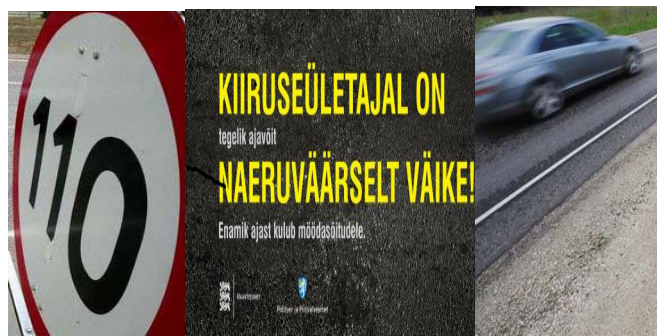


Valikor Konsult OÜ

Sõidukiiruse teemalise küsitlusuuringu tulemused



2014 aastal

Tartu 2014

Sisukord

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 kahtlete, et alkohol ei ole verest kadunud?	46
4.9 Kui sageli on Teie arvates järgmised momendid põhjuseks liiklusõnnetuste toimumisele?	48

4.8 KOKKUVÕTE KÜSITLUSE ESIMESEST OSAST JA VÕRDLUS 2013. AASTA TULEMUSTEGA	59
5. Liiklusohutuskampaania: "Piirkiirusel on põhjus!" märgatavus	63
5.1 Kas Te olete märganud liiklusohutuskampaaniat "Piirkiirusel on põhjus!"?	63
5.3 Kas Te peate sõidukiiruse ohjeldamiseks tehtavat kampaaniat	66
6. Kokkuvõte.....	68

1. Sissejuhatus

Maanteeameti tellimusel viidi 2014. aasta juulis ja augustis läbi sõidukiiruse teemaline küsitlusuuring mille eesmärgiks oli teada saada sõidukijuhtide suhtumist ja hoiakuid sõidukiiruse ületamise ja liikluskäitumise kohta. Käesolevas aruandes on toodud küsitlusuuringu peamised tulemused ning võrdlus aastaga 2013.

Küsitluse viis läbi ja uuringuandmete analüüsi teostas Valikor Konsult OÜ.

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 (Maanteeameti andmetel) maakondade ja peamiste vanusgruppide ning soo lõikes.

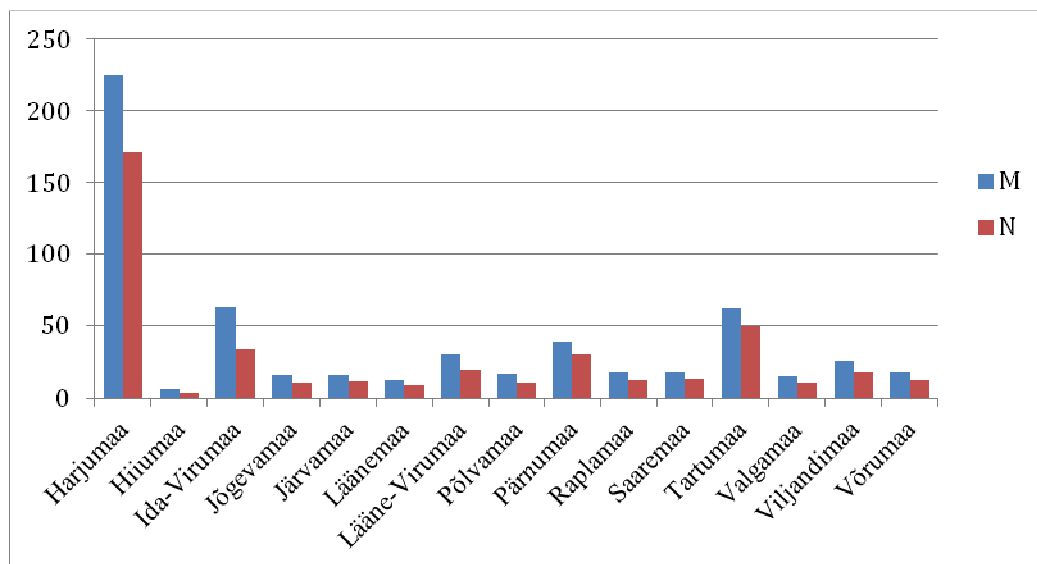
3. Vastanute profiil

3.1 Elukoht maakonna lõikes

Küsitlusele vastas kokku 1000 kvalifitseerunud isikut. Vastanute jaotumine elukoha lõikes on toodud järgnevas tabelis 1ja lisaks ka joonisel, kus on eraldi vaadeldud meeste (M) ja naiste (N) elukohti.

Tabel 1. Vastanute elukoht maakonna lõikes

Maakond	M	N	KOKKU
Harjumaa	229	176	405
Hiiumaa	6	4	10
Ida-Virumaa	62	32	94
Jõgevamaa	16	11	27
Järvamaa	16	12	28
Läänemaa	13	9	22
Lääne-Virumaa	29	20	49
Põlvamaa	16	11	27
Pärnumaa	39	30	69
Raplamaa	17	13	30
Saaremaa	18	13	31
Tartumaa	61	50	111
Valgamaa	15	10	25
Viljandimaa	24	18	42
Võrumaa	17	13	30
KOKKU	578	422	1000



Joonis 1. Vastanute elukoht maakonna lõikes

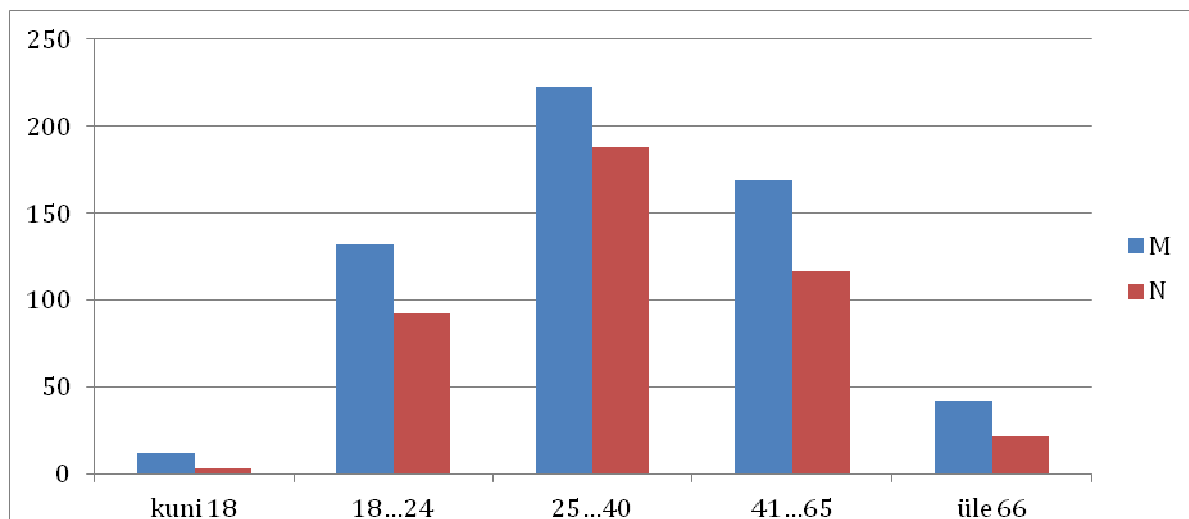
Kõige rohkem uuringus osalenuid elas Harjumaal, Tartumaal ja Ida-Virumaal ning kõige vähem sõidukijuhte osales uuringus Läänemaal ja Hiiumaal.

3.2 Vastanute vanuseline ja sooline jaotus

Kokku vastas ankeedile 1000 isikut, neist 578 meest ja 422 naist (2013. aastal osales uuringus 581 meest ja 419 naist). Vanusegruppide lõikes kuulus kõige enam vastanuid vanusegruppi 25-40 aastat (41%), millele järgnesid vanusegrupid 41-65 aastat (29%), 18-24 aastat (22%). Kõige nooremas (kuni 18 aastat) ja kõige vanemas (üle 66 aasta) oli vastanuid võrreldes teiste vanusegruppidega vähem nagu ka varasematel aastatel. Uuringus osalenute vanuseline ja sooline koosseis on sarnane 2013. aastal uuringus osalenutega (kõige rohkem vastanuid oli vanusegrupis 25-40 ning kõige vähem kõige nooremas ja vanemas vanusegrupis).

Tabel 2. Vastanute vanuseline ja sooline jaotus

Vanus	M	N	KOKKU
kuni 18	12	3	15
18...24	132	92	224
25...40	223	188	411
41...65	169	117	286
üle 66	42	22	64



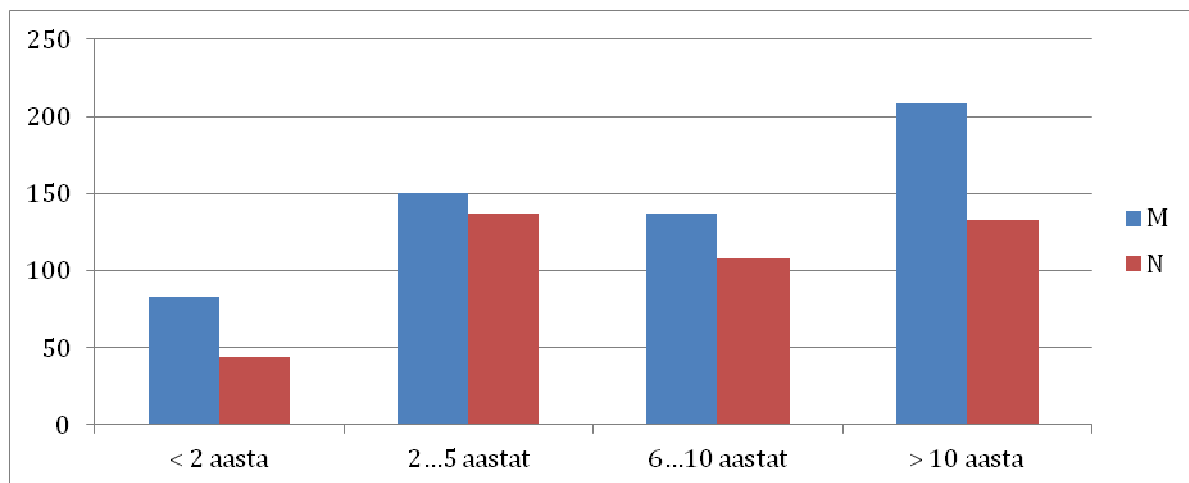
Joonis 2. Vastanute vanuseline ja sooline jaotus

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 (34%), seejärel on kõige enam 2...5 aastase juhistaažiga (29%) ja 6...10 aastase juhistaažiga (25%) vastanuid. Kõige vähem on neid, kelle juhistaaž on alla kahe aasta (13%). Võrreldes 2013. aastaga on uuringus osalenute jaotus juhistaaži alusel sarnane 2014 aastaga.

Tabel 3. Vastanute jaotus juhistaaži ja soo lõikes

Juhistaaž	M	N	KOKKU
< 2 aasta	83	44	127
2...5 aastat	150	137	287
6...10 aastat	137	108	245
> 10 aasta	208	133	341



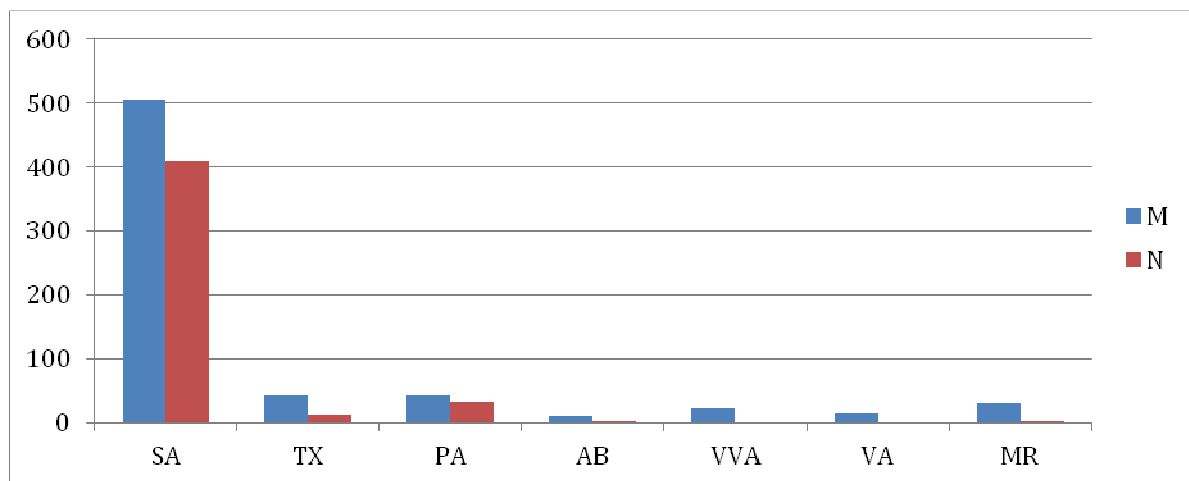
Joonis 3. Vastanute jaotus juhistaaži ja soo lõikes

3.4 Vastanute poolt peamiselt kasutatav sõiduk

Küsitlusele vastanud kasutavad kõige enam sõiduauto (81%, aastal 2013 oli vastav näitaja 88%). Vastajatel oli võimalus valida mitu kasutatavat sõidukiliiki. Neid, kellel oli sõiduauto ainsaks sõidukiks, oli kokku 80% (2013. aastal oli vastav näitaja 83%). Ülejäänud sõidukiliikide kasutamine oli oluliselt väiksema osatähtsusega.

Tabel 4. Vastanute poolt peamiselt kasutatav sõiduk

Sõidukiliik	Tähis	M	N	KOKKU
Sõiduauto	SA	505	410	915
Takso	TX	43	12	55
Pakiauto	PA	43	32	75
Buss	AB	11	1	12
Veoauto < 3,5 t	VVA	22	0	22
Veoauto > 3,5 t	VA	15	0	15
Mootorratas	MR	30	1	31



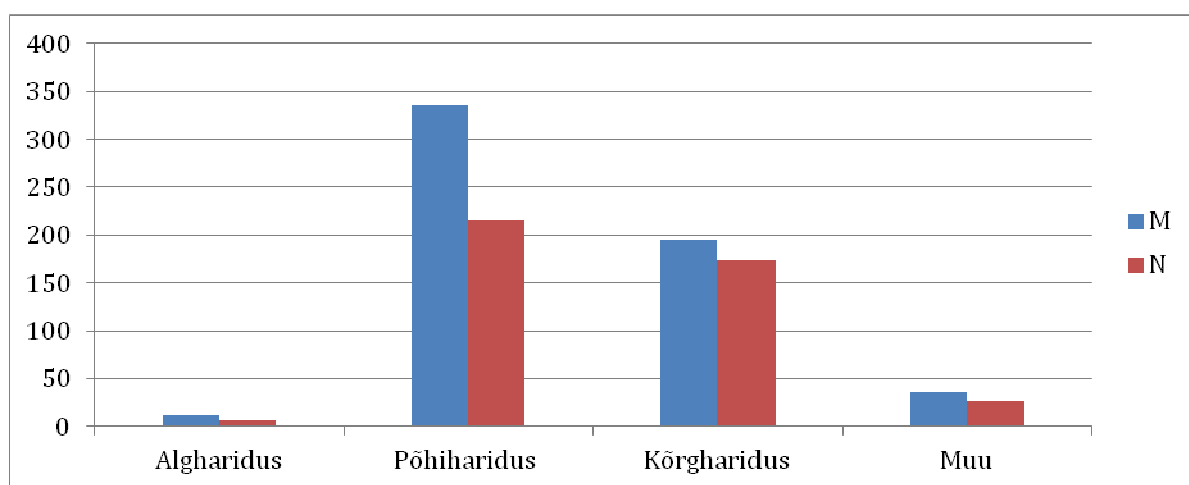
Joonis 4. Vastanute poolt peamiselt kasutatav sõiduk

3.5 Vastanute haridustase

Vastanute seas oli kõige enam põhiharidusega (55%, 2013. aastal oli vastav näitaja 56%) ja kõrgharidusega (37%, 2013 aastal oli vastav näitaja 39%) isikuid. Kõige vähem oli neid vastajaid, kellel oli alg- või mõni muu haridus.

Tabel 5. Vastanute haridustase

Haridustase	M	N	KOKKU
Algharidus	12	6	18
Põhiharidus	335	215	550
Kõrgharidus	195	174	369
Muu	36	27	63



Joonis 5. Vastanute haridustase

4. Kiiruskäitumisest Eesti teedel ja tänavatel

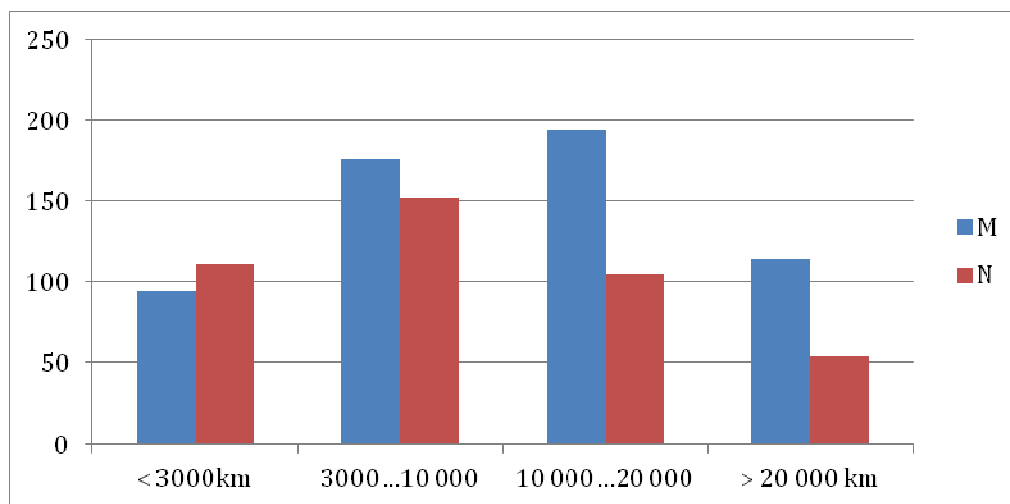
Järgnevas osas on toodud vastanute arvamuste kokkuvõte küsimustele, mis puudutasid kiiruskäitumist Eesti teedel ja tänavatel. Tabelites ja joonistel on toodud vastanute arvamuste jagunemine peatüki alguses nimetatud küsimusele soo lõikes.

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 on samas suurusjärgus võrreldes 2013. aasta uuringu tulemustega.

Tabel 6. Vastanute läbisõit viimase 12 kuu jooksul

	M	N	KOKKU
< 3000km	94	111	205
3000...10 000	176	152	328
10 000...20 000	194	105	299
> 20 000 km	114	54	168
KOKKU	578	422	1000



Joonis 6. Vastanute läbisõit viimase 12 kuu jooksul

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

Palju ohtlikum ☐1

Veidi ohtlikum ☐2

Umbes sama ohtlik ☐3

Veidi ohutum ☐4

Palju ohutum ☐5

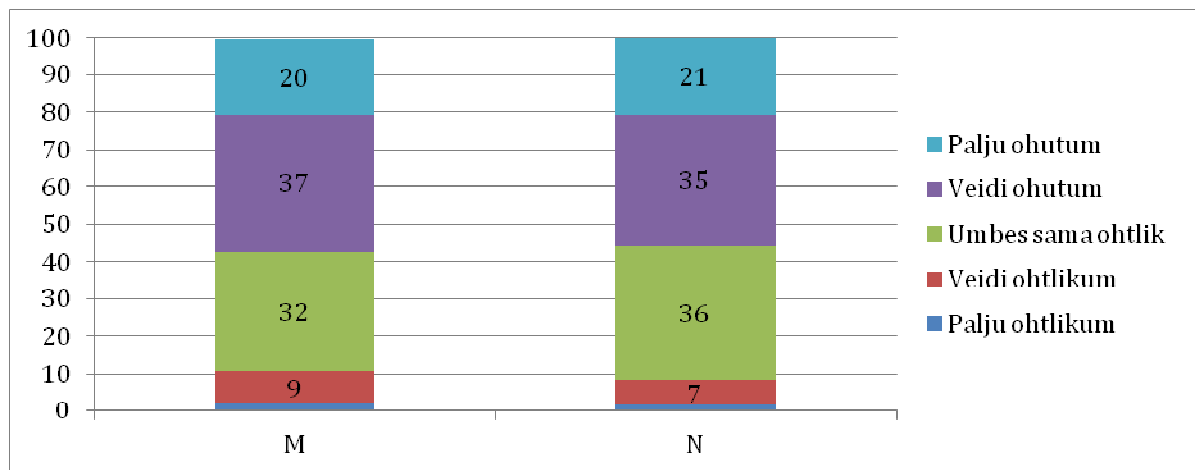
Vastanud juhtide hinnang oma juhtimisstiilile oli järgmine:

Meesjuhtidest hindas 11% oma juhtimisstiili keskmisest palju või veidi ohtlikumaks, 32% keskmiseks ja 57% keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks. 2013. aastal hindas 9% meesjuhtidest oma juhtimisstiili keskmisest palju või veidi ohtlikumaks, 34% keskmiseks ning 57% keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks. Kokkuvõttes võib öelda, et mõnevõrra on suurenenud nende meesjuhtide osakaal, kes hindavad oma sõidustiili ohtlikuks, ent samas on samale tasemele jäänud nende osakaal, kes hindavad oma sõidustiili keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks.

Naisjuhtidest hindas 8% oma juhtimisstiili keskmisest palju või veidi ohtlikumaks, keskmiseks hindas oma juhtimisstiili 36% vastanuist ja 56% vastanutest hindas oma sõidustiili keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks. 2013. aastal hindas naisjuhtidest oma juhtimisosi keskmisest palju või veidi ohtlikumaks 7%, keskmiseks 33% ning keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks koguni 60% naisjuhtidest. Seega võib naisjuhtide kohta öelda erinevalt meesjuhtidest, et naiste osakaal, kes hindavad oma juhtimisstiili keskmisest palju või veidi ohtlikumaks, on jäänud kahe aasta lõikes enamvähem samale tasemele. Võrreldes eelmise aastaga on vähenenud nende naisjuhtide osakaal, kes hindasid oma sõidustiili keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks.

Tabel 7. Hinnang oma juhtimisstiilile

	M	N	KOKKU
Palju ohtlikum	12	6	18
Veidi ohtlikum	50	29	79
Umbes sama ohtlik	188	152	340
Veidi ohutum	212	147	359
Palju ohutum	116	88	204



Joonis 7. Hinnang oma juhtimisstiilile (%)

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

Ei ☐ 1

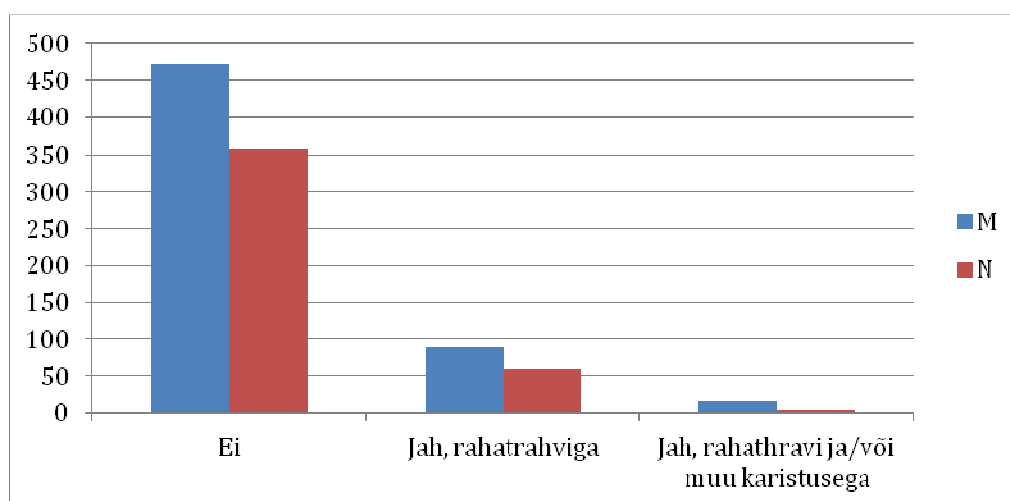
Jah, rahatrahviga ☐ 2

Jah, rahatrahvi ja/või muu karistusega ☐ 3

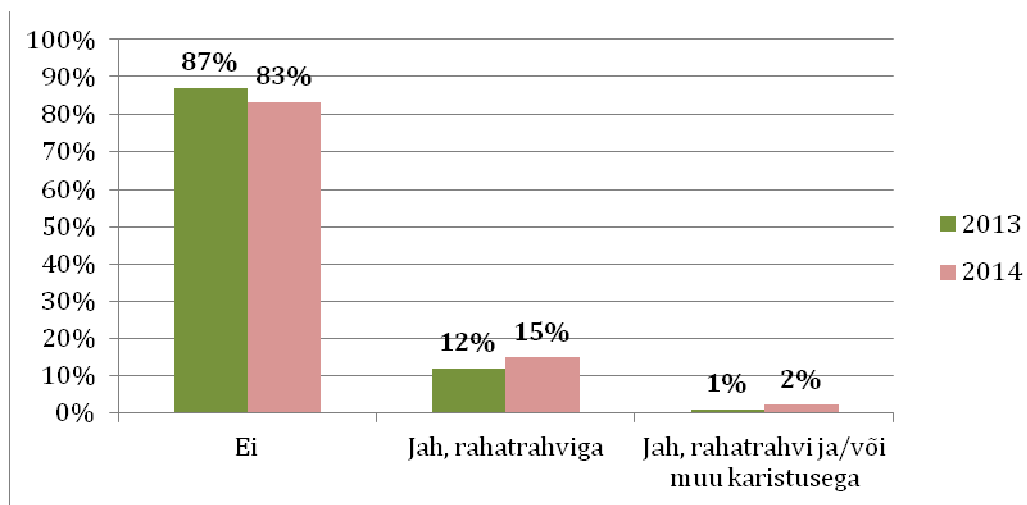
Uuringu osalejatelt küsiti, kas neid on viimase 12 kuu jooksul karistatud kiiruse ületamise eest ja kui, siis millise karistusega. Tulemustest selgus, et 17% vastanuist on karistatud ja neist 2% rahatrahvi ja/või muu karistusega. Aastal 2013 oli kiiruseületuse eest karistatud 13% vastanutest ja 1% neist olid saanud karistuseks rahatrahvi ja/või muu karistuse. Kokkuvõtteks võib öelda, et 2014.aastal on suurenenud nende juhtide osakaal, keda on karistatud ning ka nende osakaal, keda on karistatud rahatrahvi ja/või mõne muu karistusega.

Tabel 8. Kiiruse ületamise eest karistus

	M	N	KOKKU
Ei	472	359	831
Jah, rahatrahviga	89	59	148
Jah, rahatrahvi ja/või muu karistusega	17	4	21
KOKKU	578	422	1000



Joonis 8. Kiiruse ületamise eest karistus



Joonis 9. Kiiruse ületamise eest karistus 2013. ja 2014. aastal (%)

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

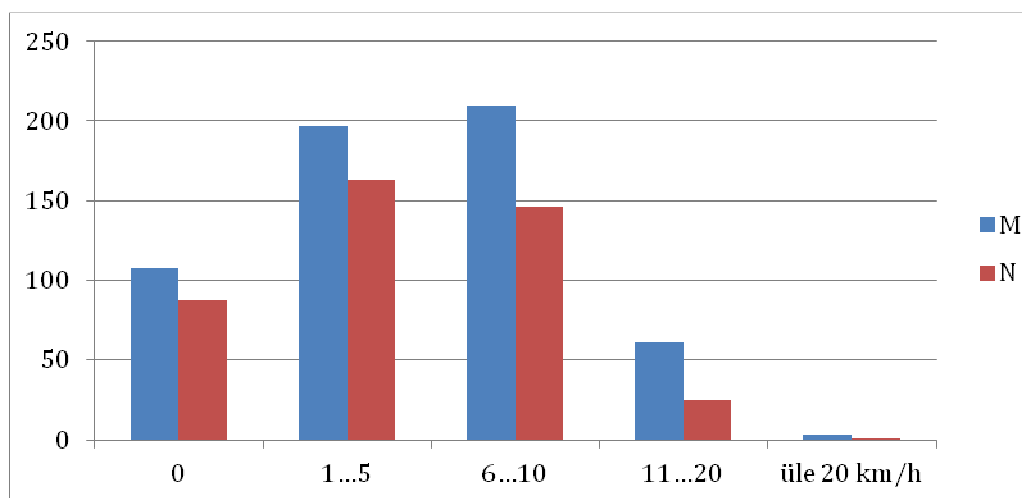
	0	1...5	6...10	11...20	üle 20km/h
a) Linnadevahelistel põhiteedel	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5
b) Kohalikel (väiksematel) maanteedel	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5
c) Linnades, asulates	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5

Järgmine küsimusteplokk puudutas kiirusepiirangu ületamist erinevatel teeliikidel – linnadevahelistel põhiteedel, kohalikel (väiksematel) maanteedel ning linnades ja asulates. Küsimuses kasutatud teede liigid ei vasta teadlikult ei maanteeameti riigiteede klassifikatsioonile ega projekteerimismisnormides toodule, seda põhjusel, et juhtide teadmised teede klassifitseerimise alustest pole ilmselt piisavad. Seetõttu peeti vajalikuks esitada küsimused vaid selgitavana ja mitte kattuvana ametliku teede klassifikatsiooniga.

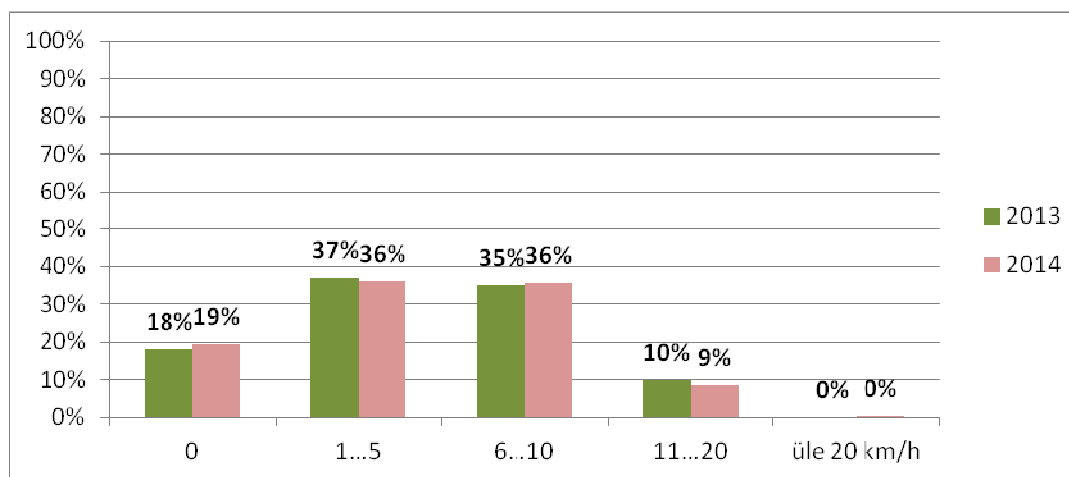
Tulemustest selgub, et uuringus osalenud juhtide hinnangul ületavad nad linnadevahelistel põhiteedel sageli kiirust (81% küsitlusele vastanud meestest ja 79% küsitlusele vastanud naistest). Võrreldes 2013. aastaga on kiiruseületamine linnadevahelistel põhiteedel meeste ja naiste hulgas mõnevõrra vähenenud (2013 oli vastav näitaja 83%). Peamine kiiruseületamine jääb meeste puhul vahemikku 6...10 km/h (36%, 2013 aastal oli peamine kiiruseületamine vahemikus 6...10 km/h ja vastav näitaja 37%). Naiste puhul jääb peamine kiiruseületamine samuti vahemikku 1...5 km/h (39%, 2013 aastal oli peamine kiiruseületamine vahemikus 1...5 km/h ja 6...10 km/h, vastav näitaja mõlemal puhul 39%). Võrreldes eelmise aastaga on meeste puhul jäänud peamine kiiruseületamise vahemik samaks. Samas on kiiruse ületamine tervikuna jäänud meeste puhul mõnevõrra vähenenud. Naiste puhul on kiiruseületamise vahemik jäänud samaks (1...5 km/h). Meeste hulgas on võrreldes naistega enam neid, kes ületavad kiirust 11...20 km/h (10%, 2013 aastal oli vastav näitaja 11%), samas kui naiste puhul on antud vahemikus kiiruseületamine vähenenud (6%, 2013 oli vastav näitaja 8%).

Tabel 9. Kiirusepiirangu ületamise määr linnadevahelistel põhiteedel

	M	N	KOKKU
0	107	87	194
1...5	197	163	360
6...10	210	146	356
11...20	61	25	86
üle 20 km/h	3	1	4
KOKKU	578	422	1000



Joonis 10. Kiirusepiirangu ületamise määr linnadevahelistel põhiteedel

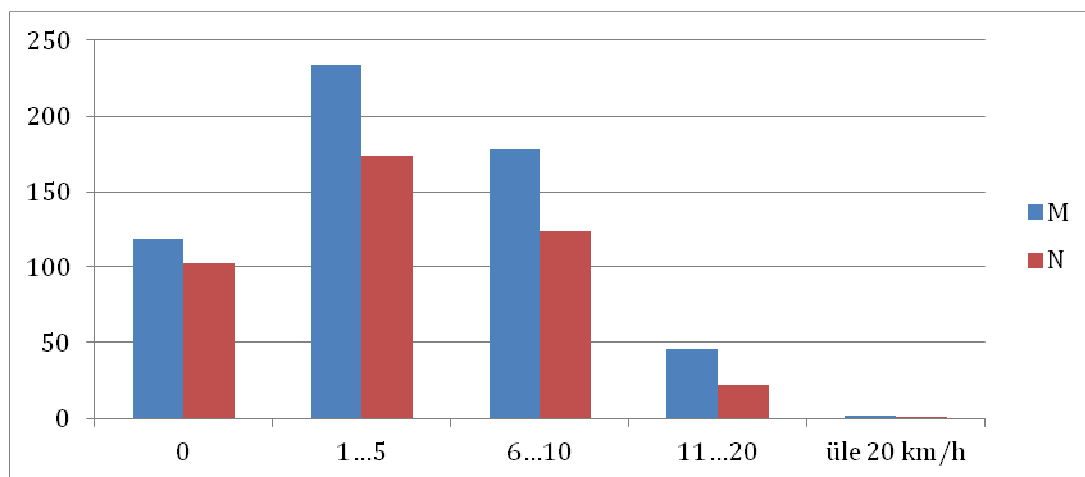


Joonis 11. Kiirusepiirangu ületamise määr linnadevahelistel põhiteedel 2013. ja 2014. aastal (%)

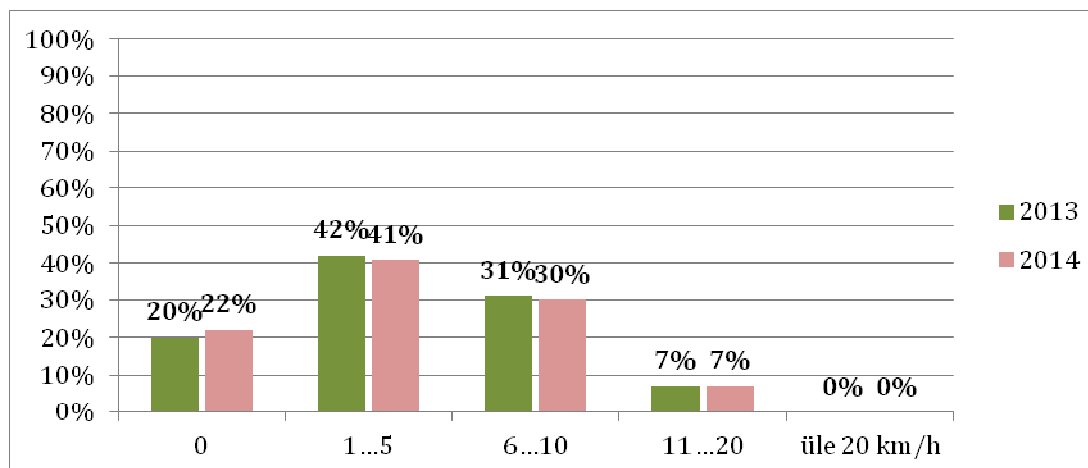
Juhtide hinnangul ületavad nad väiksematel ja kohalikel maanteedel kehtestatud piirkiirust sageli ja seda teeb enamik juhtidest (80% vastanud meestest ja 77% naistest). Aastal 2013 olid vastavad näitajad 82% (meesjuhid) ja 78% (naisjuhid). Seega võib öelda, et kiiruse ületamine kohalikel ja väiksematel maanteedel on mõnevõrra vähenenud nii meeste kui ka naiste hulgas. Kiiruse ületamine jääb enamasti vahemikku 1...5 km/h (meestest 41% ja naistest 42%, 2013.a. olid vastavad näitajad meestel 43% ja naistel 41%). Palju on ka neid juhte, kes ületavad kiirust vahemikus 6...10 km/h (meestest 31% ja naistest 29%, 2013 aastal olid vastavad näitajad meestel 32% ja naistel 29%). Siinkohal võib öelda, et kiiruse ületamine on ka antud vahemikus mõnevõrra vähenenud meeste hulgas ja naiste osas jäänud samale tasemele võrreldes 2013 aastaga.

Tabel 10. Kiiruspiirangu ületamise määr kohalikel, väiksematel maanteedel

	M	N	KOKKU
0	118	102	220
1...5	234	174	408
6...10	178	123	301
11...20	46	22	68
üle 20 km/h	2	1	3
KOKKU	578	422	1000



Joonis 12. Kiiruspiirangu ületamise määr kohalikel, väiksematel maanteedel

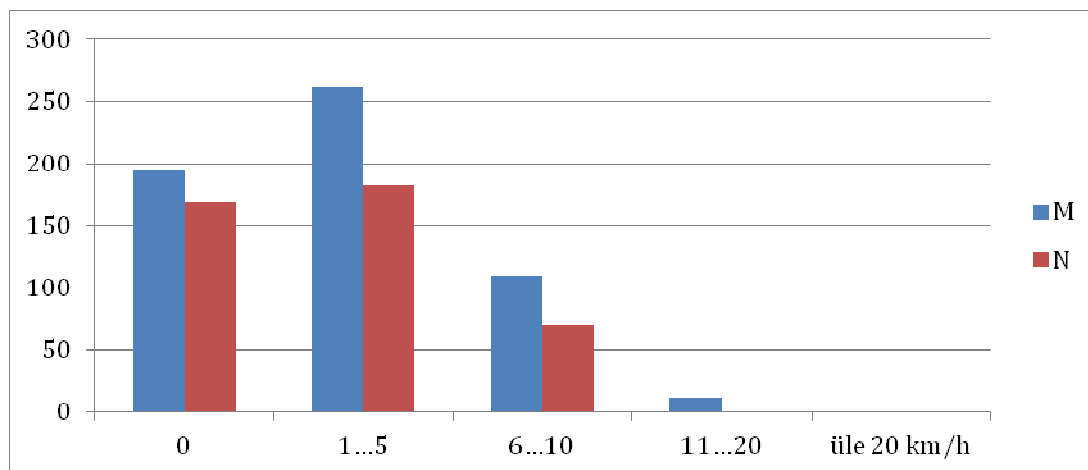


Joonis 13. Kiiruspiirangu ületamise määr kohalikel, väiksematel maanteedel 2013. ja 2014. aastal (%)

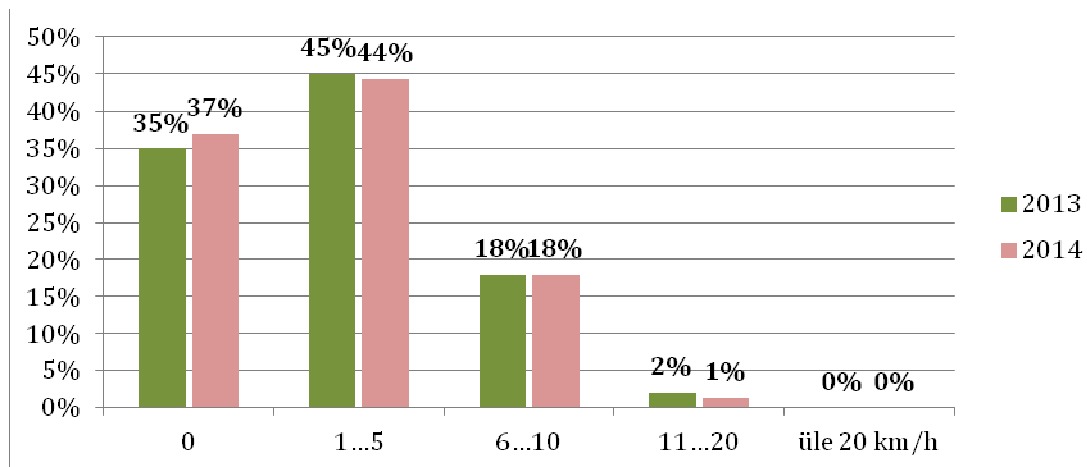
Viimase osana antud küsimuste plokist uuriti juhtide hinnangut kiiruse ületamisesse linnades ja asulates. Juhtide hinnangul ületavad nad kehtestatud piirkiirust linnades ja asulates sageli ning seda teeb enamik juhtidest (66% meestest ja 60% naistest). Aastal 2013 olid vastavad näitajad olid 66% (meesjuhid) ja 63% (naisjuhid). Seega on antud näitaja puhul kiiruse ületamine linnades ja asulates kahe aasta lõikes naiste hulgas mõnevõrra vähenenud ja meeste puhul jäänud samale tasemele. Kiiruse ületamine jääb enamasti vahemikku 1...5 km/h, 45% meestest ja 43% naistest (2013 aastal 46% vastanud meestest ja 43% vastanud naistest). Samas on palju ka neid, kes ületavad piirkiirust vahemikus 6...10 km/h, 19% meestest ja 17% naistest (2013 aastal 19% meestest ja 18% naistest). Kokkuvõttes võib öelda, et kiiruseületamine linnades ja asulates on võrreldes eelmise aastaga mõnevõrra vähenenud.

Tabel 11. Kiirusepiirangu ületamise määr linnades ja asulates

	M	N	KOKKU
0	194	169	363
1...5	261	182	443
6...10	110	70	180
11...20	12	1	13
üle 20 km/h	1	0	1
KOKKU	578	422	1000



Joonis 14. Kiirusepiirangu ületamise määr linnades ja asulates



Joonis 15. Kiirusepiirangu ületamise määr linnades ja asulates 2013. ja 2014. aastal (%)

4.5 Millisel põhjusel Te tavaliselt ületate/ületaksite kiiruspiirangut?

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

Järgmine küsimuste plokk käsitles kiiruseületamise peamisi põhjuseid. Järgnevalt on toodud nende vastanute arv, kes toodud väidetega nõustusi või pigem nõustusi (sulgudes on 2013. aasta tulemused väidetega nõustumise osas):

Kiiruspiirangu ületamist soodustavad sõidutingimused **74% (77%)**

Teiste liiklejate kiirusest tingitud kiirusevalik **62% (61%)**

Ma naudin kiiret sõitu 37% (36%)

Kogemata **66% (63%)**

Kiirustamine kohtumisele **66% (68%)**

Kehtestatud kiiruspiirang ei vasta liiklustingimustele **60% (62%)**

Kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav **67% (71%)**

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

Auto võimekuse proovimine 20% (19%)

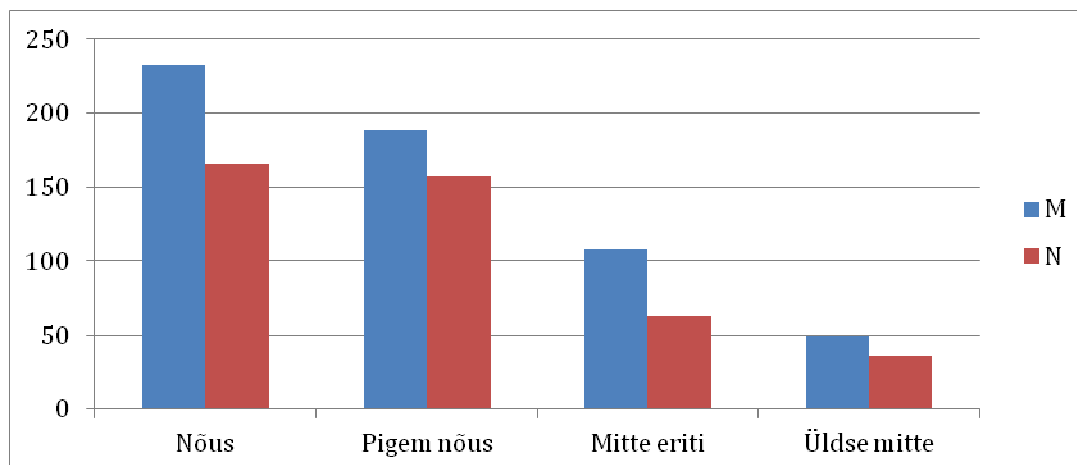
Vahelejäämise väike risk 15% (15%)

Vaadates küsitluse tulemusi, võib öelda, et kiirusepiirangu ületamise peamiseks põhjuseks on kiiruseületamist soodustavad sõidutingimused (74%) ja ka arvamus, et kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav (67%). Järgmiste peamiste põhjustena tuuakse välja kiirustamist kohtumisele (66%) ja kiiruse ületamist kogemata (66%). Olulisel kohal kiiruseületamise põhjustena on ka see, et kehtestatud kiirusepiirang ei vasta tegelikele liiklustingimustele (60%) ja teiste liiklejate kiirust järgides (62%).

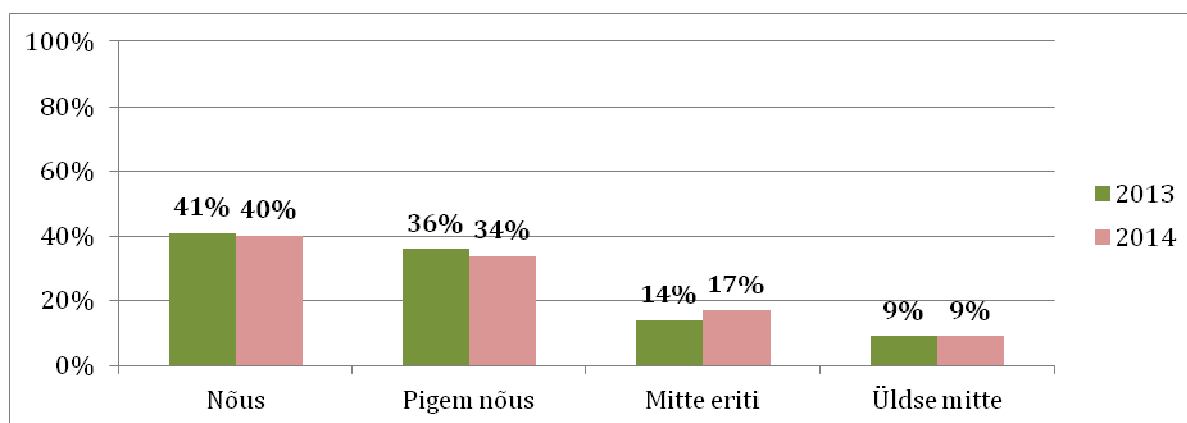
Vastuste jagunemine mees- ja naisjuhtide lõikes on toodud järgnevates tabelites ja joonistel.

Tabel 12. Kiiruseületus on tingitud soodustavatest sõidutingimustest

	M	N	KOKKU
Nõus	233	166	399
Pigem nõus	188	157	345
Mitte eriti	108	63	171
Üldse mitte	49	36	85
KOKKU	578	422	1000



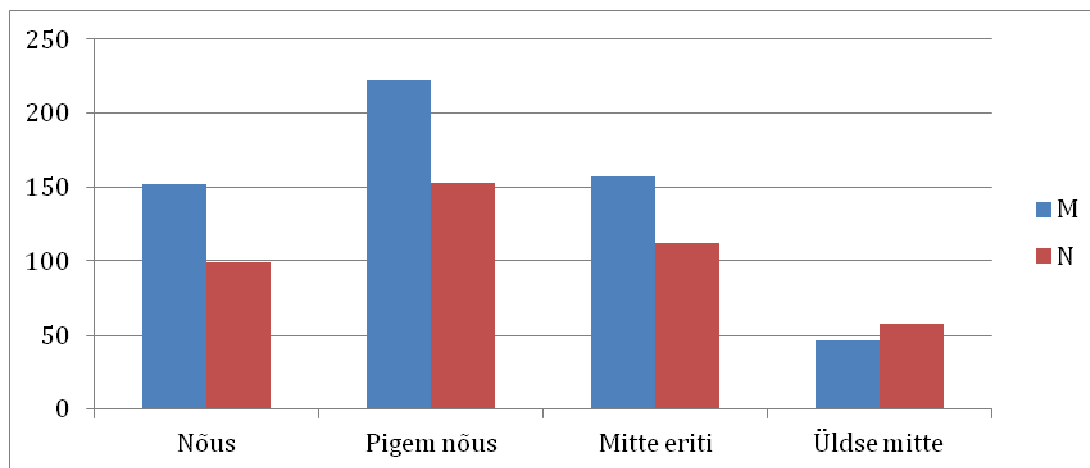
Joonis 16. Kiiruseületus on tingitud soodustavatest sõidutingimustest



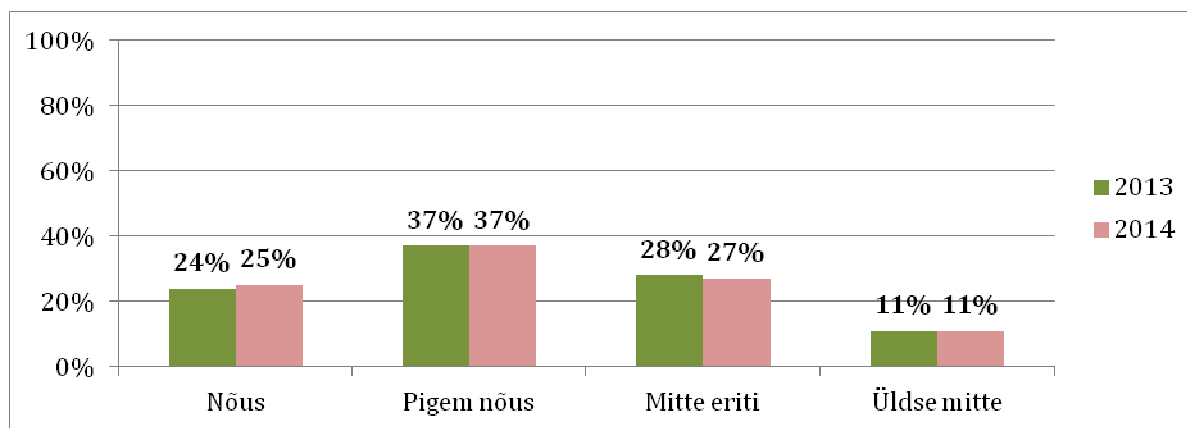
Joonis 17. Kiiruseületus on tingitud soodustavatest sõidutingimustest 2013 ja 2014(%)

Tabel 13. Kiiruseületus on tingitud teiste liiklejate kiirusevalikust

	M	N	KOKKU
Nõus	152	99	251
Pigem nõus	222	153	375
Mitte eriti	157	112	269
Üldse mitte	47	58	105
KOKKU	578	422	1000



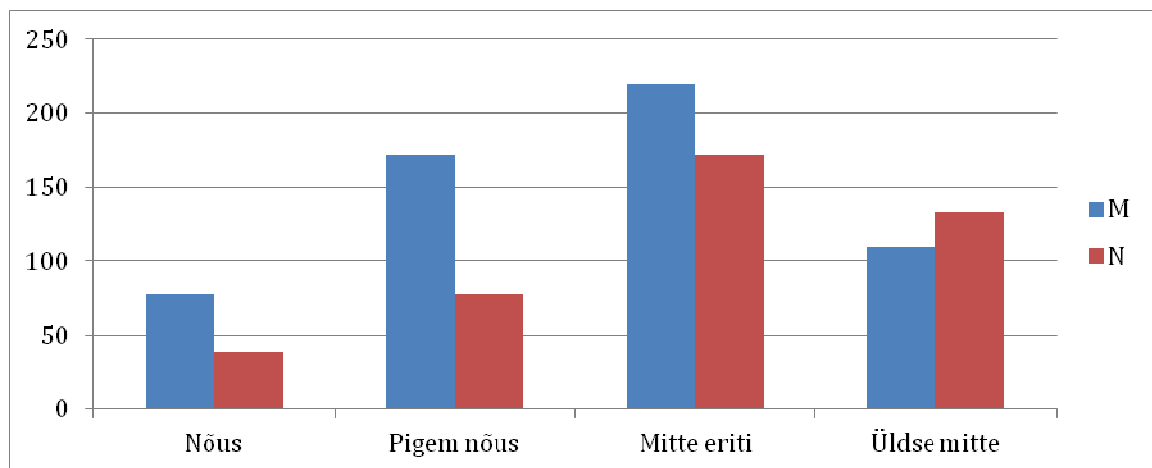
Joonis 18. Kiiruseületus on tingitud teiste liiklejate kiirusevalikust



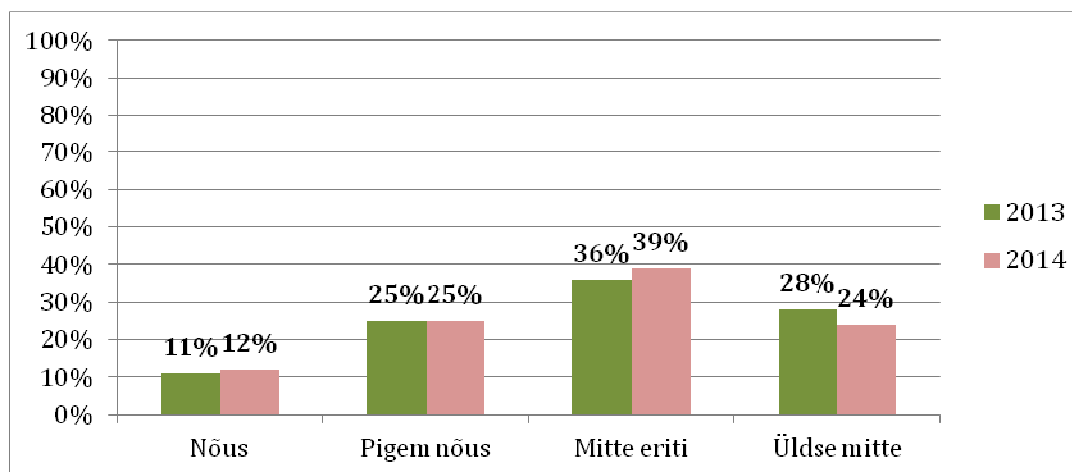
Joonis 19. Kiiruseületus on tingitud teiste liiklejate kiirusevalikust 2013. ja 2014. aastal (%)

Tabel 14. Kiiruseületus on toimunud kiire sõidu nautimisest

	M	N	KOKKU
Nõus	78	39	117
Pigem nõus	172	78	250
Mitte eriti	219	172	391
Üldse mitte	109	133	242
KOKKU	578	422	1000



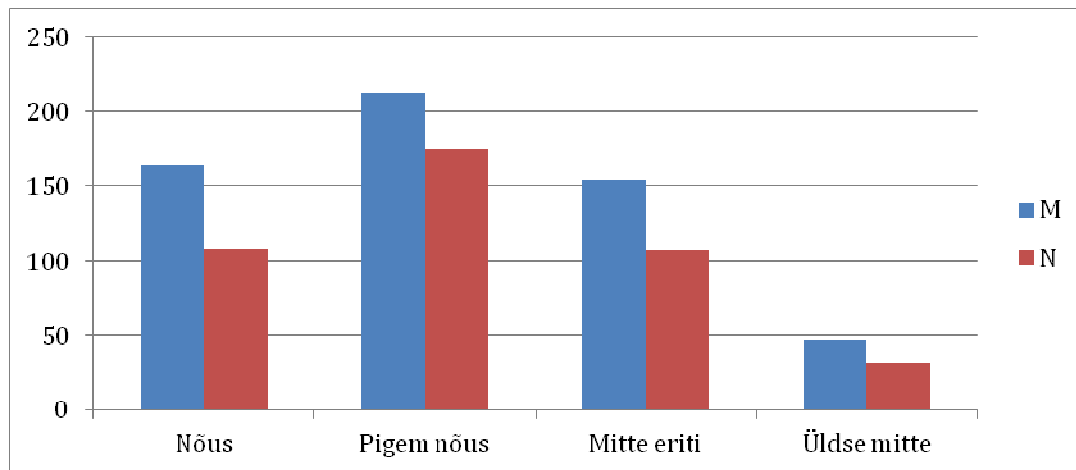
Joonis 20. Kiiruseületus on toimunud kiire sõidu nautimisest



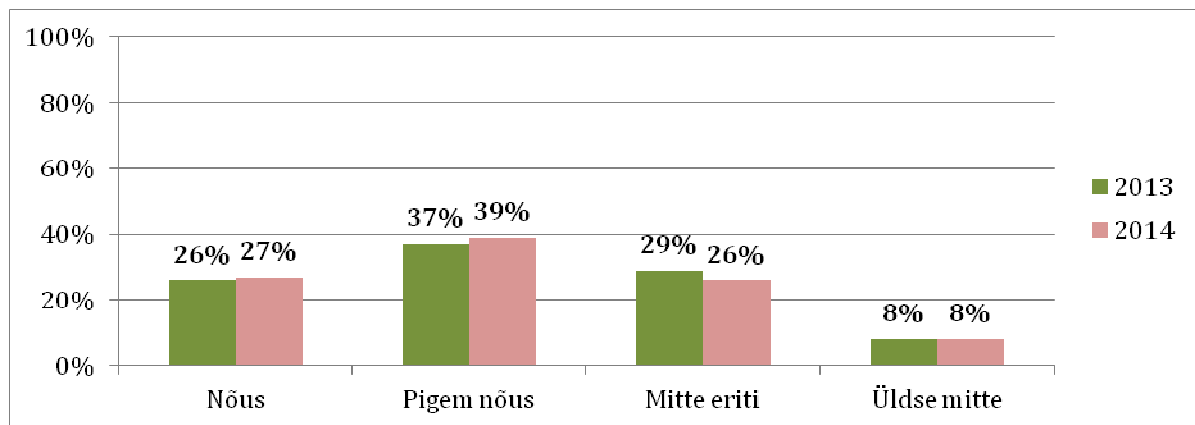
Joonis 21. Kiiruseületus on toimunud kiire sõidu nautimisest 2013. ja 2014. aastal (%)

Tabel 15. Kiiruseületus on toimunud kogemata

	M	N	KOKKU
Nõus	164	108	272
Pigem nõus	213	175	388
Mitte eriti	154	107	261
Üldse mitte	47	32	79
KOKKU	578	422	1000



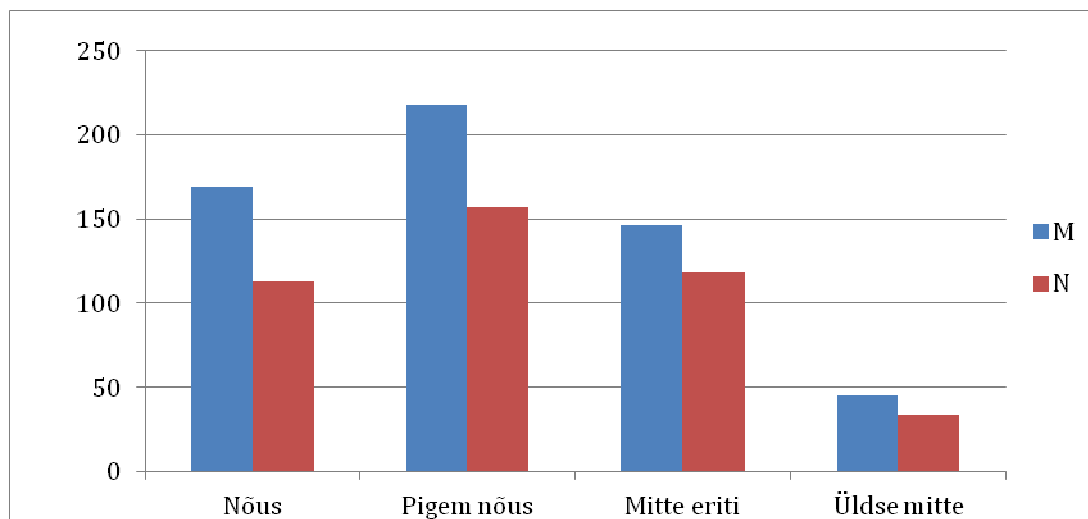
Joonis 22. Kiiruseületus on toimunud kogemata



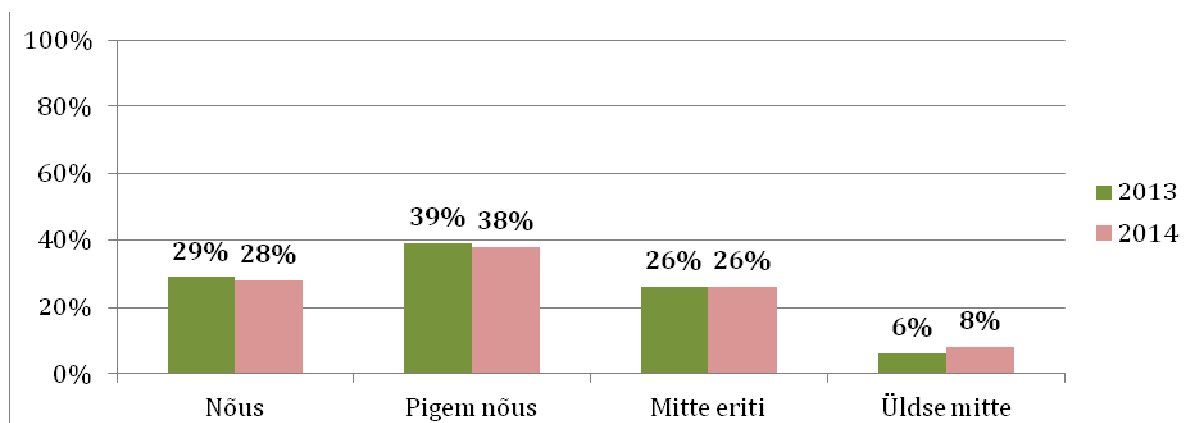
Joonis 23. Kiiruseületus on toimunud kogemata 2013. ja 2014. aastal (%)

Tabel 16. Kiiruseületus on tingitud kiirustamisest kohtumisele

	M	N	KOKKU
Nõus	169	113	282
Pigem nõus	218	157	375
Mitte eriti	146	118	264
Üldse mitte	45	34	79
KOKKU	578	422	1000



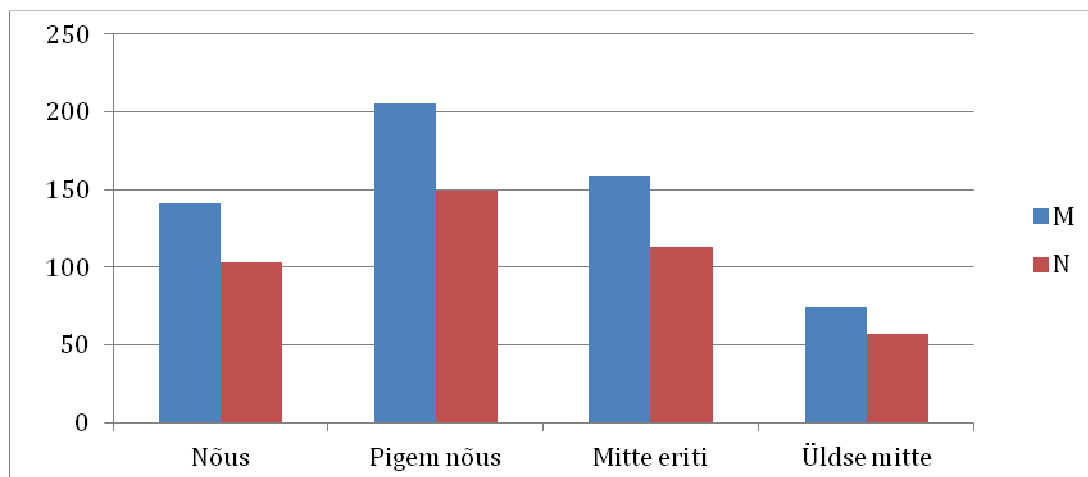
Joonis 24. Kiiruseületus on tingitud kiirustamisest kohtumisele



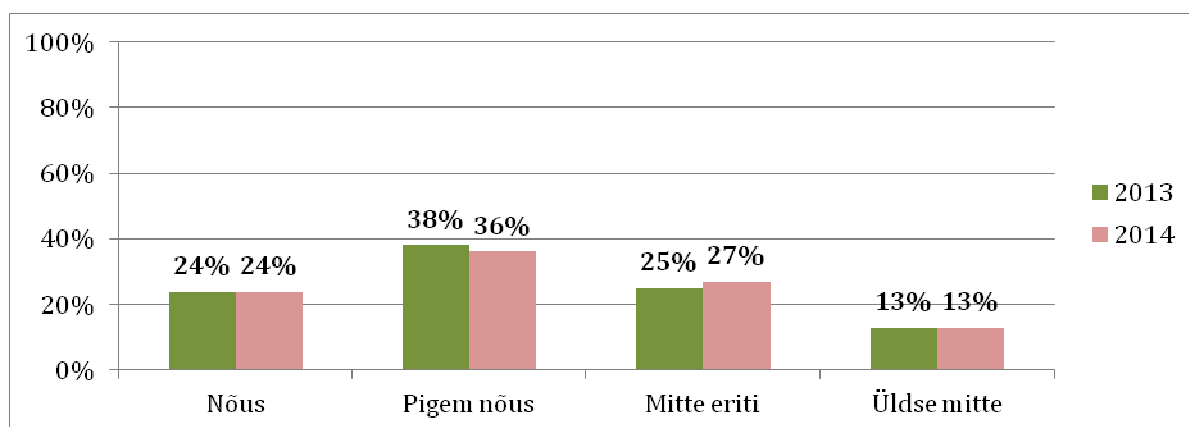
Joonis 25. Kiiruseületus on tingitud kiirustamisest kohtumisele 2013ja 2014 aastal (%)

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

	M	N	KOKKU
Nõus	141	103	244
Pigem nõus	205	149	354
Mitte eriti	158	113	271
Üldse mitte	74	57	131
KOKKU	578	422	1000



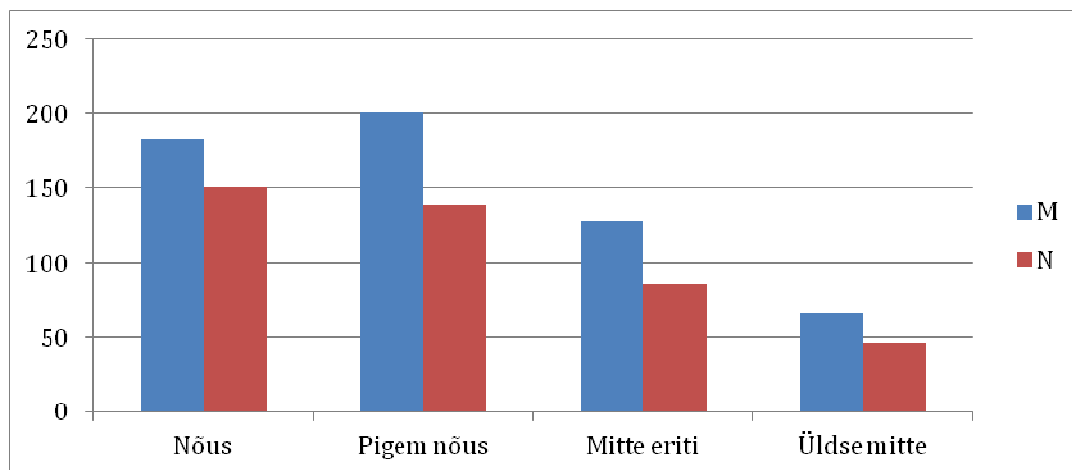
Joonis 26. Kiiruseületus on toimunud põhjusel, et kehtestatud piirang ei vasta oludele



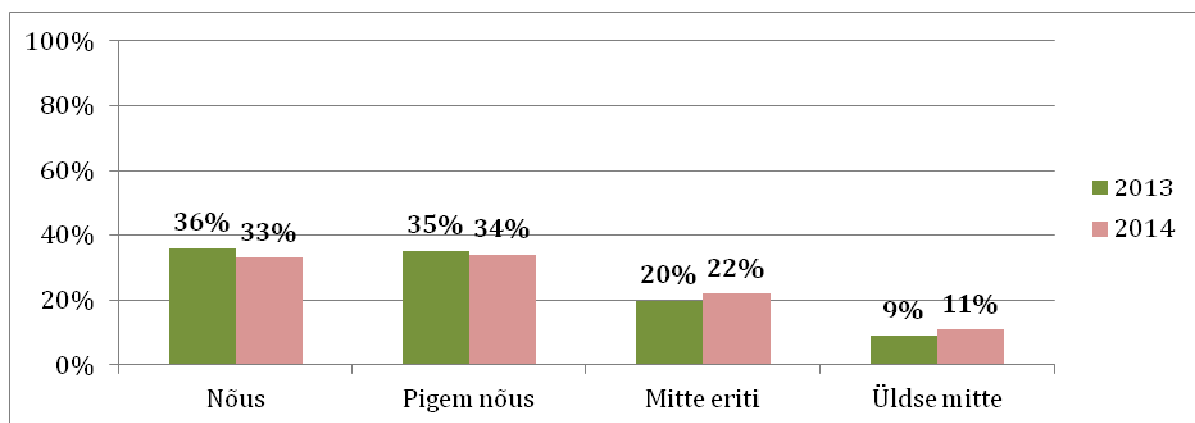
Joonis 27. Kiiruseületus on toimunud põhjusel, et kehtestatud piirang ei vasta oludele 2013. ja 2014. aastal (%)

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

	M	N	KOKKU
Nõus	183	151	334
Pigem nõus	201	139	340
Mitte eriti	128	86	214
Üldse mitte	66	46	112
KOKKU	578	422	1000



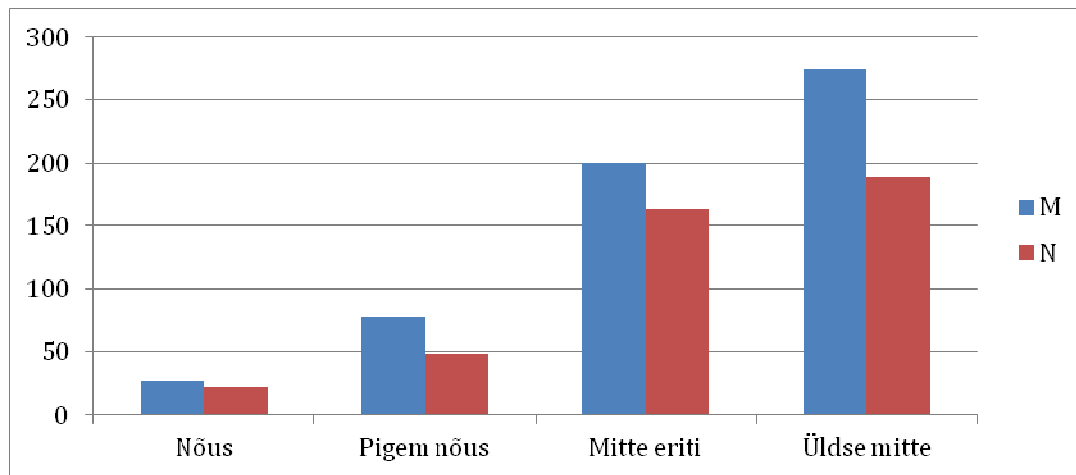
Joonis 28. Kuni +10 km/h kiiruseõletus on õldiselt aktsepteeritav



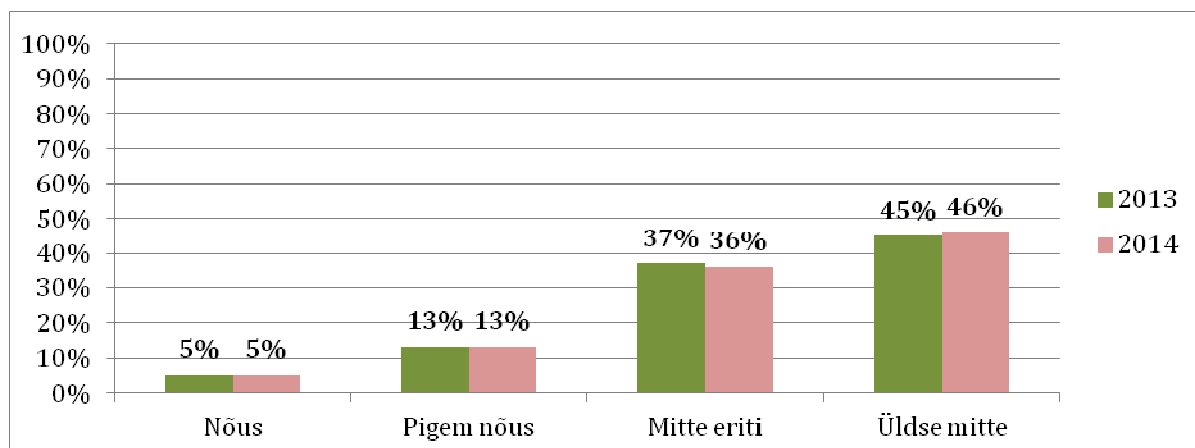
Joonis 29. Kuni +10 km/h kiiruseõletus on õldiselt aktsepteeritav 2013. ja 2014. aastal (%)

Tabel 19. Kuni +20 km/h kiiruseõletus on õldiselt aktsepteeritav

	M	N	KOKKU
Nõus	27	22	49
Pigem nõus	77	48	125
Mitte eriti	200	163	363
Üldse mitte	274	189	463
KOKKU	578	422	1000



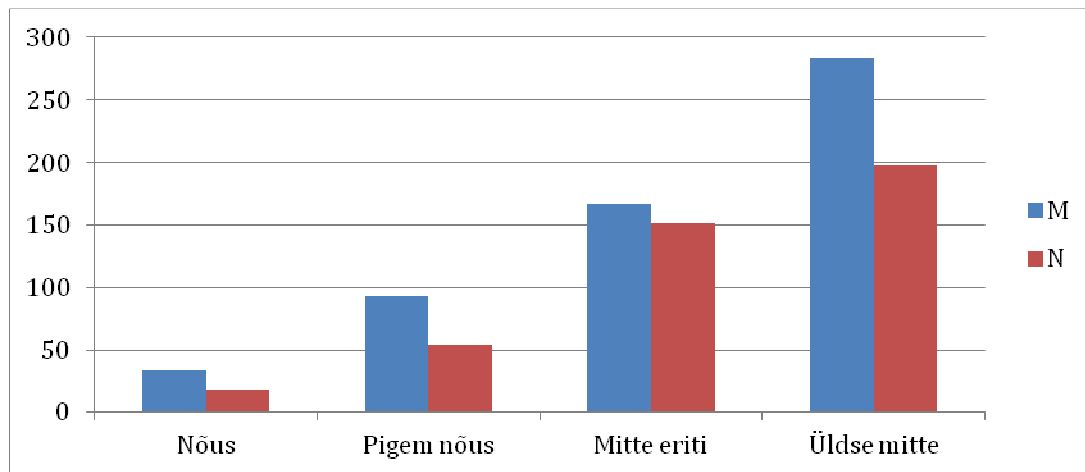
Joonis 30. Kuni +20 km/h kiiruseületus on üldiselt aktsepteeritav



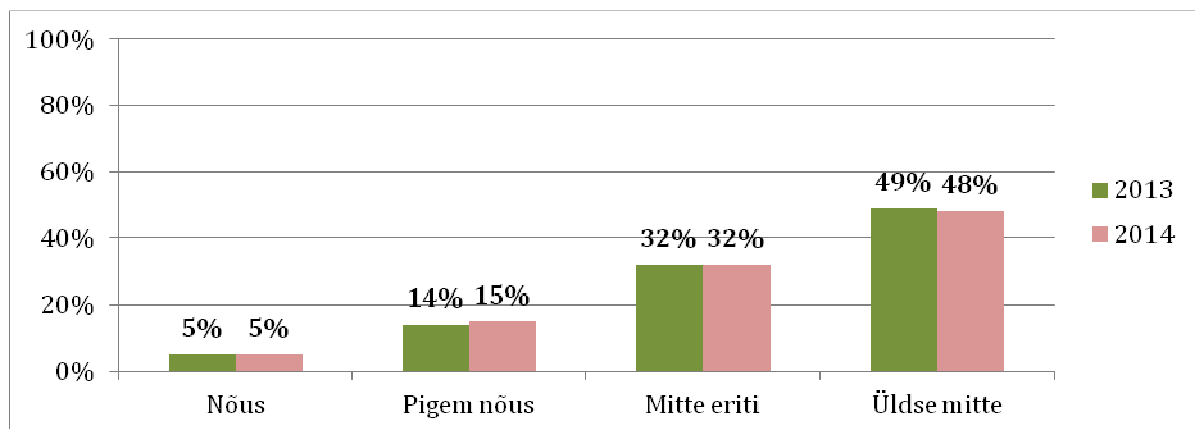
Joonis 31. Kuni +20 km/h kiiruseületus on üldiselt aktsepteeritav 2013. ja 2014. aastal (%)

Tabel 20. Kiiruseületamise põhjuseks on auto võimekuse proovimine

	M	N	KOKKU
Nõus	34	18	52
Pigem nõus	93	54	147
Mitte eriti	167	152	319
Üldse mitte	284	198	482
KOKKU	578	422	1000



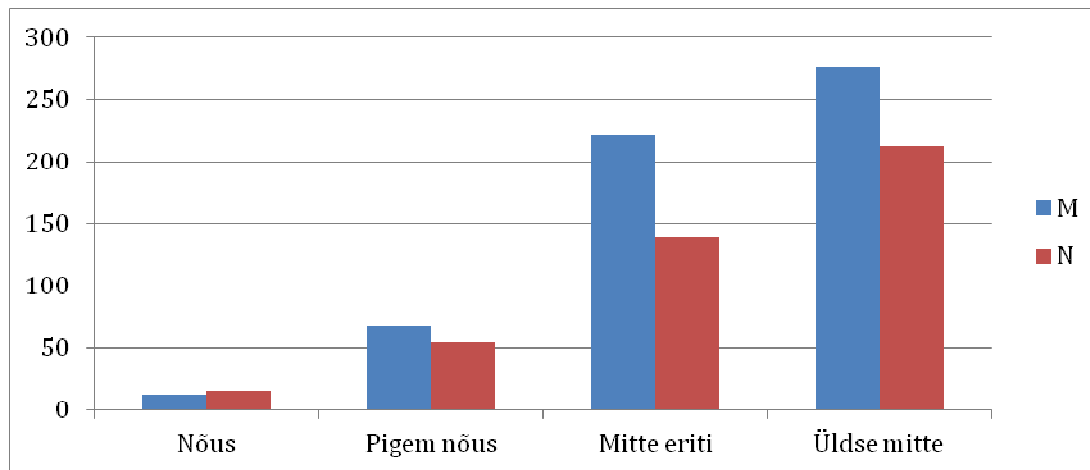
Joonis 32. Kiiruseületamise põhjuseks on auto võimekuse proovimine



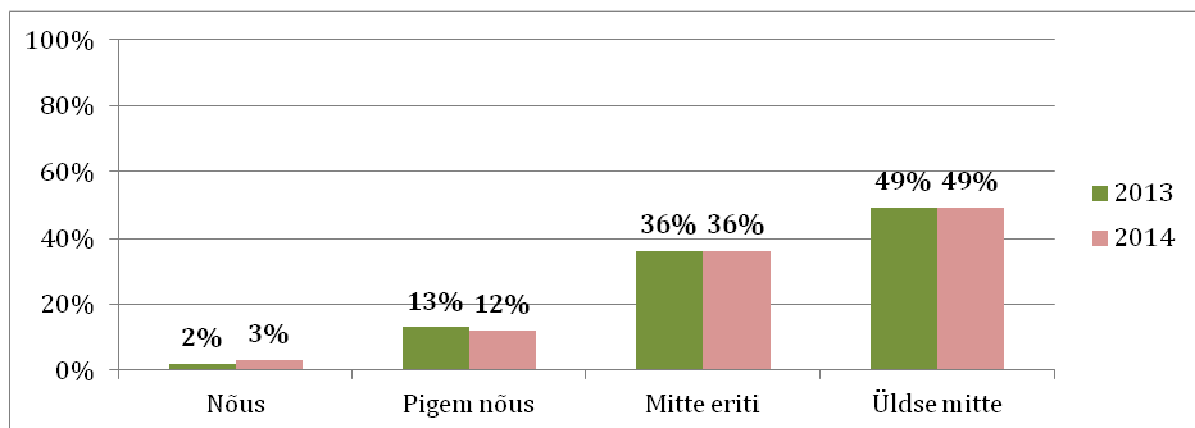
Joonis 33. Kiiruseületamise põhjuseks on auto võimekuse proovimine 2013. ja 2014. aastal (%)

Tabel 21. Kiiruseületamine leiab aset, sest vahelejäämise risk on väike

	M	N	KOKKU
Nõus	13	16	29
Pigem nõus	68	55	123
Mitte eriti	222	139	361
Üldse mitte	275	212	487
KOKKU	578	422	1000



Joonis 34. Kiiruseületamine leiab aset, sest vahelejäamise risk on väike



Joonis 35. Kiiruseületamine leiab aset, sest vahelejäamise risk on väike 2013. ja 2014. aastal(%)

Kiiruseületamine toimub ka muudel põhjustel. Järgnevalt on toodud küsitlusele vastanute arvamused.

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 liiklusmärke
- 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
Kiiruskaamerateest 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
100 km/h on maanteel normkiirus

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

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

mis hoiatab või takistab kiiruse ületamise eest

Järgmises küsimuste plokis 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 2013. aasta meetmete toetamine või pigem toetamine):

- Politsei järelevalve tõhustamine teedel: **83% (83%)**
- Kiiruskaamerate paigaldamine: **78% (76%)**
- Kiirustabloode paigaldamine: **88% (88%)**

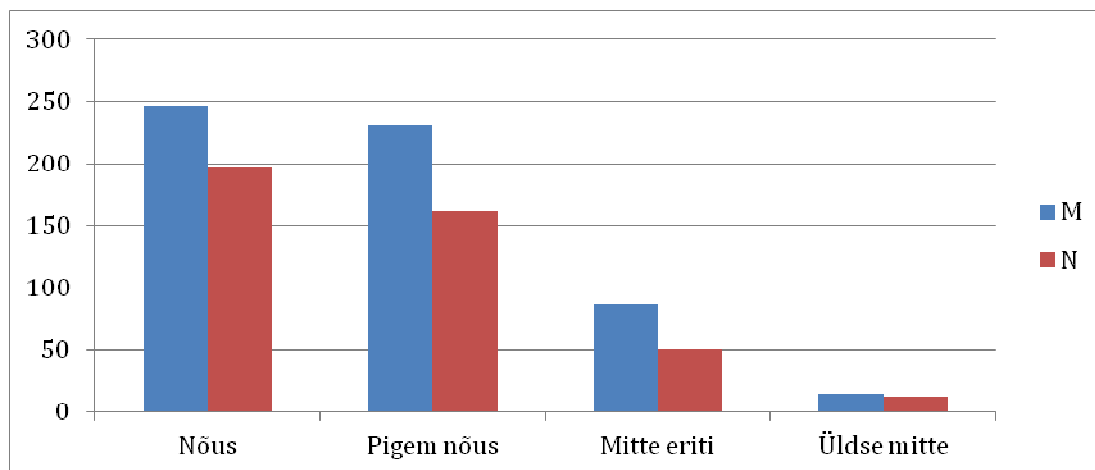
- Liikluskasvatuse tõhustamine: **88% (86%)**
- Autojuhtide teadlikkuse tõstmine (kampaaniad, koolitused, teabepäevad): **81% (76%)**
- Füüsilised meetmed (künnised, teekitsendused, ringristmikud, jne): **52% (50%)**
- Karistuste karmistamine: **64% (58%)**
- Püsikiirushoidja olemasolu autos: **79% (79%)**
- Elektrooniline seade autos, mis hoiatab või takistab kiiruse ületamise ees: **71% (71%)**

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

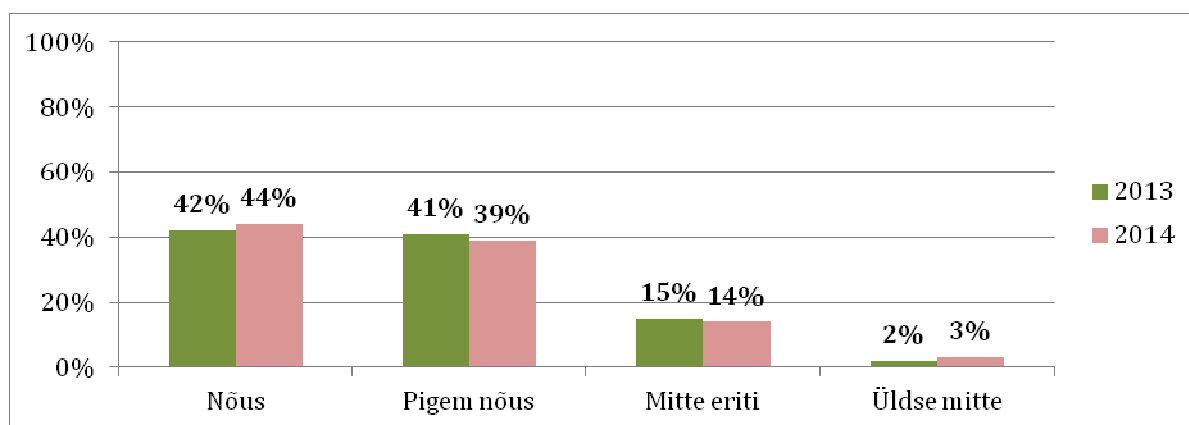
Järgnevatel graafikutel on toodud iga üksiku meetme toetus või vastuseis.

Tabel 22. Nõustumine politseijärelvalve tõhustamisega

	M	N	KOKKU
Nõus	246	197	443
Pigem nõus	231	161	392
Mitte eriti	86	51	137
Üldse mitte	15	13	28
KOKKU	578	422	1000



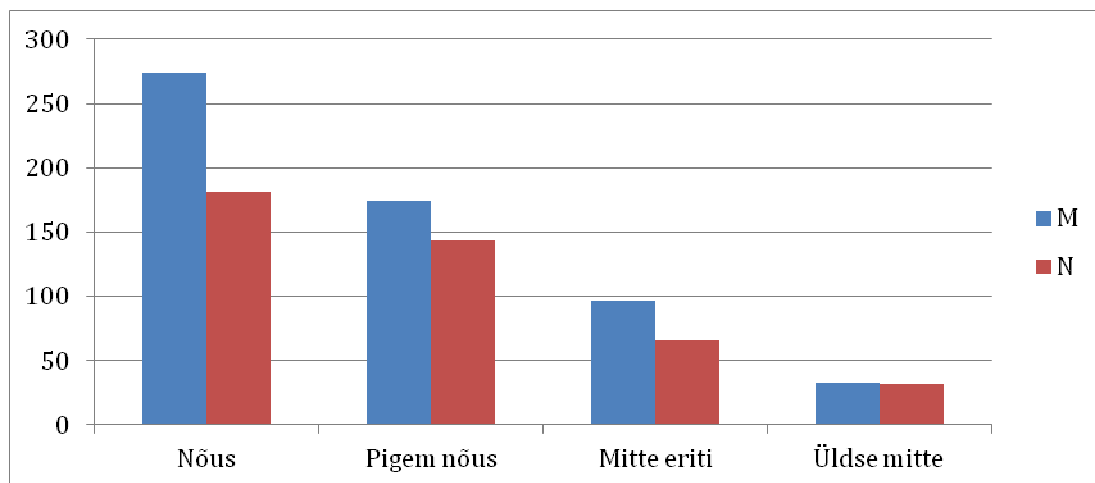
Joonis 36. Nõustumine politseijärelvalve tõhustamisega



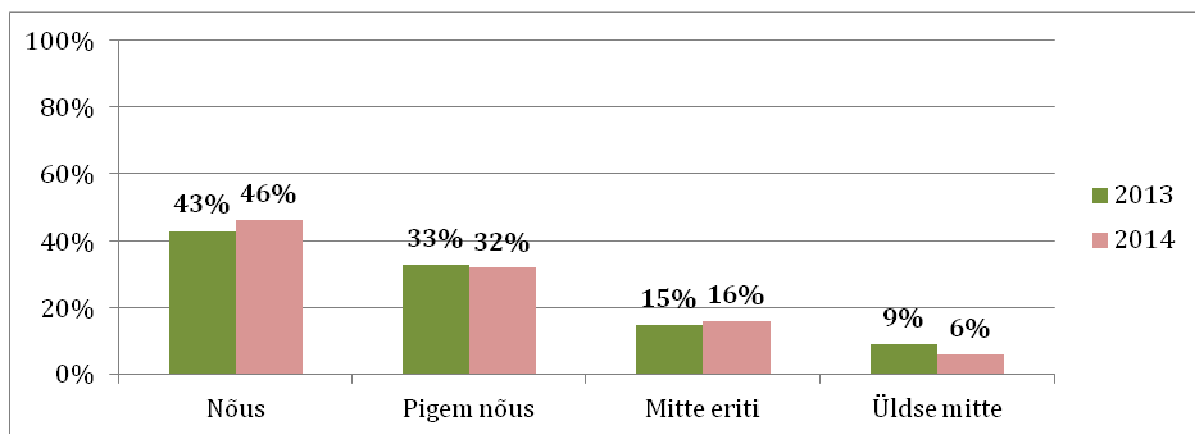
Joonis 37. Nõustumine politseijärelvalve tõhustamisega 2013. ja 2014. aastal (%)

Tabel 23. Nõustumine kiirusekaamerate paigaldamisega

	M	N	KOKKU
Nõus	274	181	455
Pigem nõus	174	143	317
Mitte eriti	97	66	163
Üldse mitte	33	32	65
KOKKU	578	422	1000



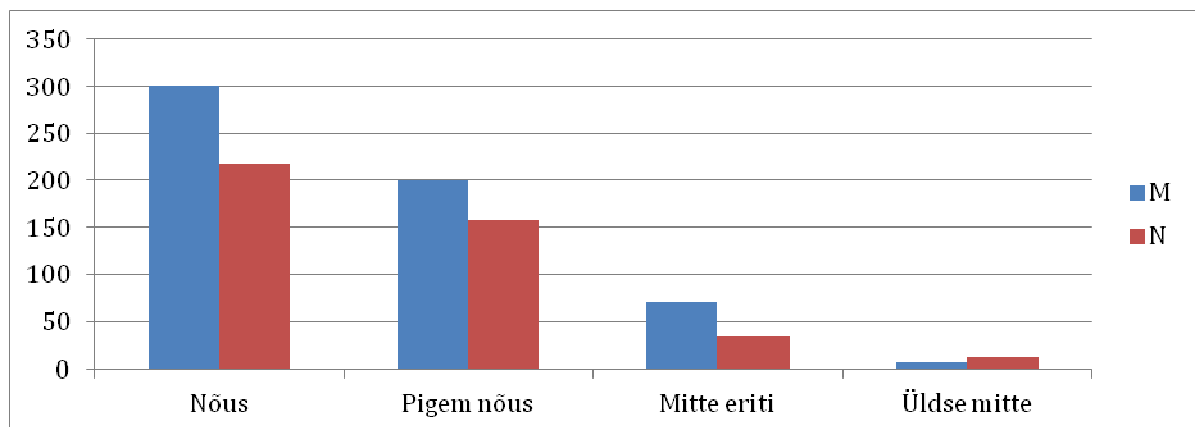
Joonis 38. Nõustumine kiirusekaamerate paigaldamisega



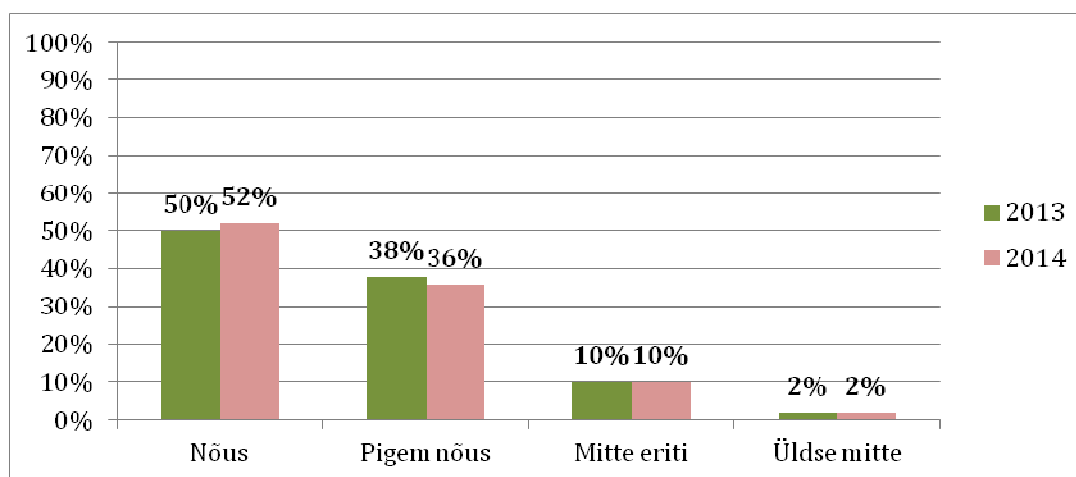
Joonis 39. Nõustumine kiirusekaamerate paigaldamisega 2013. ja 2014. aastal (%)

Tabel 24. Nõustumine kiirustabloode paigaldamisega

	M	N	KOKKU
Nõus	301	218	519
Pigem nõus	200	158	358
Mitte eriti	70	34	104
Üldse mitte	7	12	19
KOKKU	578	422	1000



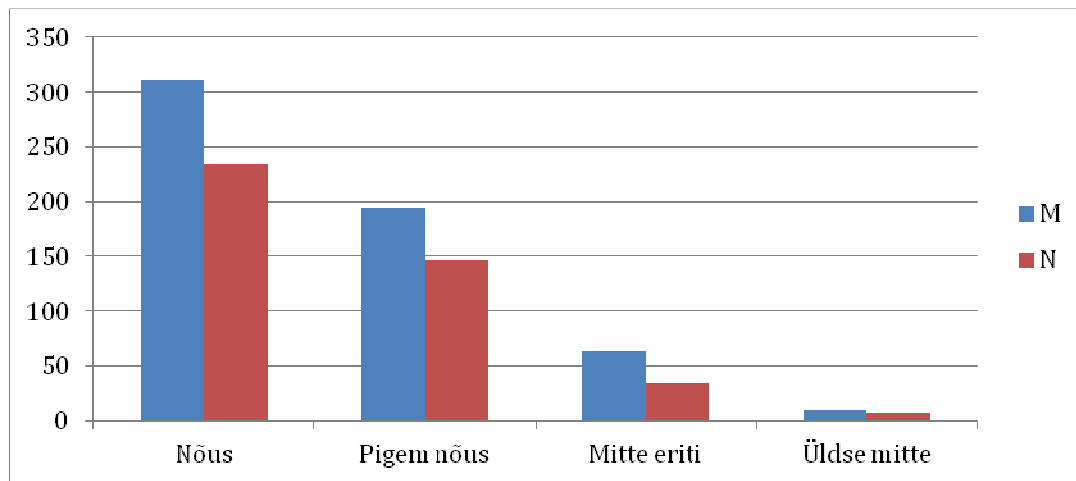
Joonis 40. Nõustumine kiirustabloode paigaldamisega



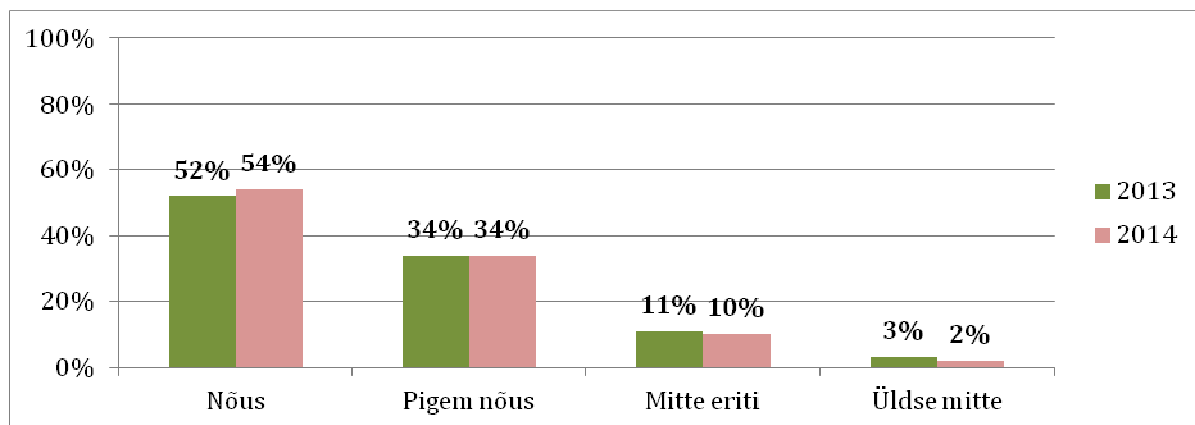
Joonis 41. Nõustumine kiirustabloode paigaldamisega 2013. ja 2014. aastal (%)

Tabel 25. Nõustumine liikluskasvatuse tõhustamisega

	M	N	KOKKU
Nõus	311	234	545
Pigem nõus	194	147	341
Mitte eriti	63	34	97
Üldse mitte	10	7	17
KOKKU	578	422	1000



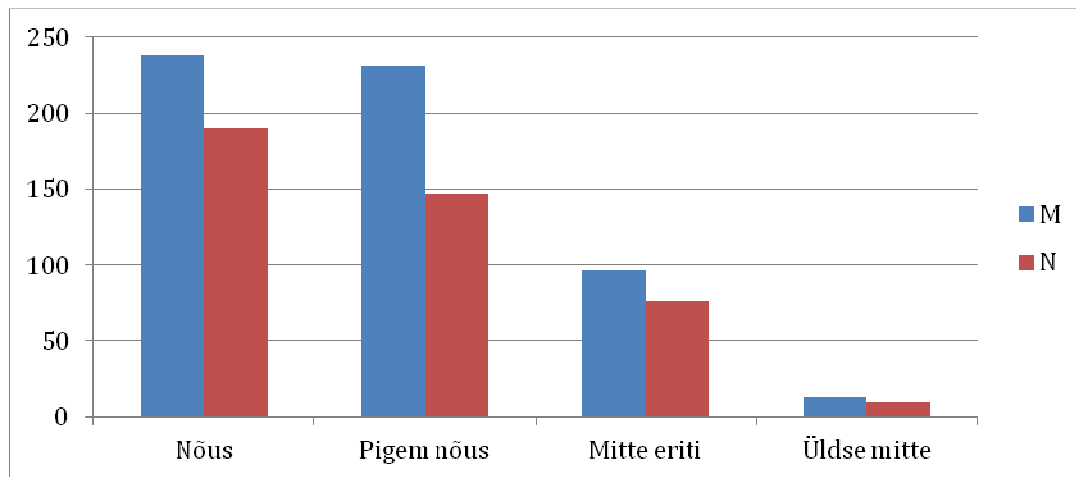
Joonis 42. Nõustumine liikluskasvatuse tõhustamisega



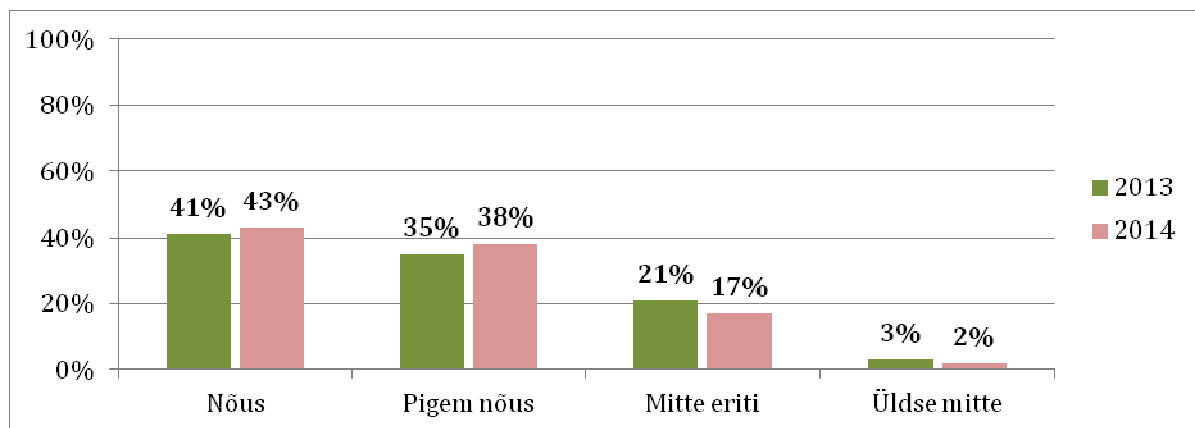
Joonis 43. Nõustumine liikluskasvatuse tõhustamisega 2013 ja 2014aastal (%)

Tabel 26. Nõustumine juhtide teadlikkuse tõstmisega

	M	N	KOKKU
Nõus	238	190	428
Pigem nõus	231	147	378
Mitte eriti	96	76	172
Üldse mitte	13	9	22
KOKKU	578	422	1000



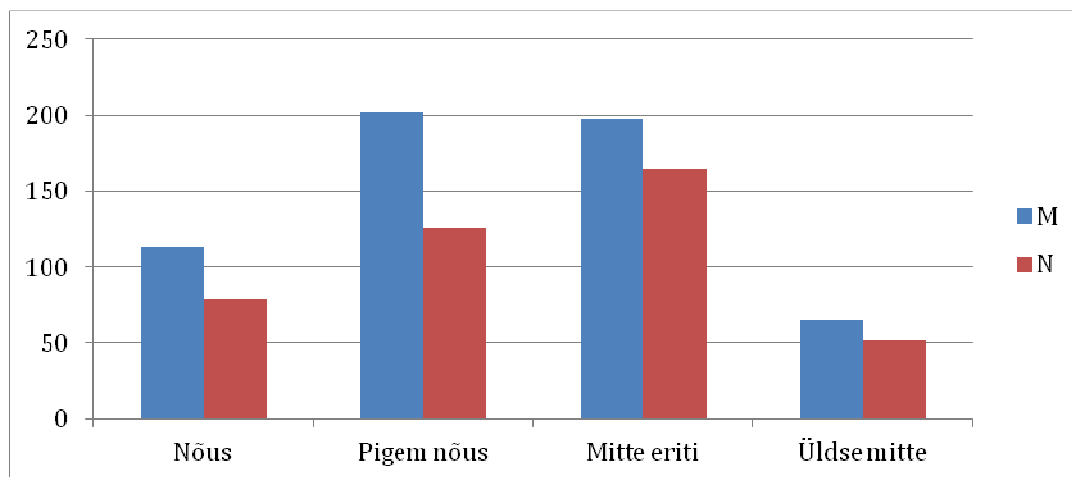
Joonis 44. Nõustumine juhtide teadlikkuse tõstmisega



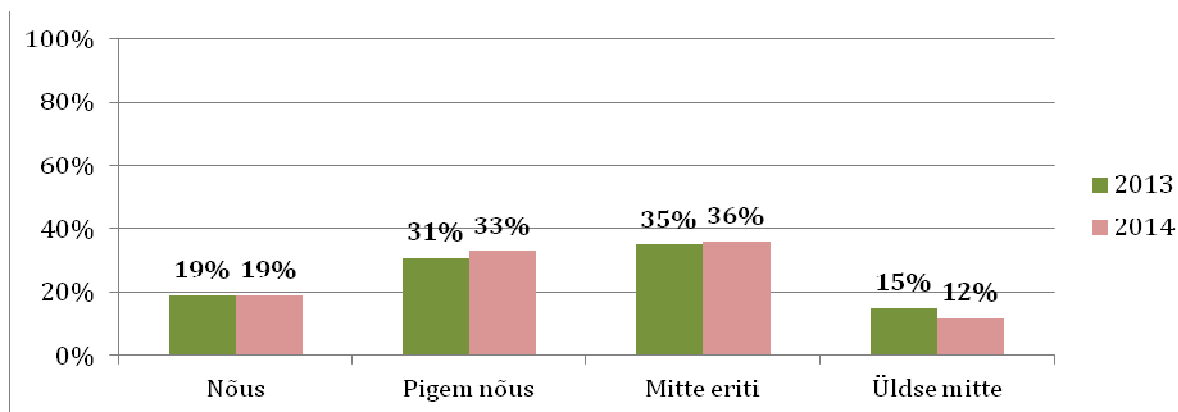
Joonis 45. Nõustumine juhtide teadlikkuse tõstmisega 2013. ja 2014. aastal (%)

Tabel 27. Nõustumine füüsiliste meetmete rakendamisega kiiruse ohjeldamiseks

	M	N	KOKKU
Nõus	113	79	192
Pigem nõus	202	126	328
Mitte eriti	198	165	363
Üldse mitte	65	52	117
KOKKU	578	422	1000



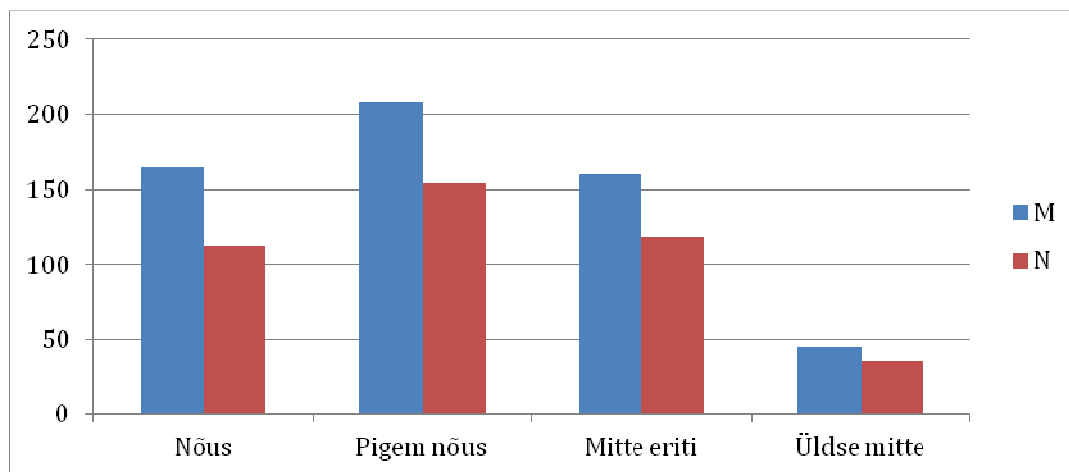
Joonis 46. Nõustumine füüsiliste meetmete rakendamisega kiiruse ohjeldamiseks



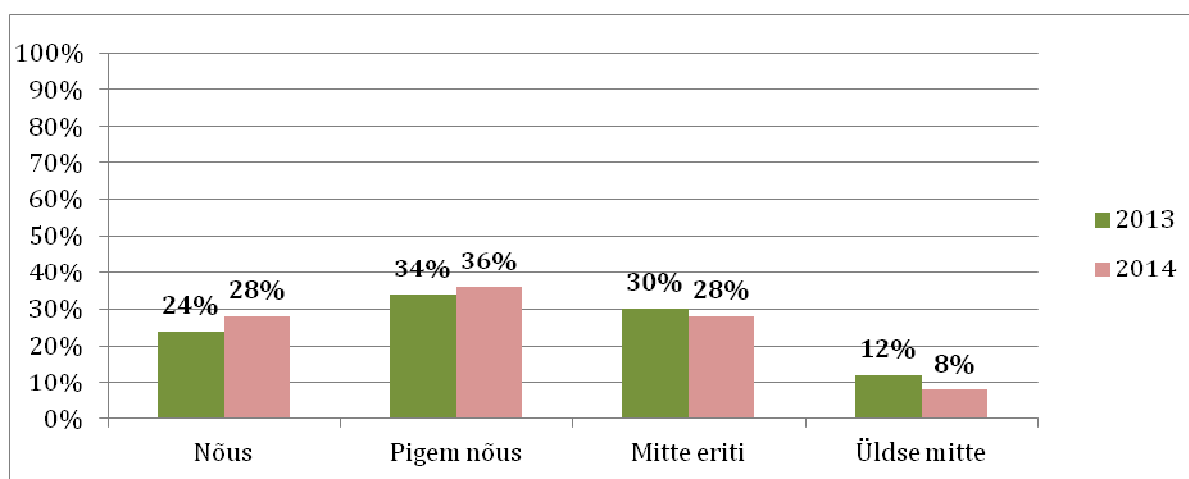
Joonis 47. Nõustumine füüsiliste meetmete rakendamisega kiiruse ohjeldamiseks 2013. ja 2014. aastal (%)

Tabel 28. Nõustumine karistuste karmistamise vajadusega kiiruste ohjeldamiseks

	M	N	KOKKU
Nõus	165	113	278
Pigem nõus	208	154	362
Mitte eriti	160	119	279
Üldse mitte	45	36	81
KOKKU	578	422	1000



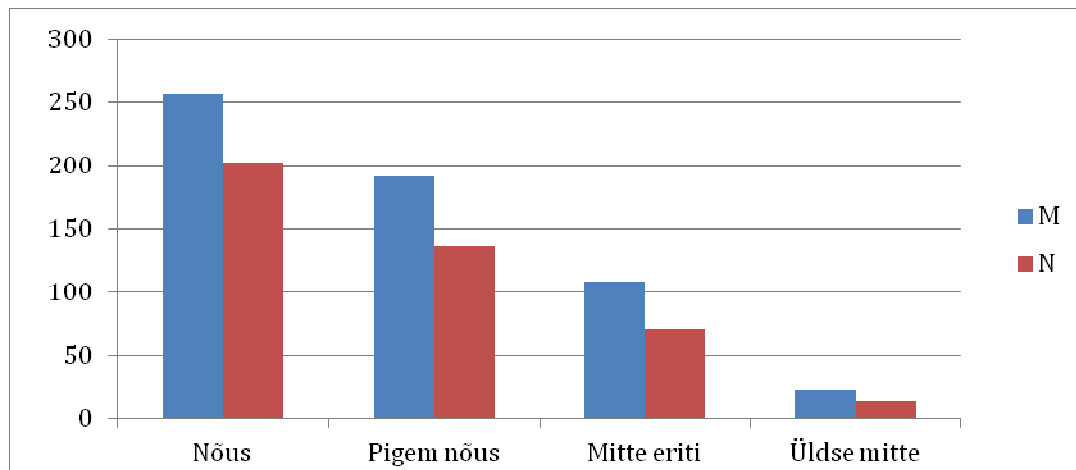
Joonis 48. Nõustumine karistuste karmistamise vajadusega kiiruste ohjeldamiseks



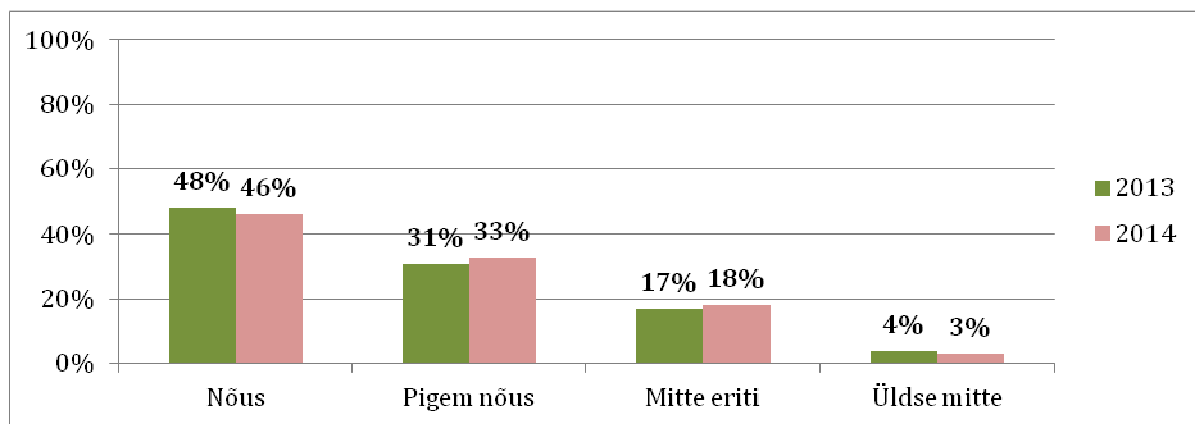
Joonis 49. Nõustumine karistuste karmistamise vajadusega kiiruste ohjeldamiseks 2013. ja 2014. aastal (%)

Tabel 29. Nõustumine püsikiirushoidja olemasoluga autos

	M	N	KOKKU
Nõus	256	202	458
Pigem nõus	191	136	327
Mitte eriti	108	70	178
Üldse mitte	23	14	37
KOKKU	578	422	1000



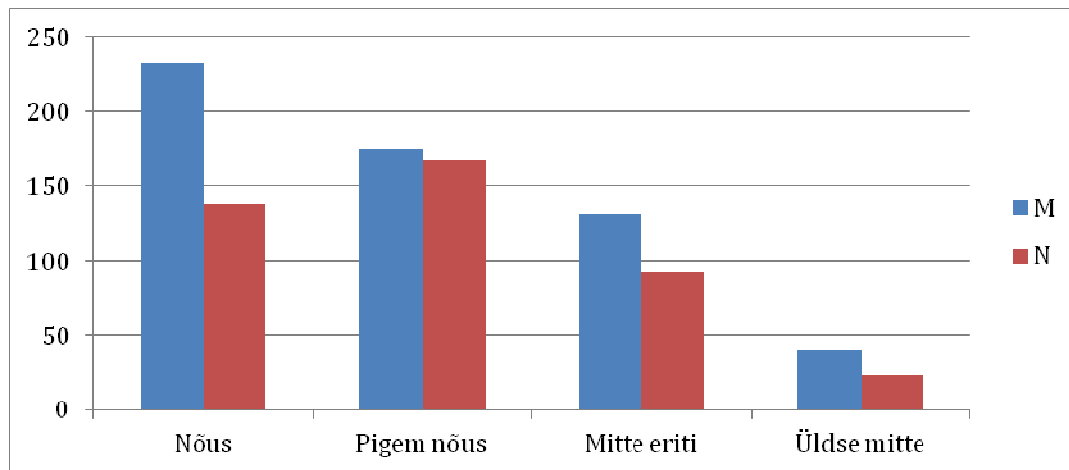
Joonis 50. Nõustumine püsikiirushoidja olemasoluga autos



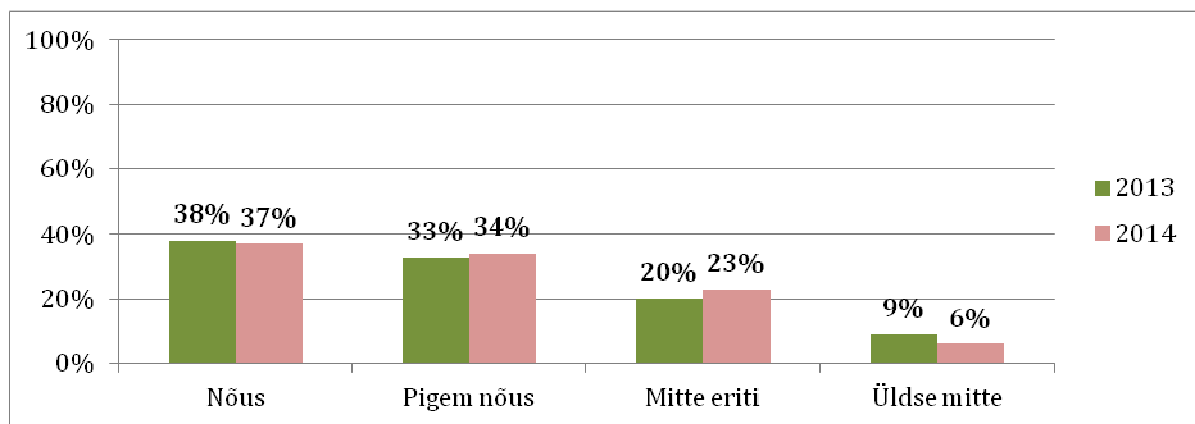
Joonis 51. Nõustumine püsikiirushoidja olemasoluga autos 2013. ja 2014. aastal (%)

Tabel 30. Nõustumine elektroonse kiirskontrolliseadmega autos

	M	N	KOKKU
Nõus	232	138	370
Pigem nõus	175	168	343
Mitte eriti	131	93	224
Üldse mitte	40	23	63
KOKKU	578	422	1000



Joonis52. Nõustumine elektroonse kiiruskontrolliseadmega autos



Joonis 53. Nõustumine elektroonse kiiruskontrolliseadmega autos 2013. ja 2014. aastal (%)

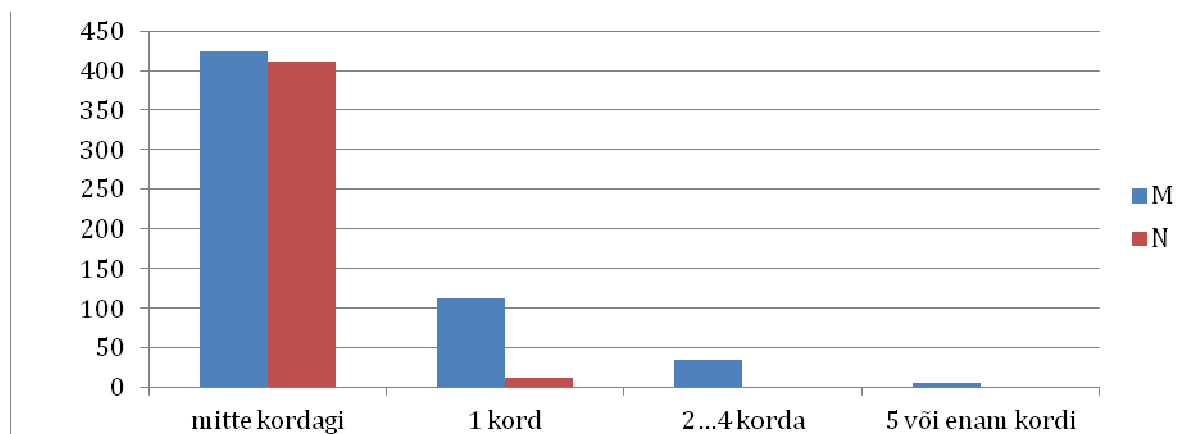
4.7 Kas Te olete viimase aasta jooksul autot juhtinud ebakaines olekus?

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

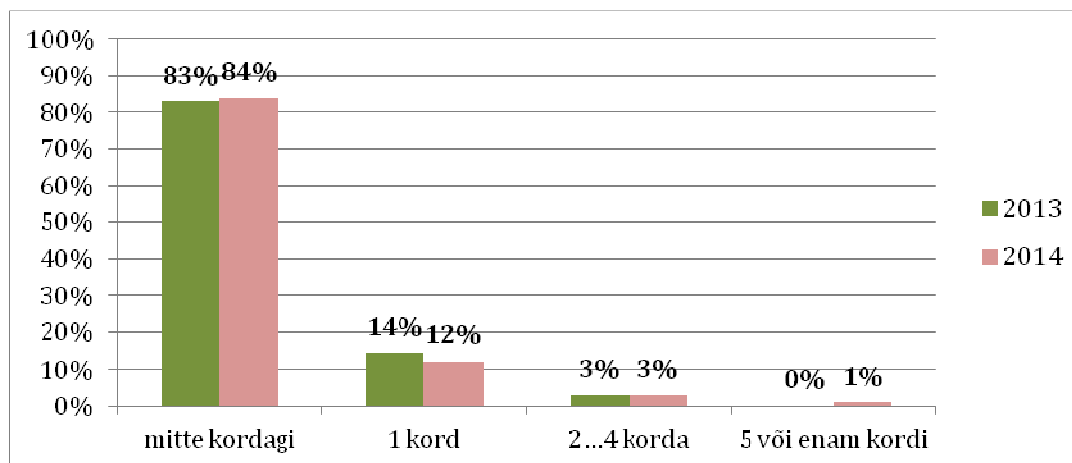
Autojuhtidele esitati küsimusi, kas nad on viimase aasta jooksul juhtinud autot ebakaines olekus. Tulemustest selgus, et 84% vastanutest ei ole seda teinud (2013. aastal oli vastav näitaja 83%). 12% on üks kord juhtinud autot ebakaines olekus (2013. aastal 14%) ja neid juhte, kes seda on teinud viis või enam korda, antud uuringu põhjal 1%. Erinevused meeste ja naiste vastustes on toodud alljärgnevas tabelis ja joonistel.

Tabel 31. Sõiduki juhtimine ebakaines olekus

	M	N	KOKKU
Mitte kordagi	425	411	836
1 kord	113	11	124
2...4 korda	34	0	34
5 või enam kordi	6	0	6
KOKKU	578	422	1000



Joonis 54. Sõiduki juhtimine ebakaines olekus



Joonis 55. Sõiduki juhtimine ebakaines olekus 2013. ja 2014. aastal (%)

4.8 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 ka selle kohta, kas nad kasutavad alkomeetrit oma seisundi kontrollimiseks enne autorooli istumist. Tulemustest selgus, et 9% uuringus osalenud autojuhtidest ei tee seda kunagi ja vaid 18% kasutab mõnikord alkomeetrit. Neid, kes kasutavad alkomeetrit alati, on 27% vastanutest. 10% ei tarvita üldse alkoholi ja 36% kasutab oma sõnul alkomeetrit küllalt sageli. Meeste ja naiste erinevused seoses alkomeetri kasutamisega on toodud alljärgnevas tabelis.

Tabel 32. Alkomeetri kasutamine

	M	N	KOKKU
Ei tarvita alkoholi	13	86	99
Reeglina (alati) kasutan	170	94	264
Küllalt sageli kasutan	219	142	361
Mõnikord kasutan	116	66	182
Mitte kunagi ei kasuta	60	34	94
KOKKU	578	422	1000

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

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

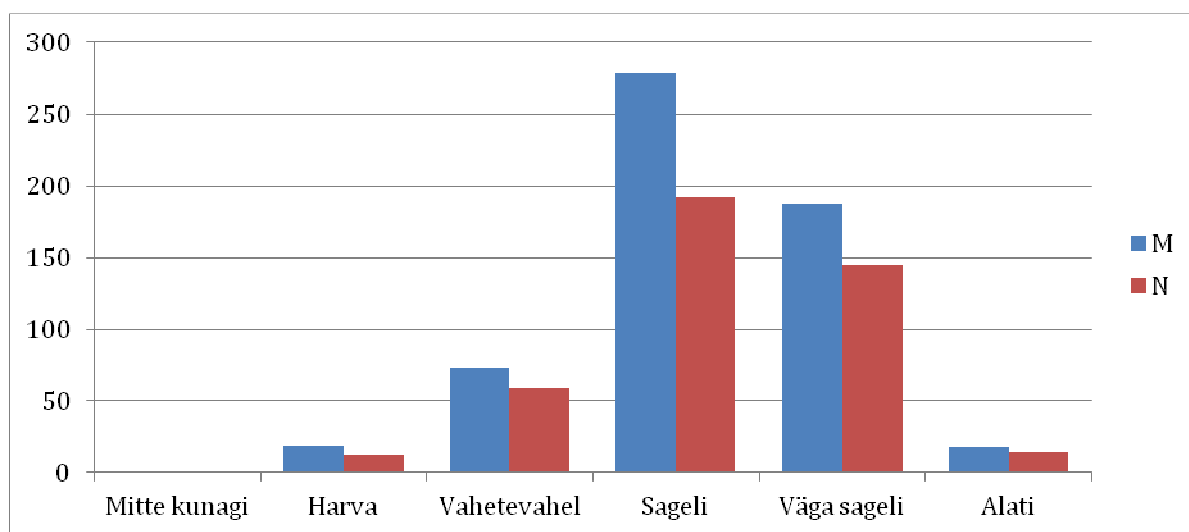
Järgmises küsimuste plokis uuriti juhtide arvamust selles osas, mis puudutab liiklusõnnetuste peamisi põhjusi. Ka selle teema puhul anti vastanuile 10 erinevat varianti, millega vastanu võis nõustuda või mitte. Analoogselt eelnevaga on järgnevalt esitatud nende juhtide osakaalu %, kes nõustuvad sellega, et iga järgnev faktor on sageli, väga sageli või alati põhjuseks liiklusõnnetuste toimumisele (sulgudes on toodud 2013. aasta tulemused).

- Auto juhtimine väsinuna: **83% (83%)**
- Auto juhtimine alkoholi-, narkojoobes või ravimite mõju all: **95% (96%)**
- Väike pikivahe eessõitjaga: **70% (67%)**
- Liiga kiire sõit: **84% (82%)**
- Teede halb seisukord: **52% (56%)**
- Ootamatud seisakud teel: **45% (41%)**
- Mobiiltelefoni kasutamine sõidu ajal **39% (31%)**
- Halvad ilmastikuolud: **51% (50%)**
- Auto tehniline kontroll (mittekorras rehvid, pidurid, rool, tuled, jne): **52% (48%)**

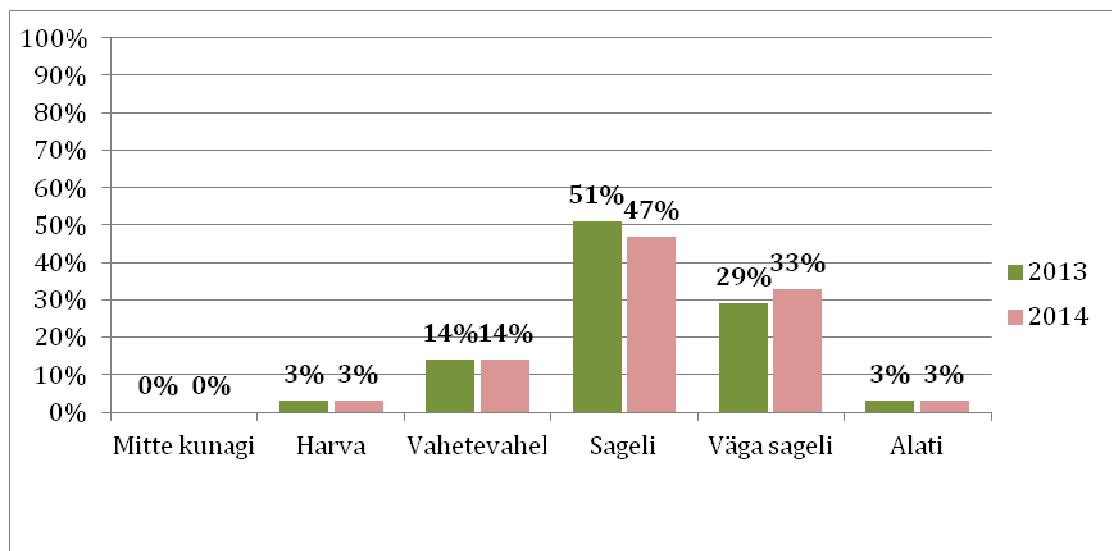
Tulemustest selgub, et peamisteks liiklusõnnetusi põhjustavateks faktoriteks peetakse joobes sõidukijuhtimist, auto juhtimist väsinuna, liiga kiiret sõitu ja väikest pikivahet eessõitjaga. Need näitajad ei ole võrreldes 2013. aastaga oluliselt muutunud. Kõige vähem peetakse liiklusõnnetuse põhjustajateks mobiiltelefoni kasutamist (kuigi mobiiltelefoni kasutamise mõju liiklusõnnetuste toimumisele on juhtide arvates suurenenud) ja ootamatuid seisakuid teel. Iga üksiku faktori kohta on jaotused esitatud järgnevatel graafikutel.

Tabel 33. Liiklusõnnetuse toimumise põhjuseks on auto juhtimine väsinuna

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	0	0	0
Harva	19	12	31
Vahetevahel	74	59	133
Sageli	279	192	471
Väga sageli	188	145	333
Alati	18	14	32
KOKKU	578	422	1000



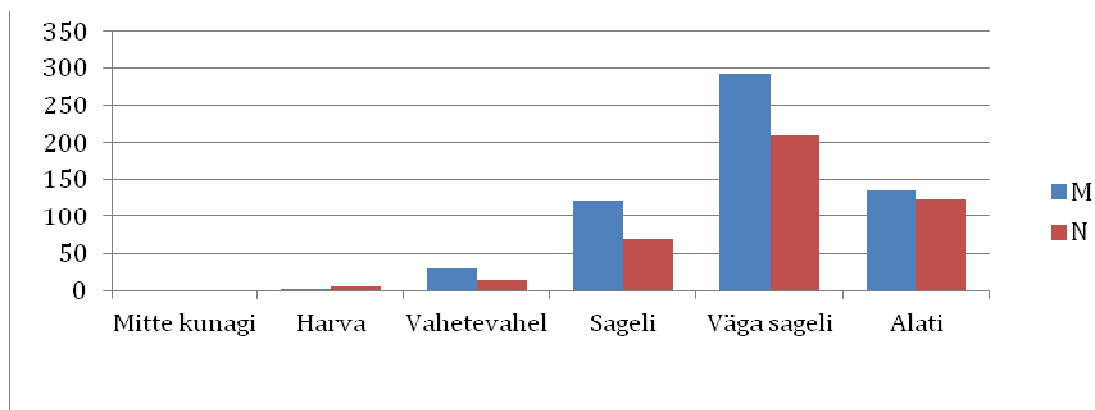
Joonis 58. Liiklusõnnetuse toimumise põhjuseks on auto juhtimine väsinuna



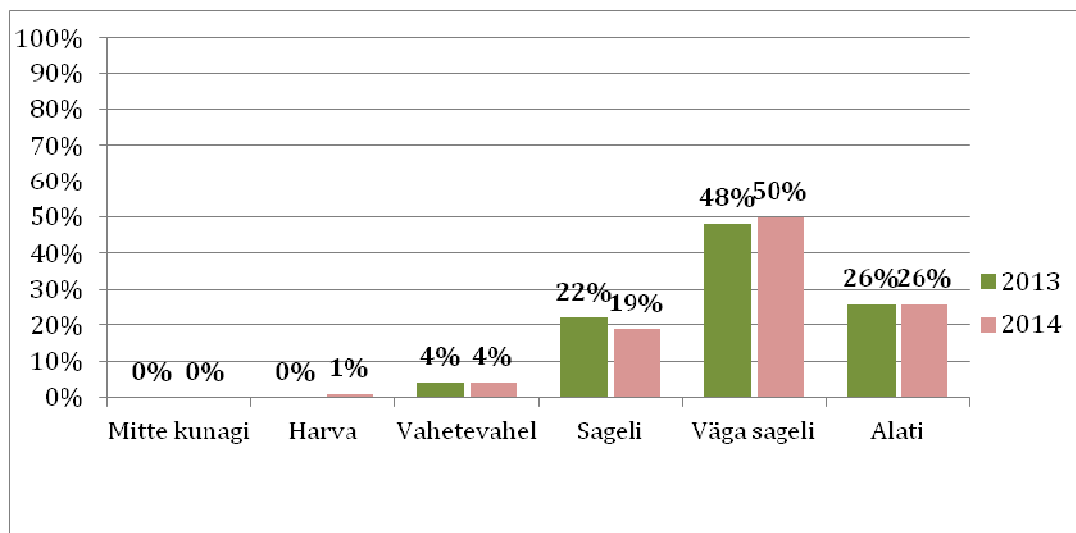
Joonis 59. Liiklusõnnetuse toimumise põhjuseks on auto juhtimine väsinuna 2013. ja 2014. aastal (%)

Tabel 34. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto juhtimine joobes või ravimite mõju all

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	0	0	0
Harva	1	5	6
Vahetevahel	28	13	41
Sageli	121	70	191
Väga sageli	293	210	503
Alati	135	124	259
KOKKU	578	422	1000



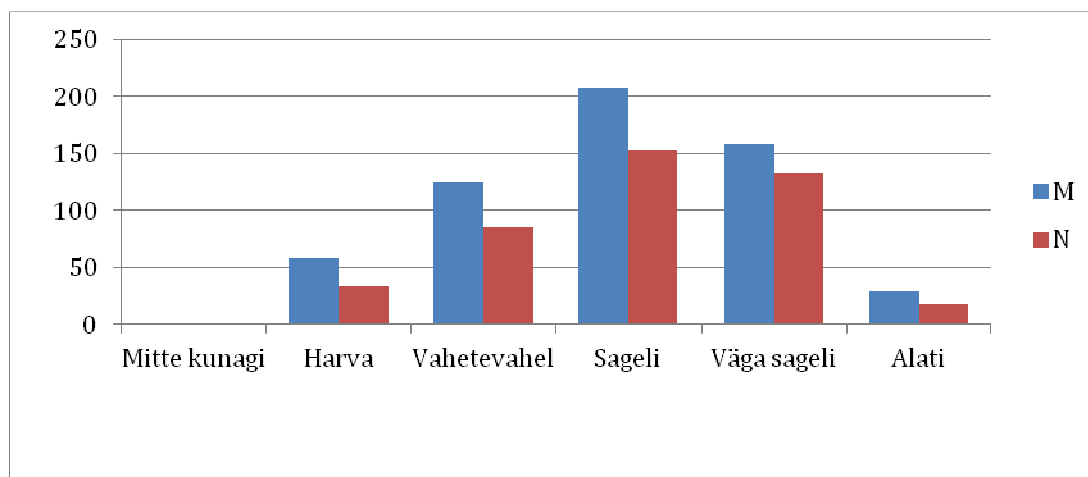
Joonis 60. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto juhtimine joobes või ravimite mõju all



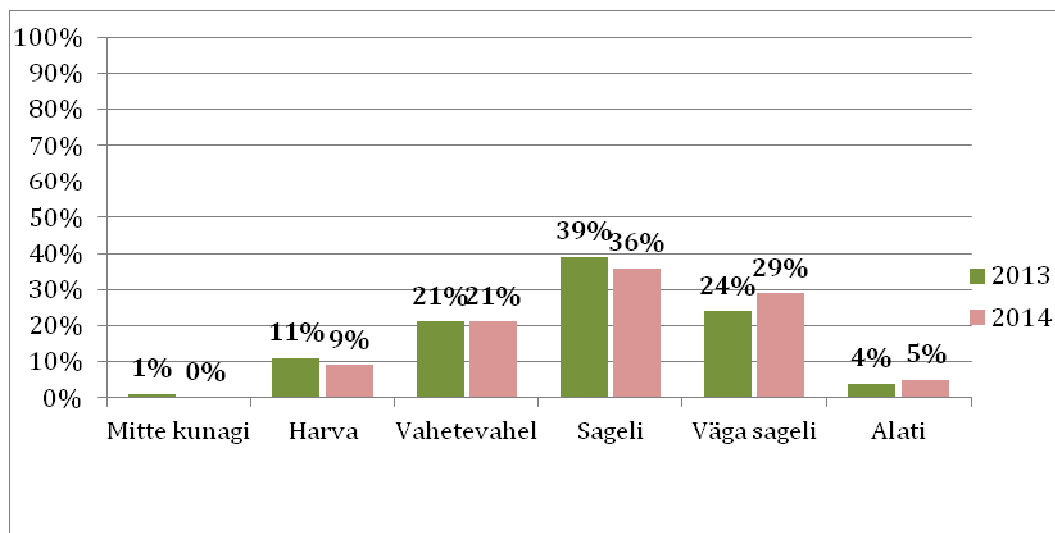
Joonis 61. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto juhtimine joobes või ravimite mõju all 2012 ja 2013 aastal (%)

Tabel 35. Liiklusõnnetuse põhjuseks on väike pikivahe eessõitjaga

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	0	0	0
Harva	58	33	91
Vahetevahel	125	85	210
Sageli	208	153	361
Väga sageli	158	133	291
Alati	29	18	47
KOKKU	578	422	1000



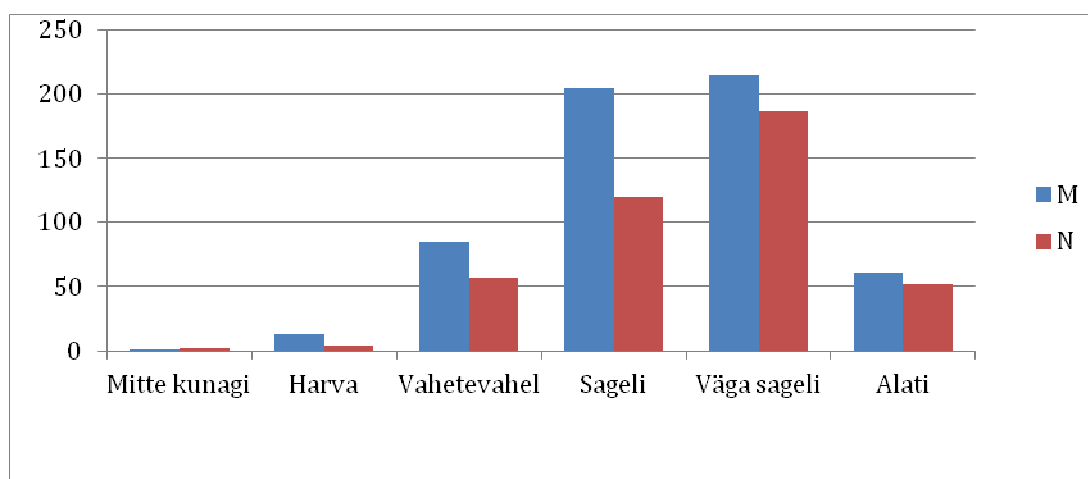
Joonis 62. Liiklusõnnetuse põhjuseks on väike pikivahe eessõitjaga



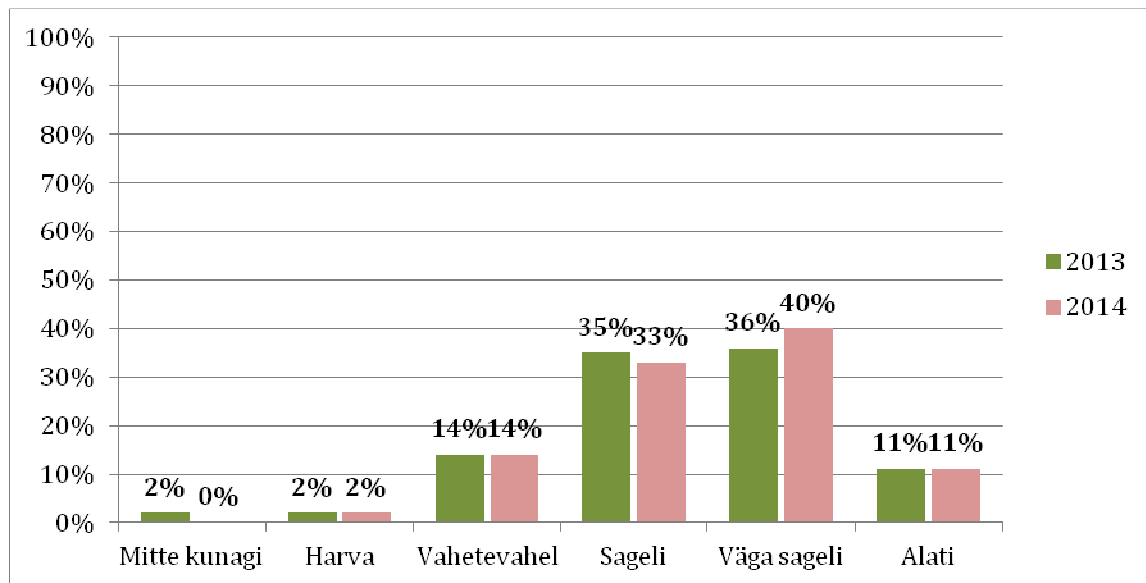
Joonis 63. Liiklusõnnetuse põhjuseks on väike pikivahe eessõitjaga 2013. ja 2014. aastal (%)

Tabel 36. Liiklusõnnetuse põhjuseks on liiga kiire sõit

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	1	2	3
Harva	13	4	17
Vahetevahel	84	57	141
Sageli	205	120	325
Väga sageli	214	187	401
Alati	61	52	113
KOKKU	578	422	1000



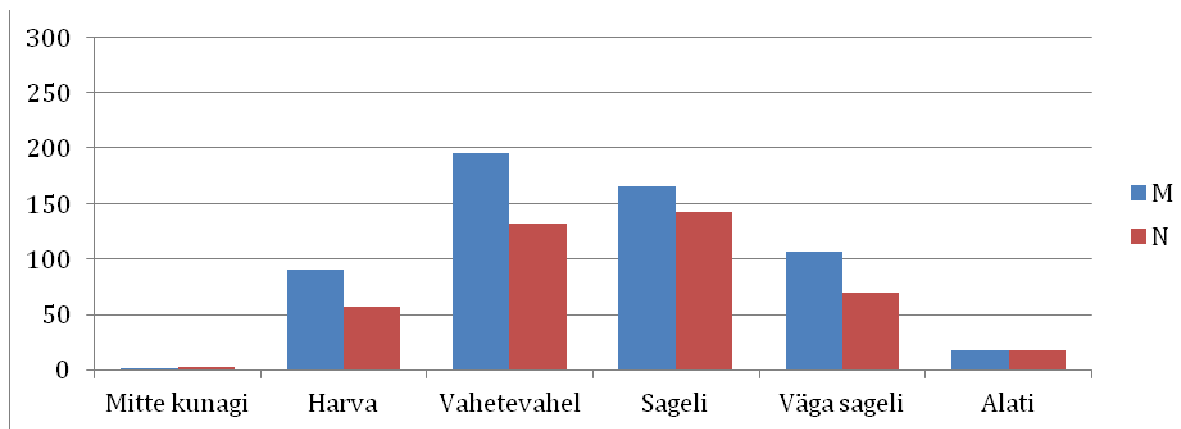
Joonis 64. Liiklusõnnetuse põhjuseks on liiga kiire sõit



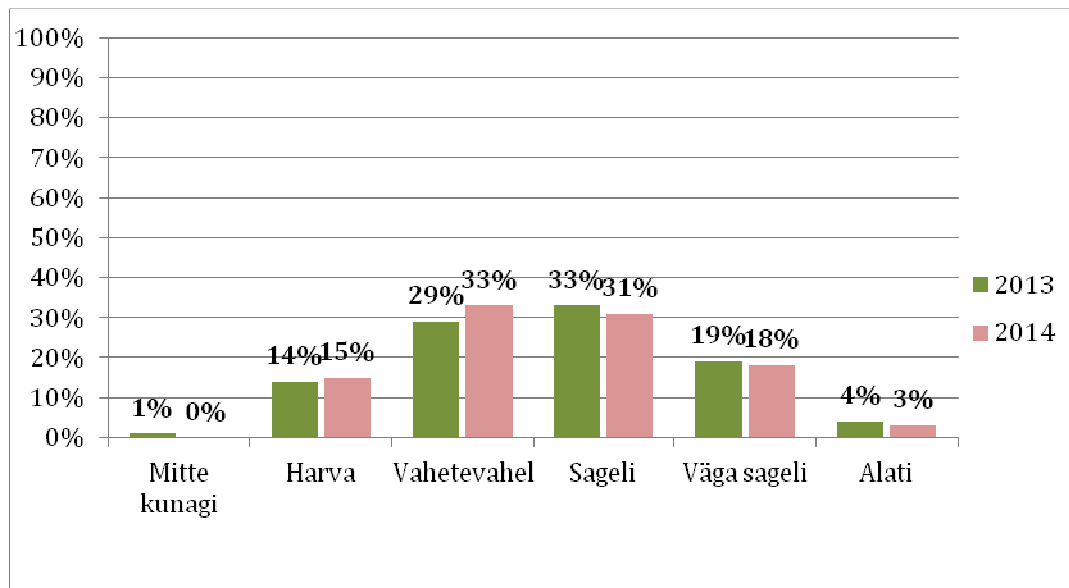
Joonis 65. Liiklusõnnetuse põhjuseks on liiga kiire sõit 2013. ja 2014. aastal (%)

Tabel 37. Liiklusõnnetuse põhjuseks on teede halb seisukord

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	1	2	3
Harva	91	57	148
Vahetevahel	195	132	327
Sageli	166	143	309
Väga sageli	107	70	177
Alati	18	18	36
KOKKU	578	422	1000



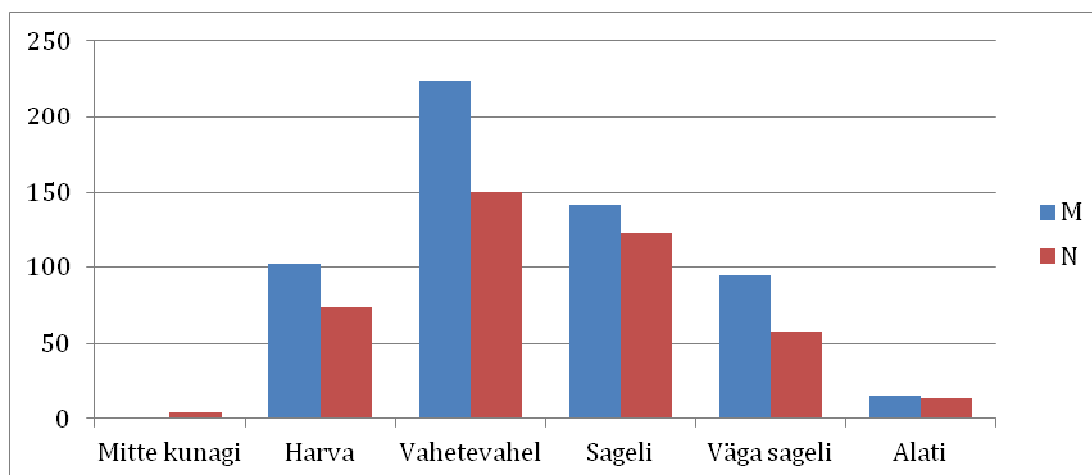
Joonis 66. Liiklusõnnetuse põhjuseks on teede halb seisukord



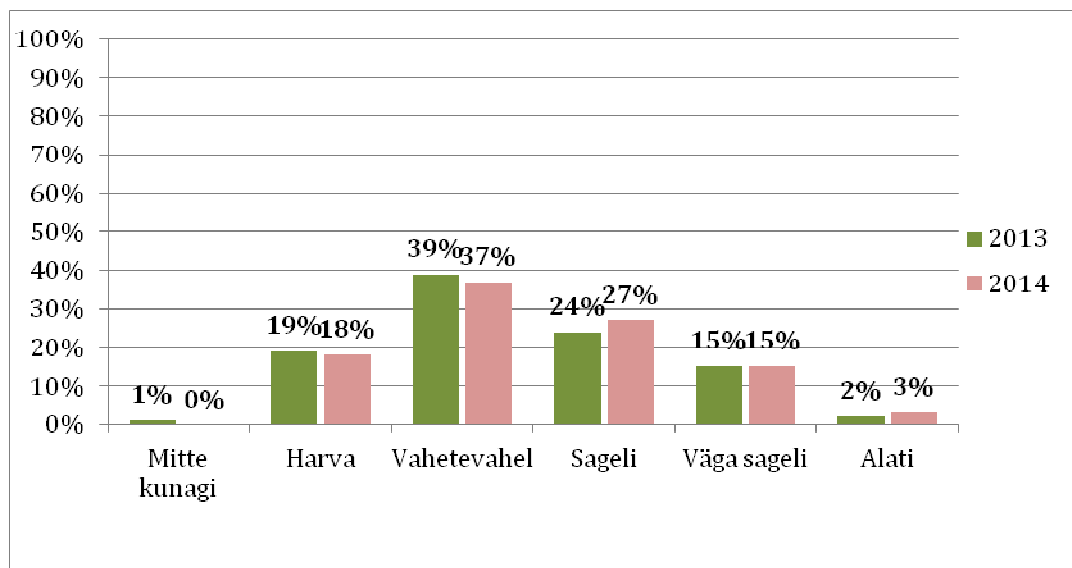
Joonis 67. Liiklusõnnetuse põhjuseks on teede halb seisukord 2013. ja 2014. aastal (%)

Tabel 38. Liiklusõnnetuse põhjuseks on ootamatud seisakud teel

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	0	4	4
Harva	102	74	176
Vahetevahel	224	150	374
Sageli	142	123	265
Väga sageli	95	58	153
Alati	15	13	28
KOKKU	578	422	1000



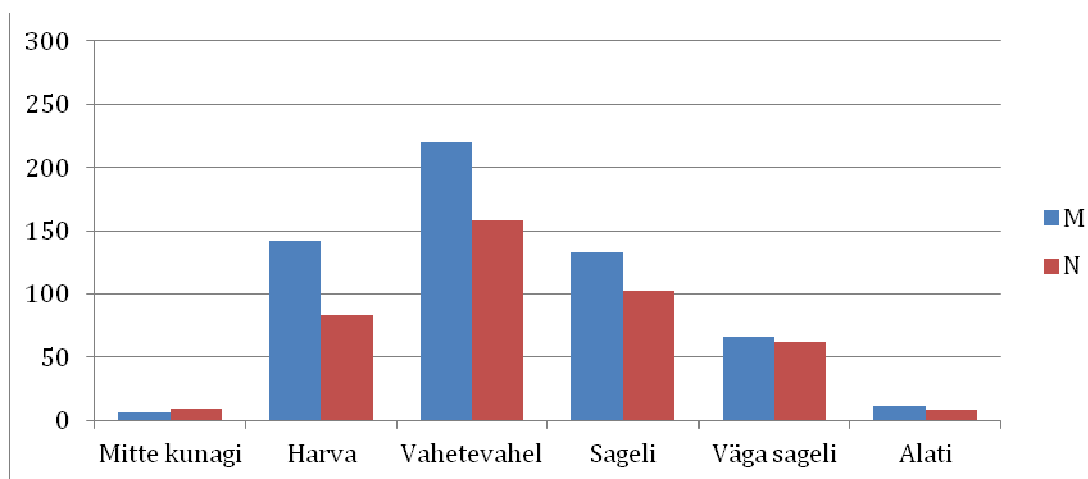
Joonis 68. Liiklusõnnetuse põhjuseks on ootamatud seisakud teel



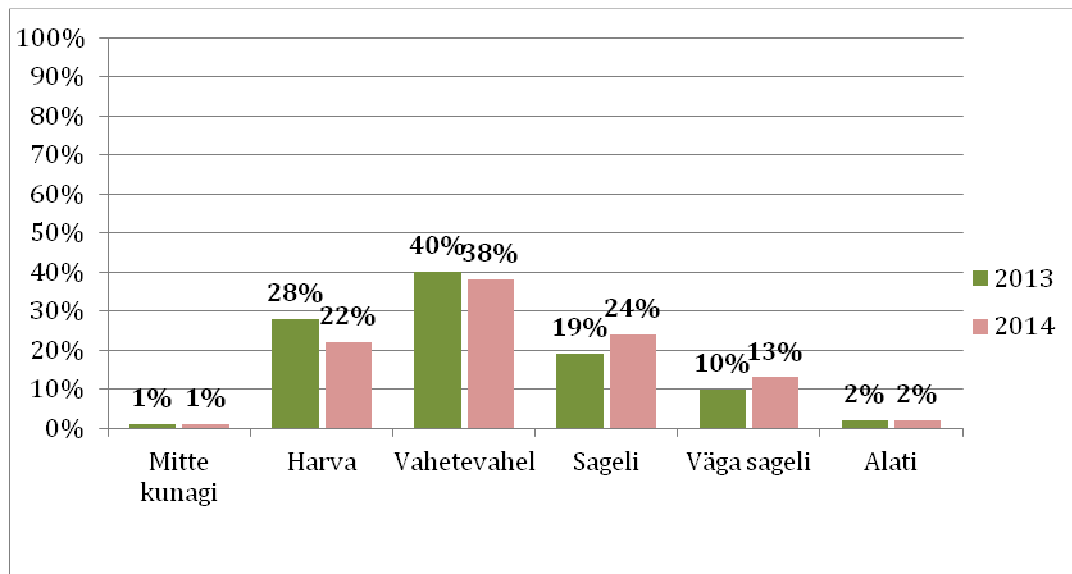
Joonis 69. Liiklusõnnetuse põhjuseks on ootamatud seisakud teel 2013. ja 2014. aastal (%)

Tabel 39. Liiklusõnnetuse põhjuseks on mobiiltelefoni kasutamine

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	6	9	15
Harva	142	83	225
Vahetevahel	220	158	378
Sageli	133	102	235
Väga sageli	66	62	128
Alati	11	8	19
KOKKU	578	422	1000



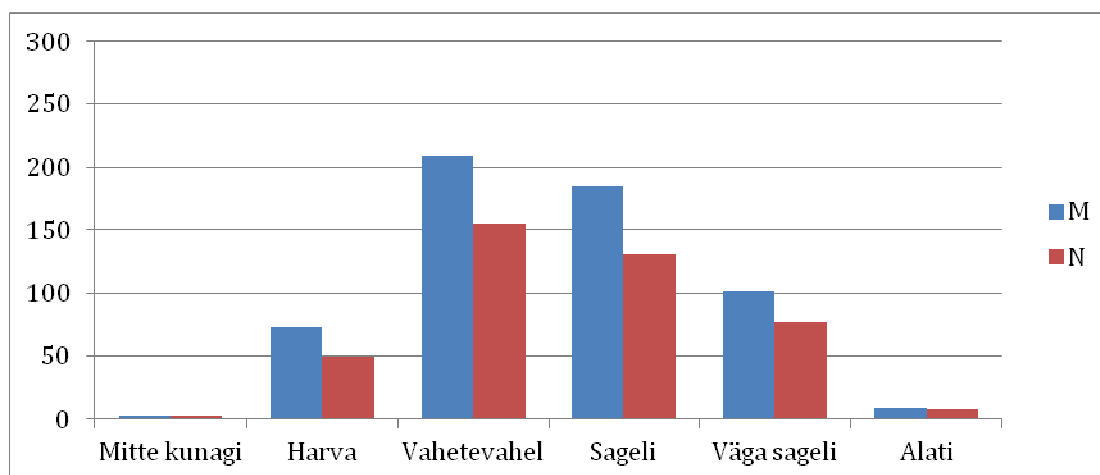
Joonis 70. Liiklusõnnetuse põhjuseks on mobiiltelefoni kasutamine



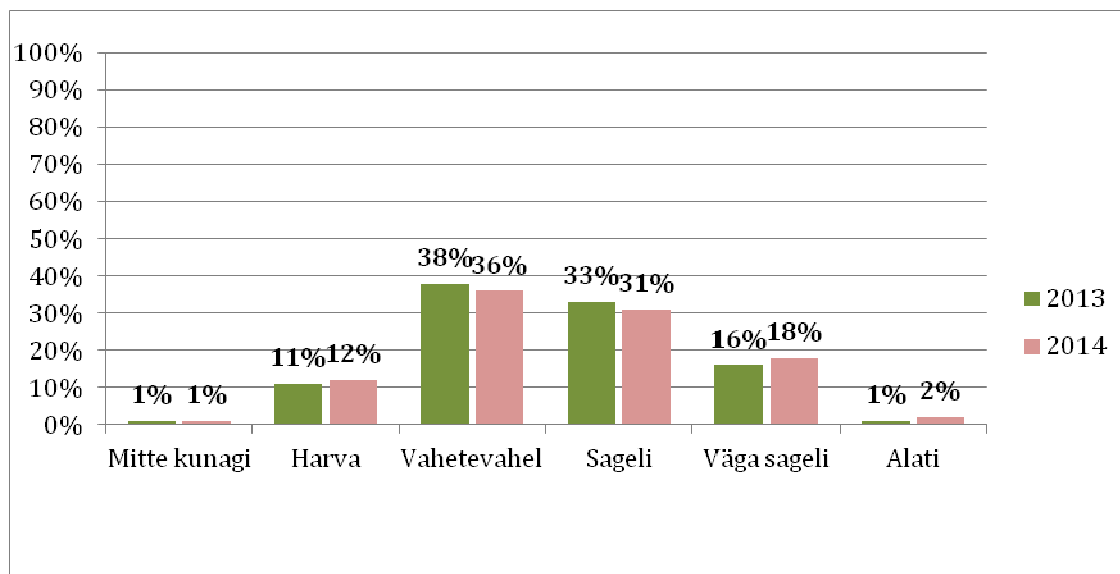
Joonis 71. Liiklusõnnetuse põhjuseks on mobiiltelefoni kasutamine 2013. ja 2014. aastal (%)

Tabel 40. Liiklusõnnetuse põhjuseks on halvad liiklusolud

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	3	3	6
Harva	72	49	121
Vahetevahel	209	155	364
Sageli	184	131	315
Väga sageli	101	76	177
Alati	9	8	17
KOKKU	578	422	1000



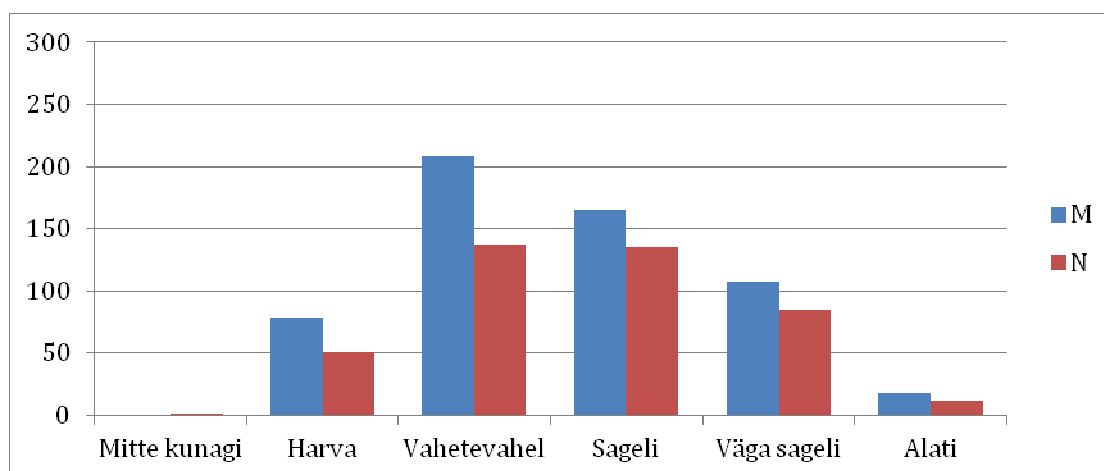
Joonis 72. Liiklusõnnetuse põhjuseks on halvad liiklusolud



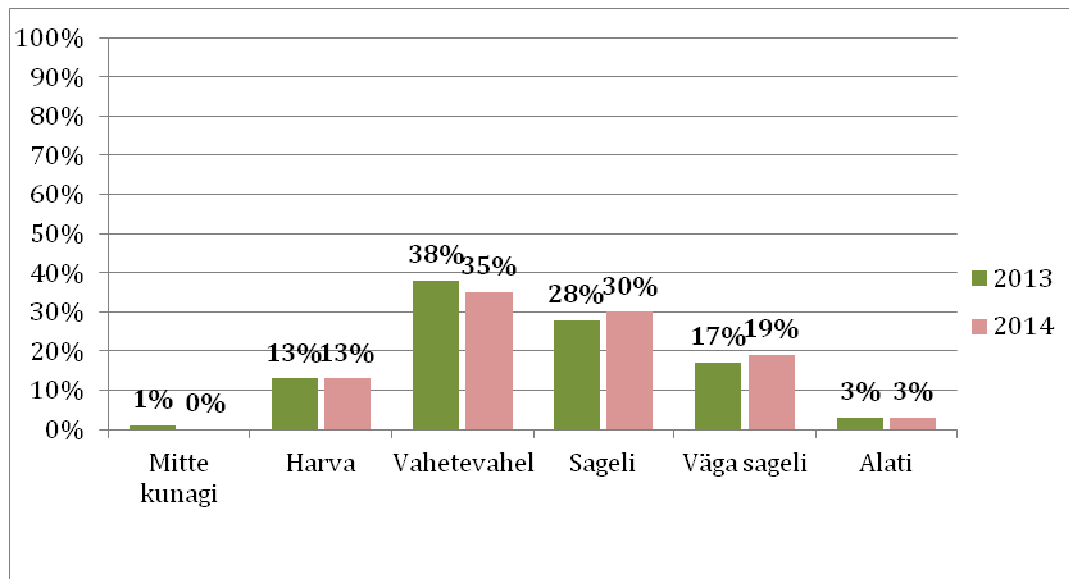
Joonis 73. Liiklusõnnetuse põhjuseks on halvad liiklusolud 2013. ja 2014. aastal (%)

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

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	1	2	3
Harva	79	51	130
Vahetevahel	208	137	345
Sageli	165	135	300
Väga sageli	107	85	192
Alati	18	12	30
KOKKU	578	422	1000



Joonis 74. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto tehniline olukord



Joonis 75. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto tehniline olukord 2013. ja 2014. aastal (%)

4.8 KOKKUVÕTE KÜSITLUSE ESIMESEST OSAST JA VÕRDLUS 2013. AASTA TULEMUSTEGA

1. Eesti juhtide hinnang oma juhtimisoskustele on võrreldes eelmise aastaga jäänud sarnasele tasemele. Meesjuhtidest 57% ja naisjuhtidest 56% hindas oma juhtimisoskust keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks. 2013. aasta uuringus olid samad näitajad vastavalt 57% ja 60%. Mõnevõrra on vähenenud nende naiste osakaal, kes hindavad oma juhtimisstiili keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks. Nii meeste kui ka naiste hulgas on mõnevõrra suurenenud nende juhtide osakaal, kes hindavad oma juhtimist keskmisest palju või veidi ohtlikumaks (11% meestest ja 8% naistest). 2013. aastal olid vastavad näitajad 9% ja 7%.

2. Vastanud juhtidest 83% (2013 aastal oli vastav näitaja 87%) ei ole viimase aasta jooksul saanud karistatud kiiruse ületamise pärast. Meestest oli selliseid juhte 82% ja naistest 85% (2013 olid vastavad näitajad meesjuhtide hulgas 86% ja naisjuhtide seas 87%). Seega võib öelda, et nii meeste kui ka naiste hulgas on võrreldes eelmise aastaga vähem neid juhte, kes ei ole saanud karistada kiiruse ületamise eest. Üle kogu valimi vaadates on 15% uuringus osalenutest saanud rahatrahvi ja 2% on saanud rahatrahvi ja ka mingi muu karistuse. 2013. aastal oli rahatrahvi saanud juhte 12% ja 1% olid saanud rahatrahvi ja ka mingi muu karistuse. Seega võib öelda, et kahe aasta võrdluses on enam neid juhte, kes on saanud rahatrahvi kiiruse ületamise eest ning ka neid, kes on saanud lisaks mõne muu karistuse. Vähenenud on nende juhtide osakaal, kes ei ole saanud karistada kiiruse ületamise eest.

3. Tulemustest selgus ka sel aastal, et juhid ületavad piirkiirust nii linnadevahelistel põhimaanteedel, kohalikel maanteedel ja ka asulates sageli ja seda ei peeta oluliseks rikkumiseks. Saranasele tulemusele jõuti ka 2013. aastal.

4. Juhtide hinnangul ületavad nad linnadevahelistel põhiteedel sageli kiirust (81% küsitlusele vastanud meestest ja 79% küsitlusele vastanud naistest). 2013. aastal oli samad näitajad vastavalt 83% ja 80%. Võib öelda, et vähenenud on nende juhtide osakaal, kes ületavad piirkiirust linnadevahelistel teedel. Mehed ületavad piirkiirust linnadevahelistel teedel peamiselt vahemikus 6...10 km/h (36% vastanutest, 2013 aastal oli peamine

kiiruseületamine vahemikus 6...10 km/h ja vastav näitaja 37%). Seega võib öelda, et mehed ületavad kiirust sarnaselt eelmise aasta tulemustele. Naiste puhul jääb peamine kiiruse ületamine vahemikku 1...5 km/h (39%, 2013 aastal oli peamine kiiruseületamine vahemikus 1...5 km/h, 39%). Meeste hulgas on suurenenud nende arv, kes ületavad kiirust 11...20 km/h (10%, 2013 aastal oli vastav näitaja 11%), samas kui naiste puhul on antud vahemikus kiiruseületamine vähenenud (6%, 2013 oli vastav näitaja 8%).

5. Juhtide hinnangul ületavad nad väiksematel ja kohalikel maanteedel kehtestatud piirkiirust sageli ja seda teeb enamik juhtidest (80% vastanud meestest ja 77% naistest). 2013. aastal olid vastavad näitajad 82% meesjuhtidest ja 78% naisjuhtidest. Tulemustest võib järeldada, et väiksematel ja kohalikel maanteedel piirkiirust ületavate meeste ja naiste hulk on vähenenud. Kiiruse ületamine jääb enamasti vahemikku 1...5 km/h (meestest 41% ja naised 42%, 2013 olid vastavad näitajad meestel 43% ja naistel 41%). Seega võib öelda, et meeste puhul on kiiruseületamine väiksematel maanteedel jäänud enam vähem samale tasemele võrreldes 2013.aastaga. Palju on ka neid juhte, kes ületavad kiirust vahemikus 6...10 km/h (meestest 31% ja naistest 29%, 2013 aastal olid vastavad näitajad meestel 32% ja naistel 29%). Siinkohal järeldada, et kiiruse ületamine väiksematel ja kohalikel maanteedel on vähenenud või jäänud samale tasemele.

6. Juhtide hinnangul ületavad nad kehtestatud piirkiirust linnades ja asulates sageli ja seda teeb enamik juhtidest (66% meestest ja 60% naistest). 2013. aastal olid vastavad näitajad 66% meesjuhtidest ja 63% naisjuhtidest. Ka linnades ja asulates piirkiiruse ületamise kohta tuleb tõdeda, et kiiruse ületamine on vähenenud või jäänud samale tasemele võrreldes 2013. aastaga. Vaadates tulemusi kiirusvahemike lõikes selgub, et kiiruse ületamine jääb enamasti vahemikku 1...5 km/h, 45% meestest ja 43% naistest (2013 aastal 46% vastanud meestest ja 43% vastanud naistest). Seega võib öelda, et kiiruse ületamine meesjuhtidepoolt antud vahemikus on jäänud sarnasele tasemele võrreldes 2013. aastaga. Samas on palju ka neid, kes ületavad piirkiirust vahemikus 6...10 km/h, 19% meestest ja 17% naistest (2013 aastal 19% meestest ja 18% naistest). Kiiruseületamine antud vahemikus on meeste puhul jäänud samale tasemele nii meeste kui ka naiste hulgas.

7. Kiirusepiirangu ületamise peamiseks põhjuseks on antud uuringu põhjal kiiruseületamist soodustavad sõidutingimused (74%, 2013 aastal oli vastav näitaja 77%). Samas on

vähenenud nende juhtide osakaal, kes nõustuvad, et kiiruse ületamine kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav (67%, 2013 aastal oli vastav näitaja 71%). Kõige vähem ületatakse kiirust sellepärast, et vahelejäämise risk on väike (15%, 2013 aastal 15%) ning selles osas ei ole juhtide hinnangutes aasta jooksul muutust toimunud. Kiiruseületamise põhjuseid oli võimalik ka ise lisada ning kiiruseületamist põhjendati aeglasematest autodest möödumisega, kiirustamisega lennukile, ootamatute teetöödega, kiirustamisega koju/tööle/lennukile, hea auto ja hea tujuga, hilinemisega, ning ka et üldises liiklusvoos ei vaata kiirusmöödikut. Eraldi toodi välja ka kiiruskaamerate mõju kiiruse ületamisele. Selgus, et osa juhte suurendab kiirust pärast kaamerate möödumist või kiiruskaameratevabas alas. Sarnastele tulemustele jõuti ka eelmise aasta uuringu analüüsimise tulemusena.

8. Juhtidel on positiivne hoiak niisugustesse kiiruskontrollimeetmesse nagu kiirustabloode paigaldamine (nõustus või pigem nõustus 88%, 2013 aastal 88%), liikluskasvatuse tõhustamine (nõustus või pigem nõustus 88%, 2013 aastal 86%), politsei järelevalve tõhustamine (nõustus või pigem nõustus 83%, 2013 aastal 83%) ja püsikiirushoidja olemasolu autos (nõustus või pigem nõustus 79%, 2013 aastal samuti 79%). Oluliseks peetakse ka autojuhtide teadlikkuse tõstmist (nõustus või pigem nõustus 81%, 2013 aastal 76%). Kuigi eelmisest küsimusest selgus, et juhid ületavad kiirust nii kiiruskaameratevabas alas kui ka pärast neist möödumist, pooldavad nad siiski kiiruskaamerate paigaldamist sarnaselt eelmise aasta tulemustega (nõustus või pigem nõustus 78%, 2013 aastal 76%). Neutraalselt suhtuvad autojuhid füüsilistesse kiiruskontrollimeetmetesse (nõustus või pigem nõustus 52%, 2013 aastal 50%). Seega võib öelda, et füüsiliste kiiruskontrollimeetmete pooldamine võrreldes eelmise aastaga on kasvanud.

9. Tulemustest selgus, et 84% (2013 aastal 83%) vastanutest ei ole viimase aasta jooksul autot juhtinud ebakaines olekus. 12% (2013 aastal 14%) on seda teinud üks kord ja 3% (2013 aastal 3%) kaks kuni neli korda. Meeste hulgas on ebakaines olekus autojuhtimist esinenud rohkem kui naiste hulgas. 26% meestest on autot juhtinud ebakaines olekus, samas kui naiste vastav näitaja 3%.

10. Alkomeetri kasutamise kohta enne juhtima minekut selgus, et 27% kasutab alkomeetrit alati (2013. aastal 26%) ning 36% kasutab külast sageli (2013. aastal 41%). 18% kasutab

mõnikord (2012. aastal 19%) ning 9% ei kasuta mitte kunagi (2013. aastal 8%). Meestest kasutab alkomeetrit kahtluse korral alati 29% (2013. aastal 23%) ja naistest 22% (2013. aastal 31%). Seega meeste hulgas on alkomeetri kasutamine suurenenud, samas kui naiste hulgas on võrreldes aastataguse perioodiga vähem neid, kes kasutavad alati kahtluse korral alkomeetrit.

11. Uuringu tulemusest selgus, et juhtide arvates põhjustavad liiklusõnnetusi kõige enam alkoholi- narkojoobes või ravimite mõju all auto juhtimine (nõustus 95%, 2013 aastal samuti 96%), liiga kiire sõit (nõustus 84%, 2013 aastal 82%), väike pikivahe eessõitjaga (nõustus 70%, 2013 aastal 67%) ja auto juhtimine väsinuna (nõustus 83% 2014 aastal kui ka 2013 aastal). Kõige vähem põhjustavad juhtide arvates liiklusõnnetusi mobiiltelefoni kasutamine sõidu ajal (39%, 2013 aastal 31%) ja ootamatud seisakud teel (45%, 2013 aastal 41%). Seega võib öelda, et juhtide hinnangul on suurenenud väsimuse mõju liiklusõnnetustepõhjustamisele ning samuti on liiklusõnnetuse põhjustamisele kasvanud mobiiltelefoni ja ootamatute seisakute mõju. Need tulemused on sarnased ka võrdluses varasemate aastate tulemustega.

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

5. Liiklusohutuskampaania: "Piirkiirusel on põhjus!" märgatavus

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

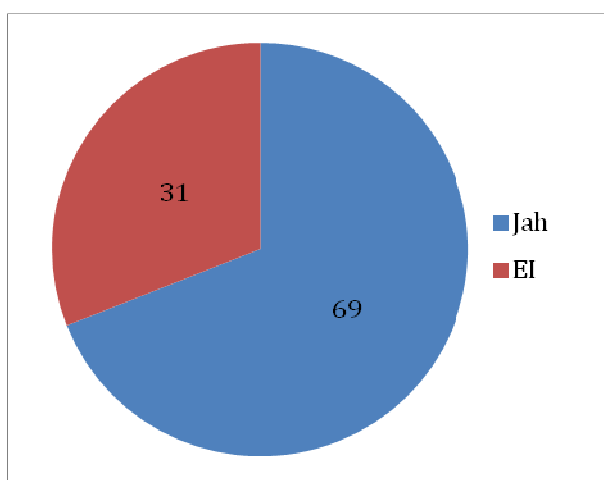
Jah ☐ 1

Ei ☐ 2

Kiiruskäitumist puudutava uuringu teises osas uuriti 2014. aasta kevadel läbi viidud liiklusohutuskampaania „Piirkiirusel on põhjus! Tegelik ajavõit kiiruseületajal on naeruväärselt väike. Enamik ajast kulub möödasõidule“ märgatavust juhtide hulgas. Tulemustest selgus, et 69% vastanuid oli märganud ja 31% ei olnud märganud. 2013. aastal olid vastavad näitajad 70% ja 30%. Seega võib öelda, et teadlikkus kampaaniast on jäänud sarnasele tasemele võrreldes 2013.aastaga.

Tabel 42. Liiklusohutuskampaania märgatavus

	M	N	KOKKU
Jah	404	290	694
EI	174	132	306
KOKKU	578	422	1000



Joonis 76. Liiklusohutuskampaania märgatavus (%)

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

Televisioonis	☐ 1
Raadios	☐ 2
Välireklaami plakatitel	☐ 3
Ajalehes, ajakirjas	☐ 4
Ühistranspordil	☐ 5
Muu	☐ 6

Käesoleval aastal uuriti autojuhtidel, millistes infokanalites nad on märganud liiklusohutuskampaaniat. Sellel aastal oli kampaania leitav televisiooni, raadio, ühistranspordi, välireklaami ja ajakirjanduse vahendusel. Samas oli palju neid sõidukijuhte, kes mäletasid kampaaniat eelmisest aastast.

Tulemusi analüüsid arvestati, et kampaaniast võidi kuulda mitme erineva kanali kaudu ning näiteks kui inimene oli märganud kampaaniast nii raadio kui ka televisiooni kaudu, siis märgiti tema vastus mõlemasse kategooriasse.

Analüüsid vastuseid sõltuvalt infokanalitest selgus (tabel 46), et 2013.aastal märgati liiklusohutuskampaaniast „Piirkiirusel on põhjus!“ kõige enam raadio vahendusel (40%). 2012. aastal märgati liiklusohutuskampaaniat „Piirkiirusel on põhjus!“ samuti kõige enam raadio vahendusel (42%).

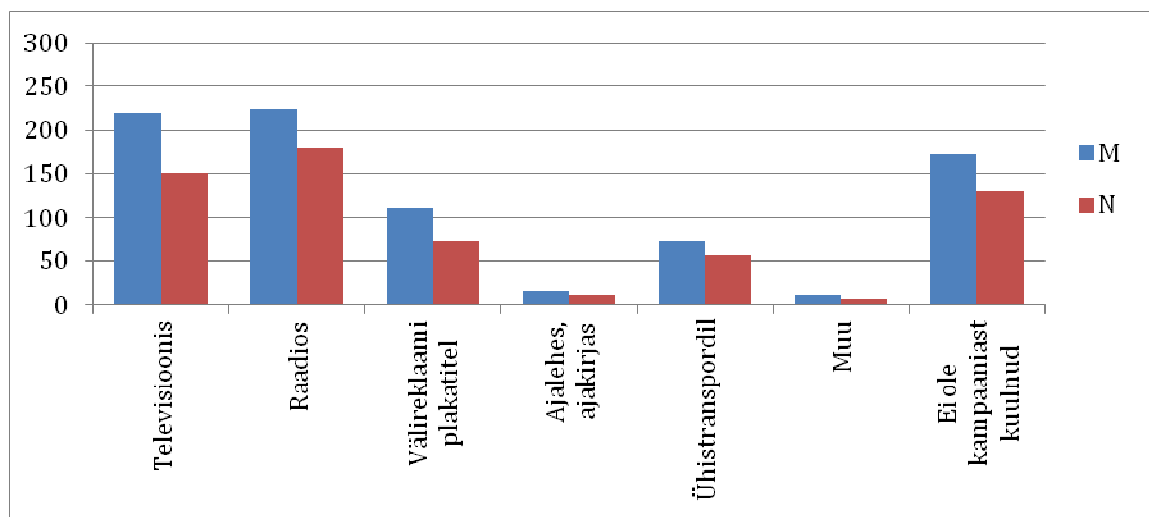
Vastajate hulgas oli ka 65 inimest (7%), kes mäletasid kampaaniat lisaks käesolevale aastale ka varasemast ajast.

Tabel 43. Liiklusohutuskampaania märgatavus erinevates kanalites

	M	N	KOKKU
Televisioonis	219	151	370
Raadios	223	180	403
Välireklaam plakatitel	111	72	183
Ajalehes, ajakirjas	16	12	28
Ühistranspordil	73	57	130
Muu	12	7	19
KOKKU	654	479	1133

Lisaks ametlikele info levitamise kanalitele kuuldi kampaaniast ka pereliikmete, tuttavate ja töökaaslaste kaudu ning teati kampaaniat ka varasemast ajast (tabelis 46 kategooria „Muu“).

Joonis 77 kajastab ainult neid infokanaleid, mille kaudu 2014. aastal kampaaniat levitati.



Joonis 77. Liiklusohutuskampaania märgatavus erinevates kanalites 2014 aastal

5.3 Kas Te peate sõidukiiruse ohjeldamiseks tehtavat kampaaniat

Väga vajalikuks ☐ 1

Üsna vajalikuks ☐ 2

Mitte eriti vajalikuks ☐ 3

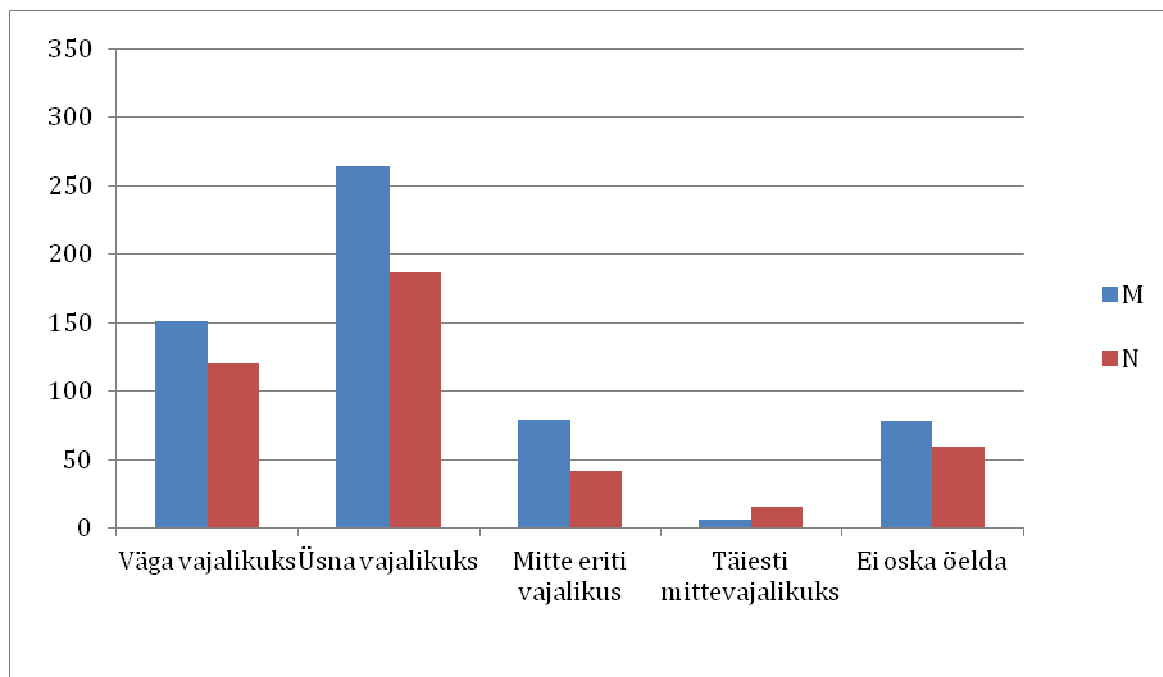
Täiesti mittevajalikuks ☐ 4

Ei oska öelda ☐ 5

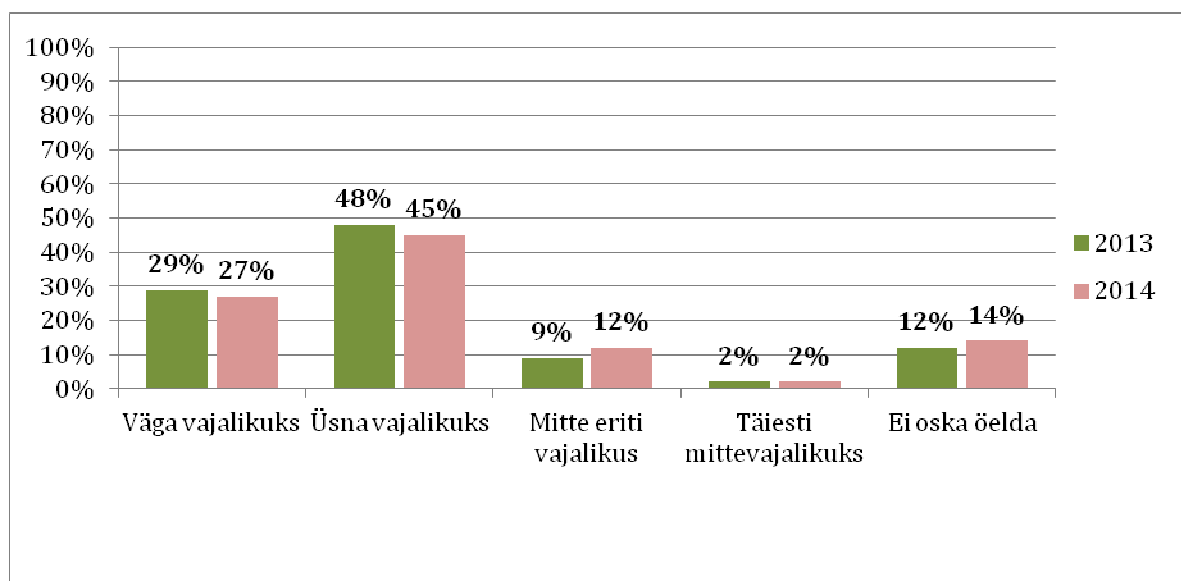
Nimetatud kampaaniat pidas vajalikuks 72% vastanuid ja 14% pidas antud kampaaniat mittevajalikuks. Ülejäänutel puudus oma arvamus kampaania vajalikkusest. 2013. aastal pidas kampaaniat vajalikuks 77% ja mittevajalikuks 10%. Niisiis võib järeldada, et kampaania olulisus juhtide jaoks on mõnevõrra vähenenud.

Tabel 44. Liiklusohutuskampaania vajalikkus

	M	N	KOKKU
Väga vajalikuks	151	120	271
Üsna vajalikuks	264	186	450
Mitte eriti vajalikus	79	42	121
Täiesti mittevajalikuks	6	15	21
Ei oska öelda	78	59	137
KOKKU	578	422	1000



Joonis 78. Liiklusohutuskampaania vajalikkus



Joonis 79. Liiklusohutuskampaania vajalikkus 2013. ja 2014. aastal (%)

6. Kokkuvõte

"Sõidukiiruse teemaline küsitlusuuring" viidi läbi Maanteeameti tellimisel 2014. aasta juulis. Uuringu eesmärgiks oli teada saada sõidukijuhtide suhtumist ja hoiakuid sõidukiiruse ületamise ja liikluskäitumise kohta. Küsitluse viis juulis 2014 läbi Valikor Konsult OÜ, uuringuandmete analüüs teostati juulis-augustis. 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. Moodustatud valim oli representatiivne.

Tulemustest selgus, et mootorsõidukijuhtide liikluskäitumises ei ole olulisi muutusi võrreldes eelmise aastaga. Nii meeste kui ka naiste hinnang oma juhtimisoskustele on jäänud sarnasele tasemele võrreldes 2013.aastaga. Sarnaselt eelmisele aastale ei ole ka sel aastal enamus uuringule vastanud juhtidest ei ole saanud viimase aasta jooksul karistada kiiruse ületamise eest, ent samas on suurenenud nende juhtide osakaal, kes on saanud rahatrahvi või rahatrahvi koos mõne teise karistusega. 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. Kiiruseületamist põhjendatakse peamiselt seda soodustavate sõidutingimustega. Selgus ka, et osa juhte suurendab kiirust pärast kaameratest möödumist või kiiruskaameratevabas alas. Üldiselt on juhtidel positiivne hoiak kiiruskontrollimeetmetesse (nt kiirustablood, liikluskasvatus, autojuhtide teadlikkuse tõstmine). Toetus on kasvanud ka füüsilistele kiiruskontrollimeetmetesse. Enamus uuringus osalenud juhtide väidab, et nad ei ole viimase aasta jooksul autot juhtinud ebakaines olekus. Tulemustest selgus, et kahtluse korral alati alkomeetri kasutamine on meeste hulgas pigem suurenenud ja naiste hulgas mõnevõrra vähenenud. Kiiruskäitumist puudutava uuringu teises osas selgitati 2014. aasta kevadel läbi viidud liiklusohutuskampaania „Piirkiirusel on põhjus!“ mõju mootorsõidukijuhtide teadlikust. Selgus, et enamus juhte peab kampaaniat vajalikuks ning peamiselt saadakse teavet kampaania kohta televisioonist ja raadiost nagu ka varasematel aastatel. Enamus uuringus osalenutest peab sellist kampaaniat vajalikuks või üsna vajalikuks (72%, 2013. aastal 77%). Kokkuvõtteks võib öelda, et autojuhtide liikluskäitumine tervikuna on siiski võrreldes eelmise aastaga paranenud.