

TURU-UURINGU KUTSE – Riskeeriva liikluskäitumise ennetamisele suunatud tõenduspõhiste ennetustegevuste rahvusvaheline kaardistus ja rakendatavuse hindamine Eestis

Lugupeetud turuosaline

Transpordiamet (TRAM) viib läbi turu-uuringu, et hinnata turuosaliste võimekust ja valmisolekut osutada teenust, mille eesmärk on saada ülevaade teistes riikides välja töötatud ning rakendatud tõenduspõhistest ennetustegevustest, mis aitavad vähendada noorte riskeerivat liikluskäitumist ning saada hinnang, kas mõnel neist on potentsiaali Eestis kohandamiseks ja rakendamiseks.

Turu-uuringu eesmärk on koguda sisendit töö teostatavuse, ajakava, võimalike riskide ning sobivate kvalifitseerumistingimuste kohta enne võimaliku riigihanke ettevalmistamist. Esialgse ajagraafiku kohaselt on kavas hankemenetlus korraldada 2026. aasta viimases kvartalis kui turu-uuring on läbi viidud. Hanget rahastatakse Transpordiameti eelarvelistest vahenditest.

Tehniline kirjeldus

1. Taustainfo

- 1.1. Transpordiamet on Kliimaministeeriumi valitsemisalas tegutsev valitsusasutus, mille ülesandeks on tingimuste loomine ohutuks, ligipääsetavaks ja säästlikuks liiklemiseks, inimeste ja sõidukite liikuvuse kavandamine ning liikluse ja liikluskasvatuse korraldamine.

Transpordiameti strateegilise planeerimise teenistuse liiklusohutuse osakonna ülesanne on korraldada liiklusohutuse meetmete rakendamist, sealhulgas liikluskasvatuse, koordineerida teavitus-, koolitus- ja ennetustegevusi ning teha ettepanekuid liikluskasvatuse tõhustamiseks. Üheks prioriteediks on elukestva liiklushariduse toetamine. Tegevuste planeerimisel lähtutakse [Liiklusohutusprogrammi](#) 2026–2035 (edaspidi LOP) eesmärkidest ja selle elluviimiskavast. LOP elluviimiskava 2026–2029 näeb ühe tegevusena ette tõenduspõhiste ennetusprogrammide rakendamise. Tegevust rahastatakse Transpordiameti tegevuskuludest.

- 1.2. Transpordiamet on aastaid tellinud noorte riskeeriva liikluskäitumise ennetamisele suunatud koolitusi nii üldhariduskoolide 9. klasside õpilastele kui ka 11. klasside ja kutsekoolide II kursuse õpilastele. Koolitused on mõeldud toetama riiklikus õppekavas läbiva teema „Tervis ja ohutus“ (liikluse alateema) õpitulemuste saavutamist, sh ennetama riskeerivat liikluskäitumist. Koolituse fookusteemades on läbivalt käsitletud põhjustagajärg seoseid. Tabelis 1. on esitatud koolitusel käsitletavate teemade loetelu 9. klasside koolitusel ja 11. klasside ning kutsekoolide II kursuse õpilaste koolitustel.

Tabel 1. Koolitustel käsitletavad teemad

9. klassi koolituse „ Iga pidu saab ükskord läbi “ (2×45 min) kesksed teemad	11. klassi ja kutsekooli II kursuse koolituse „ Ohutu valik “ (3×45 min) kesksed teemad
- Sõitja sõidukis ja grupikäitumine; - alkoholi- ja narkojoove;	- Noor juht ja kaassõitja; - alkoholi- ja narkojoobes sõidukijuhtimisega ja

• sekkumisjulgus ja -oskus (kõrvaliste tegevustega mittetegelemine juhtimise ajal, ohutud viisid joobes juhi takistamiseks); • alkoholi tarvitanud ja joobes juhi sõidukis kaasasõitmine (kas üksikult või mitmekesi); • grupikäitumise mõjul turvavöö mittekinnitamine; • juhi segamine; • juhtimisõigusega sõiduki juhtimine. • Riskid kergliikuriga liiklemisel (linnalistes piirkondades).	joobes juhi autos kaasasõitmisega seonduvad riskid; • suurima lubatud sõidukiiruse ületamisega ning liikluskeskkonnale mittevastava sõidukiiruse valikuga seonduvad ohud; • grupikäitumise mõjud/ohud; • sekkumisjulgus ning kaaslaste võimalused riskeerivat käitumist ära hoida (näiteks turvavöö mittekinnitamine, juhi segamine, kõrvaliste tegevustega tegelemine juhtimise ajal); • juhtimisõigusega sõiduki juhtimine.
---	--

2025/2026. õppeaastal koolitati 5999 9. klassi ning 3606 11. klassi ja kutsekooli II kursuse õpilast. 9. klasside õpilastele suunatud koolitus „Iga pidu saab ükskord läbi“ läbis 2024. aastal Ennetuse teadusnõukogu [hindamise](#) ning sellele omistati staatus „arendusjärgus“ tegevus, sama staatus on ka a varasemalt 11. klasside õpilaste ja kutsekoolide II kursuse õpilastele korraldatud koolitusel „[Selge Pilt...!?](#)“. Lisaks on olemas [Maanteeametis aastatel 2018–2020 liiklejate hoiakute ja käitumise kujundamiseks ellu viidud ennetustegevuste hinnang](#), milles analüüsiti noortele suunatud riskivältimiskoolitusi „Selge Pilt“ ja „Georgi ja Kaspari lugu“.

Kuna koolituste „Iga pidu saab ükskord läbi“ ja „Ohutu valik“ lepinguperiood lõpeb 2026. aasta lõpus, on vaja otsustada programmi(de) edasise arendamise, rakendamise või võimalike alternatiivsete lahenduste üle.

Üheks [valdkonnaülese ennetuse](#) põhimõtteks Eestis on eelistada tõendatud tulemustega ennetustegevuste, sh programmide ja teiste sekkumiste rakendamist. Kokku on lepitud, et uute ennetustegevuste ja programmide kohandamisel hinnatakse ühiselt nende Eestis kasutamise teostatavust, tõenduspõhisust ja eetilistust, et vältida võimalikku valdkondade vahelist tegevuste dubleerimist ning ressursside asjatut kulutamist.

1.3. Liiklusõnnetuste statistika. Tabelites 2.–4. on esitatud aastatel 2021–2025 toimunud liiklusõnnetused, neis vigastada saanud ja hukkunud vanuserühmade ja rollide lõikes

Tabel 2. Vanuserühma 10–13 liiklusõnnetuse statistika aastatel 2021–2025

Roll liikluses	Hukkunuid					Vigastatuid				
	2021	2022	2023	2024	2025	2021	2022	2023	2024	2025
Jalakäija				2	1	23	28	25	25	15
Jalgrattur						24	20	28	37	35
Kergliikuri juht		1				14	29	17	30	37
Maastikusõiduki juht							1			
Mootorrattur								1	1	1
Moppeedijuht							1	2	1	1
Pisimoppeedi juht							1	1		1
Sõiduautojuht							1			
Sõitja						16	16	17	22	13

Tasakaaluliikuri juht									1	
-----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	---	--

Tabel 3. Vanuserühma 14–17 liiklusõnnetuse statistika aastatel 2021–2025

Roll liikluses	Hukkunuid					Vigastatuid				
	2021	2022	2023	2024	2025	2021	2022	2023	2024	2025
Jalakäija		2	1	1		30	19	25	21	12
Jalgrattur				1		30	30	18	37	30
Kergliikuri juht						23	38	22	47	47
Liikurmasina juht										1
Maastikusõiduki juht							1		2	
Mootorrattur	1			1		2	8	7	11	10
Moopedijuht		1				18	3	9	9	18
Pisimopeedi juht									1	4
Rulluisutaja										1
Sõiduautojuht				1		2	2	2	2	1
Sõitja	1		2	1		25	26	18	29	31
Tasakaaluliikuri juht						1				
Veoaautojuht										1

Tabel 4. Vanuserühma 18–26 liiklusõnnetuste statistika aastatel 2021–2025

Roll liikluses	Hukkunuid					Vigastatuid				
	2021	2022	2023	2024	2025	2021	2022	2023	2024	2025
Jalakäija					1	15	28	37	31	24
Jalgrattur	1					41	21	30	25	23
Kergliikuri juht						64	103	80	90	59
Liikurmasina juht								1		
Maastikusõiduki juht						1	1		1	1
Mootorrattur				1		11	10	10	27	20
Moopedijuht						2	6	1	2	2
Muu isik (liikluses)								1		2
Pisimopeedi juht										
Sõiduautojuht	4	2	2	6	2	63	68	90	82	68
Sõitja	1			2	3	76	77	71	96	54
Tasakaaluliikuri juht						1			1	
Veoaautojuht						12	3	6	5	2

Allikas: [Liiklusõnnetuste Andmekogu MALIS](#).

1.4. Riskeeriva liikluskäitumise avaldumisvormid ja mõjutegurid vanuses 10–26 aastat.

- **Vanuserühma 10–13** liikluskäitumist iseloomustavad arengulistest iseärasustest tulenevad riskid, mis väljenduvad eelkõige tähelepanu hajumises, ohtude alahindamises ning eakaaslaste mõjust tingitud riskantsete valikute tegemises. Levinumad riskikäitumise väljendusviisid on tähelepanematus sõidutee ületamisel kõrvaliste

tegevuste tõttu (nutiseadme kasutamine, kõrvaklapid, kaaslastega suhtlemine), kiivri ja muu turvavarustuse mittekasutamine ning liigne enesekindlus või hulljulgus jalgratta ja (elektri)tõukerattaga liiklemisel.

Olulist mõju avaldavad eakaaslaste surve ja soov gruppi kuuluda, mis võivad suunata lapsi tegema liikluses valikuid, mida nad üksinda tegutsedes ei teeks. Riskikäitumine võib avalduda omavahelise võistlemisena, näiteks püütakse ületada sõidutee enne lähenevat sõidukit või jõuda kaaslastest kiiremini vilkuva fooritulega üle sõidutee. Sellise käitumise puhul ei teadvustata sageli täielikult võimalikke ohte ega tagajärgi. Lisaks võib riskikäitumine väljenduda liiklusreeglite teadlikus eiramises ning ohtlike manöövrite sooritamises sõprade juuresolekul. Täiendavaks riskiteguriks on liiklusreeglite ja liiklusmärkide osaline mõistmine ning vähene oskus hinnata erinevate liiklusolukordade tegelikku ohtlikkust ja võimalikke tagajärgi.

- **Vanuserühma 14–17** liikluskäitumist mõjutavad järjest suurem iseseisvus liikluses, eakaaslaste mõju ning valmisolek katsetada piire ja võtta riske. Riskikäitumine väljendub nutiseadmete kasutamise tõttu tähelepanu hajumises, liiklusreeglite teadlikus eiramises, kiirustamises ning turvavarustuse mittekasutamises jalgratta või (elektri)tõukerattaga sõitmisel.

Olulise riskitegurina esineb grupikäitumine, kus eakaaslaste mõju võib suurendada valmisolekut teha ohtlikke valikuid. See võib avalduda näiteks mitmekesi ühe kergliikuriga sõitmisel, juhi tähelepanu häirimises sõidukis, liiklusreeglite eiramises või ohtlike manöövrite sooritamises. Soov saavutada eakaaslaste tunnustus võib vähendada valmisolekut järgida liiklusreegleid ning suurendada riskide võtmist.

Selles vanuses sageneb ka piiride katsetamine, sealhulgas juhtimisõiguseta sõiduki juhtimine, liikluspiirangute eiramine ning enda oskuste ülehindamine. Oluline mõjutegur on sotsiaalmeedia, kus nähtavuse ja tähelepanu saavutamise eesmärgil võidakse matkida või luua riskeerivat liikluskäitumist kujutavat sisu. Selline käitumine võib normaliseerida ohtlikku liikluskäitumist nii sisuloojate kui ka nende eakaaslaste seas.

- **Vanuserühma 18–26** liikluskäitumist iseloomustab suur liikuvus, kasvav iseseisvus ning samal ajal kalduvus oma oskusi ja riskide juhtimise võimekust üle hinnata. Riskikäitumine väljendub eelkõige liiklusreeglite teadlikus rikkumises, kiiruse ületamises, kõrvaliste tegevustega tegelemises sõiduki juhtimise ajal ning turvavarustuse, sealhulgas turvavöö kasutamata jätmises.

Selles vanuserühmas on olulisteks riskiteguriteks juhtimisõiguseta sõitmine, alkoholi- või narkootiliste ainete mõju all juhtimine ning joobes juhi sõidukisse kaasreisijana istumine. Tähelepanu hajumine nutiseadmete kasutamise tõttu on samuti üks peamisi riske.

Noorte täiskasvanute liikluskäitumist mõjutab sageli ka eakaaslaste kohalolek. Grupimõju võib suurendada riskivalmidust ning soodustada selliseid käitumisviise nagu kiiruse ületamine, ohtlikud möödasõidud või muul viisil tähelepanu otsiv käitumine. Lisaks võib vähene juhtimiskogemus koos suure enesekindlusega viia liiklusolukordade keerukuse alahindamise ning oma võimete ülehindamiseni. Selles vanuserühmas on levinud hoiak „minuga ei juhtu“. Täiendav riskitegur on öisel-varahommikul ajal väsinuna juhtimine.

1.5. Eeltoodust lähtuvalt, soovib Transpordiamet saada ülevaate teistes riikides välja töötatud ning rakendatud tõenduspõhistest ennetustegevustest, mille eesmärk on vähendada noorte riskeerivat liikluskäitumist ning hinnangut, kas mõnel neist on potentsiaali Eestis kohandamiseks ja rakendamiseks.

2. Hanke ese – tellitav töö

- 2.1. Transpordiamet (edaspidi Tellija) tellib kaardistuse teistes riikides rakendatud riskeeriva liikluskäitumise ennetamisele suunatud tõenduspõhistest ennetustegevustest ja hinnangu nende kohandamise võimalikkusest Eesti ühiskonda.
 - 2.1.1 Riskeeriva liikluskäitumise all on mõeldud teadlikku liiklusreeglite eiramist, mis väljendub peamiselt piirkiiruse ületamise, turvavarustuse mittekasutamise, joobes juhtimise ja liikluses kõrvaliste tegevustega tegelemisena, milles noorte puhul on oluline roll grupikäitumisel. Seda erinevates rollides – jalakäija, jalgrattur, kergliikurijuht, sõitja (tabelid 2.–4).
- 2.2. Tegevuste sihtrühm 10–26-aastased, sh eraldi tuleb välja tuua ennetustegevused järgnevates vanusegruppides:
 - 10–13-aastased
 - 14–17-aastased
 - 18–26-aastased
- 2.3. Kaardistada tuleb tõendatud tulemustega riskeeriva liikluskäitumise ennetamisele suunatud (universaalsed, valikulised, näidustatud) ennetustegevused ja lühisekkumised.
- 2.4. Analüüsi peavad olema kaasatud riigid, mille sotsiaalmajanduslik olukord (SKP)/¹inimarengu indeks IAI sarnaneb Eestile.
- 2.5. Valikul peab lähtuma kõrgema kvaliteediga uuringutest ja kasutama tõenduspõhiste ennetustegevuste ja sekkumiste andmebaase.
 - 2.5.1. Eelistada tuleb süstemaatiliste ülevaadete, metaanalüüside ja juhuslikustatud kontrollitud uuringutega tõendatud ennetustegevusi. Nende puudumisel võib kasutada ka muid kõrge kvaliteediga mõju-uuringuid.
- 2.6. Kaardistada tuleb ennetustegevused, sõltumata rakenduskeskkonnast, tuues eraldi välja koolikeskkonnas rakendatavad tegevused.
- 2.7. Kaardistuses tuleb keskenduda viimase kümne aasta jooksul avaldatud inglise keelsele teabele ja teaduskirjandusele erinevates andmebaasides.
 - 2.7.1. Teaduskirjanduse ja uuringute puhul tuleb eristada eelretsenseeritud teadusartiklid ja muud uuringuraportid.
- 2.8. Tellitava kaardistuse alusel soovib Transpordiamet leida Eesti ühiskonda sobilikke ja kohaldatavaid, tõendatud tulemustega ennetustegevusi.

3. Oodatavad väljundid ja tulemused

- 3.1. Töö tulemusena valmib **raport**, mis sisaldab ülevaadet vähemalt kaheksast tõenduspõhistest riskeeriva liikluskäitumise universaalsetest ja/või valikulistest ja/või näidustatud ennetustegevustest ja/või lühisekkumistest teistes riikides ning **kokkuvõttev hinnang**, kus antakse ülevaade peamistest leidudest, võrreldakse tuvastatud sekkumiste tugevusi ja piiranguid, esitatakse hinnang/soovitused Eesti konteksti kõige perspektiivsemate tegevuste kohta.
 - 3.1.1. Raportis peab olema kirjeldatud kasutatud otsingustrateegiat, andmebaase, otsingusõnu, kaasamis- ja välistamiskriteeriume ning allikate kvaliteedi hindamise metoodikat.
 - 3.1.2. Raport peab sisaldama sekkumist ja/või teiste riikide praktikaid koos neid kirjeldavate parameetritega, selle kohustuslikeks parameetriteks on:
 - ennetustegevuse nimetus;
 - väljatöötamise aasta;
 - autor(id);

¹Inimarengu indeks (inglise keeles Human Development Index, HDI) on statistiline näitaja, mida kasutatakse riikide võrdlemisel ja mis võtab arvesse kolme tegurit: oodatav eluiga, haridust ja elatustaset. Indeks võimaldab võrrelda inimeste elukvaliteeti riigiti

- päritoluriik;
 - viide või link algallikale;
 - sihtrühma kirjeldus (eraldi kuni 18-aastased noored ja vanemad noored);
 - sisu lühikirjeldus;
 - ennetuse tasand (universaalne, valikuline, näidustatud)
 - tõendatuse hinnang (kõrge, madal, mõõdukas)/ info sekkumise tulemuslikkuse kohta;
 - sekkumisse kaasatud osapooled;
 - rakenduskeskkond (eraldi koolikeskkonnas rakendatavad tegevused)
 - rakendamiseks vajalikud ressursid – koolitajate väljaõppe nõuded, tegevuse kestus, hinnanguline rakendusmaht ning võimalikud kulukohad.
- 3.1.3. Analüüsi koostaja võib töö käigus tehtavate kokkulepete käigus raportisse lisada ka teisi analüüsispetsiifilisi parameetreid.
- 3.1.4. Raporti lõpus on esitatud prioriseeritud soovitusel vähemalt kolmest Eestis kõige perspektiivsemast ennetustegevusest koos hinnanguga nende kohandamise, piloteerimise ja rakendamise teostatavusele.
- 3.2. Kokkuvõtten hinnang ennetustegevuste ja/või lühisekkumiste kohandatavusest Eestis:
- Milline analüüsitud ennetustegevus või lühisekkumine on Eesti oludesse kohandamiseks ja rakendamiseks kõige perspektiivsem ning miks?
 - Millised on kõige sobivama ennetustegevuse või lühisekkumise Eestis kohandamise ja rakendamise peamised tugevused, nõrkused, riskid ja väljakutsed? Esitada tuleb põhjendatud hinnang ning kirjeldada asjaolusid, millega tuleks kohandamisel arvestada. Kohandatavuse hindamisel tuleb arvesse võtta vähemalt järgmisi aspekte:
 - sihtrühma sobivus;
 - tõendatuse tase ja mõju ulatus;
 - rakendamise keerukus;
 - ressursivajadus;
 - kulutõhusus ja/või eeldatav ühiskondlik kasu;
 - kultuuriline sobivus;
 - kooskõla Eesti haridus-, noorsootöö- ja liiklusohutussüsteemiga;
 - rakendamise jätkusuutlikkus;
 - võimalikud õiguslikud, organisatsioonilised või muud rakendamist mõjutavad piirangud.
- 3.3. Töö teostaja peab pärast töö valmimist olema valmis esitlema töö tulemusi Tellijale tellija poolt määratud formaadis.
- 3.4. Kõik tulemused ja materjalid esitatakse eesti keeles elektrooniliselt. Töövõtja tagab materjalide keelelise korrektsuse.

4. Küsimused turuosalistele

Palume Teie hinnangut ja ettepanekuid alljärgnevates küsimustes:

1. Kas näete vajadust tehnilise kirjelduse sisu täiendamiseks või ümberstruktureerimiseks? Kui jah, palun täpsustage.
2. Milline on realistlik töö teostamise aeg?
3. Millised võiksid olla mõistlikud, pakkujaid mittediskrimineerivad ja proportsionaalsed kvalifitseerumise nõuded, nt varasem kogemus, haridus, meeskonna suurus, võimekus kaasata valdkonnaga seotud eksperte?
4. Milline on orienteeruv töö teostamise maksumus (käibemaksuta)?

5. Soovi korral muud täiendavad ettepanekud või tähelepanekud, mida peate vajalikuks esitada.

5. Tähtajad ja muu info

Turu-uuring korraldatakse kahes etapis:

- Etapp 1: **Videokoosolek** Ms Teamsi vahendusel 26.08.2026 kell 11.00 (eelregistreerimisega hiljemalt 25.08.2026) tekkinud küsimustele vastamiseks. Osalemissoovist tuleb teada anda kirjale vastates.
- Etapp 2: Hiljemalt 2.09.2026 ootame **lihtkirjalikke vastuseid** 4. punktis esitatud küsimustele.

Lisainformatsioon

Turu-uuringu käigus peetud suhtlus ja väljastatud teave salvestatakse ja dokumenteeritakse.

Turu-uuringust saadud infot kasutab hankija vajadusel hanke alusdokumentide koostamisel. Turu-uuringu raames ei arutata ettevõtja tulevase pakkumuse sisu üle ning ei aidata seda nõuetele vastavaks kujundada.

Turu-uuring ei kohusta Transpordiametit hanget välja kuulutama ega Teid hilisemas hankes osalema, kuid saadud sisend on oluline realistliku ja turule sobiva hanketingimuse kujundamisel.

Hankija tagab ettevõtjate mittediskrimineerimise, võrdse kohtlemise ja läbipaistvuse põhimõtete järgimise ega moonuta konkurentsi.

Transpordiamet ei hüvita turu-uuringus osalemise ja sellega seotud informatsiooni koostamise ega esitamisega seotud kulusid.

Lisaviited

- Liiklusaasta 2025

Lugupidamisega

Kerli Pärna
Liiklusohutuse ekspert
Transpordiamet
kerli.parna@transpordiamet.ee
5568 1491