

Sõidukiiruse teemalise küsitlusuuringu tulemused



2010-2014 a.

Sisukord

1. Sissejuhatus.....	3
1. Kiiruskäitumisest Eesti teedel ja tänavatel	4
1.1 Kui palju kilomeetreid olete juhtinud autot viimase 12 kuu jooksul?	4
1.2 Kas Te arvate, et Teie juhtimisstiil on teiste juhtidega võrreldes	5
1.3 Kas Teid on viimase 12 kuu jooksul karistatud kiiruse ületamise eest?.....	6
1.4 Kui palju Te tavaliselt ületate kiiruspiirangut (km/h)?	7
1.5 Millisel põhjusel Te tavaliselt ületate/ületaksite kiiruspiirangut?	11
1.6 Kas Te oleksite nõus alljärgnevate kiiruspiirangutest kinnipidamisele suunatud meetmete rakendamisega?	21
1.7 Kas Te olete viimase aasta jooksul autot juhtinud ebakaines olekus?.....	29
1.8 Kas Te kasutate oma seisundi kontrollimiseks alkomeetrit enne juhtima minekut, kui kahtlete, et alkohol ei ole verest kadunud?	30
1.9 Kui sageli on Teie arvates järgmised momendid põhjuseks liiklusõnnetuste toimumisele?	32
2. Liiklusohutuskampaania: ”Piirkiirusel on põhjus!“ märgatavus	40
2.1 Kas Te olete märganud liiklusohutuskampaaniat ”Piirkiirusel on põhjus!”?	40
2.2 Kas Te peate sõidukiiruse ohjeldamiseks tehtavat kampaaniat	41
3. Kokkuvõte	42

1. Sissejuhatus

Alates 2009. aastast on Maanteeamet asulavälistel teedel piirkiirusest kinnipidamise teemalise liiklusohutuskampaania järel läbi viinud küsitlusuuringu, et välja selgitada autojuhtide hoiakuid sõidukiiruse valiku, piirkiirusest kinnipidamise ja piirkiiruse ületamisega seonduvate ja tunnetatavate liiklusohutude kohta.

Maanteeameti tellimisel on aastatel 2010-2014 viinud läbi sõidukiiruse teemalise küsitlusuuringu ja tulemuste põhjal koostanud aruanded Valikor Konsult OÜ

Kooskõlas uuringu lähteülesandega koostati küsitluse valim suurusega 1000 aktiivset mootorsõidukijuhti. Valim moodustati representatiivse elanikkonnaküsitluse põhimõtete järgi, kusjuures valimi aluseks võeti juhiloaomanike arv maakondade peamiste vanusegruppide ning soo lõikes. Ankeet koosneb küsimusest, millele küsitletav pidi andma hinnangulise vastuse. Vastavalt tellija soovile lisati 2011. aastal küsitlusankeeti küsimus ebakaines olekus sõidukijuhtimise- ja 2012. aastal alkomeetri kasutamise kohta. Sama meetodika järgi läbiviidud kordusuuringud võimaldavad jälgida mootorsõidukijuhtide hoiakute ja käitumise muutumist ajas ning kavandada liiklusohutusosalast ennetustööd.

Aastatel 2009-2014 on Maanteeamet koostöös Politsei ja Piirivalveametiga viinud läbi meeldetuletavat liiklusohutuskampaaniat „Piirkiirusel on põhjus”. Meediakampaania läbiviimise periood on suvel ning selle eesmärk on sõidukijuhtide teavitamine sellest, et kiiruse ületamise tagajärjed võivad olla pöördumatud nii juhile, kui tema kaassõitjatele. Ühtlasi oli kampaania eesmärk sõidukijuhtide teadlikkuse suurendamine ohutu sõidukiiruse valikul. Kampaania raames valmisid tele- ja raadioreklaamid, internetileheküljed ning välimeedia plakatid linnadest väljasõidul ja maanteedes ääres eksponeerimiseks. Perioodil 2009-2011 a. viidi läbi liiklusohutuskampaania „Sinu lähedaste elud pole katsetamiseks, ära ületa lubatud kiirust!” ning 2012-2014 a. liiklusohutuskampaania põhisõnum oli „Piirkiirusel on põhjus. Tegelik ajavõit kiiruseületajal on naeruväärselt väike. Enamik ajast kulub möödasõidule”. 2010-2014 a. küsitlusuuringutes selgitati välja ka sõidukijuhtide hinnangul liiklusohutuskampaania „Piirkiirusel on põhjus” märgatavus ja vajalikkus.

Käesolev aruanne on koostatud 2010-2014 a. läbiviidud "Sõidukiiruse teemalise küsitlusuuringu" tulemuste põhjal ja sisaldab läbiviidud uuringute kokkuvõtet.

1. Kiiruskäitumisest Eesti teedel ja tänavatel

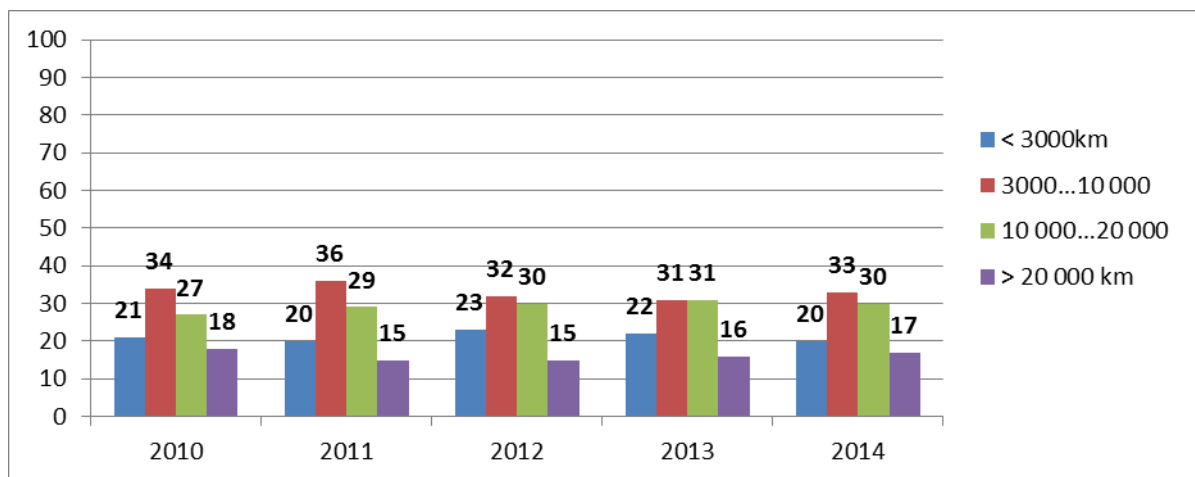
Käesolevas aruandes on toodud kokkuvõtte aastatel 2010-2014 läbiviidud sõidukijuhtide küsitluse tulemustest, mis puudutasid kiiruskäitumist Eesti teedel ja tänavatel. Tabelites ja joonistel on toodud vastanute arvamuste jagunemine aastate lõikes. Võrdlusanalüüsis on kasutatud neid küsimusi, mis on läbi aastate olnud samal kujul.

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

Vastanud juhtidest enamikul jäi läbisõit perioodil 2010-2014 viimase 12 kuu jooksul vahemikku 3000... 10 000 km ja 10 000... 20 000 km. Olulisi muutusi aastate lõikes läbisõidu suurenemises või vähenemises ei leitud.

Tabel 1. Vastanute läbisõit viimase 12 kuu jooksul 2010-2014

Läbisõit	2010	2011	2012	2013	2014
< 3000km	208	203	226	216	205
3000...10 000	339	353	325	315	328
10 000...20 000	268	291	295	311	299
> 20 000 km	185	153	154	158	168



Joonis 1. Vastanute läbisõit viimase 12 kuu jooksul 2010-2014 (%)

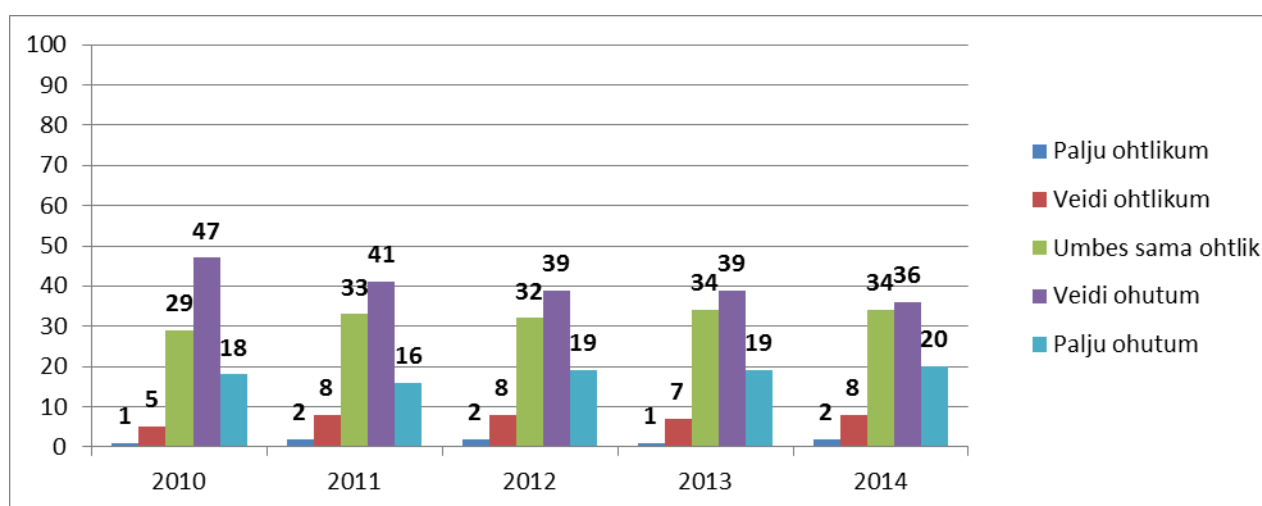
1.2 Kas Te arvate, et Teie juhtimisstiil on teiste juhtidega võrreldes ...

- Palju ohtlikum
- Veidi ohtlikum
- Umbes sama ohtlik
- Veidi ohutum
- Palju ohutum

Vastanud juhtide hinnangutes aastatel 2010-2014 olulisi muutusi toimunud ei ole, igal aastal on enim neid juhte, kes hindavad oma sõidustiili veidi ohutumaks võrreldes kaasliiklejate sõidustiiliga ning kõige vähem on neid juhte, kes hindavad oma sõidustiili palju ohtlikumaks võrreldes teistega. 2010. aastal oli kõige enam neid juhte aastatelõikes, kes hindasid oma sõidustiili veidi ohtumaks.

Tabel 2. Hinnang oma juhtimisstiilile 2010-2014

Juhtimisstiil	2010	2011	2012	2013	2014
Palju ohtlikum	8	24	16	14	18
Veidi ohtlikum	48	84	82	72	79
Umbes sama ohtlik	285	327	319	335	340
Veidi ohutum	467	410	394	386	359
Palju ohutum	192	155	189	193	204



Joonis 2. Hinnang oma juhtimisstiilile 2010-2014 (%)

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

Ei 1

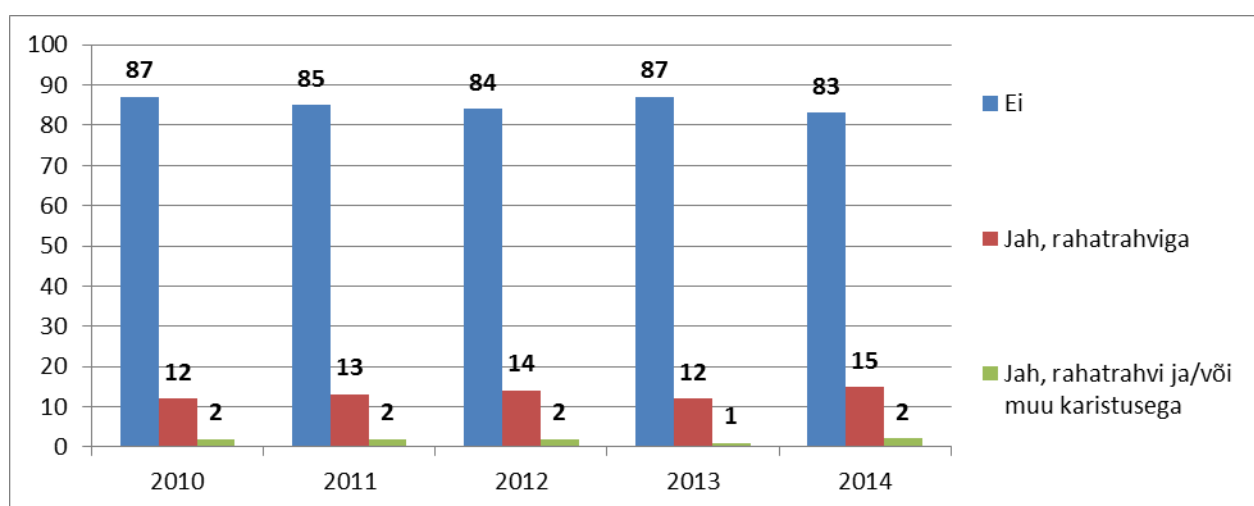
Jah, rahatrahviga 2

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. Tulemused näitavad, et aastate lõikes on enamvähem samale tasemele jäänud nende juhtide osakaal, keda ei ole kiiruse ületamise eest karistatud (üle 80%). Ka nende juhtide hulk on jäänud sarnaseks, keda on karistatud rahatrahvi ja rahatrahvi ja/või muu karistusega.

Tabel 3. Kiiruse ületamise eest karistus 2010-2014

Kiiruse ületamise karistus	2010	2011	2012	2013	2014
Ei	867	851	842	867	831
Jah, rahatrahviga	115	129	134	118	148
Jah, rahathravi ja/või muu karistusega	18	20	24	15	21



Joonis 3. Kiiruse ületamise eest karistus 2010-2014 (%)

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

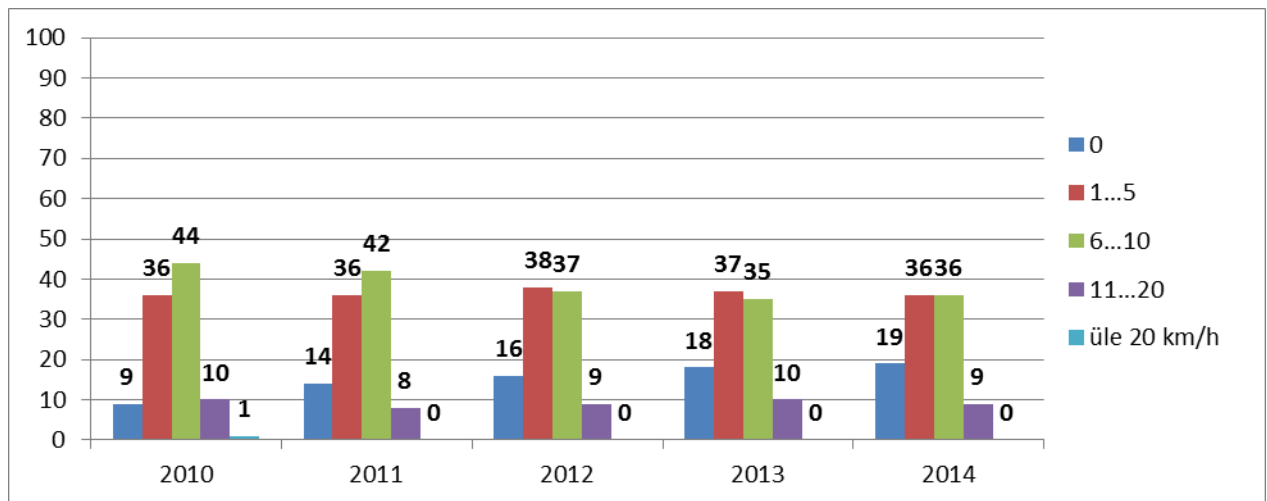
- 0 1...5 6...10 11...20 üle 20km/h**
- a) Linnadevahelistel põhiteedel 1 2 3 4 5
- b) Kohalikel (väiksematel) maanteedel 1 2 3 4 5
- c) Linnades, asulates 1 2 3 4 5

Järgmised küsimused puudutavad kiirusepiirangu ületamist erinevatel teeliikidel – linnadevahelistel põhiteedel, kohalikel, väiksematel maanteedel ja linnades ning asulates. Küsimuses kasutatud teede liigid ei vasta teadlikult ei Maanteeameti riigiteede klassifikatsioonile ega projekteerimismõnades toodule, seda sellel põhjusel, et juhtide teadmised teede klassifitseerimise alustest pole ilmselt piisavad. Seetõttu peeti vajalikuks esitada küsimused vaid selgitavana ja mitte kattavana ametliku teede klassifikatsiooniga.

Tulemustest selgub, et juhtide hinnangul nende kiiruse ületamine põhimaanteedel 1...5 km/h on jäänud 2010-2014 enamvähem samale tasemele, ent kiiruse ületamine 6...10 km/h on aastate jooksul mõnevõrra vähenenud (44%-lt 36%-le). Nende juhtide osakaal, kes ei ületa kiirust põhimaanteedel, on kasvanud (9%-lt – 19%-ni). Juhtide hulk, ületavad kiirust 11...20 km/h on jäänud sarnasele tasemele aastate lõikes.

Tabel 4. Kiirusepiirangu ületamise määr linnadevahelistel põhiteedel 2010-2014

Põhiteed	2010	2011	2012	2013	2014
0	94	139	157	179	194
1...5	356	360	378	367	360
6...10	441	416	372	354	356
11...20	101	81	90	96	86
üle 20 km/h	8	4	3	4	4

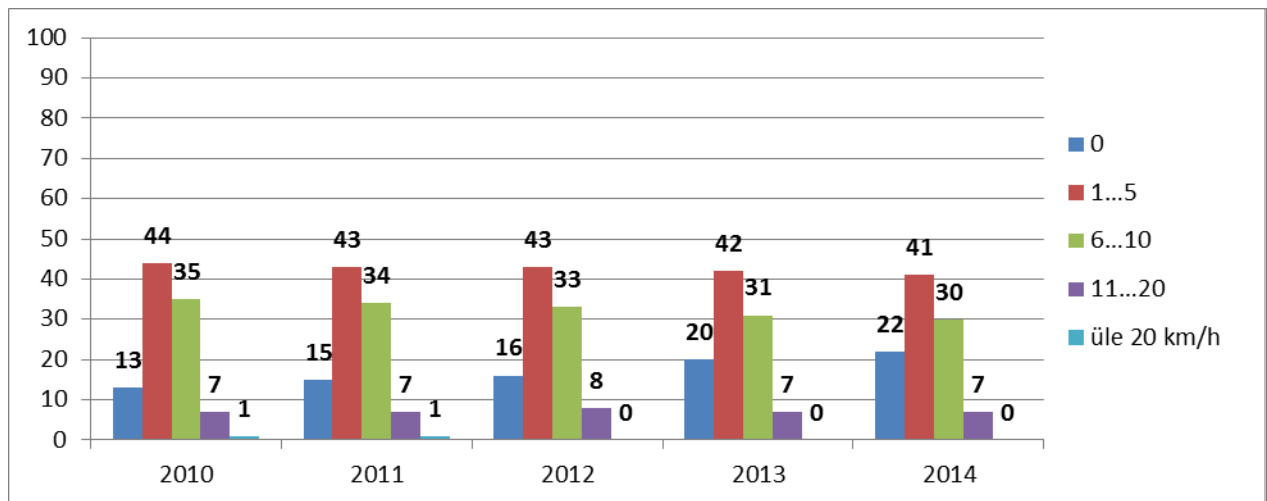


Joonis 4. Kiirusepiirangu ületamise määr linnadevahelistel põhiteedel 2013 ja 2014 (%)

Väiksematel ja kohalikel maanteedel mõnevõrra vähenenud nende juhtide osakaal, kes ületavad kiirust 1...5 km/h (44%-lt 41%-ni). Enam on ka neid juhte, kes ei ületa enda hinnangul kiirust väiksematel ja kohalikel maanteedel (13%-lt 22%-ni). 2010-2014 on vähenenud juhtide osakaal, kes ületavad kiirust 6...10 km/h (35%-lt 30%-ni). Juhtide hulk, kes ületavad kiirust 11...20 km/h või enam on jäänud sarnasele tasemele.

Tabel 5. Kiiruspiirangu ületamise määr kohalikel, väiksematel maanteedel

Kohalikud maanteed	2010	2011	2012	2013	2014
0	128	149	159	198	220
1...5	443	432	434	419	408
6...10	350	338	325	307	301
11...20	70	74	78	70	68
üle 20 km/h	9	7	4	6	3

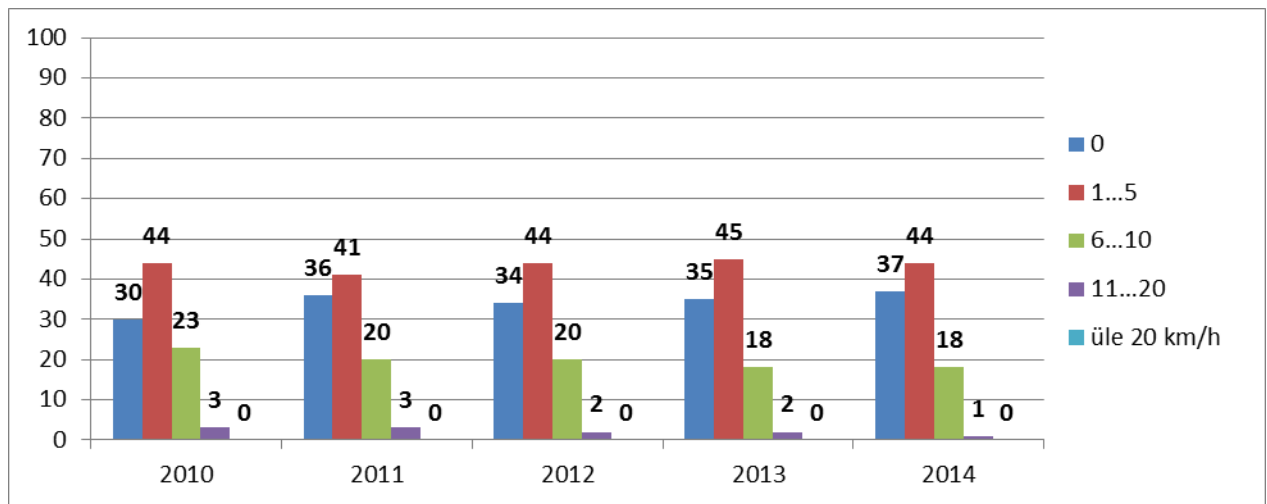


Joonis 5. Kiiruspiirangu ületamise määr kohalikel, väiksematel maanteedel 2013 ja 2014 (%)

Viimase osana antud küsimuste plokist uuriti juhtide hinnangut kiiruse ületamisesse linnades ja asulates. Juhtide hinnangute järgi on perioodil 2010-2014 enam neid juhte, kes ei ületa piirkiirust linnades ja asulates (30%-lt 37%ni). Juhtide osakaal, kes ületavad piirkiirust 1...5 km/h on jäänud sarnasele tasemele aastate lõikes. Vähenenud on nende juhtide hulk, kes ületavad piirkiirust 6...10 km/h (23%-lt 18%-le).

Tabel 6. Kiirusepiirangu ületamise määr linnades ja asulates

Linnd/asulad	2010	2011	2012	2013	2014
0	296	362	336	351	363
1...5	437	406	442	444	443
6...10	233	204	199	184	180
11...20	31	27	20	17	13
üle 20 km/h	3	1	3	4	1



Joonis 6. Kiirusepiirangu ületamise määr linnades ja asulates 2013 ja 2014 (%)

1. 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

Järgmine küsimus käsitleb kiiruseületamise peamisi põhjuseid aastatel 2010-2014. Järgnevalt on toodud nende vastanute protsent (%), kes toodud väidetega nõustusid või pigem nõustusid 2010-2014 a..

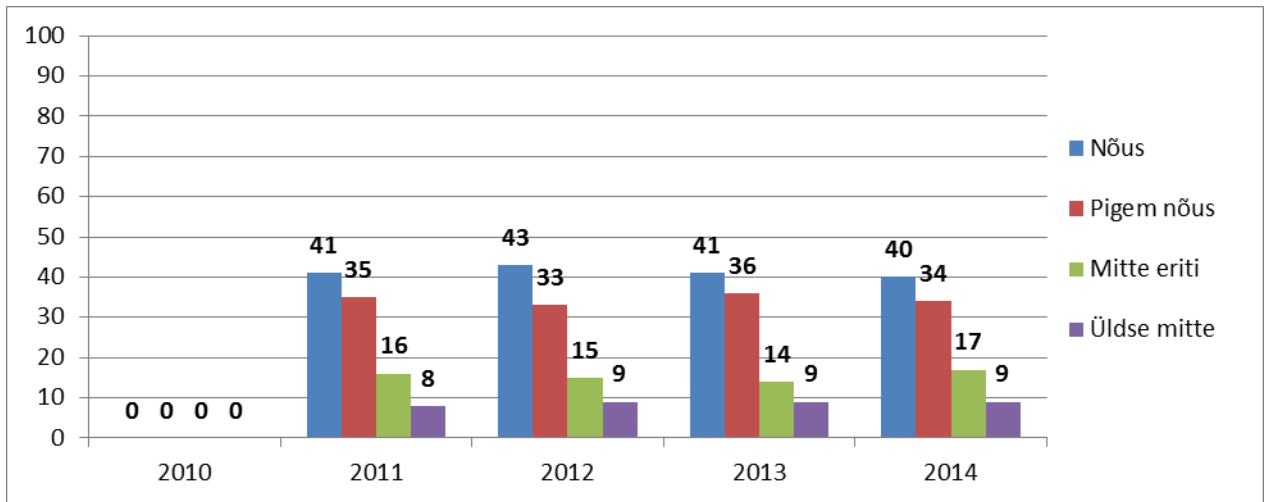
Tabel 7. Väitega nõustunud või pigem nõustunute 2010-2014 (%)

Väited	2010	2011	2012	2013	2014
Kiiruspiirangu ületamist soodustavad sõidutingimused	-	76	76	77	74
Teiste liiklejate kiirusest tingitud kiirusevalik	63	60	58	61	62
Ma naudin kiiret sõitu	39	46	37	36	37
Kogemata	64	62	60	63	66
Kiirustamine kohtumisele	60	61	63	68	66
Kehtestatud kiiruspiirang ei vasta liiklustingimustele	62	62	62	62	60
Kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav	75	75	76	71	67
Kuni +20 km/h on üldiselt aktsepteeritav	23	24	20	18	18
Auto võimekuse proovimine	17	18	22	19	20
Vahelejäämise väike risk	13	15	17	15	15

Vaadates küsitluse tulemusi võib öelda, et kiiruspiirangu ületamise peamiseks põhjuseks on aastatel 2010-2014 toodud kiiruseületamist soodustavad sõidutingimused ja arvamus, et kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav. Samas tuleb märkida, et 2014. aastal on vähenenud nende juhtide osakaal võrreldes eelmiste aastatega, kes arvavad, et kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav (67% nõustus või pigem nõustus). Oluliste põhjustena kiiruse ületamiseks on veel välja toodud teiste liiklejate kiirusevalikut, kiiruse ületamist kogemata, kiirustamist kohtumisele ja seda, et kehtestatud kiiruspiirang ei vasta tegelikele teoludele. Kõige vähem (nõustumine või pigem nõustumine alla 50%) on juhid läbi aastate pidanud kiiruse ületamise põhjuseks kiire sõidu nautimist, auto võimekuse proovimist, väikest vahelejäämise riski ja seda, et kuni +20 km/h on üldiselt aktsepteeritav. Vastuste jagunemine üksikute väidete lõikes on toodud järgnevates tabelites ja joonistel.

Tabel 8. Kiiruseületus on tingitud soodustavatest sõidutingimustest 2010-2014

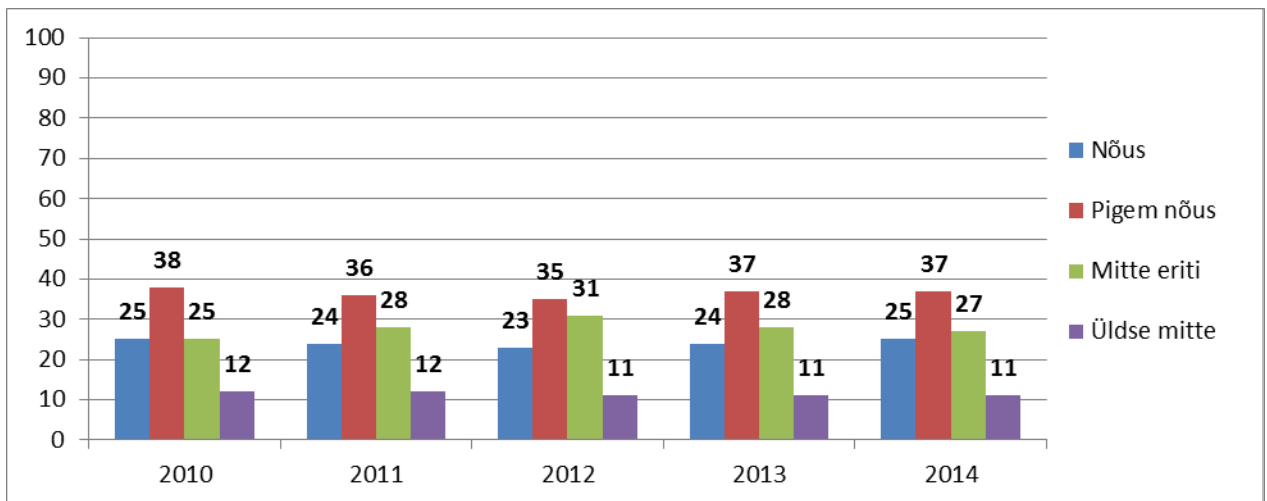
Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Nõus	-	407	425	414	399
Pigem nõus	-	345	334	361	345
Mitte eriti	-	164	153	138	171
Üldse mitte	-	84	88	87	85



Joonis 7. Kiiruseületus on tingitud soodustavatest sõidutingimustest 2010-2014 (%)

Tabel 9. Kiiruseületus on tingitud teiste liiklejate kiirusevalikust 2010-2014

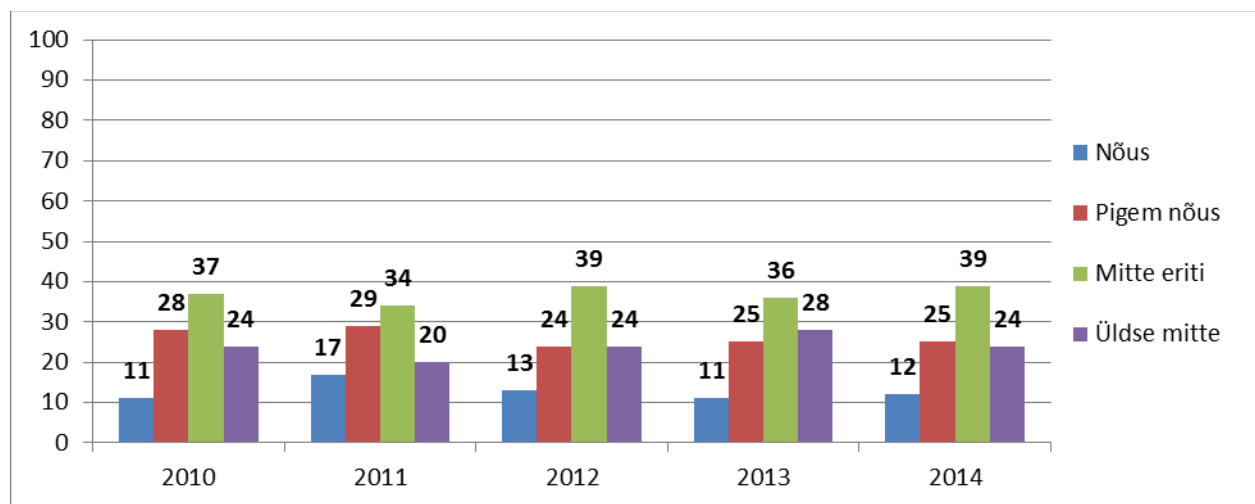
Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Nõus	246	241	235	242	251
Pigem nõus	376	355	345	373	375
Mitte eriti	253	279	309	278	269
Üldse mitte	125	125	111	107	105



Joonis 8. Kiiruseületus on tingitud teiste liiklejate kiirusevalikust 2010-2014 (%)

Tabel 10. Kiiruseületus on toimunud kiire sõidu nautimisest 2010-2014

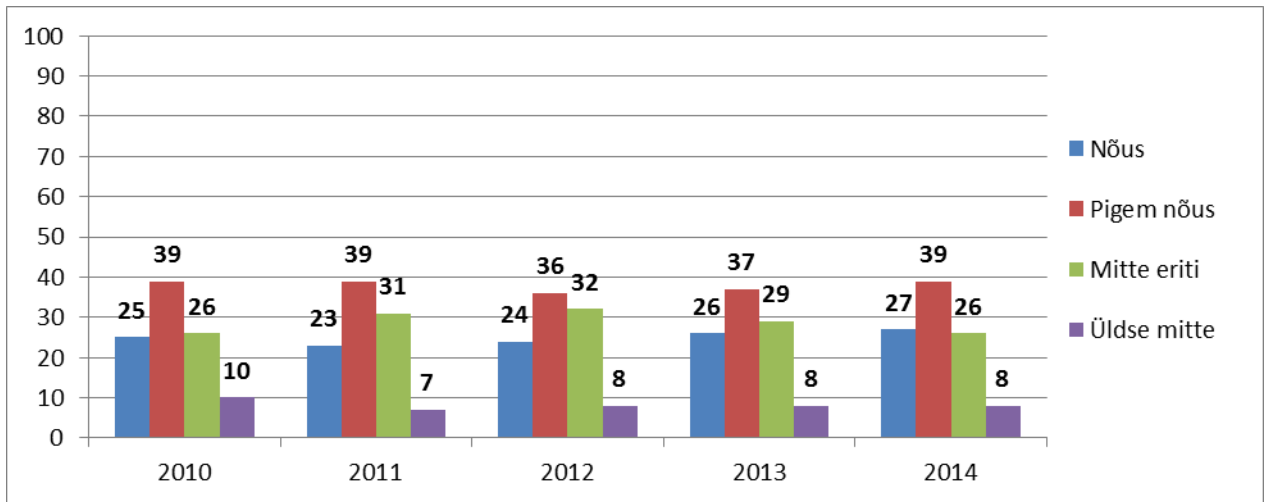
Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Nõus	112	172	126	109	117
Pigem nõus	276	287	243	247	250
Mitte eriti	367	342	387	358	391
Üldse mitte	245	199	244	286	242



Joonis 9. Kiiruseületus on toimunud kiire sõidu nautimisest 2010-2014 (%)

Tabel 11. Kiiruseületus on toimunud kogemata 2010-2014

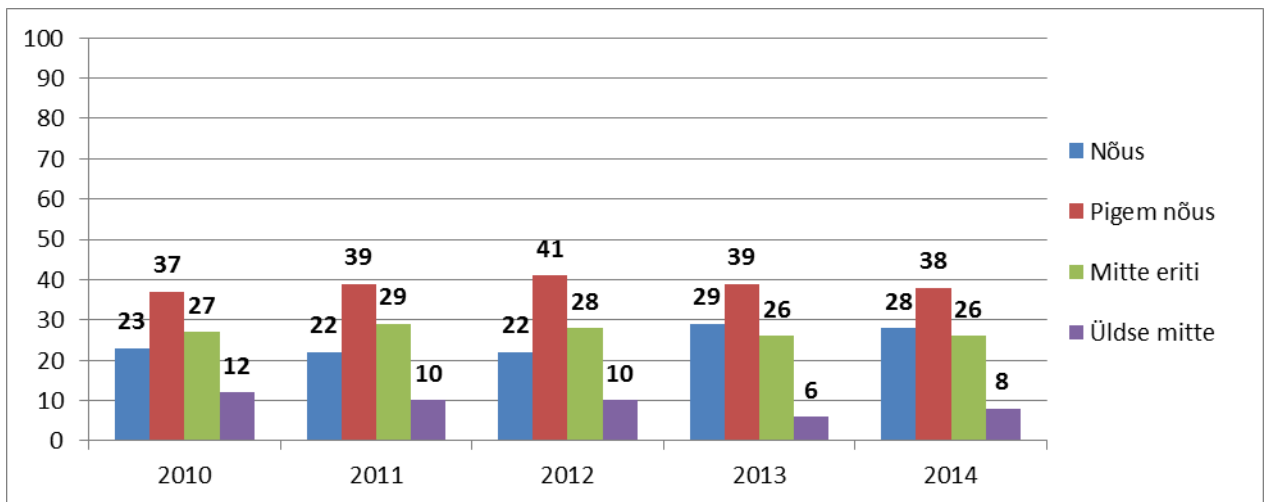
Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Nõus	246	229	238	264	272
Pigem nõus	389	392	364	368	388
Mitte eriti	263	307	317	288	261
Üldse mitte	102	72	81	80	79



Joonis 10. Kiiruseületus on toimunud kogemata 2010-2014 (%)

Tabel 12. Kiiruseületus on tingitud kiirustamisest kohtumisele 2010-2014

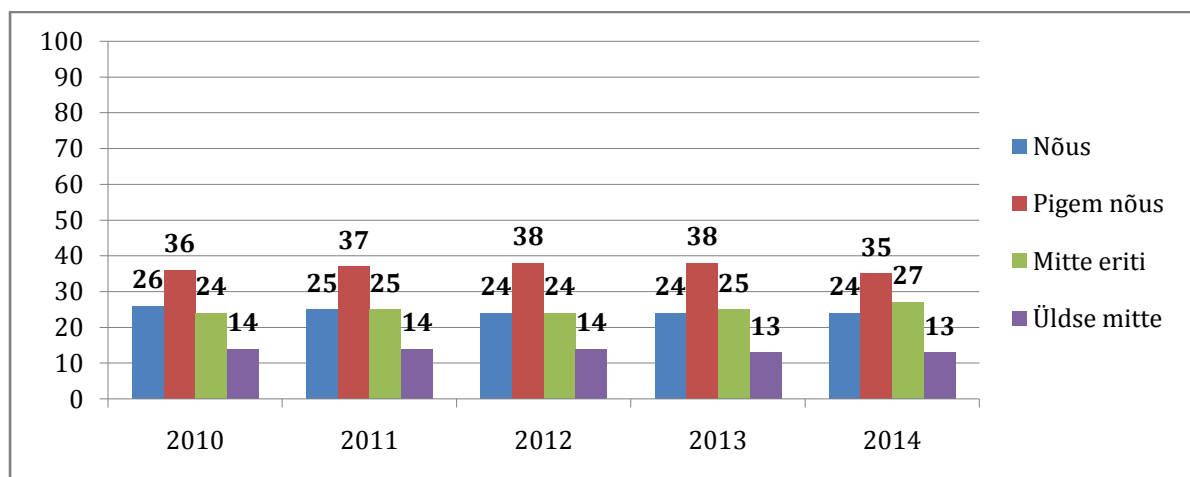
Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Nõus	233	223	221	288	282
Pigem nõus	373	388	406	393	375
Mitte eriti	272	288	275	259	264
Üldse mitte	122	101	98	60	79



Joonis 11. Kiiruseületus on tingitud kiirustamisest kohtumisele 2010-2014 (%)

Tabel 13. Kiiruseületus on toimunud põhjusel, et kehtestatud piirang ei vasta oludele 2010-2014

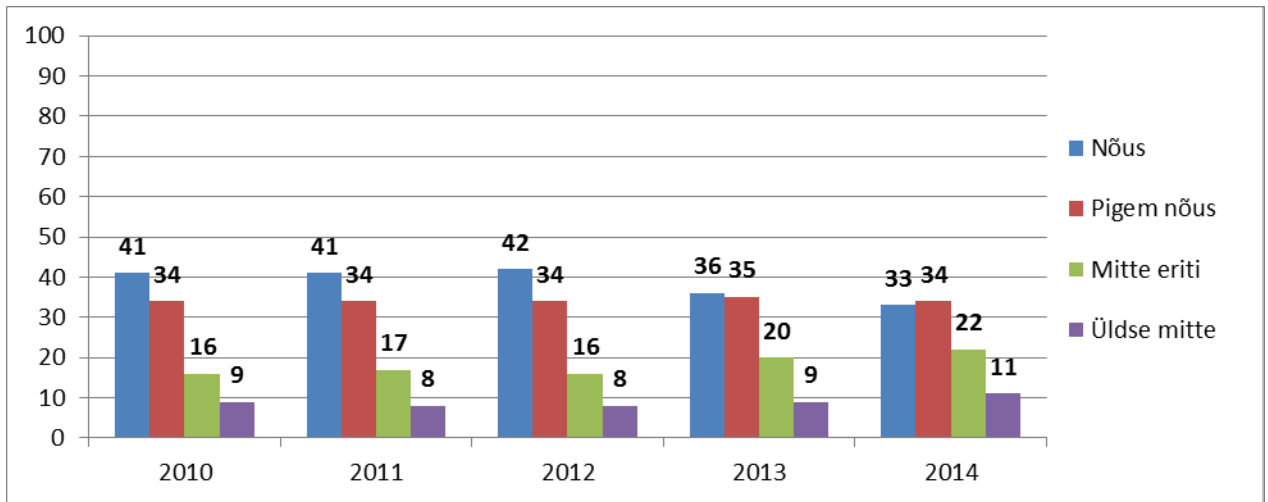
Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Nõus	258	246	238	243	244
Pigem nõus	364	369	382	376	354
Mitte eriti	238	246	240	248	271
Üldse mitte	140	139	140	133	131



Joonis 12. Kiiruseületus on toimunud põhjusel, et kehtestatud piirang ei vasta oludele 2010-2014 (%)

Tabel 14. Kuni +10 km/h kiiruseületus on üldiselt aktsepteeritav 2010-2014

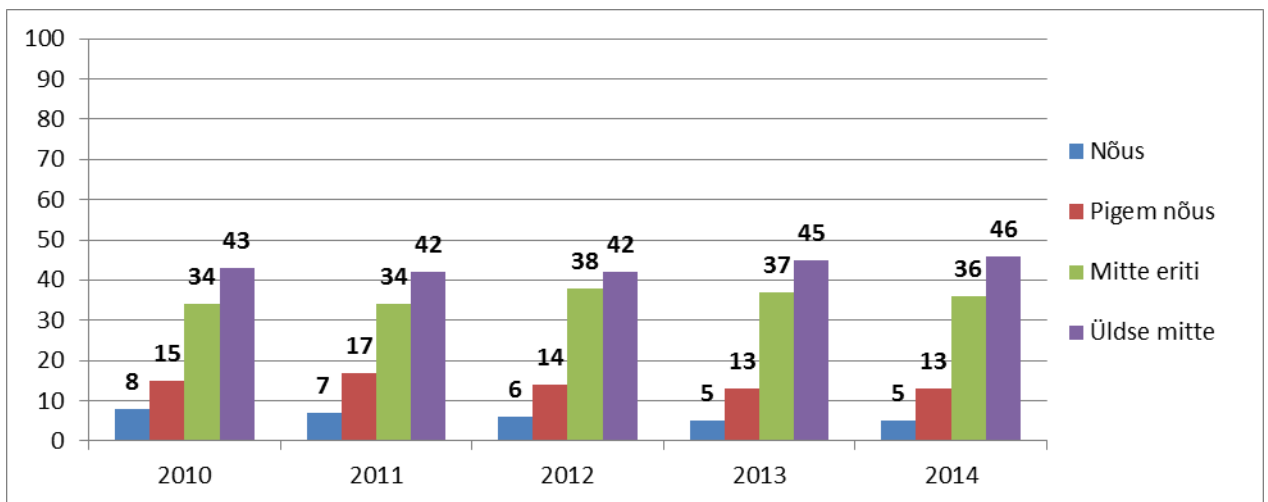
Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Nõus	408	405	420	360	334
Pigem nõus	344	339	341	351	340
Mitte eriti	160	175	160	199	214
Üldse mitte	88	81	79	90	112



Joonis 13. Kuni +10 km/h kiiruseületus on üldiselt aktsepteeritav 2010-2014 (%)

Tabel 15. Kuni +20 km/h kiiruseületus on üldiselt aktsepteeritav 2010-2014

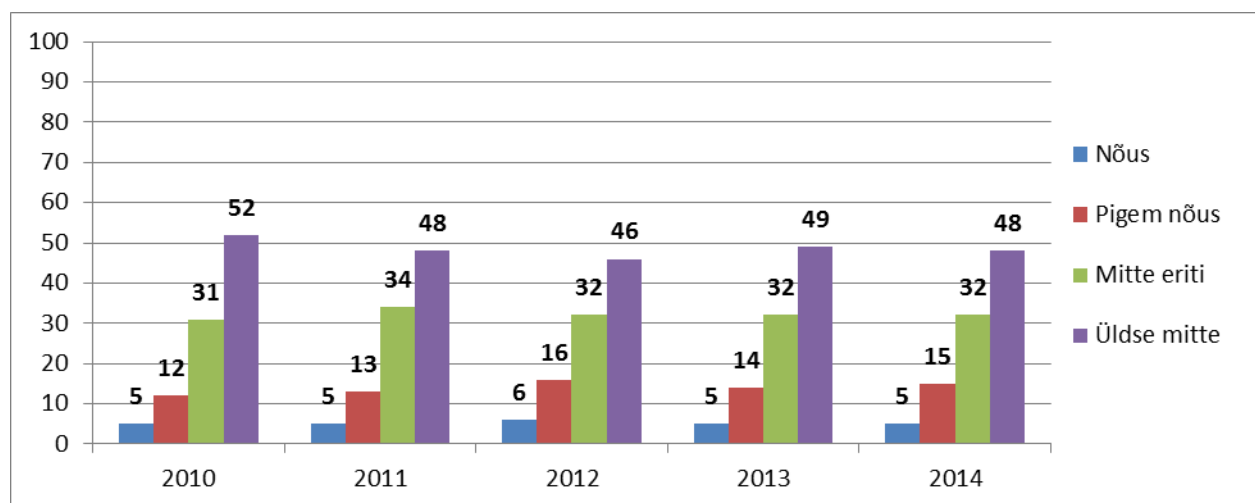
Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Nõus	83	71	60	52	49
Pigem nõus	153	169	139	123	125
Mitte eriti	337	339	382	373	363
Üldse mitte	427	421	419	452	463



Joonis 14. Kuni +20 km/h kiiruseületus on üldiselt aktsepteeritav 2010-2014 (%)

Tabel 16. Kiiruseületamise põhjuseks on auto võimekuse proovimine 2010-2014

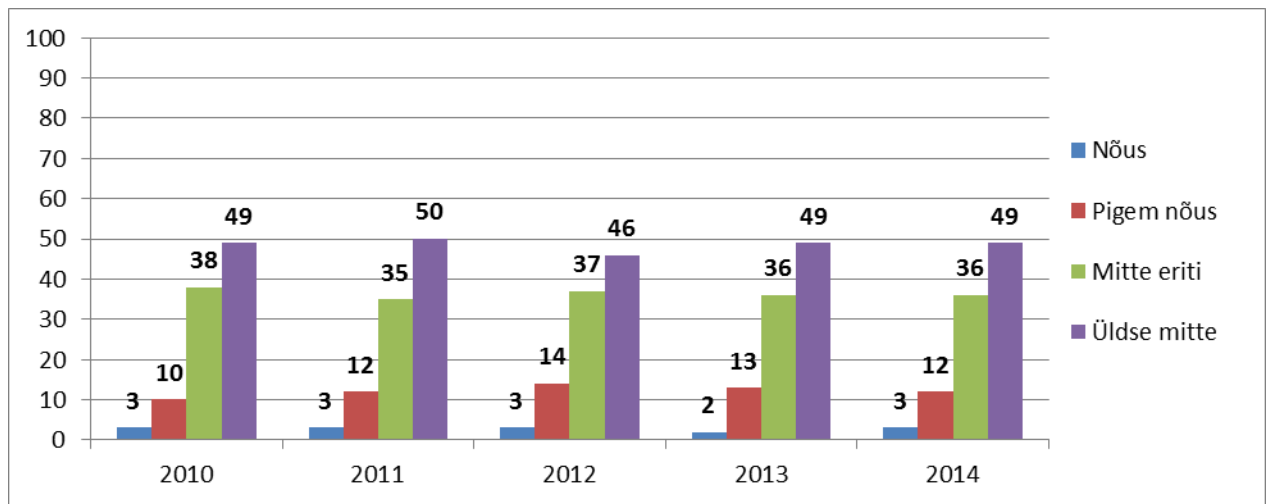
Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Nõus	50	53	61	46	52
Pigem nõus	121	124	155	141	147
Mitte eriti	314	341	322	324	319
Üldse mitte	515	482	462	489	482



Joonis 15. Kiiruseületamise põhjuseks on auto võimekuse proovimine 2010-2014 (%)

Tabel 17. Kiiruseületamine leiab aset, sest vahelejäämise risk on väike 2010-2014

Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Nõus	29	26	28	24	29
Pigem nõus	105	121	139	132	123
Mitte eriti	380	353	371	355	361
Üldse mitte	486	500	462	489	487



Joonis 16. Kiiruseületamine leiab aset, sest vahelejäämise risk on väike 2010-2014 (%)

Kiiruseületamise toimub ka muudel põhjustel. Järgnevalt on toodud küsitluse vastanute arvamused 2010-2014.

Kiiruse ületamise muud põhjused:

Arsti juurde sõitmine

Autod ja teed on liiga head piiranguteks

Eessõitja ebastabiilne sõiduviis

Eessõitja on liiga aeglane

Ei pane tähele olemasolevaid ja uusi liiklusemärgid

Eriolukord

Esmaabi vajadus

Hajameelsusest kiiruse ületamine

Hea auto

Hea muusika autos

Hea tee

Hea tuju

Hilinemine (näiteks tööle)

Kaasreisijaga vestlemine, ei märka kiirust

Kaassõitja ootamatu terviseprobleem

Kiirustamine tööle/koju/lennukile/laevale

Kiiruskaamerate vabas alas kiirustamine

Kiiruskaameratest möödudes
Kogemata
Kurjategija tagaajamine
Lennukile hilinemine
Liiga hea auto
Liiga hea tee
Liiga palju liiklusmärke korraga
Liiklusvoos sõitmine
Meeldib kiiresti sõita
Mobiili kasutades
Möödasõidu ajal
Ootamatud teetööd, mis põhjustavad hilinemise
Pikki vahemaid sõites
Pingete maandamiseks öösel
Praamilt tulles/praamile sõites
Pärast politseist möödumist
Raskeveokid teel
Sirged teelõigud
Spidomeeter ei näita korrektset kiirust
Sõidukitest vaba tee
Teadmisest, et teel puudub politsei
Teetööde tõttu hilinemisel
Vaba tee
100km/h on maanteel normkiirus

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

	Nõus	Pigem	Mitte	Üldse
	nõus	eriti	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

Järgmises küsimuste plokk käsitleb juhtide arvamust kiiruskontrolli meetmetesse suhtumisest ülaltoodud loetelu lõikes. Järgnevalt on toodud nende juhtide %, kes igat loetelus nimetatud meetet toetavad või pigem toetavad 2010-2014.

Tabel 18. Juhtide toetus kiiruskontrolli meetmetele 2010-2014

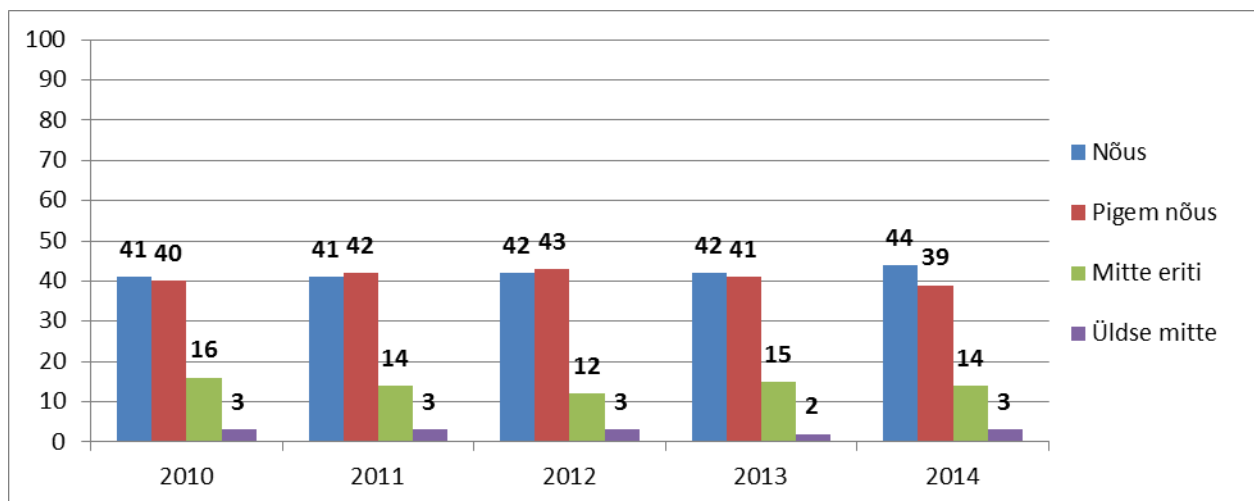
Väited	2010	2011	2012	2013	2014
Politsei järelevalve tõhustamine teedel	81	83	85	83	83
Kiiruskaamerate paigaldamine	74	74	75	76	78
Kiirustabloode paigaldamine	88	86	89	88	88
Liikluskasvatuse tõhustamine	86	85	87	86	88
Autojuhtide teadlikkuse tõstmine (kampaniad, koolitused, teabepäevad)	79	78	79	76	81
Füüsilised meetmed (kännised, teekitsendused, ringristmikud, jne)	44	43	44	50	52
Karistuste karmistamine	53	51	53	58	64
Püsikiirusehoidja olemasolu autos	80	79	79	79	79
Elektrooniline seade autos, mis hoiatab või takistab kiiruse ületamise ees	68	70	73	71	71

Tulemustest selgub, et küsitluses osalenud juhid pooldavad kiiruskontrolli meetmetest eelkõige kiirustabloode paigaldamist, liikluskasvatuse tõhustamist ja politsei järelevalve tõhustamist (üle 80% nõustus või pigem nõustus aastatel 2010-2014). Juhid toetavad ka kiiruskaamerate paigaldamist, autojuhtide teadlikkuse tõstmist, püsikiirusehoidjate olemasolu autos ja elektroonilist seadet, mis hoiatab või takistab kiiruse ületamist (üle 60% nõustusi või pigem nõustuti). Mõnevõrra on perioodil 2010-2014 suurenenud toetus ka füüsilistele meetmetele kiiruse piiramiseks (11%-lt 52%-ni).

Järgnevatel graafikutel on toodud iga üksiku meetme toetus või vastuseis.

Tabel 19. Nõustumine politseijärelevalve tõhustamisega 2010-2014

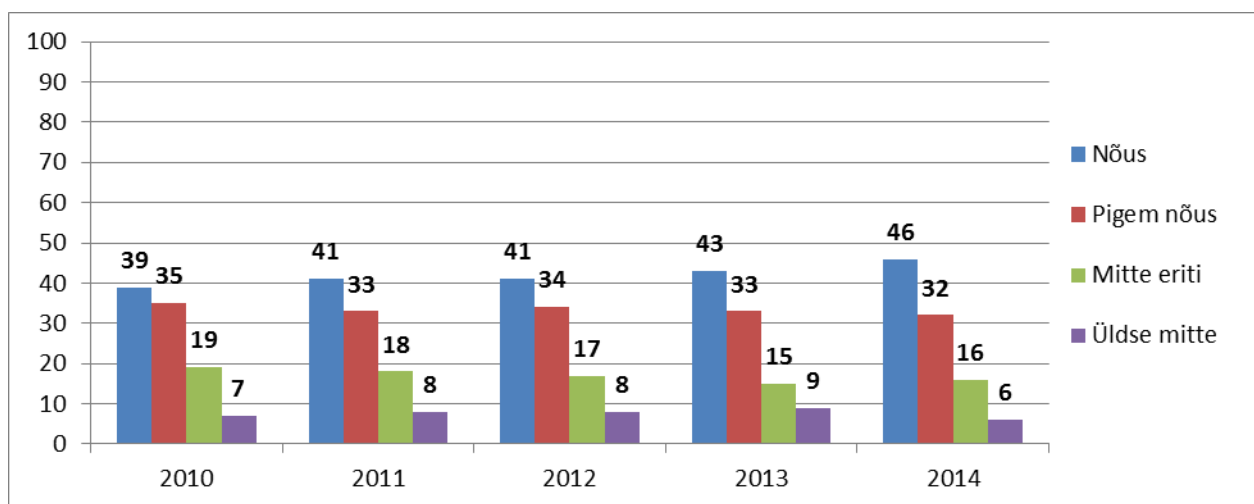
Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Nõus	409	406	415	417	443
Pigem nõus	402	420	435	406	392
Mitte eriti	155	143	118	153	137
Üldse mitte	34	31	32	24	28



Joonis 17. Nõustumine politseijärelvalve tõhustamisega 2010-2014 (%)

Tabel 20. Nõustumine kiirusekaamerate paigaldamisega 2010-2014

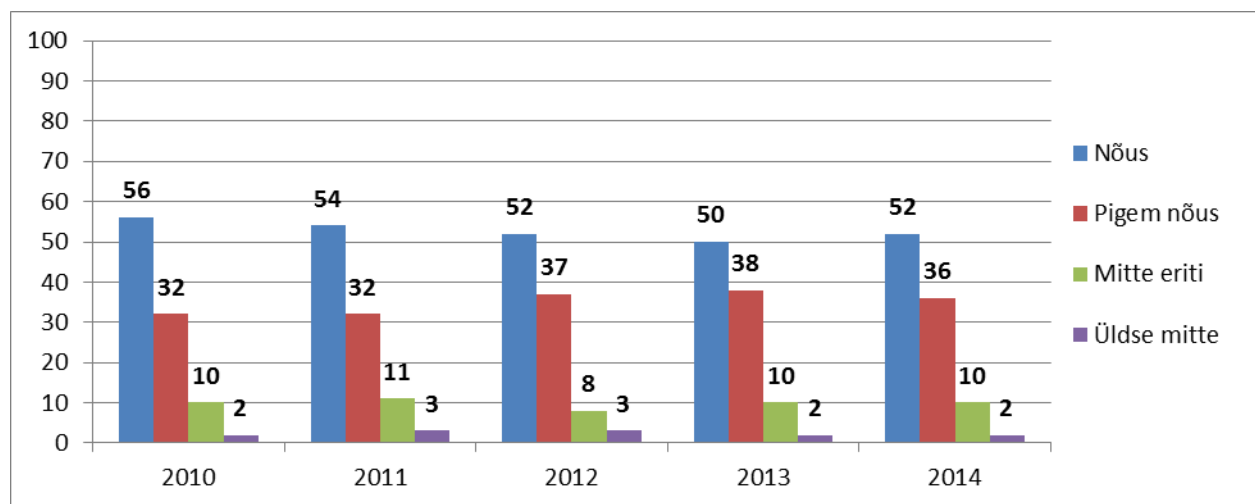
Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Nõus	388	408	413	428	455
Pigem nõus	348	329	340	332	317
Mitte eriti	191	182	169	154	163
Üldse mitte	73	81	78	86	65



Joonis 18. Nõustumine kiirusekaamerate paigaldamisega 2010-2014 (%)

Tabel 21. Nõustumine kiirustabloode paigaldamisega 2010-2014

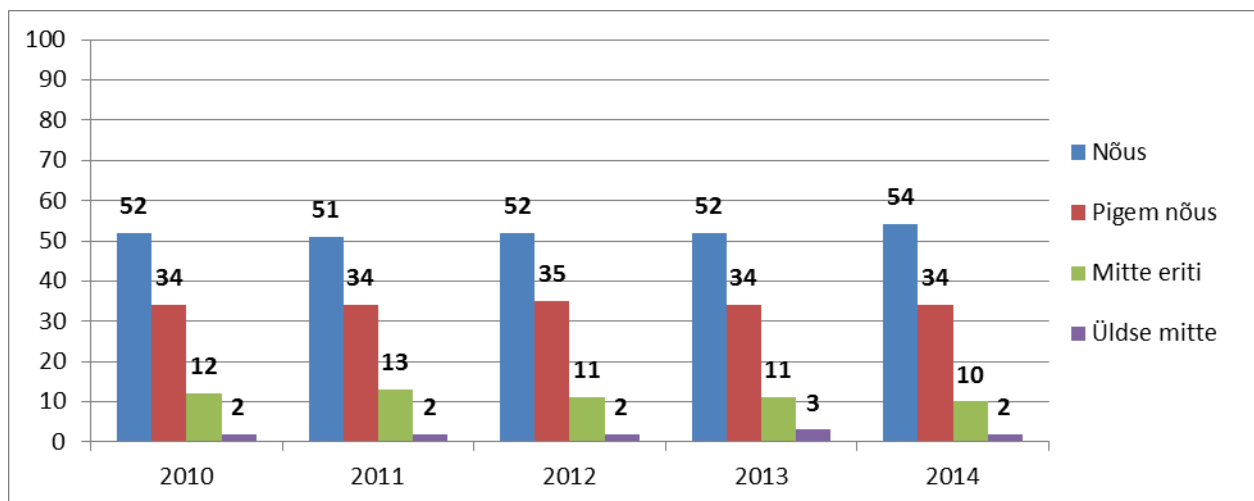
Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Nõus	561	543	520	495	519
Pigem nõus	318	323	371	379	358
Mitte eriti	96	106	84	103	104
Üldse mitte	25	28	25	23	19



Joonis 19. Nõustumine kiirustabloode paigaldamisega 2010-2014 (%)

Tabel 22. Nõustumine liikluskasvatuse tõhustamisega 2010-2014

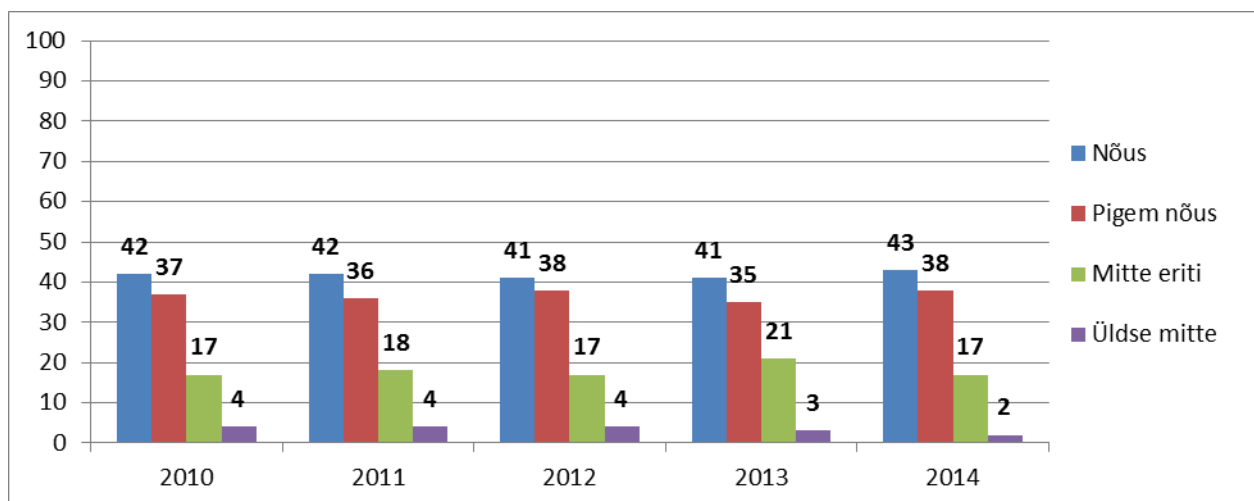
Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Nõus	518	504	524	523	545
Pigem nõus	339	344	350	339	341
Mitte eriti	123	131	109	113	97
Üldse mitte	20	21	17	25	17



Joonis 20. Nõustumine liikluskasvatuse tõhustamisega 2010-2014 (%)

Tabel 23. Nõustumine juhtide teadlikkuse tõstmisega

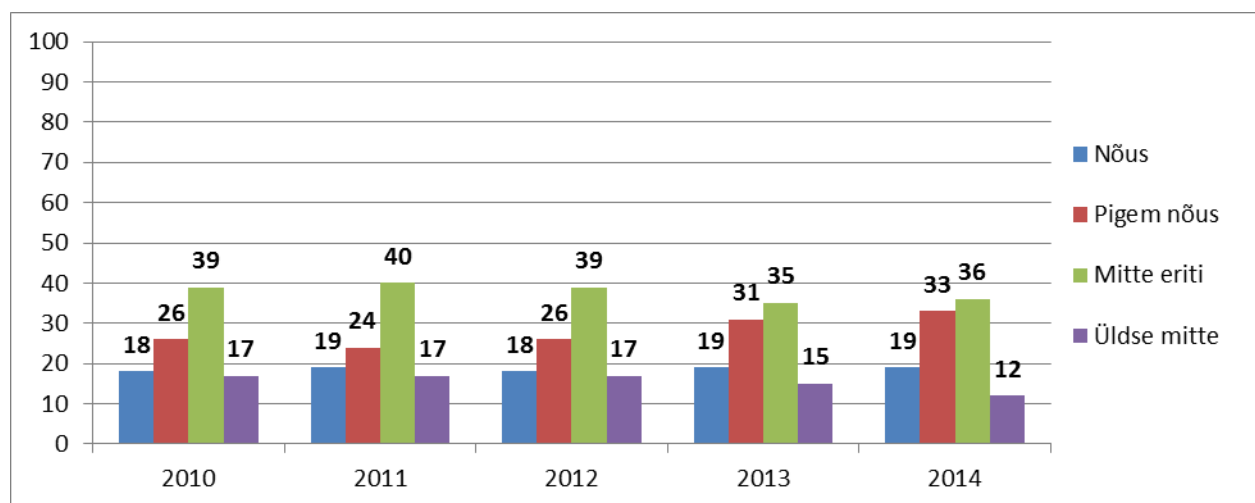
Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Nõus	423	413	410	414	428
Pigem nõus	374	363	377	351	378
Mitte eriti	166	182	174	205	172
Üldse mitte	37	42	39	30	22



Joonis 21. Nõustumine juhtide teadlikkuse tõstmisega 2010-2014 (%)

Tabel 24. Nõustumine füüsiliste meetmete rakendamisega kiiruse ohjeldamiseks 2010-2014

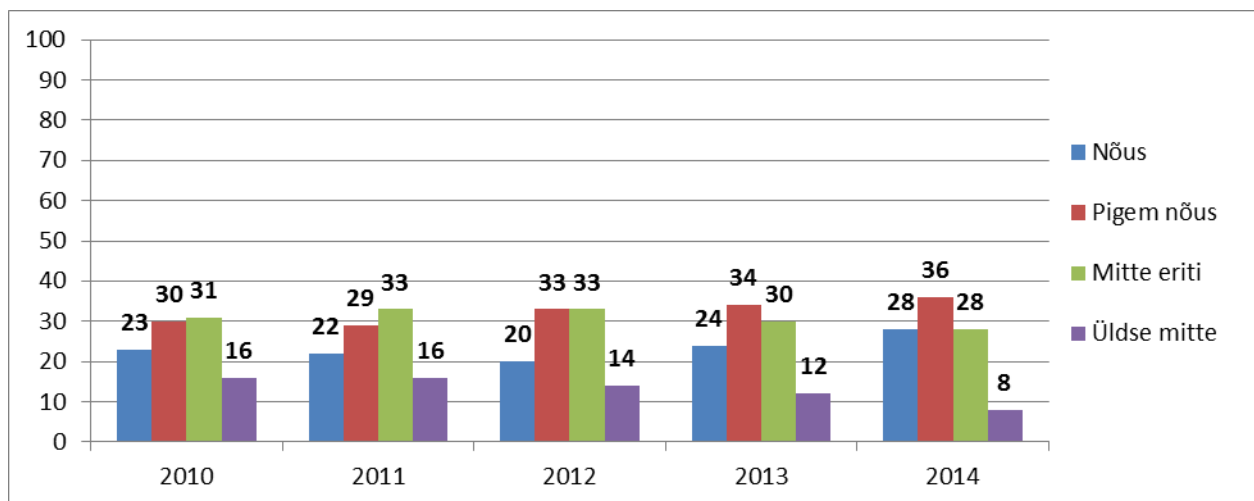
Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Nõus	176	188	174	187	192
Pigem nõus	259	241	264	308	328
Mitte eriti	396	400	394	350	363
Üldse mitte	169	171	168	155	117



Joonis 22. Nõustumine füüsiliste meetmete rakendamisega kiiruse ohjeldamiseks 2010-2014 (%)

Tabel 25. Nõustumine karistuste karmistamise vajadusega kiiruste ohjeldamiseks 2010-2014

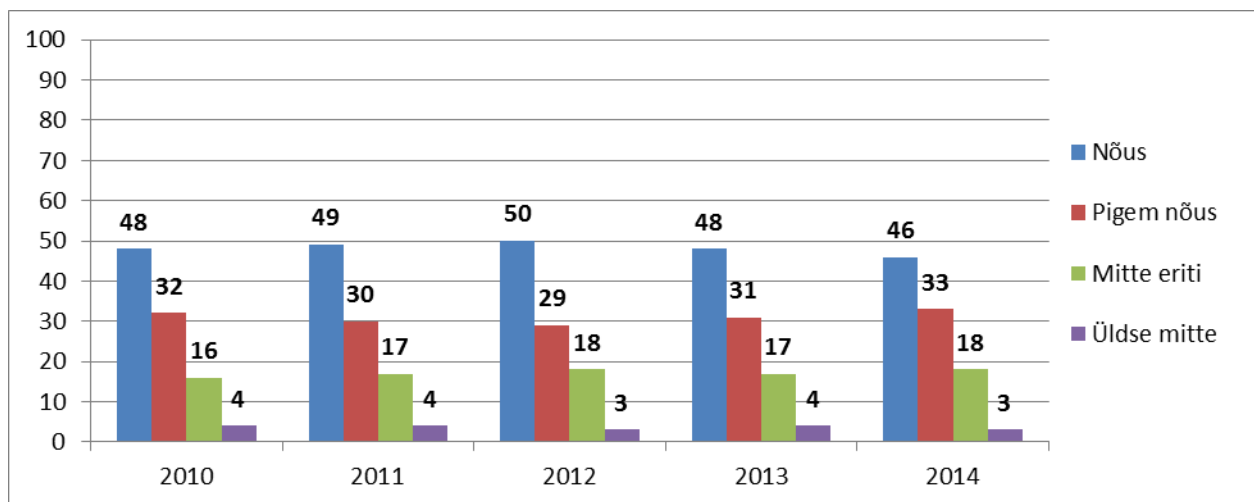
Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Nõus	229	222	204	236	278
Pigem nõus	296	292	330	344	362
Mitte eriti	311	323	330	298	279
Üldse mitte	164	163	136	122	81



Joonis 23. Nõustumine karistuste karmistamise vajadusega kiiruste ohjeldamiseks 2010-2014 (%)

Tabel 26. Nõustumine püsikiirushoidja olemasoluga autos 2010-2014

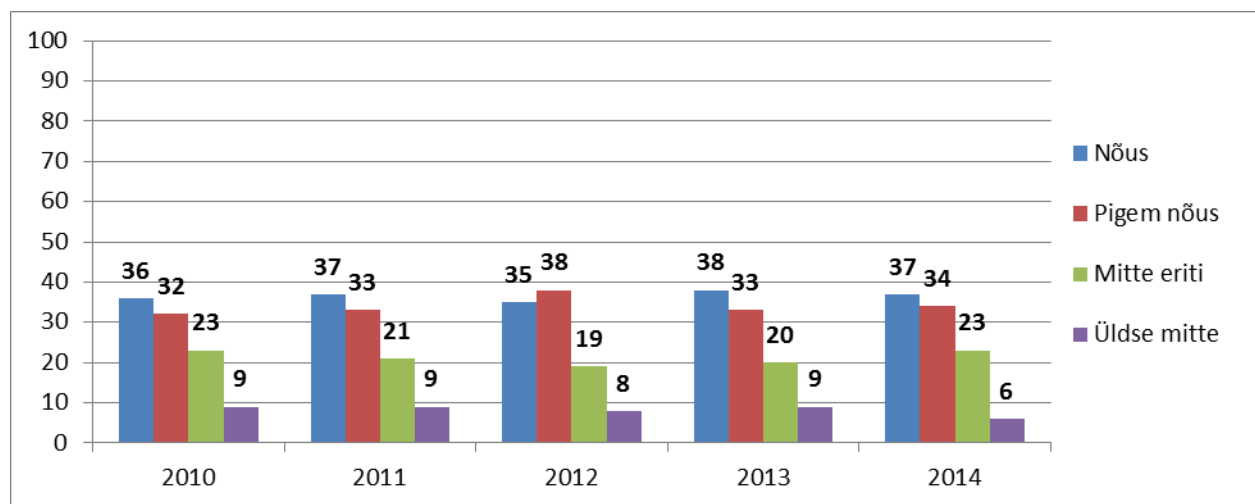
Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Nõus	480	491	496	480	458
Pigem nõus	317	298	291	314	327
Mitte eriti	157	171	181	166	178
Üldse mitte	46	40	32	40	37



Joonis 24. Nõustumine püsikiirushoidja olemasoluga autos 2010-2014 (%)

Tabel 27. Nõustumine elektroonse kiiruskontrolliseadmega autos 2010-2014

Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Nõus	359	365	353	376	370
Pigem nõus	321	333	374	334	343
Mitte eriti	225	214	193	197	224
Üldse mitte	95	88	80	93	63



Joonis 25. Nõustumine elektroonse kiiruskontrolliseadmega autos 2010-2014 (%)

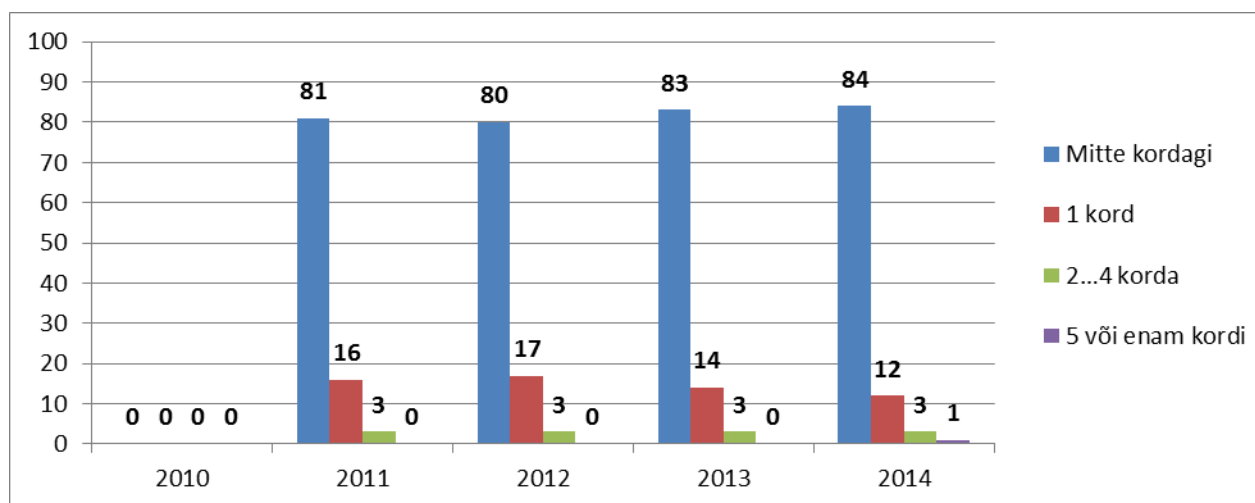
1.7 Kas Te olete viimase aasta jooksul autot juhtinud ebakaines olekus?

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

Autojuhtidele esitati küsimusi, kas nad on viimase aasta jooksul juhtinud autot ebakaines olekus. Tulemustest selgus, et perioodil 2010-2014 on mõnevõrra kasvanud nende juhtide osakaal, kes ei ole autot juhtinud ebakaines olekus. Juhtide hulk, kes on juhtinud autot ebakaines olekus üks kord on samuti kahanenud (16%-lt 12%-le). Nende juhtide osakaal, kes on juhtinud autot ebakaines olekus kaks või enam korda, on jäänud sarnasele tasemele.

Tabel 28. Sõiduki juhtimine ebakaines olekus 2010-2014

Ebakainus	2010	2011	2012	2013	2014
Mitte kordagi	-	813	797	830	836
1 kord	-	160	174	136	124
2...4 korda	-	26	29	32	34
5 või enam kordi	-	1	0	2	6



Joonis 26. Sõiduki juhtimine ebakaines olekus 2010-2014 (%)

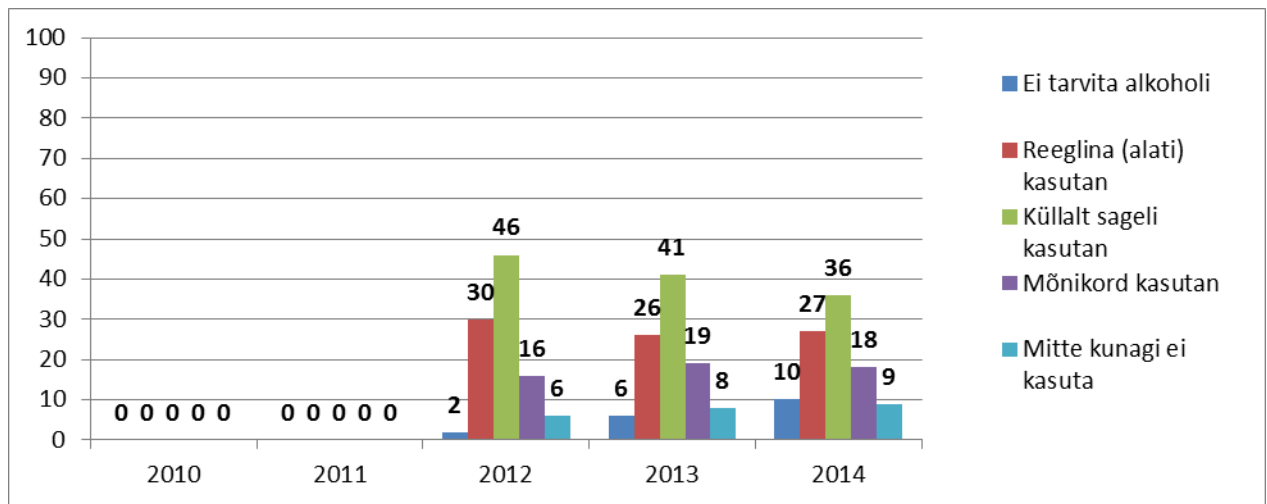
1.8 Kas Te kasutate oma seisundi kontrollimiseks alkomeetrit enne juhtima minekut, kui kahtlete, et alkohol ei ole verest kadunud?

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

Lisaks ebakaines olekus auto juhtimisele uuriti juhtidelt alates 2012.aastast ka selle kohta, kas nad kasutavad alkomeetrit oma seisundi kontrollimiseks enne autorooli istumist. Tulemused näitavad, et juhtide hulk, kes enda hinnangul ei tarvita alkoholi, on kasvanud (2%-lt 10%-ni). Kahanenud on nende juhtide osakaal, kes alati kasutavad alkomeetrit (30%-lt 27%-le) ja ka nende hulk, kes küllalt sageli kasutavad enda hinnangul alkomeetrit (46%-lt 30%-le). Enamvähem samale tasemele on jäänud juhtide hulk, kes mõnikord kasutavad alkomeetrit. Mõnevõrra on kasvanud nende osakaal, kes mitte kunagi ei kasuta alkomeetrit.

Tabel 29. Alkomeetri kasutamine 2010-2014

Alkomeeter	2010	2011	2012	2013	2014
Ei tarvita alkoholi	-	-	21	58	99
Reeglina (alati) kasutan	-	-	297	263	264
Küllalt sageli kasutan	-	-	457	406	361
Mõnikord kasutan	-	-	165	188	182
Mitte kunagi ei kasuta	-	-	60	85	94



Joonis 27. Alkomeetri kasutamine 2010-2014 (%)

1.9 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 <i>käed-vabad</i> -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 <i>käed-vabad</i> -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

Järgmises küsimuste plokk käsitleb 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 osakaalu %, kes nõustuvad sellega, et iga järgnev faktor on sageli, väga sageli või alati põhjuseks liiklusõnnetuste toimumisele aastatel 2010-2014.

Tabel 30. Liiklusõnnetuse põhjused juhtide hinnangul 2010-2014

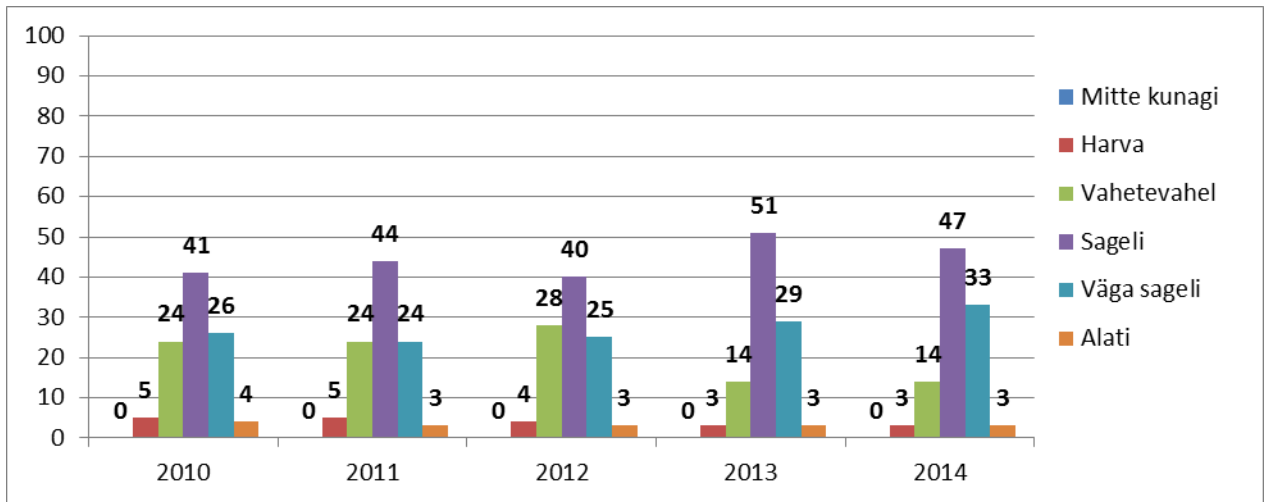
Väited	2010	2011	2012	2013	2014
Auto juhtimine väsinuna	71	71	68	83	83
Auto juhtimine alkoholi-, narkojoobes või ravimite mõju all	97	97	96	96	95
Väike pikivahe eessõitjaga	66	66	68	68	70
Liiga kiire sõit	76	76	81	83	84

Teede halb seisukord	43	46	49	56	52
Ootamatud seisakud teel	25	27	29	41	45
Mobiiltelefoni kasutamine sõidu ajal	27	27	26	31	39
Halvad ilmastikuolud	58	58	58	50	51
Auto tehniline kontroll (mittekorras rehvid, pidurid, rool, tuled, jne)	56	51	54	48	52

Tulemustest selgub, et peamisteks liiklusõnnetusi põhjustavateks faktoriteks peetakse joobes sõidukijuhtimist (üle 90% nõustus, et see on sageli, väga sageli või alati põhjuseks liiklusõnnetuste toimumisele). Juhid nõustuvad ka sellega, et õnnetusi põhjustab auto juhtimine väsinuna ja liiga kiire sõit (üle 70% nõustus, et see on sageli, väga sageli või alati põhjuseks liiklusõnnetuste toimumisele). Lisaks ollakse nõus, et ka väike pikivahe eessõitjaga, halvad ilmastikuolud ja auto tehniline olukord võivad liiklusõnnetusi põhjustada (üle 50% 70% nõustus, et see on sageli, väga sageli või alati põhjuseks liiklusõnnetuste toimumisele). Viimasel kahel aastal on liiklusõnnetusi seostatud ka tee halva seisukorraga. Ootamatuid seisakuid teel ja mobiiltelefoniga rääkimist pigem ei seostata liiklusõnnetuste põhjustega (alla 50% nõustus, et see on sageli, väga sageli või alati põhjuseks liiklusõnnetuste toimumisele).

Tabel 31. Liiklusõnnetuse toimumise põhjuseks on auto juhtimine väsinuna 2010-2014

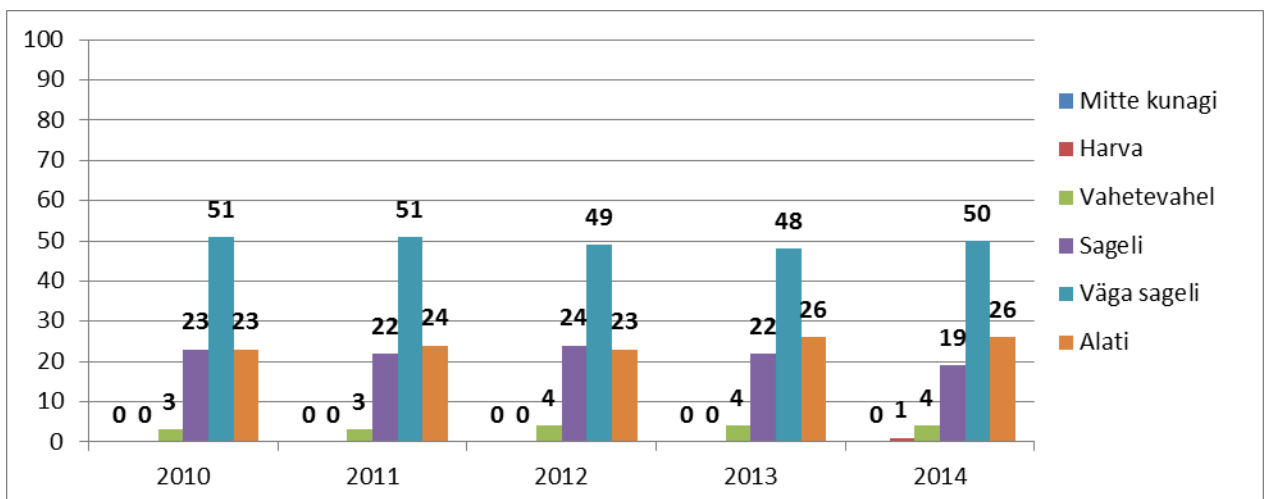
Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Mitte kunagi	5	3	2	0	0
Harva	53	48	45	31	31
Vahetevahel	236	241	279	138	133
Sageli	407	436	400	511	471
Väga sageli	258	240	248	293	333
Alati	41	32	26	27	32



Joonis 28. Liiklusõnnetuse toimumise põhjuseks on auto juhtimine väsinuna 2010-2014 (%)

Tabel 32. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto juhtimine joobes või ravimite mõju all 2010-2014

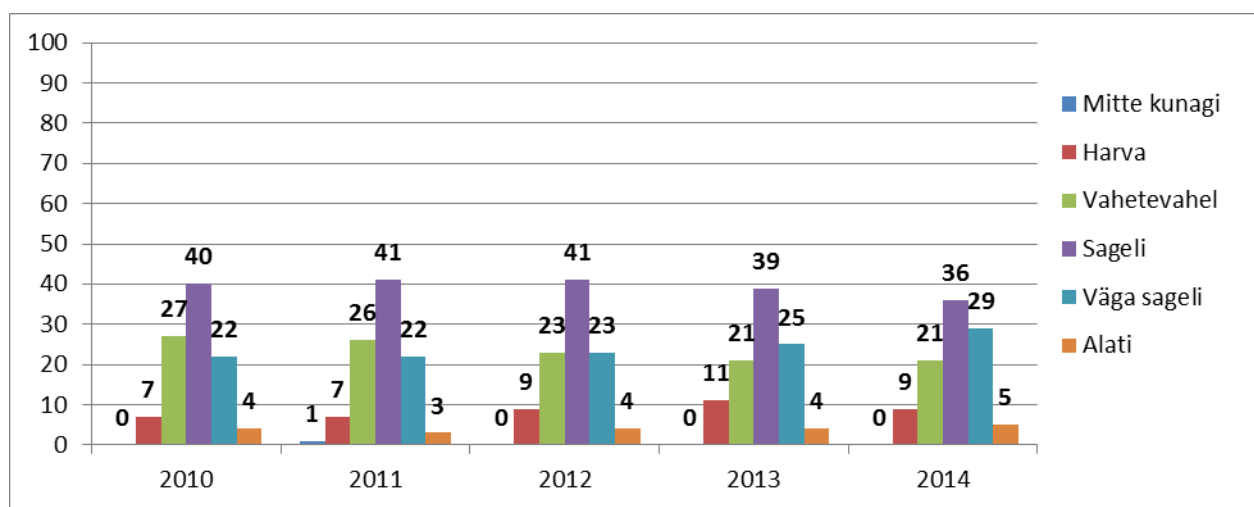
Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Mitte kunagi	5	3	1	0	0
Harva	4	4	2	4	6
Vahetevahel	32	31	39	35	41
Sageli	226	214	235	216	191
Väga sageli	506	513	494	482	503
Alati	227	235	229	263	259



Joonis 29. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto juhtimine joobes või ravimite mõju all 2010-2014 (%)

Tabel 33. Liiklusõnnetuse põhjuseks on väike pikivahe eessõitjaga 2010-2014

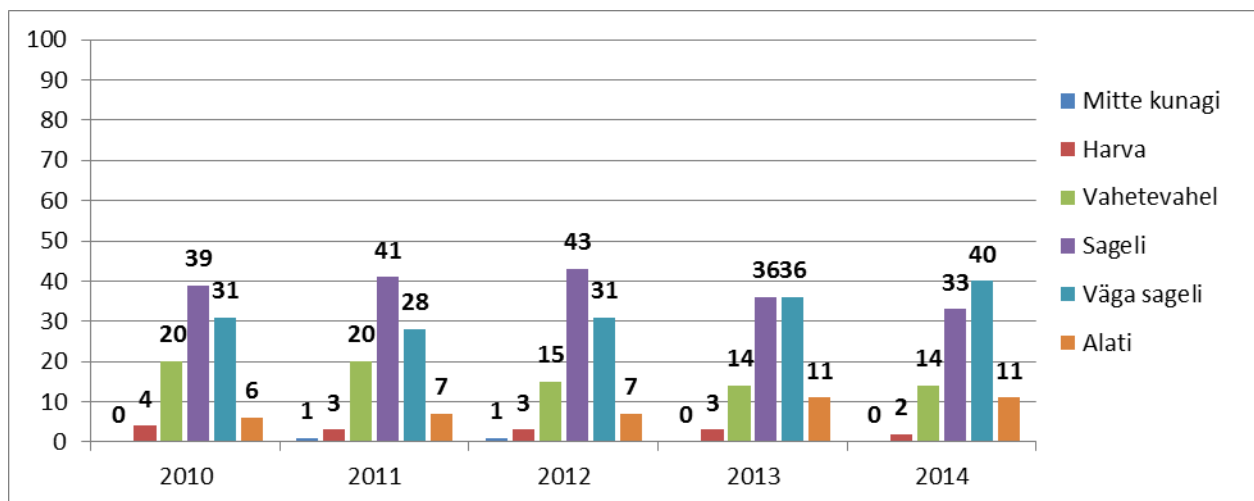
Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Mitte kunagi	3	6	2	1	0
Harva	71	69	84	107	91
Vahetevahel	272	263	233	208	210
Sageli	398	414	411	397	361
Väga sageli	219	215	234	246	291
Alati	37	33	36	41	47



Joonis 30. Liiklusõnnetuse põhjuseks on väike pikivahe eessõitjaga 2010-2014 (%)

Tabel 34. Liiklusõnnetuse põhjuseks on liiga kiire sõit 2010-2014

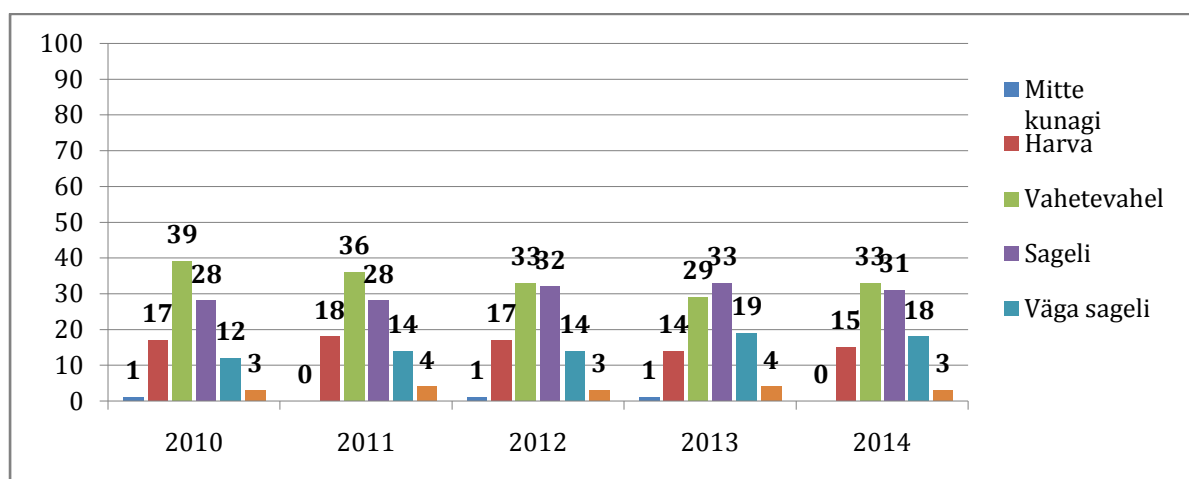
Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Mitte kunagi	4	5	8	2	3
Harva	34	34	32	26	17
Vahetevahel	204	196	152	144	141
Sageli	388	414	429	358	325
Väga sageli	309	284	310	359	401
Alati	61	67	69	111	113



Joonis 31. Liiklusõnnetuse põhjuseks on liiga kiire sõit 2010-2014 (%)

Tabel 35. Liiklusõnnetuse põhjuseks on teede halb seisukord 2010-2014

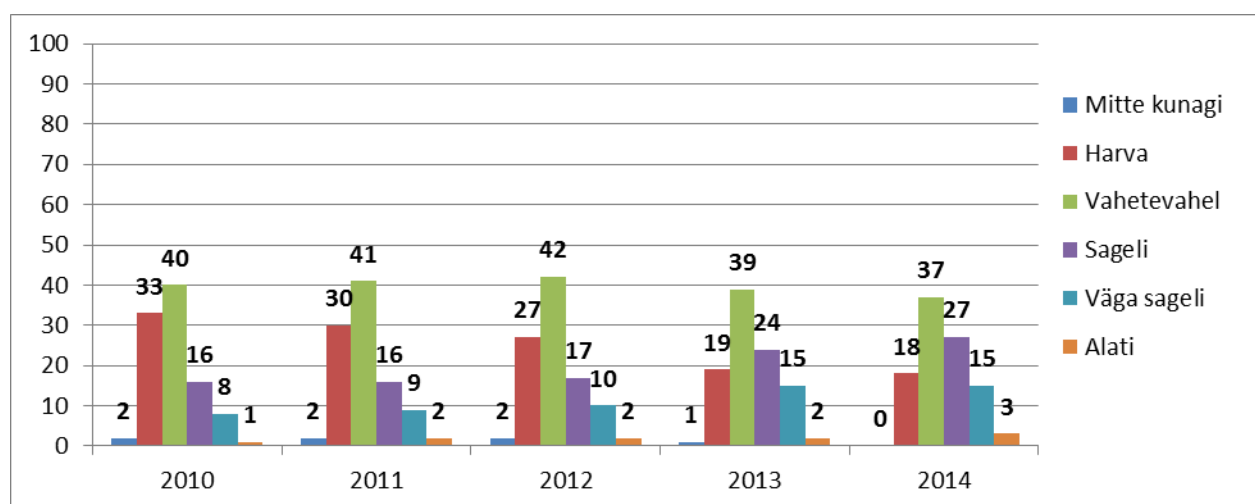
Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Mitte kunagi	5	7	10	6	3
Harva	172	180	169	145	148
Vahetevahel	390	358	333	288	327
Sageli	282	281	320	331	309
Väga sageli	124	138	138	186	177
Alati	27	36	30	44	36



Joonis 32. Liiklusõnnetuse põhjuseks on teede halb seisukord 2010-2014 (%)

Tabel 36. Liiklusõnnetuse põhjuseks on ootamatud seisakud teel 2010-2014

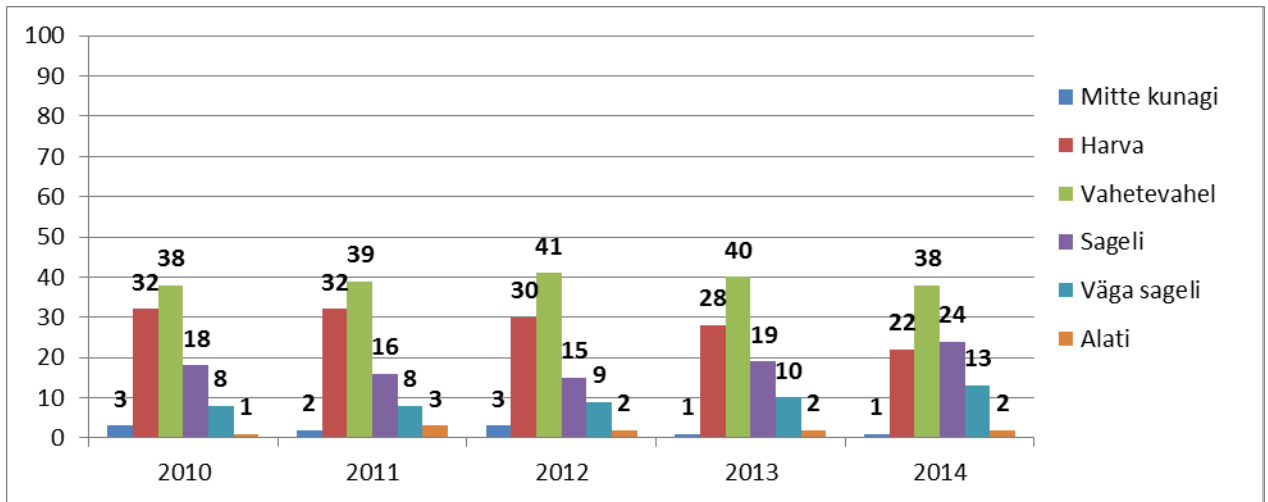
Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Mitte kunagi	25	21	19	7	4
Harva	327	300	272	191	176
Vahetevahel	396	411	418	393	374
Sageli	156	163	171	238	265
Väga sageli	84	89	98	150	153
Alati	12	16	22	21	28



Joonis 33. Liiklusõnnetuse põhjuseks on ootamatud seisakud teel 2010-2014 (%)

Tabel 37. Liiklusõnnetuse põhjuseks on mobiiltelefoni kasutamine 2010-2014

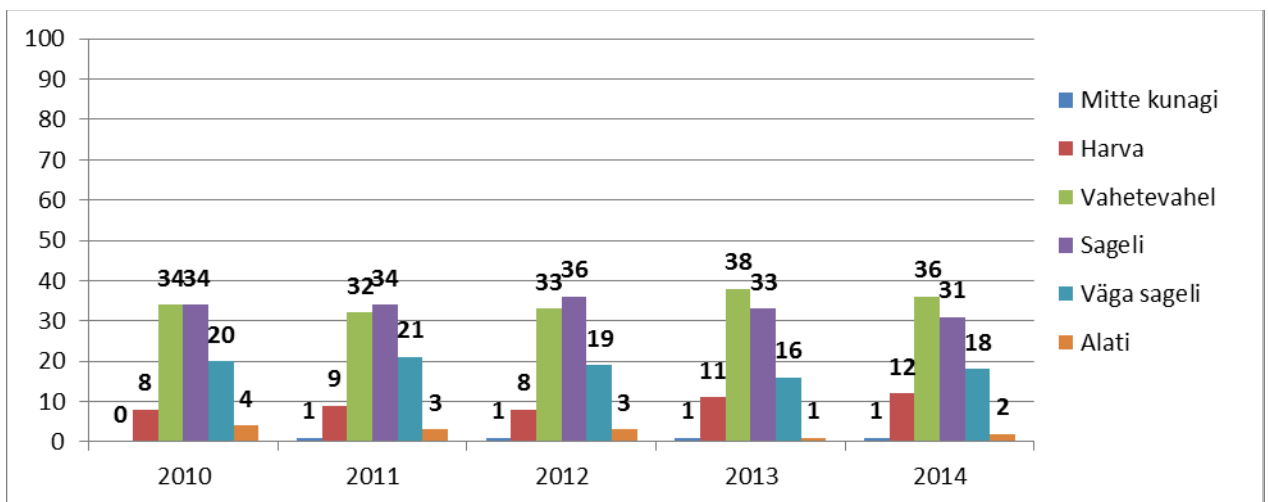
Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Mitte kunagi	27	24	25	10	15
Harva	323	316	304	283	225
Vahetevahel	382	387	406	402	378
Sageli	178	162	154	193	235
Väga sageli	77	85	91	98	128
Alati	13	26	20	14	19



Joonis 34. Liiklusõnnetuse põhjuseks on mobiiltelefoni kasutamine 2010-2014 (%)

Tabel 38. Liiklusõnnetuse põhjuseks on halvad liiklusolud 2010-2014

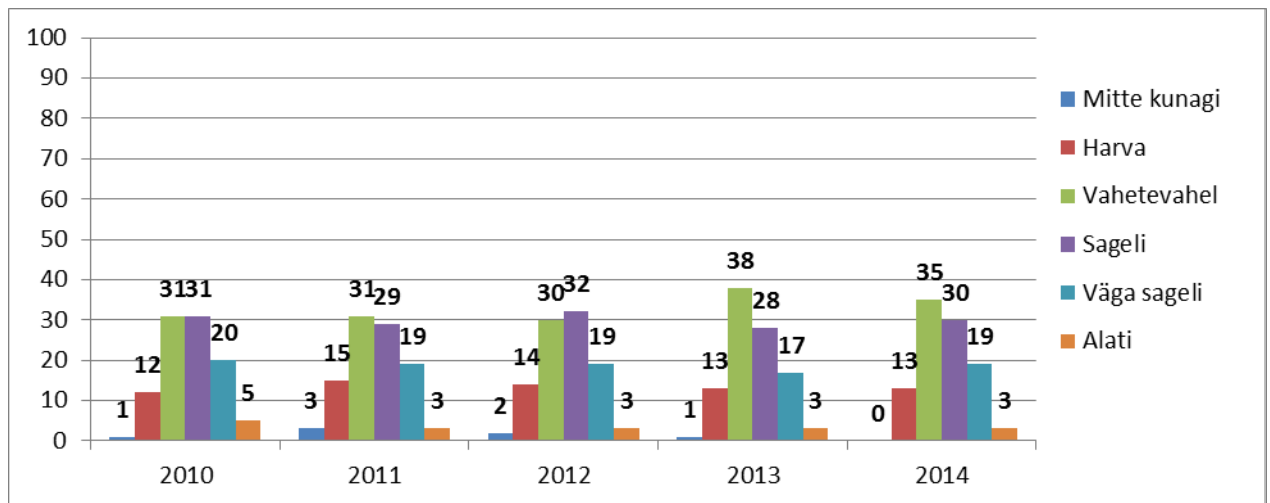
Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Mitte kunagi	4	6	8	7	6
Harva	82	92	75	116	121
Vahetevahel	338	322	331	377	364
Sageli	337	334	361	333	315
Väga sageli	204	213	193	157	177
Alati	35	33	32	10	17



Joonis 35. Liiklusõnnetuse põhjuseks on halvad liiklusolud 2010-2014 (%)

Tabel 39. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto tehniline olukord (mittekorras rehvid, pidurid, rool, tuled, jne) 2010-2014

Nõustumine	2010	2011	2012	2013	2014
Mitte kunagi	11	24	16	6	3
Harva	117	151	137	135	130
Vahetevahel	307	310	305	380	345
Sageli	312	292	317	286	300
Väga sageli	200	191	195	168	192
Alati	53	32	30	25	30



Joonis 36. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto tehniline olukord 2010-2014 (%)

2. Liiklusohutuskampaania: "Piirkiirusel on põhjus!" märgatavus

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

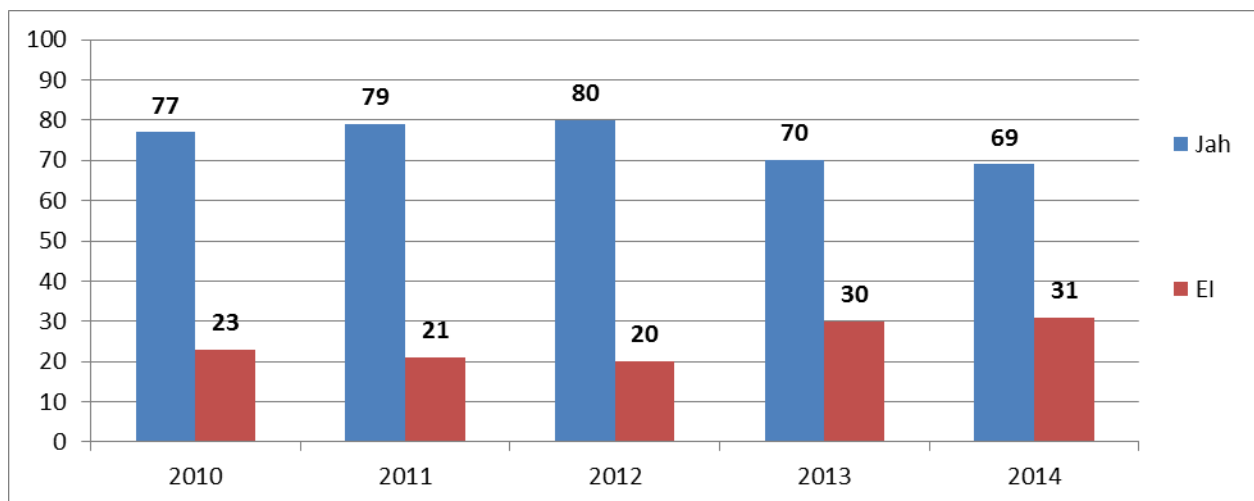
Jah 1

Ei 2

Kiiruskäitumist puudutavas uuringus selgitati välja ka liiklusohutuskampaania märgatavus juhtide seas. Kõige märgatavam oli kampaania juhtide jaoks aastal 2012 (80%), kõige vähem märgatavam 2014. aastal (69%).

Tabel 40. Liiklusohutuskampaania märgatavus 2010-2014

Jah/Ei	2010	2011	2012	2013	2014
Jah	774	790	802	704	694
Ei	226	210	198	296	306



Joonis 37. Liiklusohutuskampaania märgatavus 2010-2014 (%)

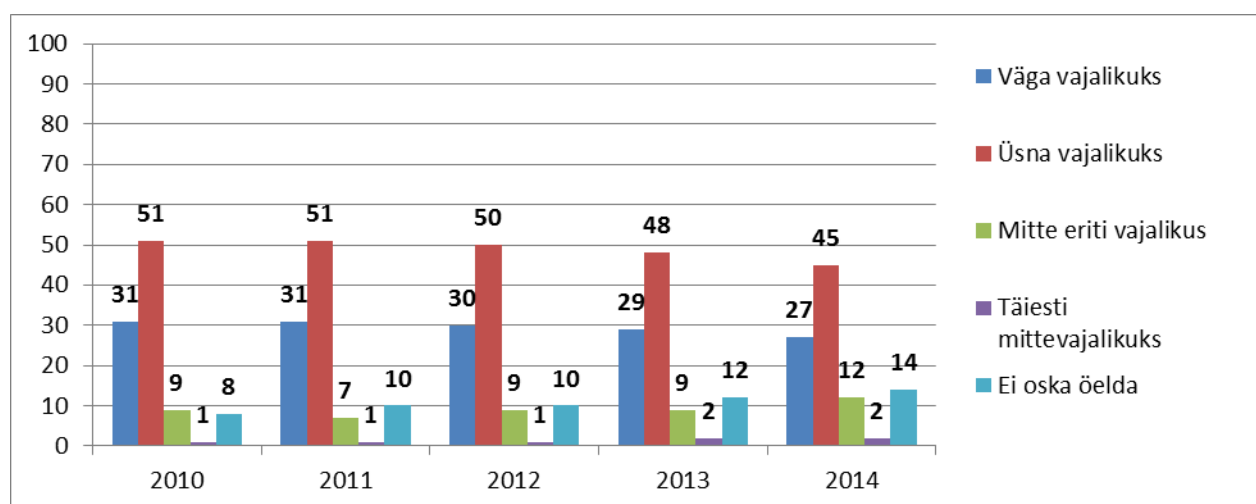
2.2 Kas Te peate sõidukiiruse ohjeldamiseks tehtavat kampaaniat

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

Kampaaniat on peetud kõige vajalikumaks aastatel 2011-2012 (51%), kõige vähem vajalikuks 2014. aastal (45%).

Tabel 41. Liiklusohutuskampaania vajalikkus

Kampaania vajalikkus	2010	2011	2012	2013	2014
Väga vajalikuks	308	313	302	287	271
Üsna vajalikuks	512	515	495	484	450
Mitte eriti vajalikus	89	72	88	95	121
Täiesti mittevajalikuks	6	5	15	18	21
Ei oska öelda	85	95	100	116	137



Joonis 38. Liiklusohutuskampaania vajalikkus 2010-2014 (%)

3. Kokkuvõte

"Sõidukiiruse teemaline küsitlusuuring" viis Maanteeameti tellimusel läbi Valikor Konsult OÜ aastatel 2010-2014. Uuringu eesmärgiks oli teada saada sõidukijuhtide suhtumist ja hoiakuid sõidukiiruse ületamise ja liikluskäitumise kohta. Uuringu valimisse kuulus igal aastal 1000 aktiivset mootorsõidukijuhti. Aktiivseteks mootorsõidukijuhtideks loeti need, kes omavad juhiluba ja on mootorsõidukit juhtides läbinud viimase 12 kuu jooksul enam kui 1000 km. Moodustatud valim oli representatiivne.

Uuringu tulemused läbi aastate näitavad, et autojuhtide läbisõit viimase 12 jooksul antud perioodil jäi peamiselt vahemikku 3000... 10 000 km ja 10 000... 20 000 km ning seejuures ei olnud aastate lõikes olulisi muutusi.

Kõigil aastatel oli enim neid juhte, kes hindasid oma sõidustiili veidi ohutumaks võrreldes kaasliiklejate sõidustiiliga ning kõige vähem neid juhte, kes hindasid oma sõidustiili palju ohtlikumaks.

Aastate lõikes on kõige enam neid juhte, kes ei ole saanud karistada kiiruse ületamise eest ning karistada saanute hulk on jäänud enamvähem samale tasemele 2010-2014.

Tulemused näitavad, et 2010-2014 ületati põhimaanteedel kiirust peamiselt 1...5 km/h (sarnasel tasemel läbi aastate) ning 6...10 km/h (kiiruse ületamine antud vahemikus on vähenenud). Väiksematel ja kohalikel maanteedel ületatakse samuti kiirust peamiselt kiirust 1...5 km/h ning selles osas ei ole olulist muutust 2010-2014. Linnades ja asulates ületavad juhid enda hinnangul enim kiirust 1...5 km/h. Antud perioodil kasvas nende juhtide osakaal, kes ei ületa enda hinnangul kiirust põhimaanteedel, väiksematel ja kohalikel maanteedel ega ka linnades ja asulates.

Peamisteks kiiruse ületamise põhjusteks peetakse kiiruseületamist soodustavad sõidutingimusi, +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav, teiste liiklejate kiirusevalikut, kiiruse ületamist kogemata, kiirustamist kohtumisele ja seda, et kehtestatud kiirusepiirang ei vasta tegelikele teoludele. Kõige vähem peetakse kiiruse ületamise põhjusteks kiire sõidu

nautimist, auto võimekuse proovimist, väikest vahelejäämise riski ja seda, et kuni +20 km/h on üldiselt aktsepteeritav.

Kiiruskontrolli meetmetest toetatakse kõige enam kiirustabloode paigaldamist, liikluskasvatuse tõhustamist, politsei järelevalve tõhustamist, kiiruskaamerate paigaldamist, autojuhtide teadlikkuse tõstmist, püsikiirusehoidjate olemasolu autos ja elektroonilist seadet, mis hoiatab või takistab kiiruse ületamist. Mõnevõrra kasvas antud perioodil toetus ka füüsilistele meetmetele kiiruse piiramiseks.

Uuringu tulemused 2010-2014 perioodi kohta näitavad, et kasvanud on nende juhtide osakaal, kes ei ole juhtinud sõidukit ebakaines olekus. Samuti on vähenenud nende juhtide arv, kes on juhtinud autot ebakaines olekus ühe korra.

Alates 2012. aastast küsiti alkomeetri kasutamise kohta. Tulemused näitavad, et juhtide osakaal, kes kasutavad alati või sageli alkomeetrit on vähenenud. Mõnevõrra on suurenenud nende juhtide osakaal, kes mitte kunagi ei kasuta alkomeetrit.

Peamisteks liiklusõnnetusi põhjustavateks teguriteks peetakse joobes sõidukijuhtimist, auto juhtimist väsinuna, liiga kiiret sõitu, väikest pikivahet eessõitjaga, keerulisi ilmastikuolusid ja auto tehnilist seisukorda. Viimasel kahel aastal on liiklusõnnetusi seostatud sõidutee halva seisukorraga. Ootamatuid seisakuid teel ja mobiiltelefoniga rääkimist pigem ei seostata liiklusõnnetuste põhjustega.

2010-2014 a uuringutes selgitati välja ka sõidukijuhtide hinnangul liiklusohutuskampania „Piirkiirusel on põhjus” märgatavus. Erinevates meediakanalites oli kampania sõidukijuhtide jaoks kõige märgatavam aastal 2012 a. ja kõige vähem märgatavam 2014. aastal. Kampaniat ”Piirkiirusel on põhjus” hindasid vastajad kõige vajalikumaks 2011-2012 ja kõige vähem vajalikuks 2014. aastal.