

Liikluskäitumise monitoring LiMo2002. LÕPPARUANNE

**INSENERIBÜROO "STRATUM"**

# **LIIKLUSKÄITUMISE MONITOOING 2002.a.**

**LiMo2002  
LÕPPARUANNE**

**TALLINN 2002**

## Sisukord:

<b>1.Sissejuhatus. Liikluskäitumise monitooringu läbiviimine Eestis.....</b>	<b>5</b>
<b>2.Liikluskäitumise monitooringu küsitluste läbiviimine ja tulemused.....</b>	<b>6</b>
<b>2.1.Ankeetküsitluse tulemused.....</b>	<b>10</b>
<b>2.2.Hinnete erinevused vastanute sotsiaalsete gruppide kaupa.....</b>	<b>20</b>
<b>2.3.Liikluskäitumise monitooringu küsitluste tulemuste võrdlus 2001.a. ja 2002.a .....</b>	<b>24</b>
<b>3.Liikluskäitumise monitooringu vaatluste tulemused.</b>	
<b>3.1.Sissejuhatus.....</b>	<b>29</b>
<b>3.2. Fooritulede nõuetest kinnipidamine.....</b>	<b>30</b>
<b>3.3. Sõidutulede kasutamine.....</b>	<b>33</b>
<b>3.4. Suunatulede kasutamine.....</b>	<b>36</b>
<b>3.5. Jalakäijale tee andmine reguleerimata ülekäigurajal.....</b>	<b>39</b>
<b>3.6. Sõiduki juhtimine joobeseisundis.....</b>	<b>44</b>
<b>3.7.Sõidukiirus ja pikivahed.....</b>	<b>45</b>
<b>3.8. Turvavahendite kasutamine.....</b>	<b>46</b>
<b>3.9. Helkurite kasutamine.....</b>	<b>47</b>
<b>3.10. Kokkuvõte liikluskäitumise vaatlustest 2001.aastal.</b>	
<b>3.10.1. Liikluskäitumise vaatluste maht ja vaatluskohad.....</b>	<b>48</b>
<b>3.10.2. Vaatluste kokkuvõte.....</b>	<b>48</b>
<b>3.11. Eesti ja Soome liikluskäitumise monitooringu tulemuste võrdlus....</b>	<b>54</b>

## 1. Sissejuhatus. Liikluskäitumise monitooringu läbiviimine Eestis.

Käesolev aruanne on liikluskäitumise monitooringu (lühidalt LiMo2002) 2002.aastal läbi viidud projekti lõpparuandeks 2002.aastal. Liikluskäitumise monitooringu projekti algatas Maanteeamet 2001.aastal ja see oli tollal esimeseks katseks viia läbi ulatuslik liikluskäitumise monitooring Eestis. 2001.a projekti käigus käsitleti monitooringu läbiviimise kavandatavat metoodikat, viidi läbi pilootuuring ning esitati täiemahulise uuringu- küsitluse ja vaatluste- läbiviimise metoodika ja vaatluskohtade valik ning küsitluste ja vaatluste tulemused.

Käesolev uuring järgib põhijoontes 2001.a. uuringu metoodikat ja teostamise põhimõtteid, kusjuures selle peamiseks eesmärgiks on anda usaldusväärne võrdlus eelmise aasta uuringuga, määramaks trende.

LiMo2002 projekt jagunes kaheks põhiosaks:

- elanike küsitlus (hinnang) liikluskäitumise üksikute alateemade kohta;
- välivaatlused tänavatel ja maanteedel, liikluskäitumise tegeliku olukorra selgitamiseks.

Monitooringu küsitluse osa hõlmas Eesti 1000 elaniku ankeetküsitluse läbiviimist ja andmete töötlemist, eesmärgiga selgitada välja elanike hinnang liikluskäitumise üksikutele aspektidele ja liiklusohutusele tervikuna.

Monitooringu vaatluste osa hõlmab järgmiseid liikluskäitumise valdkondi:

1. fooritulede nõuetest kinnipidamine sõidukijuhtide ja jalakäijate poolt;
2. sõidu- ja suunatulede kasutamine;
3. jalakäijale tee andmine reguleerimata ülekaigurajal;
4. sõidukiirus ja pikivahed;
5. helkurite kasutamine;
6. laste turvavarustuse kasutamine;
7. turvavöö kasutamine;
8. joores juhtimine.

Ülalloetletud teemade osas on 3 esimese teema osas läbi viidud spetsiaalsed väliuuringud erinevates linnades ja maanteedel. Kiiruste ja pikivahe teema käsitlemisel kasutatakse automaatse kiirusmõõtesüsteemi andmeid (vt. ka Kiiruste monitooringu projekt), teemade 5...7 osas on kasutatud Maanteeameti tellimusel koostatud ja AS Emor ning OÜ Sõiduohutuse Teaduskeskus poolt läbi viidud uuringute tulemusi, viimase alateema käsitlemisel aga Politseiameti andmeid, mis põhinevad reidide "Kõik puhuvad!" tulemusi.

Kõik LiMo2002 projekti raames läbiviidud uuringud on teostatud võimalikult sarnase metoodika kohaselt, et tagada kahte põhilist nõuet - usaldusväarsust ja võimalust võrrelda erineval ajal tehtud uuringute tulemusi, hindamaks trende. Samas ei ole kõik käesolevas töös kasutatud, kuid erinevate autorite poolt teostatud uuringutulemused aga täielikult omavahel kooskõlas (näiteks vaatlus- ja küsitluskohtade jaotus), kuigi eelnevate aastate uuringud on läbi viidud võimalikult sarnase metoodika põhjal, mis võimaldab hinnata aasta jooksul toimunud muutusi.

## 2. Liikluskäitumise monitooringu küsitluste läbiviimine ja tulemused.

2002.aasta sügisel viidi läbi järjekordne, arvult teine laiaulatuslik liikluskäitumise erinevaid aspekte hinnata võimaldav elanikkonna küsitlus.

### Küsitluse eesmärk:

Elanike arvamuste väljaselgitamine liikluskäitumise taseme ja selle muutumise kohta Eestis. Ühtlasi on teostatud võrdlus 2002.a. ja 2001.a. küsitluste tulemuste vahel.

### Küsimustik:

Küsimused ankeedis on koostatud lähtudes uuringu teemast- liikluskäitumise erinevad aspektid.

Et ankeet oleks intervjuerija/vastaja poolt paremini täidetav, on küsimused ankeedis esitatud tabeli kujul. Ankeedis on kokku 10 liiklusalast küsimust. Erinevalt 2001.a. küsitlusel kasutatud ankeedist, kus vastaja hindas ka seda, kuidas on liikluskäitumine Eestis muutunud viimase aasta jooksul, on 2002.a. ankeedis küsitud vaid vastaja hinnangut liikluskäitumise teemadele viiepallises süsteemis. Võrdlus 2001.a andmetega on teostatud kahe erineva aasta tulemuste võrdlemise teel.

### 2001.a. kogemus

Nagu näitas 2001.a. läbi viidud küsitlus, oli kasutatud ankeet üldjoontes arusaadav ja mõistetav. Mõnede küsitajate ettepanekul täpsustati käesoleval aastal küsitluse ankeedi küsimuste paigutust ja sõnastust, kuid ankeedi sisu jäi võrreldes eelmise aastaga samaks. Vastavalt sellele on veidi muudetud ka ankeedi vormi. Lisaks eestikeelsele küsimustikule koostati ka venekeelne.

Vt. ka *Ankeedi näidised*.

### Valim:

Küsitlusuuringu valimi moodustamise määrab eelkõige ära valimialus, mis kujutab endast elanike nimekirja.

Liikluskäitumise valimialuseks on 15-65 aastased Eesti vabariigi elanikud. Valimi moodustamine seisnes valimialusest küsitlevate leidmises üldjuhul juhuvaliku printsiipi rakendades. Antud küsitluse valim moodustati Eesti rahvastiku andmebaasi alusel (AS Andmevara andmetel) aadressisikute juhuvalimina. Eesmärgiks seati 1000 isiku küsitlemine Eestis ning see ülesanne ka täideti.

Ankeetide jaotus küsitluskohtade lõikes on esitatud alljärgnevas tabelis. Peab mainima, et reaalsete vastanute elukohtade jaotus võib erineda teataval määral ankeetide jaotusest.

**Tabel 2.1. Ankeetide jaotus küsitluskohtade lõikes**

Küsitluskoht	Ankeetide arv
Harjumaa (va. Tallinn)	31
Tallinn	174
Hiiumaa	10
Ida-Virumaa (va K-Järve, Narva)	46
Kohtla-Järve	43
Narva	16
Jõgevamaa	40
Järvamaa	40
Läänemaa	25
Lääne-virumaa	50
Põlvamaa	30
Pärnumaa	115
Saaremaa	10
Tartu linn	100
Tartu maakond (va Tartu linn)	100
Valgamaa	40
Viljandimaa	70
Võrumaa	60
Kokku	1000

Valimi esinduslikkus:

Tulemuste seisukohalt on alati tarvis jälgida, et valim oleks kogurahvastiku suhtes esinduslik. Valim peab endas sisaldama täpselt samasuguseid demograafilise, regionaalse ja sotsiaalse koostise proportsioone, kui kogurahvastik. Valimi esinduslikkuse selgitamiseks kasutati olulisemate isikutunnuste lõikes arvatud kaokordajat ning sihtrahvastiku, küsitletute ja mitteküsitletute struktuuri omavahelist võrdlust.

Ankeetküsitluse läbiviimine:

Ankeetküsitlus viidi läbi vastavalt valimile intervjuu korras. Küsitlus viidi läbi septembris/oktoobris 2002.

Andmete sisestus ja analüüs:

Ankeetid kodeeriti ja vastused sisestati ning analüüsiti tabelitena programmis *MSEXel*. Analüüsitud on nii terve Eesti tulemusi kui ka erinevate vastajagruppide vastuseid erinevate teemade lõikes.

Ankeetküsitluse tulemused:

Ankeetküsitluse tulemused on esitatud käesoleva aruande peatükis 2.1.

Kasutatud lühendid.

Ülevaatlikkuse huvides on järgnevates tabelites ja graafikutel kasutatud alateemade ja küsitlusandmete juures lühendeid alljärgnevalt:

*Hinne-* hinne antud alateemale, kasutades skaalat 1...5. Hinnatel on järgmine tähendus: 1- väga halb, 2- halb, 3- rahuldav, 4- hea, 5- väga hea.

*Sõidutuled; suunatud-* hinnang vastavalt sõidu- ja suunatudetele kasutamisele.

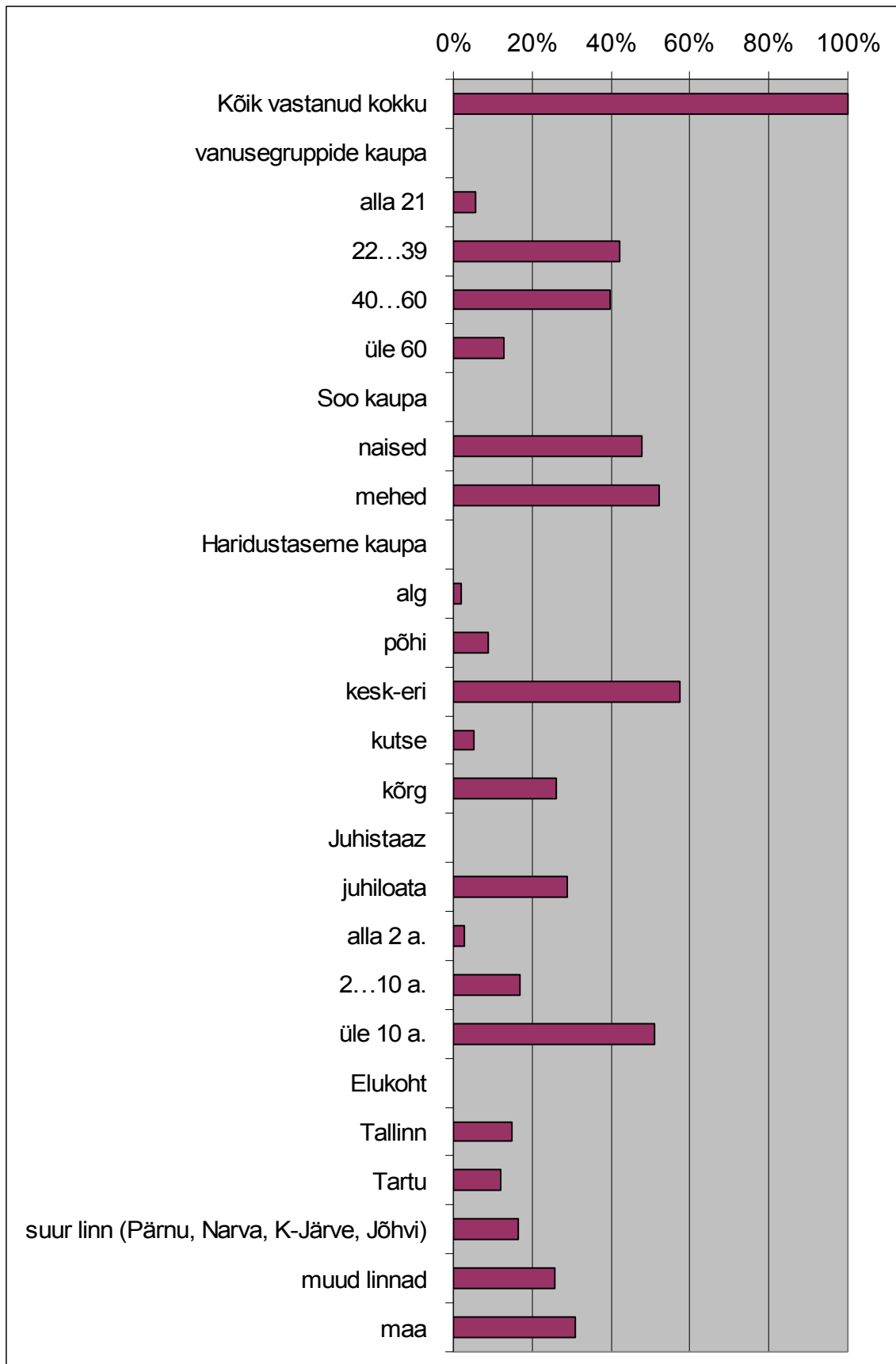
*Vöötrada-* hinnang juhtide käitumisele vöötrajal (jalakäijatele teandmine reguleerimata ülekäigul- vöötrajal)

*Kiirus maantee, linn-* kiiruspiirangust kinnipidamine vastavalt maanteedel ja linnades, asulates.

*Turvavöö, helkur, laste turva-* vastavate turvameetmete kasutamise hinnang.

Tabel 2.2. Vastanute profiil

	Keskmine				
	Arv	osa	vanus	juhistaaž	läbisõit
<i>Kõik vastanud kokku</i>	1000	100%	42,1	18,5	14258
<b>vanusegruppide kaupa</b>					
alla 21	55	6%	19,2	1,9	9056
22...39	422	42%	31,0	10,9	15150
40...60	396	40%	48,9	24,0	14492
üle 60	127	13%	67,2	34,2	9096
<b>Soo kaupa</b>					
naised	476	48%	42,5	15,4	8582
mehed	524	52%	41,7	20,1	16495
<b>Haridustaseme kaupa</b>					
alg	20	2%	73,3	24,3	1000
põhi	89	9%	48,3	27,5	9796
kesk-eri	576	58%	39,3	16,7	14753
kutse	54	5%	44,5	21,1	15349
kõrg	261	26%	43,1	19,4	13946
<b>Juhistaaž</b>					
juhiloata	289	29%	42,9	0	0
alla 2 a.	29	3%	25,0	1,5	9526
2...10 a.	170	17%	29,7	6,4	13625
üle 10 a.	512	51%	46,7	23,5	14671
<b>Elukoht</b>					
Tallinn	150	15%	40,0	17,5	14065
Tartu	120	12%	42,0	19,1	16973
suur linn (Pärnu, Narva, K-Järve, Jõhvi)	163	16%	41,6	16,9	12653
muud linnad	256	26%	41,8	18,9	14803
maa	311	31%	43,5	19,4	13926



Joonis 2.1. Vastanute profiil

**2.1. ANKEETKÜSITLUSE TULEMUSED**

Tabel 2.3. Hinne liiklusohutusele tervikuna

<i>Kõik vastanud kokku</i>	<b>3,00</b>
<b>vanusegruppide kaupa</b>	
alla 21	3,02
22...39	3,13
40...60	2,98
üle 60	2,98
<b>Soo kaupa</b>	
naised	3,07
mehed	3,02
<b>Haridustaseme kaupa</b>	
alg	3,15
põhi	2,98
kesk-eri	3,03
kutse	3,13
kõrg	3,07
<b>Juhistaaž</b>	
juhiloata	3,07
alla 2 a.	3,26
2...10 a.	3,12
üle 10 a.	2,99
<b>Elukoht</b>	
Tallinn	3,04
Tartu	3,07
suur linn (Pärnu, Narva, K-Järve, Jõhvi)	3,15
muud linnad	3,09
maa	2,94

Keskmine hinne liiklusohutusele tervikuna oli 3,00 seega oli hinne üsna keskmine. Antud teemakäsitluse juures võib esile tõsta vanemate inimeste (üle 40) veidi madalamat hinnangutaset (üldiselt kehtib see ka teiste alateemade juures) ja vanusegrupi 22...39 keskmisest kõrgemat keskmist hinnet. Tähelepanuväärne on ka väikese juhistaažiga (alla 2 aasta) isikute keskmisest kõrgem hinne liiklusohutusele. Võrreldes teiste linnadega hindasid ka nn. suurte linnade (kuhu loeti kuuluvaks Pärnu, Jõhvi, Kohtla-Järve ja Narva) elanike keskmisest kõrgemat hinnet. Peaaegu kõikide alateemade puhul oli märgatav ka algharidusega isikute keskmisest erinev hindedkaala, mis on aga suuremas osas põhjendatav nende isikute suhteliselt väikese osakaaluga valimis.

Antud märkus kehtib ka järgnevate alateemade kohta.



Tabel 2.4. Sõidutulede kasutamine

<i>Kõik vastanud kokku</i>	<b>4,20</b>
<b>vanusegruppide kaupa</b>	
alla 21	4,07
22...39	4,23
40...60	4,15
üle 60	4,18
<b>Soo kaupa</b>	
naised	4,24
mehed	4,13
<b>Haridustaseme kaupa</b>	
alg	4,50
põhi	4,11
kesk-eri	4,14
kutse	4,31
kõrg	4,27
<b>Juhistaaz</b>	
juhiloata	4,19
alla 2 a.	4,21
2...10 a.	4,14
üle 10 a.	4,20
<b>Elukoht</b>	
Tallinn	4,14
Tartu	4,45
suur linn (Pärnu, Narva, K-Järve, Jõhvi)	3,97
muud linnad	4,21
maa	4,19

Sõidutulede kasutamise puhul on tegemist kõige kõrgema hinde teeninud alateemaga, kusjuures puuduvad ka tõsised erinevused vastajagruppide lõikes (va nn. suurte linnade elanikud- kuid ka nende puhul on kõige kõrgemini hinnatud alateemaga).

Tabel 2.5. Suunatud kasutamine

<i>Kõik vastanud kokku</i>	<b>3,40</b>
<b>vanusegruppide kaupa</b>	
alla 21	3,41
22...39	3,43
40...60	3,25
üle 60	3,43
<b>Soo kaupa</b>	
naised	3,44
mehed	3,28
<b>Haridustaseme kaupa</b>	
alg	3,68
põhi	3,24
kesk-eri	3,33
kutse	3,57
kõrg	3,37
<b>Juhistaaz</b>	
juhiloata	3,46
alla 2 a.	3,26
2...10 a.	3,30
üle 10 a.	3,32
<b>Elukoht</b>	
Tallinn	3,27
Tartu	3,63
suur linn (Pärnu, Narva, K-Järve, Jõhvi)	3,30
muud linnad	3,39
maa	3,29

Suunatud kasutamise puhul on hinded samuti keskmisele suhteliselt lähedased ja ka vastajagruppide lõikes puuduvad suuremad erinevused, ainukeseks märkimisväärseks erinevuseks on meeste keskmisest väiksem hinne. Tähelepanu võiks pöörata ka tallinlaste suhteliselt madalamale hindele, võrreldes teiste piirkondadega.

Tabel 2.6. Jalakäijale teeandmine vöötrajal

<b>Kõik vastanud kokku</b>	<b>3,20</b>
<b>vanusegruppide kaupa</b>	
alla 21	3,11
22...39	3,30
40...60	3,17
üle 60	3,16
<b>Soo kaupa</b>	
naised	3,20
mehed	3,24
<b>Haridustaseme kaupa</b>	
alg	3,32
põhi	3,08
kesk-eri	3,18
kutse	3,39
kõrg	3,30
<b>Juhistaaz</b>	
juhiloata	3,13
alla 2 a.	3,11
2...10 a.	3,25
üle 10 a.	3,26
<b>Elukoht</b>	
Tallinn	3,03
Tartu	3,21
suur linn (Pärnu, Narva, K-Järve, Jõhvi)	3,25
muud linnad	3,33
maa	3,20

Juhtide käitumine vöötradadel (ehk siis jalakäijatele teeandmine) on kindlasti üks selliseid liikluskäitumise teemasid, mis on viimasel ajal omandanud suhteliselt kõige suurema kõlapinna meedias ja ka ühiskonnas tervikuna. See võib olla üheks põhjuseks, et juhtide käitumine vöötradadel sai suhteliselt kõrge hinde, kuigi liikluskäitumise vaatluste tulemused seda just ei kinnita.

Huvitavad on mõningad tendentsid- tallinlaste suhteliselt kriitilisem suhtumine ning naiste madal hinnang juhtide käitumisse vöötradadel, eriti aga juhiloata ja alla 2 a. juhistaaziga isikute tunduvalt madalam hinne võrreldes üle 2 a. juhistaaziga juhtidega, samas aga 22...39 a. juhtide suhteliselt kõrge hinne antud alateemale..

Tabel 2.7. Fooritulede nõuetest kinnipidamine

	juhid	jalakäij.
<b>Kõik vastanud kokku</b>	<b>3,90</b>	<b>3,20</b>
<b>vanusegruppide kaupa</b>		
alla 21	3,65	3,05
22...39	3,94	3,28
40...60	3,90	3,08
üle 60	3,86	3,39
<b>Soo kaupa</b>		
naised	3,88	3,30
mehed	3,92	3,12
<b>Haridustaseme kaupa</b>		
alg	3,75	3,88
põhi	3,71	3,19
kesk-eri	3,87	3,15
kutse	4,21	3,57
kõrg	3,98	3,19
<b>Juhistaaz</b>		
juhiloata	3,80	3,32
alla 2 a.	3,93	3,28
2...10 a.	3,85	3,20
üle 10 a.	3,96	3,13
<b>Elukoht</b>		
Tallinn	3,80	3,14
Tartu	3,73	3,17
suur linn (Pärnu, Narva, K-Järve, Jõhvi)	3,84	3,17
muud linnad	3,99	3,30
maa	3,98	3,18

Fooritulede nõuetest kinnipidamise puhul eraldati kaks liiklejate kategooriat- juhid ja jalakäijad.

Täheldatav on juhtidele antav märgatavalt kõrgem hinne võrreldes jalakäijatele antud hindega. Nii juhtide kui jalakäijate poolt fooritulede järgmise osas on taas märgatav alla 21 a. vastanute keskmisest negatiivsem hinnang.

Jalakäijatele käitumisele reguleeritud ülekäigul on andnud keskmisest märgatavalt madalama hinde aga ka 40...60 aastased isikud, samas kui üle 60-aastased hindasid inimeste käitumist jällegi üsna kõrgelt.

Märgatav on ka naiste kõrgem hinne võrreldes meestega (teatavasti on aga juhtide osas naisi siiski suhteliselt vähem), ning selge tendents, et juhistaazi kasvades alaneb ka jalakäijaile antud hinne. On huvitav, et elukohast suurt hinne ei sõltu, välja arvatud muude linnade elanike oma..

Tabel 2.8. Sõidukijuhtimine joores olekus

<i>Kõik vastanud kokku</i>	<b>1,90</b>
<b>vanusegruppide kaupa</b>	
alla 21	2,27
22...39	2,00
40...60	1,79
üle 60	1,61
<b>Soo kaupa</b>	
naised	1,63
mehed	2,12
<b>Haridustaseme kaupa</b>	
alg	1,53
põhi	1,93
kesk-eri	1,90
kutse	2,17
kõrg	1,80
<b>Juhistaaz</b>	
juhiloata	1,75
alla 2 a.	2,00
2...10 a.	2,08
üle 10 a.	1,88
<b>Elukoht</b>	
Tallinn	1,82
Tartu	2,12
suur linn (Pärnu, Narva, K-Järve, Jõhvi)	2,05
muud linnad	1,75
maa	1,85

Olukord joores juhtimisega (koos kiiruspiirangutest kinnipidamisega maanteel), on need alateemad, mis said kogu küsitluse kõige madalamad hinded (analoogselt 2001.a küsitlusele), kusjuures sisuliselt oli hinnang purjus juhtidele liikluses kõige madalam ka kõikide vastanute gruppide osas. Teiste sõnadega- praktiliselt kõik vastanud pidasid olukorda purjus juhtidega liikluses halvaks, välja arvatud ehk mõned äärmiselt tähelepanuväärsed seigad vastanute gruppide osas.

Siinkohal saab välja tuua alla 21 aastaste inimeste oluliselt kõrgema hinde võrreldes üldise keskmisega, aga ka kuni 10 aastase staažiga juhtide keskmisest kõrgema hinde (kellest suur osa on tõenäoliselt ka alla 21 aastased).

Samuti on mainimist vääriv Tartu, Pärnu, Narva, Kohtla-Järve ja Jõhvi (kuid mitte Tallinna) elanike keskmisest kõrgem hinne.

Märkimisväärne on ka naiste ja meeste hinnangu oluline erinevus, kusjuures naised on meestega võrreldes oluliselt kriitilisemad.

Tabel 2.9. Kiiruspiirangutest kinnipidamine

	maanteel	linnas
<b>Kõik vastanud kokku</b>	<b>2,40</b>	<b>2,80</b>
<b>vanusegruppide kaupa</b>		
alla 21	2,45	2,78
22...39	2,54	2,95
40...60	2,37	2,77
üle 60	2,25	2,60
<b>Soo kaupa</b>		
naised	2,42	2,82
mehed	2,44	2,83
<b>Haridustaseme kaupa</b>		
alg	2,33	2,75
põhi	2,34	2,48
kesk-eri	2,42	2,83
kutse	2,49	2,96
kõrg	2,47	2,91
<b>Juhistaaz</b>		
juhiloata	2,43	2,76
alla 2 a.	2,52	3,03
2...10 a.	2,64	2,99
üle 10 a.	2,37	2,79
<b>Elukoht</b>		
Tallinn	2,60	2,75
Tartu	2,50	2,98
suur linn (Pärnu, Narva, K-Järve, Jõhvi)	2,58	3,03
muud linnad	2,46	2,87
maa	2,25	2,66

Kiiruspiirangutest kinnipidamine maanteel oli see teema, mida hinnati koos joores juhtimise, turvavöö kasutamisega tagaistmel ning helkurite kasutamisega täiskasvanute poolt kõige madalamalt, olukorda linnades aga viiendana halvemuses järjestatuna.

Siin on välja toodavad praktiliselt sarnased tendentsid eelmise aastaga võrreldes, näiteks- vähese staažiga juhtide ning kuni 40 aastaste suhteliselt kõrged hinded.

Kiiruspiirangute järgmise osas on samuti märgatav erinevus maa- ja linnaelanike vahel. Samas on Tallinna ja Tartu elanike arvamus on kriitilisem väiksemate omast.

Tabel 2.10. Turvavööde ja laste turvavarustuse kasutamine

	ees	taga	laste turvav.
<b>Kõik vastanud kokku</b>	<b>3,60</b>	<b>2,20</b>	<b>3,60</b>
<b>vanusegruppide kaupa</b>			
alla 21	3,46	2,06	3,73
22...39	3,54	2,20	3,68
40...60	3,49	2,17	3,49
üle 60	3,84	2,23	3,64
<b>Soo kaupa</b>			
naised	3,64	2,25	3,66
mehed	3,48	2,12	3,55
<b>Haridustaseme kaupa</b>			
alg	4,22	2,91	3,90
põhi	3,62	2,07	3,70
kesk-eri	3,50	2,18	3,53
kutse	3,59	2,17	3,82
kõrg	3,58	2,18	3,67
<b>Juhistaaž</b>			
juhiloata	3,64	2,26	3,69
alla 2 a.	3,59	2,14	3,33
2...10 a.	3,57	2,21	3,62
üle 10 a.	3,50	2,14	3,57
<b>Elukoht</b>			
Tallinn	3,59	2,16	3,75
Tartu	3,45	2,05	3,71
suur linn (Pärnu, Narva, K-Järve, Jõhvi)	3,67	2,27	3,66
muud linnad	3,60	2,18	3,57
maa	3,48	2,20	3,50

Turvavöö kasutamist tagaistmetel hinnati keskmiselt väga madala hindega, eriti võrreldes turvavöö kasutamisega esiistmel ja laste turvavarustuse kasutamisega. Siinkohal puuduvad väga märgatavad erinevused vastajagruppide lõikes. Tähelepanu väärib on ehk ainult see tendents, et juhistaaži suurenedes kahaneb üldiselt hinne turvavahendite kasutamisele.

Tabel 2.11. Helkurite kasutamine

	täisk.	laps	jalgr.
<b>Kõik vastanud kokku</b>	<b>2,30</b>	<b>3,60</b>	<b>3,10</b>
<b>vanusegruppide kaupa</b>			
alla 21	2,23	3,71	3,33
22...39	2,31	3,56	3,22
40...60	2,24	3,56	2,92
üle 60	2,35	3,69	3,17
<b>Soo kaupa</b>			
naised	2,37	3,79	3,14
mehed	2,19	3,40	3,07
<b>Haridustaseme kaupa</b>			
alg	2,26	4,05	3,56
põhi	2,34	3,67	3,05
kesk-eri	2,27	3,60	3,13
kutse	2,21	3,71	3,29
kõrg	2,30	3,47	2,98
<b>Juhistaaz</b>			
juhiloata	2,40	3,87	3,30
alla 2 a.	2,35	3,55	3,21
2...10 a.	2,27	3,54	3,11
üle 10 a.	2,21	3,46	2,99
<b>Elukoht</b>			
Tallinn	2,48	3,39	2,91
Tartu	2,48	3,55	3,21
suur linn (Pärnu, Narva, K-Järve, Jõhvi)	2,05	3,62	3,21
muud linnad	2,25	3,66	3,16
maa	2,25	3,62	3,05

Olukorda helkurite kasutamisega hinnati üsna erinevalt- seda just täiskasvanute ja laste poolt kasutatavate helkurite osas.

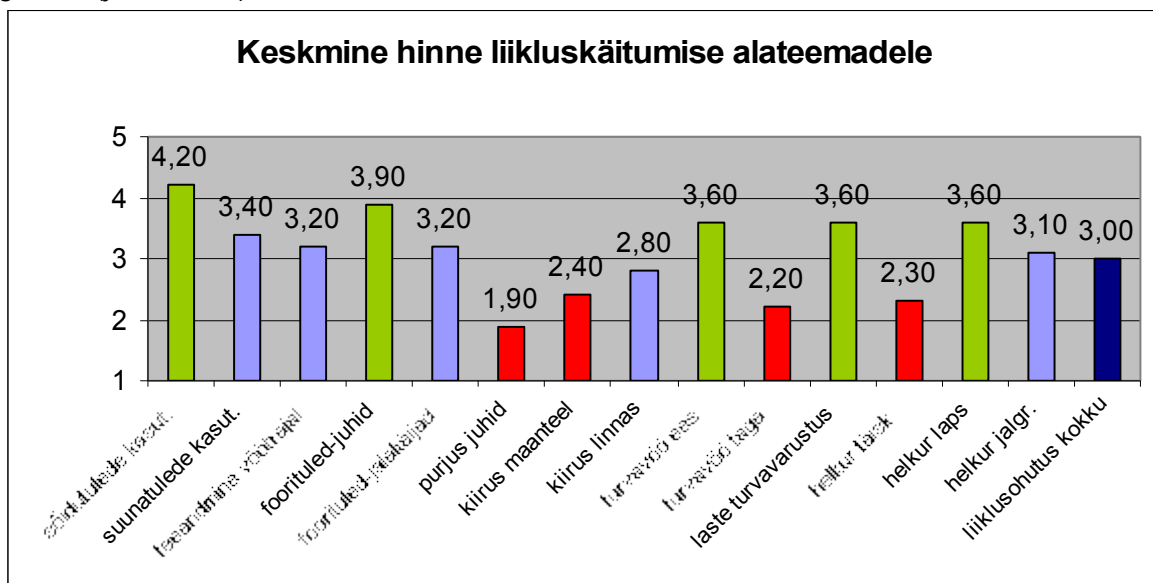
Kui laste poolt helkurite kasutamist hinnati suhteliselt kõrgelt, mille üheks võimalikuks põhjenduseks saab olla ka Maanteeameti kampaaniate mõju, siis jalgratturite nähtavust pimedas ja eriti helkurite kasutamine täiskasvanute poolt said suhteliselt madala hinnangu.

Naiste poolt antud hinnang osutus kõrgemaks meeste poolt antud hinnangust ja juhiloata või väiksema juhtimiskogemusega isikud hindasid helkurite kasutamist reeglina kõrgemalt.

Huvitav on ka maal elavate inimeste hinnangu teatav erinevus muu elanikkonna omast- kui laste poolt helkurite kasutamist hindasid maainimesed madalamalt, siis täiskasvanute ja jalgratturite poolt helkurite kasutamist jälle keskmiselt

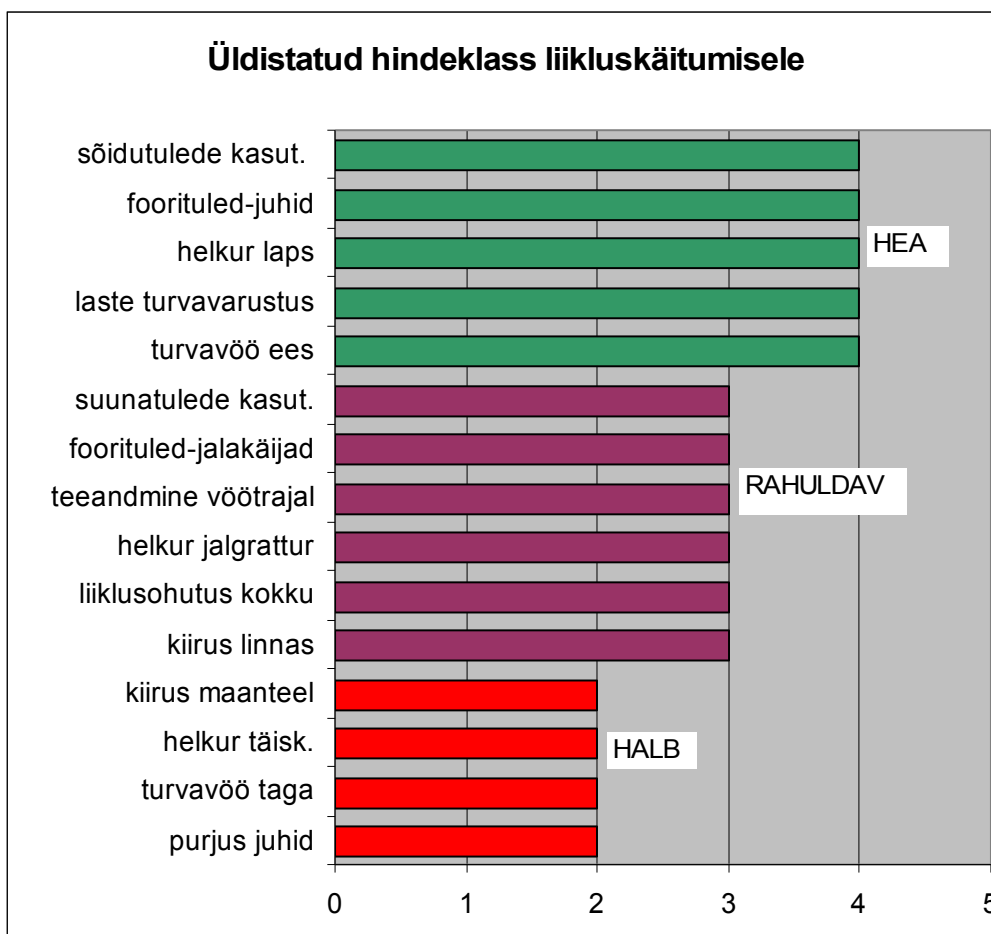


Kõikide alateemade hindede iseloomustab võib olla kõige ülevaatlikumalt järgmine graafik (joonis 2.2.).



Joonis 2.2. Elanike liikluskäitumise hinnangu kokkuvõte.

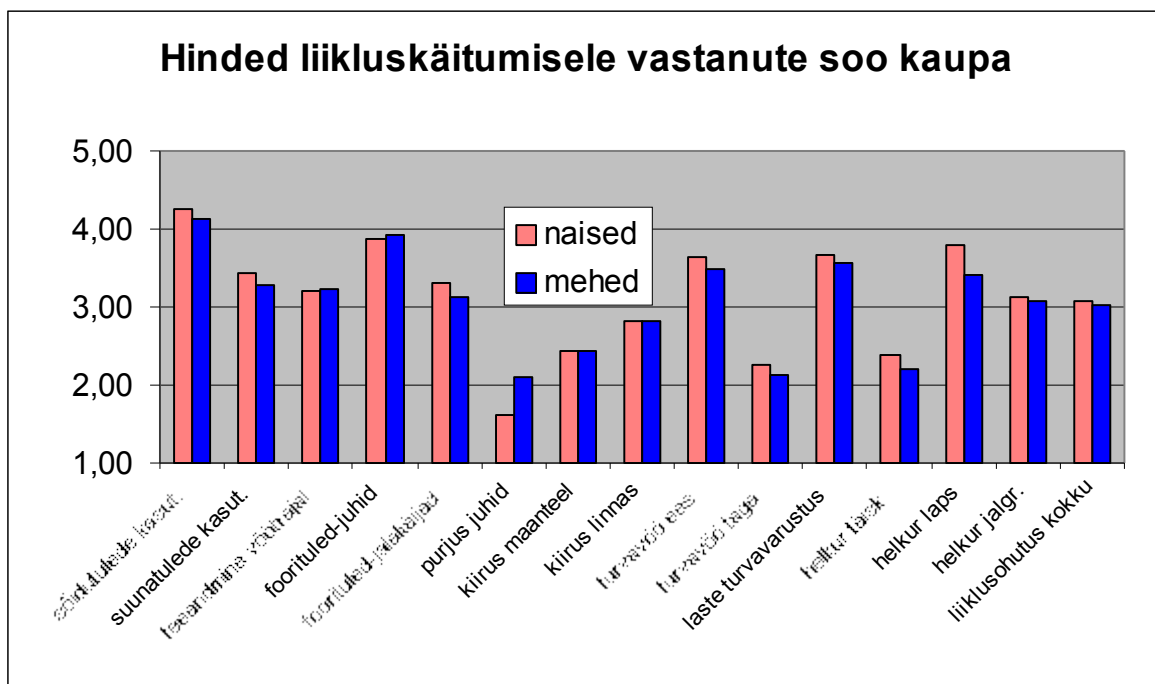
Kui pandud hindede üldistada keskmise täishinde väärtuseni saama aga kolm ilmekat gruppi alateemasid, mille suhtes elanikel on kolm kindlalt erinevat väärtuste klassi- halb, rahuldav ja hea. Tulemus on esitatud alljärgneval graafikul:



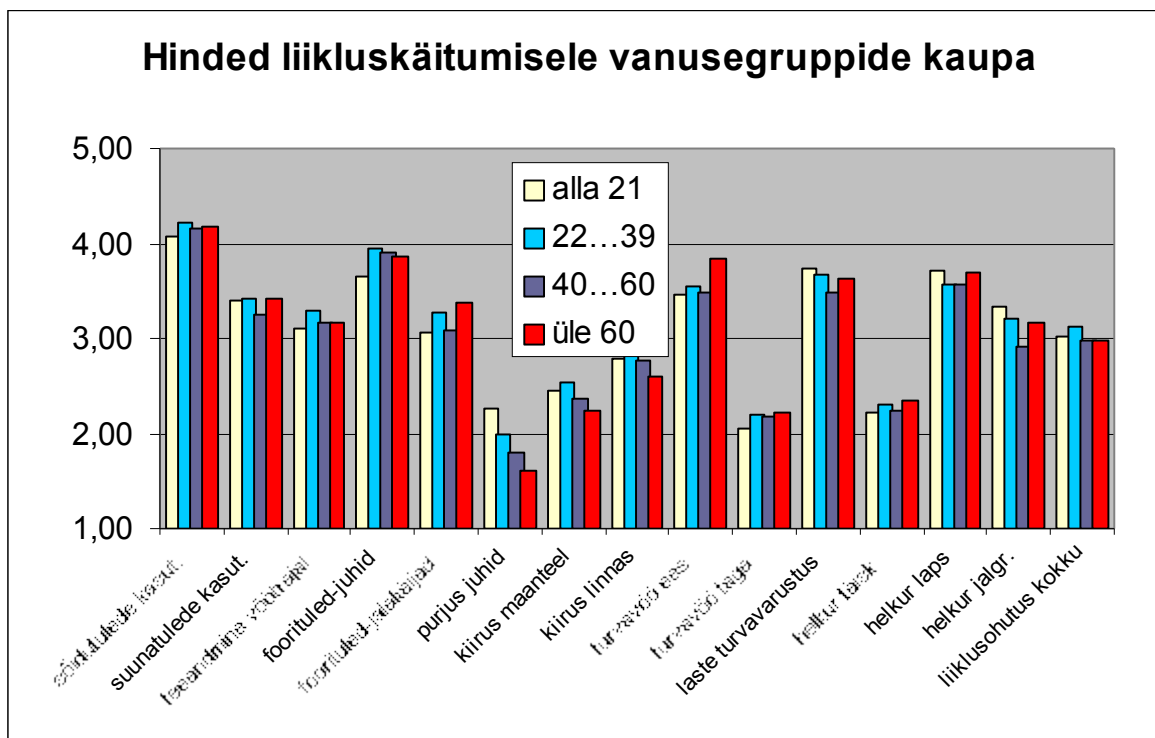
Joonis 2.3. Uuritud alateemade üldistatud hindeklassid.

## 2.2.Hinnete erinevused vastanute sotsiaalsete gruppide kaupa.

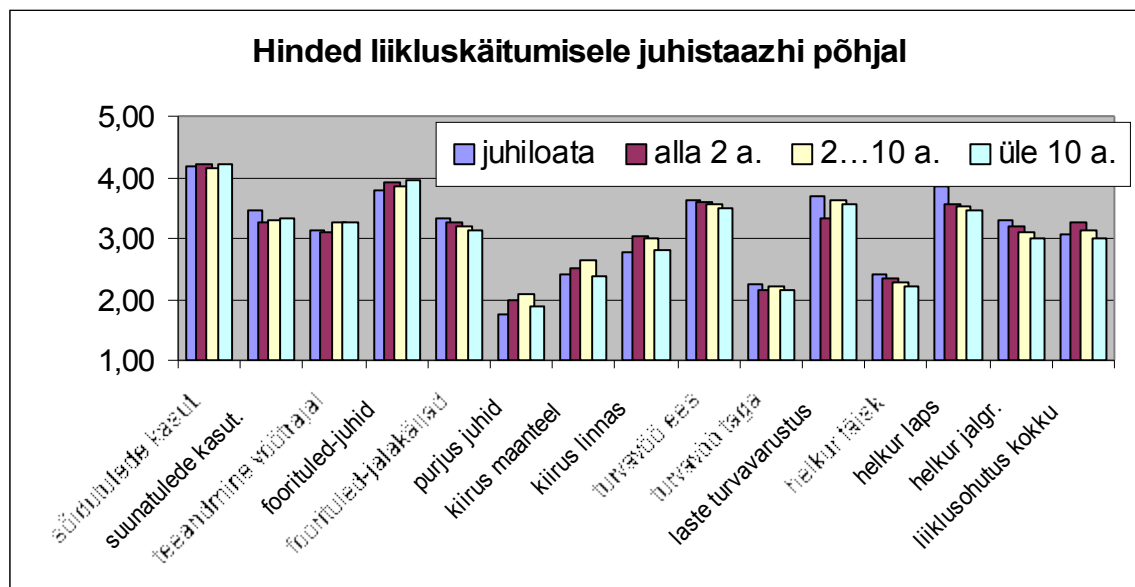
Elanike hinnangu soolised ja vanuselised erinevusi liikluskäitumisele iseloomustavad järgnevad graafikud (joonised 2.4 – 2.6).



Joonis 2.4. Hinded liikluskäitumisele vastanute soo kaupa.



Joonis 2.5. Hinded liikluskäitumisele vanusegruppide kaupa.



Joonis 2.6. Hinded liikluskäitumisele vastanute juhikogemuse põhjal jaotatuna.

Erinevate hinnete osakaalu kogu valimis iseloomustab tabel 2.12.

Tabel 2.12. Erinevate hinnete osakaal alateemade lõikes.

Teema	HINNE					
	ei tea	1	2	3	4	5
sõidutuled	1,8%	0,2%	0,8%	13,6%	<b>49,6%</b>	34,0%
suunatud	1,5%	2,7%	13,9%	<b>37,0%</b>	35,5%	9,4%
teeandmine võõrajal	0,5%	2,7%	14,9%	<b>43,1%</b>	35,4%	3,4%
foorituled-juhid	3,6%	0,2%	2,3%	21,5%	<b>55,4%</b>	17,0%
foorituled-jalakäijad	2,6%	2,2%	17,5%	<b>41,3%</b>	31,4%	5,0%
kiirusepiirang maanteel	6,2%	11,5%	<b>37,3%</b>	<b>38,1%</b>	6,6%	0,3%
kiirusepiirang linnas	1,1%	5,1%	29,6%	<b>42,3%</b>	21,5%	0,4%
turvavöö ees	2,4%	0,5%	9,3%	32,0%	<b>47,4%</b>	8,4%
turvavöö taga	9,9%	20,1%	<b>38,2%</b>	27,5%	4,0%	0,3%
turvavarustus lastel	21,6%	2,0%	4,7%	26,9%	<b>33,6%</b>	11,2%
Helkur, lapsed	3,0%	1,0%	9,3%	31,6%	<b>42,2%</b>	12,9%
Helkur, täiskasv.	1,5%	18,6%	<b>42,0%</b>	30,3%	6,9%	0,7%
helkur jalgrattur	4,6%	5,4%	18,7%	<b>37,8%</b>	29,9%	3,6%
purjus juhid	2,2%	<b>42,0%</b>	31,5%	18,4%	5,6%	0,3%
liiklusohutus kokku	1,3%	0,6%	17,4%	<b>58,4%</b>	21,6%	0,7%

Ülaltoodud graafikust on ilmekalt näha, et kui muude alateemade osas on vastuse "Ei tea" osa keskmiselt 1...6%, siis turvavöö kohta tagaistmel jättis vastamata peaaegu iga kümnes küsitletud isik ja laste turvavarustuse kasutamise osas koguni iga viies. Samas on huvitav vaadata ka peamiste hinnete jagunemist alateemade kaupa. Joobes juhtimise kohta andis koguni 41% vastanuist hinde "väga halb" ja vaid 3 isikut 1000-st hinde "väga hea".

Sellele järgnesid sellised alateemad, nagu turvavöö kasutamine tagaistmel ja helkuri kasutamine täiskasvanu poolt, kus enamuse vastanute hinne oli "halb". Kiirusepiirangust kinnipidamist hindasid vastanud enam-vähem võrdselt hindega "halb" ja "rahuldav". Kõige rohkem hindeid "hea" anti aga fooritulede järgmisele juhtide poolt, millele järgnesid sõidutulede kasutamine ja turvavöö kasutamine esiistmel.

Liikluskäitumise monitoring LiMo2002. LÕPPARUANNE

Kõige rohkem hindeid "väga hea" sai aga kindlalt sõidutulede kasutamine.

Järgnevas tabelis on võetud kokku hinnete erinevused, kusjuures hinded, mille väärtused keskmisest erinevad enam kui 0,5 võrra, on esitatud punakal või rohelisel taustal.

Tabel 2.13. Antud hinnete erinevused alateemade ja vastajate gruppide lõikes.

Hinnete erinevus keskmisest hindest (N=1000)									
	sõidutuled	suunatud	teeandmine vöötrajal	foorituled-juhid	foorituled-jalakäijad	purjus juhid	kiirus maanteel	kiirus linnas	
<b>Kõik vastanud kokku</b>	4,20	3,40	3,20	3,90	3,20	1,90	2,40	2,80	
vanusegruppide kaupa									
alla 21	-0,13	0,01	-0,09	-0,25	-0,15	0,37	0,05	-0,02	
22...39	0,03	0,03	0,10	0,04	0,08	0,10	0,14	0,15	
40...60	-0,05	-0,15	-0,03	0,00	-0,12	-0,11	-0,03	-0,03	
üle 60	-0,02	0,03	-0,04	-0,04	0,19	-0,29	-0,15	-0,20	
Soo kaupa									
naised	0,04	0,04	0,00	-0,02	0,10	-0,27	0,02	0,02	
mehed	-0,07	-0,12	0,04	0,02	-0,08	0,22	0,04	0,03	
Haridustaseme kaupa									
alg	0,30	0,28	0,12	-0,15	0,68	-0,37	-0,07	-0,05	
põhi	-0,09	-0,16	-0,12	-0,19	-0,01	0,03	-0,06	-0,32	
kesk-eri	-0,06	-0,07	-0,02	-0,03	-0,05	0,00	0,02	0,03	
kutse	0,11	0,17	0,19	0,31	0,37	0,27	0,09	0,16	
kõrg	0,07	-0,03	0,10	0,08	-0,01	-0,10	0,07	0,11	
Juhistaaz									
juhiloata	-0,01	0,06	-0,07	-0,10	0,12	-0,15	0,03	-0,04	
alla 2 a.	0,01	-0,14	-0,09	0,03	0,08	0,10	0,12	0,23	
2...10 a.	-0,06	-0,10	0,05	-0,05	0,00	0,18	0,24	0,19	
üle 10 a.	0,00	-0,08	0,06	0,06	-0,07	-0,02	-0,03	-0,01	
Elukoht									
Tallinn	-0,06	-0,13	-0,17	-0,10	-0,06	-0,08	0,20	-0,05	
Tartu	0,25	0,23	0,01	-0,17	-0,03	0,22	0,10	0,18	
Pärnu, K-Järve, Narva, Jõjvi	-0,23	-0,10	0,05	-0,06	-0,03	0,15	0,18	0,23	
muud	0,01	-0,01	0,13	0,09	0,10	-0,15	0,06	0,07	
linnad	0,01	-0,01	0,13	0,09	0,10	-0,15	0,06	0,07	
maa	-0,01	-0,11	0,00	0,08	-0,02	-0,05	-0,15	-0,14	

Tabel 2.13 järg.

	hinne turvavöö ees	hinne turvavöö taga	hinne laste turvavarustus	hinne helkur täisk.	hinne helkur laps	hinne helkur jalgr.	hinne liiklusohutus kokku
<i>Kõik vastanud kokku</i>	3,60	2,20	3,60	2,30	3,60	3,10	3,00
Võrreldes keskmisega:							
alla 21	-0,14	-0,14	0,13	-0,07	0,11	0,23	0,02
22...39	-0,06	0,00	0,08	0,01	-0,04	0,12	0,13
40...60	-0,11	-0,03	-0,11	-0,06	-0,04	-0,18	-0,02
üle 60	0,24	0,03	0,04	0,05	0,09	0,07	-0,02
naised	0,04	0,05	0,06	0,07	0,19	0,04	0,07
mehed	-0,12	-0,08	-0,05	-0,11	-0,20	-0,03	0,02
alg	0,62	0,71	0,30	-0,04	0,45	0,46	0,15
põhi	0,02	-0,13	0,10	0,04	0,07	-0,05	-0,02
kesk-eri	-0,10	-0,02	-0,07	-0,03	0,00	0,03	0,03
kutse	-0,01	-0,03	0,22	-0,09	0,11	0,19	0,13
kõrg	-0,02	-0,02	0,07	0,00	-0,13	-0,12	0,07
juhiloata	0,04	0,06	0,09	0,10	0,27	0,20	0,07
alla 2 a.	-0,01	-0,06	-0,27	0,05	-0,05	0,11	0,26
2...10 a.	-0,03	0,01	0,02	-0,03	-0,06	0,01	0,12
üle 10 a.	-0,10	-0,06	-0,03	-0,09	-0,14	-0,11	-0,01
Tallinn	-0,01	-0,04	0,15	0,18	-0,21	-0,19	0,04
Tartu	-0,15	-0,15	0,11	0,18	-0,05	0,11	0,07
Pärnu, K-Järve, Narva, Jõhvi	0,07	0,07	0,06	-0,25	0,02	0,11	0,15
muud linnad	0,00	-0,02	-0,03	-0,05	0,06	0,06	0,09
maa	-0,12	0,00	-0,10	-0,05	0,02	-0,05	-0,06

### 2.3.Liikluskäitumise monitooringu küsitluste tulemuste võrdlus 2001.a. ja 2002.a.

Kuna 2001.a ja 2002.a läbi viidud küsitluse ülesehitus oli üldjoontes sarnane, siis annab see võimaluse võrrelda kahe järgneva aasta liikluskäitumise alateemade hinnanguid omavahel. Keskmiste hinnete väärtused on esitatud alljärgnevas tabelis:

Tabel 2.14. 2001. ja 2002. aasta küsitluse tulemuste võrdlus.

	<b>Alateema</b>	<b>Subjekt</b>	<b>Hinne 2002</b>	<b>Hinne 2001</b>	<b>Muutus</b>
1	sõidutuled		4,20	3,80	+0,40
2	foorituled	juhid	3,90	3,50	+0,40
3	laste	turvavarustus	3,60	3,56	+0,04
4	turvavöö	esiistmel	3,60	3,48	+0,12
5	helkur	laps	3,60	3,61	-0,01
6	suunatud		3,40	3,25	+0,15
7	vöötrada		3,20	3,18	+0,02
8	foorituled	jalakäijad	3,20	3,02	+0,18
9	helkur	jalgrattur	3,10	3,03	+0,07
10	liiklusohutus		3,00	3,02	-0,02
11	kiiruspiirang	linnas	2,80	2,75	+0,05
12	kiiruspiirang	maanteel	2,40	2,48	-0,08
13	helkur	täiskasvanu	2,30	2,79	-0,49
14	turvavöö	tagaistmel	2,20	2,59	-0,39
15	purjus juht		1,90	2,26	-0,36

Nagu esitatud tabelist näha võib alateemad üldjoontes jagada kolme gruppi- need, mille olukord on märgatavalt paranenud (sõidutulede kasutamine ja fooritulede järgimine juhtide poolt), need, mille järgimise olukord on märgatavalt halvenenud (helkurite kasutamine täiskasvanute poolt, turvavöö kasutamine tagaistmel ja olukord purjus juhtidega liikluses) ning ülejäänud alateemad, kus olulist muutumist ei ole toimunud.

Järgnevas tabelis 2.15 on esitatud 2002. ja 2001.a tulemuste võrdlus ka üksikute alateemade ja vastajagruppide lõikes. Tähelepanuväärsemad erinevused keskmises hinde (+- 0,5 muutus võrreldes 2001.a. keskmise hindega) on esitatud vastavalt rohelisel või punasel taustal. Siinkohal on olulisemad erinevused järgmised:

2002.aastal on eriti vanemad inimesed, juhiloata või väikese juhikogemusega inimesed ning tartlased oluliselt paremini hinnanud sõidutulede kasutamist. Tartlaste arvates on paranenud ka suunatud kasutamine, tallinlaste arvates aga fooritulede järgimine juhtide poolt. Oluliselt on halvenenud olukord joores sõidukijuhtimisega just meeste ja kõrgharidusega isikute arvates, naiste arvates ka turvavöö kasutamine tagaistmel. Pääaegu kõikide inimeste arvates on halvenenud ka helkurite kasutamine täiskasvanute poolt. .

Tabel 2.15. Keskmise hinde muutumine 2002 a. võrreldes 2001.a. alateemade kaupa.

	sõidutuled	suunatud	vöötrada	foorituled- juhid	foorituled- jalakäija	purjus juhid	kiirus maanteel	kiirus linnas	turvavöö ees
<b>Kõik vastanud</b>	Keskmise hinne								
	+0,40	+0,15	+0,02	+0,40	+0,18	-0,36	-0,08	+0,05	+0,12
<b>Vanusegruppide kaupa</b>									
alla 21	+0,33	+0,25	-0,05	+0,11	+0,13	-0,22	-0,16	-0,08	+0,22
21...39	+0,35	+0,18	+0,10	+0,37	+0,27	-0,29	+0,00	+0,15	+0,03
40...60	+0,35	-0,02	-0,01	+0,42	+0,05	-0,48	-0,06	+0,07	+0,01
üle 60	+0,54	+0,19	+0,03	+0,49	+0,35	-0,47	-0,23	-0,16	+0,35
<b>Soo kaupa:</b>									
mehed	+0,43	+0,20	-0,00	+0,36	+0,31	-0,75	-0,10	+0,03	+0,20
naised	+0,34	+0,02	+0,08	+0,44	+0,06	-0,04	+0,00	+0,11	-0,04
<b>Haridustaseme kaupa</b>									
alg	+1,18	+0,50	+0,22	+0,53	+1,18	-0,44	-0,13	+0,08	+1,01
kesk	+0,34	+0,02	-0,07	+0,20	+0,18	-0,29	-0,17	-0,26	+0,23
kesk-eri	+0,32	+0,07	-0,02	+0,39	+0,10	-0,35	-0,01	+0,07	+0,01
kõrg	+0,38	+0,09	+0,09	+0,45	+0,17	-0,56	-0,02	+0,15	-0,03
<b>Juhistaaz</b>									
juhiloata	+0,53	+0,23	-0,02	+0,40	+0,33	-0,35	-0,07	-0,01	+0,22
alla 2 a.	+0,53	+0,02	-0,06	+0,48	+0,25	-0,15	-0,00	+0,24	+0,13
2...10 a.	+0,16	+0,11	+0,17	+0,40	+0,26	-0,16	+0,19	+0,34	+0,02
üle 10 a.	+0,37	+0,04	+0,04	+0,42	+0,09	-0,45	-0,10	+0,04	+0,03
<b>Elukoht:</b>									
Tallinn	+0,26	+0,29	+0,08	+0,66	+0,29	-0,23	-0,01	+0,06	+0,10
Tartu	+0,76	+0,83	-0,01	+0,13	+0,48	+0,13	+0,30	+0,29	-0,03
Maa	+0,35	-0,14	-0,01	+0,41	+0,02	-0,48	-0,23	-0,13	+0,04

Kui võrrelda 2002.a. küsitluse tulemusi 2001.a. omadega näeme suuremaid erinevusi järgmises:

Peaaegu kõikide alateemade (välja arvatud joores juhtimine ja piirkiiruse järgmine maanteedel) lõikes on algharidusega isikute arvates olukord paranenud. Üle 60-aastased vastanud on näinud olulist paranemist ka sõidutulede kasutamise osas, sama arvavad ka juhiloata ja vähese juhistaaziga inimesed. Suunatud kasutamise paranemist on märganud tartlased, punase fooritule järgimist juhtide poolt tallinlased.

Huvitav on täheldada, et kõige olulisemat olukorra halvenemist saab esile tõsta järgmises osas- kuigi kõigi vastanute arvates on olukord joores sõidukijuhtimisega halvenenud, siis kõige kriitilisemad on ses osas mehed ja samasugune on antud teema osas ka kõrgharidusega inimeste arvamus.

Tabel 2.15. järg.

	turvavöö taga	laste turvavarustus	helkur täisk.	helkur lapsed	helkur jalgrattur	liiklusohutus kokku
<b>Kõik vastanud</b>						
	-0,39	+0,04	-0,49	-0,01	+0,07	-0,02
<b>Vanusegruppide kaupa</b>						
alla 21	-0,29	+0,04	-0,60	-0,02	+0,05	+0,04
21...39	-0,36	+0,08	-0,47	-0,12	+0,13	+0,05
40...60	-0,44	-0,05	-0,51	+0,03	-0,07	-0,03
üle 60	-0,46	+0,18	-0,57	+0,05	+0,23	+0,05
<b>Soo kaupa:</b>						
mehed	-0,26	+0,18	-0,33	+0,27	+0,18	+0,08
naised	-0,54	-0,08	-0,67	-0,29	-0,04	-0,03
<b>Haridustaseme kaupa</b>						
alg	+0,14	+0,33	-0,45	+0,39	+0,64	+0,21
kesk	-0,46	+0,17	-0,47	+0,07	-0,01	-0,01
kesk-eri	-0,42	-0,03	-0,54	+0,01	+0,07	+0,02
kõrg	-0,46	+0,09	-0,44	-0,16	+0,00	-0,03
<b>Juhistaaz</b>						
juhiloata	-0,36	+0,12	-0,51	+0,18	+0,16	+0,08
alla 2 a.	-0,48	-0,27	-0,54	-0,11	+0,06	+0,23
2...10 a.	-0,30	+0,05	-0,40	-0,06	+0,08	+0,11
üle 10 a.	-0,45	+0,04	-0,54	-0,12	+0,02	-0,02
<b>Elukoht:</b>						
Tallinn	-0,45	+0,23	-0,22	-0,06	-0,16	+0,15
Tartu	-0,40	+0,01	+0,02	-0,53	+0,30	+0,25
Maa	-0,36	-0,02	-0,63	+0,01	+0,05	-0,15

Kuue viimase alateema osas on tähelepanuväärsed muutused võrreldes 2001.a. tulemustega järgmised:

Naiste arvates on aasta jooksul märgatavalt halvenenud olukord turvavöö kasutamise tagaistmel.

Mis puudutab helkuri kasutamist täiskasvanute poolt, siis on peaaegu kõikide vastanute arvates olukord selle alateema osas halvenenud, kuid kõige kriitilisemad on selles osas naised, väikese juhistaaziga või ilma juhiloata isikud ning maaelanikud.



### **3. Liikluskäitumise monitooringu vaatluste tulemused.**

#### **3.1. Sissejuhatus**

Eestis on püstitatud väga tõsised eesmärgid liiklusohutuse olukorra radikaalseks parandamiseks- saavutada olukord, et 2010.aastal ei ületaks liiklusõnnetustes hukkunute arv 100 inimest. Sellise eesmärgi täitmine nõuab väga suuri ühiskondlikke jõupingutusi, kusjuures üheks põhiliseks liiklusohutuse parendamise eesmärgiks on liiklejate hoiakute ja käitumise muutmine. Siinkohal on üheks põhiliseks meetmeks liiklusohutuslike kampaaniate planeerimine ja läbiviimine ning elanike igakülgne teavitamine ohutu liikluse põhimõtetest ja käitumisnormidest.

Kampaaniate planeerimine omakorda eeldab teabe omamist liiklejate käitumisest ja arvamustest. Eestis on juba mitmete aastate jooksul teostatud pistelisi ja ka regulaarseid liiklusohutusürauringuid, selgitamaks välja liiklejate käitumismalle ja erinevate liiklusohutusmeetmete rakendamise tagajärgi (näiteks: turvavahendite kasutamine, sõidukijuhtide kiirusvalik, sõidutulede kasutamine), mis on andnud esialgse pildi mõningatest liiklusohutuse aspektidest ja ühiskonna suhtumisest sellesse temavaldkonda.

Liikluskäitumise monitooringu pilootvaatluse tulemused on esitatud järgnevates peatükkides 3.2-3.9 ja kokkuvõte peatükis 3.10, kus on ühtlasi ka võrdlus möödunudaastase uuringu tulemustega, peatükis 3.11 aga on toodud võrdlus Soome liikluskäitumise monitooringu andmetega (aastast 2000).

### 3.2. Fooritulede nõuetest kinnipidamine.

Fooritulede nõuetest kinnipidamist jälgiti selleks valitud ristmikel linnades. Ristmike valikul lähtuti kahest printsiibist:

- ristmik peaks olema suhteliselt tüüpilise lahendusega ja keskmiste liiklusohutuslike näitajatega;
- ristmik tuleks valida selliselt, et antud ristmikul oleks tõenäoliselt võimalik teostada uuringut ka tulevastel aastatel (ei ole planeeritud või ette näha ristmiku ümberehitust või olulist liikluskorralduse muudatust).

Ristmikul teostatava vaatluse käigus fikseeriti antud (vaadeldavat) liiklusuunda läbivate liiklejate (jalakäijate, sõidukite) arv ning eraldi fikseeriti punase fooritulega ristmiku antud liiklusuuna stopp-joone või selle puudumisel Liikluseeskirjaga sätestatud peatumiskoha ületanud liiklejate arv.

Jalakäijate käitumise uurimiseks kasutati kas videosalvestust või teostati vaatlus käsitsi, tavalise välivaatlusena.

Vaatluste tulemused on esitatud järgnevas tabelis.

Vaatluse tulemusel selgus, et jalakäijate distsipliin fooritulede eiramise osas on märgatavalt nõrgem kui mootorsõidukijuhtide osas. Nii ilmnes, et ca 13% jalakäijatest ei järgi punase fooritule reeglit ja ületab tee siiski. Eriti drastiline on aga olukord Tallinnas, kus seda teeb keskmiselt 19% jalakäijatest!

Juhtide osas selgus vaatluste tulemusena, et keskmiselt 1% sõidukijuhtidest eirab liikluseeskirja nõudeid, mis ei luba ristmikule välja sõita punase fooritulega. Tähelepanuväärne on, et teistes linnades (ilma Tallinnata) on selle reegli eirajate osakaal tunduvalt suurem (1,6%) kui Tallinnas (keskmiselt 0,8%). Tõenäoliselt on see tulemus mõjutatud ka uue 2 sekundilise vilkuv rohelise signaali rakendamisest eelkõige Tallinnas. Samas on üksikute ristmike ja ka linnade vahel samuti olemas olulised erinevused ulatused isegi 5...7%-ni mootorsõidukitega liiklejate üldarvust.

#### Foto 3.1. Fooritulede nõuete eiramine



Liikluskäitumise monitoring. LÕPPARUANNE

JALAKÄIJAD

Jrk.nr.	Kuupäev	Linn	Vaatluspunkt	Tee, tänav	kellaaeg	Pikkus (h)	Liikumissuund	Jalakäijaid			Vaatleja
								vaadeldud	punasega	%	
1	10.10.2002	Tallinn	Tartu mnt.-Odra ristmik	Tartu mnt.	11.10-12.10	1	piki Tartu mnt.	331	49	14,8%	H
2	9.10.2002	Tallinn	Juhkentali-Keldrimäe	Juhkentali	10.10-11.10	1	üle Juhkentali	363	15	4,1%	H
3	10.10.2002	Tallinn	Sõpruse pst. 219	Sõpruse pst.	15.30-16.30	1	üle Sõpruse	473	231	48,8%	H
4	2.10.2002	Tallinn	Vabaduse pst.-Valdeku	Vabaduse pst.	15.00-16.00	1	üle Vabaduse	117	30	25,6%	H
5	2.10.2002	Tallinn	Õismäe tee (Kullerkupu kpl.)	Õismäe tee	13.30-14.30	1	üle Õismäe tee	497	34	6,8%	H
6	10.10.2002	Tallinn	Mustamäe tee- Marja t.	Mustamäe tee	14.00-15.00	1	üle Mustamäe tee	203	34	16,7%	H
7	30.09.2002	Tallinn	Paldiski mnt.-Toompuiestee	Toompuiestee	15.00-16.00	1	üle Toompuiestee	185	12	6,5%	H
8	11.10.2002	Pärnu	Pikk-Ringi	Pikk t.	14.15-15.15	1	üle Pika tänava	1012	15	1,5%	H
9	14.10.2002	Viljandi	Tallinna mnt.-Jakobsoni	Tallinna mnt.	14.50-15.50	1	üle Tallinna mnt.	283	23	8,1%	H
10	1.10.2002	Haapsalu	Tallinna mnt.-Jaama	Jaama tn.	12.15-13.15	1	üle Jaama	51	2	3,9%	H
11	21.10.2002	Jõhvi	Rakvere-Jaama	Rakvere	15.55-16.55	1	üle Rakvere	114	15	13,2%	H
12	18.10.2002	Tartu	Narva mnt.-Raatuse	Narva mnt.	12.15-13.15	1	üle Narva	300	49	16,3%	M
13	18.10.2002	Tartu	Võru-Aardla ristmik	Aardla t.	13.30-14.30	1	üle Võru	49	5	10,2%	M
<b>KOKKU</b>						<b>13</b>		<b>3978</b>	<b>514</b>	<b>12,9%</b>	
								<u>sealhulgas</u>			
									<b>Tallinn</b>	<b>18,7%</b>	
									<b>teised linnad</b>	<b>6,0%</b>	

Liikluskäitumise monitooring. LÕPPARUANNE

JUHID

Jrk.nr.	Kuupäev	Linn	Vaatluspunkt	Tänav	kellaaeg	pikkus (h)	Suund	Sõidukeid		
								vaadeldud	punasega	%
1	10.10.2002	Tallinn	Tartu mnt.-Odra ristmik	Odra t.	11.10-12.10	1	Odra->Türnpu	327	0	0,00%
2	10.10.2002	Tallinn	Tartu mnt.-Odra ristmik	Odra t.	11.10-12.10	1	Odra->Tartu mnt	872	12	1,38%
3	2.10.2002	Tallinn	Vabaduse-Valdeku	Vabaduse pst.	15.00-16.00	1	C-st Valdekusse	75	1	1,33%
4	2.10.2002	Tallinn	Vabaduse-Valdeku	Vabaduse pst.	15.00-16.00	1	kesklinnast	516	6	1,16%
5	2.10.2002	Tallinn	Vabaduse-Valdeku	Valdeku	15.00-16.00	1	C-sse	39	3	7,69%
6	9.10.2002	Tallinn	Juhkentali-Keldrimäe	Juhkentali	10.10-11.10	1	kesklinnast	1025	14	1,37%
7	10.10.2002	Tallinn	Liivalaia t. - Lembitu t.	Lembitu t.	12.15-13.15	1	Liivalaiale	213	7	3,29%
8	10.10.2002	Tallinn	Liivalaia t. - Lembitu t.	Lembitu t.	12.15-13.15	1	Liivalaiale	370	11	2,97%
9	30.09.2002	Tallinn	Paldiski mnt.-Toompuiestee	Paldiski mnt.	15.00-16.00	1	Paldiski->Toompst.	281	1	0,36%
10	30.09.2002	Tallinn	Paldiski mnt.-Toompuiestee	Paldiski mnt.	15.00-16.00	1	Paldiski->Toompst.	893	3	0,34%
11	16.10.2002	Tallinn	Pärnu mnt.-Vabaduse pst.	Pärnu mnt.	16.05-17.05	1	linnast välja	1321	5	0,38%
12	10.10.2002	Tallinn	Sõpruse pst. 250	Sõpruse pst.	15.30-16.30	1	kesklinna	885	2	0,23%
13	9.10.2002	Tallinn	Sõpruse pst. 219	Sõpruse pst.	15.40-16.40	1	kesklinnast	767	2	0,26%
14	2.10.2002	Tallinn	Õismäe tee (Kullerkupu kpl.)	Õismäe tee	13.30-14.30	1	kesklinna	580	3	0,52%
15	10.10.2002	Tallinn	Mustamäe tee- Marja t.	Mustamäe tee	14.00-15.00	1	linnast välja	1298	6	0,46%
16	11.10.2002	Pärnu	Pikk t. - Ringi t.	Pikk tn.	13:00-14:00	1	Riia suunas	441	4	0,91%
17	11.10.2002	Pärnu	Pikk t. - Ringi t.	Ringi tn.	14.15-15.15	1	Riia suunas	232	2	0,86%
18	18.10.2002	Tartu	Narva mnt.-Raatuse	Narva mnt.	12.15-13.15	1	Narva mnt	514	4	0,78%
19	18.10.2002	Tartu	Võru-Aardla ristmik	Võru t.	13.30-14.30	1	Võru t.	482	27	5,60%
20	24.09.2002	Rakvere	Laada t-Rägavere tee	Laada t-Rägavere tee	11:35-12:35	1	Laada t.	294	1	0,34%
21	1.10.2002	Haapsalu	Tallinna mnt.-Jaama	Tallinna mnt.	12.15-13.15	1	Posti tn.le	67	0	0,00%
22	21.10.2002	Jõhvi	Rakvere-Jaama	Rakvere	15.55-16.55	1	kesklinnast	293	1	0,34%
23	14.10.2002	Viljandi	Tallinna mnt.-Jakobsoni	Tallinna mnt.	14.50-15.50	1	bussijaama poole	215	2	0,93%
24	14.10.2002	Viljandi	Tallinna mnt.-Jakobsoni	Tallinna mnt.	14.50-15.50	1	Turu tn.le	122	2	1,64%
25	14.10.2002	Viljandi	Tallinna mnt.-Jakobsoni	Turu tn.	14.50-15.50	1	bussijaama poole	131	2	1,53%
26	14.10.2002	Viljandi	Tallinna mnt.-Jakobsoni	Turu tn.	14.50-15.50	1	kesklinn	106	1	0,94%
<b>KOKKU</b>						<b>26</b>		<b>12 359</b>	<b>122</b>	<b>0,99%</b>
								<b>sh.Tallinn</b>		<b>0,80%</b>
								<b>teised linnad</b>		<b>1,59%</b>

### 3.3. Sõidutulede kasutamine

Sõidutulede kasutamist jälgiti nii maanteedel kui linnades valge ajal, võimalusel selge ilmaga, kusjuures nimetatud uuringut oli võimalik läbi viia koos mõnede teiste liikluskäitumiste aspektide uurimisega, näiteks suunatud kasutamise uuringuga. Uuringu käigus viidi nimetatud vaatlus läbi kahel erineval moel- maanteedel liikuvast sõiduautost, sõites ühest vaatluspunktist järgmisse ja linnades statsionaarsest vaatluskohast, koos mõne muu vaatlusega.

Vaatluse tulemused on esitatud järgnevas tabelis.

Tulemuste iseloomustamiseks võib öelda, et keskmiselt 0,8% sõidukijuhtidest ei kasuta valge ajal sõidutulesid, kuigi liikluseeskiri seda neilt nõuab.

Tulemus on veidi erinev maanteedel ja linnade lõikes. Maanteedel on sõidutulede kasutamine veidi parem (eirajate osa vaid 0,5%) kui linnades (keskmiselt 1,6%), samas on Tallinna keskvärtus 0,5% keskmisest parem. Neile erinevustele vaatamata on igal juhul tegemist sellise liikluskäitumise alateemaga, kus Liikluseeskirja nõuete täitmist järgivad liiklejad kõige paremini

Lisaks võib mainida, et ka liiklejate ankeetküsitluse tulemusena oli sõidutulede kasutamise puhul tegemist sellise liikluskäitumise alateemaga, mis sai elanikelt konkurentsituult kõige kõrgema hinde- teiste sõnadega peavad elanikud olukorda sõidutulede kasutamisega suhteliselt kõige paremaks. Ilmselt kinnitab seda ka käesolevaga kirjeldatav vaatlustulemus. Praktilise kogemusena võib väita, et ka suur osa sõidukijuhtidest, kes ei olnud sõiduks sõidutulesid sisse lülitanud, olid seda lihtsalt unustanud teha. On üsna tavaline, et peale märguannet lülitatakse sõidutuled koheselt ka sisse.

#### Foto 3.3. Sõidutulede mittekasutamine liikluses



## Liikluskäitumise monitooring. LÕPPARUANNE

Sõidutulede kasutamine				Uuritud autode liikumissuund:	Sõidukeid			Tunde
Jrk.nr.	tee/linn	Marsruut/vaatluspunkt	Tee/tänav		kokku	Tuledeta	%	
1	Haapsalu	Lihula mnt.-Tallinna mnt.-Jaama	Posti tn./Tall.mnt-le	vasakule	105	2	1,90%	1,00
2	Jõhvi	Rakvere-Jaama	Rakvere t.	linnast välja	293	4	1,37%	1,00
3	Põlva	Kesk t.	Kesk t.	kõik	280	11	3,93%	1,00
4	Pärnu	Pikk t.-Ringi t.	Ringi tn.lt Pikale	Riia poole vasakule	232	2	0,86%	1,00
5	Pärnu	Pikk t.-Ringi t.	Pikk t.	Riia poole	441	5	1,13%	1,00
6	Rakvere	Tallinna mnt.	Tallinna mnt.	Linna poole	615	4	0,65%	1,00
7	Rakvere	Laada-Rägavere-Tuleviku	Laada-Rägavere-Tuleviku	kõik	200	1	0,50%	1,00
8	Tallinn	Sõpruse pst.219	Sõpruse pst.	kesklinna	885	3	0,34%	1,00
9	Tallinn	Sõpruse pst.250	Sõpruse pst.	kesklinnast	767	2	0,26%	1,00
10	Tallinn	Juhkentali-Keldrimäe-Püssirohu	Keldrimäe> Juhkentali	vasakule	102	3	2,94%	1,00
11	Tallinn	Juhkentali-Keldrimäe-Püssirohu	Keldrimäe> Juhkentali	paremale	160	2	1,25%	1,00
12	Tallinn	Akadeemia tee	Akadeemia tee (TTÜ ees)	C-suunas	684	5	0,73%	1,00
13	Tallinn	Pärnu mnt.	Draamateatri ees	Viru suunas	777	4	0,51%	1,00
14	Tallinn	Ehitajate-Sõpruse-Akadeemia tee ring	ringliiklusega ristmik	>Nõmme mäele	499	0	0,00%	1,00
15	Tallinn	Ehitajate-Sõpruse-Akadeemia tee ring	ringliiklusega ristmik	>Akadeemia teele	615	4	0,65%	1,00
16	Tallinn	Paldiski mnt.-Toompuiestee	Paldiski mnt.	>Toompuiesteele par.	281	1	0,36%	1,00
17	Tallinn	Paldiski mnt.-Toompuiestee	Paldiski mnt.	>Toompuiesteele vas.	893	3	0,34%	1,00
18	Tallinn	Laagna tee (Mustakivi juures)	Laagna tee	kesklinnast	523	7	1,34%	1,00
19	Tallinn	Õismäe tee (Kullerkupu kpl.)	Õismäe tee	kesklinna	580	2	0,34%	1,00
20	Tallinn	Paldiski mnt.(Harku j. juures)	Paldiski mnt.	kesklinna	443	1	0,23%	1,00
21	Tallinn	Vabaduse-Valdeku	Vabadusest-Valdekusse	paremale	33	1	3,03%	1,00
22	Tallinn	Vabaduse-Valdeku	Vabaduse pst.	kesklinnast otse	516	2	0,39%	1,00
23	Tallinn	Vabaduse-Valdeku	Vabaduse pst.-le Valdekusse	vasakule	75	1	1,33%	1,00
24	Tallinn	Mustamäe tee- Marja t.	Mustamäe tee	kesklinnast otse	1298	10	0,77%	1,00
25	Tallinn	Ehitajate tee-Keskuse	Keskuse t.	>Ehitajate teele paremale	66	1	1,52%	1,00
26	Tallinn	Ehitajate tee-Keskuse	Keskuse t.	>Ehitajate teele vasakule	231	0	0,00%	1,00
27	Tallinn	Tartu mnt.-Odra	Odra tn.	otse Türipu tn.le	327	4	1,22%	1,00
28	Tallinn	Vana-Narva mnt-Kose	Vana-Narva mnt.- Kose tee	Vana-Narva mnt.-le vasakule	43	1	2,33%	1,00
29	Tallinn	Paldiski mnt.Õismäe tee(Harku j)	Paldiski mnt.	kesklinna	443	1	0,23%	1,00
30	Tallinn	Ehitajate -Paldiski mnt.-Rannamõisa	ringilt>Paldiski mnt.	suund taksopark	1143	5	0,44%	1,00

Liikluskäitumise monitooring. LÕPPARUANNE

31	Tallinn	Kino "Kosmos" ees	Pärnu mnt.	C-st	555	1	0,18%	1,00
32	Tartu	Riia-Filosoofi	Riia t./Filosoofi	Riia pöörded Filosoofi	178	4	2,25%	1,00
33	Tartu	Kaunase pst.	Kaunase pst.	kesklinna	176	5	2,84%	1,00
34	Viljandi	Tallinna mnt.-Jakobsoni	Tallinna mnt.	otse bussijaama	215	3	1,40%	1,00
35	Viljandi	Tallinna mnt.-Jakobsoni	Tallinna mnt.	paremale Turu tn.le	122	1	0,82%	1,00
36	Viljandi	Tallinna mnt.-Vaksali	Tallinna mnt.	Tallinna mnt -> Vaksali	270	10	3,70%	1,00
37	Võru	Jüri t.-Tartu t.	Jüri t.-Tartu t.	kõik	372	9	2,42%	1,00
<i>peateed</i>								
38	nr.1	Tallinna linna piir-Rakvere teerist	Tallinn-Narva	> Tallinn	346	2	0,58%	1,00
39	nr.2	Tartu linna piir-Tallinna linna piir	Tallinn-Tartu	> Tartu	667	5	0,75%	2,00
40	nr.4	Tallinn-Pärnu	Tallinn-Pärnu mnt.	> Tallinn	345	0	0,00%	1,00
41	nr.9	Ääsmäe-Haapsalu	Ääsmäe-Haapsalu	> Tallinn	129	0	0,00%	0,83
		Tallinn-Jõhvi	Tallinn-Narva	> Tallinn	518	5	0,97%	0,75
<i>tugiteed</i>								
42	nr.11	Tallinna ringtee	Tartu mnt.-Viljandi mnt.	mõlemad	366	3	0,82%	1,00
43	nr.6	Uulu-Valga	Uulu rist-Abja-Paluoja	>Uulu	150	0	0,00%	0,92
44	nr.48	Viljandi-Tartu	Tartu-Viljandi	>-Viljandi	121	1	0,83%	1,00
45	nr.15,26	Arkma rist-Rapla-Tallinn	Arkma-Türi-Rapla-Tallinn	>Arkma	478	3	0,63%	0,67
46	nr.49	Viljandi-Arkma rist	Viljandi-Imavere	>Viljandi	42	0	0,00%	0,33
47	nr.49	Nuia-Viljandi	Nuia-Viljandi-Imavere	Viljandi>Nuia	43	0	0,00%	0,50
48	nr.17	Haapsalu-Keila	Haapsalu-Keila	>Keila	51	0	0,00%	0,83
<b>KOKKU:</b>					<b>18694</b>	<b>144</b>	<b>0,77%</b>	<b>48</b>
sealhulgas					Tallinn		0,54%	
					teised linnad		1,64%	
					maanteed		0,51%	

### 3.4. Suunatud kasutamine

Suunatud kasutamist jälgiti selleks valitud ristmikel linnades. Ristmike valikul lähtuti juba ülalolevat kahest printsiibist:

- ristmik peaks olema suhteliselt tüüpilise lahendusega ja keskmiste liiklusohutuslike näitajatega, näiteks ei loe me sobivaks muudetud peatee suunaga ristmikke;
- ristmik üritati valida selliselt, et antud ristmikul oleks tõenäoliselt võimalik teostada uuringut ka tulevastel aastatel (ei ole planeeritud või ette näha ristmiku ümberehitust või olulist liikluskorralduse muudatust).

Ristmikul teostatava vaatluse käigus fikseeriti kogu antud (vaadeldavat) liiklusuunda läbivate liiklejate (jalakäijate, sõidukite) arv ning eraldi nende sõidukijuhtide arv, kes ei lülitanud pöördel suunatud sisse.

Suunatud kasutamise uurimiseks oli võimalik kasutada ka videosalvestust, osal ristmikel viidi aga vaatlus läbi käsitsi, tavalise välivaatlusena.

Vaatluse tulemused on esitatud järgnevas tabelis.

Tulemuste iseloomustamiseks võib väita, et keskmiselt 27% sõidukijuhtidest ei lülita pöördel suunatud sisse, kuigi liikluseeskirja kohaselt oleksid nad kohustatud seda tegema. Samas on olemas märgatavad erinevused erinevate linnade, ristmikutüüpide ja manöövrivahel.

Nii on keskmine reegli eirajate osa järgmine:

- Tallinnas 33%
- Teistes linnades 12%

Seega on vaatlustulemustele tuginedes võimalik väita, et just Tallinnas on olukord suunatud kasutamisega pöörde sooritamisel eriti hull, kusjuures Tallinna ja teiste linnade tulemuste vahe on peaaegu kolmekordne.

Märgatavad erinevused suunanäitamise osas on ka ristmiku tüübist sõltuvalt

- Fooristmikud: 31%
- Peatee/kõrvaltee ristmikud: 16%
- Ringliiklusristmikud: 23%

Antud tulemuse üheks põhjuseks on kindlasti ka see, et suunatud mittereeglilist peavad juhid mingis mõttes "loomulikuks" just kanaliseeritud foorjuhtimisega ristmikel, kus sageli antud sõidureast erinevate manöövrivahel tegemine pole võimalik, mistõttu arvavad juhid sageli, et suunatud sisselülitamine on mõttetu.

Manöövrivahel on erinevused suhteliselt väikesed:

- Parempöörde- 28%
- Vasakpöörde- 27%

**Joonis 3.4.1. Suunatud mittekasutamine**





## Liikluskäitumise monitooring. LÕPPARUANNE

Suunatule näitamine								Ei näidanud	
Jrk.nr.	Linn	Ristmik	Tee	Ristmiku tüüp	Suund	manööver	Vaadeldud	suunatuld	%
1	Pärnu	Pikk t. - Ringi t.	Ringi t.	foor	Pikale tänavale	vasakule	232	19	8,2%
2	Pärnu	Pikk t. - Ringi t.	Ringi t.	foor	Pikale tänavale	paremale	56	6	10,7%
3	Pärnu	Pikk t. - Ringi t.	Ringi(bussijaamast)	foor	Pikale tänavale	vasakule	39	1	2,6%
4	Pärnu	Pikk t. - Ringi t.	Ringi(bussijaamast)	foor	Pikale tänavale	paremale	91	2	2,2%
5	Tallinn	Juhkentali-Keldrimäe-Püssirohu	Juhkentali	foor	Keldrimäe->Juhkentali	vasakule	102	12	11,8%
6	Tallinn	Juhkentali-Keldrimäe-Püssirohu	Juhkentali	foor	Keldrimäe->Juhkentali	paremale	160	32	20,0%
7	Tallinn	Juhkentali-Keldrimäe-Püssirohu	Juhkentali	foor	Püssirohu->Juhkentali	vasakule	64	1	1,6%
8	Tallinn	Juhkentali-Keldrimäe-Püssirohu	Juhkentali	foor	Püssirohu->Juhkentali	paremale	8	2	25,0%
10	Tallinn	Tartu mnt-Odra	Odra	foor	Tartu mnt.-le	paremale	872	631	72,4%
11	Tallinn	Liivalaia t. - Lembitu t.	Lembitu t.	foor	Lembitu->Liivalaia	vasakule	213	23	10,8%
12	Tallinn	Liivalaia t. - Lembitu t.	Lembitu t.	foor	Lembitu->Liivalaia	paremale	370	81	21,9%
13	Tallinn	Ehitajate- Akadeemia tee	Ehitajate tee	ring	Nõmme mäele	paremale	499	87	17,4%
14	Tallinn	Ehitajate- Akadeemia tee	Akadeemia tee	ring	Akadeemia teele	paremale	615	168	27,3%
15	Tallinn	Paldiski mnt.-Toompuiestee	Paldiski mnt.	foor	Toompuiesteele	paremale	281	83	29,5%
16	Tallinn	Paldiski mnt.-Toompuiestee	Paldiski mnt.	foor	Toompuiesteele	vasakule	893	333	37,3%
17	Tallinn	Pärnu mnt.-Männiku tee	Pärnu mnt.	foor	linna poole	vasakule	325	284	87,4%
18	Tallinn	Ehitajate tee-Keskuse	Keskuse	peatee/kõrvaltee	Ehitajate teele	paremale	66	4	6,1%
19	Tallinn	Ehitajate tee-Keskuse	Keskuse	peatee/kõrvaltee	Ehitajate teele	vasakule	231	18	7,8%
20	Tallinn	Vana-Narva mnt.-Kose	Vana-Narva	peatee/kõrvaltee	Vana-Narva->Kose	paremale	43	1	2,3%
21	Tallinn	Vabaduse pst.-Valdeku	Vabaduse pst.	peatee/kõrvaltee	linnast Valdekule	paremale	33	2	6,1%
22	Tallinn	Vabaduse pst.-Valdeku	Vabaduse pst.	peatee/kõrvaltee	linnast Valdekule	vasakule	75	3	4,0%
23	Tallinn	Vabaduse pst.-Valdeku	Vabaduse pst.	peatee/kõrvaltee	C-suunas Valdekule	paremale	66	7	10,6%
24	Tallinn	Vabaduse pst.-Valdeku	Valdeku	peatee/kõrvaltee	kesklinna	paremale	39	2	5,1%
25	Tallinn	Paldiski-Ehitajate-Rannamõisa	Paldiski mnt.	ring	C-suunas Paldiski m.- le	paremale	1143	315	27,6%
26	Tallinn	Paldiski mnt.-Õismäe tee(Harku j.)	Paldiski mnt.	peatee/kõrvaltee	Õismäe teele	paremale	147	6	4,1%
27	Tallinn	Paldiski mnt.-Õismäe tee(Harku j.)	Õismäe tee	peatee/kõrvaltee	Paldiski mnt.-le	paremale	84	15	17,9%
28	Põlva	Kesk t.	Kesk t.	peatee/kõrvaltee	kõik	kõik	187	21	11,2%
29	Võru	Jüri t.-Tartu t.	Jüri t./Tartu t.	peatee/kõrvaltee	kõik	kõik	209	12	5,7%
30	Tartu	Riia mnt.-Filosoofi	Riia t.	peatee/kõrvaltee	Riia->Filosoofi	paremale	145	10	6,9%

Liikluskäitumise monitoring. LÕPPARUANNE

31	Tartu	Riia mnt.-Filosoofi	Riia t.	peatee/kõrvaltee	Riia->Filosoofi	vasakule	23	0	0,0%	
32	Tartu	Kalevi-Soola	Soola	peatee/kõrvaltee	kõik	kõik	190	19	10,0%	
33	Tartu	Narva mnt.-Raatuse	Narva mnt.	foor	Narva mnt.-> Raatuse	paremale	184	20	10,9%	
34	Tartu	Narva mnt.-Raatuse	Narva mnt.	foor	Narva mnt.-> Raatuse	vasakule	45	0	0,0%	
35	Tartu	Riia t.-Pepleri	Riia t.	foor	Riia-Pepleri	paremale	94	5	5,3%	
36	Haapsalu	Tallinna mnt-Lihula mnt.	Tallinna mnt.	foor	Posti tn.	paremale	67	9	13,4%	
37	Haapsalu	Tallinna mnt-Lihula mnt.	Tallinna mnt.	foor	Lihula mnt.-le	vasakule	38	1	2,6%	
38	Haapsalu	Tallinna mnt-Lihula mnt.	Lihula mnt.	foor	Tallinna mnt.-le	paremale	42	1	2,4%	
39	Haapsalu	Tallinna mnt-Lihula mnt.	Lihula mnt.	foor	Jaama tn.le	vasakule	18	0	0,0%	
40	Haapsalu	Tallinna mnt-Lihula mnt.	Jaama tn.	foor	Lihula mnt.-le	paremale	23	15	65,2%	
41	Haapsalu	Tallinna mnt-Lihula mnt.	Posti tn.	foor	Tallinna mnt.-le	vasakule	105	6	5,7%	
42	Haapsalu	Tallinna mnt-Lihula mnt.	Jaama tn.	foor	Posti tn.-le	vasakule	58	1	1,7%	
43	Rakvere	Laada-Rägavere-Tuleviku	Laada	foor	Laada t.	1,3,6,7,10	141	13	9,2%	
44	Jõhvi	Rakvere-Jaama	Rakvere	foor	(linnast) Rakvere>Jaama	paremale	44	6	13,6%	
45	Jõhvi	Rakvere-Jaama	Rakvere/Jaama	foor		kõik	104	0	0,0%	
46	Viljandi	Tallinna mnt.-Vaksali	Tallinna mnt.	peatee/kõrvaltee	vas/par kokku Kauba tn.le	vas/par	249	170	68,3%	
47	Viljandi	Tallinna mnt.-Jakobsoni	Turu t.	foor	Tallinna mnt.-le	paremale	106	2	1,9%	
48	Viljandi	Tallinna mnt.-Jakobsoni	Turu t.	foor	Tallinna mnt.-le	vasakule	131	2	1,5%	
49	Viljandi	Tallinna mnt.-Jakobsoni	Tallinna mnt.	foor	Turu t.-le	paremale	122	2	1,6%	
50	Viljandi	Tallinna mnt.-Jakobsoni	Tallinna mnt.	foor	Turu t.-le	vasakule	44	2	4,5%	
<b>KOKKU</b>								<b>9116</b>	<b>2455</b>	<b>26,9%</b>
sealhulgas									Tallinn	33,3%
									teised	
									linnad	12,4%

### 3.5. Jalakäijale tee andmine reguleerimata ülekäigurajal

Juhtide käitumist vöötradadel jälgiti linnade tähistatud ülekäiguradadel.

Ülekäiguradade (vöötradade) valikul lähtuti järgmistest asjaoludest:

Vöötrada, kus uuring läbi viiakse, pidi olema:

- suhteliselt keskmiste liiklusohutuslike näitajatega (mitte väga palju liiklusõnnetusi, samuti sellised ülekäigud, mille ohutusprobleemid ei ole leidnud viimasel ajal ajakirjanduses leidnud tihedat käsitlust);
- selline, kus lähiaastatel ei ole tõenäoliselt ette näha rekonstrueerimist, mis võimaldab sama vöötrada kasutada monitooringu läbiviimise kihana ka järgmisel aastal;
- suhteliselt erinevate, kuid siiski piisavalt suure jalakäijate ja sõidukite liiklussagedusega (tagamaks uuritavate situatsioonide esinemise vöötrajal);

2002.a. viidi uuring läbi vaid videosalvestust kasutades ning vaid kolme erineva vaatleja poolt, mis võimaldas määrata ülekäigukohal toimuvaid situatsioone suurema objektiivsusega. Vaatluse käigus fikseeriti iga teed ületada sooviv jalakäija (sh. tema sugu ja vanusegrupp), üheaegselt teed ületada soovivate jalakäijate arv (JK grupi suurus) ning sõidukite arv, mis ületas ülekäiguraja, kuigi jalakäija oli selgelt väljendanud soovi sõidutee ületamiseks. Samas fikseeriti ka üldised liiklusnäitajad, nagu jalakäijate ja sõidukite liiklussagedus. Hilisema töötluse käigus eraldati kogumist need olukorrad, kus jalakäijal või jalakäijatel tekkis enne sõidutee ületamist kontaktsituatsioon läheneva sõidukijuhiga- so. juhtum, kus läheneva sõiduki juht pidi otsustama, kas peatuda või jätkata liikumist. Kust viimatinimetatud situatsioonide (nn kontaktide) arvust lähtuvalt määrati liikluskäitumise karakteristikud, nagu kirjeldatud käesoleva uuringu aruandes.

Kuna tegelikult määrati vaatluse käigus kindlaks iga konkreetse teeületuse jaoks, mitmes sõidukijuht peatus jalakäijale teeandmiseks, siis on just viimase väärtuse põhjal arvutatud ka nende sõidukijuhtide protsentuaalne osakaal, kes jalakäijale teeandmise reeglit eiravad. Kirjeldatud protsentuaalse väärtuse määramiseks saab kasutada järgmist seost:  $R = (A-1)/A * 100\%$

Kus R kajastab nende sõidukijuhtide osakaalu kogu liiklusvoos, kes ületasid vöötraja sõidutee ääres teed ületavale jalakäijale või jalakäijatele teed andmata ja A on väärtus, mis väljendab seda, mitmes sõiduk peatus teeandmiseks.

Uuringu tulemused on esitatud järgmistes tabelites.

#### Foto 3.5.1. Juhtide käitumine vöötrajal



Liikluskäitumise monitooring. LÕPPARUANNE

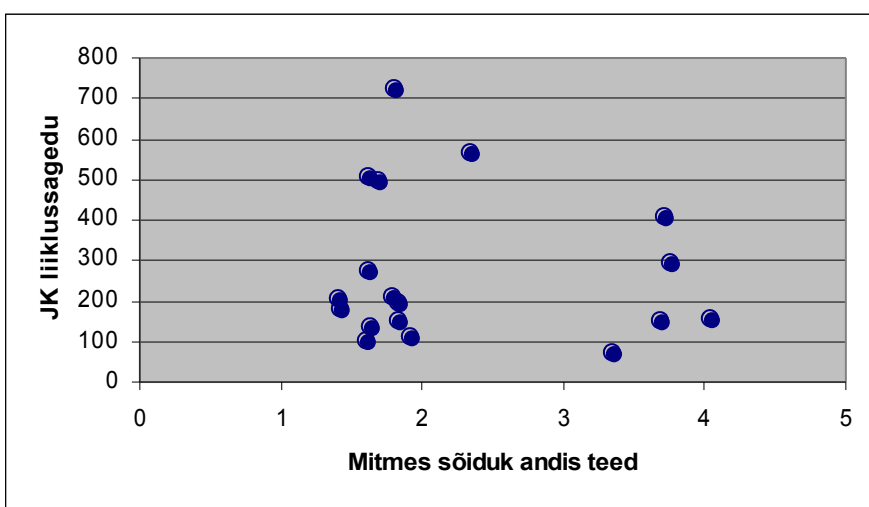
JUHTIDE KÄITUMINE VÖÖTRAJAL

Nr.	Linn	Koht	p	k	a	n	algus	lõpp	Peatus keskm.	JK liiklus:	Autoliiklus	Kontakte:	Kontaktide osa	
1	HAAPSALU	Tallinna mnt.	1	10	2002	T	12:15	13:15	1,63	273	462	56	21%	
2	JÕHVI	Narva mnt. 9/11	21	10	2002	E	14:50	15:50	1,42	204	474	66	32%	
3	PÕLVA	Kesk-Käisi	16	10	2002	K	14:00	15:00	1,80	208	333	51	25%	
4	RAKVERE	Tallinna t. (Laada ja Tööstuse t. vahel)	24	10	2002	T	15:50	16:50	1,65	134	615	52	39%	
5	TALLINN	Akadeemia tee (TTÜ ees)	30	9	2002	E	10:25	11:25	1,93	111	1306	55	50%	
6	TALLINN	Juhkentali, Kalevi spordihalli ees	16	9	2002	E	15:30	16:30	4,05	155	2247	96	62%	
7	TALLINN	Laagna tee, Mustakivi	3	10	2002	N	12:40	13:40	1,81	723	432	213	29%	
8	TALLINN	Pärnu mnt. "Võitlev Sõna"	25	9	2002	K	12:50	13:50	3,77	291	1327	167	57%	
9	TALLINN	Pärnu mnt. 378, Hiiu	3	10	2002	N	16:15	17:15	3,36	69	1125	42	61%	
10	TALLINN	Pärnu mnt. Draamateatri ees	30	9	2002	E	12:45	13:45	2,35	565	1824	69	12%	
11	TALLINN	Pärnu mnt. "KOSMOS" ees	30	9	2002	E	11:45	12:45	1,63	505	1332	71	14%	
12	TALLINN	Tõnismägi 16 ees	25	9	2002	K	14:05	15:05	3,73	405	1227	180	44%	
13	TALLINN	Narva mnt (Kose tee)	3	10	2002	N	13:45	14:45	1,84	146	434	50	34%	
14	TARTU	Kaunase pst.	15	10	2002	T	14:00	15:00	1,70	492	366	118	24%	
15	TARTU	Narva mnt-Raatuse (vaba parempööre)	18	10	2002	R	12:15	13:15	1,62	101	184	26	26%	
16	TARTU	Riia mnt-Filosoofi	17	10	2002	N	12:45	13:45	3,69	147	1362	72	49%	
17	VILJANDI	Tallinna mnt. (enne Vaksali tn.t)	14	10	2002	E	13:40	14:40	1,43	178	485	70	39%	
18	VÕRU	Tartu-Võru tn	16	10	2002	K	12:30	13:30	1,84	194	333	63	32%	
									keskm.	2,29	272	882	84	36,2%
									kaalut.keskm.	2,49			1517	

Tulemuste interpreteerimiseks võib öelda järgmist:

Keskmiselt annab jalakäijale Eestis teed iga 2,49. sõidukijuht. See tähendab seda, et keskmiselt ületab vöötraja, mille ääres ootab jalakäija teeületust kaks sõidukit ja kolmas tõenäoliselt peatub teeandmiseks. Samas on erinevate linnade ja kohtade vahel üsna suured erinevused. Näiteks Tallinnas on olukord vöötradadel teistest linnadest tunduvalt halvem, kuna keskmiselt alles 2,86. juht annab jalakäijale teed. Kui nimetatud väärtused teisendada paremini mõistetavaks teeandmise reegli rikkujate protsentuaalseks väärtuseks, siis on need arvud vastavalt 60% (Eestis) ja 65% (Tallinnas) ehk teiste sõnadega- peaaegu kaks kolmandikku juhtidest eiravad Tallinnas tee ääres vöötrajal teeületust ootava jalakäijale teeandmise kohustust.

Huvitav on märkida, et teostatud vaatlused annavad võimaluse hinnata juhtide käitumist ka vaadeldud parameetritest lähtuvalt, leidmaks võimalikke seoseid jalakäijatele teeandmise ja muude parameetrite vahel. Niiviisi, proovisime esmalt leida seost teeandmise ja jalakäijate liiklussageduse vahel, kuid käesoleva uuringu tulemused ei kinnitanud sellise statistiliselt usaldusväärse seose olemasolu.

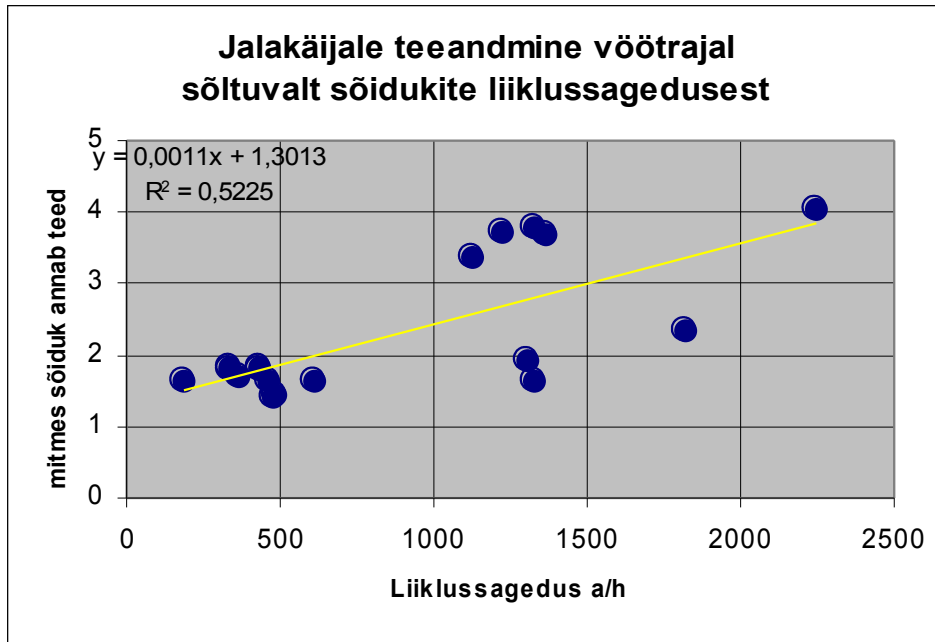


Joonis 3.5.3. Seos jalakäijate liiklussageduse ja teeandmise vahel.

Seevastu seos jalakäijate (teed ületada sooviva) grupi suuruse ja neile teeandmise vahel on oluliselt ilmekam:

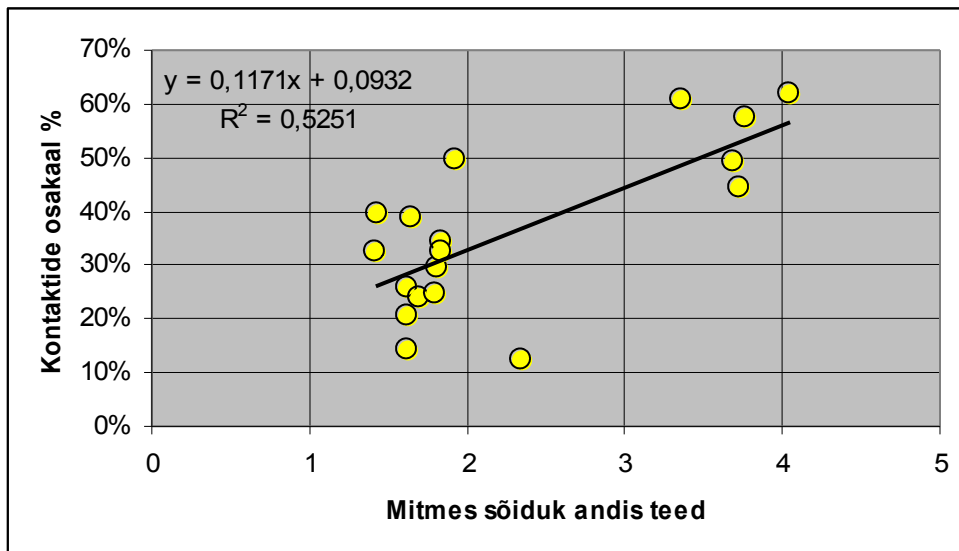
Jk grupi suurus	Mitmes sõidukijuht keskmiselt andis teed	Rikkujate %
1	2,51	60
2	2,24	55
3	2,11	53
>=4	2,04	51

Statistiline seos (regressioonikordaja  $r = 0,52$ ) on määratav ka sõidukite liiklussageduse ja jalakäijatele teeandmise vahel, mille kohaselt jalakäijatele teeandmise kohustuse eirajate osa kasvab koos sõidukite liiklussageduse kasvuga. Kui näiteks liiklussageduse 500 autot tunnis puhul annab keskmiselt jalakäijale teed iga teine sõidukijuht, siis liiklussageduse 1500 autot tunnis puhul ainult iga kolmas.



**Joonis 3.5.4. Seos teeandmise ja sõidukite liiklussageduse vahel.**

Umbes samasuguse usaldusväärsusega seos valitseb ka teeandmise ja kontaktide arvu vahel. Antud töös on kontaktideks nimetatud selliseid olukordi vöötrajal, kus vöötrajal leidis aset olukord, kus vöötraja piirkonnas oli korraga nii jalakäija kui auto. Nimelt valitseb paljudel, eriti väiksema liiklusega vöötradadel olukord, kus jalakäija ületab sõidutee siis, kui autot vöötraja läheduses ei ole ja juhile ei tekigi teeandmise kohustust. Käesoleva uuringu tulemused näitavad, et kui kontaktide osa ulatub kõigist teeületustest üle 40...50%, siis väheneb oluliselt ka juhtide distsipliin ja teeandmine halveneb. Siinkohal on tegemist sageli selliste situatsioonidega, kus suhteliselt väikese liiklussageduse puhul jalakäijad ei soovi kasutada oma teeületuse eesõigust ja pigem väldivad kontaktolukorda juhiga lubades autol enne vöötraja ületada kui astuvad sõidutee äärde teeületust ootama.



**Joonis 3.5.5. Seos teeandmise ja kontaktide osakaalu vahel.**

**3.6. Sõiduki juhtimine joobeseisundis**

Nimetatud uuringu tulemustena on käesolevas aruandes käsitletud Politseiameti poolt teostatud reidide tulemusi.

2002.aastal läbiviidud politseireidide "Kõik puhuvad" tulemusena võib väita, et alkoholi tarvitanud või joobes juhtide osakaal Eesti liikluses on keskmiselt 3,3%, (2001.aastal 3,0%) kusjuures piirkonniti võib see osa ulatuda ka kõrgemale, näiteks Tallinnas oli 2001.aasta keskmisena alkoholi tarvitanud juhtide osakaal 6,4%.

**Tabel 3.6. Politseioperatsioonide "Kõik puhuvad!" tulemused 2002.a.**

Läbi viidud liiklusjärelvalve-alaste politseioperatsioonide arv	889
Joobes m/sõidukijuhtide välja selgitamiseks "Kõik puhuvad"	421
kontrollitud mootorsõidukijuhid	72185
selgitati välja joobes m/sõidukijuhid	1983
Joobes m/sõidukijuhtide osa kontrollituist	<b>2,75%</b>
selgitati välja alkoholijääknähtudega m/sõidukijuhid	398
Alkoholijääknähtudega m/sõidukijuhtide osa kontrollituist	<b>0,55%</b>
Kokku: joobes või jääknähtudega m/sõidukijuhte:	2381
Joobes või jääknähtudega m/sõidukijuhtide osa kontrollituist	<b>3,3%</b>

### 3.7. Sõidukiirus ja pikivahed

Andmestik sõidukiiruse kohta asulavälisel teel on hangitud inseneribüroo Stratum poolt läbiviidava sõidukiiruste monitooringu projektist.

Liikluskäitumise monitooringu projekti jaoks on kasutatud automaatse kiirusmõõtesüsteemi andmeid Tallinn-Tartu maanteel, kusjuures keskmiste kiiruste väärtusena on kasutatud 2002.aasta oktoobris mõõdetud kiiruste keskvaartusi kahe erineva piirkiiruse- 90 ja 110 km/h tingimustes. Eraldi on välja toodud nädalalõpu kiirused, iseloomustamaks üht kõige ohtlikumat perioodi liikluses.

Käesoleva käsitluse kohaselt on loetud liikluskäitumise mõttes liiklusreeglite eirajateks need juhid, kes sõitsid lubatust üle 10 km/h võrra kiiremini või kasutasid pikivahet < 2 sek.

Kiiruskäitumise tulemused ning väikese pikivahe kasutajate hulk on esitatud alljärgnevatel tabelitel.

**Tabel 3.7.1. Keskmiste kiiruste väärtused erineva piirkiiruse tingimustes.**

Piirkiirus	Mõõteperiood	Sõidukite arv	Keskmine kiirus Km/h	Sõidukite osa, mille kiirus ületas piirkiiruse enam kui 10 km/h võrra
<b>90</b>	Nädal (15-21.10.01)	20 562	91,0	16,1%
	Nädalalõpp (6-7.10.01)	6954	91,4	14,1%
<b>110</b>	Nädal (1-7.10.01)	23 530	98,7	3,4%
	Nädalalõpp (20-21.10.01)	7882	99,5	3,4%

**Tabel 3.7.2. Väikese pikivahe kasutajate osakaal**

Piirkiirus	Sõidukite arv	Sõidukite osa %, mille pikivahe oli väiksem kui...		
		0,5 sek.	1,0 sek.	2,0 sek.
<b>90</b>	29 444	0,05%	1,3%	8,3%
<b>110</b>	28 752	0,07%	1,3%	7,1%



### 3.8. Turvavahendite kasutamine

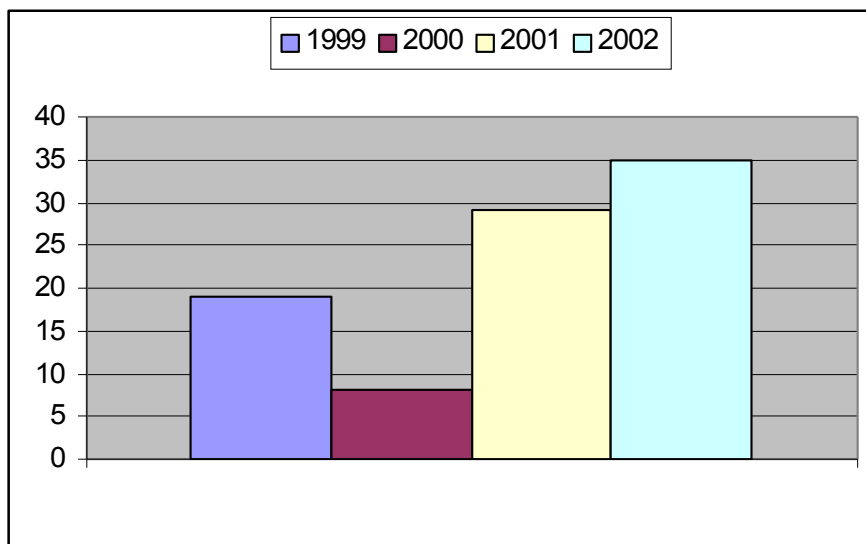
#### **Turvavahendite kasutamise osas on käesolevas aruandes kasutatud Sõiduohutuse Teaduskeskuse (edaspidi lühendatult SoTk) uuringu tulemusi.**

Selle töö kohaselt on turvavahendite kasutustase järgmine:

**Tabel 3.8.1. Turvavöö kasutustase autodes** (Allikas: SoTk, 2002).

liikleja	piirkond		asulaväline tee
	Tallinn kokku	Viljandi	
<b>Kokku</b>	<b>59,4</b>	<b>48,3</b>	<b>69,2</b>
Täiskasvanud	60,6	50,2	71,4
Lapsed	35,4	28,6	40,0
<b>Juhid</b>	<b>63,7</b>	<b>50,8</b>	<b>76,1</b>
Mehed	61,2	47,6	74,4
Naised	73,8	63,6	84,4
<b>Kõrvalistujad</b>	<b>66,3</b>	<b>56,1</b>	<b>79,7</b>
Mehed	58,8	43,6	65,3
Naised	70,9	66,4	87,9
Lapsed	42,9	24,2	60,0
<b>Tagaistujad</b>	<b>19,5</b>	<b>20,7</b>	<b>25,0</b>
Mehed	10,8	8,6	9,1
Naised	12,6	11,0	23,0
Lapsed	33,8	29,8	35,9

Laste turvavarustuse kasutustase on esitatud aga alljärgneval joonisel:



**Joonis 3.8.2. Laste turvavarustuse kasutustase autodes 1999-2002, %.**

(Allikas: Sõiduohutuse Teaduskeskus. Turvavahendite kasutamine liikluses osalevates autodes 2002. a. Töö vastutav täitja: Jüri Lavrentjev, Tallinn 2002))

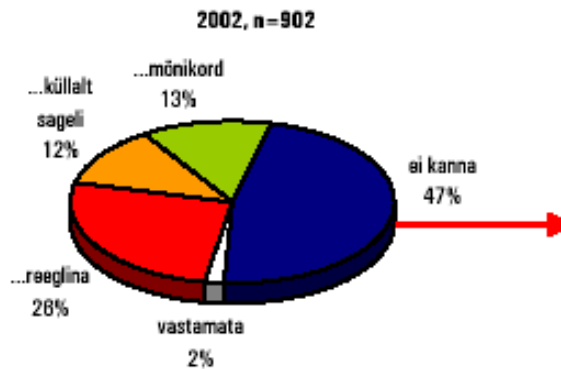
Käesoleva töö kokkuvõttes on kasutatud ülalmainitud uuringu tulemusi üldistatult.

### 3.9. Helkurite kasutamine

Turvavahendite kasutamise osas on käesolevas aruandes kasutatud AS Emor 2002.a. teostatud uuringu\* tulemusi. Selle uuringu kohaselt kasutatakse helkurit täiskasvanut ja laste poolt nagu näidatud alljärgnevatel graafikutel:

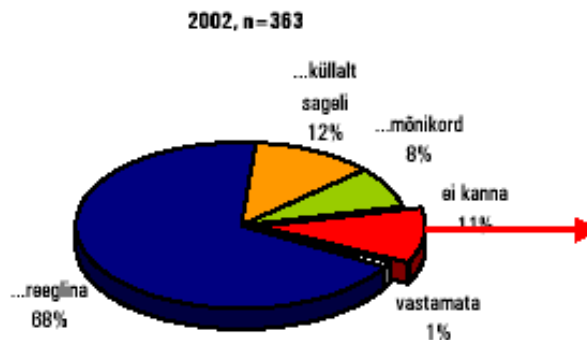
**Joonis 3.9.1. Jalakäijahelkuri kasutamine täiskasvanute poolt (Allikas: Emor).**

**Kas te kannate pimedal ajal väljas liikudes helkurit...**



**Joonis 3.9.2. Jalakäijahelkuri kasutamine laste poolt (Allikas: Emor).**

**Kas lapsed kannavad pimedal ajal väljas liikudes helkurit...**  
(% vastajatest, kelle peres on 4-15 aastaseid lapsi)



Käesolevas aruandes on kasutatud ülalmainitud uuringu tulemusi üldistatult.

\*) AS Emor. Jalakäijahelkuri kasutamine elanike poolt. Veebruar 2002

**3.10. Kokkuvõte liikluskäitumise vaatlustest 2001.aastal.****3.10.1. Liikluskäitumise vaatluste maht ja vaatluskohad.**

Liikluskäitumise vaatluste kogumahu ja vaatluskohtade määramisel on võetud aluseks Tallinna Tehnikaülikooli poolt Maanteeameti tellimusel teostatava läbisõidu uuring\*.

Uuringu vaatluskohtade valimisel võeti arvesse eraldi maantee- ja linnaliikluse mahu (läbisõit, tuh.km.) osakaal, ning samuti liikluskäitumise jaotus erinevate maanteeliikide- põhi- ja tugimaanteed, aga ka erinevate linnade lõikes.

**Tabel 3.10.1. Liikluskäitumise vaatluste maht**

Jrk.nr.	Alateema	Uuritud liiklejate arv
1	Punase fooritule nõuete eiramise-juhgid	12 359
2	Punase fooritule nõuete eiramise-jalakäijad	3978
3	Sõidutulede kasutamine	18 694
4	Suunatulede kasutamine	9116
5	Juhtide käitumine vöötrajal (kontaktid jalakäijate ja mootorsõidukite vahel))	1517
6	Joobes sõidukijuhtimine (Politseiamet)	72 185
7	Kiiruspiirangute järgimine	20 562
8	Pikivahed liikluses	29 444

Liikluskäitumise vaatlused viisi 2002.aastal läbi sügisperioodil (reeglina: september-oktoober) maanteedel ja linnades- Tallinnas, Tartus, Pärnus, Viljandis, Võrus, Põlvas, Haapsalus, Jõhvis ja Rakveres.

**3.10.2. Vaatluste kokkuvõte**

Järgnevat tabelites on toodud liikluskäitumise vaatluste kokkuvõtvad tulemused 2001.aasta sügisese põhiuuringu tulemuste kohaselt.

\*) "Autopargi läbisõit Eestis 1999.aastal" Tallinna Tehnikaülikooli Teedeinstituut, 2000).

**Tabel 3.10.2. Liikluseeskirja nõudeid eiravate liiklejate osakaal liikluses 2002.a. vaatluste tulemusel.**

Jrk.nr.	Alateema	Näitaja	Eesti kokku	sh. Tallinn	Allikas
1,1	Punase fooritule nõuete eiramise- jalakäijad	%	12,9	18,7	Stratum
1,2	Punase fooritule nõuete eiramise- juhid	%	1,0	0,8	Stratum
2	Suunatule kasutamine pöörde sooritamisel	%	26,9	33,3	Stratum
3	Sõidutulede kasutamine päevasel ajal	%	0,8	0,5	Stratum
4,0	Juhtide käitumine vöötrajal (teeandmine jalakäijatele) Mitmes sõiduk peatus (keskm)	sõiduk	2,49	2,86	Stratum
4	Juhtide käitumine vöötrajal (teeandmine jalakäijatele) Reegli eirajad	%	59,8	65,0	Stratum
5	Sõidukijuhtimine alkoholi tarvituna	%	3,3	andmed puuduvad	Politseiamet
6,1	Helkuri kasutamine- täiskasvanud- ei kasuta	%	56,6		Emor
6,2	Helkuri kasutamine- lapsed- ei kasuta	%	21,4		Emor
7,1	Turvavöö kasutamine, juhid - ei kasuta	%	35,5	36,3	SoTK
7,2	Turvavöö kasutamine, kaassõitja eesistmel- ei kasuta	%	31,8	33,7	SoTK
7,3	Turvavöö kasutamine, tagaistmel- ei kasuta	%	78,2	80,5	SoTK
8	Laste turvavarustus, ei kasuta	%	65,0		SoTK
9,1	Kiiruspiirangust kinnipidamine. V piir= 90	%	16,1		Stratum
9,2	V piir= 110	%	3,4		Stratum
10,1	Väikese pikivahega (< 2 sek) sõidukid liikluses V piir= 90	%	8,3		Stratum
10,2	V piir= 110	%	7,1		Stratum

Kui võrrelda 2001.a. ja 2002.a. uuringu tulemusi, siis väga suuri erinevusi ei ole märgata, välja arvatud jalakäijate teeületamise osas punase fooritulega. Antud alateema puhul on olnud aga kindlasti märgatavaks mõjufaktoriks uurimismetoodika täpsustamine ja sügisel läbiviidud tunduvalt suuremahulisem uuring, mis haaras varasemast enam ka teiste linnade ristmikke, kus reeglina on jalakäijate käitumine Tallinnast erinev.

**Tabel 3.10.3. Liikluskäitumiste vaatluste tulemuste võrdlus**

(Liikluseeskirja nõudeid eiravate liiklejate osakaal %, 2001.a. ja 2002.a. uuringu tulemused)

**LIIKLUSKÄITUMISE VAATLUSTE TULEMUSTE VÕRDLUK**  
 2002/2001.a.

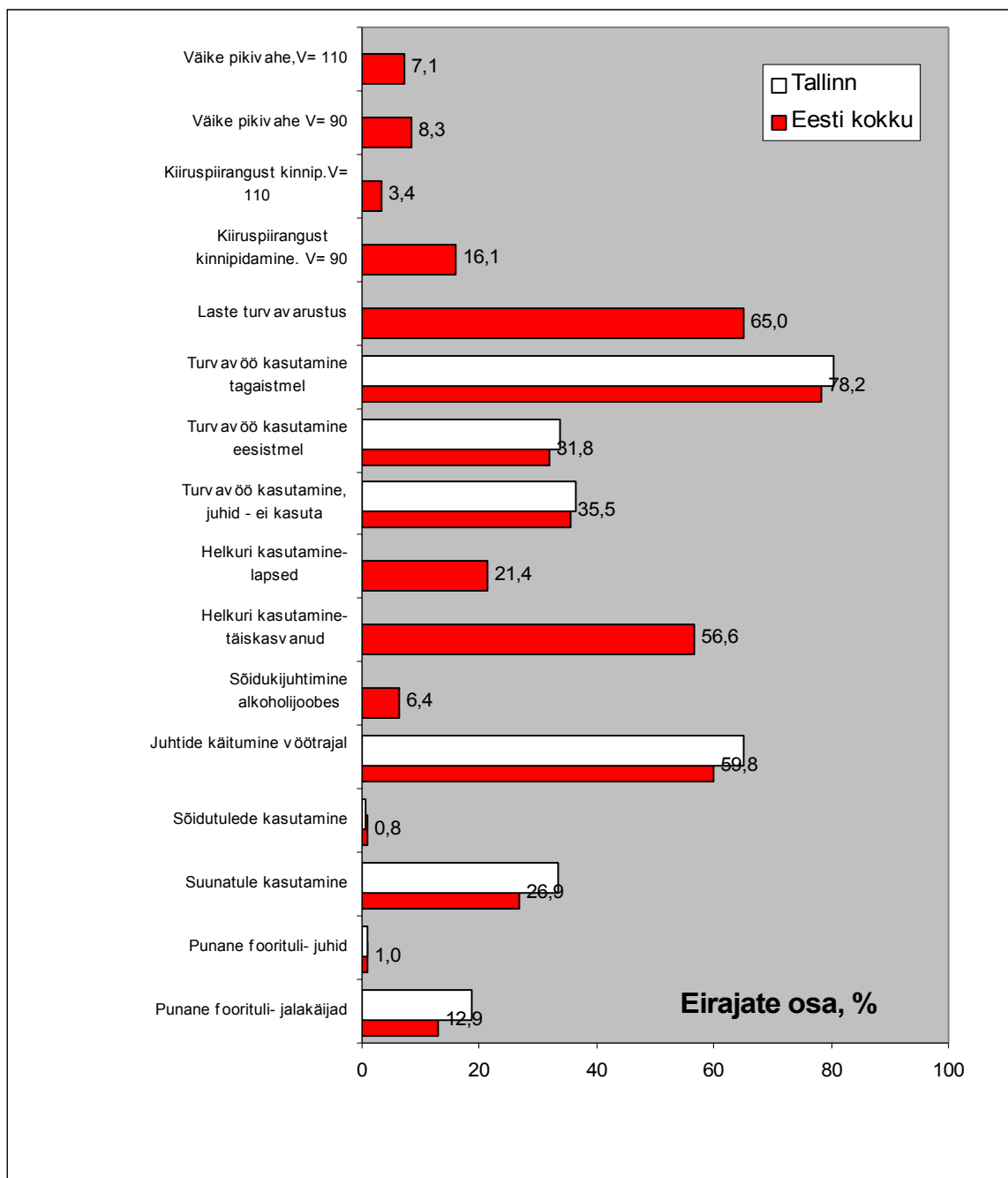
Antud nõude eirajate osa kogu liiklusvoos, %

		Aasta	2001	2002	2002/2001	2001	2002	2002/2001	
Jrk.nr.	Alateema	Näitaja	Eesti kokku	Eesti kokku	Muutus + paranemine, - halvenemine	Tallinn	Tallinn	Muutus + paranemine, - halvenemine	Allikas
1,1	Punase fooritule nõuete eiramine- jalakäijad	%	10,1	12,9	-2,8	13,1	18,7	-5,6	Stratum
1,2	Punase fooritule nõuete eiramine- juhid	%	1,2	1,0	+0,2	1,4	0,8	+0,6	Stratum
2	Suunatule kasutamine pöörde sooritamisel	%	26,1	26,9	-0,8	31,1	33,3	-2,2	Stratum
3	Sõidutulede kasutamine päevasel ajal	%	1,50	0,77	+0,7	1,50	0,54	+1,0	Stratum
4	Juhtide käitumine vöötrajal (teeandmine jalakäijatele) Reegli eirajad	%	68,8	59,8	+8,9	75,1	65,0	+10,1	Stratum
5	Sõidukijuhtimine alkoholihoobes	%	3,0	3,3	-0,3	6,4	andmed puuduvad	...	Politseiamet
6,1	Helkuri kasutamine- täiskasvanud- ei kasuta	%	63,8	56,6	+7,2				Emor
6,2	Helkuri kasutamine- lapsed- ei kasuta	%	21,7	21,4	+0,3				Emor
7,1	Turvavöö kasutamine, juhid - ei kasuta	%	37,3	35,5	+1,8	40,7	36,3	+4,4	SoTK
7,2	Turvavöö kasutamine, kaassõitja eesistmel- ei kasuta	%	34,4	31,8	+2,6	39,0	33,7	+5,3	SoTK
7,3	Turvavöö kasutamine, tagaistmel- ei kasuta	%	86,0	78,2	+7,8	86,7	80,5	+6,2	SoTK
8	Laste turvavarustus, ei kasuta	%	71,0	65,0	+6,0				SoTK
		Aasta	2001	2002	2002/2001	2001	2002	2002/2001	

Liikluskäitumise monitoring. LÕPPARUANNE

Jrk.nr.	Alateema	Näitaja	Eesti kokku	Eesti kokku	Muutus + paranemine, - halvenemine	Tallinn	Tallinn	Muutus + paranemine, - halvenemine	Allikas
9,1	Kiiruspiirangust kinnipidamine.	V piir= 90	%	22,6	16,1	+6,5			Stratum
9,2		V piir= 110	%	3,4	3,4	+0,0			Stratum
10,1	Väikese pikivahega (< 2 sek) sõidukid liikluses	V piir= 90	%	10,3	8,3	+2,0			Stratum
10,2		V piir= 110	%	13,6	7,1	+6,5			Stratum

Joonis 3.10.4. Liikluskäitumise vaatluste tulemuste kokkuvõte 2002.aastal.



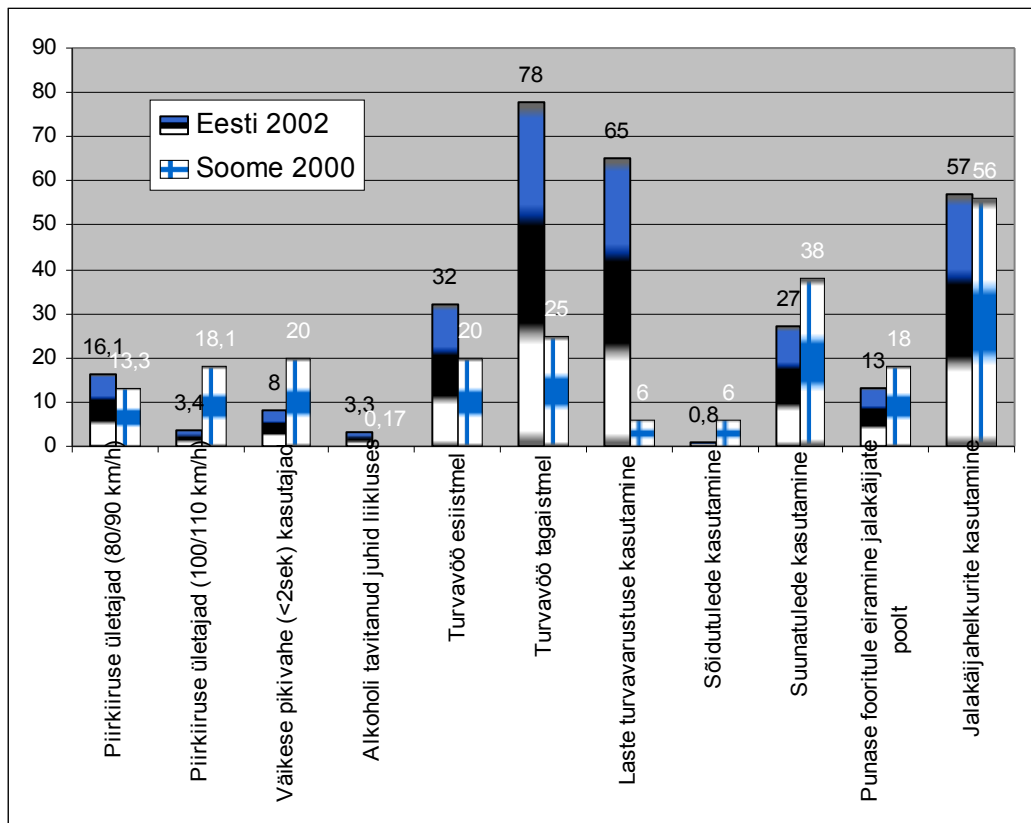
## 3.11. Eesti ja Soome liikluskäitumise monitooringu tulemuste võrdlus

Soomes on liikluskäitumise projekti ellu viidud ja kümnete aastate jooksul. Viimane kättesaadav avaldatud materjal pärineb aastast 2000 (*Liikennekäyttämisen seuranta 2000. Liikenneturva. Vt. www.liikenneturva.fi*). Kuna paljud liikluskäitumise monitooringu alateemad on sarnased Eestis teostatuga, siis on nende alateemade osas huvitav teostada ka Eesti ja Soome tulemuste võrdlus, mis ongi esitatud alljärgnevas tabelis:

Tabel 3.11.1. Eesti ja Soome liikluskäitumise võrdlus

ALATEEMA			TULEMUSED	
			Eesti 2002	Soome 2000
Sõidukiirused	Piirkiirust ületanud (üle 10 km/h) juhtide osa liikluses, %	Piirkiirus 80 km/h	**	13,3
		Piirkiirus 90 km/h	16,1	**
		Piirkiirus 100 km/h	**	9,0
		Piirkiirus 110 km/h	3,4	**
	Sama nädalalõpus, %	Piirkiirus 80 km/h	**	18,1
		Piirkiirus 90 km/h	14,1	**
		Piirkiirus 100 km/h	**	11,1
		Piirkiirus 110 km/h	3,4	**
Väikesed pikivahed maanteeliikluses	Kasutajate osa, %	Alla 0,5 sek	0,05	1,1
		Alla 2 sek.	8,3	20,0
Alkoholi tarvitanud juhtide osakaal liikluses	%		0,55 (jääknätudega)	1,01 (0..0,5promilli)
			2,75 (joobes)	0,17 (0,5 promilli või enam)
Turvavöö kasutamine	Eirajate osa, %	Esiistmel	32	20
		Tagaistmel	78	25
Laste turvavahendite kasutamine	Eirajate osa, %		65	6
Sõidutulede kasutamine	Eirajate osa, %		0,8	6
Suunatulede kasutamine	Eirajate osa, %		27	38
Fooritulede järgimine jalakäijate poolt	Eirajate osa, %		13	18
Jalakäijahelkurite kasutamine	Eirajate osa, %		57 (täisk.)	56
			21 (lapsed)	





Joonis 3.11.2. Eesti ja Soome liikluskäitumise võrdlus.