

Riigimaanteede talvised sõiduolud

Riigimaanteede talvised sõiduolud

Uuringuaruanne

Mai 2005



Sisukord

Sisukord

■ Uuringu eesmärk ja läbiviimise metoodika	3
■ Uuringu tulemused	5
■ Valimistruktuur	6
■ Talvised sõiduolud riiklikel maanteedel	8
■ Hinnangud maantee talvistele sõiduoludele	9
■ Ettepanekud talvise teehoolduse parandamiseks	13
■ Informatsiooni hankimine ja kasutamine	20
■ Üldine liikluskäitumine	28
■ Sõidukiiruse valik ja talverehvide kasutamine	29
■ Jalakäijate nähtavus	33
■ Kokkuvõte ja soovitused	35
■ Lisad	38
■ Lisa 1: projekti tööühm	39
■ Lisa 2: uuringu ankeet	40
■ Lisa 3: lahtised vastused	41
■ Lisa 4: uuringu tabelid	42

Uuringu eesmärk ja läbiviimise metoodika

Uuringu eesmärk ja läbiviimise metoodika

- Käesoleva uuringu põhieemärgiks oli hinnata talviseid sõiduolusid riigimaanteedel. Selleks viis Maanteeamet läbi küsitluse, kus paluti autojuhtidel anda tagasiside 2004/2005 aasta talve riiklike maanteede sõiduolude kohta. Uuringu käigus selgus konkreetsemalt:
 - sõidukijuhtide arvamus erineva taseme riiklike maanteede talviste sõiduolude kohta,
 - hinnangud sõiduolude kohta käiva info jagamise kohta ja info kasutamine,
 - kiiruse valik ja talverehvide kasutamine,
 - hinnang maanteel liikuvate jalakäijate nähtavusele.
- Uuringu küsitlus viidi läbi Maanteeameti poolt 1.novembrist 2004 - 31.märtsini 2005.
- Uuring viidi läbi PAPI (*paper and pencil interviewing*) meetodil isetäidetavaid ankeete ja “makstud vastusega” ümbrikke kasutades. Küsimustik oli osa sõidukijuhtidele koostatud infovoldikust, mis olid kättesaadavad erinevates bensiinijaamades üle Eesti.
- Uuringu tellija on Maanteeamet. Uuringu tulemuste omandiõigus kuulub uuringu tellijale.
- Uuringu aruandes võrreldakse käesoleval perioodil saadud tulemusi 2003.aastal läbi viidud uuringu tulemustega.

Uuringu läbiviimise metoodika

Uuringu läbiviimise metoodika

- Kokku laekus Maanteeametisse 381 korrektselt täidetud ankeeti, mis jääb suhteliselt samale tasemele 2003.aasta laekumisega (417 täidetud ankeeti). Maanteeamet edastas täidetud ankeedid TNS Emorile, kus need sisestati, tulemused analüüsiti ja koostati uuringuaruanne.
- Uuringu tulemuste tõlgendamisel tuleb arvestada küsitluseks valitud meetodi eripäradega. Kuna vastajate jaotust ei ole võimalik võrrelda sõidukijuhtide tegeliku jaotusega Eestis, siis antud uuringu põhjal ei saa me teha oletusi teiste, küsitlusele mittevastanute sõidukijuhtide arvamuste kohta ja seega ei tohiks antud küsitluse tulemusi tõlgendada kui kõigi Eesti sõidukijuhtide arvamust talviste teeolude kohta.
- Küll aga kaardistab antud uuring peamised positiivsed ja negatiivsed aspektid riiklike maantee talvises sõiduoludes.
- Käesolevas aruandes on esitatud uuringu tulemused nii graafiliselt kui ka kommenteeritult. Lisas on esitatud uuringu küsimustik ja tulemused tabeljaotustena.

Uuringu tulemused

Valimi struktuur



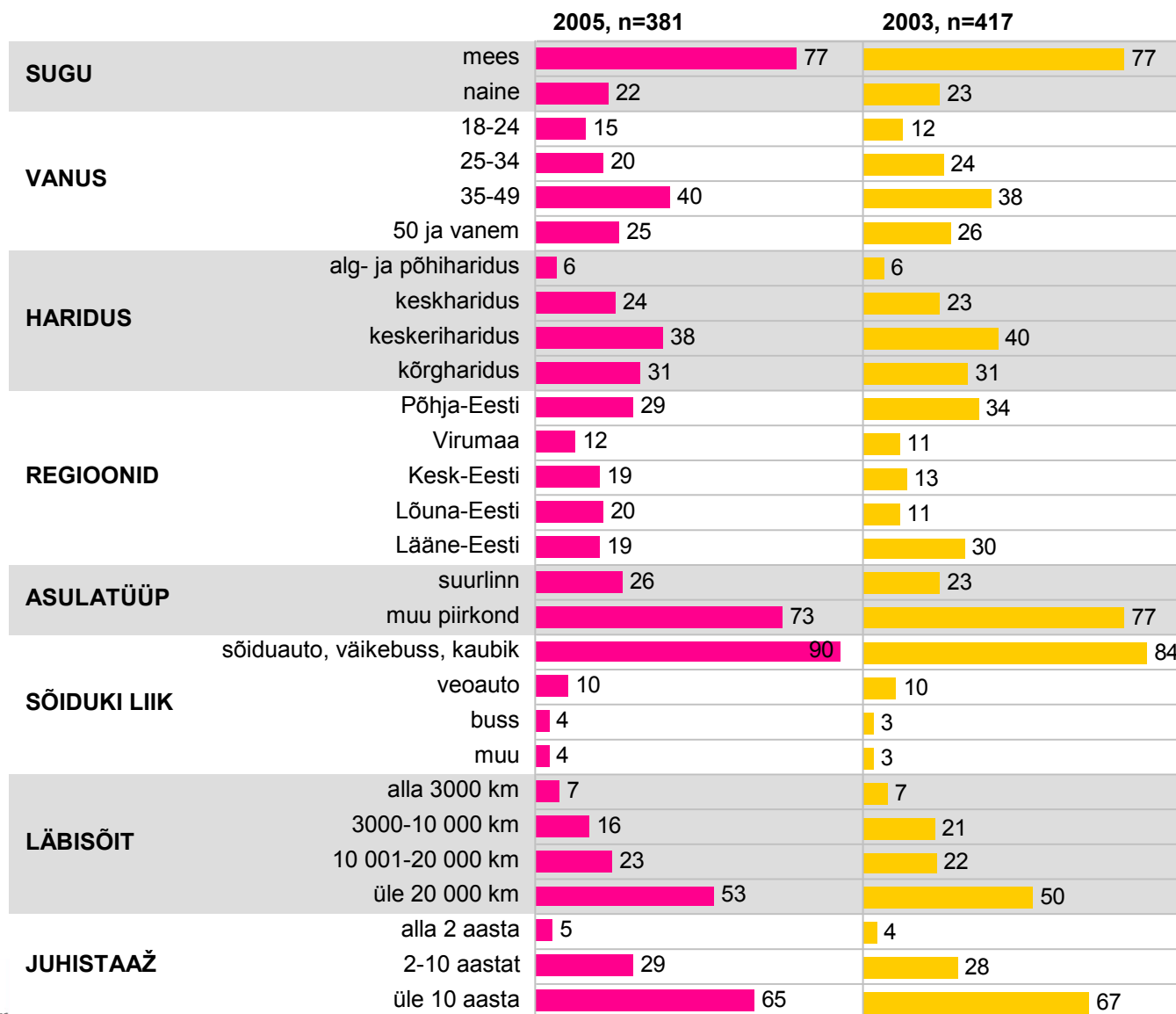
Valimi struktuur

Vastajateks staažikad ja kogenud sõidukijuhid

- Uuringule vastajate analüüsimisel on piirkondade defineerimisel arvestatud nii tegelikke maanteehoiu regioone kui ka vastajate jagunemist maakondade lõikes. Võrdlusvõimaluse tagamiseks 2003.aasta tulemustega on vastajate piirkondlik jaotus jäetud samaks:
 - Põhja-Eesti: Harju-, Järva-, Raplamaa
 - Virumaa: Lääne- ja Ida-Virumaa
 - Kesk-Eesti: Tartu-, Jõgevamaa
 - Lõuna-Eesti: Põlva-, Võru-, Valgamaa
 - Lääne-Eesti: Lääne-, Pärnu-, Viljandimaa
- Võrreldes eelmise perioodiga oli seekord mõnevõrra vähem vastajaid Lääne- ja Põhja-Eestist ning enam vastajaid Kesk- ja Lõuna-Eestist. Siiski on Põhja-Eesti sõidukijuhtide osakaal valimis ootuspäraselt suurem kui teistest regioonidest vastanute osakaal.
- Sarnaselt eelmise perioodiga olid enam kui kolmveerand ankeedile vastajatest mehed; sarnane on ka nooremate-vanemate vastajate osakaal (ligikaudu kaks kolmandikku vanemad kui 35-aastased).
- Enamik vastanutest juhib suurema osa ajast kas sõiduautot, väikebussi või kaubikut; muude sõiduvahendite juhte sattus valimisse vaid veidi alla viiendiku.
- Sarnaselt eelneva perioodiga on ka seekord valimis ligi pool selliseid autojuhte, kes sõidavad aastas enam kui 20 000 km ning ca 2/3 juhtidest sõidustaaž on üle 10 aasta. Seega võib öelda, et vastajateks olid kogenud ja pika staažiga sõidukijuhid, kelle arvamused maanteede sõiduolude kohta ja kelle käitumine talvistel teedel peegeldavad hästi ja keskmisest paremini Eesti autojuhtide üldhinnanguid.

Vastajate profiil

(% kõikidest vastajatest)



Uuringu tulemused

Talvised sõiduolud riiklikel maanteedel



Talvised sõiduolud riiklikel maanteedel

Oluliste maanteede sõiduolud head

- Uuringutulemusi analüüsidest võib välja tuua, et võrreldes 2003.aastaga on situatsioon (rahulolu talviste sõiduoludega erinevat tüüpi maanteedel) jäänud samaks.
- **Põhimaanteed** (Tallinn-Narva, Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa, Tallinn-Pärnu-Ikla) talviseid sõiduolusid peetakse **heaks**.
 - Vaid 14% sõidukijuhtidest on pidanud olusid põhimaanteedel kas halvaks või väga halvaks.
 - Üldiselt on hinnangud kõrged kõigis sihtrühmades. Keskmisest veidi madalamaid hinnanguid on andnud suuremate transpordivahendite juhid, suurema staažiga ning aastas suurema läbisõiduga juhid. Kriitilisemad on olnud ka Virumaa ja Kesk-Eesti teedel sõitjad.
 - Keskmisest positiivsemaid hinnanguid on andnud väiksema sõidukogemusega juhid, kellel on vastavalt ka negatiivseid sõidukogemusi vähem.
- **Teiste suuremate maanteede** talvised teeolud on juhtide arvates pigem **rahuldavad**.
 - Kuigi üle poolte vastanutest pidas teeolusid heaks või väga heaks, on teisi suuremaid maanteid väga halvaks või halvaks hinnanud enam kui kolmandik juhtidest.
 - Keskmisest rahulolematumad on Virumaa ja Lääne-Eesti juhid ning suuremate sõidukite juhid. Keskmisest veidi kriitilisemad on ka kõrgema staažiga juhid.
 - Oluliselt vähenenud on rahulolematust nende juhtide osas, kelle elukoht on Eesti suuremates linnades (Tallinn, Tartu, Pärnu, Narva). Võib järeldada, et nende positiivsete sõidukogemuste hulk suurematel talvistel teedel on suurenenud.

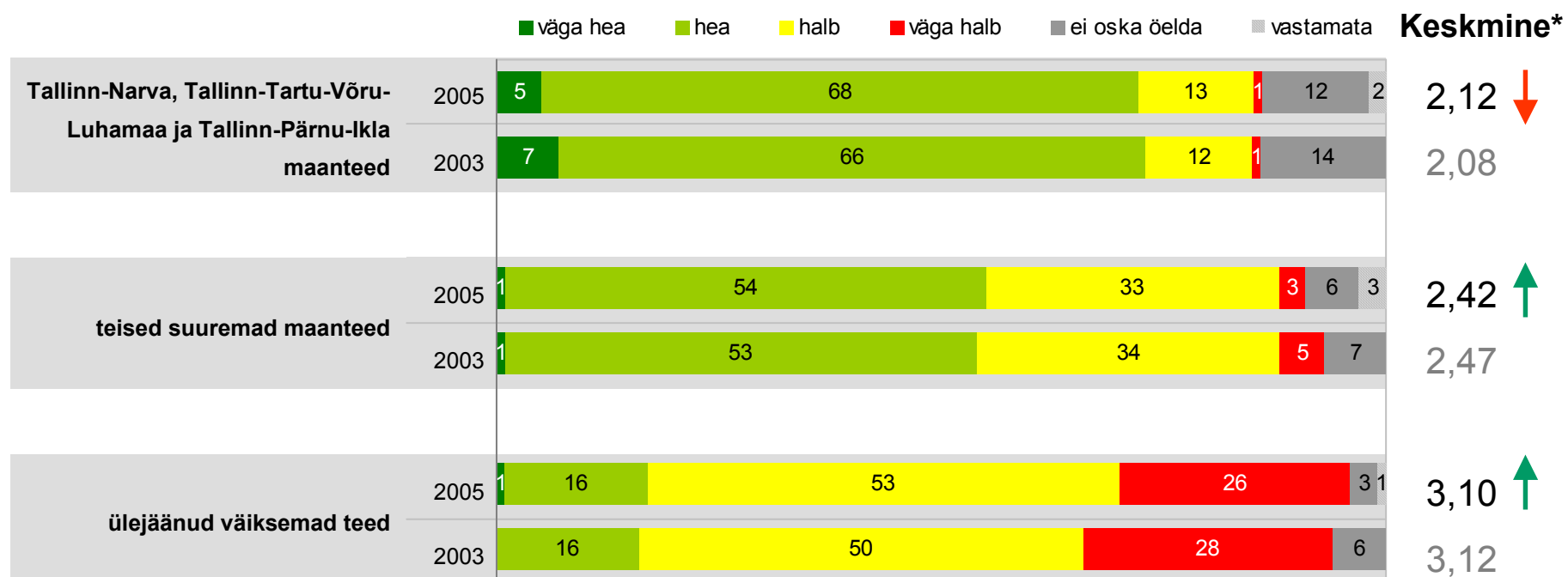
Talvised sõiduolud riiklikel maanteedel

Väiksemad teed halvas sõidukorras

- Uuringu tulemustele tuginedes on sarnaselt eelmisele aastale kõige kehvemas seisus **väiksemad teed**, mille puhul peab ca kolm neljandikku juhtidest talviseid sõiduolusid kas **halvaks või väga halvaks**.
 - Võib öelda, et olenemata juhi taustatunnustest on kõik juhid ühtviisi kriitilised.
 - Võrreldes eelmise perioodiga on suurenenud negatiivsete hinnangute osakaal väiksema staažiga juhtidelt.
- Kokkuvõtteks võib öelda, et varasema perioodiga võrreldes ei ole sõidukijuhtide arvamustes olulisi muutusi toimunud ning sõiduolud on jäänud kokkuvõtlikult vaid rahuldavale tasemele.
 - Täiesti rahul võib olla põhimaanteedel talvel valitsevate tingimustega, rahuldav on ka teiste suuremate maanteede tase, kuid olulist parandamist vajaksid väiksemad teed kõikides maakondades.
 - Üldiselt võib öelda, et rahulolematus on võrreldes möödunud perioodiga veelgi suurenenud Lõuna- ja Lääne-Eestis, muudes regioonides on situatsioon paranenud eeskätt suuremate maanteede osas.
 - Vähemkriitilisemateks on muutunud väiksema staažiga juhid (seda just põhi- ja muude suuremate maanteede osas).

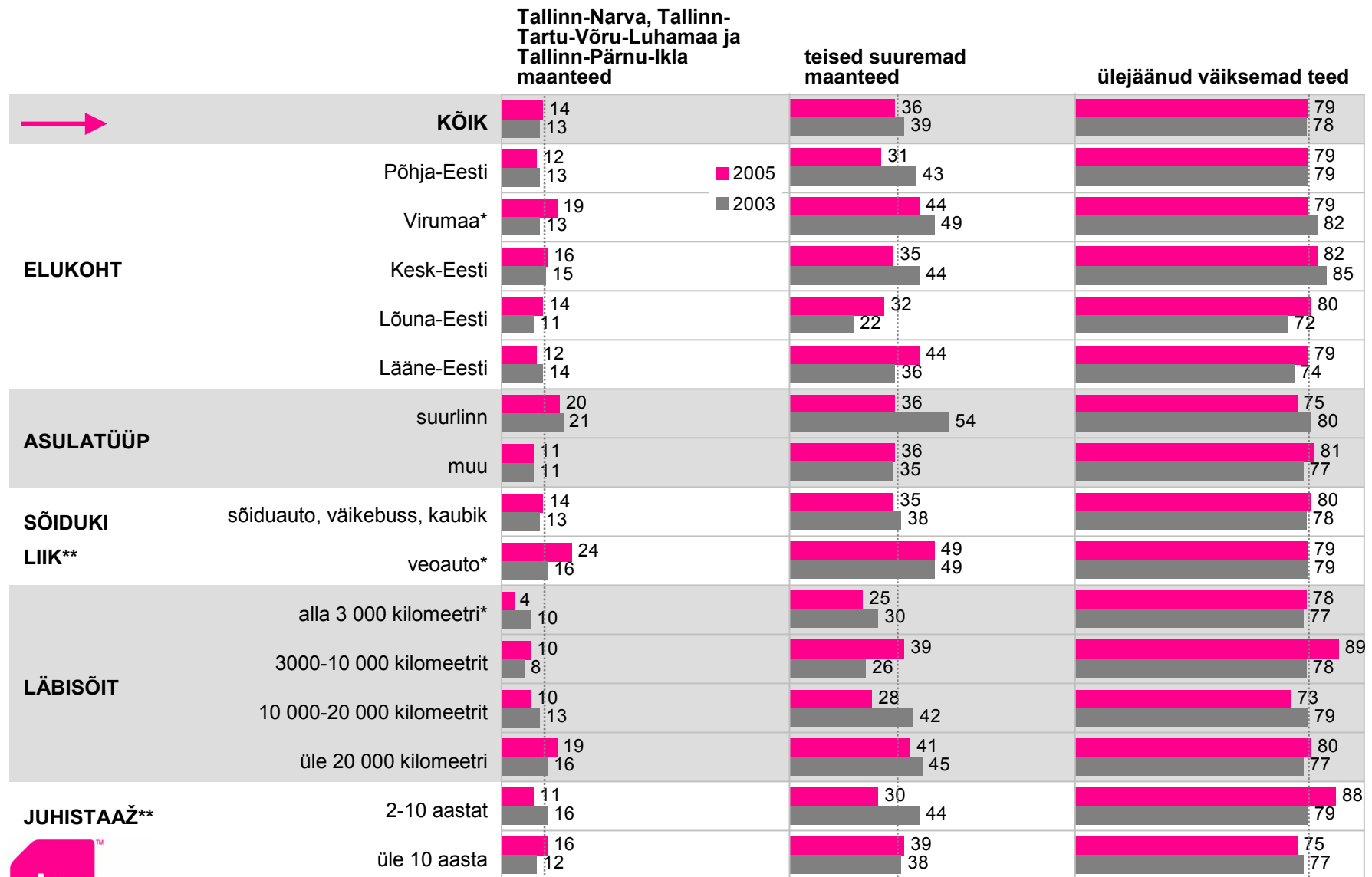
Hinnangud maanteede talvistele sõiduoludele

(% kõikidest vastajatest)



Negatiivsed hinnangud maanteede talvistele sõiduoludele

(% vastajatest, kes hindasid talviseid sõiduolusid halvaks või väga halvaks; reaprotsent)



Ettepanekud talvise teehoolduse parandamiseks

(% kõikidest vastajatest)

	2005	2003
lumetõrje operatiivsus, põhjalikum teede koristus	20	31
väiksemate teede korrashoid	17	20
info teeoludest	4	4
ajutised liiklusmärgid, liiklusmärkide nähtavus	3	3
teiste liiklejate nähtavus, üldine nähtavus	1	3
muu	14	10

- Kokkuvõtlikult võib öelda, et kõige enam spontaanselt väljatoodud soovitusi puudutavad nagu varasemalgi perioodil talviste teede lumetõrje operatiivsust ja teede üldisemat põhjalikumat koristust. Oluline on siinkohal vaadelda erinevate aspektide omavahelist struktuuri (mitte niivõrd täpset protsentuaalset jaotust, kuna tegemist on spontaanselt esitatud kommentaaride kokkuvõttega).
- Oluliselt saaks just väiksemates piirkondades suurendada sõidukijuhtide rahulolu ka läbi väiksemate teede korrashoiu parandamise.
- Teiste liiklejate nähtavus ei valmista sõidukijuhtidele enam nii suuri probleeme kui mõni aeg tagasi. Samas tuleb võtta arvesse, et uurimise all olid ettepanekud talvise teehoolduse parandamiseks (mitte niivõrd otsese liiklusohutuse parandamiseks).

Ettepanekud talvise teehoolduse parandamiseks

Operatiivsus lume- ja libedatõrjes!

- Ankeedi lõpuosas paluti vastajatel tuua välja ka nende üldised spontaansed kommentaarid ja soovitused talvise teehoolduse parandamiseks.
- Mitmetes kommentaarides oli puudutatud konkreetseid teelõike, mille puhul olid sõidukijuhid probleeme kogenud. Samas toodi välja ka mitmeid üldisi probleeme, mille lahendamine aitaks kaasa talviste sõiduolude paranemisele.
- Kõige olulisemat rolli nimetatud spontaansetes ettepanekutes mängib juhtide arvates talviste teehoolduse parandamisel **operatiivsem ja põhjalikum lume- ja libedatõrje**. Sama aspekti mainiti kõige sagedamini ka 2003.aastal ning probleem on sõidukijuhtide arvates püsima jäänud.
 - Siia alla kuulub talvel ka teeäärte ja teede ristumiskohtade korralikum ja põhjalikum hooldus.
 - Väga sageli toodi vastajate poolt välja liigset ja valet soola kasutamist lumetõrjes, s.t. enne soola puistamist ei lükka lumesahk sageli lund teelt ning peale soolapuistet koguneb teele ohtlik soola ja lume segu.
 - Siin nägid võimalusi talihoolde parandamiseks vastajad kõikidest sihtgruppidest.
- *Sõidan pidevalt Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maanteel ja seega tean sealseid teeolusid ja hooldustööde kiirust. Sellistel liiklusintensiivsusega teedel ei piisa libeduse tõrjest nelja tunni jooksul, vaid peaks tegema koheselt. Nelja tunni jooksul juhtub ikka liiga palju õnnetusi. ...*
- *Talvel tuleks ka keskmised kruusateed sahaga tihedamini üle käia. Ja teede ristumised ning raudteeülesõidud liivatada.*
- *Et maantee puhastajad oleksid juba varakult valmis. Mitte siis, kui lumi maha tuleb ja mõni sopase lumega surma saab.*
- *Ilmastiku järsu muutumise korral tuleks koheselt alustada kas teede liivatamisega, soolatamisega või sahatamisega. Suuremad teed peaksid terve talv olema puhtad ja sõidukorras. Lumesahad peaksid liikuma pidevalt.*
- *Vähemalt ristmikud ja raudtee ülesõidu kohad võiksid paremini hooldatud olla. Hommikuks, kui enamus autojuhte alustab teekonda, peaks olema suudetud teed juba puhtaks lükatud olema, mitte et esimesed puisturid ja sahad päeval kella kahe-kolme ajal end välja ajavad. Lükake lund siis, kui on sula, mitte siis, kui juba külmetama hakkab.*

Ettepanekud talvise teehoolduse parandamiseks

Vähem soola!

- Otseselt seostub eelneva punktiga väga paljude vastajate väljatoodud rahulolematus hetkel **kasutatavate materjalidega** talvises teehoolduses.
 - Sõidukijuhid näevad probleemi eelkõige soola liiga suures mahus kasutamises. Ühelt poolt halvendab soola ebaratsionaalne kasutamine sõiduolusid (soola-lume segu), teiselt poolt lõhub autosid.
 - Mitmete juhtide poolt tehti ettepanek liiva kasutamise suurendamiseks; samuti soovitati mõelda muudele võimalustele (graniidiklibu, killustikuklibu).
- *Vaiksema intensiivsusega teedel s.t. mittemagistraalidel hooldusega tegelevatele firmadele selgitada järgmist: mitte puistata soola siis, kui tuiskab või sajab intensiivselt lund. Selle tagajärjel tekib teele nn rasvane lumevaal, mis kohutavalt raskendab auto teel püsivust.*
- *Enne soola puistamist peaks ikka lume ära lükkama, mitte nii nagu praegu tehakse. See lumepudru muutub, mis pärast soola puistamist tekib, väga ohtlikuks väikeauto juhtimisel. Soola puisturitele sahk ette, oleks soovitus. Eriti Valga maakonnas.*
- *Kasutada libeduse tõrjeks inimsõbralikumaid kemikaale või midagi muud (näiteks graniitpuru). ...*
- *Võiks vähem soolatõrjet teha, parem liivaga!*
- *Maanteele soola viskamine on halb, roosteuss sööb autot ja seda eriti soojas garaažis. Selge, et soolata ei saa, aga tuleks soolamist piirata. Soola tuleks maanteele visata juba enne lumesaju või pakase algust. Siis hakkaks sadanud lumi kohe sulama ja sulaks järkjärgult paralleelselt sadamisega ära. Nii oleks võimalik suurendada vee vedela oleku kestust teedel, mis võimaldaks teede paremat kuivamist. See aitaks vältida lumeputru ja jääd teedel.*
- *Põhjanaanabrid kasutavad liiva asemel graniidikildu. Kas Eestis ei oleks siis võimalik midagi sarnast kasutada, kasvõi purukruusa, seegi on küllalt peenike.*

Ettepanekud talvise teehoolduse parandamiseks

Väiksemad teed vajavad samuti hoolt!

- Kui analüüsi eelnevas osas selgus, et kõige rahulolematumad on sõidukijuhid väiksemate teede korrashoiuga, siis ootuspäraselt mainiti ka talvise teehoolduse parema korralduse juures suhteliselt palju **väiksemate teede korrashoidu (s.h. väljasõite suurematele teedele)**.
 - Enam puudutab see loomulikult väiksemates elavaid sõidukijuhte, aga ka nt. bussijuhte, kes sellistel teedel igapäevast tööd peavad tegema.
 - Sageli toodi välja konkreetseid teelõike, millega alati probleeme on olnud.
- *Väiksemate teede otsi ei tohiks ikka lund täis lükata.*
- *Peateele suubuvad kõrvalteede otsad puhastada lumest.*
- *Soolatada tuleks ka 1. taseme maanteid, sest sageli on need ülilibedad ja auklikud. Tuisu ja lumetormi ajal võiks rohkem tähelepanu pöörata ka väiksematele maanteedele, kuna need on sageli tuisuvaalusid täis ja läbitamatud.*
- *Võiks ennast ikka kokku võtta ja hoolitseda rohkem ka väikeste maanteedest. Näiteks Valgu-Raikküla. Seal sõidab palju õpilaste busse, aga eelmine talv selle lõigu peal praktiliselt talvist hooldust ei tehtud, kuna Maanteeameti andmetel sõidab seal alla 1000 auto päevas. Aitäh, et meie 1000 autojuhi ja kaassõitjate elud teile korda ei lähe.*
- *Riigiteed on hindele hea, külateed on läbitatud lumetuisu ajal. Külades memmede teeotsad kuni 2 m vallidega kinni aetud. See on nagu ei kellegi asi, ei kellegi mure, et kõrvalteest on võimatu välja sõita, kui on väikegi tõus. Kui lükatakse peateid, peaks ka kõrvalteede otsad lahti lükkama.*

Ettepanekud talvise teehoolduse parandamiseks

Koristustööde koordineerimine jätab soovida

- Kaudselt seonduvad erinevate tasemetega teede korrashoiuga suhteliselt sageli välja toodud **probleemid koristustööde otseste läbiviijatega**. Nähti eelkõige kolme laadi probleeme, mis vajaksid parandamist:
 - Vastutusalade jaotus (s.t. teehooldusmasinate sagedane sõit ülestõstetud sahkadega, kuna tegemist on mitte nende hooldada oleva piirkonnaga).
 - *Et suurte lumesadude ajal ei sõidaks ükski lumetõrjemasin tera üles tõstetud ainult seepärast, et ei ole tema teelõik.*
 - *Minu meelest on see lausa kuritegu, kui autosahk või greider sõidab teel sahk üleval seal, kus tee on tuisanud või lumme mattunud. Öeldakse, et ei ole minu piirkond. Need masinad sõidavad ikkagi maksumaksja raha eest. Selleks need sahad ju ongi, et teed hooldada ...*
 - Erinevate piirkondade teehoolduse väga erinev tase.
 - *Ühtlustada teedehooldus maakonniti. Näiteks sama klassi teel on silmnähtav vahe hoolduses maakonna piiiril, näiteks Rakvere-Tartu mnt hoolduses on suur vahe..*
 - *Sõidan iga päev Võrust Tartusse tööle. Alustan 6.30 Võrust sõitu ja Võru maakonnas pole selleks ajaks veel tehtud lume- ja libedatõrjet. Jõudes Põlva maakonda, on selleks ajaks kõik tipp-topp korras, samuti Tartu maakonnas. Miks on Võru teedehooldajad nii unised?*
 - Probleemid teehoolduse korraldusega.
 - *Teede hooldamine Eestis halveneb järjest, põhjuseks ilmselt teehooldusfirmade erastamine. Võib võrrelda juba Poola tasemega ja see au ei tee. Hoolduse ajanormatiivid on üle mõistuse pikad, kontroll hooldefirmade töö üle puudub.*
 - *Peale teehoolduse andmist erafirmadele, on olukord mõnes maakonnas läinud halvemaks. Näiteks Viljandi maakonnas.*
 - *Nendel teedel, kus on toimunud erastamine, on talvine hooldus läinud 100% halvemaks. Seda on näha seal, kus hooldusega tegeleb riigiettevõtte. ... Loodan, et eraettevõtted, kes on talvise hoolduse võtnud oma kohustuseks, hakkavad ükskord ka tööle.*

Ettepanekud talvise teehoolduse parandamiseks

Mitmekesisem info edastamine

- Lisaks eelpoolnimetatutele toodi välja vajadus **ajutiste liiklusmärkide paigaldamise, märkide nähtavuse parandamise** ja **lisamärgistuse** järele.
 - *Igal pool ei ole jõutud ära märgistada maanteid, helkivate kleepsudega-vitsakestega. See on vajalik tee lahtiajajatele.*
 - *Mõnedel nõ teistel suurtel maanteedel võiks olla rohkem teeäärseid helkurposte. Äsja sadanud lumega on väga raske teha vahet teel-teepeenral või kõrvaloleval alal, eriti kui teine sõiduk vastu tuleb, seda kõike siiski ainult pimedas, päeval on nähtavus teine.*
 - *Liiklusmärgid võiksid puhtamad olla, eriti hull on asi talvel. Sähk lükkab küll tee puhtaks, aga märgid on ikka lumised. Samas väga tervitatavad nooled enne kurvi (sellised on Tartu maanteel kuni Koseni). Suuremad ristmikud võiksid olla valgustatud.*
 - *Maanteeeservade tähistamine - rohkem helkuriga poste või siis ajutisi tähiseid (Soome eeskujul).*
- Liiklusohutust aitaks suurendada **operatiivsem info edastamine sõiduoludest**. Siin nähti parandamisvõimalusi eelkõige kahes valdkonnas: ühelt poolt operatiivsem ja korrapärasem **raadios** antav info ning teiselt poolt teaberohkem info **maanteeäärsetel teadetetahvlitel**.
 - *Hea oleks kui Kernu juures, kus palju õnnetusi, saaks üles elektroonilise tabloo (ilm, kell ja ! märgiga). Tallinna poolt tulles ja teine Pärnu poolt enne kriitilist lõiku. Tablool peaks tee temperatuur ja õhu oma olema.*
 - *Elektroonilised teabetahvlid (a`la Ussisool) aga tõest infot edastavad, mitte vaid tekst "head reisi".*
 - *Rohkem operatiivset maanteeinfot teede olukorra, toimuvate teehooldustööde, lume- ja libedustõrjetööde kohta enimkuulataivate raadiokanalite eetris kindlatel kellaaegadel (näit. 30 min. intervallidega).*
 - *Maantee ääres (Tallinn-Tartu-Luhamaa) võiks olla teede ääres temperatuurinäidikud, mis näitavad maapinna temperatuuri. Uskuge mind, ajudega inimesel on sellest palju abi.*

Ettepanekud talvise teehoolduse parandamiseks

Praktilisi mõtteid teehoolduse parandamiseks

- Talvise liiklusohutuse tagamiseks toodi sõidukijuhtide poolt välja ka mitmeid konkreetsemaid soovitusi.
- Mitmed juhid nägid probleemi liiga kitsalt lahtiaetavates teedes, mis teeb suhteliselt raskendatuks ajutise peatumise kõikidel sõidukiliikidel. Lahenduseks siin oleks juba teehitusel **rohkemate taskute ehitamine** nii bussidele kui muudele sõidukitele ajutiseks seismajäämiseks.
 - *Halvas olukorras on ka maanteeäärsed parklad ja taskud. Talvel on väga raske leida kohta, kuhu kõrvale pöigata, et näiteks kasvõi kojamehi puhastada.*
 - *Bussiliinide taskud on tihti lund täis ja bussid peatuvad seetõttu keset sõiduteed.*
- Mitmed juhid tõid välja probleeme seoses uute n.ö. euro-teede libedusega (nii suvel kui talvel), mille lahenduseks oleks **teede sagedasem karestamine**.
 - *Pinnata karedaks meie kliimavöötme jaoks liiga siledad maanteelõigud, mis sobib Kesk-Euroopasse, ei sobi meile. Iga rekkajuht võib öelda, et 4-5 aastat tagasi ei olnud teed nii libedad.*
 - *Eriti libedad on talveperioodil lõigud, mis uue euroremonditud asfaltkattega.*
- Varasemast veidi vähem mainiti liiklusohutuse tagamisel (ja õnnetusjuhtumite ennetamisel) jalakäijate teavitamist **helkurite-lampide** kasutamise vajadusest. Ka üldiselt on juhid arvamusel, et muude liiklejate nähtavus teedel on viimastel aastatel paremaks läinud. Siiski võib veel probleeme täheldada väiksematel teedel.
 - *Jalakäijaid, kes ei kannu helkurit, ei trahvita.*
 - *Maanteeamet võiks ise toota või valmistada hästitoimivaid helkureid ja müüa rahvale. Kõrvaldada võltshelkurid.*
 - *TV-s ja raadios suuremat reklaamimahtu helkuri kandmise vajalikkusest.*

Uuringu tulemused

Informatsiooni hankimine



Informatsiooni hankimine

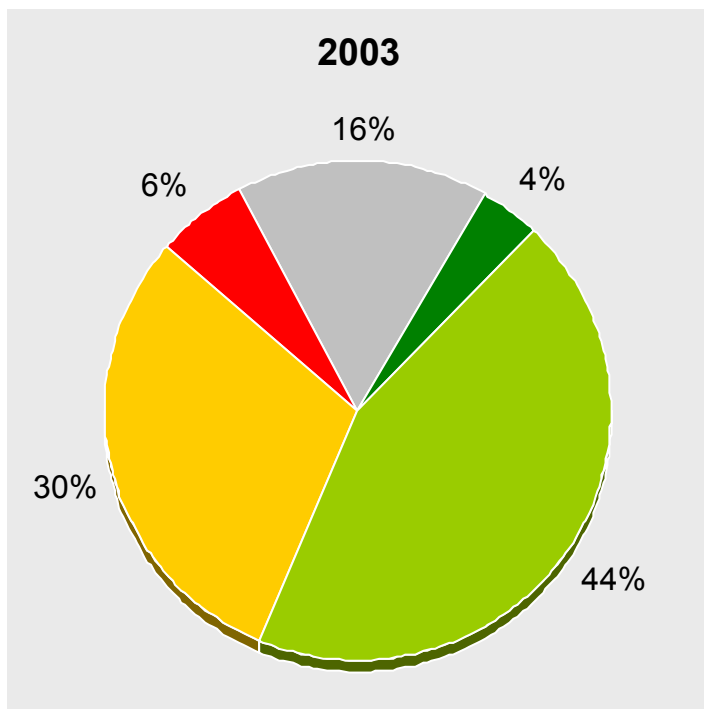
Informatsiooni jagamine rahuldaval tasemel

- Võrreldes eelmise perioodiga on **keskmine hinnang** sõiduolude kohta käiva informatsiooni jagamise operatiivsuse kohta **veidi paranenud**.
 - Enam kui **pool vastajatest** peab jagatava info operatiivsust kas **väga heaks või heaks**. Tulemust mõjutab mõnevõrra ka eestlaste üldine kalduvus mitte anda riigiasutuste tööle maksimaalselt positiivseid hinnanguid.
 - Mõnevõrra **positiivsemalt** on info jagamise operatiivsuse suhtes meelestatud **Kesk- ja Lõuna-Eesti juhid, naised, vanemad (üle 35-aastased) ning pigem väiksema sõidukogemusega** sõitjad.
 - Oluliselt on **paranenud** keskmine hinnang **Virumaa** juhtide osas, olles võrreldes teiste regioonidega siiski mõnevõrra madalamal tasemel. Kui eelmisel perioodil ei olnud selles regioonis info jagamise operatiivsusega rahul ligi pooled vastajatest, siis nüüdseks on nurisejate osakaal vähenenud kolmandikuni.
 - Oluliselt suurenenud on **rahulolematus Põhja-Eestis**.
 - Mõnevõrra **vähenenud** on nende sõidukijuhtide osakaal, kes info jagamise operatiivsuse kohta **hinnangut anda ei oska**. Sellesse gruppi kuuluvad esmajoones juhid, kes vastavat infot oma sõitudel ka ei kasuta ning grupi suuruse vähenemist võib vaadelda kui positiivset indikaatorit **juhtide teadlikkuse suurenemise** suunas. Tendentsina võib märgata, et juhid arvestavad üha enam neile sõiduolude kohta jagatava infoga, mis viitab ka liikluskultuuri edaspidisele paranemisele.

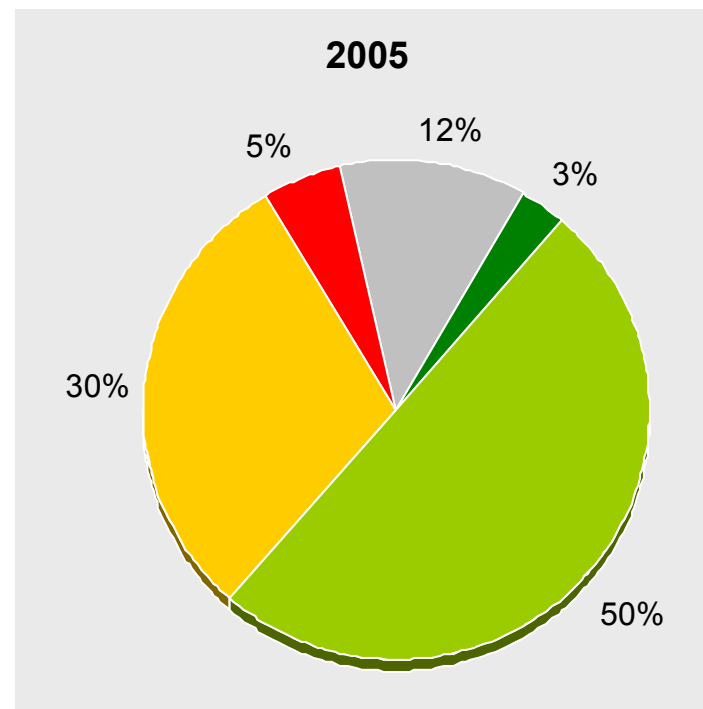
Sõiduolude kohta käiva info jagamise operatiivsus

(% kõikidest vastajatest)

■ väga hea ■ hea ■ halb ■ väga halb ■ ei oska öelda/vastamata



Keskmine*: 2,81

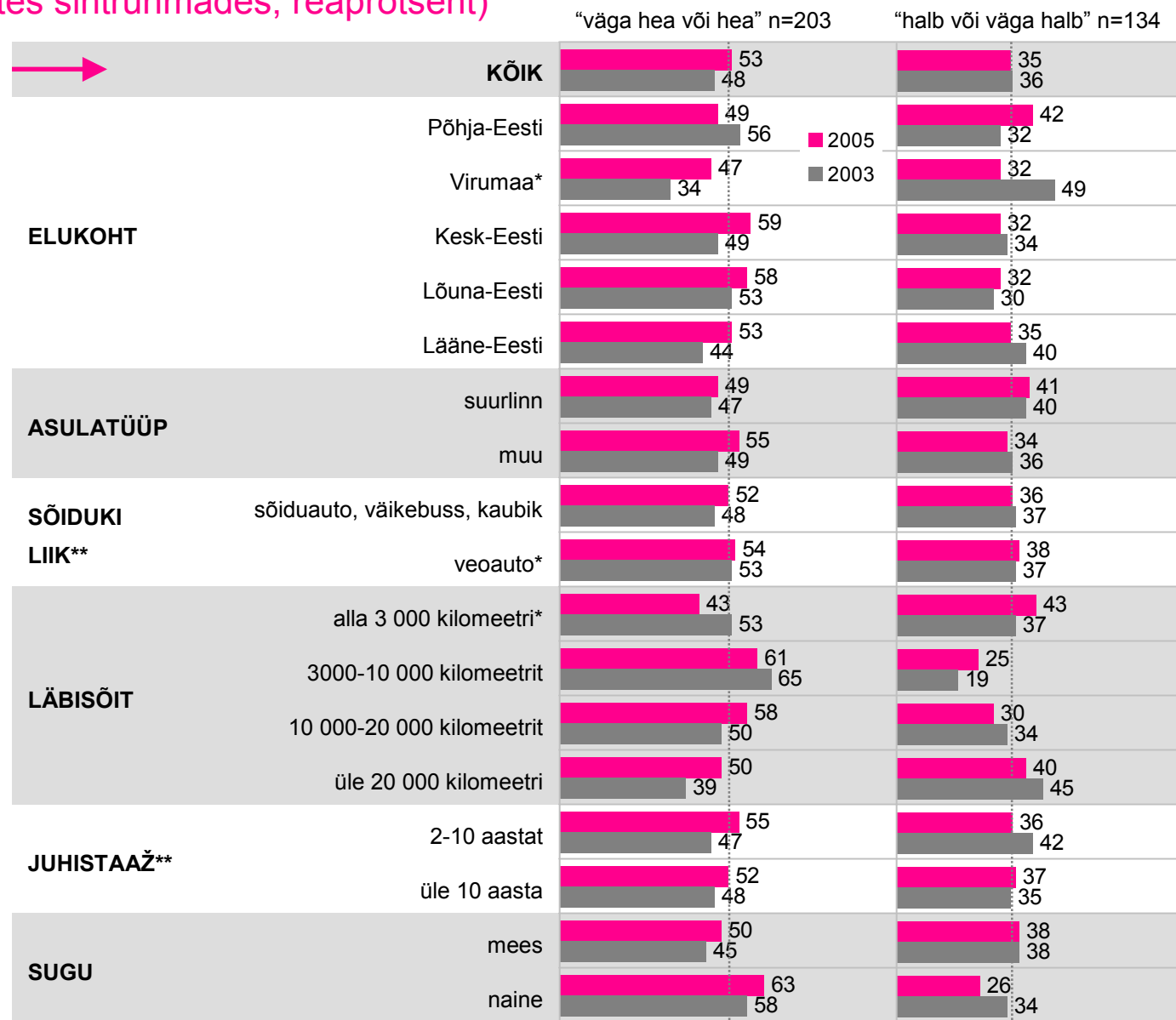


2,68



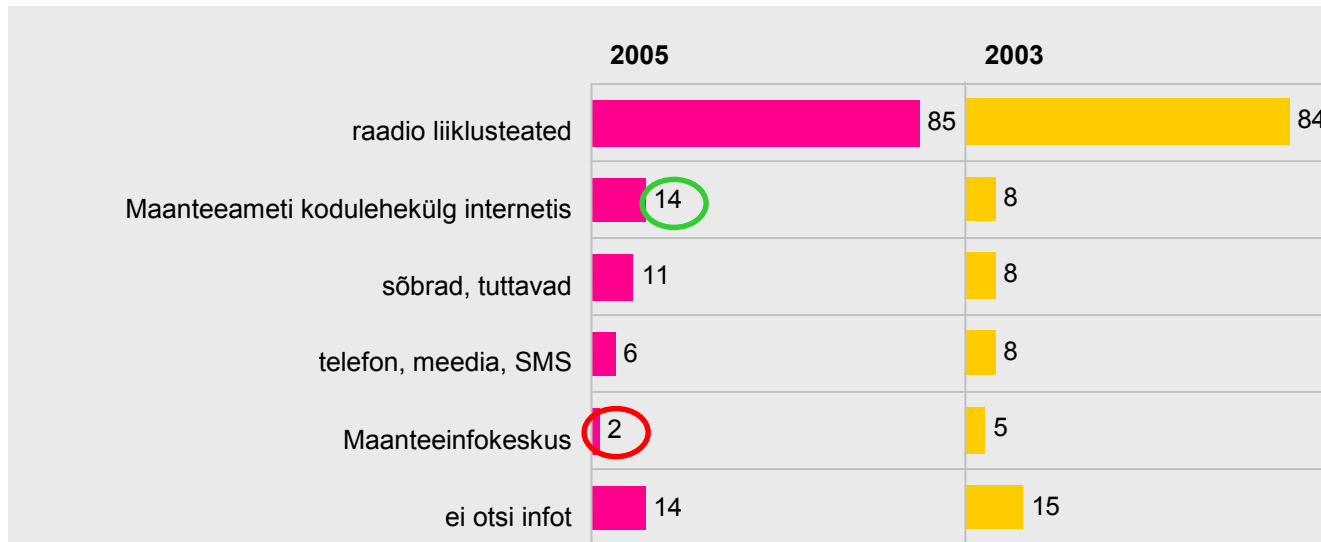
Sõiduolude kohta käive informatsiooni jagamine

(% erinevates sihtrühmades; reaprotsent)



Infoallikad maanteede talviste sõiduolude kohta

(% kõikidest vastajatest)



- Kõige **olulisemaks infoallikaks** sõiduolude kohta, mida kasutab enamik sõidukijuhtidest, on endiselt **raadio liiklusteated**.
- Lisaks sellele on mõnevõrra **suurenenud Maanteeameti kodulehekülje** olulisus info hankimisel. Tähtsal kohal on ka **sõpradelt-tuttavatelt** saadud teated erinevate teede kohta.
 - Põhiselt jagavad kogemusi professionaalsed juhid, kes peamise aja veedavad bussi või veoauto roolis.
- **Vähenenud** on **Maanteeinfokeskuse** roll info jagajana.
- Samale tasemele on jäänud nende juhtide osakaal, kes spetsiaalset infot üldse ei otsi ning lähtuvad pigem teel olles konkreetsetest sõiduoludest ja nende muutustest. Suurem on selliste juhtide osakaal nooremate (kuni 35-aastaste) ja haritumate juhtide hulgas; valdav osa neist ei arvesta ka maanteede kohta kuuldud infoga.

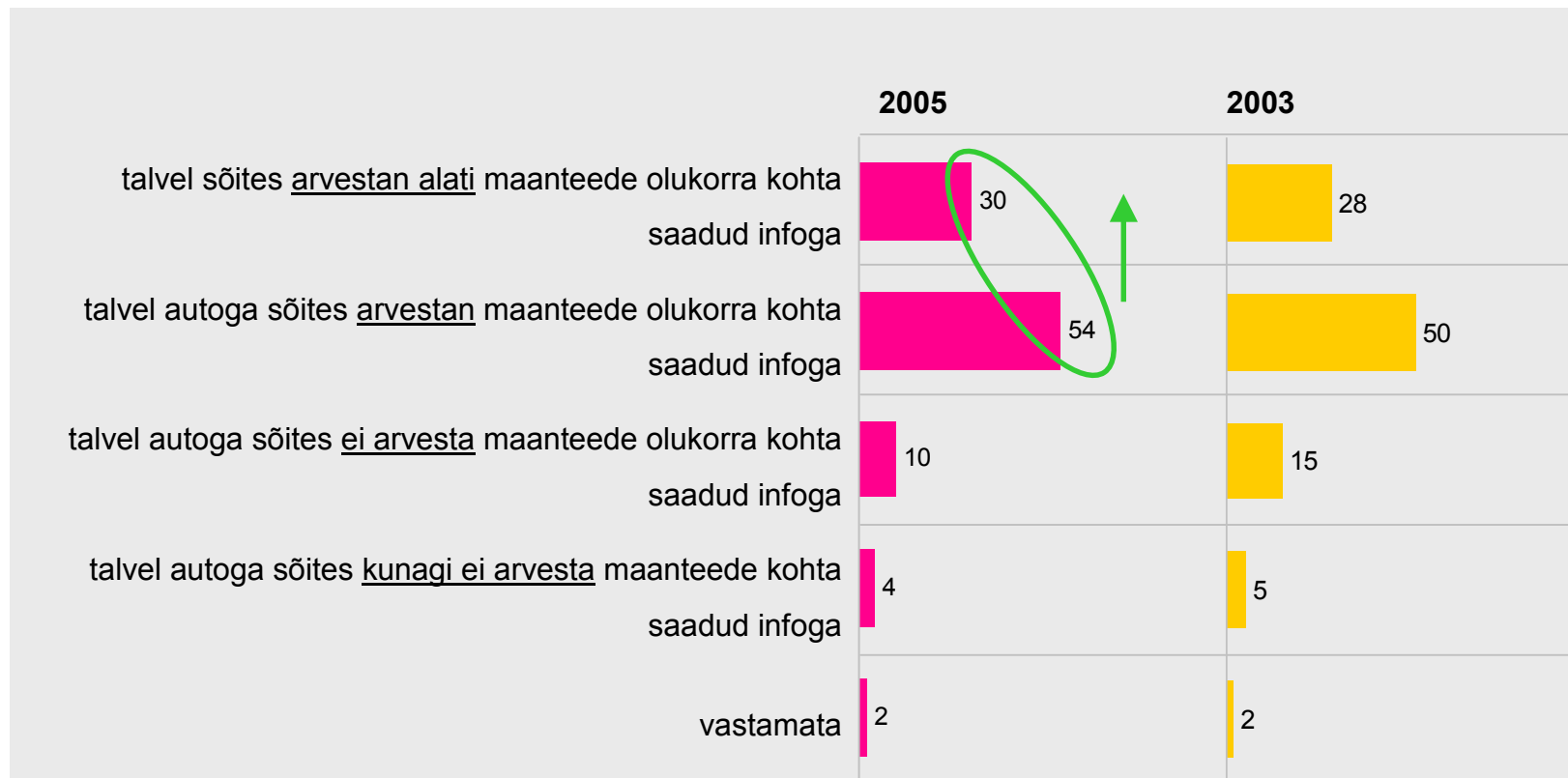
Informatsiooni arvestamine

Saadud info sõiduolude kohta võetakse arvesse

- **Positiivset trendi** võib märgata talviste sõiduolude kohta saadava info arvessevõtmises. Võrreldes eelmise perioodiga on nende juhtide osakaal, kes enamasti või alati võtavad talvel sõites arvesse maanteede sõiduolude kohta saadud info, mõnevõrra **suurenenud** ulatudes **84%-ni** (78% 2003.aastal), andes tunnistust liikluskultuuri paranemise trendist ning juhtide hoolikamaks muutumisest.
 - **Keskmisest enam** arvestavad talviste sõiduolude kohta saadavat infot **väiksema staažiga** (ja seega arvatavasti ettevaatlikumad), **nooremad** (18-24-aastased) ning **naissoost** juhid.
 - Vaid **14%** sõidukijuhtidest **ei kasuta** kas mitte kunagi või enamasti sõiduolude kohta käivat infot. Keskmisest enam on selliseid juhte **Virumaal** ning **suurema sõidukogemusega** juhtide hulgas.
 - Nendest juhtidest, kes infoga arvestavad, veidi vähem kui 2/3 on saadava info operatiivsusega ka rahul; 1/3 näeb siiski võimalusi parandamiseks.
- Kokkuvõttes võib siiski öelda, et valdav enamus küsitluses osalenud sõidukijuhtidest siiski arvestab üha enam talvel maanteede olukorra kohta saadud infoga ning hindab ka info jagamist operatiivseks. Seega on info operatiivsel jagamisel oluline roll liiklusohutuse parandamisel.
- Olulisim infokanal seejuures kõikide sihtrühmade jaoks on liiklusteated raadiotes. Küll aga arvab kolmandik nendest, kes raadioteadetest infot koguvad, et info operatiivsus ei ole kõige paremal tasemel.

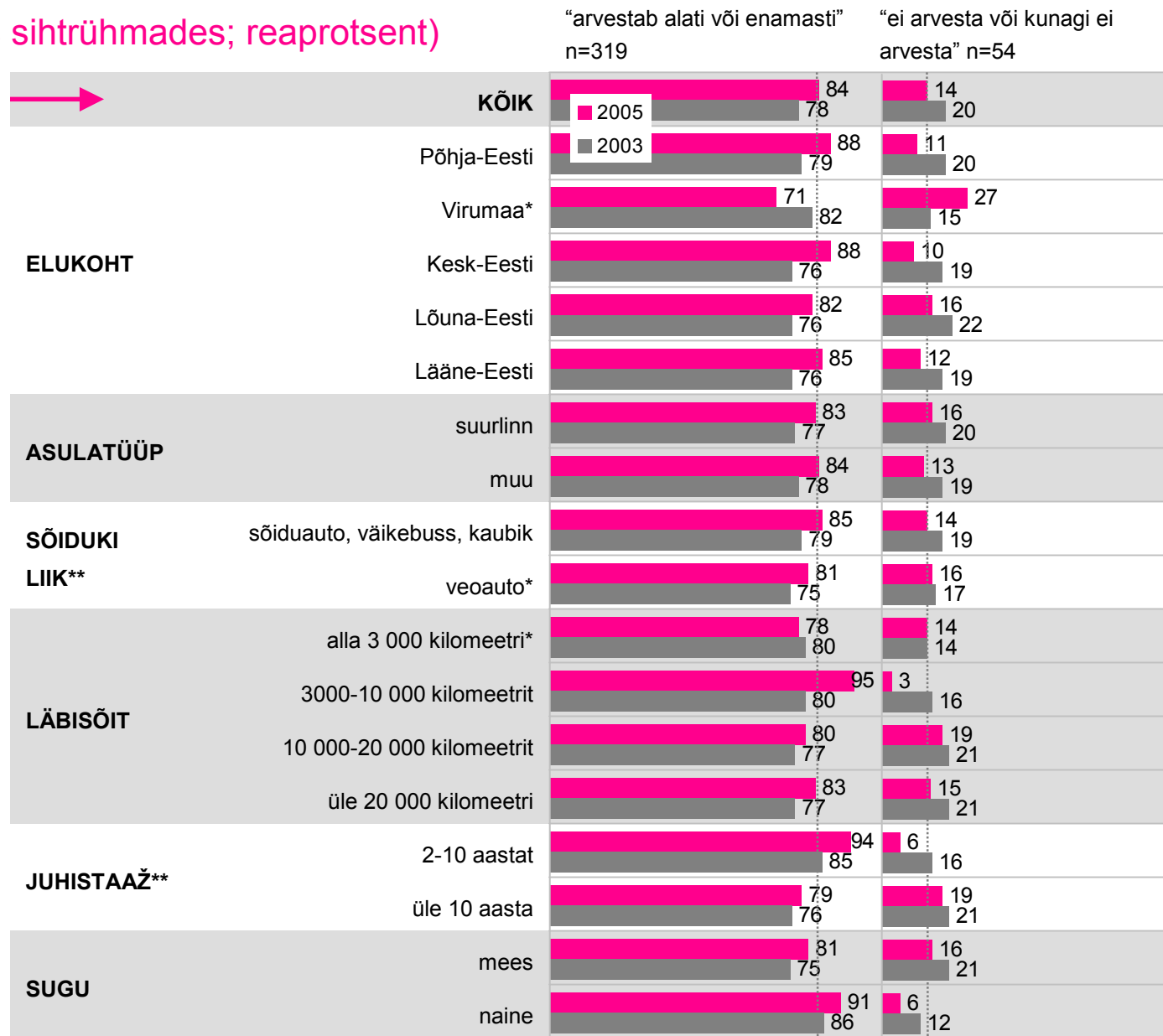
Info kasutamine

(% kõikidest vastajatest)



Info kasutamine

(% erinevates sihtrühmades; reaprotsent)



Uuringu tulemused

Üldine liikluskäitumine



Üldine liikluskäitumine

Sõidukiiruse ületajate osakaal suureneb

■ Sõidukiiruse valik

- Hinnangud talvistele teeoludele sõltuvad suuresti ka juhtide enda käitumisest – kiiruse valikust ja talverehvide kasutamisest.
- Kahjuks on mõnevõrra **vähenenud** nende juhtide hulk, kes **sõidavad alati lubatud kiiruse piires** (47%-lt 44%-le), ning seega suurenenud oluliselt üle lubatud kiiruse sõitvate juhtide osakaal (40 %-lt 47%-le).
- Sõidukiirusest **peavad enam kinni Kesk-Eesti** (rahulolematust väiksemate teede sõiduoludega) ja **Virumaa** (rahulolematud suuremate maanteedega) juhid ning üldiselt **väiksemates piirkondades** sõitjad (kus sõiduolud talvel on üldiselt kehvemad).
- Korralikumad sõitjad on ka **professionaalsed juhid** ning **väiksema aastase kilometraažiga**, kuid **pikaajalise juhistaažiga** sõitjad (enamasti **naissoost** ning **vanemad** sõidukijuhid).
- Sõidukiirust **ületama** kiputakse enamasti **Põhja-Eestis** (kiiruseületajate osakaal oluliselt suurenenud); **väiksemate sõidukite** juhtide poolt ning juhtide poolt, kes on küll ajaliselt **lühikese juhistaažiga**, kuid kelle aastane **läbisõit on väga kõrge**.

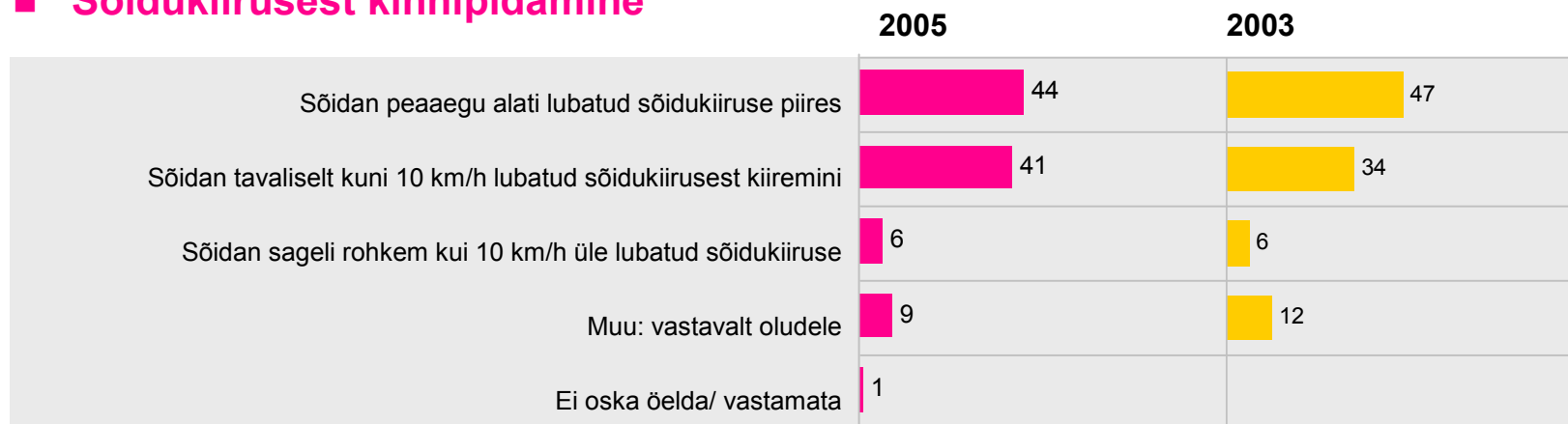
■ Talverehvide kasutamine

- Valdav enamus (**97%**) juhtidest kasutab talvistel teedel sõiduks ka **spetsiaalseid rehve**.
- **Suurenenud** on **lamellrehvide** või **spetsiaalsete naelteta kummide** kasutamine nii väiksemate sõidukite juhtide kui veoautojuhtide hulgas.

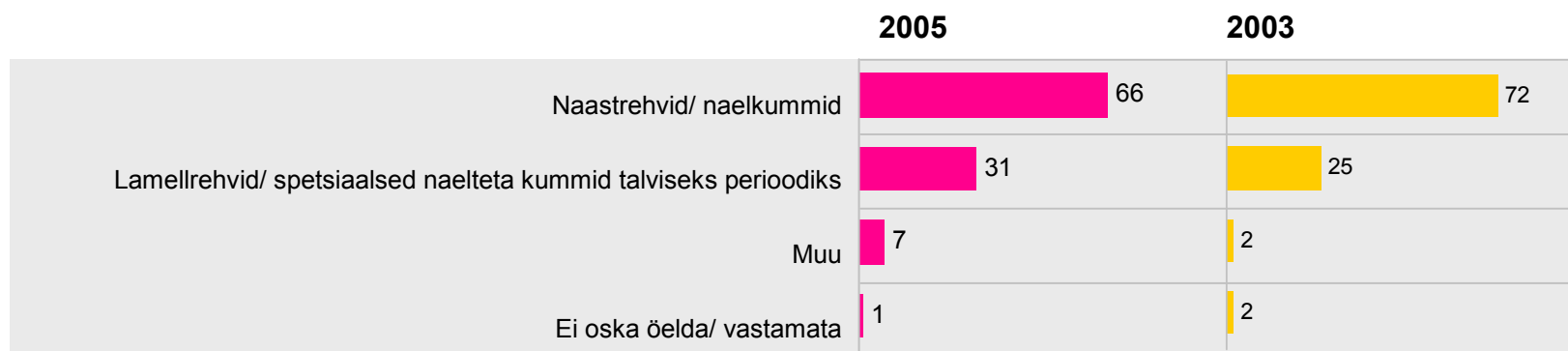
Sõidukiiruse valik ja talverehvide kasutamine

(% kõikidest vastajatest)

■ Sõidukiirusest kinnipidamine

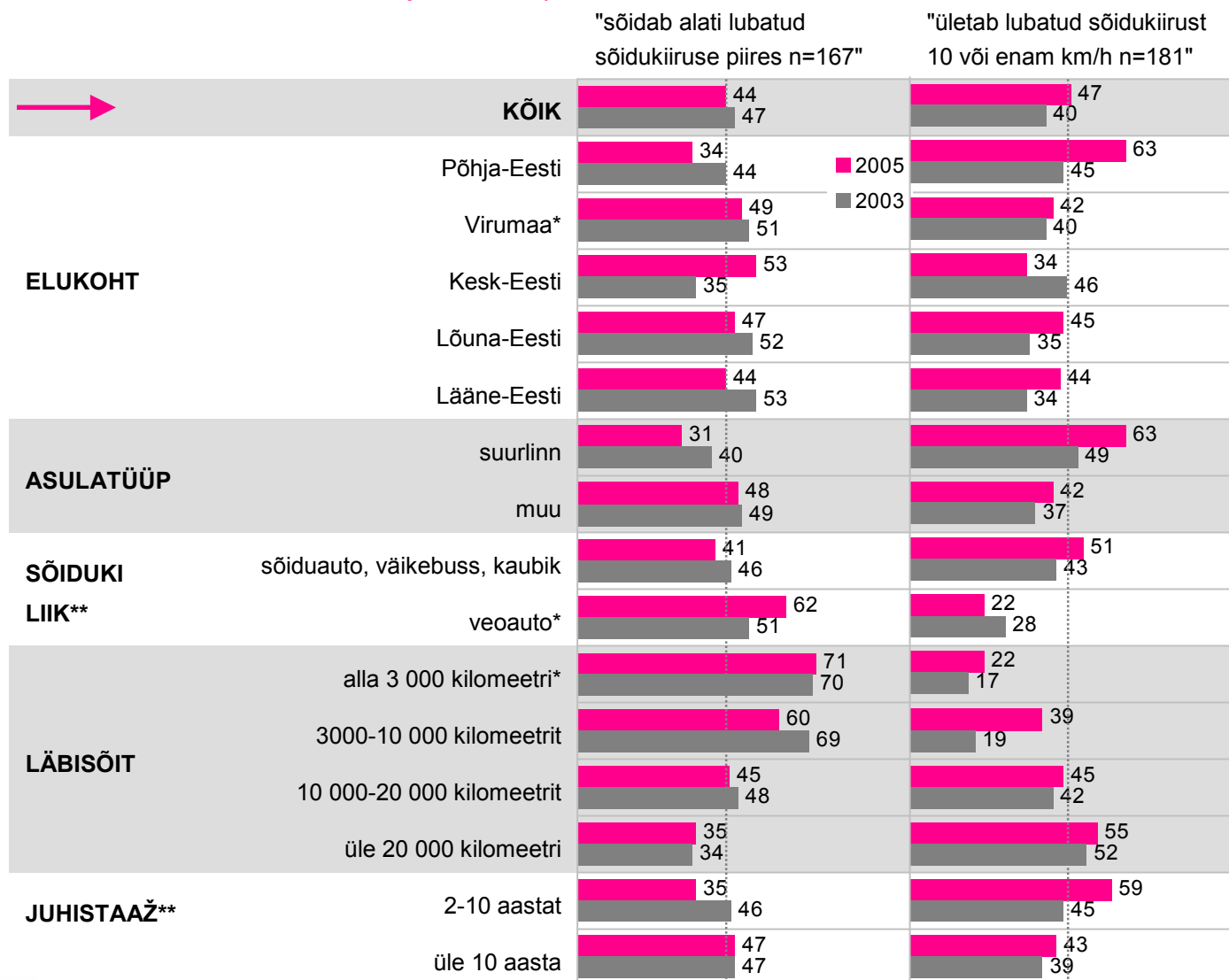


■ Talverehvide kasutamine



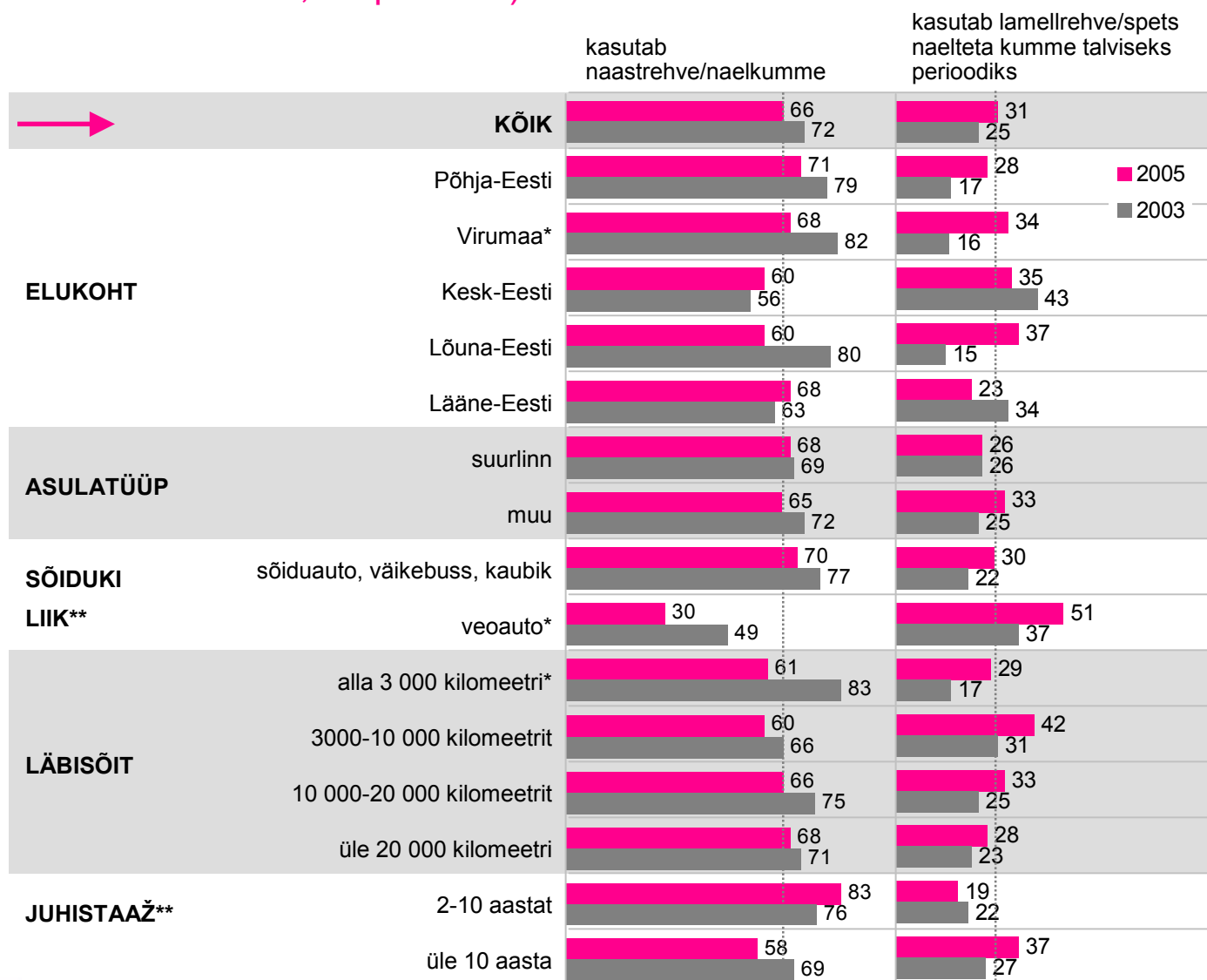
Kiirusest kinnipidamine

(% erinevates sihtrühmades; reaprotsent)



Rehvide kasutamine talvisel perioodil

(% erinevates sihtrühmades; reaprotsent)



Üldine liikluskäitumine

Jalakäijate nähtavus on muutunud paremaks

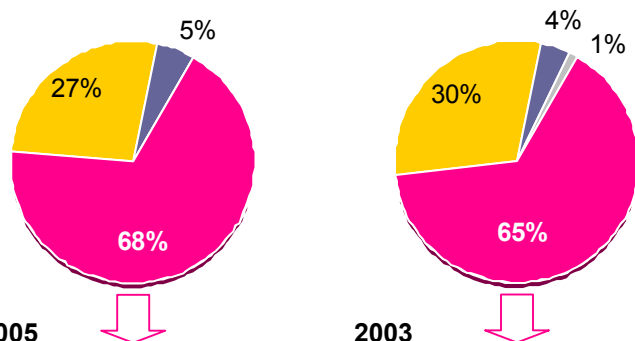
■ Jalakäijate nähtavus

- Juba eespool selgus, et jalakäijate ja üldse teiste liiklejate nähtavust peetakse võrreldes varasema perioodiga spontaanselt **väiksemaks probleemiks**. Seega on kampaaniad helkurite-taskulampide kasutuselevõtuks hakanud vilja kandma.
- Enam kui **2/3** vastajatest on arvamisel, et maanteedel liikuvate jalakäijate nähtavus on viimaste aastate jooksul muutunud **pigem paremaks** ning vaid 5% on arvamisel, et pigem on toimunud muutus halvemuse suunas.
- **Positiivsena** võib välja tuua, et jalakäijate nähtavus on mõnevõrra paranenud just **väiksemates piirkondades**. Siiski ei ole muutus olnud suur.
- **Oluliselt paremaks** on situatsioon muutunud **Virumaal**, kus nende juhtide osakaal, kes on andnud positiivse hinnangu, on kasvanud 42%-lt 55%-le. Siiski on Virumaa veel nõ mahajääjate hulgas ning selles piirkonnas on vajalik informeerituse suurendamine.
- Kuigi situatsioon on ajalises võrdluses vaadates muutunud mõnevõrra positiivsemaks, on liiklejate informeerimisel nende nähtavuse vajalikkusest liiklusohutuse tõstmisel teha ära veel suur ja pidev töö.

Hinnang maanteedel liikuvate jalakäijate nähtavusele

(% erinevates sihtrühmades; reaprotsent)

- pigem on muutunud paremaks
- ei ole muutunud
- pigem on muutunud halvemaks
- ei oska öelda



		2005	2003
ELUKOHT	KÕIK	68	65
	Põhja-Eesti	68	67
	Virumaa*	55	42
	Kesk-Eesti	74	70
	Lõuna-Eesti	71	70
	Lääne-Eesti	70	68
ASULATÜÜP	suurlinn	70	71
	muu	68	64
SÕIDUKI LIIK**	sõiduauto, väikebuss, kaubik	67	66
	veoauto*	68	67
LÄBISÕIT	alla 3 000 kilomeetri*	61	63
	3000-10 000 kilomeetrit	68	73
	10 000-20 000 kilomeetrit	75	62
	üle 20 000 kilomeetri	66	64
JUHISTAAŽ**	2-10 aastat	71	70
	üle 10 aasta	67	65

Uuringu tulemused

Kokkuvõte ja soovitused



Kokkuvõte ja soovitused

Kokkuvõte ja soovitused

- Võrreldes 2003. aastaga on rahulolu talviste sõiduoludega erinevat tüüpi teedel jäänud samale tasemele:
 - Põhimaantee sõiduolusid peetakse heaks, teiste suuremate maantee olud aga pigem rahuldavad. Üldse ei olda rahul väiksemate teede sõiduoludega.
- Põhilised ettepanekud, mis puudutavad sõiduolude parandamist talvistel teedel on seotud järgmiste aspektidega:
 - lumetõrje operatiivsus kõigi tasemete teedel
 - libedusetõrje väiksematel teedel
 - ajutiste liiklusmärkide/ märgistuse paigaldamine
 - maanteeäärsete teabetabloode paigaldamine
- Konkreetsed soovitused ohutuse suurendamiseks ja töö kvaliteedi parandamiseks:
 - soola kõrval muude materjalide kasutamine
 - teede sagedasem karestamine
 - taskute ehitamine ja hooldus
 - jalakäijate teavitamine helkurite-lampide olulisusest.
 - talihoolde eest vastutajate töö parem reguleerimine (mis puudutab eelkõige vastutuspiirkondi ja tehtava töö kvaliteedi kontrolli)

Kokkuvõtte ja soovitused

Kokkuvõtte ja soovitused

- Sõiduolude kohta käiva **info jagamine on muutunud mõnevõrra operatiivsemaks**. Samas on info jagamise operatiivsusele kriitilise hinnangu andnud enam kui kolmandik sõidukijuhtidest.
 - Operatiivsust oleks võimalik parandada läbi regulaarsemate teadete raadios (mis on ka põhiliseks info hankimise kanaliks) ning raadiojaamade valiku (teateid edastatavad jaamad peaks katma erinevaid elanikkonna gruppe).
 - Olulisel kohal on kahtlemata ka maanteeäärsete teabetahvlite efektiivsem kasutamine.
- Positiivsena võib välja tuua ka asjaolu, et **nende sõidukijuhtide hulk, kes saadud informatsiooni oma sõitude puhul ka arvesse võtavad, on kasvanud**.
 - Nooremad ja vähemkogenud juhid arvestavad sagedamini saadud infoga; probleeme võib tekkida suurema sõidukogemusega juhtide hulgas, kes on endas liiga kindlad.
- **Kasvanud on aga nende liiklejate hulk, kes ei pea kinni lubatud sõidukiirusest**. Seda võib märgata eelkõige Põhja-Eestis ning lühikese juhistaazi kuid suure aastase läbisõiduga juhtide poolt.
- Positiivne on asjaolu, et praktiliselt kõik juhid on teadvustanud spetsiaalsete **talverehvide vajalikkuse** talvistes sõidutingimustes ning neid ka kasutavad.
 - Teede korrashoiu seisukohalt on oluline tõdeda, et mõnevõrra on vähenenud naastrehvide ning suurenenud lamellrehvide kasutamine.
- Jalakäijate nähtavust peetakse võrreldes varasema perioodiga veidi väiksemaks probleemiks. Seega võib öelda, et kampaaniad helkurite-taskulampide kasutuselevõtuks on hakanud vilja kandma. Samas ei tohiks tehtud tööd katki jätta ning jalakäijate edasine teadvustamine on ikkagi päevakorras.

Lisad

Lisad

Lisa 1

Projekti tööühm

- Tellijapoolne kontaktisik: Rain Hallimäe (Maanteeamet)
- Uuringu aruanne: Lele Aak
- Sisestuse koordineerija: Aino Vood
- Andmetöötlus: Kalev Mitt, Aivar Felding
- Joonised: Maire Nõmmik, Lele Aak

- Kontaktandmed:
 - Telefon: 6268513
 - Üldtelefon: 6268500
 - Faks: 6268501
 - E-mail: lele.aak@emor.ee
 - Aadress: Ahtri 12, 6.korrus, 10151 Tallinn

Lisa 2

Uuringu ankeet

Lisa 3

Lahtised vastused

Lisa 4

Uuringu tabelid