

Sõidukiiruse teemalise küsitlusuuringu tulemused



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?.....	47
4.8 KOKKUVÕTE KÜSITLUSE ESIMESEST OSAST JA VÕRDLUS 2011. AASTA KÜSITLUSTULEMUSTEGA.....	58
5. Liiklusohutuskampaania: ”Piirkiirusel on põhjus!“ märgatavus	62
5.1 Kas Te olete märganud liiklusohutuskampaaniat ”Piirkiirusel on põhjus!”?	62
5.2 Missuguses kanalis Te olete kampaaniat “Piirkiirusel on põhjus!” märganud?	63
5.3 Kas Te peate sõidukiiruse ohjeldamiseks tehtavat kampaaniat	65
6. Kokkuvõte.....	67

1. Sissejuhatus

Maanteeameti tellimisel viidi 2012. aasta augustis läbi "Sõidukiiruse teemaline küsitlusuuring", mille eesmärgiks on teada saada sõidukijuhtide suhtumist ja hoiakuid sõidukiiruse ületamise ja liikluskäitumise kohta. Käesolevas aruandes on toodud küsitlusuuringu peamised tulemused.

Küsitluse viis läbi Valikor Konsult OÜ 2012. aasta augustis ja uuringuandmete analüüs teostati septembris.

2. Valim

Kooskõlas lähteülesandega koostati küsitluse valim, millesse 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.

Valim mootorsõidukijuhtidest moodustati representatiivse elanikkonnaküsitluse põhimõtte järgi, kusjuures valimi aluseks võeti juhiloaomanike struktuur (ARK andmetel) maakondade ja peamiste vanusgruppide ning soo lõikes.

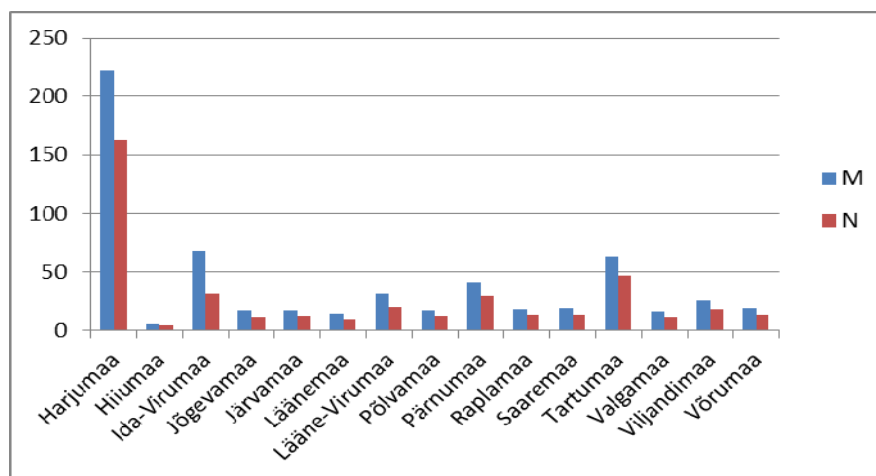
3. Vastanute profiil

3.1 Elukoht maakonna lõikes

Küsitlusele vastas kokku 1000 mootorsõidukijuhti. Vastanute jaotumine elukoha lõikes on toodud järgnevas tabelis ja lisaks ka joonisel, kus on eraldi vaadeldud meeste (M) ja naiste (N) elukohti.

Tabel 1. Vastanute elukoht maakonna lõikes

Maakond	M	N	KOKKU
Harjumaa	222	163	385
Hiiumaa	6	5	11
Ida-Virumaa	67	31	98
Jõgevamaa	17	11	28
Järvamaa	17	12	29
Läänemaa	14	9	23
Lääne-Virumaa	31	20	51
Põlvamaa	17	12	29
Pärnumaa	41	29	70
Raplamaa	18	13	31
Saaremaa	19	13	32
Tartumaa	63	47	110
Valgamaa	16	11	27
Viljandimaa	26	18	44
Võrumaa	19	13	32
KOKKU	593	407	1000



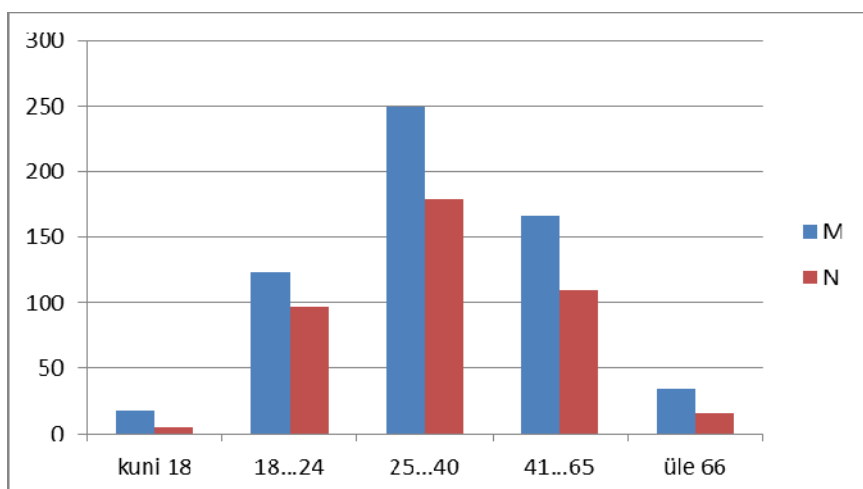
Joonis 1. Vastanute elukoht maakonna lõikes

3.2 Vastanute vanuseline ja sooline jaotus

Kokku vastas ankeedile 1000 isikut, neist 593 meest ja 407 naist (2011. aastal osales uuringus 596 meest ja 404 naist). Vanusegruppide lõikes kuulus kõige enam vastanuid vanusegruppi 25-40 aastat (43%), millele järgnesid vanusegrupid 41-65 aastat (28%), 18-24 aastat (22%). Kõige nooremas (kuni 18 aastat) ja kõige vanemas (üle 66 aasta) oli vastanuid võrreldes teiste vanusegruppidega vähem.

Tabel 2. Vastanute vanuseline ja sooline jaotus

Vanus	M	N	KOKKU
kuni 18	18	5	23
18...24	124	97	221
25...40	250	179	429
41...65	167	110	277
üle 66	34	16	50



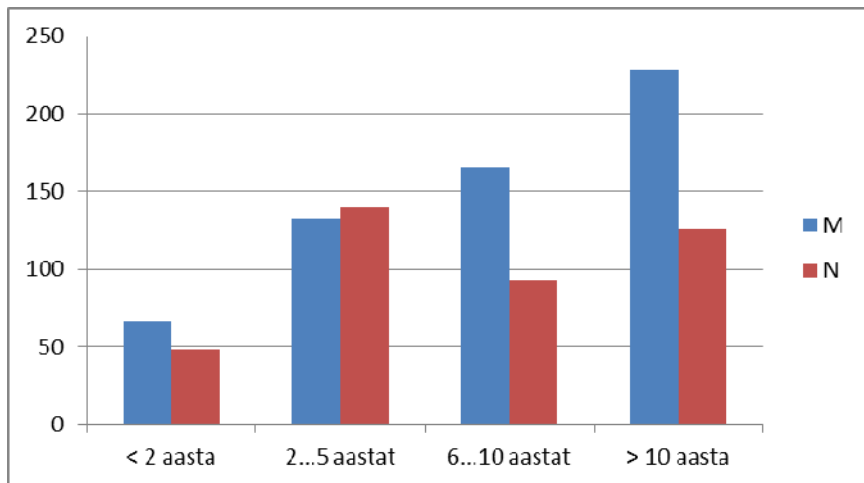
Joonis 2. Vastanute vanuseline ja sooline jaotus

3.3 Juhistaaž

Vastanute jagunemine juhistaaži lõikes on toodud järgnevas tabelis ja joonisel. Tabelist selgub, et suurema juhistaažiga (üle 10 aasta) on kõige enam vastanuid (35%), seejärel on kõige enam 2...5 aastase juhistaažiga (27%) ja 6...10 aastase juhistaažiga (26%) vastanuid. Kõige vähem on neid, kelle juhistaaž on alla kahe aasta (12%).

Tabel 3. Vastanute jaotus juhistaaži ja soo lõikes

Juhistaaž	M	N	KOKKU
< 2 aasta	67	48	115
2...5 aastat	133	140	273
6...10 aastat	165	93	258
> 10 aasta	228	126	354



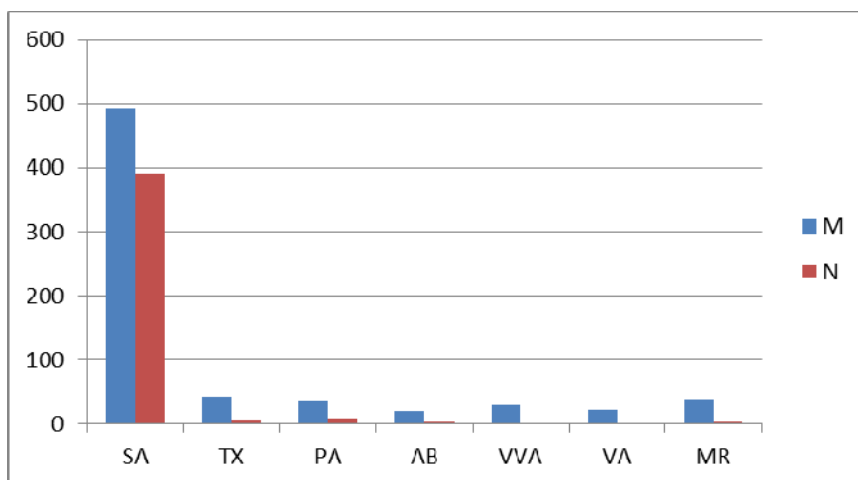
Joonis 3. Vastanute jaotus juhistaaži ja soo lõikes

3.4 Vastanute poolt peamiselt kasutatav sõiduk

Küsitlusele vastanud kasutavad kõige enam sõiduautot (88%, aastal 2011 oli vastav näitaja 84%). Vastajatel oli võimalus valida mitu kasutatavat sõidukiliiki. Neid, kellel oli sõiduauto ainsaks sõidukikis oli kokku 79% (2011 aastal oli vastav näitaja 83%).

Tabel 4. Vastanute poolt peamiselt kasutatav sõiduk

Sõidukiliik	Tähis	M	N	KOKKU
Sõiduauto	SA	492	392	884
Takso	TX	43	7	50
Pakiauto	PA	35	9	44
Buss	AB	19	3	22
Veoauto < 3,5 t	VVA	29	0	29
Veoauto > 3,5 t	VA	21	0	21
Mootorratas	MR	39	3	42



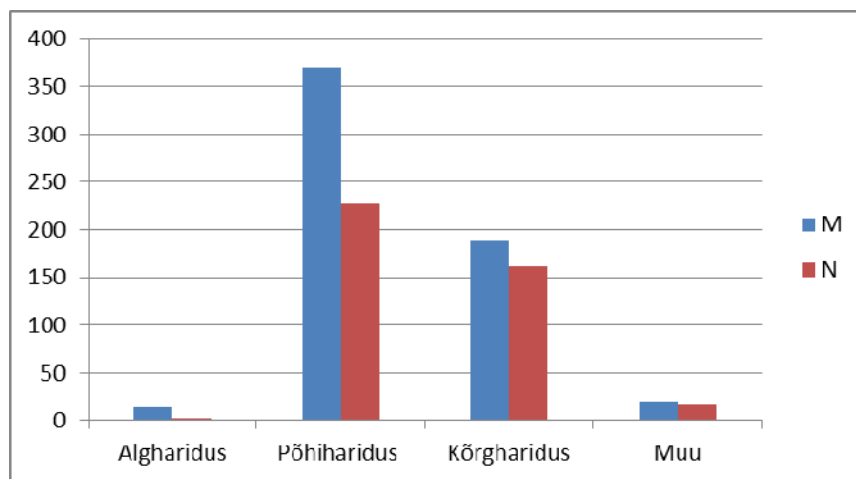
Joonis 4. Vastanute poolt peamiselt kasutatav sõiduk

3.5 Vastanute haridustase

Vastanute seas oli kõige enam põhiharidusega (60%) ja kõrgharidusega (35%) mootorsõidukjuhti.

Tabel 5. Vastanute haridustase

Haridustase	M	N	KOKKU
Algharidus	14	2	16
Põhiharidus	370	227	597
Kõrgharidus	189	162	351
Muu	20	16	36



Joonis 5. Vastanute haridustase

4. Kiiruskäitumisest Eesti teedel ja tänavatel

Järgnevas osas on esitatud vastanute arvamuste kokkuvõtte küsimustele, mis puudutasid kiiruskäitumist Eesti teedel ja tänavatel.

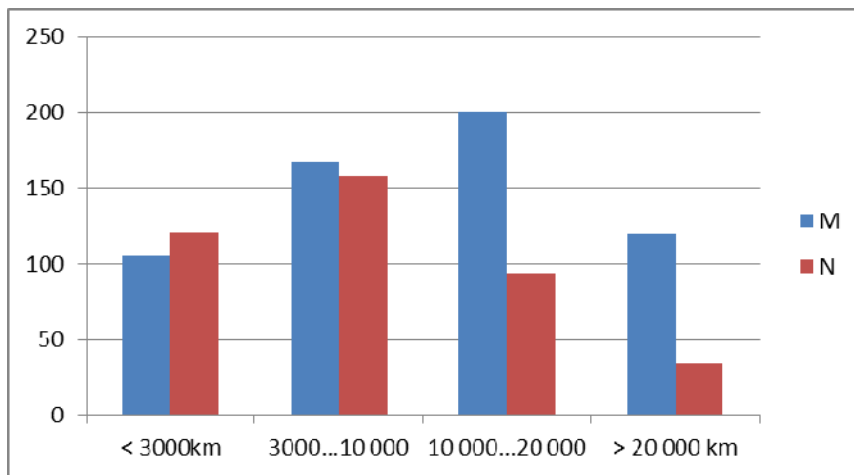
Järgnevates tabelites ja joonistel on toodud vastanute arvamuste jagunemine peatüki alguses nimetatud küsimusele soo lõikes.

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. Aastane läbisõit enamasti oli samas suurusjärgus ka eelmise aasta uuringu tulemuste põhjal.

Tabel 8. Vastanute läbisõit viimase 12 kuu jooksul

	M	N	KOKKU
< 3000km	105	121	226
3000...10 000	167	158	325
10 000...20 000	201	94	295
> 20 000 km	120	34	154
KOKKU	593	407	1000



Joonis 8. 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 |

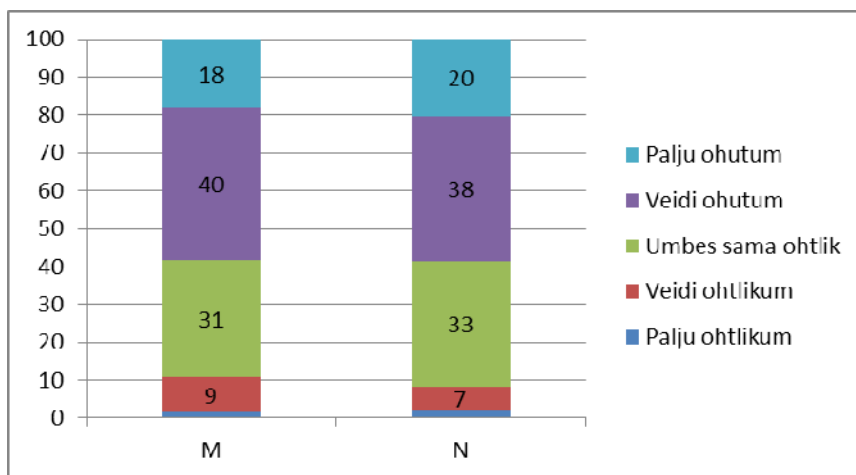
Vastanud juhtide hinnang oma juhtimisstiilile oli järgmine:

Meesjuhtidest hindas 11% oma juhtimisstiili keskmisest palju või veidi ohtlikumaks, 31% keskmiseks ja 58% keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks. 2011. aastal hindas 13% meesjuhtidest oma juhtimisstiili keskmisest palju või veidi ohtlikumaks, 34% keskmiseks ning 53% keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks. Niisiis on mõnevõrra suurenenud nende juhtide osakaal, kes hindavad oma juhtimisstiili veidi või märgatavalt ohutumaks ja samas on paari protsendi võrra vähenenud nende meesjuhtide osakaal, kes hindavad oma juhtimisstiili palju või veidi ohtlikumaks.

Naisjuhtidest hindas 8% oma juhtimisstiili keskmisest palju või veidi ohtlikumaks, keskmiseks hindas oma juhtimisstiili 33 % vastanuist ja 58% vastanutest hindas oma sõidustiili keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks. 2011 aastal hindas naisjuhtidest oma juhtimisosi keskmisest palju või veidi ohtlikumaks 8%, keskmiseks 31% ning keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks koguni 61% 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 samaks. Samal ajal on vähenenud naisjuhtide osakaal, kes hindavad oma sõidustiili veidi või palju ohutumaks. Meesjuhtide puhul oli vastav näitaja suurenenud.

Tabel 9. Hinnang oma juhtimisstiilile

	M	N	KOKKU
Palju ohtlikum	9	7	16
Veidi ohtlikum	55	27	82
Umbes sama ohtlik	184	135	319
Veidi ohutum	239	155	394
Palju ohutum	106	83	189



Joonis 9. Hinnang oma juhtimisstiilile (%).

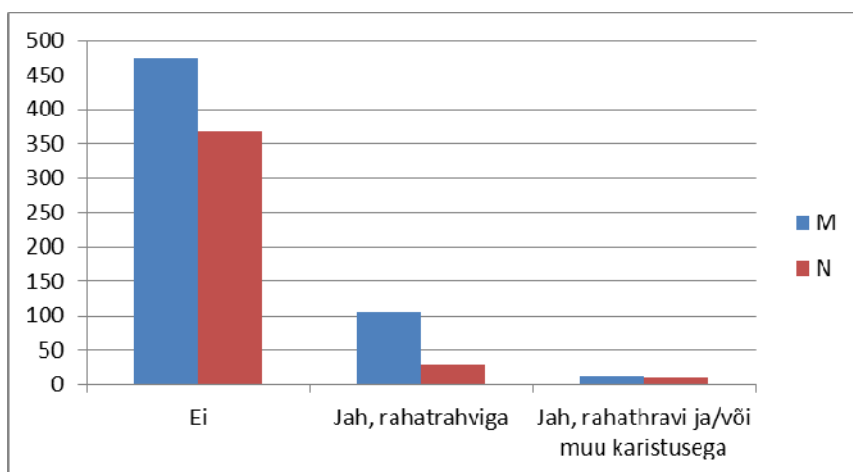
4.3 Kas Teid on viimase 12 kuu jooksul karistatud kiiruse ületamise eest?

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

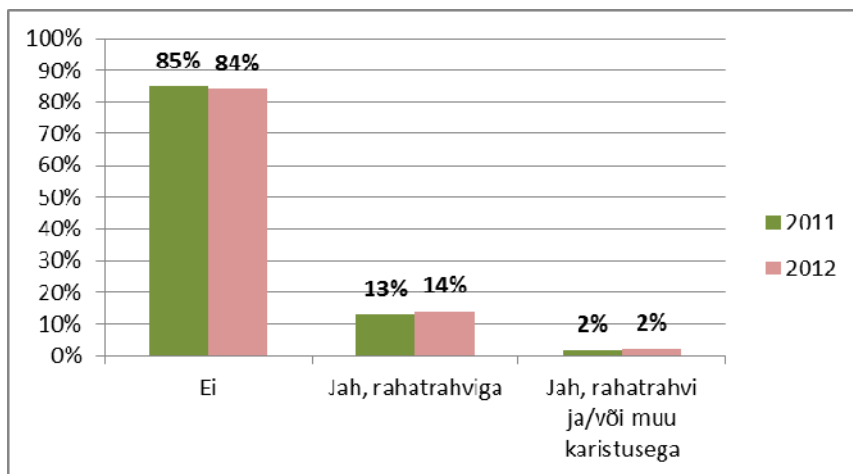
Järgnevalt küsiti uuringus osalejailt, kas neid on viimase 12 kuu jooksul karistatud kiiruse ületamise eest ja kui, siis millise karistusega. Tulemustest selgus, et 14% vastanuist on karistatud ja neist 2% rahatrahvi ja/või muu karistusega. Aastal 2011 oli kiiruseületuse eest karistatud 13% vastanutest ja 2% neist olid saanud karistuseks rahatrahvi või muu karistusega. Seega võib öelda, et kahe aasta vahel ei ole olulisi erinevusi.

Tabel 12. Kiiruse ületamise eest karistus

	M	N	KOKKU
Ei	474	368	842
Jah, rahatrahviga	106	28	134
Jah, rahathravi ja/või muu karistusega	13	11	24
KOKKU	593	407	1000



Joonis 12. Kiiruse ületamise eest karistus



Joonis 13. Kiiruse ületamise eest karistus 2011 ja 2012 aastal

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

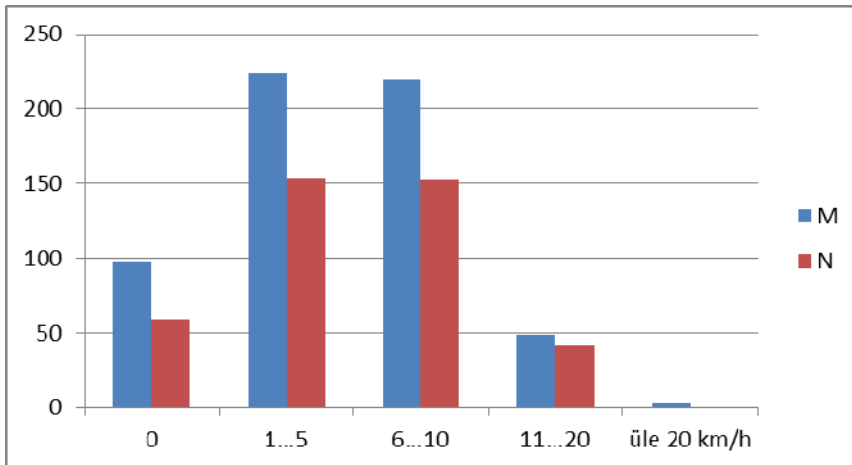
	0	1...5	6...10	11...20	üle 20km/h
a) Linnadevahelistel põhiteedel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
b) Kohalikel (väiksematel) maanteedel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/>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

Järgmine küsimusteblokk puudutas kiiruspiirangu ületamist erinevatel teeliikidel – linnadevahelistel põhiteedel, kohalikel, väiksematel maanteedel ja linnades ning asulates. Küsimuses kasutatud teede liigid ei vasta teadlikult ei maanteeameti riigiteede klassifikatsioonile ega projekteerimismäärde 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.

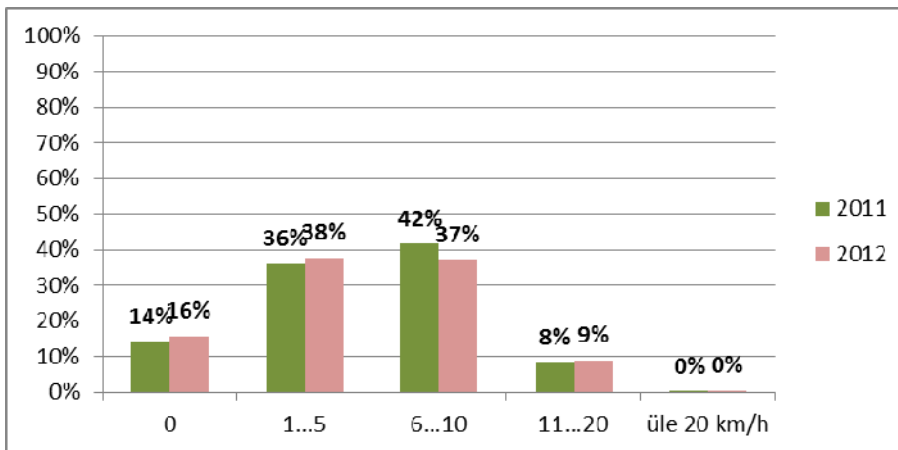
Tulemustest selgub järgmist: Juhtide hinnangul ületavad nad linnadevahelistel põhiteedel sageli kiirust (83% küsitlusele vastanud meestest ja 86% küsitlusele vastanud naistest). Võrreldes 2011. aastaga on kiiruseületamine linnadevahelistel põhiteedel meeste hulgas vähenenud (2011 oli vastav näitaja 89%), ent naiste hulgas on kiiruse ületamine suurenenud (2011 oli vastav näitaja 83%). Peamine kiiruseületamine jääb meeste puhul vahemikku 1...5 km/h (38%, 2011 aastal oli peamine kiiruseületamine vahemikus 6...10 km/h ja vastav näitaja 46%). Naiste puhul jääb peamine kiiruse ületamine samuti vahemikku 1...5 km/h ja 6...10km/h (mõlema vahemikku vastav näitaja 38%, 2011 aastal oli peamine kiiruseületamine vahemikus 1...5 km/h ja vastav näitaja 44%). Võrreldes eelmise aastaga on meeste puhul muutunud peamine kiiruse ületamise vahemik. Mehed ületavad enda arvates vähem kiirust kui aasta tagasi. Naiste puhul on kiiruseületamise vahemik jäänud samaks. Meeste hulgas on vähenenud neid, kes ületavad kiirust 11...20 km/h (8%, 2011 aastal oli vastav näitaja 10%), samas kui naiste puhul on antud vahemikus kiiruseületamine suurenenud (10%, 2011 oli vastav näitaja 5%).

Tabel 13. Kiirusepiirangu ületamise määr linnadevahelistel põhiteedel

	M	N	KOKKU
0	98	59	157
1...5	224	154	378
6...10	219	153	372
11...20	49	41	90
üle 20 km/h	3	0	3
KOKKU	593	407	1000



Joonis 14. Kiirusepiirangu ületamise määr linnadevahelistel põhiteedel



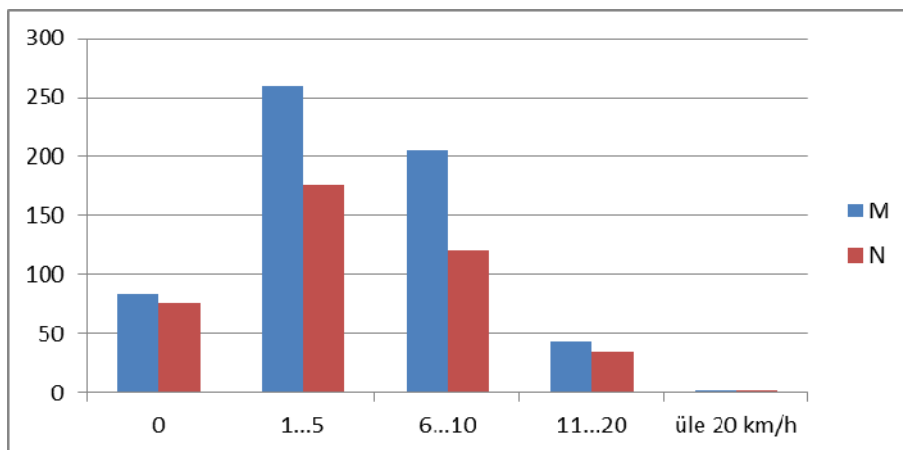
Joonis 15. Kiirusepiirangu ületamise määr linnadevahelistel põhiteedel 2011 ja 2012 aastal

Juhtide hinnangul ületavad nad väiksematel ja kohalikel maanteedel kehtestatud piirkirust sageli ja seda teeb enamik juhtidest (86% vastanud meestest ja 81% naistest). Aastal 2011 olid vastavad näitajad 87% (meesjuhid) ja 83% (naisjuhid). Seega võib öelda, et kiiruse

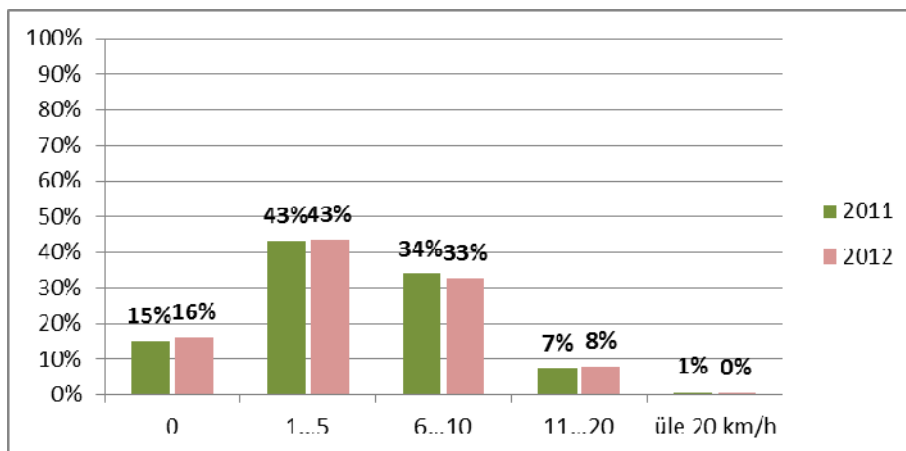
ületamine kohalikel ja väiksematel maanteedel on mõnevõrra vähenenud. Kiiruse ületamine jääb enamasti vahemikku 1...5 km/h (meestest 43% ja naistest 43%, 2011 olid vastavad näitajad meestel 39% ja naistel 49%). Niisiis võib öelda, et meeste puhul on kiiruseületamine suurenenud ja naiste puhul vähenenud. Palju on ka neid juhte, kes ületavad kiirust vahemikus 6...10 km/h (meestest 35% ja naistest 33%, 2011 aastal olid vastavad näitajad meestel 38% ja naistel 28%). Ka siinkohal võib öelda, et meeste kiiruseületamine on vähenenud ja naiste kiiruseületamine väiksematel ja kohalikel maanteedel suurenenud.

Tabel 14. Kiiruspiirangu ületamise määr kohalikel, väiksematel maanteedel

	M	N	KOKKU
0	83	76	159
1...5	259	175	434
6...10	205	120	325
11...20	44	34	78
üle 20 km/h	2	2	4
KOKKU	593	407	1000



Joonis 16. Kiiruspiirangu ületamise määr kohalikel, väiksematel maanteedel

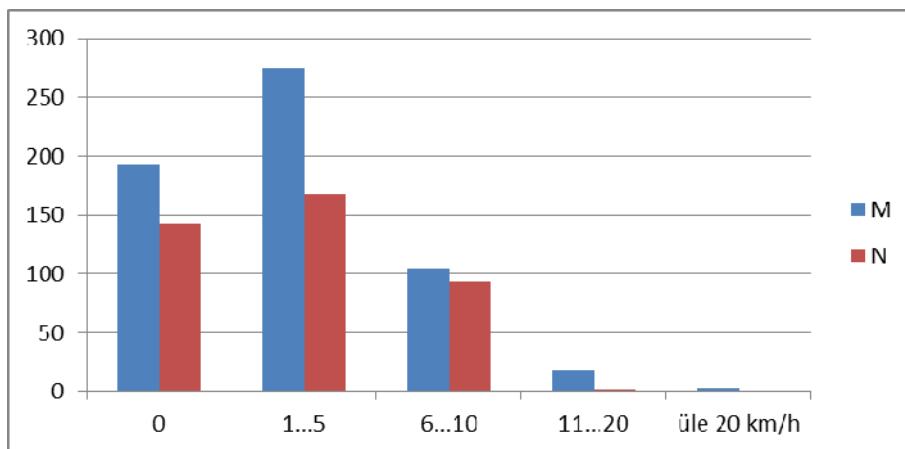


Joonis 17. Kiiruspiirangu ületamise määr kohalikel, väiksematel maanteedel 2011 ja 2012 aastal

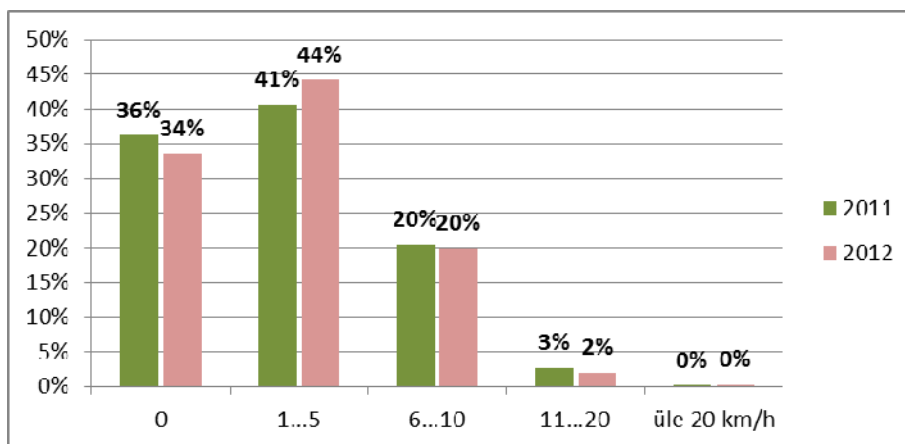
Viimase osana antud küsimusteblokist uuriti juhtide hinnangut kiiruse ületamisesse linnades ja asulates. Juhtide hinnangul ületavad nad kehtestatud piirkiirust linnades ja asulates sageli ja seda teeb enamik juhtidest (67% meestest ja 65% naistest). Aastal 2011 olid vastavad näitajad olid 69% (meesjuhid) ja 56% (naisjuhid). Seega on ka antud näitaja puhul naiste hulgas enam neid, kes ületavad kiirust võrreldes eelmise aastaga. Kiiruse ületamine jääb enamasti vahemikku 1...5 km/h, 46% meestest ja 41% naistest (2011 aastal 41% vastanud meestest ja 39% vastanud naistest). Samas on palju ka neid, kes ületavad piirkiirust vahemikus 6...10 km/h, 18% meestest ja 23% naistest (2011 aastal 24% meestest ja 15% naistest). Kokkuvõtlikult võib öelda, et kiiruseületamine linnades ja asulates on võrreldes eelmise aastaga mõnevõrra suurenenud naiste hulgas ja vähenenud meeste hulgas.

Tabel 15. Kiirusepiirangu ületamise määr linnades ja asulates

	M	N	KOKKU
0	193	143	336
1...5	274	168	442
6...10	105	94	199
11...20	18	2	20
üle 20 km/h	3	0	3
KOKKU	593	407	1000



Joonis 18. Kiirusepiirangu ületamise määr linnades ja asulates



Joonis 19. 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

Järgmine küsimuste blokk käsitles kiiruseületamise peamisi põhjuseid. Järgnevalt on toodud nende vastanute arv, kes toodud väidetega nõustusid või pigem nõustusid (sulgudes on 2011. aasta tulemused väidetega nõustumise osas):

Kiiruspiirangu ületamist soodustavad sõidutingimused **76% (75%)**

Teiste liiklejate kiirusest tingitud kiirusevalik **58% (60%)**

Ma naudin kiiret sõitu 37% (46%)

Kogemata **60% (62%)**

Kiirustamine kohtumisele **63% (61%)**

Kehtestatud kiiruspiirang ei vasta liiklustingimustele **62% (61%)**

Kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav **76% (74%)**

Kuni +20 km/h on üldiselt aktsepteeritav 20% (24%)

Auto võimekuse proovimine 22% (18%)

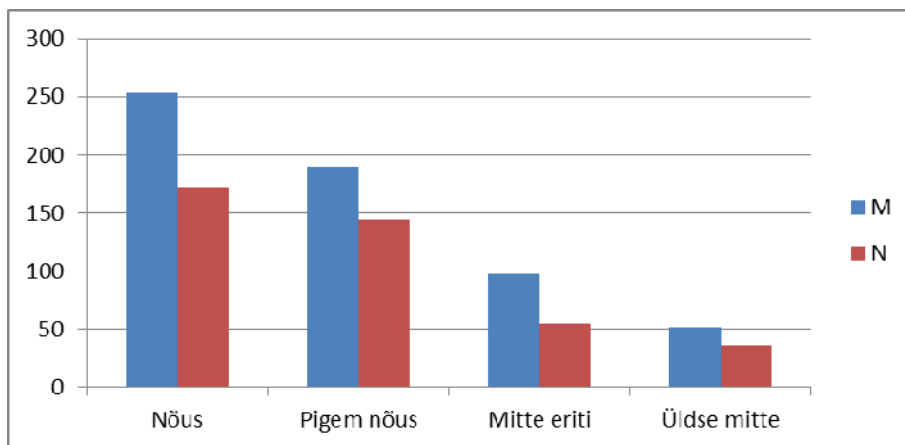
Vahelejäämise väike risk 17% (15%)

Vaadates küsitlusest saadud tulemusi, võib öelda, et kiirusepiirangu ületamise peamiseks põhjuseks on kiiruseületamist soodustavad sõidutingimused (76%) ja ka arvamus, et kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav (76%). Teise peamise põhjusena tuuakse välja kiirustamist kohtumisele (63%). Olulisel kohal kiiruseületamise põhjustena on ka see, et kehtestatud kiirusepiirang ei vasta tegelikele liiklustingimustele (62%), kiirust ületatakse ka kogemata, nt tähelepanematuses (60%) ja teiste liiklejate kiirust järgides (58%).

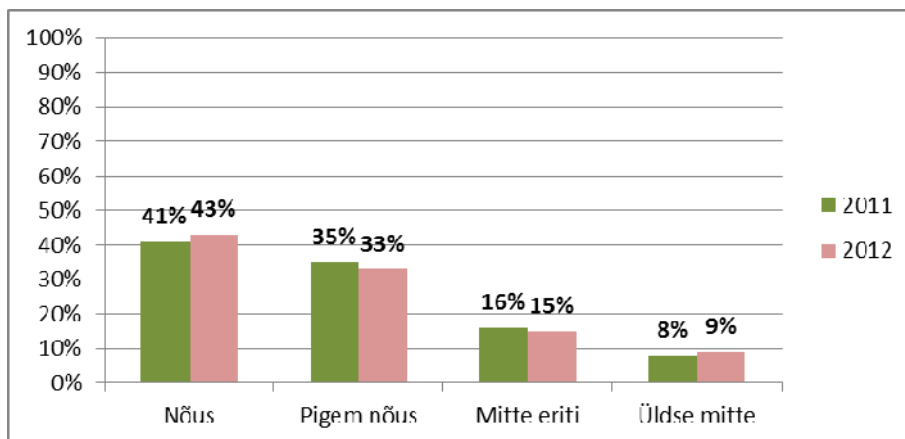
Vastuste jagunemine mees- ja naisjuhtide lõikes on toodud järgnevates tabelites ja joonistel.

Tabel 16. Kiiruseületus on tingitud soodustavatest sõidutingimustest

	M	N	KOKKU
Nõus	253	172	425
Pigem nõus	190	144	334
Mitte eriti	98	55	153
Üldse mitte	52	36	88
KOKKU	593	407	1000



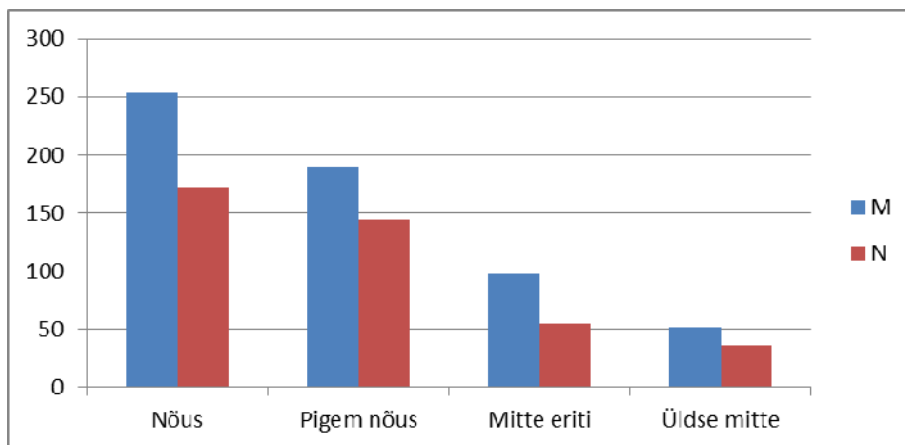
Joonis 20. Kiiruseületus on tingitud soodustavatest sõidutingimustest



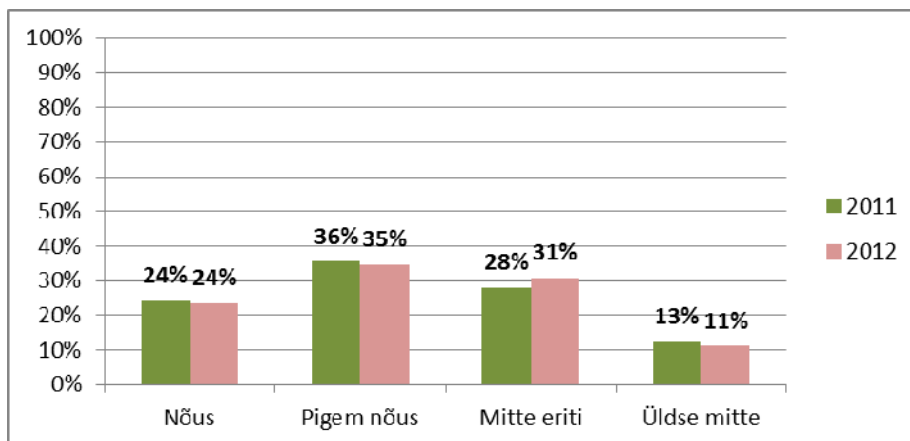
Joonis 21. Kiiruseületus on tingitud soodustavatest sõidutingimustest 2011 ja 2012

Tabel 17. Kiiruseületus on tingitud teiste liiklejate kiirusevalikust

	M	N	KOKKU
Nõus	138	97	235
Pigem nõus	213	132	345
Mitte eriti	180	129	309
Üldse mitte	62	49	111
KOKKU	593	407	1000



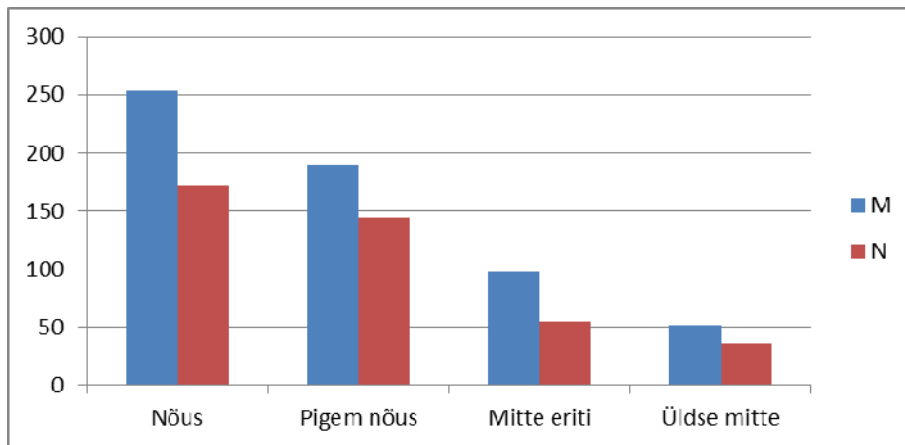
Joonis 22. Kiiruseületus on tingitud teiste liiklejate kiirusevalikust



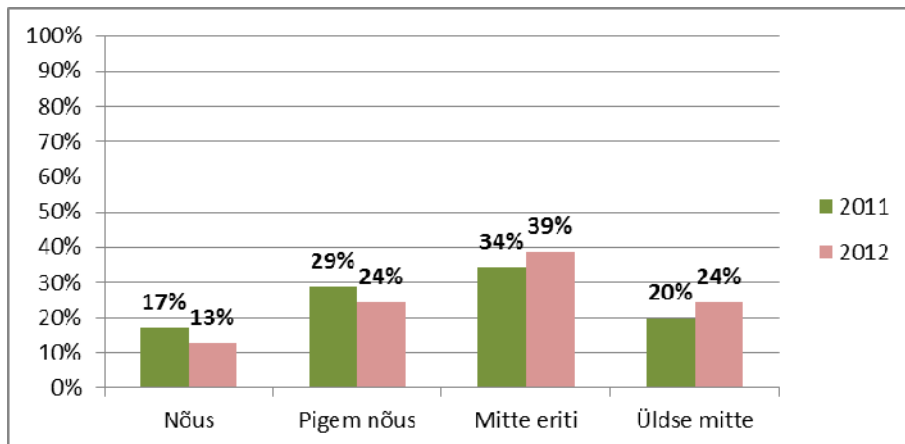
Joonis 23. Kiiruseületus on tingitud teiste liiklejate kiirusevalikust 2011 ja 2012 aastal

Tabel 18. Kiiruseületus on toimunud kiire sõidu nautimisest

	M	N	KOKKU
Nõus	62	64	126
Pigem nõus	146	97	243
Mitte eriti	232	155	387
Üldse mitte	153	91	244
KOKKU	593	407	1000



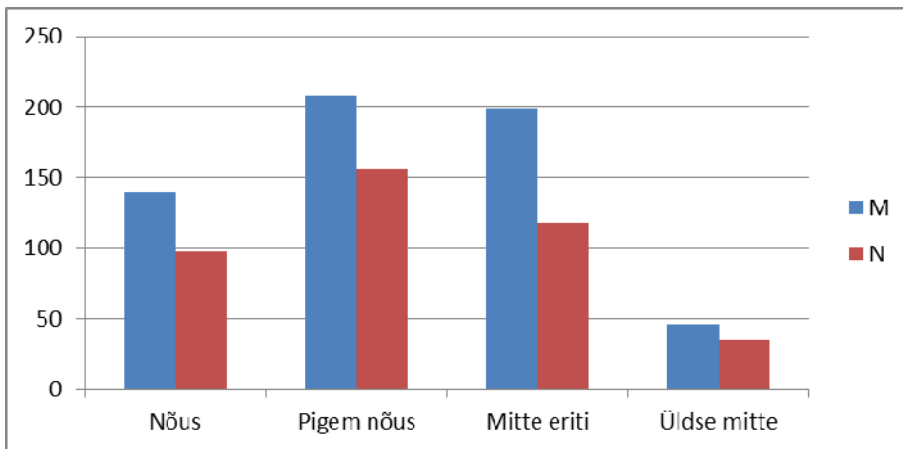
Joonis 24. Kiiruseületus on toimunud kiire sõidu nautimisest



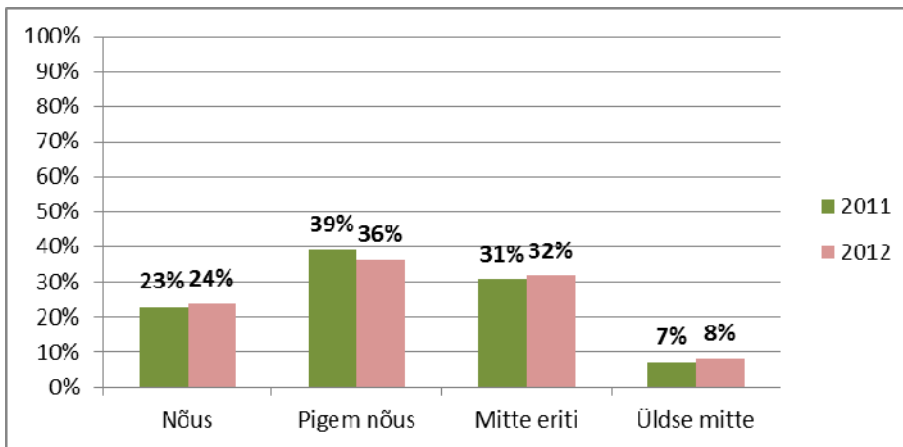
Joonis 25. Kiiruseületus on toimunud kiire sõidu nautimisest 2011 ja 2012 aastal

Tabel 19. Kiiruseületus on toimunud kogemata

	M	N	KOKKU
Nõus	140	98	238
Pigem nõus	208	156	364
Mitte eriti	199	118	317
Üldse mitte	46	35	81
KOKKU	593	407	1000



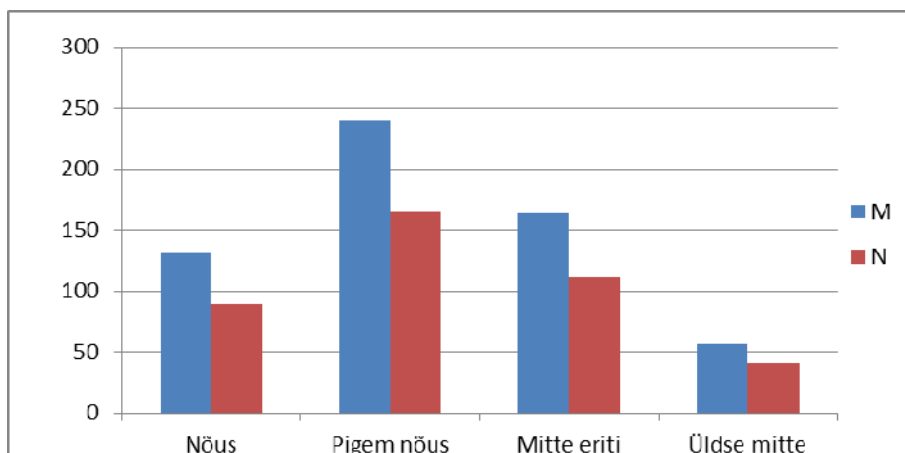
Joonis 26. Kiiruseületus on toimunud kogemata



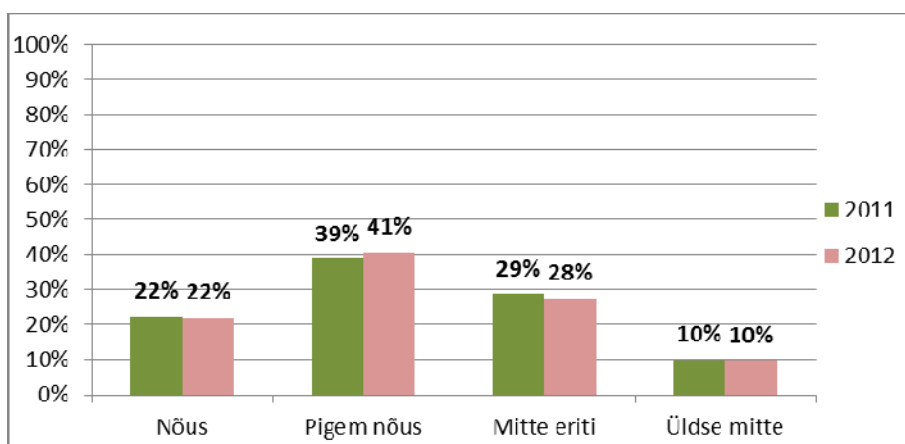
Joonis 27. Kiiruseületus on toimunud kogemata 2011 ja 2012 aastal

Tabel 20. Kiiruseületus on tingitud kiirustamisest kohtumisele

	M	N	KOKKU
Nõus	132	89	221
Pigem nõus	240	166	406
Mitte eriti	164	111	275
Üldse mitte	57	41	98
KOKKU	593	407	1000



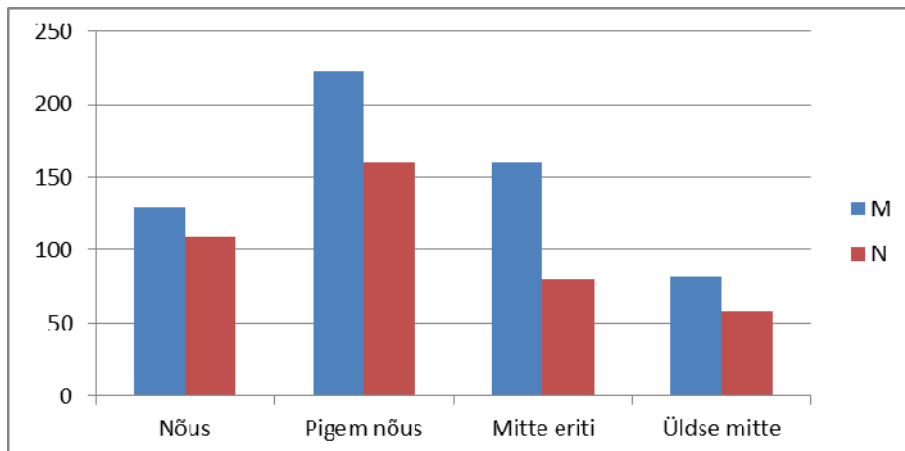
Joonis 28. Kiiruseületus on tingitud kiirustamisest kohtumisele



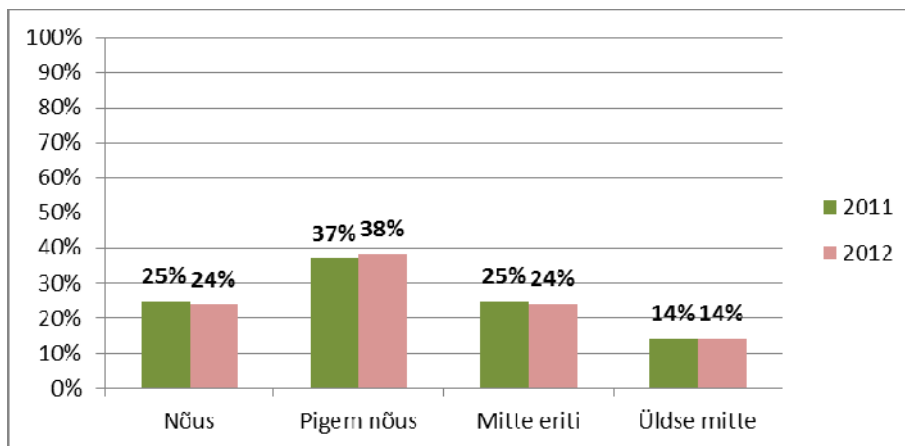
Joonis 29. Kiiruseületus on tingitud kiirustamisest kohtumisele 2011 ja 2012 aastal

Tabel 21. Kiiruseületus on toimunud põhjusel, et kehtestatud piirang ei vasta oludele

	M	N	KOKKU
Nõus	129	109	238
Pigem nõus	222	160	382
Mitte eriti	160	80	240
Üldse mitte	82	58	140
KOKKU	593	407	1000



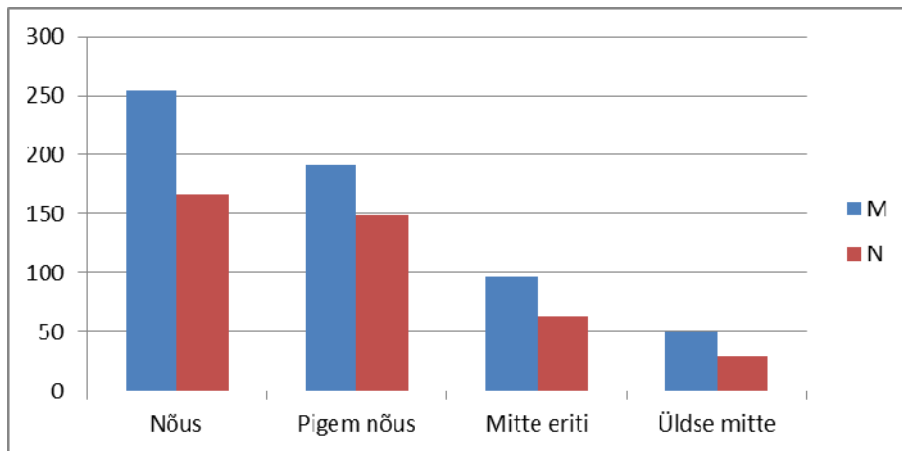
Joonis 30. Kiiruseületus on toimunud põhjusel, et kehtestatud piirang ei vasta oludele



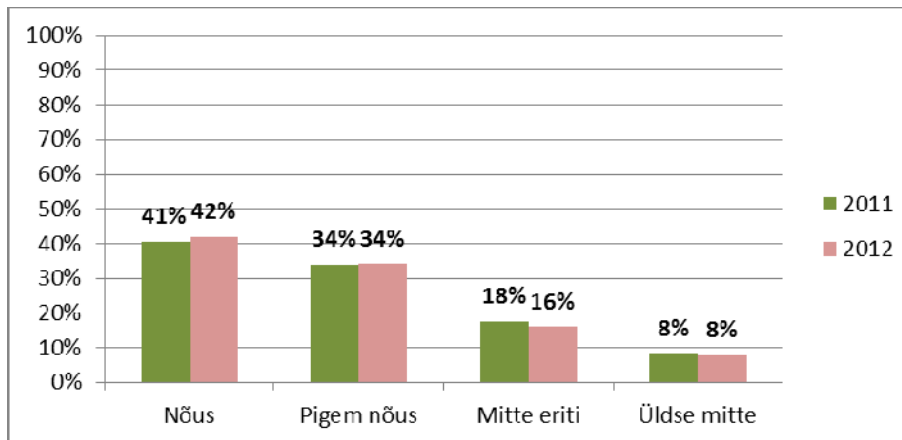
Joonis 31. Kiiruseületus on toimunud põhjusel, et kehtestatud piirang ei vasta oludele 2011 ja 2012 aastal

Tabel 22. Kuni +10 km/h kiiruseületus on üldiselt aktsepteeritav

	M	N	KOKKU
Nõus	254	166	420
Pigem nõus	192	149	341
Mitte eriti	97	63	160
Üldse mitte	50	29	79
KOKKU	593	407	1000



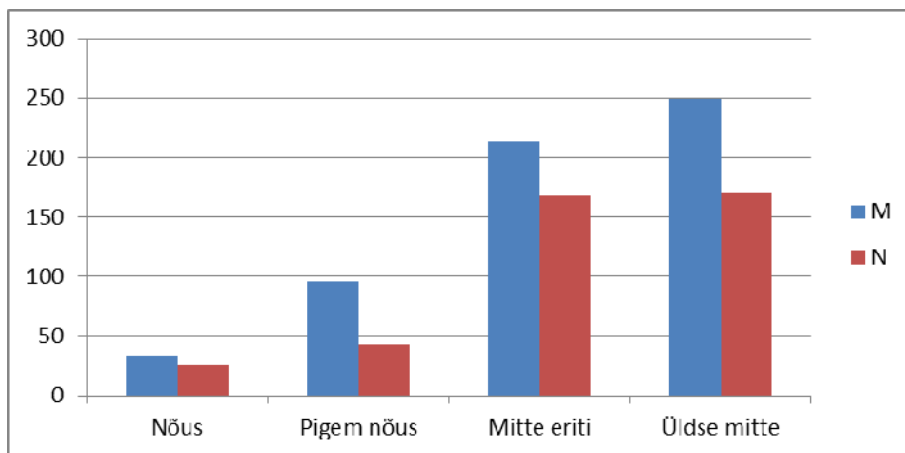
Joonis 32. Kuni +10 km/h kiiruseületus on üldiselt aktsepteeritav



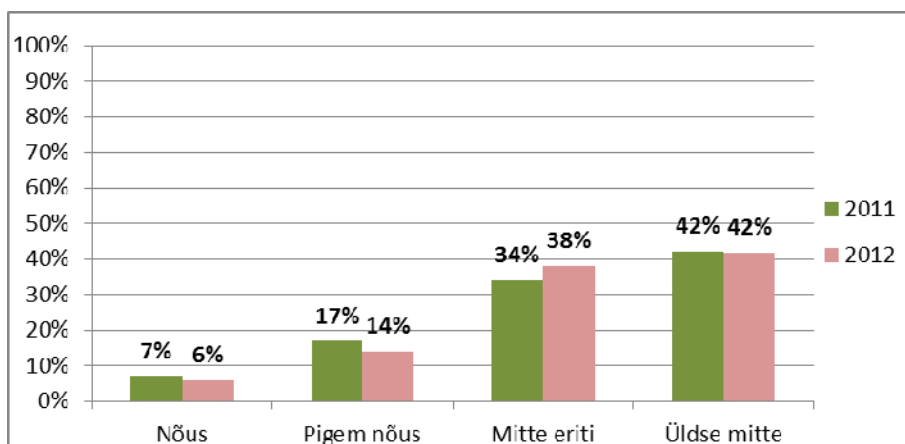
Joonis 33. Kuni +10 km/h kiiruseületus on üldiselt aktsepteeritav 2011 ja 2012 aastal

Tabel 23. Kuni +20 km/h kiiruseületus on üldiselt aktsepteeritav

	M	N	KOKKU
Nõus	34	26	60
Pigem nõus	96	43	139
Mitte eriti	214	168	382
Üldse mitte	249	170	419
KOKKU	593	407	1000



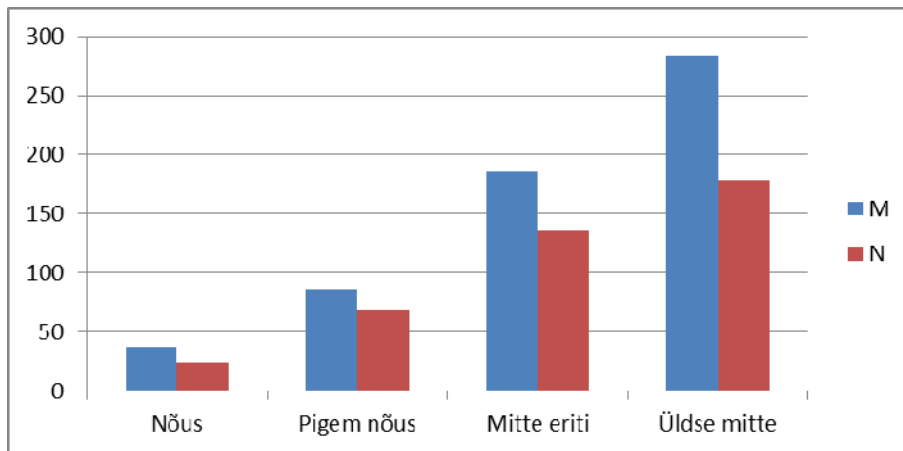
Joonis 34. Kuni +20 km/h kiiruseületus on üldiselt aktsepteeritav



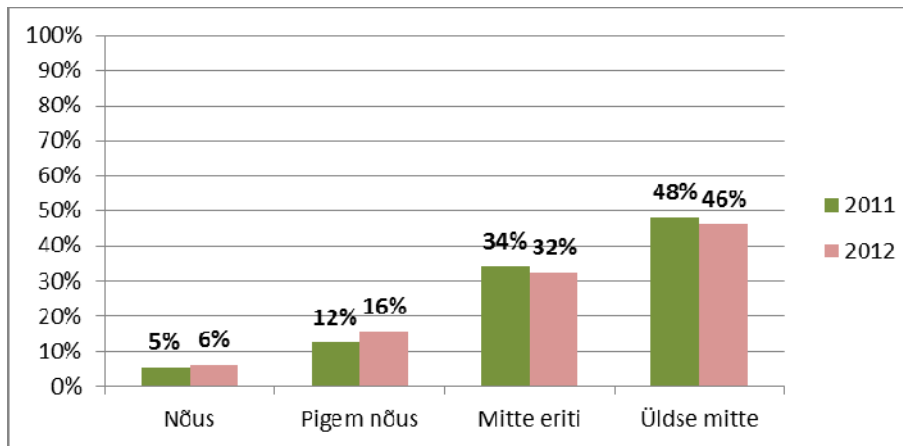
Joonis 35. Kuni +20 km/h kiiruseületus on üldiselt aktsepteeritav 2011 ja 2012 aastal

Tabel 24. Kiiruseületamise põhjuseks on auto võimekuse proovimine

	M	N	KOKKU
Nõus	37	24	61
Pigem nõus	86	69	155
Mitte eriti	186	136	322
Üldse mitte	284	178	462
KOKKU	593	407	1000



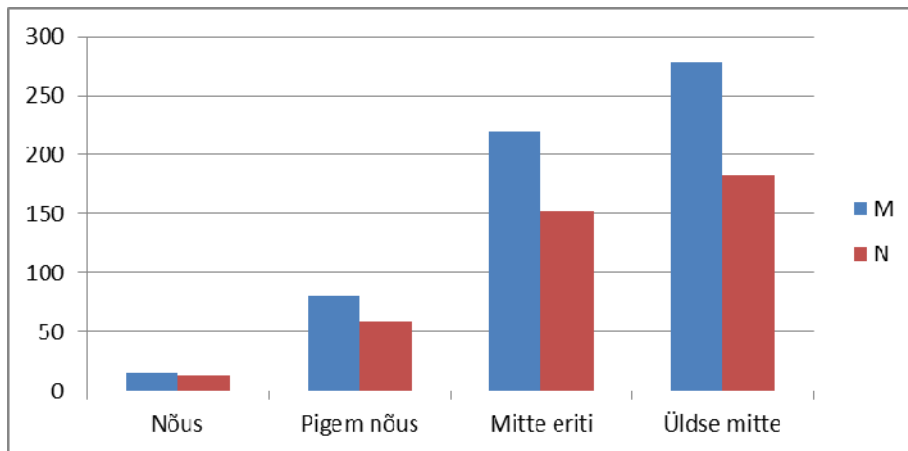
Joonis 36. Kiiruseületamise põhjuseks on auto võimekuse proovimine



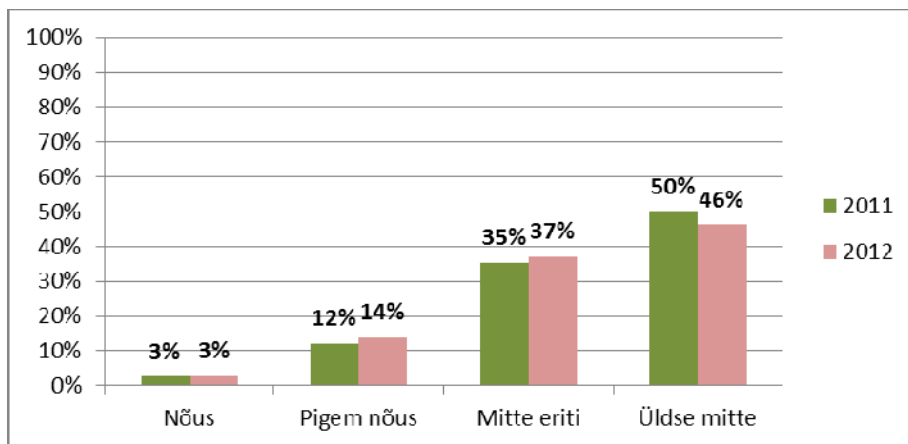
Joonis 37. Kiiruseületamise põhjuseks on auto võimekuse proovimine 2011 ja 2012 aastal

Tabel 25. Kiiruseületamine leiad aset, sest vahelejäämise risk on väike

	M	N	KOKKU
Nõus	15	13	28
Pigem nõus	80	59	139
Mitte eriti	219	152	371
Üldse mitte	279	183	462
KOKKU	593	407	1000



Joonis 38. Kiiruseületamine leiad aset, sest vahelejäämise risk on väike



Joonis 39. Kiiruseületamine leiad aset, sest vahelejäämise risk on väike 2011 ja 2012 aastal

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

Nimetati järgmised põhjused:

Arsti juurde sõit

Ei pane tähele uusi liiklusemärgid

Ei märgid kiirust, sest sõidan üldises liiklusvoos

Eriolukord

Hea auto

Hea muusika autos

Hea tuju

Hilinemine

Hädaabi
Jalgratturites ja mootorratturitest möödumine
Kiirustamine tööle/koju/lennukile
Kiiruskaamerate vabas alas kiirustamine
Kiiruskaamerate möödudes
Liiga aeglased autod teel
Liiklusvoolus püsimine
Meeldib kiiresti sõita
Mobiiliga rääkides
Möödasõidu ajal
Ohtlikus olukorras kiiresti möödumisel
Ootamatud teetööd, mis põhjustavad hilinemise
Piki vahemaid sõites
Praamilt tulles
Pärast politseist möödumist
Raskeveokid teel
Sirged teelõigud
Sõidukitest vaba tee
Sünnitaja haiglasse viimine
Teadmine, et politseid ei ole maanteel patrullimas
Teetööde tõttu hilinemisel
Teiste liiklejate põhjendamatult aeglasel sõidul
Väga halva tuju korral
Õine sõit kui tee on vaba

4.6 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	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
<i>(kampaaniad, koolitused, teabepäevad)</i>				
f) Füüsilised meetmed (<i>kiinnised, 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 blokis uuriti juhtide arvamust kiiruskontrolli meetmetesse suhtumisest ülaltoodud loetelu lõikes. Järgnevalt on toodud nende juhtide %, kes igat loetelus nimetatud meetet toetavad või pigem toetavad (sulgudes on toodud 2011. aasta meetmete toetamine või pigem toetamine):

- Politsei järelevalve tõhustamine teedel: **85% (83%)**
- Kiiruskaamerate paigaldamine: **75% (74%)**
- Kiirustabloode paigaldamine: **89% (87%)**

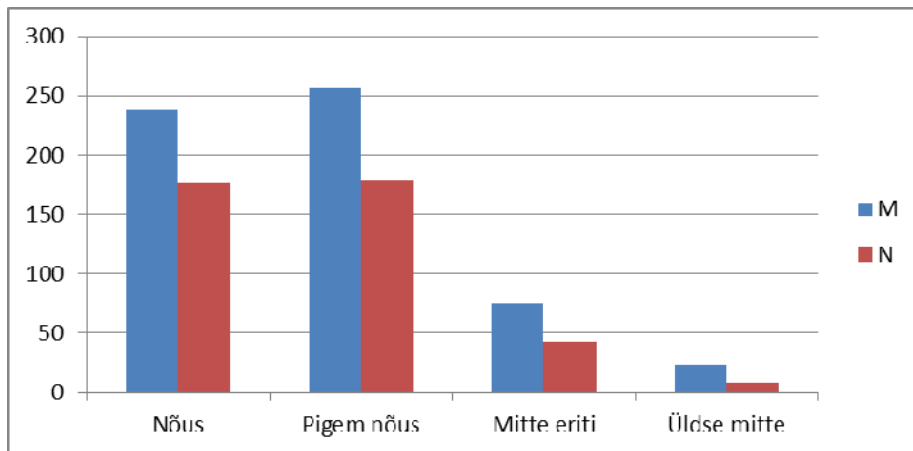
- Liikluskasvatuse tõhustamine: **87% (85%)**
- Autojuhtide teadlikkuse tõstmine (kampaniad, koolitused, teabepäevad): **79% (78%)**
- Füüsilised meetmed (kännised, teekitsendused, ringristmikud, jne): 44% (44%)
- Karistuste karmistamine: **53% (51%)**
- Püsikiirushoidja olemasolu autos: **79% (77%)**
- Elektrooniline seade autos, mis hoiatab või takistab kiiruse ületamise ees: **73% (70%)**

Tulemustest selgub, et küsitluses osalenud juhid pooldavad kiiruskontrolli meetmetest eelkõige kiirustabloode paigaldamist, liikluskasvatuse tõhustamist, politsei järelevalve tõhustamist ja püsikiirushoidja olemasolu autos. Samavõrra kui pooldatakse püsikiirushoidja olemasolu autos, hinnatakse ka erinevaid kampaniaid, koolitusi ja teabepäevi, mis peaksid suurendama autojuhtide teadlikkust. Mõnevõrra vähemat poolehoidu leiavad karistuste karmistamine ja füüsilised meetmed (teekitsendused ja ringristmikud näiteks).

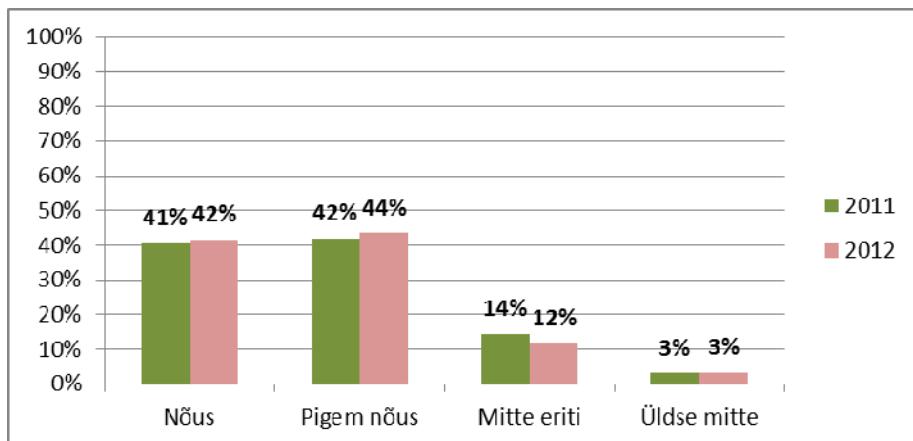
Järgnevatel graafikutel on toodud iga üksiku meetme toetus või vastuseis.

Tabel 26. Nõustumine politseijärelevalve tõhustamisega

	M	N	KOKKU
Nõus	238	177	415
Pigem nõus	256	179	435
Mitte eriti	75	43	118
Üldse mitte	24	8	32
KOKKU	593	407	1000



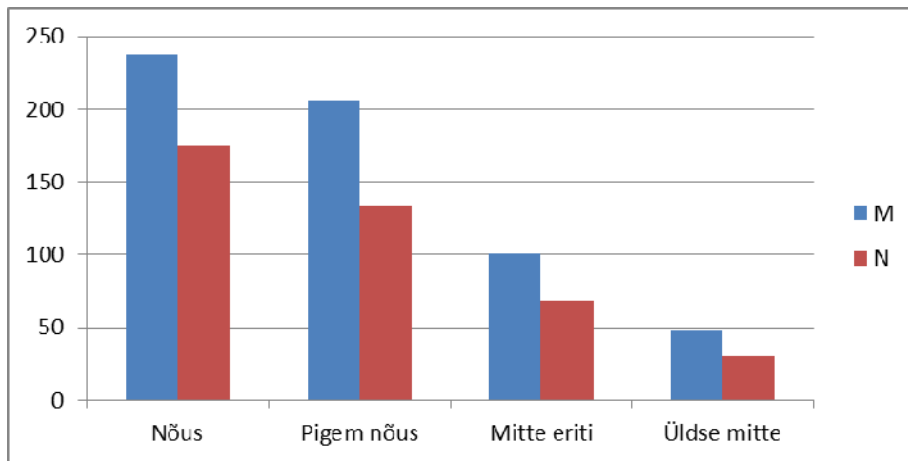
Joonis 40. Nõustumine politseijärelvalve tõhustamisega



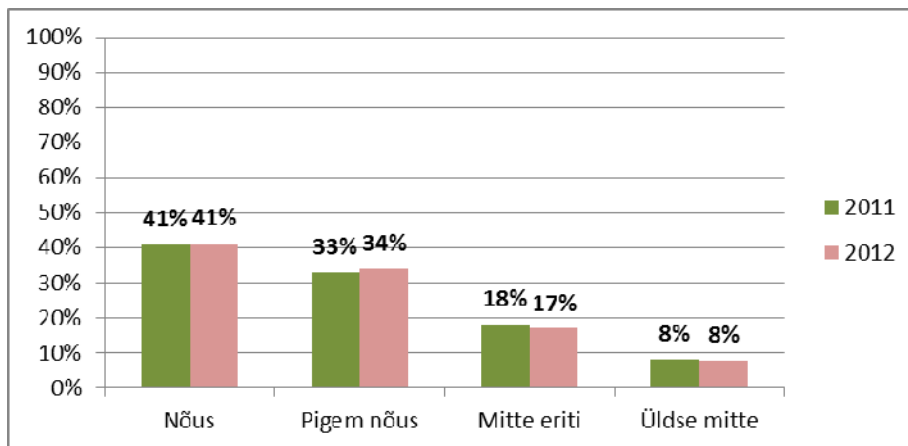
Joonis 41. Nõustumine politseijärelvalve tõhustamisega 2011 ja 2012 aastal

Tabel 27. Nõustumine kiirusekaamerate paigaldamisega

	M	N	KOKKU
Nõus	238	175	413
Pigem nõus	206	134	340
Mitte eriti	101	68	169
Üldse mitte	48	30	78
KOKKU	593	407	1000



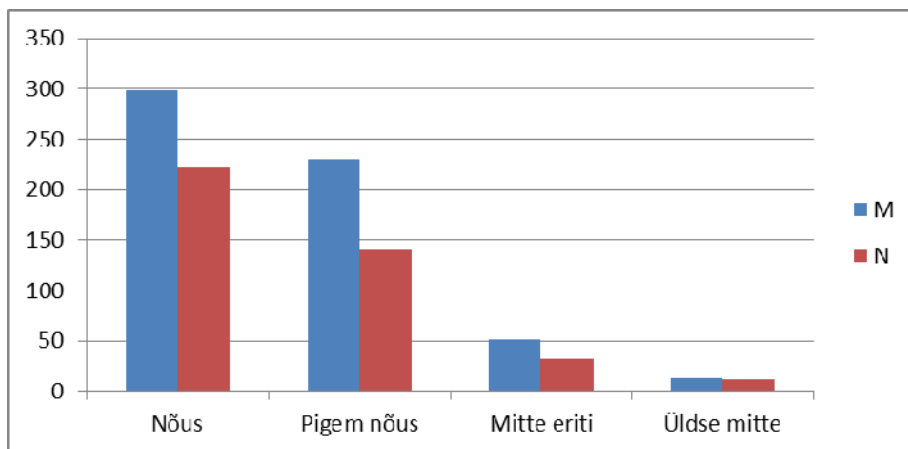
Joonis 42. Nõustumine kiirusekaamerate paigaldamisega



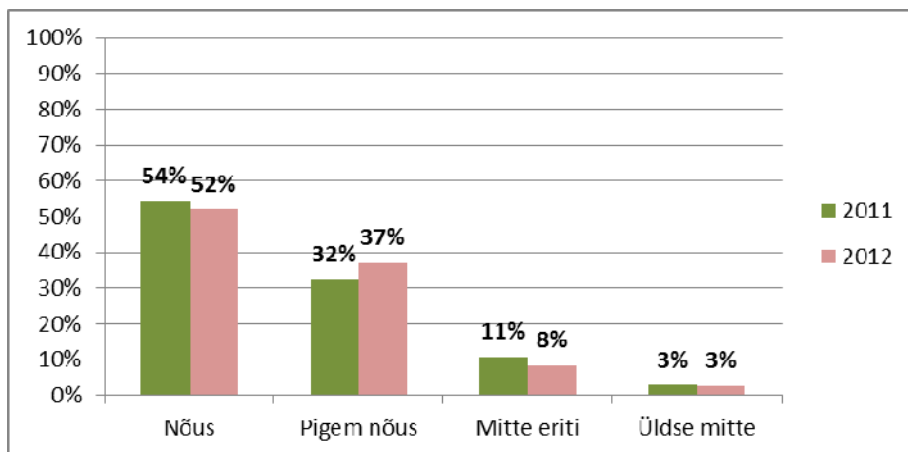
Joonis 43. Nõustumine kiirusekaamerate paigaldamisega 2011 ja 2012 aastal

Tabel 28. Nõustumine kiirustabloode paigaldamisega

	M	N	KOKKU
Nõus	298	222	520
Pigem nõus	230	141	371
Mitte eriti	52	32	84
Üldse mitte	13	12	25
KOKKU	593	407	1000



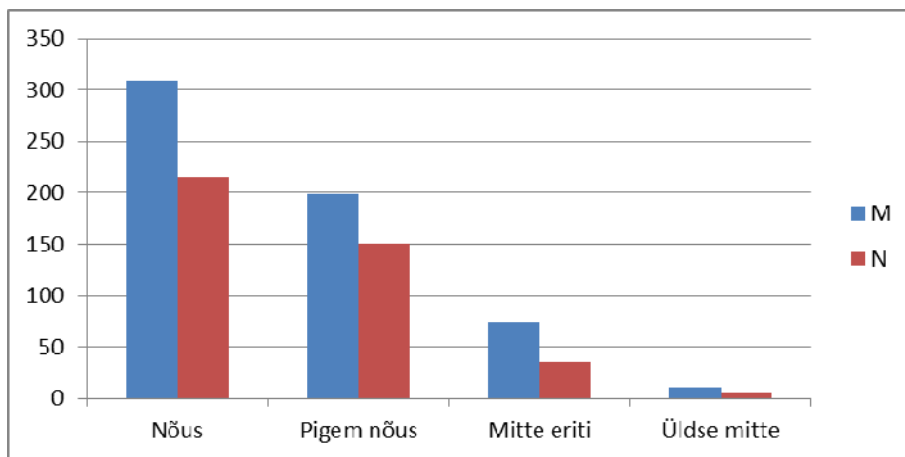
Joonis 44. Nõustumine kiirustabloode paigaldamisega



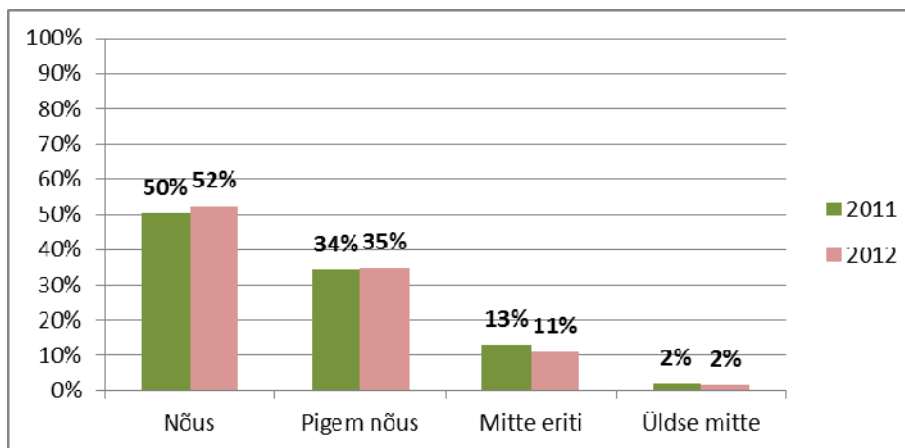
Joonis 45. Nõustumine kiirustabloode paigaldamisega 2011 ja 2012 aastal

Tabel 28. Nõustumine liikluskasvatuse tõhustamisega

	M	N	KOKKU
Nõus	309	215	524
Pigem nõus	199	151	350
Mitte eriti	74	35	109
Üldse mitte	11	6	17
KOKKU	593	407	1000



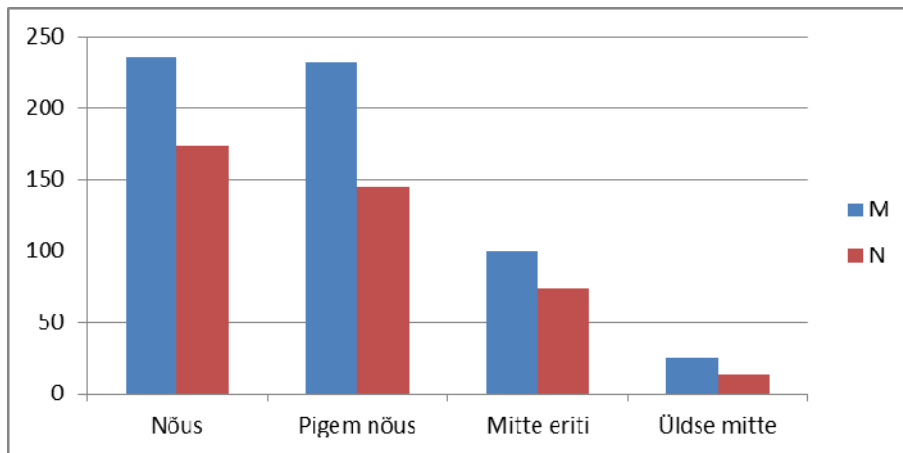
Joonis 46. Nõustumine liikluskasvatuse tõhustamisega



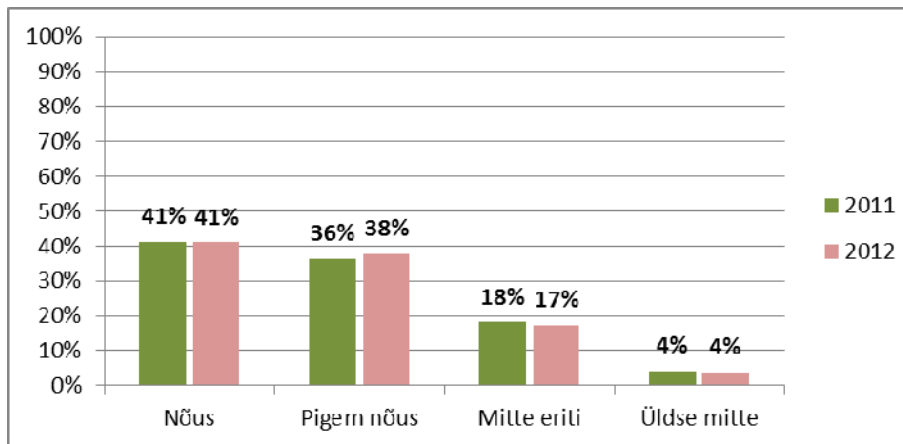
Joonis 47. Nõustumine liikluskasvatuse tõhustamisega 2011 ja 2012 aastal

Tabel 29. Nõustumine juhtide teadlikkuse tõstmisega

	M	N	KOKKU
Nõus	236	174	410
Pigem nõus	232	145	377
Mitte eriti	100	74	174
Üldse mitte	25	14	39
KOKKU	593	407	1000



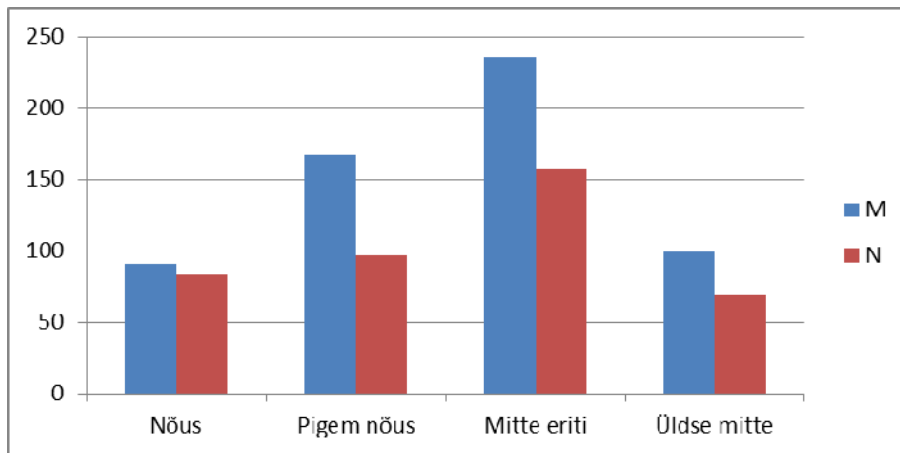
Joonis 48. Nõustumine juhtide teadlikkuse tõstmisega



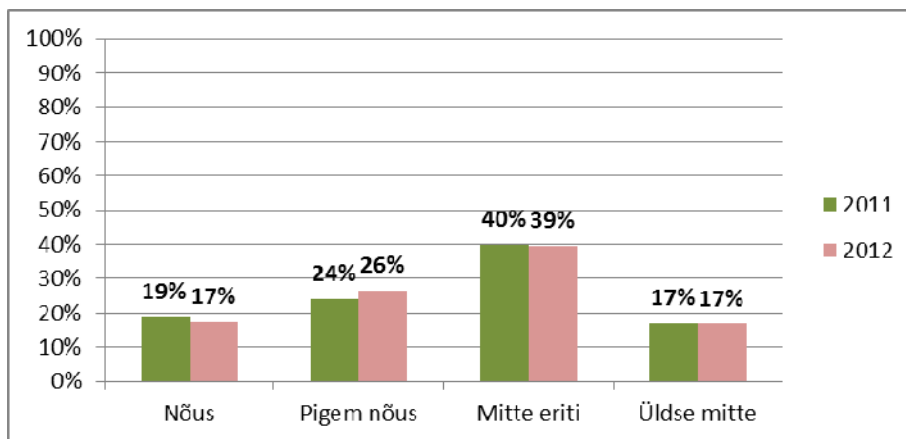
Joonis 49. Nõustumine juhtide teadlikkuse tõstmisega 2011 ja 2012 aastal

Tabel 31. Nõustumine füüsiliste meetmete rakendamisega kiiruse ohjeldamiseks

	M	N	KOKKU
Nõus	91	83	174
Pigem nõus	167	97	264
Mitte eriti	236	158	394
Üldse mitte	99	69	168
KOKKU	593	407	1000



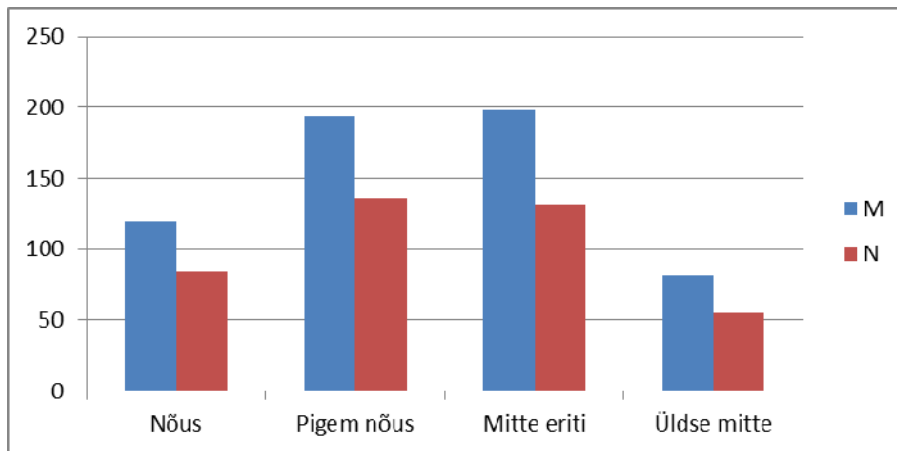
Joonis 50. Nõustumine füüsiliste meetmete rakendamisega kiiruse ohjeldamiseks



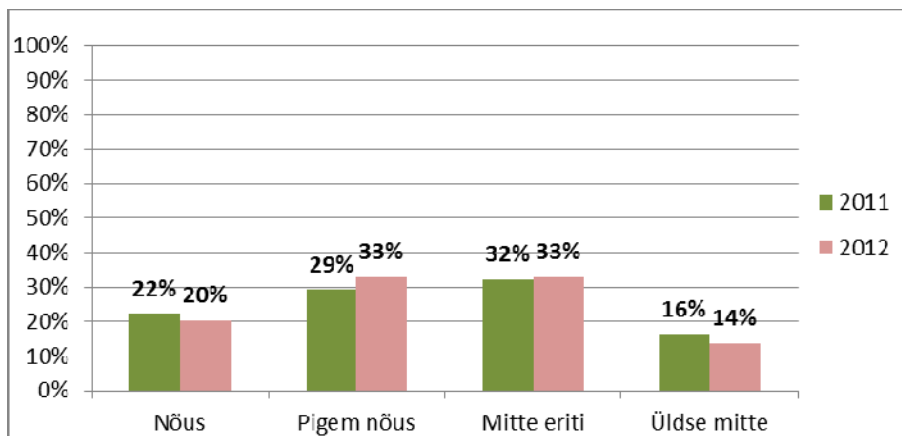
Joonis 51. Nõustumine füüsiliste meetmete rakendamisega kiiruse ohjeldamiseks 2011 ja 2012 aastal

Tabel 32. Nõustumine karistuste karmistamise vajadusega kiiruste ohjeldamiseks

	M	N	KOKKU
Nõus	120	84	204
Pigem nõus	194	136	330
Mitte eriti	198	132	330
Üldse mitte	81	55	136
KOKKU	593	407	1000



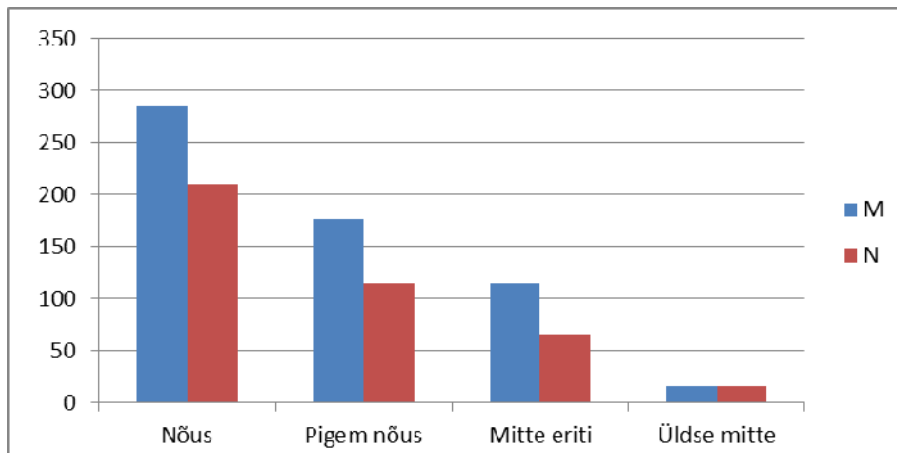
Joonis 52. Nõustumine karistuste karmistamise vajadusega kiiruste ohjeldamiseks



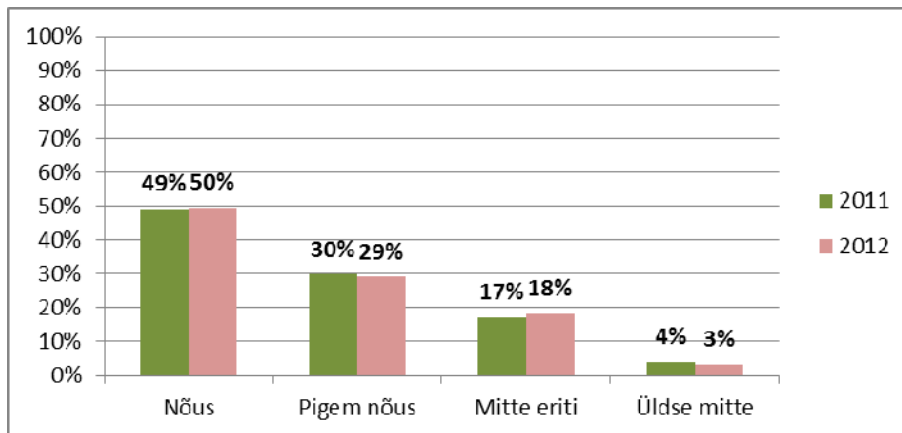
Joonis 53. Nõustumine karistuste karmistamise vajadusega kiiruste ohjeldamiseks 2011 ja 2012 aastal

Tabel 33. Nõustumine püsikiirushoidja olemasoluga autos

	M	N	KOKKU
Nõus	286	210	496
Pigem nõus	176	115	291
Mitte eriti	115	66	181
Üldse mitte	16	16	32
KOKKU	593	407	1000



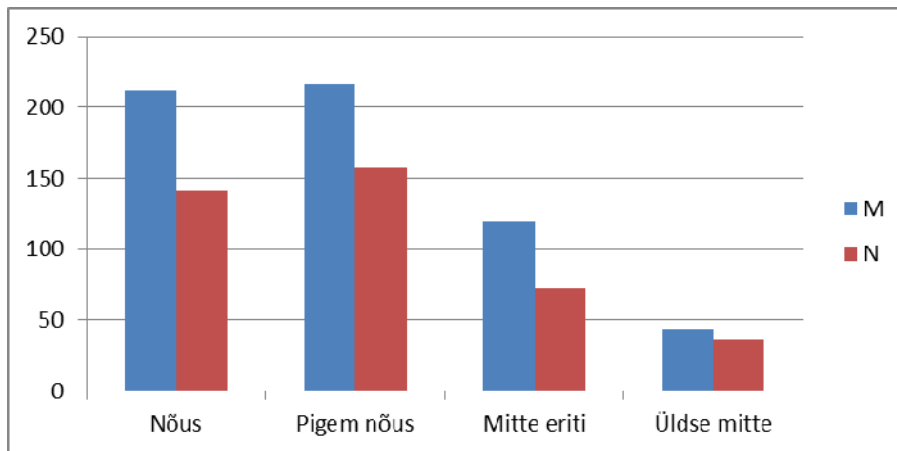
Joonis 54. Nõustumine püsikiirushoidja olemasoluga autos



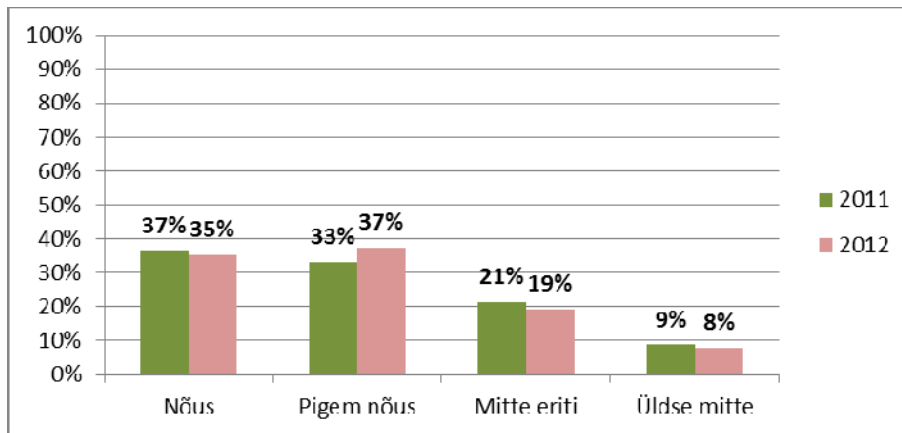
Joonis 55. Nõustumine püsikiirushoidja olemasoluga autos 2011 ja 2012 aastal

Tabel 33. Nõustumine elektroonse kiiruskontrolliseadmega autos

	M	N	KOKKU
Nõus	212	141	353
Pigem nõus	217	157	374
Mitte eriti	120	73	193
Üldse mitte	44	36	80
KOKKU	593	407	1000



Joonis 56. Nõustumine elektroonse kiiruskontrolliseadmega autos



Joonis 57. Nõustumine elektroonse kiiruskontrolliseadmega autos 2011 ja 2012 aastal

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

Mitte kunagi 1

1 kord 2

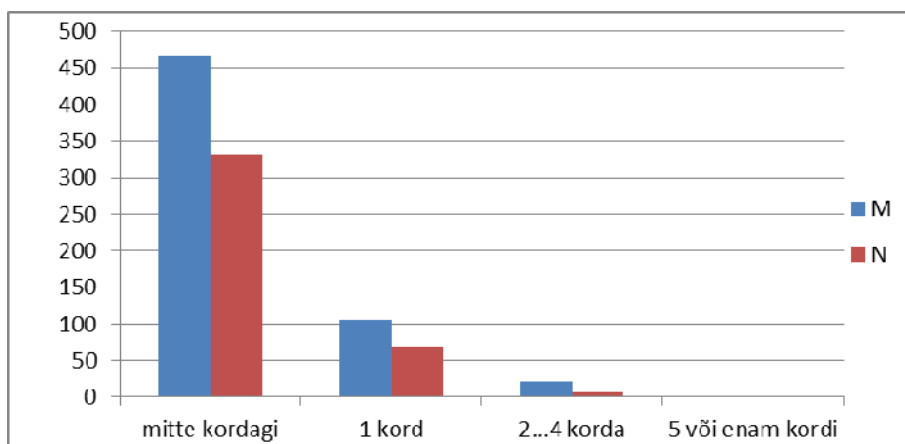
2-4 korda 3

5 korda 4

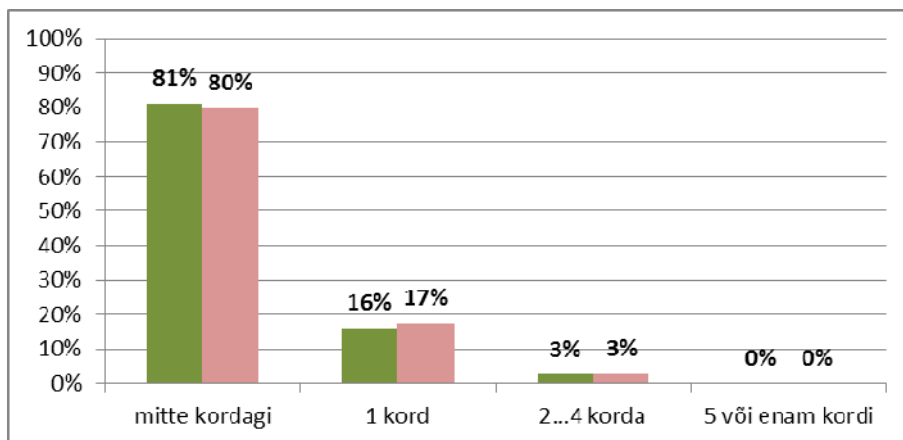
Autojuhtidele esitati küsimusi, kas nad on viimase aasta jooksul juhtinud autot ebakaines olekus. Tulemustest selgus, et 80% vastanutest ei ole seda teinud. 17% on üks kord juhtinud autot ebakaines olekus ja neid juhte, kes seda on teinud viis või enam korda, antud uuringu põhjal palju ei ole. Erinevused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

Tabel 34. Sõiduki juhtimine ebakaines olekus

	M	N	KOKKU
mitte kordagi	466	331	797
1 kord	105	69	174
2...4 korda	22	7	29
5 või enam kordi	0	0	0
KOKKU	593	407	1000



Joonis 58. Sõiduki juhtimine ebakaines olekus



Joonis 59. Sõiduki juhtimine ebakaines olekus 2011 ja 2012 aastal

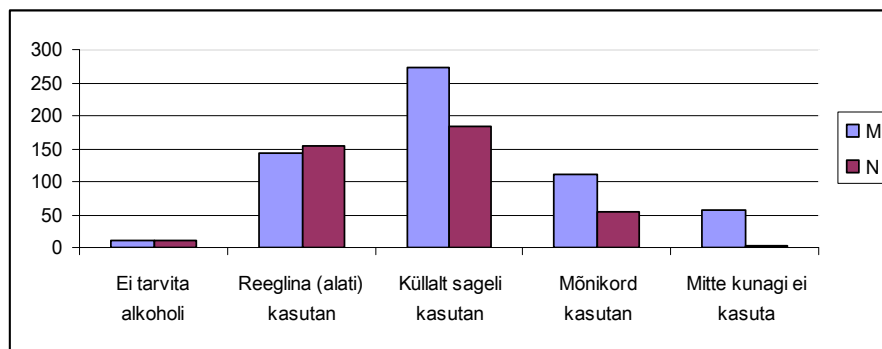
4.8 Kas Te kasutate oma seisundi kontrollimiseks alkomeetrit enne juhtima minekut, kui te kahtlete, et alkohol ei ole verest kadunud?

- 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 reeglina 76% uuringus osalenutest kasutab alkomeetrit alati ja küllalt sageli, nendest 30% alati alkoholi kahtluse korral veres. Vastajatest vaid 16% kasutab mõnikord alkomeetrit ja 6% vastanutest ei kasuta üldse alkomeetrit. Meeste ja naiste erinevused seoses alkomeetri kasutamisega on toodud alljärgnevas tabelis.

Tabel 35. Alkomeetri kasutamine

	M	N	KOKKU
Ei tarvita alkoholi	10	11	21
Reeglina (alati) kasutan	143	154	297
Küllalt sageli kasutan	273	184	457
Mõnikord kasutan	110	55	165
Mitte kunagi ei kasuta	57	3	60
KOKKU	593	407	1000



Joonis 60. Alkomeetri kasutamine

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 <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

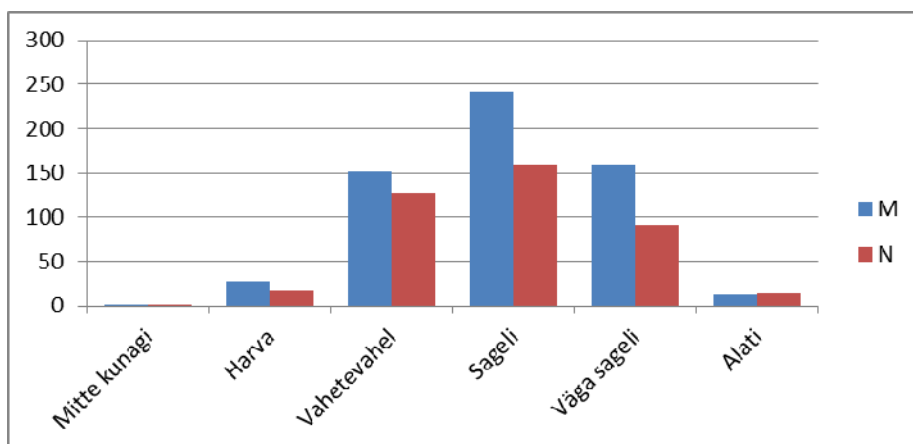
Järgmises küsimuste blokis uuriti juhtide arvamust selles osas, mis puudutab liiklusõnnetuste peamisi põhjusi. Ka selle teema puhul anti vastanuile 10 erinevat varianti, millega vastanu võis nõustuda või mitte. Analoogselt eelnevaga on järgnevalt esitatud nende juhtide osakaal %, kes nõustuvad sellega, et iga järgnev faktor on sageli, väga sageli või alati põhjuseks liiklusõnnetuste toimumisele (sulgudes on toodud 2011. aasta tulemused).

- Auto juhtimine väsinuna: **67% (71%)**
- Auto juhtimine alkoholi-, narkojoobes või ravimite mõju all: **96% (94%)**
- Väike pikivahe eessõitjaga: **68% (66%)**
- Liiga kiire sõit: **81% (77%)**
- Teede halb seisukord: 49% (46%)
- Ootamatud seisakud teel: 29% (27%)
- Mobiiltelefoni kasutamine sõidu ajal 27% (29%)
- Halvad ilmastikuolud: 59% (58%)
- Auto tehniline kontroll (*mittekorras rehvid, pidurid, rool, tuled, jne*): 54% (52%)

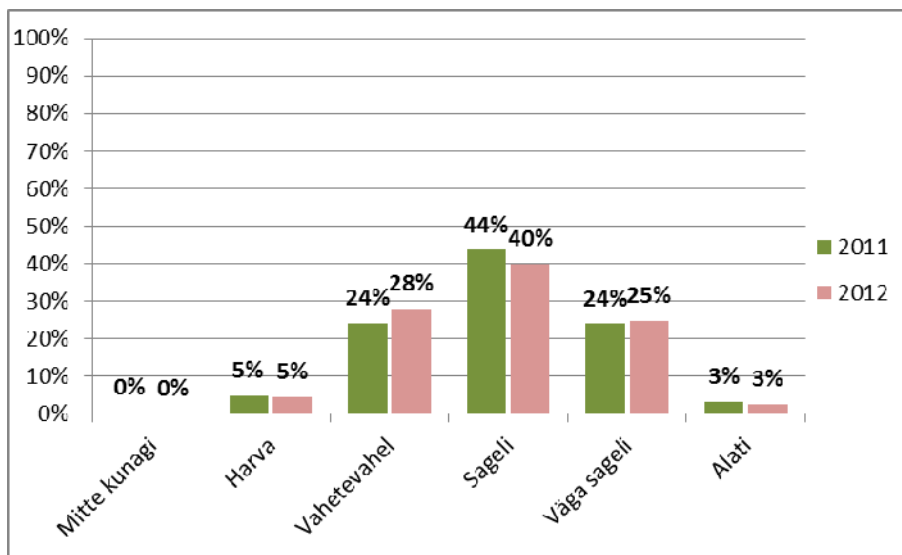
Tulemustest selgub, et peamisteks liiklusõnnetusi põhjustavateks faktoriteks peetakse joobes sõidukijuhtimist, liiga kiiret sõitu, auto juhtimist väsinuna ja väikest pikivahet eessõitjaga. Need näitajad ei ole võrreldes 2011. aastaga muutunud. Kõige vähem peetakse liiklusõnnetuse põhjustajateks mobiiltelefoni kasutamist ja ootamatuid seisakuid teel. Iga üksiku kohta on jaotused esitatud järgnevalt.

Tabel 34. Liiklusõnnetuse toimumise põhjuseks on auto juhtimine väsinuna

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	1	1	2
Harva	28	17	45
Vahetevahel	152	127	279
Sageli	242	158	400
Väga sageli	158	90	248
Alati	12	14	26
KOKKU	593	407	1000



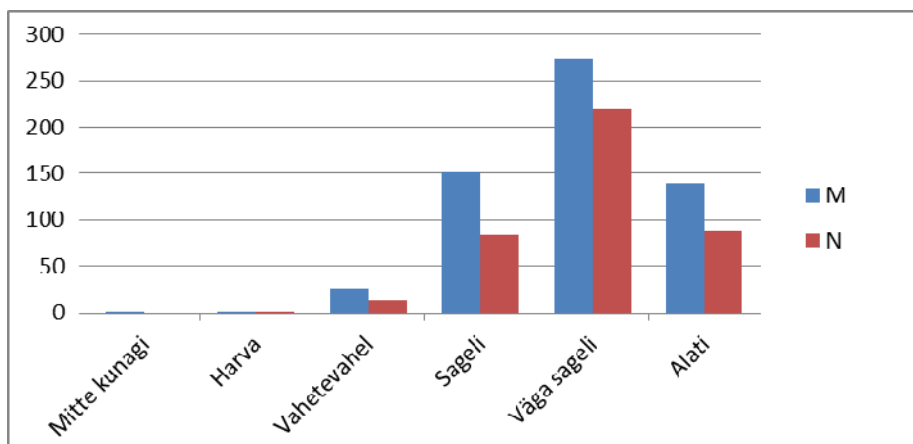
Joonis 61. Liiklusõnnetuse toimumise põhjuseks on auto juhtimine väsinuna



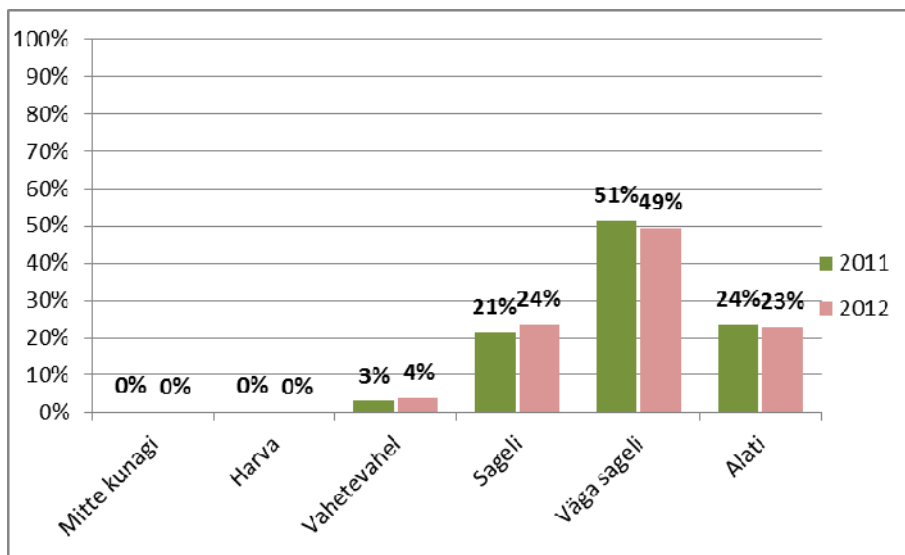
Joonis 62. Liiklusõnnetuse toimumise põhjuseks on auto juhtimine väsinuna 2011 ja 2012 aastal

Tabel 37. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto juhtimine joobes ja ravimite mõju all

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	1	0	1
Harva	1	1	2
Vahetevahel	26	13	39
Sageli	151	84	235
Väga sageli	274	220	494
Alati	140	89	229
KOKKU	593	407	1000



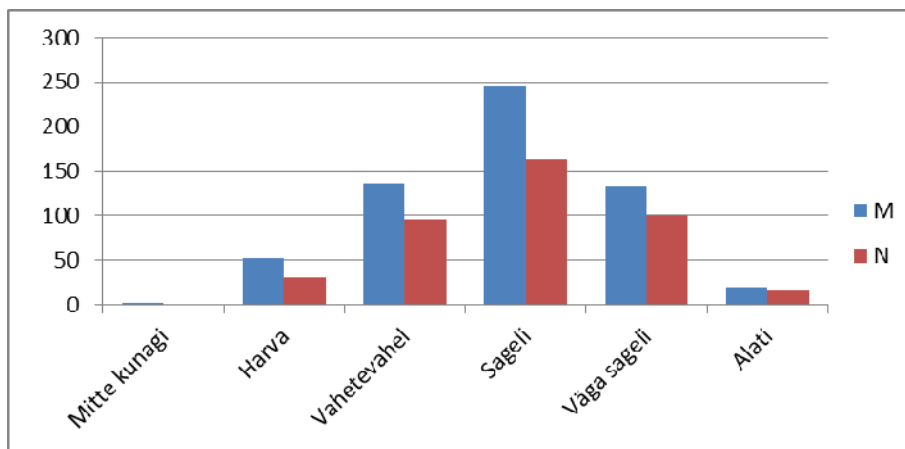
Joonis 63. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto juhtimine joobes ja ravimite mõju all



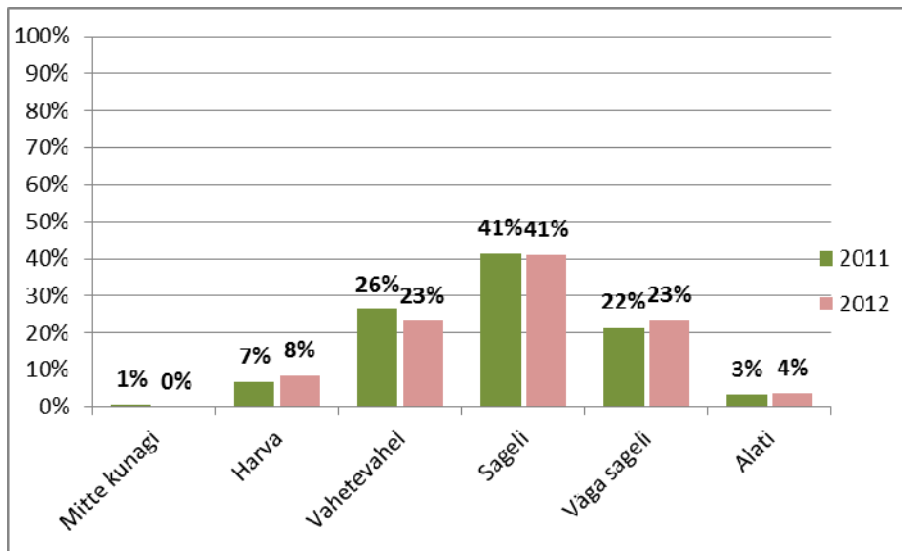
Joonis 64. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto juhtimine joobes ja ravimite mõju all 2011 ja 2012 aastal

Tabel 38. Liiklusõnnetuse põhjuseks on väike pikivahe eessõitjaga

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	2	0	2
Harva	53	31	84
Vahetevahel	137	96	233
Sageli	247	164	411
Väga sageli	134	100	234
Alati	20	16	36
KOKKU	593	407	1000



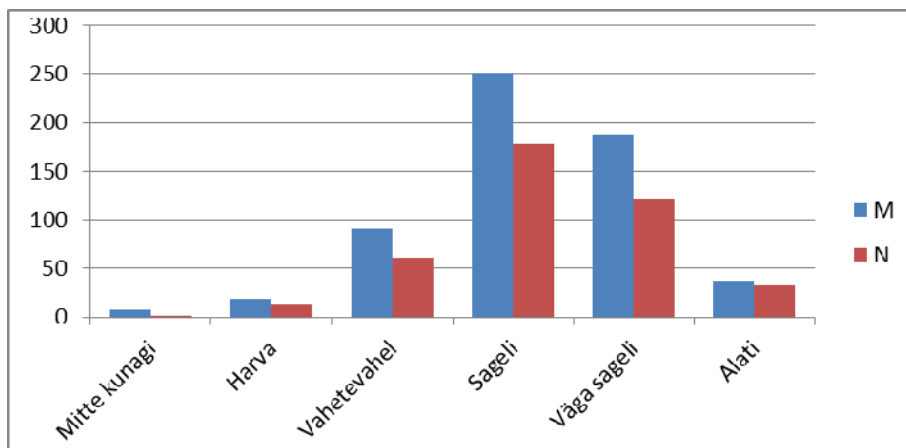
Joonis 65. Liiklusõnnetuse põhjuseks on väike pikivahe eessõitjaga



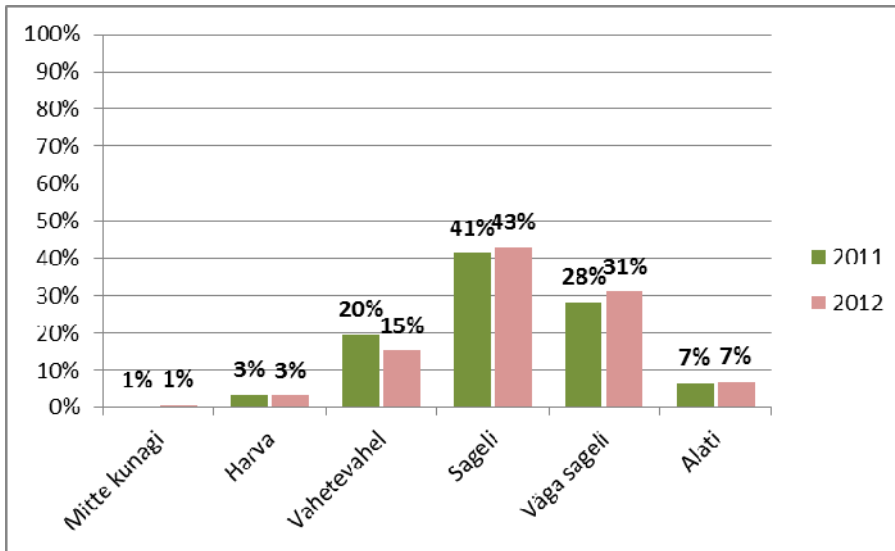
Joonis 66. Liiklusõnnetuse põhjuseks on väike pikivahe eessõitjaga 2011 ja 2012 aastal

Tabel 39. Liiklusõnnetuse põhjuseks on liiga kiire sõit

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	7	1	8
Harva	19	13	32
Vahetevahel	91	61	152
Sageli	251	178	429
Väga sageli	188	122	310
Alati	37	32	69
KOKKU	593	407	1000



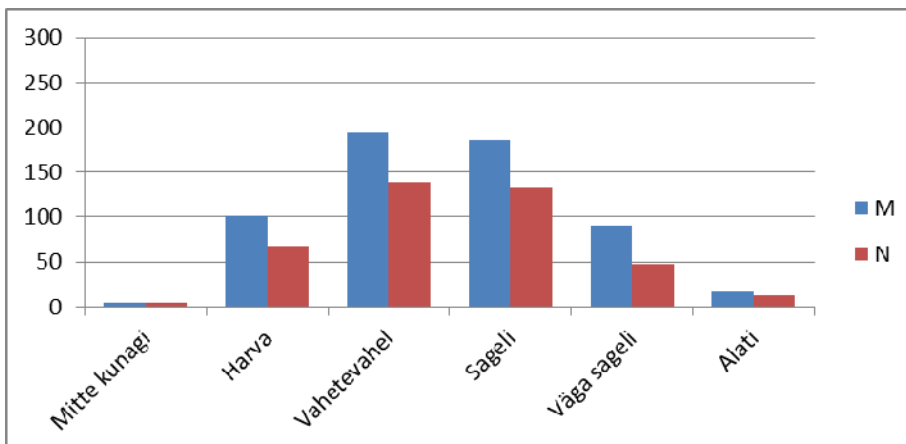
Joonis 67. Liiklusõnnetuse põhjuseks on liiga kiire sõit



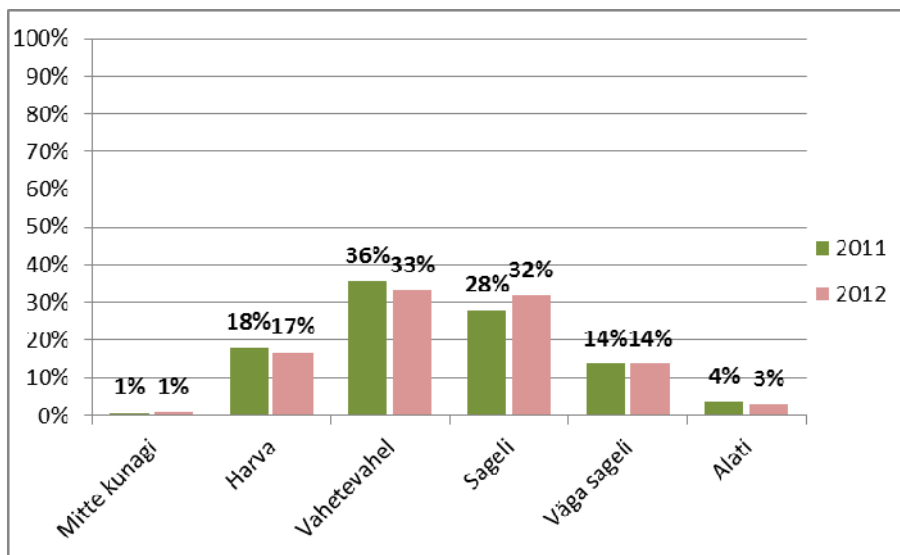
Joonis 68. Liiklusõnnetuse põhjuseks on liiga kiire sõit 2011 ja 2012 aastal

Tabel 40. Liiklusõnnetuse põhjuseks on teede halb seisukord

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	5	5	10
Harva	101	68	169
Vahetevahel	194	139	333
Sageli	186	134	320
Väga sageli	90	48	138
Alati	17	13	30
KOKKU	593	407	1000



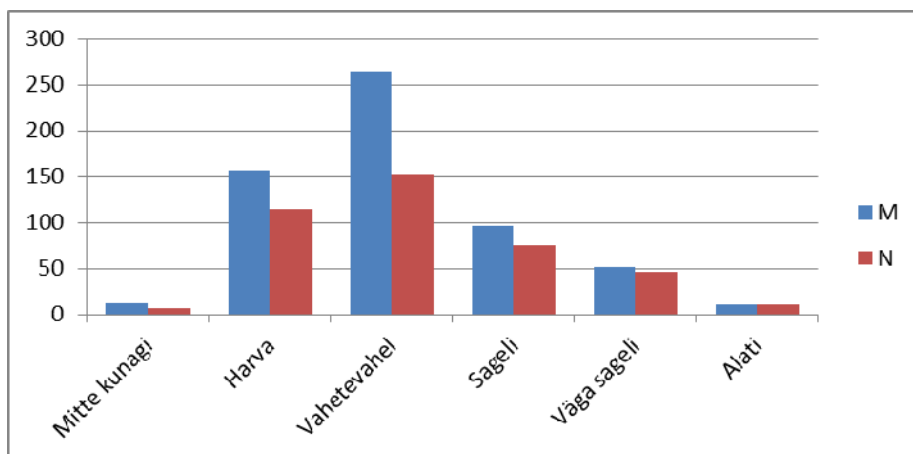
Joonis 69. Liiklusõnnetuse põhjuseks on teede halb seisukord



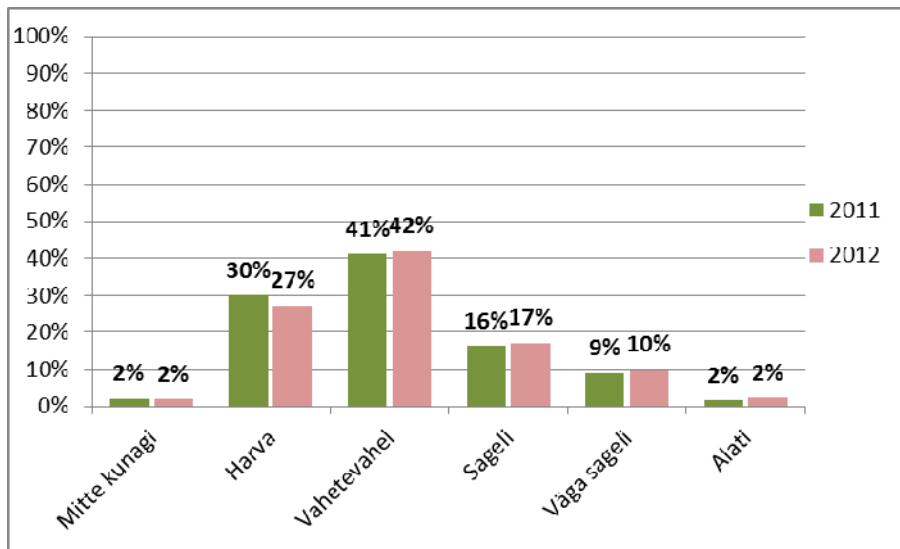
Joonis 70. Liiklusõnnetuse põhjuseks on teede halb seisukord 2011 ja 2012 aastal

Tabel 41. Liiklusõnnetuse põhjuseks on ootamatud seisakud teel

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	12	7	19
Harva	157	115	272
Vahetevahel	265	153	418
Sageli	96	75	171
Väga sageli	52	46	98
Alati	11	11	22
KOKKU	593	407	1000



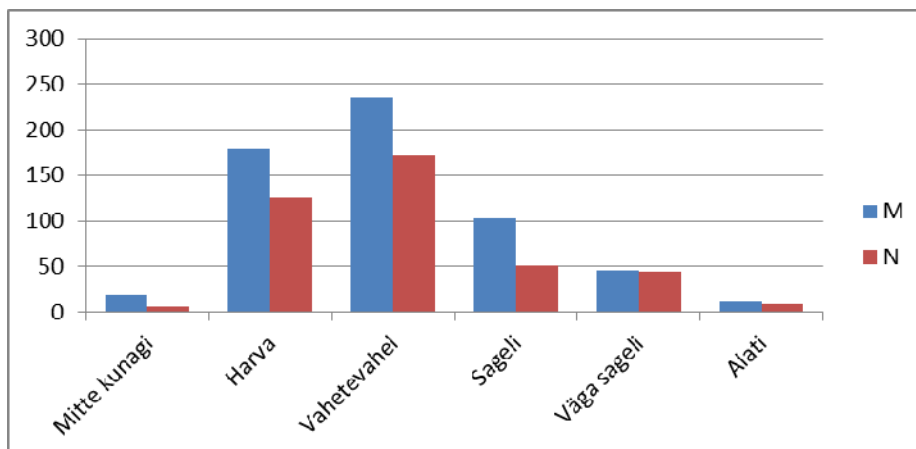
Joonis 71. Liiklusõnnetuse põhjuseks on ootamatud seisakud teel



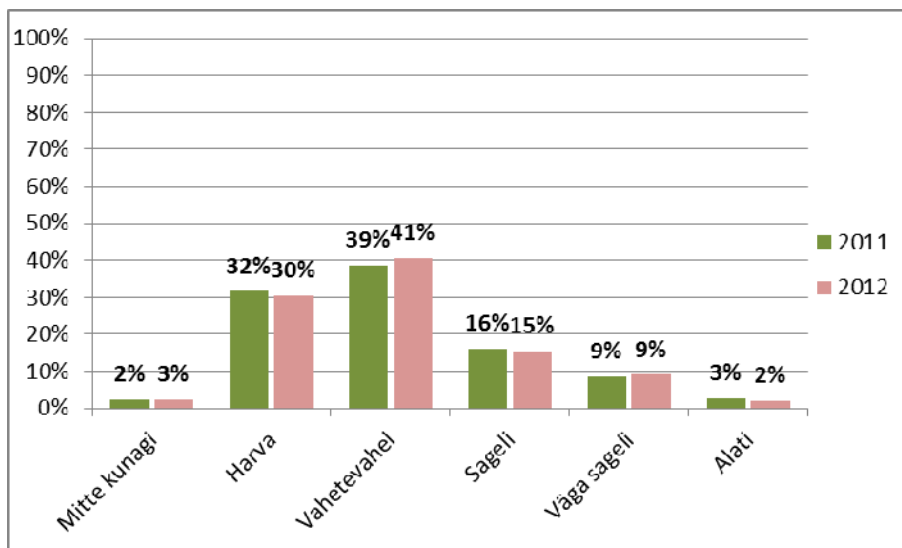
Joonis 72. Liiklusõnnetuse põhjuseks on ootamatud seisakud teel 2011 ja 2012 aastal

Tabel 42. Liiklusõnnetuse põhjuseks on mobiiltelefoni kasutamine

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	19	6	25
Harva	179	125	304
Vahetevahel	235	171	406
Sageli	103	51	154
Väga sageli	46	45	91
Alati	11	9	20
KOKKU	593	407	1000



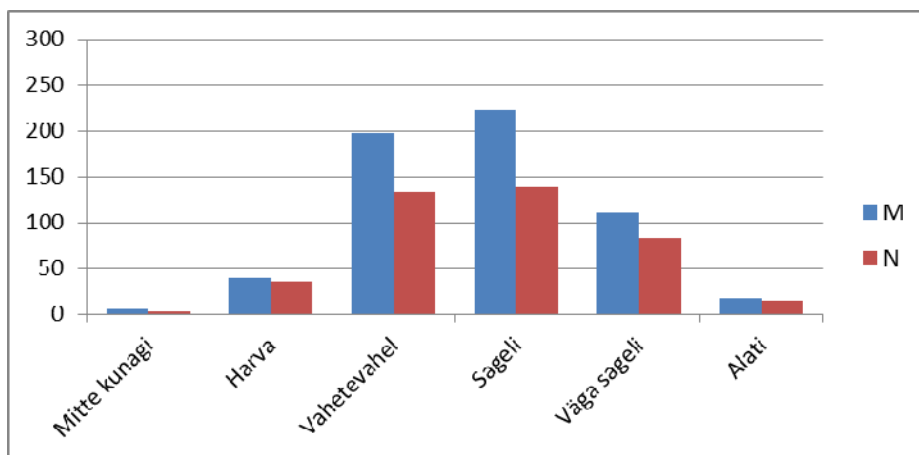
Joonis 73. Liiklusõnnetuse põhjuseks on mobiiltelefoni kasutamine



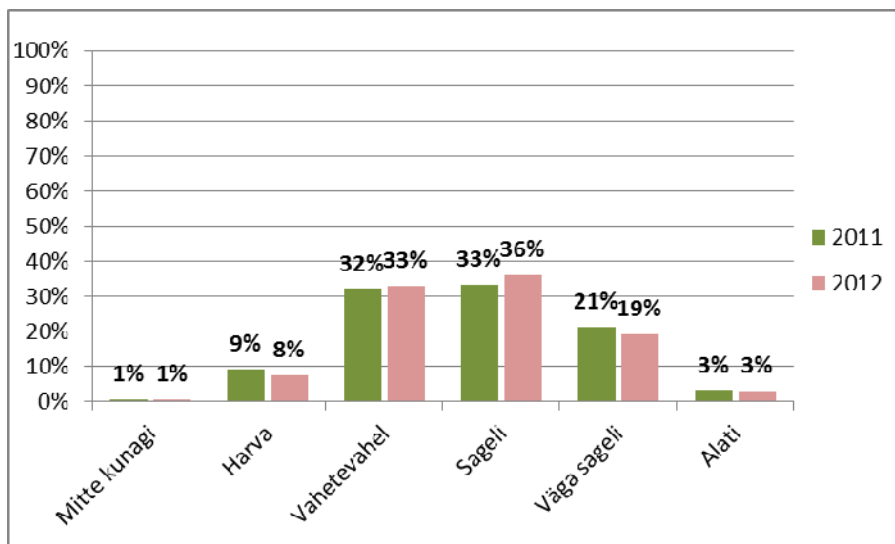
Joonis 74. Liiklusõnnetuse põhjuseks on mobiiltelefoni kasutamine 2011 ja 2012 aastal

Tabel 43. Liiklusõnnetuse põhjuseks on halvad liiklusolud

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	5	3	8
Harva	40	35	75
Vahepevahel	198	133	331
Sageli	223	138	361
Väga sageli	110	83	193
Alati	17	15	32
KOKKU	593	407	1000



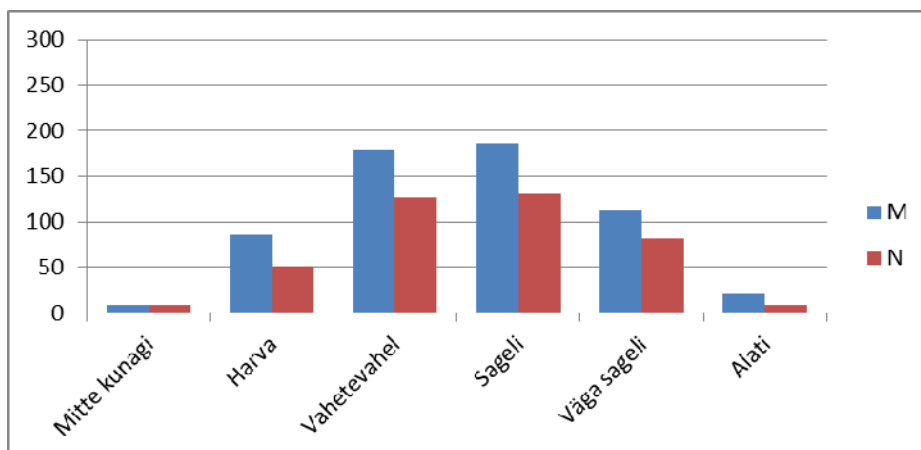
Joonis 75. Liiklusõnnetuse põhjuseks on halvad liiklusolud



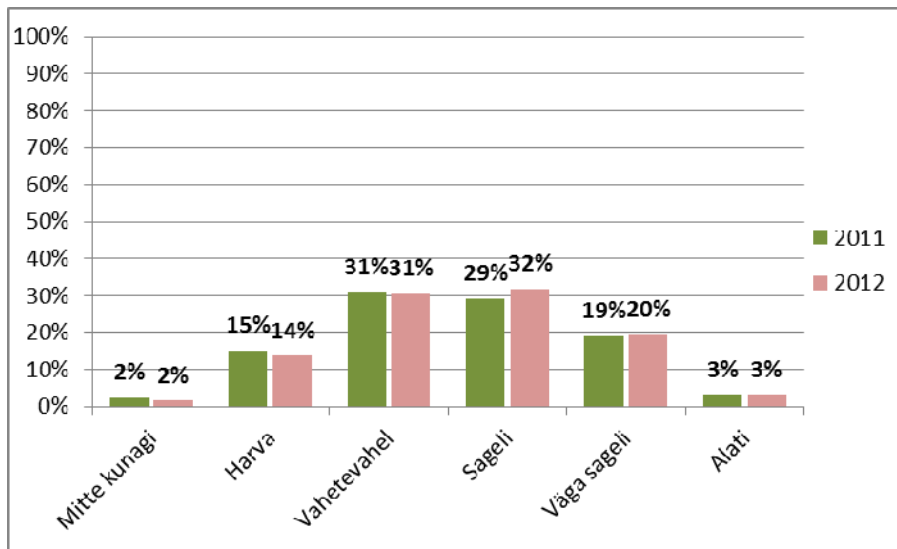
Joonis 76. Liiklusõnnetuse põhjuseks on halvad liiklusolud 2011 ja 2012 aastal

Tabel 44. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto tehniline olukord (mittekorras rehvid, pidurid, rool, tuled, jne)

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	8	8	16
Harva	86	51	137
Vahetevahel	179	126	305
Sageli	186	131	317
Väga sageli	113	82	195
Alati	21	9	30
KOKKU	593	407	1000



Joonis 77. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto tehniline olukord



Joonis 78. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto tehniline 2011 ja 2012 aastal

4.8 KOKKUVÕTE KÜSITLUSE ESIMESEST OSAST JA VÕRDLUS 2011. AASTA KÜSITLUSTULEMUSTEGA

1. Eesti juhtide enesehinnang oma juhtimisoskustele on võrreldes eelmise aastaga mõnevõrra muutnud. Meesjuhtidest 58% ja naisjuhtidest 58% hindas oma juhtimisoskust keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks. 2011. aasta uuringus olid samad näitajad vastavalt 53% ja 61%, seega mehed peavad oma sõidustiili võrreldes aastataguse ajaga vähem ohtlikuks ja naised vastupidi, ei ole kindlad, et nende sõidustiil on teistest veidi või palju ohutum.

2. Vastanud juhtidest 84% (2011 aastal oli vastav näitaja 85%) ei ole viimase aasta jooksul saanud karistatud kiiruse ületamise pärast. Meestest oli selliseid juhte 80% ja naistest 90% (2011 olid vastavad näitajad meesjuhtide hulgas 84% ja naisjuhtide seas 87%). Seega võib öelda, et naisjuhtide hulgas on võrreldes aastataguse perioodiga enam neid, kes ei ole saanud rahatrahvi. 14% uuringus osalenutest on saanud rahatrahvi ja 2% on saanud rahatrahvi ja ka mingi muu karistuse. 2010. aastal oli rahatrahvi saanud juhte 13% 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 sageli ja seda ei peeta oluliseks rikkumiseks.

4. Juhtide hinnangul ületavad nad linnadevahelistel põhiteedel sageli kiirust (83% küsitlusele vastanud meestest ja 86% küsitlusele vastanud naistest). 2011. aastal oli samad näitajad vastavalt 89% ja 83%. Niisiis võib öelda, et vähenenud on nende meesjuhtide osakaal, kes ületavad piirkiirust linnadevahelistel teedel. Teisest küljest on suurenenud naisjuhtide osakaal, kes ületavad piirkiirust linnadevahelistel põhiteedel. Mehed ületavad piirkiirust linnadevahelistel teedel peamiselt vahemikus 1...5 km/h (38% vastanutest, 2011 aastal oli peamine kiiruseületamine vahemikus 6...10 km/h ja vastav näitaja 46%). Seega võib öelda, et mehed ületavad võrreldes aastataguse perioodiga vähem kiirust. Naiste puhul jääb peamine kiiruse ületamine nii vahemikku 1...5 km/h kui ka 6...10km/h (mõlema vahemikku vastav näitaja 38%, 2011 aastal oli peamine kiiruseületamine vahemikus 1...5

km/h ja vastav näitaja 44%). Meeste hulgas on vähenenud neid, kes ületavad kiirust 11...20 km/h (8%, 2011 aastal oli vastav näitaja 10%), samas kui naiste puhul on antud vahemikus kiiruseületamine suurenenud (10%, 2011 oli vastav näitaja 5%). Kokkuvõtteks võib tõdeda, et kui mehed käituvad enam piirkiiruse kohaselt, siis naised kipuvad meestest enam piirkiirust ületama linnadevahelistel põhiteedel.

5. Juhtide hinnangul ületavad nad väiksematel ja kohalikel maanteedel kehtestatud piirkiirust sageli ja seda teeb enamik juhtidest (86% vastanud meestest ja 81% naistest). 2011. aastal olid vastavad näitajad 87% meesjuhtidest ja 83% naisjuhtidest. Tulemustest võib järeldada, et mõnevõrra on väiksematel ja kohalikel maanteedel piirkiirust ületavate meeste ja naiste hulk vähenenud. Kiiruse ületamine jääb enamasti vahemikku 1...5 km/h (meestest ja naised mõlemad 43%, 2011 olid vastavad näitajad meestel 39% ja naistel 49%). Seega võib öelda, et meeste puhul on kiiruseületamine väiksematel maanteedel antud vahemikus suurenenud ja naiste puhul vähenenud. Palju on ka neid juhte, kes ületavad kiirust vahemikus 6...10 km/h (meestest 35% ja naistest 33%, 2011 aastal olid vastavad näitajad meestel 38% ja naistel 28%). Siinkohal järeldada, et antud vahemikus ületavad naised piirkiirust enam kui mehed.

6. Juhtide hinnangul ületavad nad kehtestatud piirkiirust linnades ja asulates sageli ja seda teeb enamik juhtidest (67% meestest ja 65% naistest). 2011. aastal olid vastavad näitajad 69% meesjuhtidest ja 56% naisjuhtidest. Ka linnades ja asulates piirkiiruse ületamise kohta tuleb tõdeda, et meeste hulgas on piirkiiruse ületamine vähenenud ja naiste hulgas suurenenud. Vaadates tulemusi kiirusvahemike lõikes selgub, et kiiruse ületamine jääb enamasti vahemikku 1...5 km/h, 46% meestest ja 41% naistest (2011 aastal 41% vastanud meestest ja 39% vastanud naistest). Seega võib öelda, et nii mehed kui ka naised ületavad linnades ja asulates piirkiirust vahemikus 1...5 km/h enam kui aasta tagasi. Samas on palju ka neid, kes ületavad piirkiirust vahemikus 6...10 km/h, 18% meestest ja 23% naistest (2011 aastal 24% meestest ja 15% naistest). Kiiruseületamine antud vahemikus on enam suurenenud naiste hulgas.

7. Kiirusepiirangu ületamise peamiseks põhjuseks on antud uuringu põhjal kiiruseületamist soodustavad sõidutingimused (76%, 2011 aastal oli vastav näitaja 75%). Sama palju nõustuti ka sellega, et kiiruse ületamine kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav (76%, 2011 aastal

oli vastav näitaja 74%). Kõige vähem ületatakse kiirust sellepärast, et vahelejäämise risk on väike (17%, 2011 aastal 15%). Kiiruseületamise põhjuseid oli võimalik ka ise lisada ning kiiruseületamist põhjendati aeglasematest autodest möödumisega, ootamatute teetöödega, kiirustamisega koju/tööle/lennukile, hea auto ja hea tujuga, hilinemisega, üldises liiklusvoos ei vaata kiirusmõõdikut. Ühe põhjusena mainiti ka seda, et kiiresti sõitmine on lihtsalt meeldiv. Eraldi toodi välja ka kiiruskaamerate mõju kiiruse ületamisele. Selgus, et osa juhte suurendab kiirust pärast kaamerate möödumist või kiiruskaameratevabas alas.

8. Juhtidel on positiivne hoiak niisugustesse kiiruskontrollimeetmesse nagu näiteks kiirustabloode paigaldamine (nõustus või pigem nõustus 89%, 2011 aastal 87%), liikluskasvatuse tõhustamine (nõustus või pigem nõustus 87%, 2011 aastal 85%), politsei järelevalve tõhustamine (nõustus või pigem nõustus 85%, 2011 aastal 83%) ja püsikiirushoidja olemasolu autos (nõustus või pigem nõustus 79%, 2011 aastal samuti 79%). Kuigi eelmisest küsimusest selgus, et juhid ületavad kiirust nii kiiruskaameratevabas alas kui ka neist möödudes, pooldavad nad siiski kiiruskaamerate paigaldamist (nõustus või pigem nõustus 75%, 2011 aastal 74%). Pigem negatiivselt suhtuvad autojuhid füüsilistesse kiiruskontrollimeetmetesse (nõustus või pigem nõustus 44%, 2011 aastal samuti 44%).

9. Tulemustest selgus, et 80% (2011 aastal 81%) vastanutest ei ole viimase aasta jooksul autot juhtinud ebakaines olekus. 17% (2011 aastal 16%) on seda teinud üks kord ja 3% (2011 aastal samuti 3%) kaks kuni neli korda. Meeste hulgas on ebakaines olekus autojuhtimist esinenud rohkem kui naiste hulgas. 21% meestest on autot juhtinud ebakaines olekus, samas kui naiste vastav näitaja 19%.

10. Sel aastal uuriti ka selle kohta, kui palju autojuhid kasutavad alkomeetrit enne juhtima minekut. Tulemustest selgus, et autojuhtidest 30% kasutab alkomeetrit alati ja 46% küllalt sageli, vastajatest 16% kasutab mõnikord ja 6% ei kasuta alkomeetrit mitte kunagi. Meestest kasutab alkomeetrit alati alkoholi kahtluse korral veres 24% ja naistest 39% vastajatest.

11. Uuringu tulemusest selgus, et juhtide arvates põhjustavad liiklusõnnetusi kõige enam alkoholi- narkojoobes või ravimite mõju all auto juhtimine (nõustus 96%, 2011 aastal samuti 96%), liiga kiire sõit (nõustus 81%, 2011 aastal 77%), väike pikivahe eessõitjaga (nõustus 68%, 2011 aastal 66%) ja auto juhtimine väsinuna (nõustus 67%, 2011 aastal 71%). Kõige

vähem põhjustavad juhtide arvates liiklusõnnetusi mobiiltelefoni kasutamine sõidu ajal (27%, 2011 aastal samuti 27%) ja ootamatud seisakud teel (29%, 2011 aastal 27%).

12. Kokkuvõtteks võib öelda, et autojuhtide liikluskäitumine tervikuna on muutnud paremaks võrreldes eelmise aastaga, kuigi esineb erinevusi mees- ja naisjuhtide liikluskäitumises, millest suurimad erinevused on seoses piirkiiruse ületamisega ja alkomeetri kasutamisega.

5. Liiklusohutuskampaania: "Piirkiirusel on põhjus!" märgatavus

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

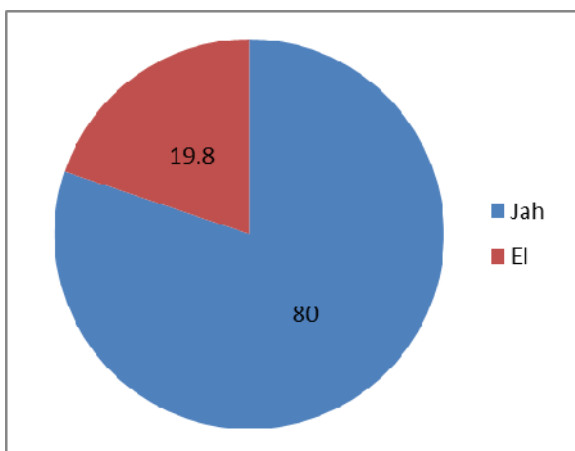
Jah 1

Ei 2

Kiiruskäitumist puudutava uuringu teises osas uuriti 2012. aasta augustis läbi viidud liiklusohutuskampaania „Piirkiirusel on põhjus!“ märgatavust juhtideseas. Tulemustest selgus, et 80% vastanuid oli märganud ja 20% ei olnud märganud. 2011. aastal olid vastavad näitajad 79% ja 21%. Seega võib öelda, et teadlikkus kampaaniast on sisuliselt jäänud samaks (meeste teadlikkus on ühe protsendi võrra kasvanud, naiste oma ühe protsendi võrra vähenenud).

Tabel 46. Liiklusohutuskampaania märgatavus

	M	N	KOKKU
Jah	466	336	802
Ei	127	71	198
KOKKU	593	407	1000



Joonis 79. Liiklusohutuskampaania märgatavus

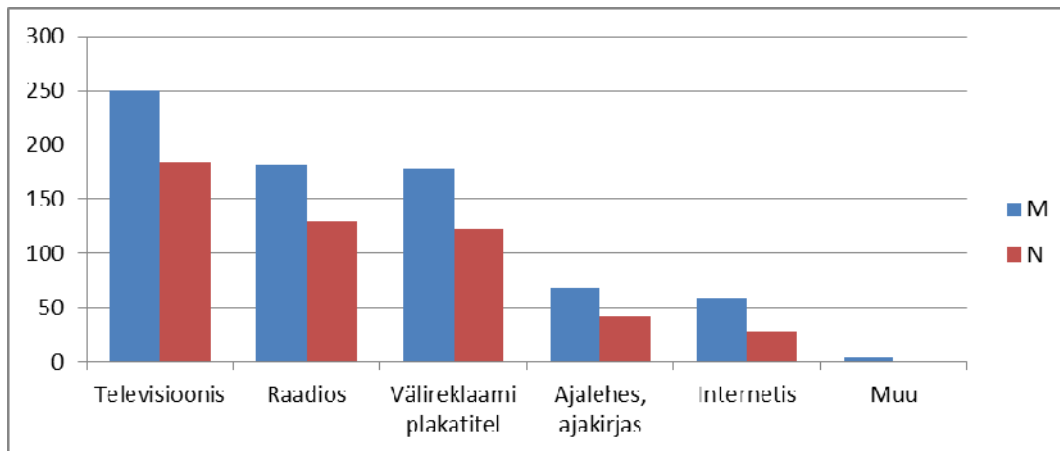
5.2 Missuguses kanalis Te olete kampaaniat „Piirkiirusel on põhjus!” märganud?

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

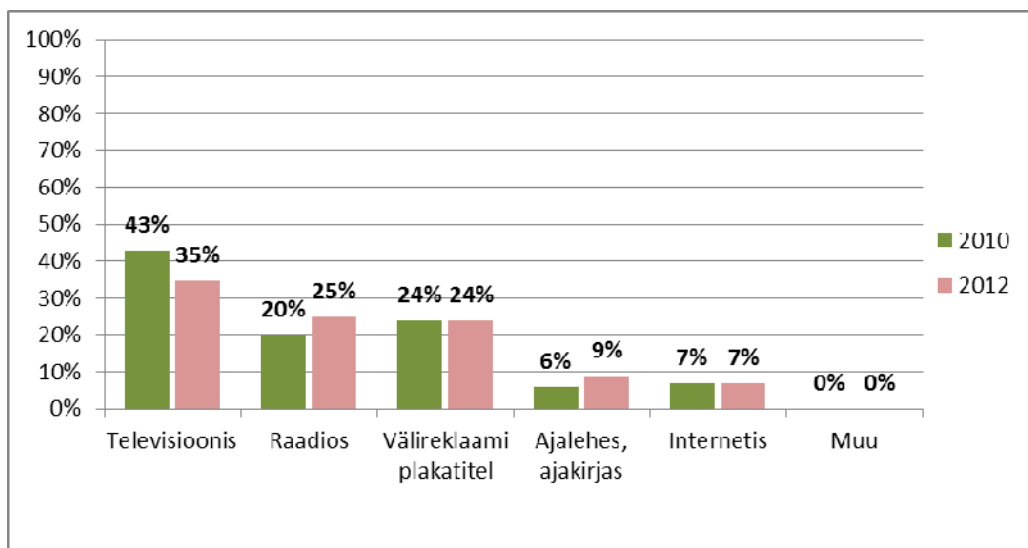
Käesoleval aastal uuriti autojuhtidel, millistes infokanalites nad on märganud liiklusohutuskampaaniat „Piirkiirusel on põhjus!“. Sama küsimus oli ka 2010.aastal, ent mitte eelmisel aastal. Sellest tulenevalt on võrdlusandmed 2010.aasta ehk kaheaastataguse ajaga. Tulemustest selgus, et liiklusohutuskampaaniat „Piirkiirusel on põhjus!“ märgati kõige enam televisioonivahendusel (35%). Ka aastal 2010 märgati liiklusohutuskampaaniat kõige enam televisioonivahendusel (43%).

Tabel 46. Liiklusohutuskampaania märgatavus erinevates kanalites

	M	N	KOKKU
Televisioonis	250	184	434
Raadios	181	130	311
Välireklaami plakatitel	178	122	300
Ajalehes, ajakirjas	69	42	111
Internetis	59	28	87
KOKKU	4	0	4



Joonis 80. Liiklusohutuskampaania märgatavus erinevates kanalites



Joonis 81. Liiklusohutuskampaania märgatavus erinevates kanalites 2010 ja 2012 aastal

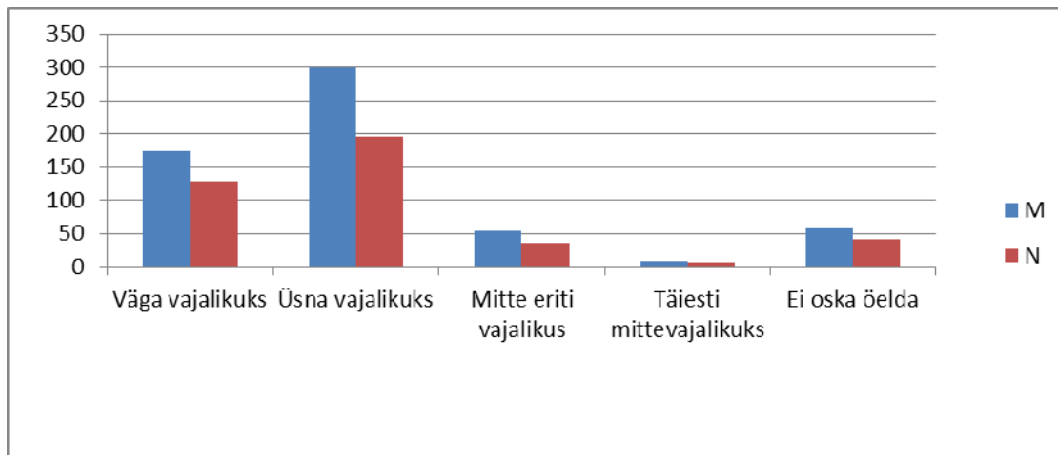
5.3 Kas Te peate sõidukiiruse ohjeldamiseks tehtavat kampaaniat

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

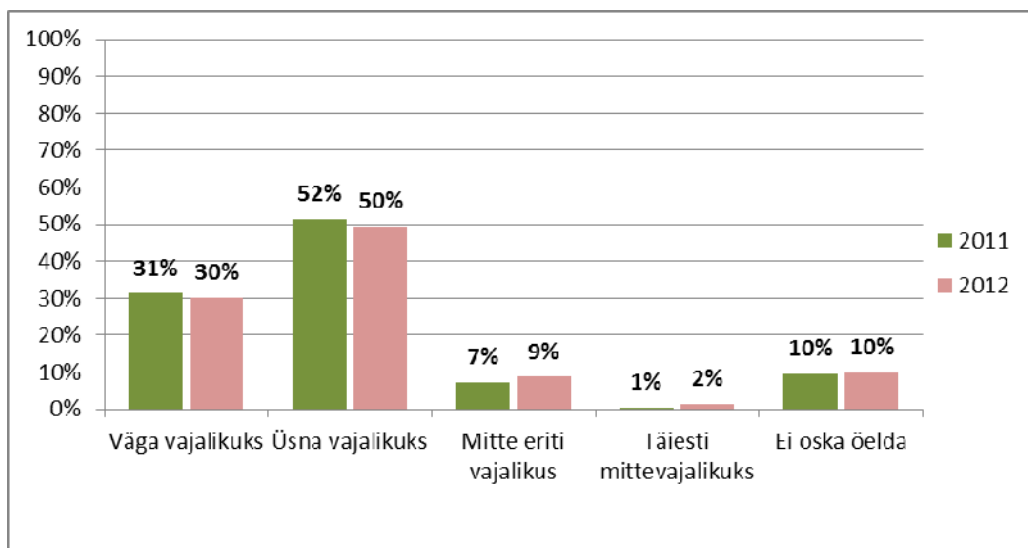
Nimetatud kampaaniat pidas vajalikuks 80% vastanuid ja 10% pidas antud kampaaniat mittevajalikuks. Ülejäänutel puudus oma arvamus kampaania vajalikkusest. 2011. aastal pidas kampaaniat vajalikuks 83% ja mittevajalikuks 8%. Niisiis võib järeldada, et kampaaniat peetakse mõnevõrra olulisemaks kui eelmisel aastal, aga siiski olulist muutust toimunud ei ole.

Tabel 49. Liiklusohutuskampaania vajalikkus

	M	N	KOKKU
Väga vajalikuks	173	129	302
Üsna vajalikuks	300	195	495
Mitte eriti vajalikus	53	35	88
Täiesti mittevajalikuks	9	6	15
Ei oska öelda	58	42	100
KOKKU	593	407	1000



Joonis 81. Liiklusohutuskampaania vajalikkus



Joonis 82. Liiklusohutuskampaania vajalikkus 2011 ja 2012 aastal

6. Kokkuvõte

"Sõidukiiruse teemaline küsitlusuuring" viidi läbi Maanteeameti tellimisel 2012. aasta augustis. Uuringu eesmärgiks oli teada saada sõidukijuhtide suhtumist ja hoiakuid sõidukiiruse ületamise ja liikluskäitumise kohta. Küsitluse viis läbi Valikor Konsult OÜ augustis 2012, uuringuandmete analüüs teostati septembris. 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 liikluskäitumine ei ole oluliselt muutunud võrreldes eelmiste aastatega. Eesti juhtide hinnang oma juhtimisoskustele on võrreldes eelmise aastaga mõnevõrra muutnud. Mehed peavad oma sõidustiili võrreldes aastataguse ajaga vähem ohtlikuks ja naised mõnevõrra ohtlikumaks. Enamus uuringule vastanud juhtidest ei ole saanud viimase aasta jooksul karistada kiiruse ületamise eest. Tulemustest selgus ka sel aastal, et juhid ületavad piirkiirust sageli ja seda ei peeta oluliseks rikkumiseks. Linnadevahelistel, väiksematel (sh kohalikel) maanteedel ja ka linnades ning asulates ületavad juhid piirkiirust sageli, seejuures mehed peavad piirkiirusest enam kinni kui naised. Kiiruseületamist põhjendatakse peamiselt seda soodustavate sõidutingimustega. Selgus ka, et osa juhte suurendab kiirust pärast kaamerate mõõdumist või kiiruskaameratevabas alas. Üldiselt on juhtidel positiivne hoiak kiiruskontrolli meetmetesse (nt kiirustablood, liikluskasvatus). Enamus uuringus osalenud juhtide väidab, et nad ei ole viimase aasta jooksul autot juhtinud ebakaines olekus. Meeste hulgas on ebakaines olekus autojuhtimist esinenud siiski rohkem kui naiste hulgas. Tulemustest selgus, et mootorsõidukijuhid kasutavad alkomeetrit, kui selleks on vajadus. Kiiruskäitumist puudutava uuringu teises osas selgitati 2012. aasta augustis läbi viidud liiklusohutuskampaania „Piirkiirusel on põhjus!“ mõju mootorsõidukijuhtide teadlikust. Selgus, et enamus juhte peab kampaaniat vajalikuks ning peamiselt saadakse teavet kampaania kohta televisioonist, radiost ja välireklaamidelt. Kokkuvõtteks võib öelda, et autojuhtide liikluskäitumine tervikuna on võrreldes eelmise aastaga paranenud.