

INIMKANNATANUTEGA LIIKLUSÕNNETUSTE LÜHIÜLEVAADE 2011

Koostas: Tarmo Sari, PPA KB ANT

Selles dokumendis antakse lühiülevaade eelkõige ainult inimkannatanutega liiklusõnnetuste kohta, mis toimusid 2011. aastal. Lisaks tuuakse välja mõned pidepunktid edasisteks teemaarendusteks, mida ajanappuse tõttu selles dokumendis analüüsida ei jõutud (süüteod, karistused, rikkuja/kannatanu profiilid, trendid jne).

HUKKUNUTEGA LIIKLUSÕNNETUSED 2011

Hukkunutega liiklusõnnetusi toimus 2011. aastal 93, milles sai surma kokku 101 inimest (vanuseline ja sooline jaotus lisas 2). Hukkunutega liiklusõnnetustest 25 ehk 27% toimusid asulates ja 68 ehk 73% asulatest väljaspool.

Asulasisestel teedel toimunud hukkunuga liiklusõnnetustest 6 ehk 24% olid põhjustatud joobes liiklejate poolt, kusjuures kahel juhul oli liiklusõnnetuse põhjustajaks joobes jalakäija. Lisaks põhjustasid kained jalakäija ja jalgrattur mõlemad ühe asulasisese hukkunuga liiklusõnnetuse. Sõidukijuhi süül toimus asulates hukkunuga liiklusõnnetusi seega 21 (84%), millest joobes sõidukijuhi süül 4 (16% 25-st). Asulates on valdavaks liiklusõnnetuse toimumise kohaks tänav (88%). Mõned liiklusõnnetused toimusid ka õuealateel, kõrval- või põhimaanteel.

Asulasisestel teedel toimunud liiklusõnnetustes hukkus kokku 25 inimest, kellest 15 (60%) olid jalakäijad, 3 (12%) jalgratturid, 1 (4%) mootorrattur ja 3 (12%) sõiduautojuhti ning 3 (12%) kaassõitjat.

Hukkunud jalakäijatest 11 (73%) ei kasutanud helkurit! Helkurit mitte kandnud hukkunud jalakäijatest sai 5 surma subjektiivselt hinnates valgel ajal (talvel keskpäeval või kevadel/sügisel enne kella 17.00), mil helkuri kasutegur ei ole nii suur kui pimedal ajal. Samuti ei kasutanud turvavarustust kaks jalgratturit kolmest, üks sõiduauto juht kolmest ja kaks kaasreisijat kolmest.

Asulavälistel teedel toimunud hukkunuga liiklusõnnetustest 15 ehk 22% olid põhjustatud joobes liiklejate poolt, kusjuures ühel juhul oli liiklusõnnetuse põhjustajaks joobes jalakäija. Kahel juhul põhjustas kaine jalakäija liiklusõnnetuse. Kolmel juhul oli põhjustajaks jalgrattur. Sõidukijuhi süül toimus asulavälistel teedel hukkunuga liiklusõnnetusi seega 62 (91%), millest joobes sõidukijuhi süül 11 (16% 68-st). Asulavälistel teedel on valdavaks liiklusõnnetuse toimumise kohaks maantee (97%). Leidub ka õuealateel ja tänaval toimunud liiklusõnnetusi.

Asulavälistel teedel toimunud liiklusõnnetustes hukkus kokku 76 inimest, kellest 11 (14%) olid jalakäijad, 10 (13%) jalgratturid, 3 (4%) mootorratturid ja ülejäänud 52 inimest kas autojuhid või kaasreisijad (69%). **Hukkunud jalakäijatest 8 (80%) ei kasutanud helkurit!** Helkurit mitte kandnud hukkunud jalakäijatest sai 1 surma subjektiivselt hinnates valgel ajal (septembrikuus kell 17.05). **Hukkunud jalgratturitest 6 ehk 60% ei kasutanud turvavarustust õigesti!** Hukkunud autojuhtidest ja kaasreisijatest ei kasutanud turvavarustust 13 inimest ehk 25%.

HUKKUNUGA/INIMKANNATANUGA LIIKLUSÕNNETUSED JOOBE JÄRGI

Inimkannatanuga liiklusõnnetusi toimus 2011. aastal 1484 (inimkannatanute vanuseline ja sooline jaotus lisas 1 ja 2), millest 93 (6%) olid hukkunuga liiklusõnnetused. Kuivõrd hukkunuga liiklusõnnetuste ärahoidmine on prioriteet, kuid hukkumine või (raske) tervisekahjustuse saamine on kohati suhteliselt juhuslik, siis huvitavad meid ka kõik vigastatutega liiklusõnnetused. Lihtsuse mõttes räägime edaspidi aga inimkannatanutega liiklusõnnetustest, kus võetakse arvesse nii vigastatute kui ka hukkunutega liiklusõnnetused.

Hukkunuga liiklusõnnetused küll sisalduvad inimkannatanutega liiklusõnnetustes, kuid suhteliselt vähesel määral (6%), mistõttu peame võrdlust hukkunuga ja inimkannatanuga liiklusõnnetuste vahel kohaseks, tegemata seejuures aga täpseid järeldusi, mis tulenevad pelgalt nende gruppide omavahelisest võrdlusest endast.

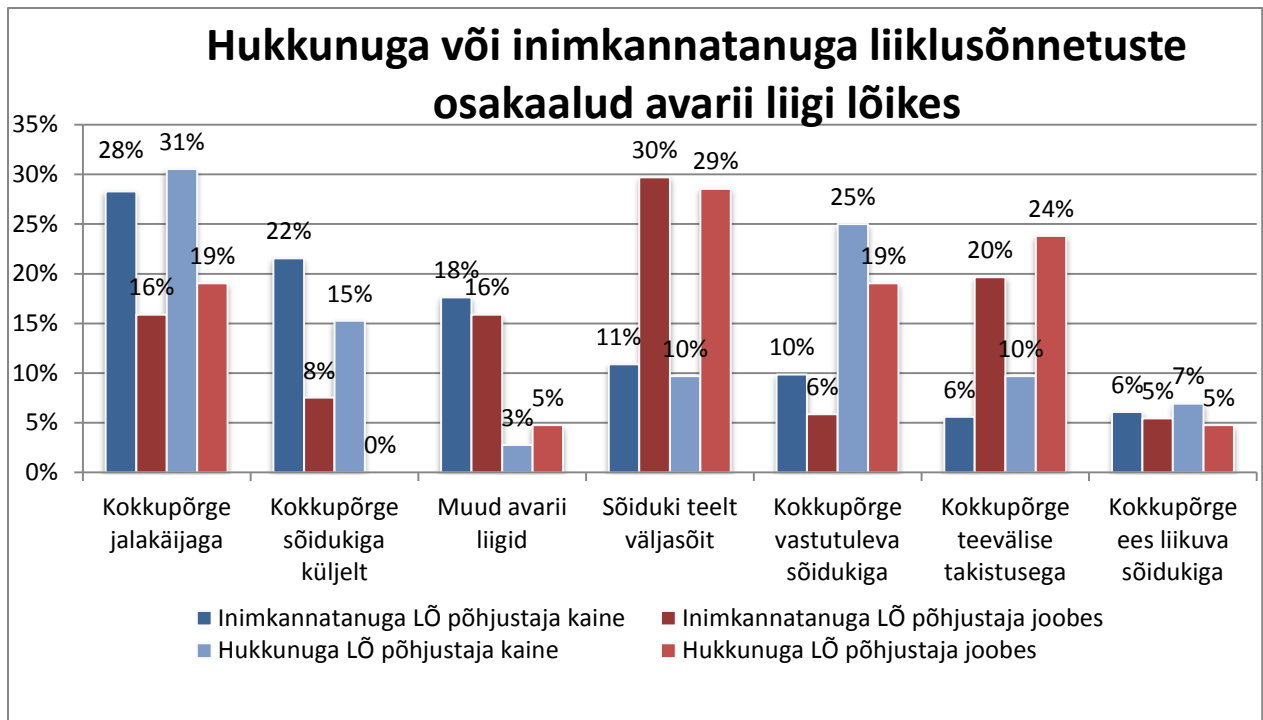
Joobes liiklejate (vanuseline jaotus lisas 3) poolt põhjustati 2011. aastal 239 inimkannatanuga liiklusõnnetust, mis on 16% kogu arvust. Hukkunuga liiklusõnnetustest (93) olid joobes liikleja poolt põhjustatud 21 liiklusõnnetust.

Järgnevalt vaatame, kuivõrd erinevad hukkunuga/inimkannatanuga liiklusõnnetuste osakaalud tee ja avarii liikide lõikes, eristades liiklusõnnetusi omakorda põhjustaja joobe järgi.

Järgneval joonisel (joonis 1) on kujutatud erinevate liiklusõnnetuste osakaalusid avarii liikide lõikes. Liiklusõnnetused on jagatud nelja iseseisvasse gruppi:

- 1) inimkannatanuga liiklusõnnetused, millede põhjustajad olid kained;
- 2) inimkannatanuga liiklusõnnetused, millede põhjustajad olid joobes (tarvitanud alkoholi või narkootikume);
- 3) hukkunuga liiklusõnnetused, millede põhjustajad olid kained;
- 4) hukkunuga liiklusõnnetused, millede põhjustajad olid joobes (tarvitanud alkoholi või narkootikume).

Iga grupi liiklusõnnetused jagati avarii liigi järgi osadeks ning leiti iga osa osakaal kogu gruppi kuuluvate liiklusõnnetuste arvust.



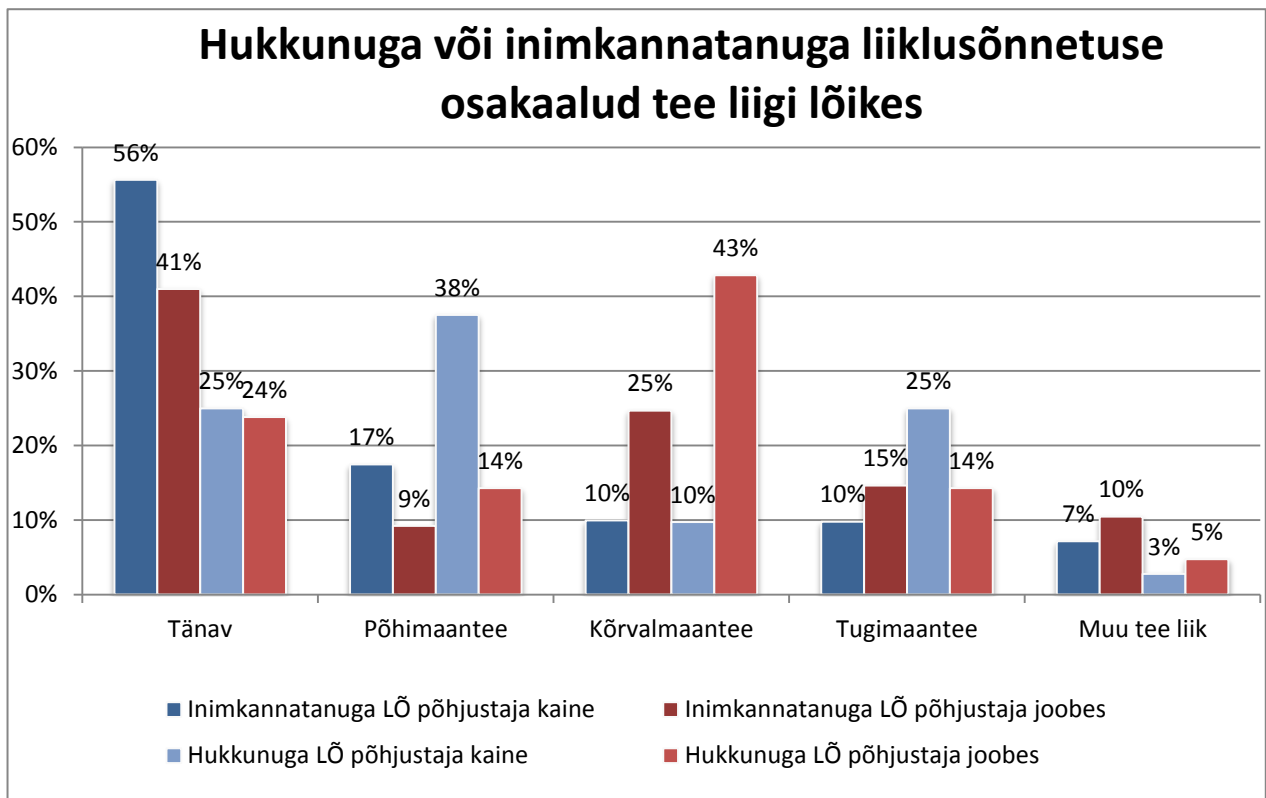
Joonis 1. Hukunu- või inimkannatanuga liiklusõnnetuste osakaalud avarii liigi lõikes.

Ülalolevast joonisest (joonis 1) nähtub, et joores olekus põhjustatakse, võrreldes kaine peaga põhjustatud liiklusõnnetustega, ebaproportsionaalselt palju „sõiduki teelt väljasõite“ ja „kokkupõrkeid teevälise takistusega“, mis mõlemad on valdavalt ikka ühe-sõiduki-õnnetused. Seda nii hukkunuga kui ka inimkannatanuga liiklusõnnetuste puhul üldiselt. Põhjusteks, miks just need avarii liigid joores põhjustaja puhul domineerivad, võivad olla:

- joores töttu hinnatakse kiirust ja kurve valesti ning sõidetakse teelt välja (ca 42% joores väljasõitudest või kokkupõrgetest teevälise takistusega on toimunud kurvides).
- joores sõiduki juht ei jõua nii kaua teel püsida, et tihedama liiklusega teelõigule jõuaks;
- püütakse iga hinna eest vältida kokkupõrget vastutuleva autoga ning hoitakse võimalikult oma teepoole äärde, mille tagajärjel sõidetakse teelt välja;

Ülejäänu osas ei erine joores ja kaine isiku poolt põhjustatud liiklusõnnetused antud kontekstis.

Järgneval joonisel (joonis 2) on kujutatud erinevate liiklusõnnetuste osakaalusid tee liikide lõikes. Liiklusõnnetused on jagatud nelja iseseisvasse gruppi samamoodi nagu eelmise joonise juures. Iga grupi liiklusõnnetused jagati tee liigi järgi osadeks ning leiti iga osa osakaal kogu gruppi kuuluvate liiklusõnnetuste arvust.



Joonis 2. Hukkunu- või inimkannatanuga liiklusõnnetuste osakaalud tee liigi lõikes.

Ülalolevalt jooniselt (joonis 2) on selgelt näha, et joobes olekus põhjustatakse inimkannatanuga (sh hukkunuga) liiklusõnnetusi suures osas kõrvalmaanteedel. Hukkunuga liiklusõnnetustest põhjustatakse joobes liikleja poolt 43% juhtudest kõrvalmaanteedel. Kogu inimkannatanuga liiklusõnnetustest põhjustatakse joobes liikleja poolt 25% juhtudest kõrvalmaanteedel. Paistab, et roolijoodikud eelistavad asulast väljas liikuda peamiselt kõrvalmaanteedel, kus nad ka suhteliselt palju liiklusõnnetusi põhjustavad. Seda peab hiljem lähemalt uurima ja liiklusjärelvalve andmetega võrdlema.

Veel paistab jooniselt (joonis 2) silma see, et inimkannatanuga liiklusõnnetustega võrreldes toimuvad hukkunuga liiklusõnnetused, kus juht on kaine, peamiselt kas põhi- või tugimaanteedel. See on ilmselt tingitud asjaolust, et maanteedel on sõidukite kiirused lihtsalt suuremad, kuna linnades (tee liik „tänav“) on jällegi inimkannatanuga liiklusõnnetuste osakaal ebaproportsionaalselt suurem kui ainult hukkunuga liiklusõnnetuste puhul.

KERGLIIKLEJAD

Kui inimkannatanutega liiklusõnnetusi oli 2011. aastal kokku 1484, siis neid liiklusõnnetusi, kus osales teiste hulgas ka kergliiklejaid, oli 655 ehk 44% inimkannatanutega liiklusõnnetustest toimub kergliikleja osalusel (tabel 1). Eelmisel aastal liikluses hukkunute arvust (101) moodustasid kergliiklejad 39%. 2/3 hukkunud kergliiklejatest olid jalakäijad.

Kokku sai 2011. aastal liiklusõnnetustes kannatada 676 kergliiklejat (2010. aastal 589 – muutus +15%), kellest 61% ei kasutanud turvavarustust õigesti (2010. aastal sama protsent). 65% kannatanutest ei olnud ise liiklusõnnetuses süüdi.

Tabel 1. Kergliiklejate osalusel toimunud liiklusõnnetused 2011. aastal

Roll liikluses	Inimk. LÕ arv	Hukkus	Sai vigastada	Sai vigastada või hukkus	sh turvavarustus puudulik %	Sai kannatada omal süül	%
Jalakäija	404	26	396	422	65%	110	26%
Jalgrattur	175	13	164	177	66%	82	46%
Mopeedijuht	76	0	77	77	22%	44	57%
Kokku	655	39	637	676	61%	236	35%

Allolevast tabelist (tabel 2) näeme, et enim (73%) inimkannatanutega liiklusõnnetusi toimub asulas, tänaval. Maanteedel saadakse kannatada neljandikul, viiendikul juhtudest (kokku: 17%, jalakäijatest: 10%; jalgratturitest: 26%; mopeedijuhtidest: 28%). See muidugi ei tähenda, et maanteedel ohutum oleks, vaid kergliiklejad liiguvad maanteedel vähem.

Tabel 2. Kergliiklejate osalusel toimunud inimkannatanuga liiklusõnnetused 2011. aastal tee liigi lõikes.

Tee liik	Jalakäija	%	Jalgrattur	%	Mopeedijuht	%	Kokku	%
Tänav	334	79%	118	67%	44	57%	496	73%
Muu tee liik	29	7%	8	5%	8	10%	45	7%
Põhimaantee	16	4%	18	10%	5	6%	39	6%
Kõrvalmaantee	11	3%	13	7%	14	18%	38	6%
Tugimaantee	12	3%	16	9%	3	4%	31	5%
Õuealatee	20	5%	4	2%	3	4%	27	4%
Kokku	422	100%	177	100%	77	100%	676	100%

Järgnevast tabelist (tabel 3) vaatame, kui tihti kasutatakse kergliiklejate poolt turvavarustust (õigesti) tee liikide ja osaleja rolli lõikes. Selgub, et turvavarustust ei kasutata kõige sagedamini tugimaanteedel, kus 81% juhtudest ei ole kergliiklejad kas turvavarustust kasutanud või on seda teinud valesti. Tugimaantee kui tee liik jäi juba eelnevalt silma kui just joobes liiklejate poolt rohkesti kasutatav liiklusõnnetuse põhjustamise koht.

Tabel 3. Liiklusõnnetustes 2011. aastal hukkunud või vigastada saanud kergliiklejate turvavarustuse mittekasutamise osakaal tee ja rolli lõikes.

Tee liik	Jalakäija	Jalgrattur	Mopeedijuht	Kokku
Tugimaantee	92%	88%	0%	81%
Õuealatee	65%	75%	67%	67%
Põhimaantee	88%	61%	0%	64%
Muu tee liik	62%	50%	75%	62%
Tänav	63%	64%	11%	59%
Kõrvalmaantee	73%	69%	29%	55%
Kokku	65%	66%	22%	61%

Veel hakkab ülalolevast tabelist silma, et liikluses kannatada saanud jalakäijad ei ole ühegi tee liigi puhul alid turvavarustust (helkurit) kasutama. See järeldus võib aga ekslik olla, kuivõrd helkuri kandmine ei ole kohustuslik, kui nähtavus on hea. Vaatame järgnevalt jalakäijate turvavarustuse mittekasutamise osakaalu kuude lõikes (tabel 4).

Tabel 4. Liiklusõnnetustes 2011. aastal kannatada saanud jalakäijate turvavarustuse mittekasutamine kuude lõikes.

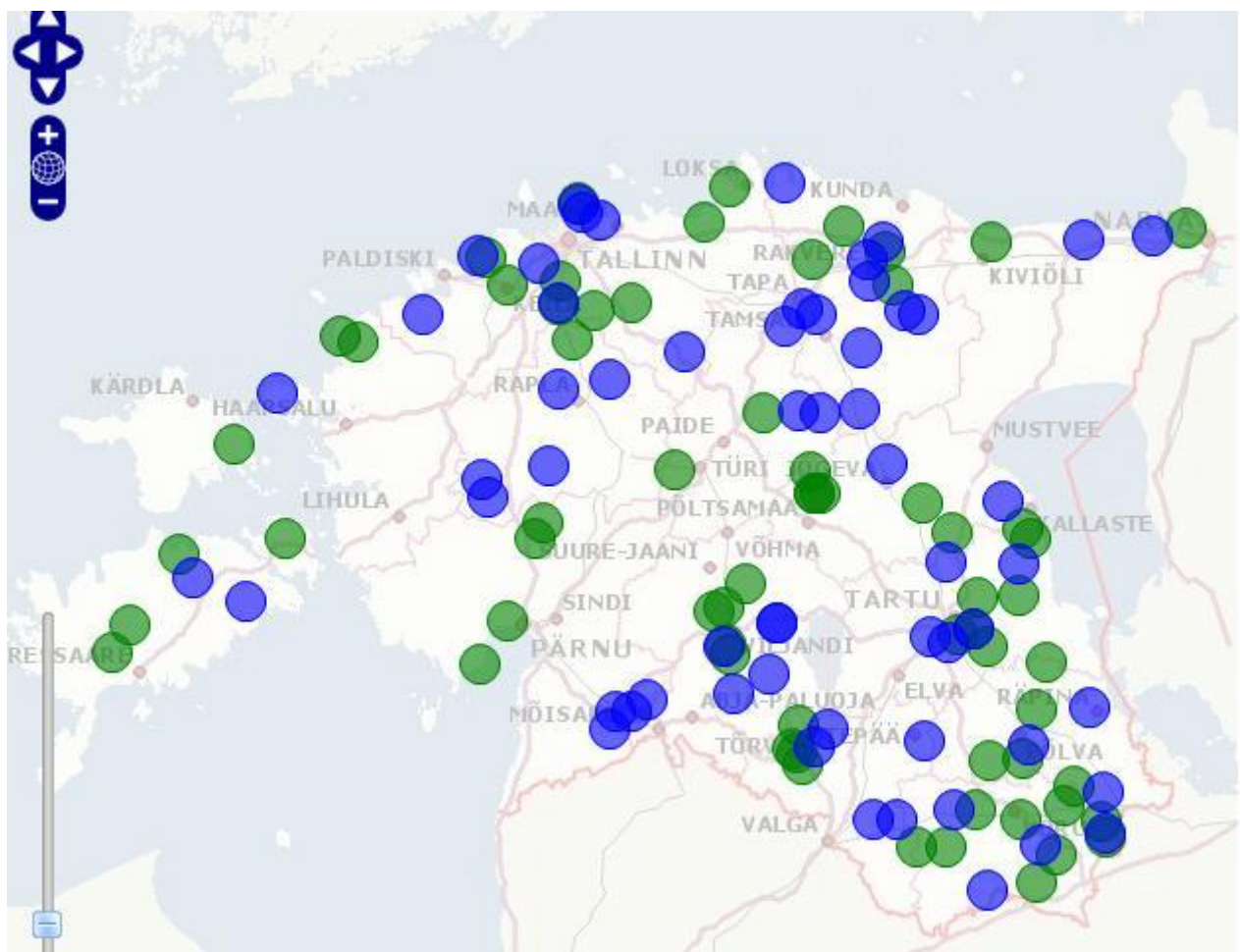
Kuu	Turvavar. Mittekasutamine (%)
jaanuar	72%
veebruar	53%
märts	52%
aprill	45%
mai	94%
juuni	85%
juuli	96%
august	82%
september	88%
oktoober	73%
november	66%
detsember	25%

Tabelist 4 näeme, et maikuust kuni septembrini oli turvavarustuse (helkuri) mittekasutamise protsent 82%-96%, mis on oodatav ja eeldatavasti ka lubatav tulemus. Kuna antud juhul me kellaajaliselt helkuri kandmise vajalikkust määrama ja kontrollima ei hakka (võiks lähemalt uurida hiljem), lepime kokku, et helkurit võiks kanda novembrist veebruarini (muul ajal öösiti niikuinii, kuid seda me praegu kindlaks teha ei saa). Nimetatud eeldusel on kannatada saanud jalakäijate turvavarustuse mittekasutamise protsent 48%.

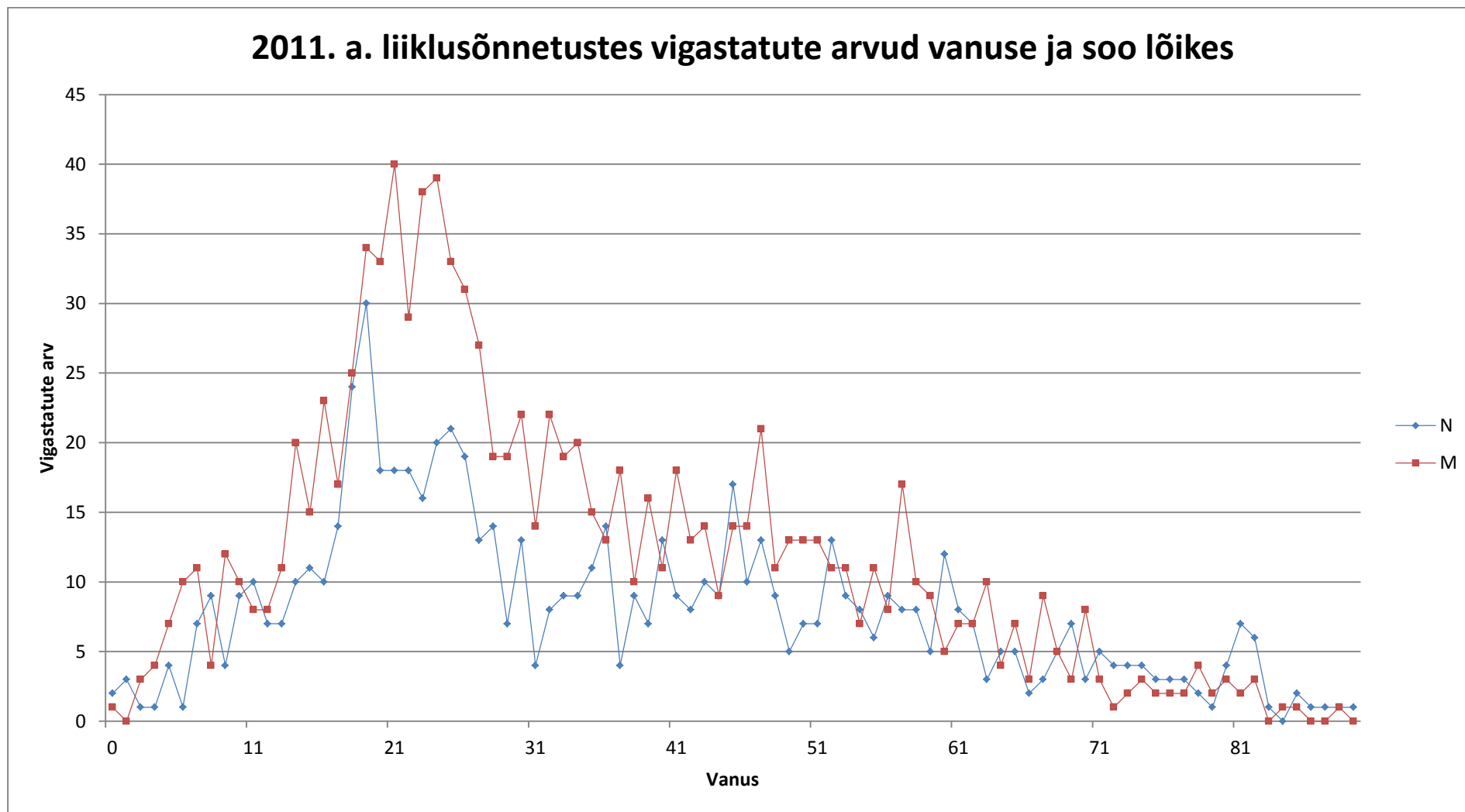
KÕRVALMAANTEED JA JOOBES LIIKLEJA POOLT PÕHJUSTATUD INIMKANNATANUTEGA LIIKLUSÕNNETUSED

Eelnevalt nägime mitmes kohas, et hälbivaks tunnuseks inimkannatanutega liiklusõnnetuste puhul oli 2011. aastal tee liik, täpsemalt selle väärtus kõrvalmaantee.

Järgnevalt kujutame 2010. ja 2011. aastal kõrvalmaanteedel toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetusi kaardil (joonis 3). Antud hetkel puuduvad andmed sagedasematest liiklusjärelvalve/politseiooperatsioonide teostamise kohtadest ja asjaoludest ning seetõttu nende efektiivsust hinnata ei saa. Antud kaart peaks lihtsalt ilmetama probleemkohti, kuhu inimkannatanutega liiklusõnnetused kõrvalmaanteedel on koondunud, ja andma ainekst edasisemaks toimunud liiklusõnnetuste analüüsiks.

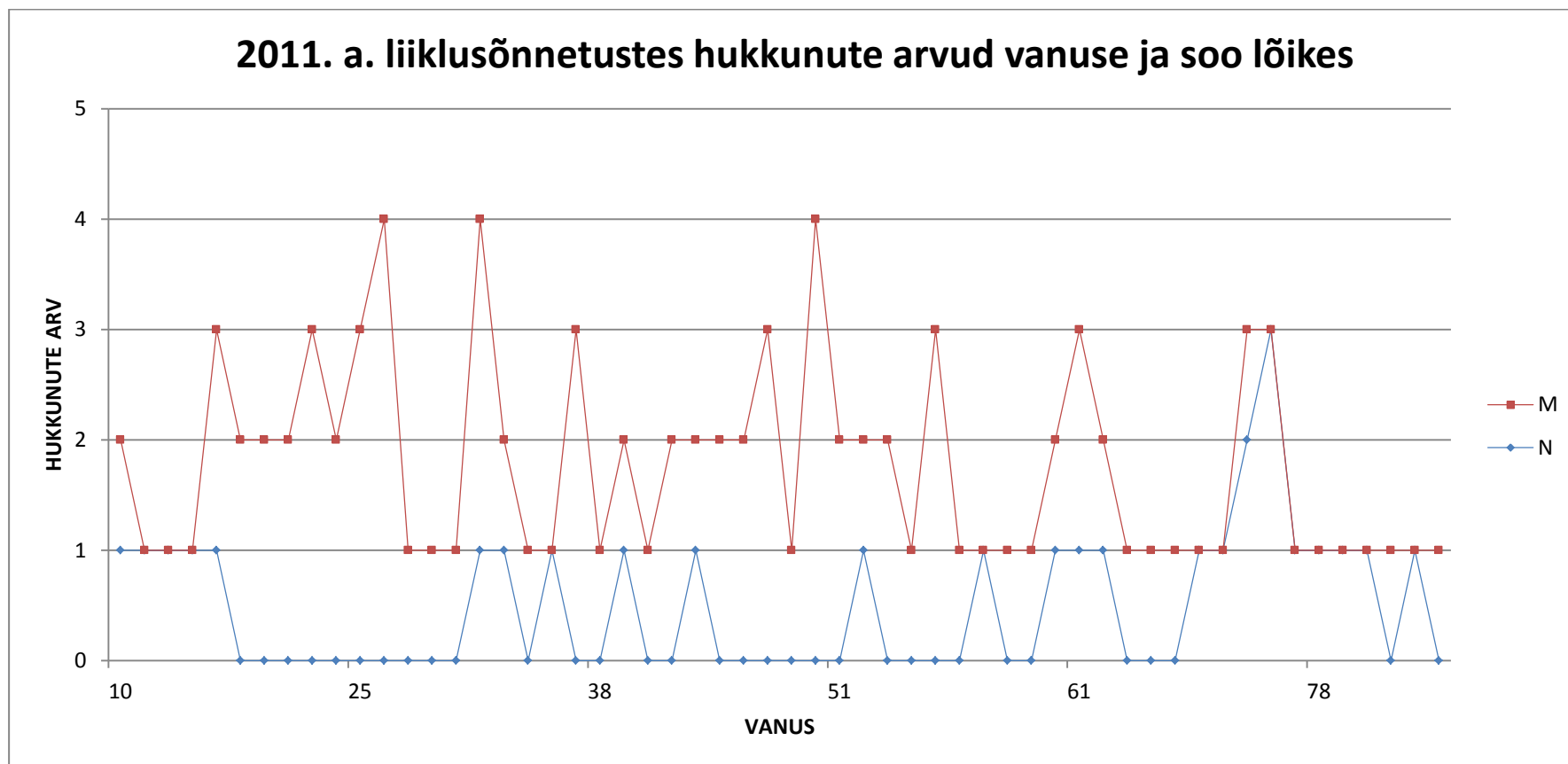


Joonis 3. Kõrvalmaanteedel joores liiklejate poolt põhjustatud inimkannatanutega liiklusõnnetused aastatel 2010 (roheline) ja 2011 (sinine).

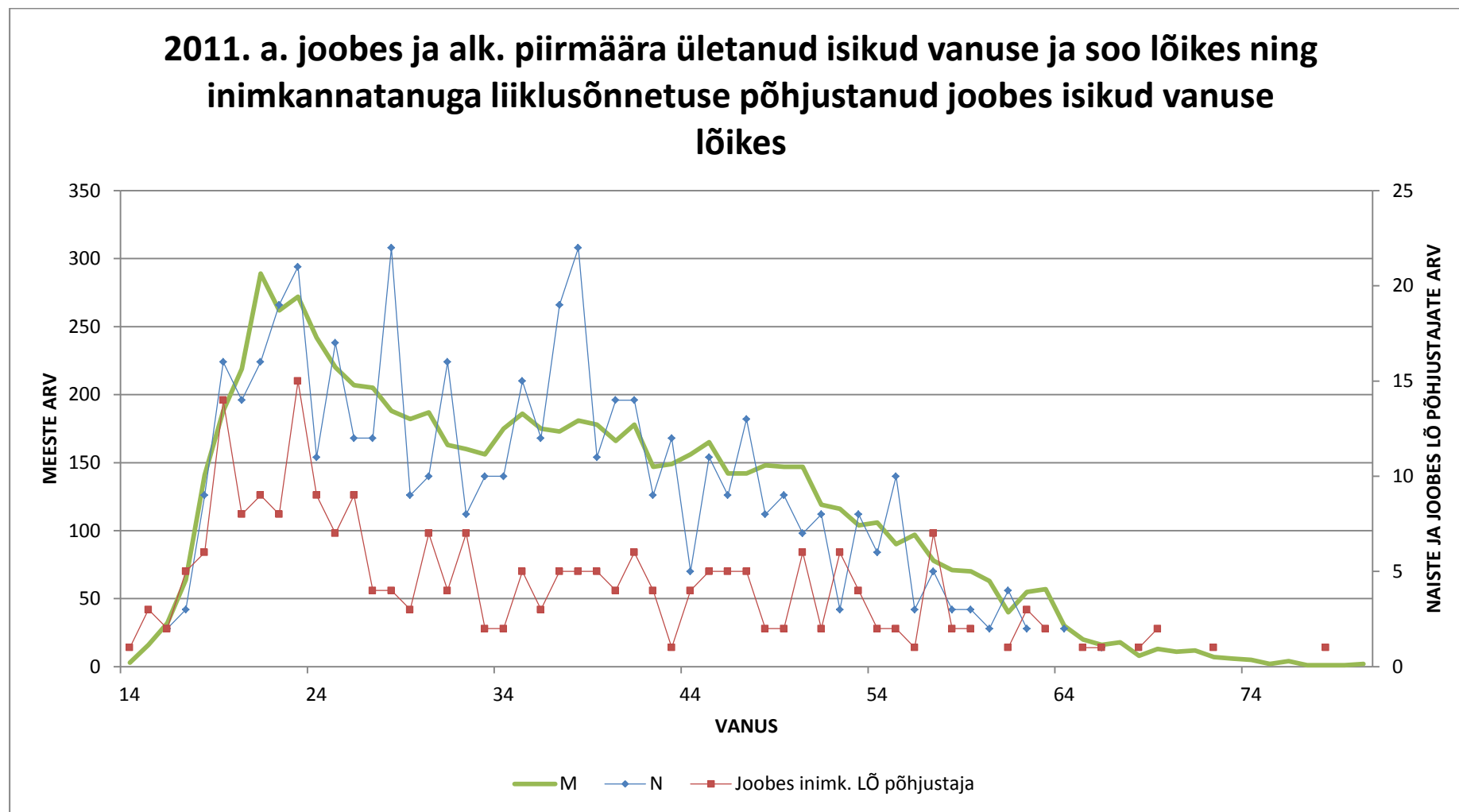


Joonis 1. 2011. aastal liiklusõnnetustes vigastatute arvud vanuse ja soo lõikes.

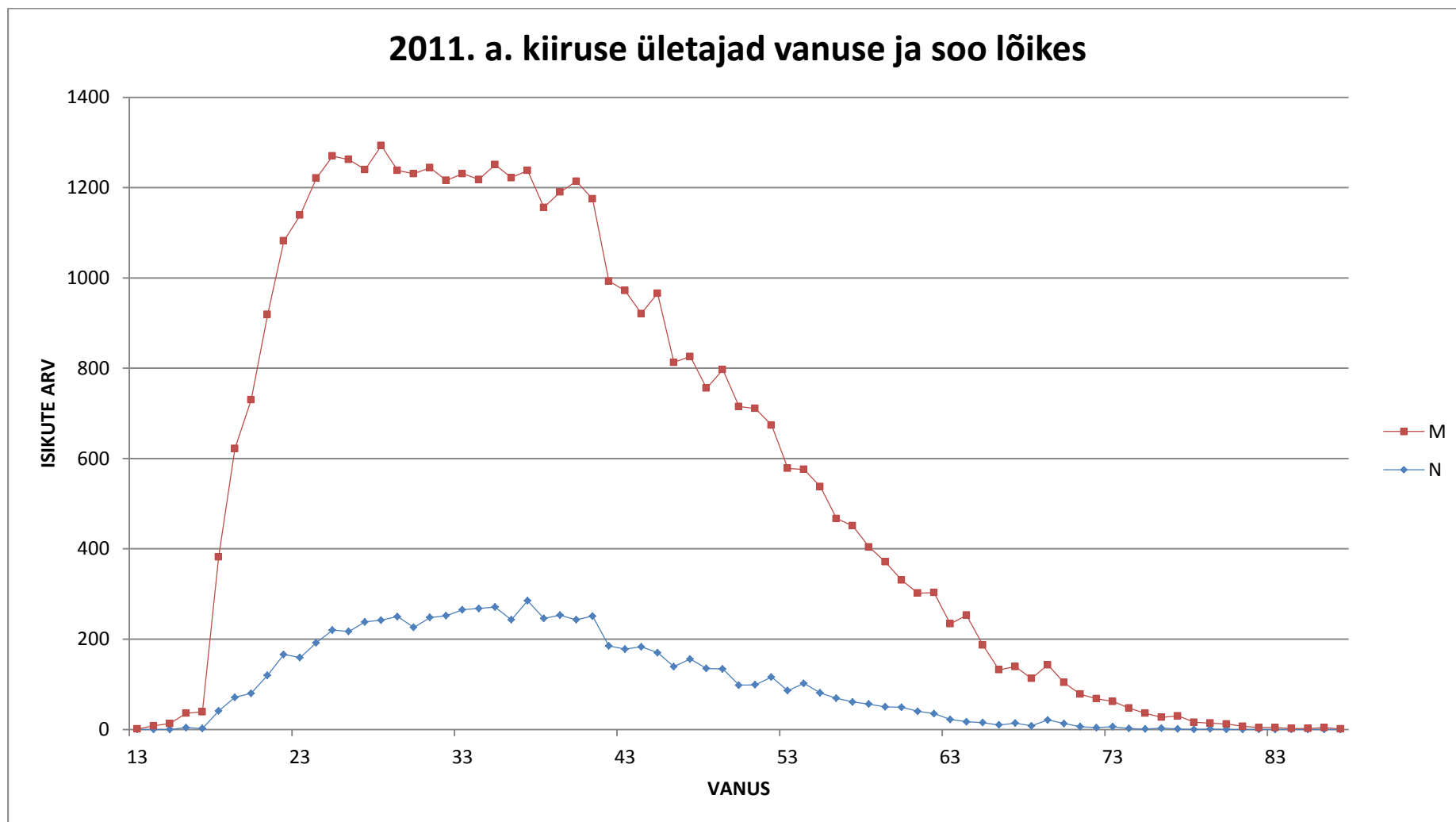
LISA 2



Joonis 2. 2011. aastal liiklusõnnetustes hukkunute arvud vanuse ja soo lõikes.



Joonis 3. 2011. aastal joobes või alkoholi piirmäära ületanud mootorsõidukijuhid vanuse ja soo lõikes ning inimkannatanuga liiklusõnnetuse põhjustanud joobes isikud vanuse lõikes.



Joonis 4. 2011. aastal kiiruse ületamisega vahele jäänud mootorsõidukijuhtide arv vanuse ja soo lõikes.