

Liiklusõnnetused jalgratturitega Eestis (2005-2009)

Helve Lõhmus

Töö nr. 2010-



MAANTEEAMET

Tallinn 2010

Maanteeamet

Liiklusõnnetused jalgratturitega
Eestis, 2005-2009

2010
Tallinn

SISUKORD

1. Saateks.....	4
2. Liiklusõnnetused jalgratturitega.....	5
3. Jalgrattaõnnetuste liigid.....	6
4. Jalgrattaõnnetuste toimumise ajad.....	7
4.1. Liiklusõnnetused kuude lõikes.....	7
4.2. Liiklusõnnetused nädalapäevade lõikes.....	8
4.3. Liiklusõnnetused kellaaegade lõikes	9
5. Jalgrattaõnnetuste toimumiskohad.....	10
5.1. Liiklusõnnetused asulavälistel teedel.....	11
5.2. Liiklusõnnetused asulates	12
5.2.1. Liiklusõnnetused Tallinnas ja suuremates linnades.....	13
6. Liiklusõnnetused purjus jalgratturitega.....	14
7. Kannatanud jalgratturid.....	15
7.1. Kannatanute ealine jaotuvus.....	15
7.2. Kannatanute sooline jaotuvus.....	16
8. Jalgrattaõnnetuste põhjusi.....	17
8.1. Jalgratturite osa muutumine õnnetuste põhjustamisel.....	17
8.2. Liiklusõnnetusi põhjustanud jalgratturite vanus.....	18
9. Kokkuvõte	19
10. Lisad.....	20

1. Saateks

Aastaks 2015 peab liiklusohutusprogrammi eesmärgina hukkunute arv vähenema 100 hukkununi. Aga juba praegu on paaril viimasel aastal inimkannatanutega liiklusõnnetuste ja neis kannatada saanute arv tunduvalt vähenenud, ja 2009. aastal oli liikluses hukkunuid 100. Oma panuse liiklusõnnetuste arvu vähenemisse on andnud ka jalgratturid. Jalgratas on muutunud *oluliseks* ajaveetmisevahendiks nii laste kui noorte seas. Kui lastele ostetakse jalgratas kiiret liikumist võimaldava mänguasjana, siis noored muretsevad ratta kui vaba aja veetmise ja spordivahendi. Eakamad kasutavad jalgratast (aga ka mopeedi) liikumist hõlbustava vahendina eluliste asjade korraldamisel maapiirkondades, kus ühistranspordi osa on oluliselt vähenenud või peaaegu puudub. Ent kõigi gruppide käes muutub jalgratas kohe liiklusvahendiks, sest rattasõitu võimaldavate mänguväljakute ja jalgrattateede vähesus ja jalgrattateede võrgu puudumine sunnib igas eas jalgrattureid sageli liiklema sõiduteel, kõrvuti sõiduautode ja busside, väikeste kaubaautode ja suurte autorongidega.

Jalgratturid on jalakäijate kõrval üheks enim ohustatud liiklejate grupiks. Liiklusõnnetustes kannatanutest moodustasid jalgratturid 2004. aastal 7,7%, 2009.aastal aga juba 8,3%. Kooliealiste jalgratturite nõrk ettevalmistus liiklemiseks teedel ning täiskasvanud (eriti vanema-ealiste) jalgratturite ettevalmistuse puudulikkus soodustavad konfliktolukordade teket ning mootorsõidukite ja jalgratturite kokkupõrkeid ühiseks liiklemiseks kasutatavatel teedel.

Alljärgnevalt käsitletakse Eestis aastatel 2005-2009 toimunud liiklusõnnetusi jalgratturitega. Analüüsi aluseks on politseis liiklusõnnetusena registreeritud juhtumid. Nagu näha tabelis lk.6, on politseis registreeritud peamiselt jalgratta ja mootorsõiduki kokkupõrkeid. Üksikutel juhtudel on liiklusõnnetusena fikseeritud ka jalgratturi kukkumisi, kahe jalgratta kokkupõrkeid ja jalgratturi otsasõite jalakäijale.

Sellest tulenevalt on käesolevas ülevaates jalgratturitega toimunud liiklusõnnetusena vaatluse all jalgrattaõnnetuste peamine alaliik – mootorsõiduki ja jalgratta kokkupõrked. Analüüsitakse jalgratta ja mootorsõiduki kokkupõrgete toimumise statistika tüüpilisemaid näitajaid ja käsitletakse olulisi põhjusi ajavanemikul 2005-2009. Oluliste arengusuundade näitamiseks on mõnel juhul esitatud andmeid ka varasematest aastatest.

Sõiduk – teel liikumiseks ettenähtud või teel liiklev seade, mis liigub mootori jõul või ilma. Mõiste hõlmab peale mootorsõidukite ka jalgrattad, mootorjalgrattad ja mopeedid (*Liiklusseadus §12*).

Mootorsõiduk on mootori jõul liikuv sõiduk. Mootorsõidukiks ei loeta mootoriga jalgratast, mopeedi ega mootori jõul liikuvat rööbassõidukit.

Jalgratas – vähemalt kahe rattaline sõiduk, mis liigub sellega sõitva(te) inimes(te) lihasjõul; sellel võib olla ka mootor. *Käesolevas töös käsitletakse jalgratastena ainult mootorita jalgrattaid.*

Mopeed (varem ka mootorjalgratas) – kahe- või kolmerattaline sõiduk, mille sisepeõlemismootori töömaht ei ületa 50 cm³ ja valmistajakiirus ei ületa 45 km/h.

Liiklusõnnetus – juhtum, kus vähemalt ühe sõiduki teel liikumise või teelt väljasõidu tagajärjel saab inimene vigastada või surma või tekib varaline kahju.

Kannatanuga liiklusõnnetus – liiklusõnnetus, milles saab vigastada või hukub inimene, kusjuures liiklusõnnetuses hukkunuks loetakse inimene, kes suri liiklusõnnetuses saadud vigastuse tagajärjel liiklusõnnetuse sündmuspaigal või 30 päeva jooksul pärast liiklusõnnetust.

Jalgrattaõnnetus – alates 4. ptk käsitletakse antud töös jalgrattaõnnetusena mootorsõiduki ja mootorita jalgratta kokkupõrkeid.

3. Jalgrattaõnnetuste liigid

Peamiseks jalgrattaõnnetuse liigiks Eesti teedel on mootorsõiduki ja jalgratta kokkupõrge teel. Praeguseks on aga ka meil saenenud jalgrataste omavahelised kokkupõrked ja jalgratta otsasõidud jalakäijale (tabel 1). Soodustavaks asjaoluks on tavaliste jalg/kõnniteede tähistamine jalgratta- ja jalgteena, jättes sõiduraja jagamise jalakäijate ja jalgratturite endi hooleks, suunamata neid märgitusega liiklemiseks pooli valima. Paljudel juhtudel on see nii ka uute jalgratta/jalgteede puhul. (Vastupidise positiivse näitena võib tuua jalgrattateede märgistuse Tartus, kus märgistusega määratakse liiklemiseks teepooled, ja see toimib.)

Imselt jäävad paljud mootorsõiduki ja jalgratta kergema kokkupõrked vaid osaliste endi teada, politseisse registreerimiseks jõuavad peamiselt üli- ja raskete vigastustega kokkupõrked, kui kannatanutele tuleb kohe arstiabi osutada ja mille puhul lisaks kiirabile ka politsei sündmuspaigale kutsuti.

Tabel 1 Jalgrattaõnnetuste liigiline struktuur

Aasta	LÕ, kui osales JR	Liiklusõnnetusi e.			Kannatanud kokku			Vigastada saanud			
		jalgratturi kokkupõrge			Hukkunud						
		m/sõidukiga	jalakäijaga	muu	JR	sõitja	Muu	JR	sõitja	JK	Muu
2000	160	156	4	0	21			136		4	1
2001	203	189	13	1	18			175	2	13	4
2002	247	233	12	2	19			221	3	12	1
2003	197	179	15	3	15			172	2	15	
2004	245	224	17	4	9			220	6	18	5
2005	218	205	11	2	12			197	1	11	3
2006	194	178	13	4	18		1	168	3	14	9
2007	173	163	9	1	13		1	155	9	8	
2008	157	148	8	1	10			144		7	1
2009	166	156	6	4	7			156	0	4	3

Selgituseks:

* m/sõiduk – mootorsõiduk (auto, buss, mootorratas)

* veerus "muu" – on kokku võetud kokkupõrge trammiga, rongiga, jalgratturite kukkumised ja kokkupõrked mopeedidega

* kannatanud: JR – jalgrattur,

Sõitja – kaassõitja jalgrattal

JK – jalakäija

Muu – autojuht, mootorrattur, mopeedijuht, sõitja autost jm.

Alljärgnevalt analüüsitakse jalgrattaõnnetuste peamise alaliigi – jalgratta ja mootorsõidukite kokkupõrgete toimumise statistikat.

4. Jalgrattaõnnetuste toimumise ajad

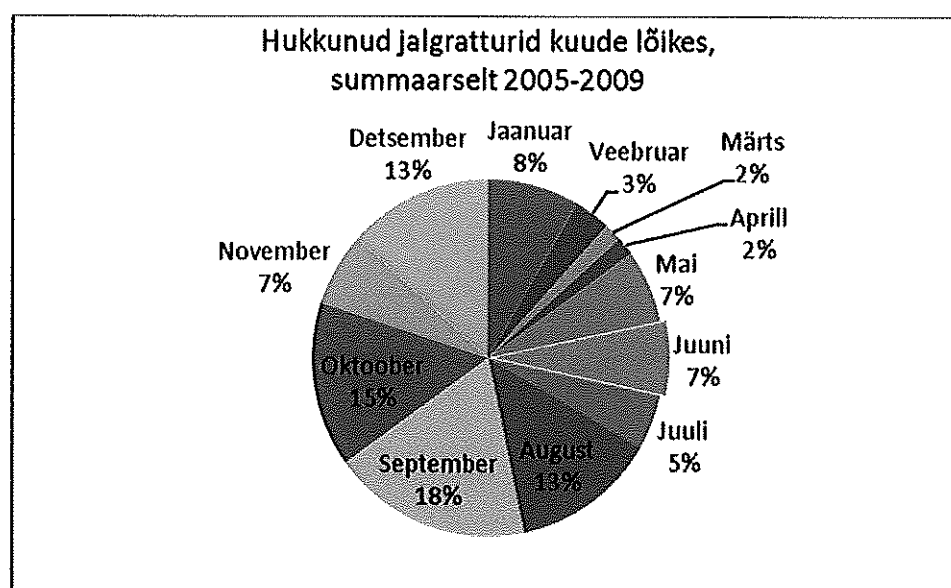
4.1. Liiklusõnnetused kuude lõikes

Jalgratta kasutamine vaba aja veetmise vahendina, aga ka liiklemisvahendina, on üsna oluliselt seotud ilmastikutingimustega. Seepärast hakkab jalgratturitega toimunud õnnetuste arv reeglina kasvama ilusate ilmade saabumisega kevadel – enamasti maikuust alates – ja saavutab haripunkti südasuveks. Sügisel, ilmade halvenedes, väheneb taas jalgrattaga sõitmine ja on teiste aastaegadega võrreldes suhteliselt väike südatalvel. Sügisel LÕ arvu vähenemisel on lisaks ebasoodsale ilmale põhjuseks ka kooliaasta algus.

Tabel 2 Jalgrattaõnnetuste jaotus kuude kaupa

	Liiklusõnnetused					Hukunud				
	2005	2006	2007	2008	2009	2005	2006	2007	2008	2009
Jaanuar	9	2	3	7	5	2	1	0	1	1
Veebruar	1	5	1	4	2	1	0	1	0	0
Märts	5	3	7	3	4	0	1	0	0	0
Aprill	9	12	13	6	5	0	0	1	0	0
Mai	24	20	18	18	27	2	0	1	1	0
Juuni	27	23	29	27	21	1	0	1	2	0
Juuli	36	21	25	23	22	0	2	0	1	0
August	28	26	30	17	21	1	4	3	0	0
September	28	30	13	12	22	1	2	2	2	4
Oktoober	19	13	18	19	15	3	2	2	1	1
November	9	8	4	6	7	0	1	1	1	1
Detsember	10	15	2	6	6	1	5	1	1	0
	205	178	163	148	157	12	18	13	10	7

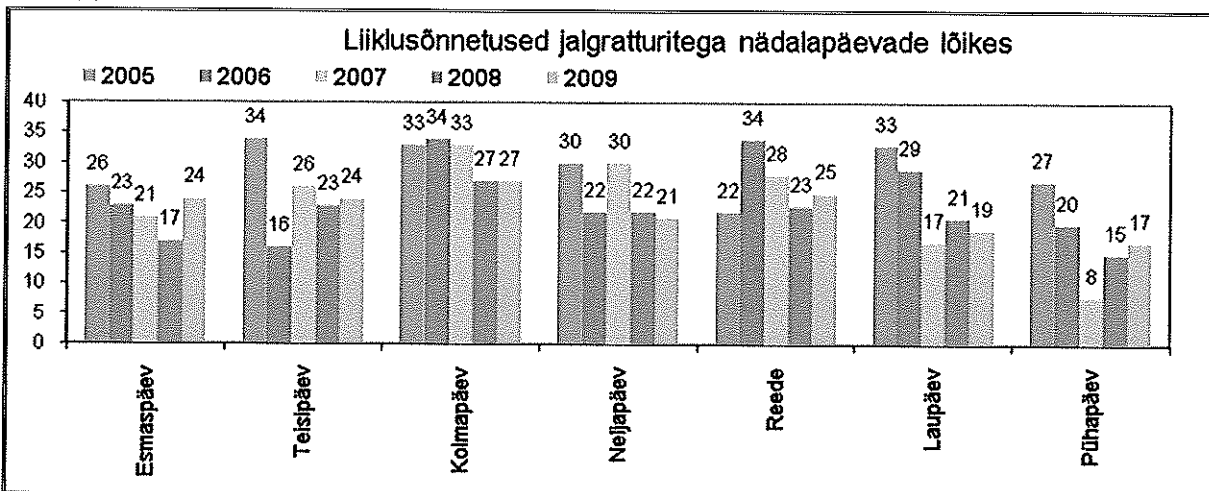
Raskete tagajärgedega liiklusõnnetused jalgratturitega langevad aasta teisele poolele. Kolmandik surmasaanud jalgrattureist hukkus kahe sügiskuu – september-oktoober jooksul. Ja rohkem kui pooleld aasta jooksul hukkunuist said surma aasta viimase nelja kuu jooksul toimunud õnnetustes. Saatuslikuks sai neis õnnetustes paljudel juhtudel valgustamata jalgrattaga sõitmine, seda enamasti asulavälistel teedel.



Joonis 3 Jalgratta ja mootorsõiduki kokkupõrkes hukkunud jalgratturid

4.2 Liiklusõnnetused nädalapäevade lõikes

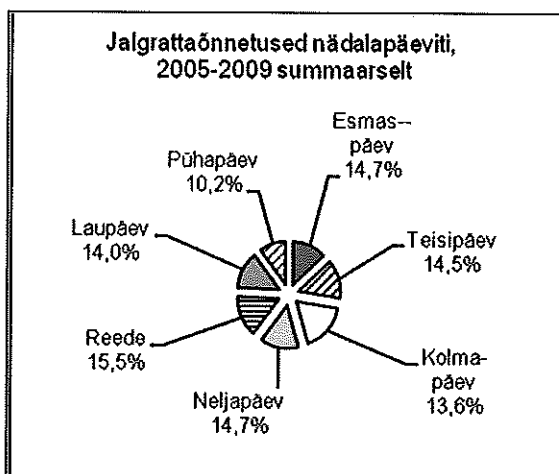
2005.-2009. aastate liiklusõnnetused on jaotunud kõigile nädalapäevadele suhteliselt ühtlaselt. Ka üksikute aastate lõikes ei ole nädalapäevade osakaal enam suhteliselt erinev, siiski toimus mõnevõrra vähem õnnetusi esmaspäeviti ja pühapäeviti ja viimastel aastatel ka reedeti.



Joonis 4 Liiklusõnnetused jalgratturitega nädalapäevade lõikes

Tabel 3 Jalgratta ja mootorsõiduki kokkupõrgetes hukkunud jalgratturid

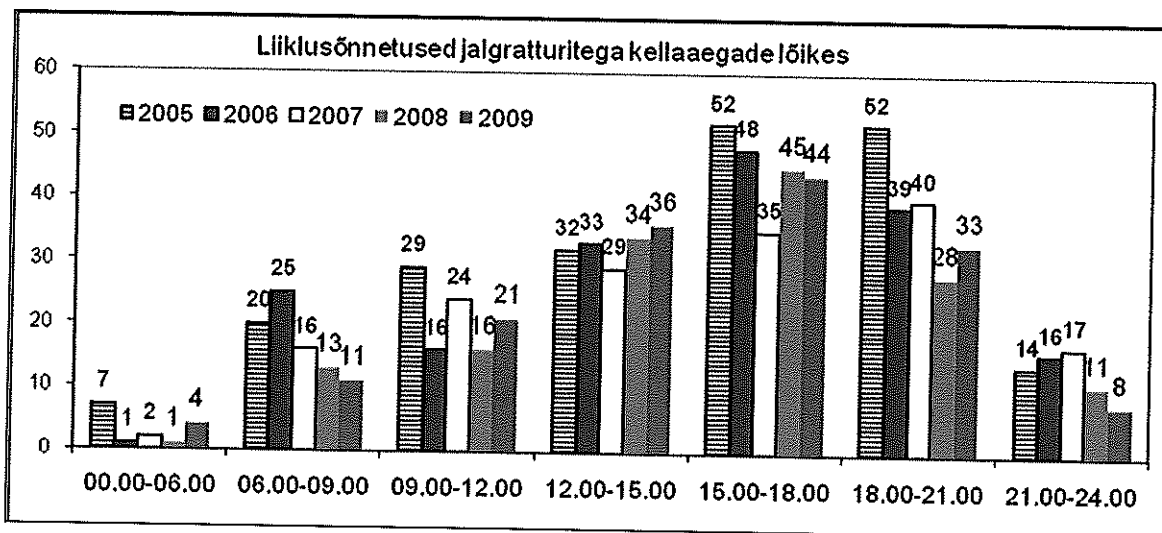
	Hukkunud jalgratturid				
	2005	2006	2007	2008	2009
Esmaspäev	1	4	1	1	3
Teisipäev	2	2	2	4	0
Kolmapäev	0	1	1	1	0
Neljapäev	5	2	3	1	1
Reede	2	4	1	0	1
Laupäev	1	2	3	3	2
Pühapäev	1	3	2	0	0
	12	18	13	10	7



Joonis 5 Jalgratta ja mootorsõiduki kokkupõrked

4.3. Liiklusõnnetused kellaaegade lõikes

Kõige ohtlikum aeg jalgratturite jaoks on olnud liikluse õhtupoolse tipptunni aeg – kella 15.00-18.00, siis toimus 26,3% mootorsõidukite ja jalgrataste kokkupõrgetest. Järgmistel õhtutundidel, kella 18.00-21.00, toimus samuti ligi neljandik (22,5%) õnnetustest. Eriti suur oli õhtupoolikul toimunud liiklusõnnetuste osa 2005. aastal (50%).



Joonis 5 Jalgrattaõnnetuste jagunemine ööpäeva jooksul

Pealelõunasel ajal soodustab liiklusõnnetuste toimumist mitu riskifaktorit: liiklus on tihedam, aga on ka kooliealiste jalgratturite vaba aeg (üheks riskirühmaks on endiselt 6-9-aastased).

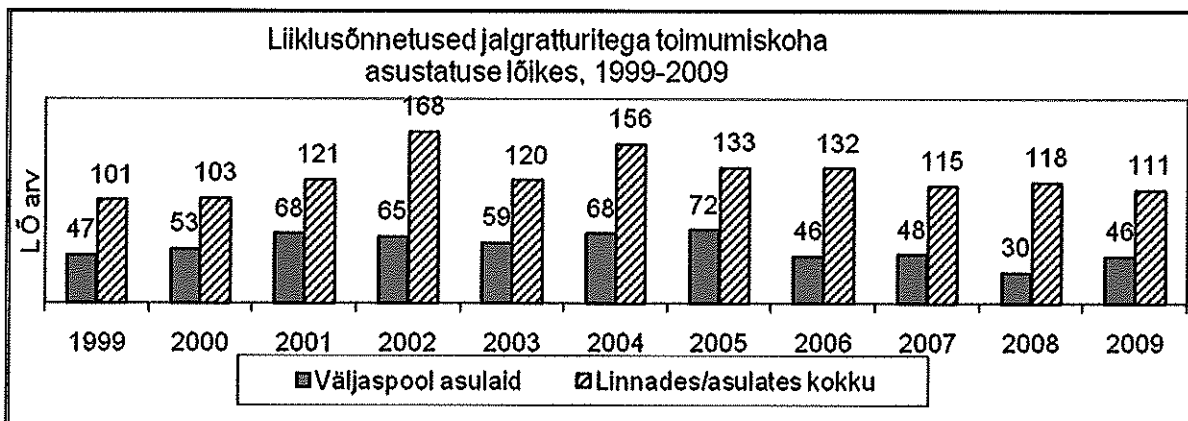
Tabel 4 Jalgrattaõnnetuste jaotumine kellaaegade lõikes

Kellaaeg	Liiklusõnnetused					Hukkunud				
	2005	2006	2007	2008	2009	2005	2006	2007	2008	2009
00.00-06.00	7	1	2	1	4	0	0	0	0	0
06.00-09.00	20	25	16	13	11	1	1	2	2	0
09.00-12.00	29	16	24	16	21	2	1	3	2	0
12.00-15.00	32	33	29	34	36	4	5	4	1	0
15.00-18.00	52	48	35	45	44	3	3	0	2	6
18.00-21.00	52	39	40	28	33	2	5	4	1	0
21.00-24.00	14	16	17	11	8	0	3	0	2	1
	206	178	163	148	157	12	18	13	10	7

Ajavahemikul kella 07.00-09.00 toimusid jalgrattaõnnetused peamiselt tööpäevade hommikutel, mis ilmselt seostub sõiduga tööle või koju.

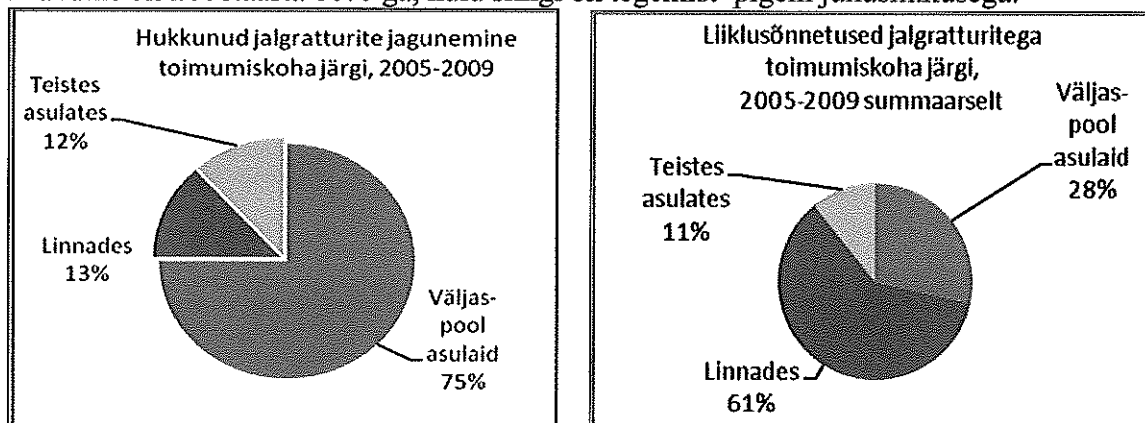
Jalgrattaõnnetuste toimumiskohad

1999. aastal toimus asulavälistel teedel 47 LÕ ehk 32% ja asulateedel 101 LÕ ehk 68%. Kõige suurema osakaalu said liiklusõnnetused jalgratturitega asulavälistel teedel 2005. aastal – 35% (asulates siis 65%). 2008. aastal toimus asulavälistel teedel vaid üks viiendik jalgrattaõnnetustest. Jalgrattaõnnetuste üldine sagenemine aastatel 2003-2004 toimus samuti rohkem asulateede kui asulaväliste teede arvelt.



Joonis 6 Jalgrattaõnnetused toimumispaiga asustatuse lõikes

Asulateedel toimub jalgrattaõnnetusi küll rohkem, kuid nendes saadud vigastuste raskusaste on olnud kergem. Surma saavad jalgratturid enamasti maanteedel, kus autode sõidukiirused on suuremad ja seetõttu kokkupõrke tagajärjed rasked. Surmaga lõppenud kokkupõrgetest toimus asulates 1999. aastal vaid 10%, 2006. aastal erandina 28%, kuid 2009. aastal ei ühtki. Erandiks oli 2008. aasta 60%-ga, kuid siingi on tegemist pigem juhuslikkusega.



Joonis 7 Hukkunud jalgratturite osatähtsus toimumispaiga asustatuse lõikes

Asulavälistel teedel toimub vähem kui kolmandik jalgrattaõnnetustest, kuid hukkub kaks kolmandikku ehk kaks hukkunud jalgratturit igast kolmest. On ilmne, et suurema sõidukiiruse tõttu on jalgratta ja mootorsõiduki kokkupõrge maanteedel rängemate tagajärgedega. Pimedal ajal surma saanud jalgratturid hukkusid väljaspool asulaid valgustamata, tuledega jalgrattal liigeldes. (*skeemid?*)

4.1. Liiklusõnnetused asulavälistel teedel

Aastatel 2005-2009 toimus asulavälistel teedel 28,4% jalgrattaõnnetustest. Suurem osa neist kokkupõrgetest toimusid riigimaanteedel (table 5). Ka rohkem surmaga lõppenud liiklusõnnetusi toimus suurema liiklustihedusega riigimaanteedel.

Tabel 5 Jalgratta ja mootorsõiduki kokkupõrked maanteedel

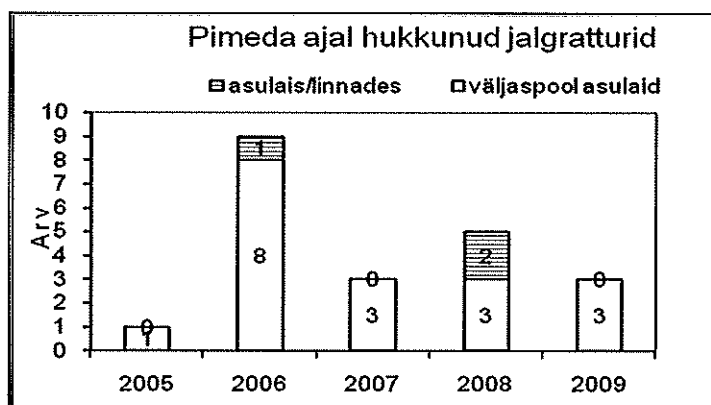
	Liiklusõnnetused					Hukkunud jalgratturid				
	2005	2008	2007	2008	2009	2005	2006	2007	2008	2009
Põhimaanteedel	28	18	12	8	21	5	3	3	0	4
Tugimaanteedel	21	22	17	14	17	2	7	7	4	1
Kõrvalmaanteedel	34	19	27	23	23	4	4	3	2	2
Kohalikel (valla) teedel	4	2	3	0	1	0	0	0	0	0

Asulavälistel teedel toimusid jalgrattaõnnetused sagedamini nädala teisel poolel, eriti reedel-laupäeval (v.t. lisa 1), 2009.aastal aga ühtlaselt igal päeval. Suhteliselt vähem õnnetusi toimus maanteedel pühapäeviti. Kellaaegadest oli kõige õnnetuserohkem aeg kella 15.00-21.00, mil toimus 23% kõigist jalgrattakokkupõrgetest. Kella 18.00-21.00 toimus veel 21% õnnetustest.

Asulavälistel teedel toimunud jalgrattaõnnetustes sai vigastada kõige rohkem (24%) 45-54-aastased, 61% hukkuinuid olid eearühmast 50-69 aastat.

Enamlevinud õnnetusetüübiks asulavälisel teedel oli mootorsõiduki otsasõit eessõitvale jalgratturile – 42% kõigist mootorsõiduki ja jalgratta kokkupõrgetest (v.t. lisa 6). Ligi 20% moodustasid jalgratturi teele ettesõidud teepeenralt või teega külgnevalt alalt (skeem 31). Sagenenud on ka otsasõidud mootorsõiduki suhtes vastassuunast sõitvale jalgratturile (skeem 32). Nende põhjustajaks on hooletult eessõitvast sõidukist möödasõitu tegevad autojuhid.

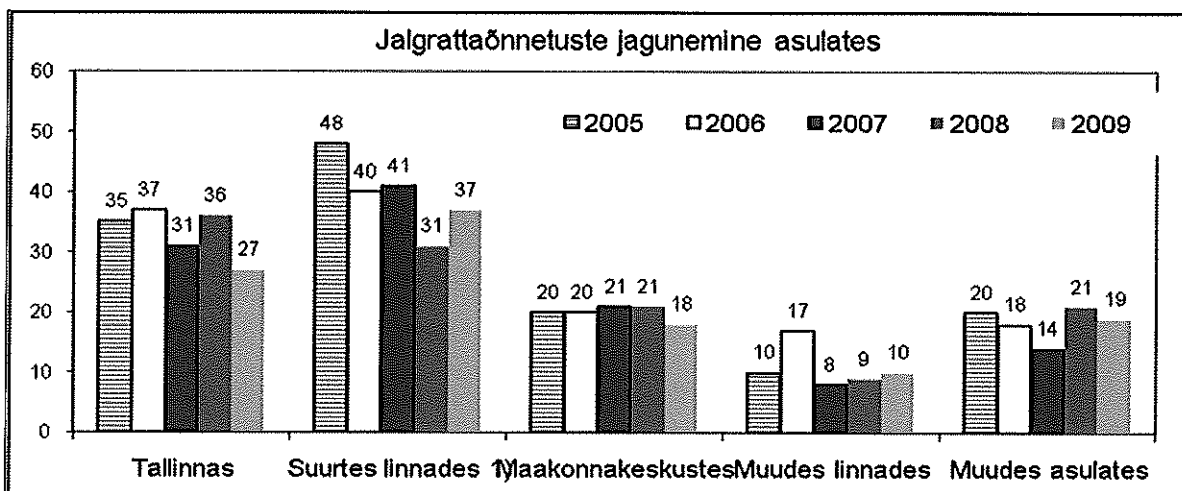
Asulavälistel teedel sai surma ka suurem osa pimedal ajal hukkunud jalgrattureist (joonis 8). Õnnetuse põhjustajaks olid enamikel juhtudel jalgratturid ise, kes tuledega jalgrattal ootamatult auto tuledevihku ilmusid.



Joonis 8 Pimeda ajal hukkunud jalgratturid.

4.2. Liiklusõnnetused asulates

Rohkem kui pool kõigist 2005.-2009.aasta jalgratta ja mootorsõiduki kokkupõrgetest toimusid suuremates linnades, seejuures Tallinnas 27,3% ja Tartus, Pärnus, Kohtla-Järvel ning Narvas kokku 32,3% (joonis 9).



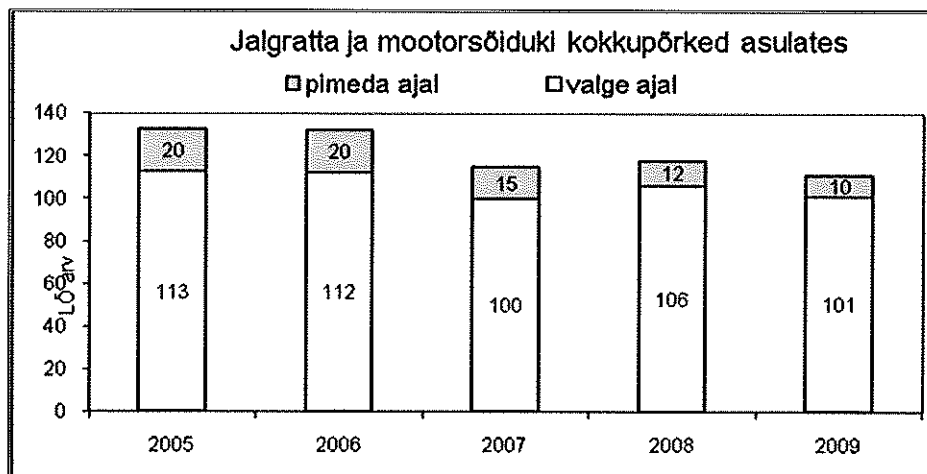
¹⁾Suured linnad – kokku on võetud Kohtla-Järve, Narva, Pärnu ja Tartu

Joonis 9 Jalgrattaõnnetuste jagunemine asulate lõikes

Asulates toimunud jalgrattaõnnetused on toimumisaja järgi jaotunud igale nädalapäevale, suhteliselt rohkem on neid kesknädalal ja mõnevõrra vähem neid pühapäeviti (lisa 2). Kellaegade lõikes on üksikud jalgrattaõnnetused toimunud juba varahommikust alates, kuid raskuspunkt langeb kella 15.00-18.00 vahelisele ajale, mil toimus ligi 28% kokkupõrgetest, kella 18.00-21.00 toimus veel 23% õnnetustest. Peale kell kuut õhtul õnnetuste arvu sagenemine sai alguse 2002.aastal, samal ajavahemikul toimusid ka enam kui pooled jalgratturite endi põhjustatud liiklusõnnetused.

Asulates toimunud jalgratta ja mootorsõiduki kokkupõrgetes kannatanud jalgratturite ealises jaotuvuses on viimaste aastate jooksul toimunud muutused (lisa 2), püsivaks riskirühmaks jäänud kuni 9-aastastele on lisandunud 16-24-aastaste ja 35-39-aastaste earühm, suhteliselt kõrge on ka üle 45-aastaste jalgratturite osa kannatanute seas.

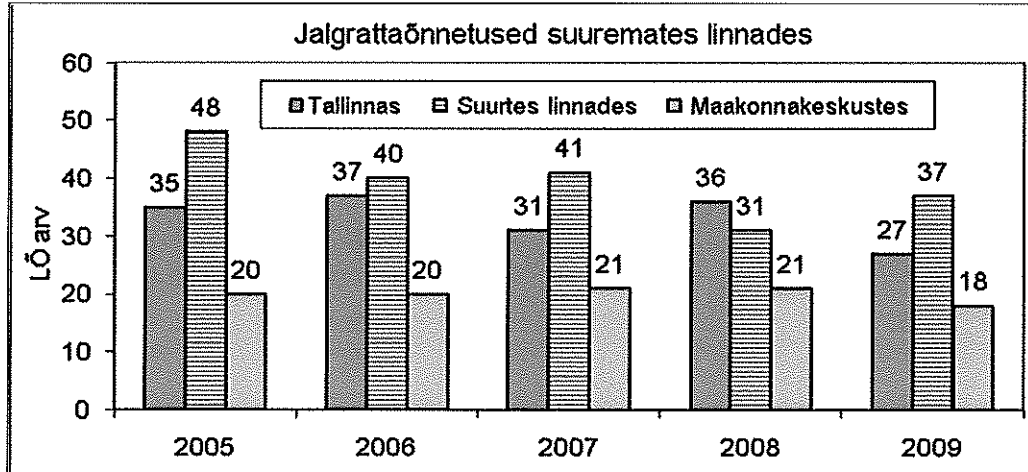
Asulates toimunud jalgrattaõnnetuste enamlevinud tüübiks on mitmesugused ristmikuõnnetused, ligi pool kõigist mootorsõiduki ja jalgratta kokkupõrgetest (lisa 6). Enamasti on kokkupõrke põhjuseks ristmikule väljasõitmine teendamise kohustust eirates või hoovist tänavale väljasõitmine. Seda teevad nii jalgratturid ise kui ka teiste sõidukite juhid. Sagenenud on ka otsasõidud sõidutee servas sõitvale jalgratturile, samuti jalgratturite ettesõidud vöötrajal.



Joonis 10. Jalgratta ja mootorsõiduki kokkupõrked asulates

4.2.1. Liiklusõnnetused Tallinnas ja suuremates linnades

Aastatel 2005-2009 asulates toimunud jalgratturitega liiklusõnnetusest toimus Tallinnas 27%. Suuremates linnades (Kohtla-Järve, Narva, Pärnu ja Tartu) toimus 32%, maakonnakeskustes toimus kokku 16% jalgratta ja mootorsõiduki kokkupõrgetest. Tallinnas on jalgrattaõnnetuste arv vähenenud 2002. aastaga võrreldes pikkamisi rohkem kui poole võrra (68-lt 27-le 2009. aastal), ka teistes linnades on jalgrattaõnnetuste arv 2002.aastast vähenenud (joonis 11). Hukkunute arvu muutumine on seoseta ja hüppeline.



Joonis 11 Liiklusõnnetused jalgratturitega Tallinnas ja suuremates linnades

Nädalapäevadele jagunesid jalgrattaõnnetused keskmisena üsna ühtlaselt (tabel 6).

Tabel 6 Liiklusõnnetused suuremates linnades nädalapäeviti

	Liiklusõnnetused jalgratturitega					keskmine
	2005	2006	2007	2008	2008	
Esmaspäev	17	11	11	10	13	12,4
Teisipäev	22	11	13	17	19	16,4
Kolmapäev	14	22	19	14	13	16,4
Neljapäev	15	11	18	12	11	13,4
Reede	13	21	20	13	15	16,4
Laupäev	15	16	6	11	4	10,4
Pühapäev	7	5	6	11	7	7,2
	103	97	93	88	82	92,6

50% liiklusõnnetustest toimus ajavahemikul kella 15.00-21.00. Kella 12.00-15.00 lisandus neile veel 23% õnnetustest.

Rohkem kui pooled õnnetused (64,3%) linnades on jalgratturite endi põhjustatud. Vähenenud ei ole 6-12-aastaste enda põhjustatud liiklusõnnetuste arv. Neist ligi pooltel juhtudel oli tegemist ristmikuõnnetustega, s.t. laps-jalgratturid ei arvestanud (ei teadnud?) ristmiku ületamise järjekorda.

Riskirühmaks on olnud 16-20-aastased noored, kes on põhjustanud 13% 2005- 2009.aasta jalgrattaõnnetustest, 6-9-aastased 11% ja 10-12-aastased 10%. Vähenenud ei ole õnnetuste arv 25-29-aastaste ja 50-59-aastaste jalgratturitega.

(Tallinnas suurema arvuga tänevad ...)

5. Liiklusõnnetused purjus jalgratturitega

Aastatel 2005-2009 toimunud 908-s jalgratta ja mootorsõidukite kokkupõrkes oli osalenud jalgrattur purjus 142 juhul, ehk keskmiselt 15,6% juhtudel. Teisiti öeldes, iga kuues jalgrattur oli liiklusõnnetusse sattudes purjus. Kokku hukkus neis õnnetustes 16 ja sai vigastada 124 inimest (tabel 7).

Tabel 7 Liiklusõnnetused purjus jalgratturitega

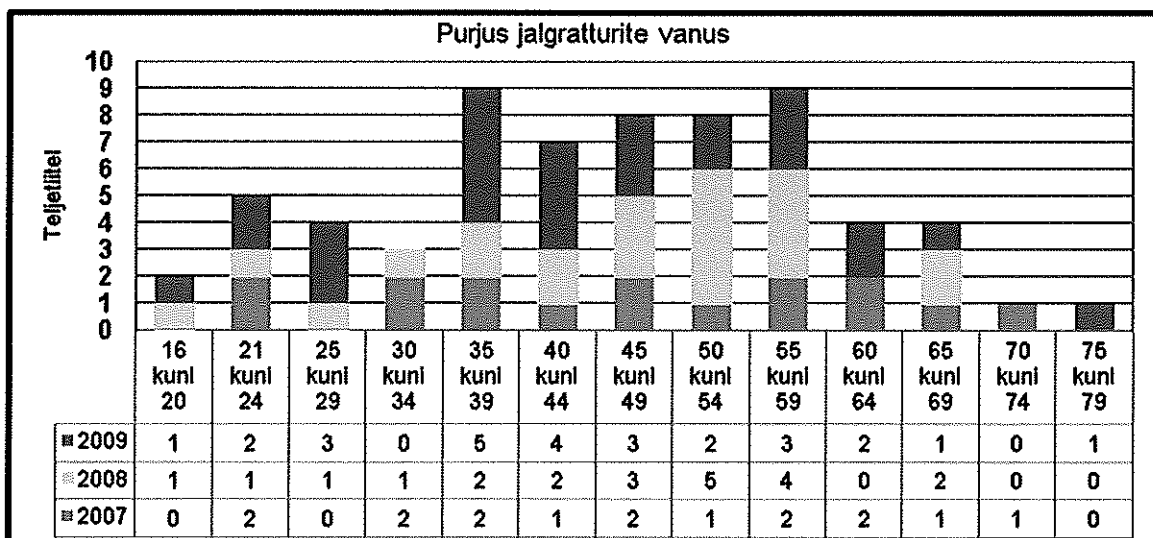
Aasta	Liiklusõnnetusi jalgratturitega 88	s.h. purjus jalgratturitega		
		Liiklus- õnnetusi	hukkus	Neis sai vigastada
1993	77	8	2	6
1994	88	14	2	12
1995	98	13	1	12
1996	103	14	2	12
1997	129	24	5	18
1998	139	26	6	20
1999	152	9	1	8
2000	160	25	4	20
2001	203	30	3	26
2002	247	28	4	23
2003	197	30	3	27
2004	245	47	1	44
2005	218	27	0	27
2006	194	34	6	28
2007	173	21	5	16
2008	157	27	3	23
2009	166	33	2	30

Purjus jalgratturitega toimusid liiklusõnnetused enamasti jalgrattasõidu hooaja teisel poolel, alates juunikuust.

Purjus jalgratturitega on õnnetusi toimunud igal nädalapäeval, kuid suurem osa siiski nädalalõppudel: reedeti 15% ja laupäeviti 21% liiklusõnnetustest. Purjus jalgratturite jaoks oli kõige ohtlikum aeg õhtupoolik, kella 15.00-21.00. Ka rohkem kui pooled surmasaanud hukkusid sel ajal.

55% liiklusõnnetustest toimus ja 80% hukkunuist sai surma riigimaanteedel

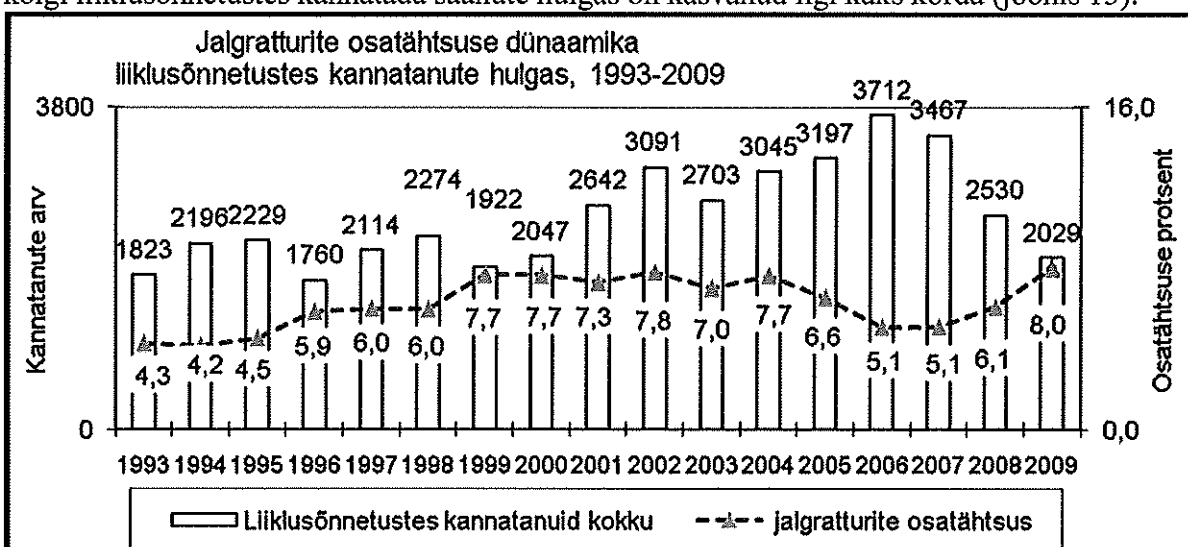
Viimastel aastatel on aga joobesolek muutunud üldlevinuks pea iga eas jalgratturite hulgas (joonis 12), riskirühmaks on siiski 45-49-a. ja 50-54-aastased (14,6 ja 12,9%).



Joonis 12 Purjus jalgratturite vanus

6. Kannatada saanud jalgratturid

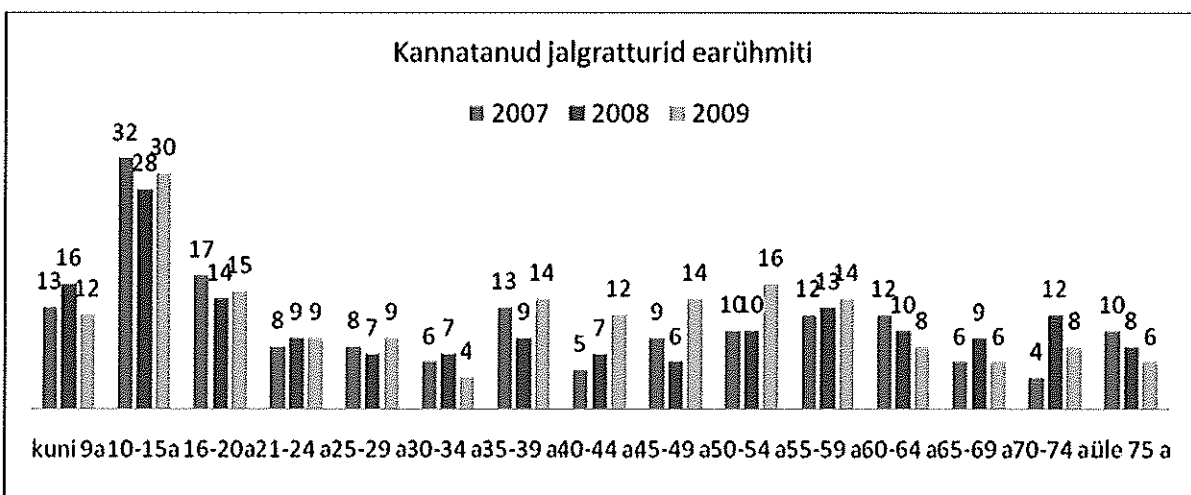
Aastal 1993 – viisteist aastat – tagasi oli iga 23. (kahekümne kolmas) liiklusõnnetuses kannatanu jalgrattaga liikleja. Aastal 2002 oli seda juba iga 13. ja peale mitmeaastast olukorra paranemist oli 2009. aastal taas iga 13. kannatanu jalgrattur. Jalgratturite osakaal kõigi liiklusõnnetustes kannatada saanute hulgas on kasvanud ligi kaks korda (joonis 13).



Joonis 13 Kannatanud jalgratturite osakaal

6.1. Kannatanute ealine jaotuvus.

Kõige arvukamalt oli aastatel 2005-2009 kannatanud jalgratturite hulgas kuni 15-aastaseid lapsi. Vaadeldavate aastate jooksul pole laste arv vähenenud (joonis 14). Kuni 15-aastastest jalgrattureist moodustasid alla 9-aastased 2005. aastal 37%, 2009. aastaks oli see langenud 28%. Osakaalu vähenemine on tulnud kuni 5-aastaste laste arvel, kes (järelvalveta) enam liiklusõnnetustesse ei sattunud.



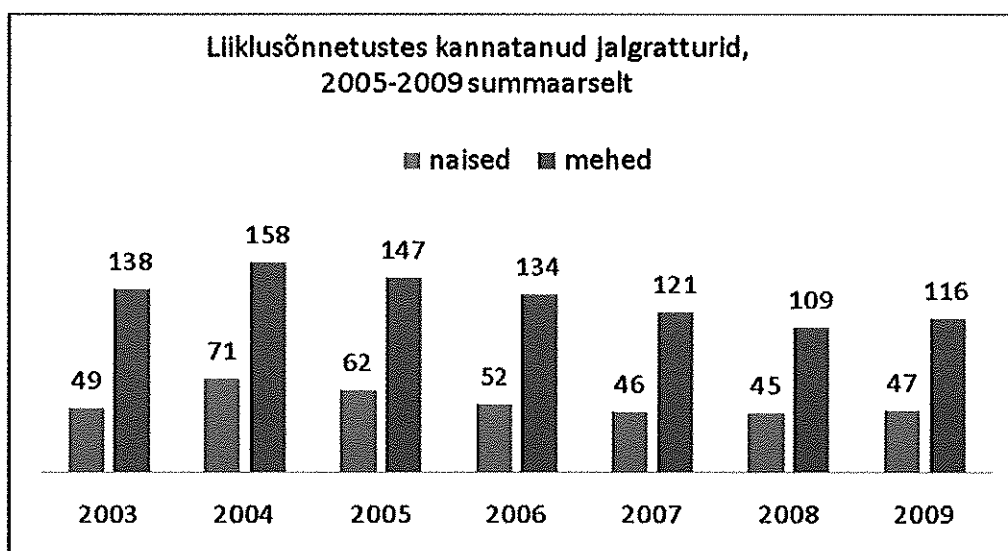
Joonis 14 Kannatanud jalgratturite vanus

Et suurem osa liiklusõnnetusi jalgratturitega on toimunud asulates, on ka suurem osa jalgrattureid kannatanud asulaõnnetustes. Asulates oli vaadeldaval ajavahemikul suurema arvuliseks kannatanute rühmaks 16-20-aastased (9,7%). (lisa 4). Järgnesid 5-9-aastased (9,1%), arvukalt 45-54-aastasi (*a 7,1%). ja 2009. aastal on liiklusõnnetusse sattunud palju 50-59-aastasi jalgrattureid.

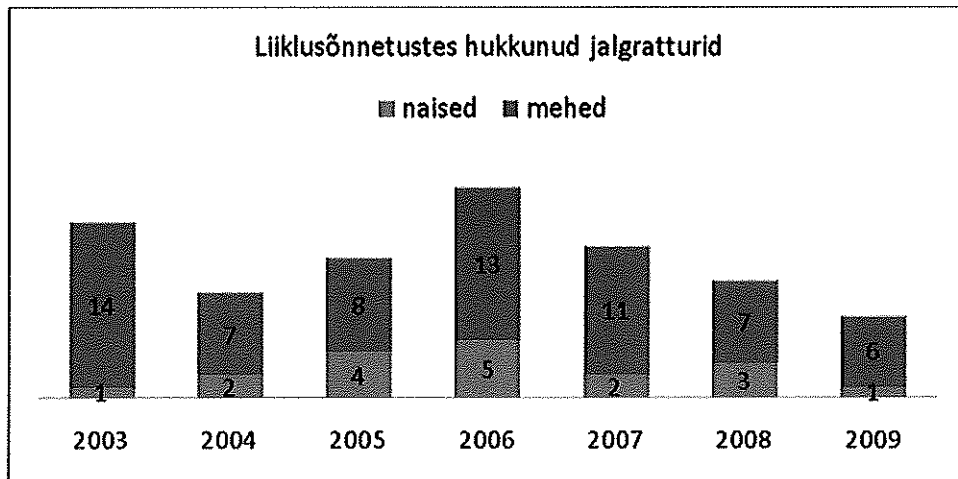
Asulavälistel teedel oli riskirühmade vanusegruppide jaotuvus hoopis erinev (lisa 4). Arvukamalt kannatada saanud on hoopiski keskkealised ja vanemad inimesed – 45-49-a. ja 54-59-aastased. Ka hukkunuid on kõige rohkem 50-64-aastaste seas.

6.2. Kannatanute sooline jaotuvus.

Liiklusõnnetustes kannatada saanud jalgratturite seas on olnud tunduvalt rohkem mehi kui naisi: keskmiselt kolm neljandikku kannatanutest olid mehed ja vaid veerand naised. Viimastel aastatel on naiste osakaal kannatada saanud jalgratturite seas siiski suurenenud.



Joonis 15 Kannatada saanud jalgratturite sugu



Joonis 16 Hukkunud jalgratturite sugu

Enamus (keskmiselt 80%) surmasaanud jalgrattureid olid mehed (joonis 16), neist suurem osa keskealised.

7. Jalgrattaõnnetuste põhjusi

On rida ühetaolisi ohtlikke tüüpolukordi, mis kaasnevad ligikaudu 80% liiklusõnnetustega ja teevad seetõttu liiklusõnnetuste põhjused sarnaseks. See reegel kehtib ka aastatel 2005-2009 toimunud jalgrattaõnnetuste puhul (*lisa 5*).

Jalgratta ja mootorsõidukite kokkupõrgete peamiseks põhjuseks on olnud teemandmise reeglite eiramine. Seda nii jalgratturite endi kui ka teiste sõidukijuhtide poolt. Üks viiendik jalgratta ja mootorsõiduki kokkupõrkeid toimus põhjusel, et jalgrattur sõitis ristmikule välja andmata teed eesõigust omavale sõidukile. 16% kokkupõrkeid toimus põhjusel, et jalgrattur sõitis teele ette hoovalt, tee kõrvalt või teepeenralt sõitu alustades, arvestamata läheneva auto kaugust ja kiirust. Sisuliselt on neilgi juhtudel tegu sõidujärjekorra mitteametamisega.

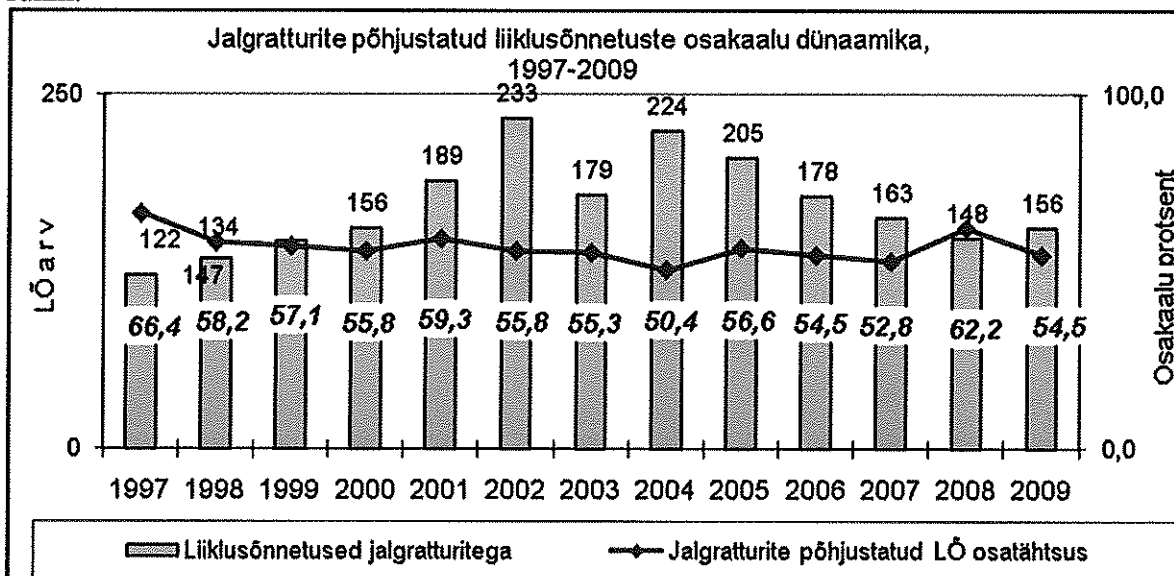
Ligemale veerand jalgratta ja autode kokkupõrkeid toimus põhjusel, et jalgrattur tegi vasak- või tagasipööret, hoiatamata teisi liiklejaid oma suunamuutmisest, pöörates nii ette tagant lähenevale või möödasõitu tegevale sõidukile. Mittetüüpilistest põhjustest võib nimetada sõitmist vasakul teepoolel vastu liiklussuunda, vasakpoolselt teepoolelt parema pöörde tegemist, sõidutee ületamist sõites ülekaigurajal. Purjus jalgratturitele on tüüpiline tasakaalu hoidmisega mitte toime tulemine ja seetõttu mööduva auto või ka seisva auto vastu kukkumine.

Mõnevõrra erinevad olid jalgrattaõnnetuste tüübid asulates ja asulavälistel teedel (*lisa 6*). Linnatingimustes esinevad sagedamini ristmikuõnnetused, hoovalt või teepeenralt teele ettesõidud (eriti laps-jalgratturite puhul), vöötraja ületamine sõites, ka lühikese pikivahe tõttu sõidukitele tagant otsasõidud. Seevastu asulavälistel teedel toimusid sagedamini õnnetused, mis seotud vasakpöörde või tagasipööretega tegemisega, sõitmine vasakul teepoolel või vastassuunavõõndis, ka valgustamata rattaga sõitmine pimedal ajal.

7.1. Jalgratturite osa muutumine õnnetuste põhjustamisel

Kümmekond aastat tagasi oli jalgratturite enda osa liiklusõnnetuste põhjustamisel suur: igast 10-st kannatada saanud jalgratturist põhjustasid liiklusõnnetuse ise 6-7. 2002. aastal põhjustas õnnetuse ise iga 5. jalgrattur. See näitab, et: esiteks on jalgratturid muutunud teadlikumaks liiklejaks ja teiseks, et autojuhid on muutunud lohakamaks ja hooletumaks jalgratturite suhtes.

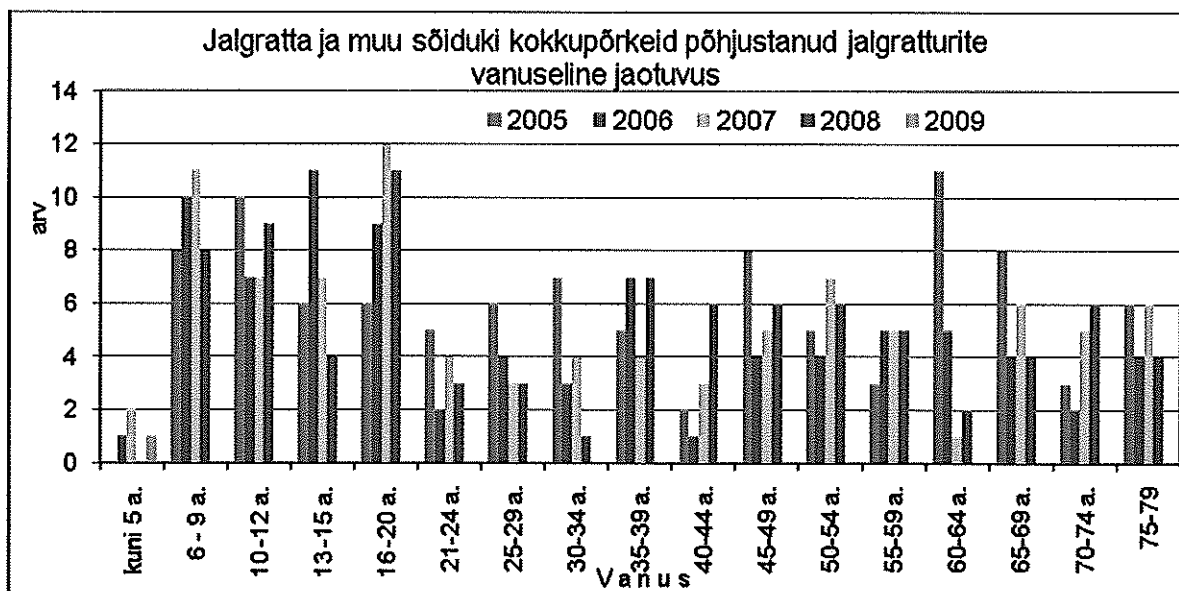
Aastatel 2005-2009 toimunud 850 mootorsõiduki ja jalgratta kokkupõrkest 430 põhjustasid jalgratturid ise (põhjuslikkus keskmiselt 54,5%). Vaatamata enda põhjustatud liiklusõnnetuste vähenemisele on jalgratturid liikluskäitumiselt küllaltki ohtlik liiklejate rühm.



Joonis 17 Jalgratturite põhjustatud liiklusõnnetuste osakaal

7.2. Liiklusõnnetusi põhjustanud jalgratturite vanus

Kõige suurema osa jalgrattaõnnetusi põhjustasid lapsed (6-15-aastased, v.t. joonis 18), kes põhjustasid vaadeldaval ajavahemikul 35% õnnetustest. Neile järgnesid 15-24-aastased 17%-ga. Kitsamate vanuserühmade lõikes on enim õnnetusi põhjustanud 10-12-aastased – 12% ja 6-9-a. ning 13-15-aastased, kumbki 10% õnnetustest.



Joonis 18 Õnnetusi põhjustanud jalgratturite vanus

Õnnetusi põhjustanud jalgratturite riskirühmad asulavälistel teedel ja asulates (v.t. lisad 1,2) erinevad nii vanuse kui ka arvukuse poolest.

Erinevate vanuserühmade puhul olid mõnevõrra erinevad ka õnnetuse põhjused.

Laste puhul oli enamlevinud põhjuseks (üle 30%) hoovivärvast, õuest või teeäärselt alalt teele ette sõitmine, vasakpöörde tegemine tagant läheneva sõiduki ees ja ristmiku ületamise

reeglite eiramine: “Anna teed” märgi nõuete mittetäitmine reguleerimata ristmikel ja ka nn. “parema käe reeglist” kinnipidamine.

16-24-aastased tegid samuti ettevaatamatult vasak- või tagasipööret, kasutasid liiga järsult käsipidurit, mille tõttu kukkusid – nii sai kaks neist isegi surma, ja sõitsid sageli otsa ees pidurdavale või seisvale sõidukeile.

Vanemaalised jalgratturid (eriti maanteedel) tegid peamiselt ettevaatamatuid (diagonaalis) sõite vasakule teepoolele (tegelikult sooviga pöörata vasakule viivale külavahe- või taluteele) või sõitsid ette mööduvale sõidukile. Üle 50-aastaste rühmas oli ka suhteliselt palju purjus jalgrattureid, kes tasakaalu kaotusest tingituna kukkusid vastu mööduvat autot.

8. Kokkuvõte

Saamaks ülevaadet jalgratturite liiklusohutuse olukorrast, analüüsiti Eestis 2005-2009.aastal toimunud jalgrattaõnnetuste statistika tüüpilisemaid näitajaid.

Analüüsi andmetele tuginedes võib väita, et jalgrattaõnnetuste arv, mis kasvas 1993. aastast alates ja kolmekordistus 2003. aastaks, on viimastel aastatel taas vähenemas. Kuid üldine liiklusõnnetuste arvu vähenemine kasvatab nende osakaalu (lk. 6). Suurenenud on vigastada saanute arv, suhteliselt muutumatuks on jäänud hukkunute arv.

Iga kümnes politseis registreeritud liiklusõnnetus oli jalgrattaõnnetus, iga kolmeteistkümnes kõigest liiklusõnnetustest kannatanuist oli jalgrattur. Ja iga neljas jalgrattur oli noorem kui 15 aastat.

Kõige sagedamini sattusid liiklusõnnetustesse kuni 15-aastased, neist omakorda 67% olid 10-14-aastased lapsed. 6-9-aastased lapsed, kes ei tohiks teedele sõitma sattudagi, moodustasid liiklusõnnetustes kannatanutest keskmiselt 7%.

Põhilise osa jalgrattaõnnetustest – 94%, moodustasid jalgratta ja mootorsõiduki kokkupõrked, kuid aasta-aastalt sagenevad ka jalgrataste omavahelised kokkupõrked ja jalgratta otsasõidud jalakäijatele. Kui uue liikluseadusega lubatakse kõik jalgratturid ametlikult kõnniteedele, sagenevad ka kokkupõrked jalakäijatega ja otsasõidud seal parkivatele autodele.

Sagedamini toimusid jalgrattaõnnetused asulates, kuid raskemate tagajärgedega õnnetused leidsid aset maanteedel.

Kannatada saanud jalgratturite endi põhjustatud liiklusõnnetuste osa on vähenenud 66%-lt 1994.aastal 54%-le 2009.aastal. Jalgrataste ja mootorsõidukite kokkupõrgetel on rida tüüpilisi põhjusi, mille sügavam tundmine võiks olla jalgratturite väljaõppel oluline osa.

Lisaks

