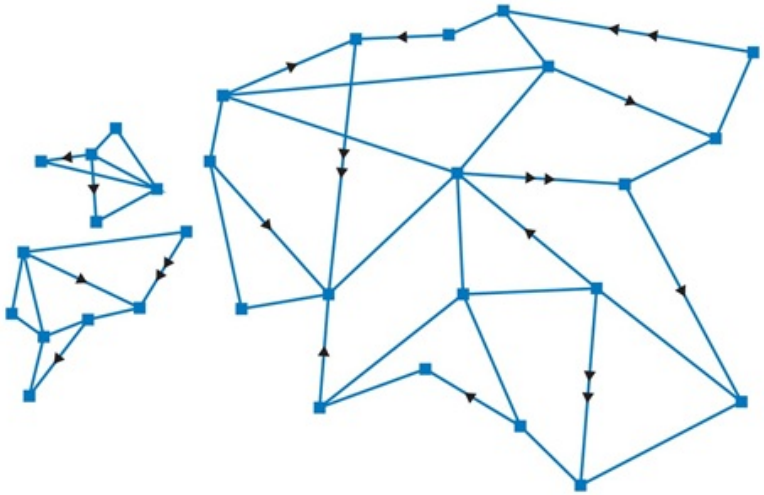
TRANSPORDIAMET



Liiklusaasta 2025

18.02.2026

1. MAANTEELIIKLUSE OHUTUS

Selles peatükis käsitletakse 2025. aastal toimunud inimkannatanuga liiklusõnnetuste statistikat, liiklejate hoiakuid ja käitumist teeliikluses ning liiklusohutuse parandamiseks rakendatud meetmeid. Inimkannatanuga liiklusõnnetus on juhtum, kus vähemalt ühe sõiduki teel liikumise või teelt väljasõidu tagajärjel saab inimene vigastada või surma. Raudteeõnnetustest käsitletakse ainult neid juhtumeid, mis on toimunud raudteeülesõidukohtadel või ülekäikudel ning milles lisaks raudteeveeremile osales ka teine sõiduk (nt mootorsõiduk, jalgratas või kergliikur).

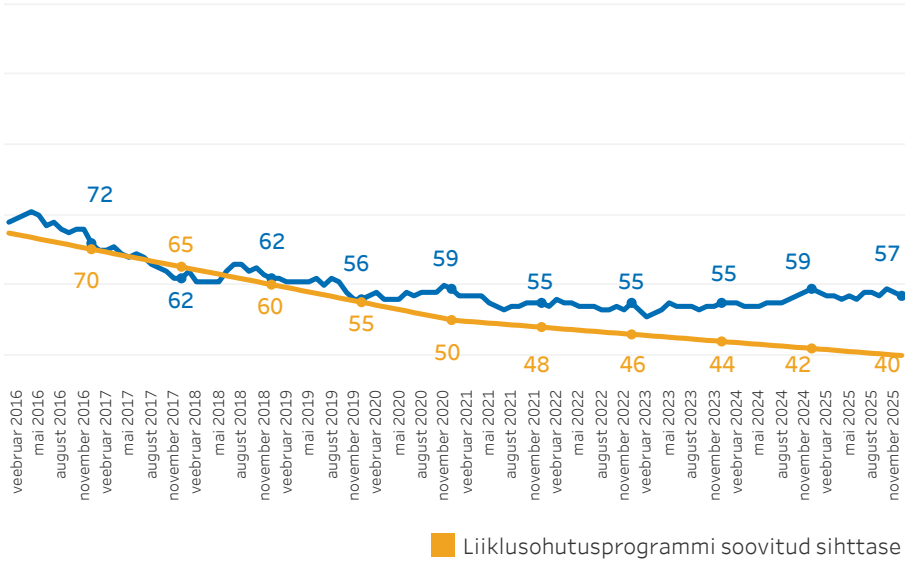
Andmed on seisuga 31.01.2026.

1.1. Liiklusohutusprogramm 2016–2025 ja selles kavandatud eesmärkide täitmine

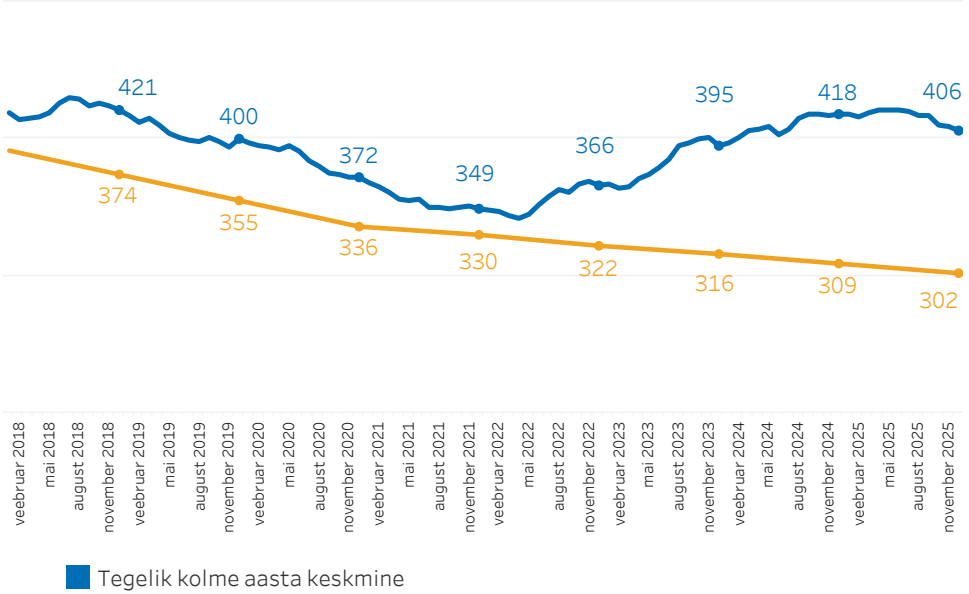
1.1.1. Liiklusohutusprogrammi eesmärk ja kolme aasta (2023–2025) keskmine hukkunute ja raskesti vigastatute arv

Liiklusohutusprogrammi 2016–2025 (edaspidi LOP) eesmärk on vähendada liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu, nii et aastate 2023–2025 keskmisena ei hukkuks liikluses rohkem kui 40 inimest ning raskesti vigastatute arv ei ületaks 302 inimest. Aastate 2023–2025 keskmisena hukkus liikluses 57 inimest aastas, mis ületas sihttaseme (40) 17 võrra ning liiklusõnnetustes sai keskmisena raskesti vigastada 406 inimest, mis ületas sihttaseme (302) 104 võrra.

Hukkunute arv liiklusohutusprogrammis ja tegelik kolme aasta keskmine seis



Raskelt vigastatute arv liiklusohutusprogrammis ja tegelik kolme aasta keskmine seis



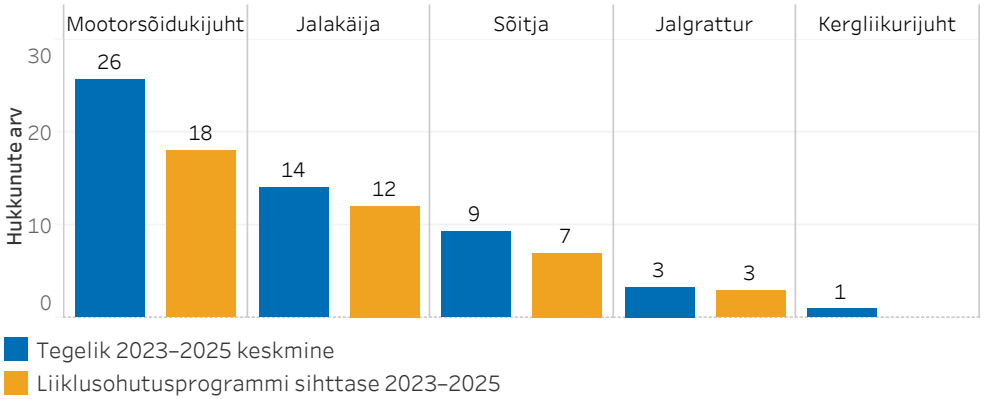
1.1.2. Hukkunud liiklejate rollid, liiklusohutusprogrammi eesmärk ja tegelik 2023–2025 aastate keskmine

Kuigi jalgratturite ohutuse tagamise osas eesmärk täideti, kujunesid 3 aasta keskmised hukkunud mootorsõidukijuhtide, jalakäijate ja sõitjate arvud seatud ülempiirist suuremaks.

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

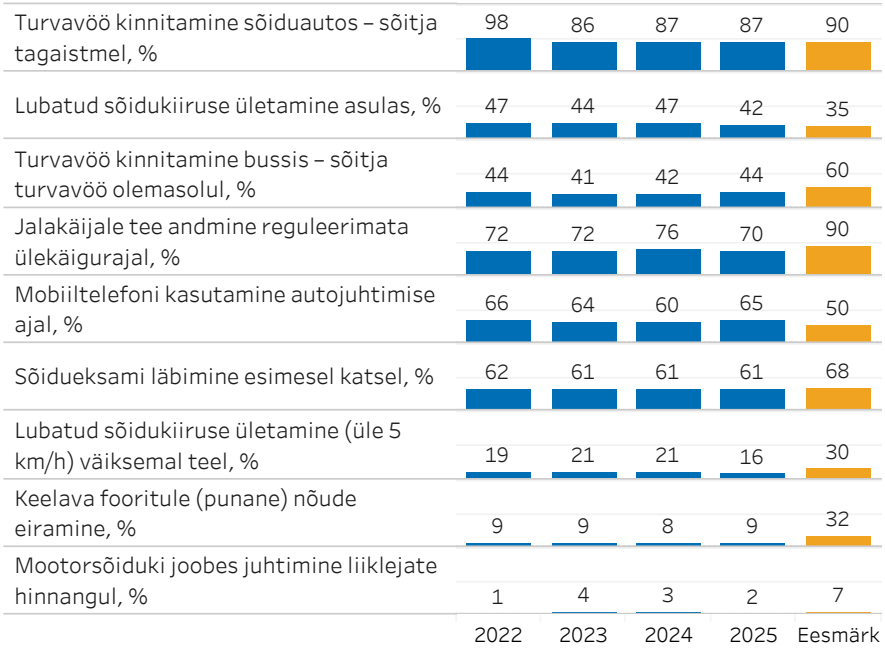
Selles alapeatükis olevad mõõdikud moodustavad ainult osa kogu programmi mõõdikutest. Muutuse hindamiseks on LOP-is fikseeritud valdkonna indikaatorite algtasemed, kirjeldatud oodatavad sihttasemed ja jälgitakse ohutusalase teadlikkuse ja liiklusohutuse iga-aastast arengut. Positiivsed muutused liiklejate hoiakutes ja käitumises on liiklusõnnetuste vähenemise oluliseks eelduseks.

Liiklusohutusprogrammi hukkunute sihttase ja tegelik seis

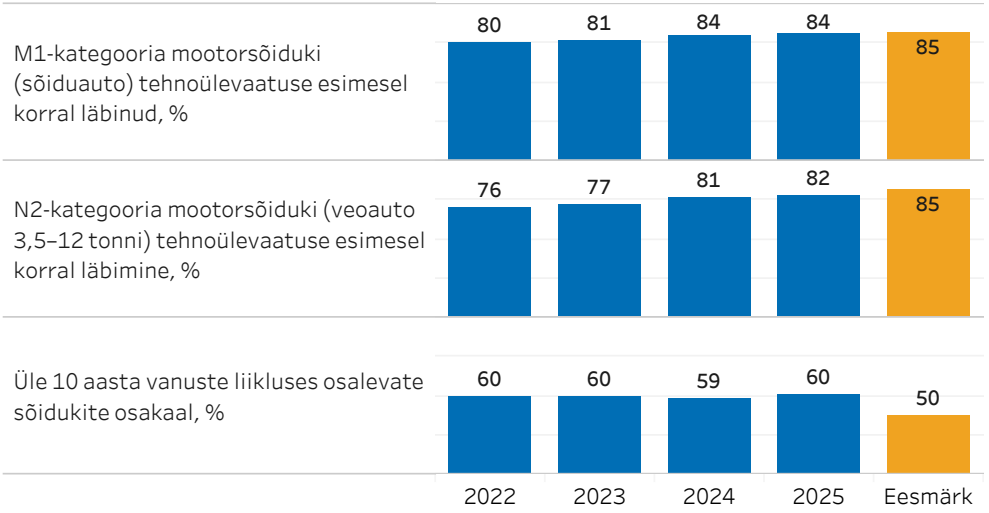


1.1.3. Liiklusohutusprogrammi olulisemad mõõdikud

Mootorsõidukiga liikleja

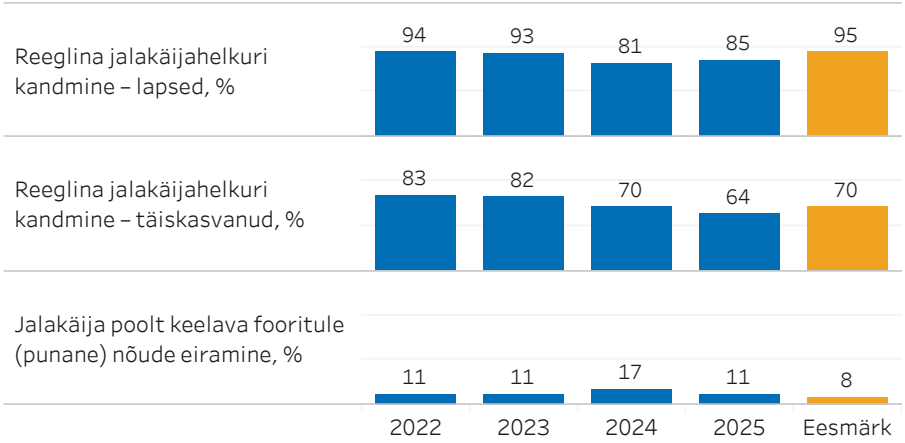


Sõiduk

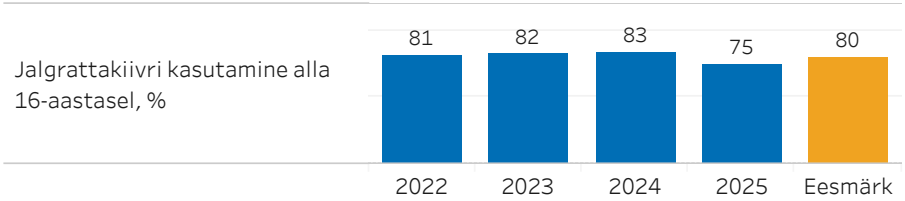


1.1.3. Liiklusohutusprogrammi olulisemad mõõdikud

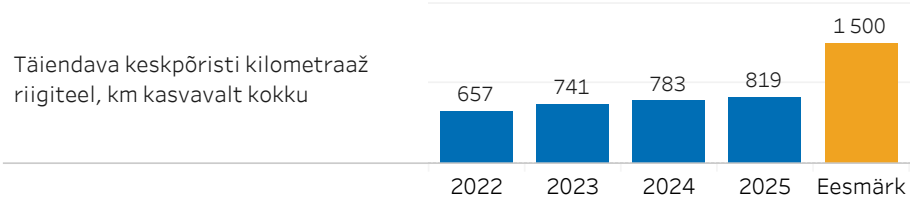
Jalakäija



Jalgrattur



Keskkond



Liiklusohutusprogrammi eesmärk vähendada 2023–2025 aastate keskmist liiklussurmade arvu kokkulepitud tempos jäi saavutamata. Kolme aasta keskmisena hukkus liikluses 57 inimest, samas kui seatud piirarv oli 40. Jalgratturite ohutuse parandamise eesmärk täideti, kuid mootorsõidukijuhtide, sõitjate ja jalakäijate hukkumiste arvu ei suudetud kavandatud ulatuses vähendada. Kolme aasta keskmisena ületas mootorsõidukijuhtide hukkumiste arv eesmärki kaheksa, sõitjate kahe ja jalakäijate kahe hukkunuga.

Liiklusohutusprogrammi elluviimiskavas 2025. aastaks kavandatud tegevustest viidi täielikult ellu 52 tegevust ehk 71%. Osaliselt täideti 16 tegevust (22%) ning 5 tegevust (7%) jäi täitmata või lükati edasi.

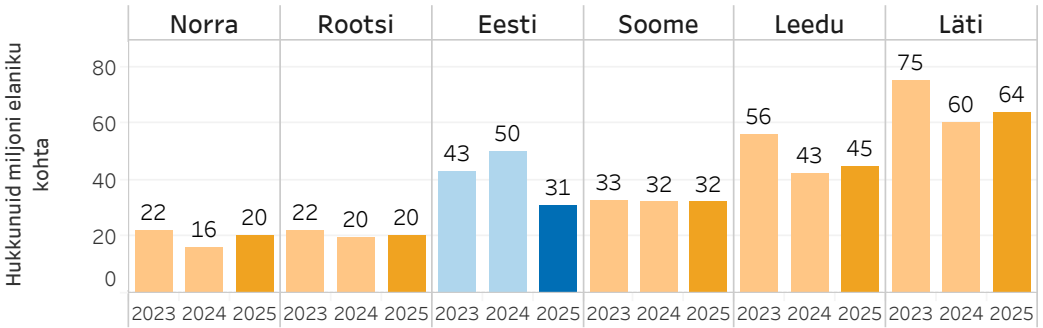
Programmi täitmise lõpparuanne koostatakse ning esitatakse kinnitamiseks käesoleva aasta neljandas kvartalis.

1.1.4. Liiklusohutus naaberriikides

Esialgsed andmed näitavad, et Eestis vähenes liikluses hukkunute arv miljoni elaniku kohta 38%, olles ainus riik, kus vastav näitaja langes.

Rootsis ja Soomes liiklusohutuse olukord ei paranenud, näitajad püsisid 2024. aasta tasemel ehk vastavalt 20 ja 32 hukkunut miljoni elaniku kohta.

Norras, Leedus ja Lätis suurenes liikluses hukkunute arv miljoni elaniku kohta, kusjuures suurim kasv oli Norras (20%).



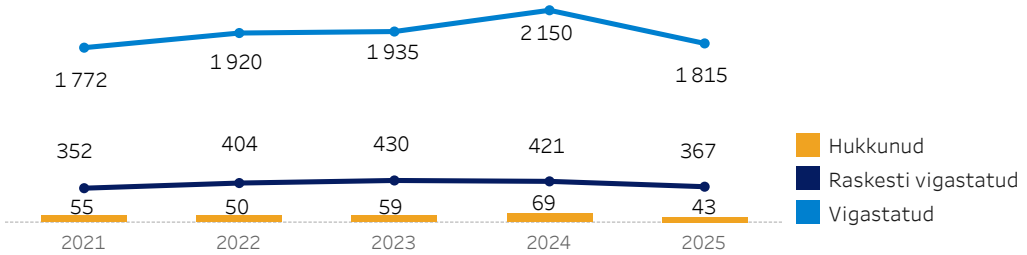
1. 2. Inimkannatanutega liiklusõnnetused ja neis kannatanud

1.2.1. Inimkannatanuga liiklusõnnetused, neis vigastatud ja hukkunud

Liikluses hukkus rekordiliselt vähe inimesi - 43. Kõige enam hukkus jalakäijaid (15) ja sõiduautojuhte (11). Samuti vähenes ka liikluses vigastada saanute arv: vigastada sai 335 liiklejat vähem (1815) kui aasta varem. Eelkõige kahanes, ligikaudu 90 võrra, vigastatada saanud sõiduauto- ja kergliikurijuhtide arv. Mootorratturite seas aga vigastatute arv suurenes, kasvades 10 võrra. Vähenes nii ühesõidukiõnnetuste kui ka kokkupõrgete arv.

	Arv, 2025	Muutus võrreldes 2022–2024 keskmisega	Muutus võrreldes 2024. aastaga
Hukkunud	43	−16	−26
Raskesti vigastatud	367	−51	−54
Vigastatud	1 815	−187	−335
Inimkannatanuga liiklusõnnetused	1 615	−166	−306

Liiklusõnnetustes hukkunud, raskesti vigastatud ja vigastatud



* Aastate 2024 ja 2025 raskesti vigastatute arv on esialgne ega kajasta teadmata osa koguarvust

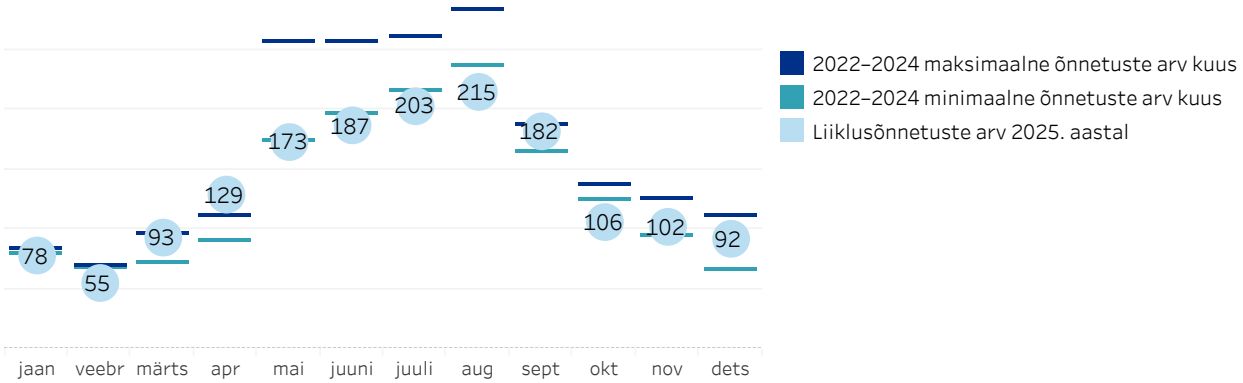
1.2.2. Inimkannatanuga liiklusõnnetuste toimumise aeg

Kokku registreeriti 18 päeva, mil inimvigastatuga liiklusõnnetusi ei toimunud. Keskmiselt toimus päevas neli inimvigastatuga liiklusõnnetust, milles sai vigastada viis inimest.

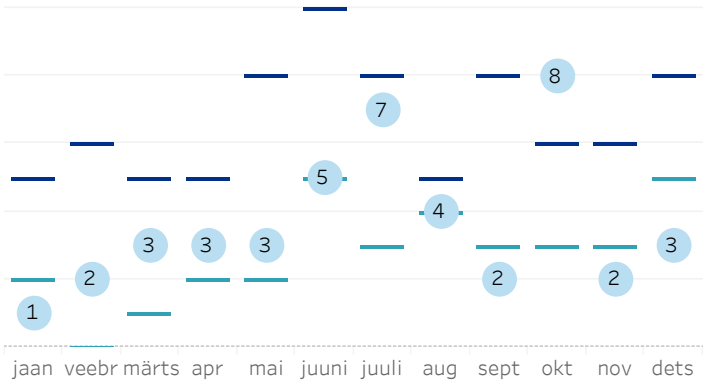
Suvekuudel juhtus liiklusõnnetusi märgatavalt vähem kui eelneva kolme aasta samadel kuudel. Samas oli õnnetuste arv igas kuus siiski paarikümne võrra suurem kui COVID-eelsel kergliikurivabal perioodil. Erandlikult paistis silma aprill, mil registreeriti viimase kümne aasta suurim liiklusõnnetuste arv.

Kõige sagedamini toimusid liiklusõnnetused tööpäevade lõpus, ajavahemikus kell 16-18. Selles osas ei erinenud 2025. aasta eelnevatest aastatest.

Inimkannatanuga liiklusõnnetuste jaotus kuude lõikes



Hukkunuga liiklusõnnetuste jaotus kuude lõikes

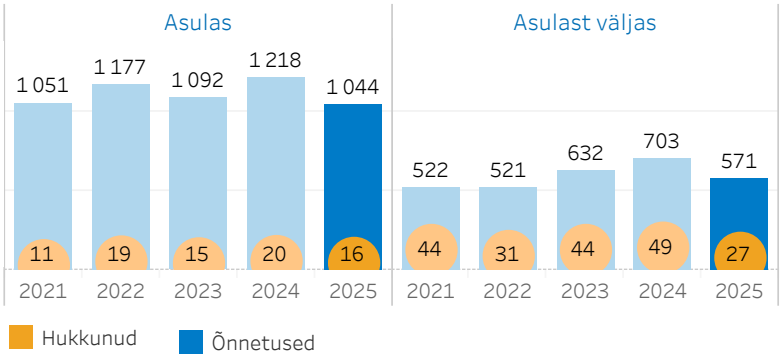


1.2.3. Inimkannatanuga liiklusõnnetuste toimumise kohad

Ligikaudu 65% kõigist kannatanuga liiklusõnnetustest toimus asulates. Väljaspool asulaid leidis aset 35% liiklusõnnetustest (571), milles hukkus 27 liiklejat ehk 63% kõigist liikluses hukkunutest.

Viimase nelja aasta jooksul on pooled kannatanuga liiklusõnnetustest toimunud neljas suuremas linnas: Tallinnas, Tartus, Narvas ja Pärnus, kusjuures Tallinnas toimus kõige suurem langus. Hukkunuid oli Tallinnas kolm, Narvas ja Tartus üks.

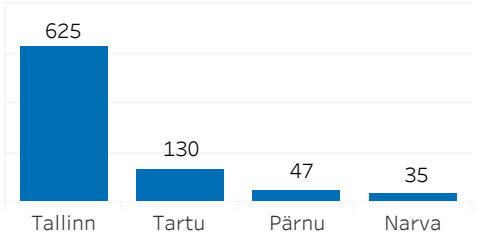
Õnnetused asulas ja asulast väljas



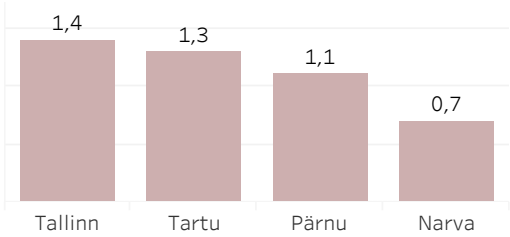
Liiklusõnnetuste asukohad, 2025

Liiklusõnnetused Tallinnas, Tartus, Narvas ja Pärnus, 2025

Liiklusõnnetused, 2025



Liiklusõnnetusi 1000 elaniku kohta, 2025



Õnnetused tee liigiti

Liiklusõnnetuste koguarv vähenes kõigil teeliikidel. Suurim langus toimus põhimaanteedel, kus õnnetuste arv kahanes 31%.

Ligikaudu 80% õnnetustest, mille puhul lubatud piirkiirus on märkimata, leidis aset kohalike omavalitsuste teedel, kergliiklusteedel või muudel teedel, kus lubatud kiirus on suure tõenäosusega 50 km/h või madalam.

Kõige sagedamini (72%) toimuvad liiklusõnnetused väljaspool riigiteid. Riigiteedel juhtub õnnetusi enam kõrvalmaanteedel ning vähem tugimaanteedel. See jaotus on aastate lõikes püsinud üldjoontes muutumatuna, kuid viimastel aastatel on umbes 10% võrra kasvanud muudel teedel toimunud õnnetuste osakaal, kõige suurem tõus aastate lõikes on olnud ühesõidukiõnnetuste osas.

Kuna mitte-riigiteedel kehtib valdavalt piirkiirus kuni 50 km/h, toimubki suurem osa õnnetustest just selles kiirusvahemikus.

	Jalakäijaõnnetus					Kokkupõrge					Ühesõidukiõnnetus				
	2021	2022	2023	2024	2025	2021	2022	2023	2024	2025	2021	2022	2023	2024	2025
Põhimaantee	18	22	10	3	12	96	115	71	117	83	54	65	60	72	34
Tugimaantee	15	15	7	6	7	67	73	55	53	46	52	59	56	58	33
Kõrvalmaantee	21	20	13	11	10	98	82	77	74	58	150	128	136	121	122
KOV ja eratee	231	230	262	269	226	305	371	408	444	365	353	419	461	573	485

1.2.3. Inimkannatanuga liiklusõnnetuste toimumiskohad

Õnnetused maakondades

2025. aastal toimus kõige rohkem liiklusõnnetusi Harju maakonnas (878) ning kõige vähem Hiiu maakonnas (8). Kui vaadata liiklusõnnetuste arvu 1000 elaniku kohta, oli näitaja kõrgeim Harju ja Tartu maakonnas (1,4 ja 1,3) ja madalaim Lääne-Viru maakonnas (0,7).

Jalakäijaõnnetusi esines rohkem Ida-Viru maakonnas, kus igas neljandas liiklusõnnetuses oli üheks osaliseks jalakäija. Kõige väiksem oli jalakäijaõnnetuste osakaal Järva maakonnas, moodustades 4%. Viljandi maakonnas olid 63% liiklusõnnetustest ühesõidukiõnnetused. Sarnane trend ilmnes ka Saare ja Lääne-Viru maakonnas, kus ühesõidukiõnnetuste osakaal oli vastavalt 52% ja 50%.

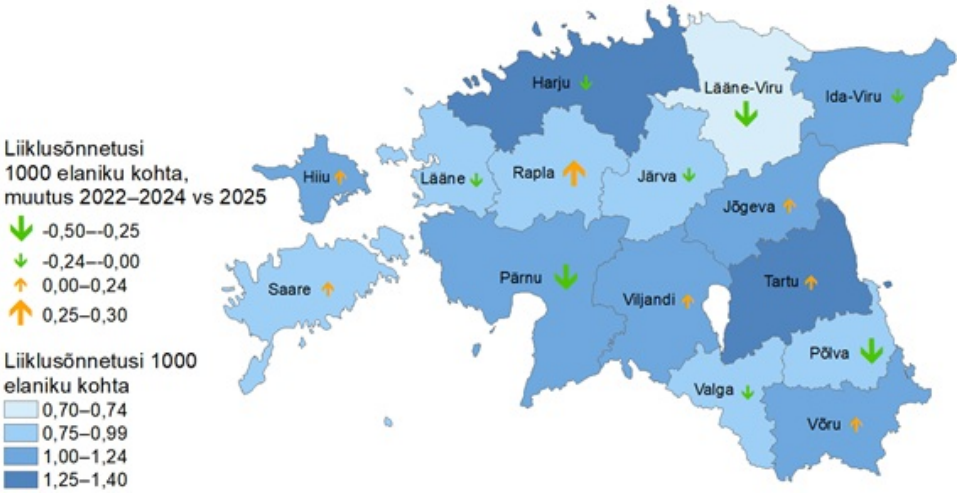
Kokkupõrkeõnnetusi esines rohkem Rapla, Võru ja Lääne maakonnas, kus nende osakaal oli vastavalt 53%, 51% ja 50%.

Järva maakonnas oli iga üheksas liiklusõnnetus kokkupõrge loomaga.

Õnnetused maakondades

Maakond	Liiklusõnnetusi 1000 elaniku kohta	Hukkunuid 2025. aastal	Keskmine hukkunute arv 2022–2024	Vigastatuid 2025. aastal	Keskmine vigastatute arv 2022–2024	Liiklusõnnetusi 2025. aastal	Keskmine õnnetuste arv 2022–2024
Harju maakond	1,4	14	16	972	1 075	878	985
Hiiu maakond	1,0	0	0	11	9	8	7
Ida-Viru maakond	1,0	7	5	150	189	136	161
Jõgeva maakond	1,0	1	3	31	33	27	27
Järva maakond	0,8	3	5	23	33	23	30
Lääne maakond	0,9	0	2	26	27	19	23
Lääne-Viru maakond	0,7	2	4	48	82	44	69
Põlva maakond	0,9	0	1	33	33	22	28
Pärnu maakond	1,0	2	5	95	135	85	113
Rapla maakond	0,9	0	3	47	33	32	23
Saare maakond	0,8	2	2	31	25	27	22
Tartu maakond	1,3	9	9	224	190	209	178
Valga maakond	0,8	0	3	25	34	21	28
Viljandi maakond	1,0	2	3	48	49	44	43
Võru maakond	1,2	1	1	51	55	40	42

Liiklusõnnetused maakondades 1000 elaniku kohta



Liiklusõnnetustes hukkunud maakondades

1.2.4. Liiklusõnnetuste liik

Aastal 2025 vähenes võrreldes 2024. aastaga enamiku liiklusõnnetuste liikide arv, sh nii ühesõidukiõnnetuste kui ka kokkupõrgete hulk.

Ühesõidukiõnnetused

Ühesõidukiõnnetused on üheks levinuimaks liiklusõnnetuste liigiks, kuid nende arv vähenes võrreldes eelneva aastaga (17%). Langus oli märgatav nii kergliikurijuhtide, jalgratturite kui ka sõiduautojuhtidega toimunud ühesõidukiõnnetuste puhul.

Kõige enam vähenes ühesõidukiõnnetuste arv kergliikurijuhtide seas (64 võrra ehk 22%), kuid ainsana tõusis mootorratturite ühesõidukiõnnetuste arv (16 võrra ehk 29%). Jalgratturitega toimunud ühesõidukiõnnetuste tase jäi võrreldes varasemate aastatega endiselt suhteliselt kõrgeks ehk suurt langust ei toimunud.

Kokkupõrked

Kokkupõrgete arv vähenes samuti võrreldes 2024. aastaga. Endiselt moodustasid suurema osa kokkupõrgetest mootorsõidukite omavahelised kokkupõrked, mille arv langes 9%.

Mootorsõiduki ja jalgratturi või kergliikleja vahelised kokkupõrked vähenesid samuti (15%), kuid nende osakaal püsib endiselt märkimisväärselt kõrgel. Jalgratturite ja kergliiklejate omavahelisi kokkupõrkeid esines jätkuvalt harva.

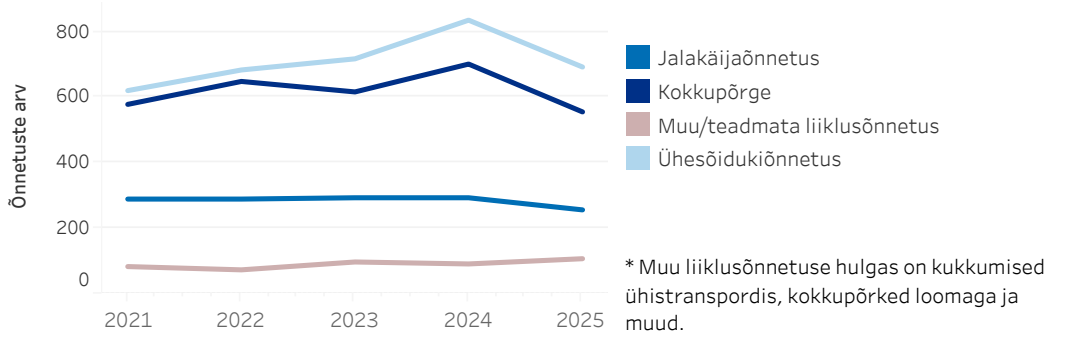
Jalakäijaõnnetused

Jalakäijaõnnetuste arv langes 250 piirile, moodustades 17% kõigist liiklusõnnetustest.

Muud liiklusõnnetused

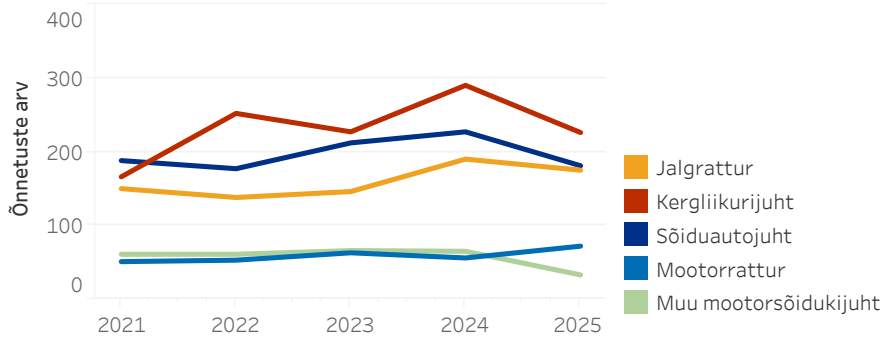
Muude liiklusõnnetuste (sh kokkupõrked loomadega, kukkumised ühistranspordis ja muud erijuhtumid) arv veidi kasvas. Muude liiklusõnnetuste hulgas on kõige sagedasemad kukkumised ühistranspordis - 46 (42%). Kokkupõrkeid loomadega oli 20 (19%). Liiklusõnnetuse tüüp jäi teadmata 33 juhul. Kasvu taga olid teadmata liigiga liiklusõnnetused.

Liiklusõnnetuse liik

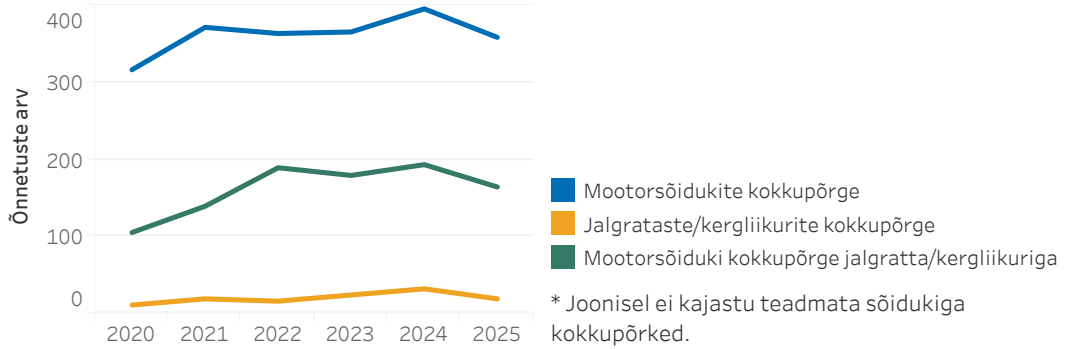


* Muu liiklusõnnetuse hulgas on kukkumised ühistranspordis, kokkupõrked loomaga ja muud.

Ühesõidukiõnnetused



Kokkupõrked



* Joonisel ei kajastu teadmata sõidukiga kokkupõrked.

1.2.5. Vanusegrupid

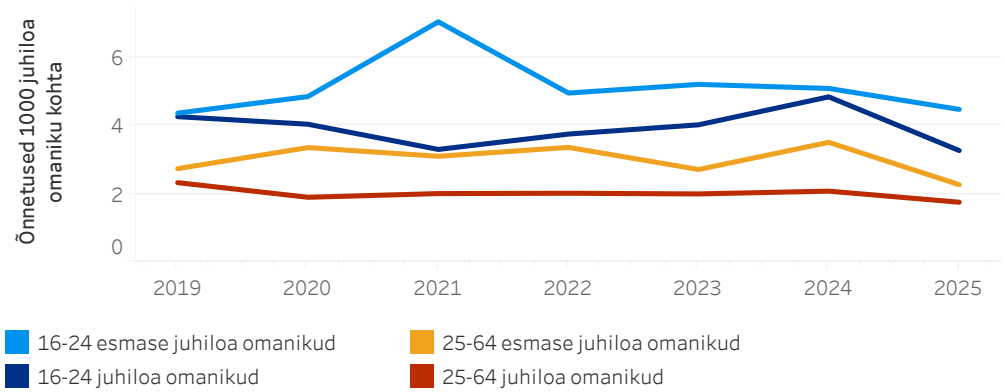
Liiklusõnnetusse sattumine on seotud nii vanuse kui ka liikleja rolliga, mis omakorda peegeldab kasutatavat liikumisviisi. Selgelt tõusid esile kergliikuriõnnetused 11–15-aastaste seas, kus 1000 elaniku kohta toimus ligikaudu 9,3 liiklusõnnetust. Eelneva viie aasta keskmine näitaja selles vanuserühmas oli 4,5, mis viitab märgatavale kasvule just 2025. aastal.

Varasematel aastatel sattusid kergliikuritega seotud õnnetustesse sagedamini 18–24-aastased liiklejad, kelle puhul oli vastav näitaja 7,2 juhtumit 1000 elaniku kohta. Seega on riskirühm 2025. aastal nihkunud nooreimatesse vanuserühmadesse.

Teismeliste kõrgem risk avaldub ka jalgratturina liigeldes. Jalgrattaõnnetuste puhul on vanuseline jaotus püsinud ajas suhteliselt stabiilsena ning olulisi muutusi võrreldes varasemate aastatega ei täheldata.

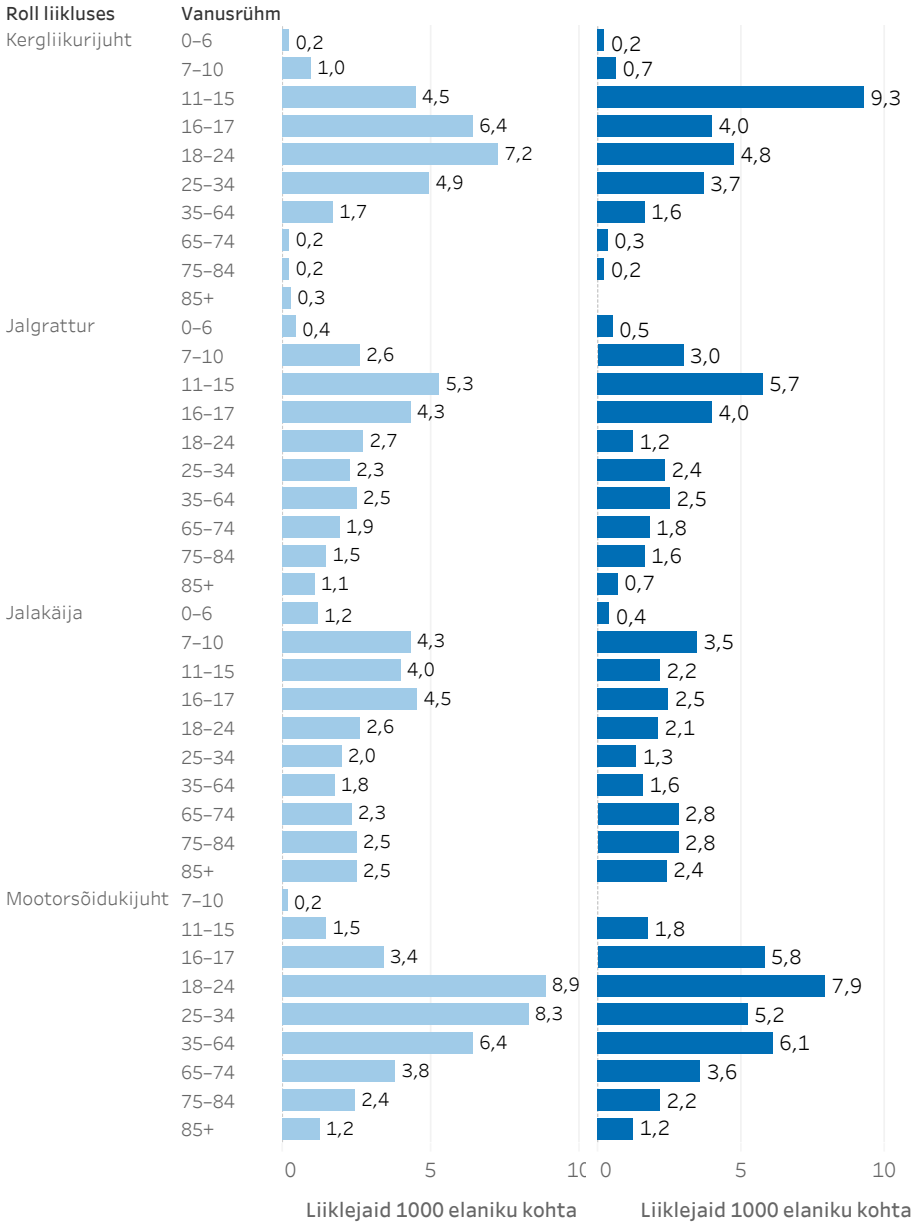
Mootorsõidukijuhid satuvad liiklusõnnetustesse kõige sagedamini 18–24-aastasena ning sama muster iseloomustab ka 2025. aastat. Samas on märgata õnnetuste arvu vähenemist 25–34-aastaste mootorsõidukijuhtide seas ning kasvu 16–17-aastaste vanuserühmas, mis viitab nooremate juhtide suuremale osakaalule liiklusõnnetustes.

Liiklusõnnetused 1000 juhiloa omaniku kohta



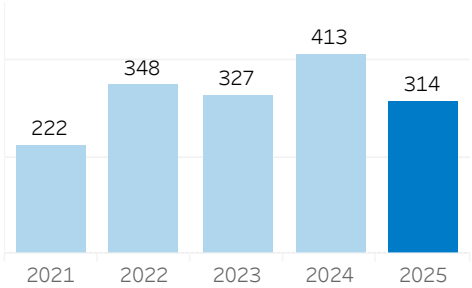
Liikluses on kogemustel oluline roll. Mootorsõidukijuhtidega seotud liiklusõnnetusi esineb sagedamini nooremate juhtide seas. Vanuserühmade lõikes satuvad õnnetustesse enim esmase juhiloa omanikud, mis viitab väiksema sõidukogemuse seosele kõrgema õnnetusriskiga.

Rollid ja vanus kannatanutel, 2020–2024 2025



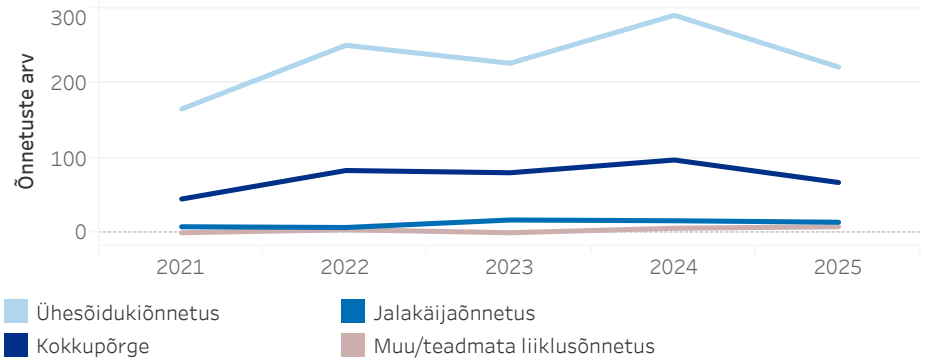
1.2.6 Kergliikurijuhi osalusel toimunud liiklusõnnetused

Liiklusõnnetused

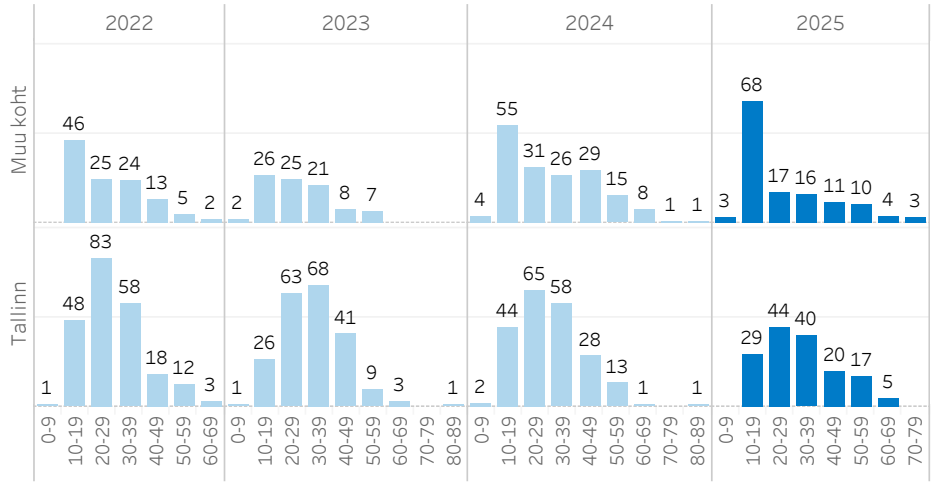


Kuigi kergliikurijuhi osalusel toimunud liiklusõnnetuste arv vähenes, on noorte seas märgatavalt kasvanud õnnetustes kannatanute arv. Kergliikuritega toimus kõige sagedamini ühesõidukiõnnetusi (71%), umbes iga viies õnnetus oli kokkupõrge (22%).
Kõigist ühesõidukiõnnetustest kolmandik ja kokkupõrgetest 12% oli seotud kergliikuriga.

Liiklusõnnetuse liik



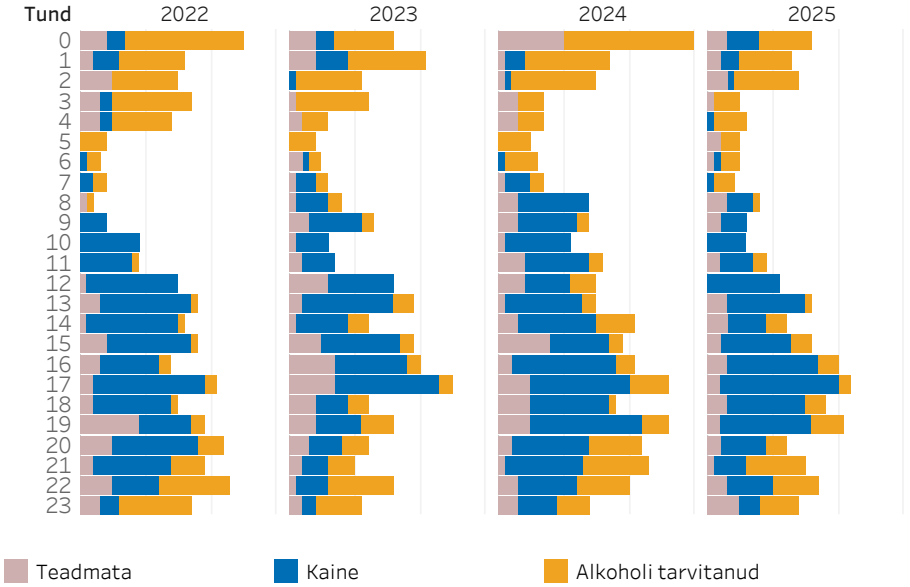
Liiklusõnnetuses kannatanud kergliikurijuhtide vanus Tallinnas ja mujal



Kergliikuritega toimunud õnnetuste arvu vähenemise taustal paistab eriti silma noorte, 10–19-aastastega juhtunud õnnetuste sagenemine väljaspool Tallinna. Aastate lõikes on näha, et suurenenud on kergliikurijuhtidega seotud õnnetuste arv mitmes vanuserühmas, eeskätt 11–15- ja 35–64-aastaste seas, mis on ka jätkunud 2025. aastal.

Õnnetusse sattunud kergliikurijuhtidest umbes pooled olid kained (52%) ja peaaegu iga kolmas kannatanu (31%) oli tarvitanud alkoholi. Päeva esimestel tundidel kergliikuriga õnnetusse sattunutest olid alkoholi tarvitanud enam kui pooled juhtidest.

Õnnetuse kellaaeg ja kergliikurijuhi joove



1.2.7. Riskikäitumine inimkannatanuga liiklusõnnetustes

Alkoholi mõju all juhtimine

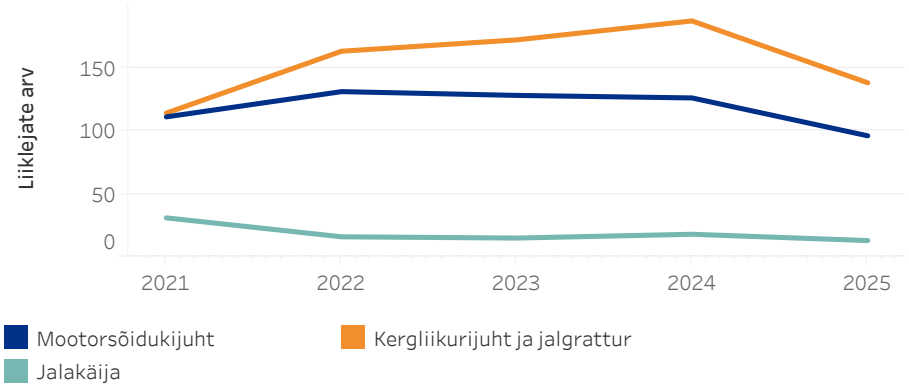
Alkoholi mõju all liiklusõnnetustes kannatada saanud juhtide arv, mis käesoleval kümnendil oli kiiresti kasvanud, vähenes 2025. aastal koos liiklusõnnetuste üldarvu langusega. Alkoholi mõju all sõidukit juhtinute osatähtsus vähenes siiski vaid 0,5 protsendipunkti võrra, jäädes seega sisuliselt muutumatuks.

Liiklusõnnetustes sai vigastada või hukkus kokku 1238 sõiduki juhti, kellest 217 ehk 18% olid alkoholi mõju all.

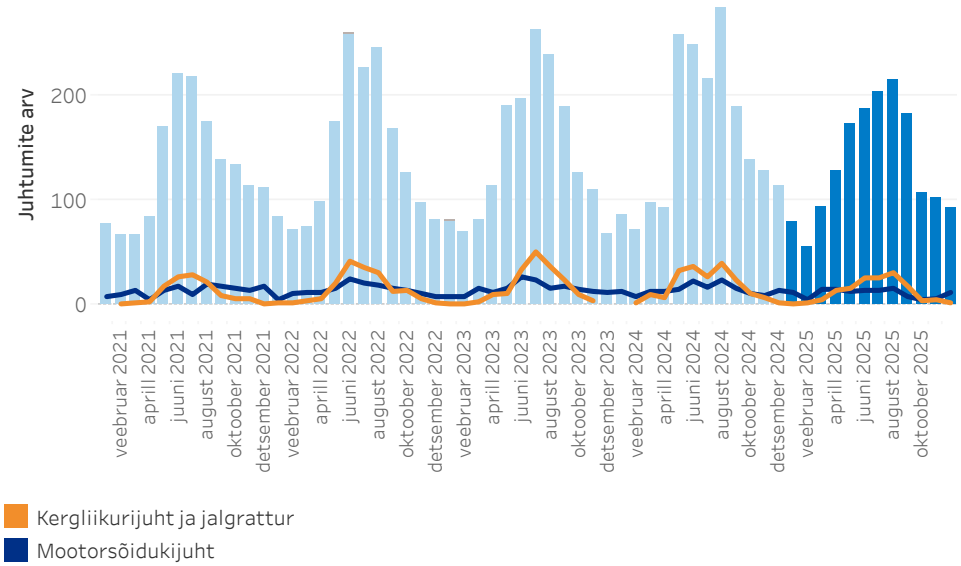
Kannatanute hulgas oli 291 kergliikurijuhti, kellest 92 (32%) olid õnnetuse hetkel alkoholi mõju all. Jalgratturite seas oli vastav osakaal väiksem: 321 vigastada või hukkunud jalgratturist oli alkoholi tarvitanud 43 ehk 13%. Mootorsõidukijuhtidest sai 2025. aastal liiklusõnnetustes kannatada 617, kellest 80 (13%) olid alkoholi mõju all.

Alkoholi tarvitanud mootorsõidukijuhi osalusel toimunud 95 liiklusõnnetuses hukkus 7 inimest ning 125 sai vigastada.

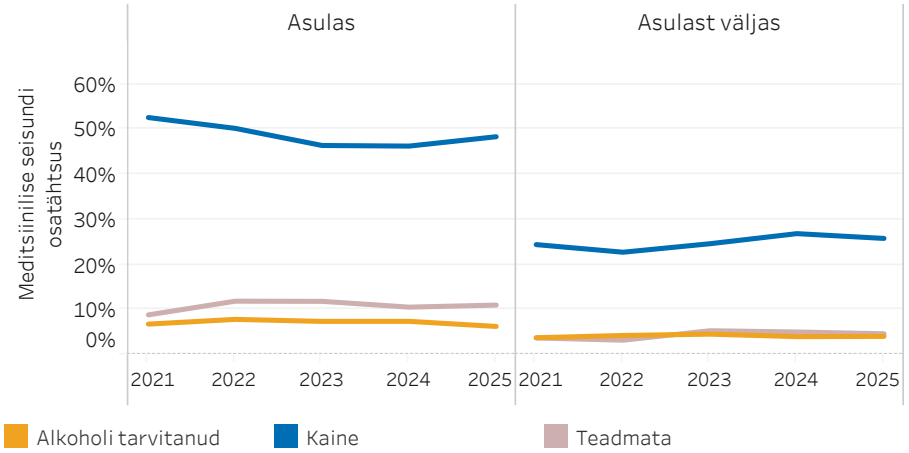
Liiklusõnnetusse sattunud alkoholi tarvitanud liiklejad (v.a sõitjad)



Liiklusõnnetused ja alkoholi mõju all sõidukijuhi osalusel liiklusõnnetused



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



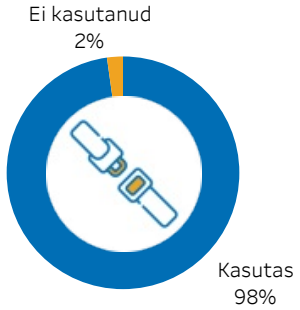
1.2.8. Turvavarustuse kasutamine

Kuigi turvavarustus ei enneta liiklusõnnetuse juhtumist, mängib see olulist rolli vigastuste raskusastme vähendamisel.

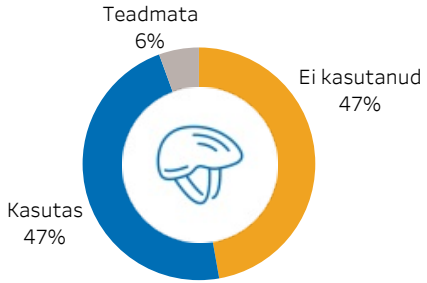
2025. aastal liiklusõnnetustes kannatada saanud liiklejatest:
- 97% mootorsõidukijuhtidest ja 78% sõitjatest kasutas turvavööd;
- 47% alaealistest jalgratturitest ja 49% alaealistest kergliikurijuhtidest kasutas kiivrit;
- Pimeda ajal helkuri kasutamine liiklusõnnetustes kannatanute seas on vähenenud. 15% jalakäijatest asulates ja 14% väljaspool asulaid kasutas pimeda ajal helkurit või muud vahendit enda nähtavaks tegemiseks.

- Hukkunud kergliikurijuht ei kandnud kiivrit. Hukkunud maastikusõidukijuht ja sõitja kasutasid kiivrit.
- Üks hukkunud jalgratturitest ei kasutanud kiivrit ja üks kasutas.
- Kõik kolm hukkunud mootorratturit kandsid kiivrit.

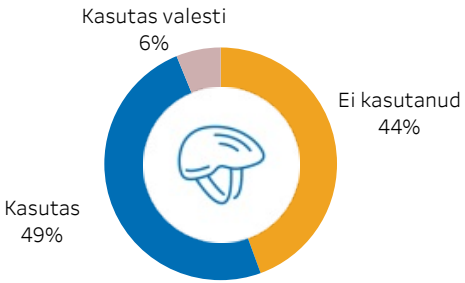
Turvavöö kasutamine mootorsõidukijuhtidel, 2025



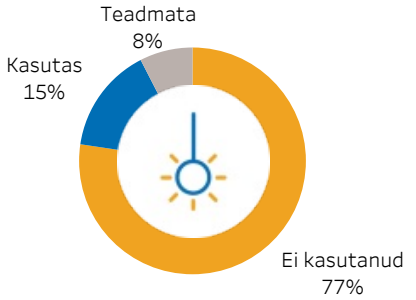
Kiivri kasutamine alaealistel jalgratturitel, 2025



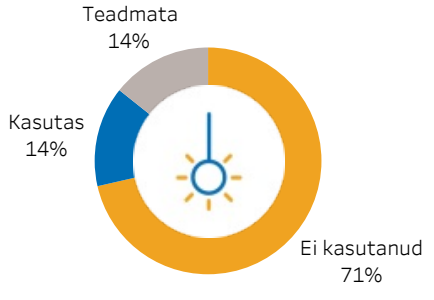
Kiivri kasutamine alaealistel kergliikurijuhtidel, 2025



Helkuri kasutamine pimeda ajal jalakäijatel, 2025



Asulas



Asulast väljas

1.3. Raskesti vigastatuga liiklusõnnetused

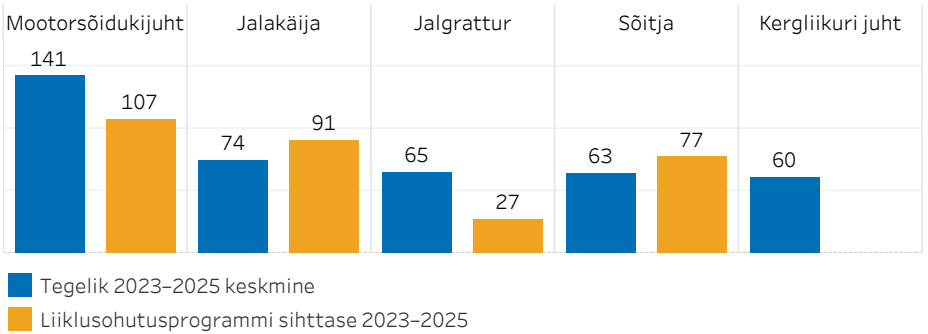
Raskesti vigastatu on liiklusõnnetuses osalenud isik, kes sai liiklusõnnetuse tagajärjel eluohtlikke või raskeid vigastusi ning viibis nende tõttu haiglaravil vähemalt 24 tundi.

Esialgsetel andmetel sai liiklusõnnetustes raskelt vigastada 367 inimest, mida on 54 võrra vähem kui eelneval aastal. Samas tuleb märkida, et 14% vigastatutest (248 inimest) on teadmata vigastuse raskusastmega, kuna puudub teave selle kohta, kas tegemist oli kergelt või raskelt vigastatuga.

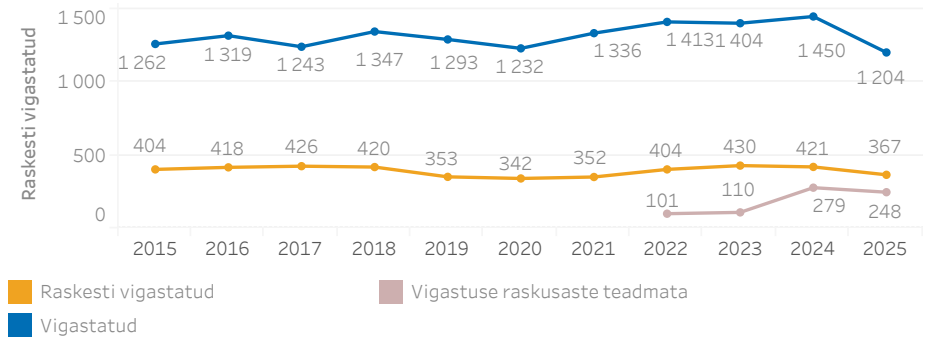
Vanusrühmade põhjal on vigastatute määr 1000 elaniku kohta kõigil aastatel kõige kõrgem noorukite seas. Eriti selgelt eristub vanuserühm 13–15 aastat, kus näitaja jääb enamikul aastatel ligi 0,6 raskesti vigastatuni 1000 elaniku kohta. 2025. aastal on see rühm silmatorkavalt kõrgeima tasemega, kus 13–15-aastaste seas tõuseb näitaja 0,8-ni 1000 elaniku kohta.

Liiklejarollide lõikes on raskesti vigastatute jagunemine aastate jooksul mõnevõrra muutunud, kuid teatud rollid on püsivalt esile tõusnud. Viimaste aastate lõikes moodustavad suurima osakaalu raskesti vigastatutest sõiduautojuhid, kuid 2025. aastal oli jalakäijate hulgas kõige rohkem raskesti vigastatuid. Viimaste aastate osakaalu keskmise põhjal paistavad enim silma sõitjad, kellest keskmiselt 46% sai inimkannatanuga liiklusõnnetuses raskeid vigastusi ehk ligikaudu iga teine sõitja.

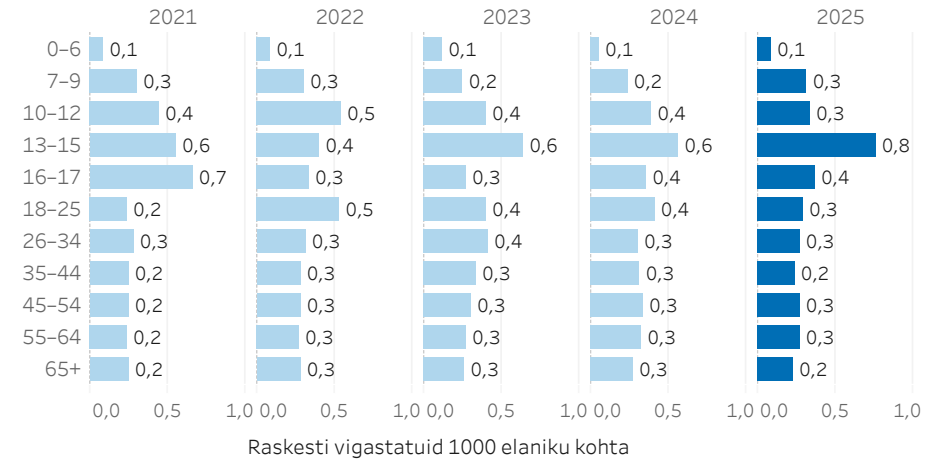
Liiklusohutusprogrammi sihttase raskesti vigastatute rolliti



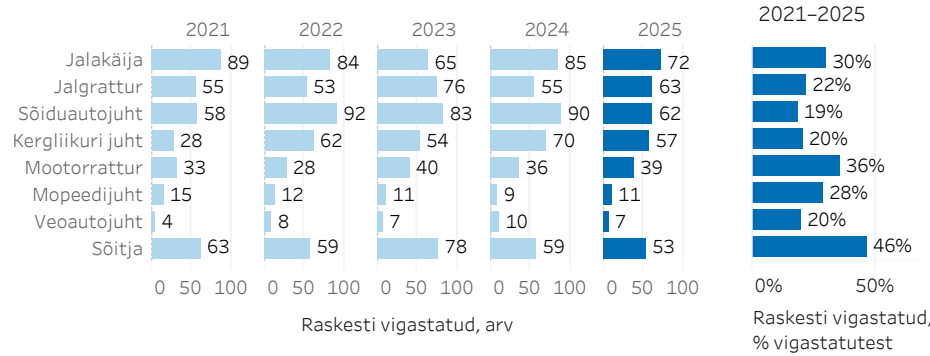
Raskesti vigastatud



Raskesti vigastatute vanused



Raskesti vigastatute jagunemine liiklejarollide lõikes



1.4. Surmaga lõppenud liiklusõnnetused ja nende põhjused

2025. aastal juhtus 37 hukkunutega liiklusõnnetust, milles sai surma kokku 43 inimest. Kuues õnnetuses oli lisaks hukkunutele ka 16 vigastatut.

Kuues liiklusõnnetuses hukkus korraga kaks liiklejat: kolmel juhul oli tegemist kokkupõrgetega, kahel juhul ühesõidukiõnnetustega ning ühes õnnetuses hukkus kaks jalakäijat. Kokkupõrgetes osales kaks sõiduautot, kaks kaubikut ning sõiduauto ja veok. Teelt sõitsid välja ATV ja sõiduauto ning kahele jalakäijale sõitis otsa sõiduauto.

Kõigist surmaga lõppenud liiklusõnnetustes osalenutest oli alkoholi tarvitanud 10 inimest (27%). Mootorsõidukijuhtidest oli alkoholi tarvitanud või joobes seitse juhti (19%). Hukkunutega lõppenud kokkupõrgetes ja ühesõidukiõnnetustes osalenud sõidukid olid vanemad kui 10 aastat: kokkupõrgete puhul oli 70% ja ühesõidukiõnnetuste puhul 85% sõidukitest vanemad kui 10 aastat.

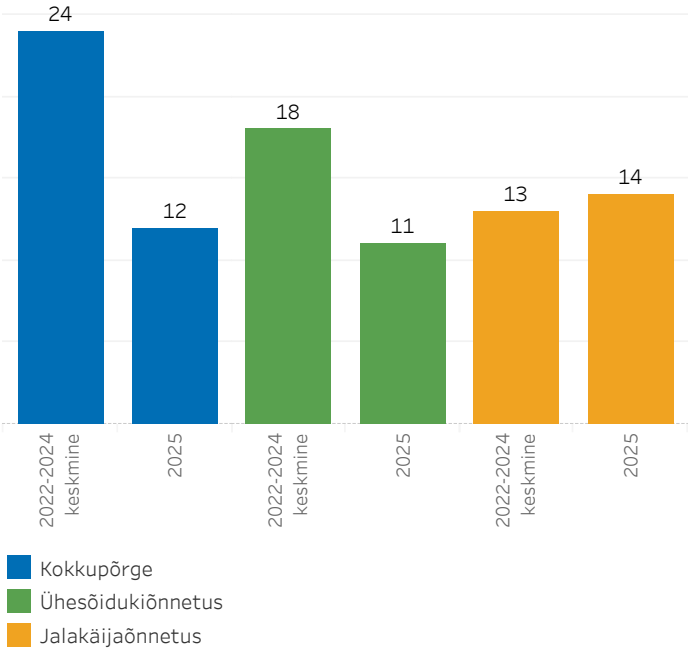
Liiklusõnnetuse teine osapool

Liiklusõnntuses hukkunu roll	Sõiduauto	Teist sõidukit ei osalenud	Veoauto	Kaubik	Buss	Rong	Traktor	Tramm	Kokku
Jalakäija	11		2		1			1	15
Sõiduautojuht	2	4	4						10
Sõitja sõiduautos		4	1						5
Mootorrattur	1	1					1		3
Sõitja kaubikus				2					2
Jalgrattur	1	1							2
Kaubikujuht		1							1
Kergliikurijuht				1					1
Maasturijuht					1				1
Maastikusõiduki juht		1							1
Maastikusõiduki kaassõitja		1							1
Veoautojuht						1			1
Kokku	15	13	7	3	2	1	1	1	43

Maanteedel (asulavälistel teedel) juhtus 10 kokkupõrget ja üheksa ühesõidukiõnnetust, neist üks kergliiklusteel. Jalakäijatega toimus viis liiklusõnnetust. Sõidukite kokkupõrkeid oli kokku üheksa, kusjuures kõik need toimusid maanteedel. Ühesõidukiõnnetusi toimus kaheksa ning neis hukkus kokku 10 inimest.

Asulas (asula all on mõeldud ala, kus kehtib asulale kindlaksmääratud liikluskord) juhtus kaks kokkupõrget ja kaks ühesõidukiõnnetust, mille peamiseks riskifaktoriks oli kiirus. Jalakäijatega toimus üheksa liiklusõnnetust, kus viis õnnetustes hukkunud jalakäijat olid eakad.

Surmaga lõppenud liiklusõnnetused liigiti



Jalakäijaõnnetused olid üheks suurimaks surmaga lõppenud liiklusõnnetuse liigiks, nende arv on võrreldes eelnevate aastatega tõusnud.

1.4.1. Ülevaade hukkunuga liiklusõnnetustest

Sõidukite kokkupõrked

Eelmisel aastal toimus 12 surmaga lõppenud kokkupõrget, mis moodustasid 32% kõigist surmaga lõppenud liiklusõnnetustest. Kokkupõrgetes hukkus kokku 15 inimest. Kolmes kokkupõrkes hukkus korraga kaks inimest. Kaks kokkupõrget toimusid mootorratturitega, üks jalgratturiga ning üks kergliikuriga. Üks kokkupõrge juhtus raudteeülesõidukohal, kus veok sõitis ette reisirongile. Maanteedel juhtus kümme ja asulates kaks kokkupõrget. Mootorsõidukite omavahelisi kokkupõrkeid oli kokku üheksa.

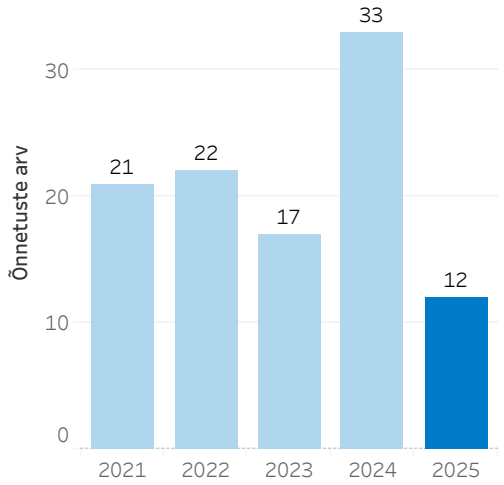
Mootorsõidukite kokkupõrked maanteel

Kõik mootorsõidukite omavahelised kokkupõrked toimusid maanteedel – kokku üheksa, sealhulgas kolm õnnetust, kus hukkus korraga kaks inimest. Enamik õnnetusi juhtus valgel ajal, kaks hämaras ning üks pimedas.

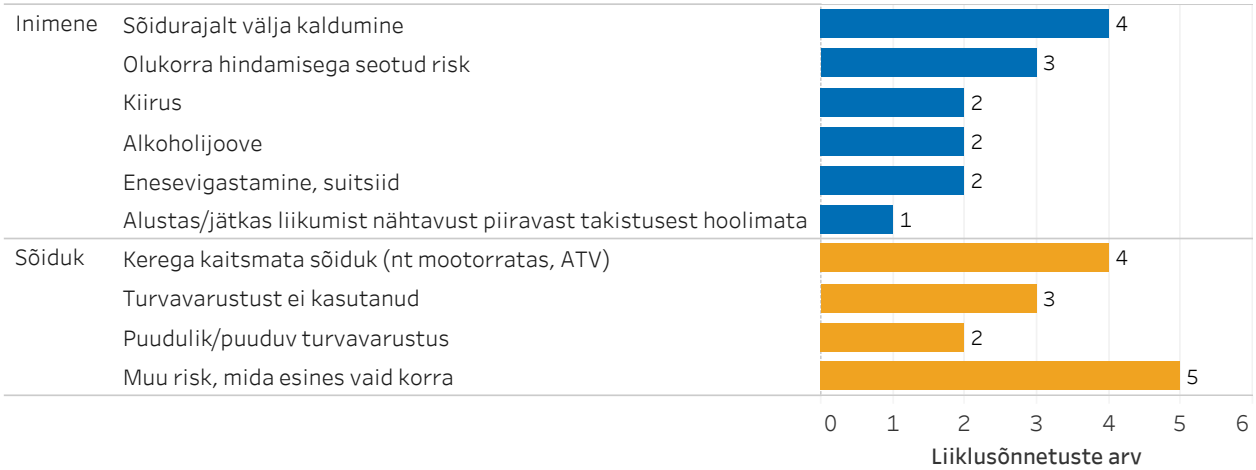
Seitse kokkupõrget toimus sõiduki kaldumisel vastassuunavööndisse. Kahe õnnetuse puhul jäi vastassuunavööndisse kaldumise täpne põhjus selgitamata, sealhulgas ühes õnnetuses, kus hukkus kaks inimest. Ühel juhul oli juhil raske joove ja turvavöö kinnitamata, ühel juhul jäi juht tõenäoliselt magama ning ühel juhul kaldus mootorrattur suure kiiruse tõttu vastassuunavööndisse ja põrkas kokku traktoriga.

Ühel juhul oli tegemist politsei eest põgeneva juhi tahtliku teoga, milles hukkus kaks inimest ning ühel juhul oli tegemist suitsiidiga. Üks kokkupõrge toimus ristmikul, kus vasakpööret sooritanud eakas juht sõitis ette mootorratturile. Üks õnnetus juhtus sirgel teelõigul, kus eakas juht keeras ette tagant tulnud veokile – õnnetuses hukkus kaks inimest.

Kokkupõrked



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



* Keskkonna riskifaktor puudub, kuna selliseid õnnetusi polnud, kus oleks keskkond rolli mänginud

1.4.1. Ülevaade hukkunuga liiklusõnnetustest

Ühesõidukiõnnetused

Eelmisel aastal toimus 11 surmaga lõppenud ühesõidukiõnnetust, mis moodustas 30% kõigist surmaga lõppenud liiklusõnnetustest. Neis hukkus kokku 13 inimest. Kahes õnnetuses hukkus korraga kaks inimest.

Kümme ühesõidukiõnnetust juhtus mootorsõidukitega ja üks jalgrattaga. Kuus õnnetust toimus pimedal ajal, neist viis maanteel.

Ühesõidukiõnnetused mootorsõidukitega maanteedel

Maanteedel toimus mootorsõidukitega kaheksa surmaga lõppenud ühesõidukiõnnetust, milles hukkus kokku kümme inimest. Viie õnnetuse puhul oli üheks riskiteguriks kiirus, sealhulgas kolmel juhul oli juht ka joobes. Kolme õnnetuse puhul ei kasutatud turvavööd. Kahes liiklusõnnetuses hukkus korraga kaks inimest.

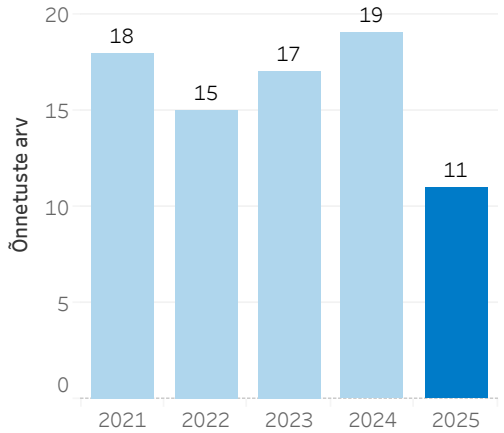
Viis õnnetust juhtus pimedal ajal ning kolm valgel ajal. Valgel ajal toimunud õnnetustes jäi eakas juht magama ja sõitis vastu puud; ühel juhul sõitis eakas turvavööta juht terviserikke tõttu teelt välja ja jäi ümberpaiskunud sõiduki alla, ühes õnnetuses sõitis 29-aastane mees ATV-ga teelt välja, hukkusid nii juht kui ka tema ees istunud kaheaastane laps.

Pimedal ajal juhtunud viies õnnetuses olid kõik juhid joobes. Kolmel juhul oli üheks riskiteguriks kiirus ning kahel juhil oli turvavöö kinnitamata. Ühes neist õnnetustest hukkus kaks inimest. Kõik pimedal ajal toimunud õnnetused olid iseloomult sarnased: sõiduk kaldus teelt välja ja põrkas enamasti vastu puud või posti.

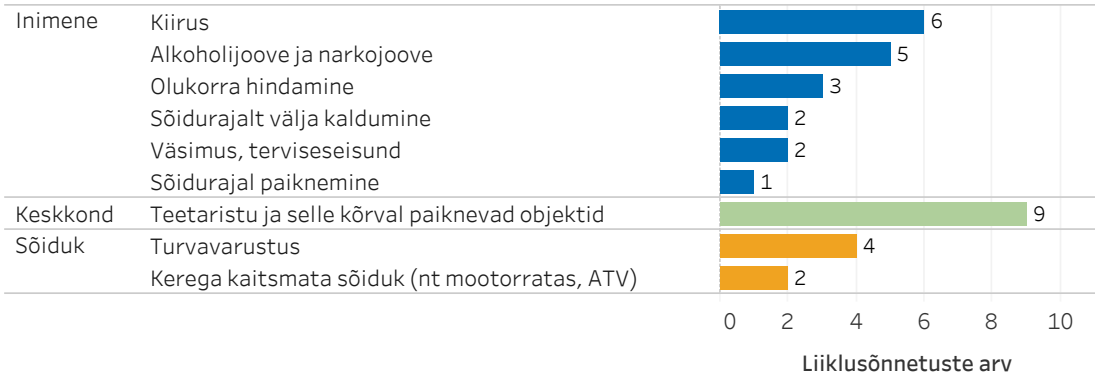
Ühesõidukiõnnetused mootorsõidukitega asulas

Asulas juhtus kaks ühesõidukiõnnetust, mõlemal juhul oli põhiliseks riskifaktoriks kiirus. Ühe õnnetuse puhul sõitis raskes joobes keskealine mees sõiduautoga suurel kiirusel teelt välja vastu aeda ja puid. Teise õnnetuse puhul sõitis mootorrattur suurel kiirusel täisnurkses kurvis teelt välja vastu jalakäijate silla metallkonstruktsioone.

Ühesõidukiõnnetused



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



1.4.1. Ülevaade hukkunuga liiklusõnnetustest

Liiklusõnnetused jalakäijatega

Jalakäijatega juhtus 14 (38% kõikidest surmaga lõppenud õnnetustest) liiklusõnnetust, hukkus 15 jalakäijat, kaheksa jalakäijat olid eakad ehk üle 65 aasta vanad. Õnnetustes osalenud juhtidest oli eakaid neli. Pimeda ajal juhtus neli õnnetust, neist kolm asulas ja üks maanteel. Valges juhtus 10 õnnetust, neist kuus asulas ja neli maanteel.

Liiklusõnnetused jalakäijatega asulas

Asulates toimus jalakäijatega üheksa surmaga lõppenud liiklusõnnetust, milles hukkunud jalakäijatest viis olid eakad. Kaheksa õnnetust juhtus 50 km/h piirkiirusega alal ning kaks õnnetust toimus pimedal ajal.

Ühel juhul sai trammiteel viibinud raskes joobes 48-aastane jalakäija löögi trammilt, mille juht tegeles kõrvaliste tegevustega, vaadates samal ajal mobiiltelefoni. Teine pimedal ajal toimunud õnnetus juhtus ristmikul, kus teed ületanud jalakäija sai löögi sõiduautolt.

Viis jalakäijat hukkus ülekäigurajal või selle vahetus läheduses toimunud õnnetustes, kusjuures neli neist olid eakad, vanuses 77–81 aastat. Ülekäiguradade puhul oli valdavalt tegemist pika teeületusmaaga, mitme sõiduraja ja eraldusribaga. Ülekäiguraja vahetus läheduses sai autolt löögi 12-aastane laps.

Kaks õnnetust juhtus ristmikul: ühel juhul astus kõrvaklappidega ja nutiseadmesse süvenenud jalakäija bussi ette, teisel juhul jooksis jalakäija 30 km/h piirkiirusega alal ristmikul pööret sooritava veoki alla.

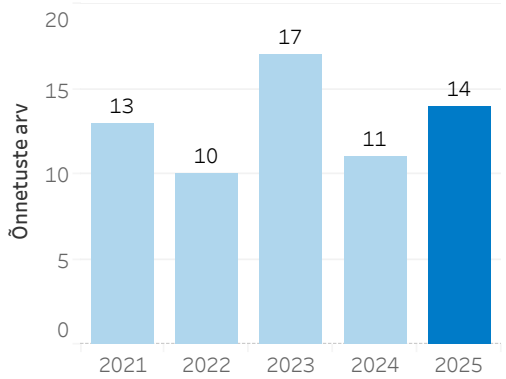
Liiklusõnnetused jalakäijatega maanteedel

Maanteedel toimus jalakäijatega viis surmaga lõppenud liiklusõnnetust, neist kaks juhtus teed ületavate jalakäijatega. Ühel juhul sattus õnnetusse 2+2 sõidurajaga teel bussipeatuses teed ületanud 73-aastane jalakäija (suurim lubatud sõidukiirus sündmuskohal oli 110 km/h). Teine õnnetus juhtus pimedal ajal asulavälisel teel ringristmikul paikneval ülekäigurajal, kus jalakäijale otsa sõitnud alkoholi tarvitanud juht lahkus liiklusõnnetuse sündmuskohalt. Suurim lubatud sõidukiirus oli seal 50 km/h.

Ülejäänud õnnetused juhtusid valgel ajal. Ühel juhul sõitis magama jäänud juht otsa teeservas viibinud jalakäijale, teisel juhul tabas juhti terviserike ning ta sõitis otsa bussipeatuses seisnud jalakäijale.

Üks õnnetus toimus 2+2 sõidurajaga teel, kus suurim lubatud sõidukiirus oli 120 km/h. Teepeenral ning osaliselt esimesel sõidurajal seisid kaks poolhaagisega veokit, millest ühel oli purunenud rehv. Mõlema veoki juhid tegelesid rehvivahetusega, kuid astusid seejärel sõiduteele kahe sõiduki vahelt ning said löögi sõiduautolt.

Jalakäijaõnnetused



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

1.4.1. Ülevaade hukkunuga liiklusõnnetustest

Liiklusõnnetused jalgratturite, kergliikurite ja maastikusõidukitega

Jalgratturid

Eelmisel aastal juhtus jalgratturitega kaks õnnetust ja hukkus kaks jalgratturit. Üks õnnetus juhtus kergliiklusteel, kus kiivrit kandnud jalgrattur kukkus ning suri saadud vigastustesse kohapeal. Teine õnnetus juhtus maanteel, kus joobes jalgrattur liikus sõidurajal ja talle sõitis otsa tagant lähenenud sõiduauto. Jalgrattal tuled puudusid, ratturil oli otsmikulamp. Kiivrit jalgrattur ei kandnud.

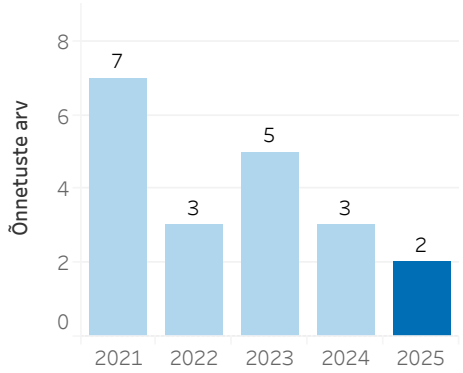
Kergliikurid

Eelmisel aastal hukkus üks kergliikuri juht. Õnnetus juhtus linnalises keskkonnas ristmikul, varahommikul, sadas uduvihma ja ristmikul oli nähtavus piiratud. Ristmikul põrkasid kokku otse liikunud kergliikur ja pööret teinud kaubik. Kergliikuri juht kiivrit ei kandnud.

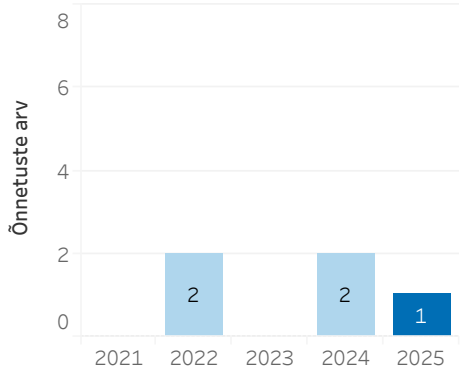
Maastikusõiduk

Maastikusõidukiga juhtus eelmisel aastal üks surmaga lõppenud liiklusõnnetus, milles hukkusid 29-aastane ATV juht ja tema ees istunud 2-aastane laps. Juht sõitis metsateel teeolude kohta liiga kiiresti ja paiskus teelt välja kraavi. Mõlemad hukkusid sündmuskohal.

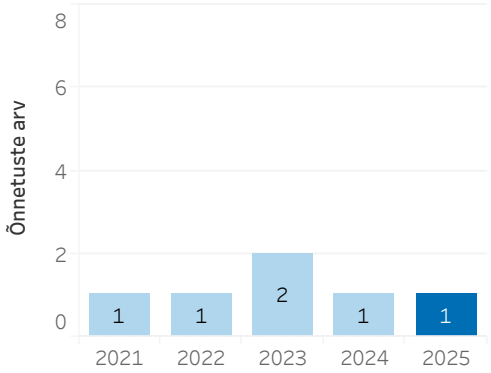
Liiklusõnnetused jalgratturiga



Liiklusõnnetused kergliikuriga



Liiklusõnnetused maastikusõidukiga



Liiklusõnnetused raudteeülesõidukohal

Raudteeülesõidukoht

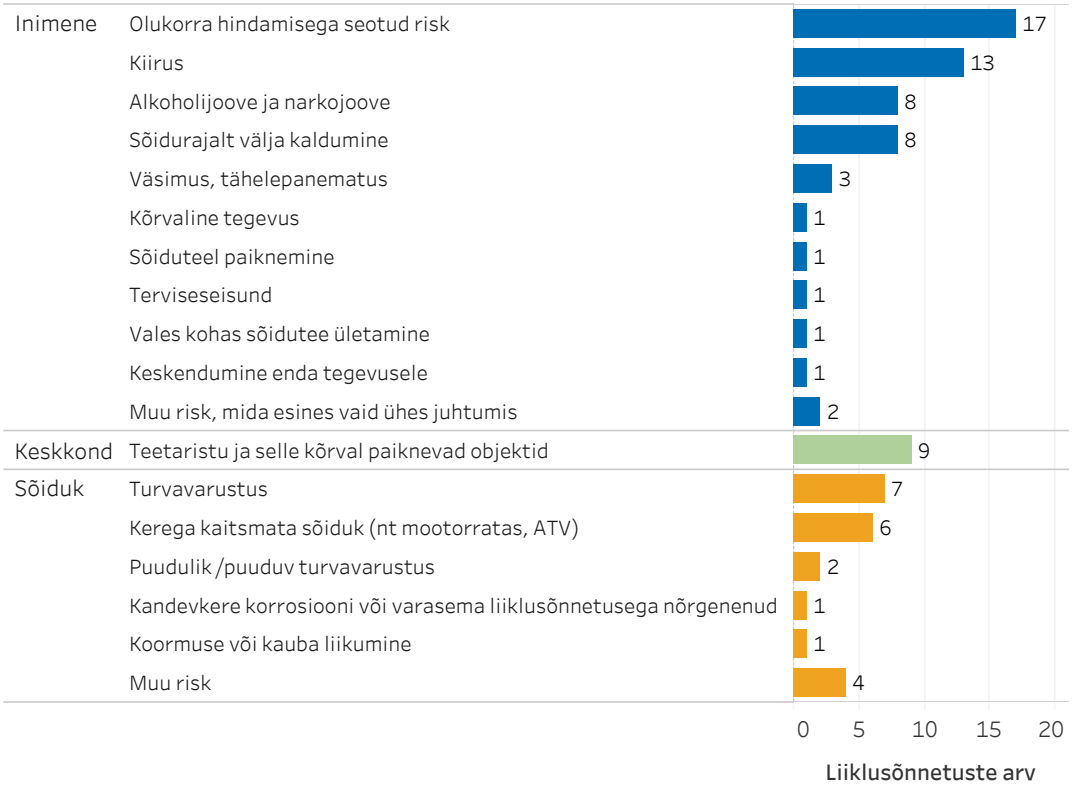
Raudteeülesõidukohal juhtus eelmisel aastal üks surmaga lõppenud liiklusõnnetus: 55-aastane mees sõitis veoautoga (kallur) ette reisirongile, kus sõidukijuht hukkus. Ülesõidukoht asub asula servas, liiklussagedus on madal ning ülesõidukohal on vaid minimaalselt nõutavad liiklusmärgid.

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

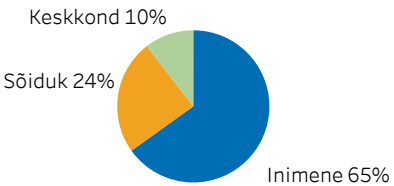
Liiklusõnnetuste uurimiskomisjon on alates 2019. aastast tuvastanud hukkunuga liiklusõnnetuste võimalikud põhjused, et teha ettepanekuid liiklusohutuse parandamiseks. Kuna põhjuseid hinnatakse tagantjärele, ei ole võimalik kõiki põhjuseid kaardistada. Näiteks on hiljem raskesti tuvastatavad piirkiiruse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

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

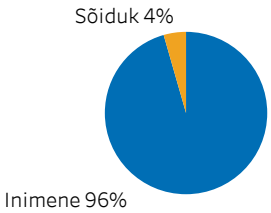
Peamised põhjused



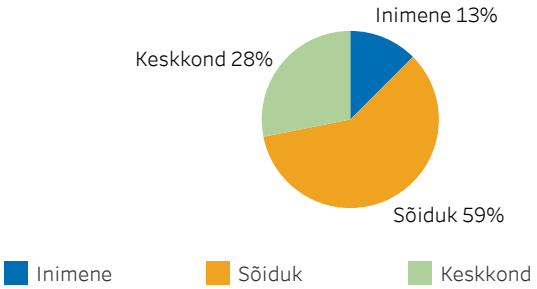
Liiklusõnnetuse toimumist ja tagajärgede raskusastet mõjutavad põhjused



Liiklusõnnetuse toimumist mõjutavad põhjused



Liiklusõnnetuse tagajärgede raskusastet mõjutavad põhjused



1.5. Liikluskultuur ja liikluses käitumine

Liikluses käitumise tasemete hindamine on vajalik, sest see annab esmase indikatsiooni liiklusohutuse arengule. Positiivsed muutused liiklejate hoiakutes ja käitumises on liiklusõnnetuste vähenemise oluliseks eelduseks, paigalseisust või langusest võib aga oodata liiklusohutuse olukorra halvenemist.

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

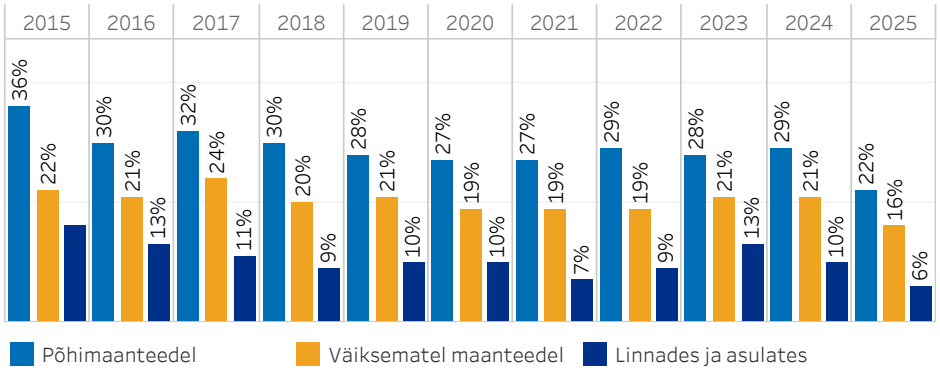
Liikluses käitumise mõõdikud ja nende muutus 2025. aastal

Võrreldes eelneva nelja aasta tulemustega on liiklejate käitumist iseloomustavate mõõdikute keskväärtus paranenud 2%.

Üksikindikaatorite lõikes on paranenud suurima lubatud sõidukiiruse järgimine nii asulates kui ka asulavälistel teedel, alkoholi tarvitanult ja väsinult mootorsõiduki juhtimisest hoidumine, turvavöö kinnitamine bussis, kiivri kandmine jalgrattaga sõites ning laste seas jalakäijahelkuri kandmine. Samuti on aasta-aastalt vähenenud mitmekesi ühe elektritõukerattaga sõitmine ning paranenud kiivri kandmine elektritõukerattaga sõites.
Samas on halvenev trend jalakäijale tee andmises reguleerimata ülekäigurajal.

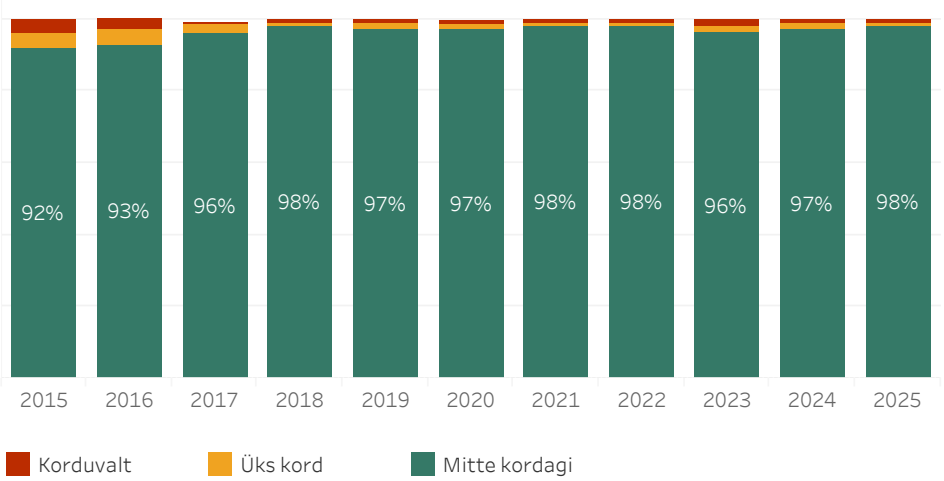
Liiklejate käitumist iseloomustavad ülejäänud näitajad (telefoni kasutamine mootorsõidukit juhtides, turvavavöö kinnitamine sõiduautos, foori tulede järgimine sõidukijuhtide ja jalakäijate poolt, helkuri kandmine täiskasvanute seas, jalgratta ja elektritõukeratta juhtimine alkoholi mõju all, jalgrattatulede kasutamine pimeda ajal sõites, raudteeülesõidukoha signaalide järgimine) on saavutatud tasemetel püsinud viimasel viiel aastal enam-vähem stabiilsena.

Piirkiirusest kinnipidamine (5 km/h ületajad maanteedel), osakaal autojuhti..



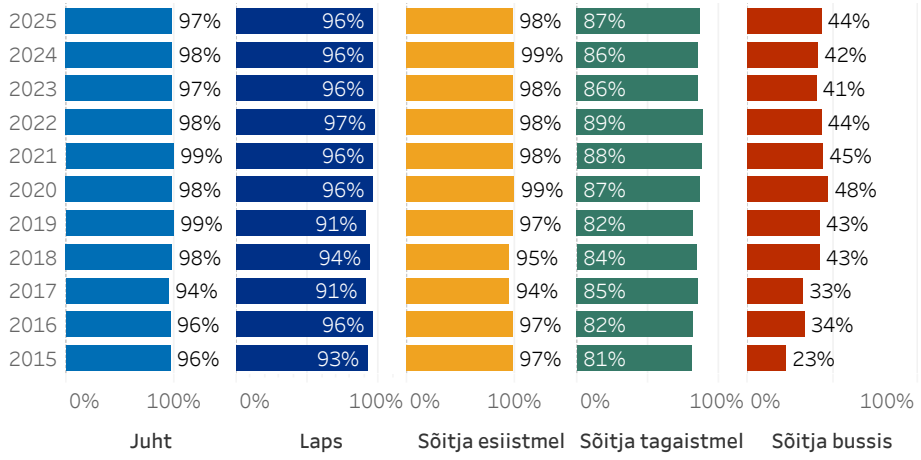
Alkoholi või narkootilise aine mõju all on mootorsõidukit juhtinud 2,3% vähemalt 18-aastastest juhtidest. Neist 0,8% on sõidukit joobes juhtinud korduvalt. Joobes juhiga kaasa sõitnute osakaal on 3%, kusjuures enam kui pooled neist on seda teinud korduvalt.

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



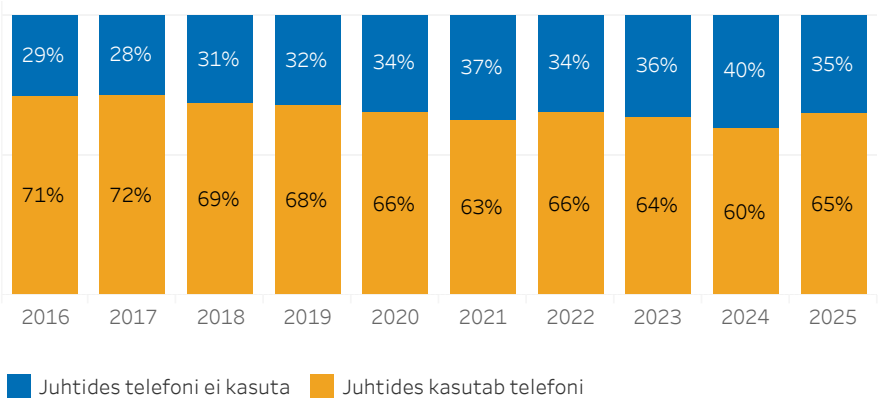
Turvavöö kasutamine sõiduautos ja bussis on viimastel aastatel püsinud stabiilsena, ilma märgatavate muutusteta.

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

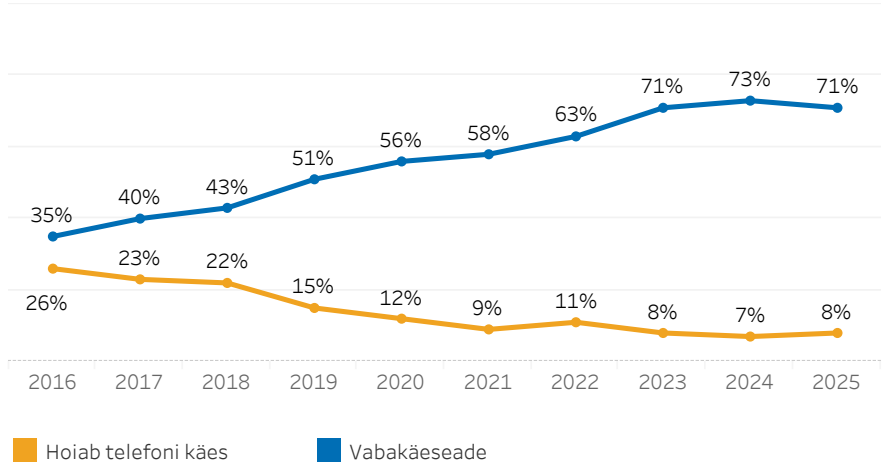


Viimase 12 kuu jooksul on sõiduki juhtimise ajal telefoni kasutanud kaks kolmandikku autojuhtidest, neist 14% teeb seda sageli. Telefoni kasutamine juhtimise ajal on aastaga kasvanud 60%-lt 65%-le. Sageli telefoni kasutavatest juhtidest 71% kasutab vabakäesüsteemi ning 8% hoiab telefoni käes.

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



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



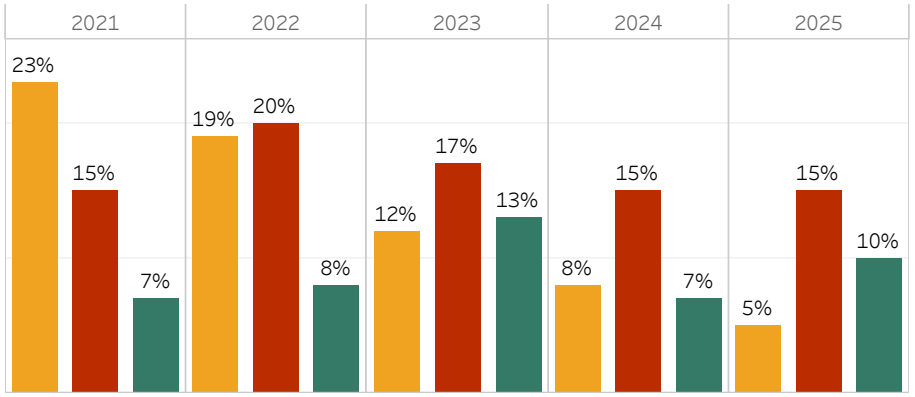
Elektritõukeratta kasutajate varasem kasvutrend on peatunud ning kasutajate osakaal on võrreldes 2024. aastaga langenud 23%-le. Valdav osa ehk 68% kasutajatest sõidab peamiselt renditud elektritõukerattaga, 28% kasutab isiklikku, pere või sõprade tõukeratast.

Alkoholi mõju all on jalgratast juhtinud 10,8% ning elektritõukeratast 15,1% kasutajatest. Võrreldes 2024. aastaga on joobes jalgratturite osakaal kasvanud 2% võrra, samas kui elektritõukeratta alkoholi mõju all juhtimise osakaal on püsinud muutumatuna.

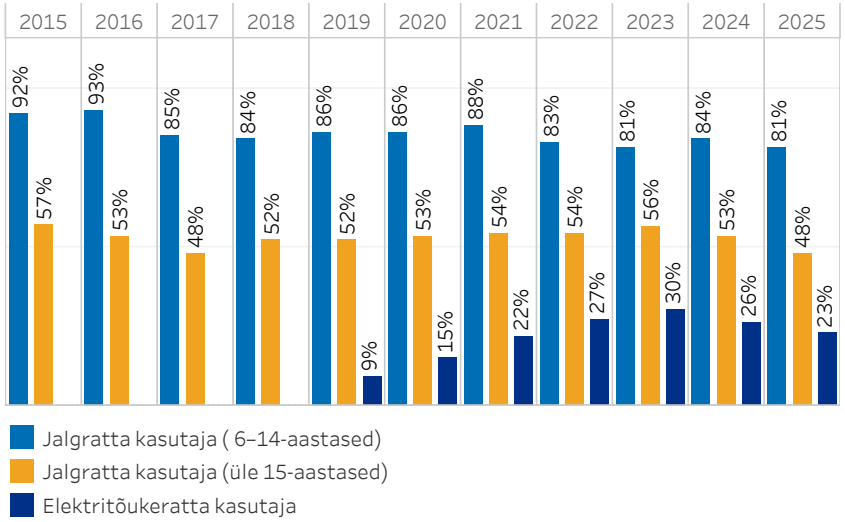
Kiivri enamasti või sageli kandmise osakaal on jalgratturite seas 30% ning elektritõukeratta kasutajate seas 10%. Laste hulgas on vastavad näitajad 85% ja 69%. Kiivri kandmise keskmine tase on viimase aasta jooksul paranenud ligikaudu 3% võrra ning elektritõukeratturite seas on see tõenäoliselt seotud isiklike või peres olevate sõidukite kasutuse suurenemisega.

Viimastel aastatel on vähenenud mitmekesi ühel tõukerattal sõitmine, jäädes 2025. aastal 5% piiresse, mis tähendab ligikaudu 3% suurust paranemist aastas.

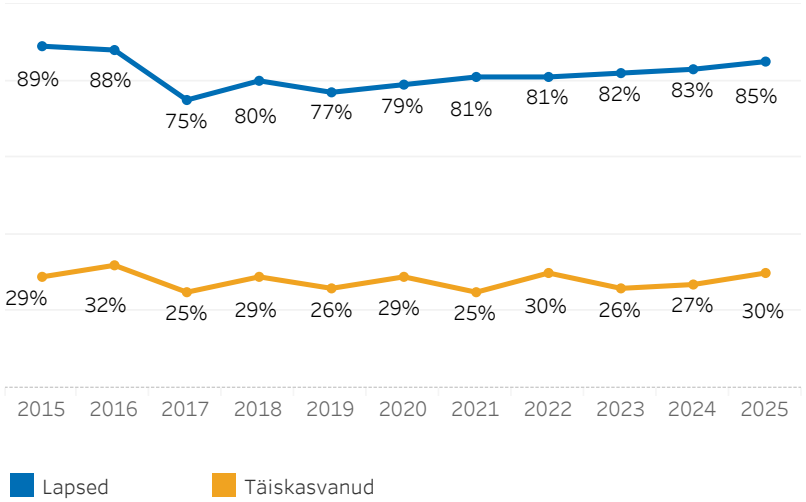
Elektritõukerattaga liiklemine, osakaal sõitjatest (%)



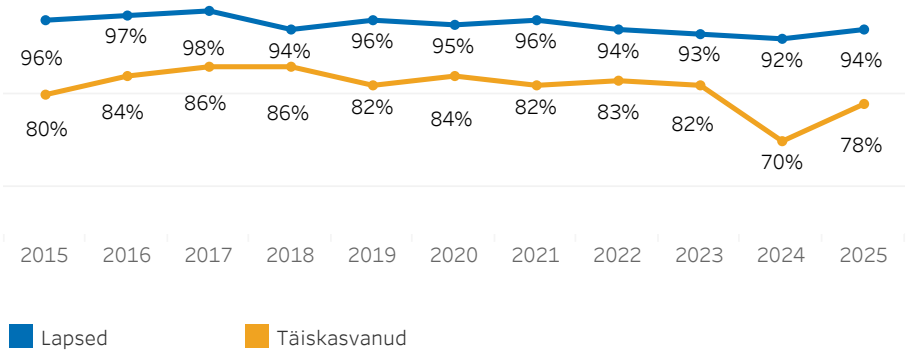
Jalgratta ja elektritõukeratta kasutajad, osakaal elanikkonnast (%)



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



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



Helkurit kannab reeglina 64% täiskasvanutest, lisaks kannab 14% seda küllalt sageli. Võrreldes 2024. aasta langusega on helkuri kandmine täiskasvanute seas taas tõusmas varasemate aastate tasemele. Lastest kannab pimedal ajal helkurit reeglina või sageli 94%, mis on samuti paari protsendipunkti võrra parem tulemus kui eelneval aastal. Helkuri kasutamise paranemine võib olla seotud ka sellega, et 2025. aasta sügisel tuletas meediakampaania pärast vahepealseid aastaid taas meelde selle vajalikkust.

1.6. Liiklusjärelevalve, avastamine ja menetlus

2025. aastal registreeriti üle 90 000 liiklusväärteo ja rohkem kui 2 500 liikluskuritegu. Automaatse järelevalve käigus fikseeriti veidi üle 312 000 rikkumise. 2024. aastaga võrreldes suurenes liiklusväärtegude arv 1%, liikluskuritegude arv vähenes 6% võrra. Automaatse järelevalve käigus fikseeritud rikkumiste arv vähenes 3%. Liiklusjärelevalvele suunatud aeg vähenes 8%, ulatudes rohkem kui 423 000 töötunnini.

Kiiruseületamisi tuvastati 2025. aastal 37 500, 1% võrra rohkem kui 2024. aastal. Automaatse järelevalve käigus registreeriti 2025. aastal veidi alla 311 000 kiiruseületamise, 3% vähem kui aasta varem.

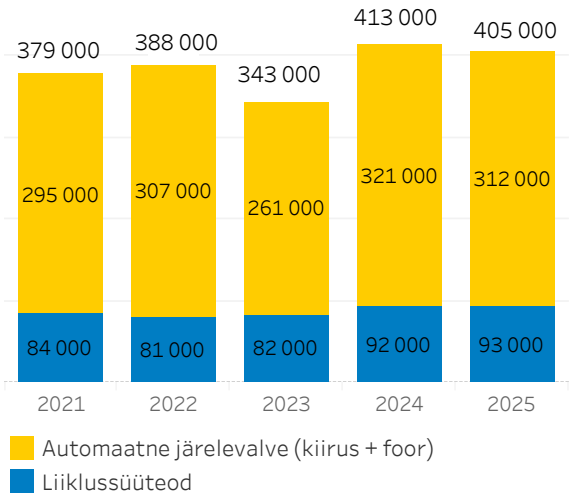
Turvavarustuse kasutamise nõuete rikkumisi registreeriti üle 3 700 – 5% vähem võrreldes varasema aastaga. Laste turvavarustuse kasutamise nõuete rikkumisi registreeriti 2025. aastal 330, mis on 9% vähem kui 2024. aastal.

2025. aastal tehti üle 1 126 000 joobekontrolli, 4% võrra vähem kui aasta varem. Alkoholi piirmäära ületamisi või joobes juhtimisi registreeriti üle 5 800. Kõigi kontrollitute hulgast moodustab see 0,5%, mis on sarnasel tasemel 2024. aastaga.

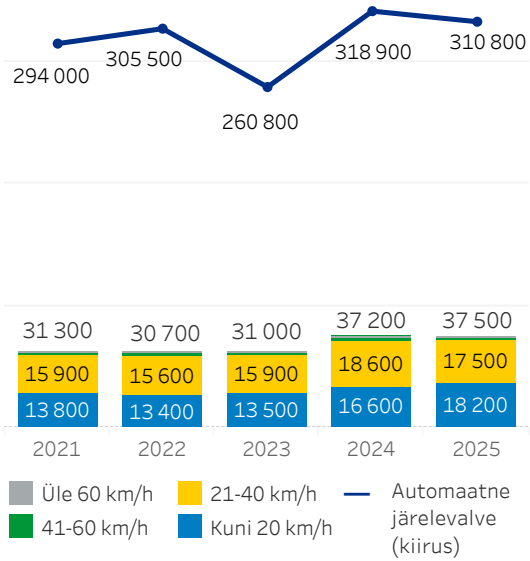
2025. aastal avastati 11% vähem juhte, kelle ühes liitris väljahingatavas õhus oli alkoholisisaldus 0,10–0,24 milligrammi ja 13% vähem juhte, kelle ühes liitris väljahingatavas õhus on alkoholisisaldus 0,25–0,74 milligrammi. Kriminaalses joobes juhtide arv vähenes 7%. Narkojoobes juhte avastati 13% enam.

Allikas: Politsei- ja Piirivalveamet

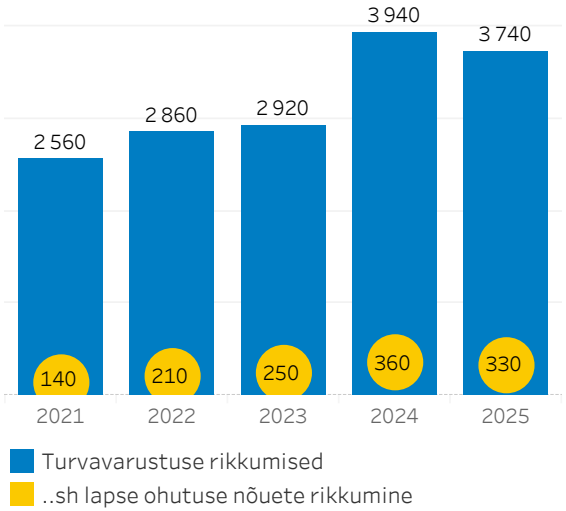
Liiklusrikkumised



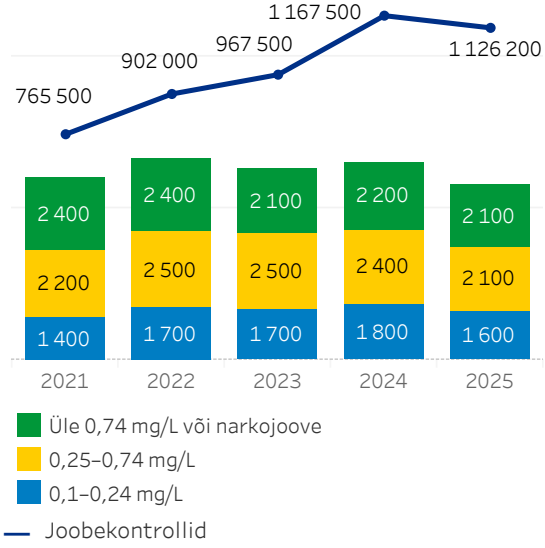
Kiiruseületamised



Turvavarustuse mittekasutamine



Juhtimine joobes või alkoholi tarvitanuna



1.7. Ohutust suurendavad meetmed

1.7.1. Liiklusohtlike kohtade ohutustamine

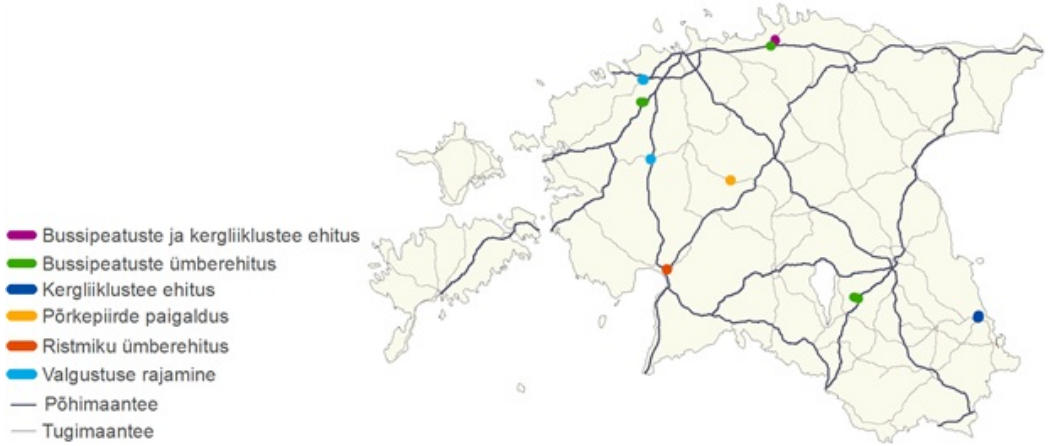
2025. aastal rakendati erinevaid liiklusohtlike kohtade ohutustamise meetmeid üheksal objektil kogumaksumusega 1,2 miljonit eurot, sh ehitustööd 840 000 eurot ja objektide ettevalmistus (projekteerimised, liiklusohutuse auditid, maade ost) 360 000 eurot.

Üks liiklusohtlik ristmik ehitati ümber, mille käigus rajati ka teeületuskoht ning nõuetekohased bussipeatused. Ristmiku ümberehitus tehti koos pikema teelõigu katte taastusremondiga, mis võimaldas kokku hoida nii ehituskuludes kui ka muude ressursside kasutamises.

Jalakäijate ohutust parandavaid meetmeid (sh kõnniteede, kergliiklusteede ja teeületuskohtade rajamist) rakendati kokku kahel objektil.

Olemasolevaid bussipeatusi rekonstrueeriti neljal objektil ning valgustus rajati kahele objektile.

Üks kiiruskaamera mõõtekabiin tõsteti ümber uude asukohta.



Üheksa likvideeritud liiklusohtlikku kohta jagunesid järgmiselt:

* 2 riskianalüüsi objekti – vastavalt läbi viidud ohutaseme arvutusele, inspekteerimistele ja meetmete aruteludele.
* 1 maakonna liikluskomisjoni prioriteetobjekt – kvalitatiivne hinnang kohalikul tasandil ning objektide valik ei põhinenud toimunud liiklusõnnetustel.
* 6 kvalitatiivsel eksperthinnangul põhinevad objekti.

2025. aasta suuremad liiklusohtlike kohtade ümber ehitatud objektid olid järgmised:

Tallinna-Narva tee (km 51,9 – 52,2) ja Liiapeksi-Loksa tee (km 0 – 0,35) (Harju maakond, Kolga alevik)
Ümber ehitati bussipeatused nii põhi- kui ka tugimaanteel ja rajati kergliiklustee, mis ühendab bussipeatuseid ja Viru raba külastusparklat. Lisameetmena suleti ka tee nr 1 km 51,83 asuv Narva-Tallinna suunaline tagasipöördekoht.

Pärnu-Rakvere-Sõmeru tee (km 2,65-2,95, Pärnu maakond, Tammiste küla)
Ristmikule rajati kesksaarega teeületuskoht ja kergliiklusteed ühendamaks teeületuskohta ja bussipeatuseid. Lisaks ehitati ümber ka bussipeatused ohututesse asukohtadesse.

Piltidel Pärnu-Rakvere-Sõmeru teel Tammiste külas asuv ümberehitatud liiklusohtlik koht.

1.7.2. Koolitus- ja haridustegevused

Möödunud aasta oli liiklushariduses suurte muudatuste ja digihüppe aasta. Meie eesmärk on, et ohutu liikluskäitumine ei põhineks ainult reeglite täitmisel, vaid oleks loomulik osa iga Eesti inimese igapäevast. Kokku jõudsid Transpordiameti liiklushariduse tegevused ja sõnumid ligi 32 000 inimeseni mudilastest kuni vanemaealisteni.

Millele me keskendusime? Erilise tähelepanu all olid noored, kes on liikluses kõige haavatavamad ja altimad riskidele. Koolituse „Iga pidu saab ükskord läbi“ raames arutlesime enam kui **6200 põhikoolilõpetajaga** selle üle, kuidas pidudel tehtud valikud mõjutavad õpilaste tulevikku. Gümnaasiumiõpilastele suunatud „Ohutu valik“ jõudis ligi **3700 nooreni**, aidates neil mõista juhi ja kaassõitja vastutust. Lisaks otsestele koolitustele korraldas Transpordiamet mitmeid liiklushariduslikke projekte, milles osales kokku ligi **12 800 last**.

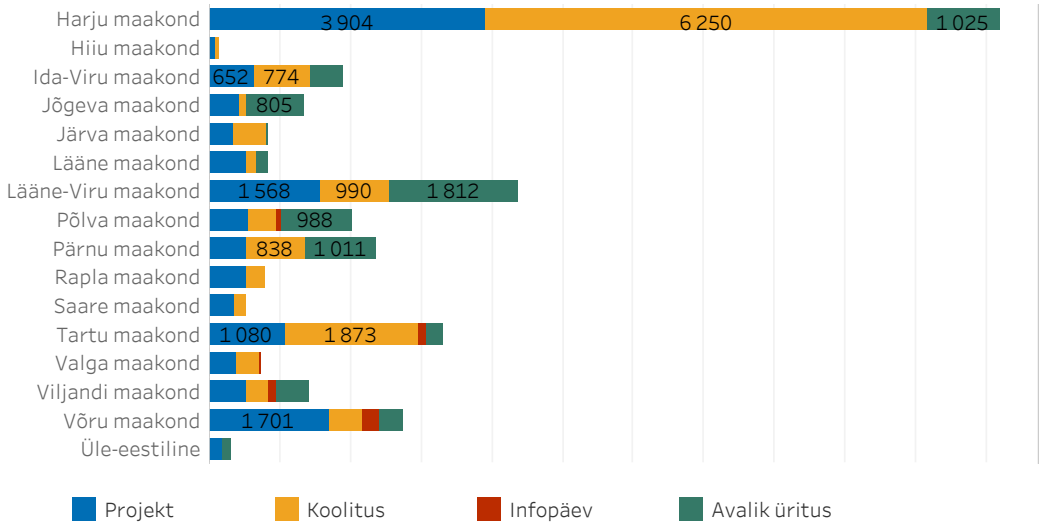
Suure sammu edasi astusime digimaailmas. Avasime uue tänapäevase liiklushariduse õpikeskkonna, mis pakub mugavat ligipääsu õppematerjalidele ning lõime spetsiaalse kergliikuri juhi e-koolituse, et elektritõukerataste liiklemine oleks ohutum. Samuti on nüüdseks täielikult uuendatud ohutu liiklemise reeglite leht Transpordiameti välisveebis, mis koondab olulisima info ühte kohta. Huvi digilahenduste vastu on üldiselt suur – näiteks veebivõistlusel „Liiklustark“ osales rekordilised **2300 õpilast**.

Koolid ja lasteaiad on meie olulisemad partnerid. Meie õppematerjalid on haridusasutustes kõrgelt hinnatud: materjalid tellis endale **60% koolidest ja 50% lasteaedadest**. Et muuta nende kättesaamine veelgi lihtsamaks, käivitasime uue mugava õppematerjalide tellimiskeskuse. Et õpetajad tunneksid end liiklusteemasid käsitledes kindlalt, koolitasime aasta jooksul ligi **1500** lasteaia- **ja** kooliõpetajat.

Mitte ainult lastele! Liiklusohutus puudutab meid kõiki. Eelmisel aastal pöörasime suurt tähelepanu ka vanemaealistele liiklejatele. Projektis „Eakate liikluskohvik“ toimus 28 loengut üle Eesti ja neis osales üle 600 inimese, kes värskendasid oma teadmisi uuenenud liiklusreeglitest, et paremini kohaneda muutuva liikluskeskkonnaga. Valminud on uued infoteatmikud vanemaealisele liiklejale, vanemaealise sõidukijuhile ja tema pereliikmetele. Kokku osales TRAMi kaasamisega ohutuspäevadel ja avalikel üritustel ca 6000 inimest.

Võrreldes 2024. aastaga, mil tegevustes osales ligikaudu 30 000 liiklejat, on 2025. aasta tulemused veelgi laiapõhjalisemad, jõudes kokku 32 000 inimeseni ning pakkudes nüüdisaegseid võimalusi õppimiseks igal ajal ja igas kohas.

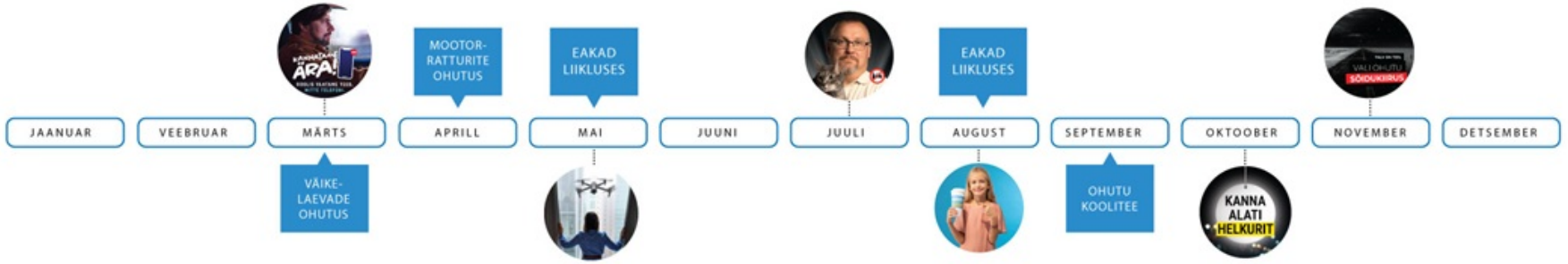
Sihtrühmade kaasamine tegevustes



10–15-aastaste jalgratturite koolitused ja jalgratturi juhilubade väljastamine. Jalgratturite koolitusi ja eksameid toimus kokku 279 koolis, kus jalgrattajuhiloa sai 6212 noort ratturit. Kõige enam panustasid ratturite õppe ja eksamite läbiviimisse üldhariduskoolid, ehk 83% juhilubadest väljastasid koolid. Auto- ja huvikoolid koolitasid ja eksamineerisid kokku 17% jalgrattajuhiloa saanud õpilastest. Lapsevanemate eksamiks ettevalmistatud ning Transpordiametis edukalt jalgratturi teooria- ja sõidueksami sooritanud noori juhte oli 26. Eksamid toimusid suvekuudel Pärnu ja Tallinna büroodes.

Transpordiamet kattis lastele tasuta jalgratturi koolituse läbiviimise osalisi kulusid kokku 191 üldhariduskoolile ca 61 500 euro ulatuses. Kulusid tasuti 4900 õpilase eest, kellest 89% sooritas edukalt ka jalgratturi eksami ning neile väljastas kool jalgratturi juhiloa.

1.7.3. Teavitustegevus ja ennetuskampaaniad



Ennetuskampaaniad

Transpordiamet viis läbi mitmeid ennetuskampaaniaid ja teavitustegevusi, mille eesmärk oli suurendada elanike teadlikkust ohutust liiklemisest ning vähendada liikluses esinevaid riske. Aasta jooksul korraldati kuus suuremat meediakampaaniat ja neli väiksemat sotsiaalmeedia teavitusseeriat. Tegevused keskendusid muu hulgas vanemaealiste liiklejate ohutusele, mootorratturite ja väikelaevade turvalisusele ning ohutu koolitee teemadele.

Liiklusohutuskampaania „Kannatame ära!"

Märtsis ja aprillis oli eetris liiklusohutuskampaania „Kannatame ära!", mis juhtis tähelepanu roolis kõrvaliste tegevuste, eelkõige mobiiltelefoni kasutamise ohtlikkusele. Kampaania keskmes oli arusaam, et juhid alahindavad sageli telefoni kasutamise mõju oma tähelepanule, kuigi tegelikkuses on juhi tähelepanu liikluses niigi pidevalt hajutatud. Auto juhtimine eeldab samaaegset keskendumist teeoludele, liikluskorraldusele, teiste liiklejate käitumisele ja ootamatutele olukordadele.

Hajameelsus roolis pikendab reageerimisaega, suurendab kiiruseületamise riski ning võib viia olulise liiklusinfo märkamata jätmiseni. Kuna teiste liiklejate käitumist ei ole võimalik kontrollida, saab juht ise panustada liiklusohutusse, hoidudes roolis kõrvalistest tegevustest ja säilitades maksimaalse tähelepanu.

Kampaania teavitustegevus toimus televisioonis, raadios, välimeedias, veebis ja sotsiaalmeedias. Lisaks kasutati kaubanduskeskuste siseraadioid, kaupluste ja tanklate ekraane ning desojaamade pindu. Kampaania oli esindatud ka mitmetel sotsiaalmeedia- ja muusikaplatvormidel, sealhulgas Spotify, Apple Music, Instagram/Facebook, TikTok, YouTube Music ja Snapchat.

1.7.3. Teavitus ja kampaaniad

Joobes juhtimise vastane kampaania „Eesti kõige kõvem mees“

Kampaania toimus alates juulist ning nähtav tänavapildis kuni suve lõpuni. Kampaania keskendus sotsiaalsetele normidele ja hoiakutele, mis võivad soodustada alkoholi liigtarvitamist ning raskendada joobes juhtimise vältimist seltskondlikes olukordades.

Paljudes seltskondades kehtivad endiselt kirjutamata reeglid, mille kohaselt peetakse joomisrütmist irdumist ebamugavaks või sobimatuks. Sellised hoiakud suurendavad tarbitud alkoholi koguseid ning loovad olukorra, kus inimesel on keerulisem enda ja teiste ohutuse eest seista. Kampaania eesmärk oli nende normide mõju vähendamine ning uute, positiivsete hoiakute esiletoomine, mille kohaselt vastutustundlik käitumine ja oma piiride kehtestamine on tugevuse, mitte nõrkuse märk.

Teavitustegevus toimus televisioonis, raadios, välimeedias (nii digi- kui tavapindadel), veebis ja sotsiaalmeedias. Lisaks kasutati kaubanduskeskuste, kaupluste ja tanklate ekraane.

Liiklusohutuskampaania „Õige kiirusega võidad.“

Augustis ja septembris keskendus Transpordiamet piirkiirusest kinnipidamise olulisusele kampaaniaga „Õige kiirusega võidad!“. Kampaania eesmärk oli teadvustada, et lubatud kiirusest kinnipidamine aitab lisaks liiklusohutuse parandamisele vähendada ka sõidukijuhtide rahalisi kulusid.

Ebasobiv sõidukiirus on üks peamisi liiklusõnnetuste põhjuseid ning mõjutab oluliselt õnnetuste raskust. Ligikaudu 30% surmaga lõppenud liiklusõnnetustest on seotud kiirusega, kas lubatud piirkiiruse ületamise või teeoludele mittevastava sõidukiiruse tõttu. Lisaks mõjutab sõidukiirus otseselt kütusekulu ning seeläbi ka keskkonnajalajälge.

Kampaania veebileht www.õigekiirus.ee selgitas seoseid sõidukiiruse ja rahalise võidu vahel ning pakkus külastajatele võimalust arvutada oma sõiduki ligikaudset kütusekulu. Kalkulaatori aluseks olid Tallinna Tehnikakõrgkooli logistikainstituudi teaduri Mihhail Kirejevi ja Transpordiameti koostatud arvutused.

Teavitus toimus televisioonis, raadios, välimeedias, veebis ja sotsiaalmeedias.

1.7.3. Teavitus ja kampaaniad

Liiklusohutuskampaania „Kanna alati helkurit!“

Alates oktoobrist viis Transpordiamet läbi välimeediakampaania „Kanna alati helkurit!”, mille eesmärk oli tuletada meelde helkuri kandmise olulisust.

Helkuri kandmine on kohustuslik nii pimedal ajal kui ka halva nähtavuse korral. Kui kõnnitee puudub, tuleb liikuda vasakpoolses teeservas, et vastutulevaid sõidukeid paremini märgata.

Ilma helkurita on jalakäija autojuhile nähtav umbes 30 meetri kauguselt, mis jätab juhile väga vähe aega reageerimiseks. Kvaliteetne helkur muudab jalakäija aga nähtavaks märksa kaugemalt – lähitulede valguses juba 130 meetri ja kaugtulede valguses lausa kuni 300 meetri kauguselt. Seetõttu annab helkuriga jalakäija märkamine sõidukijuhile oluliselt rohkem aega olukorra hindamiseks ja reageerimiseks.

Kampaania oli eksponeeritud välimeediapindadel üle Eesti.

Liiklusohutuskampaania „Talv on teel. Vali ohutu sõidukiirus.”

Talvisekuudel tuletas Transpordiamet kampaaniaga „Talv on teel. Vali ohutu sõidukiirus.“ meelde, et teeolud võivad temperatuuride kõikumisel kiiresti muutuda ning liiklemisel tuleb valida oludele vastav ja ohutu sõidustiil. Kampaania kutsus juhte enne teele asumist tutvuma hetkel kehtivate tee- ja ilmastikuoludega veebilehel TarkTee.ee ning kasutama ilmaandmete jälgimiseks Ilm+ rakendust.

Transpordiameti liiklusinfo veebileht TarkTee.ee pakub teekasutajatele teavet liikluspiirangute, teetööde ja teeolude kohta ning aitab planeerida ohutumat ja sujuvamat teekonda. Ilm+ rakendus täiendab seda infot detailsemate ilmaandmetega, sealhulgas sademete, jäite ja tugeva tuule kohta, mis võivad oluliselt mõjutada sõiduohutust.

Eesti talv ei tähenda üksnes lumiseid teid – juhid peavad arvestama ka musta jää, pimeduse, vihma, tuule ja lörtsiga. Lisaks võivad teeolud muutuda väga kiiresti, näiteks teel olev vesi võib lühikese aja jooksul jäätuda.

Kampaania teavitustegevus toimus televisioonis, raadios, välimeedias, veebis ja sotsiaalmeedias ning oli nähtav ka kaubanduskeskuste ja kaupluste ekraanidel.

2. LENNUOHUTUS

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

2.1. Aastal 2025 toimunud juhtumite statistika seisuga 31.01.2026

ECCAIRS 2 andmebaasis registreeriti üle 1425 juhtumi. Võrreldes 2024. aastaga kahanes raportite arv ligi 46%. Raportite arvu kahanemise peamiseks põhjuseks oli kahe suure lennundusettevõtte tegevuse lõpetamine. Eesti lennufirmade lendude arv vähenes 2024. aastaga võrreldes 12 352-lt 4927-le. Varasemast madalam oli ka regulaarlendude, mitteregulaarsete äriliste lendude ja lennutundide arv.

Lennuohutus

	2021	2022	2023	2024	2025
Lennuõnnetusi	3	0	1	2	2
Tõsiseid intsidente	1	2	5	4	1
Intsidente	331	419	319	364	272
Vahetu mõjuta juhtumeid	792	1 119	1 577	1 967	1 008
Klassifikatsioon pole määratud	0	0	57	94	21
Tähelepanekuid	18	56	89	128	98
Teised	0	0	31	11	23

2.2. Lennuõnnetused ja tõsised intsidendid

Eelneval aastal toimus kaks lennuõnnetust üldlennunduse valdkonnas. Vilsandi lähistel kukkus merre helikopter ning Ida-Virumaal toimus lennuõnnetus väikelennuki stardil. Viie hukkunuga ja eestlaste osalusega kopterite kokkupõrge kajastub Soome statistikas.

2.3. Lennuliiklus

Lennuliiklusteeninduse AS Tallinna teenindas lennuinfopiirkonnas kokku 181 522 lendu, mida on 3% võrra enam kui 2024. aastal ning ECCAIRS 2 andmebaasis registreeriti üle 1425 juhtumi.

2.4. Üldlennunduse järelevalve

Üldlennunduse järelevalve käigus tehti 11 kontrolli, avastati 11 leidu viiel eri õhusõidukil. Algatati neli järelevalvemenetlust. Kuuest lennundusüritusest, mis Eesti lennuväljadel toimusid, oli Transpordiamet kohal viiel.

Eesti õhuruumi kasutavad õhusõidukid olid jätkuvalt häiritud satelliitnavigatsiooni süsteemide töö segamisest. Signaali häiringutele lisandusid ka signaali võltsimise ilmingud. Häiringud mõjutavad Euroopas tsiviil-lennundust peamiselt Läänemere piirkonnas ning Vahemere lõuna osas (Küpros). Tänu dubleeritud navigeerimisvõimekusele ei ole võimalik seostada ühtegi ohutusjuhtumit häiringutega, GNSS võrgustikus on olukord tervikuna muret tekitav. ICAO peaassamblee tunnistas GNSS häiringud ja võltsingud tõsiseks probleemiks ning seadis ICAO nõukogule ülesandeks selle teemaga tegeleda.

Teise olulist kasvu näidanud ohutusprobleemina peab välja tooma märkimisväärse reeglite rikkumise kasvu mehitamata lennunduse valdkonnas. Peamised rikkumised puudutavad droonide lennutamist kohtades või kõrgustel, kus see ei ole lubatud ning kus droonid võivad olla tõsiseks ohuks kõigile õhuruumi kasutajatele. Korraldasime uuringu droonide kasutamise kohta ning panustasime ohutuse parendusse mehitamata õhusõidukite operaatoritele suunatud teavituskampaaniaga. Koostöös Kliimaministeeriumi, Riigikantselei ning teiste koostööpartneritega püüame oluliselt parendada nii oma seirevõimekust kui ka rikkumistele reageerimise võimekust.

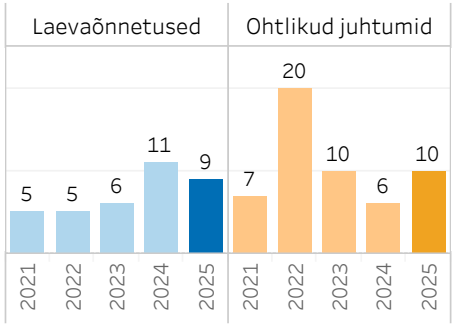
3. MERESÕIDUOHUTUS

3.1. Laevaõnnetused

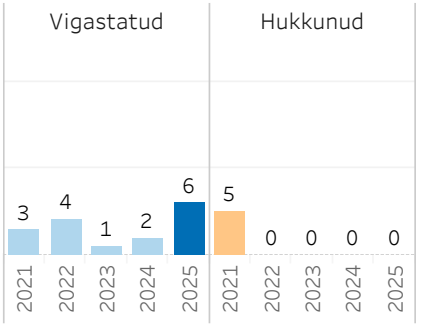
Eesti merealadel ja sisevetel toimus üheksa laevaõnnetust ja registreeriti 10 ohtlikku juhtumit. Nende käigus ühtegi hukkunuga õnnetust ei olnud, kuid viga sai kuus inimest. Laevaõnnetusi ja ohtlikke juhtumeid Eesti lipu all oli viis laevaõnnetust ja välisriigi lippu kandvatel laevadel neli laevaõnnetust. Peamiselt juhtusid laevaõnnetused inimeste eksimuste tõttu või peamasina ja roolimasina rikke tulemusel. Muud põhjused olid tulekahju, madalikule sõidud ja tööõnnetused.

Väikelaevadega juhtunud õnnetusi ja ohtlikke juhtumeid eraldi ei registreerita ja statistikat peetakse hukkunute ja vigastatute arvestuses. Vigastatutega või hukkunutega õnnetusi ei toimunud, mis on positiivne väikelaevanduse populaarsuse kasvu tingimustes, kus igal aastal kasvab väikelaevade arv registris ja lisandub uusi väikelaevajuhte.

Laevaõnnetused ja ohtlikud juhtumid



Vigastatud ja hukkunud



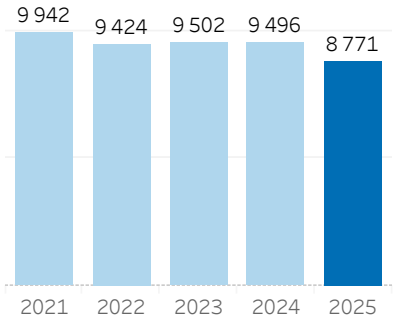
3.2. Laevaliiklus

Läänemere piirkonna laevaliiklus püsis jätkuvalt kõrge intensiivsusega. Geopoliitilised pinged, muutunud kaubavood ning energiakandjate ümberkorraldused mõjutasid selgelt laevaliikluse struktuuri. Kuigi Eesti sadamate kogukülastuste arv jäi eelmiste aastatega võrreldes sarnasele tasemele, toimusid märgatavad muutused laevatüüpides ja liikumismustrites.

Soome lahe ida-lääne suunalises liikluses tõusis tankerite osakaal. Piirkonda sisenenud laevade keskmine vanus kasvas ning sagenesid juhtumid, kus kasutati keeruka omandistruktuuri ja ebatraditsiooniliste lippude all sõitvaid aluseid. See on suurendanud vajadust tõhustatud järelevalve ning riikidevahelise infovahetuse järele.

Ankrualade kasutus laienes võrreldes varasemaga. Naissaarest põhja poole jäävas piirkonnas on ankrus viibinud keskmiselt 5–7 laeva, mis näitab mõõdukat, kuid püsivat koormust. Vaindloo lähistel paiknev isetekkeline ankruala püsis samuti koormatuna – aasta lõikes oli seal keskmiselt 20–30 laeva, tipphetkedel kuni 40.

Eesti sadamate külastused

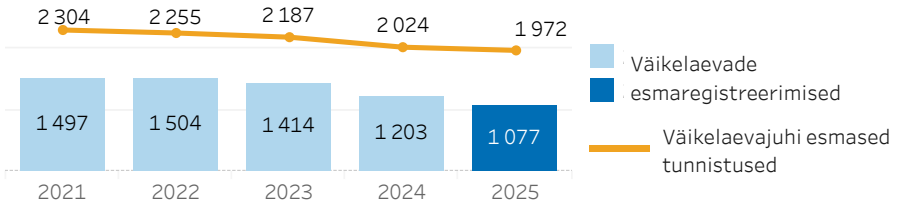


Sadamaid külastanud laevad, 2025

3.3. Väikelaevandus

Aasta aastalt on kasvanud liiklusregistris registreeritud väikelaevade ja väikelaevajuhi koolituse läbinute ja väikelaevajuhi tunnistuse saajate arv. See näitab, et üha rohkem inimesi leiab vaba aja veetmiseks tee veekogudele. Eelmise aasta lõpu seisuga on liiklusregistris 36 383 väikelaeva ja väikelaevajuhi tunnistus on 54 558 inimesel. Merendusteenistus algatas 2025. aastal väikelaevnike eksamineerimise süsteemi uuendamise, mille tulemusel vähendatakse riigi ja erasektori halduskoormust. Samuti tagatakse väljaõppe osas ühtlasem tase ja tõhusam kvaliteedi kontroll.

Väikelaevad



3.4. Järelevalve

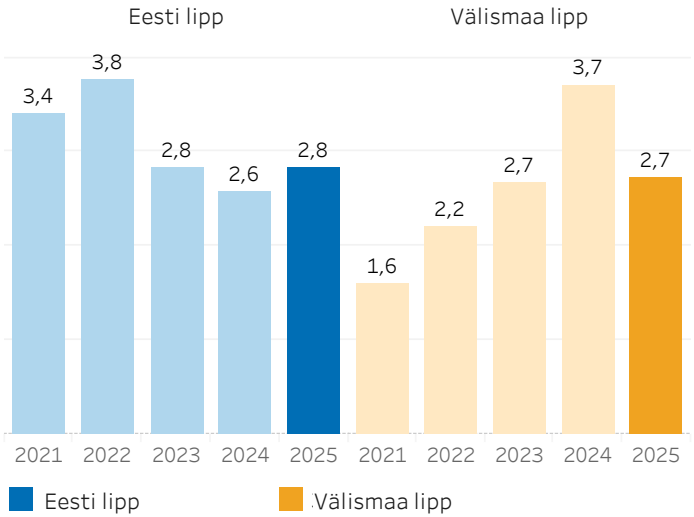
Meresõiduohutus merel ja sisevetel tagatakse läbi laevaliikluse juhtimise teenuse abil Soome lahel, õigeaegse navigatsiooniteabe levitamise, korraliste laevade ülevaatuste ning erinevate ennetus- ja järelevalve tegevuste teel. Kaubanduslikus meresõidus osalevate Eesti lippu kandvate laevade ohutus ja nõuetele vastavus tagatakse korraliste ülevaatustega ning Eesti sadamaid külastavate välisriigi lippu kandvate laevade ohutus tagatakse riskipõhisel valikul tehtavate kontrollidega lähtudes Pariisi vastastikuse mõistmise memorandumi laevakontrolli kohta (Paris MoU) andmebaasis määratletud laevaprofiilist.

Eesti lippu kandvatele laevadele tehti 213 ülevaatust ja kontrolliti 187 välisriigi lippu kandvat laeva. Kokku avastati ja tehti ettekirjutusi 1112 puuduse kõrvaldamiseks. Nii nagu varasematel aastatel, esines sagedamini puudusi tulekaitse, navigatsiooni- ja päästevahendite valdkonnas. Eesti sadamatesse saabuvate välisriigi lipu all olevate laevade puuduste arv ülevaatuse kohta on stabiliseerunud.

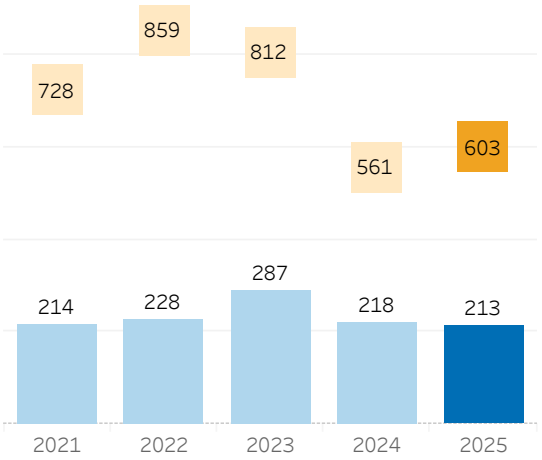
Väikelaevade ohutusnõuete täitmise kontrollimiseks viidi läbi 14 kontrollreidi – Emajõel, Peipsi järvel, Pärnu jõel, Narva jõel, Saaremaal ning Tallinna lahel, sealhulgas tehti ühisreide Keskkonnaameti ning Politsei- ja Piirivalveametiga. Transpordiameti väikelaevade üksus kontrollis kokku 118 väikelaeva ja jetti ning nende juhtide kainust. Alkoholi piirmäära ületamisega tabati üks väikelaevajuht, kelle suhtes alustati ka väärteomenetlus. Kontrollreidide ajal pööratakse tähelepanu kohustuslikule ohutus- ja päästevarustuse olemasolule ning nende nõuetele vastavusele. Päästevestide vajalikkuse teadlikkus on inimestel küll olemas, kuid mõningatel juhtudel ei vastanud päästevestid nõuetele – näiteks ei olnud need enam komplektsed, puudusid rihmad või kinnitusklambrid olid katki. Sama oluline on see, et iga väikelaevas viibiva inimese jaoks oleks olemas talle sobilik päästevest. Lastele peavad väikelaevas olema spetsiaalselt neile mõeldud päästevestid ja kasvav trend on kasutada päästevesti ka näiteks lemmikloomade puhul. Päästevestidest on kasu ainult siis, kui nad on seljas, korrektselt kinnitatud ning õige suurusega. Kontrollimisel tuvastati ka mittevastavaid tulekustuteid, mis olid üleüldiselt kasutuskõlbmatuks muutunud, vale tulekustutusaine massiga või kontrolli tähtaja ületanud.

Menetleti ka viit väärtegu, mille peamisteks põhjusteks olid väikelaeva üle lubatud normi joobes juhtimine, lubatud reisijate arvu ületamine pardal, jeti ning väikelaeva juhiloata juhtimine ja kohustusliku varustuse puudumine. Lisaks toimus sihtsuunitlusega kontrollreid ka siseveelaevadele, nendest enamus olid reisilaevad. Ühel reisilaeval puudus vabapardamärk.

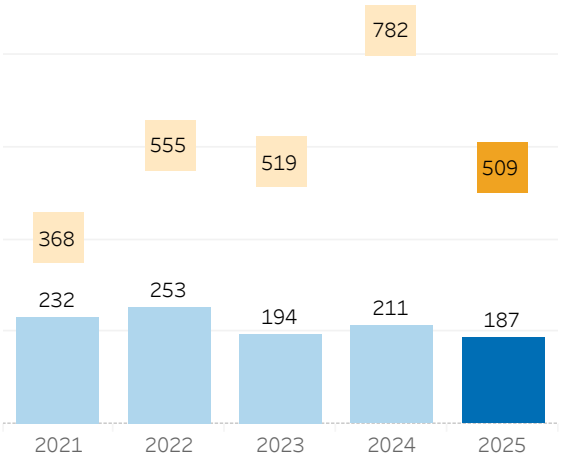
Laevakontrolli puuduste arv ülevaatuse kohta



Eesti laevade järelevalve



Välisriigi lippu kandvate laevade järelevalve



3.5. Ennetus

Sihtrühma kõnetamiseks ja ohutumate veeliiklusharjumuste kujundamiseks korraldati 2025. aastal mitmeid ennetustegevusi. Ennetustööga seonduvalt osaleti meremessil ja sisevete festivalil Mustvee sadamas. Neil üritustel kohtuti väikelaevnikega ning selgitati seadusandlust ja päästevarustust puudutavaid teemasid. Lisaks osaletakse igal aastal Emajõe festivalil ja Tallinna merepäevadel.

Meresõiduohutuse osaks on veeliiklejatele edastatav navigatsiooniteave laeva teekonna planeerimiseks ja ohtude vältimiseks seilamise ajal. Navigatsiooniteabe alla kuuluvad navigatsioonihoiatused, navigatsioonikaardid ning navigatsioonialased publikatsioonid.
Transpordiamet avaldas 2025. aastal 152 navigatsioonihoiatust kaardistamata ohtude, veeliiklust mõjutavate sündmuste ja navigatsioonimärkide tõrgete kohta. Eesti mereala ja laevatatavaid siseveekogusid katvatele 144 elektroonilisele ja 63 paberkaardile avaldati vastavalt 452 ja 228 muudatust, et tagada kaartide korrektsus. Navigatsioonialased publikatsioonid „Teadaanded meremeestele“, „Lootsiraamat“ ja „Navigatsioonimärgid Eesti vetes“ sisaldavad veeliiklejatele teavet, mis navigatsioonikaartidel puudub, ning neid publikatsioone hoitakse ajakohasena sisu igakuise uuendamisega.
Transpordiamet teeb koostööd mitmete rahvusvaheliste ja kohalike valdkonna organisatsioonide ja ettevõtetega, et tagada navigatsiooniteabe mugav kättesaadavus nii kaubalaevastikule kui ka väikelaevadele.