

2009

INSENERIBÜROO STRATUM

Sõidukiiruse teemalise küsitlusuuringu tulemused



INSENERIBÜROO STRATUM

**SÕIDUKIIRUSE TEEMALISE
KÜSITLUSUURINGU
TULEMUSED**

TALLINN 2009

SISUKORD:

1.	Sissejuhatus	5
2.	Valim	5
3.	Vastanute profiil	6
3.1	Elukoht maakonna lõikes.....	6
3.2	Vastanute vanuseline ja sooline jaotus	7
3.3	Juhistaaž	7
3.4	Vastanute poolt peamiselt kasutatav sõiduk	8
3.5	Vastanute haridustase.....	9
3.6	Vastanute osalus liiklusõnnetustes	10
3.7	Vastanute läbisõit juhina viimase 12 kuu jooksul	12
4.	Kiiruskäitumisest Eesti teedel ja tänavatel.....	14
4.1	Kas Te arvate, et Teie juhtimisstiil on teiste juhtidega võrreldes	14
4.2	Kui tihti ületavad teised juhid Teie arvates kiiruspiirangut?	16
4.3	Kas Teie sõidate tavaliselt Teiste juhtidega võrreldes?.....	17
4.4	Kas Teid on viimase 12 kuu jooksul karistatud kiiruse ületamise eest?.....	19
4.5	Kui palju Te tavaliselt ületate kiiruspiirangut (km/h)?	21
4.6	Millisel põhjusel Te tavaliselt ületate/ületaksite kiiruspiirangut?	25
4.7	Kas Te oleksite nõus alljärgnevate kiiruspiirangutest kinnipidamisele suunatud meetmete rakendamisega?	37
4.8	Kui sageli Te olete märganud kiirusemõõtmist?	48
4.9	Kui sageli on Teie arvates järgmised momendid põhjuseks liiklusõnnetuste toimumisele?	50

4.10 Kui suureks hindate sõidukiiruse valest valikust tingitud riski	62
liiklusõnnetuste toimumisele?	62
4.11 KOKKUVÕTE KÜSITLUSE ESIMESEST OSAST	64
5. Liiklusohutuskampaania "Sinu lähedaste elud pole katsetamiseks. Ära ületa lubatud kiirust!" märgatavus.....	65
5.1 Kas Te olete märganud liiklusohutuskampaaniat " <i>Sinu lähedaste elud pole katsetamiseks. Ära ületa lubatud kiirust!</i> "?.....	65
5.2 Missuguses kanalis Te olete seda kampaaniat märganud?.....	66
5.3 Kas Te peate sõidukiiruse ohjeldamiseks tehtvat kampaaniat... ..	69
5.4 Milline on Teie hinnangul kampaania mõju piirkiirusest kinnipidamisele maanteel.....	71

1. Sissejuhatus

Maanteeameti initsiatiivil viidi 2009. aasta läbi sõidukiiruse teemalise küsitlusuuring, mille eesmärgiks oli teada saada sõidukijuhtide suhtumist ja hoiakuid sõidukiiruse ületamise ja liikluskäitumise kohta! Käesolevas aruandes on esitatud küsitlusuuringu peamised tulemused.

Küsitluse viis läbi uuringufirma Valikor Konsult OÜ 2009.aasta augustis, uuringuandmete analüüs teostati Inseneribüroos Stratum 2009.a septembris.

2. Valim

Kooskõlas lähteülesandega koostati küsitluse valim suurusega 1000 aktiivset mootorsõidukijuhti. Vastavalt lähteülesandele loeti aktiivseteks sõidukijuhtideks need, kes:

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

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

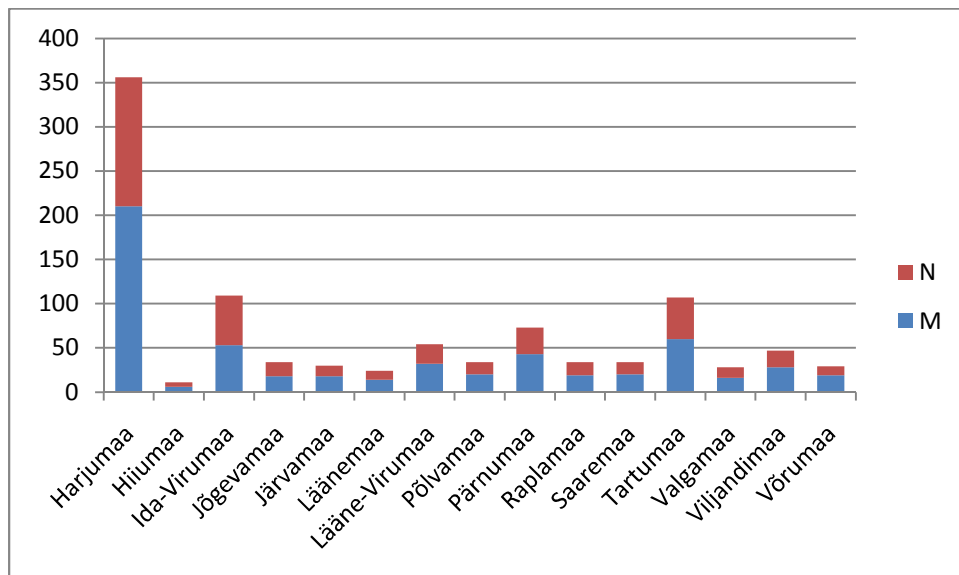
3. Vastanute profiil

3.1 Elukoht maakonna lõikes

Küsitlustele vastas kokku 1004 kvalifitseerunud isikut, kusjuures nende elukoha jagunemine on esitatud järgnevas tabelis ja joonisel eraldi vastanud meeste (M) ja naiste (N) osas.

Tabel 1. Vastanute elukoht maakonna lõikes

Elukoht	M	N	Kokku
Harjumaa	210	146	356
Hiiumaa	6	5	11
Ida-Virumaa	53	56	109
Jõgevamaa	18	16	34
Järvamaa	18	12	30
Läänemaa	14	10	24
Lääne-Virumaa	32	22	54
Põlvamaa	20	14	34
Pärnumaa	43	30	73
Raplamaa	19	15	34
Saaremaa	20	14	34
Tartumaa	60	47	107
Valgamaa	16	12	28
Viljandimaa	28	19	47
Võrumaa	19	10	29



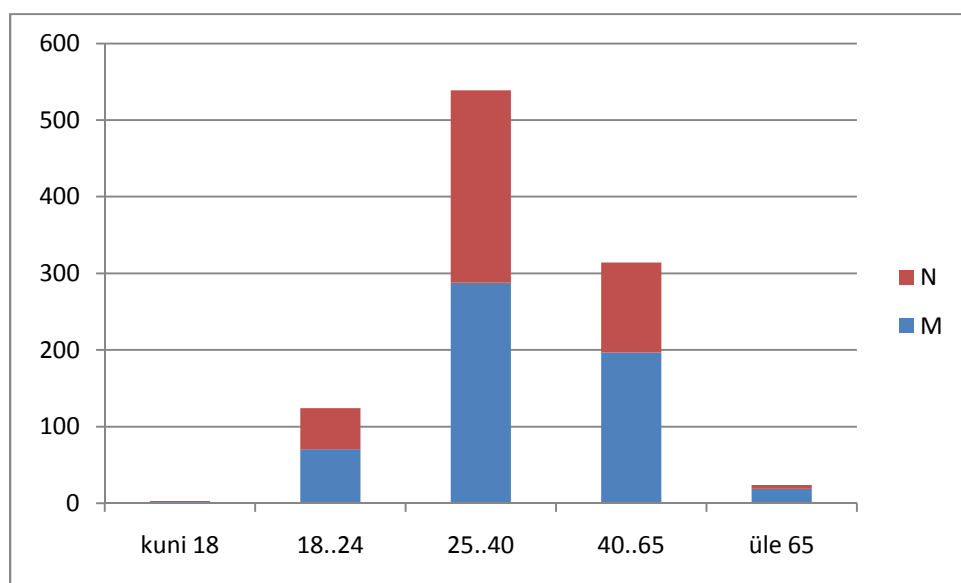
Joonis 1. Vastanute elukoht maakonna lõikes

3.2 Vastanute vanuseline ja sooline jaotus

Kokku vastas ankeedile 1004 isikut, sealhulgas oli 576 meest ja 428 naist. Vanusegruppide lõikes kuulus kõige enam vastanuid vanusegruppi 25-40 aastat (54%), millele järgnesid vanusegrupid 40-65 a (31%) ja 18-24 a (12%). Kõige nooremas (kuni 18 a) ja vanemas (üle 65a.) vanusegruppide osakaal on valimis ka kõige väiksem.

Tabel 2. Vastanute vanuseline ja sooline jaotus

Vanus	M	N	Kokku
kuni 18	2	1	3
18..24	70	54	124
25..40	288	251	539
40..65	197	117	314
üle 65	19	5	24



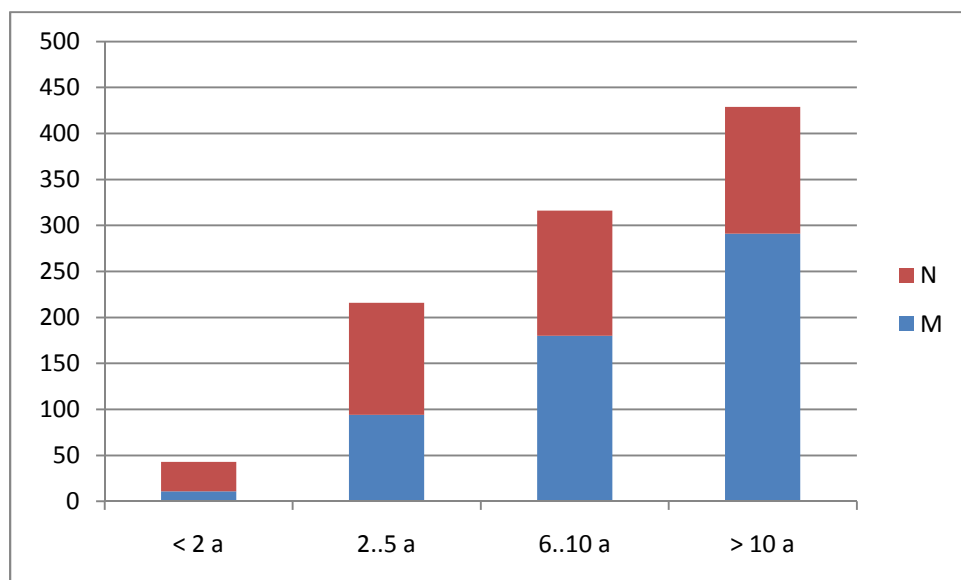
Joonis 2. Vastanute vanuseline ja sooline jaotus

3.3 Juhistaaž

Vastanute jagunemine juhistaaži lõikes on esitatud alljärgnevas tabelis ja graafikul. Selle kohaselt on enim vastanuid ka suurema juhistaažiga, näiteks üle 10 aastase juhistaažiga vastanud moodustavad 43%, 6-10 aastase juhistaažiga vastanud 31% ja 2-5 aastase juhistaažiga vastanud 21% kogu valimist.

Tabel 3. Vastanute jaotus juhistaaj ja soo lõikes

Juhistaaj	M	N	Kokku
< 2 a	11	32	43
2..5 a	94	122	216
6..10 a	180	136	316
> 10 a	291	138	429



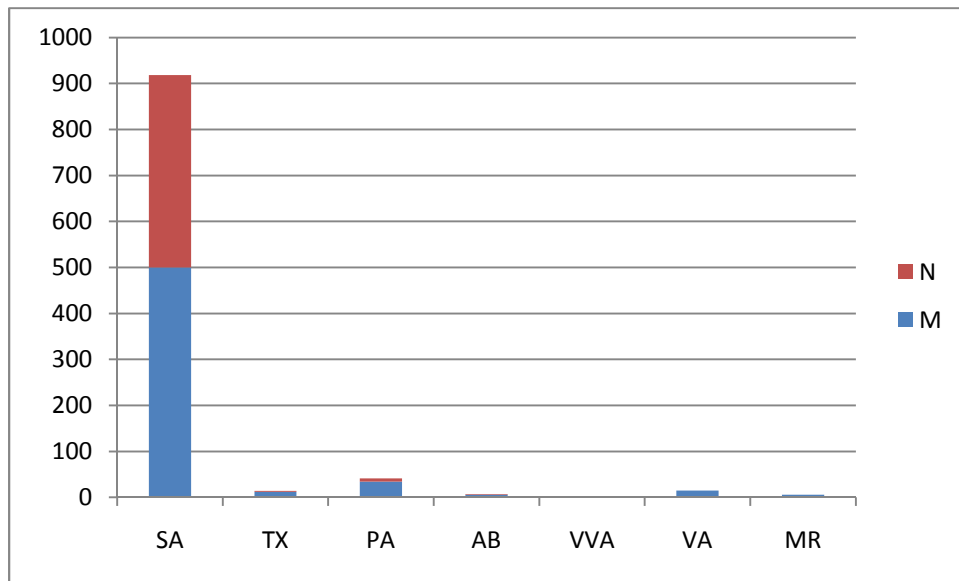
Joonis 3. Vastanute jaotus juhistaaj ja soo lõikes

3.4 Vastanute poolt peamiselt kasutatav sõiduk

Täiesti loogilise tulemusena kasutavad vastanud enam sõidua autod, kusjuures selle sõidukikliigi osakaal moodustab ligemale 92%. Siinkohal tuleb aga silmas pidada, et paljude vastanute puhul oli antud ka mitu sõidukit peamise sõidukikliigi kohta, seetõttu osutus sõiduauto peamiseks sõidukikliigiks 89% vastanute jaoks.

Tabel 4. Vastanute poolt peamiselt kasutatav sõiduk

Sõidukiliik	tähis	M	N	KOKKU
Sõiduauto	SA	500	418	918
Takso	TX	12	2	14
Pakiauto	PA	34	7	41
Buss	AB	6	1	7
Veoauto < 3,5 t	VVA	3	0	3
Veoauto > 3,5 t	VA	15	0	15
Mootorratas	MR	6	0	6



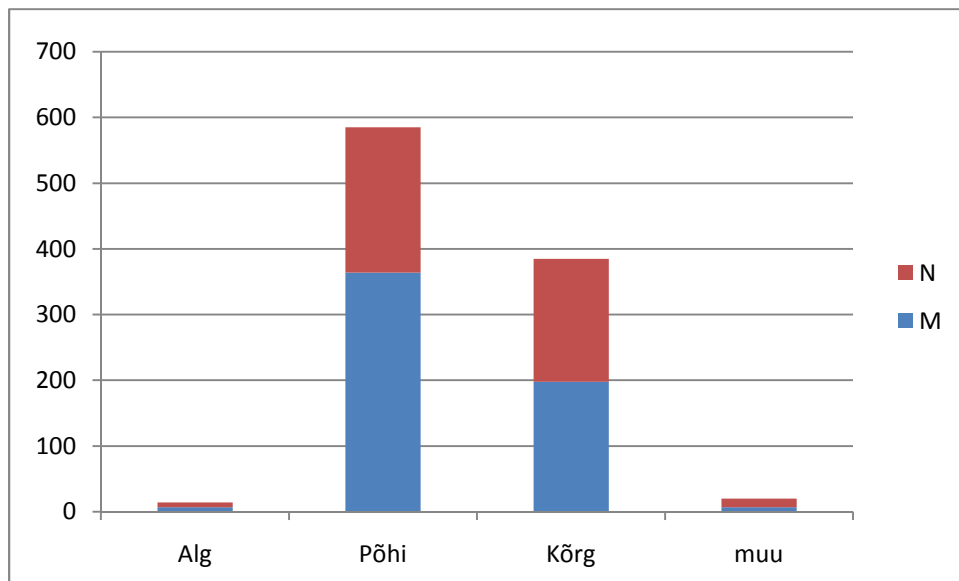
Joonis 4. Vastanute poolt peamiselt kasutatav sõiduk

3.5 Vastanute haridustase

Haridustaseme poolest oli enim põhiharidusega (58%) ning kõrgharidusega juhte (38%).

Tabel 5. Vastanute haridustase

Haridus	M	N	Kokku
Algharidus	7	7	14
Põhiharidus	364	221	585
Kõrgharidus	198	187	385
muu	7	13	20



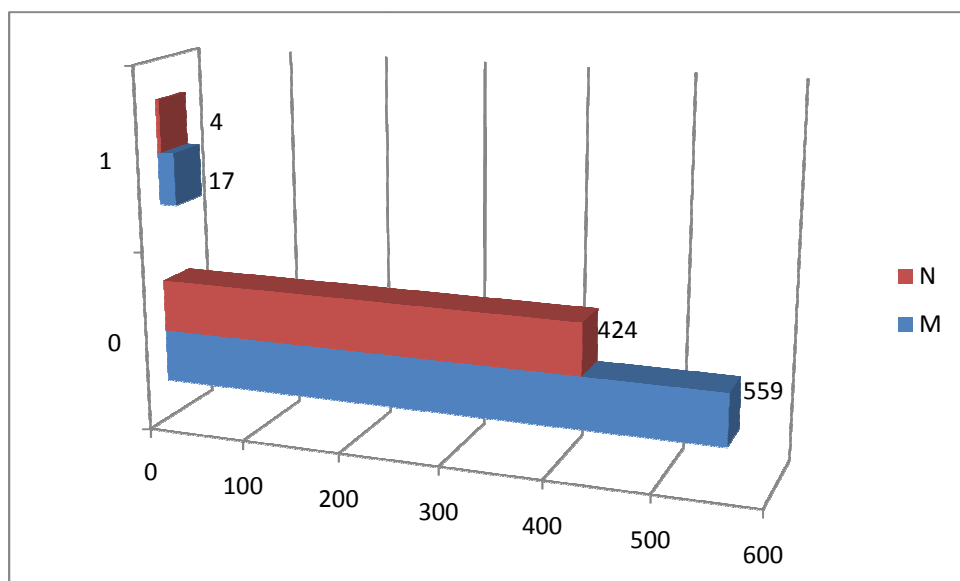
Tabel 5. Vastanute haridustase

3.6 Vastanute osalus liiklusõnnetustes

Ankeedis küsiti ka vastanute „kogemust“ liiklusõnnetuses osalemises, kusjuures piiriks seati liiklusõnnetuses osalemine viimase kolme aasta jooksul. Eraldi paluti vastanutel vastata küsimusele osalemise kohta inimkahjuga ja ainult materiaalse kahjuga liiklusõnnetustes. Inimkahjuga liiklusõnnetuses oli osalenud 2% vastanuist, kusjuures neid, kes sellisesse õnnetusse olid sattunud enam kui üks kord, ei olnudki. Materiaalse kahjuga liiklusõnnetusse oli sattunud juba märgatavalt enam vastanud juhte – kokku 21% vastanuist, sealhulgas 17% vastanuist olid liiklusõnnetuses osalenud ühel korral viimase kolme aasta jooksul. Väga olulisi erinevusi meeste ja naiste vahel selles osas ei eksisteeri, kuigi mehi on materiaalse kahjuga liiklusõnnetuses osalenud veidi enam kui naisi (23 ja 20%).

Tabel 6. Vastanute osalus inimkahjuga liiklusõnnetustes

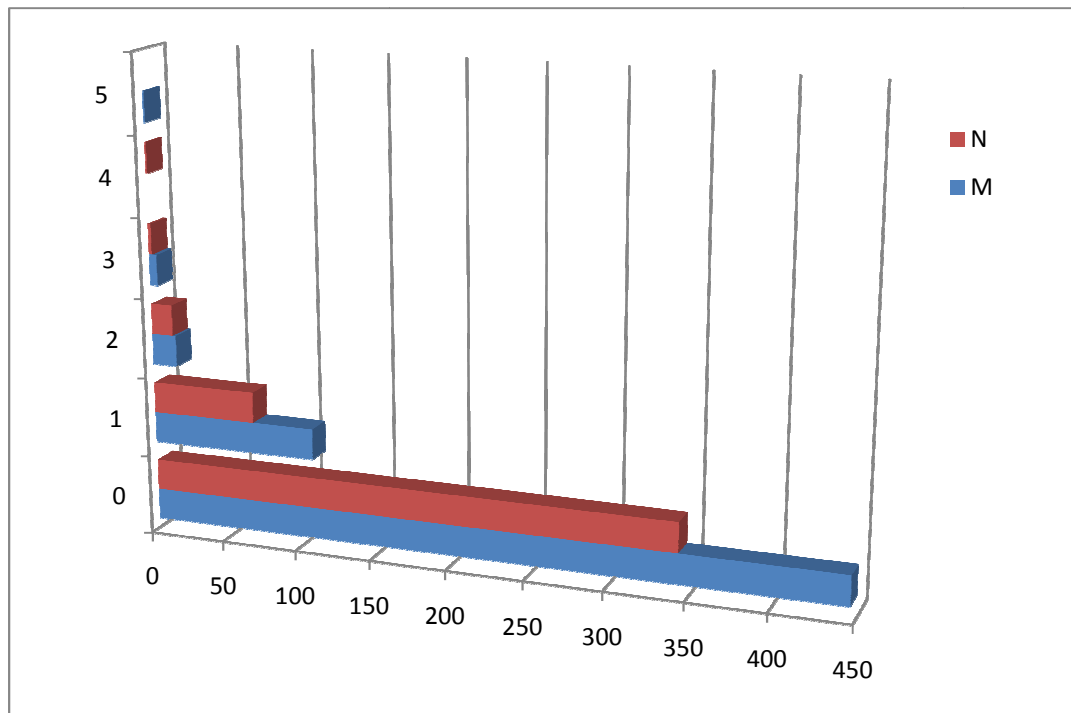
Osalenud LÕ kordi	M	N	Kokku
Ei ole osalenud	559	424	983
1 kord	17	4	21
Kokku	576	428	1004



Joonis 6. Vastanute osalus inimkahjuga liiklusõnnetustes

Tabel 7. Vastanute osalus materiaalse kahjuga liiklusõnnetustes

Mitmel korral on osalenud materiaalse kahjuga liiklusõnnetuses?	M	N	Kokku
0	446	343	789
1	108	68	176
2	16	14	30
3	5	2	7
4		1	1
5	1		1
Kokku	576	428	1004



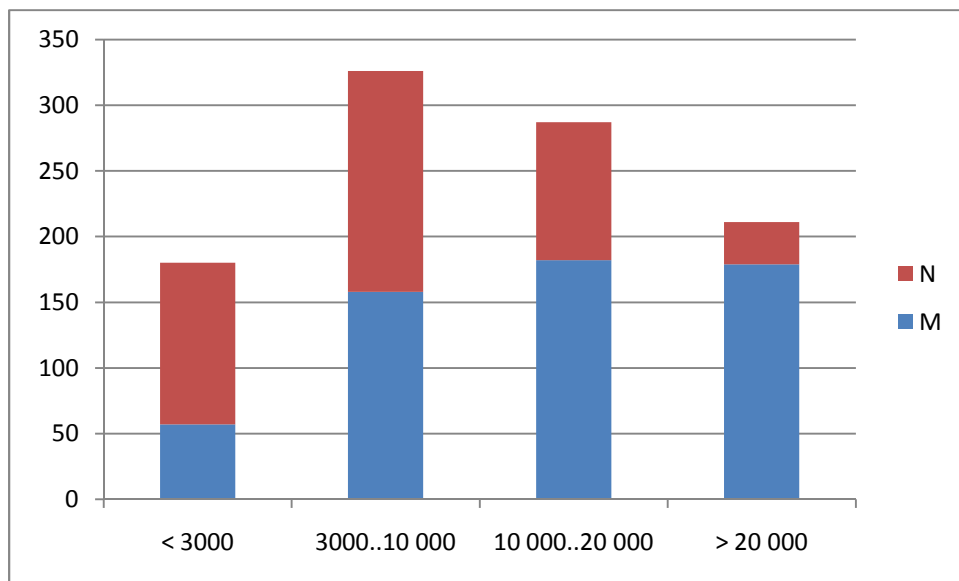
Joonis 7. Vastanute osalus materiaalse kahjuga liiklusõnnetustes

3.7 Vastanute läbisõit juhina viimase 12 kuu jooksul

Vastanud juhtidest jäi enamiku aastane läbisõit vahemikku 3000 kuni 10 000 ja 10 000 kuni 20 000 km. Sealjuures meesjuhtide keskmine aastane läbisõit on mõnevõrra suurem kui naisjuhtidel.

Tabel 8. Vastanute läbisõit juhina viimase 12 kuu jooksul

Läbisõit viimase 12 kuu jooksul	M	N	Kokku
< 3000	57	123	180
3000..10 000	158	168	326
10 000..20 000	182	105	287
> 20 000	179	32	211
Kokku	576	428	1004



Joonis 8. Vastanute läbisõit juhina viimase 12 kuu jooksul

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 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

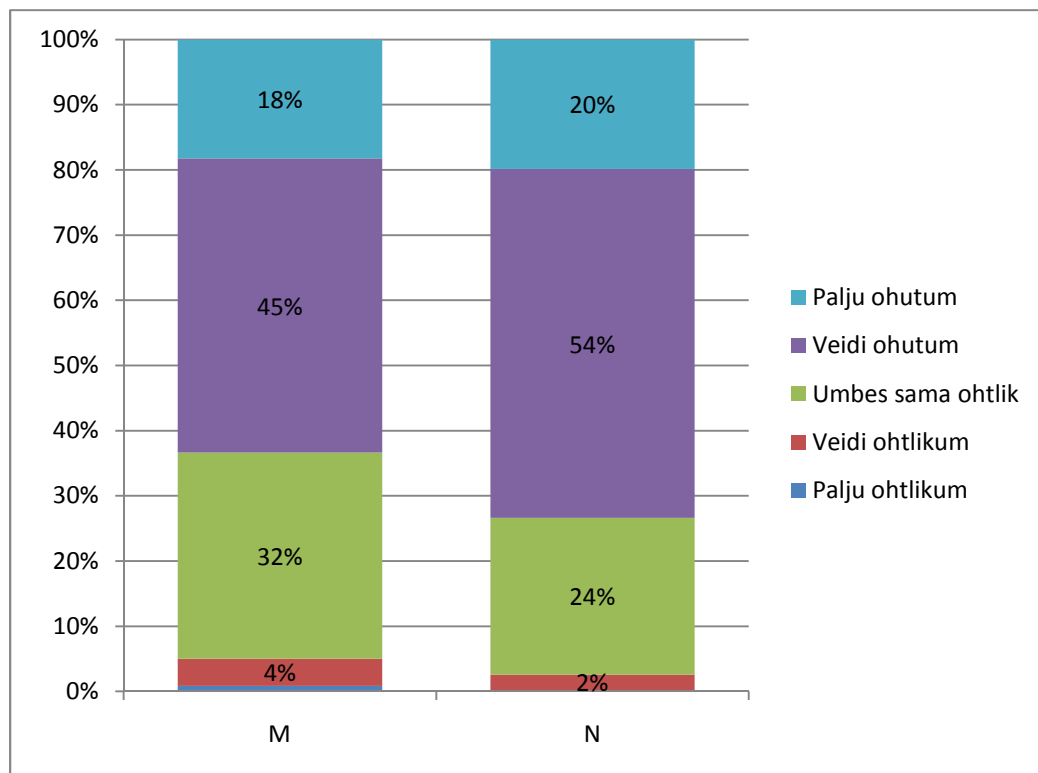
Vastanud juhtide hinnang oma juhtimisstiili ohtlikkusele osutus järgmiseks:

Meesjuhtidest 5% hindas oma juhtimisstiili keskmisest palju või veidi ohtlikumaks, 32% keskmiseks ning 63% keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks!

Naisjuhtide hinnang oma juhtimisoskustele oli aga märgatavalt kõrgem, nii hindas enda juhtimisoskusi keskmisest palju või veidi ohtlikumaks vaid 2%, keskmiseks 24% ning keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks koguni 74% naisjuhtidest!

Tabel 9. Hinnang oma juhtimisstiilile

	M	N
Palju ohtlikum	1%	0,2%
Veidi ohtlikum	4%	2%
Umbes sama ohtlik	32%	24%
Veidi ohutum	45%	54%
Palju ohutum	18%	20%



Joonis 9. Hinnang oma juhtimisstiilile

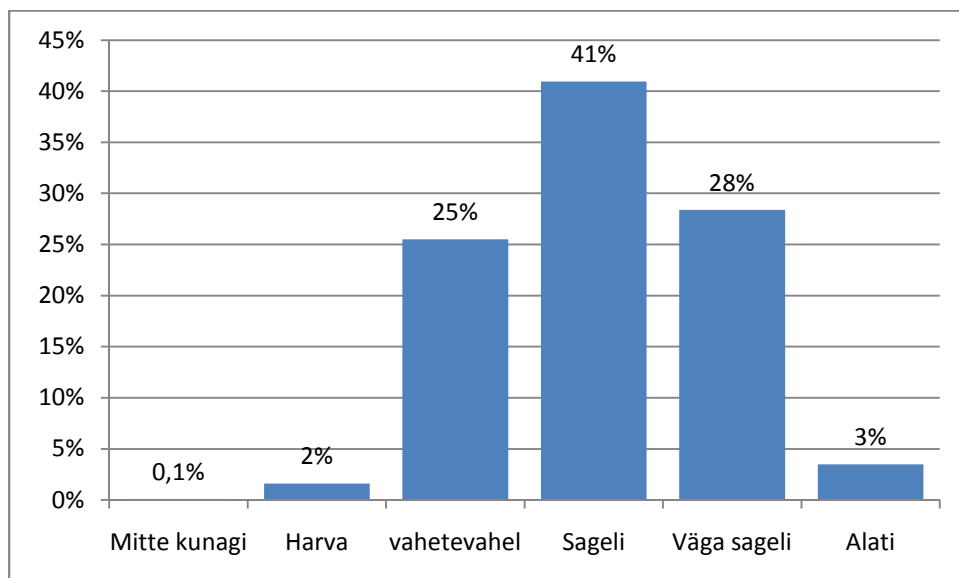
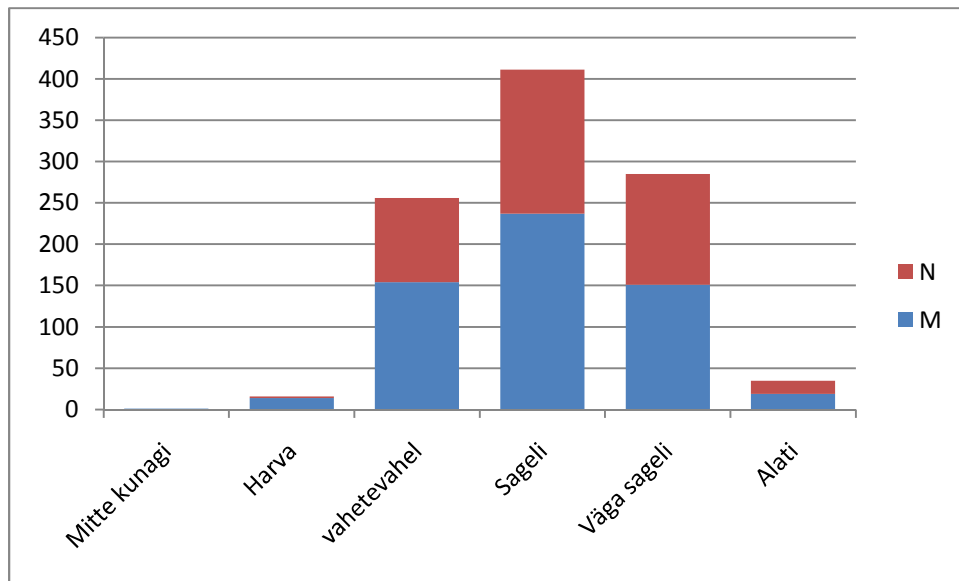
4.2 Kui tihti ületavad teised juhid Teie arvates kiiruspiirangut?

Mitte kunagi	1
Harva	2
Vahetevahel	3
Sageli	4
Väga sageli	5
Alati	6

Järgmisena uurisime juhtide hinnangut TEISTE juhtide kiiruskäitumisele. Vastanud juhtide hinnangul ületavad teised juhid kiiruspiirangut sageli või väga sageli, nii arvas 73% vastanuist, sellele lisaks toimub vastanute arvates see vahetevahel veel 25% juhtide arvates. Seega on üldine hinnang teiste juhtide kiirusületuse sagedusele üsna negatiivne.

Tabel 10. Kiiruspiirangu ületamise hinnang TEISTE juhtide poolt

	M	N	Kokku
Mitte kunagi	1		1
Harva	14	2	16
vahetevahel	154	102	256
Sageli	237	174	411
Väga sageli	151	134	285
Alati	19	16	35
Kokku	576	428	1004



Joonis 10. Kiiruspiirangu ületamise hinnang TEISTE juhtide poolt

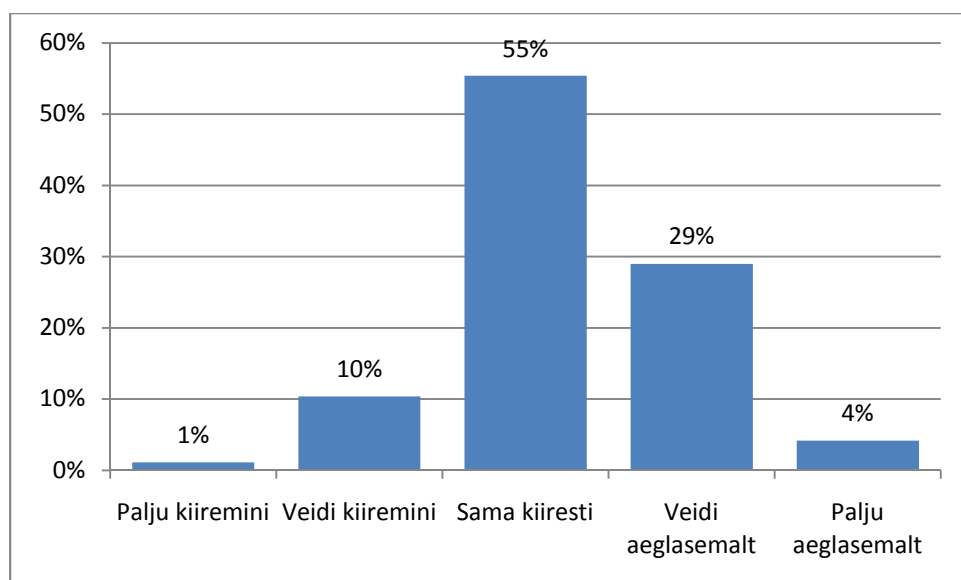
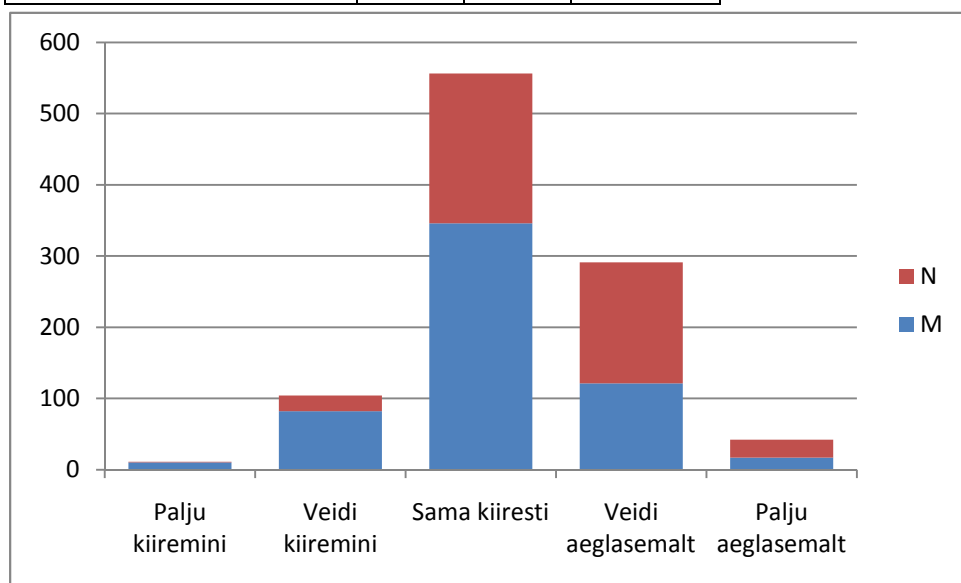
4.3 Kas Teie sõidate tavaliselt Teiste juhtidega võrreldes?

- Palju kiiremini ☐ 1
- Veidi kiiremini ☐ 2
- Umbes sama kiiresti ☐ 3
- Veidi aeglasemalt ☐ 4
- Palju aeglasemalt ☐ 5

Samas on hinnang vastanud juhtide ENDI kiiruskäitumisele üsna vähe kriitiline. Vastanuist 56% väidab, et sõidab sama kiiresti kui teised, 33% sõidab veidi või oluliselt aeglasemalt ning vaid 11% sõidab keskmisest palju või veidi kiiremini.

Tabel 11. Vastanute hinnang oma tavapärasele sõidukiirusele teiste juhtidega võrreldes

	M	N	Kokku
Palju kiiremini	10	1	11
Veidi kiiremini	82	22	104
Sama kiiresti	346	210	556
Veidi aeglasemalt	121	170	291
Palju aeglasemalt	17	25	42
Kokku	576	428	1004



Joonis 11. Vastanute hinnang oma tavapärasele sõidukiirusele teiste juhtidega võrreldes

Seega- kui enamuse vastanute arvates ületavad teised juhid piirkiirust üsna sageli (73%) ja juhtide endi kiirus on peamiselt sarnane teistele juhtidele (56%) või isegi veidi kiirem (11%), siis viitab see selgelt sellele, et enamus juhte ei pea kiiruseületust oluliseks rikkumiseks ja ületab piirkiirust sageli või enamasti. Samas on mehed omaenda hinnangul tunduvalt altimad kiiruspiirangut ületama kui naised.

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

Ei 21

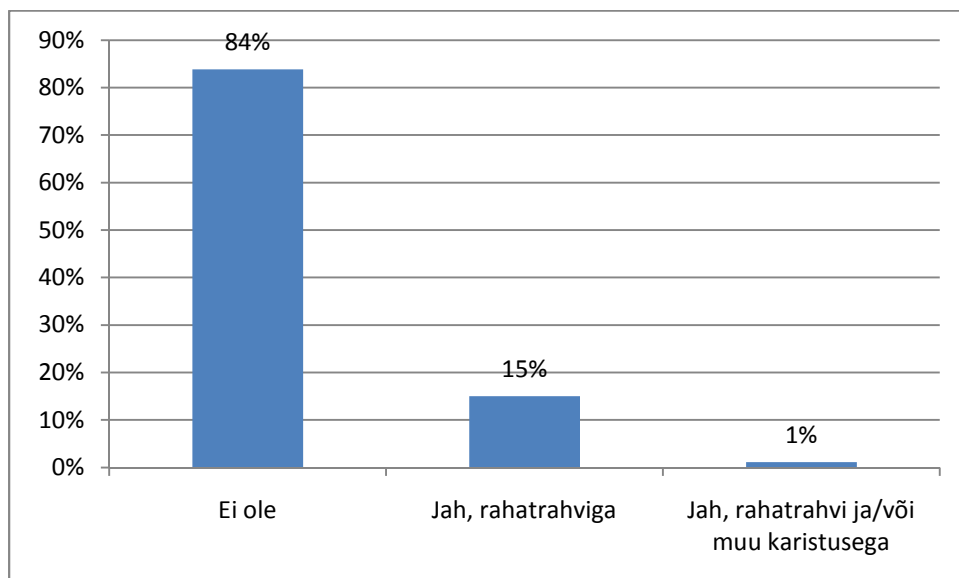
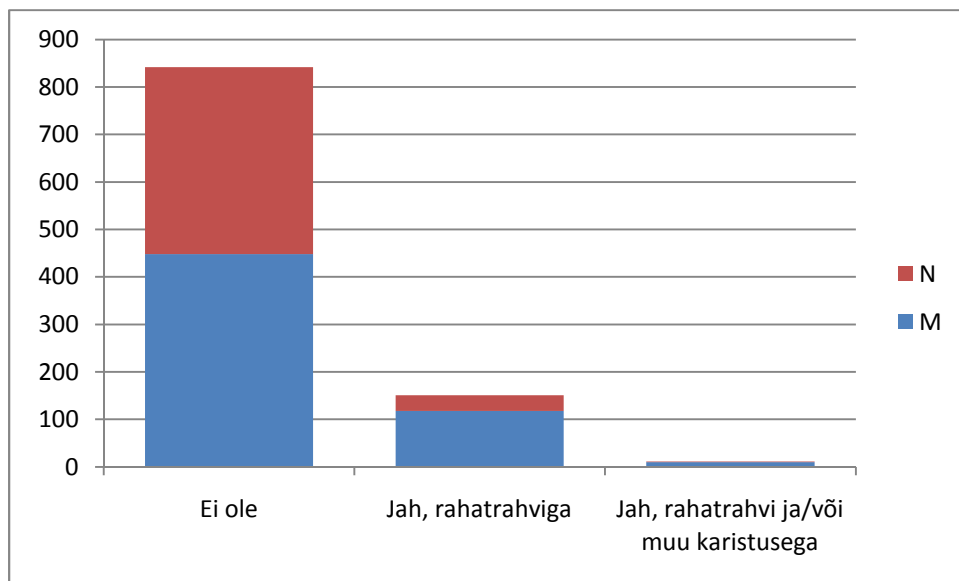
Jah, rahatrahviga 2

Jah, rahatrahvi ja/või muu karistusega 3

Järgmisena küsisime juhtidelt seda, kas neid on viimase 12 kuu jooksul karistatud kiiruse ületamise eest, ja kui see on nii, siis ka millise karistusega. Tulemustest selgus, et kiiruseületuse eest on karistatud 1/6 juhtidest, enamikku rahatrahviga. Samas on huvitav märkida, et karistatute osas on meestel oluliselt suurem osakaal (22% meestest on karistatud) kui naistel (vaid 9% naisjuhtidest on karistatud).

Tabel 12. Kiiruse ületamise eest karistatus

	M	N	Kokku
Ei ole	448	394	842
Jah, rahatrahviga	118	33	151
Jah, rahatrahvi ja/või muu karistusega	10	1	11
Kokku	576	428	1004



Joonis 12. Kiiruse ületamise eest karistatus

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

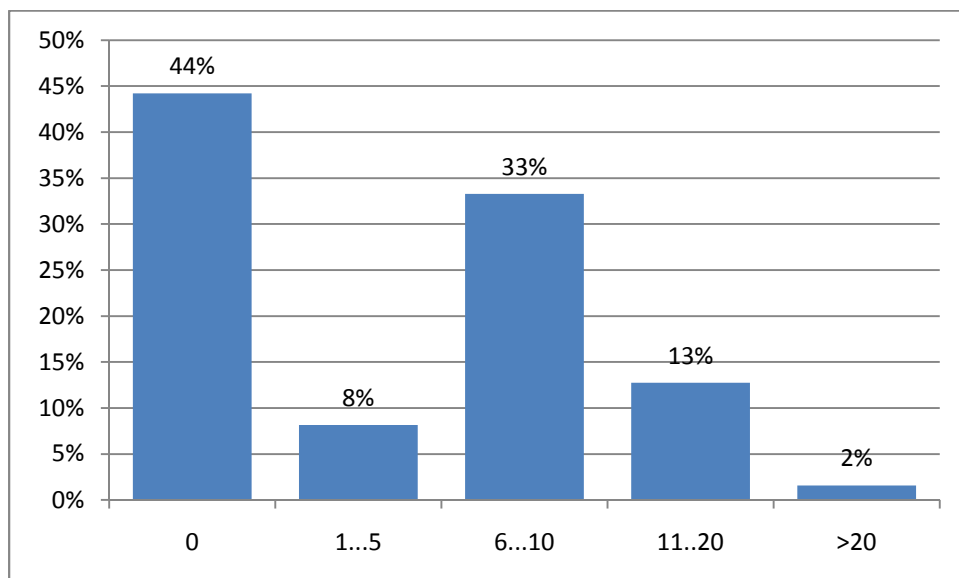
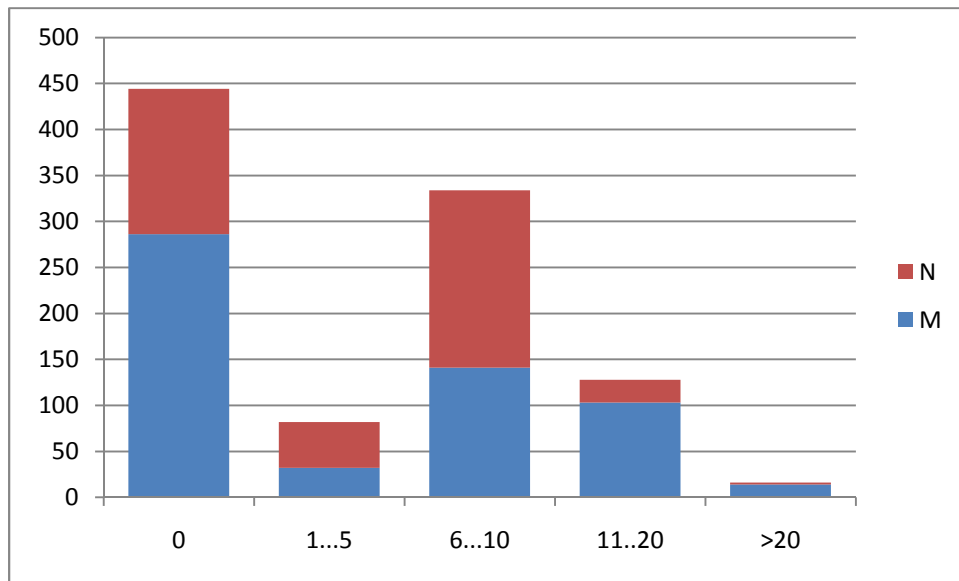
	0	1...5	6...10	11...20	üle 20km/h
a) Linnadevahelistel põhiteedel	21	22	23	24	25
b) Kohalikel (väiksematel) maanteedel	21	22	23	24	25
c) Linnades, asulates	21	22	23	24	25

Järgmine küsimusteblokk puudutas kiiruspiirangu ületamist erinevatel teeliikidel- linnadevahelistel põhiteedel, kohalikel, väiksematel maanteedel ja linnades ning asulates. Küsimuses kajastatud teede liigid ei vasta teadlikult ei maanteeameti riigiteede klassifikatsioonile ega projekteerimismidest toodule, seda sellel põhjusel, et juhtide teadmised teede klassifitseerimise alustest pole ilmselt piisavad. Seetõttu peeti vajalikuks esitada küsimused vaid selgitavana ja mitte kattuvana ametliku teede klassifikatsioonina. Tulemustest selguvad järgmised asjaolud:

Juhtide hinnangul omaenda käitumisele ületavad nad linnadevahelistel põhiteedel kehtestatud piirkiirust sageli ja seda teeb enamik juhtidest (50% meesjuhtidest ületab oma hinnangul linnadevahelisel põhiteel kiirust ja 63% naisjuhtidest). Kuigi naisjuhtide hinnang sellele küsimusele on kriitilisem, siis samas ületab enamus naisjuhte kiirus väiksemal määral kui meesjuhid seda teavad. Peamine kiiruseületuse suurus jääb vahemikku 6...10 km/h (meestest 24% ja naistest 45%) aga üsna palju on ka neid kes ületavad piirkiirust 10...20 km/h võrra (meestest 28%, kuid vaid 6% naistest).

Tabel 13. Kiiruspiirangu ületamise määr linnadevahelistel põhiteedel

Km/h	M	N	Kokku
0	286	158	444
1...5	32	50	82
6...10	141	193	334
11...20	103	25	128
>20	14	2	16
Kokku	576	428	1004

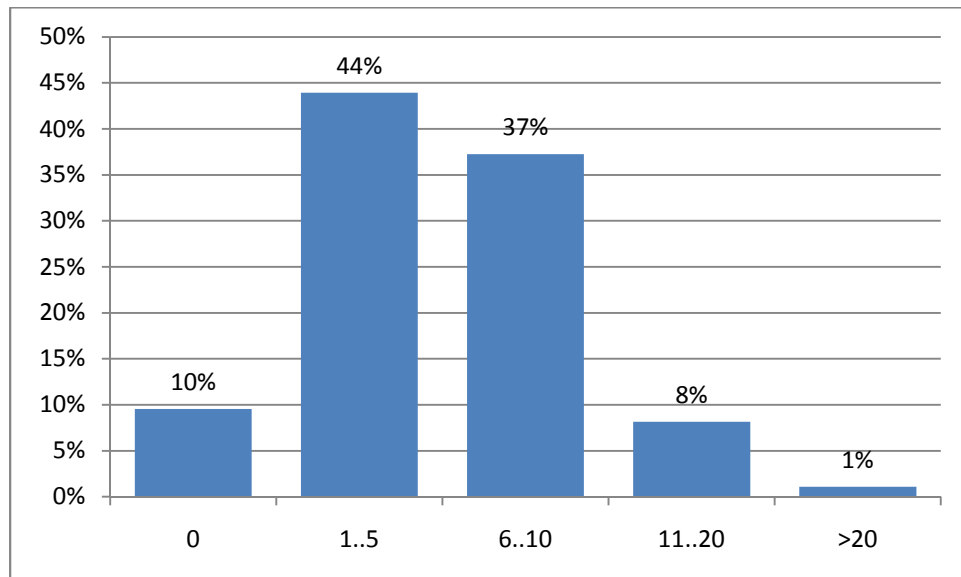
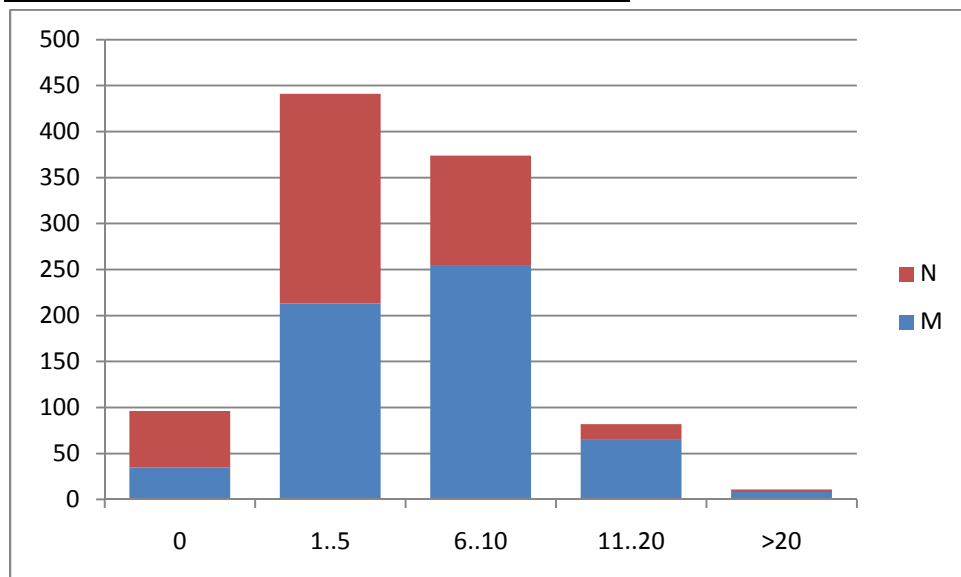


Joonis 13. Kiiruspiirangu ületamise määr linnadevahelistel põhiteedel

Juhtide hinnangul omaenda käitumisele ületavad nad kohalikel väiksematel maanteedel kehtestatud piirkiirust sageli ja seda teeb enamik juhtidest (94% meesjuhtidest ja 86% naisjuhtidest). Kuigi naisjuhtide hinnang sellele küsimusele on kriitilisem, siis samas ületab enamus naisjuhte kiirus väiksemal määral kui meesjuhid seda teavad. Kiiruseületuse suurus jääb vahemikku 6...10 km/h (meestest 37% ja naistest 53%) kuid samas on palju ka neid, kes ületavad piirkiirust 10...20 km/h võrra (meestest 44%, kuid 28% naistest).

Tabel 14. Kiiruspiirangu ületamise määr kohalikel, väiksematel maanteedel

Km/h	M	N	Kokku
0	35	61	96
1..5	213	228	441
6..10	255	119	374
11..20	65	17	82
>20	8	3	11
Kokku	576	428	1004

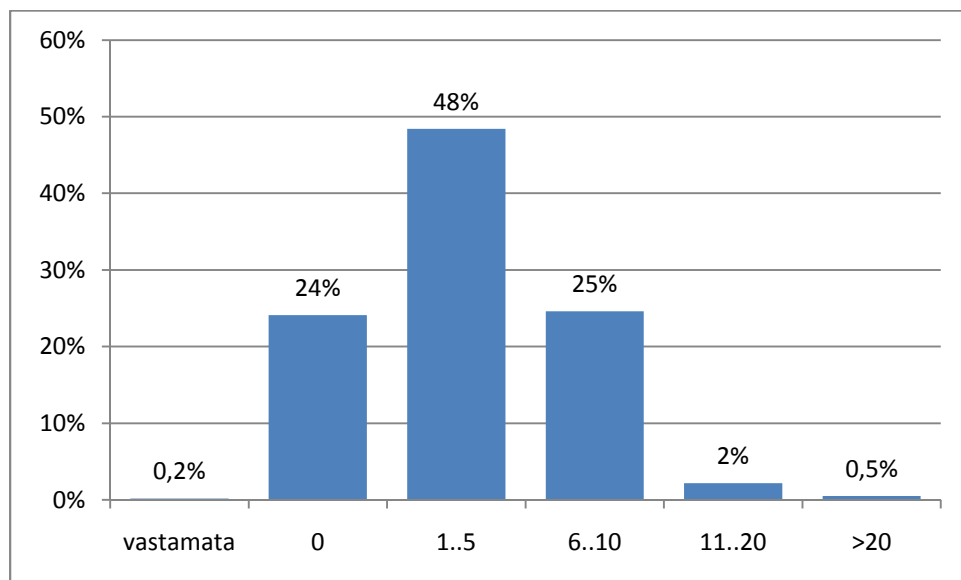
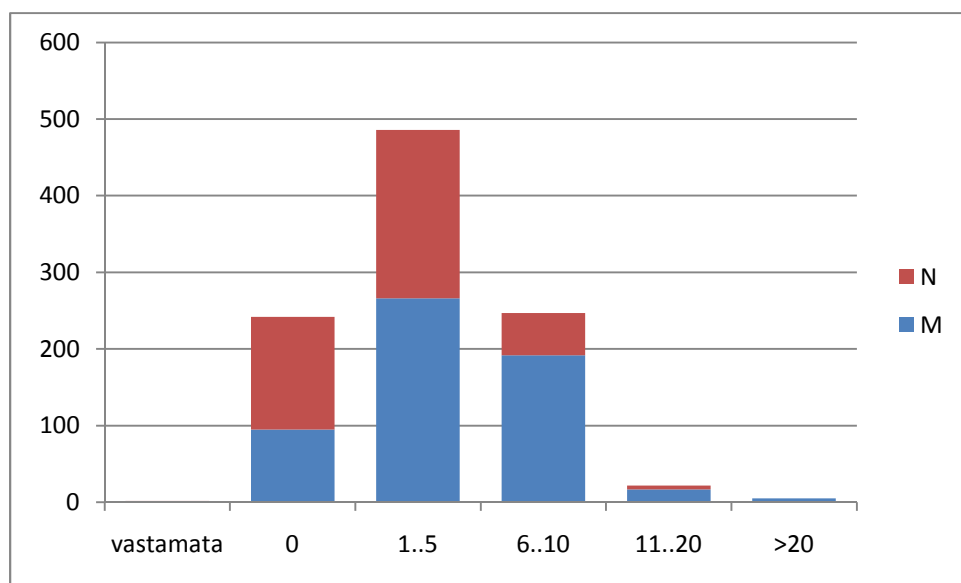


Joonis 14. Kiiruspiirangu ületamise määr kohalikel, väiksematel maanteedel

Juhtide hinnangul omaenda käitumisele ületavad nad linnades ja asulates piirkiirust sageli ja seda teeb enamik juhtidest (84% meesjuhtidest ja 66% naisjuhtidest). Kiiruseületuse suurus jääb vahemikku 6...10 km/h (meestest 46% ja naistest 51%) kuid samas on palju ka neid, kes ületavad piirkiirust 10...20 km/h võrra (meestest 33%, ning 13% naistest).

Tabel 15. Kiiruspiirangu ületamise määr linnades / asulates

Km/h	M	N	Kokku
vastamata	1	1	2
0	95	147	242
1..5	266	220	486
6..10	192	55	247
11..20	17	5	22
>20	5		5
Kokku	576	428	1004



Joonis 15. Kiiruspiirangu ületamise määr linnades/asulates

4.6 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 blokk küsimusi käsitles kiiruseületamise peamisi põhjuseid. Järgnevalt on toodud nende vastanute arv, kes toodud väidetega nõustusid:

Teiste liiklejate kiirusest tingitud kiirusvalik	64%
Ma naudin kiiret sõitu	34%
Kogemata	70%
Kiirustamine kohtumisele	63%
Kehtestatud piirang ei vasta liiklustingimustele	62%

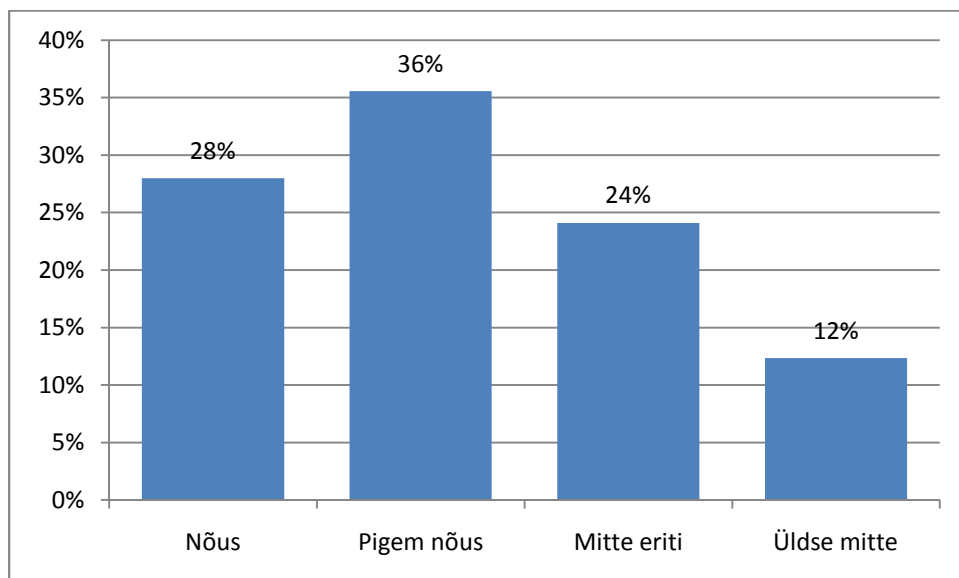
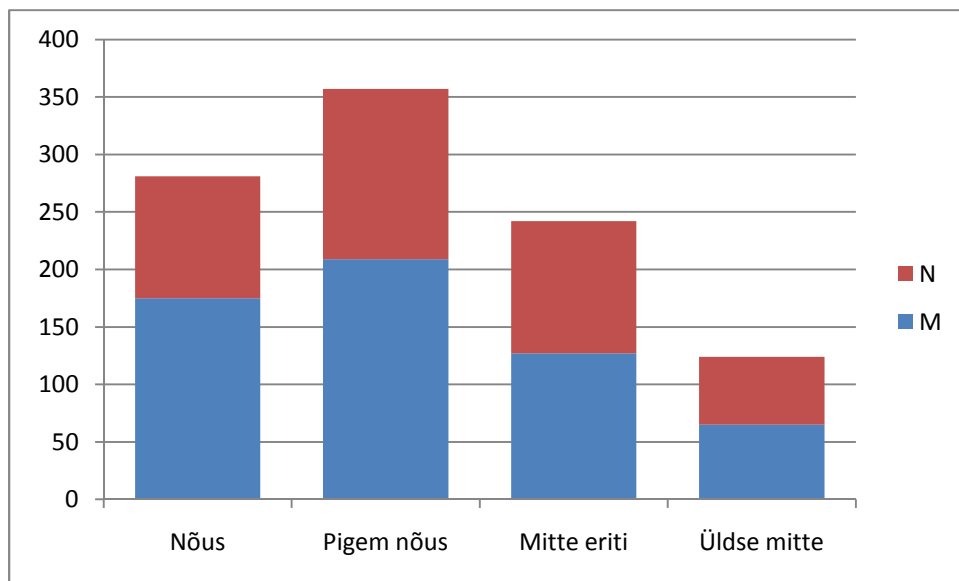
Kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav	81%
Kuni +20 km/h on üldiselt aktsepteeritav	19%
Auto võimekuse proovimine	11%
Vahelejäamise risk on väike	10%

Seega on vastanute arvates peamisteks kiiruspiirangu ületamise põhjusteks see, et enamiku arvates on väike (kuni 10 km/h) kiiruspiirangu ületamine üldiselt aktsepteeritav, paljudel juhtudel toimub see kogemata või on tingitud kiirustamisest kohtumisele. Oluline mõju on ka teiste liiklejate kiiruskäitumisel. Üsna paljude arvates on ka kiiruspiirangud liiga karmid ega vasta liiklustingimustele. Samas näiteks ei pea enamuse vastanuist kiiruspiirangu ületamisega seonduvat vahelejäamise riski väikeseks.

Vastuste jagunemine mees- ja naisjuhtide lõikes on esitatud järgnevates tabelites ja graafikutel.

Tabel 16. Kiiruseületus on tingitud teiste liiklejate kiirusevalikust

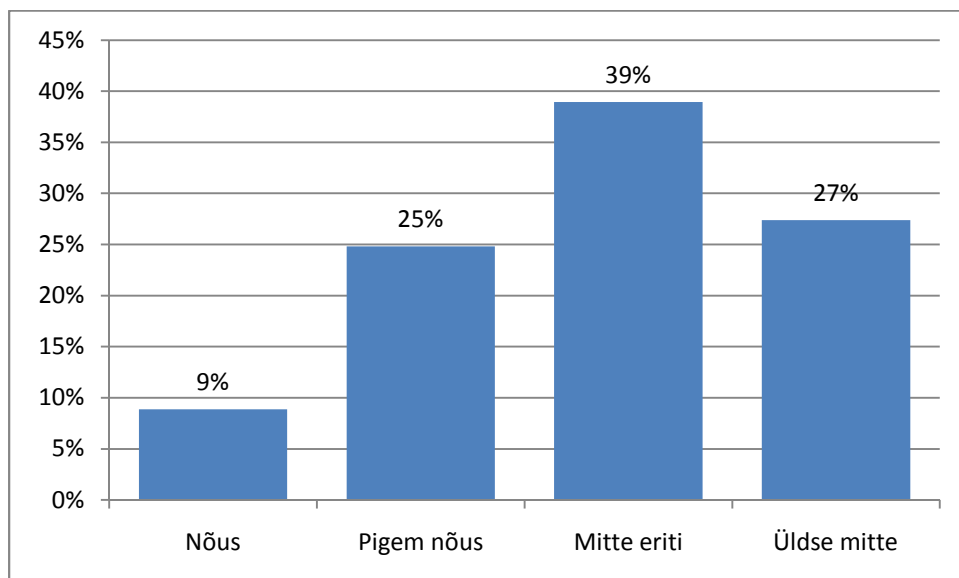
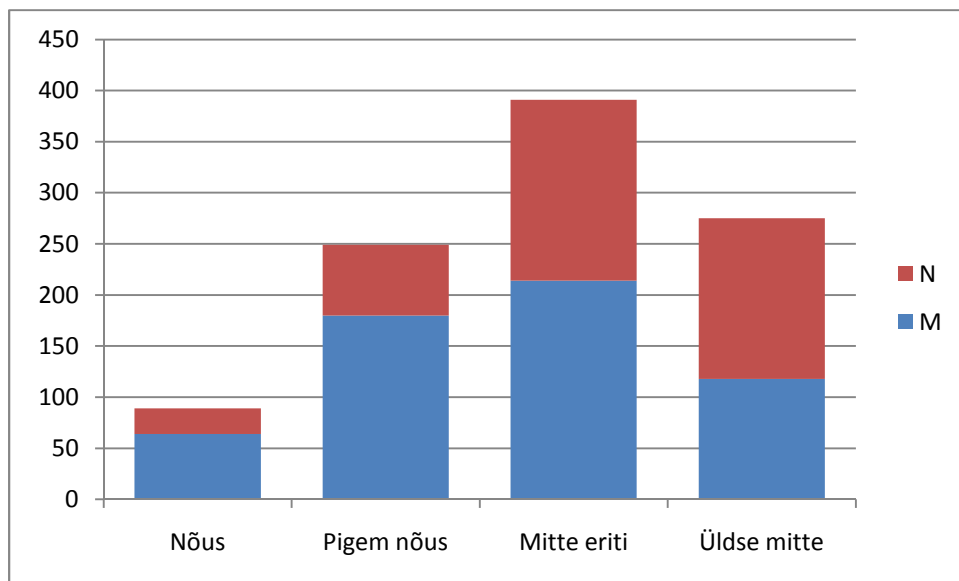
	M	N	Kokku
Nõus	175	106	281
Pigem nõus	209	148	357
Mitte eriti	127	115	242
Üldse mitte	65	59	124
Kokku	576	428	1004



Joonis 16. Kiiruseületus on tingitud teiste liiklejate kiirusevalikust

Tabel 17. Kiiruseületus on tingitud kiire sõidu nautimisest

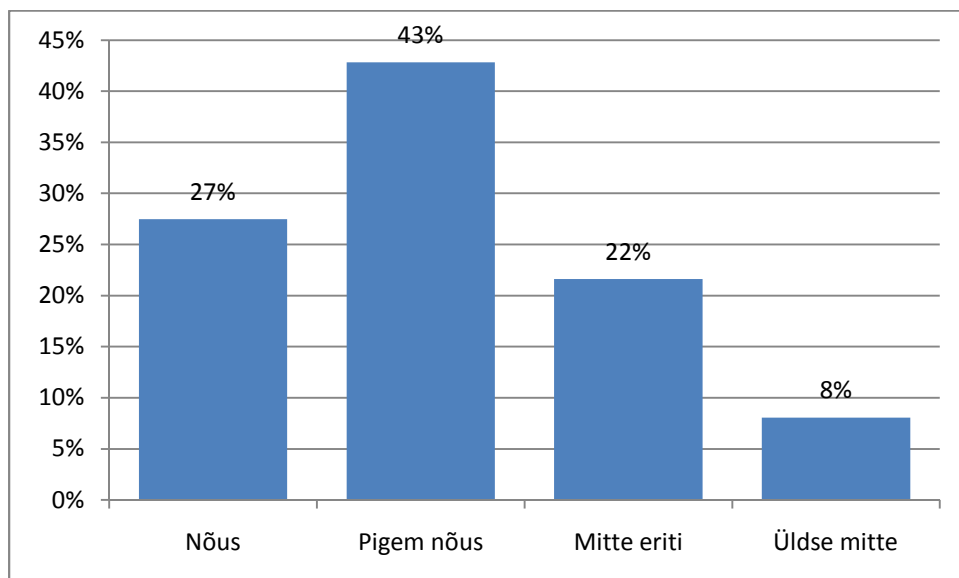
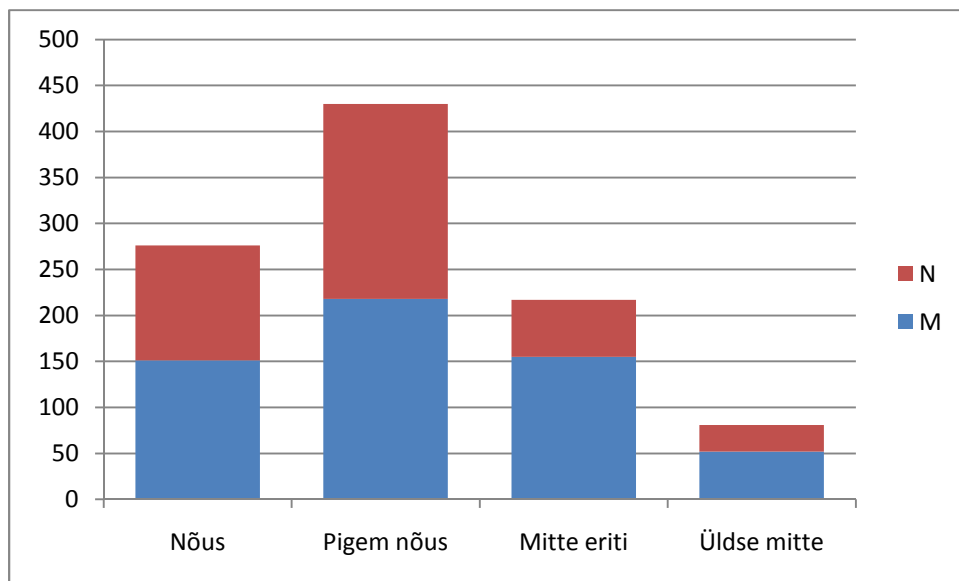
Naudin kiiret sõitu	M	N	Kokku
Nõus	64	25	89
Pigem nõus	180	69	249
Mitte eriti	214	177	391
Üldse mitte	118	157	275
Kokku	576	428	1004



Joonis 17. Kiiruseületus on tingitud kiire sõidu nautimisest

Tabel 18. Kiiruseületus on toimunud kogemata

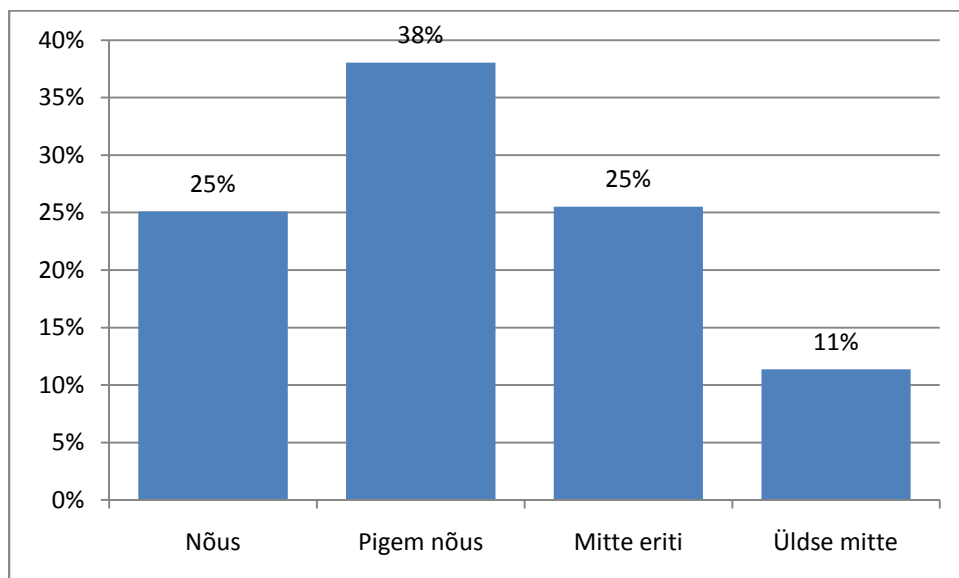
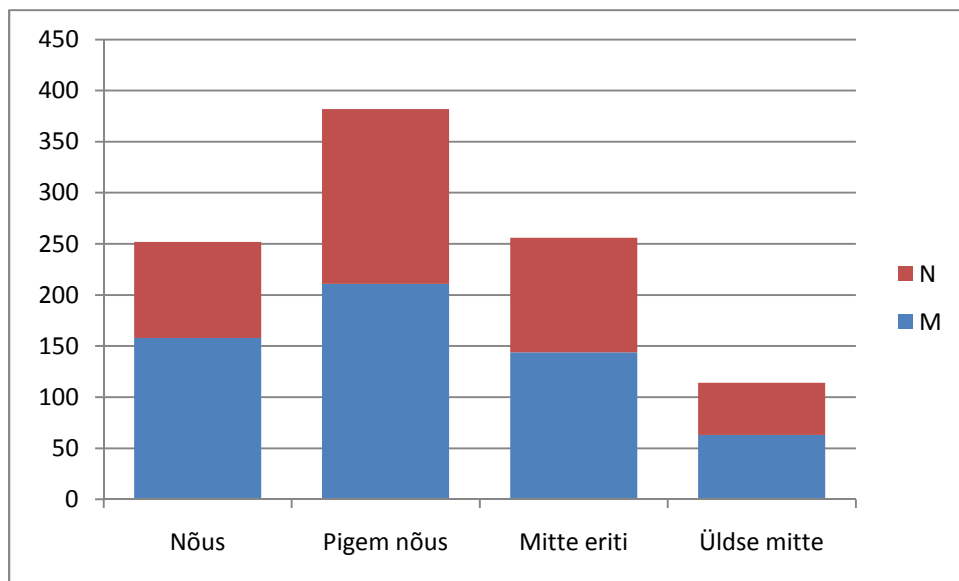
	M	N	Kokku
Nõus	151	125	276
Pigem nõus	218	212	430
Mitte eriti	155	62	217
Üldse mitte	52	29	81
Kokku	576	428	1004



Joonis 18. Kiiruseületus on toimunud kogemata

Tabel 19. Kiiruseületus on tingitud kiirustamisest kohtumisele

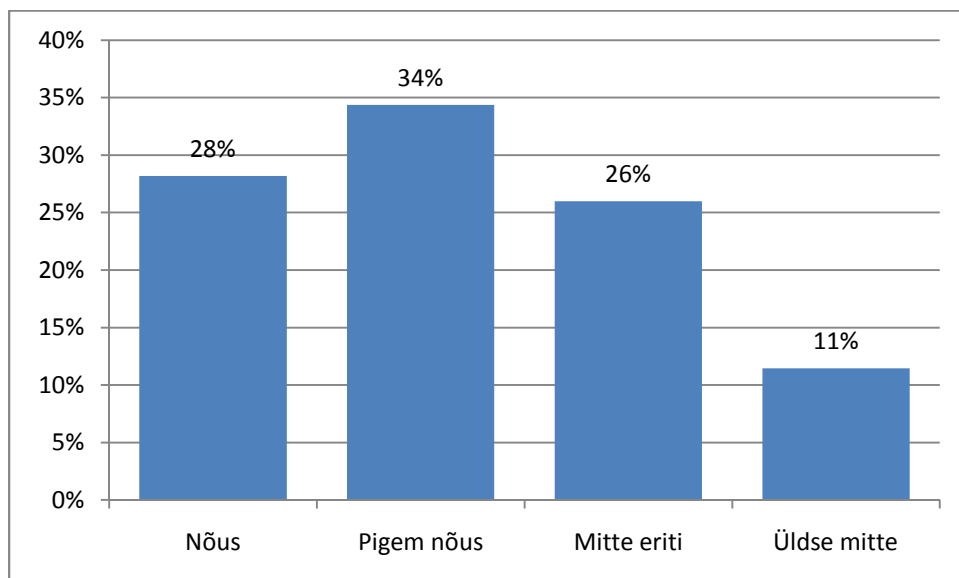
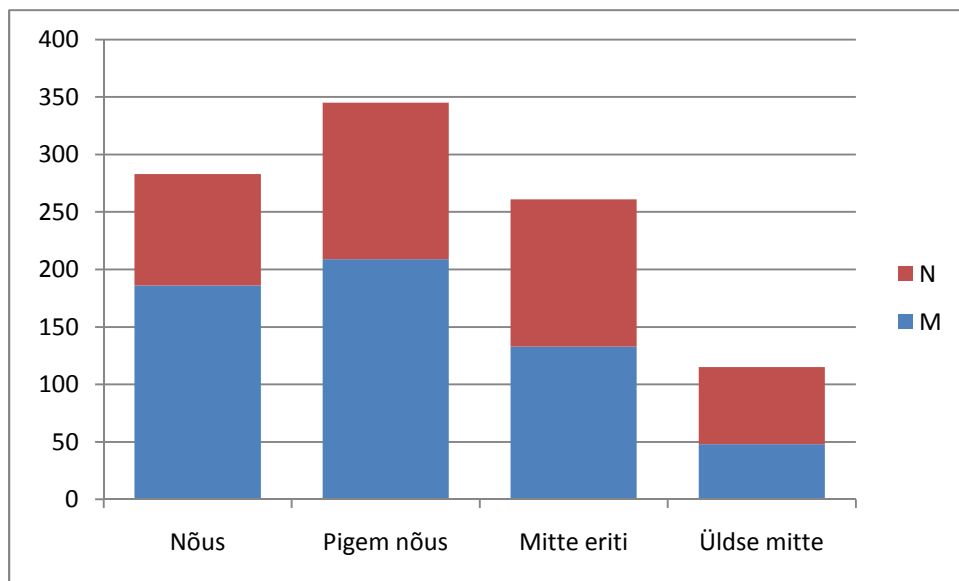
	M	N	Kokku
Nõus	158	94	252
Pigem nõus	211	171	382
Mitte eriti	144	112	256
Üldse mitte	63	51	114
Kokku	576	428	1004



Joonis 19. Kiiruseületus on tingitud kiirustamisest kohtumisele

Tabel 20. Kiiruseületus on toimunud põhjusel, et kehtestatud piirang ei vasta oludele

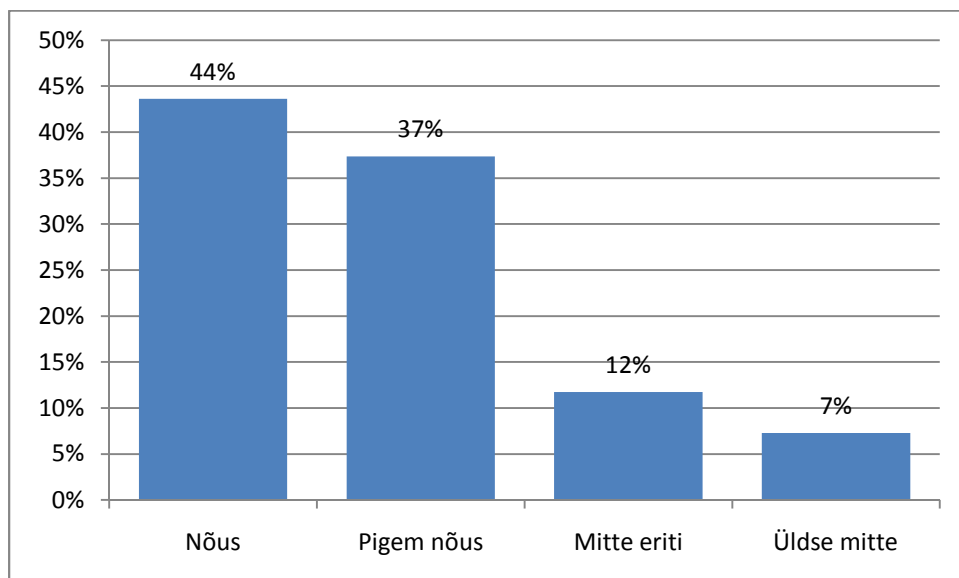
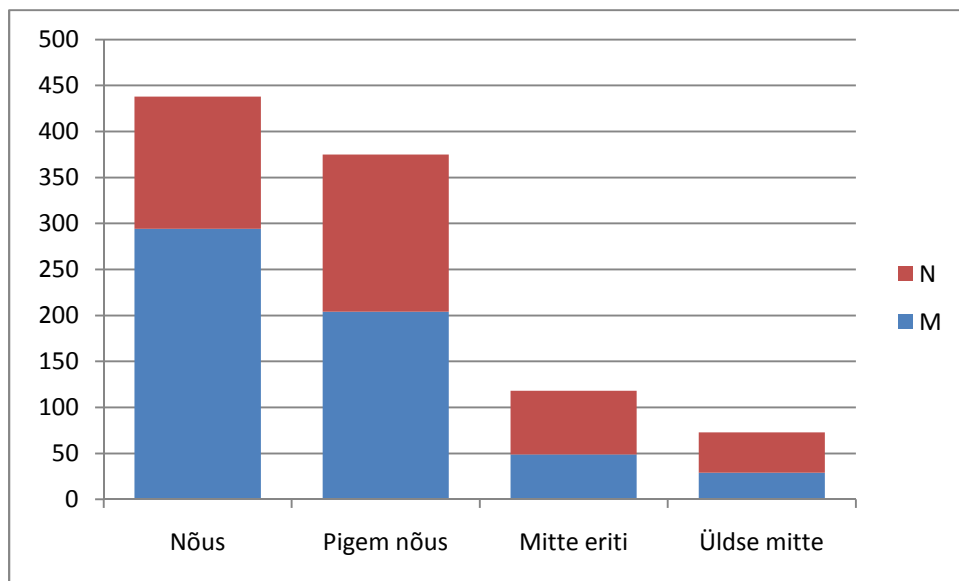
	M	N	Kokku
Nõus	186	97	283
Pigem nõus	209	136	345
Mitte eriti	133	128	261
Üldse mitte	48	67	115
Kokku	576	428	1004



Joonis 20. Kiiruseületus on toimunud sellest, et kehtestatud piirang ei vasta oludele

Tabel 21. Kuni +10 km/h kiiruseületus on üldiselt aktsepteeritav

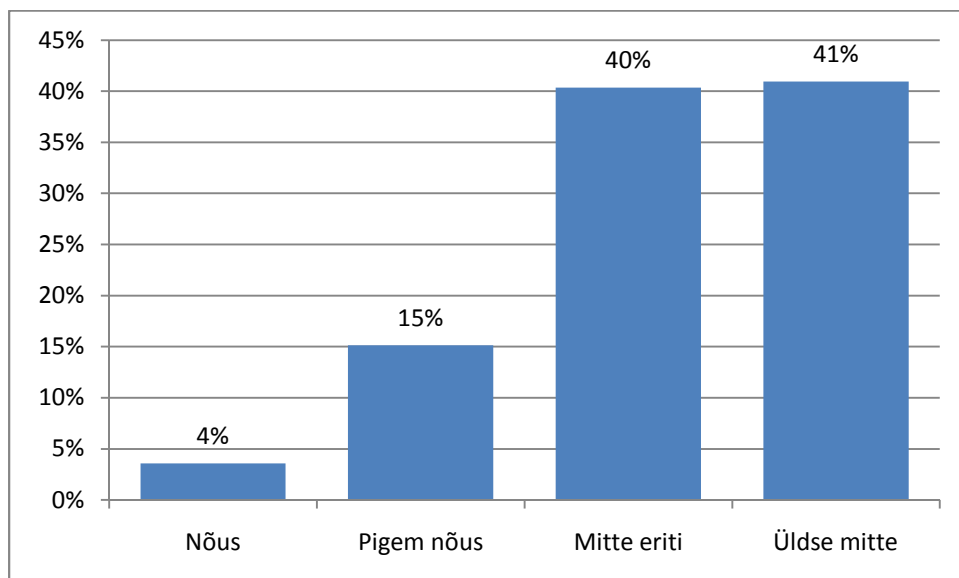
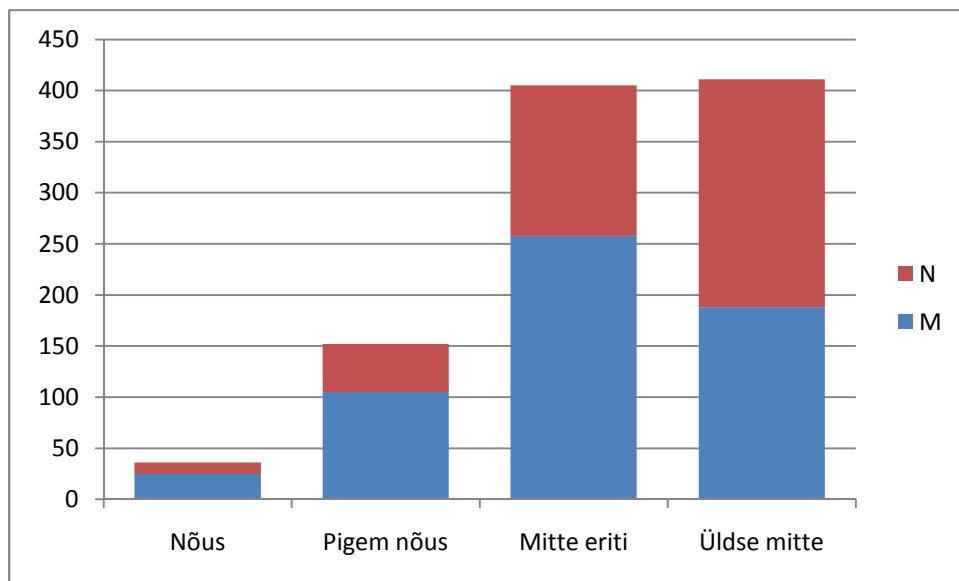
Kuni +10 km/h	M	N	Kokku
Nõus	294	144	438
Pigem nõus	204	171	375
Mitte eriti	49	69	118
Üldse mitte	29	44	73
Kokku	576	428	1004



Joonis 21. Kuni +10 km/h kiiruseületus on üldiselt aktsepteeritav

Tabel 22. Kuni +20 km/h kiiruseületus on üldiselt aktsepteeritav

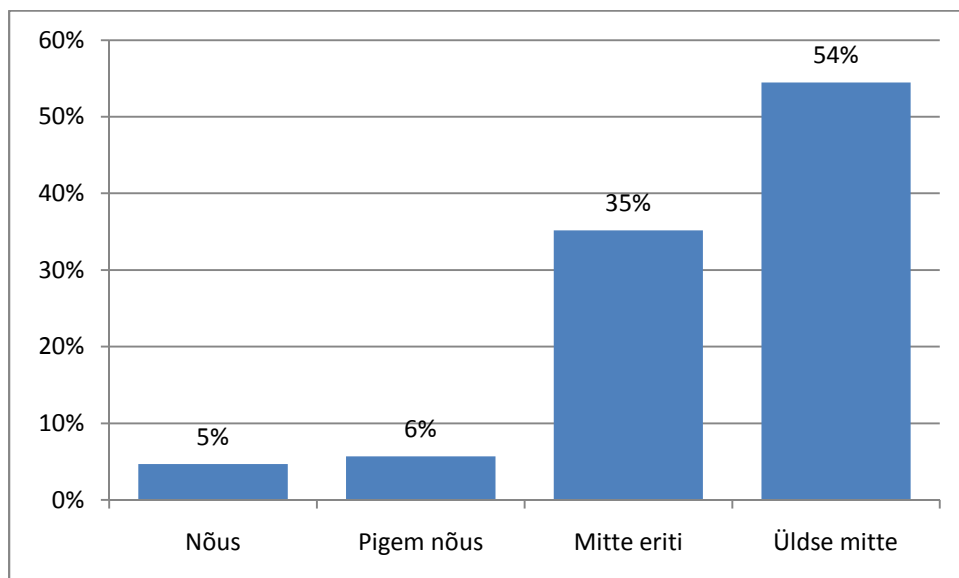
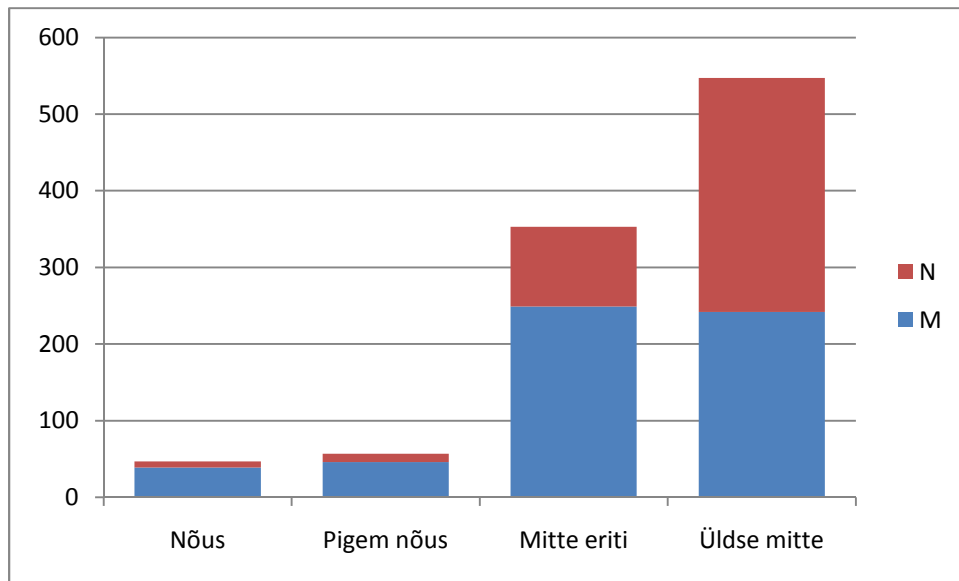
	M	N	Kokku
Nõus	25	11	36
Pigem nõus	105	47	152
Mitte eriti	258	147	405
Üldse mitte	188	223	411
Kokku	576	428	1004



Joonis 22. Kuni +20 km/h kiiruseületus on üldiselt aktsepteeritav

Tabel 22. Kiiruseületamise põhjuseks on auto võimekuse proovimine

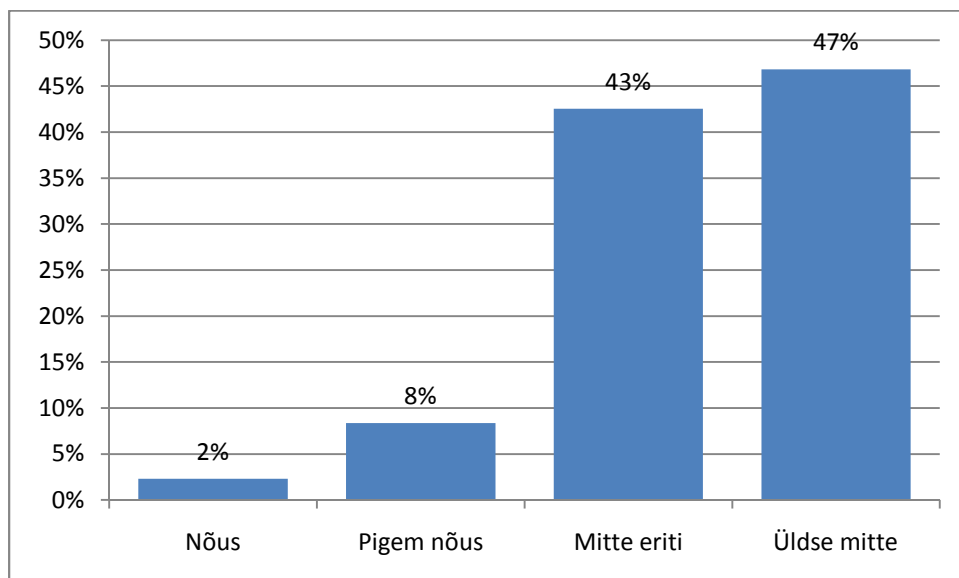
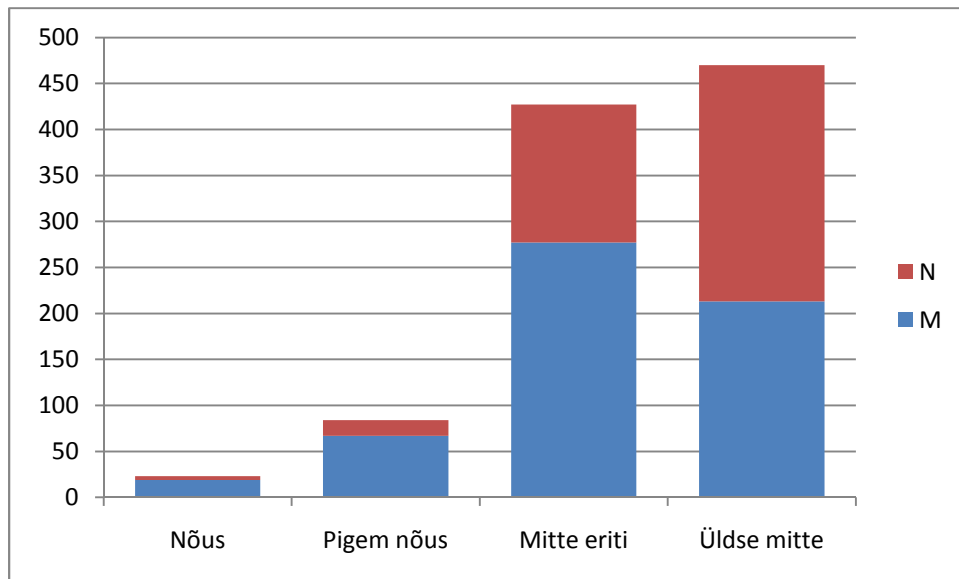
Auto võimekus	M	N	Kokku
Nõus	39	8	47
Pigem nõus	46	11	57
Mitte eriti	249	104	353
Üldse mitte	242	305	547
Kokku	576	428	1004



Joonis 22. Kiiruseületamise põhjuseks on auto võimekuse proovimine

Tabel 23. Kiiruseületamine leiab aset, sest vahelejäämise risk on väike

	M	N	Kokku
Nõus	19	4	23
Pigem nõus	67	17	84
Mitte eriti	277	150	427
Üldse mitte	213	257	470
Kokku	576	428	1004



Joonis 23. Kiiruseületamine leiab aset, sest vahelejäamise risk on väike

Kiiruseületamine toimub muudel põhjustel.

Nimetati järgmisi põhjusi:

- adrenaliin
- alati ei pane tähele kiirust
- autotee hea meeldib sõita kiiresti
- eesoleva liikleja ebaühtlane sõidustiil- 1
- ei oska vastata
- ei ületa kiirust
- hea tee korral lihtsalt ei pane tähele
- heade teeoludega ei märkagi ületamist
- hiline mine
- hiline tööle

hädaolukorras
kasutan GPS-seadet, mis nt kuni 7km/h väiksemat kiirust kui spidomeeter
kedagi arsti juurde viies
keegi vajab arstiabi
kiirabisse sõit
kiirelt koju
kiirustamine
Kui on juhtunud midagi halba.
Kui on juhtunud nt avarii ja kedagi on vaja traumapunkti toimetada
kui on väga kiire
kui peab kiireid töökohustusi täitma
Liiga aeglane eesliikuja
liiga aeglased kaasliiklejad
load kallid ei ületa
lõbu pärast
meeldib kiiresti sõita
möödasõidu tegemisel
möödasõidul
möödasõidul, et kiiresti manööver lõpule viia
möödasõit
Nt haige viimisel kiirabisse
Närvid, hajameelsus
ohutum möödasõit
ohutus eelkõige
oleneb asjaoludest
oleneb olukorrast
Pikad vahemaad sõita
pole ohtu
poodi jõudmine
püüan korralik olla
teiste liiklejate põhjendamatult aeglane sõit
Tihti on kiire
transpordin inimest, kes vajab arstiabi
tööga seotud ajagraafik
tühi maantee
vahel lihtsalt juhtub
vahel ununeb vaadata spidomeetrit
vahest tahaks kiiresti
Õnnetus lähedasega
Õnnetus lähedastega
Õnnetus lähedastega (nt, kui kedagi on vaja traumapunkti toimetada)

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

	Nõus	Pigem nõus	Mitte eriti	Üldse 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 (kampaaniad, koolitused, teabepäevad)	☐1	☐2	☐3	☐4
f) Füüsilised meetmed (künnised, teekitsendused, ringristmikud jne.)	☐1	☐2	☐3	☐4
g) Karistuste karmistamine	☐1	☐2	☐3	☐4
h) Püsikiirushoidja olemasolu autos	☐1	☐2	☐3	☐4
i) Elektrooniline seade autos, mis hoiatab või takistab kiiruse ületamise eest	☐1	☐2	☐3	☐4

Kaheksandas küsimusteblokis uuriti Eesti juhtide arvamust kiiruskontrolli meetmetesse suhtumisest ülaltoodud loetelu lõikes. Alljärgnevalt on toodud nende juhtide osa %, kes igat loetelus nimetatud meetet toetavad või pigem toetavad.

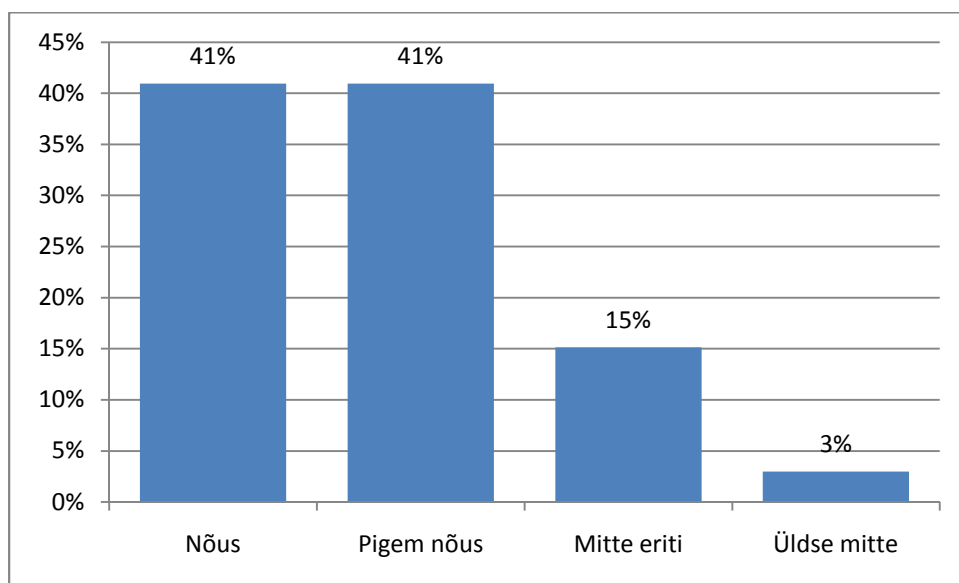
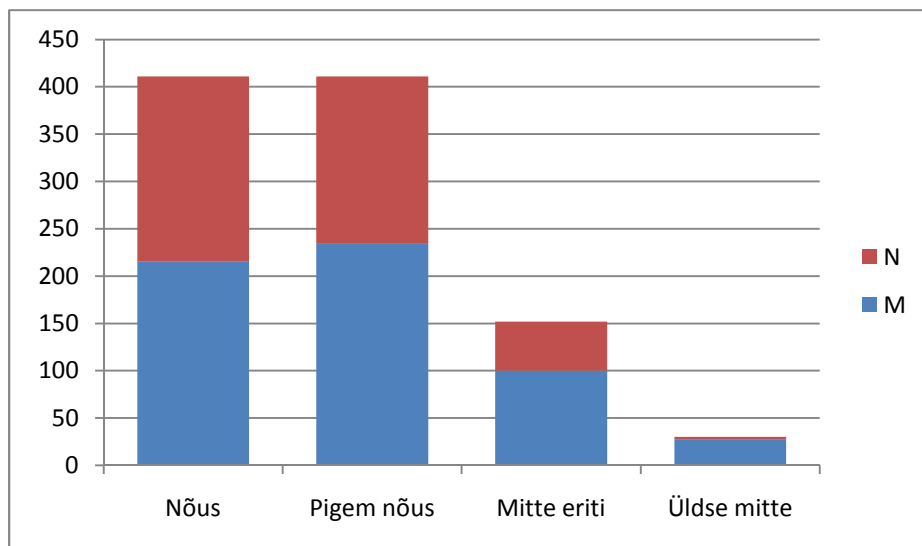
- Politsei järelevalve tõhustamine teedel: 82%
- Kiiruskaamerate paigaldamine: 71%
- Kiirustabloode paigaldamine: 86%
- Liikluskasvatuse tõhustamine: 89%
- Autojuhtide teadlikkuse tõstmine (kampaaniad, koolitused, teabepäevad): 84%
- Füüsilised meetmed (künnised, teekitsendused, ringristmikud jne.): 43%
- Karistuste karmistamine: 54%
- Püsikiirushoidja olemasolu autos: 77%
- Elektrooniline seade autos, mis hoiatab või takistab kiiruse ületamise eest: 66%

Eelnevast johtuvalt saab väita, et juhtide positiivsem hoiak kiiruskontrolli meetmete üle on seotud pigem pehmete meetmetega (juhtide teadlikkuse tõstmine, kiirustabloode paigutamine ja liikluskasvatuse tõhustamine), vastu ollakse pigem füüsilistele meetmetele ja karistuste karmistamisele. Mõnevõrra üllatavalt toetatakse üldiselt ka politseikontrolli tõhustamist teedel, kuid ISA-tüüpi seadme toetajaid (mis hoiatavad juhti kiiruseületamise eest), on keskmisest vähem. Selle juures võib olla tegemist ka väikese teadlikkusega seadme töö põhimõtetest. Keskmisest suuremat poolehoidu ei leia ka kiiruskaamerate paigaldamine, kuid samas tuleb rõhutada, et kõikide loetletud meetmete osas osutus meetmeid pooldavate juhtide hulk suuremaks kui neile vastu olevate osakaal.

Järgnevatel graafikutel ja tabelites on esitatud iga üksiku meetme toetus või vastuseis.

Tabel 24. Nõustumine politseijärelevalve tõhustamisega

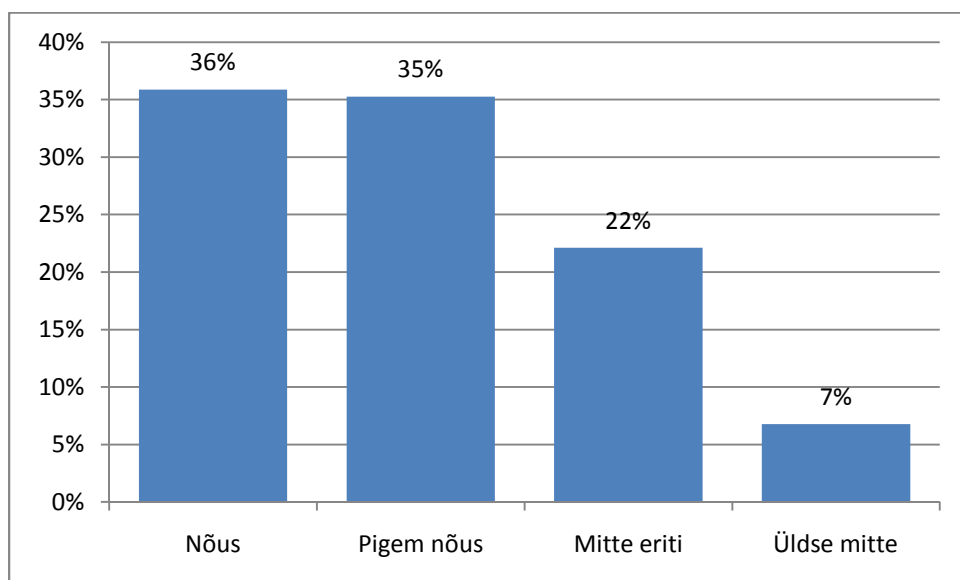
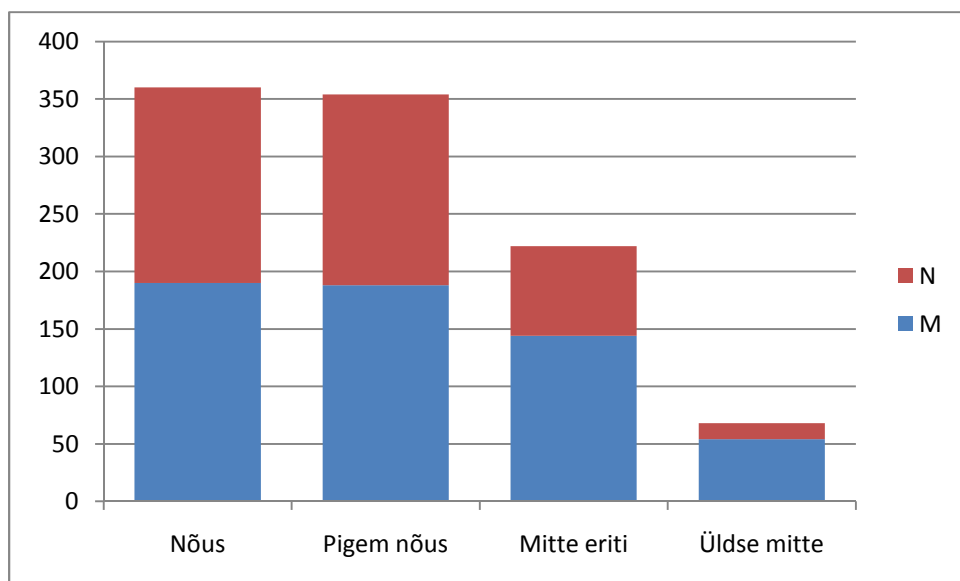
Politsei	M	N	Kokku
Nõus	215	196	411
Pigem nõus	234	177	411
Mitte eriti	100	52	152
Üldse mitte	27	3	30
Kokku	576	428	1004



Joonis 24. Nõustumine politseijärelevalve tõhustamisega

Tabel 25. Nõustumine kiiruskaamerate paigaldamisega

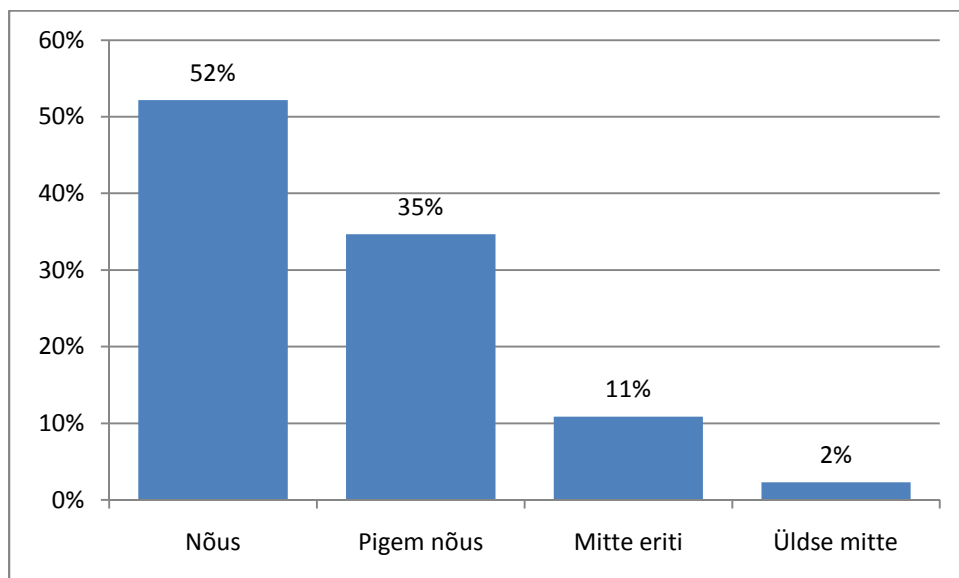
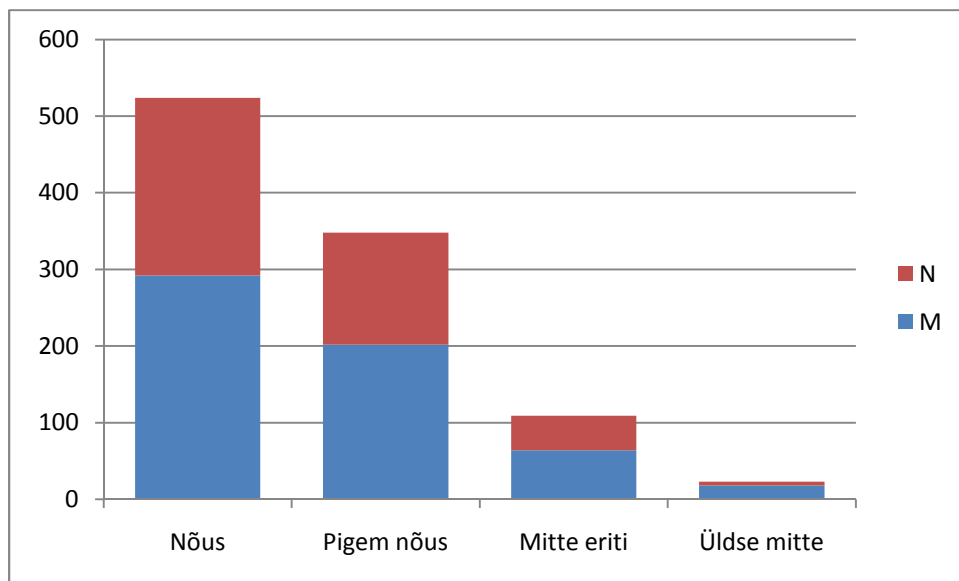
	M	N	Kokku
Nõus	190	170	360
Pigem nõus	188	166	354
Mitte eriti	144	78	222
Üldse mitte	54	14	68
Kokku	576	428	1004



Joonis 25. Nõustumine kiiruskaamerate paigaldamisega

Tabel 26. Nõustumine kiirustabloode paigaldamisega

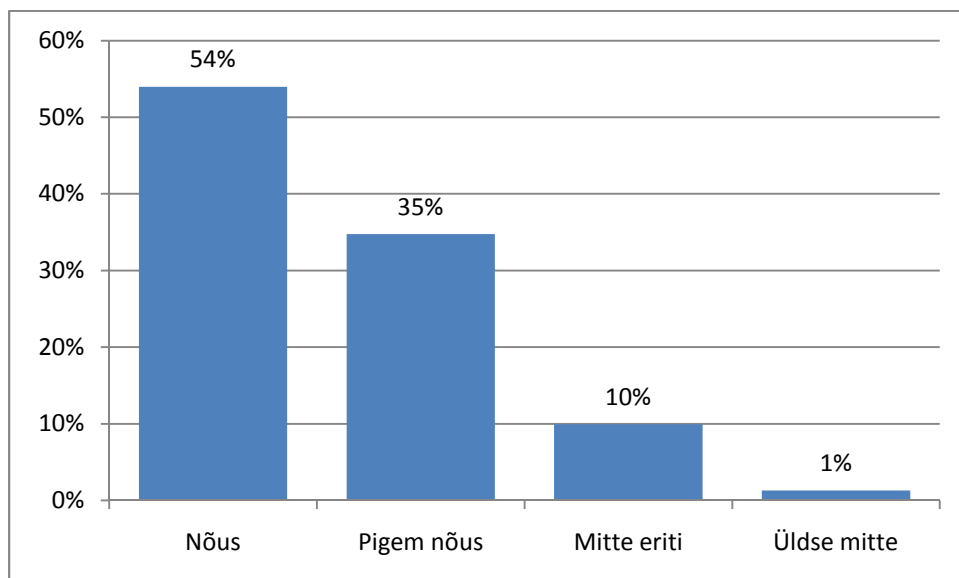
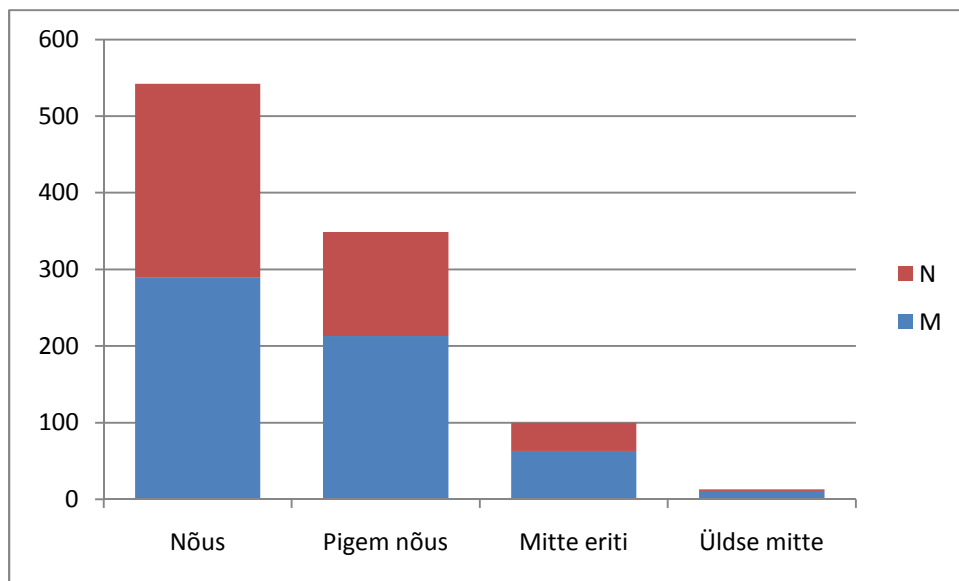
	M	N	Kokku
Nõus	292	232	524
Pigem nõus	202	146	348
Mitte eriti	64	45	109
Üldse mitte	18	5	23
Kokku	576	428	1004



Joonis 26. Nõustumine kiirustabloode paigaldamisega

Tabel 27. Nõustumine liikluskasvatuse tõhustamisega

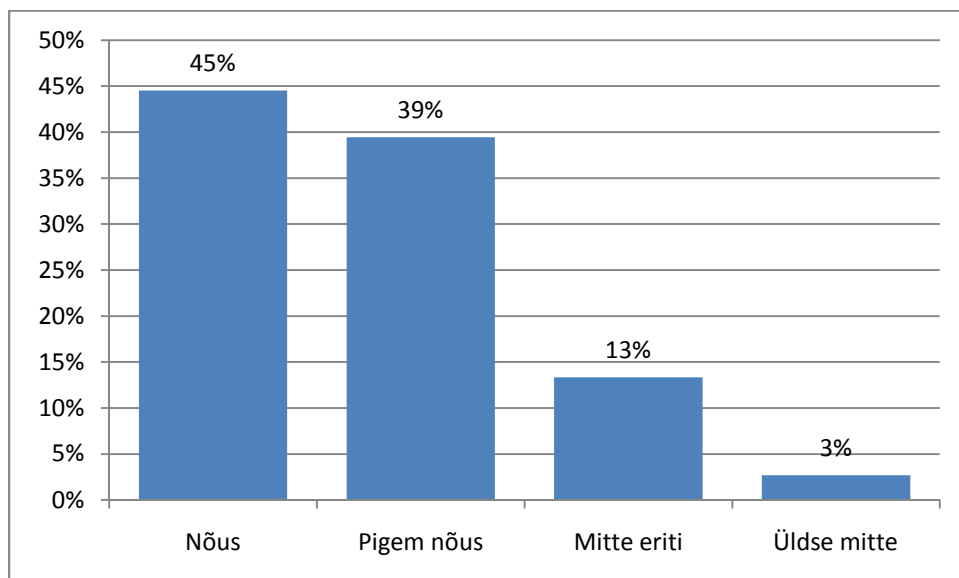
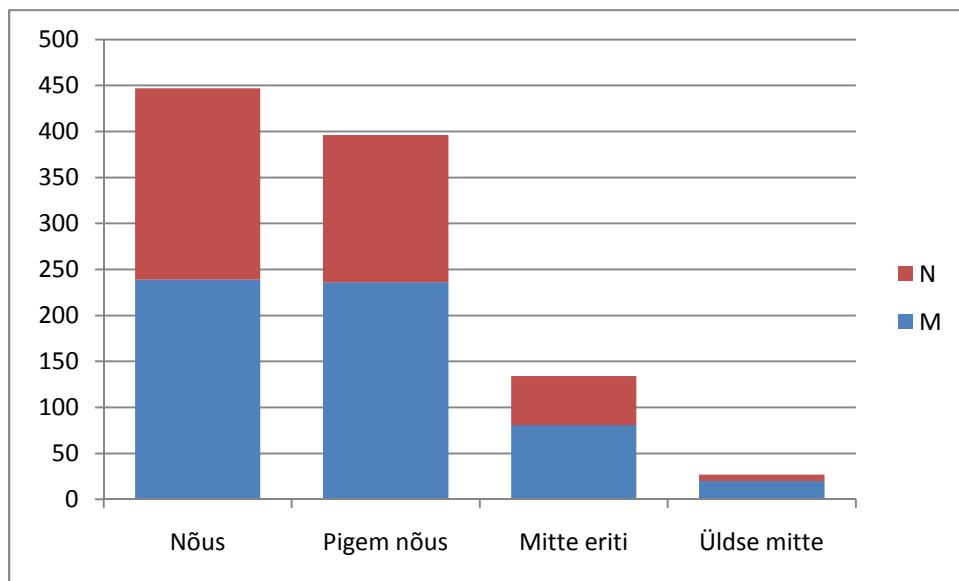
	M	N	Kokku
Nõus	289	253	542
Pigem nõus	213	136	349
Mitte eriti	63	37	100
Üldse mitte	11	2	13
Kokku	576	428	1004



Joonis 27. Nõustumine liikluskasvatuse tõhustamisega

Tabel 28. Nõustumine juhtide teadlikkuse tõstmisega

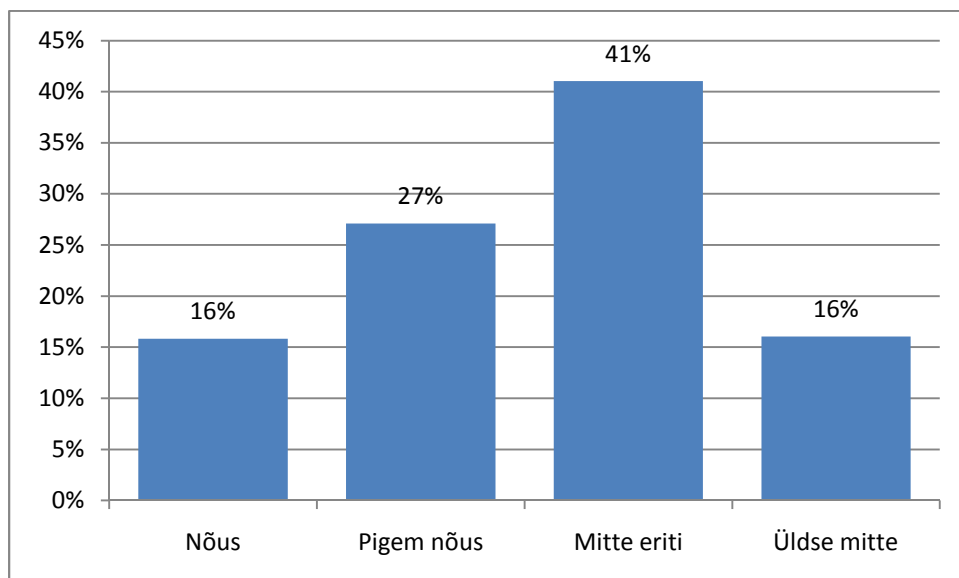
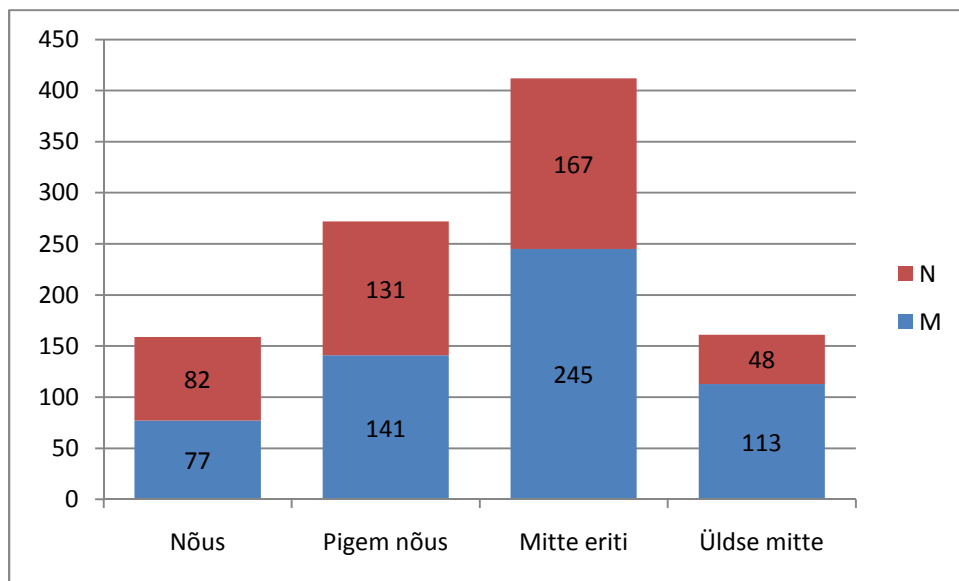
	M	N	Kokku
Nõus	239	208	447
Pigem nõus	236	160	396
Mitte eriti	81	53	134
Üldse mitte	20	7	27
Kokku	576	428	1004



Joonis 28. Nõustumine juhtide teadlikkuse tõstmisega

Tabel 29. Nõustumine füüsiliste meetmete rakendamisega kiiruse ohjamiseks (kännised, teekitsendid, ringristmikud jms)

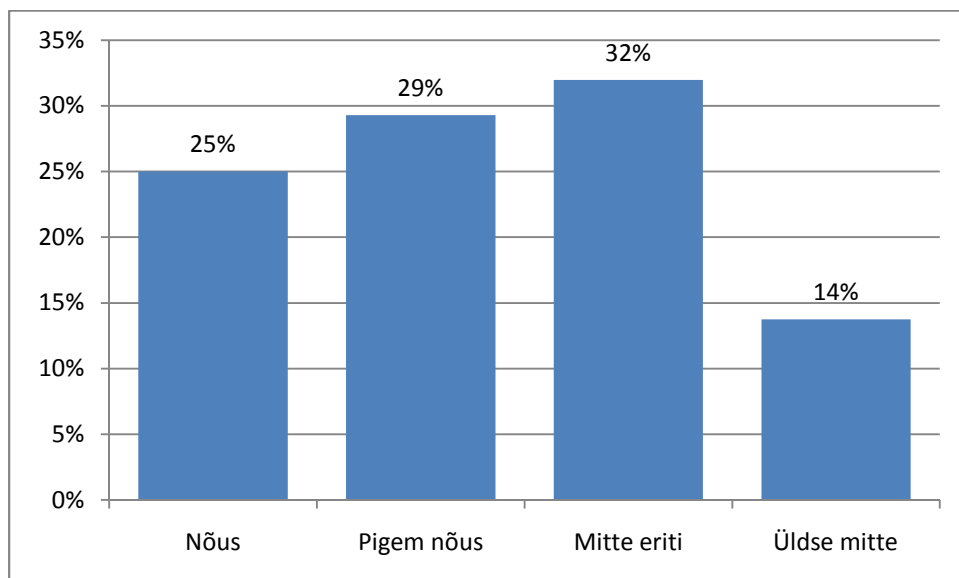
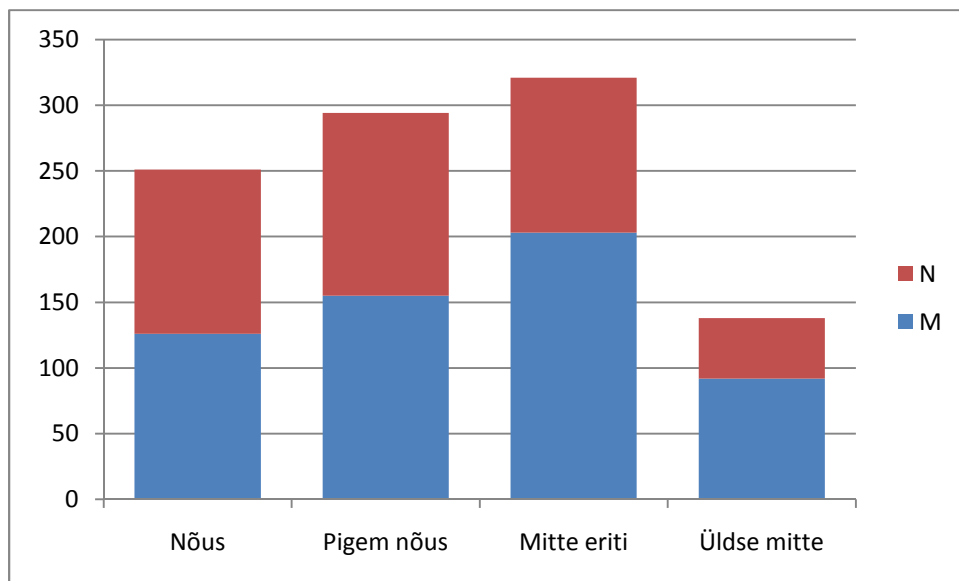
	M	N	Kokku
Nõus	77	82	159
Pigem nõus	141	131	272
Mitte eriti	245	167	412
Üldse mitte	113	48	161
Kokku	576	428	1004



Joonis 29. Nõustumine füüsiliste meetmete rakendamisega kiiruse ohjamiseks (kännised, teekitsendid, ringristmikud jms)

Tabel 30. Nõustumine karistuste karmistamise vajadusega kiiruste ohjamiseks

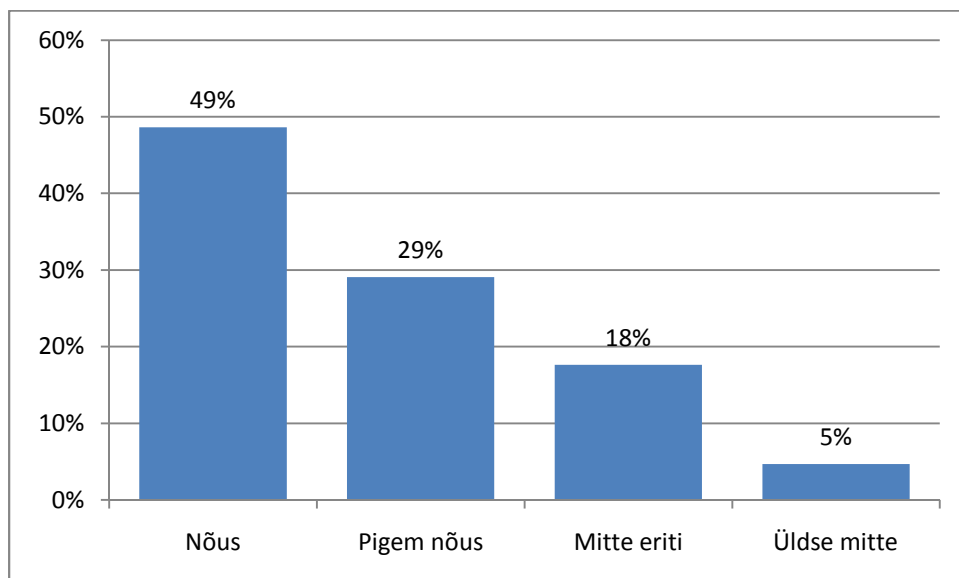
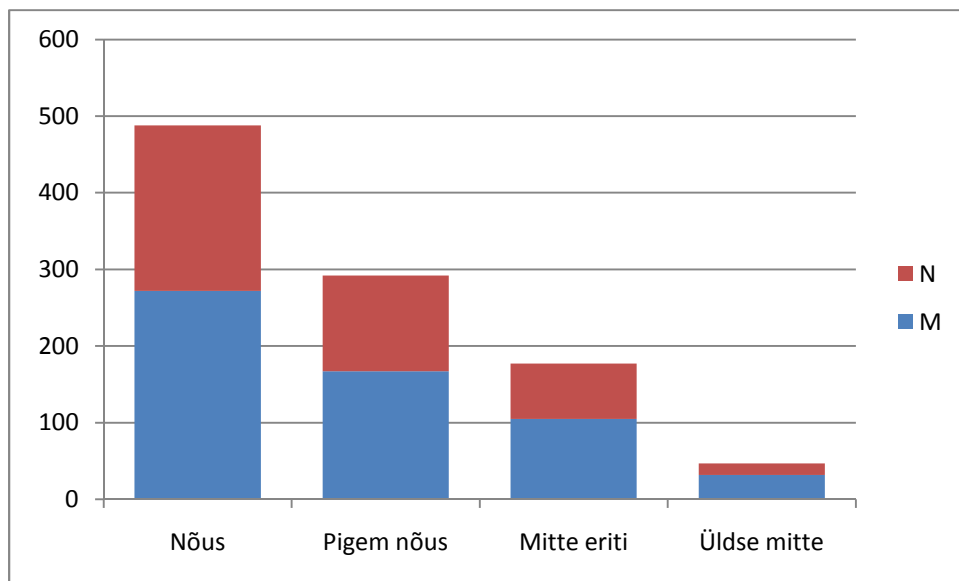
	M	N	Kokku
Nõus	126	125	251
Pigem nõus	155	139	294
Mitte eriti	203	118	321
Üldse mitte	92	46	138
Kokku	576	428	1004



Joonis 30. Nõustumine karistuste karmistamise vajadusega kiiruste ohjamiseks

Tabel 31. Nõustumine püsikiirushoidja olemasoluga autos

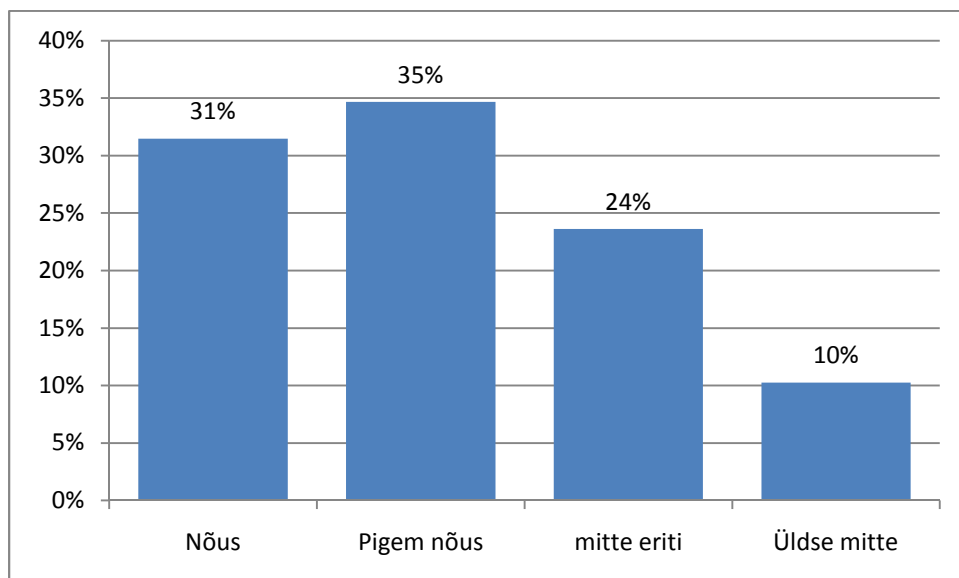
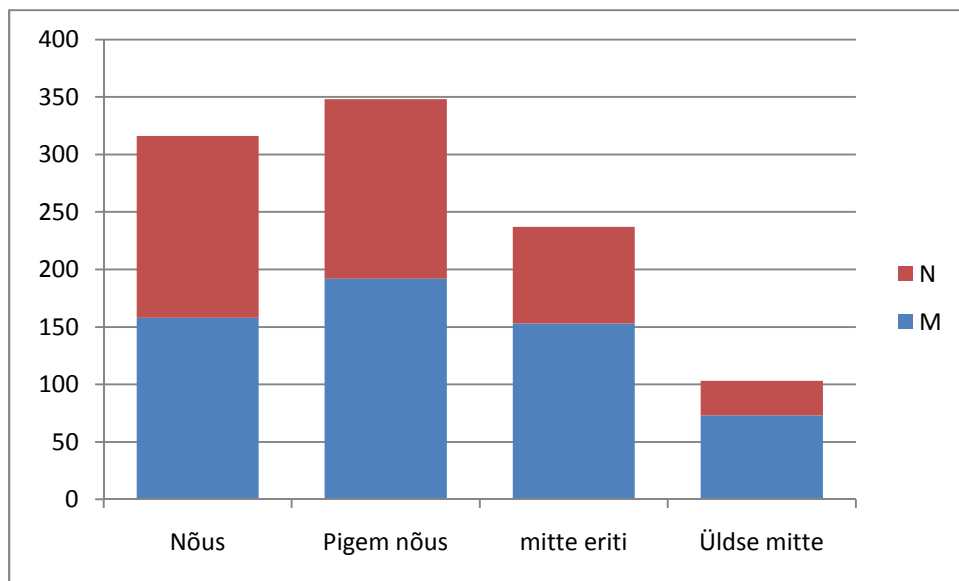
	M	N	Kokku
Nõus	272	216	488
Pigem nõus	167	125	292
Mitte eriti	105	72	177
Üldse mitte	32	15	47
Kokku	576	428	1004



Joonis 31. Nõustumine püsikiirushoidja olemasoluga autos

Tabel 32. Nõustumine elektroonse kiiruskontrolliseadmega autos

	M	N	Kokku
Nõus	158	158	316
Pigem nõus	192	156	348
mitte eriti	153	84	237
Üldse mitte	73	30	103
Kokku	576	428	1004



Joonis 32. Nõustumine elektroonse kiirskontrolliseadmega autos

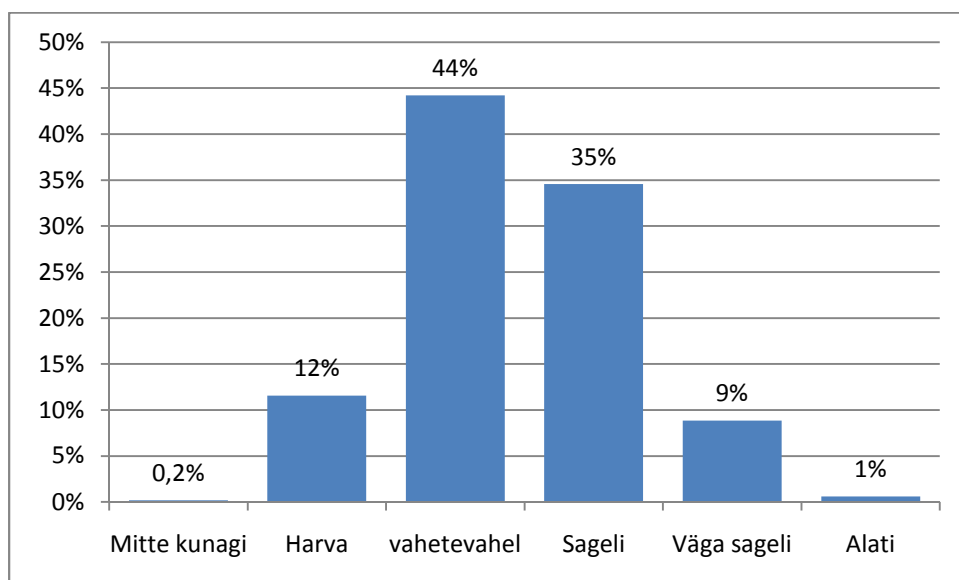
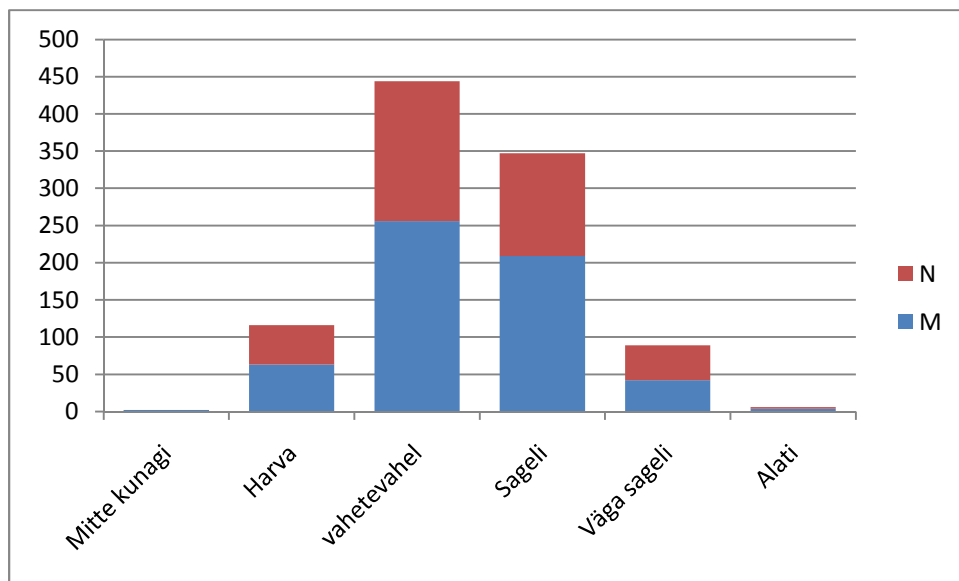
4.8 Kui sageli Te olete märganud kiirusemõõtmist?

Mitte kunagi	1
Harva	2
Vahetevahel	3
Sageli	4
Väga sageli	5
Alati	6

Kümnes küsimusteblokk puudutas kiirusemõõtmise märkamise sagedust. Nagu ankeetküsimustest selgus on sageli või väga sageli kiirusmõõtmist täheldanud 44% juhtidest, sama suur hulk on ka neid juhte, kes on kiirusemõõtmist märganud vahetevahel.

Tabel 33. Kiirusemõõtmise märgatud sagedus. Olen märganud kiiruse mõõtmise läbiviimist:

	M	N	Kokku
Mitte kunagi	2		2
Harva	63	53	116
vahetevahel	256	188	444
Sageli	209	138	347
Väga sageli	42	47	89
Alati	4	2	6
Kokku	576	428	1004



Tabel 33. Kiirusemõõtmise märgatud sagedus.

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	☐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 küsimusteblokis uuriti juhtide arvamust selles osas, mis puudutab liiklusõnnetuste toimumise peamisi põhjusi. Ka selle teema puhul anti vastanuile ette 10 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 liiklusõnnetuse toimumisele.

- Auto juhtimine väsinuna: 69%
- Auto juhtimine alkoholi-, narkojoobes või ravimite mõju all: 96%
- Väike pikivahe eessõitjaga: 61%
- Liiga kiire sõit: 77%
- Teede halb seisukord: 40%
- Ootamatud seisakud teel: 19%
- Mobiiltelefoni kasutamine sõidu ajal ilma *käed-vabad*-süsteemita: 26%

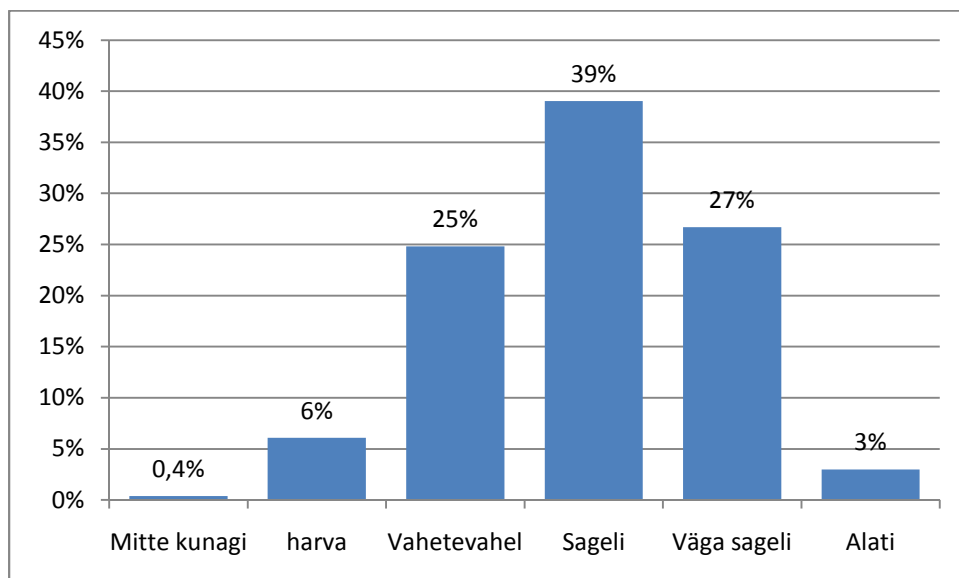
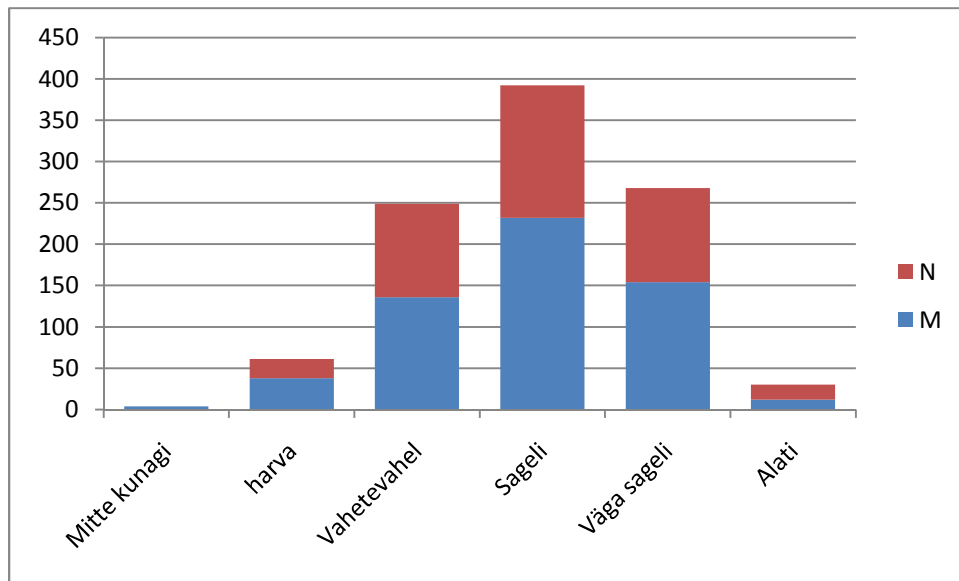
- Mobiiltelefoni kasutamine sõidu ajal *käed-vabad*-süsteemiga: 4%
- Halvad ilmastikuolud: 56%
- Auto tehniline seisukord (*mittekorras rehvid, pidurid, rool, tuled jne*): 51%

Nagu näha, moodustuvad toodud loetelus selged grupid. Nii peetakse peamiseks liiklusõnnetusi põhjustavaks faktoriks joobes sõidukijuhtimist, ning suure tähtsusega faktoriteks on ka auto juhtimine väsinuna, liiga kiire sõit. Tunduvalt vähem peetakse liiklusõnnetuste põhjuseks väikest pikivahet, auto tehnilist seisukorda ja teede halba seisukorda. Ootamatud seisakud teel, mobiiltelefoni kasutamine on aga vastanute arvates liiklusõnnetuse põhjuseks harva.

Iga üksiku faktori kohta on esitatud jaotused järgnevalt.

Tabel 34. Liiklusõnnetuse toimumise põhjuseks on auto juhtimine väsinuna

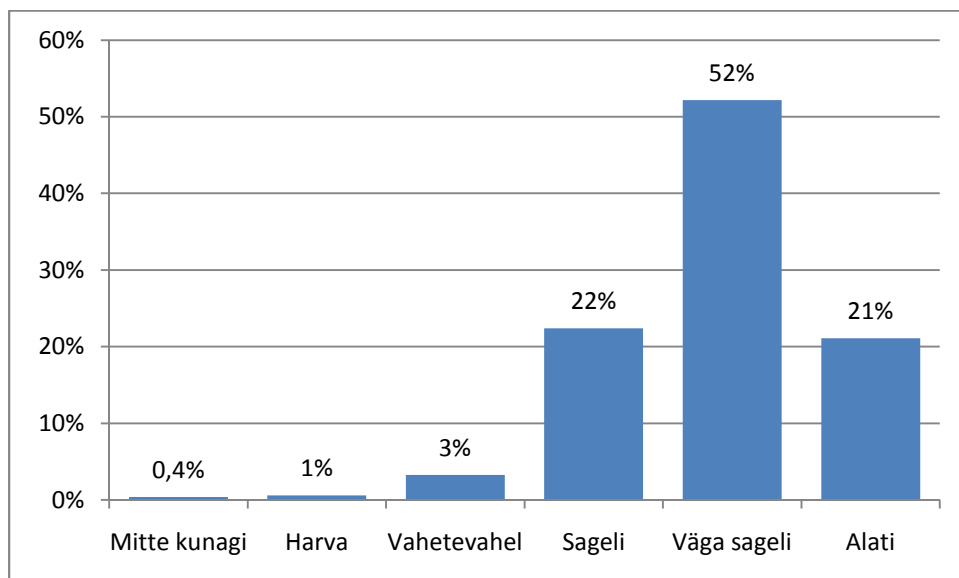
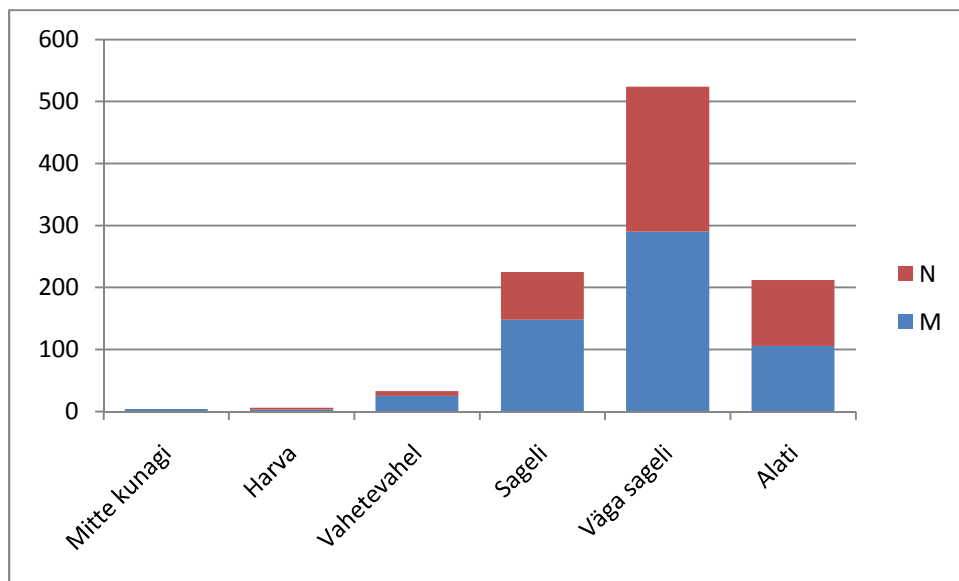
	M	N	Kokku
Mitte kunagi	4		4
harva	38	23	61
Vahetevahel	136	113	249
Sageli	232	160	392
Väga sageli	154	114	268
Alati	12	18	30
Kokku	576	428	1004



Joonis 34. Liiklusõnnetuse toimumise põhjuseks on auto juhtimine väsinuna

Tabel 35. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto juhtimine joobes või ravimite mõju all

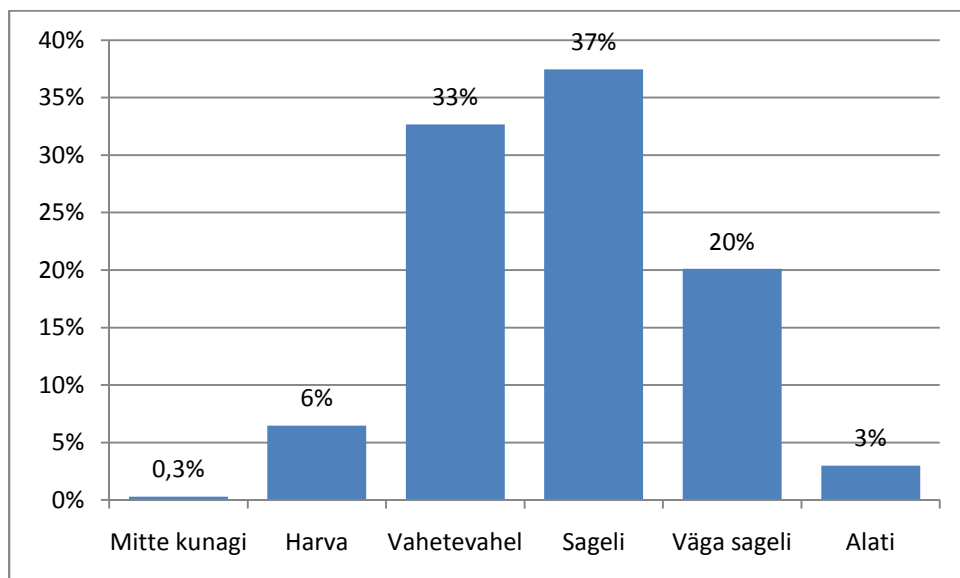
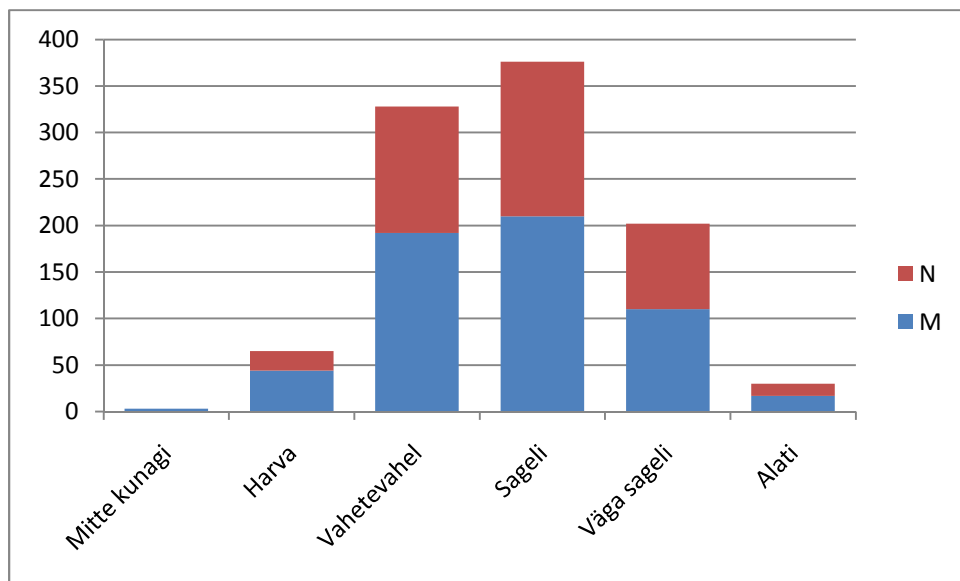
	M	N	Kokku
Mitte kunagi	4	0	4
Harva	3	3	6
Vahetevahel	25	8	33
Sageli	148	77	225
Väga sageli	290	234	524
Alati	106	106	212
Kokku	576	428	1004



Joonis 35. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto juhtimine joobes või ravimite mõju all

Tabel 36. Liiklusõnnetuse põhjuseks on väike pikivahe eessõitjaga

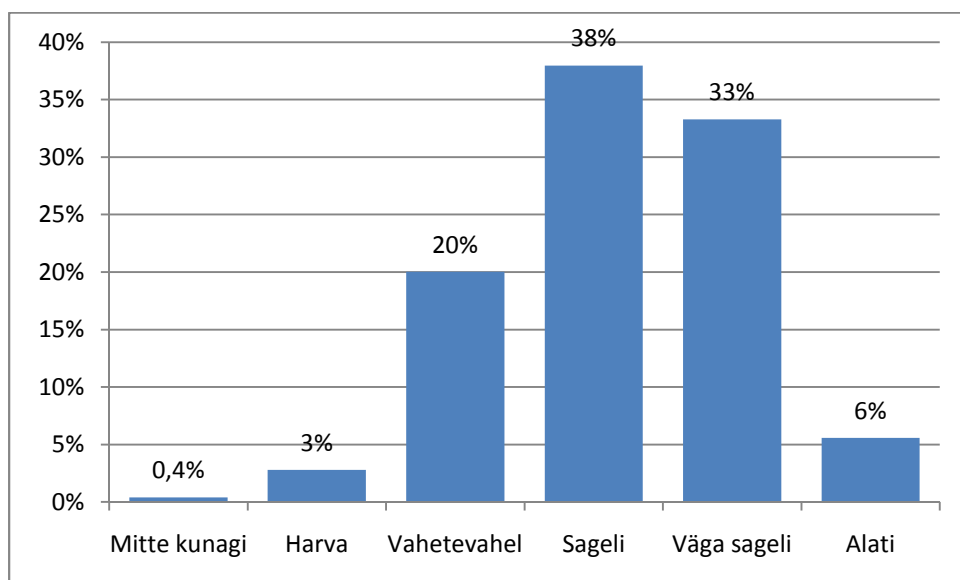
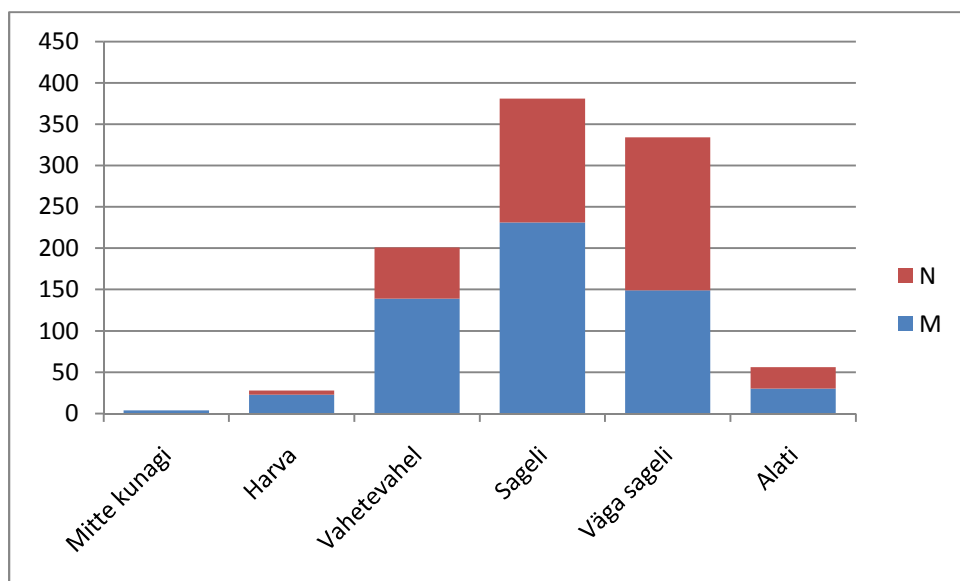
	M	N	Kokku
Mitte kunagi	3		3
Harva	44	21	65
Vahetevahel	192	136	328
Sageli	210	166	376
Väga sageli	110	92	202
Alati	17	13	30
Kokku	576	428	1004



Joonis 36. Liiklusõnnetuse põhjuseks on väike pikivahe eessõitjaga

Tabel 37. Liiklusõnnetuse põhjuseks on liiga kiire sõit

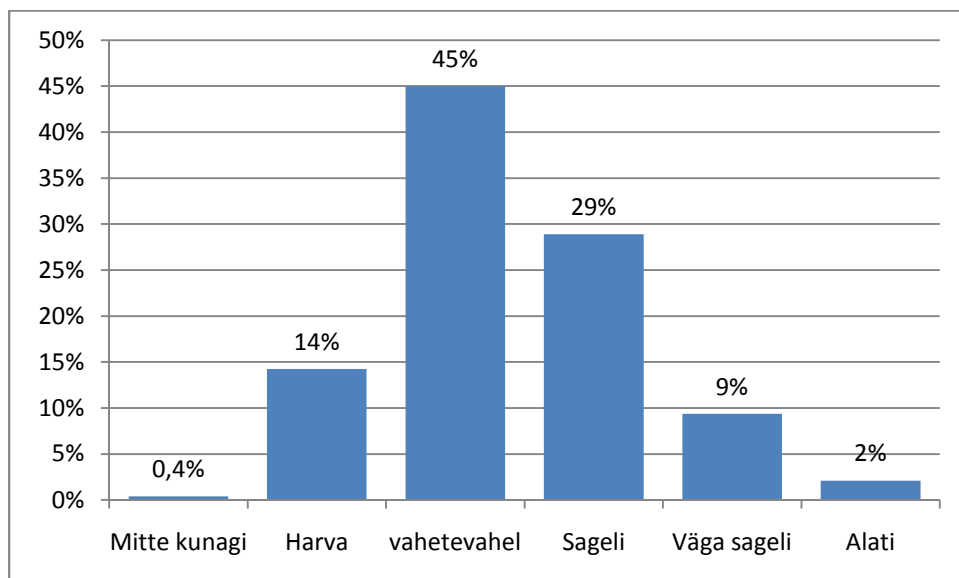
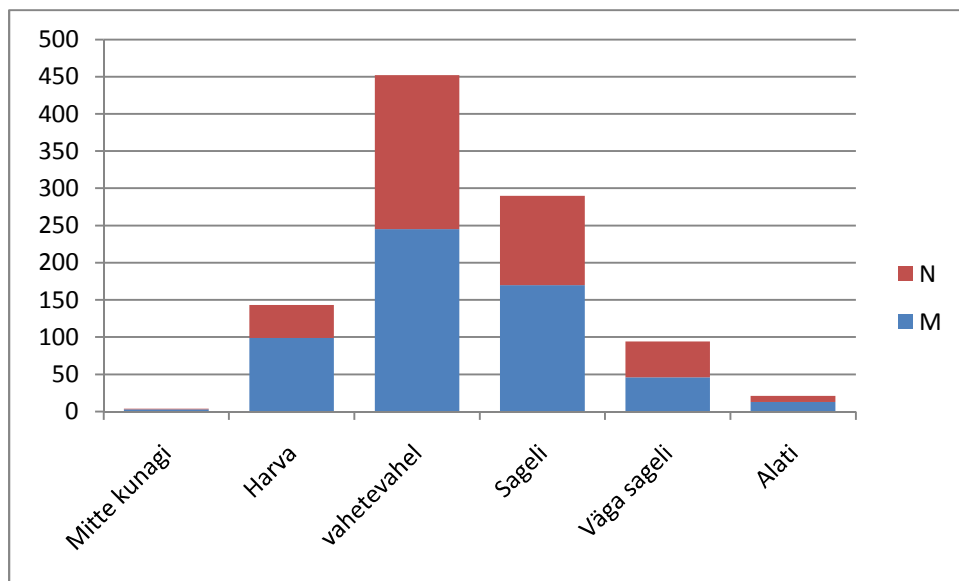
	M	N	Kokku
Mitte kunagi	4		4
Harva	23	5	28
Vahetevahel	139	62	201
Sageli	231	150	381
Väga sageli	149	185	334
Alati	30	26	56
Kokku	576	428	1004



Joonis 37. Liiklusõnnetuse põhjuseks on liiga kiire sõit

Tabel 38. Liiklusõnnetuse põhjuseks on teede halb seisukord

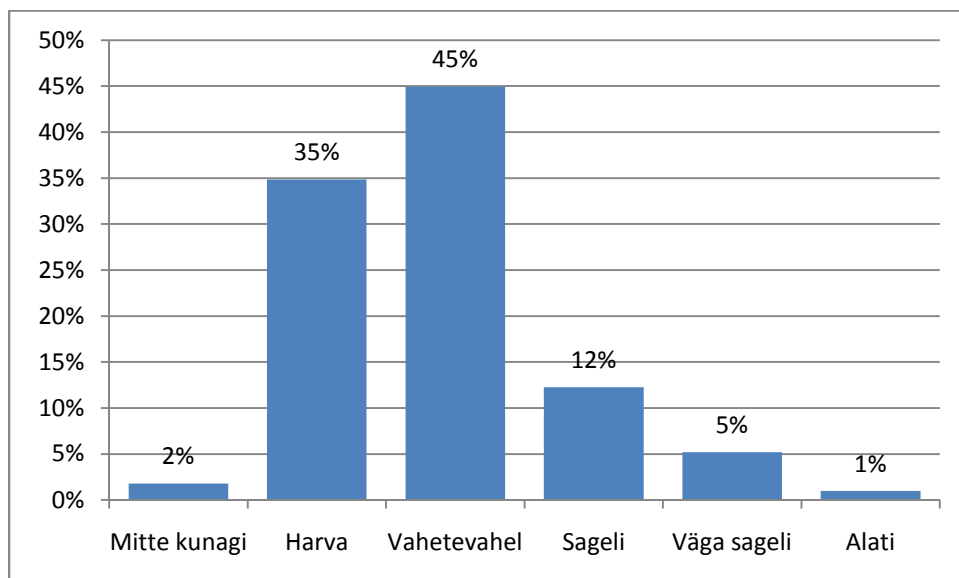
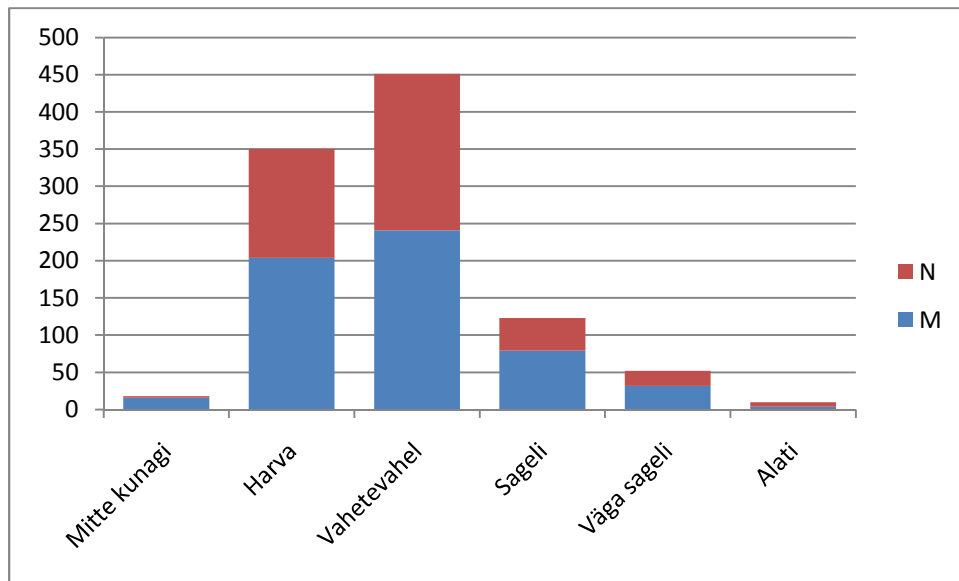
	M	N	Kokku
Mitte kunagi	3	1	4
Harva	99	44	143
vahetevahel	245	207	452
Sageli	170	120	290
Väga sageli	46	48	94
Alati	13	8	21
Kokku	576	428	1004



Joonis 38. Liiklusõnnetuse põhjuseks on teede halb seisukord

Tabel 39. Liiklusõnnetuse põhjuseks on ootamatud seisakud teel

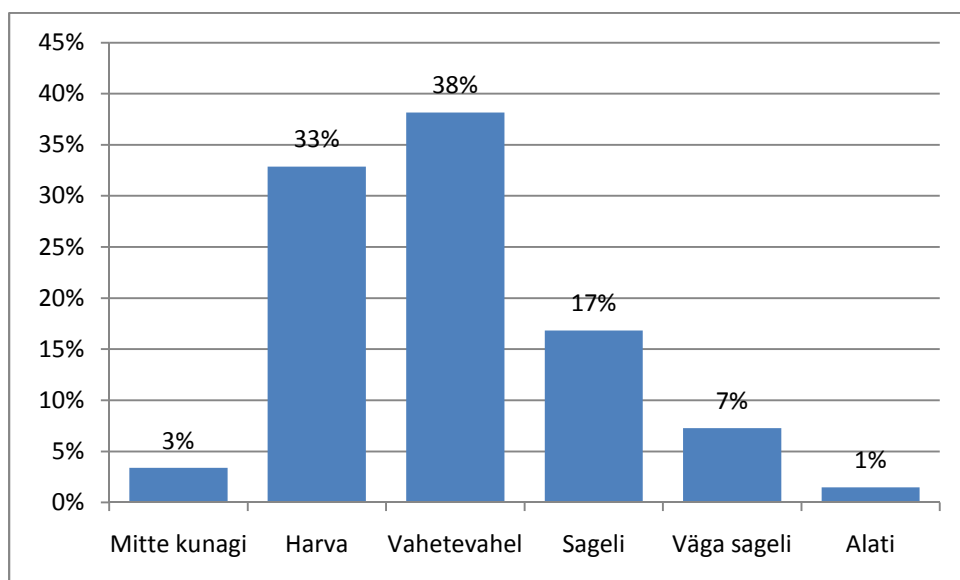
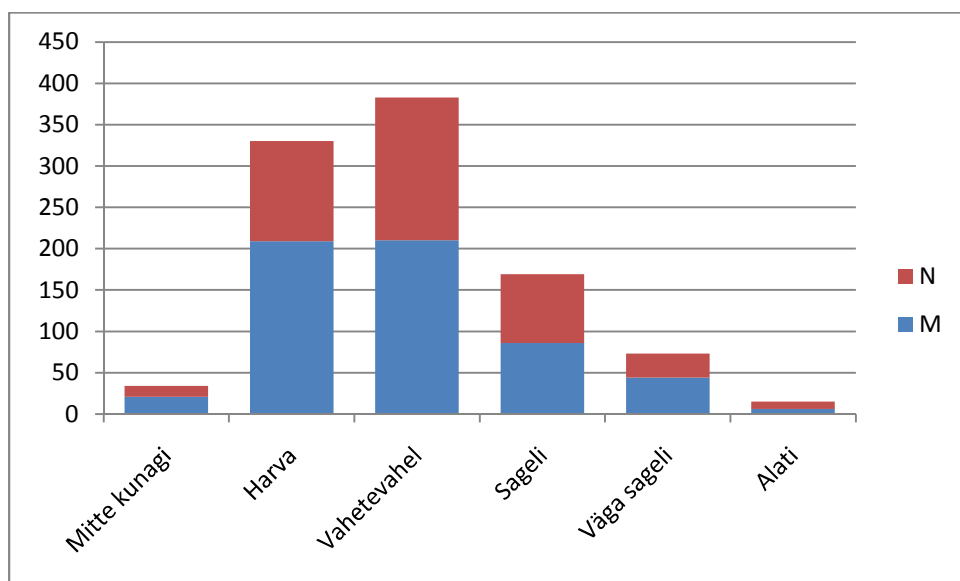
	M	N	Kokku
Mitte kunagi	16	2	18
Harva	204	146	350
Vahetevahel	241	210	451
Sageli	79	44	123
Väga sageli	32	20	52
Alati	4	6	10
Kokku	576	428	1004



Joonis 39. Liiklusõnnetuse põhjuseks on ootamatud seisakud teel

Tabel 40. Liiklusõnnetuse põhjuseks on mobiiltelefoni kasutamine ilma käed-vabad-süsteemita

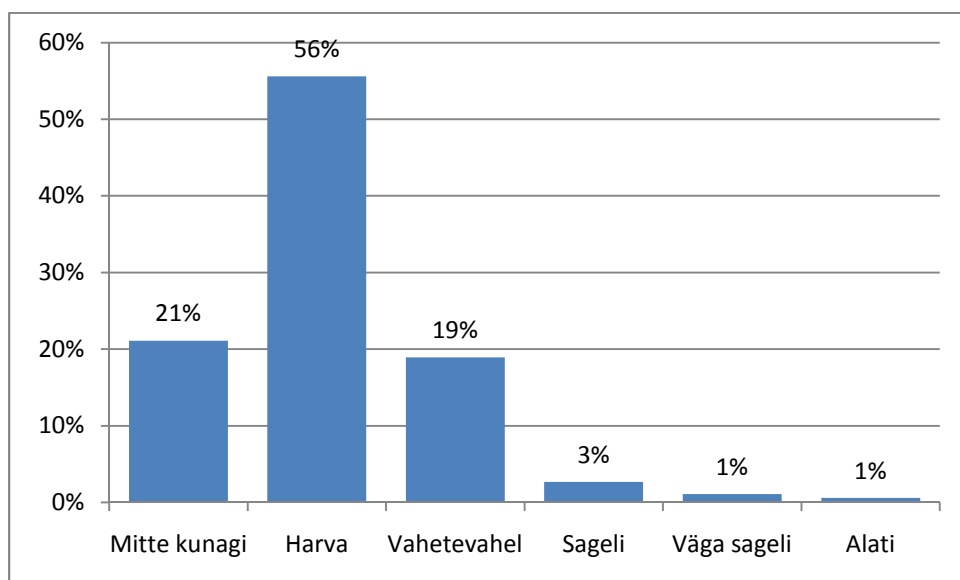
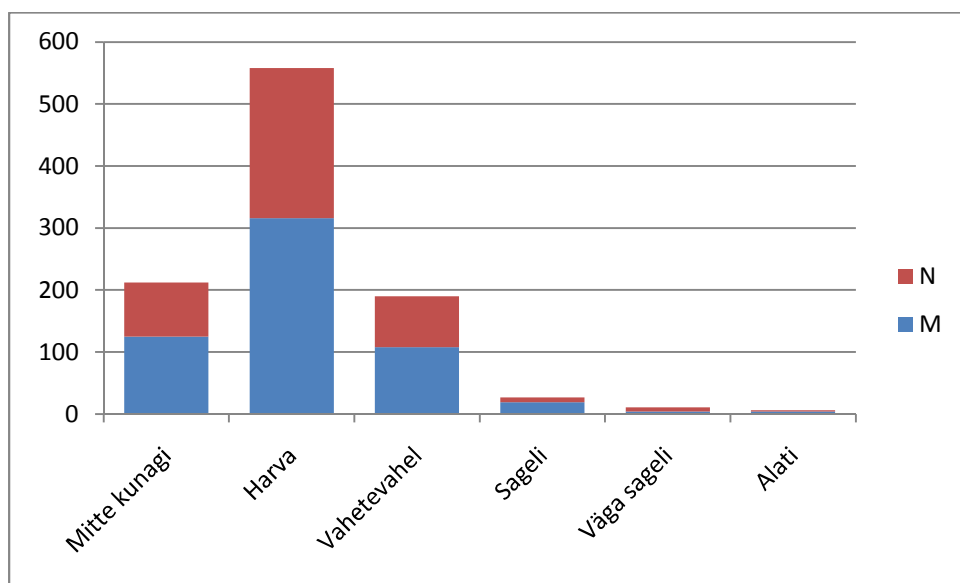
Mobiil ilma käed-vabad	M	N	Kokku
Mitte kunagi	21	13	34
Harva	209	121	330
Vahetevahel	210	173	383
Sageli	86	83	169
Väga sageli	44	29	73
Alati	6	9	15
Kokku	576	428	1004



Joonis 40. Liiklusõnnetuse põhjuseks on mobiiltelefoni kasutamine ilma käed-vabad-süsteemita

Tabel 41. Liiklusõnnetuse põhjuseks on mobiiltelefoni kasutamine käed-vabad-süsteemiga

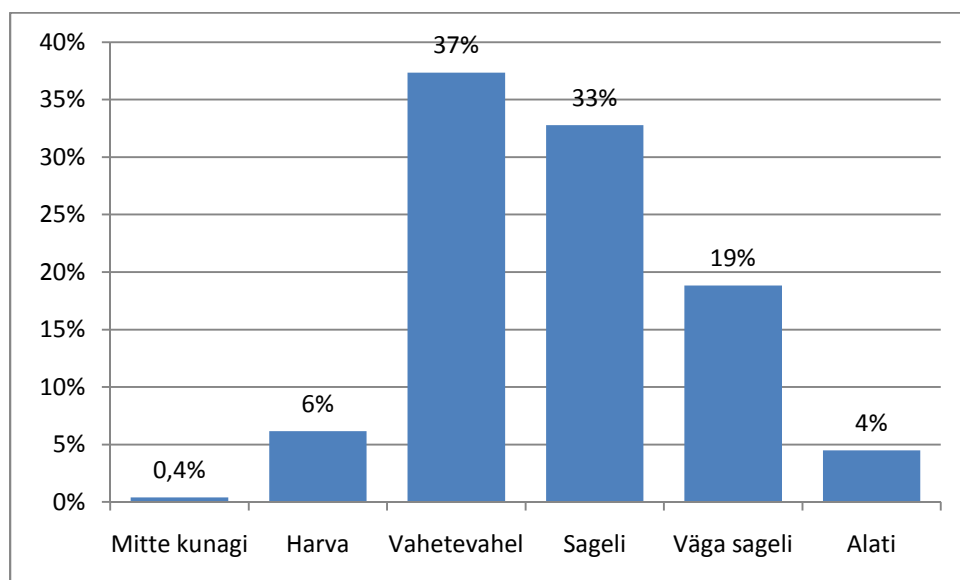
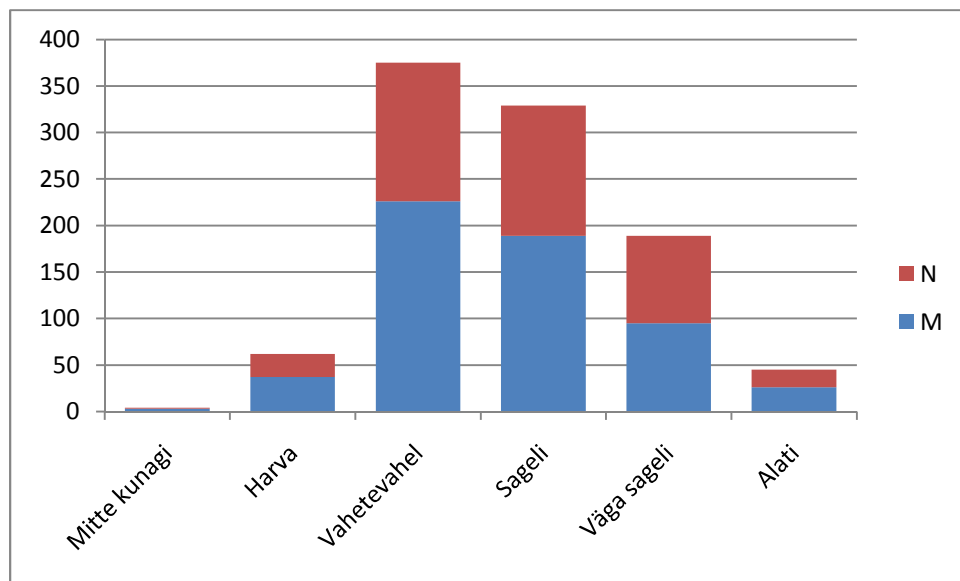
Mobiil käed-vabad	M	N	Kokku
Mitte kunagi	125	87	212
Harva	316	242	558
Vahetevahel	108	82	190
Sageli	19	8	27
Väga sageli	4	7	11
Alati	4	2	6
Kokku	576	428	1004



Joonis 41. Liiklusõnnetuse põhjuseks on mobiiltelefoni kasutamine käed-vabad-süsteemiga

Tabel 42. Liiklusõnnetuse põhjuseks on halvad ilmastikuolud

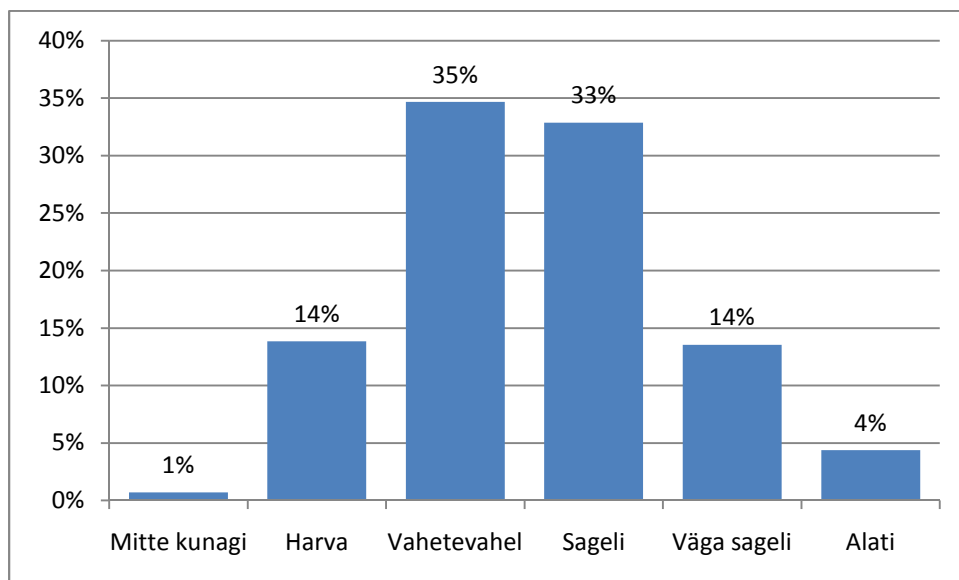
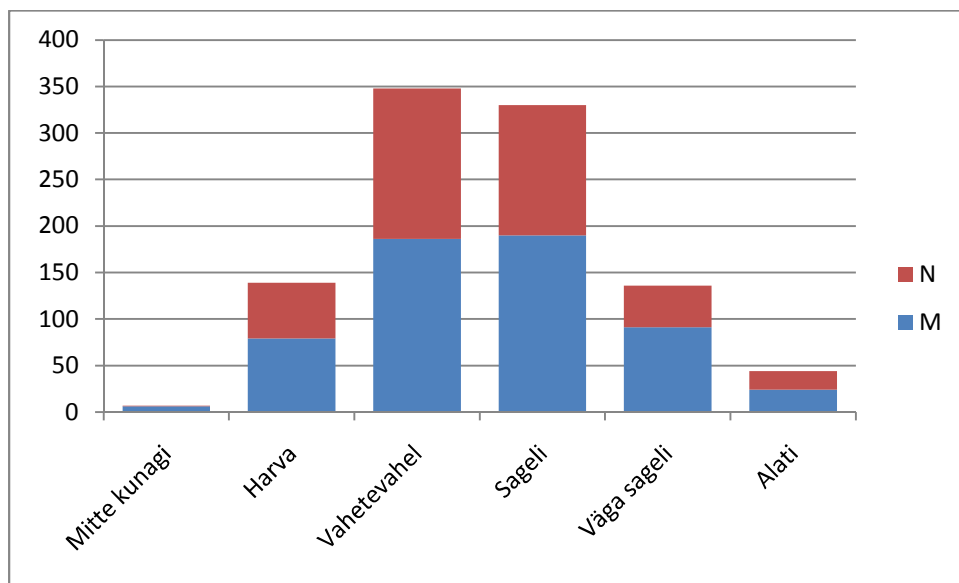
Halvad ilmad	M	N	Kokku
Mitte kunagi	3	1	4
Harva	37	25	62
Vahetevahel	226	149	375
Sageli	189	140	329
Väga sageli	95	94	189
Alati	26	19	45
Kokku	576	428	1004



Joonis 42. Liiklusõnnetuse põhjuseks on halvad ilmastikuolud

Tabel 43. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto tehniline seisukord (mittekorras rehvid, pidurid, rool, tuled, jne)

	M	N	Kokku
Mitte kunagi	6	1	7
Harva	79	60	139
Vahetevahel	186	162	348
Sageli	190	140	330
Väga sageli	91	45	136
Alati	24	20	44
Kokku	576	428	1004



Joonis 43. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto tehniline seisukord (mittekorras rehvid, pidurid, rool, tuled, jne)

4.10 Kui suureks hindate sõidukiiruse valest valikust tingitud riski

liiklusõnnetuste toimumisele?

Peamine liiklusõnnetuste põhjus ☐1

Ei mõjuta nii palju kui joobes juhtimine ☐2

Liiklusõnnetuse risk ei ole suurem kui tavaliselt ☐3

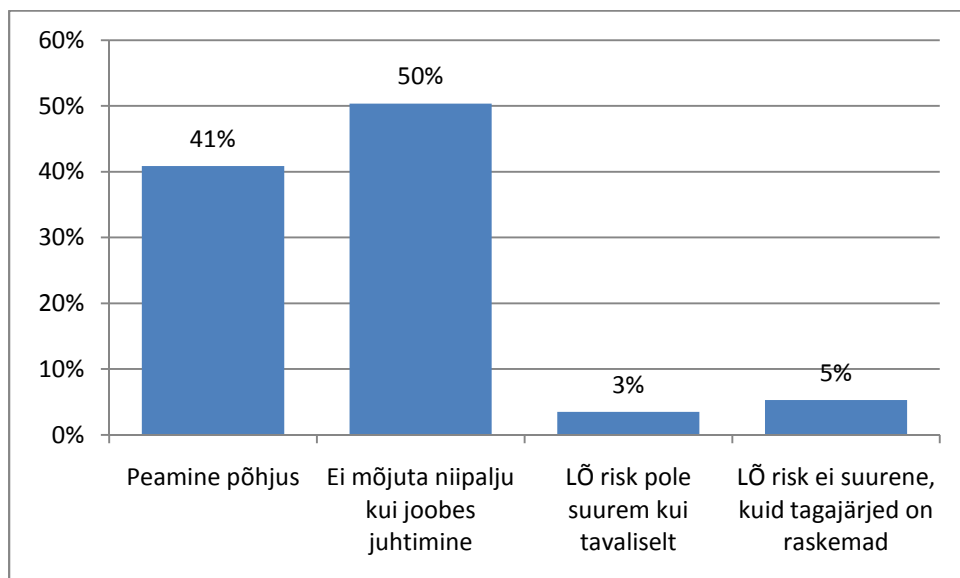
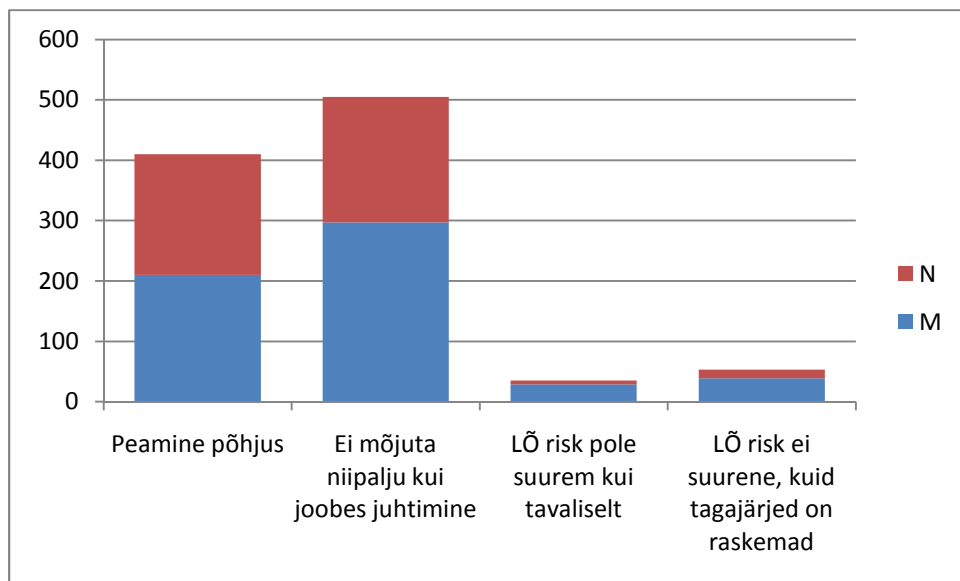
Liiklusõnnetuse toimumise risk ei suurene, ☐4

kuid tagajärjed on raskemad

Antud küsimusteblokis uuriti liiklejate hinnangut kiiruse väärast valikust johtuvat riski liiklusõnnetuste toimumisele. Selle alateema juures osutasid tulemused järgnevalt. 41% vastanuist peab väärat kiirusevalikut liiklusõnnetuste toimumise peamiseks põhjuseks, sams kui vaid 3% ei leia, et suuremast kiirusest tulenev risk oleks suurem kui tavaliselt. 5% vastanute arvates liiklusõnnetuse toimumise risk ei suurene, kuid liiklusõnnetuse toimumisel on selle tagajärjed raskemad. Kõige enam, 50% juhtide arvates mõjutab väär kiirus küll liiklusõnnetuse toimumise tõenäosust, kuid siiski vähem kui näiteks joobes juhtimine.

Tabel 44. Sõidukiirusest tingitud risk liiklusõnnetuste toimumisele

	M	N	Kokku
Peamine põhjus	210	200	410
Ei mõjuta niipalju kui joobes juhtimine	297	208	505
LÕ risk pole suurem kui tavaliselt	29	6	35
LÕ risk ei suurene, kuid tagajärjed on raskemad	39	14	53
	575	428	1003



Joonis 44. Sõidukiirusest tingitud risk liiklusõnnetuse toimumisele

4.11 KOKKUVÕTE KÜSITLUSE ESIMESEST OSAST

1. Eesti juhtide enesehinnang oma juhtimisoskusele on endiselt äärmiselt kõrge, sest meesjuhtidest 63% ja naisjuhtidest koguni 74% hindas oma juhtimisoskusi keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks!
2. Vastanud juhtide hinnangul ületavad teised juhid kiiruspiirangut sageli või väga sageli, nii arvas 73% vastanuist, sellele lisaks toimub vastanute arvates see vahetevahel veel 25% juhtide arvates. Seega on üldine hinnang teiste juhtide kiirusületuse sagedusele üsna negatiivne.
3. Vastanuist 56% väidab, et sõidab sama kiiresti kui teised, 33% sõidab veidi või oluliselt aeglasemalt ning vaid 11% sõidab keskmisest palju või veidi kiiremini.
4. Enamus juhte ei pea kiiruseületust oluliseks rikkumiseks ja ületab piirkiirust sageli või väga sageli.
5. Tulemustest selgus, et kiiruseületuse eest on karistatud 1/6 juhtidest, enamikku rahatrahviga.
6. Juhtide hinnangul omaenda käitumisele ületavad nad linnadevahelistel põhiteedel kehtestatud piirkiirust sageli ja seda teeb enamik juhtidest (50% meesjuhtidest ületab oma hinnangul linnadevahelisel põhiteel kiirust ja 63% naisjuhtidest).
7. Kohalikel väiksematel maanteedel kehtestatud piirkiirust ületatakse sageli ja seda teeb enamik juhtidest (94% meesjuhtidest ja 86% naisjuhtidest)..
8. Linnades ja asulates ületatakse piirkiirust sageli ja seda teeb enamik juhtidest (84% meesjuhtidest ja 66% naisjuhtidest).
9. Vastanute arvates on väike (kuni 10 km/h) kiiruspiirangu ületamine üldiselt aktsepteeritav, paljudel juhtudel toimub see kogemata või on tingitud kiirustamisest kohtumisele. Oluline mõju on ka teiste liiklejate kiiruskäitumisel.
10. Juhtide positiivsem hoiak kiiruskontrolli meetmete osas on seotud pigem pehmete meetmetega (juhtide teadlikkuse tõstmine, kiirustabloode paigutamine ja liikluskasvatuse tõhustamine), vastu ollakse pigem füüsilistele meetmetele ja karistuste karmistamisele.
11. Samas toetatakse üldiselt ka politseikontrolli tõhustamist teedel.
12. Keskmisest suuremat poolehoidu ei leia ka kiiruskaamerate paigaldamine, kuid samas tuleb rõhutada, et kõikide loetletud meetmete osas osutus meetmeid pooldavate juhtide hulk suuremaks kui neile vastu olevate osakaal.
13. Kiirusmõõtmist teedel/tänavatel on sageli või väga sageli täheldanud 44% juhtidest, sama suur hulk on ka neid juhte, kes on kiirusemõõtmist märganud vahetevahel.
14. Peamiseks liiklusõnnetusi põhjustavaks faktoriks peavad juhid joobes sõidukijuhtimist ning suure tähtsusega faktoriteks on ka auto juhtimine väsinuna ning liiga kiire sõit.
15. Tunduvalt vähem peetakse liiklusõnnetuste põhjuseks väikest pikivahet, auto tehnilist seisukorda ja teede halba seisukorda.
16. Ootamatud seisakud teel, mobiiltelefoni kasutamine on aga vastanute arvates liiklusõnnetuse põhjuseks harva.
17. Liiklejate hinnangul peetakse kiiruse vääramisest valikust johtuvat riski liiklusõnnetuse toimumisele küllaltki oluliseks – 41% vastanuist peab vääramisest kiirusevalikut liiklusõnnetuste toimumise peamiseks põhjuseks, samas kui 3% ei leia, et suuremast kiirusest tulenev risk oleks suurem kui tavaliselt.

5. Liiklusohutuskampaania "Sinu lähedaste elud pole katsetamiseks. Ära ületa lubatud kiirust!" märgatavus

5.1 Kas Te olete märganud liiklusohutuskampaaniat "Sinu lähedaste elud pole katsetamiseks. Ära ületa lubatud kiirust!"?

Kiiruskäitumist puudutava uuringu teises osas uuriti 2009.aasta suvel läbi viidud liiklusohutuskampaania "Sinu lähedaste elud pole katsetamiseks. Ära ületa lubatud kiirust!" märgatavust juhtide seas. Tulemustest selgus, et 78% juhtidest oli nimetatud kampaaniat märganud, 22% mitte.

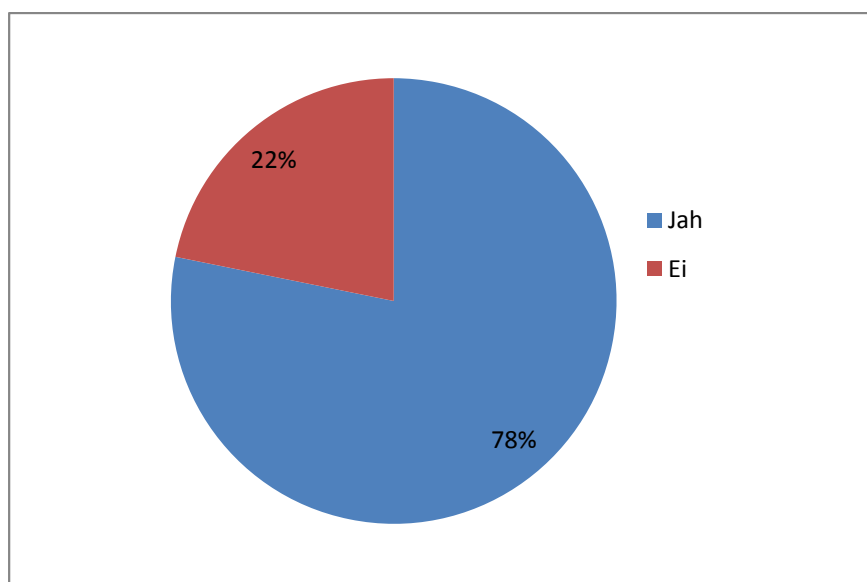
Peamiseks kanaliks, kus kampaaniat märgati oli televisioon (58%), järgnesid välireklaam (12%) ja raadio (7% vastanuist).

Nimetatud või analoogset kampaaniat pidas vajalikuks 79% vastanuist, mittevajalikuks 9% vastanuist, arvamus puudus 12% vastanuist.

Kampaaniat hindas positiivseks 74%, negatiivseks 6% vastanuist, 19% arvas, et sellel kampaanial puudub mõju, ülejäänutel puudus kindel arvamus.

Tabel 45. Liiklusohutuskampaania märgatavus

Kas Te olete märganud	M	N	Kokku
Jah	446	339	785
Ei	130	89	219
Kokku	576	428	1004



Joonis 45. Liiklusohutuskampaania märgatavus

5.2 Missuguses kanalis Te olete seda kampaaniat märganud?

1 televisioonis

2 raadios

3 välireklaami plakatitel

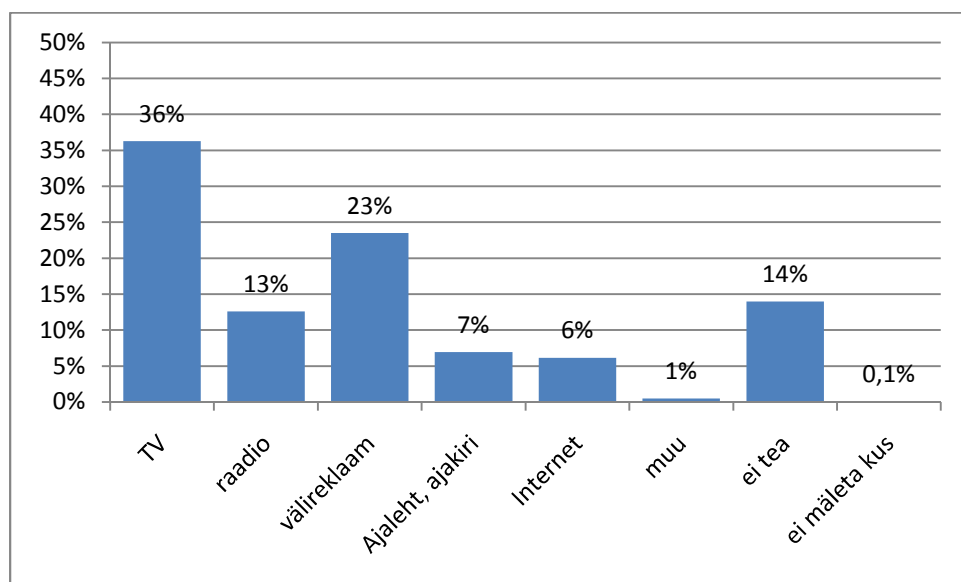
4 ajalehes, ajakirjas

5 internetis

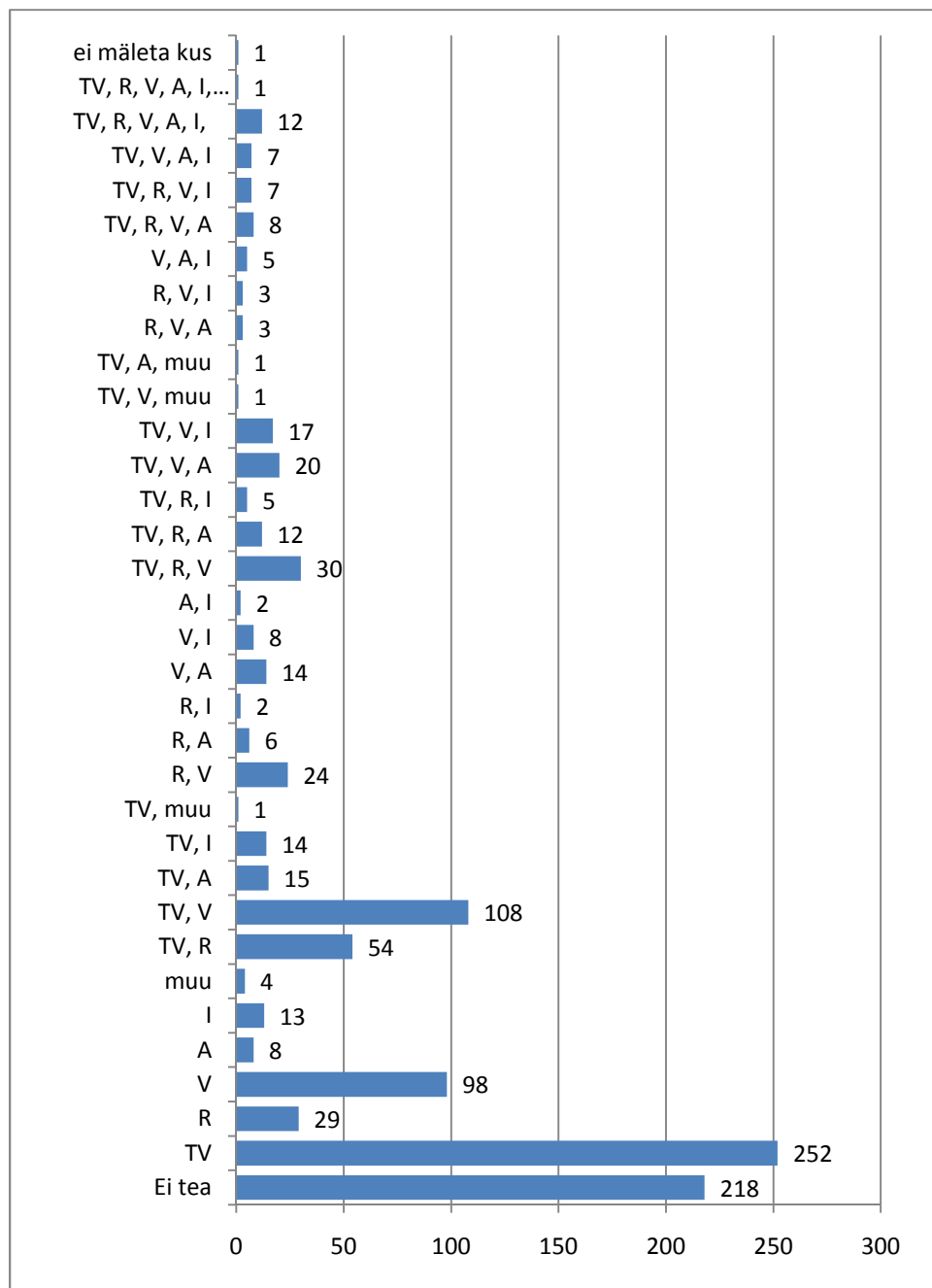
6 muu.....

Kanal	M	N	Kokku
Ei tea	131	87	218
1	146	106	252
1,2	8	8	16
1,3	24	13	37
1,4		4	4
1,5	2	1	3
2	16	13	29
2,3	3	9	12
2,4	2	1	3
2,5	1		1
3	58	40	98
3,4	3		3
3,5	4	3	7
4	3	5	8
5	6	7	13
6	3	1	4
1, 2	22	16	38
1, 2, 3	13	4	17
1, 2, 3, 4	5	2	7
1, 2, 3, 4, 5	5	2	7
1, 2, 3, 4, 5,		2	2
1, 2, 3, 5	2	3	5
1, 2, 4	6	5	11
1, 2, 5	3	2	5
1, 3	38	33	71
1, 3, 4	7	8	15
1, 3, 4, 5	4	2	6
1, 3, 5	7		7
1, 3, 6		1	1
1, 4	5	6	11
1, 4, 6	1		1
1, 5	5	6	11
1, 6	1		1
1,2,3	6	6	12

1,2,3,	1		1
1,2,3,4		1	1
1,2,3,4,5	2		2
1,2,3,4,5,		1	1
1,2,3,4,5,6	1		1
1,2,3,5	1		1
1,2,4		1	1
1,2,5		1	1
1,3,4	4	1	5
1,3,4,5	1		1
1,3,5	4	5	9
1,3,5,		1	1
2, 3	7	5	12
2, 3, 4	1		1
2, 3, 5		1	1
2, 4	1	2	3
2, 5		1	1
2,3,4		2	2
2,3,5	2		2
3, 4	4	7	11
3, 4, 5	4		4
3, 5	1		1
3,4,5		1	1
4, 5	1	1	2
6- ei mäleta		1	1
vastamata	1		1



Joonis 46. Kampaania märgatavus meediakanalite lõikes tervikuna



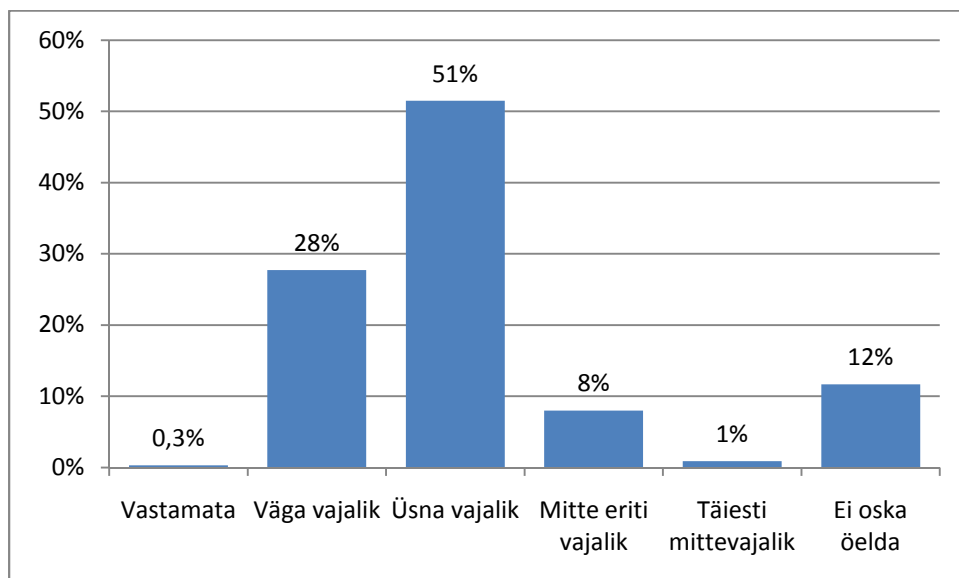
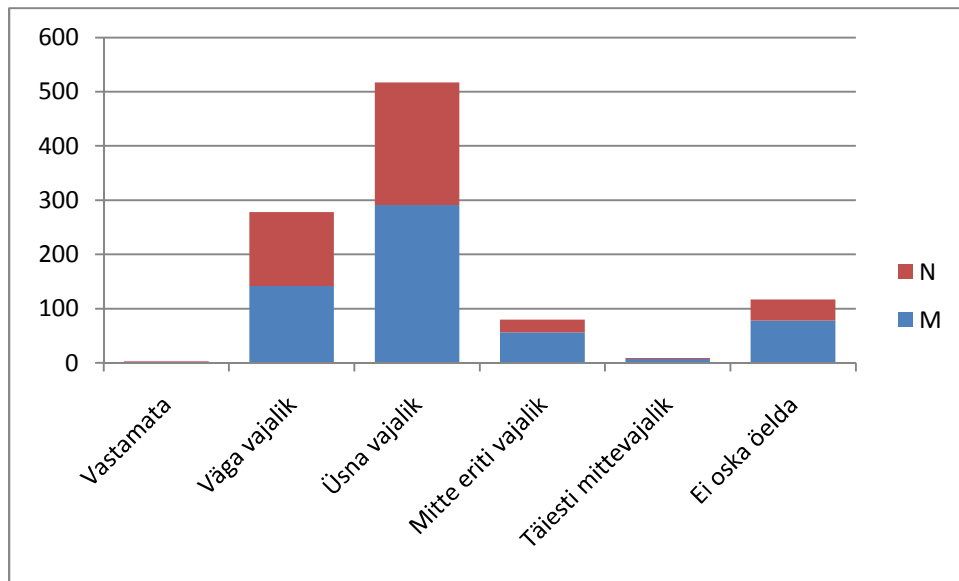
Joonis 47. Kampaania märgatavus erinevates meediakanalites- kombinatsioonid

5.3 Kas Te peate sõidukiiruse ohjeldamiseks tehtvat kampaaniat...

- 1 väga vajalikuks
- 2 üsna vajalikuks
- 3 mitte eriti vajalikuks
- 4 täiesti mittevajalikuks
- 5 ei oska öelda

Tabel 46. Liiklusohutuskampaania vajalikkus

Kas peate kampaaniat vajalikuks?	M	N	Kokku
Vastamata	2	1	3
Väga vajalik	142	136	278
Üsna vajalik	291	226	517
Mitte eriti vajalik	56	24	80
Täiesti mittevajalik	7	2	9
Ei oska öelda	78	39	117
Kokku	576	428	1004



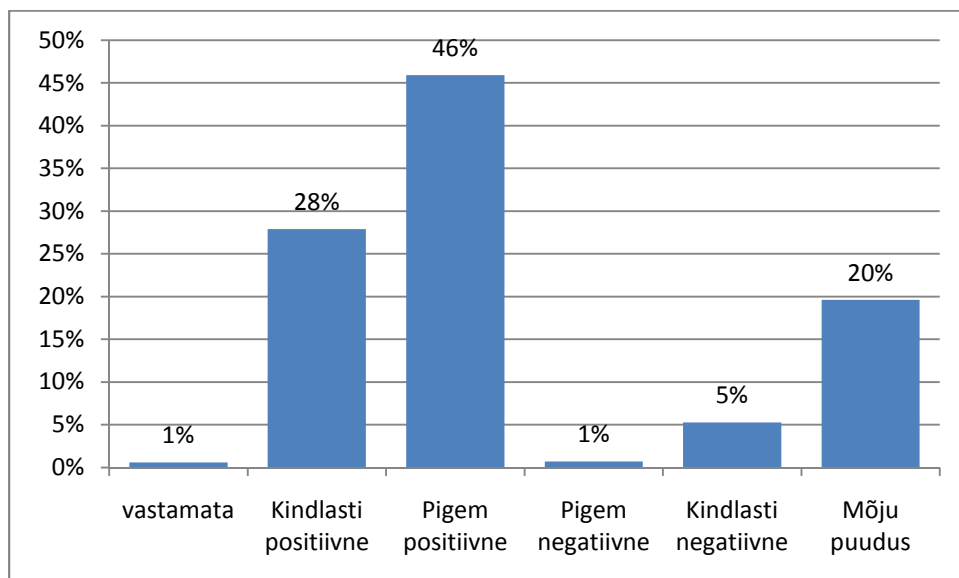
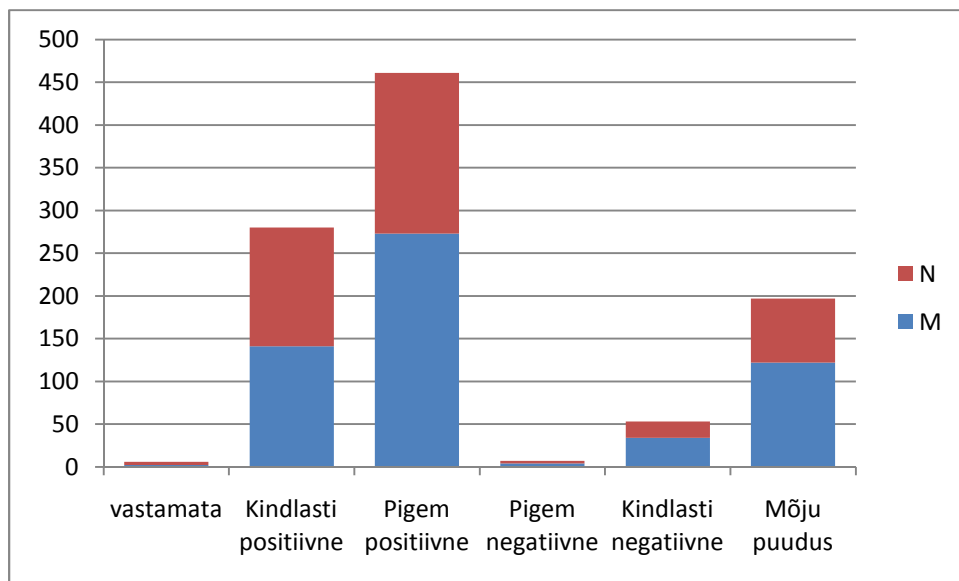
Joonis 48. Liiklusohutuskampaania vajalikkus

5.4 Milline on Teie hinnangul kampaania mõju piirkiirusest kinnipidamisele maanteel.

- 1 kindlasti positiivne
- 2 pigem positiivne
- 3 pigem negatiivne
- 4 kindlasti negatiivne
- 5 kampaanial ei olnud mõju
- 6 ei oska öelda

Tabel 47. Kampaania mõju hinnang

	M	N	Kokku
vastamata	2	4	6
Kindlasti positiivne	141	139	280
Pigem positiivne	273	188	461
Pigem negatiivne	4	3	7
Kindlasti negatiivne	34	19	53
Mõju puudus	122	75	197
Kokku	576	428	1004



Joonis 49. Kampaania mõju hinnang