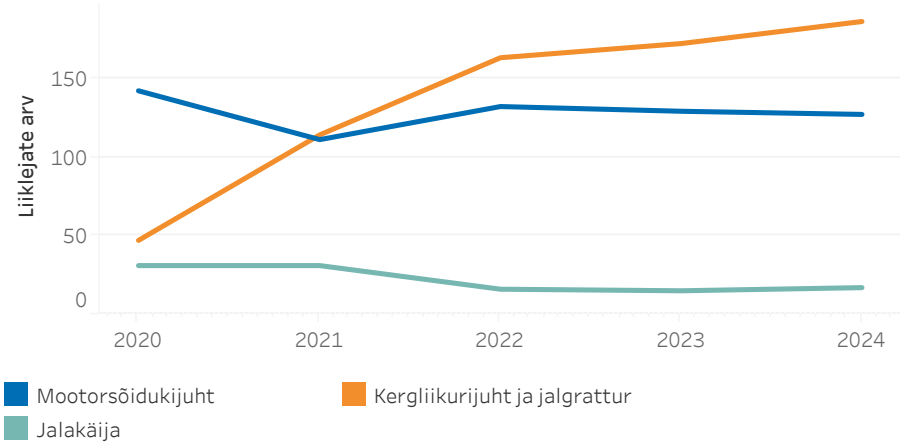
Inimkannatanuga liiklusõnnetusse sattunud alkoholi mõju all liiklejate arv pöördus kasvule käesoleval kümnendil, suurenedes viimase viie aastaga 50% võrra. Alkoholi mõju all juhtimise sagenemise taga on kergliikurijuhid ja jalgratturid. 2024. aastal sattus liiklusõnnetusse 130alkoholi mõju all kergliikurijuhti (42% kõigist joobes juhtidest) ja 56 jalgratturit (18%). Mootorsõidukijuhtide hulgas on alkoholi mõju all juhtimine aeglaselt langeva trendiga. 2024. aastal toimunud 127 liiklusõnnetust oli alkoholi mõju all mootorsõidukijuhi osalusel.

2024. aastal liiklusõnnetuses vigastusi saanud kergliikurijuhtidest iga kolmas (32%) oli alkoholi mõju all. Hukkus üks alkoholi mõju all kergliikurijuht. Õnnetusse sattunud jalgratturitest oli alkoholi mõju all 15%, aasta varem 21%.

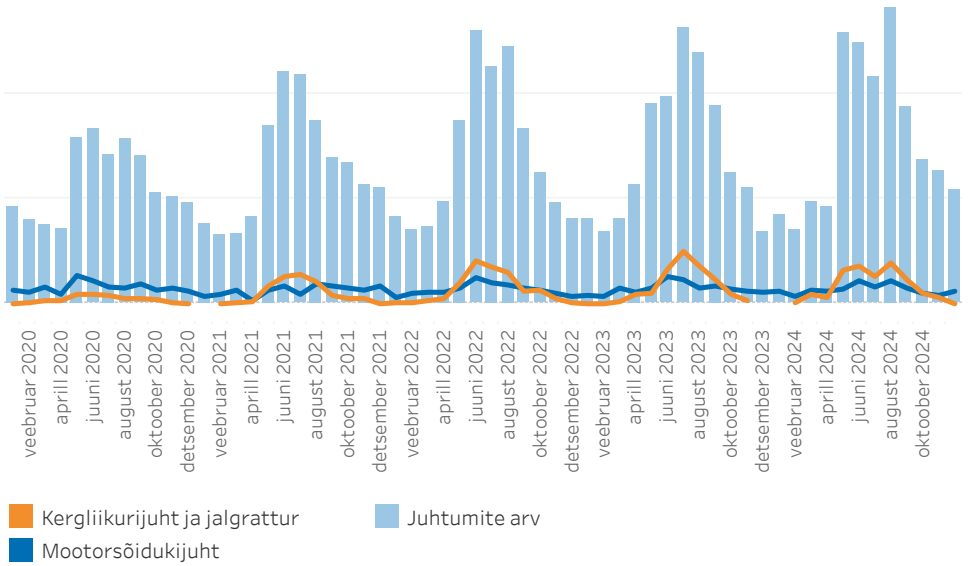
Alkoholi tarvitanud mootorsõidukijuhi osalusel toimunud 127-s liiklusõnnetustes hukkus 10 ja sai vigastada 121 inimest.

..

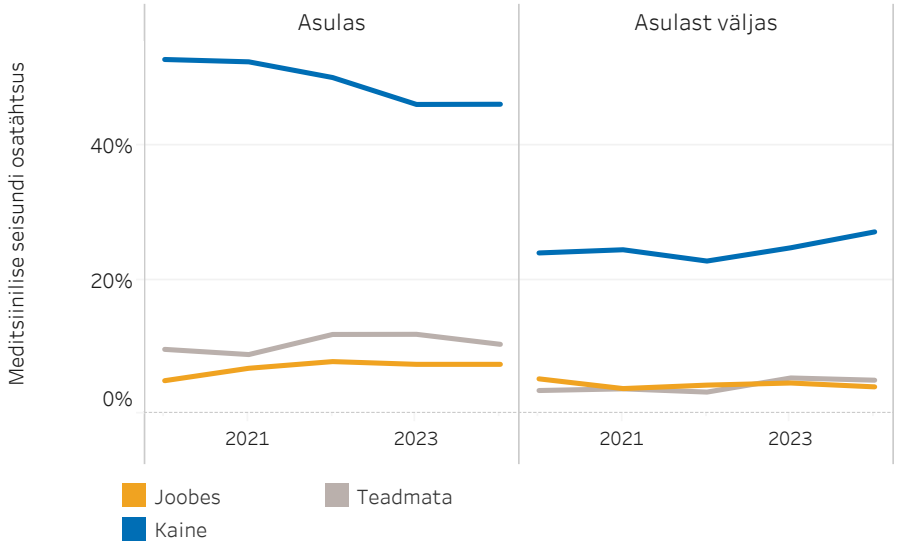
Liiklusõnnetusse sattunud alkoholi tarvitanud liiklejad (v.a sõitjad)



Liiklusõnnetused ja alkoholi mõju all sõidukijuhi osalusel liiklusõnnetused



2024. aasta liiklusõnnetused asulas ja väljaspool liikleja (v.a sõitjad) joobeseisundi alusel, osatähtsus kõigist liiklejatest

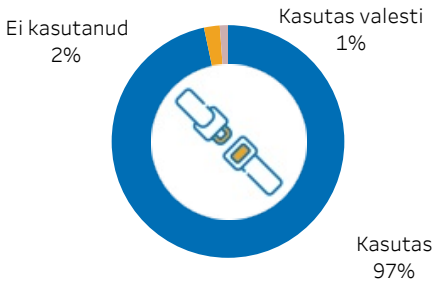


1.2.5.2. Turvavarustuse kasutamine

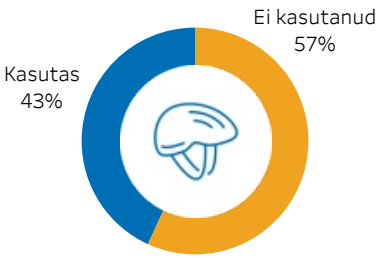
2024. aastal liiklusõnnetustes kannatada saanud liiklejatest:
- 97% mootorsõidukijuhtidest ja 82% sõitjatest kasutas turvavööd;
- 43% alaealistest jalgratturitest ja 28% alaealistest kergliikurijuhtidest kasutas kiivrit;
- Pimeda ajal helkuri kasutamine liiklusõnnetustes kannatanute seas on vähenenud. 10% jalakäijatest asulates ja 14% väljaspool asulaid kasutas pimeda ajal helkurit või muud vahendit enda nähtavaks tegemiseks.

- Mõlemad hukkunud kergliikurijuhid ja hukkunud maastikusõidukijuht ei kasutanud kiivrit ja surid saadud peavigastustesse.
- Kõik kolm hukkunud jalgratturit ei kasutanud kiivrit.

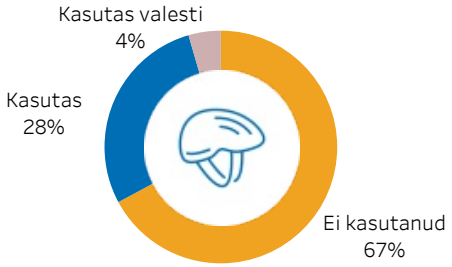
Turvavöö kasutamine mootorsõidukijuhtidel, 2024



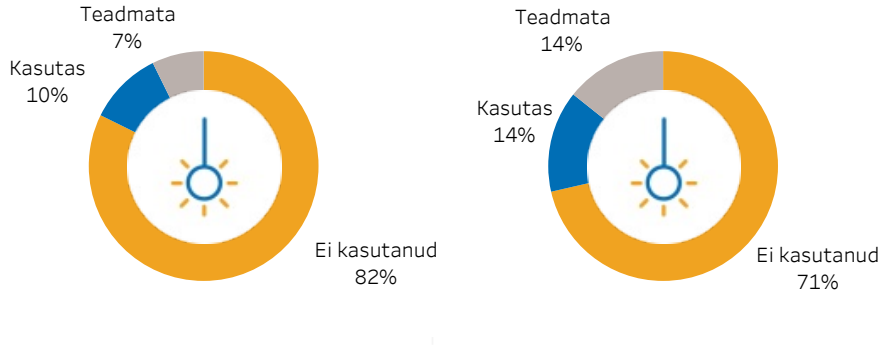
Kiivri kasutamine alaealistel jalgratturitel, 2024



Kiivri kasutamine alaealistel kergliikurijuhtidel, 2024



Helkuri kasutamine pimeda ajal jalakäijatel, 2024



Asulas

Väljaspool asulat

1.3. Surmaga lõppenud liiklusõnnetused ja nende põhjused

2024. aastal juhtus 64 hukkunutega liiklusõnnetust, milles hukkus 69 inimest. Õnnetusi, kus lisaks hukkunutele oli ka vigastatuid, oli 18 ning neis sai vigastada 21 inimest. Korraga hukkus kaks liiklejat viies liiklusõnnetuses, millest neli olid kokkupõrked, sh kaks mootorratturi osalusel ja üks teelt väljasõit.

Kõikidest surmaga lõppenud liiklusõnnetuses osalenud mootorsõidukijuhtidest oli alkoholi tarvitanud või joobes 16 (23%) juhti.

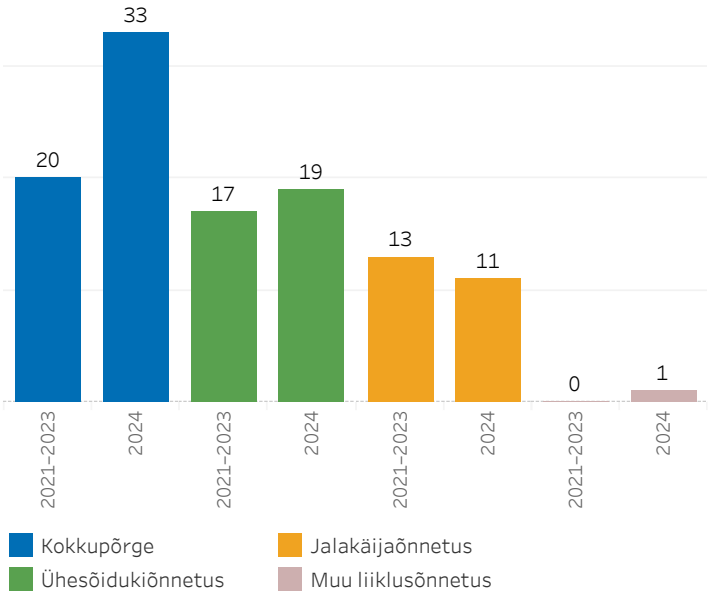
Maanteedel (asulavälistel teedel) juhtus 70% surmaga lõppenud liiklusõnnetustest (45 õnnetust), sh teel, kus lubatud sõidukiirus oli 90 km/h või suurem, juhtus 39 liiklusõnnetust ja maanteedel, kus lubatud suurim sõidukiirus oli alla 90 km/h, juhtus 6 liiklusõnnetust. Pimeda ajal või hämaras juhtus maanteedel 17 õnnetust.

Asulas (asula all on mõeldud ala, kus kehtib asulale kindlaksmääratud liikluskord) juhtus 18 liiklusõnnetust, sh suurlinnades 15, neist Tallinnas 11, Tartus kolm ja Narvas üks. Üks õnnetus juhtus väljaspool asulat teeäärse talu kinnistul. Asulaõnnetustest seitse juhtus pimeda ajal.

Liiklusõnnetuse teine osapool

Liiklusõnnetuses hukkunu roll	Teist sõidukit ei osalenud	Sõiduauto	Veoauto	Rong	Buss	Mootorratas	Metsloom	Kokku
Sõiduautojuht	12	4	10	1	2	1	1	31
Jalakäija	0	6	3	0	2	0	0	11
Mootorrattur	4	5	0	0	0	0	0	9
Sõitja sõiduautos	1	3	3	0	0	0	0	7
Jalgrattur	0	3	0	0	0	0	0	3
Kergliikurijuht	2	0	0	0	0	0	0	2
Maastikusõiduki juht	1	0	1	0	0	0	0	2
Kaubiku juht	0	1	1	0	0	0	0	2
Mootorratturi kaassõitja	0	1	0	0	0	0	0	1
Veoautojuht	1	0	0	0	0	0	0	1
Kokku	21	23	18	1	4	1	1	69

Surmaga lõppenud liiklusõnnetused liigiti



Kokkupõrked olid 2024. aastal üheks suurimaks surmaga lõppenud liiklusõnnetuse põhjuseks, nende arv on võrreldes eelnevate aastatega järsult tõusnud.

1.3.1. Ülevaade ülirasketest liiklusõnnetustest

Sõidukite kokkupõrked

Eelmisel aastal toimus 33 kokkupõrget, mis moodustasid 52% kõigist surmaga lõppenud õnnetustest. Neljas kokkupõrkes hukkus korraga kaks inimest. Jalgratturitega toimus kolm kokkupõrget, üks kokkupõrge leidis aset ATV-ga ning üks juhtus raudteeülesõidukohal, kus sõiduauto sõitis ette reisirongile. Mootorsõidukite omavahelisi kokkupõrkeid oli kokku 28.

Mootorsõidukite kokkupõrked maanteel

Valdav enamus mootorsõidukite kokkupõrgetest toimus maanteedel – kokku 25, sealhulgas kaks õnnetust, kus hukkus kaks inimest. Pimeda ajal juhtus 10 õnnetust, milles elu kaotas 11 inimest.

Kaheksa kokkupõrget toimus sõiduki kaldumisel vastassuunavööndisse. Kahe õnnetuse korral olid teeolud talvised, neljal juhul oli sõidukiirus teeolude kohta liiga suur ning kahel juhul olid ühel osalejal rehvid kulunud. Kaks kokkupõrget juhtus ristmikul, mõlemal juhul olid osalisteks sõiduauto ja veok. Ühes õnnetuses sõitis veok kõrvalteelt ette peateel liikunud sõiduautole, teises sõitis kõrvalteelt peateele sõiduauto.

Valgel ajal leidis aset 14 kokkupõrget, milles hukkus 15 inimest. Neljas kokkupõrkes oli osaline mootorratas. Kahes neist sõitis sõiduauto kõrvalteelt ette peateel liikunud mootorrattale – ühel juhul oli sõiduauto juht 72-aastane naine, teisel alkoholi tarvitanud 53-aastane mees. Ühes õnnetuses kaldus 17-aastane mootorrattur vastassuunavööndisse ning ühel juhul toimus kerge külgkokkupõrge, mille tagajärjel mootorrattur kukkus. Sõiduauto paiskus teelt välja vastu puud ning selle juht, 53-aastane mees, hukkus.

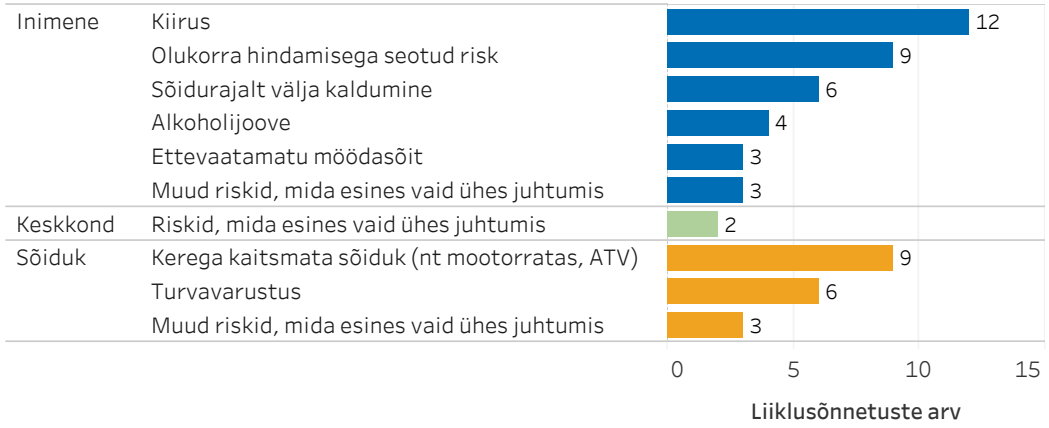
Ülejäänud kümnest kokkupõrkest oli neljas osaline üle 65-aastane juht. Kahel juhul sõitis eakas juht ette peateel liikujale, ühel juhul kaldus vastassuunavööndisse ja põrkas kokku veokiga ning ühel juhul sattus möödasõitu teinud eakas juht vastassuunast tulnud veokiga kokkupõrkesse. Kaks õnnetust olid seotud teeoludega – ühe puhul põhjustas libedus ja teisel juhul väljasulanud bituumen. Ühes õnnetuses tegi esmast juhiluba omanud juht keelatud pöörde ja põrkas kokku veokiga. Ühel juhul sõitis 37-aastane naine väga suurel kiirusel tagant otsa veoki haagisele. Kahe kokkupõrke puhul jäi vastassuunavööndisse kaldumise põhjus teadmata – ühes oli juhiks 77-aastane mees, teises 46-aastane naine.

Mootorsõidukite kokkupõrked asulas

Asulates toimus kolm mootorsõidukite kokkupõrget, neist kaks mootorratturitega. Ühes õnnetuses sõitis 40-aastane naine kõrvalteelt ette peateel suurel kiirusel liikunud mootorratturile. Kokkupõrkes hukkusid nii mootorrattur, 45-aastane mees, kui ka autojuht. Teises õnnetuses põrkas 46-aastane mootorrattur kokku pööret sooritanud sõiduautoga, mille tagajärjel hukkusid nii mootorrattur kui ka tema kaassõitja.

Veel ühes õnnetuses kaldus 55-aastane mees teadmata põhjustel vastassuunavööndisse ja põrkas kokku veokiga.

Kokkupõrgete olulisemad riskifaktorid, mis mõjutasid õnnetuse toimumist ja/või tagajärgede raskusastet



1.3.1. Ülevaade ülirasketest liiklusõnnetustest

Ühesõidukiõnnetused

Eelmisel aastal toimus 19 ühesõidukiõnnetust (30% kõikidest surmaga lõppenud õnnetustest), milles hukkus 20 inimest. Ühes õnnetuses hukkus korraga kaks inimest. Õnnetustest 17 juhtus mootorsõidukitega ja kaks kergliikuriga. Seitse õnnetust oli asulas ja 12 maanteel. Pimeda ajal juhtus neli õnnetust, kaks maanteel ja kaks asulas.

Ühesõidukiõnnetused mootorsõidukitega maanteedel

Maanteedel toimus mootorsõidukitega 12 ühesõidukiõnnetust, õnnetustes hukkus 13 inimest. Kümne õnnetuse puhul oli üheks riskiteguriks kiirus, sh neist 7 juhul oli juht ka joobes. Nelja õnnetuse puhul ei kasutatud turvavööd. Ühes liiklusõnnetuses hukkus korraga kaks inimest. Õnnetused juhtusid valdavalt valges, vaid kaks õnnetust pimeda ajal: 31-aastane raskes joobes mees sõitis sõiduautoga vastu puid ning joobes 17-aastane noormees teelt välja vastu puid, õnnetuses hukkusid nii juht kui ka sama vana kaassõitja. Mõlema õnnetuse puhul oli riskiteguriks ka kiirus.

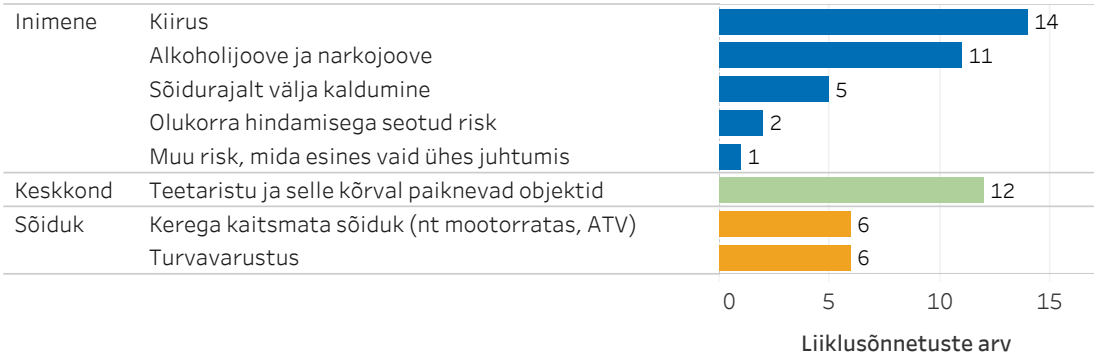
Üks õnnetus juhtus mootorratturiga, kes sõitis suurel kiirusel vastu teepiiret, üks õnnetus juhtus traktoriga, juht oli joobes ja jäi kraavis traktori alla. Kaks õnnetusse sattunud juhti olid eakad, 82-aastane ja 65-aastane mees. Valdavalt oli ühesõidukiõnnetuste puhul tegemist sõiduauto teelt väljasõiduga ning vastu puud või üle katuse paiskumisega. Kahe õnnetuse puhul oli tõenäoliselt tegemist suitsiidiga.

Ühesõidukiõnnetused mootorsõidukitega asulas

Asulas juhtus viis ühesõidukiõnnetust, sh kolm neist mootorratturiga ning viimaste puhul oli üheks riskiteguriks kiirus ning ühe õnnetuse puhul ka joove. Hukkusid 23-aastane naine, 28-aastane mees ja 40-aastane mees.

Ühe õnnetuse puhul sõitis 20-aastane joobes mees sõiduautoga suurel kiirusel vastu valgusfoori posti ja paiskus siis vastu lähedal asuva hoone tugiposti. Ning ühe õnnetusel puhul võis tegemist olla juhi terviserikkega, 70-aastane mees sõitis vastu tänavavalgustusposti.

Ühesõidukiõnnetuste olulisemad riskifaktorid, mis mõjutasid õnnetuse toimumist ja/või tagajärgede raskusastet



1.3.1. Ülevaade ülirasketest liiklusõnnetustest

Liiklusõnnetused jalakäijatega

Jalakäijatega juhtus 11 (17% kõikidest surmaga lõppenud õnnetustest) liiklusõnnetust, hukkus 11 jalakäijat.

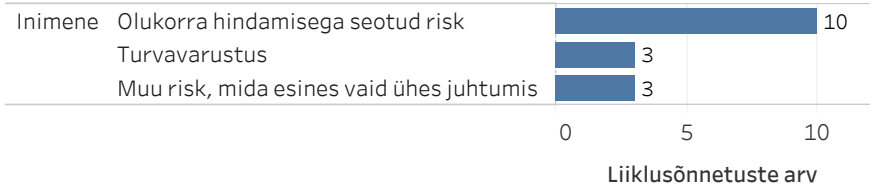
Liiklusõnnetuse jalakäijatega asulas

Asulates juhtus jalakäijatega kuus liiklusõnnetust, neli õnnetustes hukkunut olid eakad. Kaks õnnetust juhtus pimeda ajal. Ühel juhul sõitis suurel määral kiirust ületanud joobes juht otsa teed ületanud 60-aastasele naisele, teise õnnetuse ajal oli tugev vihmasadu, juhtimisõiguseta juht sõitis otsa teed ületanud 83-aastasele naisele. Valges juhtunud õnnetuste puhul sõitis liikumist alustanud veok otsa vahetult auto ees olevale jalakäijale, ühel juhul oli tegemist prügiautoga, mis sõitis otsa 77-aastasele naisele, teisel manööverdamist alustanud veokiga, mis sõitis otsa vahetult auto ees seisnud joobes 67-aastasele mehele. Ning õnnetusse sattusid ka kaks selleks mitteettenähtud kohas teed ületanud jalakäijat, 85-aastane naine ja 53-aastane mees.

Liiklusõnnetused jalakäijatega maanteedel

Maanteedel juhtus jalakäijatega viis liiklusõnnetust, sh õnnetusse sattunud jalakäijatest kolm olid lapsed ja üks eakas. Pimeda ajal sattusid õnnetusse bussi tagant teed ületama asunud 85-aastane naine ja 12-aastane tüdruk ning sõiduteel olnud 35-aastane mees, helkurit keegi neist ei kandnud. Valges juhtunud õnnetustes jäi ühel juhul 11-aastane poiss manööverdava bussi alla ja teine õnnetus juhtus, kui mopeedi käima lükanud 14-aastane poiss sai löögi tagant lähenenud sõiduautolt.

Jalakäijaõnnetuste olulisemad riskifaktorid, mis mõjutasid õnnetuse toimumist ja/või tagajärgede raskusastet



Muud liiklusõnnetused

Eelmise aastal juhtus üks muud liiki liiklusõnnetus, otsasõit metsloomale. Teele jooksnud põdrale sõitis otsa kaks sõiduautot. Tegemist oli möödasõiduga ja kokkupõrke ajal olid autod pea kõrvuti. Hukkus möödasõitu teinud auto juht, 50-aastane mees. Õnnetus juhtus õhtuhämaras.

Liiklusõnnetused jalgratturite, kergliikurite ja maastikusõidukitega ning raudteeülesõidukohal

Jalgratturid

Eelmisel aastal juhtus jalgratturitega kolm õnnetust, hukkus kolm jalgratturit. Kõik hukkusid kokkupõrgetes ja keegi ratturitest kiivrit ei kandnud.
Kaks õnnetust juhtus maanteel. Asulavälisel teel asuval ülekäigurajal sai jalgrattaga üle tee sõitnud 69-aastane mees löögi sõiduautolt. Õnnetus juhtus valges. Teine õnnetus juhtus pimeda ajal, 19-aastane mees sõitis tagant otsa kahele jalgratturile, alaealistele poistele, kellest üks suri. Üks õnnetus juhtus asulas, kus 77-aastane mees sõitis kõrvalteelt peateele sõites otsa peateega külgneval jalgratta- ja jalgteel liikunud ja sõidueesõigust omanud jalgratturile, 84-aastasele mehele.

Kergliikurid

Eelmisel aastal hukkus kaks kergliikuri juhti. Mõlemad õnnetused olid Tallinnas, rendisõidukiga öisel ajal. Üks õnnetus oli kõnniteel, teine jalgratta- ja jalgteel. Kukkumisel saadud peavigastuse tagajärjel hukkusid joobes 52-aastane mees ning 47-aastane naine. Kumbki neist kiivrit ei kandnud.

Maastikusõiduk

Maastikusõidukiga juhtus eelmisel aastal üks surmaga lõppenud liiklusõnnetus. Raskes joobes mees sõitis ATV-ga vastu pargitud sõidukit ning suri saadud peavigastusse. Kiivrit juht ei kandnud.

Raudteeülesõidukoht

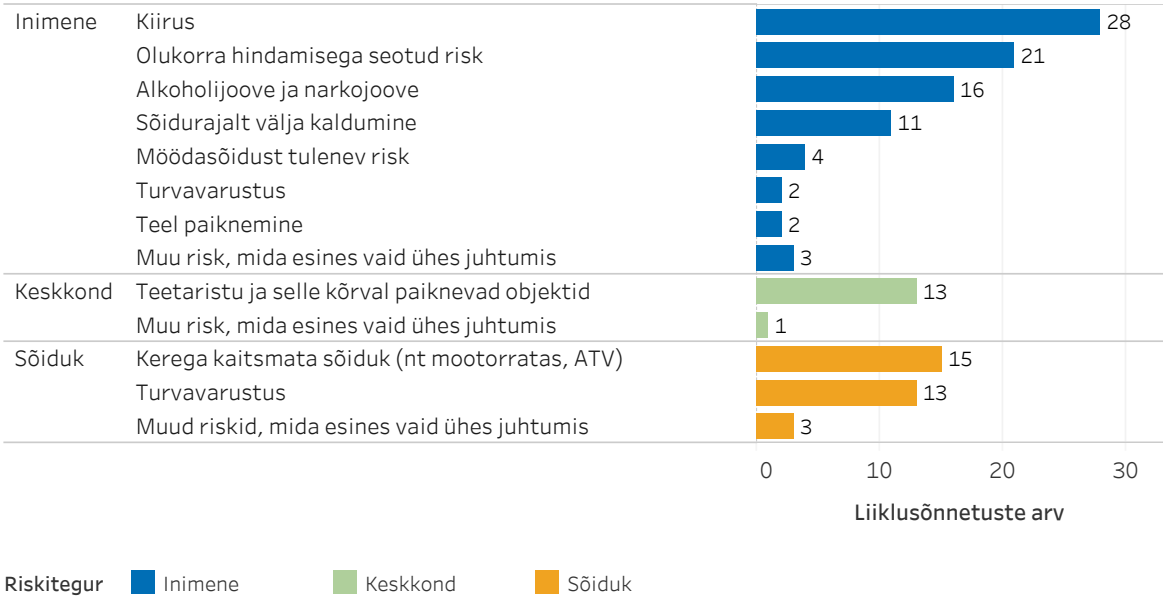
Raudteeülesõidukohal juhtus eelmisel aastal üks surmaga lõppenud liiklusõnnetus, 20-aastane mees sõitis ette reisirongile, juht hukkus. Ülesõidukohal on liiklus rahustatud, ülesõit on varustatud fooridega, tõkkepuid ei ole.

1.3.2. Liikleja surmaga lõppenud liiklusõnnetuse toimumist ja tagajärgede raskusastet mõjutavad põhjused

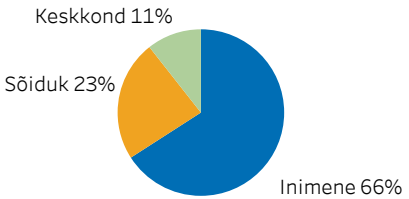
Liiklusõnnetuste uurimiskomisjon on alates 2019. aastast tuvastanud hukkunuga liiklusõnnetuste võimalikud põhjused, et teha ettepanekuid liiklusohutuse parandamiseks. Kuna põhjuseid hinnatakse tagantjärele, ei ole võimalik kõiki põhjuseid kaardistada. Näiteks on hiljem raskesti tuvastatavad piirkiiruse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

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

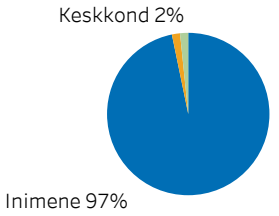
Peamised põhjused



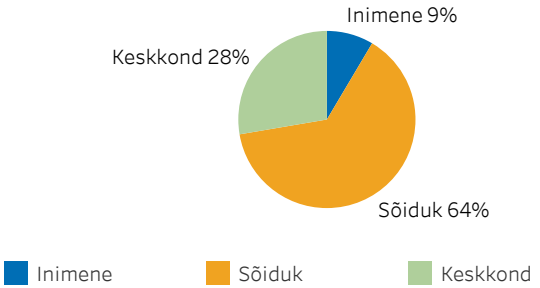
Kõik põhjuste valdkonnad



Liiklusõnnetuse toimumist mõjutavad põhjused



Liiklusõnnetuse tagajärgede raskusastet mõjutavad põhjused



1.4. Liikluskultuur ja liikluses käitumine

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

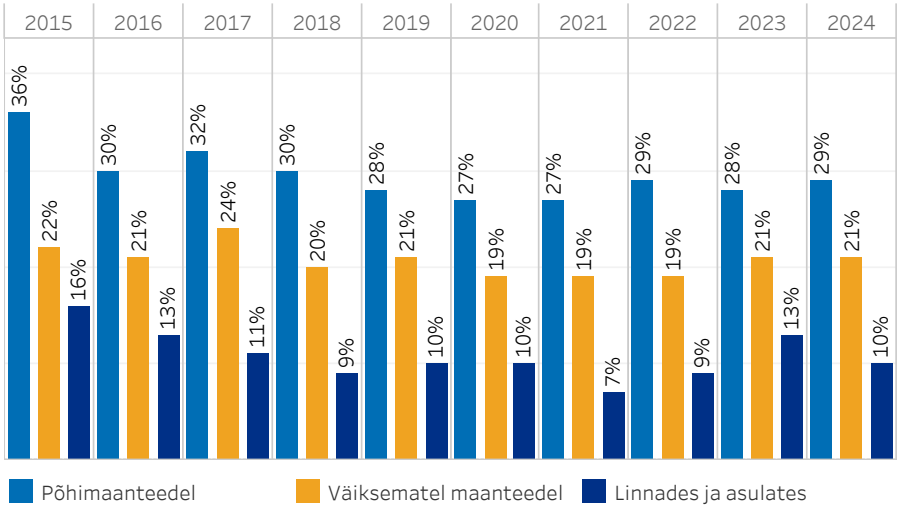
Transpordiamet jälgib hoiakute ja liikluses käitumise trendi küsitlus- ja vaatlusuuringute põhjal. Politsei- ja Piirivalveameti liiklusjärelevalve käigus avastatud rikkumised ja nende seire aitab hinnata liikluses esinevaid riskikäitumise mustreid.

1.4.1. Liikluses käitumise mõõdikud ja nende muutus 2024. aastal

Võrreldes viimase kolme aastaga pole liiklejate käitumist iseloomustavate mõõdikute keskmised väärtused muutunud. Positiivse trendina on vähenenud telefonikasutus mootorsõidukijuhtide seas ning suurenenud kiivrit kandvate laste osakaal nii jalgratastel kui ka kergliikuritel. Samuti on paranenud laste nähtavus liikluses – rohkem kasutatakse jalgrattaga sõites helkurveste. Elektritõukeratastel mitmekesi sõitmine on uuringuperioodil samuti vähenenud. Ülejäänud pikaajalised näitajad on jäänud kas muutumatuks või liikumas negatiivses suunas.

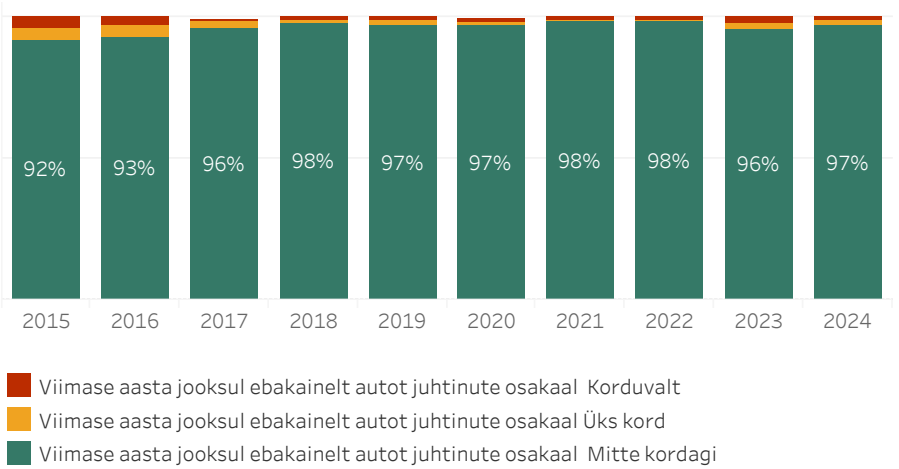
Eelmisel aastal ületas suurimat lubatud sõidukiirust 77% kõigist sõidukijuhtidest, mis on viimaste aastate kõrgeim näitaja. Kiirust ületatakse kõige sagedamini linnadevahelistel põhimaanteedel.

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



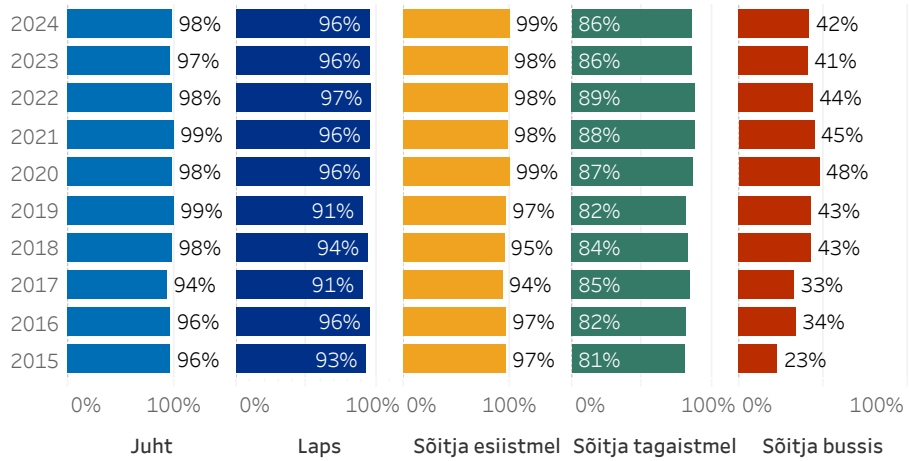
Alkoholi või narkootikumide mõju all on mootorsõidukit juhtinud 3,4% vähemalt 18-aastastest Eesti juhtidest, neist iga neljas on seda teinud korduvalt.

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



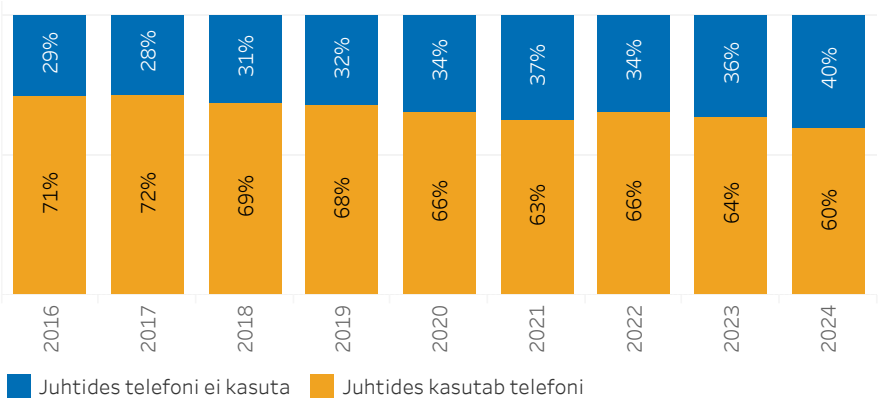
Turvavöö kasutamine sõiduautos ja bussis on viimastel aastatel püsinud stabiilsena, ilma märgatavate muutusteta.

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

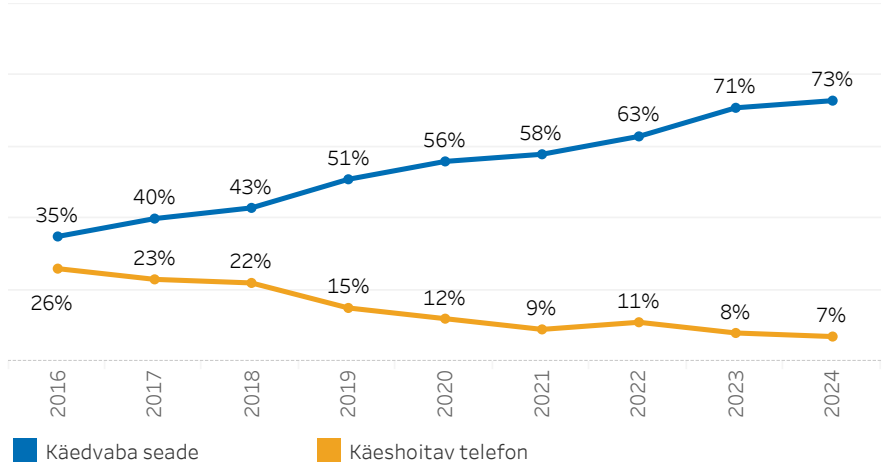


Sõidukit juhtides telefoni kasutajate arv on tasapisi vähenemas – viimase aasta jooksul on seda teinud 60% juhtidest. Samal ajal on kasvanud käed-vabad süsteemi kasutajate osakaal.

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



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

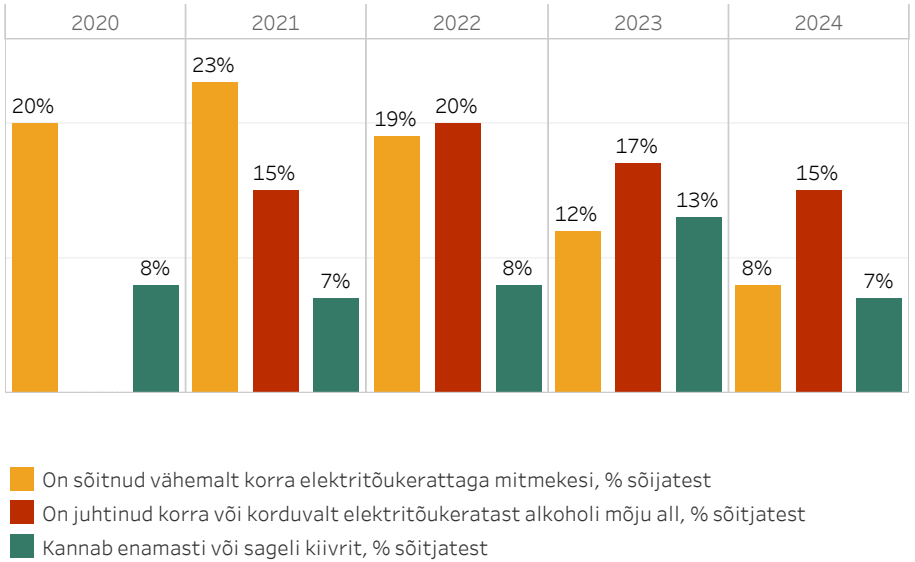


Elektritõukeratta kasutajate arv on peatunud ja langenud 2023. aasta 30%-lt 26%-le. Enamik kasutab seda transpordivahendina (85%), samas kui vaid neljandik ajaviiteks. Ligikaudu kaks kolmandikku eelistab renditud elektritõukeratast, veerand kasutab isiklikku või lähedaste oma ning 7% kasutab mõlemat võrdselt. Alkoholi mõju all on jalgratast juhtinud 8,8% ja elektritõukeratast 15% kasutajatest, kuid võrreldes 2023. aastaga on need näitajad veidi vähenenud (keskmiselt 1,8%).

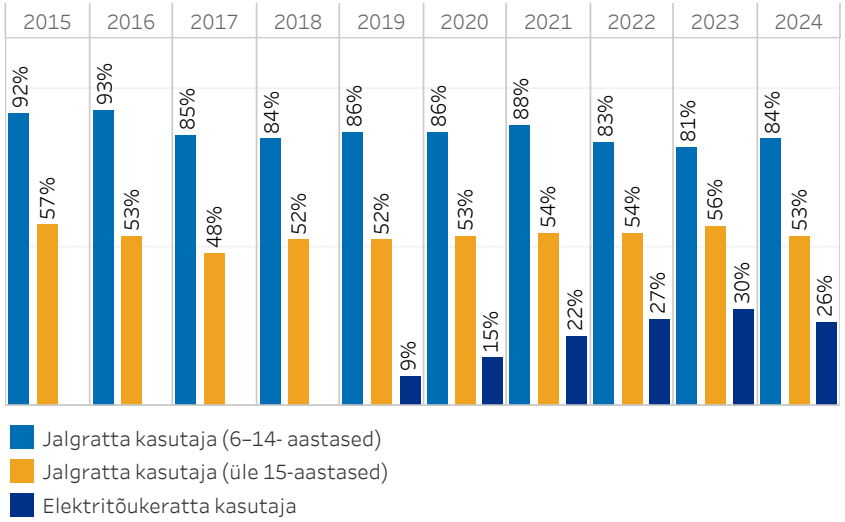
Kiivrit kannavad enamasti või sageli 27% täiskasvanud jalgratturitest ja 7% elektritõukeratturite seas, laste hulgas vastavalt 83% ja 66%. Samal ajal on pimedas jalgrattaga sõitmise ohutus halvenenud, kuna jalgratta tagatule kasutamine on aastaga vähenenud 10%, jäädes 70%-le.

Kolm aastat järjest on vähenenud mitmekesi sõitmine elektritõukerattal, jõudes 2024. aastal 8%-ni (aastane paranemine umbes 4%).

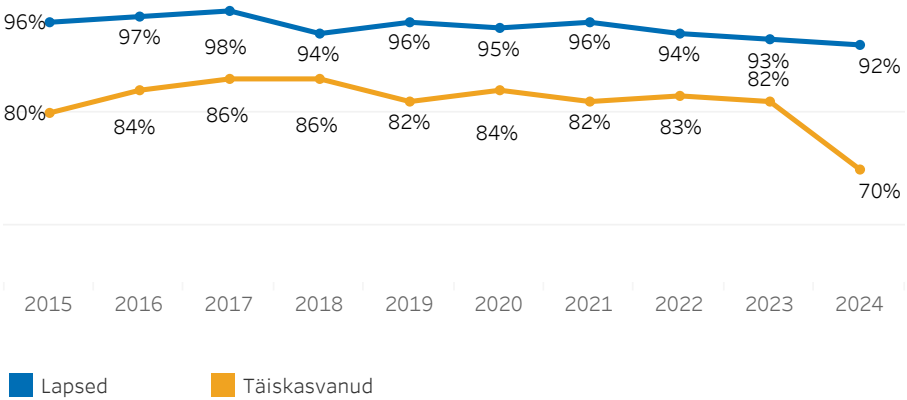
Elektritõukerattaga liiklemine, osakaal sõitjatest (%)



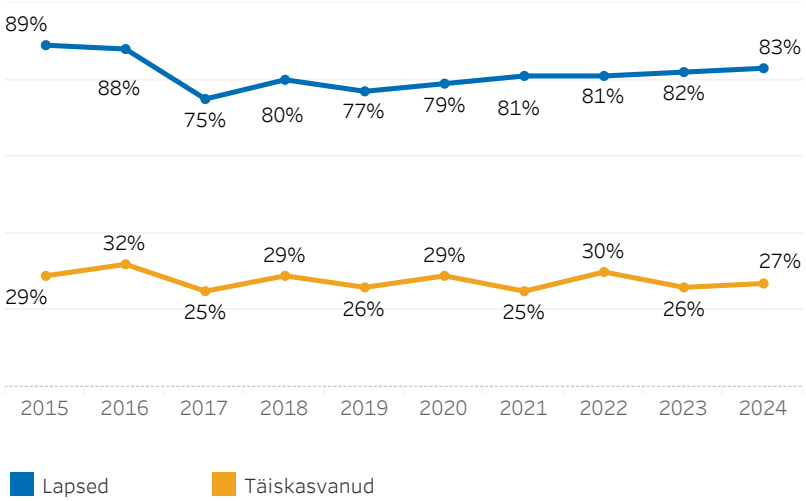
Jalgratta ja elektritõukeratta kasutajad, osakaal elanikkonnast (%)



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



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



1.4.2. Liiklusjärelevalve, avastamine ja menetlus

2024. aastal registreeriti üle 89 000 liiklusväärteo ja veidi üle 2700 liikluskuriteo. Automaatse järelevalve käigus fikseeriti peaaegu 321 000 rikkumist. 2023. aastaga võrreldes suurenes liiklusväärtegude arv 13%, liikluskuritegude arv suurenes 7% võrra. Automaatse järelevalve käigus fikseeritud rikkumiste arv suurenes 23%. Liiklusjärelevalvele suunatud aeg suurenes ligi 6%, ulatudes üle 450 000 töötunni.

Kiiruseületamisi tuvastati 2024. aastal 37 200, 6000 rohkem kui 2023. aastal. Kiiruseületamiste arv suurenes viiendiku võrra. Automaatse järelevalve käigus registreeriti 2024. aastal veidi alla 319 000 kiiruseületamise, 22% rohkem kui aasta varem.

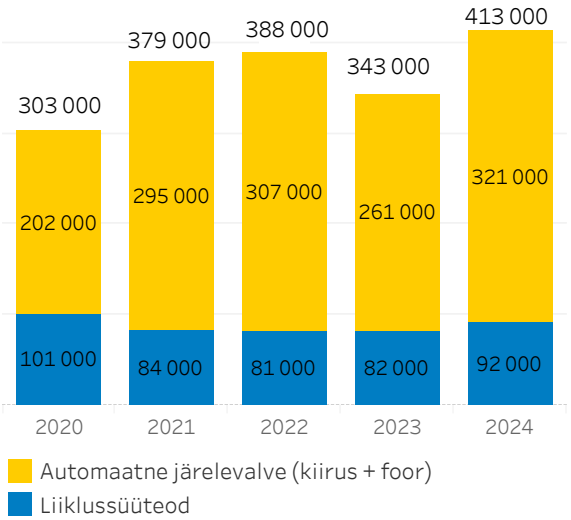
Turvavarustuse kasutamise nõuete rikkumisi registreeriti üle 3900 – 35% rohkem võrreldes varasema aastaga. Negatiivne areng on juba mitmes aasta järjest laste turvavarustuse kasutamise nõuete rikkumises. 2024. aastal registreeriti 360 sellist rikkumist, 47% rohkem kui 2023. aastal.

2024. aastal tehti üle 1 156 000 joobekontrolli, ligi viiendiku võrra rohkem kui aasta varem. Alkoholi piirmäära ületamisi või joobes juhtimisi registreeriti peaaegu 6500. Kõigi kontrollitute hulgast moodustab see 0,6%, mis on samal tasemel 2023. aastaga.

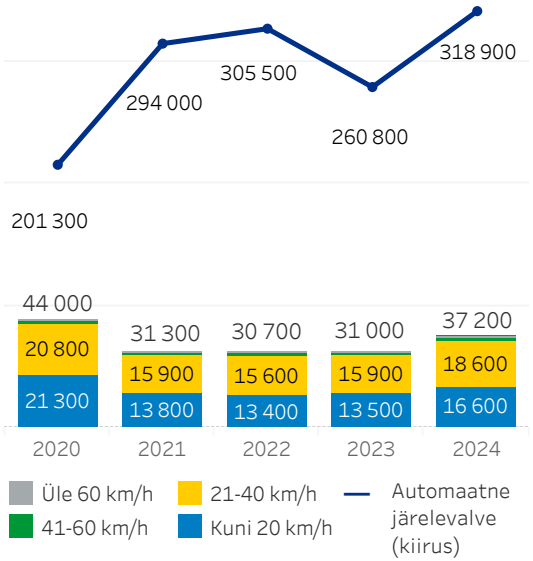
2024. aastal suurenes 0,1–0,24 mg/L alkoholi piirmäära ületamisega juhtimiste arv 11%, samas kui 0,25–0,74 mg/L alkoholi piirmäära ületamisega juhtimiste arv vähenes 2%. Narkojoobes juhtide arv suurenes 39%.

Allikas: Politsei- ja Piirivalveamet

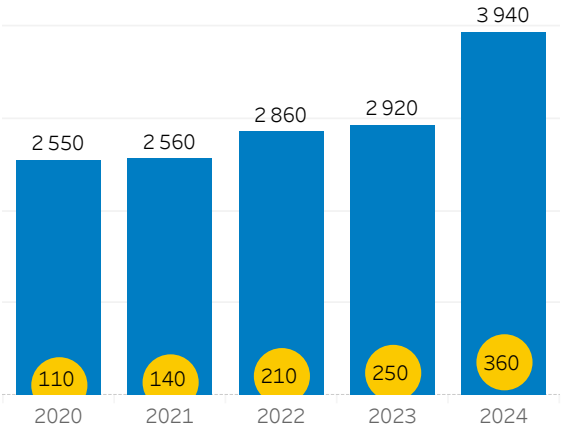
Liiklusrikkumised



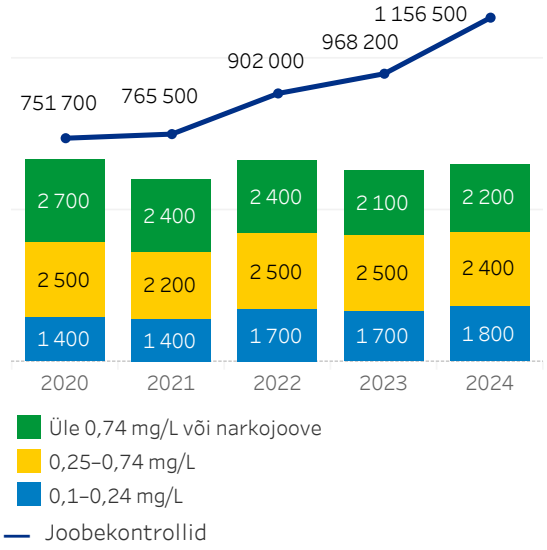
Kiiruseületamised



Turvavarustuse mittekasutamine



Joobes või alkoholi tarvitanuna juhtimine



1.5. Ohutust suurendavad meetmed

1.5.1. Liiklusohtlike kohtade ohutustamine

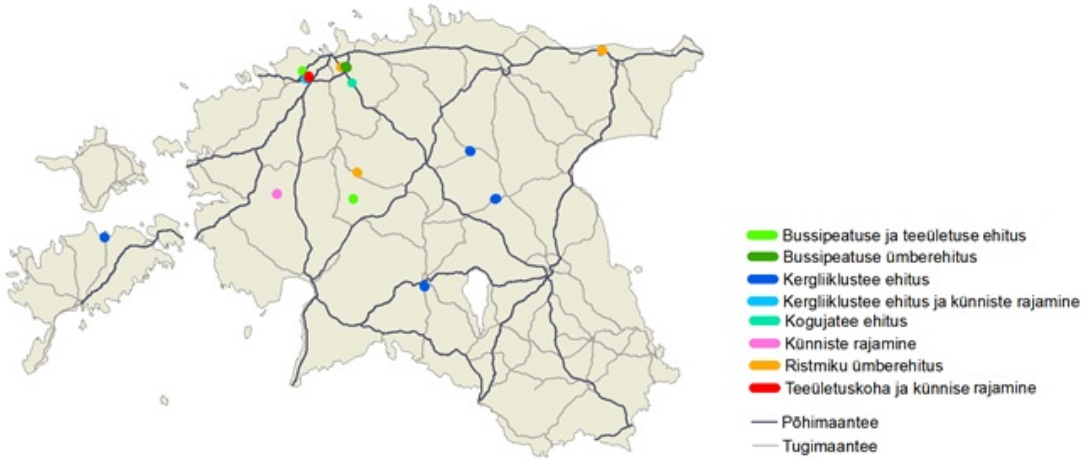
2024. aastal viidi liiklusohtlike kohtade ohutustamiseks läbi meetmeid 14 objektil kogumaksumusega 1,8 miljonit eurot. Sellest 1,57 miljonit eurot kulus ehitustöödele ning 230 000 eurot objektide ettevalmistusele (projekteerimine, load). Võrreldes varasemate aastatega on meetme rahastus oluliselt vähenenud, peamiselt teehoiukava investeeringute üldise alarahastuse tõttu. ..

Kolm ohtlikku ristmikku ehitati ümber, neist ühe rekonstrueerimise käigus rajati ka teeületuskohad, valgustus ja nõuetekohased bussipeatused.

Jalakäijate ohutuse parandamiseks rajati viiel objektil kõnniteid, kergliiklusteid ja teeületuskohti. Lisaks ehitati kahel objektil ümber olemasolevad bussipeatused.

Liikluse rahustamiseks ja kiiruse vähendamiseks paigaldati neljale objektile maanteekünnised. Samuti viidi viis kiiruskaamerate mõõtekabiini uutesse asukohtadesse.

Harju maakonnas rajati üks kogujatee, et sulgeda kinnistute otsejuurdepääs põhimaanteele (Tallinna–Tartu maantee 2+2 sõidurajaga lõigul).



14 likvideeritud liiklusohtlikku kohta jagunesid järgmiselt:

* 4 objekti riskianalüüsi alusel – määratud ohutaseme arvutuste, inspekteerimiste ja meetmete arutelude põhjal.
* 8 objekti maakondade liikluskomisjonide prioriteetidena – valitud kohaliku tasandi kvalitatiivse hinnangu alusel, sõltumata varasematest liiklusõnnetustest.
* 2 objekti kvalitatiivsel eksperthinnangul põhinevalt.

2024. aasta suuremad liiklusohtlike kohtade ümberehituse objektid olid järgmised:

Järveküla – Jüri tee (km 5,7, Harju maakond, Assaku alevik – Rae küla)
Neljakülgne ristmik ehitati ümber ringristmikuks. Rajati teeületuskohad, kergliiklusteed, ühendused bussipeatustega ja valgustus. Projekt viidi ellu kolmepoolses koostöös kohaliku omavalitsuse, logistikakeskuse arendaja ja Transpordiametiga, kus iga osapool panustas võrdselt.

Imavere – Viljandi – Karksi-Nuia maantee (km 52,5–53,4, Viljandi maakond, Viljandi linn)
Rajati kergliiklustee, mis ühendab Viljandi linna olemasolevate kergliiklusteede ja terviseradade võrgustikuga.

Hüüru – Alliku – Saue maantee (km 6,39–6,85, Harju maakond, Vanamõisa küla)
Ehitati kergliiklustee, kiiruskünnised sõidukiiruste rahustamiseks, teeületuskoht ja uus bussipeatus.

Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa maantee (km 19, Harju maakond, Patika küla)
Rajati 500 meetri pikkune kogujatee, et sulgeda kinnistute otsejuurdepääs põhimaanteele (2+2 sõidurajaga lõigul) ning suunata pöörded eraldusribale.

1.5.2. Koolitus- ja haridustegevused

2024. aastal osales Transpordiameti korraldatud või toetatud koolitus- ja teavitustegevustes ligikaudu 30 000 liiklejat. Koolitus- ja haridustegevuste peamine eesmärk on kujundada liiklejate hoiakuid ning mõjutada elanikkonna liikluskäitumist muutuvas keskkonnas. Transpordiamet jagas liiklusohutusalast infot elanikkonnale nii avalike üritustel ja infopäevadel kui ka Transpordiameti korraldatud koolitustel ja projekttegevuste raames.

2024. aasta olulisemaks koolitus- ja teavitustegevuse sihtrühmaks olid jätkuvalt lapsed (ligikaudu 20 000 last ja noort), keda koolitati või kaasati järgnevatesse projektipõhiste ennetustegevustesse:

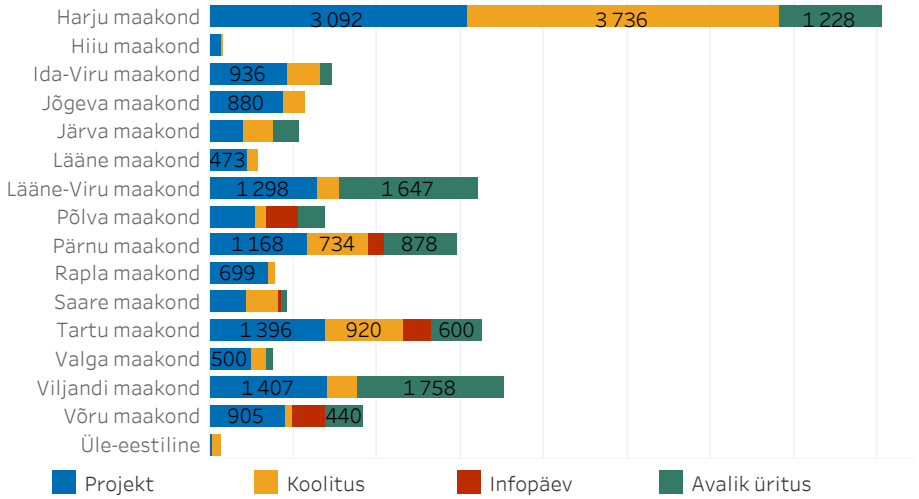
Koostöös TÜ Teaduskooliga toimus aprillis üleriigiline veebivõisltus Liiklustark, milles osales 42 kooli ja 440 õpilast üle-Eesti. Võistlusel osalemine oli heaks võimaluseks kinnistada õpilaste liiklusteadmisi enne kevadist koolivaheaega.

5. klasside õpilastele suunatud projekti „Peatu, vaata, veendu!" eesmärk on juhtida õpilaste tähelepanu sõidutee ületamise ohutusele reguleerimata ülekäiguradadel ja raudtee ületamise ohutusele raudteeületuskohtades. Koolides viiakse õpilastele läbi projektiga seonduv liiklusalane õpe: analüüsitakse kooliümbruse liiklust jalakäija ja jalgratturi seisukohalt ning kaardistatakse kohad, mida soovitakse markeerida. Markeerimisprojektis osales 2024/2025 õppeaastal ligi 3000 õpilast. Projekti raames markeeritud kohad on nähtavad Maa-ameti kaardirakenduses.

10 – 11-aastaste noortele toimus 2024. aastal jalgratturi koolitusi ja eksamid kokku 287 koolis, lisaks üle-linnalised koolitused Tallinnas ja Tartus.
Jalgrattajuhiloa sai 6257 noort ratturit. Kõige enam panustasid ratturite õppe ja eksamite läbiviimisse üldhariduskoolid ehk 79% juhilubadest väljastati koolide poolt. Auto- ja huvikoolid koolitasid ja eksamineerisid kokku 21% jalgrattajuhiloa saanud õpilastest.
Lapsevanemate poolt eksamiks ettevalmistatud ning Transpordiametis edukalt jalgratturi teooria- ja sõidueksami sooritanuid noori juhte oli 22. Eksamid toimusid suvekuudel Pärnu ja Tallinna büroodes. Transpordiameti jalgratturi koolituse toetusprojektis osales 2024. aastal 221 üldhariduskooli, mille käigus toetati õpilastele tasuta koolituse ja eksamite võimaldamise eest 64 000 euroga. Projekti käigus läbis liikluskoolituse 5200 õpilast, kellest 88% sooritas edukalt ka jalgratturi eksami ning neile väljastati kooli poolt jalgrattajuhiluba.

9. klassidele toimus koolitus „Iga pidu saab ükskord läbi". Koolitusel käsitletakse läbivalt põhjus-tagajärg seost järgnevates koolituse kesksetes teemades: 1) sõitja sõidukis ja grupikäitumine; 2) alkoholi- ja narkojoove; 3) sekkumisjulgus ja -oskus; 4) alkoholi tarvitanud ja joobes juhi sõidukis sõitmine; 5) grupikäitumise mõjul turvavöö mittekinnitamine; 6) juhi segamine; 7) juhtimisõiguseta sõiduki juhtimine; 8) kergliikuriga liiklemise reeglid ja ohud. 2024. õppeaastal koolitati kokku 3249 õpilast. Koolitused viidi läbi 150 koolis ning toimusid kõikides Eesti maakondades, v.a Hiiumaal ja Saaremaal.

Sihtrühmade kaasamine tegevustes

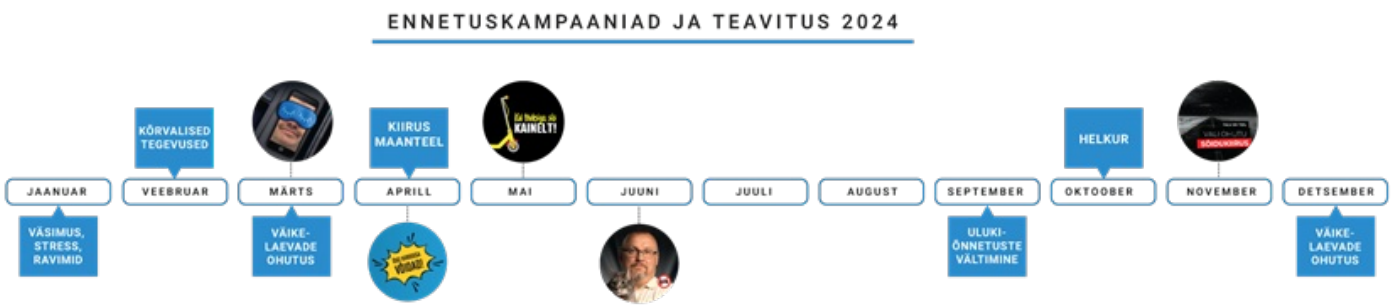


11. klasside, kutsekoolide II kursuse õpilastele ja pilootprojektina ajateenijatele toimus koolitus „Ohutu valik". Koolitusel käsitletakse läbivalt põhjus-tagajärg seost järgnevates koolituse kesksetes teemades: 1) noor juht ja kaassõitja; 2) alkoholi- ja narkojoobes sõidukijuhtimisega ja joobes juhi autos kaassõitmisega seonduvad riskid; 3) suurima lubatud sõidukiiruse ületamisega ning liikluskeskkonnale mittevastava sõidukiiruse valikuga seonduvad ohud; 4) grupikäitumise mõjud/ohud; 5) sekkumisjulgus ning kaaslaste võimalused riskeerivat käitumist ära hoida; 6) juhtimisõiguseta sõiduki juhtimisega kaasnevad õiguslikud tagajärjed ja riskid. 2024. õppeaastal koolitati kokku 1192 õpilast. Koolitused viidi läbi 33 koolis ning toimusid Harjumaal, Läänemaal, Pärnumaal, Viljandimaal, Järvamaal, Jõgevamaal, Tartumaal ja Põlvamaal.

Transpordiamet pakkus haridusasutustele tasuta õpetajaid toetavaid liiklusohutusalaseid temaatilisi koolitusi ja projekttegevusi nii lasteaiaõpetajatele kui ka kooliõpetajatele. Kokku osales ligikaudu 2200 õpetajat. Koolitus- ja teavitustegevuste läbiviimiseks pakkus Transpordiamet haridusasutuste erinevatele kooliastmetele tasuta õppematerjale kui ka teabematerjale liikluskoolitajatele. 2024. aastal telliti õppematerjale 61% lasteaedadest ja 70% üldhariduskoolidest.

2024. aastal pöörati senisest suuremat tähelepanu eakate liiklejate teavitustööle. Selle raames viidi läbi mitmesuguseid liiklusohutusalaseid teavitusüritusi, sealhulgas Väärikate Ülikooli liiklusloengud, ohutuspäevad ja muud sündmused. Kokku osales nendel üritustel ligikaudu 1 800 ea..

1.5.3. Teavitus ja kampaaniad



Transpordiameti ristmeedialahendus Eesti elanikkonna ohutusteadlikkuse tõstmiseks

Projekti raames kajastati perioodil jaanuar 2024 kuni aprill 2024 igas kalendrikuus üht kindlat liiklusohutusalase teadlikkuse tõstmise teemat.

Ristmeedia lahenduse raames loodi saade „Liikleja“, mis igal kuul kajastas Kanal 2s ühte etteantud teemat. Lisaks loodi saate põhjal neli eraldi saatelõiku, mis olid samal kuul eetris uudistesaates „Reporter“. Loodi postimees.ee, rus.postimees.ee, tartu.postimees.ee, parnu.postimees.ee, jarvateataja.postimees.ee, sakala.postimees.ee, virumaateataja.postimees.ee ning lounapostimees.ee portaalidesse rubriik „Liikleja“, kus avaldati iga teema kohta igal kuul neli artiklit. Artiklid sisaldasid ka teemat illustreerivat interaktiivset lahendust. Lisaks ilmus kolmes raadiojaamas – MyHits, Kuku ja Elmar – intervjuu, et teema jõuaks võimalikult laia sihtgrupini. Nelja kuu jooksul kajastasime järgnevaid teemasid: väsimus, stress ja ravimite kasutamine autoroolis, kõrvalised tegevused roolis, väikelaevajuhtide head tavad ja ohutusreeglid ning kiirus asulavälistel teedel.

Liiklusohutuskampaania „Kui oled roolis, pane telefon puhkama“

Märtsis ja aprillis oli eetris roolis kõrvaliste tegevuste ohtlikkusele tähelepanu juhtiv meediakampaania „Kui oled roolis, pane telefon puhkama“. Kõrvaliseks ja segavaks tegevuseks liikluses saab pidada kõike, mis viib juhi tähelepanu sõiduki juhtimiselt eemale. Enamlevinud kõrvalised tegevused on lisaks telefoni kasutamisele näiteks GPSi seadistamine, söömine-joomine ja lastega tegelemine.

Teavituskampaania keskendus ennekõike roolis telefoni kasutamisele kui ühele levinumale ja ohtlikumale probleemile. Olgu selleks roolis helistamine, sõnumite saatmine, pildistamine või sotsiaalmeedia kasutamine. Telefoni kasutamine röövib autojuhilt kõige tähtsama – tema tähelepanu. Seepärast andiski kampaania selge soovituse roolis olles telefon puhkama panna.

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

Kampaania loovlahendus oli eetris kolmandat ja viimast korda.

1.5.3. Teavitus ja kampaaniad

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

Kevadel ja suvel oli välimeedias korduskampaania, mis keskendus elektriliste tõukerataste ohutusele ja neid puudutavate ohutusreeglite meeldetuletamisele. Kampaania oli tänavatel üleval tõuksihooaja lõpuni.
Varasemate aastate statistika põhjal saab öelda, et kergliikurijuhi osalusel toimunud õnnetustest on kolmveerand ühesõidukiõnnetused, kus elektritõukeratta juht kukub. Sageli on nende kukkumiste taga suur sõidukiirus, valed sõiduvõtted, ootamatu takistus teel või alkoholijoove. Seetõttu andis teavituskampaania soovitusi just kergliikurijuhile endale – kui sõidad tõuksiga, siis alati kainelt, üksi ja rahulikult. Lisaks tuleb elektritõukerattaga sõites järgida parempoolse liiklemise reegleid ning soovitatavalt kanda ka alati kiivrit.
Kampaania pälvis 2022. aastal Selge Sõnumi auhinna kategoorias „Parim selge sõnumiga tarbetekst koos tarbepildiga“.
Teavituskanalina oli kasutusel välimeedia.
Kampaania loovlahendus oli seekord eetris kolmandat ja viimast korda.

Liiklusohutuskampaania „Õige kiirusega võidad”

Mais ja juunis pööras Transpordiamet tähelepanu piirkiirusest kinnipidamise olulisusele liiklusohutuskampaaniaga „Õige kiirusega võidad!“. Kampaania eesmärk oli teadvustada, kui palju inimesed maanteel kiirust ületades raha kaotavad ja näidata, kui lihtne on õige kiirusega sõites raha kokku hoida.
Sõidukiiruse ebasobiv valik on üks peamiseid liiklusõnnetuste põhjustajaid ja oluline õnnetuse tagajärgede mõjutaja. Ligikaudu 30% surmaga lõppenud õnnetuste üheks peamiseks riskiteguriks on kiirus – kas siis lubatud kiiruse ületamine või teeolude kohta liiga suur kiirus.
Samuti mõjutab õige kiirusega sõitmine kütusekulu ja selle kaudu omakorda sõidukijuhtide tekitatud keskkonnajalajälje suurust.
Transpordiameti 2024. aasta küsitlusuuringu järgi ületab kiirust 77% kõikidest sõidukijuhtidest ja uuringutele tuginedes võib öelda, et ainuüksi suurimad kiiruseületajad, keda kõikidest kiiruseületajatest on 3%, maksavad Eestis aastas lisakuluna kokku üle kaheksa miljoni euro.
Kampaania veebileht www.õigekiirus.ee andis ülevaate, kuidas õige kiirus ja rahaline võit omavahel seotud on. Lehe külastajal oli võimalus oma isikliku auto kohta hinnanguline kulu teada saada. Kalkulaatori aluseks on Tallinna Tehnikakõrgkooli logistikainstituudi teaduri Mihhail Kirejevi ja Transpordiameti arvutused.
Kampaania teavituskanalitena olid kasutusel televisioon, raadio, välimeedia ja internet.

1.5.3. Teavitus ja kampaaniad

Joobes juhtimise vastane kampaania „Eesti kõige kõvem mees“

Joobes juhtimise vastane kampaania ”Eesti kõige kõvem mees” oli eetris alates 17. juunist ja hajutatult tänavapildis nähtav suve lõpuni.

Seekordse kampaania eesmärgid lähtusid eeldusest, et endiselt kehtivad paljudes seltskondades sotsiaalsed normid ehk kirjutamata reeglid, mille kohaselt on seltskonna joomisrütmist irdumine tabu: õige kaaslane ei jäta toosti vahele, võtab põhjani ja laseb sõbral alati omal klaasi täita. Taolised „kõva mees ei jää teistest maha“ normid suurendavad joodud koguseid ja loovad õhustiku, kus inimesel on raskem enda ja teiste vajaduste kaitseks välja astuda.

Kampaania eesmärk oligi „kõva mees ei jää teistest maha“ normide mõju nõrgendamine, pakkudes välja atraktiivse kirjutamata reeglistiku, mille kohaselt „kõvad mehed“ otsustavad ise, palju võtavad, ütlevad selgelt ei, ei lase endaga manipuleerida ja kui vaja, kutsuvad ka liiale mineva sõbra korrale.

Meediakanalitena olid kasutusel tele- ja raadioklipid, välimeedia (nii digi kui tavapinnad), internet ja sotsiaalmeedia. Lisaks olid kasutusel kaubanduskeskuste ja kaupluste ekraanid (Selveri, Rimi ja Maxima) ning Alexela tanklate ekraanid.

Liiklusohutuskampaania „Talv on teel. Vali ohutu sõidukiirus”

Transpordiamet tuletas inimestele talvisel perioodil meelde, et teeolud muutuvad temperatuuride kõikudes kiiresti ja liiklemiseks tuleb valida ohutu sõidustiil. Samuti kutsus kampaania inimesi enne rooli istumist vaatama hetkel valitsevaid tee- ja sõiduolusid aadressil Tarktee.ee ning ilmaandmeid äpist Ilm+.

Transpordiameti liiklusinfo veebileht TarkTee.ee annab teekasutajatele infot liikluspiirangute, teetööde ja teeolude kohta, aidates planeerida ohutumat ja efektiivsemat teekonda. Ilm+ äpp on sellele väärtuslik täiendus, pakkudes kasutajatele põhjalikumat teavet konkreetsete ilmaolude kohta, mis võivad mõjutada teede seisukorda. Näiteks, kui TarkTee.ee annab teada halvenenud liiklusoludest, saab Ilm+ rakendus lisada täpse info sademete intensiivsuse, jäite tekkimise või tugeva tuule kohta, mis võivad samuti sõiduohutust mõjutada.

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

Meediakanalitena olid kasutusel tele- ja raadioklipid, välimeedia (nii digi kui tavapinnad), internet ja sotsiaalmeedia. Lisaks olid kasutusel kaubanduskeskuste ja kaupluste ekraanid (Selveri, Rimi ja Maxima) ning Bauhofi ekraanid.

2. LENNUOHUTUS

Transpordiamet seab oma tegevustes esikohale ohutuse tagamise, keskkonnakaitse ja jätkusuutlikkuse. Nende eesmärkide saavutamiseks rakendame sihipärast järelevalvet ja ennetavaid meetmeid. Ohutuse tagamiseks on oluline tagada, et Eesti lennundussektor vastaks nii siseriiklikele kui ka rahvusvahelistele nõuetele.

2.1. Aastal 2024 toimunud juhtumite statistika seisuga 31.01.2025

2024. aastal registreeriti ECCAIRS 2 andmebaasis üle 2500 juhtumi. Võrreldes 2023. aastaga kasvas raportite arv ligikaudu 20%. Selle kasvu peamisteks põhjusteks olid lennuliikluse suurenemine ja paranenud ohutuskultuur. Lennuohutuse trend, mõõdetuna lennuõnnetuste ja tõsiste intsidentide suhtarvuna 10 000 lennutunni kohta, näitab võrreldes 2023. aastaga kerget paranemist.

Lennuohutus

	2021	2022	2023	2024	Suhtarv 10 000 lennutunni kohta
Lennuõnnetusi	3	0	1	2	0,13 (vs 0,14 2023)
Tõsiseid intsidente	1	2	5	4	0,51 (vs 0,70 2023)
Intsidente	331	419	319	364	
Vahetu mõjuta juhtumeid	792	1 119	1 577	1 967	
Klassifikatsioon pole määratud	0	0	57	94	
Tähelepanekuid	18	56	89	128	
Teised	0	0	31	11	

2.2. Lennuõnnetused ja tõsised intsidendid

Eelmisel aastal toimus üldlennunduse valdkonnas kaks lennuõnnetust. Rapla lennuväljal põrkas purilennuk kokku autoga ning Prantsusmaal tegi Eesti registrisse kuuluv õppehävitaja L-39 hädamaandumise. Hukkunute või tõsiste vigastatutega lennuõnnetusi 2024. aastal ei registreeritud.

2.3. Lennuliiklus

2024. aastal teenindas Lennuliiklusteeninduse AS Tallinna lennuinfopiirkonnas kokku 176 619 lendu, mis on 13,3% rohkem kui 2023. aastal. Aasta jooksul registreeriti ECCAIRS 2 andmebaasis üle 2500 juhtumi.

2.4. Üldlennunduse järelevalve

Transpordiamet jätkas 2024. aastal suunatud järelevalvet üldlennunduses. Lennundushooajal viisid Transpordiameti inspektorid läbi 17 järelevalvekülastust 10 erinevale lennuväljale ja teadaolevale käitamiskohale, kontrollides kokku 22 õhusõidukit. Kokku tuvastati 15 puudust, millest enamik olid seotud õhusõidukite varustusega (nt esmaabikomplektid, mille olemasolu ei suudetud tõendada või mis olid aegunud, ning ohutusvarustus).

Positiivse aspektina võib välja tuua, et õhusõidukite omanikud on teinud olulisi edusamme defektide tuvastamisel ja kõrvaldamisel. Kui 2023. aasta hooajal tuvastati kokku neli defekti, siis 2024. aastal ei leitud neid ühelgi juhul.

Eelmisel aastal suurenes märkimisväärselt teavituste arv, mis on seotud satelliitnavigatsioonisüsteemide (GNSS) häiretega. Need häiringud mõjutavad Euroopa tsiviillennundust peamiselt Läänemere piirkonnas ja Vahemere lõunaosas (Küprose piirkonnas). Kuigi tänu dubleeritud navigeerimisvõimekusele ei ole võimalik seostada ühtegi ohutusjuhtumit GNSS-häiretega, on olukord tervikuna muret tekitav. Koostöös naaberriikide partneritega oleme panustanud nii pilootide teavitamisse kui ka probleemi tõstatamisse Euroopa Lennundusohutusameti (EASA) ja Euroopa Komisjoni tasandil. GNSS-häiringutega seotud küsimused on ka 2025. aastal meie pideva jälgimise all.

Teise olulise ohutusprobleemina on kasvanud reeglite rikkumiste arv mehitamata lennunduse valdkonnas. Peamised rikkumised on seotud droonide lennutamisega keelatud aladel või kõrgustel, kus need võivad kujutada tõsist ohtu kõigile õhuruumi kasutajatele. 2025. aastal keskendutakse ohutuse parandamisele, viies läbi teavituskampaania mehitamata õhusõidukite operaatoritele. Koostöös Kliimaministeeriumi ja teiste partneritega püüame oluliselt suurendada nii oma seirevõimekust kui ka rikkumistele reageerimiskiirust.

3. MERESÕIDUOHUTUS

3.1. Laevaõnnetused

2024. aastal toimus Eesti merealadel ja sisevetel 11 laevaõnnetust, registreeriti 6 ohtlikku juhtumit. Nende käigus ühtegi hukkunuga õnnetust ei olnud ja viga sai 2 inimest. Laevaõnnetused ja ohtlikud juhtumid jagunesid Eesti lipu all 3 laevaõnnetust ja välisriigi lippu kandvatel laevadel 8 laevaõnnetust. Peamiste põhjustena toimusid laevaõnnetused peamasina ja roolimasina rikke tulemusel. Lisaks on mitmed lipuriigid kvalifitseerinud laeva ankrukaotuse kerge laevaõnnetusena. Tegemist on juhtudega, kus ankrukaotus toimus ankrualal ja sellest raporteeritakse. Muud põhjused olid tulekahju, madalikule sõidud ja tööõnnetused.

Väikelaevadega juhtunud õnnetusi ja ohtlikke juhtumeid eraldi ei registreerita ja statistikat peetakse hukkunute ja vigastatute arvestuses. 2024. aastal vigastatutega või hukkunutega õnnetusi ei toimunud, mis on väikelaevanduse populaarsuse kasvu tingimustes, kus iga-aastaselt kasvab väikelaevade arv registris ja uute väikelaevajuhtide arv.

3.2. Laevaliiklus

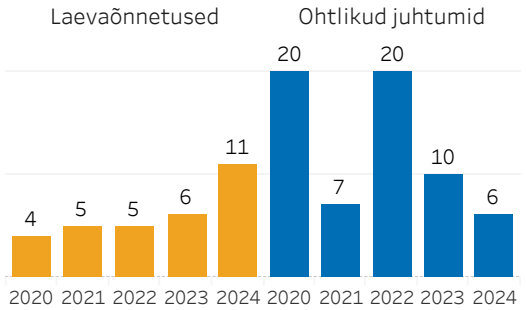
Läänemeri on maailmas üks tihedama laevaliiklusega piirkondi ning riskid laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi toimumiseks on tavapärasest kõrgemad. 2024. aasta baasil joonistub välja, et Eesti sadamate laevakülastuste arv on püsinud stabiilsena võrreldes eelmise aastaga.

Soome lahe ida-lääne suunalises laevaliikluses on toimunud nihe ja piirkonda läbima hakanud tankerlaevade keskmine vanus on tõusnud. Lisaks on piirkonda hakanud tulema rohkem laevu selliste lippude all, mida varem Soome lahes täheldati vähem või üldse mitte. Ida poole suunduvad laevad on viimastel aastatel hakanud rohkem kasutama Eesti majandusvööndis asuvaid merealasid ankurdamiseks ja tekkinud on nn isetekkelised ankrualad Naissaarest põhjas ja Vaindloo saare lähistel. Viimasel on stabiilselt keskmiselt 20-30 laeva ankrus.

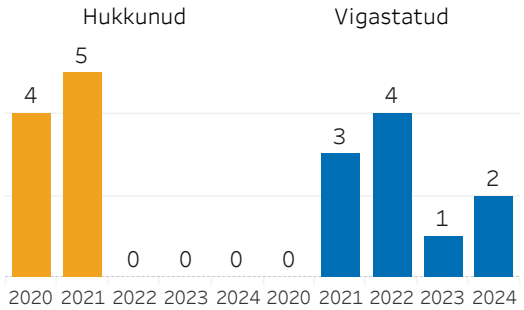
3.3. Väikelaevandus

Aasta aastalt on kasvanud liiklusregistris registreeritud väikelaevade ja väikelaevajuhi koolituse läbinute ja väikelaevajuhi tunnistuse saajate arv. See näitab, et üha rohkem inimesi leiab vaba aja veetmiseks tee merele ja sisevetele. 2024. aasta lõpu seisuga on liiklusregistris 35 609 väikelaeva ja väikelaevajuhi tunnistus on 33 671 inimesel.

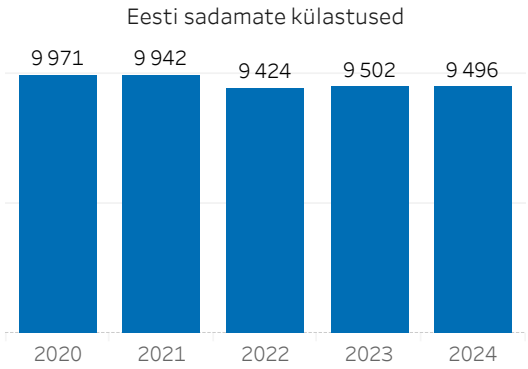
Laevaõnnetused ja ohtlikud juhtumid



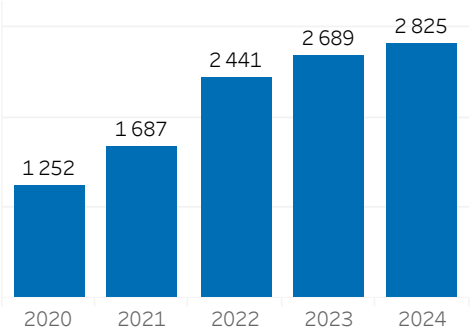
Vigastatud ja hukkunud



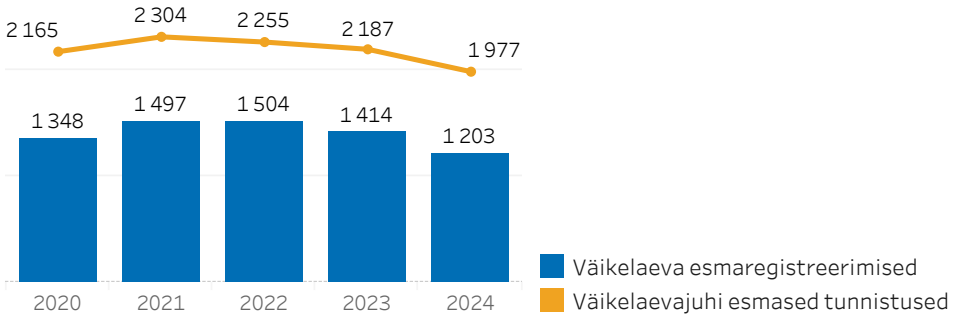
Laevaliiklus



Laevad Vaindloo isetekkelisel ankrualal



Väikelaevad



3.4. Järelevalve

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

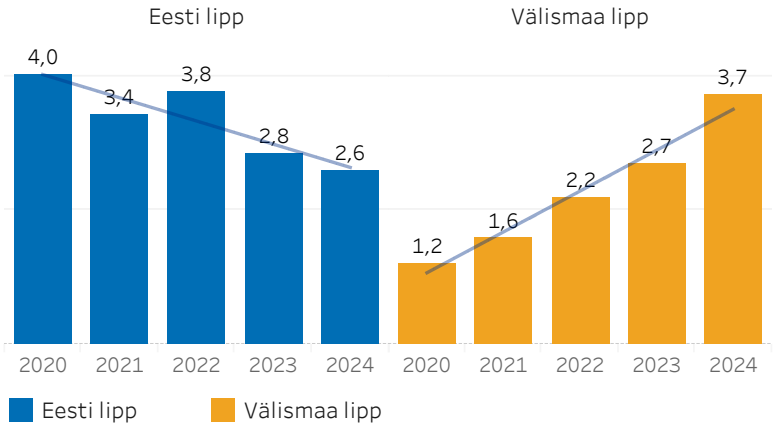
2024. aastal tehti 218 ülevaatust Eesti lippu kandvatele laevadele ja 211 kontrolli välisriigi lippu kandvatele laevadele. Kokku avastati ja tehti ettekirjutusi 1343 puuduse kõrvaldamiseks. Sagedamini esines puudusi tulekaitse-, navigatsiooni- ja päästevahendite valdkondades sarnaselt varasematele aastatele. Eesti sadamatesse saabuvate välisriigilipu all olevate laevade puuduste arv ülevaatuse kohta on olnud kasvavas trendis. COVID perioodist alguse saanud trend piirkonda saabunud laevade tehnilise seisukorra halvenemise osas on endiselt muret tekitav.

Väikelaevade ohutusnõuete täitmise kontrollimiseks viidi 2024. aastal läbi 17 kontrollreidi – Emajõel, Pärnu jõel, Narva jõel, Saaremaal ning Tallinna lahel, sealhulgas teostati ühisreide Keskkonnaameti ning Politsei- ja Piirivalveametiga. Transpordiameti väikelaevade üksus kontrollis kokku 205 väikelaeva ja jetti ning nende juhtide kainust. Alkoholi piirmäära ületamisega tabati üks väikelaevajuht, kelle suhtes alustati ka väärteomenetlus. Kontrollreidide ajal pööratakse tähelepanu kohustuslikule ohutus- ja päästevarustuse olemasolule ning nende nõuetele vastavusele. Päästevestide vajalikkuse teadlikkus on inimestel küll olemas, kuid mõningatel juhtudel ei vastanud päästevestid nõuetele – näiteks ei olnud need enam komplektsed, puudusid rihmad või kinnitusklambrid olid katki. Sama oluline on see, et iga väikelaevas viibiva vastava kehakaaluga inimese jaoks oleks olemas talle sobilik päästevest. Lastele peavad väikelaevas olema spetsiaalselt lastele mõeldud päästevestid ja kasvav trend on kasutada päästevesti ka lemmikloomade puhul. Päästevestidest on kasu ainult siis, kui nad on seljas, korrektselt kinnitatud ning õige suurusega. Kontrollimisel tuvastati ka mittevastavaid tulekustuteid, mis olid üleüldiselt kasutuskõlbmatuks muutunud, vale tulekustutusaine massiga või kontrolli tähtaja ületanud. 2024. aastal menetleti seitset väärtegu, mille peamisteks põhjusteks olid väikelaeva liigjoobes juhtimine, lubatud reisijate arvu ületamine pardal, jeti ning väikelaeva juhilubadeta juhtimine ja väikelaeva kohustusliku varustuse puudumine. Lisaks toimus sihtsuunitlusega kontrollreid ka siseveelaevadele, nendest enamus olid reisilaevad. Selle kontrollreidi kõige tõsisem rikkumine oli reisilaeva ohutu mehitatuse nõuete eiramine.

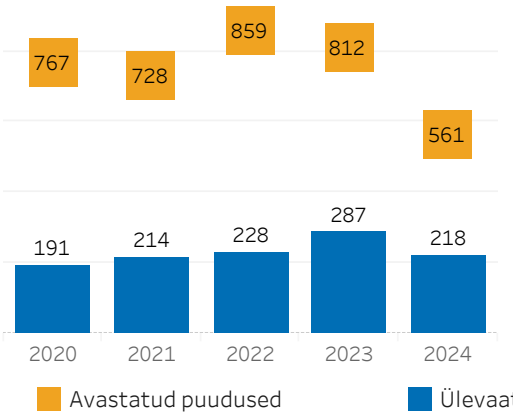
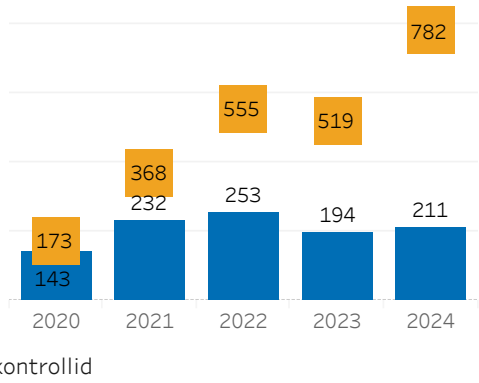
3.5. Ennetus

Sihtrühma kõnetamiseks ja ohutumate veeliiklusharjumuste kujundamiseks viidi 2024. aastal läbi mitmeid ennetustegevusi. Osaleti ennetustööga seonduvalt neljal sündmusel - Meremess 2024, Motoshow 2024, Luunja sadama hooaja avamine, Sisevete festival Mustvee sadamas. Nendel sündmustel kohtuti väikelaevnikega ja abistati huvigruppi nende poolt tekkinud seadusandluse ja päästevarustusega seotud küsimustes. Lisaks iga-aastaselt osaletakse Emajõe Festivalil ning Tallinna Merepäevadel. 2024. aastal sai erinevates meediakanalites jagatud väikelaevanduse teemalisi sõnumeid, et tõsta inimeste teadlikkust nõuete ja reeglite osas.

Laevakontrolli puuduste arv ülevaatuse kohta



Eesti laevade järelevalve



Välisriigi lippu kandvate laevade järelevalve