

Käesoleva töö eesmärk oli teada saada, kuidas erineb juhtide kiiruskäitumine vahetult kiiruskaamera juures ning pärast kiiruskaamerat. Keskmine kiirus tõusis kiiruskaamera järgselt keskmiselt 5 km/h, kusjuures kõige rohkem – koguni 7 km/h – tõusis V85, mis näitab, et on kontingent juhte, kes pärast kiiruskaamerat oluliselt kiirust tõstavad. Kiiruskaamerate juures oli olukord ettearvatult üsna rahulik ja piirkiiruse ületajate arv madal – ületajad keskmiselt 6,8% ja V85 88,8 km/h – ning ka standardhälve on keskmiselt vaid 3,65 km/h, mis näitab, et liikluspilt oli üsna rahulik, ühtlane ja möödasõitude arv oli väga madal. Autori püstitatud hüpotees - juhid ületavad kiiruskaamerate vahelistel lõikudel piirkiirust, et teha tasa kiiruskaamera juures „kaotatud” aega, toimub kanguruefekt – sai kinnituse. Kanguruefekt tõesti ilmnis. Ilmekalt illustreeris seda kiirusjaotuste analüüs: kiiruskaamerate juures liikus 53,8% sõidukitest kiirusega alla 86 km/h, kusjuures kõige rohkem liikus juhte kiirusega 81-85 km/h – 43,8%. kiiruskaamerate järgselt liikus enim juhte - 39,6% - kiirusega 86-90 km/h, kuid koguni 15,9% juhtidest ületas kiirust rohkem kui 5 km/h. Oli näha, et kiiruskaamera juures pidurdavad juhid kiiruse isegi liialt madalale ning peale kiiruskaameraid ületakse massiliselt piirkiirust (41% juhtidest ületas kiiruskaamera järgses punktis piirkiirust) – kanguruefekt tõesti toimus.

Käesolev töö lõi välja juhtide kiiruskäitumise kiiruskaamerate juures ja kiiruskaamerate vahel. Antud tööst võis järeldada, et kiiruskaamerate järgselt ületatakse oluliselt rohkem piirkiirust ja keskmine liikumiskiirus on suurem. Kahjuks ei saanud üheselt väita, et kiiruste suurenemine kiiruskaamerate järgsetes mõõtepunktides on tingitud kiiruskaamerate olemasolust. Kuna puudusid võrdlevad andmed kiiruskaamerate eelsest perioodist või siis võrreldavalt maateelt – kus puuduvad kiiruskaamerad, siis ei olnud võimalik öelda, et just kiiruskaamerad tekitavad olukorra, et kiiruskaamerate järgselt on kiiruseületajate arv niivõrd suur. Võrreldes keskmisi kiirusnäitajaid nii kiiruskaamerate juures kui ka kiiruskaamerate vahelistel lõikudel sai järeldada, et risk õnnetusse sattuda on oluliselt suurem just kiiruskaamera vahelistel lõikudel. Küll aga ei saanud antud töö tulemuste põhjal väita, et suurenenud risk oleks tingitud just kiiruskaamera olemasolust eelnevas punktis. Autor tegi töös ka mõned ettepanekud, kuidas vähendada kiiruse ületajate arvu kiiruskaamerate vahel ja vältida kanguruefekti teket:

- 1) suurendada mobiilsete patrullide kohalolu Tallinn-Tartu maanteel;
- 2) kaaluda keskmisel kiirusel põhineva automaatkontrolli rakendamist, kus arvutatakse sõiduki poolt mõõtmisteelõigu läbimiseks kulunud aeg ning selle aja põhjal sõiduki keskmine sõidukiirus;
- 3) rakendada teatud lõikudel hetke ilmastiku- ja liiklustingimusi arvestavaid muutinfoga liiklusmärke piirkiiruse kehtestamiseks.