

SÕIDUOHUTUSE TEADUSKESKUS

Lepingu nr 02/04 “Foori punase tulega parempöörde lubamise
otstarbekus”

UURIMUSTÖÖ ARUANNE

Tellija: Maanteeamet

Lepingu vastutav täitja: _____
T.Nirk

Tallinn, 2004 detsember

Lepinguline uurimustöö:**“Foori punase tulega parempöörde lubamise otstarbekus”**

Aruande üldkoostaja:

Aruande osa 4.2. koostaja

Aruande eri osade ettevalmistamisel ,
informatsiooni hankimisel ja koostamisel
andsid oma märkimisväärse panuse
järgmised spetsialistid

Vormistamine

Tavi Nirk, Ph.D., E.C.Eng.**Vello Kaldmäe, infotöötlaste
spetsialist****Enno Lend, teadusmagister****Olavi Nirk, logistikainsener****Villu Vane, Dipl.ins.,****politseiametnik Liikluspolitseis****Vello Kaldmäe, matemaatik,****Põhja Politseiprefektuuri****infotöötlastalituse peaspetsialist****Harri Kuusk Dipl. ins.****Sulev Sannik, Dipl.ins., Tallinna
linnaavalitsuse****liikluskorraldustalituse
spetsialist****Katrin Karelsohn, Ph.D.**

SISUKORD

	Lk.
Sissejuhatus	4
1. Ülevaade teiste riikide variantidest parempöörde lubamisest või mittelubamisest	5
1.1. Põhjendused punase fooritule ajal parempöörde lubamiseks	5
1.2. Ülevaade riikidest, kus pöörded ristuvale teele punase foori tule ajal on lubatud	5
1.2.1. Olukord USA-s ja Kanadas	5
1.2.2. Olukord Euroopas, välja arvatud EL riigid	6
1.2.3. Olukord EL riikides	6
2. Lähiriikides läbiviidud uurimuste tulemused ja seisukohavõttud parempöörde sooritamise lubamisest punase fooritule ajal	7
2.1. Soome uuringute tulemused	8
2.2. Läti vabariigi seisukohast punase fooritulega parempöörde küsimuses	9
3. Saksamaa kogemus parempöörde lubamisest punase fooritulega	9
4. Liiklusõnnetuste statistikast foorireguleerimisega ristmikel Tallinnas	11
4.1. Olukorra üldkirjeldus Tallinnas	11
4.2. Liiklusohutuse olukorra analüüsimise tulemustest fooriga reguleeritud ristmikel Tallinna linnas	11
Kokkuvõte ja järeldused	13
Kasutatud kirjandus	14
Lisa 1. Koopia internetist leidunud informatsioonist parempöörde sooritamise võimalikkusest punase tule ajal maailma eri riikides (Traffic Light Signals and Red Light Cameras).	15
Lisa 2. Vastused H. Kuusele, kui ÜRO Majandus – ja Sotsiaalkomitee Euroopa Majanduskomisjoni liiklusohutuse töögrupi nr.1 (WP.1) Eestipoolse liikme järelepärimisele punase fooritule ajal parempöörde võimalustest teistes Euroopa riikides. Kokku saabus vastuseid 13-st riigist	30
Lisa 3. Saksamaa liiklusmärgid, signaaltuled ja teede märgistamine (German Traffic Signs, Signals & Markings).	46
Lisa 4. Ülevaade toimunud liiklusõnnetustest Tallinnas aastatel 2002, 2003 ja 2004	51
Lisa 5. Koopia Soome tööühma ettepanekutest parempöörde sooritamise kohta foori punase tulega	64
Lisa 6. Saksa liiklusseaduse 11. väljaande (Kommentar zur Straßenverkehrs-Ordnung 11. Auflage) §37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil.	70
Lisa 7. Fooriga reguleeritud ristmikel toimunud liiklusõnnetuste kirjeldused, mis leidsid aset aastatel 2002-2004 Tallinnas.	81

SISSEJUHATUS

Läbirääkimised tellijaga antud uurimustöö läbiviimiseks algasid juba mitu kuud tagasi enne lepingu lõplikku sõlmimist k.a. oktoobris. Nimetatud asjaolu jättis täitjale võimaluse hankida eelinfot, kuivõrd sellise erandliku parempöörde rakendamise võimalust on uuritud meie lähinaabrite poolt nagu näiteks eeskätt Soomes ja Lätis. Selgus, et Soomes pandi mõni aasta tagasi kokku uurimisrühm, kes siis uuris väga põhjalikult punase tulega parempöörde rakendamise võimalikkust Soome reaalsetes liiklussituatsioonides ja oludes. Samas eelinformatsiooni hankimise käigus selgus, et eeskätt meie jaoks kõige suuremat huvi pakkuvas tsoonis s.o. EL tsoonis on siiski riike, kus punase tulega parempöörde on ühel või teisel kombel võimalikuks tehtud ja nendes riikides mingis mahu seni ka reaalselt kasutusel. Nendeks EL riikideks on Poola, Saksamaa, Holland ja Portugal. Selline eelinfo julgustas asja käsitlemiseks edasi minema ning võimaldas sõlmida tellijaga antud asjakohane leping.

Hilisemas töö käigus selgus, et maailmas on väljaspool EL-i terve rida riike, kus erandlik parempöörde punase tulega on ühel või teisel viisil lubatav. Paraku aga ei paku nimetatud informatsioon erilist huvi asja sügavuti uurimiseks, kuna Viini liiklusmärkide konventsioonis pole selle kohaseid võimalusi ette nähtud. Samal ajal on Euroopa Komisjon andnud suunise liikluskorralduse harmoniseerimiseks kõikides EL liikmesriikides. Seda enam kerkis üles huvipakkuv küsimus, kuidas on mõnedel EL riikidel õnnestunud kas siis säilitada või siis juurutada erandliku parempöörde sooritamise võimalus punase tulega oma riikide territooriumidel nüüdisajal.

Teiseks tõstatub küsimus kuivõrd perspektiivne on nimetatud süsteemide säilitamine nendes riikides lähitulevikus. Kolmandaks pakub huvi, kuivõrd eelnimetatud riikide lahendused erandliku parempöörde sooritamise võimaldamiseks sobiksid rakendamiseks Eesti praegustes ning lähitulevikus üha rohkem pingestuvates liiklusoludes. Nii siin loetletud küsimustele kui ka töö tegemise käigus selle temaga üleskerkinud küsimustele püütakse antud uurimistöö käigus leida vastused ning välja töötada konkreetsed ettepanekud, mida eesti oludes ette võtta.

1. Ülevaade teiste riikide variantidest parempöörde lubamisest või mittelubamisest

1.1. Põhjendused punase fooritule ajal parempöörde lubamiseks

Parempöörde lubamise võimaldamine punase tule põledes kerkis maailmas päevakorda 1970-datel aastatel eesmärgistatud võimalusena säästa mootorikütust ja mingil määral ehk ka lühendada transpordiprotsessile kuluvat aega asjatult lubavat foorituld oodates ristuvale teele pööramiseks, kui seal on liiklusintensiivsus väike. Parempöörde lubamise rakendamine paljudes riikides tõi aga koheselt endaga kaasa probleeme ja eeskätt tekitas suurema ohuolukorra nii jalakäijatele kui ka jalgratturitele, kellel on ju eesõigus parempöõret sooritava sõiduki ees tänavat ületada nendele rohelise fooritule põledes. Autojuhtide tähelepanu on aga suunatud samal ajal vasakule, et leida moment, ehk tühik liiklusvoos, millal saaks sooritada parempöörde ristuvale tänavale ja nõnda jääb autojuhil tähelepanu puudulikuks tema parema käe poolt tänavat ületavate jalakäijate ja jalgratturite suhtes. Kogu maailmas on täheldatud, et autojuhid ja eeskätt just veoautojuhid sõidavad punase tule põledes, kus sel ajal on parempöõre lubatud, ristuvale teele nii lähedale kui võimalik, et hõlpsamini sukelduda ristuva tänava liiklusvoogu selleks sobiva vaba tsooni tekkimisel ja blokeerivad sel teel jalakäijatele ja ratturitele ettenähtud radasid pidi tee ületamise võimaluse. Samuti on täheldatud, et paljud juhid, sõltumata nõudest peatuda enne valgusfoori, jätkavad peatumata parempöörde sooritamist, mis samuti tõsiselt ohustab jalakäijate ja jalgratturite turvalisust.

1.2. Ülevaade riikidest, kus pöörded ristuvale teele punase fooritule ajal on lubatud.

Hoolimata eelpool lühidalt kirjeldatud kaasnevatest probleemidest ohutuse vähenemisel parempöörde (või ka vasakpöörde) lubamisel punase fooritule ajal, on selline variant seni siiski reaalselt kasutusel paljudes maailma riikides.

Antud aruande lisas 1 on ära toodud väljavõtte interneti portaalist “Traffic Light Signals and Red Light Cameras”. Selles on antud küllaltki hea ülevaade, millistes maailma riikides on selline punase fooritule ajal parempöõre lubatud ja milliseid lisateavitusvahendeid selle juures kasutatakse.

1.2.1. Olukord USA-s ja Kanadas

Kahtlemata pole meil Eesti jaoks mõtet otsida eeskuju kõikvõimalikest maailma riikidest liikluskorralduslike küsimuste lahendamisel. Samas lisas 1 ära toodud andmestik on asjast ülevaate saamiseks väga suurt huvi pakkuv ning informatiivne. Euroopa Liidu ja ka Eesti osas on võrdlevat huvi pakkuv praegu USA-s ja Kanadas eksisteeriv olukord, kus erinevused punase fooritule ajal pöörete sooritamiseks ristuvale teele on osariikide ja provintside lõikes regulatiivses mõttes vägagi eripalgelised. Nendes maades teavitatakse liiklejat paljude lisatahvlite paigaldamise abil liikluskorralduse selgitamiseks tekstilise informatsiooni kandmisega sellele nagu näiteks “ NO TURN ON RED”, mille maksumus koos installeerimisega on vahemikus 230 – 350 USD. Elektroonilised märgid on seal loomulikult kallimad kuid leiavad USA-s ja Kanadas siiski ka kasutamist. Paraku on USA ja Kanada eeskujul meile kõlbmatu, kuna see ei ole kooskõlas Viini liiklusmärkide konventsioonis

sisalduvate põhimõtetega / 1 /. Eesti jaoks on ilmselgelt mõistlikum otsida eeskju Euroopast ja eeskät EL riikidest.

1.2.2. Olukord Euroopas väljaarvatud EL

Vastavalt lisas 1 toodud andmetele on liikluskorralduslik olukord analoogiline praegu Eestis kehtivatele s.o. punase tule ajal parempöörde sooritamine pole üldreeglina lubatud, väljaarvatud juhtumil kui foori lisasektsioonis põleb roheline nool, järgmistes Euroopa riikides: Venemaa, Sveits, Horvaatia, Island ja Valgevene. Gruusias on parempöörde punase tulega keelatud. Bulgaarias on parempöörde punase tulega lubatud ainult spetsiaalse sanktsioneerimisega märgistatud juhtumitel. Norras parempöörde punase tulega pole lubatud (lisa 2)

1.2.3. Olukord EL riikides

Vastavalt Euroopa komisjonis vastu võetud otsusele tasapisi liikuda Euroopa Liidu riikde liikluskorralduslikes küsimustes harmoniseerimise suunas, pööramegi kõige suuremat tähelepanu praegu eksisteerivatele olukordadele teistes EL riikides parempöörde sooritamise võimalikustamisel punase fooritule ajal.

Siin on jällegi mõtet riigid grupeerida. Esimesse gruppi lülitame EL riigid, kus kehtib Eestiga analoogiline seadus s.o. punase fooritule põledes parempööret sooritada ei tohi, väljaarvatud juhtumid, kui lisasektsioonis põleb noole kujutisega roheline tuli. Nendeks maadeks on lisas 1 antud loetelu ja Eesti Maanteeameti kaudu WP-1 liikmetele saadetud küsitluse vastustes sisalduva informatsiooni (lisa 2) kohaselt järgmised riigid: Belgia, Hispaania, Itaalia, Rootsi, Luksemburg, Läti ja Soome.

EL riigid, kus parempöörde punase fooritulega on välistatud liikluseeskirjadega ja need on: Austria, Ungari, Tšehhi, Taani. Täielikult erandlikud reeglid parempöörde sooritamiseks punase fooritule süttides on kehtestatud järgmistes EL riikides ja nendeks on: Poola, Prantsusmaa, Leedu, Portugal, Holland ja Saksamaa – igal pool oma spetsiifiliste nüanssidega. Hollandis võib jalgrattur (ainult) sooritada parempöörde punase tule põledes fooris juhtumil kui foori külge on kinnitatud väikesemõõduline paneel, millel on sellekohane lubav tekstiline teadaanne jalgratturile (lisa 1 ja 2).

Poolas on punase tulega parempöörde lubatud kui selle juures põleb lisasektsioon punase noolega ja eeldusel, et juht peatub enne foori ning annab teed ristuvale teel liikuvale transpordile. Selline süsteem on Poolas kavas ära lõpetada hiljemalt 2008 aastal (lisa2).

Prantsusmaal pole punase tule ajal parempöörde ette nähtud, väljaarvatud vilkuva kollase noolega lisasektsiooni olemasolul, mille puhul on lubatud ettevalmistatud manööver viibega parempöörde sooritamiseks lõpule viia (lisa 1).

Portugalis on punase fooritule ajal võimalik parempööret sooritada kui seal on vilkuva kollase noolega lisafoor, mis viitab nõudele olla erakordselt ettevaatlik niisuguse manöövri sooritamisel (lisa 2) nii jalakäijate kui teiste põhisuunas liiklejate suhtes.

Aruande üldkoostajal oli käesoleval aastal võimalus isiklikult tutvuda Portugali liikluskorralduse seisuga, läbides autoga sealsetel teedel üle 2000 km ja mitmeid linnu. Ainuke koht, kus ülalkirjeldatud süsteemi oli võimalik praktiliselt näha oli Lissabon ja sedagi tagasihoidliku liiklusintensiivsusega tänavate ristmikel. Teisalt torkas silma mitmeid sõiduohutuslaseid meetmeid, mida Portugalis oli rakendatud ja millest võiks meil eeskju võtta. Nendeks olid linnavälistel teedel, eeskätt kiirteedel, värviga mahamärgitud ohutu pikivahe hoidmise näitlikud vahemaad; teiseks

jalakäijate ülekäigu nn. sebramärgistuse ette 1 m kaugusel valge stoppjoone mahamärgimine, millest kohalikud autojuhid jalakäijate austamise nimel väga korrektelt kinni pidasid; kolmandaks kurvilisel teel olid vastassuuna võõndi kasutamisel möödasõidu sooritamiseks selle õigeaegse vabastamise märguandeks enne kurvi nähtavuse halvenedes maha märgitud suunavad nooled ohutult manöövri lõpetamiseks oma sõidusuunalisele rajale siirdumisega. Viimane nimetatud süsteemidest on meil juba Tallinn-Tartu maanteel kasutusele võetud.

Saksamaa liiklusseadusega on ettenähtud võimalus sooritada tagasihoidliku liiklusintensiivsusega tänavatele parempöörde, kui ristmiku ette on paigutatud foor, mille punase tule kõrvale on paigutatud valgustamata lisatahvel, mille mustal taustal on rohelist vävi nool (lisa 1 ja 2). Kuna eelinfo kohaselt tundus Saksa süsteem eeskujul väärivana, käidi aruande põhikoostaja eestvedamisel olukorraga kohapeal tutvumas ning Saksa vastavate erialaspetsialistidega firmast DEKRA asja arutamas. Saadud informatsioon on vägagi huvipakkuv ja koondatud aruandes eri punkti alla, samuti nagu uuringute tulemused punase fooritule ajal parempöörde võimalikkusest nii Lätis kui Soomes.

Viimasesse ja erilisse gruppi kuuluvad EL riigid, kus tänaseni kehtib vasakpoolne liiklus ja nendeks maadeks on Suurbritannia, Iirimaa, Malta ja Küpros. Küprosel pole parempöörde punase fooritulega lubatud, Maltal on see lubatud roheline noole põledes lisafooris, Iirimaal on samuti parempöörde lubatud kas ainult roheline noole korral lisasektsioonis või siis vilkuva kollase noolega lisasektsiooni puhul alustatud manöövri lõpetamiseks analoogiliselt Prantsusmaal kehtestatud korrale. Suurbritannias on parempöörde võimalik ainult lisasektsioonis roheline noole põlemisel. Punase fooritulega vasakpöörde võimalikustamise üle peeti palju debatte, kuid sellekohase otsuse vastuvõtmisest loobuti (lisa 1). Mingit eeskujut meie jaoks EL vasakpoolse liikluskorraldusega riikidest punase fooritule ajal parempöörde sooritamise korraldamiseks võtta ei ole. Siinjuures tuleb esile tõsta hoopiski mitte eeskujude leidmise vajadust, kõivõrd teada saada, miks üks või teine riik sellisest punase fooritule ajal parempöörde võimalikustamisest on loobunud kuigi see probleem on eri riikides ja eri aegadel ikkagi päevakorda tõusnud. Seepärast annamegi järgnevas peatükis ülevaate, miks Lätis ja Soomes (kui meie lähiriikides) on vastavaid uuringuid läbi viinud töörühmad punase fooritule korral parempöörde võimalikustamisest loobunud. Samuti vaatleme eraldi Saksamaal seadusega kehtestatud punase fooritule ajal parempöörde võimaliku sooritamise süsteemi, kui üht potentsiaalset eeskujut Eesti oludes rakendamiseks. Muudest EL riikidest ei leia küll midagi eeskujuks, mis vääriks järgimist Eesti oludes käesolevas uurimistöös tõstatatud probleemi lahendamiseks.

2. Lähiriikides läbiviidud uurimuste tulemused ja seisukohavõttud parempöörde sooritamise lubamisest punase fooritule ajal.

Alates 1970-datest aastatest on punase tulega parempöörde rakendamise küsimus eri aegadel ja eri riikides üles kerkinud kas ühiskonna survele või siis pigem teatud huvigruppide survele. Alati leidub ühiskonnas läbematuid inimesi. Tihti on selle konkreetse küsimuse püstitamise taga olnud ka poliitikud. Sõltumata konkreetsetest algatajatest on lõpliku otsuse tegemiseks siiski edumeelsetes maades tehtud vastavaid uurimusi. Meie lähiriikides on sellekohased uurimused lähiminevikus teoks tehtud eriti põhjalikult Soomes ja suurema ringi liiklusohutusega tegelevate spetsialistide kaasamisega arutelude tasemel Lätis.

2.1. Soome uuringute tulemused

Soomes moodustati töörühm 1990 aastate lõpus. See töörühm uuris põhjalikult mitmeid liikluskorralduslikke küsimusi ja nende hulgas tähtsusjärjestuselt esimesena punase tulega parempöörde sooritamise kasutuselevõtu võimalikkust Soome tingimustes. Aastal 2000 esitas töörühm oma seisukohad ja ettepanekud Soome Transpordiministeeriumile aruandena pealkirja all “Automaatvalgusfoorid liikluse reguleerimiseks teedel” (lisa 5). Nagu selles aruandes on märgitud, laekus Soome Transpordiministeeriumisse sageli ettepanekuid eri organisatsioonidest ja rühmitustelt, millede on soovitatud ka Soomes kasutusele võtta USA-s väga laialt levinud (kuid mitte kõikides osariikides) võimalus sooritada parempööre ka punase tule põlemise ajal valgusfooris. Sellise korra kasutuselevõttu on laekunud ettepanekutes põhjendatud teiste hulgas peaaesjalikult liikluse sujuvust parandava meetmena.

Soomes asja uurinud töörühma seisukoha kohaselt paigutatakse valgusfoorid teedele üldreeglina sõiduohutuse parandamise eesmärgil. Seetõttu ei ole sõiduohutust halvendavate süsteemide kasutuselevõtmine mitte kuidagi tõlgendatav eesmärgipärasena. Soomes on tõdetud, et ilma foorideta ristteedel on tavapäraseks ja sageli esinevaks õnnetusjuhtumi tüübiks olukord, kus paremale pöörava liiklusvahendi juht jälgib eeskätt vasakult lähenevaid autosid ega märka seetõttu praktiliselt üldse paremalt poolelt lähenevaid jalgrattureid ning põrkavad nendega kokku. Töörühm on veendunud, et kirjeldatud õnnetustüübid muutuvad sageli esinevateks ka foorireguleerimisega ristmikul, kui seal lubada sooritada parempööret foori punase tule ajal. Samuti ennustab töörühm, et eelkirjeldatud uuenduse sisseviimine põhjustab lisanduvaid tagant otsasõidusid. Samuti võib sellise uuenduse kasutuselevõtt negatiivse kaasnähtusena põhjustada punase tule üldist austamise vähenemist teisteski liiklussituatsioonides. Kõigele lisaks on töörühm veendunud, et USA-s kasutusel olev süsteem eeldab tekstilise lisatahvi olemasolu foori kõrval, millega lubataksegi sooritada erandlik parempööre punase fooritule ajal ja see süsteem ei ole vastuvõetav Euroopa tingimustes, kus puudub ühtne keelekeskkond. Pealegi on ettepanek vastuolus rahvusvahelise Viini liiklusmärkide kokkuleppega.

Töörühma seisukoht on, et Soomes on võimalik punase tulega parempöörde lubamine korvata olemasoleva liiklusseaduse alusel nn. vabal valikul võimalikuks tehtava parempöörde sooritamiseks rakendatava liikluskorraldusega, kus liiklussaarega on paremale pöörduvad autod eraldatud foori mõjusfäärist ja otsesuunas sõitev liilusvoog allub foorireguleerimisele. Selline variant sobib ristmikele, kus samal tasandil puuduvad jalgrattad. Samuti võib rohkem rakendada punasega parempöörde sooritamiseks varianti rohelise tulega noole abil lisasektsioonis punase fooritule põledes ning seda kohtades, kus sellest tõuseks suurim kasu liiklusujuvuse parandava meetmena. Mõlemad Soome töörühma pakutud variandid on kooskõlas ka Eestis praegu kehtiva liiklusseadusega ning Eestis fooride ja liiklusmärkide kohta 2001.a. kehtestatud standarditega / 2 ja 3 /. Tallinnas leidub mitmeid näiteid, kus neid variante on edukalt rakendatud ja praegu ilma erilise probleeme tekitamata kautusel.

Soome töörühma aruandes peetakse äärmiselt tähtsaks, et liiklust reguleerivate valgusfooride tõlgendamine eri maades toimuks ühtsetel alustel ja kõigile üheselt arusaadavalt. Selle põhimõtte tähendus ja järgimine on nüüdsetes oludes tähtsam kui kunagi varem, sest autoturism on kõikides maades järsult kasvanud. Lõppkokkuvõttes teeb Soome töörühm oma uurimuste põhjal põhjaneva järelduse, st punase fooritule põledes ei saa Soome oludes parempööret kasutusele võtta ega lubada sellist punkti liiklusseadusesse sisse kirjutada / 4 /.

2.2. Läti vabariigi seisukohast punase fooritulega parempöörde küsimuses.

Vastavalt Riia Tehnikaülikooli autotehnika õppetooli juhatajalt Gundars Libertsilt ja tema koostööpartneritelt saadud informatsioonile on nimetatud probleem olnud põhjalike arutelude objektiks laia ringi liiklusohusega tegelevate spetsialistide kaasamisega sellesse. Niisuguste ajurünnakute käigus jõudsid ka Läti asjatundjad sisuliselt samadele ja Soome uurimisrühma poolt 2000.a. väljatoodud seisukohtadele, mistõttu lülitati see küsimus päevakorrast välja juba selle üleskerkimise algstaadiumis.

3. Saksamaa kogemus parempöörde lubamisest punase fooritulega.

Nagu selgus eelinformatsiooni käigus hangitud materjalidest (lisa 1 ja 2) on Saksamaal kasutusel üsnagi huvitav erandlik süsteem, mis võimaldab sooritada teatud määratud tingimustel parempöõret punase tule põledes fooris, kui selle kõrvale on paigaldatud valgustamata mustal taustal asetseva rohelist värvi noolega lisatahvel mõõtmetega 250 mm x 250 mm. Selline foori ja lisatahvi kombinatsiooni variant on ära toodud joonisel 8 lisas 3 /7/. Kui sellises fooris põleb punane tuli otsesuunas liiklejatele, siis rohelise noolega (suunaga paremale) lisatahvi olemasolul punase fooritule kõrval paremal pool on lubatud paremale pöörata. Seejuures on autojuhil sellise lisatahvi olemasolul punase tule põledes lubatud ainult paremale pöörata. Kirjeldatud situatsioonis punase tulega parempöõret sooritav autojuht peab olema täielikult veendunud, et ta selle manöövriga ei ohusta teisi kaasliiklejaid s.o. teistes suundades liiklejaid kaasa arvatud ja eriti kergliiklejaid (jalakäijad ja jalgrattad) kellele põleb fooris roheline tuli. Roheline nool mustal taustal võib olla kasutusel ainult sellistel ristmikel, kus on hea nähtavus igas suunas, nii teiste autode kui ka kergliiklejate osas /5/. Viimase allika § 37 (lisa 6) annab täpse määratluse, millistel tingimustel tohib ülalkirjeldatud foorikombinatsiooni rakendada ja millal seda ei tohi rakendada. Kogu Saksamaal valitsevast situatsioonist parema ülevaate saamiseks ning sealsete liikluskorralduslike meetmete otstarbekuse hindamiseks ja sealsete kogemuste ülevõtmise võimaluste väljaselgitamiseks Eesti jaoks, pidasime vajalikuks käia ära firmas “Dekra Automobil GmbH”, mis asub Berliinis. Vastavalt eelnevalt saavutatud kokkuleppele võttis meid seal vastu ja andis selgitusi Dekra osakonnajuhataja, ametlikult tunnustatud ekspert, diplomi insener Helmut Enk. Meie jutuaajamise käigus ja meie küsimustele vastates täpsustas Hr. Enk Saksamaa ametlikke seisukohavõtte telefonitsi Bundestagi liikme Roland Schurigiga, kes on Saksamaa liiklusseaduse kommenteeritud 11. väljaande /5/ autor. Selle nimetatud liiklusseaduse viimase versiooni § 37 määrab küllalt rangelt ära tingimused, millal võib ja millal ei tohi rohelise noolega lisatahvlit valgusfoori punase tule juures kasutada. Mustal põhjal roheline nool ei tohi olla valgustatud, selle taga ei tohi olla põlevat lampi ning samuti ei tohi see märk olla reflektoriga.

Siinjuures loetleme juhtumid, millal rohelise noolega lisatahvlit ei tohi kasutada ja need on järgmised:

- Kui parempöõrdeks on eraldatud (markeeritud) rohkem kui üks sõidurada;
- Kui ristmikel ja ülekäiguradadel on tavaliselt rohkem liikvel kuulmis –ja nägemisvaegustega inimesi;
- Kui vastassuunas liiklejatele põleb foorituli, mis lubab neil vasakule pöörata;
- Kui paremale pöörajatele on sõidusuund foorituledega ette kindlaks määratud;
- Kui paremale pööraja peab ületama trammitee või sellel sõitma;

- Kui valgusfoor on paigaldatud eesmärgiga tagada koolitee turvalisust.

See kirjeldatud rohelise noolega lisatahvel foori juures ei ole Viini konventsiooniga (WK) ette nähtud ning seetõttu on selle rakendamine seaduslikust aspektist või juriidilisest aspektist problemaatiline. Saksa asjatundjad olid ühel meelel selles, et parimal juhul annab selle noolega sildi kasutuselevõttu õigustada WK artikkel 23 lõik 1a abil, milles on mainitud ainult punase tulega peatumist enne ristmikku. See aga annab riiklike reeglite/eeskirjade tegijatele teatud mänguruumi ja võimaldab neil endil määratleda tingimused, mille puhul peale peatumist tohib edasi sõita. Kas ülalkirjeldatud abikonstruktsioon erandliku parempöörde võimaldamiseks, mida praegu Saksamaal mingil määral veel rakendatakse, õigusliku/juuriidilise kontrolli ka üle elab, on Saksa spetsialistide arvates veel teadmata. Üldiselt näis, et nad kahtlevad selles tõsiselt, kuna WK lubab peale peatumist punase fooritule ees (mida tuleb igal juhul täita) edasi sõita juhtumil, kui fooris süttib roheline noolega tuli, mis lubab paremale pöörata (ei pea lubama otse sõita). Seega on selge, et Saksamaal kasutusel olev erandlik punase tulega parempöõret lubav süsteem ei ole kooskõlas WK kinnitatud reeglitega ega harmoniseeru EL riikide üldise suunitlusega liikluskorralduslikes küsimustes. Peale selle selgus jutuajamistel Saksa spetsialistidega tõsiasi, et eelpoolkirjeldatud liikluskorralduslik süsteem võeti nagu ametlikult ülesaksamaaliselt kasutusele peale Saksamaa taasühinemist poliitilise kompromissina ida ja lääne vahel ja nimetasid seda sotsialismiajastu jäänukiks, mis on oma aja ära elanud.

Kuna härra H.Enk soovitas tutvust teha nende erandliku parempöõret lubava süsteemiga reaalses liikluskorralduses, siis sellest soovituselt lähtuvalt läbisime autoga endisel Saksa DV haldusalas olnud territooriumil teid koos Berliini, Magdeburgi ning Dessau ja teiste väiksemate asulate läbimisega 500 km ulatuses. Selle teekonna läbimise ajal nägime ainult ühel korral punase tulega parempöõret sooritada lubavat lisatahvlit. Lääne Saksamaa teedel pidi kirjeldatud liikluskorralduse süsteemi haruharva kasutatama. Kuigi Saksa maal on suudetud kõrgendatud politseilise järelevalve tõttu rohelise noolega lisatahvliga valgusfooride juures vältida traagiliste tagajärgedega liiklusõnnetusi, ei pidanud hr. H.Enk mõistlikuks selle süsteemi laiemat rakendamist. Selle juures on huvitav märkida, et Saksamaal sai 2003.a. üldse kokku 57 jalgratturit surma foorireguleerimisega ristmike ületamisel ja neist 11 juhtumit leidis aset Berliinis. Enamus jalgrattureid sai surma kokkupõrgetes veoautodega. Meie küsimusele kas tema hinnangul oleks mõttekas punase tulega parempöörde sooritamise võimalikkust juurutada ka Eestis – oli vastus: vaevalt. Samas nentis ta tõsiasi, et parempöörde sooritamine punase tule ajal on lisaks Saksamaale ning väljaspool EL-i kasutusel ka Kasahstanis ja Mongoolias.

4. Liiklusõnnetuste statistikast foorreguleerimisega ristmikel Tallinnas.

4.1. Olukorra üldkirjeldus Tallinnas.

Politseiameti infotöötlastalutuse andmetel esineb foorreguleerimisega ristmikel küllalt palju väga mitmekesiseid liiklusõnnetusi (lisad 4 ja 7). Nendest enamlevinumad on tagant otsasõidud, külje pealt teisele autole sissesõidud, kokkupõrked jalgratturitega ja inimestega pöörete sooritamisel. Seejuures on liikluspolitsei andmete kohaselt foorreguleerimisega ristmikel LÕ põhjustaja kindlakstegemine praktiliselt võimatu kui keegi oma süüd ise ei tunnista või siis on see väga keeruline ja põhimõtteliselt võimalik ainult tunnistajate olemasolul. Abiks saavad siinjuures olla ainult tõeliselt usaldusväärsed tunnistajad, kui neid leidub. Foorreguleerimisega ristmikel toimunud liiklusõnnetuste puhul pidi toimuma osaliste juhtide poolt kõige rohkem vassimisi. Ainult liiklusmärkidega tähistatud ristmikel või siis täiesti ilma liiklusmärkideta ristmikel toimunud liiklusõnnetuste põhjuste väljaselgitamine on liikluspolitsei andmetel suht-koht konkreetse iseloomuga ja üldreeglina objektiivne kuna autojuhtidel on vaidlemiseks vähem võimalusi.

Kui vaadelda lisas 4 esitatud andmeid liiklusõnnetuste kohta fooriga reguleeritud ristmikel (s.o. pos.9.5), siis nende positsioonide andmete võrdlemisel 2003.a. ja 2004. a (10 kuu ja 8 päeva andmed) kohta selgub, et see õnnetuste arv on järsult kasvanud (91 ja 193 fikseeritud liiklusõnnetust vastavalt). See tõendab kujukalt, et ka liiklusintensiivsus on järsult kasvanud. Seega on praeguses Eesti liiklustingimuste situatsioonis vaevalt mõistlik püüda juurutada mingit erandlikku punase fooritule ajal parempöörde sooritamise varianti. Ükskõik milline sellekohane variant õnnestuks tekitada, oleks teda praktiliselt võimatu ühildada Viini konventsioonis /1/ fikseeritud aluspõhimõtetega. Pealegi toob foorreguleerimisega ristmikel täiendavate süsteemide rakendamine, mis on iseenesest mõistetavalt ka täiendavaid märgatavaid lisakulutusi nõudev, väga suure tõenäosusega kaasa ohu liiklusõnnetuste arvu kasvule nendel ristmikel. Samale järeldusele on jõudnud ka kõikide teiste riikide asjatundjad nimetatud küsimuses.

4.2. Liiklusohutuse olukorra analüüsimise tulemustest fooriga reguleeritud ristmikel Tallinna linnas.

Viimase kolme aasta politseis registreeritud liiklusõnnetuste statistika Tallinna linnas näitab konfliktide arvu suurenemise tendetsi fooriga reguleeritud ristmikel.

Aasta	Politseis registreeritud liiklusõnnetusi			Konfliktide arv fooriga reguleeritud ristmikul jalakäijaga	
	kokku	fooriga reguleeritud ristmikel	osakaalu %	Kokku	osakaalu %
2004. 10 kuud	1923	196	10,2	18	9,2
2003.	2073	91	4,4	13	14,3
2002.	2195	137	6,2	12	8,8

Võrreldes eelnevate aastatega on 2004. aasta 10 kuuga konfliktide osakaal fooriga reguleeritud ristmikel kasvanud ca 2 korda, kuid aasta pole veel lõppenud. Tallinnas on fooriga reguleeritud liiklussõlmede üldarv hetkeseisuga 223.

2004. aasta 10 kuuga toimus iga kümnes liiklusõnnetus fooriga reguleeritud ristmikul. Samas fooriga reguleeritud ristmike arv moodustab ristmike üldarvust ainult ca 4%.

Aasta	Inimkannatanuga lõppenud liiklusõnnetusi			Inimkannatanuga liiklusõnnetustes kannatanuid		
	kokku	fooriga reguleeritud ristmikel	osakaalu %	kokku	fooriga reguleeritud ristmikel	osakaalu %
2004. 10 kuud	543	65	12,0	625	78	12,5
2003.	589	33	5,6	684	40	5,8
2002.	617	38	6,2	767	51	6,6

Kui võrrelda inimkannatanuga lõppenud liiklusõnnetusi ja neist liiklusõnnetusi, mis on toimunud fooriga reguleeritud ristmikel, siis nähtub, et üldised suhted on põhimõtteliselt samad.

2004. aasta 10 kuuga on fooriga reguleeritud ristmikel liiklusõnnetustes kannatada saanute osakaalud ca 2% võrra suurenenud.

Eriti ohtlikud on olukorrad, kus jalakäija teades, et vastavalt fooritulele on tal ohutu ületada lubava märgutule korral ristmikki; samas tulenevalt mootorsõidukijuhtide liikluskultuuri madalast tasemest omab fooriga reguleeritud ristmikel konfliktide arv jalakäijatega kasvutendentsi.

Keskmiselt iga kümnenal juhul on ristmikel tegemist jalakäijaga tekkinud konfliktsituatsiooniga.

Foori punase märgutule korral sõidukijuhile parempöörde sooritamise lubamine suurendab oluliselt, niigi ohtlikul liiklussõlmel, konfliktsituatsioonide teket jalakäijaga.

Lähtudes eeltoodust ja arvestades liiklustiheduse pidevat kasvu, loeme, et foori punase märgutule ajal sõidukijuhtidele parempöörde lubamine suurendab oluliselt liiklusohtlike konfliktsituatsioonide tekkimist jalakäijatega – seega ei saa sellise uuenduse rakendamist meie Vabariigi liikluskorralduses pidada õigustatuks.

Kokkuvõte ja järeldused

Antud töö käigus kogutud andmed teistes riikides rakendatavate variantide kohta erandliku parempöörde lubamise kohta punase fooritule ajal näitasid kujukalt, et Eesti oludele sobivaid valmis lahendusi ei ole võimalik leida. Pealegi on praegu mõnes EL riigis kasutusel olevad variandid vastuolus Viini konventsiooni reeglitega ning ka järjest kasvava liiklusintensiivsuse tingimustes mõttetuks muutunud. Igasugune perspektiiv tekstiliste lisatahvlite rakendamiseks fooride juures puudub, arvestades Euroopa tingimustes eksisteerivat ametlike keelte suurt arvu. EL 25 liikmesriigi elanikkond kokku moodustab 450 miljonit inimest. Nende riikide kodanike omavaheline liikumine nii turismireiside (autoturism sealhulgas) kui ärireiside osas on tõusuteel. See kõik on reaalseks põhjuseks, miks Euroopa Komisjon soovib tungivalt harmoniseerida liikluskorralduslike aluseid kõikides liikmesriikides. See aga tähendab seda, et ega ka Eestil pole praegu kujunenud situatsioonis mingit arvestatavat põhjust välja kujundada mingit oma ja erandlikku, teistest EL riikidest erinevat, liikluskorralduslikku süsteemi. Käesolevas uurimistöo raames kogutud ja analüüsitud andmete põhjal tulime oma Läti ja Soome kolleegide poolt tehtud ettepanekutega samalaadsetele järeldustele. Need järeldused ei soosi punase tule ajal parempöörde sooritamise võimaluste laiendamist Eestis lisaks praegu kehtivatele seadusandlikele aktidele toetuvatele ja meil kasutuselolevatele skeemidele.

Punase tulega parempöörde lubamine ja juurutamine Eestis toob paratamatult endaga kaasa nii negatiivseid ilminguid kui ka juriidilis-õiguslikke probleeme Euroopa Liiduga lävimisel.

Tõenäolised negatiivsed nähtused oleksid alljärgnevad:

- Suureneb tagant otsasõitude arv ristmikel;
- Vähendab veelgi respekti punase tule ees kõikvõimalikes liiklussituatsioonides;
- Suurendab otsasõitude arvu kergliiklejatele (jalakäijad ja eriti jalgratturid satuvad suurenenud ohutsooni);
- Tekitab segadust võõraste s.o. teistest maadest saabuvate autojuhtide käitumisharjumustes;
- Vähendab üldist sõiduohutuse olukorda ristmikul, kuhu tavapärastelt paigaldatakse foor sõiduohutuse parandamise eesmärgil, kuna autojuht jälgib sel juhtumil oma vasakul käel toimuvat ega suuda märgata adekvaatselt paremal eksisteerivat liiklussituatsiooni.

Juriidilis-õigulikust aspektist lähtudes peame äärmiselt tähtsaks, et liiklust reguleerivate fooride tõlgendamine eri EL riikides toimuks ühtsetel alustel ja kõigile üheselt arusaadavalt kooskõlas Viini konventsiooni põhimõtetega. Läbiviidud uurimustöö tulemustele toetudes väidame, et Eesti oludes ei ole põhjendatud punase fooritule põledes parempöörde sooritamist kasutusele võtta ja sellise punkti sissekirjutamine liiklusseadusesse oleks lubamatu ning Eesti mainet kahjustav.

Soovitame siinjuures aga olemasolevaid seadusega sätestatud ja teiste maade kodanikele hästi mõistetavaid liikluskorralduslikke variante vajadusel laiemalt kasutusele võtta parempöörde kiiremaks võimaldamiseks selleks vastavate olukordade kujunemisel liiklusvoogude kulgemisel peateel.

Punase tulega parempöörde lubamine on võimalik Eesti kehtiva liiklusseaduse alusel /3/ roheline noolega lisasektsiooni rakendamisel foori paremal küljel või siis liikluskorralduse rakendamisega, kus ohutussaarekesega on paremale pöörduvad autod eraldatud foori mõjusfäärist.

Kasutatud kirjandus

1. Convention on Road signs and signals. Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee, 1996
2. Liiklusmärgid ja nende kasutamine, Eesti standard EVS 613:2001, Eesti Standardikeskus, 2001
3. Foorid ja nende kasutamine, eesti standard EVS 615:2001, Eesti Standardikeskus, 2001
4. Tieliikenteen liikennevalot. Työryhmän ehdotukset. Mietintöjä ja muistioita. Soome Transpordiministeerium, B4/2000
5. Roland Schurig, StVO. Kommentar zur Straßenverkehrs-Ordnung. 11 Auflage. Kirchbaum, 2003
6. Traffic Light Signals and Red Light Cameras, <http://www.geocities.com/jusjih/trafficlightsignals.html>
7. German Traffic Signs, Signals & Markings, <http://home.att.net/~texhwyman/zeichen4.htm>

Lisa 1. Koopia internetist leidunud informatsioonist parempöörde sooritamise võimalikkusest punase tule ajal maailma eri riikides (Traffic Light Signals and Red Light Cameras).

Traffic Light Signals and Red Light Cameras

[This Web Site uses UTF-8 encoding.](#)

2004-11-24

[Traffic light](#) signals tell who must stop or go to prevent traffic conflicts, but [they are not the cure for all](#). Properly used traffic light signals promote traffic safety and efficiency.

Red means stop.

Yellow means caution and prepare to stop.

Green means go.

Flashing yellow light means go cautiously.

(United Nations Economic Commission for Europe: [Legal instruments in the field of transport: Convention on Road Signs and Signals, of 8 November 1968](#): Article 23)

(Dik T. WINTER: [Traffic lights](#))

- [1. Pre-timed traffic light signals](#)
- [2. Traffic light signals with loop detectors](#)
- [3. Traffic light signals allowing pre-emption](#)
- [4. Flashing lights](#)
- [5. Turning on red light](#)
- [6. Red light cameras](#)
- [7. Fighting red light summonses and paying fines with bulk coins](#)

1. Pre-timed traffic light signals

Pre-timed traffic light signals are technically easier to operate, but overusing them is worse for traffic and may stop traffic more frequently, so traffic may go faster to avoid red lights instead. New York City ([+40.75-074.00/](#)) in New York in the United States has most traffic light signals pre-timed regardless of surrounding traffic, so one who just started from a change to green may be forced a stop for red. There are proposals to the [New York City Department of Transportation](#) to use loop detectors, **but the officials tend to refuse them with various excuses, such as excessive traffic and necessity to coordinate the traffic light signals, but these claims may be false.** This often slows buses down and downgrades their service, even though bicyclists from side roads may get green more easily. The only traffic not trapped would be emergency vehicles using their alarms, whether properly or not.

2. Traffic light signals with loop detectors

Traffic light signals with loop detectors have higher technology than pre-timed ones and are frequently used in [Nassau County \(+40.75-073.60/\)](https://www.nassaucountyny.gov/transportation/traffic-safety/traffic-signals) in New York in the United States. They normally follow actual traffic situation. A drawback can occur to bicyclists and motorcyclists if the detectors are not sensitive enough. Remedies include modifications of loops and use of buttons. **If a traffic light signal with loop detectors fails to turn green from red within a reasonable time and a driver runs a red light, it should be the fault of the traffic light signal but not of the driver.**

3. Traffic light signals allowing pre-emption

Traffic light signals allowing pre-emption by certain vehicles such as buses and emergency vehicles have even higher technology. **Public transport buses may overrule traffic light signals to get as many green lights as feasible to move faster.** Emergency vehicles can arrive faster to save lives. Though drivers of emergency vehicles might abuse the pre-emption when no emergency occurs, **public transport buses in service would never abuse it**, but care must be taken to prevent buses from departing too early.

4. Flashing lights

Flashing yellow lights mean proceed with care. Certain countries like Canada, Japan, Mexico, Taiwan and the United States use single flashing red lights in the same way as stop signs to require full stops before proceeding. They are simple to operate in light traffic, but they are useless in heavy or fast traffic. In Taiwan, many traffic light signals with 3 phases may be operated with flashing lights only. In New York City in New York in the United States, however, officials hesitate to use flashing lights because they claim that potential liability may arise from its use even if overnight or weekend traffic makes flashing lights better. They do not fully understand traffic engineering.

Neither normal traffic light signals nor flashing lights are the cure for all. Whether to use traffic light signals with 3 phases or flashing lights should be based on careful traffic engineering, but once a traffic light signal with 3 phases is up in New York City, it is usually pre-timed without regard to changing traffic patterns.

5. Turning on red light

A red light on a traffic light signal means stop, but traffic may go in the direction of a green arrow or of a flashing yellow arrow with caution. A few countries and areas allow turns on red light under certain circumstances.

[5.1. Countries and areas driving on the right](#)

[5.1.1. US the United States except the Virgin Islands](#)

[5.1.2. CA Canada](#)

[5.1.3. MX Mexico](#)

[5.1.4. Europe except the United Kingdom, Ireland, Malta and Cyprus](#)

[5.1.5. Other countries and areas driving on the right](#)

[5.2. Countries and areas driving on the left](#)

[5.3. Analysis](#)

5.1. Countries and areas [driving on the right](#)

5.1.1. US the United States except the [Virgin Islands](#)

Right turn on red light is permitted after stop in all states, the District of Columbia, Puerto Rico and Guam. Left turn on red light from a one-way road into a one-way road is permitted after stop in 42 states and Puerto Rico.

There is **no left turn on red light** in South Dakota unless authorized by a municipal ordinance, in Connecticut, Maine, Missouri, New Hampshire, New Jersey, North Carolina, Rhode Island, the District of Columbia, or Guam. Left turn on red light from a two-way road into a one-way road is permitted after stop in Alaska, Idaho, Michigan, Oregon and Washington only.

In New York, there is no turn on red light in New York City or for school buses state-wide while carrying pupils.

After stop on **red arrow** lights, Illinois, Kansas, Louisiana, Maryland, Michigan, New Hampshire, North Dakota, Oregon, South Carolina, Utah, Washington and Wyoming **permit left turn from a one-way road into a one-way road and right turn.** (Michigan, Oregon and Washington also permit left turn on red arrow after stop from a two-way road into a one-way road. **New Hampshire prohibits left turn on red arrow.**) **There is no turn on red arrow** in Alaska, California, Colorado, Georgia, Idaho, Maine, Minnesota, New York, the District of Columbia, or Puerto Rico. Other state laws do not specify red arrows.

A [No Turn on Red sign \(US sign #R10-11\)](#) or other traffic control device (such as electronic display) may prohibit turns on red light. Some signs have time

ranges, the words "When Pedestrians are Present", or the like. A **Right Turn on Red after Stop** sign or the like may specifically permit otherwise prohibited or non-apparent turns on red light.

See also:

National Highway Traffic Safety Administration: [Impact of Right Turn on Red](#)

John CLETHEROE: Driving In The USA And Canada: [Right Turns On Red Lights](#), [Left Turns At Intersections](#) ([Reciprocal Links](#))

walkinginfo.org: [Right-Turn-on-Red Restrictions](#)

50 states	Legislation (§ = section, ¶ = paragraph)	After stop on red, right turn and left turn from 1-way to 1-way road
US-AL Alabama	Code of Alabama §32-5A-32(3)(b)	OK
US-AK Alaska	13 AAC (Alaska Administrative Code) 02.010(a)(3)	OK as is left turn on red from 2-way to 1-way road; NO TURN ON RED ARROW
US-AZ Arizona	Arizona Revised Statutes §28-645(A)(3)(b)~(c)	OK
US-AR Arkansas	Arkansas Code §27-52-107(a)(3)(A)	OK
US-CA California	California Vehicle Code §21453(b)~(c)	OK; NO TURN ON RED ARROW
US-CO Colorado	Colorado Revised Statutes §42-4-604(1)(c)(I)(A)~(B)	OK; NO TURN ON RED ARROW
US-CT Connecticut	Connecticut General Statutes §14-299(b)(3)	OK; NO LEFT TURN ON RED
US-DE Delaware	Delaware Code Title 21, §4108(a)(3)	OK
US-FL Florida	Florida Statutes §316.075(1)(c)(1)	OK
US-GA Georgia	Georgia Code §40-6-21(a)(3)(B)~(D), (F)	OK; NO TURN ON RED ARROW
US-HI Hawaii	Hawaii Revised Statutes §291C-32(a)(3)(B)~(C)	OK
US-ID Idaho	Idaho Statutes §49-802(3)(b)~(c)	OK as is left turn on red from 2-way to 1-way road; NO TURN ON RED ARROW
US-IL Illinois	§625 ILCS (Illinois Compiled Statutes) 5/11-306(c)(3)	OK as is on red arrow
US-IN Indiana	Indiana Code §9-21-3-7(b)(3)(B)	OK
US-IA Iowa	Iowa Code §321.257(2)(a)	OK
US-KS Kansas	Kansas Statutes §8-1508(c)(2)~(3)	OK as is on red arrow

US-KY Kentucky	Kentucky Revised Statutes §189.338(3)(a)	OK
US-LA Louisiana	Revised Statutes §32:232(3)(c)	OK as is on red arrow
US-ME Maine	Maine Revised Statutes Title 29-A, §2057(1)(C)	OK; NO TURN ON RED ARROW; NO LEFT TURN ON RED
US-MD Maryland	Maryland Code : Transportation: §21-202(i)	OK as is on red arrow
US-MA Massachusetts	Massachusetts General Laws Chapter 89, §8 (¶2)	OK
US-MI Michigan	Michigan Compiled Laws §257.612(1)(c)(ii)	OK as is left turn on red from 2-way to 1-way road (as is on red arrow)
US-MN Minnesota	Minnesota Statutes §169.06, subdivision 5(3)(i), (iii)	OK; NO TURN ON RED ARROW
US-MS Mississippi	Mississippi Code §63-3-309(3)(b)~(c)	OK
US-MO Missouri	Missouri Revised Statutes §300.155(3)(b)	OK; NO LEFT TURN ON RED
US-MT Montana	Montana Code Annotated §61-8-207(3)(a)	OK
US-NE Nebraska	Nebraska Statutes §60-6,123(3)(b)~(c)	OK
US-NV Nevada	Nevada Revised Statutes §484.283(7)(c)	OK
US-NH New Hampshire	New Hampshire Revised Statutes §265:10, III(f)	OK as is on red arrow; NO LEFT TURN ON RED
US-NJ New Jersey	New Jersey Statutes §39:4-115(b)	OK; NO LEFT TURN ON RED
US-NM New Mexico	New Mexico Statutes §66-7-105(C)(1)~(2)	OK
US-NY New York ↳ New York City	Vehicle and Traffic Law §1111(d)(2)~(3), (5) ↳ New York City Traffic Rules §4-03(a)(3)(i)~(ii), (4)	OK; NO TURN ON RED ARROW; NO for SCHOOL BUS with pupils ↳ NO in New York City unless authorized by a sign
US-NC North Carolina	North Carolina General Statutes §20-158(b)(2)	OK; NO LEFT TURN ON RED until the House Bill 147 is passed
US-ND North Dakota	North Dakota Century Code §39-10-05(3)(c)	OK as is on red arrow
US-OH Ohio	Ohio Revised Code §4511.13(C)(2)~(3)	OK
US-OK Oklahoma	Oklahoma Statutes §47-11-202(3)(b)	OK

US-OR Oregon	Oregon Revised Statutes §811.360	OK as is left turn on red from 2-way to 1-way road (as is on red arrow)
US-PA Pennsylvania	Pennsylvania Consolidated Statutes Title 75, §3112(3)(ii)	OK
US-RI Rhode Island	Rhode Island General Laws §31-13-6(3)(i)	OK; NO LEFT TURN ON RED
US-SC South Carolina	South Carolina Code of Laws §56-5-970(c)(3)	OK as is on red arrow
US-SD South Dakota	South Dakota Codified Laws §§32-28-4, 32-28-4.1	OK; NO LEFT TURN ON RED unless authorized by a municipal ordinance
US-TN Tennessee	Tennessee Code §55-8-110(3)(A), (C)	OK
US-TX Texas	Transportation Code §544.007(d)	OK
US-UT Utah	Utah Code §41-6-24(4)(c)	OK as is on red arrow
US-VT Vermont	Vermont Statutes Title 23, §1022(c)(2)	OK
US-VA Virginia	Code of Virginia §§46.2-835, 46.2-836	OK
US-WA Washington	Revised Code of Washington §46.61.055(3)(a), (c)	OK as is left turn on red from 2-way to 1-way road (as is on red arrow)
US-WV West Virginia	West Virginia Code §17C-3-5(c)(2)~(3)	OK
US-WI Wisconsin	Wisconsin Statutes §346.37(1)(c)3	OK
US-WY Wyoming	Wyoming Statutes §31-5-403(a)(iii)(C)	OK as is on red arrow
1 district	Legislation	After stop on red, right turn and left turn from 1-way to 1-way road
US-DC District of Columbia	District of Columbia Municipal Regulations Title 18 Chapter 21	OK; NO TURN ON RED ARROW; NO LEFT TURN ON RED
Outlying areas	Legislation (§ = section)	After stop on red, right turn and left turn from 1-way to 1-way road
AS American Samoa		
GU Guam	Guam Code Annotated Title 16, §3339(g)	OK; NO LEFT TURN ON RED
MP Northern Mariana Islands		
PR Puerto Rico	(es) Ley de Vehículos y Tránsito:	OK; NO TURN ON RED

	Artículo 8.02(b)(3)~(6) , (d)(5)	ARROW A red light may be passed slowly and cautiously from 00:00 to 05:00.
VI Virgin Islands		

5.1.2. CA Canada

Right turn on red light (fr: virage à droite au feu rouge) is permitted after stop in all provinces and territories **except in the Island of Montreal (fr: île de Montréal) in Quebec**. Left turn on red light (fr: virage à gauche au feu rouge) from a one-way road into a one-way road is permitted after stop **except in Quebec, New Brunswick, Nova Scotia and Prince Edward Island**. Left turn on red light from a two-way road into a one-way road is permitted after stop in British Columbia only. Red arrows are unspecified. A sign or other traffic control device in place may prohibit turns on red light.

10 provinces	Legislation	After stop on red, right turn and left turn from 1-way to 1-way road
CA-AB Alberta	Use of Highway and Rules of the Road Regulation 54(2)~(3)	OK
CA-BC British Columbia	Motor Vehicle Act 129(3), (4)(b)	OK as is left turn on red from 2-way to 1-way road
CA-MB Manitoba	The Highway Traffic Act = Code de la route 88(16), 88(19)	OK
CA-NB New Brunswick	M-17 (en) / (fr) 119(1)(c)(i)	OK; NO LEFT TURN ON RED
CA-NL Newfoundland and Labrador	Highway Traffic Act 106(10)	OK
CA-NS Nova Scotia	Motor Vehicle Act 93(2)(e)(ii)	OK; NO LEFT TURN ON RED
CA-ON Ontario	Highway Traffic Act = Code de la route 144(19)	OK
CA-PE Prince Edward Island	Highway Traffic Act 167(5)(a)(ii)	OK; NO LEFT TURN ON RED
CA-QC Québec	Code de la sécurité routière = Highway Safety Code 359.1	OK; NO in Montreal ; NO LEFT TURN ON RED
CA-SK Saskatchewan	The Highway Traffic Act 65(5)(b), (5.1)(b)	OK
3 territories	Legislation	After stop on red, right turn and left turn from 1-way to 1-way road

CA-NT Northwest Territories CA-NU Nunavut	Motor Vehicles Act / Loi sur les véhicules automobiles 161(2)	OK
CA-YT Yukon Territory	Motor Vehicles Act / Loi sur les véhicules automobiles 176(1)~(2)	OK

5.1.3. MX Mexico

There is generally **no right turn on red light** unless permitted by a sign. (The sources are: [MexicoDan on Driving in Mexico](#), [SURVIVAL GUIDE - MEXICO](#).)

However, in the Federal District (es: Distrito Federal), right turn on red light with caution is permitted, as is left turn on red light from a one-way road into a one-way road. (Thanks to Xavier TREVIÑO for extra information.)

MX-DIF Distrito Federal	Reglamento de Tránsito del Distrito Federal: Artículo 66 IX, X	On red light, right turn with caution is permitted, as is left turn from a one-way road into a one-way road. A red light may be passed cautiously after stop from 23:00 to 05:00.
States	Legislation (es)	Turns on red light
MX-BCN Baja California	Reglamentos de Tránsito: Mexicali: Artículo 67 II, IV; Tijuana: Artículo 22 II, III, V; Ensenada: Artículo 64 III; Tecate: Artículo 29; Playas de Rosarito: Artículo 24 I B, III	No turn on red light or red arrow unless permitted by green arrow
MX-MEX Mexico	Reglamento de Tránsito del Estado de México: Artículo 59 II, IV	No turn on red light unless permitted by green arrow

5.1.4. Europe except the [United Kingdom](#), [Ireland](#), [Malta](#) and [Cyprus](#)

There is **no turn on red light** unless specifically authorized, usually by green arrow. The following table is for some countries with right-hand traffic.

Countries	Sources	Turns on red light
-----------	---------	--------------------

AT Austria	(en) US Department of State: Austria - Consular Information Sheet	No right turn on red light
BE Belgium	Verkeersreglement (nl) = Le code de la route (fr) (the Code of the Road): ART 61	No turn on red light unless allowed by green arrow
BG Bulgaria	(en) US Department of State: Bulgaria - Consular Information Sheet	No right turn on red light unless specifically authorized
BY Belarus	(be) Pravila dorozhnogo dvizheniya (Rules of the Road Traffic): 7.2, 7.3	No turn on red light unless permitted by green arrow
CH Switzerland	SR 741.21 Art. 68 (de) = RS 741.21 Art. 68 (fr) = RS 741.21 Art. 68 (it)	There is no turn on red light unless permitted by green arrow. There is no turn on black arrow on red.
DE Germany	(de) Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) (Road Traffic Ordinances): § 37(2)(1) (en) German signals and markings	There is no turn on red light, but a green rightward arrow on a black sign on the right of a red light permits right turn on red after stop. There is no turn on black arrow on red.
DK Denmark		No turn on red light
EE Estonia	(en) US Department of State: Estonia - Consular Information Sheet	No right turn on red light unless indicated by green arrow
ES Spain	Reglamento General de Circulación (es): Artículo 146	There is no turn on red light unless permitted by green arrow. There is no turn on black arrow on red.
FI Finland		No turn on red light
FR France	(fr) Code de la route : Dispositions réglementaires : Feux de signalisation lumineux : Article R412-30	There is no turn on red light unless permitted by a flashing yellow arrow to proceed while preparing to yield. There is no turn on red arrow.
GR Greece		No turn on red light
HR Croatia	(en) US Department of State: Croatia - Consular Information Sheet	No right turn on red light unless allowed by green arrow
HU Hungary	(en) US Department of State: Hungary - Consular Information Sheet	No right turn on red light
IS Iceland	(is) Umferðarmerkin (en) US Department of State: Iceland - Consular Information Sheet	No turn on red light unless allowed by green arrow

IT Italy		There is no turn on red light unless permitted by green arrow. There is no turn on red arrow.
LU Luxembourg		No turn on red light
NL the Netherlands	Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV 1990) (nl) = Road Traffic Signs and Regulations in the Netherlands (en): Artikel 68 / Article 68	There is no turn on red light unless permitted by green arrow, a "Right turn clear for bicycles and mopeds" (nl: Rechtsaf voor (brom-)fietsers vrij) plate for cyclists, moped riders, and drivers of invalid carriages, or a "Right turn clear for bicycles" (nl: Rechtsaf voor fietsers vrij) plate for cyclists and drivers of invalid carriages.  Sign courtesy of Jan PIELKENROOD
PT Portugal	(pt) Decreto Regulamentar n.º 22-A/98 : Artigo 69.º, Artigo 70.º	There is no turn on red light unless permitted by green arrow, or permitted by a flashing yellow light with a black arrow to proceed with caution.
RU the Russian Federation	(ru) Правила дорожного движения (Rules of the Road Traffic): 6.2, 6.3	No turn on red light unless permitted by green arrow
SE Sweden		There is no turn on red light unless permitted by green arrow. There is no turn on black arrow on red.

5.1.5. Other countries and areas driving on the right

China (but not Hong Kong, Macao, Taiwan, Quemoy or Matsu), the Dominican Republic, the Republic of Korea and Myanmar are the only other countries where right turn on red light is known to be permitted.

Countries and areas	Sources	Turns on red light
AN the Netherlands Antilles	(en) US Department of State: Netherlands Antilles - Consular Information Sheet	No right turn on red light
AW Aruba	(en) US Department of State: Aruba - Consular Information Sheet	No right turn on red light
BR Brazil	(pt) Sinalização (en) US Department of State: Brazil - Consular	There is no turn on red light except for

	Information Sheet	right turns where there is a sign with an arrow pointing right and the words "Livre a Direita".
CN China (except Hong Kong, Macao, Taiwan, Quemoy and Matsu)	(zh-CN) 中华人民共和国道路交通安全法实施条例 (Enacting Act of the Road Traffic Safety Law of the People's Republic of China)	Right turn on red light is permitted provided they do not interfere with other traffic. Straight-ahead on red light without cross traffic on the right is outlawed since 1 May 2004.
DO the Dominican Republic	(en) US Department of State: Dominican Republic - Consular Information Sheet	Right turn on red light is permitted.
GE Georgia	(en) US Department of State: Georgia - Consular Information Sheet	No right turn on red light
GT Guatemala	(en) US Department of State: Guatemala - Consular Information Sheet	No right turn on red light unless otherwise posted
KR the Republic of Korea	(en) US Department of State: South Korea - Consular Information Sheet	Right turn on red light after coming to a complete stop is permitted.
KW Kuwait	(en) US Department of State: Kuwait - Consular Information Sheet	There is no right turn on red light unless there is a special lane to do so with a yield sign.
LR Liberia	(en) US Department of State: Liberia - Consular Information Sheet	There are no operating traffic lights in the country.
MM Myanmar	(en) US Department of State: Burma (Myanmar) - Consular Information Sheet	Right turn on red light is permitted.
NI Nicaragua	(en) Military and Police -- Experience Nicaragua	No right turn on red light
PA Panama	(en) Caravana Pan Americana: Panama northbound	No right turn on red light unless expressly permitted
SD Sudan	(en) US Department of State: Sudan - Consular Information Sheet	No right turn on red light
TW Taiwan (plus Quemoy and Matsu)	(zh-TW) 道路交通標誌標線設置規則 (Rules of Installation of Road Traffic Signs, Markings and Light Signals) 第二百零六條 (Article 206) 第五款 (Clause 5)	No turn on red light unless permitted by green arrow

UY Uruguay	(en) US Department of State: Uruguay - Consular Information Sheet	No turn on red light
YE Yemen	(en) US Department of State: Yemen - Consular Information Sheet	Turns on red light are not legally governed.

5.2. Countries and areas [driving on the left](#)

Countries and areas	Sources	Turns on red light
AU Australia	(en) Australian Road Rules: Part 6 : Rules 56, 58, 59, 60	There is no turn on red light unless permitted by a green traffic arrow or a "Left Turn On Red After Stopping" sign. There is no turn on red arrow.
BM Bermuda	(en) Bermuda transportation for visitors: Mopeds & scooters	No turn on red light
CY Cyprus		No turn on red light
GB the United Kingdom	(en) Highway Code: Light signals controlling traffic (en) Hansard (House of Commons Daily Debates): Traffic Lights (Left Turns)	There is no turn on red light unless permitted by green arrow. Left turn on red as the default rule was debated but not adopted.
HK Hong Kong	Road Users' Code (en) = 道路使用者守則 (zh-HK) = 道路使用者守則 (zh-CN): Chapter 8: Traffic Lights, Traffic Lights for Drivers and Riders	No turn on red light unless permitted by green arrow
IE Ireland	(en) SMARTDRIVING.co.uk: Traffic Lights	There is no turn on red light unless permitted by green arrow, or permitted by a flashing amber arrow to proceed while preparing to yield.
IN India		No turn on red light unless permitted by green arrow
JP Japan	(ja) 道路交通法施行令 (Enacting Order of the Road Traffic Act) 第2条 (Article 2) 第1項 (Paragraph 1) (ja) 信号機が表示する信号の意味 (Meaning of the signal that the traffic light indicates) (en) Important Features of Japanese Road Traffic Law (en) US Department of State: Japan - Consular Information Sheet	There is no turn on red light unless permitted by green arrow light or a white rectangular sign with a blue arrow.
MO Macao	Regulamento do Código da Estrada (pt) = 道路法典規章 (zh-MO): Artigo 12.º = 第十二條	There is no turn on red light unless permitted

		by green arrow, or permitted by a flashing yellow light with a black arrow to proceed with special caution.
MT Malta	The Highway Code (en) = Kodici għat-Traffiku fit-Triq (mt): Part II : 48.	No turn on red light unless permitted by green arrow
NA Namibia	(en) US Department of State: Namibia - Consular Information Sheet	No turn on red light
NZ New Zealand	(en) New Zealand Legislation : Traffic Regulations 1976: Regulation 18(5)(e)~(g)	There is no turn on red light unless permitted by green arrow. There is no turn on red arrow.
SG Singapore	(en) Automobile Association of Singapore: Left Turn On Red	No left turn on red light unless permitted by a sign
VI the United States Virgin Islands	(en) Virgin Islands Energy Office: Energy Conservation for Utilities (referring to Executive Order 225-1978)	Left turn on red light after coming to a complete stop is permitted unless prohibited by signs.
ZA South Africa	(en) SpeakerNet News: South Africa Info	No left turn on red light
ZM Zambia	(en) US Department of State: Zambia - Consular Information Sheet	No left turn on red light

5.3. Analysis

Most countries and areas prohibit turns on red light. It may waste energy and time, but it is usually safer. Waste of energy and time can be reduced by properly using the traffic light signals and permitting turns on red light when and where appropriate.

Allowing turns on red light may save energy and time, but it may increase dangers. **Turns on red light should be treated as privileges** and misuse may result in accidents. Part-time prohibition of turns on red light is better at some locations. **No Turn on Red when Pedestrians are Present** signs are better where pedestrians show up at irregular times. Whether turns on red light at any location should be permitted or prohibited should be studied carefully and thoroughly with regard to different traffic patterns at different times.

Lisa 2. Vastused H. Kuusele, kui ÜRO Majandus – ja Sotsiaalkomitee Euroopa Majanduskomisjoni liiklusohutuse töögrupi nr.1 (WP.1) Eestipoolse liikme järelpärimisele punase fooritule ajal parempöörde võimalustest teistes Euroopa riikides. Kokku saabus vastuseid 13-st riigist.

----- Original Message -----

From: "Susana Estévez Gkmez" <sestevez@dgt.es>

To: "Harri Kuusk" <Harri@mnt.ee>

Sent: Wednesday, November 10, 2004 6:13 PM

Subject: Re: Information about "right turn at the red traffic light"

Dear Mr. Kuusk,

In Spain it is not allowed to turn right at a red traffic light.

kind regards,

Susana Estévez Gkmez

International Relations Service Chief

sestevez@dgt.es

(+34) 91 301 8313

----- Original Message -----

From: "Ursula Einsfelder" <ursula.einsfelder@bmwbw.bund.de>
 To: <peter.friedli@astra.admin.ch>; <birna@bluewin.ch>;
 <christian.kainzmeier@bmvit.gv.at>; <sestevez@dgts.es>;
 <ibrites@dgvt.pt>;
 <catherine.marque@equipement.gouv.fr>; <lkania@gddkia.gov.pl>;
 <Fredrik.ahlen@industry.ministry.se>; <luciana.iorio@libero.it>;
 <pauszf@mail.orfk.b-m.hu>; <pavel.nahodil@mdcr.cz>;
 <pim.hol@minvenw.nl>;
 <Harri@mnt.ee>; <gilbert.auwaerts@mobilit.fgov.be>;
 <luciandinita@politiaromana.ro>; <Guy.Heintz@tr.etat.lu>; <hl@vd.dk>;
 <gunnar.hoel@vegvesen.no>
 Sent: Wednesday, November 10, 2004 3:04 PM
 Subject: Antw: Information about "right turn at the red traffic
 light"

Dear Mr. Kuusk,

here some information from Germany:
 Regulation concerning the green arrow for right-turn traffic:

The German Road Traffic Regulations (StVO) contains the illuminated arrow as well as the "green arrow sign" (see enclosure). Formerly, this sign was only contained in the Road Traffic Regulations of the German Democratic Republic and was introduced for the whole of Germany with effect from 1 March 1994. This regulation has been incorporated into the provision on light signals (§ 37 of the German Road Traffic Regulations) and reads as follows: "Red light: "Stop in front of the Intersection". ... After stopping, traffic may turn right even if red is showing if a sign with a green arrow on a black background (green arrow) is affixed to the right of the red light. Drivers may turn off only from the right-hand lane. In doing so, they must take care not to hinder or endanger any other road users, especially pedestrians and vehicles which are allowed to proceed."

The inclusion of the requirement to stop when the regulation concerning the green arrow was taken over into the StVO is attributable to two causes: On the one hand, it was intended to achieve an additional safety gain since the admission of turning right in the case of red light means that a motorist is permitted to move on despite a closed direction of travel with at the same time green phase for crossing pedestrian and vehicle traffic. In order to avoid conflict situations which might thus occur, the motorist making use of the permission to turn right is required in no way to hinder or endanger this "green phase" traffic. This objective can be better

achieved if he stops before turning than without stopping. The Federal Highway Research Institute, too, had made a recommendation to this effect on the basis of its studies with regard to safety issues in connection with the green arrow carried out in the new federal states.

On the other hand, the requirement to stop became obligatory for reasons of international law. The Convention on Road Traffic of 8 November 1968 to which the Federal Republic of Germany is a contracting state, obliges its Member States, inter alia, always to attribute to the red light signal the meaning "stop" (Article 23). A national regulation allowing to turn right without stopping would, therefore, not be in compliance with the Convention.

The pertaining administrative regulation defines further prerequisites enhancing safety which must be given before the competent local road traffic authority is entitled to order the installation of the green arrow sign. Owing to the division of jurisdiction as provided for by the Basic Law, it is generally the competent road traffic authorities of the federal states who are responsible for the enforcement of the StVO. For this reason, the installation of the green arrow sign is in the individual case subject to the investigation of the above-mentioned prerequisites. Thus, such a regulation is not taken into consideration if, when turning right, heavy pedestrian and bicycle traffic which is granted "green phase" has to be crossed or if the light signal predominantly serves the purpose of safeguarding the route to school or of protecting disabled and elderly persons. The administrative regulations provide furthermore that the competent local road traffic authorities must observe the accident situation during the first two years after the installation of the sign. If there is an increase in the accident rate attributable to the green arrow, the sign has to be removed.

I hope, this information is helpful.
Best regards from Bonn
Ursula Einsfelder

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Referat S 32
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

----- Original Message -----

From: <luciana.iorio@libero.it>

To: "Harri" <Harri@mnt.ee>

Cc: "christian.kainzmeier" <christian.kainzmeier@bmvit.gv.at>;

"gilbert.auwaerts" <gilbert.auwaerts@mobilit.fgov.be>;

"pavel.nahodil"

<pavel.nahodil@mdcr.cz>; "hl" <hl@vd.dk>; "catherine.marque"

<catherine.marque@equipement.gouv.fr>; "Ursula.Einsfelder"

<Ursula.Einsfelder@bmwbw.bund.de>; "pauszf" <pauszf@mail.orfk.b-

m.hu>;

"birna" <birna@bluewin.ch>; "Guy.Heintz" <Guy.Heintz@tr.etat.lu>;

"pim.hol"

<pim.hol@minvenw.nl>; "gunnar.hoel" <gunnar.hoel@vegvesen.no>;

"lkania"

<lkania@gddkia.gov.pl>; "ibrites" <ibrites@dgv.pt>; "luciandinita"

<luciandinita@politiaromana.ro>; "sestevez" <sestevez@dgt.es>;

"Fredrik.ahlen" <Fredrik.ahlen@industry.ministry.se>; "peter.friedli"

<peter.friedli@astra.admin.ch>

Sent: Friday, November 05, 2004 2:10 PM

Subject: Re:Information about "right turn at the red traffic light"

ITALY: Turn right not allowed for drivers. Same apply to cyclist.

Regards

Luciana Iorio

----- Original Message -----

From: "Hofman Karel" <karel.hofman@mobilit.fgov.be>

To: <Harri@mnt.ee>

Cc: <gilbert.auwaerts@mobilit.fgov.be>

Sent: Wednesday, November 03, 2004 12:10 PM

Subject: Information about "right turn at the red traffic light"

> Information from Belgium :

>

> Right turn is not allowed on red light.

>

> Kind regards

> Karel Hofman

----- Original Message -----

From: "Leszek Kania" <lkania@gddkia.gov.pl>
 To: "Harri Kuusk" <Harri@mnt.ee>
 Sent: Tuesday, November 02, 2004 11:38 AM
 Subject: Re: Information about "right turn at the red traffic light"

Dear colleague,

I would like to inform you that the new detailed regulations on application of traffic signs and signals in Poland are available in Polish language at the web site of Ministry of Infrastructure:
http://www.mi.gov.pl/moduly/jednostki/dokument.php?id_jednostki=23&id_dokumen_tu=723
 The regulations concerning traffic lights are included in files numbered 3.1 to 3.10. Currently the right turn on red is allowed when the additional red arrow is lit provided the driver stops before the signal and give way to other users of collided streams of traffic. The signal which allows to turn right when the red light is on has a symbol S-2. The signal S-2 is shown at pictures 4.2.9 and 10.6.
 Now we have a transitional period. Till the end of 2008 the way of operation of traffic lights should be changed and green arrow will be lit only when the right turns do not collide with other traffic streams.

Best regards,

Leszek Kania

----- Original Message -----

From: <evzen.prediger@mdcr.cz>
 To: <Harri@mnt.ee>
 Cc: <christian.kainzmeier@bmvit.gv.at>;
 <gilbert.auwaerts@mobilite.fgov.be>;
 <pavel.nahodil@mdcr.cz>; <hl@vd.dk>;
 <catherine.marque@equipement.gouv.fr>;
 <Ursula.Einsfelder@bmwbw.bund.de>; <pauszf@mail.orfk.b-m.hu>;
 <birna@bluewin.ch>; <luciana.iorio@libero.it>;
 <Guy.Heintz@tr.etat.lu>;
 <pim.hol@minvenw.nl>; <gunnar.hoel@vegvesen.no>;
 <lkania@gddkia.gov.pl>;
 <ibrites@dgv.pt>; <luciandinita@politiaromana.ro>; <sestevéz@dgt.es>;
 <Fredrik.ahlen@industry.ministry.se>; <peter.friedli@astra.admin.ch>
 Sent: Tuesday, November 02, 2004 10:50 AM
 Subject: RE: Information about "right turn at the red traffic light"

Dear Harri,
In Czech Republic "Right turn is not allowed on red light."
Best regards
Evzen Prediger

----- Original Message -----

From: "Christian KAINZMEIER" <Christian.KAINZMEIER@bmvit.gv.at>
To: <peter.friedli@astra.admin.ch>; <birna@bluewin.ch>;
<Ursula.Einsfelder@bmvbw.bund.de>; <sestevez@dgt.es>;
<ibrites@dgv.pt>;
<catherine.marque@equipement.gouv.fr>; <lkania@gddkia.gov.pl>;
<Fredrik.ahlen@industry.ministry.se>; <luciana.iorio@libero.it>;
<pauszf@mail.orfk.b-m.hu>; <pavel.nahodil@mdcr.cz>;
<pim.hol@minvenw.nl>;
<Harri@mnt.ee>; <gilbert.auwaerts@mobilit.fgov.be>;
<luciandinita@politiaromana.ro>; <Guy.Heintz@tr.etat.lu>; <hl@vd.dk>;
<gunnar.hoel@vegvesen.no>
Sent: Tuesday, November 02, 2004 10:02 AM
Subject: Antw: Information about "right turn at the red traffic
light"

Dear Colleague,

Right turn on red is not allowed in Austria.

Best regards
Christian Kainzmeier

----- Original Message -----

From: "Hol, P. (Pim) - DGP" <Pim.Hol@minvenw.nl>
 To: "'Harri Kuusk'" <Harri@mnt.ee>;
 <christian.kainzmeier@bmvit.gv.at>;
 <gilbert.auwaerts@mobilit.fgov.be>; <pavel.nahodil@mdcr.cz>;
 <hl@vd.dk>;
 <catherine.marque@equipement.gouv.fr>;
 <Ursula.Einsfelder@bmwbw.bund.de>;
 <pauszf@mail.orfk.b-m.hu>; <birna@bluewin.ch>;
 <luciana.iorio@libero.it>;
 <Guy.Heintz@tr.etat.lu>; "Hol, P. (Pim) - DGP" <Pim.Hol@minvenw.nl>;
 <gunnar.hoel@vegvesen.no>; <lkania@gddkia.gov.pl>; <ibrites@dgv.pt>;
 <luciandinita@politiaromana.ro>; <sestevez@dgt.es>;
 <Fredrik.ahlen@industry.ministry.se>; <peter.friedli@astra.admin.ch>
 Sent: Monday, November 01, 2004 1:57 PM
 Subject: RE: Information about "right turn at the red traffic light"

In some cases cyclist are allowed to turn to the right in case of a red traffic light . It is indicated by a small rectangle panel, indicating in white lights in a dark blue background that cyclist are allowed to turn to the right
 best regards, pim hol

----- Original Message -----

From: "Henrik Ludvigsen" <hl@vd.dk>
To: "'Harri Kuusk'" <Harri@mnt.ee>;
<christian.kainzmeier@bmvit.gv.at>;
<gilbert.auwaerts@mobilit.fgov.be>; <pavel.nahodil@mdcr.cz>; "Henrik
Ludvigsen" <hl@vd.dk>; <catherine.marque@equipement.gouv.fr>;
<Ursula.Einsfelder@bmwbw.bund.de>; <pauszf@mail.orfk.b-m.hu>;
<birna@bluewin.ch>; <luciana.iorio@libero.it>;
<Guy.Heintz@tr.etat.lu>;
<pim.hol@minvenw.nl>; <gunnar.hoel@vegvesen.no>;
<lkania@gddkia.gov.pl>;
<ibrites@dgv.pt>; <luciandinita@politiaromana.ro>; <sestevez@dgt.es>;
<Fredrik.ahlen@industry.ministry.se>; <peter.friedli@astra.admin.ch>
Sent: Monday, November 01, 2004 10:41 AM
Subject: SV: Information about "right turn at the red traffic light"

Dear Mr. Kuusk
Right turn is not allowed on red light in Denmark.
Best Regards

Henrik S. Ludvigsen

Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
Tlf.: 3341 3333, Fax: 3393 5537, www.vd.dk
Direkte tlf.: 3341 3469

----- Original Message -----

From: <fredrik.ahlen@industry.ministry.se>
To: "Gunnar Løvland Hoel" <gunnar.hoel@vegvesen.no>
Cc: <birna@bluewin.ch>; <catherine.marque@equipement.gouv.fr>;
<christian.kainzmeier@bmvit.gv.at>;
<gilbert.auwaerts@mobilit.fgov.be>;
<Guy.Heintz@tr.etat.lu>; "Harri Kuusk" <Harri@mnt.ee>; <hl@vd.dk>;
<ibrites@dgv.pt>; <lkania@gddkia.gov.pl>; <luciana.iorio@libero.it>;
<luciandinita@politiaromana.ro>; <pauszf@mail.orfk.b-m.hu>;
<pavel.nahodil@mdcr.cz>; <peter.friedli@astra.admin.ch>;
<pim.hol@minvenw.nl>; <sestevez@dgt.es>;
<Ursula.Einsfelder@bmwbw.bund.de>
Sent: Sunday, October 31, 2004 5:56 PM
Subject: Ang: SV: Information about "right turn at the red traffic light"

Dear Mr Kuusk

The same applies to Sweden.

Best regards

Fredrik Ahlén

Gunnar Løvland Hoel <gunnar.hoel@vegvesen.no>

2004-10-28 15:51

----- Original Message -----

From: "Isabel Brites" <ibrites@dgv.pt>

To: "'Harri Kuusk'" <Harri@mnt.ee>

Sent: Friday, October 29, 2004 10:45 AM

Subject: RE: Information about "right turn at the red traffic light"

Cher Mr. Kuusk:

Au Portugal il est interdit de tourner ? droite quand le feu rouge
est
allumé sauf si :

* Un feu vert ***** *** ***** ***** *** ***
***** ***** *****

* Un feu jaune ***** ***** **** *** ***** ***

Bien cordialement

Isabel Brites

----- Original Message -----

From: "Gunnar Løvland Hoel" <gunnar.hoel@vegvesen.no>
To: "Harri Kuusk" <Harri@mnt.ee>; <christian.kainzmeier@bmvit.gv.at>;
<gilbert.auwaerts@mobilit.fgov.be>; <pavel.nahodil@mdcr.cz>;
<hl@vd.dk>;
<catherine.marque@equipement.gouv.fr>;
<Ursula.Einsfelder@bmwbw.bund.de>;
<pauszf@mail.orfk.b-m.hu>; <birna@bluewin.ch>;
<luciana.iorio@libero.it>;
<Guy.Heintz@tr.etat.lu>; <pim.hol@minvenw.nl>;
<lkania@gddkia.gov.pl>;
<ibrites@dgv.pt>; <luciandinita@politiaromana.ro>; <sestevez@dgt.es>;
<Fredrik.ahlen@industry.ministry.se>; <peter.friedli@astra.admin.ch>
Sent: Thursday, October 28, 2004 3:51 PM
Subject: SV: Information about "right turn at the red traffic light"

Information from Norway:

Right turn is not allowed on red light. (The rest of the questions
then do
not seem relevant)

Regards
Gunnar Hoel

----- Original Message -----

From: "Guy Heintz" <Guy.Heintz@tr.etat.lu>

To: "Harri Kuusk" <Harri@mnt.ee>

Sent: Thursday, October 28, 2004 3:12 PM

Subject: Re: Information about "right turn at the red traffic light"

Dear colleague,

In Luxembourg, a right turn at a red traffic light as described in your request is not allowed in principle. This is only possible, if it is signposted as such by means of a green arrow pointing to the right, in addition to the red traffic light.

Kind regards.

Guy Heintz

----- Original Message -----

From: <Peter.Friedli@astra.admin.ch>

To: <Harri@mnt.ee>

Cc: <Stefan.Huonder@astra.admin.ch>

Sent: Thursday, October 28, 2004 9:17 AM

Subject: AW: Information about "right turn at the red traffic light"

Dear colleague

In Switzerland it is not allowed to make a right turn at the red light.

We would be very interesting for us, to get from you a summary of all the

answers you received from the other countries.

Thank you very much

Best regards

Peter Friedli

Bundesamt für Strassen

Abteilung Strassenverkehr

Bereich Verkehrsregeln

3003 Bern

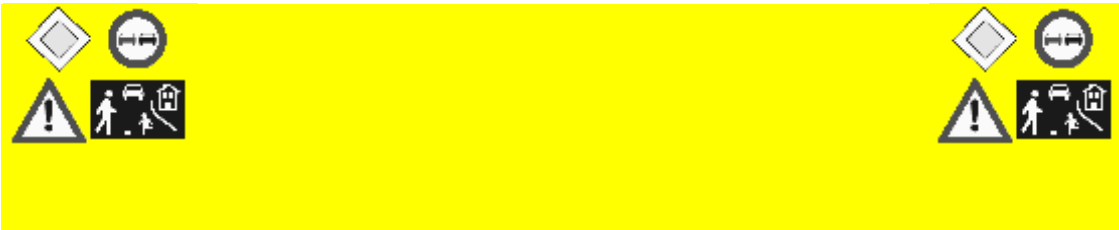
Tel ++41 (0)31 323 42 87

Fax ++41 (0)31 323 43 21

peter.friedli@astra.admin.ch

www.astra.admin.ch

Lisa 3. Saksamaa liiklusmärgid, signaaltuled ja teede märgistamine (German Traffic Signs, Signals & Markings).



Previous

[Skip back to Page 1 of Signs](#)

(Items marked with this symbol  are especially important for US visitors.)

Traffic signals in Germany are usually located on same side of the intersection as the approaching traffic and are often mounted overhead as well as on the right and left sides of the road.



(Above: Typical German traffic signal)



Figure 1
German traffic signal cycle

The traffic signals used in Germany are the same red-yellow-green type found in the US and elsewhere. Red, of course, means "STOP". Green means "PROCEED with caution", and yellow means "PREPARE TO STOP". In Germany, however, an extra phase is added: just before the light changes from red to green, the yellow signal comes on briefly in conjunction with the red. This means "PREPARE FOR GREEN" and is helpful if you are driving a manual transmission and have it in neutral. **Figure 1** shows the signal cycle.

Many locations have partial signals consisting of just the red and yellow lamps as shown in **Figure 2**. These function just like regular traffic signals minus the green phase. So, when the green light would normally be on, there is instead no signal. If you come upon one of these signals, obey it like you would any traffic signal. When it would normally

be green, then ignore the signal and obey any other signs or signals, or in the absence of such, use the default right-of-way rules. These types of signals are usually located at railroad and streetcar crossings.



Figure 2
Partial traffic signal

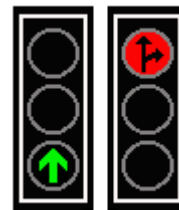


Figure 3
Signals for specific travel directions

Intersections in Germany often have signals controlling each permitted direction of travel, such as the examples in **Figure 3**. If signals at an intersection show these arrows and you don't see a signal with an arrow for the direction you want to go, then traveling that direction may not be permitted; look for signs. A full green signal without any arrows (like in **Figure 1** above) usually means you may travel straight ahead or make a right or left turn unless otherwise prohibited by signs.

In the case of left turns, the signal shown in **Figure 4** indicates a protected left turn.



Figure 4
Protected left turn

⚠ When the right-of-way for left turns changes from permitted to protected (or vice-versa), a different style of signal is used. In this case, the left turn signal is located on the far left corner of the intersection. There are two varieties in use: a green-yellow combination, or a single green signal. The combination signal consists of a flashing yellow arrow (Figure 5 below) or a solid green arrow (Figure 6). The yellow flashing arrow shown in **Figure 5** indicates a left turn is permitted but not protected-- use caution and yield to oncoming traffic. When the green arrow is on, as shown in **Figure 6**, then the turn is protected. In some cases, there is only the single green arrow signal (i.e. no flashing yellow arrow.) Just as in the other cases, the green arrow indicates a protected

left turn. If the arrow is off, then obey the signals for through traffic and yield to oncoming traffic when turning left.



Figure 5
Left turn permitted but must
yield to oncoming traffic



Figure 6
Left turn protected

Always watch for and yield to pedestrians and cyclists when turning left or right. Sometimes there will be a flashing yellow signal like the one shown in **Figure 7** adjacent to the other signals warning you that pedestrians crossing the intersecting street also have a green light.

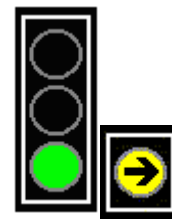


Figure 7
Right turn watch for pedestrians

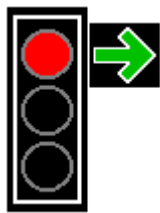


Figure 8
Right turn on red
permitted after stop

⚠️ Right turns on red are not universally permitted in Germany. However, such a turn is permitted at intersections with the green arrow sign shown in **Figure 8** but only after coming to a complete stop and yielding to all other traffic and pedestrians. This is the only traffic law retained from the former East Germany and thus is still somewhat rarely found in the western states, although it is now being implemented more in some areas.

⚠️ A flashing yellow traffic signal (Figure 9 below) or a traffic signal with no lights showing (Figure 10) indicates that the intersection is currently not being controlled by the signals. Most traffic signals in Germany are switched off at night and sometimes on weekends as well. Also, some pedestrian crossing signals turn themselves off after a period of inactivity. To provide for traffic control in this situation, nearly all traffic signals also have right-of-way signs installed nearby, usually near the rightmost signal face. Motorists must obey the signs when the signal is off or flashing. So, if you encountered **Figure 9** below, you would have to yield. If you encountered **Figure 10**, you would have the right-of-way. The signs also provide regulation in the rare event of signal malfunction. Where used, a flashing yellow almost always indicates that you must yield or stop. However, you may have to stop or yield even if there is no

flashing yellow-- watch for the signs. There is no flashing red signal in Germany. When the signals are off and you are required to stop, you do not need to stop at the stop line or sign; instead, you should stop at a location where you can safely see the traffic on the intersecting street.

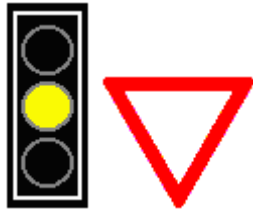


Figure 9
You must yield

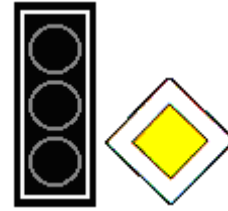


Figure 10
You have the right-of-way

⚠ When the traffic signals are in operation, the signal takes precedence over the sign. Therefore, if you encountered **Figure 11** below, you would have to stop. In **Figure 12**, you could proceed without stopping.

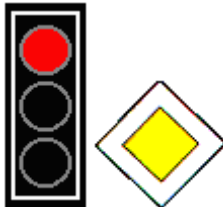


Figure 11
You must stop



Figure 12
You have the right-of-way

Germany also uses lane control signals in some areas, especially at customs posts and along the Autobahn to indicate lane closures. They use the standard international symbols. See the [electronic signs](#) page for further information.

Lisa 4. Ülevaade toimunud liilusõnnetustest Tallinnas aastatel 2002, 2003 ja 2004

Liiklusõnnetused halduspiirkonnas

Tallinna linn, Harju maakond

Perioodil: 01.01.2002 - 31.12.2002

Pos. nr.		Rea nr.	Liiklusõnnetusi				
			kokku	varalise kahjuga	inimkan- natanuga	neis	
						hukkus	sai viga
1	Liiklusõnnetusi kokku	1	2195	1707	488	14	590
1.1	neist sõidukijuhi süül	2	1275	996	279	2	349
1.2	mootorsõidukijuhi süül	3	1257	987	270	2	339
1.3	sõiduautojuhi süül	4	1194	943	251	2	317
1.4	veoautojuhi süül	5	33	32	1	0	2
1.5	bussijuhi süül	6	13	5	8	0	8
1.6	mootorratturi süül	7	7	1	6	0	8
1.7	trammijuhi süül	8	5	3	2	0	2
1.8	trollijuhi süül	9	3	1	2	0	2
1.9	traktoristi süül	10	2	2	0	0	0
1.10	mopeedijuhi süül	11	5	1	4	0	5
1.12	jalgratturi süül	12	14	9	5	0	5
1.11	hobusemehe süül	13	0	0	0	0	0
1.13	jalakäija süül	14	66	11	55	1	58
2	LÕ purjus liikleja süül	15	345	272	73	2	101
2.1	neist sõidukijuhi süül	16	310	256	54	2	81
2.2	mootorsõidukijuhi süül	17	304	252	52	2	79
2.3	sõiduautojuhi süül	18	293	241	52	2	79
2.4	veoautojuhi süül	19	9	9	0	0	0
2.5	bussijuhi süül	20	0	0	0	0	0
2.6	mootorratturi süül	21	1	1	0	0	0
2.7	trammijuhi süül	22	0	0	0	0	0
2.8	trollijuhi süül	23	0	0	0	0	0
2.9	traktoristi süül	24	1	1	0	0	0
2.10	mopeedijuhi süül	25	1	0	1	0	1
2.11	jalgratturi süül	26	5	4	1	0	1
2.12	hobusemehe süül	27	0	0	0	0	0
2.13	jalakäija süül	28	23	8	15	0	16
3.1	Kokkupõrge vastutuleva sõidukiga	29	101	65	36	2	54
3.2	Kokkupõrge sõidukiga küljelt	30	346	276	70	3	106
3.3	Sõidukite külgkokkupõrge	31	61	58	3	0	4
3.4	Kokkupõrge ees liikuva sõidukiga	32	144	129	15	0	20
3.5	Kokkupõrge seisva sõidukiga	33	551	519	32	1	41
3.6	Kokkupõrge loomaga	34	1	0	1	0	1
3.7	Kokkupõrge jalakäijaga	35	296	68	228	5	234
3.8	Kokkupõrge teel oleva takistusega	36	50	50	0	0	0
3.9	Kokkupõrge teevälise takistusega	37	74	67	7	0	13
3.10	Sõiduki teelt väljasõit	38	163	118	45	3	59
3.11	Sõiduki ümberpaiskumine teel	39	15	12	3	0	5
3.12	Muu liiklusõnnetus	40	375	329	46	0	51
4.1	Põhimaantee	41	117	95	22	1	32
4.2	Tugimaantee	42	4	4	0	0	0
4.3	Kõrvalmaantee	43	6	4	2	0	2
4.4	Vallamaantee	44	1	0	1	0	1

4.5	Eramaantee	45	1	1	0	0	0
4.6	Õuealatee	46	131	119	12	0	15
4.7	Tänav	47	1722	1295	427	12	513
4.8	Väljak	48	19	13	6	0	9
4.9	Jalgrattatee	49	0	0	0	0	0
4.10	Jalgtee	50	4	1	3	0	3
4.11	Muu koht	51	170	157	13	1	13
5.1	Tsementbetoonkate	52	0	0	0	0	0
5.2	Pinnatud mustkate	53	2145	1655	490	14	598
5.3	Pindamata mustkate	54	0	0	0	0	0
5.4	Kivisillutiskate	55	24	21	3	0	3
5.5	uusakate	56	6	6	0	0	0
5.6	Pinnaskate	57	17	15	2	0	2
6.1	Kuiv	58	1448	1114	334	10	408
6.2	Märg	59	447	351	96	4	109
6.3	Pori	60	39	38	1	0	1
6.4	Liivatatud kiilasjäa	61	14	13	1	0	1
6.5	Liivatatud kinnisõidetud lumi	62	22	17	5	0	7
6.6	Liivatamata kiilasjäa	63	20	19	1	0	1
6.7	Liivatamata kinnisõidetud lumi	64	28	27	1	0	1
6.8	Kinnisõitmata lumi	65	28	21	7	0	7
6.9	Lumelõrts	66	72	52	20	0	27
7.1	Sõidutee on korras	67	1791	1376	415	12	501
7.2	Sõidutee on libe	68	324	263	61	1	78
7.3	Sõidutee on ebatasane	69	28	21	7	0	7
7.4	Sõidutee kitseneb	70	2	2	0	0	0
7.5	Sõiduteel on takistus	71	5	4	1	1	0
7.6	Teepeenar on halvas seisukorras	72	2	2	0	0	0
7.7	Puu (post) teepeenral (eraldusribal)	73	7	7	0	0	0
7.8	Teeremondikoha tähistus on puudulik	74	1	1	0	0	0
7.9	Ohtliku koha tähistus puudub	75	3	3	0	0	0
7.10	Liiklusmärk puudub, ei ole nähtav	76	0	0	0	0	0
7.11	Foor ei tööta, ei ole nähtav	77	0	0	0	0	0
7.12	Teekattemärgistus puudub	78	1	0	1	0	1
7.13	Nähtavus on piiratud	79	3	3	0	0	0
8.1	T-kujuline ristmik	80	185	136	49	1	56
8.2	Y-kujuline ristmik	81	30	22	8	0	9
8.3	+-kujuline ristmik	82	217	157	60	4	87
8.4	X- kujuline ristmik	83	22	18	4	0	5
8.5	5 või enam haruga ristmik	84	29	16	13	0	16
8.6	Ringristmik	85	8	7	1	0	3
8.7	Liiklussõlm	86	38	35	3	0	3
8.8	Teelt maha (peale) sõit	87	30	27	3	0	4
8.9	Teega külgnevalt alalt väljasõit	88	25	20	5	1	5
8.10	Muu ristumine	89	163	147	16	0	22
8.11	Sirge teelõik	90	1370	1055	315	7	369
8.12	Mitmetasandilise ristmiku kaldtee	91	1	1	0	0	0
8.13	Sild	92	9	7	2	0	2
9.1	Ühissõiduki peatuskoht – taskuga	93	10	5	5	0	5
9.2	Ühissõiduki peatuskoht – taskuta	94	26	13	13	0	15
9.3	Jalakäijate ülekäigurada – reguleeritud	95	45	22	23	0	25
9.4	Jalakäijate ülekäigurada – reguleerimata	96	77	27	50	2	49

9.5	Fooriga reguleeritud ristmik	97	137	99	38	1	50
9.6	Reguleerimata ristmik – liiklusmärkidega	98	191	132	59	1	74
9.7	Reguleerimata ristmik – liiklusmärkideta	99	40	29	11	0	13
9.8	Fooriga raudteeülesõidukoht	100	4	4	0	0	0
9.9	Foorita raudteeülesõidukoht	101	1	1	0	0	0
9.10	Ristumine jalgrattateega	102	3	1	2	0	2
10.1	Sirge tee	103	1950	1517	433	14	526
10.2	Lauge kurv	104	138	107	31	0	40
10.3	Järsk kurv	105	34	30	4	0	4
11.1	Sile tee	106	2033	1577	456	14	553
11.2	Kerge tõus	107	45	37	8	0	11
11.3	Järsk tõus	108	5	5	0	0	0
11.4	Kerge langus	109	42	35	7	0	9
11.5	Järsk langus	110	1	1	0	0	0
11.6	Tõusu hari	111	4	3	1	0	1
12.1	Valge aeg	112	1438	1098	340	11	404
12.2	Pimeda ajal valgustus põleb	113	631	502	129	3	165
12.3	Pimeda ajal valgustus ei põle	114	70	64	6	0	8
12.4	Pimeda ajal valgustus puudub	115	11	7	4	0	4
13.1	Selge	116	1601	1229	372	13	450
13.2	Madalalt vastu paistev päike	117	30	15	15	0	20
13.3	Pilvine	118	421	366	55	1	65
13.4	Udu	119	5	4	1	0	1
13.5	Vihmasadu	120	75	47	28	0	34
13.6	Lumesadu	121	39	28	11	0	14
13.7	Tuisk või torm	122	1	1	0	0	0
14	Asulas (liikluspiir)	123	2191	1703	488	14	590
14.1	Lubatud kiirus kuni 50 km/h	124	2098	1640	458	12	549
15	Väljaspool asulaid (liikluspiir)	125	4	4	0	0	0
15.1	Lubatud kiirus oli 110 ja enam	126	0	0	0	0	0
15.2	Lubatud kiirus üle 90 km/h	127	0	0	0	0	0
15.3	Lubatud kiirus oli 90 km/h	128	0	0	0	0	0
15.4	Lubatud kiirus alla 90 km/h	129	0	0	0	0	0
15.5	Lubatud kiirus oli 70 km/h	130	2	2	0	0	0
15.6	Lubatud kiirus alla 70 km/h	131	2	2	0	0	0
16.1	Liiklusõnnetuses osales 1 sõiduk	132	749	450	299	8	322
16.2	Liiklusõnnetuses osales 2 sõidukit	133	1282	1118	164	6	233
16.3	Liiklusõnnetuses osales 3 sõidukit	134	83	71	12	0	18
16.4	Liiklusõnnetuses osales 4 sõidukit	135	21	16	5	0	5
16.5	Liiklusõnnetuses osales 5 sõidukit	136	4	3	1	0	2
16.6	Liiklusõnnetuses osales üle 5 sõiduki	137	6	4	2	0	3
17.1	Kell 00 – 01.00	138	47	42	5	0	7
17.2	Kell 01.00 – 02.00	139	47	37	10	0	16
17.3	Kell 02.00 – 03.00	140	42	35	7	0	8
17.4	Kell 03.00 – 04.00	141	30	24	6	0	6
17.5	Kell 04.00 – 05.00	142	21	19	2	0	3
17.6	Kell 05.00 – 06.00	143	29	24	5	1	6
17.7	Kell 06.00 – 07.00	144	24	17	7	1	9
17.8	Kell 07.00 – 08.00	145	56	45	11	0	11
17.9	Kell 08.00 – 09.00	146	77	58	19	0	19
17.10	Kell 09.00 – 10	147	89	67	22	2	37
17.11	Kell 10 – 11.00	148	89	71	18	1	17

17.12	Kell 11.00 – 12.00	149	113	86	27	0	33
17.13	Kell 12.00 – 13.00	150	121	95	26	2	28
17.14	Kell 13.00 – 14.00	151	114	91	23	0	31
17.15	Kell 14.00 – 15.00	152	116	91	25	1	30
17.16	Kell 15.00 – 16.00	153	136	100	36	1	42
17.17	Kell 16.00 – 17.00	154	153	105	48	2	51
17.18	Kell 17.00 – 18.00	155	199	155	44	0	47
17.19	Kell 18.00 – 19.00	156	143	110	33	0	40
17.20	Kell 19.00 – 20	157	130	93	37	0	47
17.21	Kell 20 – 21.00	158	131	107	24	0	36
17.22	Kell 21.00 – 22.00	159	93	74	19	2	22
17.23	Kell 22.00 – 23.00	160	83	66	17	1	24
17.24	Kell 23.00 – 24.00	161	99	82	17	0	20
18.1	Esmaspäev	162	334	259	75	1	88
18.2	Teisipäev	163	308	230	78	3	92
18.3	Kolmapäev	164	301	234	67	1	78
18.4	Neljapäev	165	311	240	71	3	78
18.5	Reede	166	362	281	81	4	103
18.6	Laupäev	167	287	228	59	2	73
18.7	Pühapäev	168	292	235	57	0	78

Liiklusõnnetused halduspiirkonnas

Tallinna linn, Harju maakond

Perioodil: 01.01.2003 - 31.12.2003

Pos. nr.		Rea nr.	Liiklusõnnetusi				
			kokku	varalise kahjuga	inimkan- natanuga	neis	
						hukkus	sai viga
1	Liiklusõnnetusi kokku	1	2073	1560	513	2	596
1.1	neist sõidukijuhi süül	2	1348	1045	303	0	364
1.2	mootorsõidukijuhi süül	3	1314	1038	276	0	335
1.3	sõiduautojuhi süül	4	1225	977	248	0	295
1.4	veoautojuhi süül	5	48	41	7	0	11
1.5	bussijuhi süül	6	22	11	11	0	15
1.6	mootorratturi süül	7	8	4	4	0	5
1.7	trammijuhi süül	8	4	3	1	0	2
1.8	trollijuhi süül	9	9	3	6	0	6
1.9	traktoristi süül	10	4	2	2	0	5
1.10	mopeedijuhi süül	11	4	0	4	0	4
1.12	jalgratturi süül	12	31	8	23	0	25
1.11	hobusemehe süül	13	0	0	0	0	0
1.13	jalakäija süül	14	84	16	68	0	71
2	LÕ purjus liikleja süül	15	329	263	66	0	82
2.1	neist sõidukijuhi süül	16	294	254	40	0	53
2.2	mootorsõidukijuhi süül	17	288	252	36	0	49
2.3	sõiduautojuhi süül	18	275	241	34	0	44
2.4	veoautojuhi süül	19	13	11	2	0	5
2.5	bussijuhi süül	20	0	0	0	0	0
2.6	mootorratturi süül	21	0	0	0	0	0
2.7	trammijuhi süül	22	0	0	0	0	0
2.8	trollijuhi süül	23	0	0	0	0	0
2.9	traktoristi süül	24	0	0	0	0	0
2.10	mopeedijuhi süül	25	0	0	0	0	0
2.11	jalgratturi süül	26	6	2	4	0	4
2.12	hobusemehe süül	27	0	0	0	0	0
2.13	jalakäija süül	28	32	9	23	0	24
3.1	Kokkupõrge vastutuleva sõidukiga	29	84	57	27	0	46
3.2	Kokkupõrge sõidukiga küljelt	30	360	288	72	0	98
3.3	Sõidukite külgekokkupõrge	31	77	66	11	0	13
3.4	Kokkupõrge ees liikuva sõidukiga	32	134	109	25	0	27
3.5	Kokkupõrge seisva sõidukiga	33	464	444	20	0	26
3.6	Kokkupõrge loomaga	34	6	3	3	0	3
3.7	Kokkupõrge jalakäijaga	35	290	34	256	2	269
3.8	Kokkupõrge teel oleva takistusega	36	30	27	3	0	3
3.9	Kokkupõrge teevälise takistusega	37	108	97	11	0	14
3.10	Sõiduki teelt väljasõit	38	99	79	20	0	26
3.11	Sõiduki ümberpaiskumine teel	39	5	3	2	0	2
3.12	Muu liiklusõnnetus	40	307	263	44	0	48
4.1	Põhimaantee	41	40	35	5	0	8
4.2	Tugimaantee	42	13	10	3	0	3
4.3	Kõrvalmaantee	43	3	1	2	0	3
4.4	Vallamaantee	44	2	2	0	0	0

4.5	Eramaantee	45	0	0	0	0	0
4.6	Õuealatee	46	92	83	9	0	11
4.7	Tänav	47	1620	1167	453	2	527
4.8	Väljak	48	16	9	7	0	7
4.9	Jalgrattatee	49	1	0	1	0	2
4.10	Jalgtee	50	8	3	5	0	6
4.11	Muu koht	51	162	149	13	0	14
5.1	Tsementbetoonkate	52	0	0	0	0	0
5.2	Pinnatud mustkate	53	1956	1450	506	2	589
5.3	Pindamata mustkate	54	0	0	0	0	0
5.4	Kivisillutiskate	55	13	13	0	0	0
5.5	Kruusakate	56	5	5	0	0	0
5.6	Pinnaskate	57	19	14	5	0	5
6.1	Kuiv	58	1140	828	312	1	349
6.2	Märg	59	487	387	100	1	128
6.3	Pori	60	23	22	1	0	1
6.4	Liivatatud kiilasjäa	61	17	15	2	0	2
6.5	Liivatatud kinnisõidetud lumi	62	28	20	8	0	10
6.6	Liivatamata kiilasjäa	63	12	8	4	0	4
6.7	Liivatamata kinnisõidetud lumi	64	33	29	4	0	9
6.8	Kinnisõitmata lumi	65	82	60	22	0	29
6.9	Lumelõrts	66	77	56	21	0	24
7.1	Sõidutee on korras	67	1541	1141	400	2	461
7.2	Sõidutee on libe	68	365	288	77	0	95
7.3	Sõidutee on ebatasane	69	15	12	3	0	3
7.4	Sõidutee kitseneb	70	1	1	0	0	0
7.5	Sõiduteel on takistus	71	2	2	0	0	0
7.6	Teepeenar on halvas seisukorras	72	0	0	0	0	0
7.7	Puu (post) teepeenral (eraldusribal)	73	1	1	0	0	0
7.8	Teeremondikoha tähistus on puudulik	74	0	0	0	0	0
7.9	Ohtliku koha tähistus puudub	75	3	3	0	0	0
7.10	Liiklusmärk puudub, ei ole nähtav	76	0	0	0	0	0
7.11	Foor ei tööta, ei ole nähtav	77	0	0	0	0	0
7.12	Teekattemärgistus puudub	78	1	0	1	0	1
7.13	Nähtavus on piiratud	79	4	2	2	0	2
8.1	T-kujuline ristmik	80	178	133	45	0	55
8.2	Y-kujuline ristmik	81	32	25	7	0	7
8.3	T-kujuline ristmik	82	265	170	95	0	118
8.4	X- kujuline ristmik	83	11	9	2	0	2
8.5	5 või enam haruga ristmik	84	19	14	5	0	6
8.6	Ringristmik	85	11	9	2	0	3
8.7	Liiklussõlm	86	16	15	1	0	1
8.8	Teelt maha (peale) sõit	87	11	8	3	0	3
8.9	Teega külgnevalt alalt väljasõit	88	14	9	5	0	5
8.10	Muu ristumine	89	140	126	14	0	15
8.11	Sirge teelõik	90	1032	782	250	2	290
8.12	Mitmetasandilise ristmiku kaldtee	91	1	1	0	0	0
8.13	Sild	92	8	8	0	0	0
9.1	Ühissõiduki peatuskoht – taskuga	93	18	8	10	0	13
9.2	Ühissõiduki peatuskoht – taskuta	94	11	5	6	0	6
9.3	Jalakäijate ülekäigurada – reguleeritud	95	26	11	15	0	16
9.4	Jalakäijate ülekäigurada – reguleerimata	96	50	9	41	0	48

9.5	Fooriga reguleeritud ristmik	97	91	58	33	0	40
9.6	Reguleerimata ristmik – liiklusmärkidega	98	110	71	39	0	49
9.7	Reguleerimata ristmik – liiklusmärkideta	99	12	6	6	0	7
9.8	Fooriga raudteeülesõidukoht	100	6	5	1	0	1
9.9	Foorita raudteeülesõidukoht	101	0	0	0	0	0
9.10	Ristumine jalgrattateega	102	2	1	1	0	1
10.1	Sirge tee	103	1718	1272	446	2	514
10.2	Lauge kurv	104	120	92	28	0	36
10.3	Järsk kurv	105	45	38	7	0	10
11.1	Sile tee	106	1772	1324	448	2	515
11.2	Kerge tõus	107	76	61	15	0	20
11.3	Järsk tõus	108	8	6	2	0	3
11.4	Kerge langus	109	49	32	17	0	22
11.5	Järsk langus	110	8	5	3	0	4
11.6	Tõusu hari	111	1	0	1	0	3
12.1	Valge aeg	112	1255	913	342	0	395
12.2	Pimedal ajal valgustus põleb	113	571	444	127	1	147
12.3	Pimedal ajal valgustus ei põle	114	61	53	8	1	10
12.4	Pimedal ajal valgustus puudub	115	25	17	8	0	14
13.1	Selge	116	1363	998	365	1	422
13.2	Madalalt vastu paistev päike	117	27	14	13	0	13
13.3	Pilvine	118	391	339	52	1	63
13.4	Udu	119	5	1	4	0	5
13.5	Vihmasadu	120	95	67	28	0	37
13.6	Lumesadu	121	49	34	15	0	17
13.7	Tuisk või torm	122	8	6	2	0	3
14	Asulas (liikluspiir)	123	2065	1556	509	2	592
14.1	Lubatud kiirus kuni 50 km/h	124	1991	1511	480	1	549
15	Väljaspool asulaid (liikluspiir)	125	8	4	4	0	4
15.1	Lubatud kiirus oli 110 ja enam	126	0	0	0	0	0
15.2	Lubatud kiirus üle 90 km/h	127	0	0	0	0	0
15.3	Lubatud kiirus oli 90 km/h	128	2	1	1	0	1
15.4	Lubatud kiirus alla 90 km/h	129	0	0	0	0	0
15.5	Lubatud kiirus oli 70 km/h	130	4	2	2	0	2
15.6	Lubatud kiirus alla 70 km/h	131	2	1	1	0	1
16.1	Liiklusõnnetuses osales 1 sõiduk	132	679	369	310	2	336
16.2	Liiklusõnnetuses osales 2 sõidukit	133	1144	991	153	0	201
16.3	Liiklusõnnetuses osales 3 sõidukit	134	93	72	21	0	29
16.4	Liiklusõnnetuses osales 4 sõidukit	135	15	13	2	0	3
16.5	Liiklusõnnetuses osales 5 sõidukit	136	3	2	1	0	1
16.6	Liiklusõnnetuses osales üle 5 sõiduki	137	8	4	4	0	4
17.1	Kell 00.00 – 01.00	138	51	43	8	0	9
17.2	Kell 01.00 – 02.00	139	33	31	2	0	2
17.3	Kell 02.00 – 03.00	140	34	27	7	0	8
17.4	Kell 03.00 – 04.00	141	24	20	4	0	6
17.5	Kell 04.00 – 05.00	142	28	23	5	0	6
17.6	Kell 05.00 – 06.00	143	25	20	5	0	7
17.7	Kell 06.00 – 07.00	144	14	12	2	0	6
17.8	Kell 07.00 – 08.00	145	52	33	19	0	22
17.9	Kell 08.00 – 09.00	146	76	51	25	0	28
17.10	Kell 09.00 – 10.00	147	96	76	20	0	24
17.11	Kell 10.00 – 11.00	148	77	62	15	0	18

17.12	Kell 11.00 – 12.00	149	95	70	25	0	28
17.13	Kell 12.00 – 13.00	150	112	80	32	0	36
17.14	Kell 13.00 – 14.00	151	128	95	33	0	36
17.15	Kell 14.00 – 15.00	152	123	90	33	0	38
17.16	Kell 15.00 – 16.00	153	120	92	28	0	33
17.17	Kell 16.00 – 17.00	154	132	92	40	0	47
17.18	Kell 17.00 – 18.00	155	189	133	56	1	63
17.19	Kell 18.00 – 19.00	156	143	106	37	0	42
17.20	Kell 19.00 – 20.00	157	135	90	45	0	51
17.21	Kell 20.00 – 21.00	158	119	95	24	1	26
17.22	Kell 21.00 – 22.00	159	79	58	21	0	26
17.23	Kell 22.00 – 23.00	160	53	46	7	0	10
17.24	Kell 23.00 – 24.00	161	87	70	17	0	21
18.1	Esmaspäev	162	316	230	86	0	97
18.2	Teisipäev	163	305	229	76	1	93
18.3	Kolmapäev	164	292	214	78	0	88
18.4	Neljapäev	165	309	247	62	0	68
18.5	Reede	166	343	253	90	0	108
18.6	Laupäev	167	287	224	63	1	72
18.7	Pühapäev	168	221	163	58	0	70

Liiklusõnnetused Tallinnas

2004. aasta 10 kuud

Andmed seisuga 17.11.2004.

Pos. nr.		Rea nr.	Liiklusõnnetusi				
			kokku	ainult varalise kahjuga	inim-kannata-nuga	neis	
						hukkus	sai vigas-tada
1	Liiklusõnnetusi kokku	1	1923	1377	546	15	614
1.1	neist sõidukijuhi süül	2	1146	851	295	1	361
1.2	mootorsõidukijuhi süül	3	1118	841	277	1	340
1.3	sõiduautojuhi süül	4	1051	802	249	1	307
1.4	veoautojuhi süül	5	38	30	8	0	9
1.5	bussijuhi süül	6	16	7	9	0	10
1.6	mootorratturi süül	7	8	1	7	0	10
1.7	trammijuhi süül	8	1	0	1	0	1
1.8	trollijuhi süül	9	3	0	3	0	3
1.9	traktoristi süül	10	2	2	0	0	0
1.10	mopeedijuhi süül	11	4	1	3	0	5
1.12	jalgratturi süül	12	25	9	16	0	17
1.11	hobusemehe süül	13	0	0	0	0	0
1.13	jalakäija süül	14	90	6	84	3	82
2	LÕ purjus liikleja süül	15	269	208	61	1	79
2.1	neist sõidukijuhi süül	16	241	204	37	0	55
2.2	mootorsõidukijuhi süül	17	238	201	37	0	55
2.3	sõiduautojuhi süül	18	232	197	35	0	53
2.4	veoautojuhi süül	19	5	4	1	0	1
2.5	bussijuhi süül	20	0	0	0	0	0
2.6	mootorratturi süül	21	1	0	1	0	1
2.7	trammijuhi süül	22	0	0	0	0	0
2.8	trollijuhi süül	23	0	0	0	0	0
2.9	traktoristi süül	24	0	0	0	0	0
2.10	mopeedijuhi süül	25	1	1	0	0	0
2.11	jalgratturi süül	26	2	2	0	0	0
2.12	hobusemehe süül	27	0	0	0	0	0
2.13	jalakäija süül	28	25	1	24	1	24
3.1	Kokkupõrge vastutuleva sõidukiga	29	63	36	27	0	41
3.2	Kokkupõrge sõidukiga küljelt	30	344	246	98	1	118
3.3	Sõidukite külgkokkupõrge	31	92	71	21	0	26
3.4	Kokkupõrge ees liikuva sõidukiga	32	144	106	38	0	45
3.5	Kokkupõrge seisva sõidukiga	33	486	455	31	1	35
3.6	Kokkupõrge loomaga	34	2	0	2	0	2
3.7	Kokkupõrge jalakäijaga	35	247	14	233	11	231
3.8	Kokkupõrge teel oleva takistusega	36	41	41	0	0	0
3.9	Kokkupõrge teevälise takistusega	37	129	118	11	0	16
3.10	Sõiduki teelt väljasõit	38	121	98	23	1	30
3.11	Sõiduki ümberpaiskumine teel	39	7	2	5	0	6
3.12	Muu liiklusõnnetus	40	222	169	53	0	61
4.1	Põhimaantee	41	36	29	7	0	9
4.2	Tugimaantee	42	23	20	3	0	3
4.3	Kõrvalmaantee	43	5	2	3	1	2
4.4	Vallamaantee	44	2	2	0	0	0

4.5	Eramaantee	45	0	0	0	0	0
4.6	Õuealatee	46	83	70	13	0	14
4.7	Tänav	47	1488	992	496	14	562
4.8	Väljak	48	16	14	2	0	2
4.9	Jalgrattatee	49	1	0	1	0	1
4.10	Jalgtee	50	8	1	7	0	7
4.11	Muu koht	51	219	207	12	0	12
5.1	Tsementbetoonkate	52	0	0	0	0	0
5.2	Pinnatud mustkate	53	1882	1342	540	13	610
5.3	Pindamata mustkate	54	0	0	0	0	0
5.4	Kivisillutuskate	55	9	7	2	1	1
5.5	Kruusakate	56	8	8	0	0	0
5.6	Pinnaskate	57	17	11	6	0	6
6.1	Kuiv	58	1193	847	346	10	389
6.2	Märg	59	464	340	124	4	137
6.3	Pori	60	29	13	16	0	16
6.4	Liivatatud kiilasjää	61	20	11	9	0	10
6.5	Liivatatud kinnisõidetud lumi	62	16	12	4	0	4
6.6	Liivatamata kiilasjää	63	16	10	6	0	11
6.7	Liivatamata kinnisõidetud lumi	64	12	9	3	0	3
6.8	Kinnisõitmata lumi	65	38	27	11	0	12
6.9	Lumelõrts	66	59	47	12	1	16
7.1	Sõidutee on korras	67	1564	1104	460	12	517
7.2	Sõidutee on libe	68	258	193	65	1	78
7.3	Sõidutee on ebatasane	69	27	23	4	1	3
7.4	Sõidutee kitseneb	70	5	5	0	0	0
7.5	Sõiduteel on takistus	71	7	6	1	0	1
7.6	Teepeenar on halvas seisukorras	72	2	1	1	0	1
7.7	Puu (post) teepeenral (eraldusribal)	73	2	2	0	0	0
7.8	Teeremondikoha tähistus on puudulik	74	0	0	0	0	0
7.9	Ohtliku koha tähistus puudub	75	12	12	0	0	0
7.10	Liiklusmärk puudub, ei ole nähtav	76	0	0	0	0	0
7.11	Foor ei tööta, ei ole nähtav	77	2	1	1	0	1
7.12	Teekattemärgistus puudub	78	0	0	0	0	0
7.13	Nähtavus on piiratud	79	1	0	1	0	1
8.1	T-kujuline ristmik	80	197	124	73	1	78
8.2	Y-kujuline ristmik	81	33	24	9	0	15
8.3	+-kujuline ristmik	82	281	157	124	3	148
8.4	X- kujuline ristmik	83	14	8	6	0	6
8.5	5 või enam haruga ristmik	84	13	5	8	1	9
8.6	Ringristmik	85	14	11	3	0	3
8.7	Liiklussõlm	86	22	20	2	1	1
8.8	Teelt maha (peale) sõit	87	10	9	1	0	1
8.9	Teega külgnevalt alalt väljasõit	88	20	10	10	0	11
8.10	Muu ristumine	89	132	114	18	0	21
8.11	Sirge teelõik	90	866	621	245	9	271
8.12	Mitmetasandilise ristmiku kaldtee	91	2	2	0	0	0
8.13	Sild	92	5	3	2	0	2
9.1	Ühissõiduki peatuskoht – taskuga	93	24	5	19	0	19
9.2	Ühissõiduki peatuskoht – taskuta	94	22	5	17	0	19
9.3	Jalakäijate ülekäigurada – reguleeritud	95	35	10	25	1	24
9.4	Jalakäijate ülekäigurada – reguleerimata	96	64	13	51	2	53

9.5	Fooriga reguleeritud ristmik	97	196	131	65	2	76
9.6	Reguleerimata ristmik – liiklusemärgidega	98	220	130	90	1	109
9.7	Reguleerimata ristmik – liiklusemärgideta	99	25	15	10	1	11
9.8	Fooriga raudteeeülesõidukoht	100	2	2	0	0	0
9.9	Foorita raudteeeülesõidukoht	101	3	3	0	0	0
9.10	Ristumine jalgrattateega	102	9	2	7	0	7
10.1	Sirge tee	103	1682	1198	484	12	536
10.2	Lauge kurv	104	137	94	43	2	52
10.3	Järsk kurv	105	36	28	8	0	16
11.1	Sile tee	106	1751	1256	495	13	552
11.2	Kerge tõus	107	59	36	23	1	31
11.3	Järsk tõus	108	10	9	1	0	1
11.4	Kerge langus	109	48	28	20	1	22
11.5	Järsk langus	110	6	4	2	0	2
11.6	Tõusu hari	111	1	1	0	0	0
12.1	Valge aeg	112	1351	954	397	9	442
12.2	Pimeda ajal valgustus põleb	113	485	348	137	5	161
12.3	Pimeda ajal valgustus ei põle	114	28	24	4	1	3
12.4	Pimeda ajal valgustus puudub	115	18	14	4	0	4
13.1	Selge	116	1208	863	345	11	390
13.2	Madalalt vastu paistev päike	117	55	11	44	0	50
13.3	Pilvine	118	471	375	96	2	103
13.4	Udu	119	6	4	2	1	1
13.5	Vihmasadu	120	127	84	43	0	55
13.6	Lumesadu	121	20	10	10	0	10
13.7	Tuisk või torm	122	2	2	0	0	0
14	Asulas (liikluspiir)	123	1891	1350	541	15	608
14.1	Lubatud kiirus kuni 50 km/h	124	1789	1281	508	13	569
15	Väljaspool asulaid (liikluspiir)	125	32	27	5	0	6
15.1	Lubatud kiirus oli 110 ja enam	126	0	0	0	0	0
15.2	Lubatud kiirus üle 90 km/h	127	0	0	0	0	0
15.3	Lubatud kiirus oli 90 km/h	128	0	0	0	0	0
15.4	Lubatud kiirus alla 90 km/h	129	0	0	0	0	0
15.5	Lubatud kiirus oli 70 km/h	130	9	5	4	0	5
15.6	Lubatud kiirus alla 70 km/h	131	23	22	1	0	1
16.1	Liiklusõnnetuses osales 1 sõiduk	132	657	347	310	12	324
16.2	Liiklusõnnetuses osales 2 sõidukit	133	1110	907	203	3	244
16.3	Liiklusõnnetuses osales 3 sõidukit	134	94	69	25	0	37
16.4	Liiklusõnnetuses osales 4 sõidukit	135	13	12	1	0	1
16.5	Liiklusõnnetuses osales 5 sõidukit	136	3	2	1	0	1
16.6	Liiklusõnnetuses osales üle 5 sõiduki	137	7	6	1	0	1
17.1	Kell 00.00 – 01.00	138	39	34	5	1	4
17.2	Kell 01.00 – 02.00	139	30	27	3	0	3
17.3	Kell 02.00 – 03.00	140	34	24	10	0	11
17.4	Kell 03.00 – 04.00	141	26	20	6	0	8
17.5	Kell 04.00 – 05.00	142	29	23	6	0	7
17.6	Kell 05.00 – 06.00	143	28	22	6	0	7
17.7	Kell 06.00 – 07.00	144	17	14	3	0	3
17.8	Kell 07.00 – 08.00	145	56	42	14	1	21
17.9	Kell 08.00 – 09.00	146	74	49	25	0	26
17.10	Kell 09.00 – 10.00	147	89	65	24	2	23
17.11	Kell 10.00 – 11.00	148	81	57	24	0	28

17.12	Kell 11.00 – 12.00	149	76	52	24	1	25
17.13	Kell 12.00 – 13.00	150	95	68	27	0	28
17.14	Kell 13.00 – 14.00	151	115	77	38	0	45
17.15	Kell 14.00 – 15.00	152	96	65	31	1	39
17.16	Kell 15.00 – 16.00	153	130	98	32	2	33
17.17	Kell 16.00 – 17.00	154	132	88	44	0	49
17.18	Kell 17.00 – 18.00	155	166	107	59	2	64
17.19	Kell 18.00 – 19.00	156	160	110	50	1	56
17.20	Kell 19.00 – 20.00	157	100	68	32	0	35
17.21	Kell 20.00 – 21.00	158	111	86	25	0	29
17.22	Kell 21.00 – 22.00	159	82	66	16	3	13
17.23	Kell 22.00 – 23.00	160	74	52	22	0	27
17.24	Kell 23.00 – 24.00	161	60	41	19	1	28
18.1	Esmaspäev	162	275	173	102	2	104
18.2	Teisipäev	163	291	206	85	2	92
18.3	Kolmapäev	164	277	209	68	1	80
18.4	Neljapäev	165	271	189	82	3	93
18.5	Reede	166	327	235	92	5	104
18.6	Laupäev	167	262	202	60	1	72
18.7	Pühapäev	168	220	163	57	1	69

**Lisa 5. Koopia Soome tööühma ettepanekutest parempöörde sooritamise kohta
foori punase tulega.**

**Lisa 6. Saksa liiklusseaduse 11. väljaande (Kommentar zur Straßenverkehrs-
Ordnung 11. Auflage) §37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und
Grünpfeil.**

Lisa 7. Fooriga reguleeritud ristmikel toimunud liiklusõnnetuste kirjeldused, mis leidsid aset aastatel 2002-2004 Tallinnas.

TEADUS-/ARENDUSTÖÖ INFOKAART

1. Aruande nr. 02-04		2. Lepinguperiood okt. 2004 – dets 2004	
3. Pealkiri Foori punase tulega parempöörde lubamise otstarbekus		4. Aruande valmimise kuupäev 15.12.2004	
3a. Pealkiri inglise keeles Right turn on red light suitability		5. Aruande tüüp - lähtearuanne () - vahearuanne () - lõpparuanne (x)	
6. Autor(id) Tavi Nirk		7. Suunitlus - alusuuringud % - rakendusuuringud % 20 - arendusuuringud % 80	
8. TÄITJA nimi ja aadress OÜ Sõiduohutuse Teaduskeskus Suitsu 5 11313 Tallinn		9. TÄITJA äriregistrikood 10519200	
		10. TÄITJA esindaja (nimi) Tavi Nirk	
		11. TÄITJA lepingu nr. 02-04	
12. TELLIJA nimi ja aadress Maanteeamet Pärnu mnt. 463 a 10616 Tallinn Eesti		13. TELLIJA äriregistrikood 70001490	
		14. TELLIJA esindaja (nimi) Harri Kuusk	
		15. TELLIJA lepingu nr. 2004 - 59 / L	
16. Annotatsioon Uurimistöös käsitleti foorreguleerimisega ristmike läbilaskevõime suurendamise võimalusi erandliku parempöörde lubamisega punase fooritulega. Selleks uuriti nii teiste riikide seisukohti selles küsimuses kui ka liiklusohutuse olukorda Tallinna foorreguleeritud ristmikel. Jõuti järeldusele, et sellise erandi lubamine suurendab liiklusõnnetuste tekkevõimalusi.			
16a. Annotatsioon inglise keeles In this report was investigated possibilities to allow right turn on red. Most countries and areas in EU prohibit turns on red light. Allowing turn on red light may save energy and time but it may also increase the danger of accidents.			
17. Märksõnad Liiklusmärgid, liikluskorraldus, liiklusõnnetused, parempöörde uurimine, Viini liiklusmärkide konventsioon		17a. Märksõnad inglise keeles traffic signs, traffic safety, traffic accidents, right turn on red investigation, Convention on Road signs and signals.	
18. Lehekülgede arv		19. Liigitus: IRR UDK	
20. Kasutamistingimused, kättesaadavus			