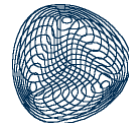




SÕIDUKIIRUS

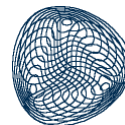
10/2015



UURINGU METOODIKA JA VALIM

- **Üldkogum:** üle 14-aastane Eesti elanikkond, 1 107 791 inimest (ESA 01.01.2014 seisuga).
- **Meetod:** telefoniintervjuud arvuti juhtimisel (CATI)
- **Valimi koostamine:** arvestati üldkogumi proportsionaalset mudelit, tulemused kaaluti üldkogumile vastavaks maakonna, asulatüübi, soo ja vanuse ja rahvuse järgi.
- **Sihtgrupp:** omavad mootorsõiduki juhiluba ja on viimase 12 kuu jooksul juhtinud mootorsõidukit vähemalt 1000 kilomeetrit
- **Planeeritud valim:** 1000
- **Tegelik valim** (vastanute arv): 1000
- **Valimiviga:** 1000 vastaja puhul $\pm 3,1\%$, väiksemat gruppide vaatlemisel võib viga olla suurem
- **Küsitlusperiood:** 21.09 - 06.10.2015
- **Küsitluse pikkus:** põhi-intervjuul 15 minutit

- **Vastutajad:**
 - Tellijapoolne kontaktisik Raul Rom
 - Uuringu projektijuht ja aruande koostamine Liis Grünberg
 - Valim, ankeedi programmeerimine Reijo Pohl
 - Andmetöötlus Marina Karpištšenko
 - Küsitlustöö koordineerimine Kristel Merusk



I

SIHTGRUPP

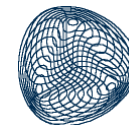


I SIHTGRUPP



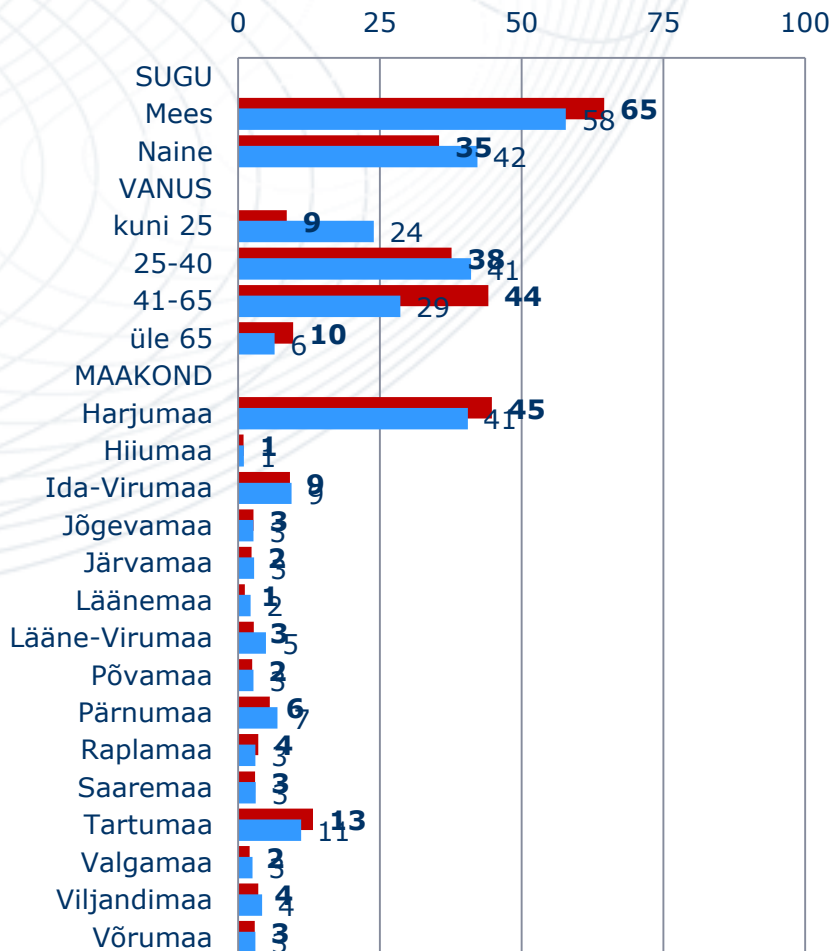
- Aastatel 2010-2014 viis Maanteeameti tellimusel vastavat uuringut läbi **Valikor Konsult OÜ**.
- Valikor Konsult OÜ poolt koostatud valimi koostamise kirjeldus on järgnev:
 - Valim mootorsõidukijuhtidest moodustati representatiivse elanikkonnaküsitluse põhimõtte järgi, kusjuures valimi aluseks võeti juhiloaomanike struktuur (Maanteeameti andmetel – **mis aasta?**) maakondade ja peamiste vanusgruppide ning soo lõikes.
 - Valimisse kuulus 1000 aktiivset mootorsõidukijuhti, kes omasid juhiluba ja olid mootorsõidukit juhtides läbinud viimase 12 kuu jooksul enam kui 1000 kilomeetrit (**kirjeldusest ei selgu, kuidas viimast tuvastati, kas fikseeriti nende osakaal (sh taustatunnuste lõikes) ja kuivõrd valim nende jagu vähenes ja/või kuidas sel juhul tagati valimi vastavus juhiloaomanike struktuurile**);
- 2015. aastal viis vastavat uuringut läbi **Turu-uuringute AS**.
- Kuna Turu-uuringute AS-il puudus taustateave eeldatavast valimist ehk juhilubade omanikest, kes on viimase 12 kuu jooksul juhtinud mootorsõidukit vähemalt 1000 kilomeetrit, siis järgisime valimi koostamisel üle 14-aastase Eesti elanikkonna üldmudelit (1 107 491 elanikku, Eesti Statistikaameti andmetel 01.01.2014 seisuga) ehk struktuuri maakondade, asulatüüpide, soo, vanusegruppide ja rahvuse lõikes.
- Seejärel filtreerisime välja juhilubade omanikud ja neist omakorda need, kes on viimase 12 kuu jooksul juhtinud mootorsõidukit vähemalt 1000 kilomeetrit, keda on kogu elanikkonnast 49% ehk 544 ± 24 tuhat. Selliselt tagasime valimi vastavuse kogu Eesti elanikkonnale eelnevalt mainitud lõigetes.
- Kõrvutades Turu-uuringute AS 2015. aasta ja Valikor Konsult OÜ 2014. aasta valimeid (samades proportsioonides alates 2010. aasast), on näha, et need ühtivad regioonide lõikes, kuid erinevad soo (vastab küll juhilubade omanike jaotusele) ja eriti kardinaalselt vanusegruppide lõikes, mis viitab sellele, et need ei vasta tegelikele valimi proportsioonidele (Slaid 5): naised ja kuni 25-aastased on ülesindatud, samas kui mehed ja üle 40-aastased on alaesindatud.

I SIHTGRUPP



Valimi jagunemine

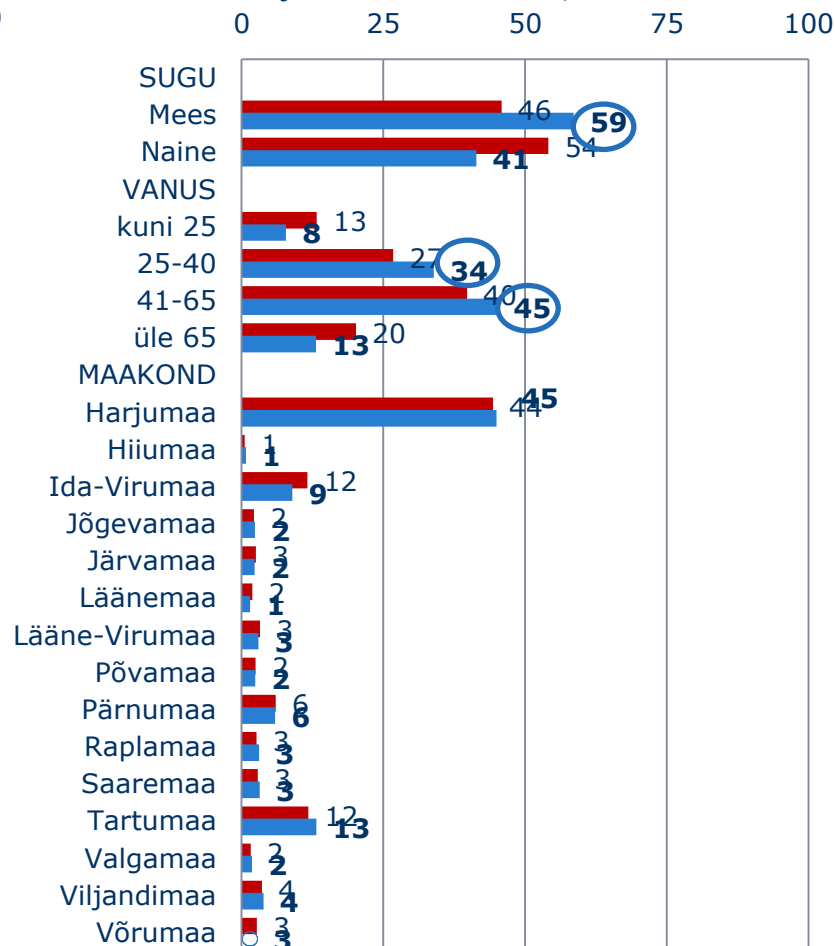
■ 2015, Turu-uuringute AS
■ 2014, Valikor Konsult OÜ



Turu-uuringute AS

Juhilubade omanikud

■ 2015 elanikkond, n=2033
■ 2015 juhilubade omanikud, n=1255



I SIHTGRUPP



JUHILOA OMANIKUD (Slaid 5)

- Juhilubade omanikke on kogu elanikkonnast 61% ehk ca 675 ± 24 tuhat, 81% neist on viimase 12 kuu jooksul juhtinud mootorsõidukit vähemalt 1000 kilomeetrit.
- Juhilubade omanike seas on keskmisest enam (Slaid 5) mehi ja 25-65-aastaseid elanikke.

KILOMETRAAŽ MOOTORSÕIDUKI JUHINA VIIMASE 12 KUU JOOKSUL (Slaid 7)

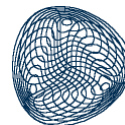
- Aktiivsete mootorsõidukite seas on kõige enam, ligikaudu kolmandik neid, kes sõidavad aastas 3-10 tuhat kilomeetrit, sellest väiksema kilometraažiga sõitjaid on neljandik ja suuremaga 42%, sh enam kui 20 tuhandese kilometraažiga viiendik.
- 1000 – 3000 kilometraažiga sõitjate seas on enam naisi (37%), 15-24-aastaseidja kuni 5-aastase staažiga sõitjaid, sagedamini kuuluvad nad kiirust mitte kunagi ületavate sõitjate gruppi (32%).
- Üle 20-tunadese kilometraažiga sõitjate seas on enam mehi (27%), maapiirkondade elanikke (27%) ja kõrgemaisse sissetulekugruppi kuulujaid (26-27%), sagedamini ka kiirust alati ületavaid sõitjaid (30%).

JUHISTAAŽ (Slaid 8)

- Aktiivsete sõidukijuhtide seas on kõige enam üle 10-aastase staažiga juhilubade omanikke - kokku 72% järgnevalt:
 - 11-20-aastase staažiga 27%,
 - 21-40-aastase staažiga 34%,
 - üle 40-aastase staažiga 11%.
- Võrreldes eelmiste kordadega on üle 10-aastase staažiga juhilubade omanikke valimis lausa kaks korda enam, mis näitab samuti eelmiste kordade valimi mitte-vastavust tegelikule vanuselisel jaotusele (vanemaealiste alaesindatust eeldusel, et üle 10-aastast staažiga saavad olla vaid eakamad).

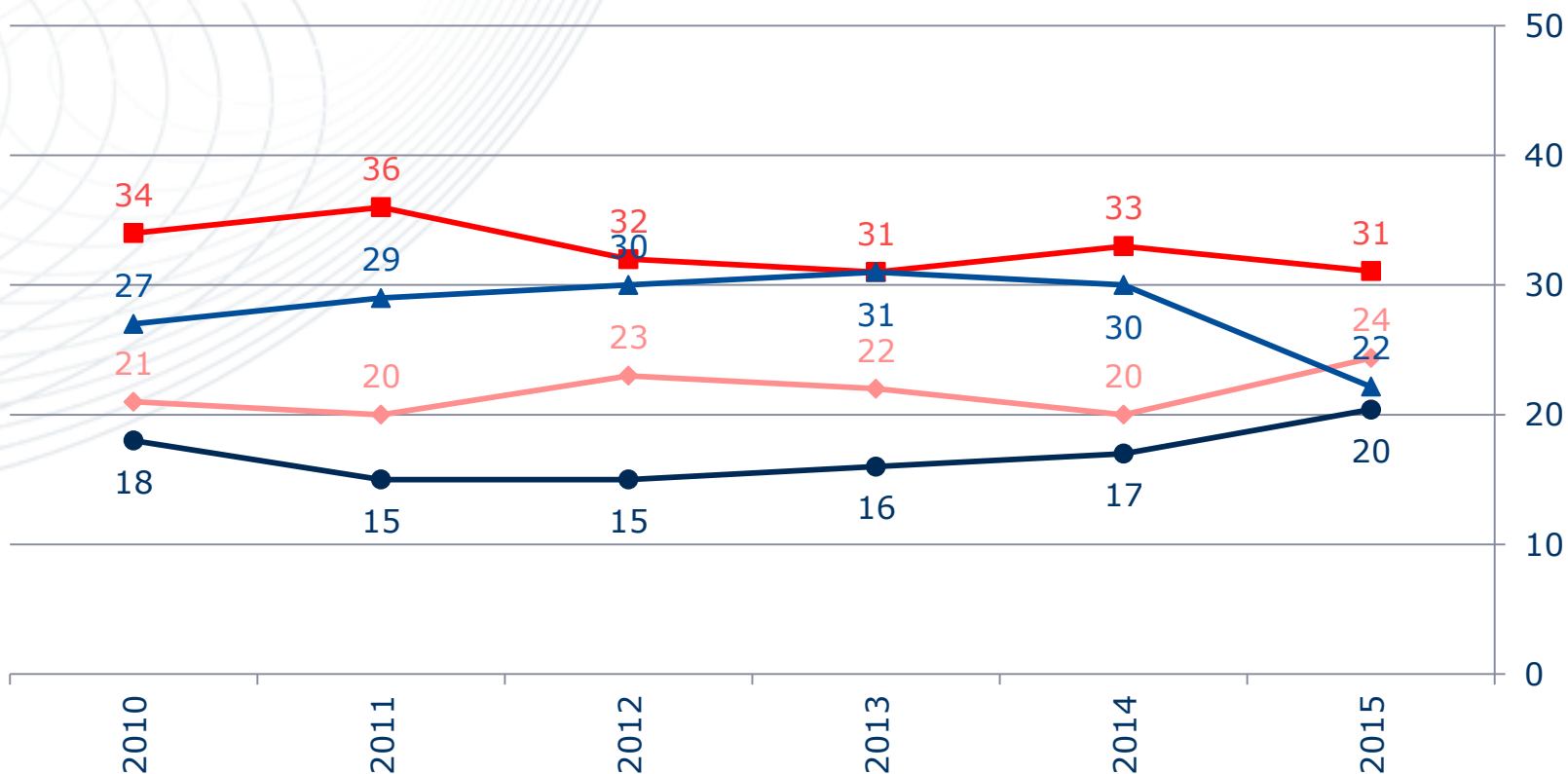
I SÕIDUKIIRUS

muutus ajas, n=aktiivsed sõidukijuhid, %



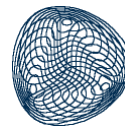
Kilometraaž mootorsõiduki juhina viimase 12 kuu jooksul

—◇— Alla 3000 km —■— 3000 kuni 10 000 km —▲— 10 000 kuni 20 000 km —●— Üle 20 000 km



I SÕIDUKIIRUS

muutus ajas, n=aktiivsed sõidukijuhid, %



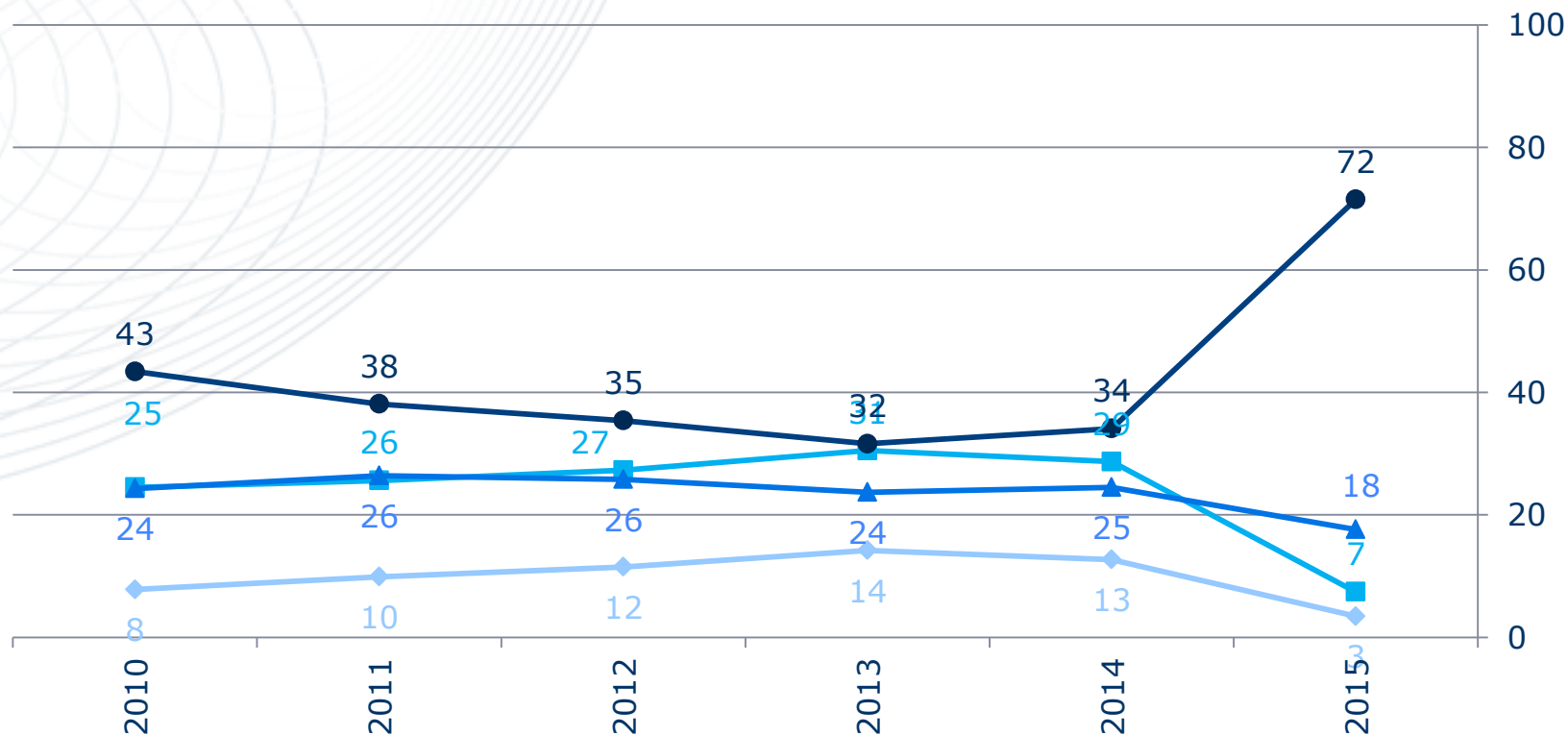
Juhistaaž

—◆— Alla 2 aasta

—■— 2...5 aastat

—▲— 6...10 aastat

—●— 10+ aastat





I SÕIDUKIIRUS



II SÕIDUKIIRUS



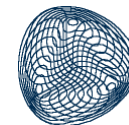
KIIRUSEPIIRANGU ÜLETAMINE (Slaidid 11-13)

- Kõige sagedamini ja kõige enam ületatakse kiirust linnadevahelistel põhiteedel (82%, s.h 37% enam kui 5 km/h), seejärel kohalikel maanteedel (57%, s.h 22% enam kui 5 km/h) ning kõige harvemini ja vähem linnades ja asulates (48%, s.h 16% enam kui 5 km/h).
- Vastavalt sellele, kuivõrd eelpool mainitud erinevatel teedel kiirusepiirangut tavaliselt ületatakse, jagasime sõidukijuhid erinevatesse gruppidesse järgnevalt:
 - **Ei ületa kunagi kiirust** 15% – sõidavad kõikidel teedel lubatud kiirusepiirangu järgi – sagedamini naised (20%), üle 64-aastased (35%), keskmisesse sissetulekugruppi kuulujad (neto 300-400 eurot kuus pereliikme kohta, 23%);
 - **Ei ületa kiirust olulisel määral** 44% – mõnel teel ületavad lubatud kiirusepiirangut kuni 5 km/h – sagedamini 41-65-aastased (51%);
 - **Osalised kiiruseületajad** 28% - mõnel teel ületavad kiirusepiirangut üle 5 km/h – sagedamini mehed (32%);
 - **Alatised kiiruseületajad** 13% – kõikidel teedel ületavad kiirusepiirangut üle 5 km/h – sagedamini 15-40-aastased (17-20%), tallinlased (18%), kõrgeimasse sissetulekugruppi kuulujad (neto üle 650 euro kuus pereliikme kohta, 20%) ja üle 20 000 kilometraažiga sõitjad.
- Võrreldes eelmiste aastatega on (võib tuleneda ka valimi erinevusest):
 - linnadevahelistel põhiteedel kiiruseületajate osakaal jäänud samale tasemele, küll on vähenenud nende kiiruseületajate osakaal, kes ületavad piirkiirust üle 5 km/h (ca 10%);
 - kohalikel maanteedel kiiruseületajate osakaal langenud (ca 20%), eelkõige nende arvelt, kes ületavad piirkiirust üle 5 km/h (ca 15%);
 - linnades, asulates kiiruseületajate osakaal langenud (ca 15%), eelkõige nende arvelt, kes ületavad piirkiirust 1-5 km/h (veidi üle 10%).

II SÕIDUKIIRUS

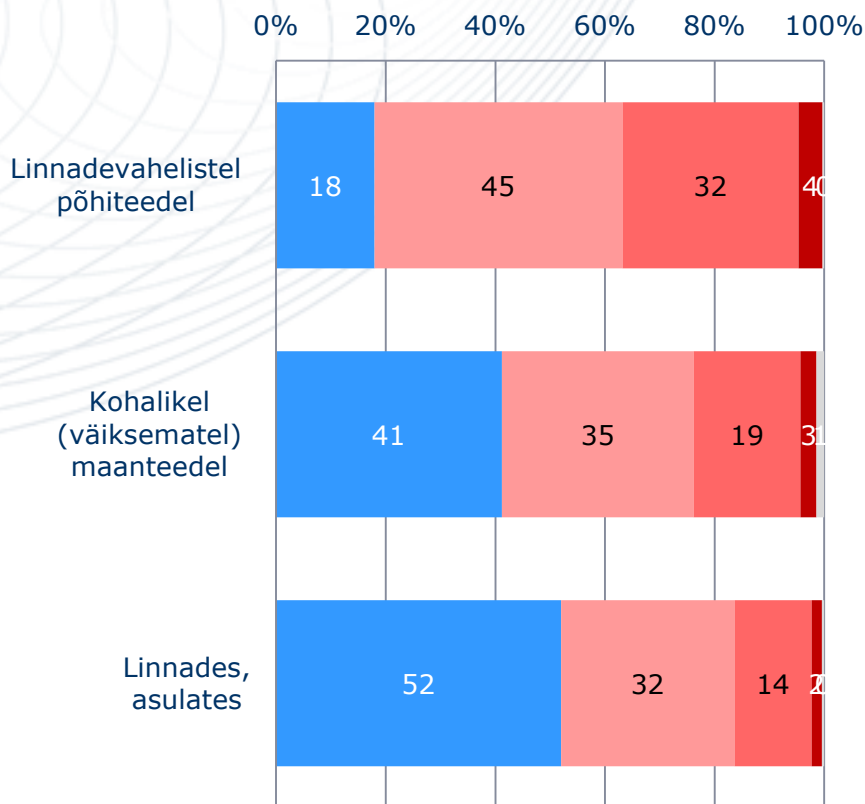
Kiirusepiirangu ületamine

muutus ajas, n=1000 (aktiivsed sõidukijuhid), %

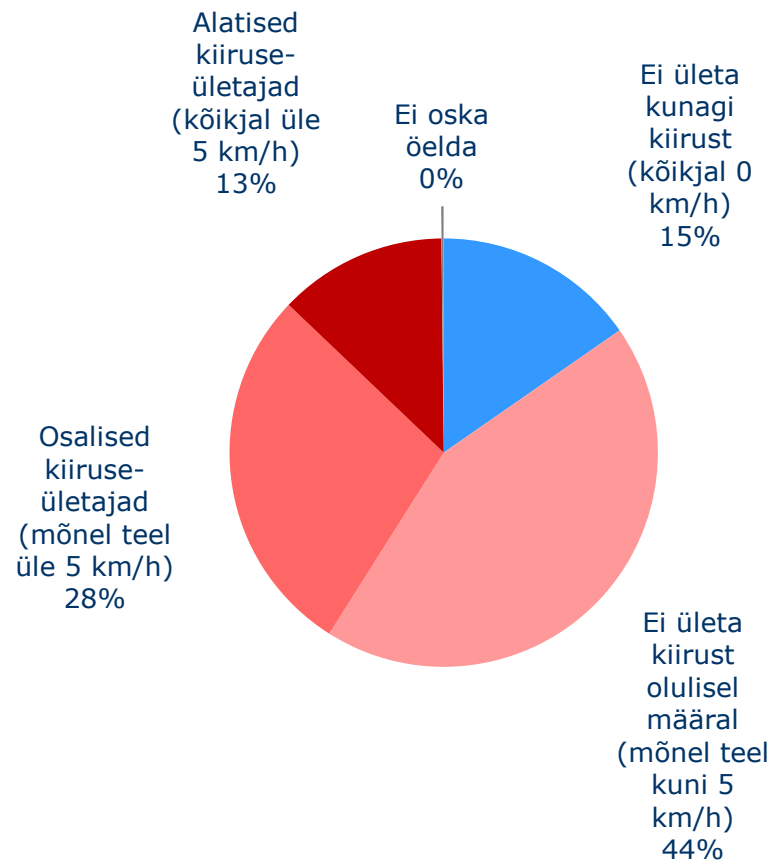


Kiirusepiirangu ületamine erinevatel teedel

- Ei ületa kiirust
- 1-5 km/h
- 6-10 km/h
- Üle 11 km/h
- Ei oska öelda



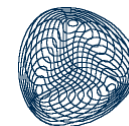
Kiirusepiirangu ületamise määrast erinevatel teedel tulenevad sõitjate grupid



II SÕIDUKIIRUS

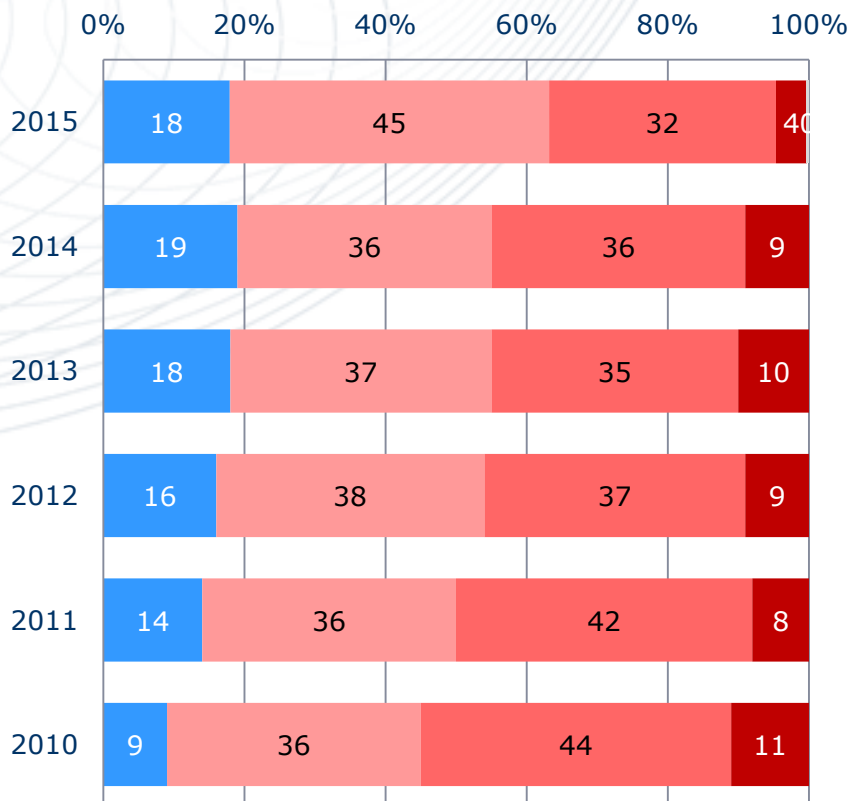
Kiirusepiirangu ületamine

muutus ajas, n=aktiivsed sõidukijuhid, %



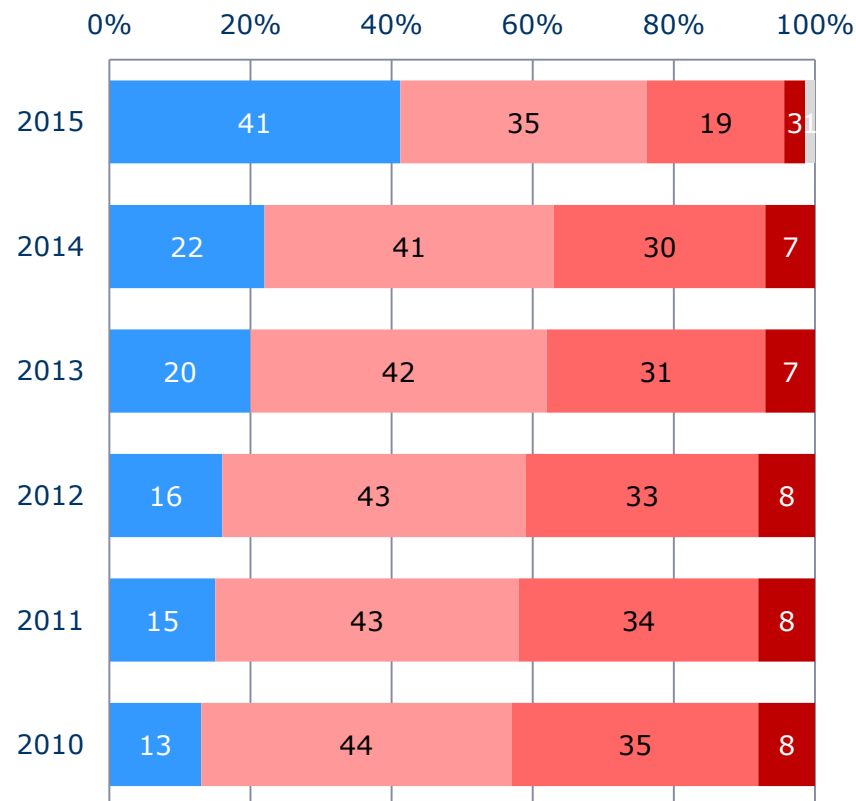
Kiirusepiirangu ületamine linnadevahelistel põhiteedel

- Ei ületa kiirust
- 6-10 km/h
- Ei oska öelda
- 1-5 km/h
- Üle 11 km/h



Kiirusepiirangu ületamine kohalikel (väiksematel) maanteedel

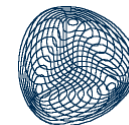
- Ei ületa kiirust
- 6-10 km/h
- Ei oska öelda
- 1-5 km/h
- Üle 11 km/h



II SÕIDUKIIRUS

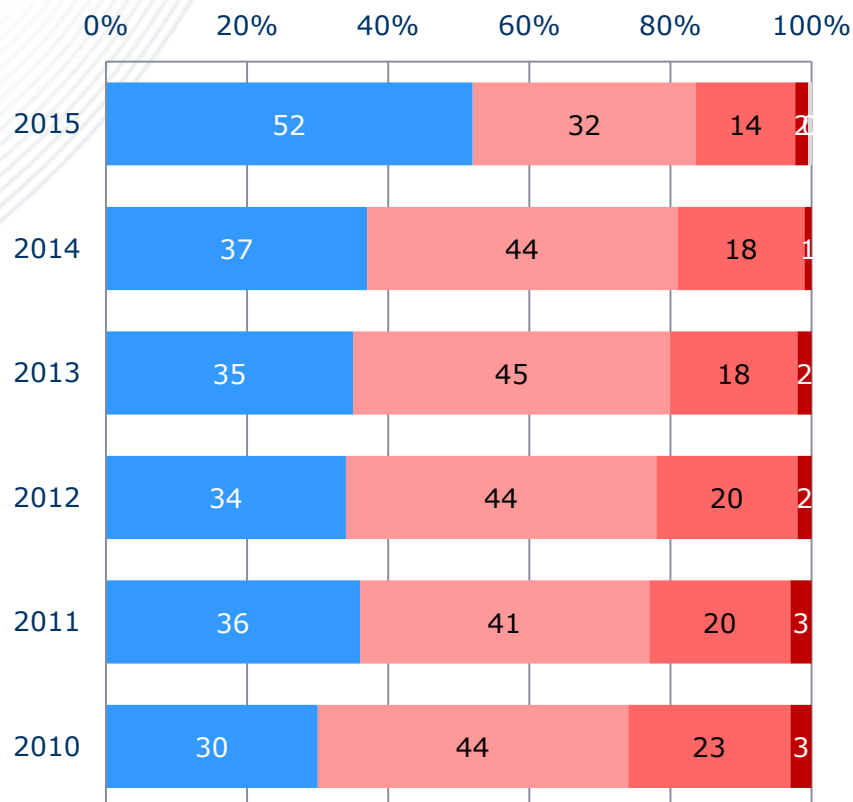
Kiirusepiirangu ületamine

muutus ajas, n=aktiivsed sõidukijuhid, %



Kiirusepiirangu ületamine linnades, asulates

- Ei ületa kiirust
- 6-10 km/h
- Ei oska öelda
- 1-5 km/h
- Üle 11 km/h



II SÕIDUKIIRUS



JUHTIMISSTIIL (Slaid 15)

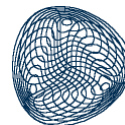
- Üldjuhul peab suurem osa sõidukijuhte oma juhtimisstiili võrreldes teiste juhtidega **veidi ohutumaks**, selliselt arvab **iga neljas juht**, sagedamini naised (46%) ja need, kes ei ületa kiirust olulisel määral (46%).
- Oma sõidustiili peab teiste juhtidega võrreldes **palju ohutumaks neljandik**, sagedamini üle 45-aastased (31-45%), muukeelsed elanikud (35%), üle 10-aastase juhistaazi (30%) ja ka suurima aastase kilometraažiga sõidukijuhid, sagedamini ka need, kes ei ületa kunagi kiirust (41%).
- Oma sõidustiili ohutust peab teiste juhtidega **samaväärseks 29%**, sagedamini kuni 5-aastase juhistaaziga sõidukijuhid ja osalised kui ka alatised kiiruseületajad (vastavalt 39% ja 45%).
- Oma sõidustiili peab teiste juhtidega võrreldes **pigem või oluliselt ohtlikumaks kokku vaid 3%**, sagedamini just alatised kiiruseületajad (11%).
- Seega hinnang oma juhtimisstiilile on üldjuhul vastavuses sellega, millisesse kiiruseületajate gruppi kuulutakse (vt ka Slaid 10).
- Võrreldes eelmiste aastatega on oluliselt vähenenud oma juhtimisstiili ohtlikuks pidajate osakaal ja tõsnud selle võrra teised grupid.

KIIRUSEÜLETAMISE EEST KARISTADA SAAMINE (Slaid 16)

- **Kiiruse ületamise eest on karistada saanud 13%** aktiivsetest sõidukijuhtidest:
 - 12% ehk 66 900 ± 11 500 on karistatud ainult rahatrahviga,
 - 0,5% ehk 2 500 ± 2 260 on karistatud rahatrahvi ja/või muu karistusega.
- Need näitajad pole aastate jooksul oluliselt muutunud.
- Kiiruseületamise eest on sagedamini karistada saanud suurima kilometraažiga sõidukijuhid (18%) ja alalised kiiruseületajad (25%), harvemini seevastu naised (9%), üle 64-aastased (6%) ja väikseima kilometraažiga sõidukijuhid (7%).

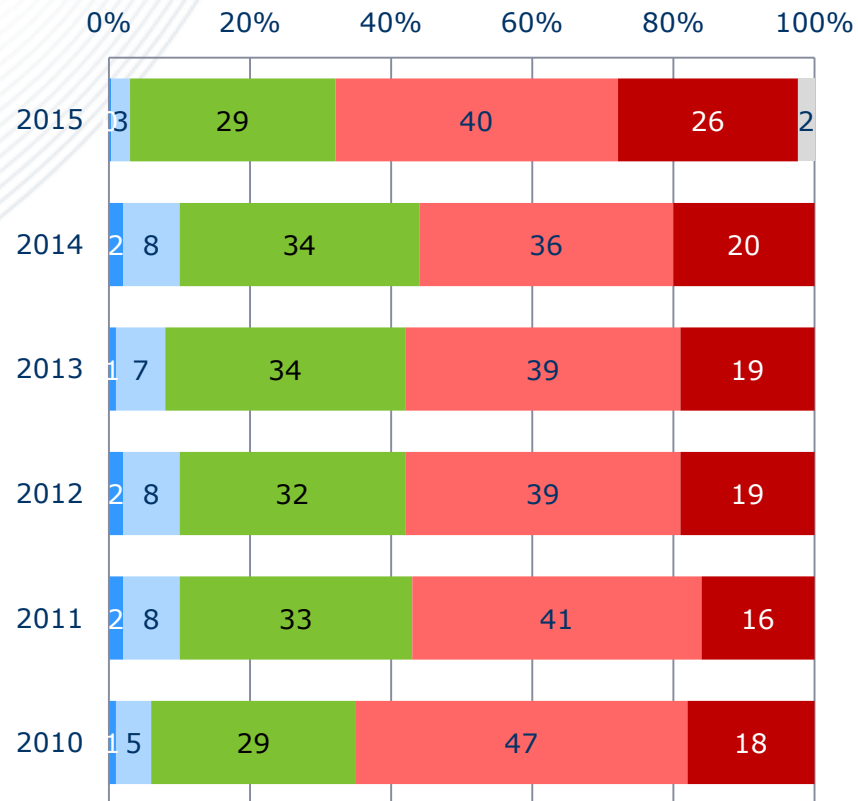
II SÕIDUKIIRUS Juhtimisstiil

muutus ajas, n=aktiivsed sõidukijuhid, %



Juhtimisstiil võrreldes teiste juhtidega

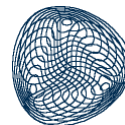
- Palju ohtlikum
- Samaväärne
- Palju ohutum
- Veidi ohtlikum
- Veidi ohutum
- Ei oska öelda



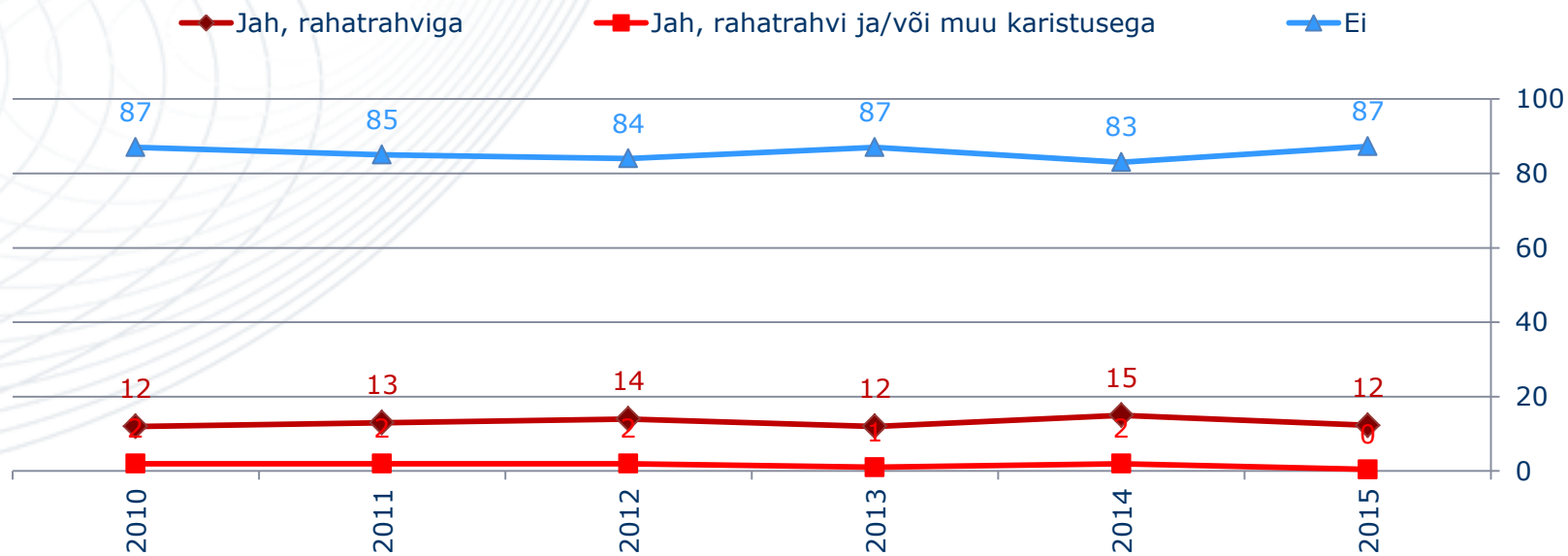
II SÕIDUKIIRUS

Kiiruseületamise eest karistada saamine

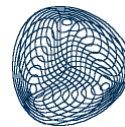
muutus ajas, n=aktiivsed sõidukijuhid, %



Kiiruseületamise eest karistada saamine viimase 12 kuu jooksul



II SÕIDUKIIRUS



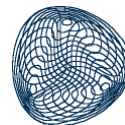
KIIRUSEÜLETMISE PÕHJUSED (Slaidid 18-19)

- Erinevate kiiruseületamise põhjuste puhul uuriti vastajatelt, kuivõrd nad nendega enda puhul nõustuvad.
- **Kiiruseületamise peamiseks põhjuseks peetakse möödasõitu** – 88% poolt, s.h enam kui pooled nõustuvad sellega täielikult.
- Kiiruseületamise põhjusteks peetakse ka järgnevat:
 - Kogemata (nõustujaid kokku 68%);
 - Teiste liiklejate kiirusest tingitud kiirusevalik (63%);
 - Soodustavad sõidutingimused (61%) – sagedamini 15-24-aastased (74%);
 - Kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav (56%) – sagedamini mehed (63%).
- Kiiruseületamise põhjusteks ei peeta aga valdavalt järgnevat (ülekaalus mitte-nõustujate osakaalud):
 - Kuni +20 km/h on üldiselt aktsepteeritav (nõustujaid 5%);
 - Auto võimekuse proovimine (8%);
 - Vahelejäämise väike risk (17%);
 - Kiire sõidu nautimine (20%);
 - Kiirustamine kohtumisele (41%) – sagedamini 25-40-aastased (51%).
- Seda, et kehtestatud kiirusepiirang ei vasta tegelikele oludele, peab kiiruseületamise põhjuseks samavõrd sõidukijuhte kui on neid, kes seda kiiruseületamise põhjuseks ei pea (50% vs 47%).
- Kõikide kiiruseületamise põhjustega nõustuvad sagedamini suurima kilometraažiga sõidukijuhid ja osalised või alalised kiiruseületajad, harvemini seevastu naised, üle 64-aastased ja kiirust mitte kunagi ületavad sõidukijuhid.
- Sel korral on kiiruseületamise põhjustega nõustujate osakaalud eelnevate uuringutega võrreldes oluliselt väiksemad, eelkõige on kiiruseületamise põhjustena vähenenud viitamine kohtumisele kiirustamisele ja kiire sõidu nautimisele.

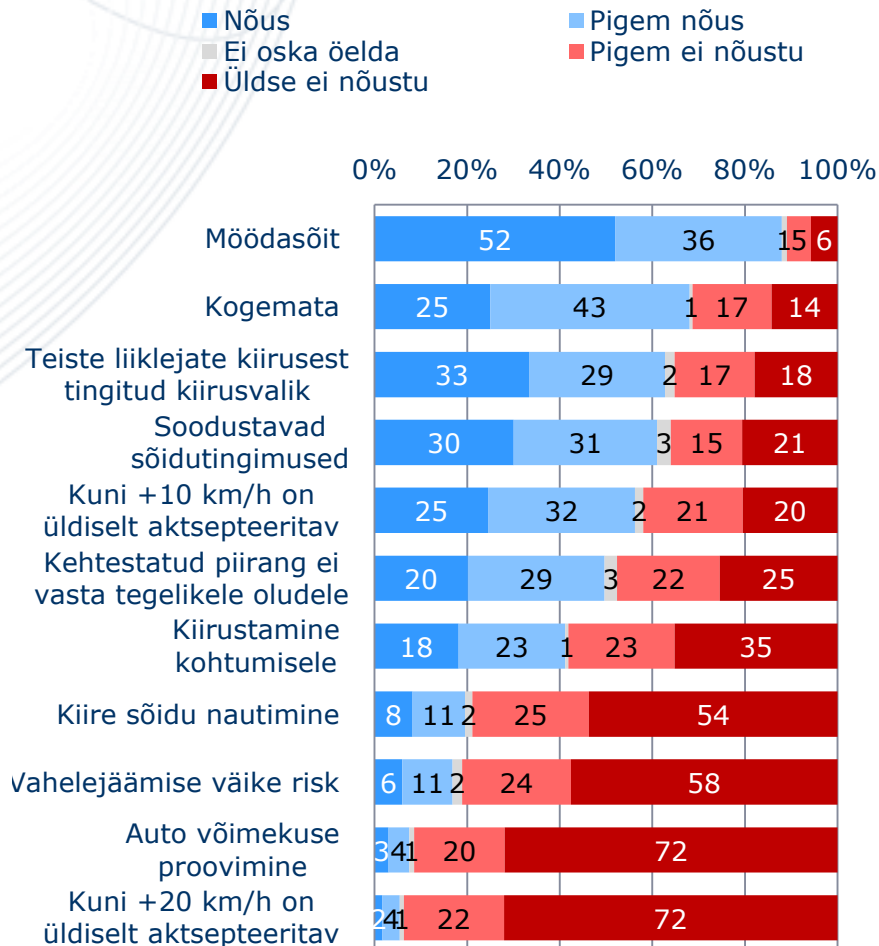
II SÕIDUKIIRUS

Kiiruseületamise põhjused

muutus ajas, n=aktiivsed sõidukijuhid, %



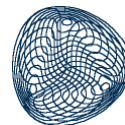
Kiiruseületamise põhjused



II SÕIDUKIIRUS

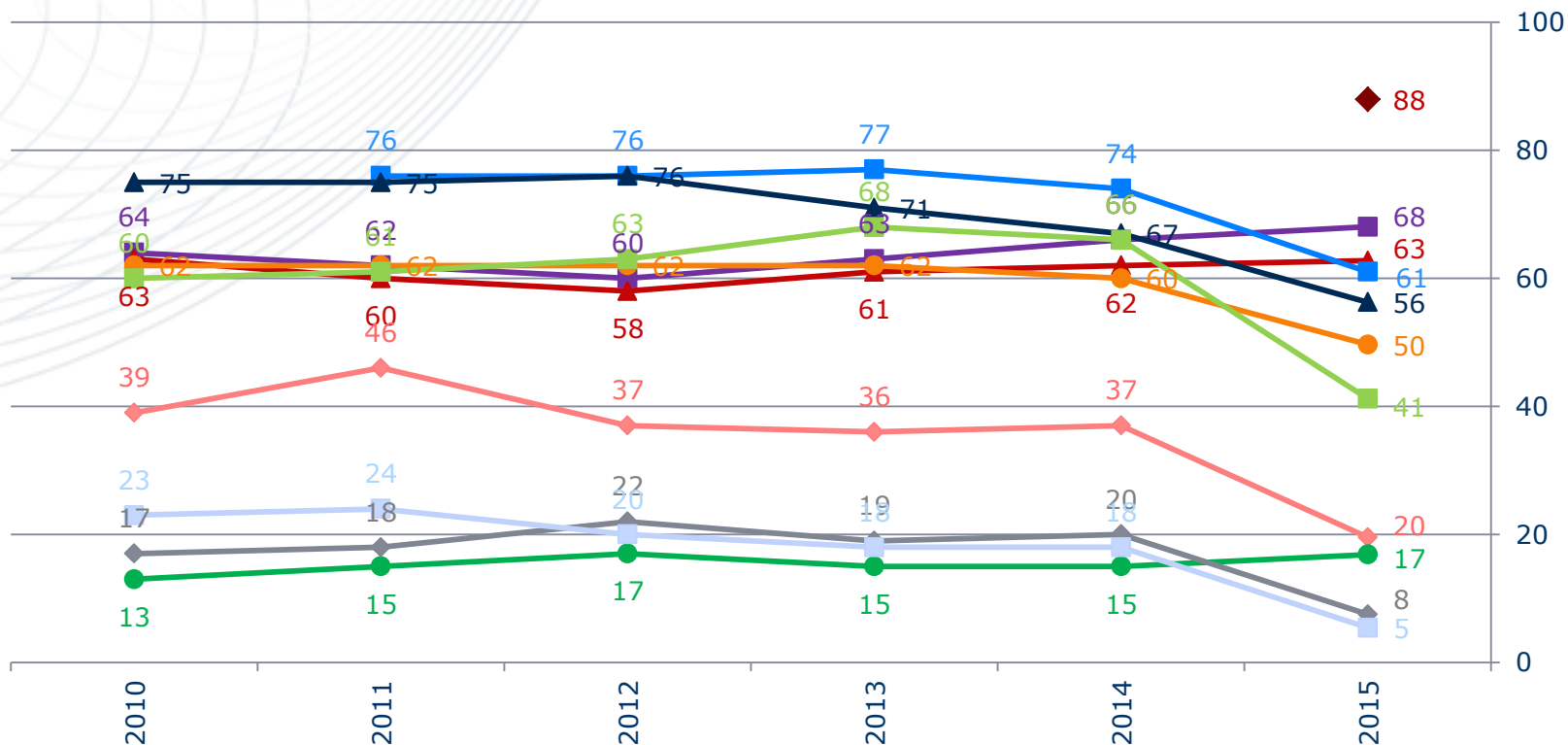
Kiiruseületamise põhjused

muutus ajas, n=aktiivsed sõidukijuhid, %



Kiiruseületamise põhjused (nõus + pigem nõus)

- ◆ Möödasõit
- ▲ Teiste liiklejate kiirusest tingitud kiirusvalik
- ▲ Kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav
- Kiirustamine kohtumisele
- Vahelejäämise väike risk
- Kuni +20 km/h on üldiselt aktsepteeritav
- Kogemata
- Soodustavad sõidutingimused
- Kehtestatud piirang ei vasta tegelikele oludele
- ◆ Kiire sõidu nautimine
- ◆ Auto võimekuse proovimine



II SÕIDUKIIRUS



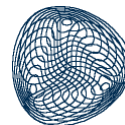
KIIRUSEÜLETAMISE VÄLTIMISEKS KASUTATAVAD MEETMED (Slaidid 21-22)

- Vastajatelt uuriti, kuid võrd nad nõustuvad erinevate meetmete kasutamisega kiirusepiirangu ületamise vältimiseks.
- Enam kui pool vastajaskonnast pidas kõiki loetletuid meetmeid kiiruseületamise vältimiseks sobilikeks, seega ollakse võimalike kiiruse ohjamist tõkestavate meetmete osas valdavalt soosivad.
- **Kõige sobilikumaks kiiruseületamise vältimise meetmeks peetakse liikluskasvatuse tõhustamist** (nõus ja pigem nõus kokku 84%), kuid pea sama oluliselt peetakse ka kiirustabloode (82%) ja kiiruskaamerate (81%) paigaldamist ning politseijärelvalve tõhustamist (81%).
- Kõikide vaadeldavate võimalikke meetmete kasutamisega on sagedamini nõus naised, mitte-eestlased, väikseima kilometraažiga sõidukijuhid ja need, kes ei ületa kunagi piirkiirust, seevastu nõustuvad nende rakendamisega harvemini mehed, suurima kilometraažiga sõidukijuhid ja need, kes alaliselt kiirust ületavad. Vastupidine on siinkohal olukord vaid püsikiirushoidja olemasolu osas autos.
- Lisaks eristub, et:
 - liikluskasvatuse tõhustamist peavad sobilikumaks 25-40-aastased (89%) ja väiksemate linnaliste asulate elanikud (91%), ebasobivamaks seevastu 15-24-aastased (69%);
 - kiirustabloode paigaldamist peavad sobilikumaks samuti väiksemate linnaliste asulate elanikud (87%);
 - autojuhtide teadlikkuse tõstmist peavad sobilikumaks üle 64-aastased (86%);
 - füüsilisi meetmeid peavad sobilikumaks suuremate linnade elanikud (74%) ja alla 5-aastase staažiga (77%) sõidukijuhid;
 - karistuse karmistamist peavad ebasobilikumaks üle 64-aastased (40%).
- Võrreldes varasemate uuringutega arvatakse sel korral oluliselt enamate poolt, et kiiruseületamise vältimiseks oleks sobiv kasutada füüsilisi meetmeid asulateedel (lisandunud pea 15%), samas on nõustuvad oluliselt vähemad sellega, et karistusi tuleks karmistada (vähenenud pea 15%). Muude meetmete osas ei ole hoiakutes olulisi muutusi toimunud.

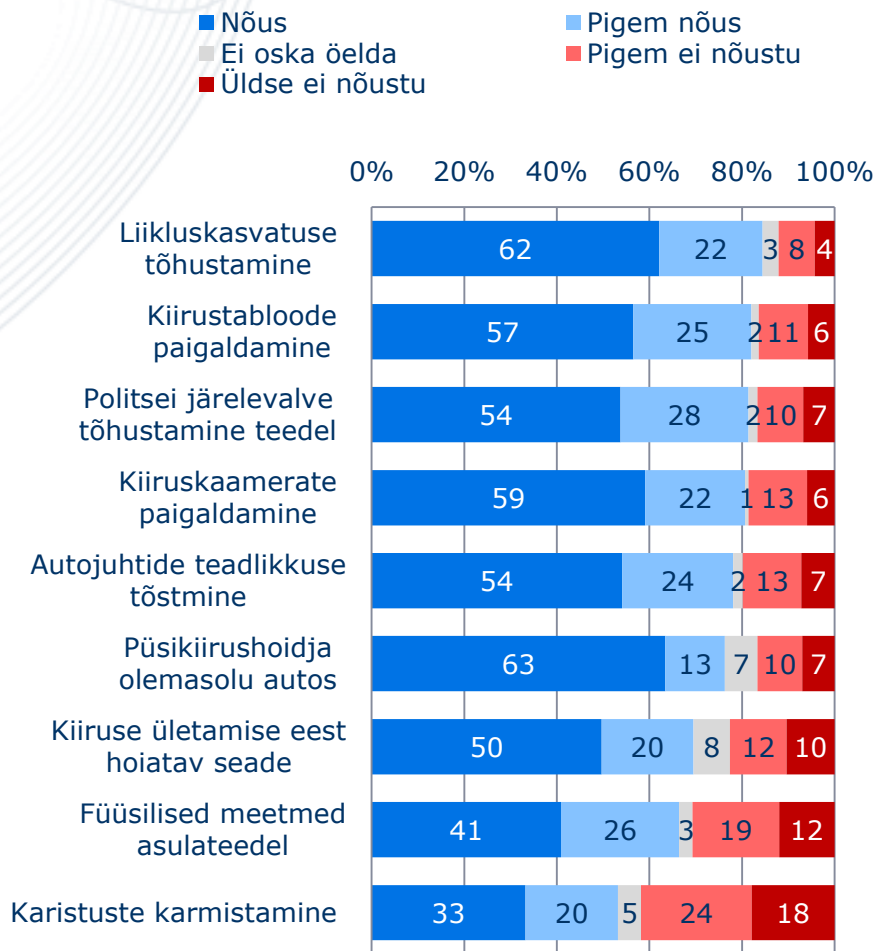
II SÕIDUKIIRUS

Kiiruseületamise vältimiseks kasutatavad meetmed

muutus ajas, n=aktiivsed sõidukijuhid, %



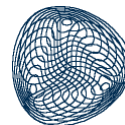
Kiiruseületamise vältimiseks kasutatavad meetmed



II SÕIDUKIIRUS

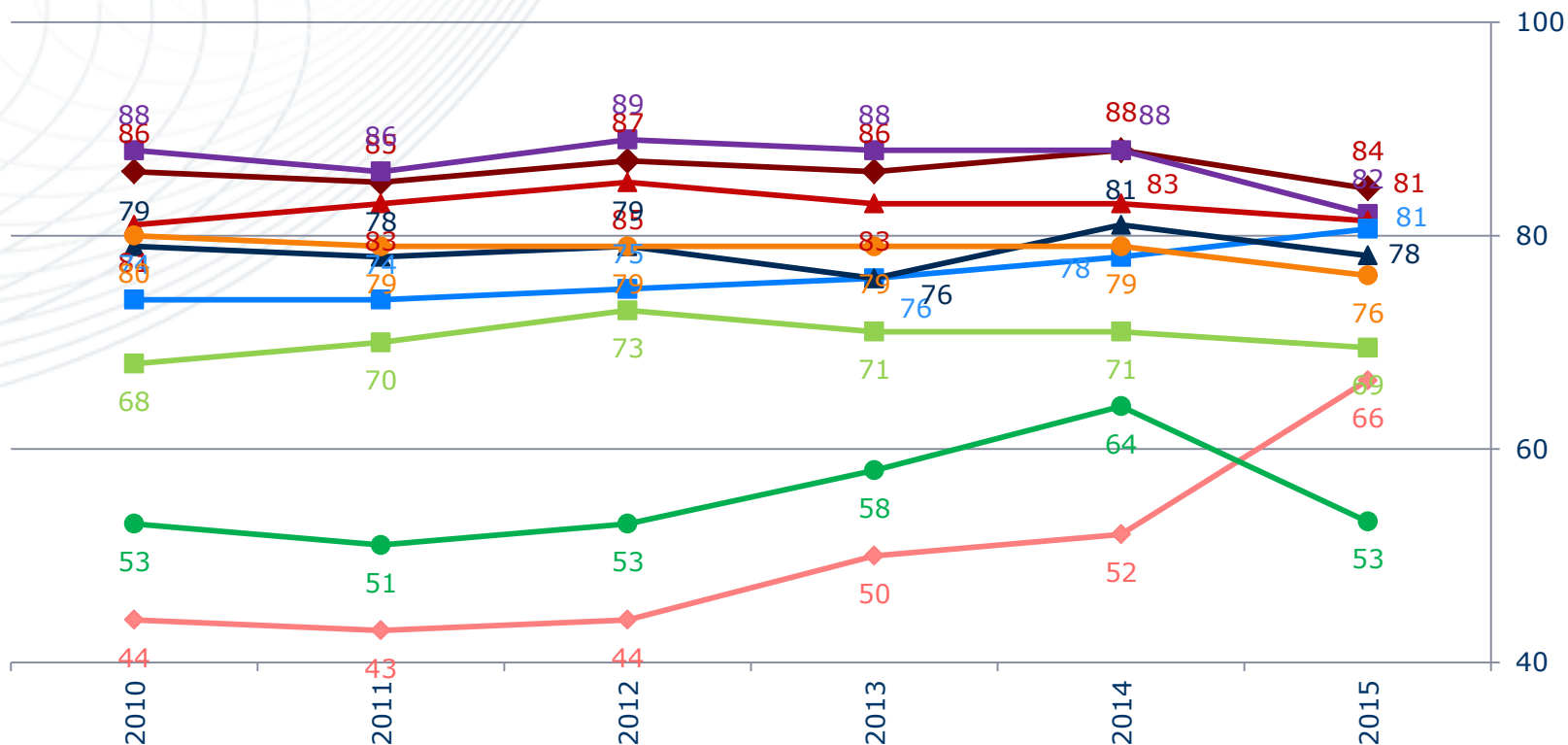
Kiiruseületamise vältimiseks kasutatavad meetmed

muutus ajas, n=aktiivsed sõidukijuhid, %



Kiiruseületamise vältimiseks kasutatavad meetmed (nõus + pigem nõus)

- Liikluskasvatuse tõhustamine
- Politsei järelevalve tõhustamine teedel
- Autojuhtide teadlikkuse tõstmine
- Kiiruse ületamise eest hoiatav seade
- Karistuste karmistamine
- Kiirustabloode paigaldamine
- Kiiruskaamerate paigaldamine
- Püsikiirushoidja olemasolu autos
- Füüsilised meetmed asulateedel



II SÕIDUKIIRUS



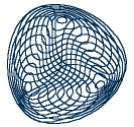
MEETMED KIIRUSEÜLETAMISE VÄLTIMISEKS (Slaid 24)

- Esmakordselt uuriti, mis paneks vastajat piirkiirust mitte ületama.
- Üldiselt panevad kõik vaadeldavad asjaolud sõidukijuhte kiirust mitte ületama. Ainus tegur, mis enamikku jaoks ei mõju piirkiirust ohjeldava asjaoluna on auto kütusekulu suurenemine (nõustujaid vähem kui mitte-nõustujaid).
- **Piirkiiruse mitte ületamist reguleerivad eelkõige halvad/muutlikud ilmastikuolud** (nõus ja pigem nõus kokku 96%), **jalakäijad ja jalgratturid tee ääres** (95%) ning **auto kaassõitjad s.h lapsed** (94%). Need asjaolud mõjuvad kiiruseületamist vältivate asjaoludena kõigile erinevatele taustagruppidele ühtviisi.
- Kõikide ülejäänud vaadeldavate asjaolude puhul nõustuvad nende mõjuga piirkiiruse ületamise vältimisele sagedamini naised, üle 64-aastased, mitte-estlased, väikseima kilometraažiga sõidukijuhid ja need, kes ei ületa kunagi või olulisel määral piirkiirust, seevastu harvemini nõustuvad nendega mehed ja sõidukijuhid, kes sõidavad aastas üle 10 000 kilomeetri ja need, kes alaliselt kiirust ületavad.

II SÕIDUKIIRUS

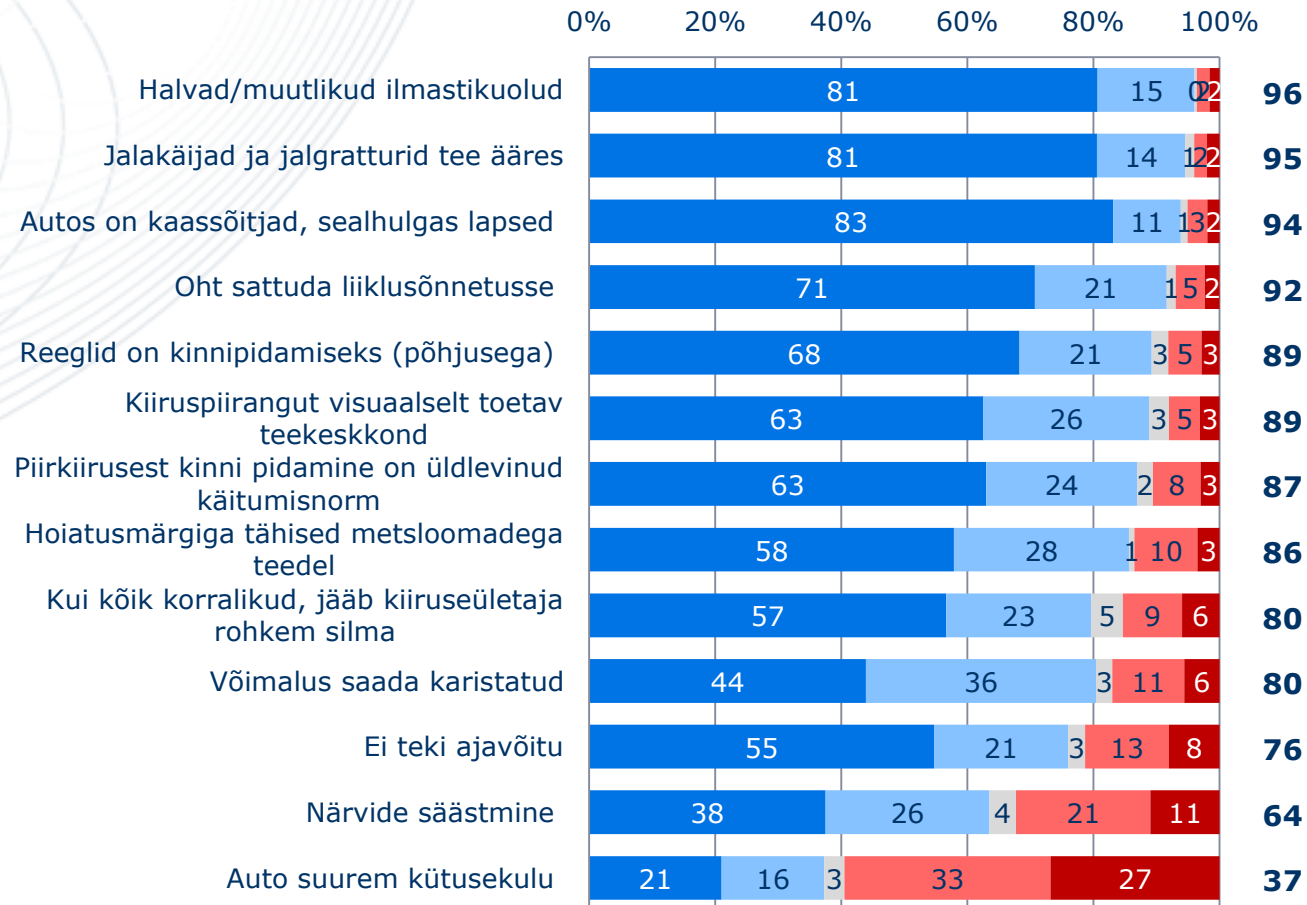
Meetmed kiiruseületamise vältimiseks

muutus ajas, n=aktiivsed sõidukijuhid, %



Meetmed kiiruseületamise vältimiseks

■ Nõus ■ Pigem nõus ■ Ei oska öelda ■ Pigem ei nõustu ■ Üldse ei nõustu



II SÕIDUKIIRUS



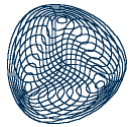
LIIKLUSÕNNETUSTE TOIMUMISE PÕHJUSED (Slaidid 26-27)

- Vastajatelt uuriti, kui sageli toimuvad nende arvates erinevatel põhjustel liiklusõnnetused.
- Ilmselt **peetakse liiklusõnnetusse sattumise sagedasimaks põhjuseks sõiduki juhtimist alko- ja/või narkojoobes** (85%), sagedamini naiste (92%) arvates.
- Enam kui poolte arvates on liiklusõnnetuse sagedaseks põhjuseks ka:
 - ülemäärane risk möödasõidul (66%);
 - liige kiire sõit (62%) – sagedamini naiste (69%), muukeelse elanikkonna (70%), väikseima kilometraažiga sõidukijuhtide (69%) ja nende seas, kes ei ületa kunagi kiirust (70%);
 - väike pikivahe eessõitjaga (59%).
- Lisaks arvavad sagedamini, et sageli on liiklusõnnetuse põhjuseks väsinuna sõiduki juhtimine 25-40-aastased (52%), mobiiltelefoni kasutamine sõidu ajal naised (41%) ja auto halb tehniline olukord muukeelne elanikkond (39%).
- Kõikide põhjuste puhul on sel korral neid, kes arvavad, et need on sageli liiklusõnnetuse põhjuseks, oluliselt vähem kui eelmistel aastatel. Eelkõige on oluliselt vähem neid, kes arvavad, et liiklusõnnetuse põhjuseks on sageli väsinuna auto juhtimine ning halb teede kui ka auto tehniline seisukord.

II SÕIDUKIIRUS

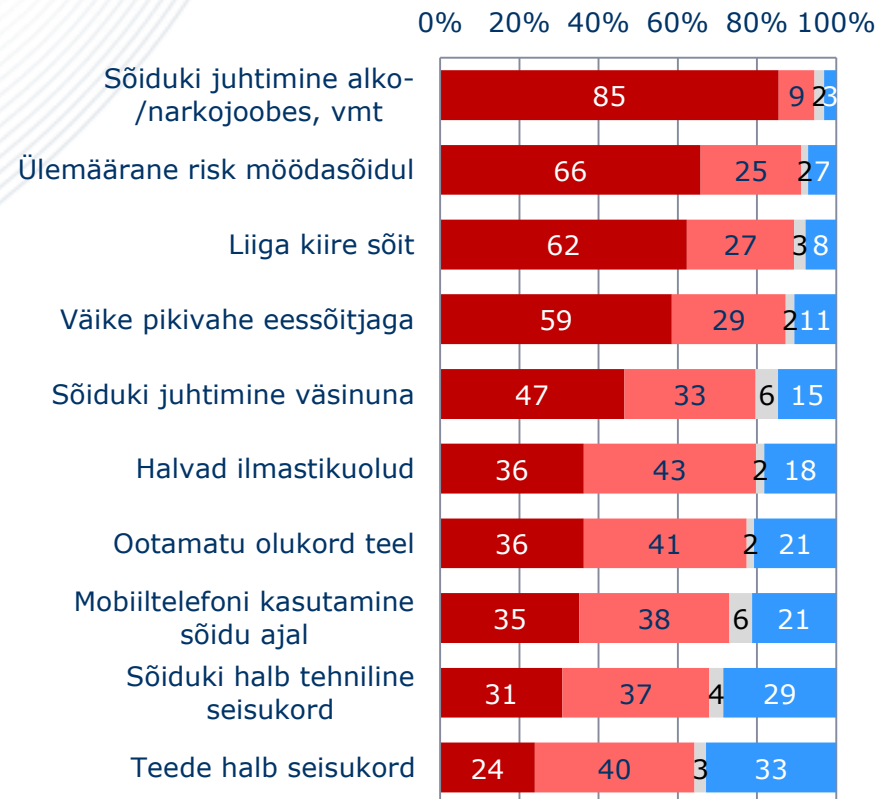
Liiklusõnnetuse toimumise põhjused

muutus ajas, n=aktiivsed sõidukijuhid, %



Liiklusõnnetuste toimumise põhjused

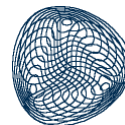
- Sageli
- Vahete-vahel
- Ei oska öelda
- Harva või mitte kunagi



II SÕIDUKIIRUS

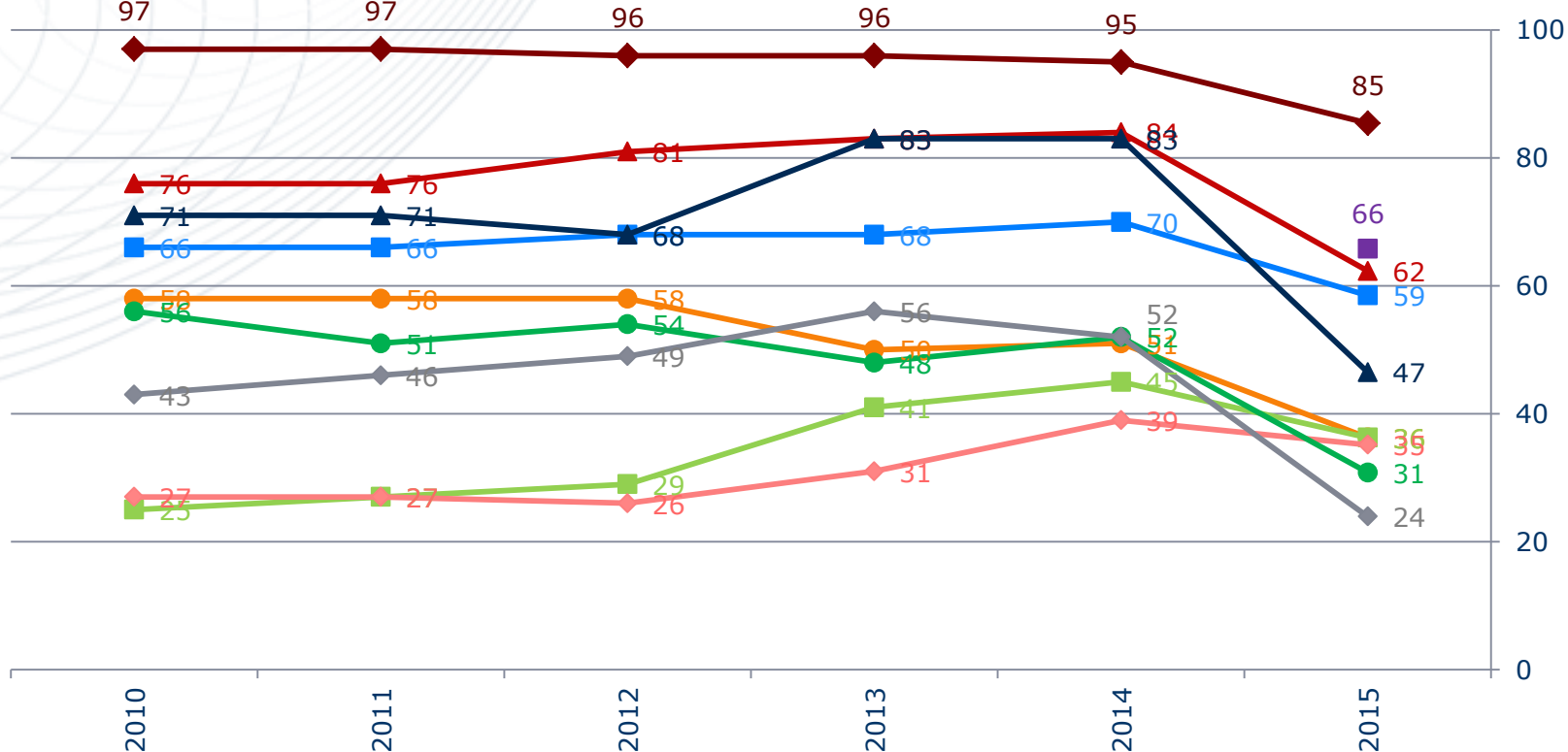
Liiklusõnnetuse toimumise põhjused

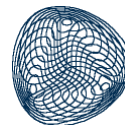
muutus ajas, n=aktiivsed sõidukijuhid, %



Liiklusõnnetuste toimumise põhjused (sageli)

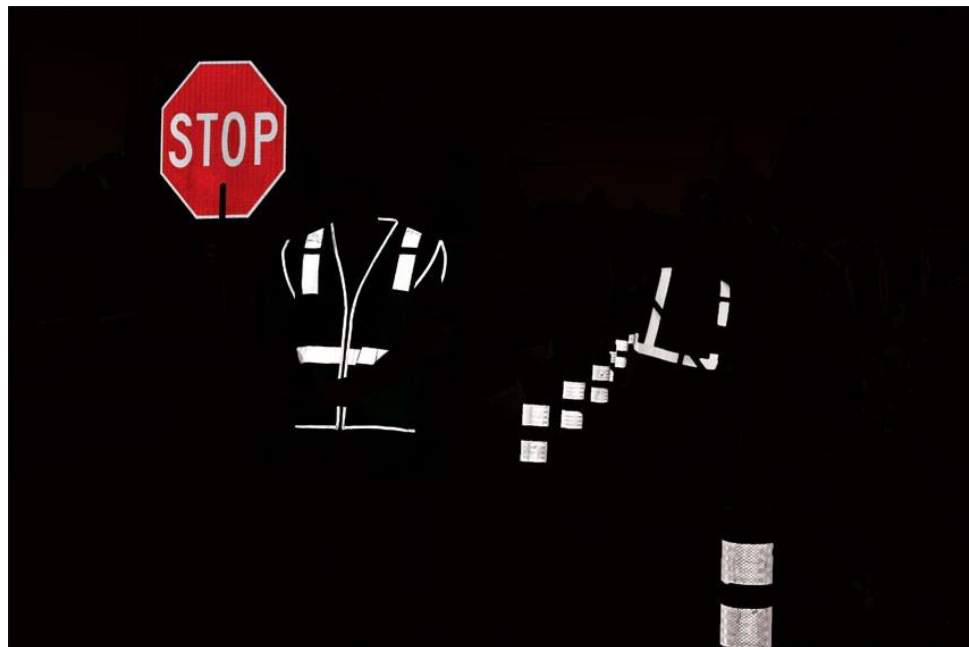
- Sõiduki juhtimine alko-/narkojoobes, vmt
- Liiga kiire sõit
- Sõiduki juhtimine väsinuna
- Ootamatu olukord teel
- Sõiduki halb tehniline seisukord
- Ülemäärane risk möödasõidul
- Väike pikivahe eessõitjaga
- Halvad ilmastikuolud
- Mobiiltelefoni kasutamine sõidu ajal
- Teede halb seisukord





III

TEADMSIED OHUTUST KÄITUMISEST PIMEDA AJAL



III TEADMSIED OHUTUST KÄITUMISEST PIMEDA AJAL



Küsimusi ohutu käitumise teadlikkusest pimedal ajal küsiti sel korral esmakordselt.

OHUTULEDE KOHUSTUSLIKKUS (Slaid 30)

- 91% vastajaist arvas, et halva nähtavuse korral või pimedal ajal valgustamata asulavälisel teel **peavad** peatatud või pargitud mootorsõiduki ohutuled **põlema**, 7% arvas, et need võivad põleda, kuid nende kasutamine ei ole kohustuslik ja vaid 1% arvas, et need ei tohi põleda.

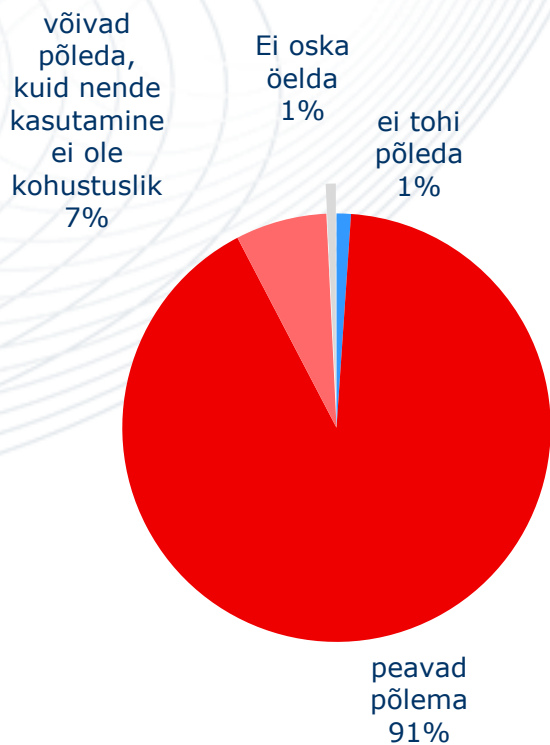
OHUTUSVESTI KANDMISE KOHUSTUS (Slaid 30)

- 94% arvas, et mootorsõiduki juht **peab** halva nähtavuse korral või pimedal ajal asulavälisel teel kandma ohutusvesti, vaid 4% arvas vastupidist.

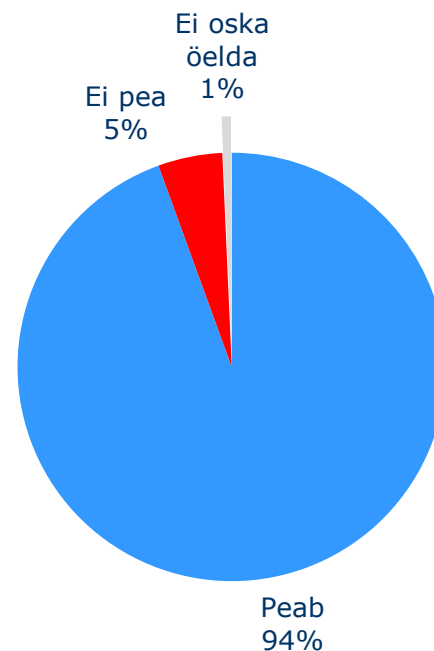
III TEADMSIED OHUTUST KÄITUMISEST PIMEDA AJAL

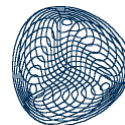


Kas halva nähtavuse korral või pimedal ajal valgustamata asulavälisel teel peatatud või pargitud mootorsõiduki ohutuled ... ?



Kas mootorsõiduki juht peab halva nähtavuse korral või pimedal ajal asulavälisel teel kandma ohutusvesti?





V

LIIKLUSOHUTUSKAMPAANIA MÄRKAMINE JA VAJALIKKUS

IV LIIKLUSOHUTUSKAMPAANIA MÄRKAMINE JA VAJALIKKUS



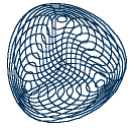
KAMPAANIAD ERINEVATEL AASTATEL

- Erinevatel aastatel on Maanteeamet viinud läbi erinevaid ohutu sõidukiiruse teemalisi liiklusohutuskampaniaid järgnevalt:

- 2010 „Mina pole katsejänes!”
- 2011 „Sinu lähedaste elud pole katsetamiseks, ära ületa lubatud kiirust!”
- 2012 - 2014 „Piirkiirusel on põhjus!” ja „Piirkiirusel on põhjus. Tegelik ajavõit kiiruseületajal on naeruväärselt väike. Enamik ajast kulub möödasõidule.”
- 2015 “Ole inimene! Jälgi piirkiirust



IV LIIKLUSOHUTUSKAMPAANIA MÄRKAMINE JA VAJALIKKUS



KAMPAANIA MÄRKAMINE (Slaid 34)

- Sel aastal on piirkiiruse teemalist liiklusohutuskampaniat märganud 65% aktiivsetest sõidukijuhtidest, mis on viimase kuue aasta madalaim näitaja. Eelnevatel aastatel on märgatavus küündinud kuni 80%-ni.
- Kampaniat on sagedamini märganud 15-40-aastased (74-85%), pigem kõrgemasse sissetulekugruppi kuulujad (üle 500 euro kuus pereliikme kohta – 73-74%), üle 20 000 kilometraaži (76%) ja alla 10-aastase juhistaaziga sõidukijuhid, lisaks ka “kiiruse ületajate” grupp (73%).

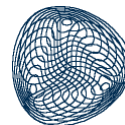
KAMPAANIA MÄRKAMISE KANALID (Slaid 35)

- Kampaniat märganud on seda keskmiselt pannud tähele 1,7 erineva kanali vahendusel.
- Selle aastast kampaniat on kõige enam märgatud välireklaami plakatitel/bussidel - 2/3 kampania märkajatest. See on esimene aasta, mil kampaniat on kõige enam märgatud just välireklaami vahendusel.
- Välireklaamilt on kampaniat märganud sagedamini 25-40-aastased (69%), tallinlased (73%) ja “kiiruse ületajate” grupp (74%).
- Kampania märkamise kanalitest järgneb 44%-ga televisioon ja 26%-ga raadio, seejuures on raadio loovutanud oluliselt oma positsiooni televisioonile.
- Interneti ja trükimeedia kanalitest on reklaami märganud kummastki 13% kampania märkajatest.
- Televisioonist on kampaniat märganud sagedamini üle 64-aastased (68%), eestlased (48%) ning Kesk- ja Lõuna-Eesti elanikud (vastavalt 65% ja 61%); internetist Ida-Virumaa elanikud (24%).

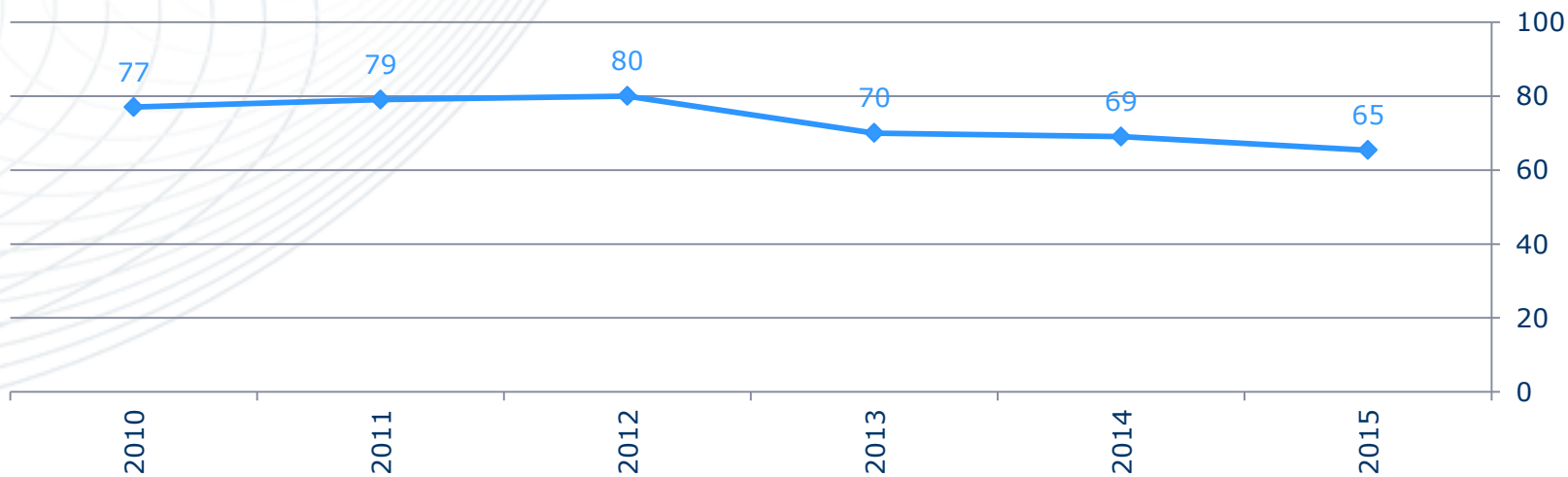
IV LIIKLUSOHUTUSKAMPAANIA MÄRKAMINE JA VAJALIKKUS

Kampaania märkamine

muutus ajas, n=aktiivsed sõidukijuhid, %



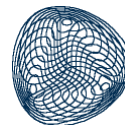
On märganud ohutu sõidukiiruse teemalist liiklusohutuskampaniat



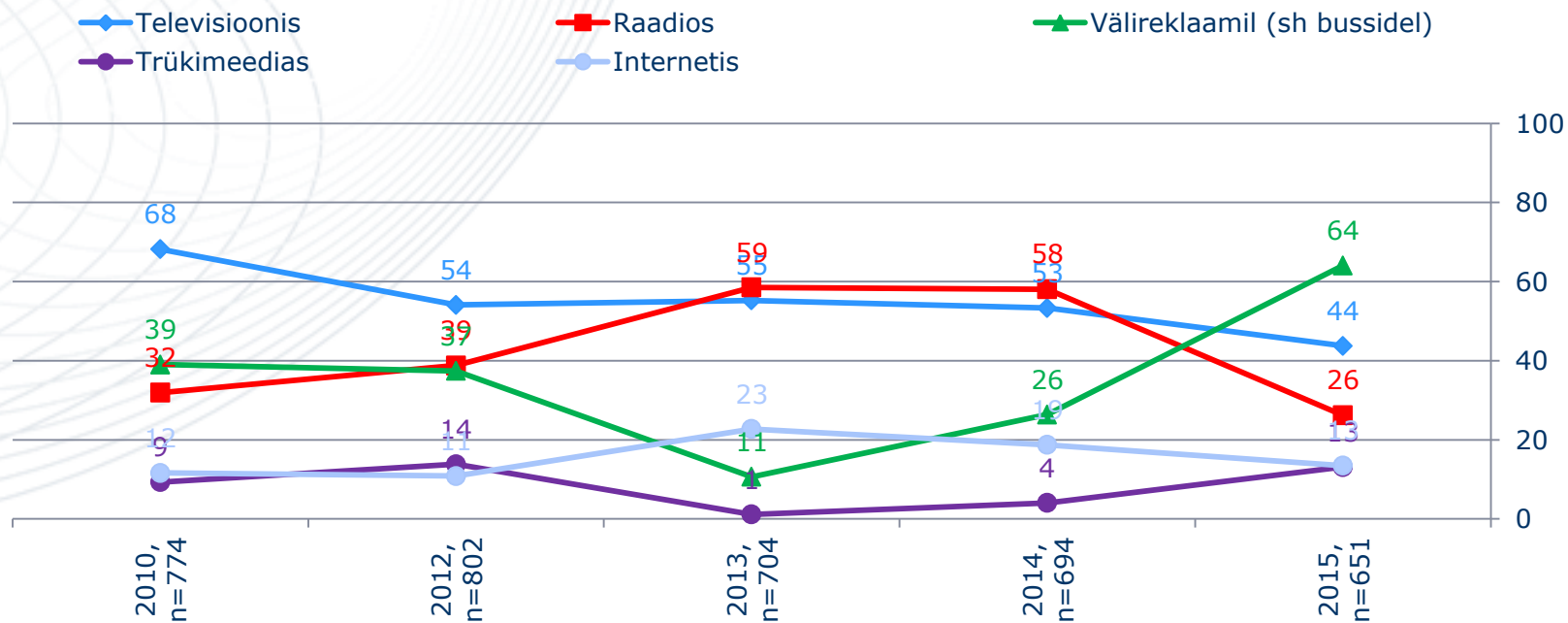
IV LIIKLUSOHUTUSKAMPAANIA MÄRKAMINE JA VAJALIKKUS

Kampaania märkamise kanalid

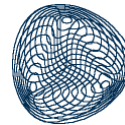
muutus ajas, n=kampaaniat märganud, %



Kampaania märkamise kanalid



IV LIIKLUSOHUTUSKAMPAANIA MÄRKAMINE JA VAJALIKKUS



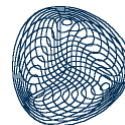
KAMPAANIA VAJALIKKUS (Slaid 37)

- Sõidukiiruse teemalist liiklusohutuskampaniat peab vajalikuks 85% aktiivsetest sõidukijuhtidest – 27% “väga vajalikuks” ja 58% ehk valdav osa “pigem vajalikuks”. Nende ebavajalikuks pidajaid on vaid 11% ja vastata ei osanud 4%.
- Sõidukiiruse teemalist liiklusohutuskampaniate vajalikuks pidajate osakaal on vaadeldava perioodi kõrgeim, senini on see püsinud 72-82% vahemikus.
- Vastavaid kampaniaid peavad keskmisest vajalikumaks kuni 5-aastase juhistaaziga (91%) aktiivsed sõidukijuhid ja need, kes ei ületa kunagi kiirust (91%).

IV LIIKLUSOHUTUSKAMPAANIA MÄRKAMINE JA VAJALIKKUS

Kampaania vajalikkus

muutus ajas, n=aktiivsed sõidukijuhid, %



Kampaania vajalikkus

- Väga vajalik
- Pigem vajalik
- Ei oska öelda
- Pigem ebavajalik
- Täiesti ebavajalik

