

**Põhja Politseiprefektuur**

**Liiklusohutus  
Põhja Politseiprefektuuri tööpiirkonnas  
ja seda mõjutavad tegurid**

**Analüütiline ülevaade**

**Tallinn 2006**

## SISUKORD

Juhtide ja mootorsõidukite arv .....	3
Liiklusõnnetused Tallinnas ja Harjumaal .....	3
Üldiseloomustus .....	3
Liiklusõnnetuste tekkemehhanism .....	4
Liiklusõnnetused Tallinnas .....	5
Liiklusõnnetused Harjumaal maapiirkonnas .....	7
Liiklusõnnetuste tekkemehhanism Harjumaal maapiirkonnas .....	7
Viimase kümne aasta liiklusohklikemad kohad Harjumaal maapiirkonnas .....	8
Liiklusohklikemad lõigud põhimaanteedel .....	8
Ohtlikemad kuud liikluses .....	9
Liiklusõnnetused joobes mootorsõidukijuhi osalusel .....	10
Miks liiklusõnnetused toimuvad? .....	10
Kuidas liiklust "rahustada"? .....	11
Järeldused .....	11
Ettepanekud liiklusolukorra parendamiseks Tallinnas ja Harjumaal .....	13
Ennetuslikud .....	13
Tee- ja/või linnaehituslikud .....	13

**Analüütiline ülevaade vaatab liiklusohutuse olukorda ja selles toimunud (toimuvaid) muudatusi Põhja Politseiprefektuuri tööpiirkonnas: Tallinna linnas ja Harjumaal viimastel aastatel, toob välja liiklusõnnetuste tekkepõhjusti ja neid soodustavaid asjaolusid ning välja pakutakse mõned võimalikud meetmed olukorra parendamiseks.**

**Analüüs sobib tutvumiseks kõigile liiklejatele ja muidu huvilistele.**

## **Juhtide ja mootorsõidukite arv**

Eestis väljastatakse aastas ca 18 000 esmast juhiluba ja ca 800 piiratud juhtimisõigusega juhiluba (2005. aasta II poolaastal väljastati riigis keskmiselt 2300 esmast ja piiratud juhiluba kuus. 2006. aasta esimese kahe kuuga juhiloa saanute arv mõnevõrra vähenes: lisandus ca 1700 juhti kuus).

Keskmiselt antakse Harjumaal uutele juhtidele välja ca 700 juhiluba kuus (vt tabel 1). Üsna suure tõenäosusega astuvad värskelt juhiloa omandanud juhid liiklusse.

ARK Tallinna ja Harju bürood väljastasid	2004. aasta	2005. aasta	2006. aasta I poolaasta
Esmaseid juhilube	9213	9354	4050
Piiratud õigusega juhilube	96	310	108
<b>Kokku</b>	<b>9309</b>	<b>9664</b>	<b>4158</b>

Tabel 1

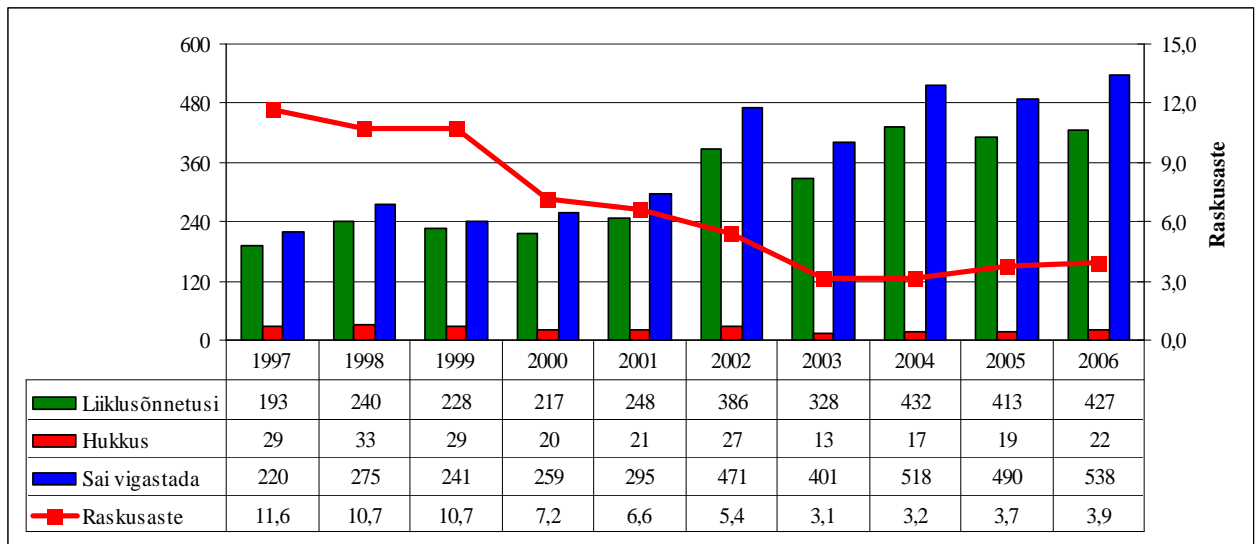
01.07.2006 seisuga on ARK andmeil Harjumaal kokku arvel 268 283 (sh Tallinnas 218 296 ehk 4/5 kõigist Harjumaal mootorsõidukitest) mootorsõidukit; neist 221 772 (sh Tallinnas 180 311) sõiduauto, 40 502 (sh Tallinnas 33 516) veoauto, 2325 (sh Tallinnas 2025) bussi ja 3684 (sh Tallinnas 2444) mootorratast. Harjumaal registreeritud mootorsõidukite arv moodustab 27% Eestis registreeritustest. Sõiduautoade arv kasvab jätkuvalt ja oli 2005. aastal arvestuslikult 367 autot iga 1000 inimese kohta (2004. aastal 350). Harjumaal registreeritakse aastas ca 12000 mootorsõidukit. Viimase 10 aasta jooksul on Harjumaal registreeritud mootorsõidukite arv kasvanud poole võrra, Eestis tervikuna – veerandi võrra.

## **Liiklusõnnetused Tallinnas ja Harjumaal**

### **Üldiseloostus**

2006. aasta I poolaastal toimus Harjumaal 427 (2005. aasta samal perioodil – 413) inimkannatanuga lõppenud liiklusõnnetust, neis hukkus 22 (19) ja sai vigastada 538 (490) inimest; kasv vastavalt – 3,3%, 15,8% ja 9,8%<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Politseiprefektuuri tööpiirkonnas 2006 ja 2005. aasta I poolaastal liiklusõnnetuse tagajärjel hukkunute arv (22 ja 19) on oluliselt väiksem, kui samal perioodil enesetappude läbi hukkunute arv (vastavalt 35 ja 28, erinevus ca 1,5 korda) või asotsiaalse eluviisi tõttu hukkunute arv (vastavalt 29 ja 32 ehk erinevus 1,3 ja 1,7 korda). See on samas suurusjärgus üledoosi tõttu surnud narkomaanide arvuga (mõlemal aastal 18). Samas on liiklusõnnetustes hukkunud isikute arv oluliselt suurem tulekahjudes hukkunute arvust (vastavalt 13 ja 14 ehk erinevus 1,7 ja 1,4 korda). Kui enesetapu või narkoaine üledoosi võtmisel on tegemist inimese enda valikuga, siis liiklusõnnetuste puhul see alati nii pole. 22-st hukkunust kuus olid sõitjad, kes istusid sõiduauto esiistmel ning said ennast "kaitsta" ainult ohurihmaga. Samas näitab suur hukkunute arv tervikuna ühiskonna eaturvalisust.



Joonis 1. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste, hukkunute ja vigastada saanute arv viimase kümnendil 6 kuu jooksul Põhja Politseiprefektuuri tööpiirkonnas

Viimase kümne aasta andmeid võrreldes selgub, et 2006. aasta I poolaastal Põhja Politseiprefektuuri tööpiirkonnas toimunud liiklusõnnetuste arv on jäänud 2004. aasta tasemele, samas hukkunute ja vigastada saanute arv on kasvanud vastavalt 29% ja 4% võrra, veidi kasvanud on ka liiklusõnnetuste raskusaste.

Võrreldes teiste piirkondadega moodustab Harjumaal ja Tallinna linnas registreeritud inimkannatanuga liiklusõnnetuste arv **43%** Eestis toimunud liiklusõnnetuste arvust, hukkunute arv **32%** ja vigastada saanute arv **40%** (2/5) kõigi hukkunute ja vigastada saanute arvust.

Tallinnas toimunud liiklusõnnetustes sai surma iga **seitsmes** (10 ehk 14%) ja Harjumaa maapiirkonna liiklusõnnetustes iga **kuues** (12 ehk 17%) kõigist riigis toimunud liiklusõnnetustes hukkunutest.

*Seejuures on oluline asjaolu, et Põhja Politseiprefektuuri tööpiirkonna põhi-, kõrval- ja tugiteede keskmine liiklussagedus on ligi kaks korda suurem, kui teistes prefektuurides.*

Põhja Politseiprefektuuri tööpiirkonnas on liiklusõnnetuste raskusaste (3,9) vabariigi madalaimana püsinud läbi aastate. Kõige kõrgema liiklusõnnetuste raskusastmega on Ida Politseiprefektuuri tööpiirkond.

Põhja Politseiprefektuuri ja Lõuna Politseiprefektuuri teeninduspiirkondade liiklusõnnetuste raskusastmete madalam tase on põhjendatav järgmisega: (suur)linnades on maapiirkonnast erinevalt valdavalt väiksemad lubatud sõidukiirused ning suurem liiklustihedus.

### Liiklusõnnetuste tekkemehhanism

2006. aasta I poolaastal Tallinna linnas ja mujal Harjumaal toimunud liiklusõnnetustest kõige suurema osa (37% ehk ca 2/5) moodustasid jalakäijaõnnetused, neis sai vigastada või hukkus 37% (ehk ca 1/3) kõigist vigastatutest või hukkunutest. Suuruselt teise grupi moodustavad teelt väljasõidud (18% ehk 1/5), kus sai vigastada iga viies ja hukkus iga neljas inimene. Iga kaheksas liiklusõnnetus oli külgekoppõrge või tagant otsasõit ning iga neljateistkümmes õnnetus koppõrge vastassuunast tulnud sõidukiga. Samas on küljelt või vastassuunast koppõrked üli-ohtlikud, kuna hukkunute osakaal neis on väga kõrge (vastavalt 18% ja 23 %).

Mootorsõidukite omavaheliste kokkupõrgete tagajärjel toimus kolm kahe hukkunuga lõppenud liiklusõnnetust : Tallinna ringtee alguses (Tallinna linna piires) ning Tallinn –Rapla –Türi mnt 18 km-l ja Tallinn –Rannamõisa –Kloogaranna mnt 19 km-l. Mitme vigastatuga lõppenud liiklusõnnetusi toimus kokku 87, neist 49 (56%) liiklusõnnetust toimus Tallinnas. Tallinn –Rapla–Türi mnt-l sai kahes liiklusõnnetuses kokku vigastada 11 inimest.

Viimastel aastatel on oluliselt kasvanud teelt väljasõiduga seotud liiklusõnnetuste arv – võrreldes 2004. aastaga oli kasv 41%, samas kasvas hukkunute arv kaks korda ja vigastada saanute arv 65%. Tallinnas kasvas teelt väljasõitude tagajärjel liiklusõnnetuste ja neis vigastada saanute arv üle kahe korra. Võrreldes eelmise aasta sama perioodiga kasvas Harjumaa maapiirkonnas teelt väljasõitude tagajärjel toimunud liiklusõnnetustes hukkunute arv kahelt viiele, s.o. 2,5 korda. Sel aastal ei hukkunud vaadeldaval perioodil hukkunud ükski mootorrattur, mopeedijuht ega jalgrattur.

Ligi veerand (24%) 2006. I poolaastal toimunud liiklusõnnetustest Harjumaal toimus juunikuus, neis hukkus üheksa (41% hukkunutest) ja sai vigastada 138 (26% vigastatutest) inimest. Seitse juunikuus hukkunud (78% hukkunutest) inimest sai surma Harjumaa maapiirkonnas. 69% kõigist liiklusõnnetustest (179 liiklusõnnetust) on toimunud valge ajal, neis hukkus 14 (78% hukkunutest) ja sai vigastada 209 (67%) inimest.

### **Liiklusõnnetused Tallinnas**

2006. aasta I poolaastal on Tallinnas toimunud 303 (2005. aasta samal perioodil – 305) inimkannatanuga lõppenud liiklusõnnetust, neis hukkus 10 (8) ja sai vigastada 358 (347) inimest. Liiklusõnnetuste arv vähenes kahe (0,6%) võrra; hukkunute ja vigastatute arvud kasvasid vastavalt 25% ja 3%.

Tallinnas toimunud liiklusõnnetuste arv (303) moodustab 30% vabariigi liiklusõnnetuste arvust, hukkunute arv (10) – 14,3% ja vigastada saanute arv (358) 26,2% vastavalt hukkunute ja vigastatute üldarvust<sup>2</sup>.

Harjumaal toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetustest on  $\frac{3}{4}$  (71%) aset leidnud Tallinnas.

Viimasel kümnendil on alates 2004. aastast Tallinnas toimunud liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastada saanute osakaal kasvanud 10% võrra. Samas Tallinnas toimunud liiklusõnnetuste osa Harjumaa liiklusõnnetuste üldarvust on mõnevõrra vähenenud.

Alates 2003. aastast on pidevalt kasvanud liiklusõnnetuste raskusaste- kasv 1,7 korda (1,6-lt 2,7-ni), mille on põhjustanud antud perioodil hukkunute arvu kahekordne kasv – hukkunute arv kasvas viielt (2003. aastal) kümnele (2006. aastal). 2006. aasta I poolaastal toimus Tallinnas üks kahe hukkunuga liiklusõnnetus – 30.03.2006 kell 13.38 hukkus kaks inimest kahe auto kokkupõrkel Tallinna ringtee alguses Tallinna linna piires.

Mitme vigastatuga liiklusõnnetusi toimus kokku 49, neist:

- nelja vigastatuga toimus neli liiklusõnnetust, neist kaks ühesõidukiõnnetust;
- kolme vigastatuga – kuus liiklusõnnetust, neist kaks ühesõidukiõnnetust;

---

<sup>2</sup> Võrreldes vabariigi üldise liiklusohutuse tasemega, pole need näitajad esmapilgul kõrged. Samas pole põhjust rahuloluks, kuna miljoni autokilomeetri kohta saab Tallinnas vigastada 4-5 korda rohkem jalakäijaid, kui mujal Eestis ning oht sattuda jalakäijana liiklusõnnetusse ja saada vigastada on Tallinnas kolm korda suurem, kui nt naaberlinnas Helsingis (Abinõud jalakäijate ja jalgratturitega toimunud liiklusõnnetuste ning neis kannatanute arvu vähendamiseks: II etapp. Lõpparuanne. Inseneribüroo “Stratum”. Maanteeamet 2004).

- kahe vigastatuga – 39 liiklusõnnetust, neist kümme ühesõidukiõnnetust ja neli jalakäijaõnnetust.

2006. aasta I poolaastal ligi pooled (134 liiklusõnnetust ehk 44%) Tallinnas toimunud liiklusõnnetustest olid liiklusõnnetused jalakäijatega, neis hukkus 60% (kuus inimest) ja sai vigastada 37% (132 inimest) vastavalt kõigist Tallinnas hukkunutest ja vigastatutest. Võrreldes 2004. aastaga on jalakäijaõnnetuste arv vähenenud 12% (19 liiklusõnnetuse) võrra ja jäänud 2005. aasta tasemele. Hukkunute arv on kasvanud kahe võrra. Vigastada saanute arv on vähenenud võrreldes 2004. aastaga 14% (22 vigastatu) võrra ja 2005. aastaga 1,5% (kahe vigastatu) võrra.

Iga seitsmenda Tallinnas juhtunud liiklusõnnetuse põhjustas kokkupõrge küljelt või tagant tulijaga, teelt väljasõit või ümberpaikumine (nn ühesõidukiõnnetus). Eriti ohtlikuks võib pidada esimest liiki, kuna külkkokkupõrgetes sai surma iga viies inimene. Kokkupõrkeid vastutulijaga ja kergliikleja -õnnetusi oli enam-vähem sama palju- ca iga kahekümmes.

Jalakäijaõnnetustest praktiliselt kõik toimusid kas valge ajal (70% liiklusõnnetustest) või ajal, kui sündmuskoht oli valgustatud (28% liiklusõnnetustest).

2006. aasta I poolaastal oli jalakäijaõnnetuste põhjusteks:

Liiklusõnnetuse liik	Liiklusõnnetusi		neis			
	arv	osakaal liiklusõnnetustest	hukkus		sai vigastada	
			arv	osakaal hukkunutest	arv	osakaal vigastatutest
Reguleerimata ülekäiguraja ja ristmiku ületamine	58	43%	2	33%	57	43%
reguleerimata ülekäiguraja ületamine	46		2		45	
Ülekäiguradade vahelised lõigud	49	37%	3	50%	48	36%
Reguleeritud ülekäiguraja ja ristmiku ületamine	18	13%	1	17%	18	13%
reguleeritud ülekäiguraja ületamine	12		1		12	
Ühissõiduki peatuskohtades sõidutee ületamine	9	7%	0		9	7%

Tabel 2

Tabelist 2 nähtub, et kaks viiest (43%) jalakäijatega toimunud liiklusõnnetusest Tallinnas toimub reguleerimata ülekäigurajal või ristmikul. Sama palju liiklusõnnetusi (37%) juhtub ka ülekäiguradade vahelistel lõikudel. Vaid üks õnnetus viiest (13%) toimub reguleeritud ülekäigurajal. Ning iga neljateistkümmes jalakäijatega toimunud liiklusõnnetus (7%) leiab aset ühissõiduki peatuskohtades.

Reguleerimata ülekäiguraja ja ristmiku ületamise nõuete rikkumise tagajärjel toimusid liiklusõnnetused põhiliselt Kesklinna ja Lasnamäe linnaosades (mõlemas linnaosas 16 liiklusõnnetust 16 vigastatuga). Kesklinnas toimusid need liiklusõnnetused peamiselt Pärnu mnt-l (neli liiklusõnnetust nelja vigastatuga) ning Tehnika ja Suur-Ameerika tänavate piirkonnas (kaheksa liiklusõnnetust ja kaheksa vigastatut). Lasnamäe linnaosas olid õnnetuserohkemateks piirkondadeks Punase tänava ning Smuuli tee ja Laagna tee piirkond (kaheksa liiklusõnnetust kaheksa vigastatuga).

Ülekäiguradade vahelistel lõikudel sõidutee ületamise tagajärjel toimus enim liiklusõnnetusi Lasnamäel (11 liiklusõnnetust, üks hukkunu ja 12 vigastatut) ja Põhja-Tallinnas (kümme liiklusõnnetust ja kümme vigastatut) ning Kesklinnas (üheksa liiklusõnnetust, üks hukkunu ja kaheksa vigastatut). Ohtlik koht ülekäiguradade vahelistel lõikudel toimunud liiklusõnnetuste osas oli Lasnamäel Kärberi tänav (neli liiklusõnnetust viie vigastatuga). Põhja-Tallinna linnaosas on ohtlikuks tsooniks Sõle, Puhangu ja Lõime tänavate vaheline osa (neli liiklusõnnetust nelja vigastatuga).

- Kesklinnas juhtus kannatanu surmaga lõppenud liiklusõnnetus 31. märtsil k.a. Tartu mnt 51

maja juures.

- Hukkunuga jalakäijaõnnetus toimus 4. mail k.a. Peterburi tee 24 juures, kus jalakäija sai löögi trammilt.

Reguleeritud ülekäiguraja ja ristmiku ületamise nõuete rikkumise tagajärjel toimusid liiklusõnnetused valdavalt Kesklinnas (kaheksa liiklusõnnetust kaheksa vigastatuga). Pooled neist juhtusid Viru väljaku ja kaubamaja piirkonnas olevatel fooriga ülekäiguradadel. Kolm liiklusõnnetust, kus said kolm inimest vigastada, toimusid Raua, Kunderi ja Vilmsi tänavate piirkonnas fooriga ristmikel.

Oluliselt on Tallinnas 2006. aasta I poolaastal võrreldes eelmiste aastate sama perioodidega kasvanud ühesõidukiõnnetuste (teelt väljasõit või ümberpaiskumine) arv – 2006. aasta I poolaastal toimus 37 ühesõidukiõnnetust (12% Tallinnas toimunud liiklusõnnetuste arvust), neis hukkus üks ja sai vigastada 57 inimest:

- võrreldes 2004. aastaga kasvas liiklusõnnetuste arv 118% (20 liiklusõnnetuse) võrra ja vigastada saanute arv 137% (33 vigastatu) võrra;
- võrreldes 2005. aastaga kasvas liiklusõnnetuste arv 28% (8 liiklusõnnetuse) võrra ja vigastada saanute arv 46% (18 vigastatu) võrra. 2005. aasta I poolaastal hukkus ühesõidukiõnnetustes kolm inimest.

### **Liiklusõnnetused Harjumaa maapiirkonnas**

Harjumaa teedel (maapiirkonnas) toimus 2006. aasta I poolaastal 124 (29% liiklusõnnetuste üldarvust) liiklusõnnetust, neis hukkus 12 (54% hukkunute üldarvust) ja sai vigastada 180 (33% vigastatute üldarvust) inimest.

Harjumaa maapiirkonnas on pikema perioodi vältel liiklusõnnetuste ja neis vigastada saanute arvud pidevalt kasvanud. Hukkunute arv on jäänud 2002. aasta tasemele, kuid viimastel aastatel on ka hukkunute arv mõnevõrra kasvanud. Samas liiklusõnnetuste raskusaste näitab vähenemise tendentsi.

### **Liiklusõnnetuste tekkemehhanism Harjumaa maapiirkonnas**

Harjumaa maapiirkonnas kolm liiklusõnnetust kümnest toimusid teelt väljasõitude tõttu, kaks olid jalakäijaõnnetused, üks oli tagant, küljelt või vastassuunast tuleva sõidukiga kokkupõrge ning üks kümnest õnnetus kergliiklejaga. Tabelist nähtub, et kõige rohkem (42% ehk ca 2/5) hukkus inimesi teelt väljasõitude ja (33% ehk 1/3) vastutulijaga kokkupõrgete tõttu, jalakäijatega juhtunud õnnetustes hukkus iga üheksas inimene (võrreldes Tallinnaga märgatavalt vähem).

Kõige ohtlikumad liiklusõnnetused vigastada saanute osas olid teelt väljasõidud (37% ehk ca 2/5). Üle kahe korra väiksem oli tõenäosus saada vigastada külgekokkupõrgete (15%), tagant otsasõitude (14%) või vastutulijaga kokkupõrgete läbi (9%).

Teelt väljasõidu tagajärjel toimunud hukkunutega liiklusõnnetused toimusid kolmel põhiteel (Tallinn – Narva, Tallinn – Tartu ja Ääsmäe – Haapsalu). Kokkupõrgetes vastutuleva sõidukiga hukkus kaks inimest Tallinna ringteel.

69% (85) maapiirkonnas toimunud liiklusõnnetustest on toimunud valgel ajal, neis hukkus kümme (83% hukkunutest) ja sai vigastada 117 (65%) inimest. Pimedal ajal kohtades, kus valgustus puudub toimus 22 (18% maapiirkonnas toimunutest) liiklusõnnetust, neis hukkus kaks (17%) ja sai vigastada 37 (21%) inimest.

## Viimase kümne aasta liiklusohklikemad kohad Harjumaa maapiirkonnas

Aastatel 2002- 2004 inimkannatanutega liiklusõnnetuste geograafiliste koondumiskohtade väljaselgitamiseks on kasutatud Tallinna Tehnikaülikooli teadlaste analüüsitud libisevalt kolme 3-aastase perioodi andmeid. Uuringust selgub, et Harjumaa maanteed kõige liiklusohklikumateks kohtadeks on:<sup>3</sup>

**Tallinn- Keila- Paldiski mnt** 13- 28 km ja 31- 43 km (põhimaantee), kus liiklusohlike kohtade koondumine on eriti kõrge ja näitab pidevat suurenemise tendentsi;

**Tallinn- Tartu- Võru- Luhamaa mnt** 5,5- 12,1 km (põhimaantee), kõrge liiklusohlike kohtade kontsentratsiooniga;

**Tallinn- Narva mnt** 10,4- 18,8 km (Maardu linna lähistel)(põhimaantee), varasemalt üks kõige suuremaid ohukohtade koondumiskohti;

**Tallinn- Rapla- Türi** 5-15 km, 27- 28 km, 36 km ja 47- 53 km (tugimaantee), liiklusohlike teelõikude suur osatähtsus;

**Keila- Haapsalu mnt** 8 km ja 22-24 km (tugimaantee), aastatel 2003-2004 halvenenud näitajad;

**Tallinn- Pärnu- Ikla mnt** 13- 21 km (Kanamani) ja 23- 31 km (Ääsmäeni), 40-44 km (põhimaantee);

**Ääsmäe- Haapsalu mnt** 4- 34 km;

**Tallinna ringteel** 2-19 km, 24-25 km, 28-31 km, 33 km ja 37 km, erakordselt kõrge liiklusohlike kohtade kontsentratsioon aastatel 2000- 2002.

### **Liiklusohklikemad lõigud põhimaanteedel**

Pooled maanteedel hukkunutest hukkusid neljal põhimaanteel, mille kogupikkus moodustab Harjumaa maanteed kogupikkusest 6,3%.

Maantee nimetus	Liiklus-õnnetusi	neis		LÕ- d 10 km teepikkuse kohta
		hukkus	sai vigastada	
Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa (põhitee)	14	1	19	2,6
Tallinn – Narva (põhitee)	10	1	13	1,9
Tallinna ringtee (põhitee)	8	2	13	2,2
Tallinn – Rapla – Türi (tugitee)	6	2	15	3,1
Tallinn – Paldiski (põhitee)	6	0	7	1,6

Tabel 3

Ohtlikemad piirkonnad nendel maanteedel on:

**Tallinn – Narva maantee** kõige suurema liiklussagedusega (üle 20000 auto ööpäevas) 6 km pikkune lõik linnapiiri ja Maardu vahel, kus I poolaastal toimus kuus (60% sel teel toimunutest) liiklusõnnetust, milles sai vigastada kaheksa (62%) inimest.

Teiseks ohtlikuks kohaks sellel maanteel on lõik Kiiu ja Kahala vahel (neli liiklusõnnetust, neis hukkus üks ja sai vigastada viis inimest). 40% (nelja) liiklusõnnetuse põhjuseks oli teelt väljasõit (hukkus üks ja sai vigastada neli inimest).

Viimase kolme aasta liiklusõnnetuste andmetest nähtub, et selle maantee kõige õnnetusterohkem piirkond on lõigul Saha-Loo ristist kuni Maarduni.

<sup>3</sup> Liiklusõnnetuste koondumiskohtade väljaselgitamise ja nende ohutustamise programmi koostamine. Tallinna Tehnikaülikool. Maanteeamet. Tallinn, 2005. <http://www.mnt.ee/atp/failid/Lep520.pdf>

**Tallinn – Tartu- Võru- Luhamaa maanteel** toimus kõige enam liiklusõnnetusi lõigul (liiklussagedus 14 000 autot ööpäevas) linnapiirist Jüri liiklussõlmeni (kuus liiklusõnnetust ehk 43% sel teel toimunutest, neis sai vigastada kaheksa inimest). Neli liiklusõnnetust toimus lõigul (liiklussagedus ca 10 000 autot ööpäevas) Patika – Vaida (hukkus üks ja sai vigastada kuus inimest). Samapalju toimus liiklusõnnetusi Kose lähistel (liiklussagedus 8000 autot ööpäevas), kus sai vigastada viis inimest. Viiel (83%) juhul oli liiklusõnnetuse põhjuseks tagant otsasõit.

**Tallinna ringteel** on peamisteks liiklusõnnetuste tekkepõhjusteks kokkupõrked vastutuleva sõidukiga (kolm liiklusõnnetust, milles hukkus kaks ja sai vigastada viis inimest) ja teelt väljasõit (kolm liiklusõnnetust ja kuus vigastatut) ning toimumiskohtadeks on lõigud ringtee algusest kuni Lagedini (liiklussagedus 8770 autot ööpäevas), Jürist kuni Nabala ristmikuni (8500 autot ööpäevas) ja Saku lähistelt (5700 autot ööpäevas) ja Keila lähiseni (6900 autot ööpäevas).

Pikema perioodid võrdlus näitab, et peamiselt toimuvad liiklusõnnetused kolmel lõigul: Peterburi mnt – Lagedi, Tartu mnt – Sausti ja Saku viadukt – Jälgimäe.

**Tallinn – Pärnu mnt-I** toimus 3-aastaselt perioodil põhiline osa liiklusõnnetustest lõigul linnapiir – Kanama.

Ilmselt on oluliseks teguriks siin on hoogne ehitustegevus antud piirkonnas ja suur kaubanduskeskuste külastajate arv.

**Ääsmäe – Haapsalu mnt** avariiliseim piirkond on Laitse ja Turba vahel.

**Tallinn – Rapla – Türi mnt** avariiliseim piirkond on ringtee ja Kiisa ristmiku vaheline lõik.

Viimatinimetatud lõigul on sel aastal toimunud üks kahe hukkunuga liiklusõnnetus ja kaks liiklusõnnetust, kus sai kokku vigastada 11 inimest.

**Kõrvalteedest** on kõige avariirohkem **Tallinn – Rannamõisa – Kloogaranna mnt**, kus 2006. aasta I poolaastal on toimunud viis liiklusõnnetust, neis hukkus kaks ja sai vigastada seitse inimest.

2005. aastal toimus 11 liiklusõnnetust, ühe hukkunu ja 11 vigastanuga;

2004. aastal – 9 liiklusõnnetust, ühe hukkunu ja 10 vigastatuga.

Ka nimetatud maanteel on ilmselt peamiseks teguriks uute elamupiirkondade tekkest (ning suvilarajoonidesse elama asunute) tulenevalt äärmiselt suur liiklustihedus, maantee kitsus ning piiratud nähtavusega teelõikude rohkus.

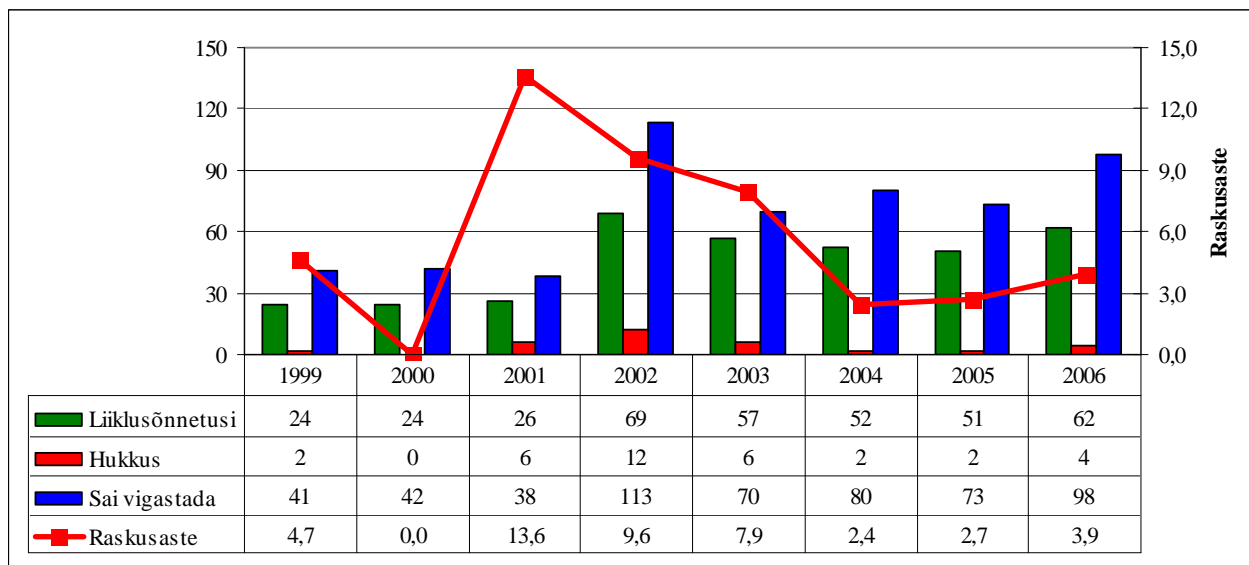
### **Ohtlikemad kuud liikluses**

Politseistatistika kohaselt on käesoleva aasta esimesel poolaastal liiklusõnnetuste ja vigastatute arvud kasvutendentsi ilmutanud alates maikuust, hukkunute arv kasvas oluliselt käesoleva aasta juunikuust. Samas võib märkida, et liiklusõnnetusi toimub suvekuudel läbi aastate tavapärasest rohkem, kui kevadel.

## Liiklusõnnetused joobes mootorsõidukijuhi osalusel

Joobes mootorsõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste, neis hukkunute ja vigastada saanute arv ning liiklusõnnetuste raskusaste on viimastel aastatel pidevalt kasvanud.

2006. aasta I poolaastal registreeriti 62 (2005. aasta samal perioodil – 51) inimkannatanuga liiklusõnnetust, neis hukkus neli (kaks) ja sai vigastada 98 (73) inimest, kasv vastavalt 21,6%, 100% ja 34,2%.



Joonis 2. Harjumaal joobes juhtide süül toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetuste, hukkunute ja vigastatute arv ning liiklusõnnetuste raskusaste 1999-2006

Pooled joobes juhtide osalusel toimunud liiklusõnnetustest toimusid Tallinnas (hukkus üks ja sai vigastada 49 inimest). Võrreldes eelmise aasta sama perioodiga on 2006. aasta I poolaastal oluliselt (39%) kasvanud joobes juhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste arv Harjumaa maapiirkonnas (kasv 21-lt 29-le), hukkunute arv on kasvanud ühelt kolmele, vigastada saanute arv on kasvanud 58% (kasv 31-lt 49-le).

Harjumaa maapiirkonnas on joobes juhtide osakaal viimasel kümnendil keskmiselt kaks korda kõrgem, kui Tallinnas. Kui kuni 2005. aastani oli märgata maapiirkonnas joobes juhtide süül toimunud liiklusõnnetuste osakaalu vähenemist, siis 2006. aastal on osakaal arvestatavalt kasvanud.

## Miks liiklusõnnetused toimuvad?

Liiklusõnnetuste toimumise peamiseks põhjusteks peetakse liiklejate poolt tehtud vigu (liikluskeskkonnaga mitte kohanemine hoolimatuse või oskamatus tõttu). Samuti mõjutavad liiklusõnnetuste teket liikluskorraldus (ristmike lahendused, piirkiirused, liiklusemärgid, teekatte märgistus, kergliiklus jmt), tee-ehituslikud aspektid (tee laius, ristuvad kõrvalteed, põrkepiirded, bussipeatused ja jalakäijate ülekäigukohad, valgustus- ja nägemistingimused, külgnähtavus ja nähtavuskolmnurk ristmikel jms) ja teehoialased aspektid (teekatte, teepeenarde ja teega külgneva ala seisukord).

Jalakäijate ja jalgratturitega juhtunud liiklusõnnetused on raskemate tagajärgedega võrreldes teisetüübiliste õnnetustega (nt kokkupõrge ees, küljel või vastassuunas liikuva sõidukiga).

Kergliiklejatele otsasõidul on kriitiliseks kiiruseks 30-40 km/h, mida ületades kasvab jalakäijate, jalgratturite ja mopeedijuhtide hukkamise risk hüppeliselt.

Asulavälistel maanteedel on liiklusõnnetuste soodusasjaoludeks jalakäijate suur liikumissagedus, teeületuskohtade ja kõnniteede puudumine, halvas olukorras teepeenrad, valgustuse puudumine. Suurimateks ohukohtadeks maal on bussipeatused<sup>4</sup>.

Tallinnas on iga miljoni läbisõidetud autokilomeetri kohta neli-viis korda suurem oht sattuda jalakäijana õnnetusse ja saada vigastada või surma, kui mujal vabariigis. Uuringust selgub, et kui vähendada sõidukite piirkiirust 50 km/h 40 km/h, väheneks vigastustega lõppevate liiklusõnnetuste tõenäosus 75%-lt 50%-ni<sup>5</sup>.

Liiklusõnnetuste tekkepõhjused on seega kompleksse iseloomuga. Liiklussageduse kasv ja suurenenud liikluskoormusele mittevastavad teed avaldavad otsest mõju liiklusõnnetuste arvu kasvule. Arvestades Tallinna tagamaadele tekkinud uusasumeid ja nende suurenenud liikluskoormust nii sõidukite kui kergliiklejate osas, on otstarbekas liiklusohutuse aspektist kriitiliselt hinnata liikluskeskkonda, sõidukite piirkiirusi ning kergliiklejate liikumisolusid just neis piirkondades. Tallinnas tuleks keskenduda just kergliiklejatega juhtuvate õnnetuste vähendamisele.

## **Kuidas liiklust “rahustada”?**

Liikluse rahustamise põhimõtteid kasutatakse pidevalt suureneva autode arvu, elukeskkonna muutuste ja halvenenud liiklusohutuse tõttu. Prioriteetseks eesmärgiks on harmoonilise keskkonna loomine, kus esikohal on kergliiklejate huvid (ka nt ühistranspordi arendamine). Lähemateks eesmärkideks on madalamate sõidukiiruste saavutamine, kokkupõrgete arvu vähendamine, politsei juuresoleku vajaduse vähendamine, liiklejate distsiplineerimine, läbivliikluse vähendamine jmt.

Liikluse rahustamise vahendid jagunevad regulatiivseteks (nt kiiruspiirangud märkidega, pöörete keelamine vmt) ja tehnilisteks (ehituslikud tõkked, eri tasapinnad, ringristmikud, tähelepanu äratavad vibropinnad, liiklussageduse reguleerimine jmt). Esimeste efektiivsust peetakse suhteliselt madalaks, kuna kiiruse ületamine on levinuim liikluseeskirjade rikkumise viis ning politseil puuduvad ressursid, et teostada iga märgi taga järelevalvet.<sup>6</sup>

## **Järeldused**

- Harjumaal registreeritud sõidukite arv moodustab 27% kogu Eestis registreeritud sõidukite arvust. Suurem osa sõidukeid on igapäevaselt kasutuses, kuna tähtajatut liikluskindlustuse lepingut omavad 89% sõidukitest. 68% sõidukitest (ehk seitse sõidukit kümnest) on vanemad, kui 10 aastat. Harjumaal registreeritakse ühes kuus keskmiselt 1000 sõidukit ja antakse välja 700 esmast ja piiratud õigusega juhiluba.
- Viimase viieteistkümnede aasta jooksul on Tallinna tagamaadele rajatud 171 uusasumit. Seetõttu on pealinnale ja selle lähiümbrusele iseloomulik tihe pendelränne: keskmiselt läbivad uusasumite elanikud tööpäeviti ca 70 km, käies Tallinnas tööl, koolis ja teenindusasutustes.
- Valglinnastumine intensiivistab ka jalakäijate-jalgratturite liikumissagedust uusasumites. Tihti puuduvad neis teeületuskohad, kõnniteed ja valgustus, teepeenrad on halvas seisukorras. Suurimateks ohukohtadeks maal on bussipeatused.

<sup>4</sup> Antov, D., Nigol, M. T15 Luige liiklusohutuse auditeerimine. Lõpparuanne. Inseneribüroo “Stratum”. Maanteeamet. 2005 [http://www.mnt.ee/atp/failid/Aud\\_Luig.pdf](http://www.mnt.ee/atp/failid/Aud_Luig.pdf)

<sup>5</sup> Abinõud jalakäijate ja jalgratturite toimunud liiklusõnnetuste ning neis kannatanute arvu vähendamiseks: II etapp. Lõpparuanne. Inseneribüroo “Stratum”. Maanteeamet 2004.

<sup>6</sup> Liikluse rahustamise tehniliste vahendite analüüs ja soovitude täpsustamine nende kasutamiseks. AS Teede Tehnokeskus. Maanteeamet. Tallinn, 2005.

- Sõidukite läbisõidu osakaal Tallinnas moodustab 56% ehk ca 3/5 vabariigi kõigis linnades sõidukite läbisõitude summast.
- Sõidukite liiklussageduse keskmine juurdekasv Harjumaa põhiteedel on ca 6% aastas;
- Põhja Politseiprefektuuri tööpiirkonnas on põhi-, tugi- ja kõrvalteede liiklussagedus keskmiselt kaks korda suurem, kui teiste politseiprefektuuride tööpiirkonna liiklussagedus vastavatel teedel.
- Tallinn- Pärnu- Ikla ja Tallinn- Narva maanteedel linnapiiri juures on ca viie km pikkustel lõikudel keskmine liiklussagedus üle 28 000 autot ööpäevas ehk ca neli korda suurem Harjumaa põhiteede keskmisest liiklussagedusest.
- Liiklussageduse ning sõidukite läbisõidu kasv ning suurenenud liikluskoormusele mittevastavad teed avaldavad mõju liiklusõnnetuste arvule.
- Vabariigis toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetustest toimusid 2/5 (43%) Harjumaal, sama suur oli vigastatutega liiklusõnnetuste osakaal. Kogu vabariigis toimunud hukkunutega liiklusõnnetustest leidis Harjumaal aset iga kolmas.
- Põhja Politseiprefektuuri tööpiirkonnas toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetuste raskusaste on vabariigi madalaim viimase kümne aasta jooksul. Kõige suurem on raskusaste vaadeldaval perioodil Ida Politseiprefektuuri tööpiirkonnas.
- K.a. esimese kuue kuuga on Harjumaal inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv võrreldes eelmise aasta sama perioodiga jäänud praktiliselt samale tasemele (suurenemine 3% võrra), hukkunute arv on suurenenud kuuendiku ja vigastatute arv kümnendiku võrra, veidi (0,2 ühiku võrra) on kasvanud liiklusõnnetuste raskusaste.
- Harjumaal toimunud liiklusõnnetustest 3/4 juhtusid Tallinnas. Ligi pooled neist (44%) olid jalakäijaõnnetused, iga seitsmes oli kokkupõrge küljelt või tagant tulijaga või teelt väljasõit või ümberpaiskumine (nn ühesõidukiõnnetusi), kus eriti ohtlikuks võib pidada esimest liiki, kuna küljekokkupõrgetes sai surma iga viies hukunu.
- Jalakäijatega juhtunud õnnetused toimusid peamiselt Kesklinnas (Pärnu mnt, Tehnika ja Suur-Ameerika t) ja Lasnamäel (Punane t, Smuuli ja Laagna teede piirkondades) reguleerimata ülekäiguradadel või ristmikel. Samuti ülekäiguradade vahelistel lõikudel Lasnamäel (Kärberi t ja Peterburi tee) ja Põhja-Tallinnas (Sõle, Puhangu ja Lõime t-d). Reguleeritud ülekäiguradadel toimus iga kaheksas (peamiselt Kesklinnas Viru väljaku ja kaubamaja piirkonnas ning Raua, Kunderi ja Vilmsi t piirkonnas) ja ühissõidukipeatustes iga 14-s jalakäijaõnnetus.
- Jalakäijate toimuvad liiklusõnnetused on tavaliselt raskemate tagajärgedega, kui teisetüübilised õnnetused. Risk neis hukkuda suureneb hüppeliselt, kui sõiduki kiirus ületab kergliiklejaga kokkupõrke momendil 30-40 km/h.
- Jalakäijatega toimunud liiklusõnnetuste suur osakaal Tallinnas viitab kergliiklejate liikluskeskkonna ebatavalisusele ning sobivate liikluse rahustamise võtete rakendamise vähesusele. Üks põhjustest võib olla ka reguleerimata ülekäiguradadel ülekäiguradade vahelistel lõikudel liiklusdistsipliini tagamise ebapiisavus.
- Ühesõidukiõnnetusest (teelt väljasõidud või ümberpaiskumised) 2/5 toimusid viiel Tallinna tänaval: Paldiski mnt, Laagna teel, Narva mnt, Tammsaare teel ja Kopli t. 1/3 õnnetustest kergliiklejatega toimusid kahel tänaval: Paldiski mnt ja Pärnu mnt. 1/3 tagant otsasõitudest toimusid kolmel tänaval: Paldiski mnt, Peterburi tee ja Vana-Narva mnt.
- Harjumaa maapiirkonnas olid kõige raskemate tagajärgedega liiklusõnnetusteks teelt väljasõidud, kokkupõrked küljelt või vastassuunast tulijaga. Jalakäijana või kergliiklejana vigastada saamise või hukkamise risk oli suhteliselt väiksem.
- Teelt väljasõitude tõttu toimunud liiklusõnnetuste arvu oluline kasv ja selles hukkunute ning vigastadasaanute arv viitavad tegelike sõidukiiruste olulisele kasvule.
- Harjumaa kõige liiklusohhtlikumad maanteed on: Tallinn-Narva, Tallinn- Tartu- Võru- Luhamaa, Tallinna ringtee, Ääsmäe- Haapsalu, Tallinn- Rannamõisa- Kloogaranna, Tallinn- Paldiski, Tallinn- Pärnu ja Tallinn- Rapla- Türi mnt. Ca 10%-l põhiteede üldpikkusest sai surma ligi pool (42%) kõigist hukkunutest.

- Harjumaa maapiirkonnas toimusid joobes juhtide süül iga neljas (kasv 40%), Tallinnas iga üheksas liiklusõnnetus. Viimase kolme aasta jooksul on joobes juhtide süül toimunud liiklusõnnetuste arv pidevalt kasvanud. Samas on joobes sõiduki juhte avastatud kuuendiku võrra vähem, kui möödunud aastal samal perioodil.
- Liiklusõnnetuste peamised tekkepõhjused on liiklejate poolt tehtud vead (sh liikluskeskkonnaga mitte kohanemine) ning liiklusskeemi vead (teede ja liiklussõlmede liikluskorraldus, teehituslikud ja teehoiualased aspektid). Tegemist on kompleksprobleemidega, mistõttu liiklusõnnetuste arvu vähendamine on keerukas, kallis ja aeganõudev protsess.
- Liikluse rahustamine politseijärelevalve suurendamise abil (nt eesmärgiga vähendada piirkiirusi) on lühiajalise mõjuga, kuna kiirusepiirangute rikkumine on juhtide seas kõige levinum liikluseeskirjade rikkumise viis. Tõhusamaks peetakse muid liikluse rahustamise meetodeid (tehnilised tõkked, eri tasapinnad, vibropinnad jmt).

## **Ettepanekud liiklusolukorra parendamiseks Tallinnas ja Harjumaaal**

### **Ennetuslikud**

- Meedia võimalusi tuleb kasutada oskuslikumalt ning viia läbi erinevatele sihtrühmadele kampaaniaid liiklusturvalisuse suurendamiseks eelkõige piirkiirusest kinnipidamise ja kergliiklejate jm vähemkaitstud rühmade turvalisuse tagamise suurendamiseks ning joobes, väsimusseisundis jm ohtlikus seisundis juhtimise vähendamiseks ning hinnata nende mõju.
- Liiklusturvalisuse suurendamiseks tuleb koostada ja viia ellu ennetusprojekte (sh liikluskultuuri tõstmiseks) konkreetsete (erinevate) sihtrühmadega ning hinnata nende projektide mõjusust.
- Kaaluda võimalust ennetuslike materjalide oskuslikumaks propageerimiseks (nt plakatid parklates jms).
- Leida uusi koostööpartnerid ja tõhustada seniste koostööpartneritega (kohalikud omavalitsused, Maanteeamet, Justiitsministeerium, autokoolid jne) koostöömeetodeid ja viise.

### **Tee- ja/või linnaehituslikud**

- Keskpikas perspektiivis tuleb selgitada koostöös kohalike omavalitsustega ja kogukonnaga välja Tallinna tagamaade uusasumites kergliiklejatele liiklusohhtlikud kohad ning teha ettepanekuid sobivate liikluse rahustamise võtete rakendamiseks.
- Teha Tallinna linnavalitsusele ja selle ametitele ettepanekud kõige liiklusohhtlikumate reguleerimata ülekäiguradade kaotamiseks või nende asendamiseks reguleeritud ülekäiguradadega ning uute kergliiklusteede rajamiseks ja vanade teede liikluskeskkonna kaasajastamiseks.
- Teha kohalikele omavalitsustele (nende liitudele) ja Harju Maavalitsusele ettepanekud liikluseduse ja liiklusõnnetuste arvu vähendamise eesmärgil ühistranspordi osakaalu suurendamiseks ja vajadusel nende piletite hindade doteerimiseks jm sarnase mõjuga meetmete rakendamiseks.

**Kõik me oleme liiklejad, kes suuremal, kes vähemal määral.  
Täna on oht sattuda liiklusõnnetusse ning seeläbi kannatanuks küllalt suur.  
Et kaitsta ennast ning teisi, on igapäev võimalik palju ära teha.**

**Alustada võiks näiteks sellest, et kaasliiklejatest lugu pidada ning viisakas olla- isegi, kui  
eesõigus on Teil.  
Liikluses tuleb toimida nii nagu teisteski eluvaldkondades – käituge nõnda nagu sooviksite,  
et Teiega käitutaks.**

**Ohutut liiklemist!**

**Põhja Politseiprefektuur**