

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..... | 10 |
| 5.2. Liiklusõnnetused asulates..... | 11 |
| 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. Liiklusõnnetusi põhjustanud jalgratturite vanus..... | 18 |
| 9. Kokkuvõte..... | 19 |
| 10. Lisa | |
| Graafikud "Liiklusõnnetused purjus jalgratturitega..... | 20 |

1.Saateks

Aastaks 2015 peab liiklusohutusprogrammi eesmärgina hukkunute arv vähenema 100 hukkununi. Paaril viimasel aastal on 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 *popiks* ajaveetmisevahendiks nii laste kui noorte seas. Kui lastele ostetakse jalgratas kiiret liikumist võimaldava mänguasjana, siis noored muretsevad ratta kui vaba aja veetmise ja spordivahendi. Ent mõlema grupi käes muutub jalgratas kohe liiklusvahendiks, sest rattasõitu võimaldavate mänguväljakute puudumine, katkendlik jalgrattateede võrgustik sunnib igas eas jalgrattureid sageli liiklema sõiduteel, kõrvuti sõiduautode ja busside, väikeste kaubaautode ja suurte autorongidega.

Uue Liiklusseaduse eelnõu järgi lubatakse jalgratturid ametlikult kõnniteedele liiklema, mis võib otsasõite jalakäijatele sagedasemaks muuta.

Jalgratturid on jalakäijate kõrval üheks enim ohustatud liiklejate grupiks. Liiklusõnnetustes kannatada saanutest moodustasid jalgratturid 2009. aastal juba 8%.

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. Üksikudel 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 sise põlemismootori töömaht ei ületa 50 cm³ ja valmistajakiirus ei ületa 45 km/h.

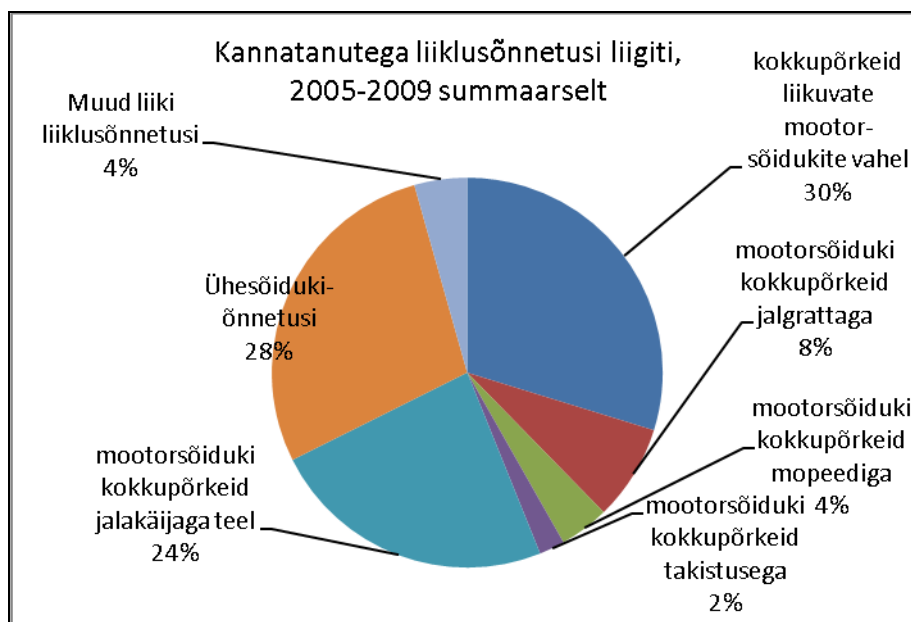
Liiklusõnnetus – juhtum, kus vähemalt ühe sõiduki teel liikumise või teelt väljasõidu tagajärjel saab inimene vigastada või surma või tekib varaline kahju.

Kannatanuga liiklusõnnetus – liiklusõnnetus, milles saab vigastada või hukkub 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.

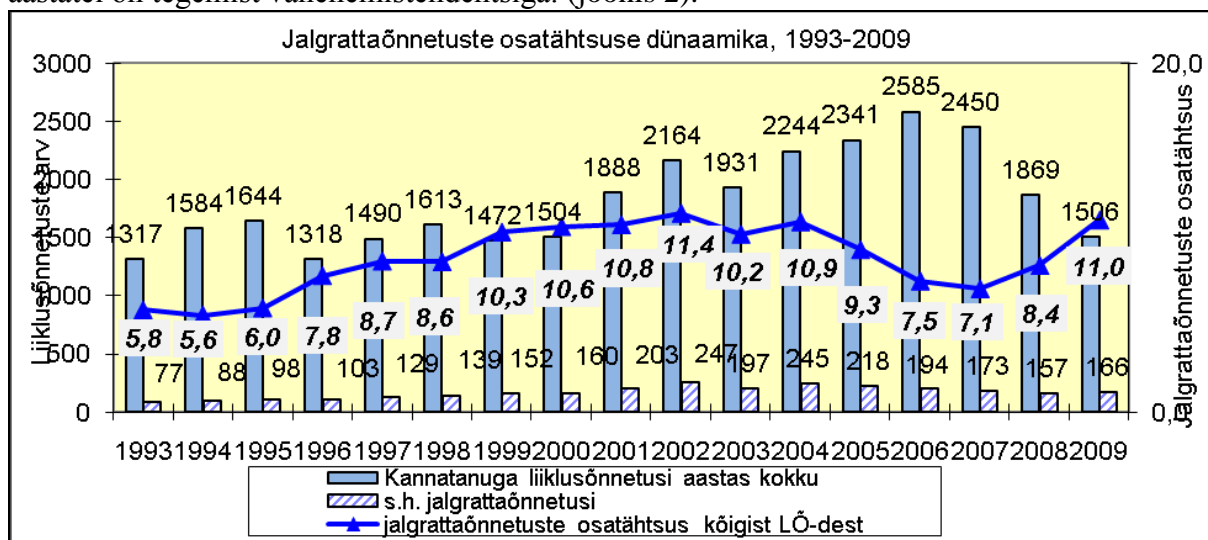
1. Liiklusõnnetused jalgratturitega

Eesti teedel toimunud liiklusõnnetustest rääkides pööratakse enamasti tähelepanu kolmele suuremale rühmale: mootorsõiduki kokkupõrked jalakäijatega, ühe(mootor)sõidukiõnnetused ja mootorsõidukite omavahelised kokkupõrked. Nimetatute järel neljandal kohal arvuks on mootorsõiduki ja jalgratta kokkupõrked. Kui aastatel 2000-2004 oli nende osakaal keskmiselt 10,5%, siis praeguseks on see vähenenud, olles 2005-2009 7,4%.



Joonis 1 Kannatanuga liiklusõnnetuste liigid

2005.-2009. aastal registreeriti 10746 kannatanutega liiklusõnnetust, neist 850-s said kannatada jalgratturid. Teisisõnu, keskmiselt iga kaheistkümnes politseis registreeritud liiklusõnnetus on olnud jalgrattaõnnetus. Pikemas trendis on jalgrattaõnnetuste arv aasta-aastalt kasvanud, aastatel 1993-2003 jalgrattaõnnetuste arv kolmekordistus. Viimastel aastatel on tegemist vähenemistendentsiga. (joonis 2).



Joonis 2 Jalgrattaõnnetuste osatähtsus, 1993-2009

2. Jalgrattaõnnetuste liigid

Peamiseks jalgrattaõnnetuse liigiks Eesti teedel on mootorsõiduki ja jalgratta kokkupõrge teel. Praeguseks on aga ka meil sagenenud jalgrataste omavahelised kokkupõrked ja jalgratta otsasõidud jalakäijale (tabel 1). Soodustavaks asjaoluks on tavaliste jalgteede tähistamine jalgratta- ja jalgteena, jättes sõiduraja jagamise jalakäijate ja jalgratturite endi hooleks, suunamata neid märgitusega liiklemiseks pooli valima, rääkimata liiklusvoogude ehituslikust eraldamisest. (Vastupidise positiivse näitena võib tuua jalgratteteede märgistuse Tartus, kus märgistusega määratakse liiklemiseks teepooled, ja see toimib.)

Ilmselt jäävad paljud mootorsõiduki ja jalgratta kergema kokkupõrked vaid osaliste endi teada, politseisse registreerimiseks jõuavad peamiselt üli- ja raskete vigastustega kokkupõrked, kui kannatanutele tuleb koheselt 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.

3. Jalgrattaõnnetuste toimumise ajad

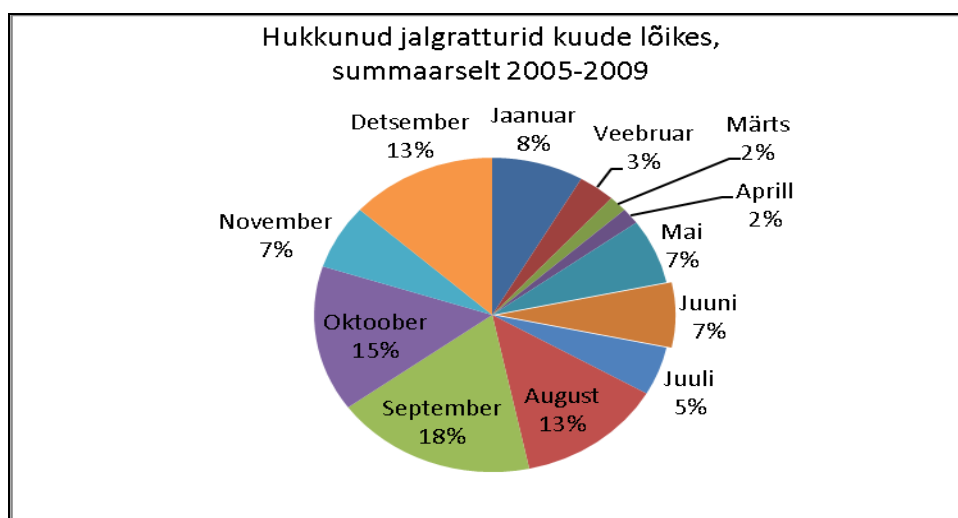
4.1. Liiklusõnnetused kuude lõikes

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 aastaegade võrreldes suhteliselt väike südatalvel. Sügisel LÕ arvu vähenemisel on lisaks halvema ilma mõjule põhjuseks ka kooliaasta algus.

Tabel 2 Jalgrattaõnnetuste jaotus kuude kaupa

| | Liiklusõnnetused | | | | | Hukkunud | | | | |
|-----------|------------------|------|------|------|------|----------|------|------|------|------|
| | 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 |

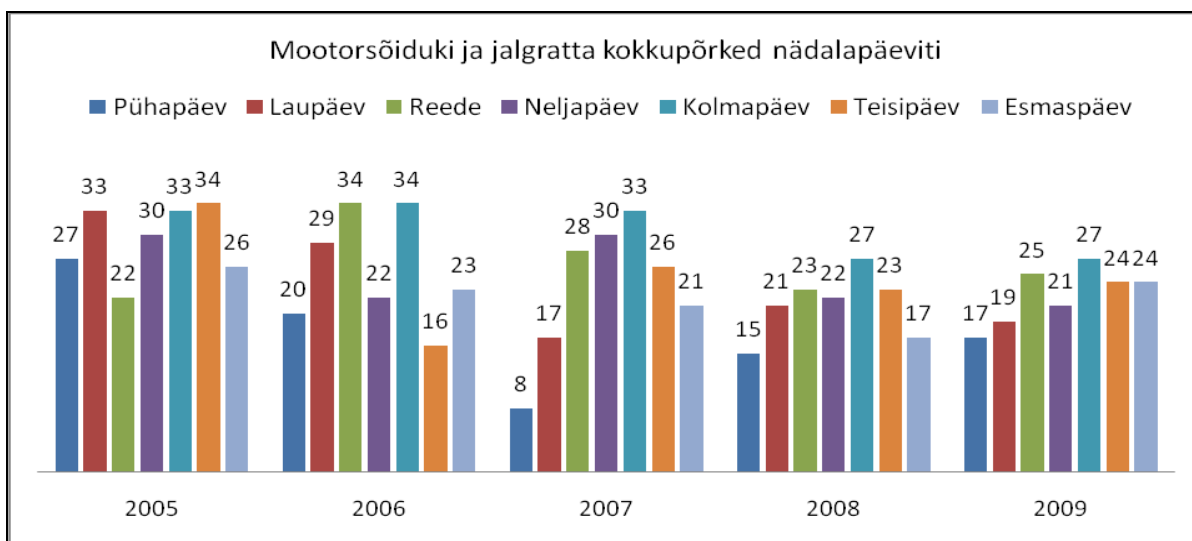
Raskete tagajärgedega liiklusõnnetused jalgratturitega langevad aasta teisele poolele. Kolmandik surmasaanud jalgrattureist hukkus kahe sügiskuu – september-oktoober jooksul. Ja rohkem kui 50% aasta jooksul hukkunuist said surma aasta viimase nelja kuu jooksul toimunud õnnetustes. Saatuslikuks sai neis õnnetustes paljudel juhtudel valgustamata jalgrattaga sõitmine, seda enamasti asulavälistel teedel.



Joonis 3 Jalgratta ja mootorsõiduki kokkupõrkes hukkunud jalgratturid

4.2 Liiklusõnnetused nädalapäevade lõikes

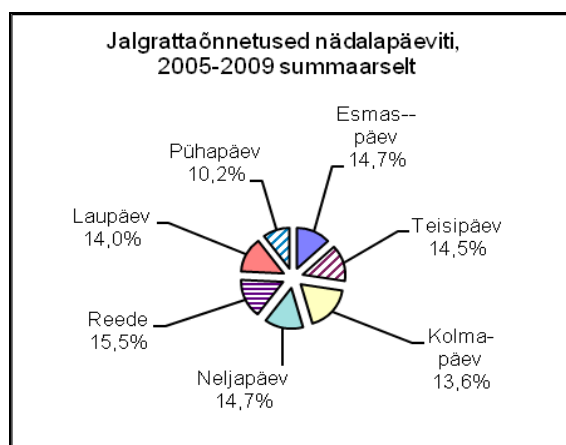
2005.-2009. aastate liiklusõnnetused on jaotunud kõigile nädalapäevadele suhteliselt ühtlaselt. Ka üksikute aastate lõikes ei ole nädalapäevade osakaal enam suhteliselt erinev, siiski toimus mõnevõrra vähem õnnetusi esmaspäeviti ja pühapäeviti.



Joonis 4 Liiklusõnnetused jalgratturitega nädalapäevade lõikes

Tabel 3 Jalgratta ja mootorsõiduki kokkupõrgetes hukkunud jalgratturid

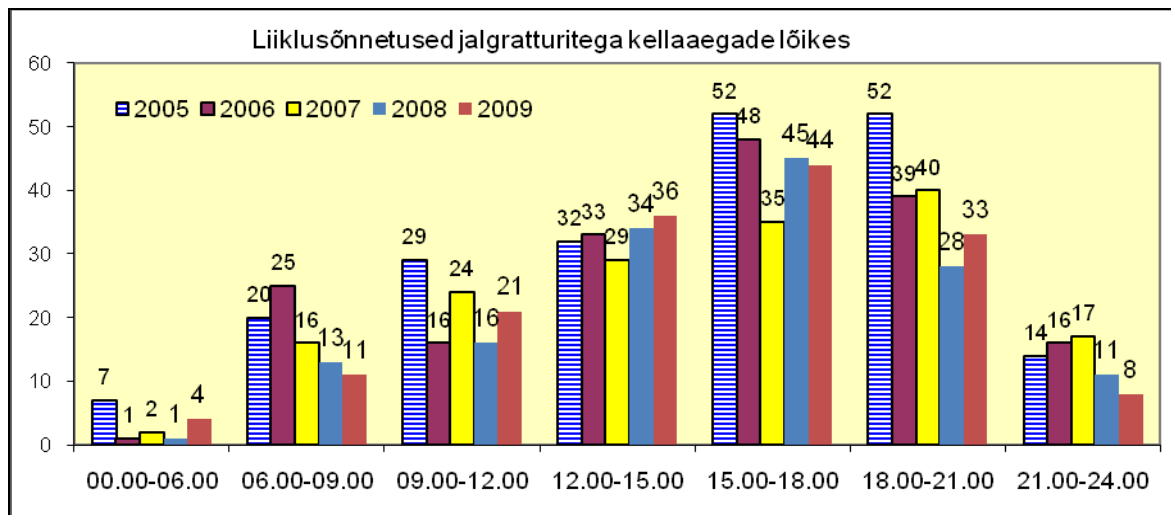
| | Hukkunud jalgratturid | | | | |
|-----------|-----------------------|------|------|------|------|
| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Esmaspäev | 1 | 4 | 1 | 1 | 3 |
| Teisipäev | 2 | 2 | 2 | 4 | 0 |
| Kolmapäev | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| Neljapäev | 5 | 2 | 3 | 1 | 1 |
| Reede | 2 | 4 | 1 | 0 | 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 mõjutab liiklusõnnetuste toimumist mitu riskifaktorit: liiklus on tihedam, aga on ka kooliealiste jalgratturite vaba aeg (ühiks riskirühmaks on endiselt 6-9-aastased).

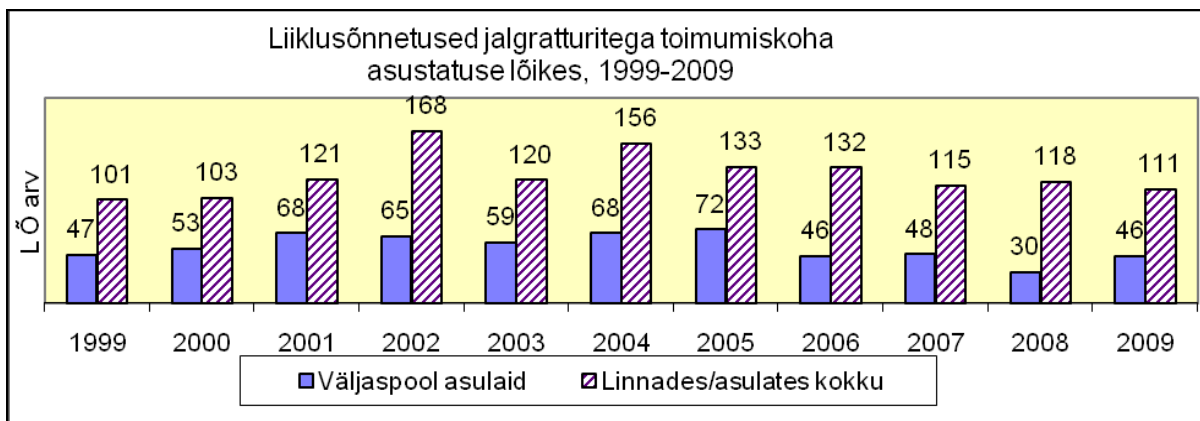
Tabel 4 Jalgrattaõnnetuste jaotumine kellaaegade lõikes

| 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.

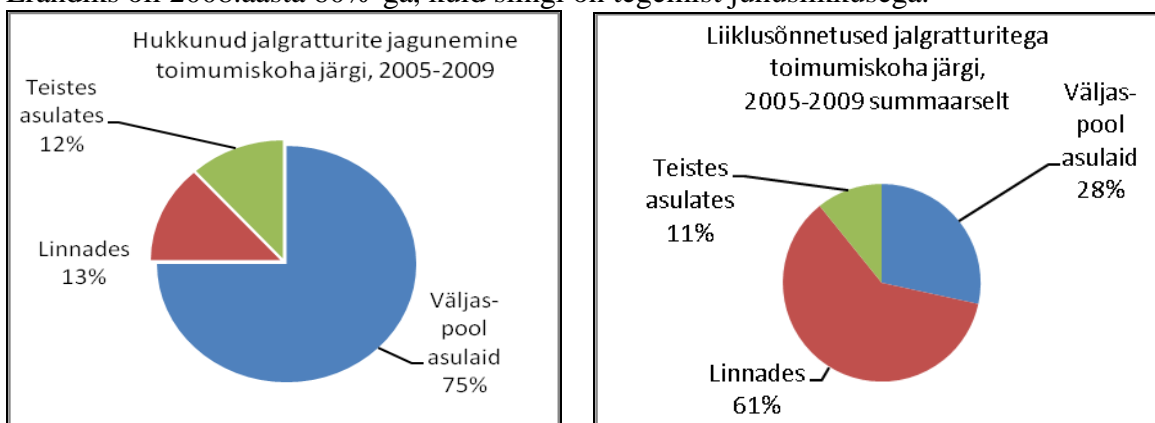
4. Jalgrattaõnnetuste toimumiskohad

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 asulateedel kui asulavälistel teedel.



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 küll 28%, kuid 2009. aastal ei ühtki. Erandiks oli 2008. aasta 60%-ga, kuid siingi on tegemist juhuslikkusega.



Joonis 7 Hukkunud jalgratturite osatähtsus toimumispaiga asustatuse lõikes

Asulavälistel teedel toimub vähem kui kolmandik jalgrattaõnnetustest, kuid hukkub kaks kolmandikku ehk kaks hukkunut jalgratturit igast kolmest. On ilmne, et suurema sõidukiiruse tõttu on jalgratta ja mootorsõiduki kokkupõrge maanteedel rängemate tagajärgedega. Pimeda ajal surma saanud jalgratturid hukkusid väljaspool asulaid valgustamata, tuledeta jalgrattal liigeldes. *(siin vaja vaadata kokkupõrke tüüpe)*

4.1. Liiklusõnnetused asulavälistel teedel

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

Tabel 5 Jalgratta ja mootorsõiduki kokkupõrked teedel

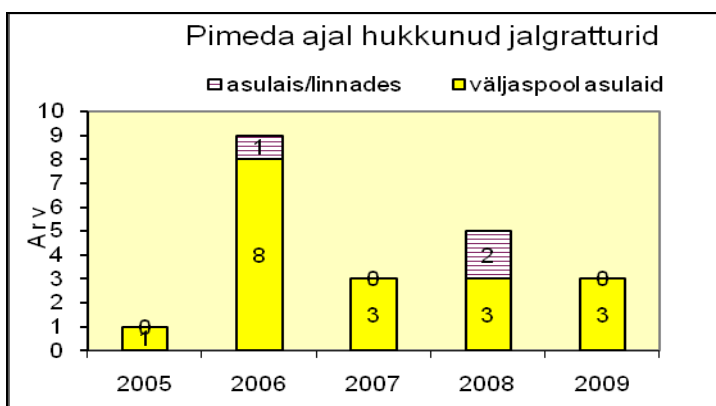
| | Liiklusõnnetused | | | | | Hukkunud jalgratturid | | | | |
|------------------|------------------|------|------|------|------|-----------------------|------|------|------|------|
| | 2005 | 2008 | 2007 | 2008 | 2009 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Põhimaanteedel | 28 | 18 | 12 | 8 | 21 | 5 | 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 teedel | 4 | 2 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Asulavälistel teedel toimusid jalgrattaõnnetused sagedamini nädala teisel poolel, eriti reedel-laupäeval, 2009.aastal aga üsna ühtlaselt igal päeval (*lisa 1*) Suhteliselt vähem õnnetusi toimus maanteedel pühapäeviti. Kellaegadest oli kõige õnnetusterohkem 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, 44% hukkunuist olid eärühmast 55-69 aastat.

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

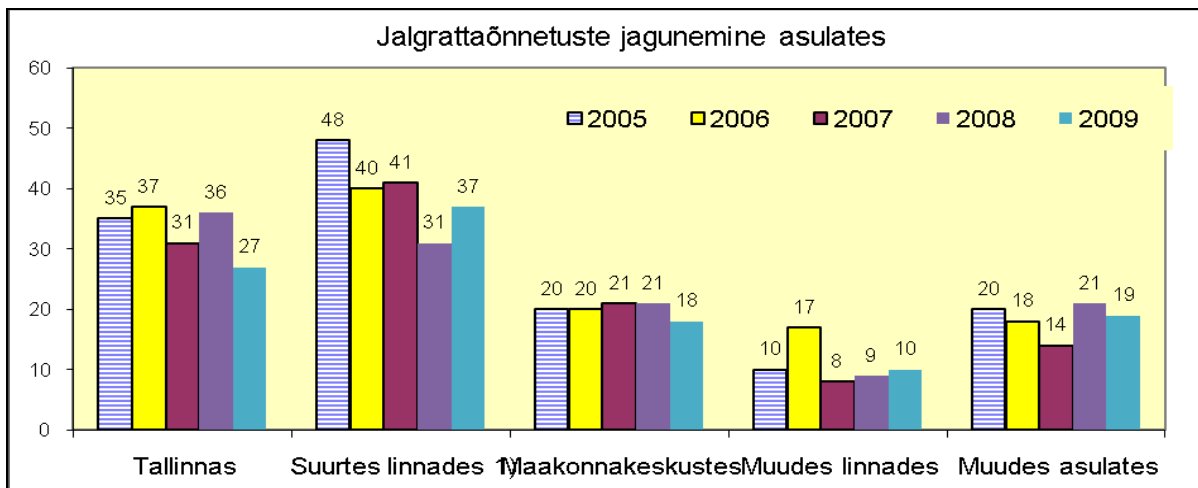
Asulavälistel teedel sai surma ka suurem osa pimedal ajal hukkunud jalgrattureist (joonis 8). Õnnetuse põhjustajaks olid enamikel juhtudel jalgratturid ise, kes tuledega jalgrattal ootamatult auto tuledevihku ilmusid.



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).



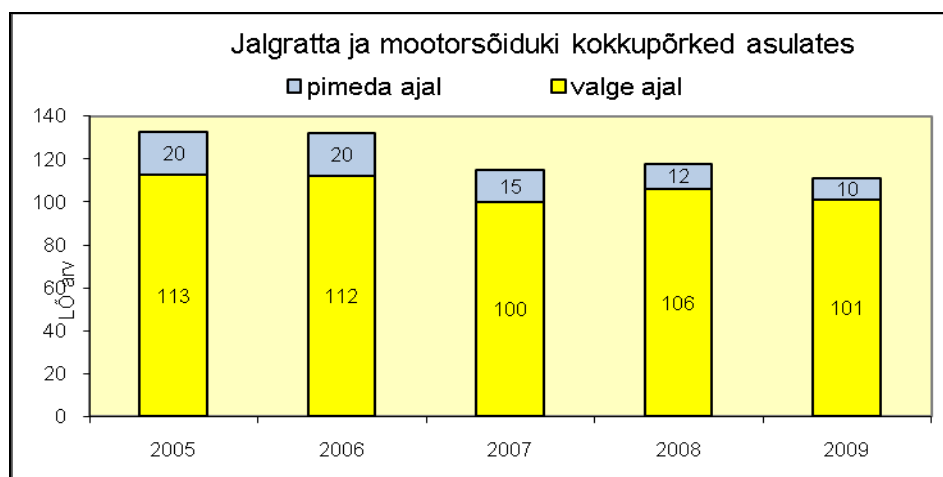
¹⁾Suured linnad – kokku on võetud Kohtla-Järve, Narva, Pärnu ja Tartu

Joonis 9 Jalgrattaõnnetuste jagunemine asulate lõikes

Asulates toimunud jalgrattaõnnetused on toimumisaja järgi jaotunud igale nädalapäevale, suhteliselt rohkem on neid keskel ja mõnevõrra vähem on olnud 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 6 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*), pidevaks riskirühmaks jäänud kuni 9-aastastele on lisandunud 16-24-aastaste ja 35-39-aastaste eärühm, suhteliselt kõrge on ka üle 45-aastaste jalgratturite osa kannatanute seas.

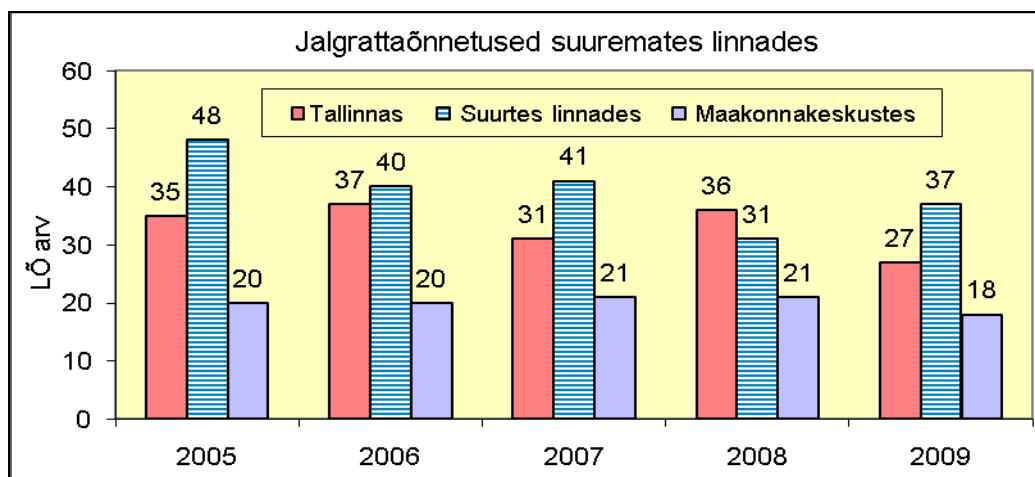
Asulates toimunud jalgrattaõnnetuste enamlevinud tüübiks on mitmesugused ristmikuõnnetused, ligi pool kõigist mootorsõiduki ja jalgratta kokkupõrgetest (*lisa 6*). Enamasti on kokkupõrke põhjuseks ristmikule väljasõitmine teandmise kohustust eirates või hoovist tänavale väljasõitmine. Seda teevad nii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



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 arv on seotetu 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.

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 tänavate lõikes)

5. Liiklusõnnetused purjus jalgratturitega

Aastatel 2005-2009 908-s jalgratta ja mootorsõidukite kokkupõrkes oli osalenud jalgrattur purjus 142 juhul, ehk keskmiselt 15,6% juhtudest. 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

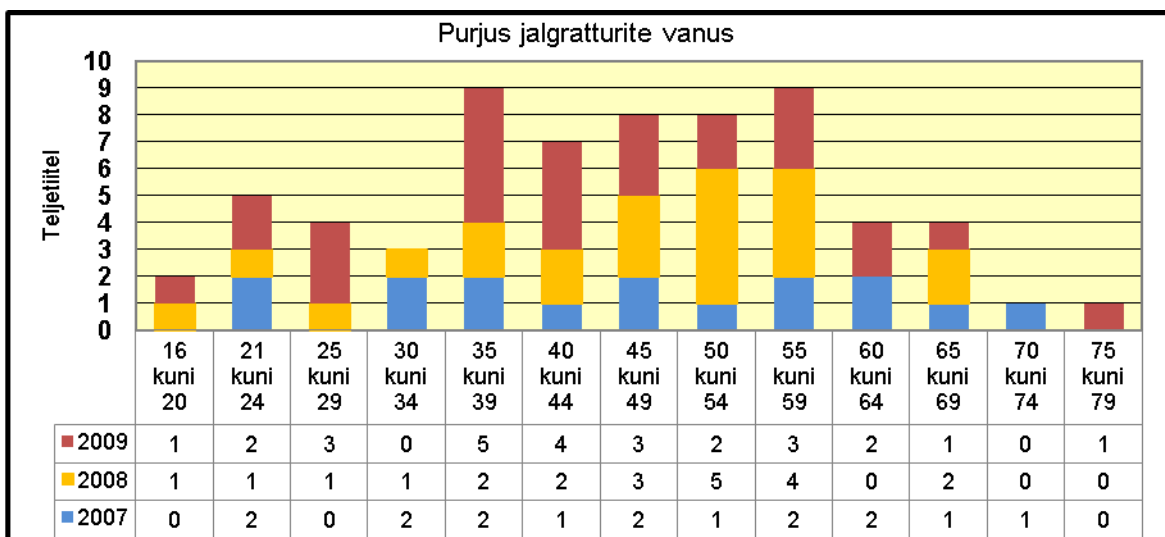
| Aasta | Liiklusõnnetusi jalgratturitega 88 | s.h. purjus jalgratturitega | | |
|-------|--|-----------------------------|--------|---------------|
| | | Liiklus- õnnetusi | Neis | |
| | | | hukkus | sai vigastada |
| 1993 | 77 | 8 | 2 | 6 |
| 1994 | 88 | 14 | 2 | 12 |
| 1995 | 98 | 13 | 1 | 12 |
| 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 õnnetusi on toimunud igal nädalapäeval, kuid suurem osa toimus nädalalõppudel: reedeti (15%) ja laupäeviti 21% liiklusõnnetustest (*lisa 3*). 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

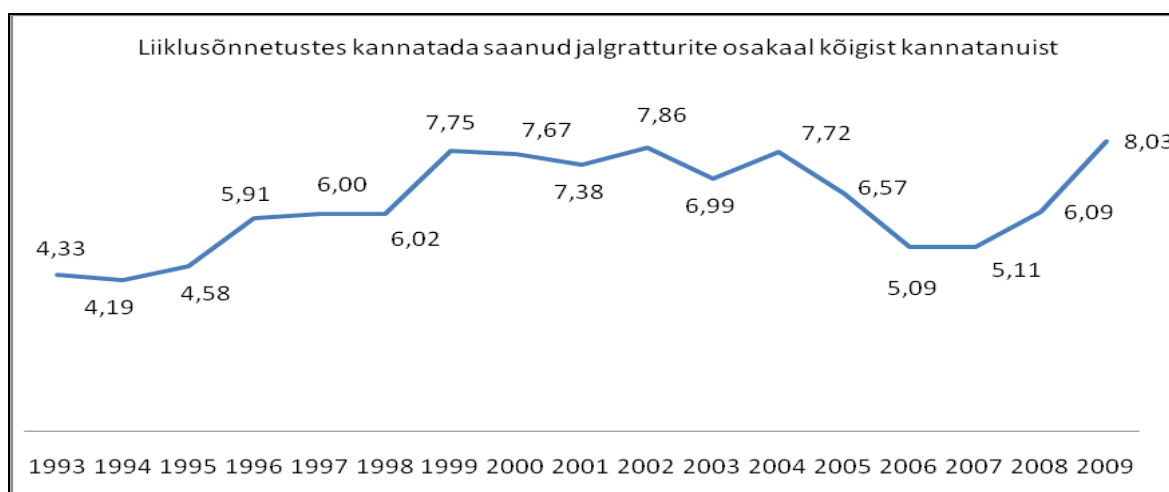
Viimastel aastatel on aga ebakainus muutunud üldlevinud olekuks pea igas eas jalgratturite hulgas (joonis 12), riskirühmaks on siiski 45-54-aastased (28%).



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).

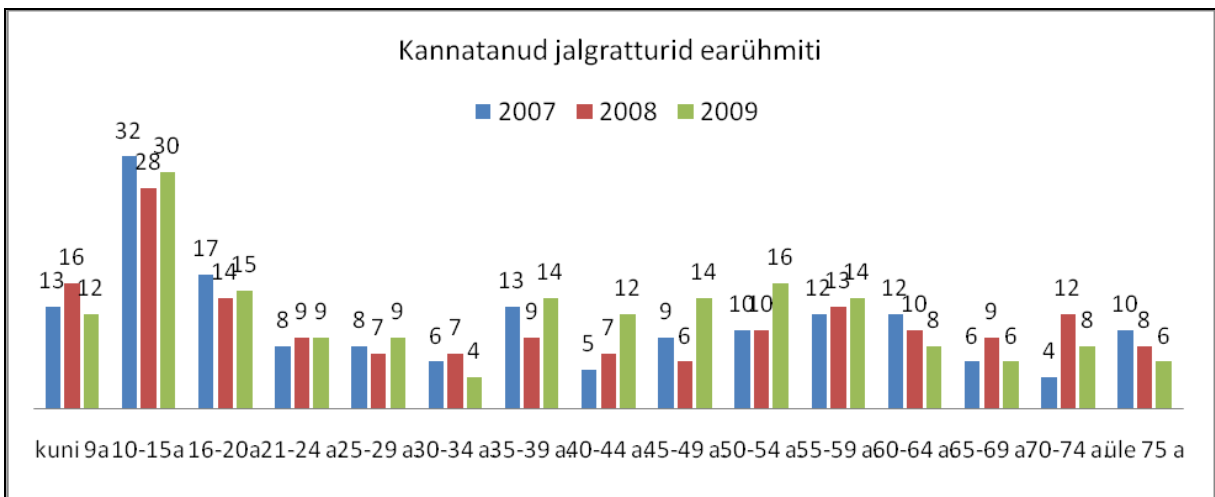


Joonis 13 Kannatanud jalgratturite osakaal

6.1. Kannatanute ealine jaotuvus.

Kõige arvukamalt oli aastatel 2005-2009 kannatanud jalgratturite hulgas kuni 15-aastaseid lapsi. Vaadeldava aastate jooksul pole laste arv vähenenud (joonis 14).

Kuni 15-aastastest jalgrattureist moodustasid kuni 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



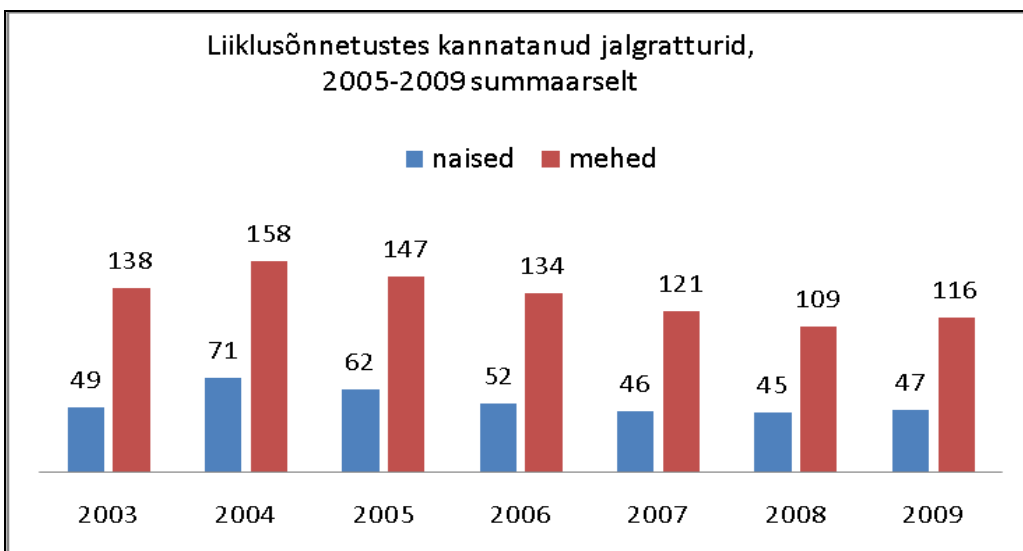
Joonis 14 Kannatanud jalgratturite vanus

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

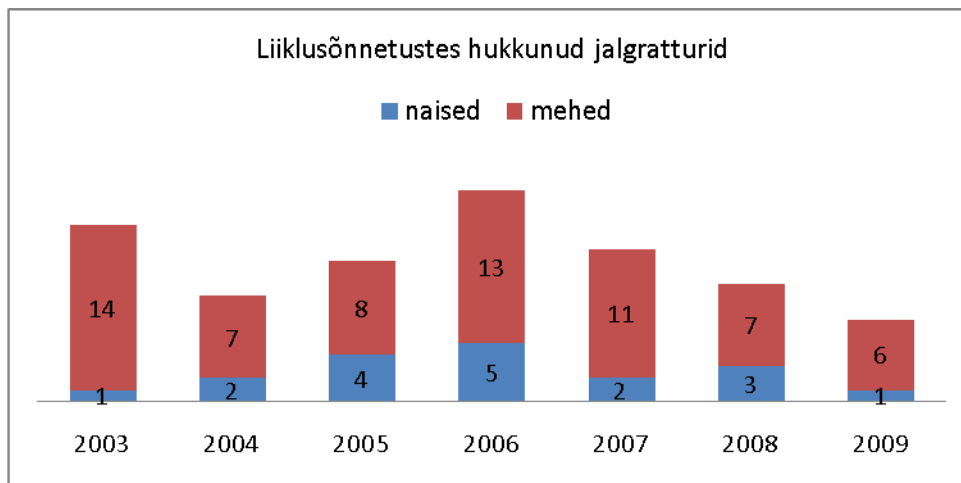
Asulavälistel teedel oli riskirühmade vanusegruppide jaotuvus hoopis erinev (lisa 4). Arvukamalt kannatada saanud on hoopiski keskkealised ja vanemad inimesed – 45-49-a. ja 54-59-aastased. Ka hukkunuid on kõige rohkem 50-64-aastaste seas.

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 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.

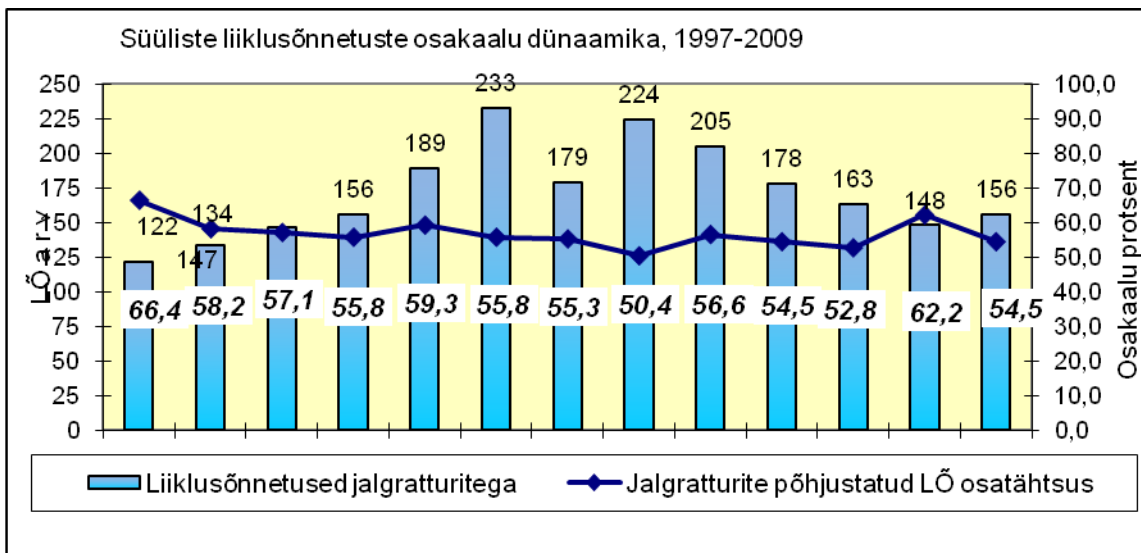
7. Jalgrattaõnnetuste põhjusi

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 teeandmise 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 hoovist, 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.

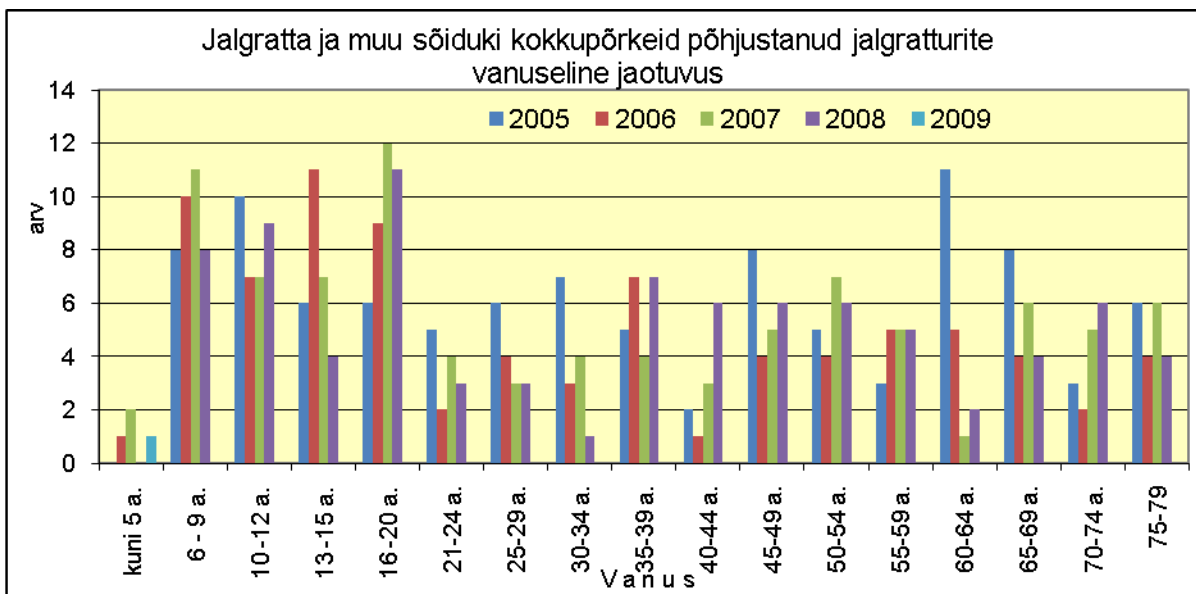
Mõnevõrra erinevad olid jalgrattaõnnetuste tüübid asulates ja asulavälistel teedel. Linnatingimustes esinevad sagedamini ristmikuõnnetused, hoovist või teepeenralt teele ettesõidud (eriti laps-jalgratturite puhul), vöötraja ületamine sõites, ka lühikese pikivahe tõttu sõidukitele tagant otsasõidud. Seevastu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



Joonis 17 Jalgratturite põhjustatud liiklusõnnetuste osakaal

7.1. Liiklusõnnetusi põhjustanud jalgratturite vanus

Kõige suurema osa jalgrattaõnnetusi põhjustasid lapsed (6-15-aastased, joonis 18), kes põhjustasid vaadeldaval ajavahemikul 19% õnnetustest. Neile järgnesid 15-24-aastased 14%-ga. Kitsamate vanuserühmade lõikes on enim õnnetusi põhjustanud 6-9-aastased – 10% ja 16-20-a 9,3% . ning 10-12-aastased 9%, suhteliselt kõrge on ka 45-54-aastaste osakaal -16%.



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. Siia lisandub ka vöötrajale sõitmine.

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.

Vanemaealised 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, on analüüsitud 2005-2009..aastal Eestis toimunud jalgrattaõnnetuste statistika tüüpilisemaid näitajaid.

Analüüsi andmetele tuginedes võib väita, et jalgrattaõnnetuste arv, mis alates 1993 aastast kolmekordistus 2003. aastaks, on viimastel aastatel hakanud vähenema. Vähenenud on ka vigastada saanute arv ja viimasel kolmel aastal hukkunute arv.

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

Põhilise osa jalgrattaõnnetustest – 94% – moodustasid jalgratta ja mootorsõiduki kokkupõrked, kuid aasta-aastalt toimub rohkem ka jalgrataste omavahelisi kokkupõrkeid ja jalgratta otsasõite jalakäijatele.

Kõige sagedamini sattusid liiklusõnnetustesse kuni 15-aastased lapsed (eriti asulates), neist omakorda kahe kolmandiku osas 10-15-aastased. 15% kannatanutest on 45-54-aastased ja suhteliselt kõrge on ka 35-39-aastaste ning 55-59-aastaste osakaal.

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

Kannatada saanud jalgratturite endi põhjustatud liiklusõnnetuste osa on vähenenud 66%-lt 1997.aastal 54%-le 2009.aastal. Jalgrataste ja mootorsõidukite kokkupõrgetel on rida tüüpilisi põhjusi, mille sügavam analüüs võiks olla jalgratturi väljaõppel oluline.

Lisa

