

# JALAKÄIJA LIIKLUSOHUTUS MAAPIIRKONNA TEEDEL

Lauri Lillmann

Juhendaja: prof Dago Antov

Tallinn 2023

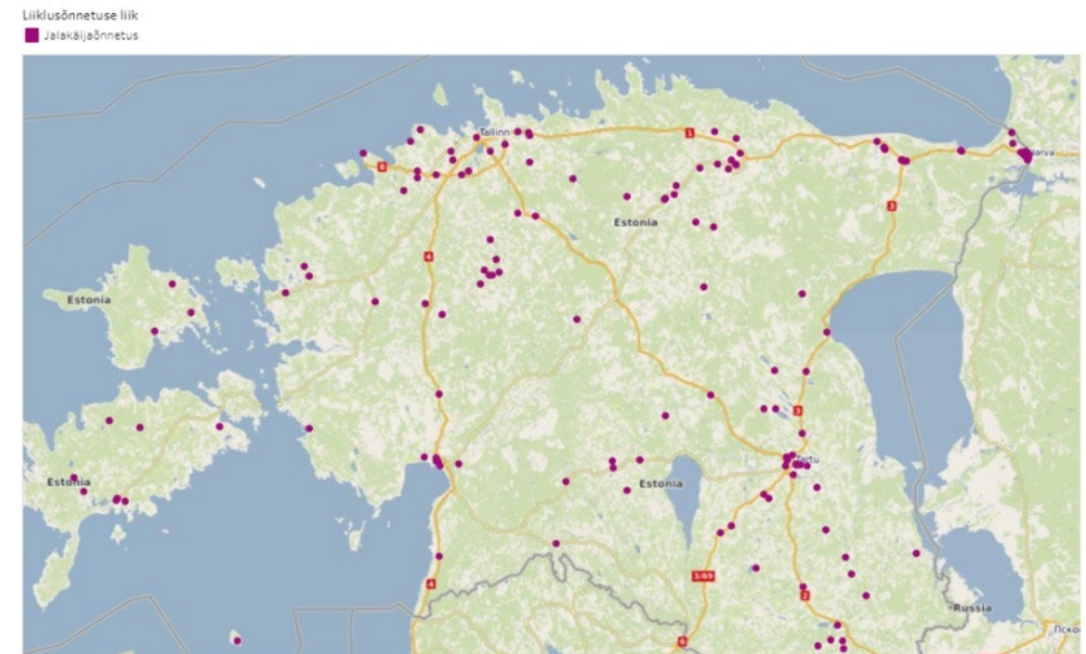
# MAGISTRITÖÖ EESMÄRK

Magistritöö eesmärk on uurida ja hinnata jalakäijate ohutust maapiirkonna teedel.

Eesmärgi saavutamiseks seatud uurimisülesanded:

- 1) Tuvastada jalakäijatele ohtlikud kohad maanteedel, lähtudes liiklusõnnetuste andmebaasist,
- 2) Visuaalsel teel analüüsida taristu olukorda jalakäija ohutuse vaatepunktist,
- 3) Tuvastada keskkonnast tingitud jalgsi liiklemisega kaasnevad ohud maapiirkondades,
- 4) Anda soovitusi ja teha ettepanekuid taristu parendamiseks, eesmärgiga tõsta jalakäijate liiklusohutust maapiirkonna teedel.

## JALAKÄIJATELE OHTLIKUD KOHAD MAANTEEDEL



# TEOORIA

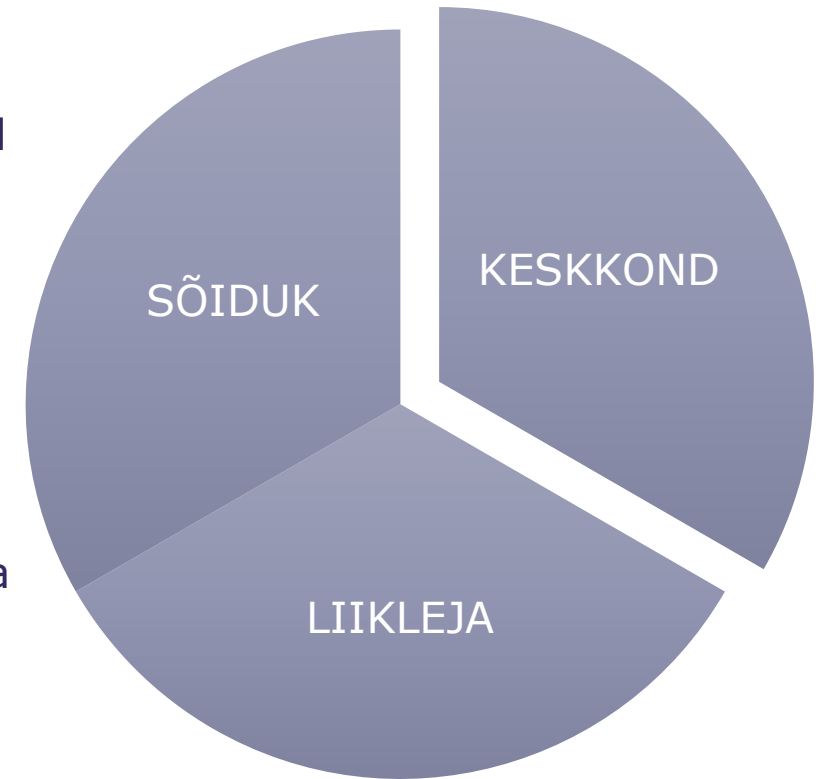
## LIIKLUSOHUTUSPROGRAMMI KOLM SAMMAST

Peamised riskid liikluses seotud **inimese** ja **sõidukiga**, ning **keskkond** on alles kolmandal kohal.

Ajavahemikul 2017-2021 on toimunud maanteedel kokku 28 hukkunuga lõppenud liiklusõnnetust ning 140 vigastatuga lõppenud liiklusõnnetust.

Ohutuse tõstmiseks tuleb liikluse korraldamisel lähtuda liikluskeskkonna ohtlikkusest, eelkõige tagada liikluskeskkonna ja kiirusrežiimi kooskõla.

Eesmärk on hukkunutega lõppenud liiklusõnnetuste viimine nulli.

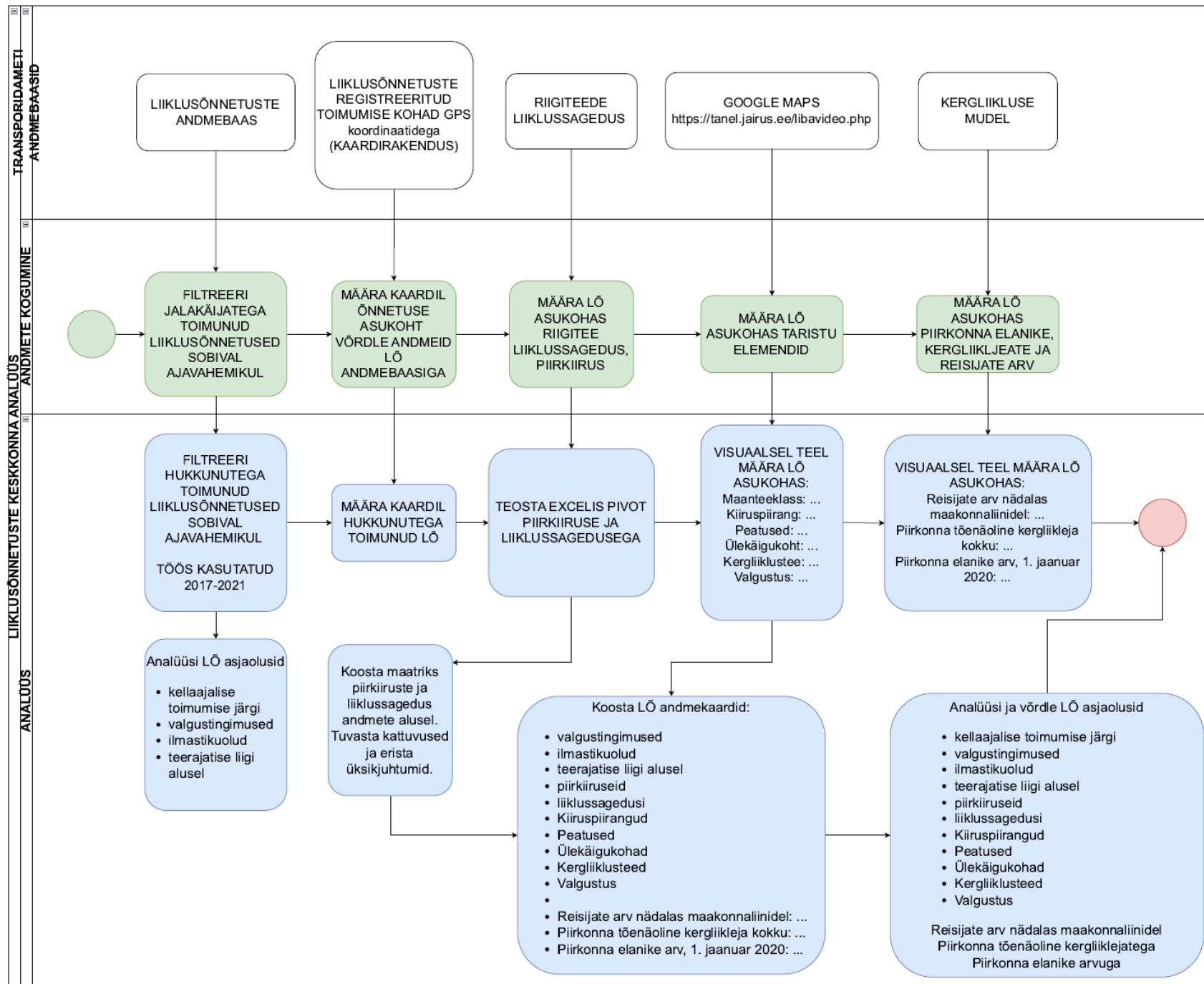


# UURINGU MEETOD

Magistritööanalüüs keskendub keskkonnale, kus on toimunud jalakäijaga liiklusõnnetus.

Uuring viidi läbi avalike andmebaaside abil:

- Transpordiameti ja teised avalikud andmebaasid (LKF, RT liiklussagedus jt)
- Lõ kaardilt määrasin liiklusõnnetuste asukohad ja kogusin visuaalselt infot kaardirakendustest



# TULEMUSED I

Hukkunud jalakäijaga lõppenud liiklusõnnetuse seos piirkiiruse ja liiklusagedusega

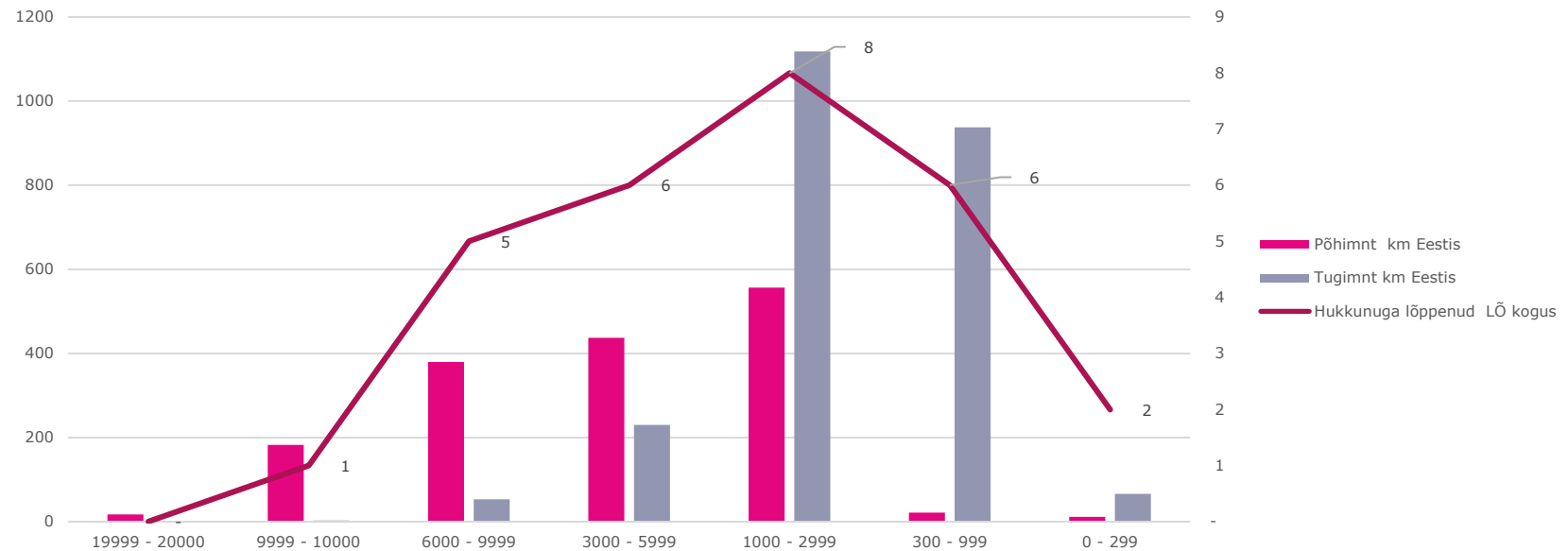
- Filtreerisin välja jalakäija hukkumisega lõppenud juhtumid ja koostasin andmetabeli

| Liiklussagedus, AKÖL | Piirkiirus, km/h |           |          |          |          | Kokku     |
|----------------------|------------------|-----------|----------|----------|----------|-----------|
|                      | 110              | 90        | 80       | 70       | 50       |           |
| 20 000+              |                  |           |          |          |          |           |
| 10000 – 19999        | 1                |           |          |          |          | 1         |
| 6000 – 9999          |                  | 1         | 1        | 2        | 1        | 5         |
| 3000 – 5999          |                  | 4         |          | 2        |          | 6         |
| 1000 – 2999          |                  | 6         |          | 2        |          | 8         |
| 300 – 999            |                  | 5         |          | 1        |          | 6         |
| Kuni 299             |                  | 2         |          |          |          | 2         |
| <b>Kokku</b>         | <b>1</b>         | <b>18</b> | <b>1</b> | <b>7</b> | <b>1</b> | <b>28</b> |

# TULEMUSED II

Analüüsi tulemusel leidsin hukkunuga lõppenud liiklusõnnetuste seosed Eesti riigiteedega

- Kõige rohkem hukkunutega lõppenud liiklusõnnetusi esineb põhi-, tugimaanteedel, kus liiklussagedus jääb vahemikku 1000 kuni 5999 sõidukit ööpäevas



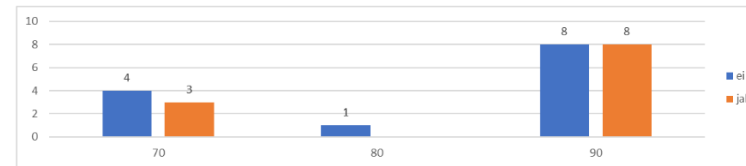
# TULEMUSED III

Magistritöö annab ülevaate jalakäijatega toimunud õnnetustest Eesti teedel.

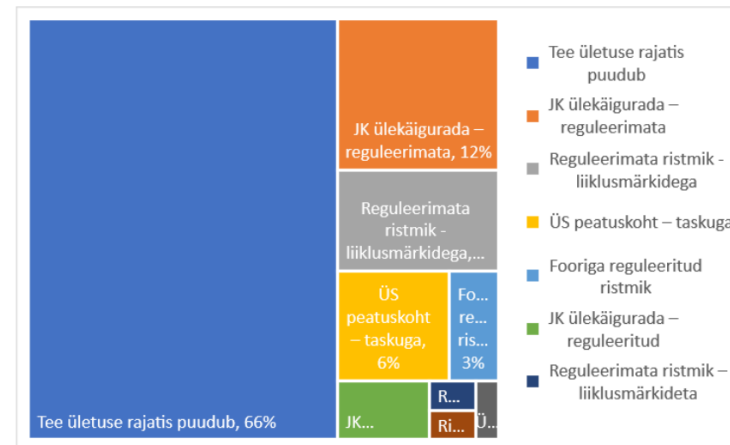
Selleks, et tagada jalakäijate ohutus on vaja piirata bussipeatustega teelõigul ja teiste ohtlike kohtade piirkiiruseid ning kaaluda kergliiklusteede ja valgustatud ülekäigukohtade rajamist nende puudumisel.

## TARISTU OLUKORD JALAKÄIJA OHUTUSE VAATEPUNKTIST

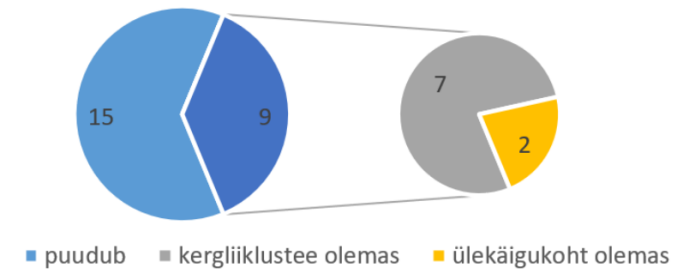
Pooled (~46%) liiklusõnnetustest maapiirkonna teedel toimusid ühistranspordi peatuste läheduses



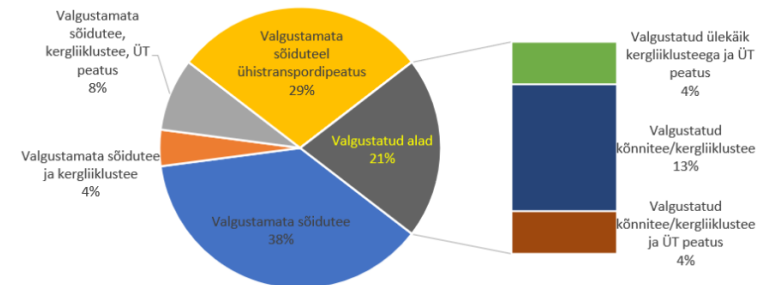
2/3 juhul jalakäijatele tee ületamiseks mõeldud rajatis puudub



Kergliiklusteed ja ülekäigukohad on puudu 15 juhul 24-st (63%)



(80%) õnnetuspiirkondadest puudub tänavavalgustus



# TÄNAN KUULAMAST!



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL