

Valikor Konsult OÜ

Sõidukiiruse teemalise küsitlusuuringu tulemused 2013 a.



Tartu 2013

Sissejuhatus

1. Sissejuhatus.....	4
2. Valim.....	4
3. Vastanute profiil.....	5
3.1 Elukoht maakonna lõikes.....	5
3.2 Vastanute vanuseline- ja sooline jaotus	6
3.3 Juhistaaž.....	7
3.4 Vastanute poolt peamiselt kasutatav sõiduk	8
3.5 Vastanute haridustase.....	9
4. Kiiruskäitumisest Eesti teedel ja tänavatel	10
4.1 Kui palju kilomeetreid olete juhtinud autot viimase 12 kuu jooksul?	10
4.2 Kas Te arvate, et Teie juhtimisstiil on teiste juhtidega võrreldes	11
4.3 Kas Teid on viimase 12 kuu jooksul karistatud kiiruse ületamise eest?.....	13
4.4 Kui palju Te tavaliselt ületate kiiruspiirangut (km/h)?	15
4. 5 Millisel põhjusel Te tavaliselt ületate/ületaksite kiiruspiirangut?	20
4.6 Kas Te oleksite nõus alljärgnevate kiiruspiirangutest kinnipidamisele suunatud meetmete rakendamisega?	33
4.7 Kas Te olete viimase aasta jooksul autot juhtinud ebakaines olekus?.....	44
4.8 Kas Te kasutate oma seisundi kontrollimiseks alkomeetrit enne juhtima minekut, kui te kahtlete, et alkohol ei ole verest kadunud?	46

4.9 Kui sageli on Teie arvates järgmised momendid põhjuseks liiklusõnnetuste toimumisele?.....	48
4.8 KOKKUVÕTE KÜSITLUSE ESIMESEST OSAST JA VÕRD LUS 2012. AASTA KÜSITLUSTULEMUSTEGA.....	59
5. Liiklusohutuskampaania: ”Piirkiirusel on põhjus!“ märgatavus	63
5.1 Kas Te olete märganud liiklusohutuskampaaniat ”Piirkiirusel on põhjus!”?	63
5.3 Kas Te peate sõidukiiruse ohjeldamiseks tehtavat kampaaniat	67
6. Kokkuvõte.....	69

1. Sissejuhatus

Maanteeameti tellimusel viidi 2013. aasta augustis ja septembris läbi "Sõidukiiruse teemaline küsitlusuuring", mille eesmärgiks oli teada saada sõidukijuhtide suhtumine ja hoiakuid sõidukiiruse ületamise, liikluskäitumise ning liiklusohutuskampania „Piirkiirusel on põhjus!“ kohta.

Küsitluse viis läbi ja uuringuandmete analüüsi teostas Valikor Konsult OÜ. Käesolevas aruandes on toodud küsitlusuuringu peamised tulemused.

2. Valim

Kooskõlas lähteülesandega koostati küsitluse valim, kuhu kuulus 1000 aktiivset mootorsõidukijuhti. Aktiivseteks mootorsõidukijuhtideks loeti need, kes:

1. Omavad juhiluba ja ...
2. ... on mootorsõidukit juhtides läbinud viimase 12 kuu jooksul enam kui 1000 km.

Küsitluse valim moodustati mootorsõidukijuhtidest, kusjuures valimi aluseks võeti juhiloa omanike arv Eesti maakondades soo ja vanusgruppide lõikes. (Maanteeameti Liiklusregistri andmed).

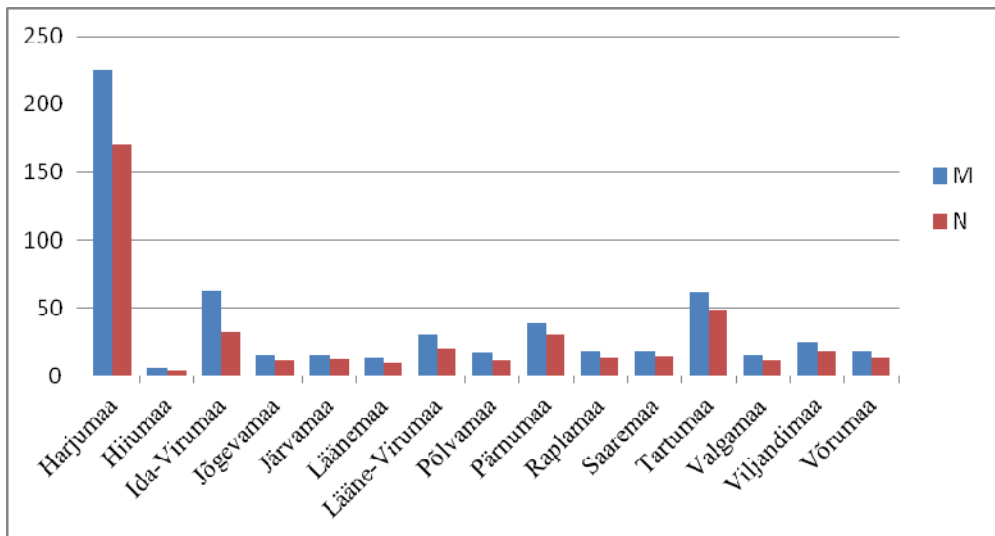
3. Vastanute profil

3.1 Elukoht maakonna lõikes

Küsitlusele vastas kokku 1000 kvalifitseerunud juhiloa omanikku. Vastanute jaotumine elukoha ja meeste (M) ja naiste (N) lõikes on toodud tabelis 1 ja lisaks ka joonisel 1.

Tabel 1. Vastanute elukoht maakonna lõikes

Maakond	M	N	KOKKU
Harjumaa	225	171	396
Hiiumaa	6	4	10
Ida-Virumaa	63	33	96
Jõgevamaa	16	11	27
Järvamaa	16	12	28
Läänemaa	13	9	22
Lääne-Virumaa	30	20	50
Põlvamaa	17	11	28
Pärnumaa	39	30	69
Raplamaa	18	13	31
Saaremaa	18	14	32
Tartumaa	62	49	111
Valgamaa	15	11	26
Viljandimaa	25	18	43
Võrumaa	18	13	31
KOKKU	581	419	1000



Joonis 1. Vastanute elukoht maakonna lõikes

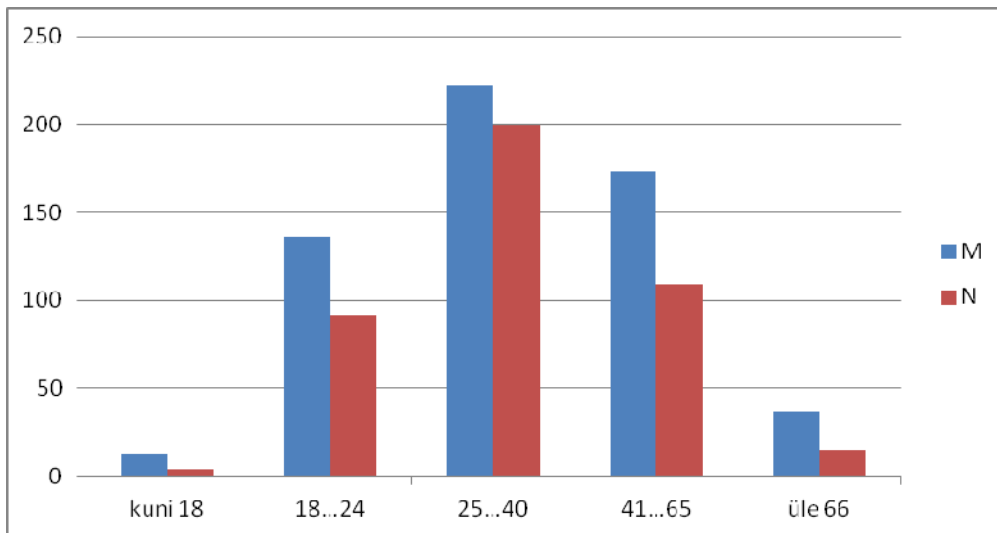
Valimi põhiselt osales uuringus kõige rohkem Harjumaa ja Tartumaa ning kõige vähem Järvamaa ja Hiiumaa sõidukijuhte.

3.2 Vastanute vanuseline- ja sooline jaotus

Kokku vastas ankeedile 1000 juhti, neist 581 meest ja 419 naist (2012. aastal osales uuringus 593 meest ja 407 naist). Vanusegruppide lõikes kuulus kõige enam vastanuid vanusegruppi 25-40 aastat (42%), millele järgnesid vanusegrupid 41-65 aastat (28%), 18-24 aastat (23%). Noorimas (kuni 18 aastat) ja vanimas (üle 66 aasta) oli vastanuid võrreldes teiste vanusegruppidega vähem. Uuringus osalenute vanuseline ja sooline koosseis on sarnane 2012. aastal uuringus osalenutega (kõige rohkem vastanuid oli vanusegrupis 25-40 ning kõige vähem noorimas ja vanimas vanusegrupis).

Tabel 2. Vastanute vanuseline ja sooline jaotus

Vanus	M	N	KOKKU
kuni 18	13	4	17
18...24	136	91	227
25...40	222	200	422
41...65	173	109	282
üle 66	37	15	52



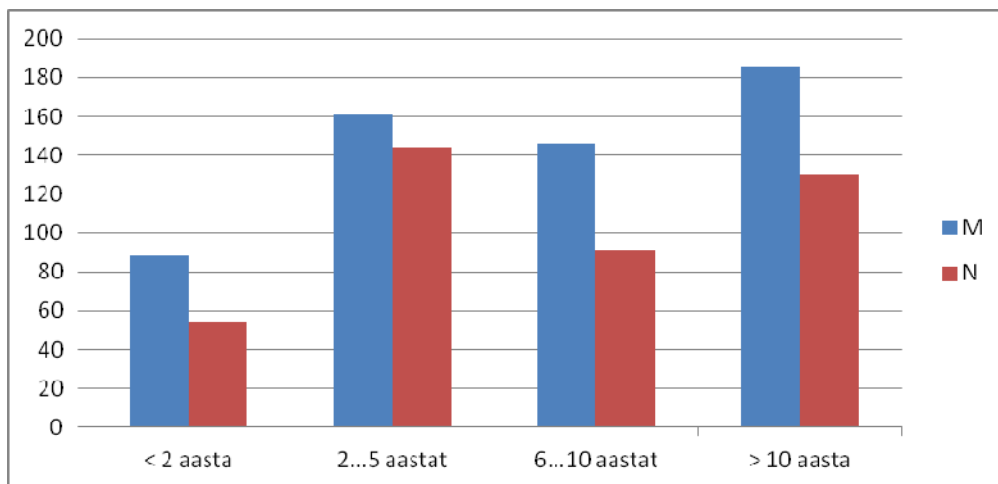
Joonis 2. Vastanute vanuseline ja sooline jaotus

3.3 Juhistaaž

Vastanute jagunemine juhistaaži lõikes on toodud tabelis 3 ja joonisel 3. Tabelist selgub, et suurema juhistaažiga (üle 10 aasta) on kõige enam vastanuid (32%), seejärel on kõige enam 2...5 aastase juhistaažiga (30%) ja 6...10 aastase juhistaažiga (24%) vastanuid. Kõige vähem on neid, kelle juhistaaž on alla kahe aasta (14%). Võrreldes 2012. aastaga on uuringus osalenute hulgas suurenenud nende juhtide osakaal, kellel on juhistaaži alla kahe aasta ja 2...5 aastat.

Tabel 3. Vastanute jaotus juhistaaži ja soo lõikes

Juhistaaž	M	N	KOKKU
< 2 aasta	88	54	142
2...5 aastat	161	144	305
6...10 aastat	146	91	237
> 10 aasta	186	130	316



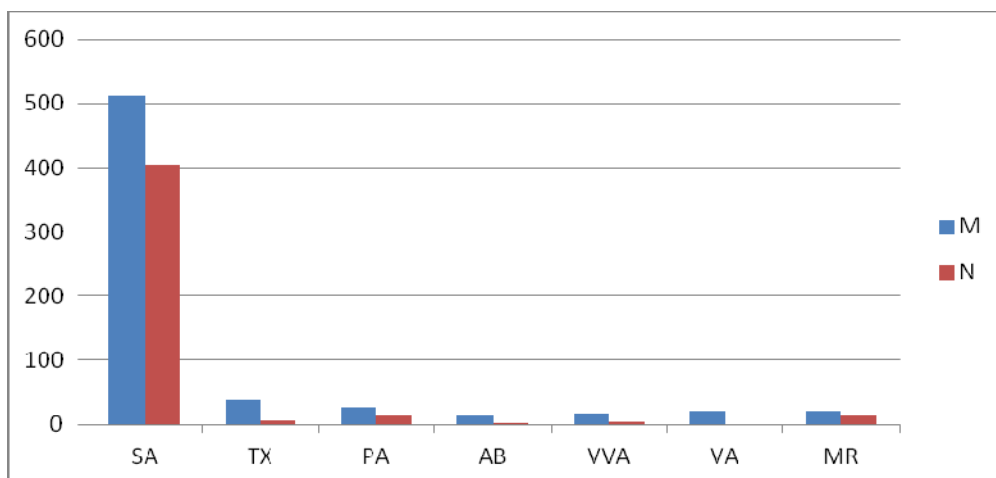
Joonis 3. Vastanute jaotus juhistaazi ja soo lõikes

3.4 Vastanute poolt peamiselt kasutatav sõiduk

Küsitlusele vastanud juhtidest 88% on sõiduauto juhid. Neid, kellel oli sõiduauto ainsaks sõidukiks, oli kokku 83% (2012. aastal oli vastav näitaja 79%). Ülejäänud sõidukiliikide kasutamine oli oluliselt väiksema osatähtsusega.

Tabel 4. Vastanute poolt peamiselt kasutatav sõiduk

Sõidukiliik	Tähis	M	N	KOKKU
Sõiduauto	SA	512	405	917
Takso	TX	38	5	43
Pakiauto	PA	27	16	43
Buss	AB	13	2	15
Veoauto < 3,5 t	VVA	17	3	20
Veoauto > 3,5 t	VA	20	0	20
Mootorratas	MR	20	13	33



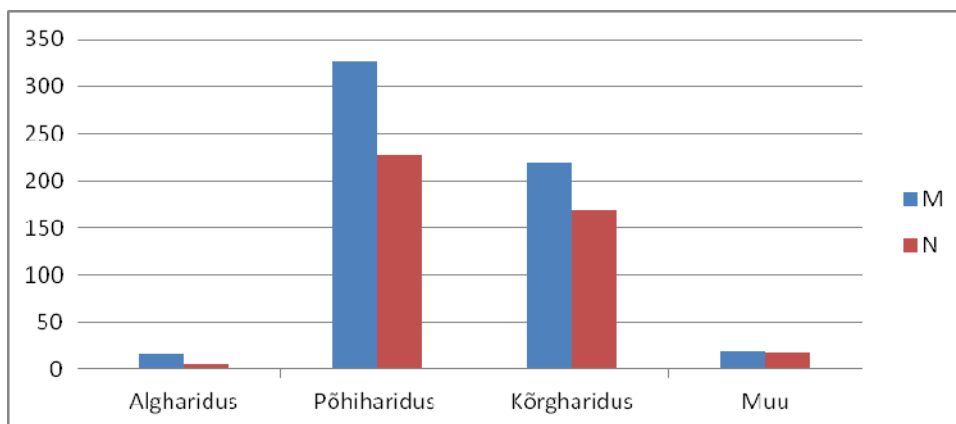
Joonis 4. Vastanute poolt peamiselt kasutatav sõiduk

3.5 Vastanute haridustase

Vastanute seas oli kõige enam põhiharidusega (56%, 2012. aastal oli vastav näitaja 60%) ja kõrgharidusega (39%, 2012. aastal oli vastav näitaja 35%) isikuid. Seega kõrgharidusega vastajate hulk on mõnevõrra suurenenud.

Tabel 5. Vastanute haridustase

Haridustase	M	N	KOKKU
Algharidus	17	5	22
Põhiharidus	327	227	554
Kõrgharidus	218	169	387
Muu	19	18	37



Joonis 5. Vastanute haridustase

4. Kiiruskäitumisest Eesti teedel ja tänavatel

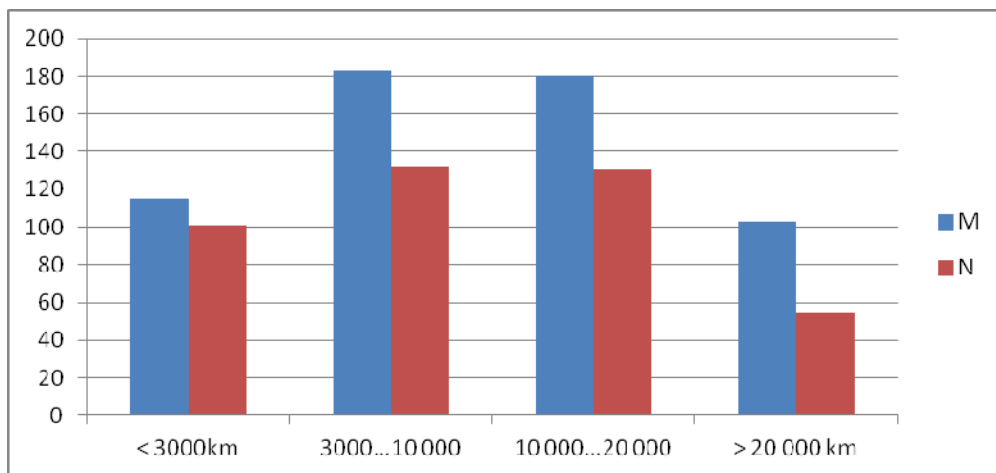
Järgnev uuringu tulemuste osa käsitleb juhtide vastuseid ja arvamusi kiiruskäitumise kohta Eesti teedel ja tänavatel. Tabelites ja joonistel on toodud küsitluses osalenute vastuste võrdlus soolises lõikes, samuti on võrreldud küsitluse tulemusi 2012. aasta uuringu tulemustega.

4.1 Kui palju kilomeetreid olete juhtinud autot viimase 12 kuu jooksul?

Vastanud juhtidest enamikul jäi läbisõit viimase 12 kuu jooksul vahemikku 3000... 10 000 km ja 10 000... 20 000 km. Meeste aastane läbisõit on mõnevõrra suurem kui naistel. Läbisõidu vahemikud on samas suurusjärgus võrreldes 2012. aasta uuringu tulemustega.

Tabel 6. Vastanute läbisõit viimase 12 kuu jooksul

	M	N	KOKKU
< 3000km	115	101	216
3000...10 000	183	132	315
10 000...20 000	180	131	311
> 20 000 km	103	55	158
KOKKU	581	419	1000



Joonis 6. Vastanute läbisõit viimase 12 kuu jooksul

4.2 Kas Te arvate, et Teie juhtimisstiil on teiste juhtidega võrreldes ...

- | | |
|-------------------|----------------------------|
| Palju ohtlikum | <input type="checkbox"/> 1 |
| Veidi ohtlikum | <input type="checkbox"/> 2 |
| Umbes sama ohtlik | <input type="checkbox"/> 3 |
| Veidi ohutum | <input type="checkbox"/> 4 |
| Palju ohutum | <input type="checkbox"/> 5 |

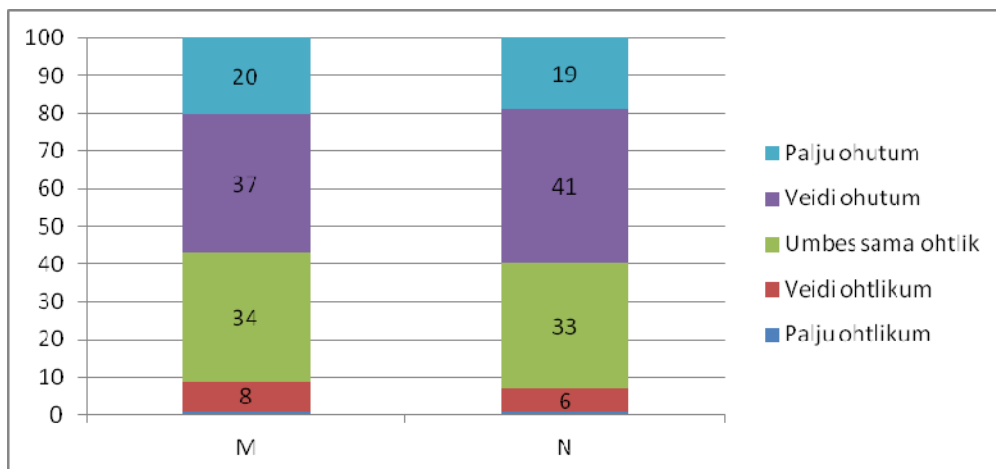
Vastanud juhtide hinnang oma juhtimisstiilile oli järgmine:

Meesjuhtidest hindas 9% oma juhtimisstiili keskmisest palju või veidi ohtlikumaks, 34% keskmiseks ja 57% keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks. 2012. aastal hindas 11% meesjuhtidest oma juhtimisstiili keskmisest palju või veidi ohtlikumaks, 31% keskmiseks ning 58% keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks. Kokkuvõttes võib öelda, et mõnevõrra on vähenenud nende meesjuhtide osakaal, kes hindavad oma sõidustiili ohtlikuks, ent samas on samale tasemele jäänud nende osakaal, kes hindavad oma sõidustiili keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks.

Naisjuhtidest hindas 7% oma juhtimisstiili keskmisest palju või veidi ohtlikumaks, keskmiseks hindas oma juhtimisstiili 33 % vastanuist ja 60% vastanutest hindas oma sõidustiili keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks. 2011. aastal hindas naisjuhtidest oma juhtimisosi keskmisest palju või veidi ohtlikumaks 8%, keskmiseks 33% ning keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks koguni 58% naisjuhtidest. Seega võib naisjuhtide kohta öelda erinevalt meesjuhtidest, et naiste osakaal, kes hindavad oma juhtimisstiili keskmisest palju või veidi ohtlikumaks, on jäänud kahe aasta lõikes enamvähem samale tasemele. Võrreldes eelmise aastaga on suurenenud nende juhtide osakaal, kes hindasid oma sõidustiili keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks.

Tabel 7. Hinnang oma juhtimisstiilile

	M	N	KOKKU
Palju ohtlikum	8	6	14
Veidi ohtlikum	48	24	72
Umbes sama ohtlik	196	139	335
Veidi ohutum	214	172	386
Palju ohutum	115	78	193



Joonis 7. Hinnang oma juhtimisstiilile (%).

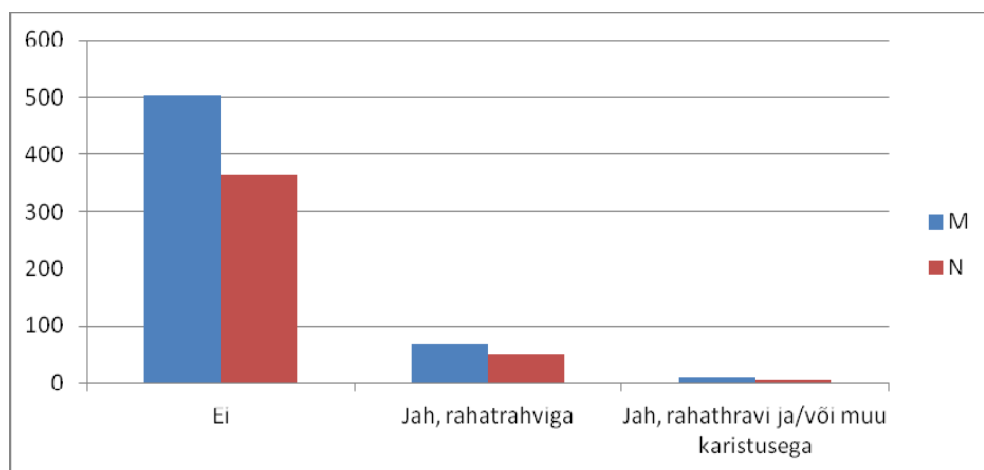
4.3 Kas Teid on viimase 12 kuu jooksul karistatud kiiruse ületamise eest?

- Ei 1
- Jah, rahatrahviga 2
- Jah, rahatrahvi ja/või muu karistusega 3

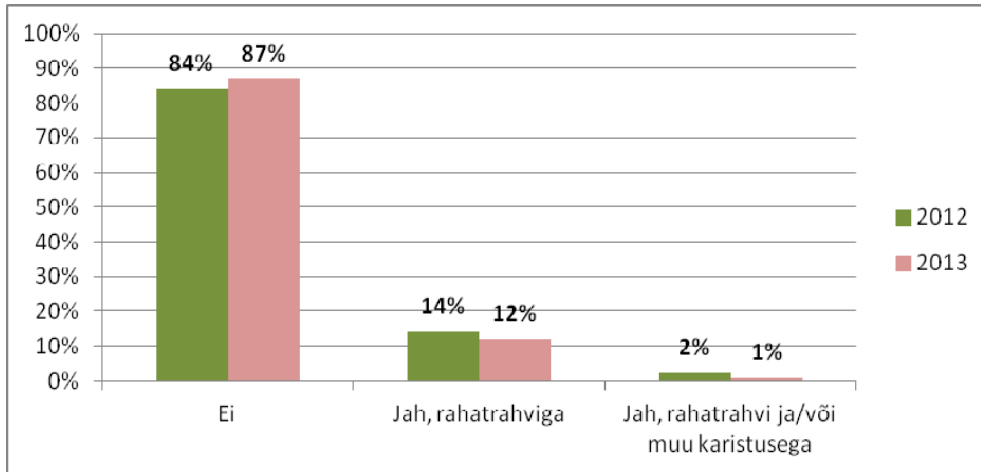
Uuringu osalejatelt küsiti, kas neid on viimase 12 kuu jooksul karistatud kiiruse ületamise eest ja kui, siis millise karistusega. Tulemustest selgus, et 13% vastanuist on karistatud ja neist 1% rahatrahvi ja/või muu karistusega. Aastal 2012 oli kiiruse ületuse eest karistatud 16% vastanutest ja 2% neist olid saanud karistuseks rahatrahvi või muu karistusega. Kokkuvõtteks võib öelda, et kahe aasta lõikes olulisi erinevusi ei ole, ent siiski on vähenenud nende juhtide osakaal, keda on kiiruse ületamise eest karistatud.

Tabel 8. Kiiruse ületamise eest karistus

	M	N	KOKKU
Ei	503	364	867
Jah, rahatrahviga	68	50	118
Jah, rahathravi ja/või muu karistusega	10	5	15
KOKKU	581	419	1000



Joonis 8. Kiiruse ületamise eest karistus



Joonis 9. Kiiruse ületamise eest karistus 2012. ja 2013. aastal (%)

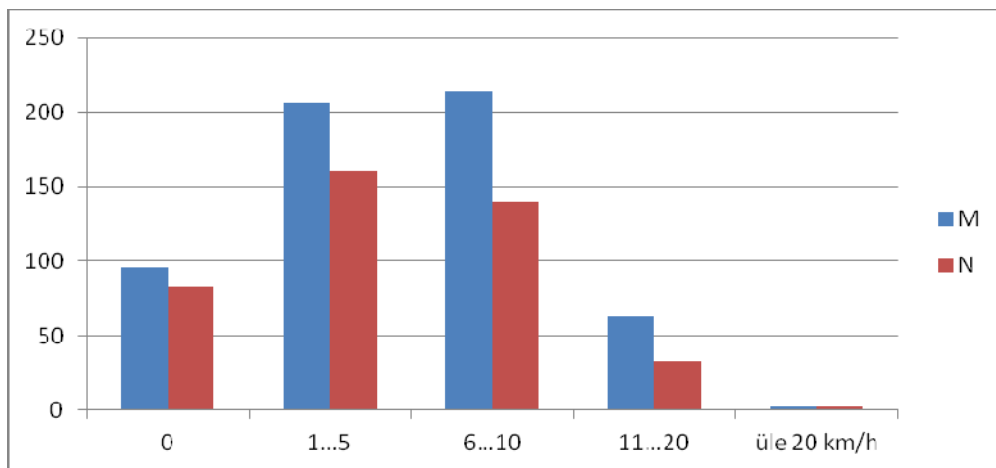
4.4 Kui palju Te tavaliselt ületate kiiruspiirangut (km/h)?

	0	1...5	6...10	11...20	üle 20km/h
a) Linnadevahelistel põhiteedel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
b) Kohalikel (väiksematel) maanteedel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
c) Linnades, asulates	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

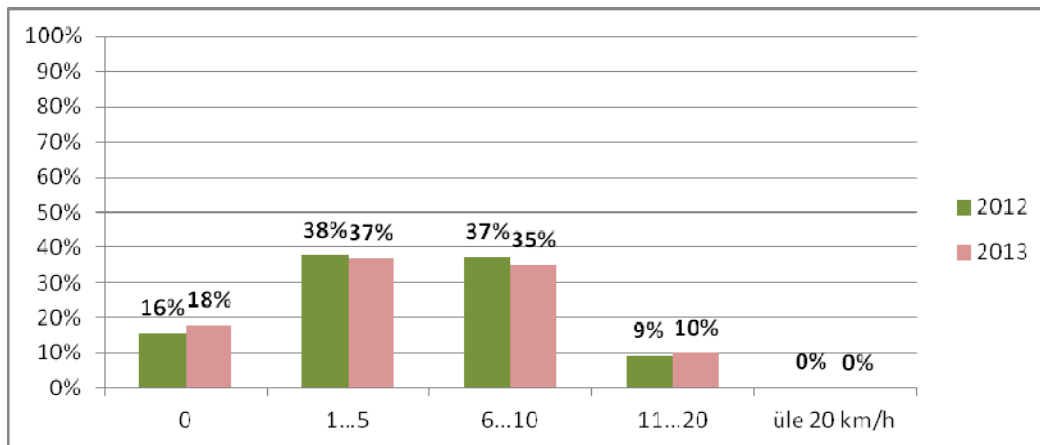
Sõidukijuhtidele esitati küsimused kiirusepiirangu ületamise kohta erinevatel teeliikidel – linnadevahelistel põhiteedel, kohalikel (väiksematel) maanteedel ja linnades ning asulates. Tulemustest selgub, et uuringus osalenud juhtide hinnangul ületavad nad linnadevahelistel põhiteedel sageli kiirust (83% küsitlusele vastanud meestest ja 80% küsitlusele vastanud naistest). Võrreldes 2012. aastaga on kiiruse ületamine linnadevahelistel põhiteedel meeste hulgas jäänud samale tasemele (2012.aastal oli vastav näitaja 83%), ent naiste hulgas on kiiruse ületamine vähenenud (2012. aastal oli vastav näitaja 86%). Peamine kiiruse ületamine jääb meeste puhul vahemikku 6...10 km/h (37%, 2012 aastal oli peamine kiiruse ületamine vahemikus 1...5 km/h ja vastav näitaja 38%). Naiste puhul jääb peamine kiiruse ületamine samuti vahemikku 1...5 km/h (39%, 2012. aastal oli peamine kiiruse ületamine vahemikus 1...5 km/h ja 6...10 km/h, vastav näitaja mõlemal puhul 38%). Võrreldes eelmise aastaga on meeste puhul muutunud peamine kiiruse ületamise vahemik ning kiiruse ületamise vahemik on kasvanud. Samas on kiiruse ületamine tervikuna jäänud meeste puhul samale tasemele. Naiste puhul on kiiruse ületamise vahemik jäänud samaks (1...5 km/h). Meeste hulgas on enam neid, kes ületavad kiirust 11...20 km/h (11%, 2012 aastal oli vastav näitaja 8%), samas kui naiste puhul on antud vahemikus kiiruse ületamine vähenenud (8%, 2012.aastal oli vastav näitaja 10%).

Tabel 9. Kiirusepiirangu ületamise määr linnadevahelistel põhiteedel

	M	N	KOKKU
0	96	83	179
1...5	206	161	367
6...10	214	140	354
11...20	63	33	96
üle 20 km/h	2	2	4
KOKKU	581	419	1000



Joonis 10. Kiirusepiirangu ületamise määr linnadevahelistel põhiteedel



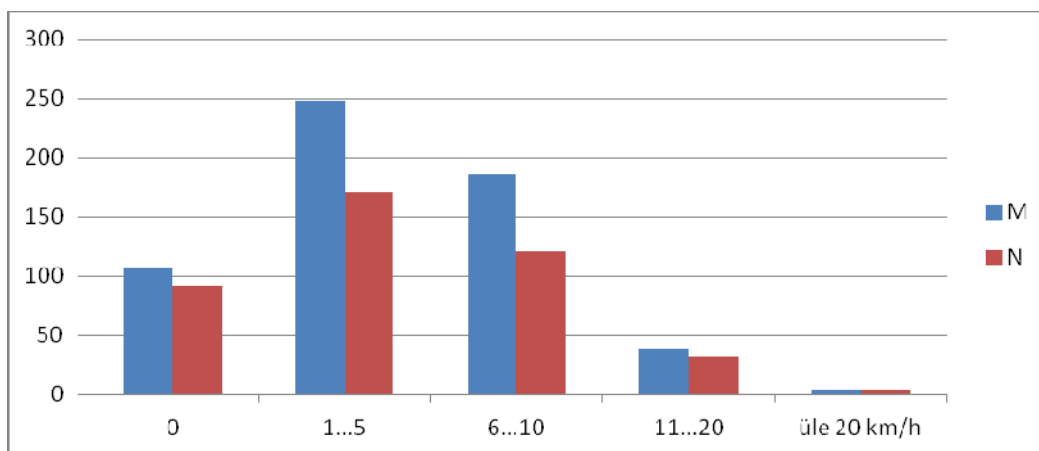
Joonis 11. Kiirusepiirangu ületamise määr linnadevahelistel põhiteedel 2011. ja 2012. aastal

Juhtide hinnangul ületavad nad väiksematel ja kohalikel maanteedel kehtestatud piirkiirust sageli ja seda teeb enamik juhtidest (82% vastanud meestest ja 78% naistest). Aastal 2012 olid vastavad näitajad 86% (meesjuhid) ja 81% (naisjuhid). Seega võib öelda, et kiiruse

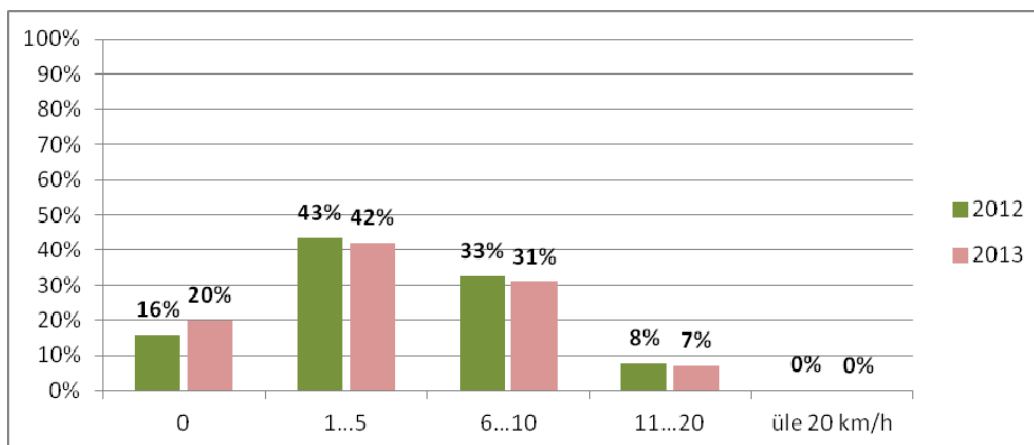
ületamine kohalikel ja väiksematel maanteedel on vähenenud nii meeste kui ka naiste hulgas. Kiiruse ületamine jääb enamasti vahemikku 1...5 km/h (meestest 43% ja naistest 41%, 2012. aastal olid vastavad näitajad meestel 43% ja naistel 43%). Kokkuvõtteks võib öelda, et meeste puhul on kiiruse ületamine antud vahemikus jäänud samale tasemele ja naiste puhul mõnevõrra vähenenud. Palju on ka neid juhte, kes ületavad kiirust vahemikus 6...10 km/h (meestest 32% ja naistest 29%, 2012. aastal olid vastavad näitajad meestel 35% ja naistel 33%). Ka siinkohal võib öelda, et kiiruse ületamine on vähenenud nii meeste kui ka naiste hulgas. Peamiselt ületavad juhid kiirust möödasõite sooritades.

Tabel 10. Kiiruspiirangu ületamise määr kohalikel, väiksematel maanteedel

	M	N	KOKKU
0	106	92	198
1...5	248	171	419
6...10	186	121	307
11...20	38	32	70
üle 20 km/h	3	3	6
KOKKU	581	419	1000



Joonis 12. Kiiruspiirangu ületamise määr kohalikel, väiksematel maanteedel

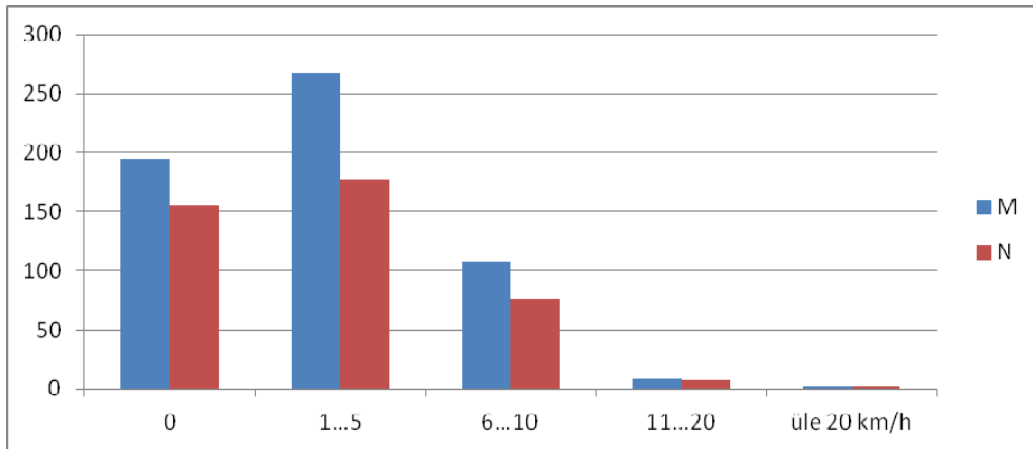


Joonis 13. Kiiruspiirangu ületamise määr kohalikel, väiksematel maanteedel 2011. ja 2012. aastal

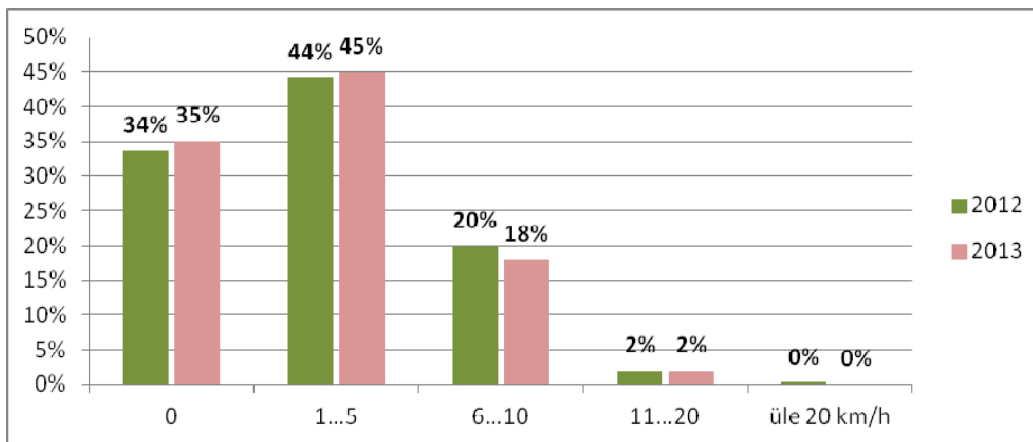
Küsitluses uuriti juhtide hinnangut kiiruse ületamise linnades ja asulates. Juhtide hinnangul ületavad nad kehtestatud piirkiirust linnades ja asulates sageli ja seda teeb enamik juhtidest (66% meestest ja 63% naistest). Aastal 2012 olid vastavad näitajad olid 67% (meesjuhid) ja 65% (naisjuhid). Seega on antud näitaja puhul kiiruse ületamine linnades ja asulates kahe aasta lõikes siiski mõnevõrra vähenenud. Kiiruse ületamine jääb enamasti vahemikku 1...5 km/h, 46% meestest ja 43% naistest (2012. aastal 46% vastanud meestest ja 41% vastanud naistest). Samas on palju ka neid, kes ületavad piirkiirust vahemikus 6...10 km/h, 19% meestest ja 18% naistest (2012. aastal 18% meestest ja 23% naistest). Kokkuvõtlikult võib öelda, et kiiruse ületamine linnades ja asulates on võrreldes eelmise aastaga meeste hulgas jäänud samale tasemele ja naiste hulgas mõnevõrra vähenenud.

Tabel 11. Kiirusepiirangu ületamise määr linnades ja asulates

	M	N	KOKKU
0	195	156	351
1...5	267	177	444
6...10	108	76	184
11...20	9	8	17
üle 20 km/h	2	2	4
KOKKU	581	419	1000



Joonis 14. Kiirusepiirangu ületamise määr linnades ja asulates



Joonis 15. Kiirusepiirangu ületamise määr linnades ja asulates 2011. ja 2012. aastal

4. 5 Millisel põhjusel Te tavaliselt ületate/ületaksite kiiruspiirangut?

	Nõus	Pigem nõus	Mitte eriti	Üldse mitte
a) Kiiruspiirangu ületamist soodustavad sõidutingimused	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b) Teiste liiklejate kiirusest tingitud kiirusvalik	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c) Ma naudin kiiret sõitu	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
d) Kogemata	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
e) Kiirustamine kohtumisele	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
f) Kehtestatud piirang ei vasta tegelikele oludele	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
g) Kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
h) Kuni +20 km/h on üldiselt aktsepteeritav	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
i) Auto võimekuse proovimine	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
j) Vahelejäämise risk on väike	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
k) Muu põhjus (nimeta mis!)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

Uuringus osalejatel esitati küsimus, kus paluti hinnata kiiruse ületamise peamiseid põhjusi. Järgnevalt on toodud nende vastanute arv, kes toodud väidetega nõustusid või pigem nõustusid (sulgudes on 2012. aasta tulemused väidetega nõustumise osas):

Kiiruspiirangu ületamist soodustavad sõidutingimused **77% (76%)**

Teiste liiklejate kiirusest tingitud kiirusevalik **61% (58%)**

Ma naudin kiiret sõitu 36% (37%)

Kogemata **63% (60%)**

Kiirustamine kohtumisele **68% (63%)**

Kehtestatud kiiruspiirang ei vasta liiklustingimustele **62% (62%)**

Kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav **71% (76%)**

Kuni +20 km/h on üldiselt aktsepteeritav 18% (20%)

Auto võimekuse proovimine 19% (22%)

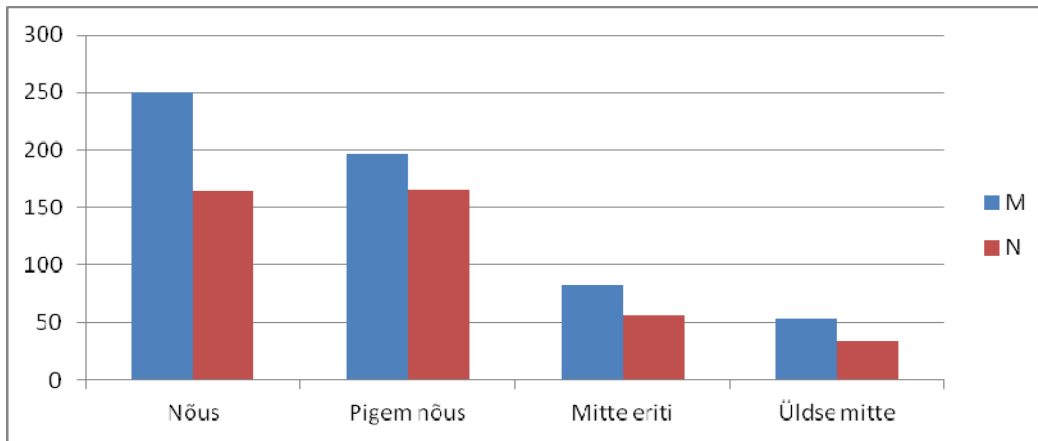
Vahelejäämise väike risk 15% (17%)

Vaadates küsitlusest saadud tulemusi võib öelda, et kiirusepiirangu ületamise peamiseks põhjuseks on kiiruse ületamist soodustavad sõidutingimused (77%) ja ka arvamus, et kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav (71%). Teise peamise põhjusena tuuakse välja kiirustamist kohtumisele (68%). Olulisel kohal kiiruse ületamise põhjustena on ka see, et kehtestatud kiirusepiirang ei vasta tegelikele liiklustingimustele (62%), kiirust ületatakse ka kogemata (63%) ja teiste liiklejate kiirust järgides (61%).

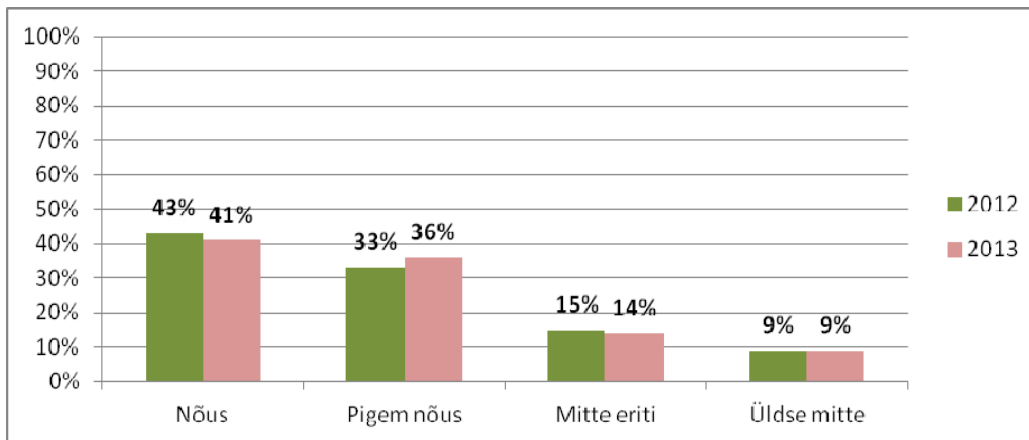
Vastuste jagunemine mees- ja naisjuhtide lõikes on toodud järgnevates tabelites ja joonistel.

Tabel 12. Kiiruse ületus on tingitud soodustavatest sõidutingimustest

	M	N	KOKKU
Nõus	250	164	414
Pigem nõus	196	165	361
Mitte eriti	82	56	138
Üldse mitte	53	34	87
KOKKU	581	419	1000



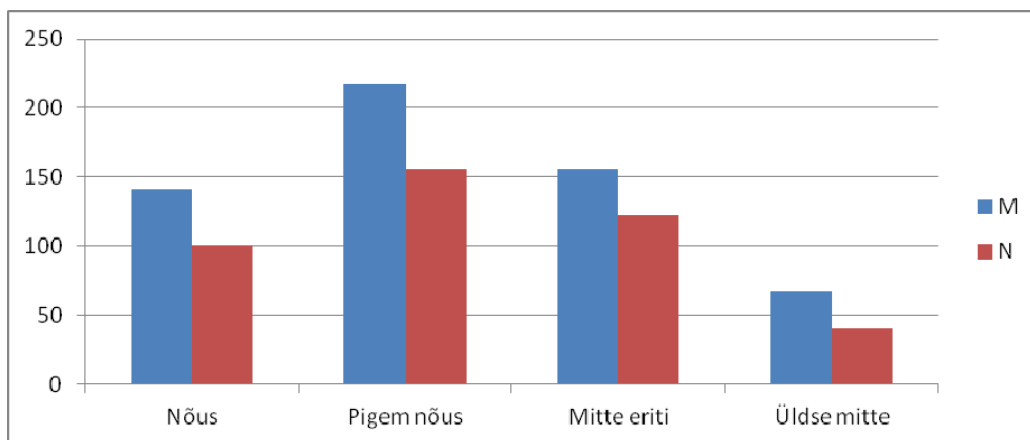
Joonis 16. Kiiruse ületus on tingitud soodustavatest sõidutingimustest



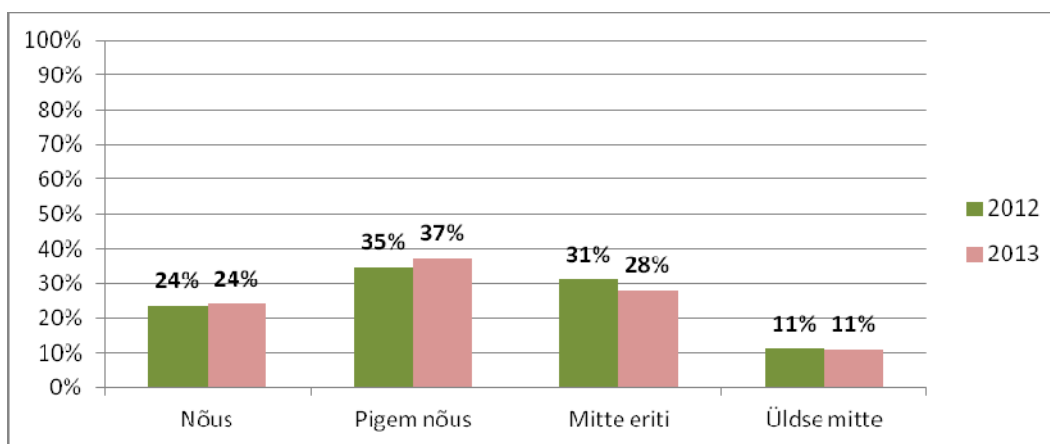
Joonis 17. Kiiruse ületus on tingitud soodustavatest sõidutingimustest 2012. ja 2013.aastal

Tabel 13. Kiiruse ületus on tingitud teiste liiklejate kiirusevalikust

	M	N	KOKKU
Nõus	141	101	242
Pigem nõus	217	156	373
Mitte eriti	156	122	278
Üldse mitte	67	40	107
KOKKU	581	419	1000



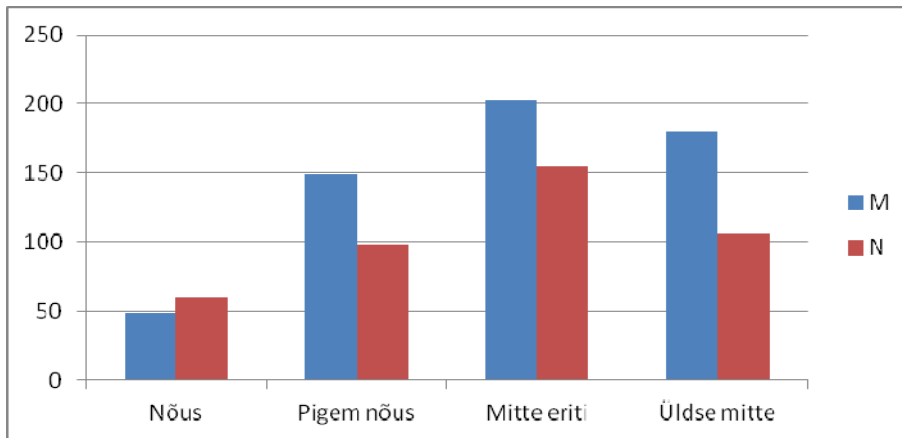
Joonis 18. Kiiruse ületus on tingitud teiste liiklejate kiirusevalikust



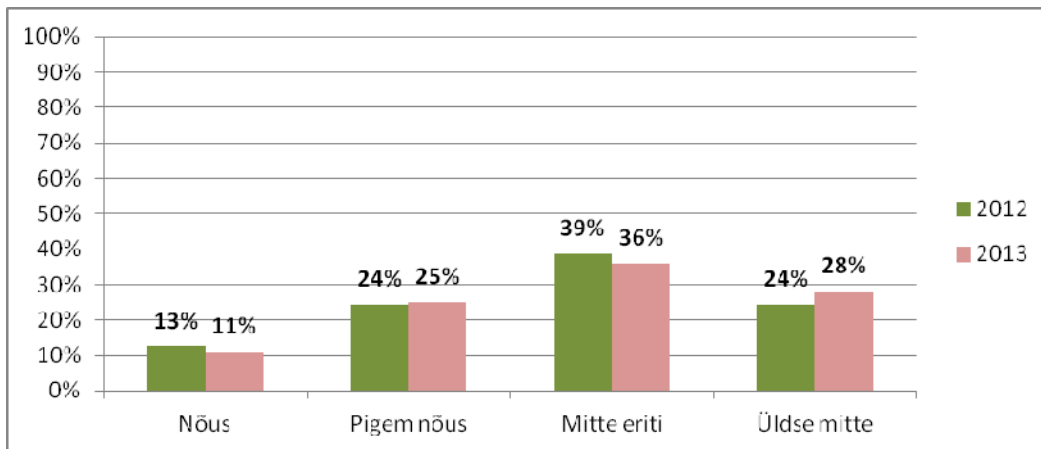
Joonis 19. Kiiruse ületus on tingitud teiste liiklejate kiirusevalikust 2012. ja 2013. aastal

Tabel 14. Kiiruse ületus on toimunud kiire sõidu nautimisest

	M	N	KOKKU
Nõus	49	60	109
Pigem nõus	149	98	247
Mitte eriti	203	155	358
Üldse mitte	180	106	286
KOKKU	581	419	1000



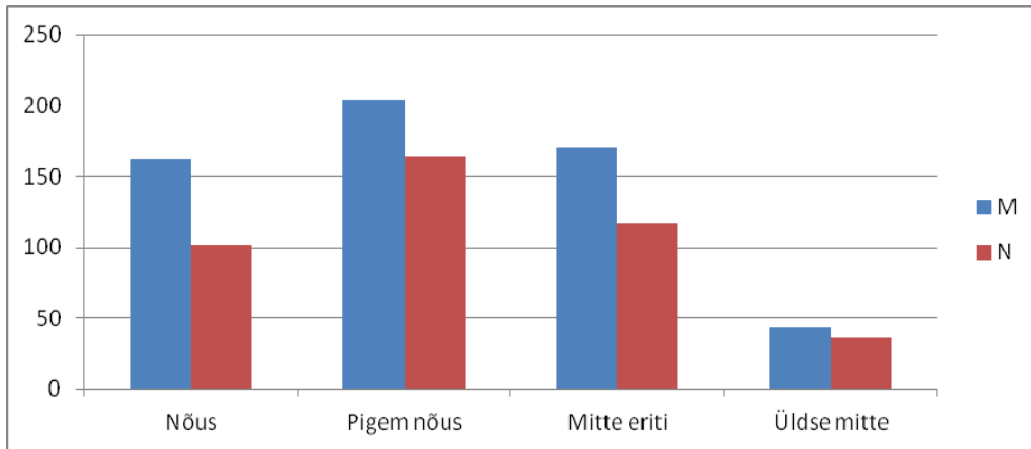
Joonis 20. Kiiruse ületus on toimunud kiire sõidu nautimisest



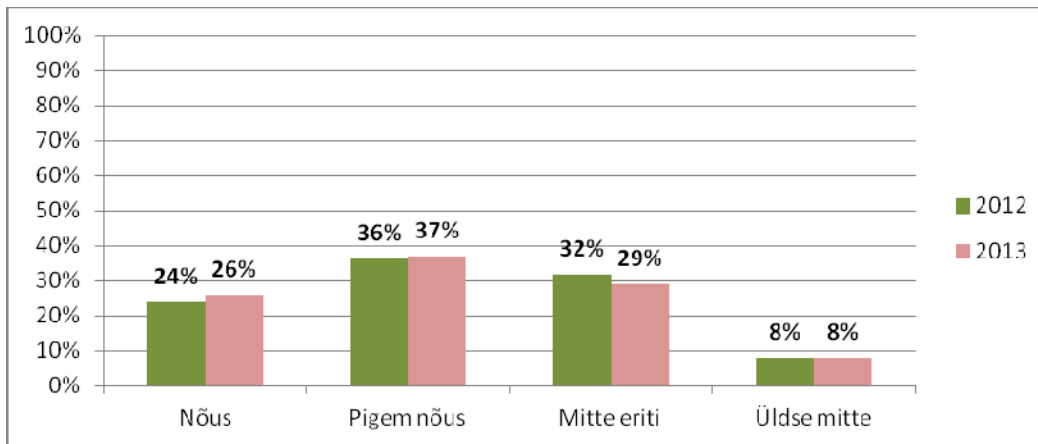
Joonis 21. Kiiruse ületus on toimunud kiire sõidu nautimisest 2012. ja 2013. aastal

Tabel 15. Kiiruse ületus on toimunud kogemata

	M	N	KOKKU
Nõus	162	102	264
Pigem nõus	204	164	368
Mitte eriti	171	117	288
Üldse mitte	44	36	80
KOKKU	581	419	1000



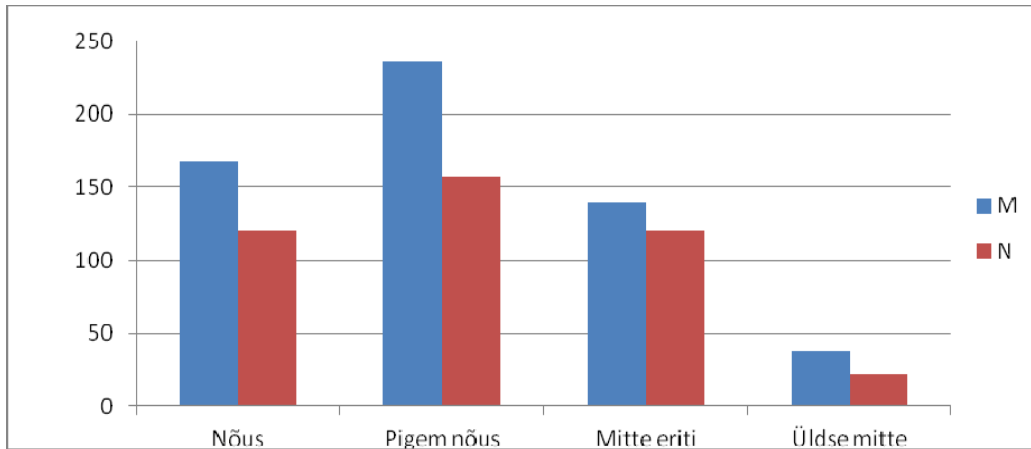
Joonis 22. Kiiruse ületus on toimunud kogemata



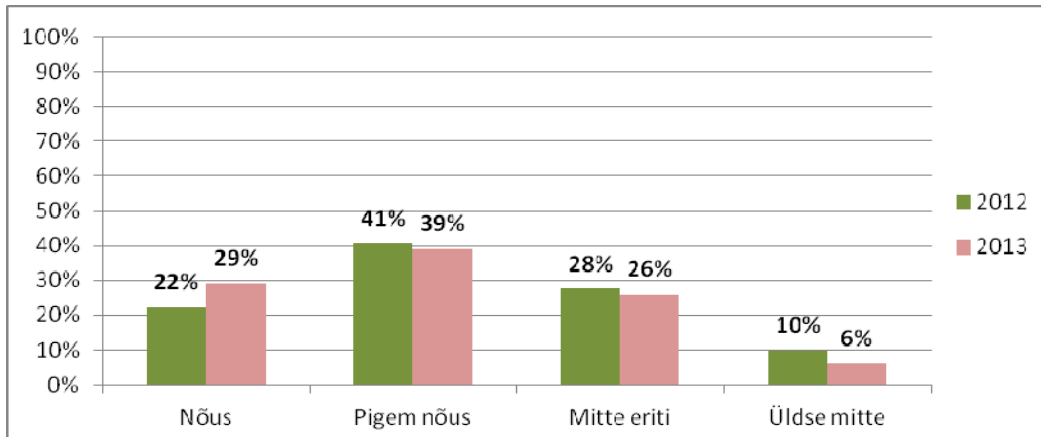
Joonis 23. Kiiruse ületus on toimunud kogemata 2012. ja 2013. aastal

Tabel 16. Kiiruse ületus on tingitud kiirustamisest kohtumisele

	M	N	KOKKU
Nõus	168	120	288
Pigem nõus	236	157	393
Mitte eriti	139	120	259
Üldse mitte	38	22	60
KOKKU	581	419	1000



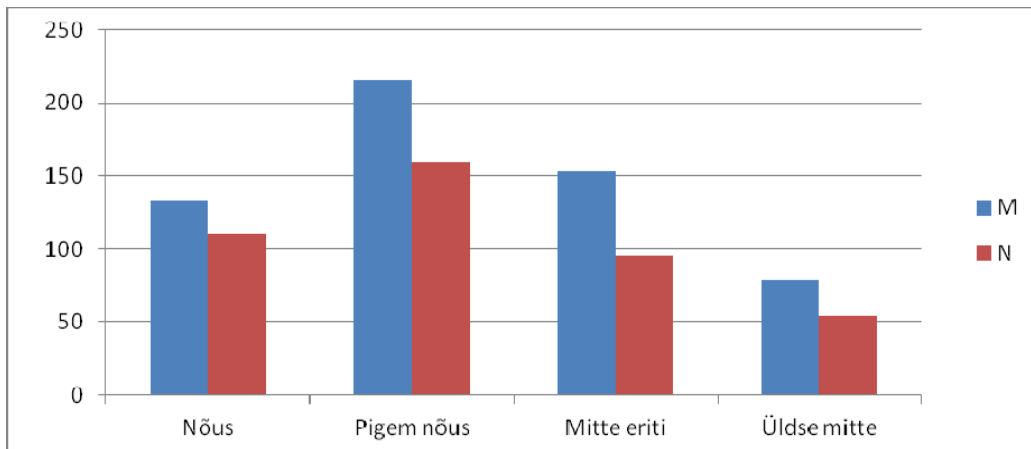
Joonis 24. Kiiruse ületus on tingitud kiirustamisest kohtumisele



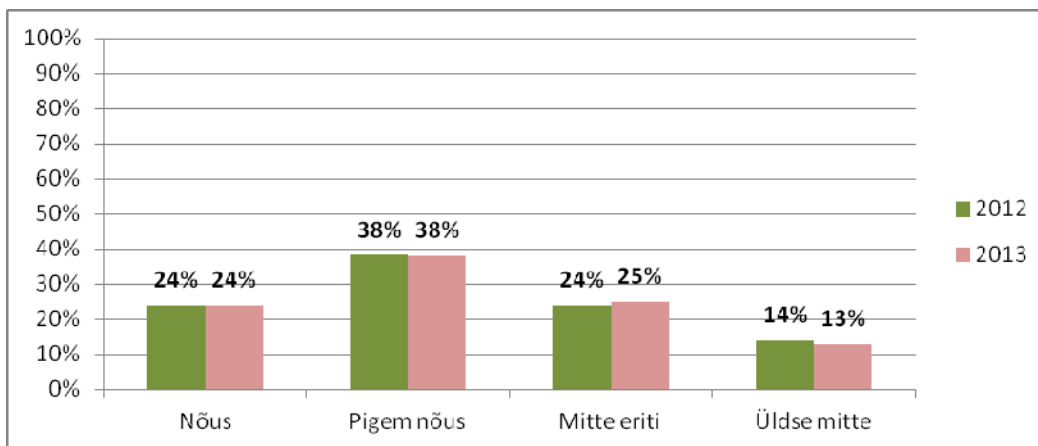
Joonis 25. Kiiruse ületus on tingitud kiirustamisest kohtumisele 2012. ja 2013. aastal

Tabel 17. Kiiruse ületus on toimunud põhjusel, et kehtestatud piirang ei vasta oludele

	M	N	KOKKU
Nõus	133	110	243
Pigem nõus	216	160	376
Mitte eriti	153	95	248
Üldse mitte	79	54	133
KOKKU	581	419	1000



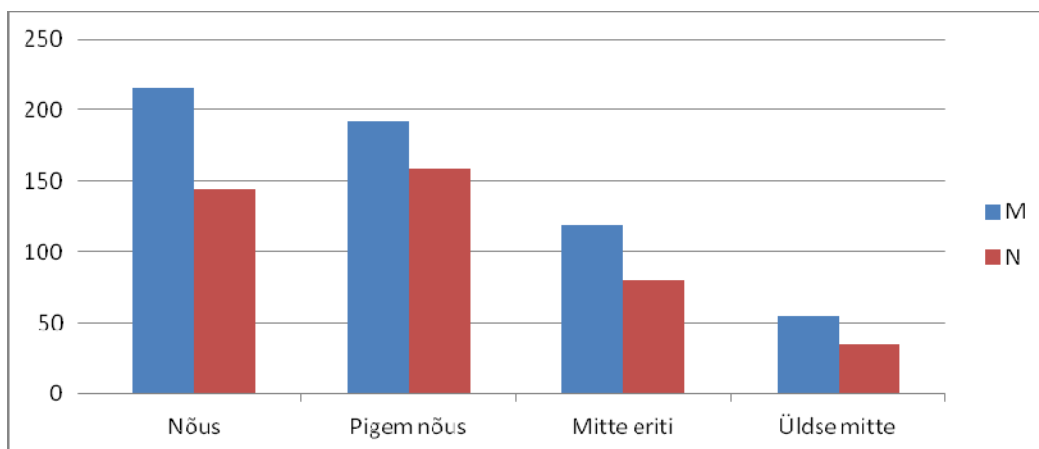
Joonis 26. Kiiruse ületus on toimunud põhjusel, et kehtestatud piirang ei vasta oludele



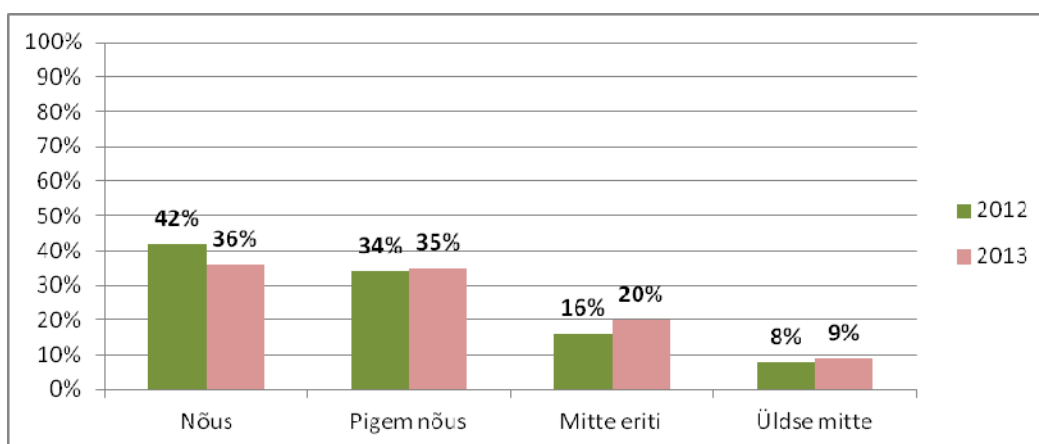
Joonis 27. Kiiruse ületus on toimunud põhjusel, et kehtestatud piirang ei vasta oludele 2012. ja 2013. aastal

Tabel 18. Kuni +10 km/h kiiruse ületus on üldiselt aktsepteeritav

	M	N	KOKKU
Nõus	215	145	360
Pigem nõus	192	159	351
Mitte eriti	119	80	199
Üldse mitte	55	35	90
KOKKU	581	419	1000



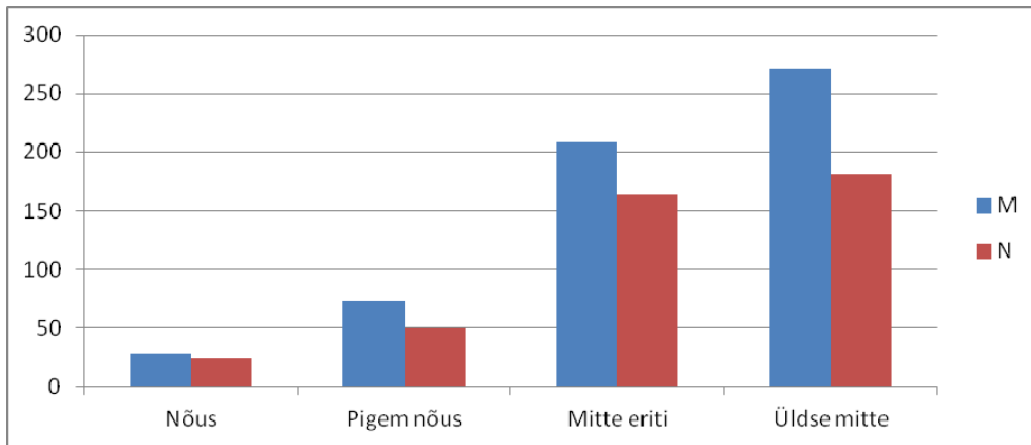
Joonis 28. Kuni +10 km/h kiiruse ületus on üldiselt aktsepteeritav



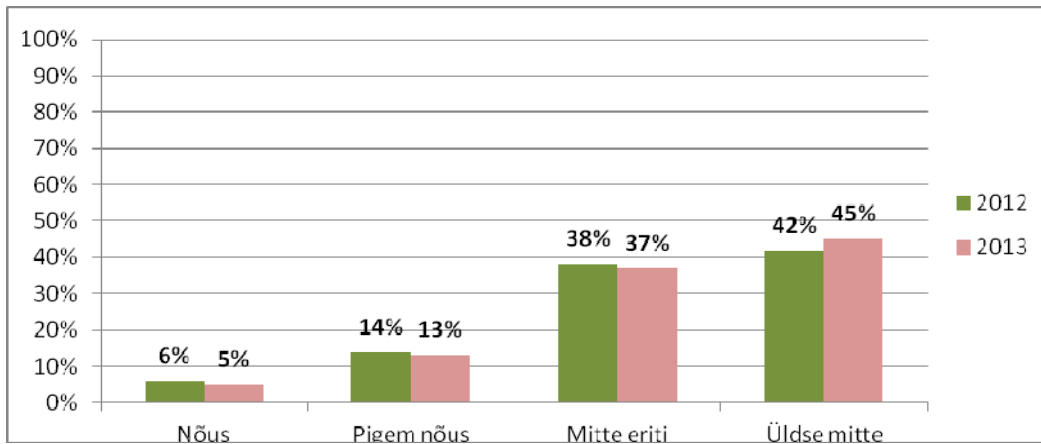
Joonis 29. Kuni +10 km/h kiiruse ületus on üldiselt aktsepteeritav 2011. ja 2012. aastal

Tabel 19. Kuni +20 km/h kiiruse ületus on üldiselt aktsepteeritav

	M	N	KOKKU
Nõus	28	24	52
Pigem nõus	73	50	123
Mitte eriti	209	164	373
Üldse mitte	271	181	452
KOKKU	581	419	1000



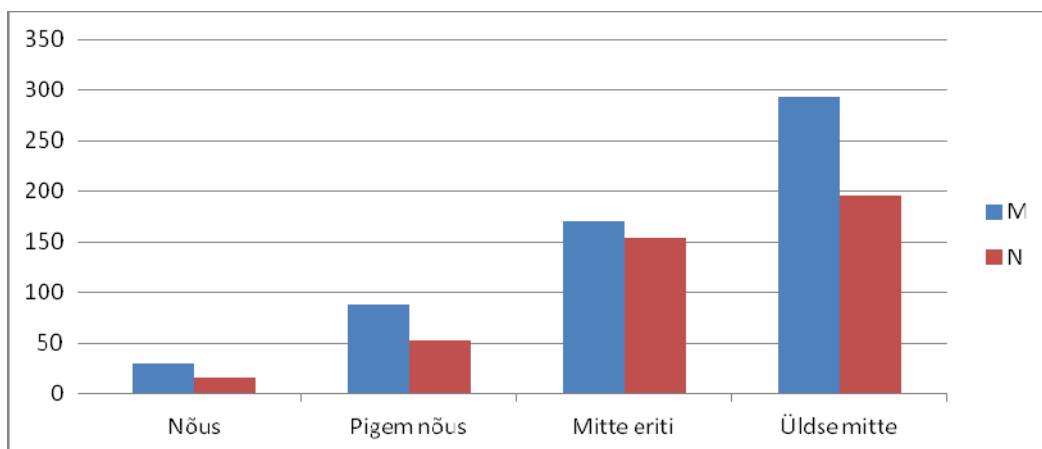
Joonis 30. Kuni +20 km/h kiiruse ületus on üldiselt aktsepteeritav



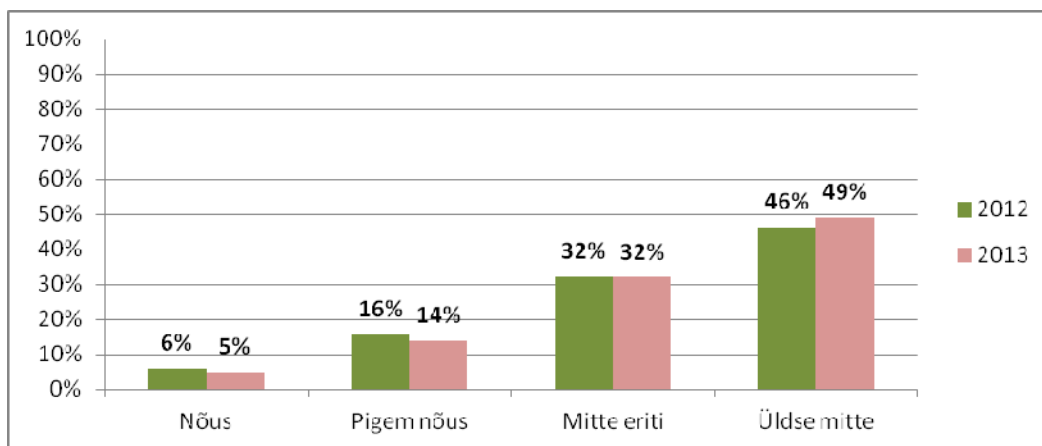
Joonis 31. Kuni +20 km/h kiiruse ületus on üldiselt aktsepteeritav 2012. ja 2013. aastal

Tabel 20. Kiiruse ületamise põhjuseks on auto võimekuse proovimine

	M	N	KOKKU
Nõus	30	16	46
Pigem nõus	88	53	141
Mitte eriti	170	154	324
Üldse mitte	293	196	489
KOKKU	581	419	1000



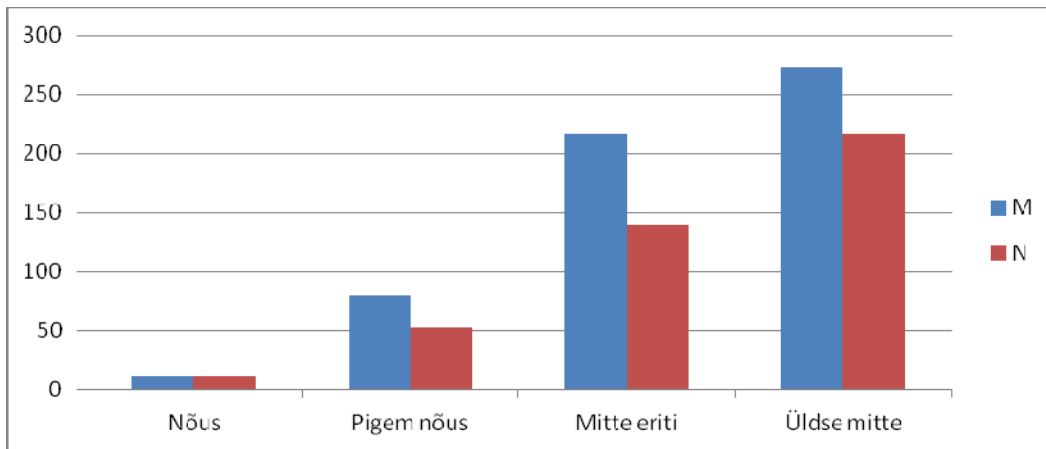
Joonis 32. Kiiruse ületamise põhjuseks on auto võimekuse proovimine



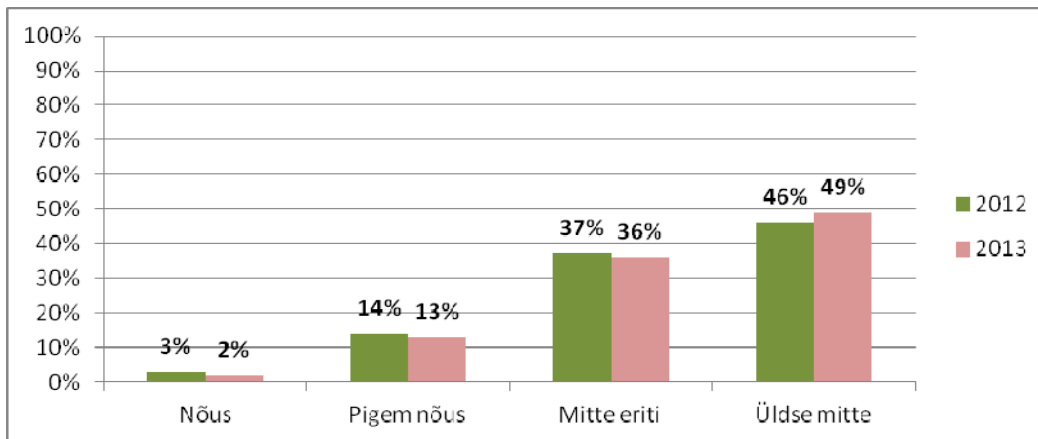
Joonis 33. Kiiruse ületamise põhjuseks on auto võimekuse proovimine 2012. ja 2013. aastal

Tabel 21. Kiiruse ületamine leiab aset, sest vahelejäämise risk on väike

	M	N	KOKKU
Nõus	12	12	24
Pigem nõus	80	52	132
Mitte eriti	216	139	355
Üldse mitte	273	216	489
KOKKU	581	419	1000



Joonis 34. Kiiruse ületamine leiab aset, sest vahelejäämise risk on väike



Joonis 35. Kiiruse ületamine leiab aset, sest vahelejäämise risk on väike 2012. ja 2013. aastal

Lisaks eelpool toodud põhjustele tõid juhid välja ka kiiruse ületamise muud põhjused. Järgnevalt on loetletud küsitluses välja toodud kiiruse ületamise muud põhjused.

Nimetati järgmised põhjused:

Arsti juurde sõit või vajadus arstiabi järele

Autode voos ei vaata kiirust

Eessõitja ebastabiilne sõiduviis või liiga aeglane sõidukiirus

Ei pane tähele uusi liiklusemärgi või ei märka liiklusemärgi

Eriolukord

Esmaabi andmise vajadus

Hea auto

Hea muusika autos
Hea tee
Hea tuju
Hilinemine (näiteks tööle)
Kaubaautod teel (liiga aeglased)
Kiire sõidu nautimine
Kiirustamine tööle/koju/lennukile/laevale
Kiiruskaamerate vabas alas kiirustamine
Kiiruskaameratest möödudes
Kogemata, ei pane kiirusenäidikut tähele
Kurjategija tagaajamine
Liiga aeglased autod teel
Liiga palju liiklusmärke korruga teel
Liiklusvoolus sõitmine
Meeldib kiiresti sõita
Mobiiliga rääkides
Möödasõidu ajal
Ootamatud teetööd, mis põhjustavad hilinemise
Pikki vahemaid sõites
Politsei puudumine teel
Praamilt tulles
Pärast politseist möödumist
Raskeveokid teel
Sirged teelõigud
Spidomeeter ei näita korrektset kiirust
Sõidukitest vaba tee
Sünnitaja haiglasse viimine
Teetööde tõttu hilinemisel
Teiste liiklejate põhjendamatult aeglasel sõidul
Vaba tee

4.6 Kas Te oleksite nõus alljärgnevate kiiruspiirangutest kinnipidamisele suunatud meetmete rakendamisega?

	Nõus	Pigem nõus	Mitte eriti	Üldse mitte
a) Politsei järelevalve tõhustamine teedel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b) Kiiruskaamerate paigaldamine	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c) Kiirustabloode paigaldamine	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
d) Liikluskasvatuse tõhustamine	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
e) Autojuhtide teadlikkuse tõstmine <i>(kampaaniad, koolitused, teabepäevad)</i>	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
f) Füüsilised meetmed <i>(kinnised, teekitsendused, ringristmikud jne.)</i>	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
g) Karistuste karmistamine	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
h) Püsikiirushoidja olemasolu autos	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
i) Elektrooniline seade autos,	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

mis hoiatab või takistab kiiruse ületamise eest

Sõidukijuhtide käest küsiti arvamust kiiruskontrolli meetmetesse suhtumisest ülaltoodud loetelu lõikes. Järgnevalt on toodud nende juhtide %, kes igat loetelus nimetatud meetet toetavad või pigem toetavad (sulgudes on toodud 2012. aasta meetmete toetamine või pigem toetamine):

- Politsei järelevalve tõhustamine teedel: **83% (85%)**
- Kiiruskaamerate paigaldamine: **76% (75%)**
- Kiirustabloode paigaldamine: **88% (89%)**

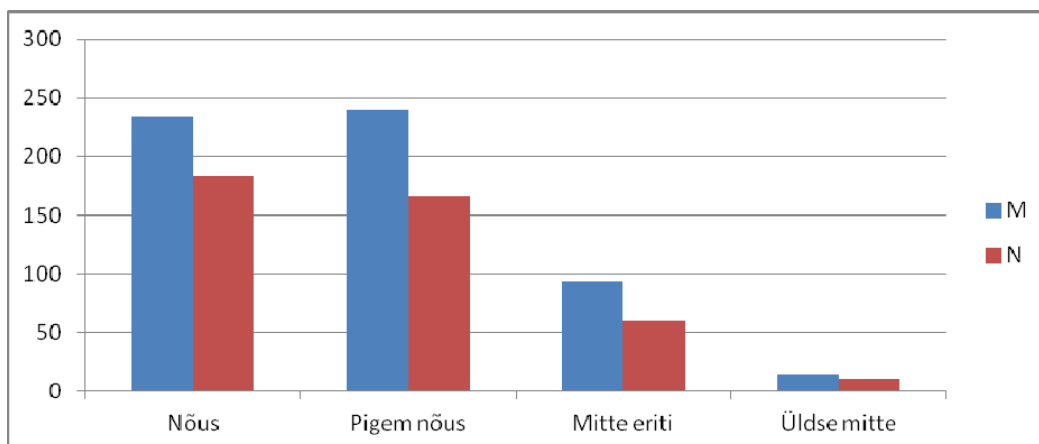
- Liikluskasvatuse tõhustamine: **86% (87%)**
- Autojuhtide teadlikkuse tõstmine (kampaniad, koolitused, teabepäevad): **76% (79%)**
- Füüsilised meetmed (kännised, teekitsendused, ringristmikud, jne): 50% (44%)
- Karistuste karmistamine: **58% (53%)**
- Püsikiirushoidja olemasolu autos: **79% (79%)**
- Elektrooniline seade autos, mis hoiatab või takistab kiiruse ületamise ees: **71% (73%)**

Tulemustest selgub, et küsitluses osalenud juhid pooldavad kiiruskontrolli meetmetest eelkõige kiirustabloode paigaldamist, liikluskasvatuse tõhustamist, politsei järelvalve tõhustamist ja püsikiirushoidja olemasolu autos. Suurenenud on toetus füüsilistele meetmetele (kännised, teekitsendused, ringristmikud jne) ja karistuste karmistamisele. Oluliseks peetakse ka autojuhtide teadlikkuse tõstmist ja kiiruskaamerate paigaldamist teedele.

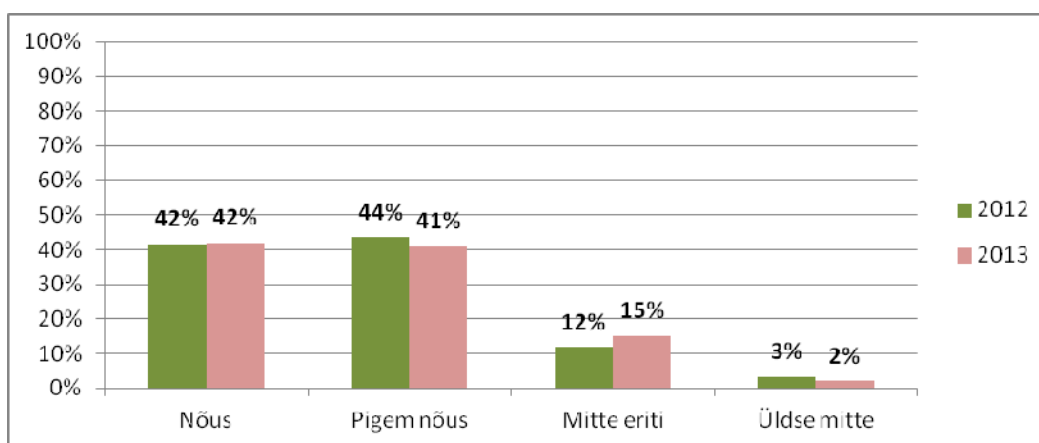
Järgnevates tabelites ja graafikutel on sõidukijuhtide poolt toodud iga üksiku meetme toetus või vastuseis.

Tabel 22. Nõustumine politsei järelvalve tõhustamisega

	M	N	KOKKU
Nõus	234	183	417
Pigem nõus	240	166	406
Mitte eriti	93	60	153
Üldse mitte	14	10	24
KOKKU	581	419	1000



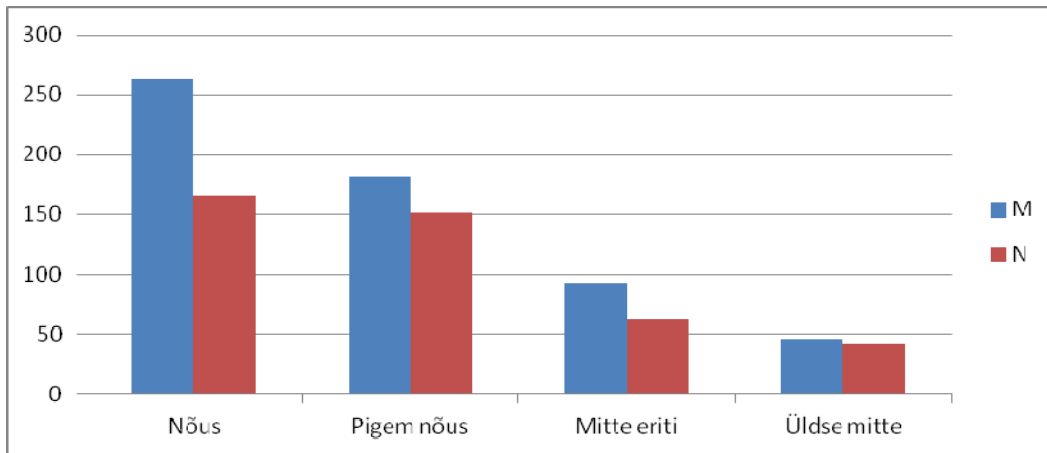
Joonis 36. Nõustumine politsei järelvalve tõhustamisega



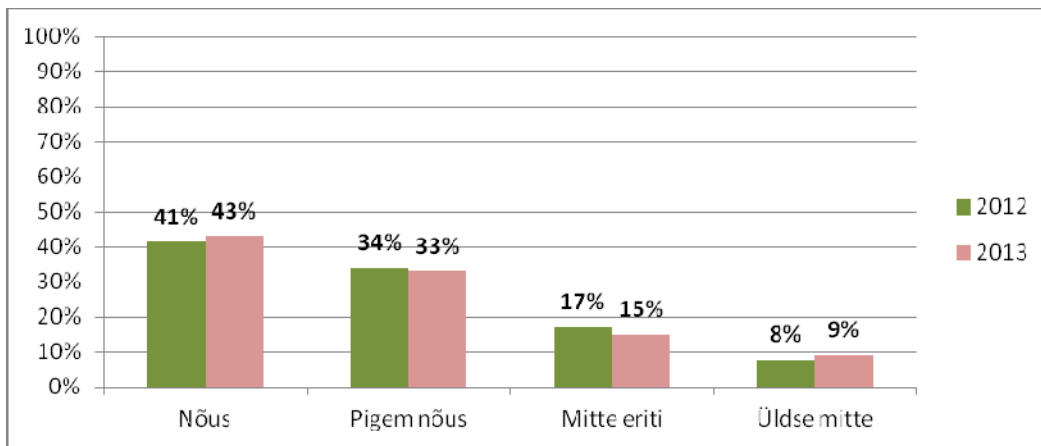
Joonis 37. Nõustumine politsei järelvalve tõhustamisega 2012. ja 2013. aastal

Tabel 23. Nõustumine kiirusekaamerate paigaldamisega

	M	N	KOKKU
Nõus	263	165	428
Pigem nõus	181	151	332
Mitte eriti	92	62	154
Üldse mitte	45	41	86
KOKKU	581	419	1000



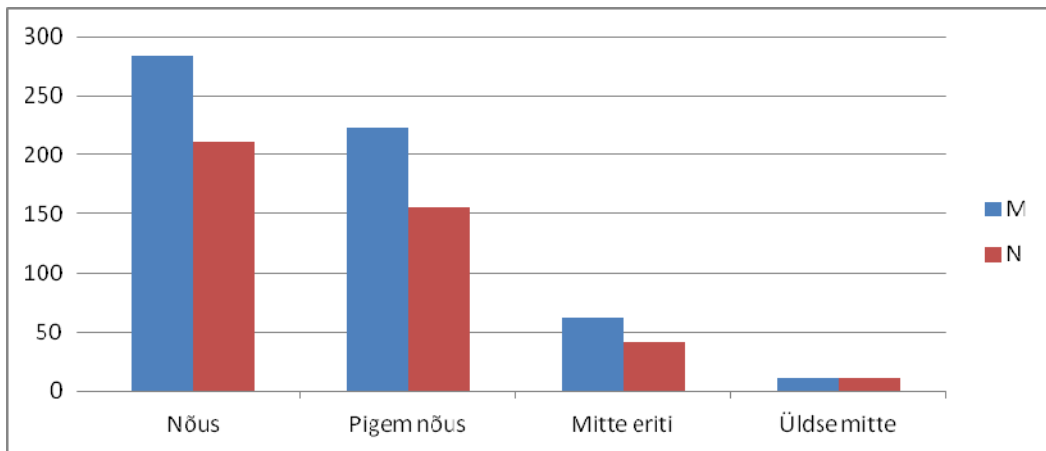
Joonis 38. Nõustumine kiirusekaamerate paigaldamisega



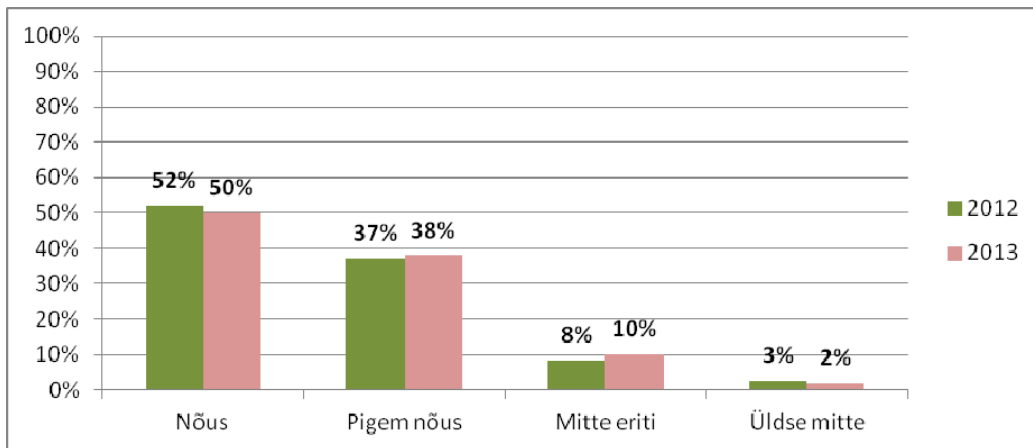
Joonis 39. Nõustumine kiirusekaamerate paigaldamisega 2012. ja 2013. aastal

Tabel 24. Nõustumine kiirustabloode paigaldamisega

	M	N	KOKKU
Nõus	284	211	495
Pigem nõus	223	156	379
Mitte eriti	62	41	103
Üldse mitte	12	11	23
KOKKU	581	419	1000



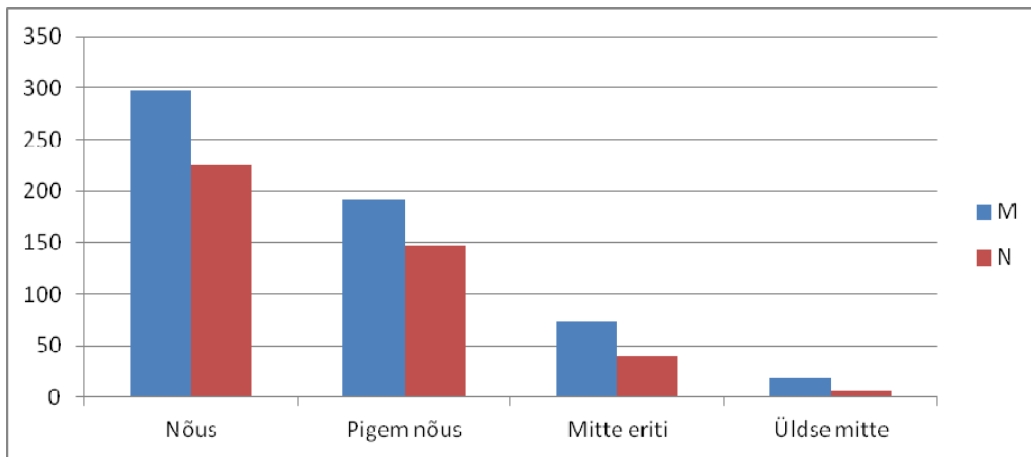
Joonis 40. Nõustumine kiirustabloode paigaldamisega



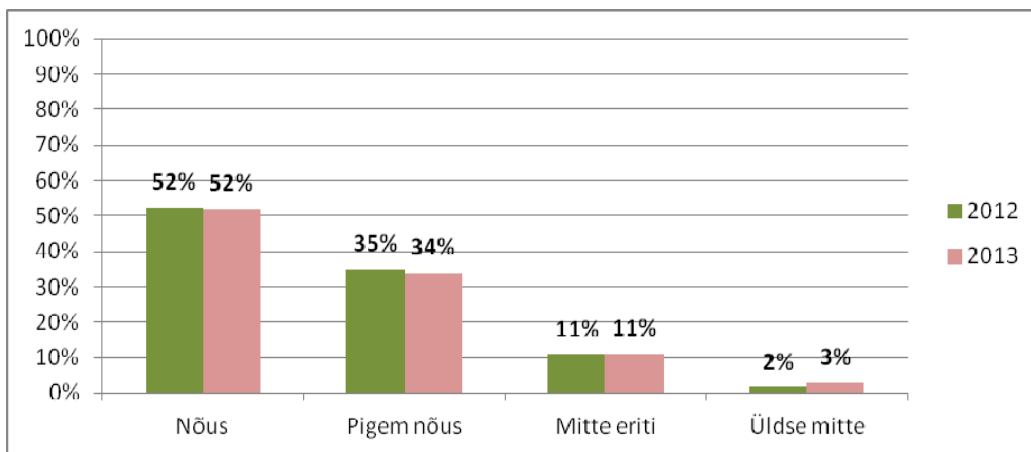
Joonis 41. Nõustumine kiirustabloode paigaldamisega 2012. ja 2013. aastal

Tabel 25. Nõustumine liikluskasvatuse tõhustamisega

	M	N	KOKKU
Nõus	297	226	523
Pigem nõus	192	147	339
Mitte eriti	74	39	113
Üldse mitte	18	7	25
KOKKU	581	419	1000



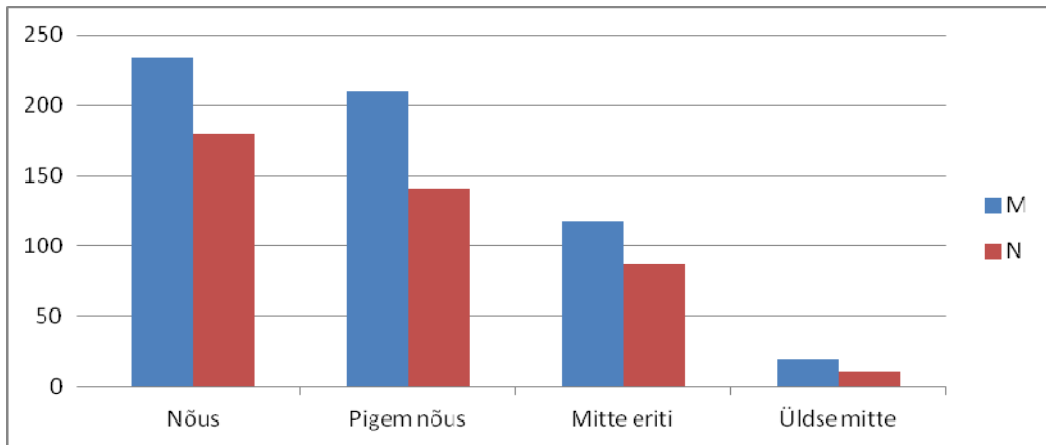
Joonis 42. Nõustumine liikluskasvatuse tõhustamisega



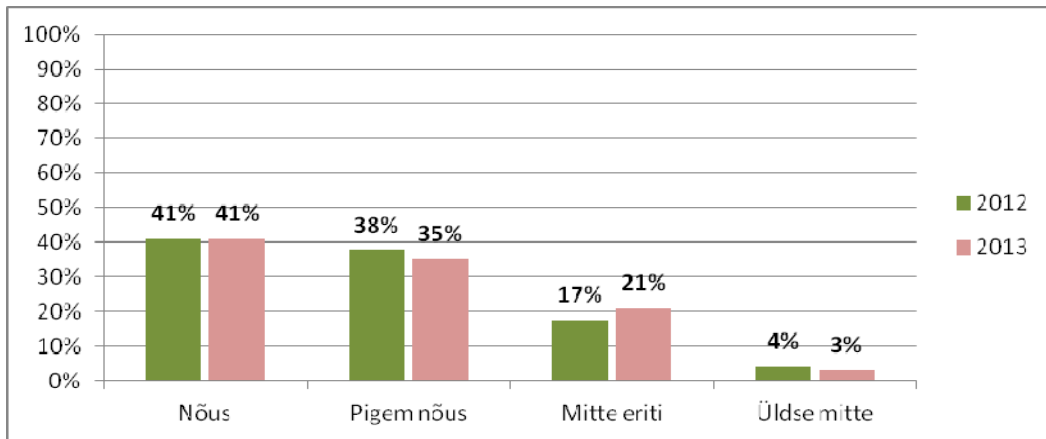
Joonis 43. Nõustumine liikluskasvatuse tõhustamisega 2012. ja 2013. aastal

Tabel 26. Nõustumine juhtide teadlikkuse tõstmisega

	M	N	KOKKU
Nõus	234	180	414
Pigem nõus	210	141	351
Mitte eriti	118	87	205
Üldse mitte	19	11	30
KOKKU	581	419	1000



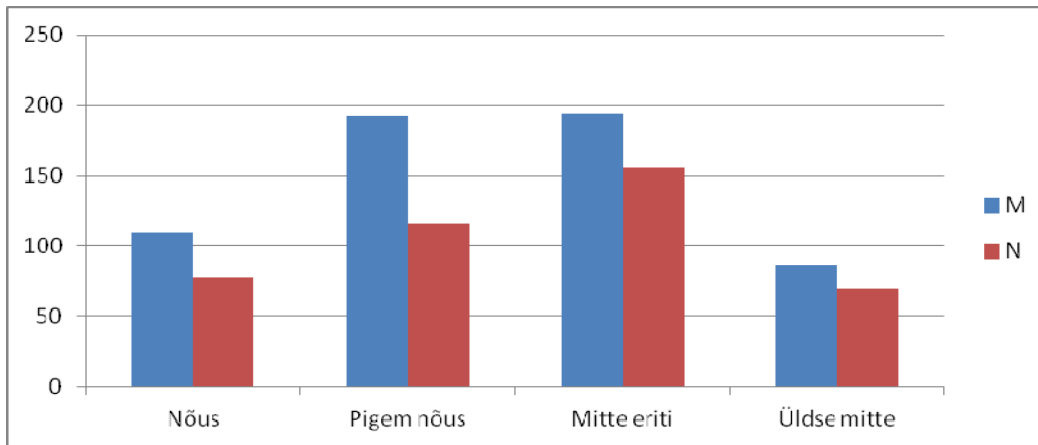
Joonis 44. Nõustumine juhtide teadlikkuse tõstmisega



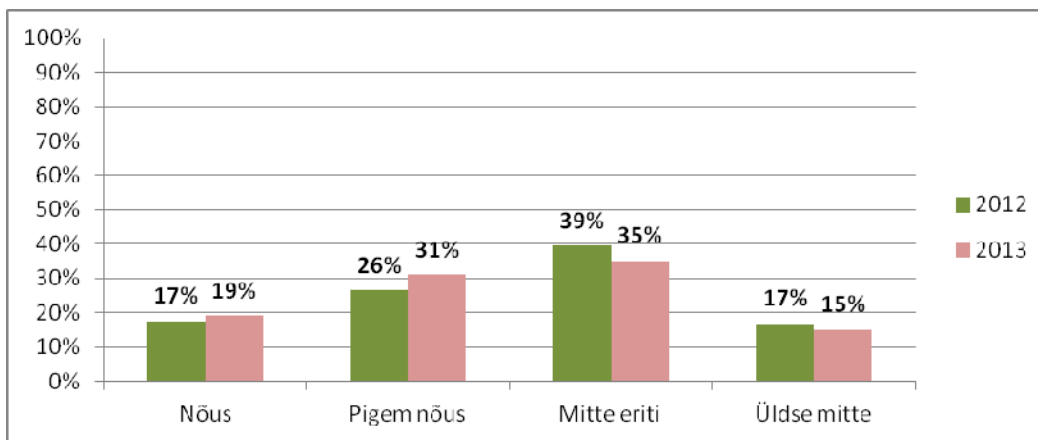
Joonis 45. Nõustumine juhtide teadlikkuse tõstmisega 2012. ja 2013. aastal

Tabel 27. Nõustumine füüsiliste meetmete rakendamise kiiruse ohjeldamiseks

	M	N	KOKKU
Nõus	109	78	187
Pigem nõus	192	116	308
Mitte eriti	194	156	350
Üldse mitte	86	69	155
KOKKU	581	419	1000



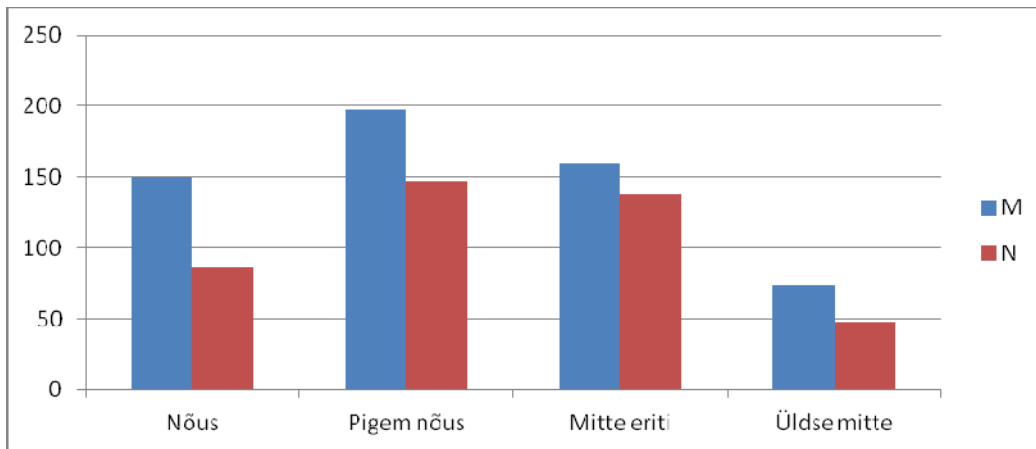
Joonis 46. Nõustumine füüsiliste meetmete rakendamisega kiiruse ohjeldamiseks



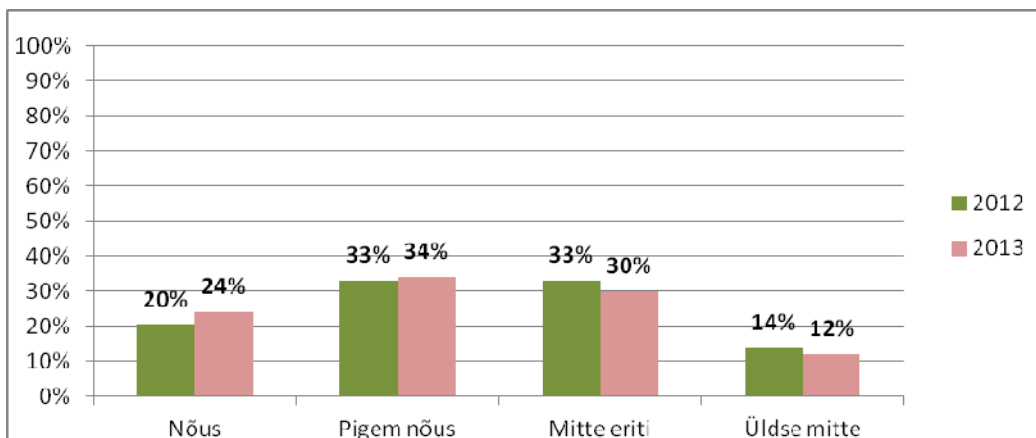
Joonis 47. Nõustumine füüsiliste meetmete rakendamisega kiiruse ohjeldamiseks 2012. ja 2013. aastal

Tabel 28. Nõustumine karistuste karmistamise vajadusega kiiruste ohjeldamiseks

	M	N	KOKKU
Nõus	150	86	236
Pigem nõus	197	147	344
Mitte eriti	160	138	298
Üldse mitte	74	48	122
KOKKU	581	419	1000



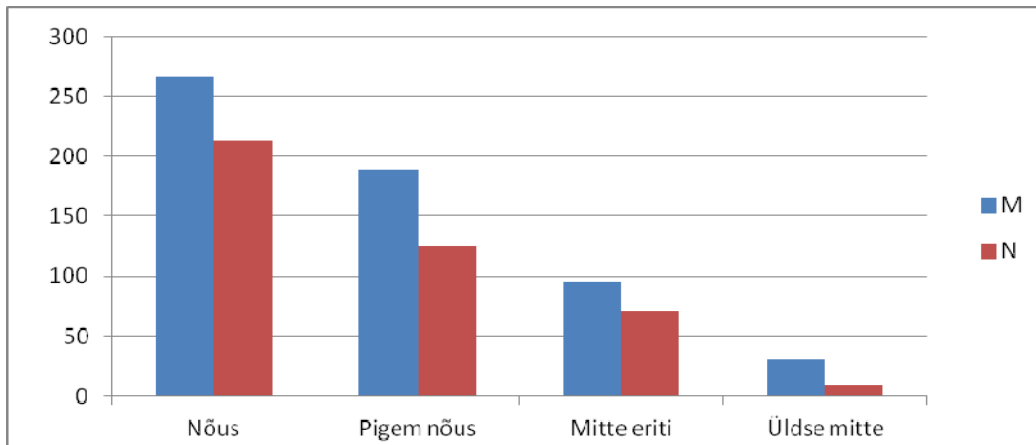
Joonis 48. Nõustumine karistuste karmistamise vajadusega kiiruste ohjeldamiseks



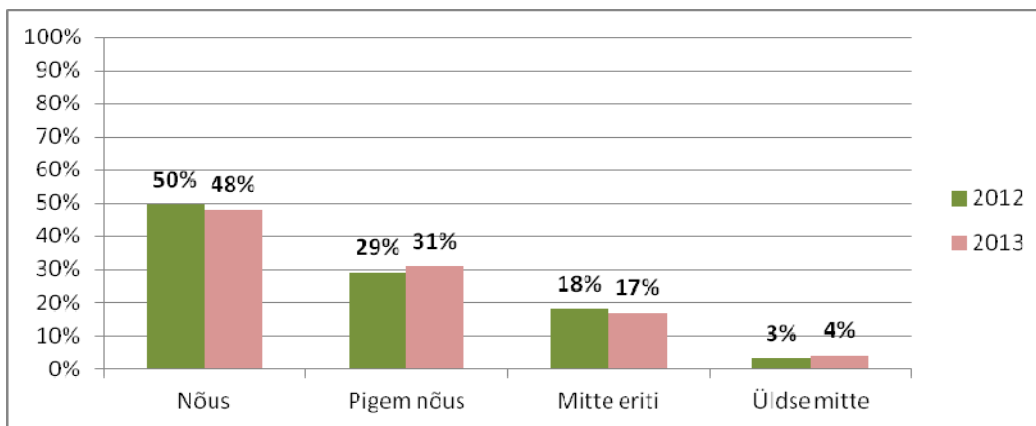
Joonis 49. Nõustumine karistuste karmistamise vajadusega kiiruste ohjeldamiseks 2012. ja 2013. aastal

Tabel 29. Nõustumine püsikiirushoidja olemasoluga autos

	M	N	KOKKU
Nõus	267	213	480
Pigem nõus	189	125	314
Mitte eriti	95	71	166
Üldse mitte	30	10	40
KOKKU	581	419	1000



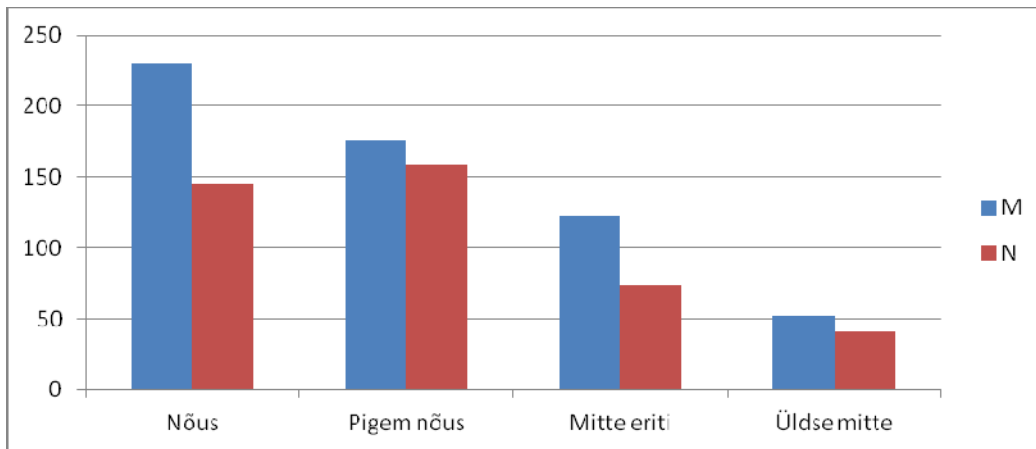
Joonis 50. Nõustumine püsikiirushoidja olemasoluga autos



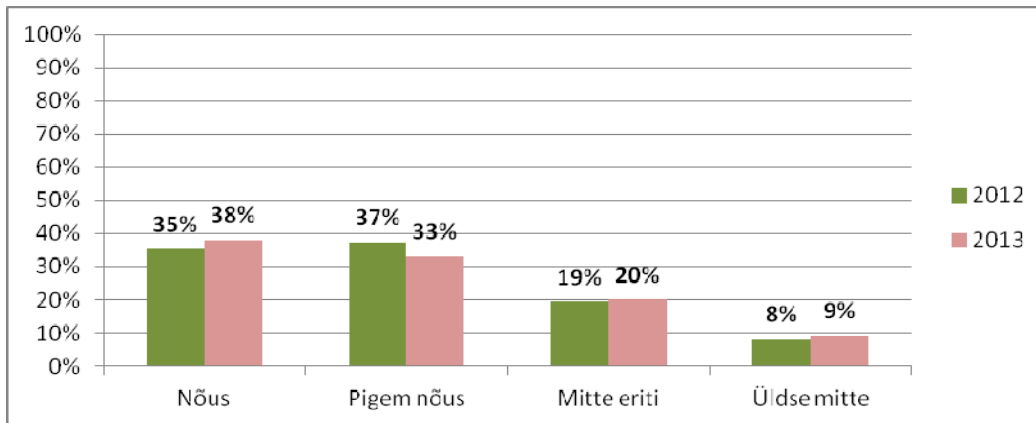
Joonis 51. Nõustumine püsikiirushoidja olemasoluga autos 2012. ja 2013. aastal

Tabel 30. Nõustumine elektroonse kiiruskontrolliseadmega autos

	M	N	KOKKU
Nõus	230	146	376
Pigem nõus	176	158	334
Mitte eriti	123	74	197
Üldse mitte	52	41	93
KOKKU	581	419	1000



Joonis 52. Nõustumine elektroonse kiiruskontrolliseadmega autos



Joonis 53. Nõustumine elektroonse kiiruskontrolliseadmega autos 2012. ja 2013. aastal

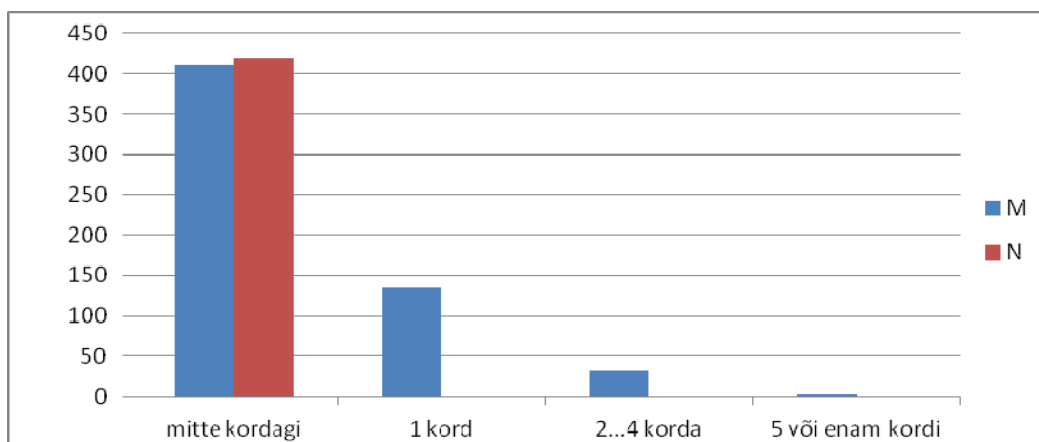
4.7 Kas Te olete viimase aasta jooksul autot juhtinud ebakaines olekus?

- Mitte kunagi 1
- 1 kord 2
- 2-4 korda 3
- 5 korda 4

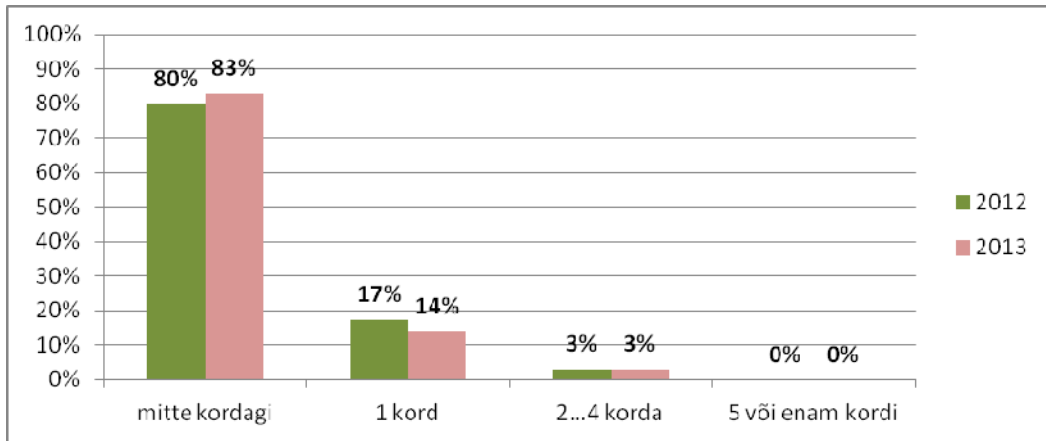
Sõidukijuhtidele esitati küsimusi, kas nad on viimase aasta jooksul juhtinud autot ebakaines olekus. Tulemustest selgus, et 83% vastanutest ei ole seda teinud (2012. aastal oli vastav näitaja 80%). 14% on üks kord juhtinud autot ebakaines olekus (2012. aastal 17%) ja neid juhte, kes seda on teinud viis või enam korda, antud uuringu põhjal palju ei ole. Erinevused meeste ja naiste vastustes on toodud alljärgnevas tabelis ja joonistel.

Tabel 31. Sõiduki juhtimine ebakaines olekus

	M	N	KOKKU
mitte kordagi	411	419	830
1 kord	136	0	136
2...4 korda	32	0	32
5 või enam kordi	2	0	2
KOKKU	581	419	1000



Joonis 54. Sõiduki juhtimine ebakaines olekus



Joonis 55. Sõiduki juhtimine ebakaines olekus 2012. ja 2013. aastal

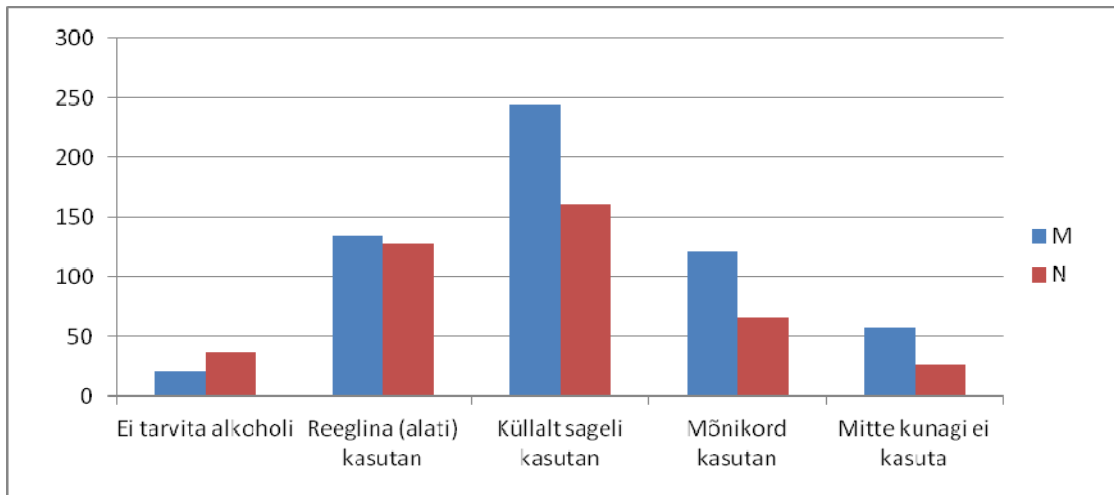
4.8 Kas Te kasutate oma seisundi kontrollimiseks alkomeetrit enne juhtima minekut, kui te kahtlete, et alkohol ei ole verest kadunud?

- Ei tarvita alkoholi
- Reeglina (alati) kasutan
- Küllalt sageli kasutan
- Mõnikord kasutan
- Mitte kunagi ei kasuta

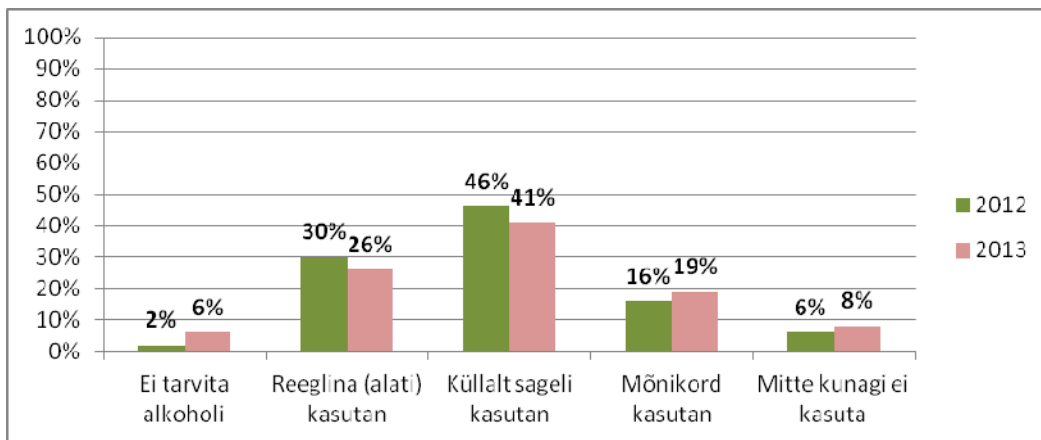
Lisaks ebakaines olekus auto juhtimisele uuriti juhtidelt ka selle kohta, kas nad kasutavad alkomeetrit oma seisundi kontrollimiseks enne autorooli istumist. Tulemustest selgus, et 8% uuringus osalenud autojuhtidest ei tee seda kunagi ja vaid 19% kasutab mõnikord alkomeetrit. Neid, kes kasutavad alkomeetrit alati, on 26% vastanutest. 6% ei tarvita üldse alkoholi ja 41% kasutab oma sõnul alkomeetrit küllalt sageli. Meeste ja naiste erinevused seoses alkomeetri kasutamisega on toodud alljärgnevas tabelis.

Tabel 32. Alkomeetri kasutamine

	M	N	KOKKU
Ei tarvita alkoholi	21	37	58
Reeglina (alati) kasutan	135	128	263
Küllalt sageli kasutan	245	161	406
Mõnikord kasutan	122	66	188
Mitte kunagi ei kasuta	58	27	85
KOKKU	581	419	1000



Joonis 56. Alkomeetri kasutamine



Joonis 57. Alkomeetri kasutamine 2012. ja 2013. aastal

4.9 Kui sageli on Teie arvates järgmised momendid põhjuseks liiklusõnnetuste toimumisele?

	Mitte kunagi	Harva	Vahete- vahel	Sageli	Väga sageli	Alati
a) Auto juhtimine väsinuna	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
b) Auto juhtimine alkoholi-, narkojoobes või ravimite mõju all	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
c) Väike pikivahe eessõitjaga	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
d) Liiga kiire sõit	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
e) Teede halb seisukord	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
f) Ootamatud seisakud teel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
g) Mobiiltelefoni kasutamine sõidu ajal ilma käed-vabad-süsteemita	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
h) Mobiiltelefoni kasutamine sõidu ajal käed-vabad-süsteemiga	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
i) Halvad ilmastikuolud	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
j) Auto tehniline seisukord (<i>mittekorras rehvid, pidurid, rool, tuled jne</i>)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6

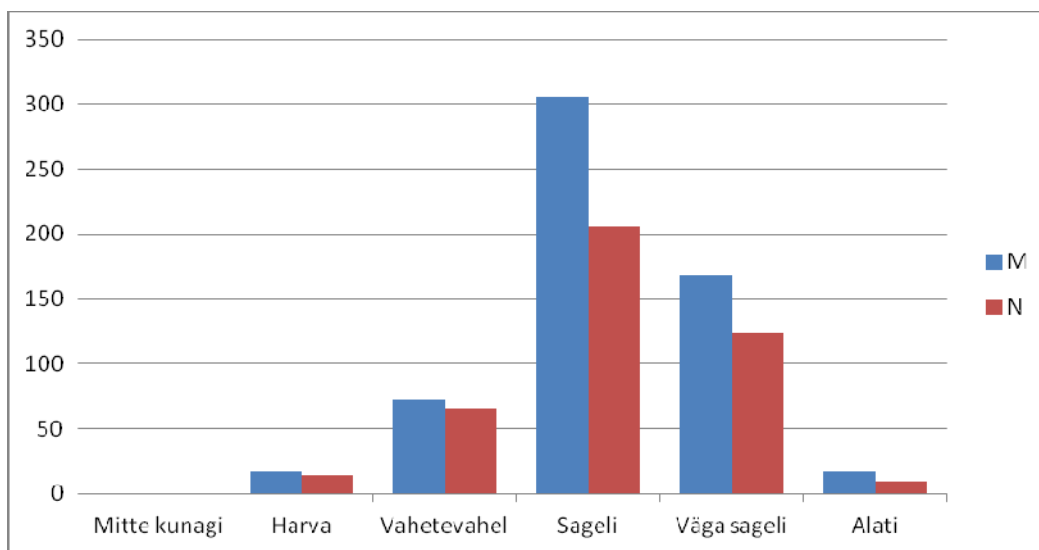
Käesolevas küsimusteblokis uuriti juhtide arvamust selles osas, mis puudutab liiklusõnnetuste peamisi põhjusi. Ka selle teema puhul anti vastanuile 10 erinevat varianti, millega vastanu võis nõustuda või mitte. Analoogselt eelnevaga on järgnevalt esitatud nende juhtide osakaal %, kes nõustuvad sellega, et iga järgnev faktor on sageli, väga sageli või alati põhjuseks liiklusõnnetuste toimumisele (sulgudes on toodud 2012. aasta tulemused).

- Auto juhtimine väsinuna: **83% (67%)**
- Auto juhtimine alkoholi-, narkojoobes või ravimite mõju all: **96% (96%)**
- Väike pikivahe eessõitjaga: **67% (68%)**
- Liiga kiire sõit: **82% (81%)**
- Teede halb seisukord: **56% (49%)**
- Ootamatud seisakud teel: 41% (29%)
- Mobiiltelefoni kasutamine sõidu ajal 31% (27%)
- Halvad ilmastikuolud: **50% (59%)**
- Auto tehniline seisukord (mittekorras rehvid, pidurid, rool, tuled, jne): 48% (**54%**)

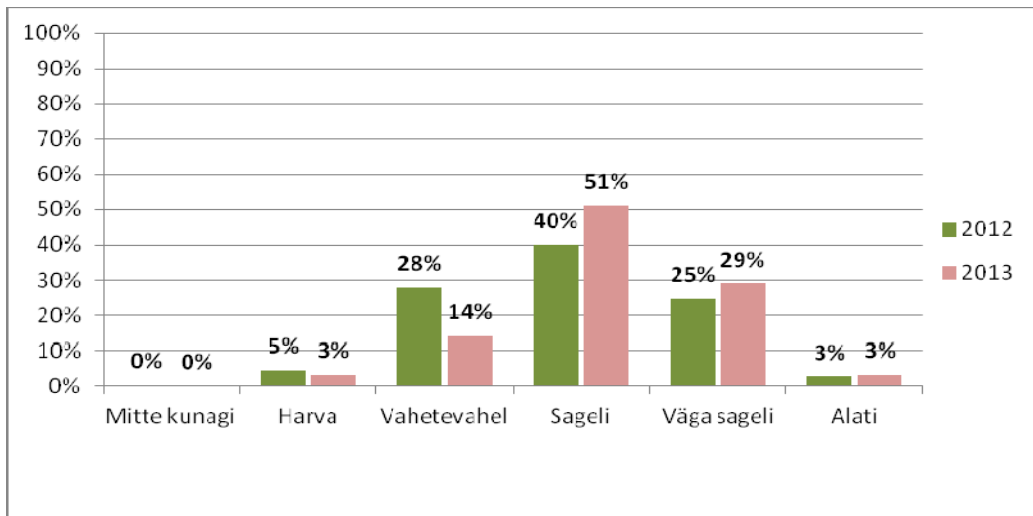
Tulemustest selgub, et peamisteks liiklusõnnetusi põhjustavateks faktoriteks peetakse joores sõiduki juhtimist, liiga kiiret sõitu, auto juhtimist väsinuna ja väikest pikivahet eessõitjaga. Need näitajad ei ole võrreldes 2012. aastaga oluliselt muutunud. Kõige vähem peetakse liiklusõnnetuse põhjustajateks mobiiltelefoni kasutamist (kuigi mobiiltelefoni kasutamise mõju liiklusõnnetuste toimumisele on juhtide arvates suurenenud) ja ootamatuid seisakuid teel. Iga üksiku põhjuse kohta on jaotused esitatud järgnevas tabelites ja graafikutel

Tabel 33. Liiklusõnnetuse toimumise põhjuseks on auto juhtimine väsinuna

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	0	0	0
Harva	17	14	31
Vahetevahel	73	65	138
Sageli	305	206	511
Väga sageli	169	124	293
Alati	17	10	27
KOKKU	581	419	1000



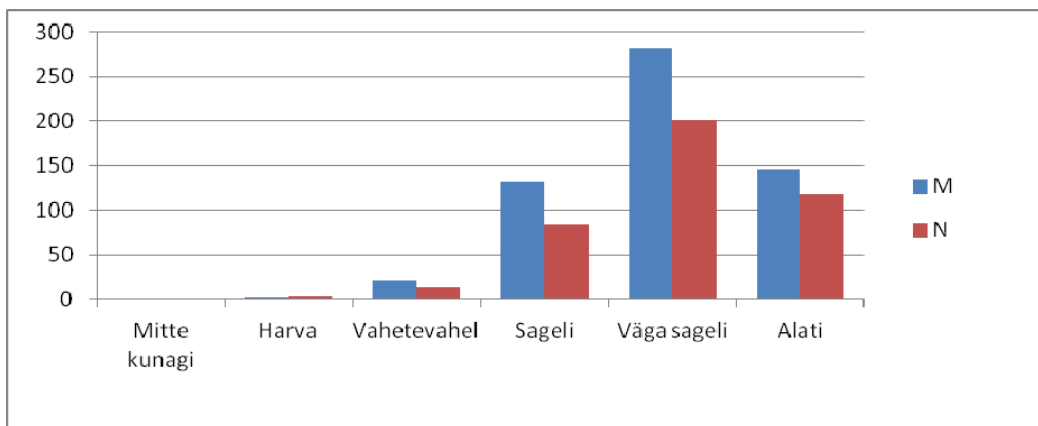
Joonis 58. Liiklusõnnetuse toimumise põhjuseks on auto juhtimine väsinuna



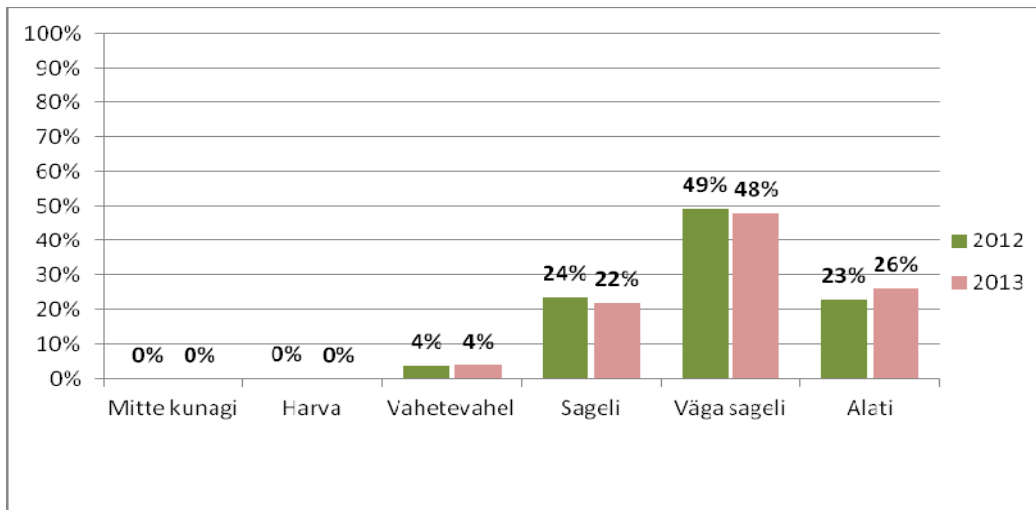
Joonis 59. Liiklusõnnetuse toimumise põhjuseks on auto juhtimine väsinuna 2012. ja 2013. aastal

Tabel 34. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto juhtimine jooles ja ravimite mõju all

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	0	0	0
Harva	1	3	4
Vahetevahel	21	14	35
Sageli	132	84	216
Väga sageli	281	201	482
Alati	146	117	263
KOKKU	581	419	1000



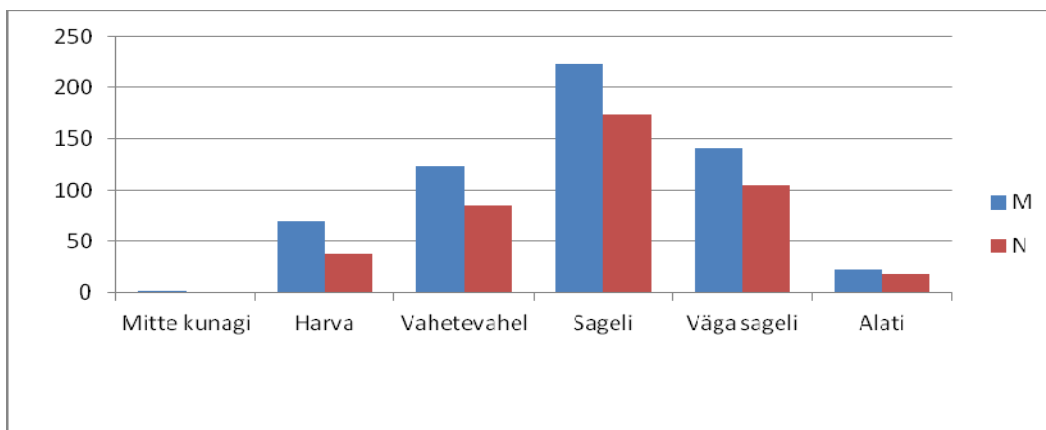
Joonis 60. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto juhtimine jooles ja ravimite mõju all



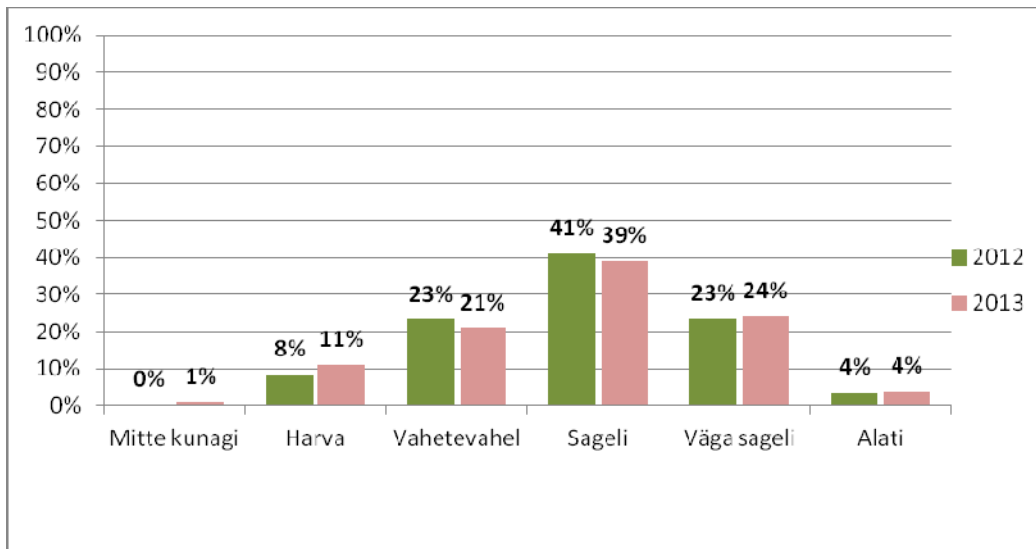
Joonis 61. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto juhtimine joobes ja ravimite mõju all 2012. ja 2013. aastal

Tabel 35. Liiklusõnnetuse põhjuseks on väike pikivahe eessõitjaga

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	1	0	1
Harva	70	37	107
Vahetevahel	123	85	208
Sageli	223	174	397
Väga sageli	141	105	246
Alati	23	18	41
KOKKU	581	419	1000



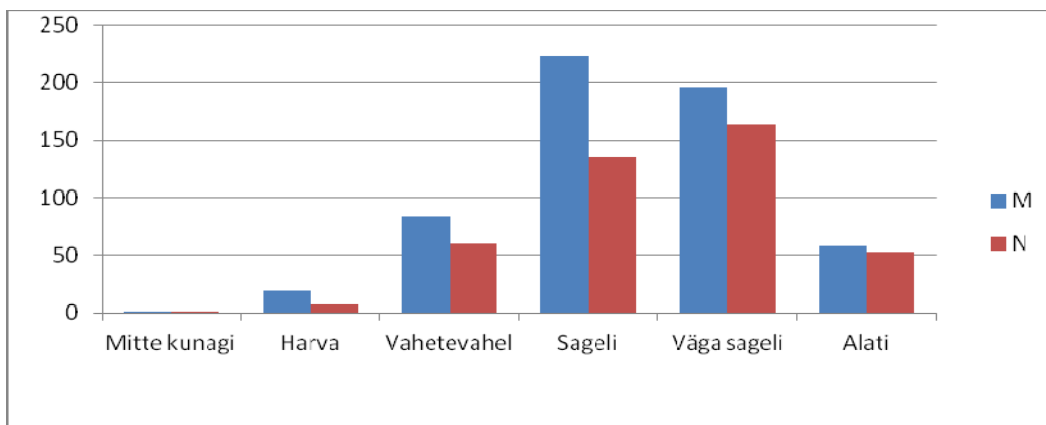
Joonis 62. Liiklusõnnetuse põhjuseks on väike pikivahe eessõitjaga



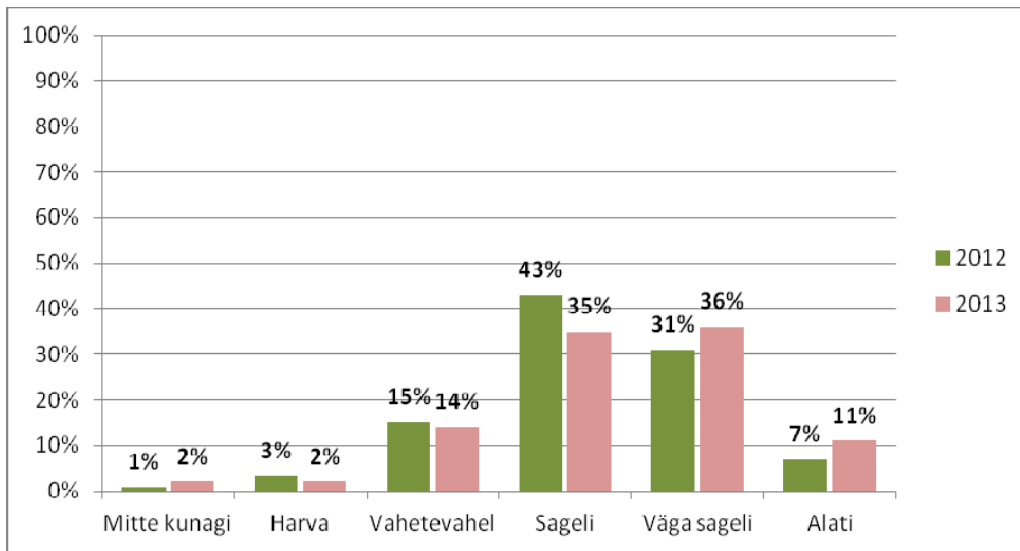
Joonis 63. Liiklusõnnetuse põhjuseks on väike pikivahe eessõitjaga 2012. ja 2013. aastal

Tabel 36. Liiklusõnnetuse põhjuseks on liiga kiire sõit

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	1	1	2
Harva	19	7	26
Vahetevahel	84	60	144
Sageli	223	135	358
Väga sageli	196	163	359
Alati	58	53	111
KOKKU	581	419	1000



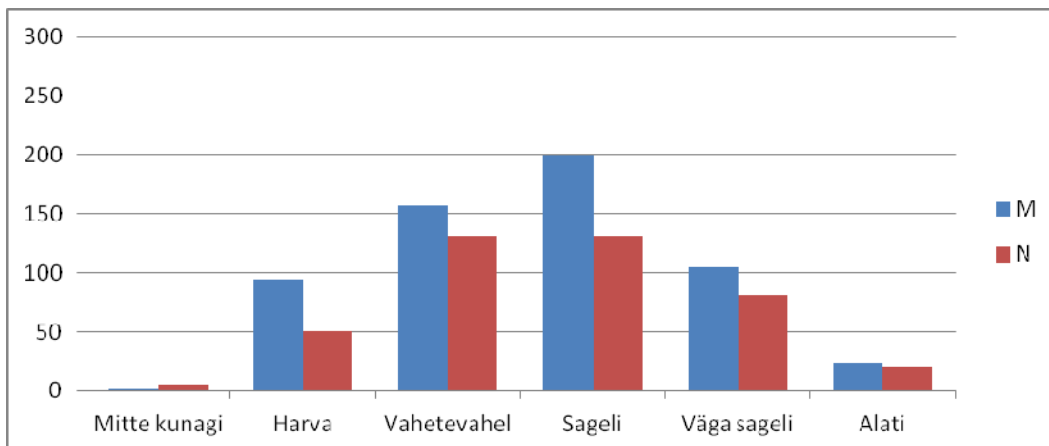
Joonis 64. Liiklusõnnetuse põhjuseks on liiga kiire sõit



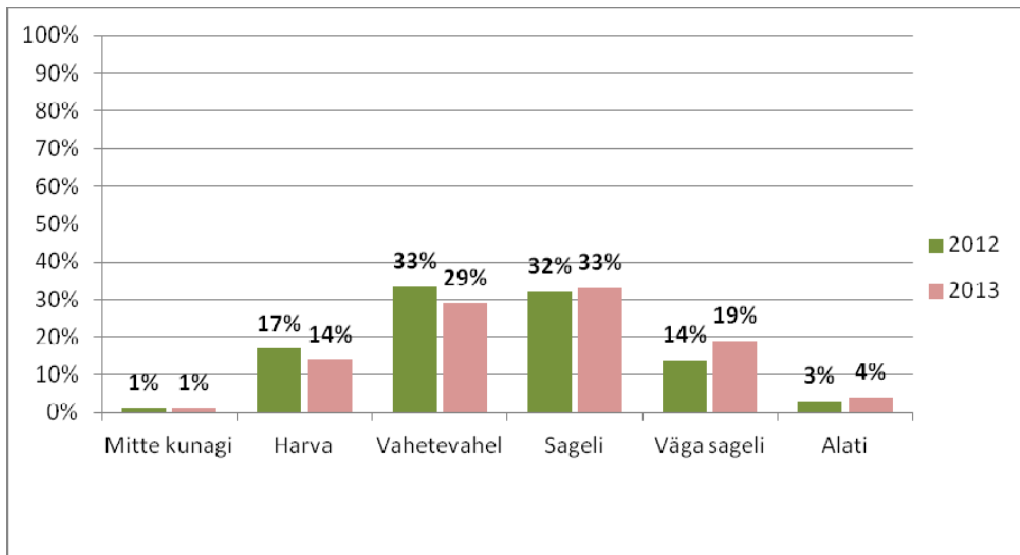
Joonis 65. Liiklusõnnetuse põhjuseks on liiga kiire sõit 2012. ja 2013. aastal

Tabel 37. Liiklusõnnetuse põhjuseks on teede halb seisukord

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	1	5	6
Harva	94	51	145
Vahetevahel	157	131	288
Sageli	200	131	331
Väga sageli	105	81	186
Alati	24	20	44
KOKKU	581	419	1000



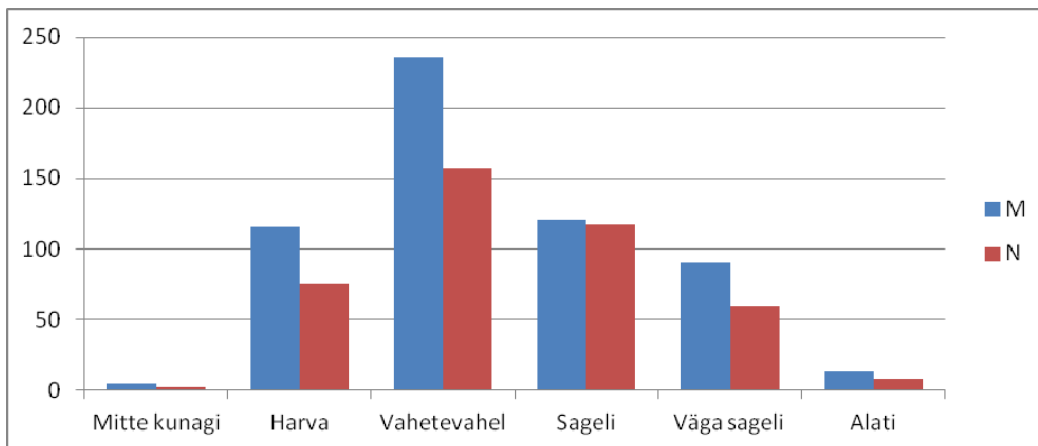
Joonis 66. Liiklusõnnetuse põhjuseks on teede halb seisukord



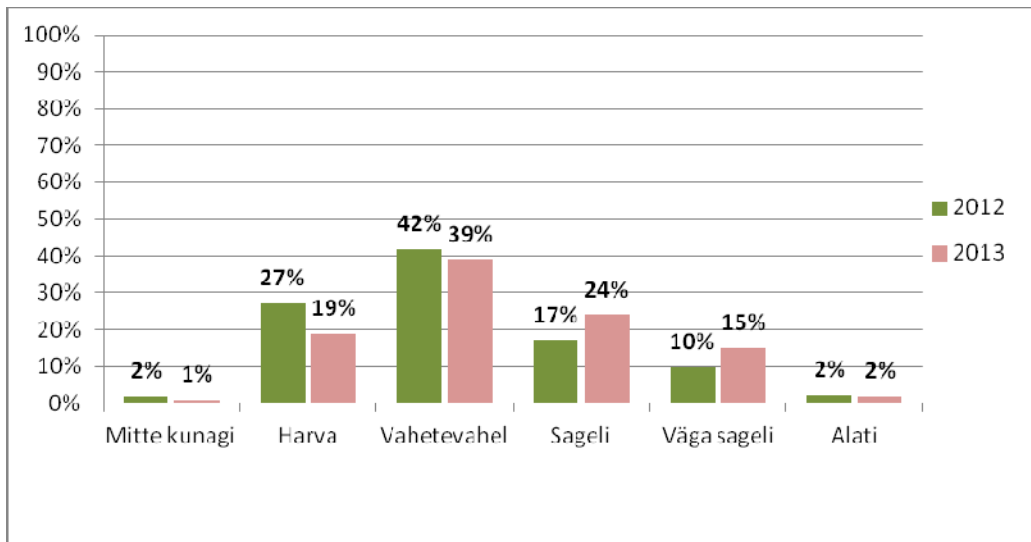
Joonis 67. Liiklusõnnetuse põhjuseks on teede halb seisukord 2012. ja 2013. aastal

Tabel 38. Liiklusõnnetuse põhjuseks on ootamatud seisakud teel

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	5	2	7
Harva	116	75	191
Vahetevahel	236	157	393
Sageli	121	117	238
Väga sageli	90	60	150
Alati	13	8	21
KOKKU	581	419	1000



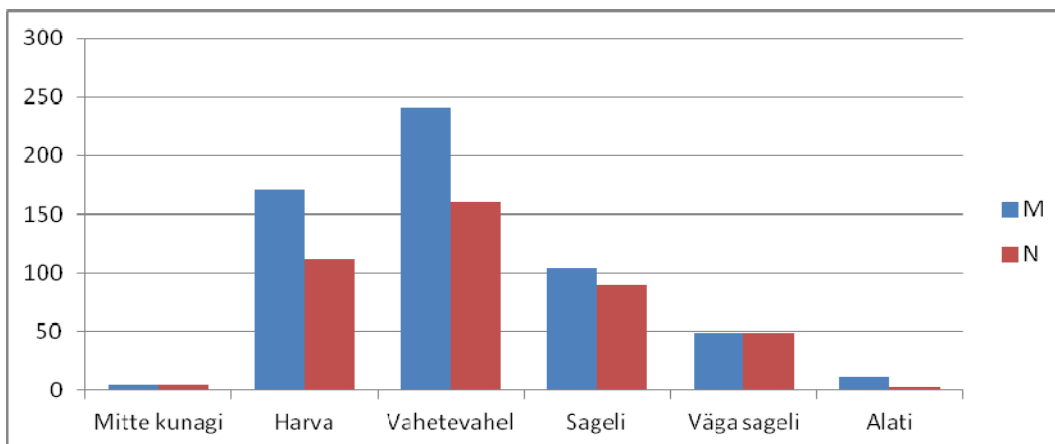
Joonis 68. Liiklusõnnetuse põhjuseks on ootamatud seisakud teel



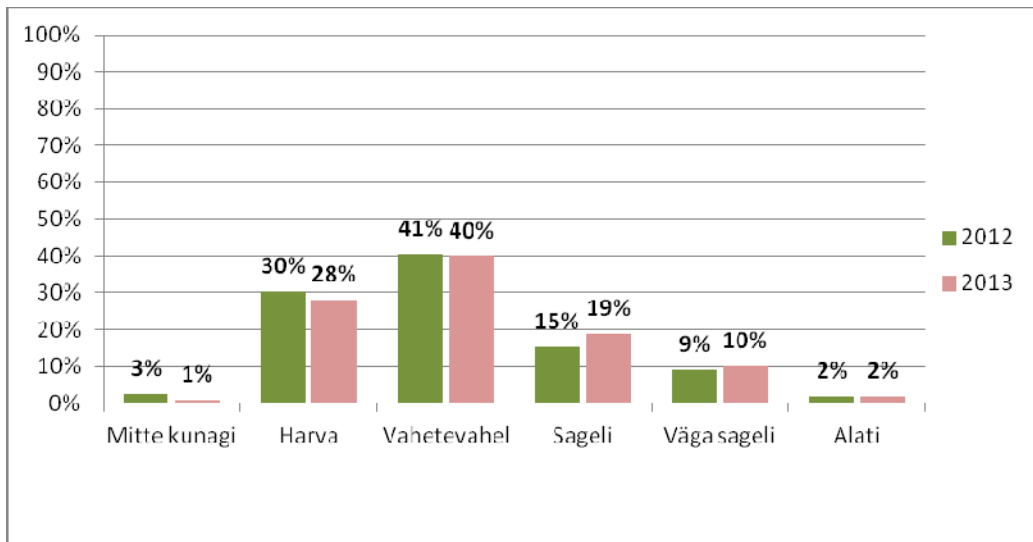
Joonis 69. Liiklusõnnetuse põhjuseks on ootamatud seisakud teel 2012. ja 2013. aastal

Tabel 39. Liiklusõnnetuse põhjuseks on mobiiltelefoni kasutamine

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	5	5	10
Harva	171	112	283
Vahetevahel	241	161	402
Sageli	104	89	193
Väga sageli	49	49	98
Alati	11	3	14
KOKKU	581	419	1000



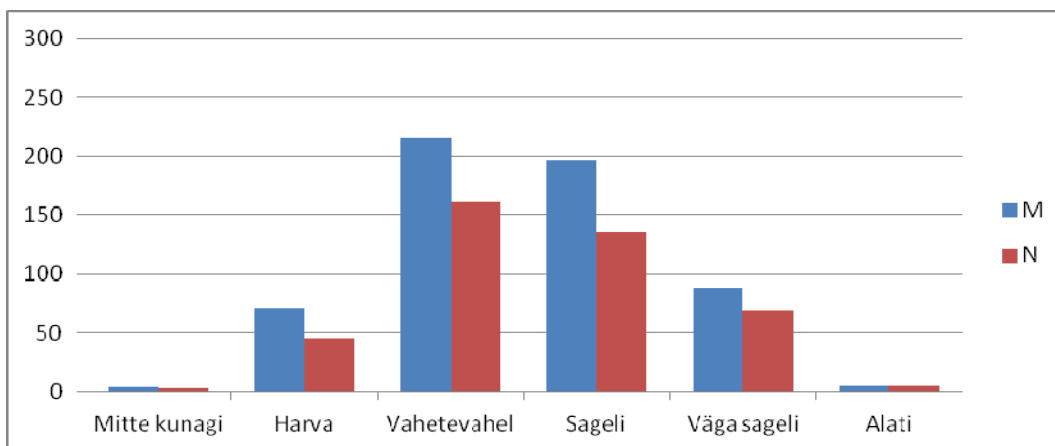
Joonis 70. Liiklusõnnetuse põhjuseks on mobiiltelefoni kasutamine



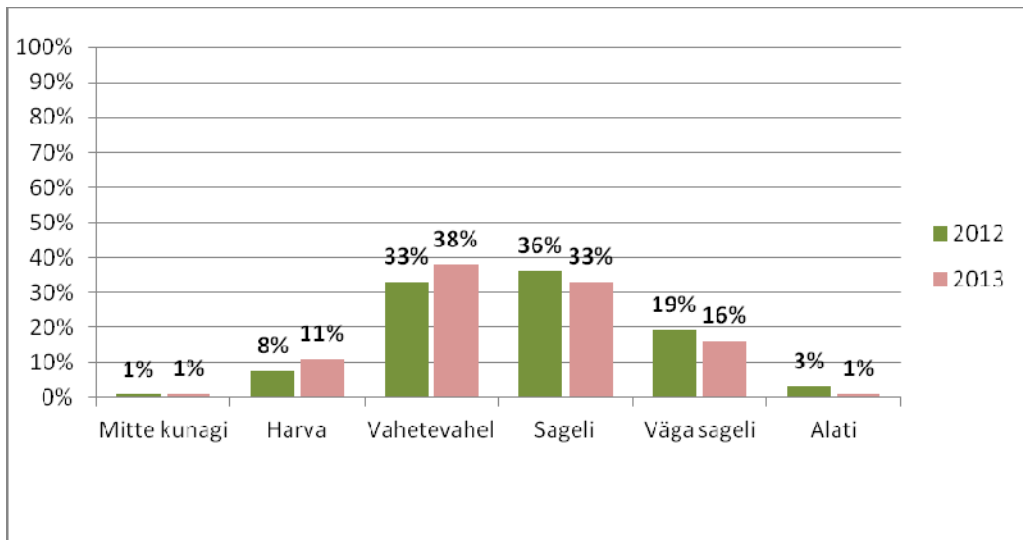
Joonis 71. Liiklusõnnetuse põhjuseks on mobiiltelefoni kasutamine 2012. ja 2013. aastal

Tabel 40. Liiklusõnnetuse põhjuseks on halvad liiklusolud

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	4	3	7
Harva	71	45	116
Vahetevahel	216	161	377
Sageli	197	136	333
Väga sageli	88	69	157
Alati	5	5	10
KOKKU	581	419	1000



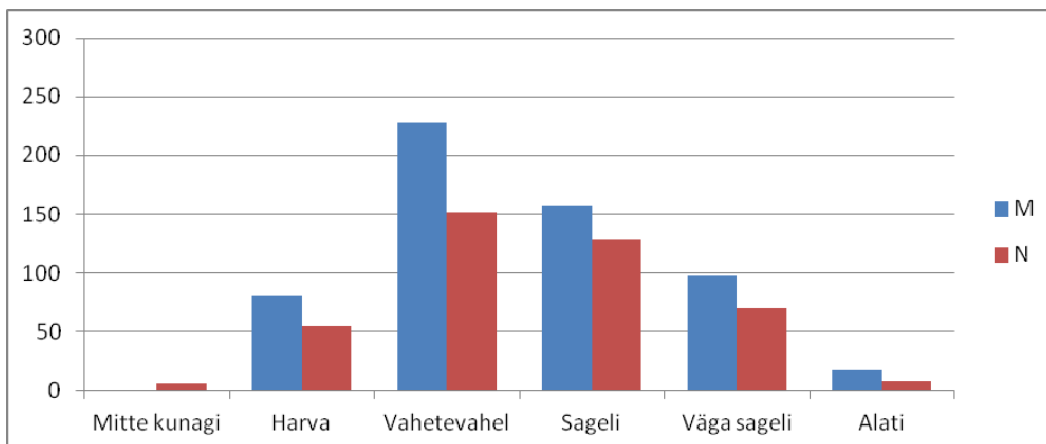
Joonis 72. Liiklusõnnetuse põhjuseks on halvad liiklusolud



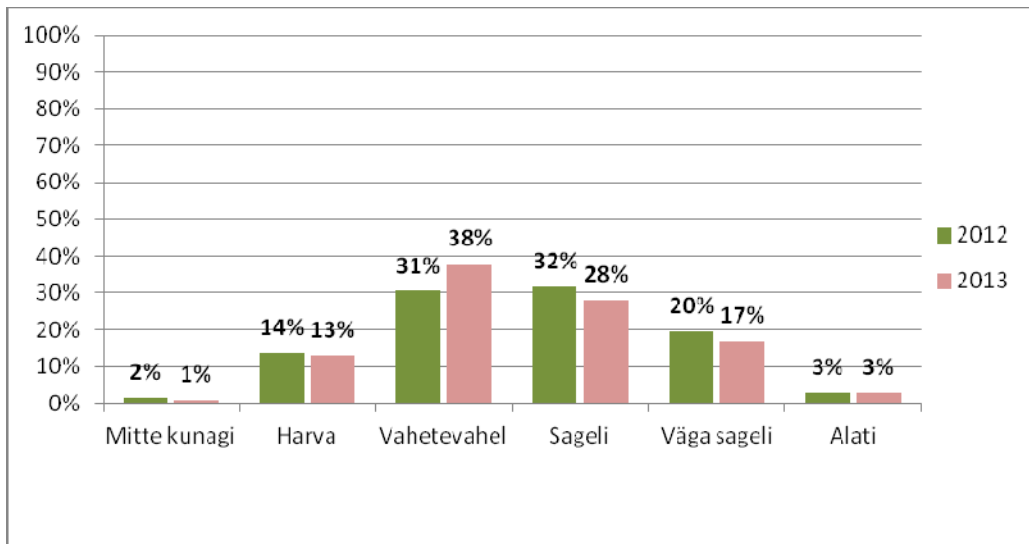
Joonis 73. Liiklusõnnetuse põhjuseks on halvad liiklusolud 2012. ja 2013. aastal

Tabel 41. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto tehniline seisukord (mittekorras rehvid, pidurid, rool, tuled, jne)

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	0	6	6
Harva	80	55	135
Vahetevahel	228	152	380
Sageli	158	128	286
Väga sageli	98	70	168
Alati	17	8	25
KOKKU	581	419	1000



Joonis 74. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto tehniline seisukord



Joonis 75. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto tehniline seisukord 2012. ja 2013. aastal

4.8 KOKKUVÕTE KÜSITLUSE ESIMESEST OSAST JA VÕRDLUS 2012. AASTA KÜSITLUSTULEMUSTEGA

1. Eesti juhtide hinnang oma juhtimisoskustele ei ole võrreldes eelmise aastaga väga oluliselt muutnud. Meesjuhtidest 57% ja naisjuhtidest 60% hindas oma juhtimisoskust keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks. 2012. aasta uuringus olid samad näitajad vastavalt 58% ja 58%. Nii meeste kui ka naiste hulgas on vähenenud nende juhtide osakaal, kes hindavad oma juhtimist keskmisest palju või veidi ohtlikumaks (9% meestest ja 7% naistest). 2012. aastal olid vastavad näitajad 11% ja 8%.

2. Vastanud juhtidest 87% (2012. aastal oli vastav näitaja 84%) ei ole viimase aasta jooksul karistatud kiiruse ületamise pärast, nendes mehi 86% ja naisi 87% (2012.aastal olid vastavad näitajad meesjuhtide hulgas 80% ja naisjuhtide seas 90%). Seega võib öelda, et naisjuhtide hulgas on võrreldes aastataguse perioodiga enam neid, kes on saanud rahatrahvi või mõne muu karistuse. Üle kogu valimi vaadates on 12% uuringus osalenutest saanud rahatrahvi ja 1% on saanud rahatrahvi ja ka mingi muu karistuse. 2012. aastal oli rahatrahvi saanud juhte 14% ja 2% olid saanud rahatrahvi ja ka mingi muu karistuse. Seega olulisi muutusi kahe aasta võrdluses ei ole olnud.

3. Tulemustest selgus ka sel aastal, et juhid ületavad piirkiirust nii linnadevahelistel põhimaanteedel, kohalikel maanteedel ja ka asulates sageli, valdavalt möödasõidul ja seda ei peeta oluliseks rikkumiseks.

4. Juhtide hinnangul ületavad nad linnadevahelistel põhiteedel sageli kiirust (83% küsitlusele vastanud meestest ja 80% küsitlusele vastanud naistest). 2012. aastal oli samad näitajad vastavalt 83% ja 86%. Võib öelda, et vähenenud on nende naisjuhtide osakaal, kes ületavad piirkiirust linnadevahelistel teedel. Meeste hulgas on kiiruse ületamine jäänud samale tasemele. Mehed ületavad piirkiirust linnadevahelistel teedel peamiselt vahemikus 6...10 km/h (37% vastanutest, 2012. aastal oli peamine kiiruse ületamine vahemikus 1...5 km/h ja vastav näitaja 38%). Seega võib öelda, et mehed ületavad võrreldes aastataguse perioodiga enam kiirust. Naiste puhul jääb peamine kiiruse ületamine vahemikku 1...5 km/h (39%, 2012. aastal oli peamine kiiruse ületamine vahemikus 1...5 km/h ja 6...10 km/h,

vastav näitaja mõlemal puhul 38%). Meeste hulgas on suurenenud nende arv, kes ületavad kiirust 11...20 km/h (11%, 2012. aastal oli vastav näitaja 8%), samas kui naiste puhul on antud vahemikus kiiruse ületamine vähenenud (8%, 2011.aastal oli vastav näitaja 10%).

5. Juhtide hinnangul ületavad nad väiksematel ja kohalikel maanteedel kehtestatud piirkiirust sageli ja seda teeb enamik juhtidest (82% vastanud meestest ja 78% naistest). 2012. aastal olid vastavad näitajad 86% meesjuhtidest ja 81% naisjuhtidest. Tulemustest võib järeldada, et väiksematel ja kohalikel maanteedel on piirkiirust ületavate meeste ja naiste hulk vähenenud. Kiiruse ületamine jääb enamasti vahemikku 1...5 km/h (meestest 43% ja naised 41%, 2012.aastal olid vastavad näitajad meestel 43% ja naistel 43%). Seega võib öelda, et meeste puhul on kiiruse ületamine väiksematel maanteedel jäänud samale tasemele ja naiste puhul vähenenud. Palju on ka neid juhte, kes ületavad kiirust vahemikus 6...10 km/h (meestest 32% ja naistest 29%, 2012. aastal olid vastavad näitajad meestel 35% ja naistel 33%). Siinkohal võib järeldada, et kiiruse ületamine väiksematel ja kohalikel maanteedel on vähenenud.

6. Juhtide hinnangul ületavad nad kehtestatud piirkiirust linnades ja asulates sageli ja seda teeb enamik juhtidest (66% meestest ja 63% naistest). 2012. aastal olid vastavad näitajad 67% meesjuhtidest ja 65% naisjuhtidest. Ka linnades ja asulates piirkiiruse ületamise kohta tuleb tõdeda, et kiiruse ületamine on vähenenud nii meeste kui ka naiste hulgas. Vaadates tulemusi kiirusvahemike lõikes selgub, et kiiruse ületamine jääb enamasti vahemikku 1...5 km/h, 46% meestest ja 43% naistest (2012. aastal 46% vastanud meestest ja 41% vastanud naistest). Seega võib öelda, et kiiruse ületamine antud vahemikus on jäänud meestel samale tasemele ja naised ületavad linnades ja asulates piirkiirust vahemikus 1...5 km/h vähem kui aasta tagasi. Samas on palju ka neid, kes ületavad piirkiirust vahemikus 6...10 km/h, 19% meestest ja 18% naistest (2012. aastal 18% meestest ja 23% naistest). Kiiruse ületamine antud vahemikus on meeste puhul jäänud samale tasemele ja naiste hulgas suurenenud.

7. Kiirusepiirangu ületamise peamiseks põhjuseks on antud uuringu põhjal kiiruse ületamist soodustavad sõidutingimused (77%, 2012. aastal oli vastav näitaja 76%). Samas on vähenenud nende osakaal, kes nõustuvad, et kiiruse ületamine kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav (71%, 2012. aastal oli vastav näitaja 76%). Kõige vähem ületatakse kiirust sellepärast, et vahelejäämise risk on väike (15%, 2012. aastal 17%). Kiiruse ületamise

põhjuseid oli võimalik ka ise lisada ning kiiruse ületamist põhjendati näiteks aeglasematest autodest möödumisega, ootamatute teetöödega, kiirustamisega koju/tööle/lennukile, hea auto ja hea tujuga, hilinemisega, üldises liiklusvoos ei vaata kiirusmõõdikut. Eraldi toodi välja ka kiiruskaamerate mõju kiiruse ületamisele. Selgus, et osa juhte suurendab kiirust pärast kaameratest möödumist või kiiruskaamerate vahelises alas. Sarnastele tulemustele jõuti ka eelmise aasta uuringu analüüsimise tulemusena.

8. Juhtidel on positiivne hoiak kiiruskontrolli meetmesse nagu näiteks kiirustabloode paigaldamine (nõustus või pigem nõustus 88%, 2012. aastal 89%), liikluskasvatuse tõhustamine (nõustus või pigem nõustus 86%, 2012. aastal 87%), politsei järelevalve tõhustamine (nõustus või pigem nõustus 83%, 2012. aastal 85%) ja püsikiirushoidja olemasolu autos (nõustus või pigem nõustus 79%, 2012. aastal samuti 79%). Kuigi eelmisest küsimusest selgus, et juhid ületavad kiirust nii kiiruskaamerate vahelises alas kui ka pärast neist möödumist, pooldavad nad siiski kiiruskaamerate paigaldamist sarnaselt eelmise aasta tulemustega (nõustus või pigem nõustus 76%, 2012. aastal 75%). Neutraalselt suhtuvad autojuhid füüsilistesse kiiruskontrolli meetmetesse (nõustus või pigem nõustus 50%, 2012. aastal 44%). Seega võib oletada, et füüsiliste kiiruskontrolli meetmete pooldamine on võrreldes eelmise aastaga kasvanud.

9. Tulemustest selgus, et 83% (2012. aastal 80%) vastanutest ei ole viimase aasta jooksul autot juhtinud ebakaines olekus. 14% (2012. aastal 17%) on seda teinud üks kord ja 3% (2012. aastal 3%) kaks kuni neli korda. Ebakaines olekus autojuhtimist esineb selle aasta uuringu tulemuste kohaselt vaid meeste hulgas: 29% meestest on autot juhtinud ebakaines olekus, naiste vastav näitaja on 0%.

10. Alkomeetri kasutamise kohta enne juhtima minekut selgus, et 26% kasutab alkomeetrit alati (2012. aastal 30%) ning 41% kasutab küllalt sageli (2012. aastal 46%). 19% kasutab mõnikord (2012. aastal 16%) ning 8% ei kasuta mitte kunagi (2012. aastal 6%). Võrreldes aastataguse perioodiga on mõnevõrra vähenenud nende osakaal, kes kasutavad alkomeetrit alati. Meestest kasutab alkomeetrit kahtluse korral alati 23% (2012. aastal 24%) ja naistest 31% (2012. aastal 39%).

11. Uuringu tulemusest selgus, et juhtide arvates põhjustavad liiklusõnnetusi kõige enam alkoholi/narkojoobes või ravimite mõju all autojuhtimine (nõustus 96%, 2012. aastal samuti 96%), liiga kiire sõit (nõustus 82%, 2012. aastal 81%), väike pikivahe eessõitjaga (nõustus 67%, 2012. aastal 68%) ja auto juhtimine väsinuna (nõustus 83%, 2012. aastal 67%). Kõige vähem põhjustavad juhtide arvates liiklusõnnetusi mobiiltelefoni kasutamine sõidu ajal (31%, 2012. aastal 27%) ja ootamatud seisakud teel (41%, 2012. aastal 29%). Seega võib oletada, et juhtide hinnangul on väsimuse mõju liiklusõnnetuste põhjustamisele suurenenud ning samuti on kasvanud mobiiltelefoni ja ootamatute seisakute mõju liiklusõnnetuste põhjustamisele.

12. Kokkuvõtteks võib öelda, et autojuhtide liikluskäitumine tervikuna on võrreldes eelmise aastaga paranenud. Siiski leiab mees- ja naisjuhtide liikluskäitumises erinevusi seoses piirkiiruse ületamise- ja alkomeetri kasutamisega.

5. Liiklusohutuskampaania: "Piirkiirusel on põhjus!" märgatavus

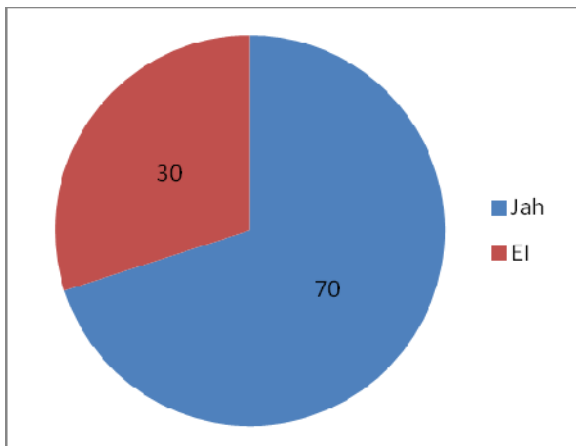
5.1 Kas Te olete märganud liiklusohutuskampaaniat "Piirkiirusel on põhjus!"?

- Jah 1
- Ei 2

Sõidukiiruse teemalise küsitlusuuringu teises osas käsitleb 2013. aasta augustis läbi viidud liiklusohutuskampaania „Piirkiirusel on põhjus!“ märgatavust juhtide seas. Tulemustest selgus, et 70% vastanuid oli kampaaniat märganud ja 30% ei olnud märganud. 2012. aastal olid vastavad näitajad 80% ja 20%. Seega võib öelda, et teadlikkus kampaaniast on vähenenud.

Tabel 42. Liiklusohutuskampaania märgatavus

	M	N	KOKKU
Jah	406	298	704
Ei	175	121	296
KOKKU	581	419	1000



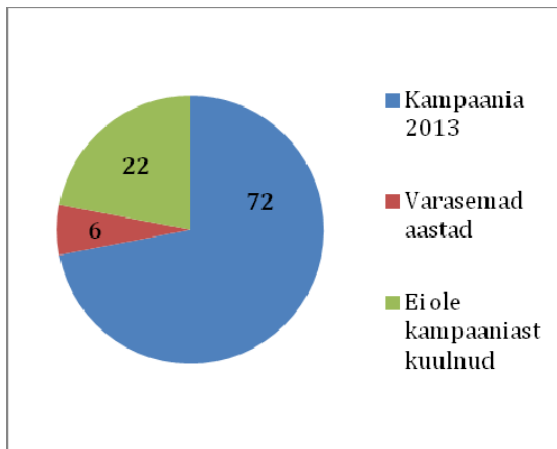
Joonis 76. Liiklusohutuskampaania märgatavus (%)

5.2 Missuguses kanalis Te olete kampaaniat „Piirkiirusel on põhjus!” märganud?

Televisioonis	<input type="checkbox"/> 1
Raadios	<input type="checkbox"/> 2
Välireklaami plakatitel	<input type="checkbox"/> 3
Ajalehes, ajakirjas	<input type="checkbox"/> 4
Internetis	<input type="checkbox"/> 5
Muu	<input type="checkbox"/> 6

Juhtide käest küsiti, millistes infokanalites nad on märganud liiklusohutuskampaaniat „Piirkiirusel on põhjus!“. Sellel aastal toimus kampaania televisiooni-, raadio- ja interneti vahendusel. Küsitluse käigus selgus, et vastajate seas oli sõidukijuhte, kes teadsid ja märkasid kampaaniat, aga mäletasid paremini just varasemate aastate kampaaniaid ja vastasid, et märkasid kampaaniaid välireklaamidil ja ajakirjanduses.

Tulemusi analüüsid selgus, et kampaaniat „Piirkiirusel on põhjus“ märgati mitmes erinevas kanalis. Uuringus osalenutest oli kõige enam neid, kes olid kampaaniast kuulnud (72%), samas kui 22% osalejat ei olnud üldse kampaaniast kuulnud. Vastajatest 6% väitsid, et märkasid kampaaniat veel välireklaamidil ja ajakirjanduses, kuigi kampaaniat nendes kanalites sel aastal ei olnud, mäletavad nad väga hästi ka varasemate aastate kampaaniat „Piirkiirusel on põhjus!“.



Joonis 77. Liiklusohutuse kampaania märgatavus 2013. aastal (%)

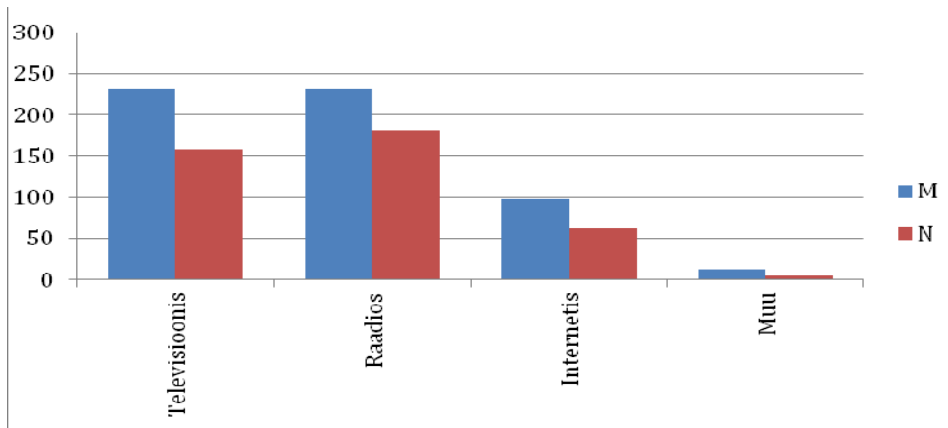
Analüüsidest vastuseid sõltuvalt infokanalitest selgus, et 2013. aastal kuuldi liiklusohutuse kampaaniast „Piirkiirusel on põhjus!“ kõige enam raadio vahendusel (42%). 2012. aastal märgati liiklusohutuse kampaaniat „Piirkiirusel on põhjus!“ kõige enam televisiooni vahendusel (35%).

Tabel 43. Liiklusohutuskampaania märgatavus erinevates kanalites

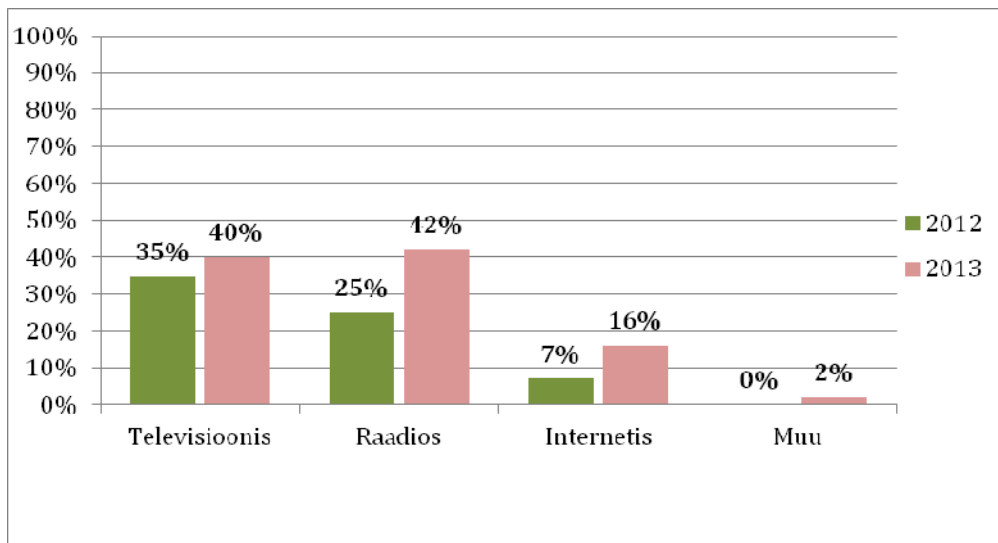
	M	N	KOKKU
Kampaania 2013			
Televisioonis	231	158	389
Raadios	231	181	412
Internetis	98	62	160
Muu	12	5	17
Varasemad aastad			
Välireklaami plakatitel	47	28	75
Ajakirjanduses	6	2	8

Lisaks ametlikele info levitamise kanalitele kuuldi kampaaniast ka pereliikmete, tuttavate ja töökaaslaste kaudu (tabelis 43 kategooria „Muu“).

Joonis 78 ja 79 kajastavad ainult neid infokanaleid, mille kaudu 2013. aastal kampaaniat levitati.



Joonis 78. Liiklusohutuskampaania märgatavus erinevates kanalites 2013. aastal



Joonis 79. Liiklusohutuskampaania märgatavus erinevates kanalites 2012. ja 2013. aastal

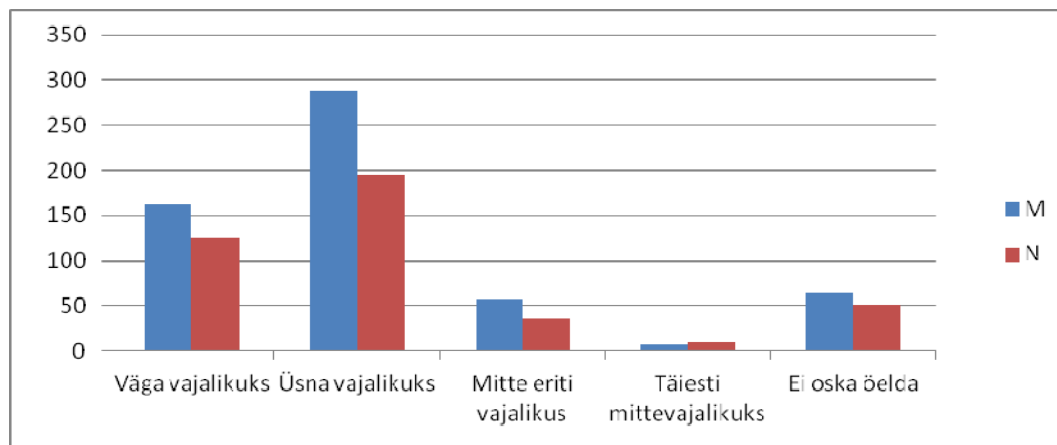
5.3 Kas Te peate sõidukiiruse ohjeldamiseks tehtavat kampaaniat

- Väga vajalikuks 1
- Üsna vajalikuks 2
- Mitte eriti vajalikuks 3
- Täiesti mittevajalikuks 4
- Ei oska öelda 5

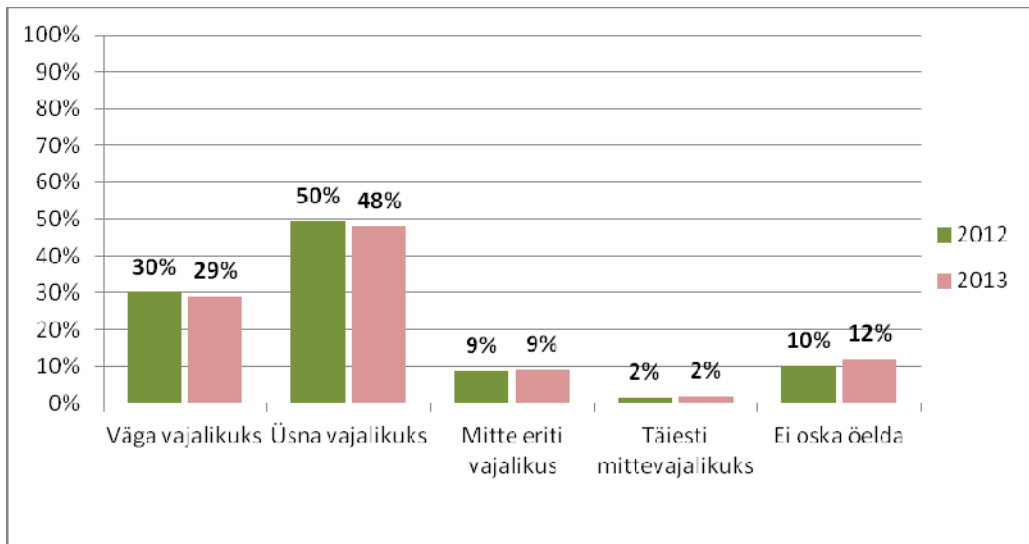
Kampaaniat „Piirkiirusel on põhjus“ pidas vajalikuks 77% vastanuid ja 10% leidis, et antud kampaania ei ole vajalik. Ülejäänutel puudus oma arvamus kampaania vajalikkusest. 2012. aastal pidas kampaaniat vajalikuks 80% ja mittevajalikuks 10%. Niisiis võib järeldada, et kampaaniat peetakse mõnevõrra vähem olulisemaks kui eelmisel aastal.

Tabel 44. Liiklusohutuskampaania vajalikkus

	M	N	KOKKU
Väga vajalikuks	162	125	287
Üsna vajalikuks	288	196	484
Mitte eriti vajalikus	58	37	95
Täiesti mittevajalikuks	8	10	18
Ei oska öelda	65	51	116
KOKKU	581	419	1000



Joonis 80. Liiklusohutuskampaania vajalikkus



Joonis 81. Liiklusohutuskampaania vajalikkus 2012. ja 2013. aastal

6. Kokkuvõte

"Sõidukiiruse teemaline küsitlusuuring" viidi Maanteeameti tellimusel sõidukijuhtide seas läbi 2013. aasta augustis ja septembris. Uuringu eesmärgiks oli teada saada sõidukijuhtide suhtumist ja hoiakuid sõidukiiruse ületamise, liikluskäitumise ning liiklusohutuse kampaania „Piirkiirusel on põhjus!“ märkamise kohta. Uuringu valimisse kuulus 1000 aktiivset mootorsõidukijuhti. Aktiivseteks mootorsõidukijuhtideks loeti need, kes omavad juhiluba ja on mootorsõidukit juhtides läbinud viimase 12 kuu jooksul enam kui 1000 km.

Tulemustest selgus, et mootorsõidukijuhtide liikluskäitumises ei ole olulisi muutusi võrreldes eelmiste aastatega. Eesti autojuhtide hinnang oma juhtimisoskustele on võrreldes eelmise aastaga mõnevõrra muutnud. Nii mehed kui naised peavad oma sõidustiili võrreldes aastataguse ajaga vähem ohtlikuks. Enamus uuringule vastanud juhtidest ei ole saanud viimase aasta jooksul karistada kiiruse ületamise eest. Tulemustest selgus ka sel aastal, et juhid ületavad piirkiirust sageli, eelkõige möödasõitu sooritades ning seda ei peeta oluliseks liikluseeskirjade rikkumiseks. Linnadevahelistel, väiksematel (kohalikel) maanteedel ja ka linnades ning asulates ületavad juhid piirkiirust sageli. Kiiruseületamist põhjendatakse peamiselt seda soodustavate sõidutingimustega. Selgus ka, et osa juhte suurendab kiirust pärast kaameratest möödumist või kiiruskaamerate vahelises alas. Üldiselt on juhtidel positiivne hoiak kiiruskontrolli meetmetesse (nt kiirustablood, liikluskasvatus). Kasvanud on toetus ka füüsilistele kiiruskontrolli meetmetesse. Enamus uuringus osalenud juhtide väidab, et nad ei ole viimase aasta jooksul autot juhtinud ebakaines olekus. Tulemustest selgus, et alkomeetri kasutamine on jäänud nii meeste kui naiste hulgas enamvähem samale tasemele. Uuringu teine osa käsitleb 2013. aasta augustis läbiviidud liiklusohutuskampaania „Piirkiirusel on põhjus!“ märkamist ja vajalikkust. Selgus, et enamus juhte peab kampaaniat vajalikuks ning peamiselt märgati kampaaniat televisioonis ja raadios. Selgus ka, et oli ka neid uuringus osalejaid, kes mäletavad kampaaniat eelmisest aastatest (väliplakatid ja ajakirjandus), millest võib järeldada, et kampaania „Piirkiirusel on põhjus!“ reklaamimine väliplakatil ja ajakirjanduses on end õigustanud oluliste reklaamikanalitena. Kokkuvõtteks võib öelda, et autojuhtide liikluskäitumine tervikuna on võrreldes eelmise aastaga siiski veidi paranenud.