



Sõidukiirus 2016

Uuringuraport

Tellija: Maanteeamet

Töö teostaja: OÜ Eesti Uuringukeskus

Juuli 2016

Sisukord

Kokkuvõte	3
Uuringu metoodika	5
Eesmärk	5
Valim	5
Küsitluse läbiviimine.....	6
Andmetöötlus.....	7
UURIMISTULEMUSED	8
1. Sihtgrupp.....	8
2. Sõidukiirus	10
1.1. Kiirusepiirangu ületamine.....	10
1.2. Kiirusepiirangu ületamise eest karistada saamine.....	12
1.3. Kiiruseületamise põhjused	13
1.4. Kiirusepiirangu ületamist vältida aitavad meetmed	16
1.5. Kiirusepiirangu mitte ületamist toetavad asjaolud.....	17
3. Juhtimisstiil	20
3.1. Juhtimisstiil võrreldes teiste juhtidega.....	20
3.2. Juhtimisstiil isiklikel ja töösõitudel.....	21
4. Liiklusõnnetuste toimumise põhjused	22
5. Liiklusohutuskampaania märkamine.....	24
6. Sõidukijuhi väsimus.....	26
LISA 1	28

Kokkuvõte

- ✓ Käesoleva uuringu eesmärgiks oli selgitada välja sõidukijuhtide sõidukiiruse teemalised hoiakud ja vastav käitumine liikluses ning võrrelda tulemusi varasematel aastatel (alates 2010) läbiviidud samalaadsete uuringute tulemustega.
- ✓ Uuring viidi läbi perioodil 19.05-20.06.2016 telefoniintervjuudena (CATI meetodil).
- ✓ Juhiluba omas 58% elanikkonnast, kellest 81% oli viimase 12 kuu jooksul juhtinud mootorsõidukit vähemalt 1000 kilomeetrit (uuringu sihtgrupp).
- ✓ Viimase 12 kuu jooksul mootorsõiduki juhina läbitud kilometraaži osas oli enim neid, kes läbisid 3000-10 000 km (34%).
- ✓ Valdava enamiku (72%) sõidukijuhtide staaž oli üle 10 aasta, sealjuures oli 11-20-aastase staažiga autojuhte 26%, 21-40-aastase staažiga 34% ning pikema kui 40-aastase staažiga 12%.
- ✓ Aastaringselt igasuguste oludega sõitis 2016. aastal 97% aktiivsetest autojuhtidest ning pigem soojemal ajal paremate (tee)oludega 3%.
- ✓ Oma sõidukiirust hindas 89% sõidukijuhtidest spidomeetri, 6% GPS seadme ning 5% muul viisil.
- ✓ Kõige vähem levinud on 2016. aastal lubatud kiirusepiirangu ületamine linnades ja asulates – üle poole aktiivsetest sõidukijuhtidest järgib seal sõites kehtivat kiirusepiirangut, kolmandik ületab seda 1-5 km/h ning veidi üle kümnendiku sellest enam.
- ✓ Kohalikel maanteedel järgib kehtivat kiirusepiirangut 39% ning linnadevahelistel põhiteedel vaid veerand aktiivsetest juhtidest. Suurematel maanteedel on vähemalt 6 km/h kiiruseületajaid 30%.
- ✓ 2016. aastal on kiiruse ületamise eest rahatrahvi saanud 13% ning rahatrahvi ja/või muu karistuse 1% aktiivsetest sõidukijuhtidest.
- ✓ Kiiruse ületamise põhjuseks peeti 2016. aastal sarnaselt eelnevaga kõige sagedamini möödasõidu tegemist (täiesti või pigem nõus 85%), millele järgnesid ühtlases liiklusvoos sõitmine (72%), kogemata piirangu ületamine (69%), kuni 10 km/h kiiruse ületamise üldine aktsepteerimine (64%), lubatud piirkiiruse ületamist soodustavad sõidutingimused (57%), kehtestatud piirangu mittevastavus tegelikele oludele (57%) ning kiirustamine kohtumisele (53%).
- ✓ Kiiruse ületamise põhjusteks ei peetud aga üldiselt kuni +20 km/h kiiruse ületamise üldist aktsepteeritavust (üldse või pigem ei nõustu 90%), auto võimekuse proovimist (75%), kiire sõidu nautimist (68%) ega väikest vahelejäämise riski (64%).



- ✓ Kõige sagedamini peeti kiirusepiirangu ületamist vältivaks meetmeks politsei järelvalve tõhustamist teedel (täiesti + pigem nõus 85%), millele järgnesid kiiruskaamerate paigaldamine (84%) ning püsikiirusehoidja olemasolu ja kasutamine (82%).
- ✓ Üle 90% aktiivsetest juhtidest pidas 2016. aastal kiirusepiirangu mitte ületamist toetavateks asjaoludeks halbasid või muutlikke ilmastikuolusid (täiesti + pigem nõus 94%), autos olevaid kaassõitjaid, sealhulga lapsi (93%), kiirusepiirangut visuaalselt toetavat teekeskkonda (92%) ning teekonna planeerimist ja vajaliku sõiduaja arvestamist, kiiruseületaja paremat silmapaistvust, kui liigeldakse üldiselt korralikult ning teadmist, et reeglid on kinnipidamiseks ja kiirusepiirangud ei ole kehtestatud põhjuseta (kõik 91%).
- ✓ Võrreldes oma sõidustiili teiste juhtidega, leidis ligi veerand aktiivsetest juhtidest, et nende sõidustiil on palju ohutum, 39% pidas oma juhtimist teistest veidi ohutumaks, ligi kolmandik enam-vähem samaväärseks ning vaid 2% veidi ohtlikumaks.
- ✓ Kas isikliku või tööautoga viimase 12 kuu jooksul töösõite teinud oli 54% aktiivsetest autojuhtidest, kellest 89% leidis, et nende autojuhtimise stiil ei sõltu sellest, kas tegemist on eraviisilise või tööalase sõiduga.
- ✓ Liiklusõnnetuse põhjusteks peeti kõige sagedamini auto juhtimist alkoholi-, narkojoobes või ravimite mõju all (91%), millele järgnesid ülemäärase riski võtmine möödasõidul (70%), liigne kiirus ja väike pikivahe eessõitjaga (mõlemad 60%) ning väsinuna autojuhtimine (53%).
- ✓ 2016. aasta kevadel (25.04-23.05) toimunud kampaania lubatud suurimast sõidukiirusest kinnipidamiseks tunnuslausega: „Ole inimene! Jälgi piirkiirust“ märkajaid oli 66%.
- ✓ Kanalite olulisusjärjestus, mille vahendusel kampaaniasõnum sõidukijuhtideni jõudis, oli 2016. aastal võrreldes eelnevaga üldjoontes sama – välireklaam 38%, televisioon 33%, raadio 24%, internet 12% ja trükimeedia 6%, kuid kampaania märkamise osakaal on kõigi kanalite puhul olnud madalam.
- ✓ Suurimast sõidukiirusest kinnipidamise kampaaniat vajalikuks pidanute osakaal oli 2016. aastal 84%.
- ✓ Väsinuna sõidukijuhtimist peab ohtlikuks kokku 97% aktiivsetest juhtidest, sealjuures 60% väga ohtlikuks.
- ✓ 30% juhtidest oli kursis ka sellega, et kui autojuht on olnud ärkvel vähemalt 18 tundi järjest, siis vastab see hinnanguliselt 0,51-1,5 promillisele alkoholijoobele.
- ✓ Väsimusseisundis juhtimise peamiseks põhjustajateks peeti oma seisundi hindamist reaalsest paremaks (39%) ning väsinuna juhtimise tingitust juhi töö iseloomust.

Uuringu metoodika

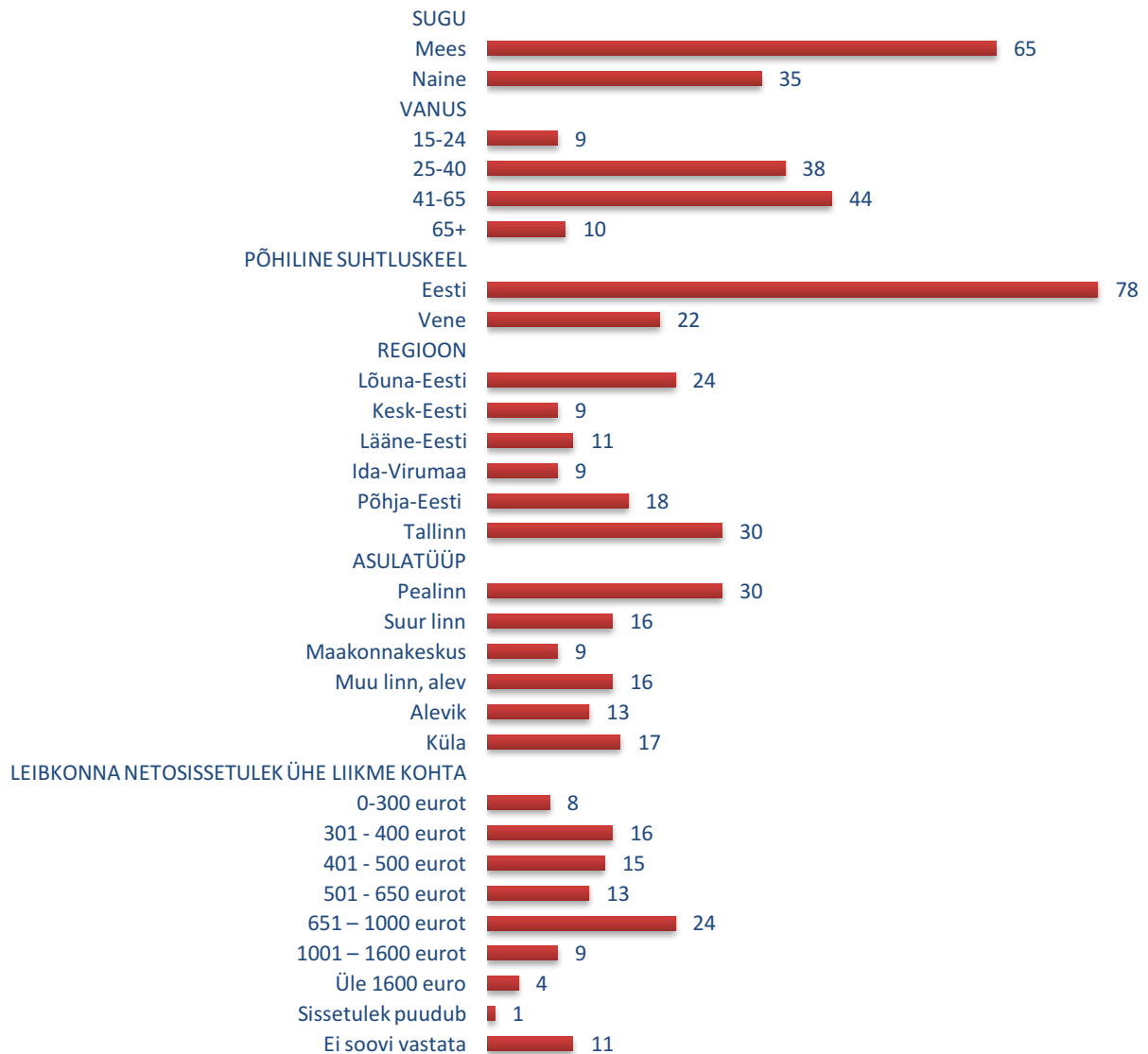
Eesmärk

Käesoleva uuringu eesmärgiks oli selgitada välja sõidukijuhtide sõidukiiruse teemalised hoiakud ja vastav käitumine liikluses ning võrrelda tulemusi varasematel aastatel (alates 2010) läbiviidud samalaadsete uuringutega.

Valim

- ✓ Uuringu üldkogumi moodustasid Eesti elanikud, kes omasid mootorsõiduki juhiluba ja olid viimase 12 kuu jooksul juhtinud mootorsõidukit vähemalt 1000 kilomeetrit.
- ✓ Valimi suurus oli 1000 sõidukijuhti.
- ✓ Valimi koostamisel võeti aluseks 2015. aastal läbiviidud samateemalise uuringu “Sõidukiirus 2015” käigus välja selgitatud sihtrühma profiil (sõidukijuhid). Küsitluse lõpus kaaluti andmed vastavaks üldkogumiga soo, vanuse, keele ja regiooni lõikes. 1000 vastaja puhul on valimiviga $\pm 3,1\%$, väiksemate gruppide vaatlemisel võib viga olla suurem.

Joonisel 1 on kirjeldatud küsitletute jagunemist lähtuvalt soost, vanusegrupist, põhilisest suhtluskeelest, regioonist, asulatüübist ning netosissetulekust ühe leibkonnaliikme kohta.



Joonis 1. Vastajate struktuur (n=1000, %)

Küsitluse läbiviimine

Küsitlus viidi läbi CATI meetodil (telefoniintervjuudena).

Küsitluseperiood oli 19.05-20.06.2016.

Intervjuud viidi läbi nii eesti kui ka vene keeles ning keskmine intervjuu kestvus oli 18 minutit.

Kokku helistati 14 675 telefoninumbril, 8669 ei vastanud kõnele, 2977 vastajat keeldus uuringus osalemast, 1950 ei sobinud sihtrühma (Tabel 1).

Tabel 1. Küsitlusstatistika.

	N	%
Intervjuu viid läbi	1000	6,8
Ei sobinud sihtrühma (kvoodid on selles grupis täis/ei sõida autoga)	1950	13,3
Ei vasta kõnele	8669	59,1
Kokkulepe tagasihelistamiseks	50	0,3
Number pole kasutuses	29	0,2
Keeldumine	2977	20,3
Kokku tehtud kõned	14675	100,0

Andmetöötlus

Küsitlustulemuste töötlemiseks kasutati andmetöötluspakette *MS Excel* ja *SPSS*. Joonistel jm toodud andmed on ümardatud arvutiprogrammi poolt ja seetõttu võib ridade või veergude summa moodustada kohati 99% või 101%.

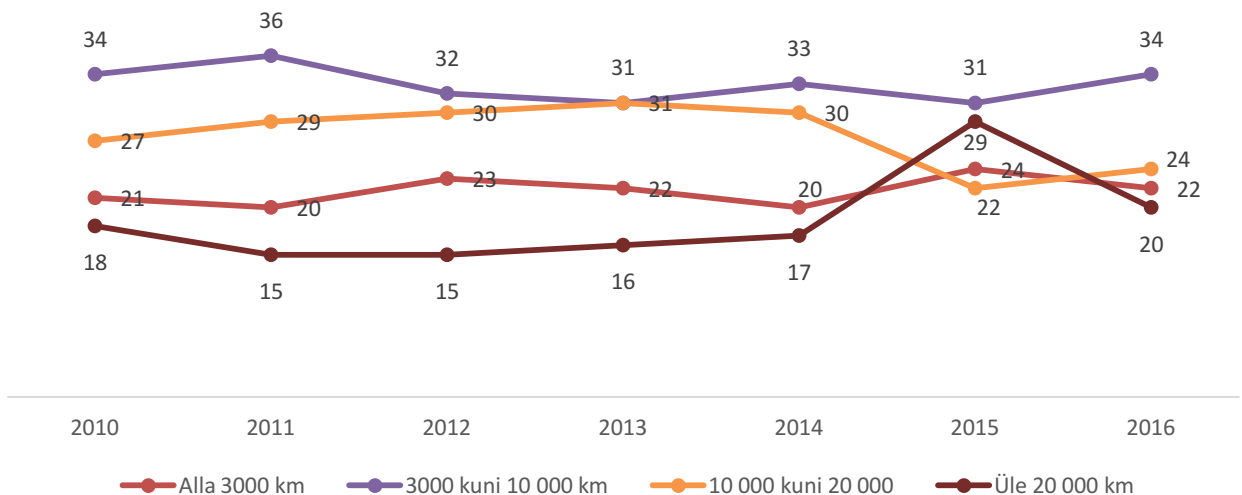
Statistilist olulisust mõõdeti Hii-ruut testidega. Tulemuste osas on taustatunnuste (sugu, vanusegrupp jm) välja toodud vaid need jaotused, mis osutusid statistiliselt olulisteks ning mida saab seega laiendada ka üldkogumile.

UURIMISTULEMUSED

1. Sihtgrupp

Juhiluba omas 58% elanikkonnast (2015. aastal 61%), kellest sarnaselt 2015. aastaga 81% oli viimase 12 kuu jooksul juhtinud mootorsõidukit vähemalt 1000 kilomeetrit (edaspidi “aktiivsed sõidukijuhid”).

Viimase 12 kuu jooksul mootorsõiduki juhina läbitud kilometraaži osas oli enim neid, kes läbisid 3000-10 000 km (Joonis 2). 2016. aastal oli võrreldes eelneva aastaga suurimaks muutuseks üle 20 000 km läbinud juhtide osakaalu langus (-9%).

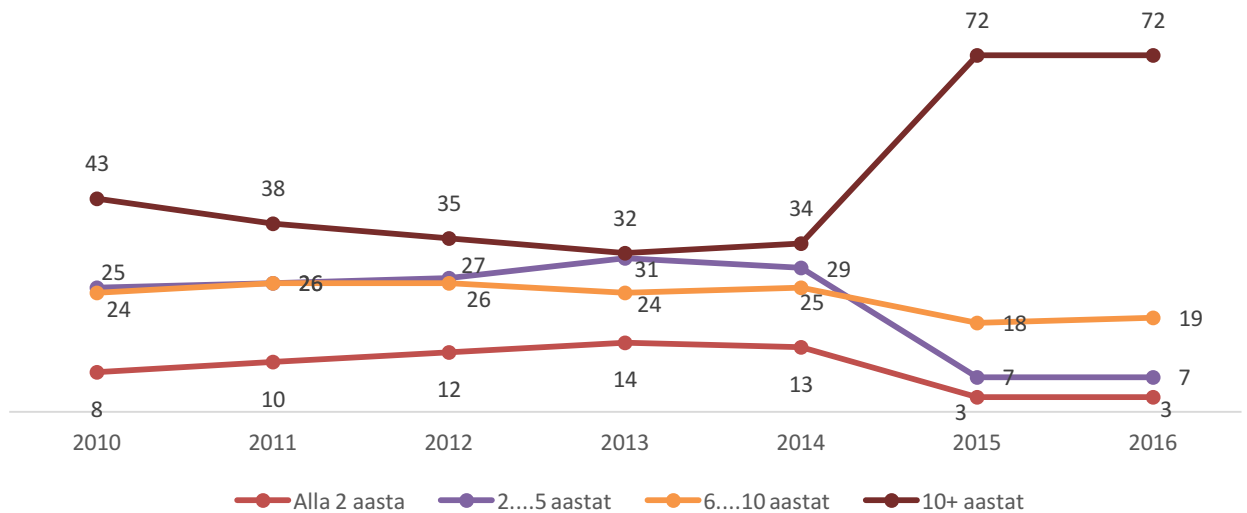


Joonis 2. Kilometraaž mootorsõiduki juhina viimase 12 kuu jooksul (n=1000; %).

Joonis 3 annab ülevaate viimase 12 kuu jooksul mootorsõidukit vähemalt 1000 kilomeetrit juhtinute autojuhistaažist.

Muutused aktiivsete sõidukijuhtide staažis on 2016. aastal eelneva aastaga võrreldes pea identsed¹. Valdava enamiku juhtide staaž on üle 10 aasta. Sealjuures on 2016. aastal 11-20-aastase staažiga autojuhte 26% (2015. aastal 27%), 21-40-aastase staažiga 34% (2015. aastal samuti 34%) ning pikema kui 40-aastase staažiga 12% (2015. aastal 11%).

¹ Suur erinevus varasemate aastate enam kui 10-aastase staažiga sõidukijuhtide osakaalus tuleneb ilmselt valimi koostamise erisusest.



Joonis 3. Aktiivsete sõidukijuhtide juhistaaž (n=1000; %).

Aastaringselt igasuguste oludega sõitis 2016. aastal 97% aktiivsetest autojuhtidest ning pigem soojemal ajal paremate (tee)oludega 3%.

Oma sõidukiirust hindas 89% sõidukijuhtidest spidomeetri, 6% GPS seadme ning 5% muul viisil.

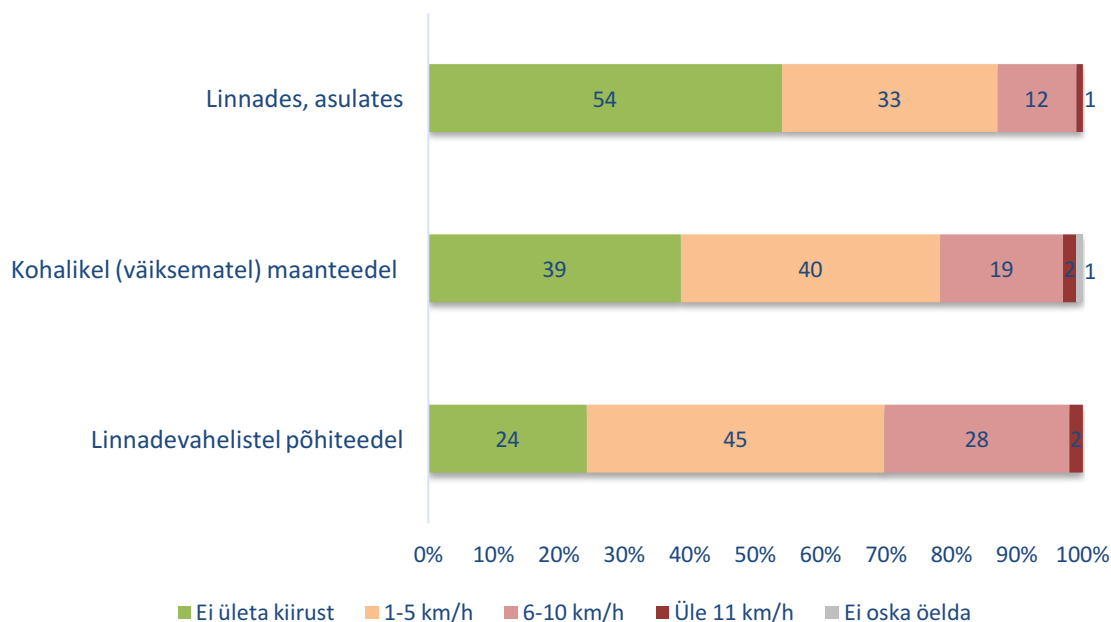
Muude sõidukiiruse hindamise viiside osas mainiti enim välja kujunenud kiirusetaju (12 korral). Samuti kasutasid autojuhid sõidukiiruse hindamiseks varasemat kogemust, samaaegselt nii GPS seadet kui auto spidomeetrit ning teeolusid, sh kaasliiklejate kiirust (kõiki mainiti 10 korral). Lisaks toodi välja autosse sisseehitatud kompuuter ehk kuvar (3 korral) ning mootori hääle kuulamine ja püsikiirushoidiku kasutamine (mõlemad 1 korral).

2. Sõidukiirus

1.1. Kiirusepiirangu ületamine

Kõige vähem levinud on 2016. aastal lubatud kiirusepiirangu ületamine linnades ja asulates – üle poole aktiivsetest sõidukijuhtidest järgib seal sõites kehtivat kiirusepiirangut, kolmandik ületab seda 1-5 km/h ning veidi üle kümnendiku sellest enam (Joonis 4).

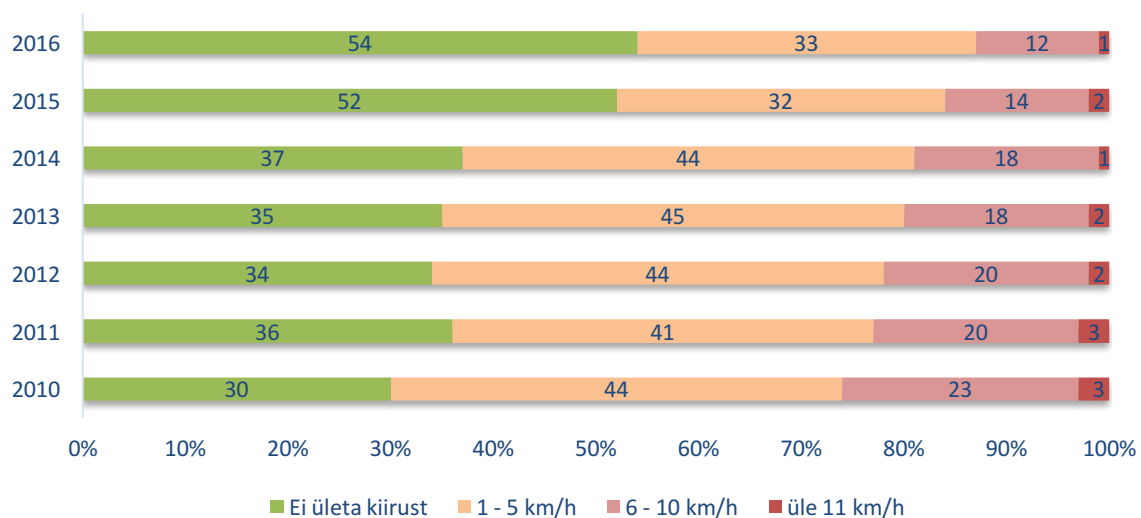
Seevastu kohalikel maanteedel järgib kehtivat kiirusepiirangut 39% ning linnadevahelistel põhiteedel vaid veerand aktiivsetest juhtidest. Suurematel maanteedel on vähemalt 6 km/h kiiruseületajaid koguni 30%.



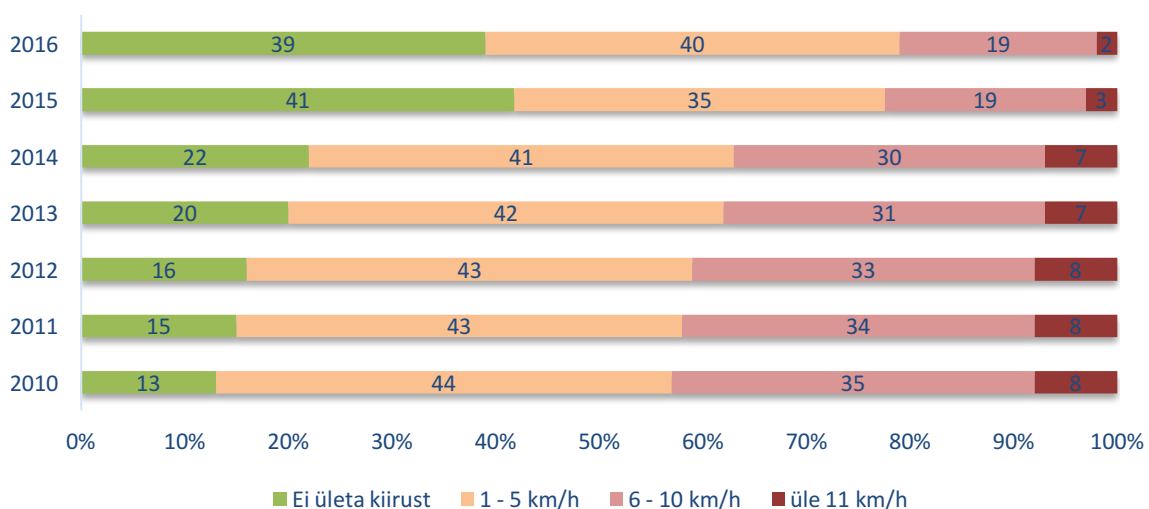
Joonis 4. Kiirusepiirangu ületamine erinevatel teedel, 2016 (n=1000; %).

Võrreldes kiirusepiirangu ületamist aastatel 2015 ja 2016 varasemate aastatega ilmneb, et viimasel kahel aastal on tulemused võrdlemisi sarnased ning lubatud piirkiirusest kinnipidajaid on oluliselt enam kui aastatel 2010-2014, mis võib tuleneda ka valimi erinevustest (Joonised 5-7).

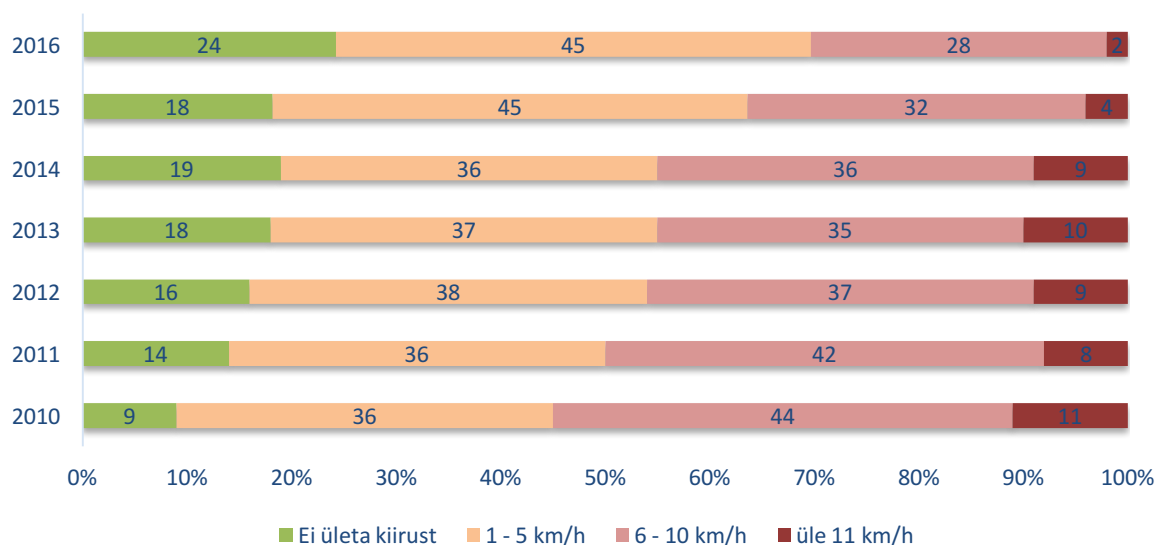
Suurimateks erinevusteks võrreldes 2015. aastaga on linnadevahelistel põhiteedel lubatud kiirusega sõitjate kasv 6% ja piirkiiruse 6-10 km/h ületajate osakaalu langus 4% (Joonis 7) ning kohalikel maanteedel 1-5 km/h piires kiiruse ületajate kasv 5% (Joonis 6). Kiirusepiirangu ületamisel linnades ja asulates märkimisväärsed muudatusi toimunud ei ole (Joonis 5).



Joonis 5. Kiirusepiirangu ületamine linnades, asulates, 2010-2016 (n=1000; %).



Joonis 6. Kiirusepiirangu ületamine kohalikel maanteedel, 2010-2016 (n=1000; %).

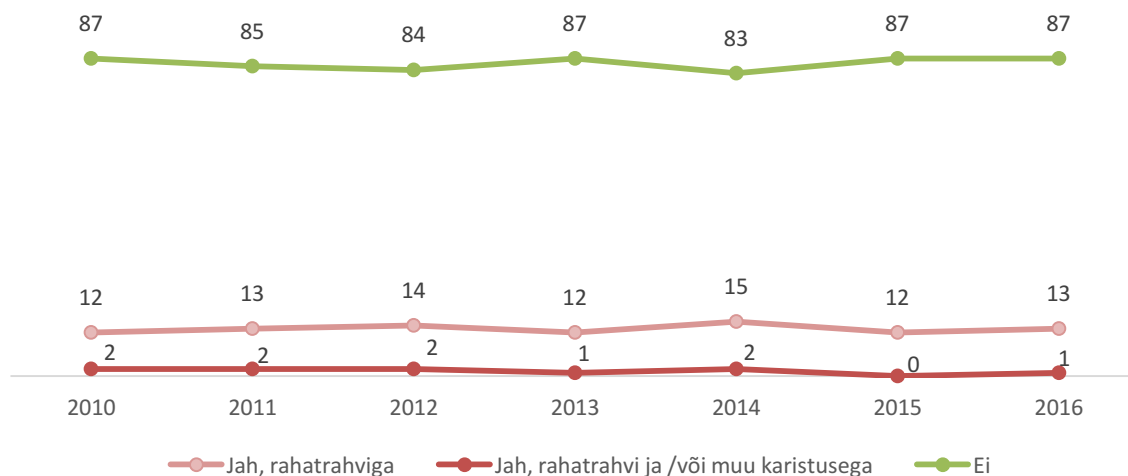


Joonis 7. Kiirusepiirangu ületamine linnadevahelistel põhiteedel, 2010-2016 (n=1000; %).

Kiirust ületavad erinevatel teedel sagedamini mehed, venekeelsed juhid, tallinlased, suurema staažiga juhid ning sõidukijuhid vanuses 25-40 (vähim 65-aastased ja vanemad).

1.2. Kiirusepiirangu ületamise eest karistada saamine

Viimase 12 kuu jooksul kiiruse ületamise eest karistada saanute osakaal on olnud aastate lõikes väga stabiilne (Joonis 8). 2016. aastal on kiiruse ületamise eest rahatrahvi saanud 13% ning rahatrahvi ja/või muu karistuse 1% aktiivsetest sõidukijuhtidest.



Joonis 8. Kiirusepiirangu ületamise eest karistada saamine viimase 12 kuu jooksul, 2010-2016 (n=1000; %).

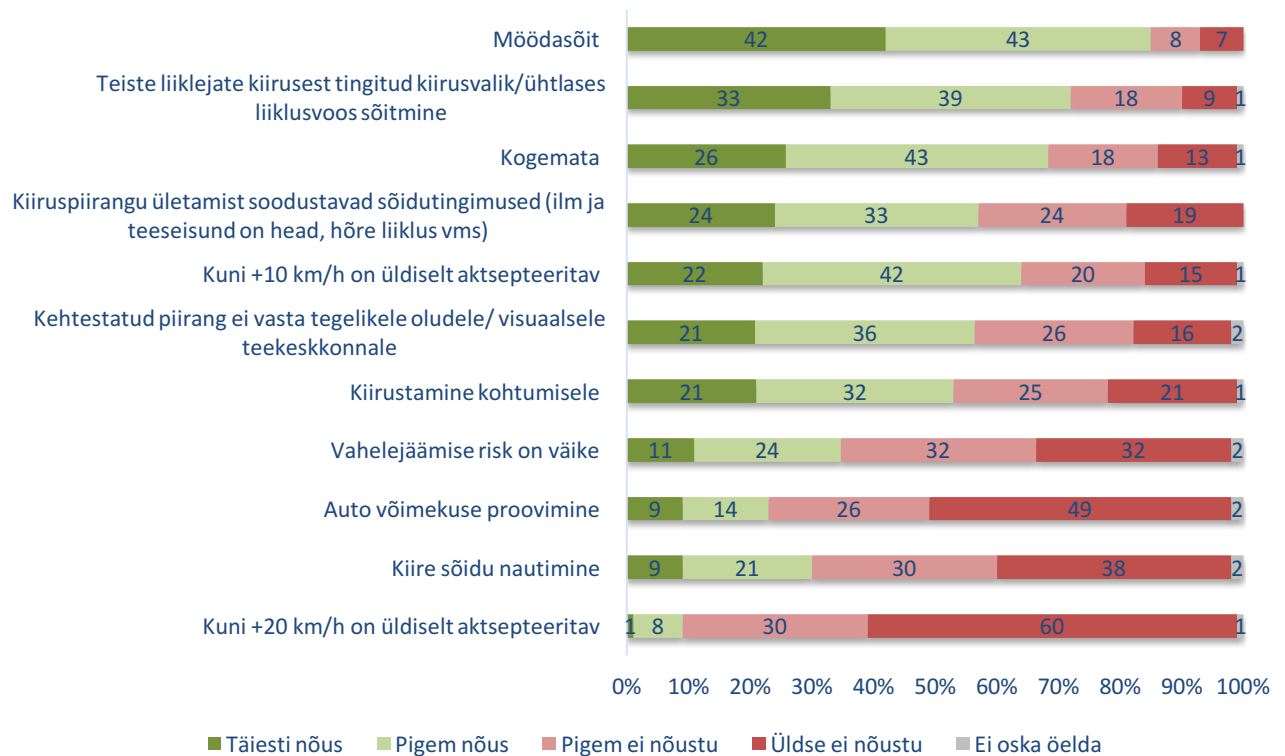
Mehi on viimase 12 kuu jooksul kiiruse ületamise eest karistatud sagedamini kui naised (vastavalt 16 % ja 7%). Regioonide põhiselt on rohkem rahatrahviga karistatud Tallinnas (17%). Samuti on kõige sagedamini karistatud juhte, kelle kilometraaž on kõige suurem – üle 20 000 km (25%). Oluline erinevus rahatrahvi saamisel esineb ka vaadates liiklejate autojuhistaaži – 36% rahatrahvi saanutest omab staaži alla 2 aasta ning kõige vähem rahatrahve kiiruse ületamise eest on saanud liiklejad, kelle staaž on 40 aastat ja rohkem.

1.3. Kiiruseületamise põhjused

Kiiruse ületamise põhjuseks peeti 2016. aastal sarnaselt eelnevaga kõige sagedamini möödasõidu tegemist (Joonised 9 ja 10).

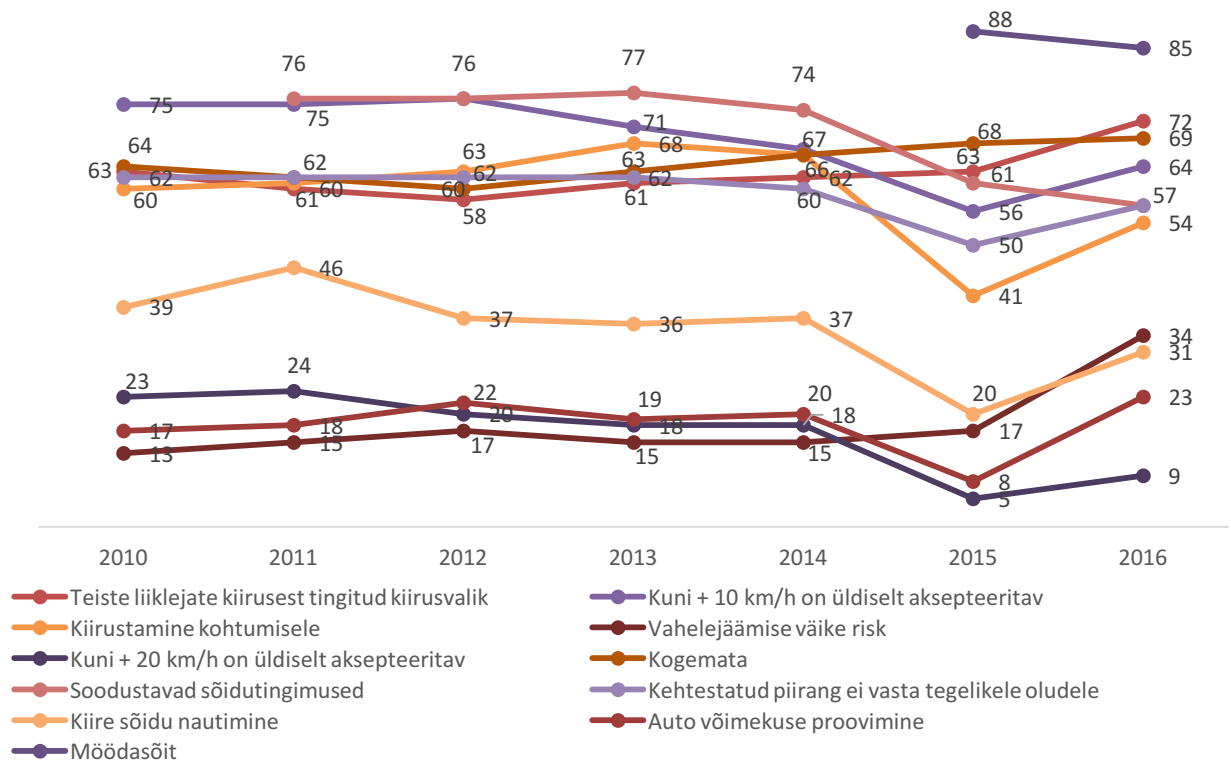
Enam kui pooled aktiivsed sõidukijuhid pidasid 2016. aastal kiiruse ületamise põhjusteks lisaks ka teiste liiklejate kiirusest tingitud kiirusvalikut/ühtlases liiklusvoos sõitmist (täiesti + pigem nõus 72%), kogemata piirangu ületamist (69%), kuni 10 km/h kiiruse ületamise üldist aktsepteeritavust (64%), lubatud piirkiiruse ületamist soodustavaid sõidutingimusi nagu hea ilm ja teeseisund, hõre liiklus vms (57%), kehtestatud piirangu mittevastavust tegelikele oludele/visuaalsele teekeskkonnale (57%) ning kiirustamist kohtumisele (53%).

Kiiruse ületamise põhjusteks ei peetud aga üldiselt (ülekaalus mittenõustujate osakaal) kuni +20 km/h kiiruse ületamise üldist aktsepteeritavust (üldse või pigem ei nõustu 90%), auto võimekuse proovimist (75%), kiire sõidu nautimist (68%) ega väikest vahelejäämise riski (64%).



Joonis 9. Kiiruseületamise põhjused, 2016 (n=1000; %).

Võrreldes hinnanguid kiiruse ületamise põhjustele eelneva aastaga selgub, et enamike väljatoodud põhjustega nõustuti 2016. aastal sagedamini (v.a. möödasõit ja soodustavad tingimused) (Joonis 10).



Joonis 10. Kiiruseületamise põhjused, 2010-2016 (“täiesti nõus”+ ”pigem nõus”; n=1000; %).

Sealjuures peeti väikest vahelejäämise riski 17%, auto võimekuse proovimist 15%, kiirustamist kohtumisele 13% ning kiire sõidu nautimist 11% sagedamini kiiruse ületamise põhjuseks kui 2015. aastal.

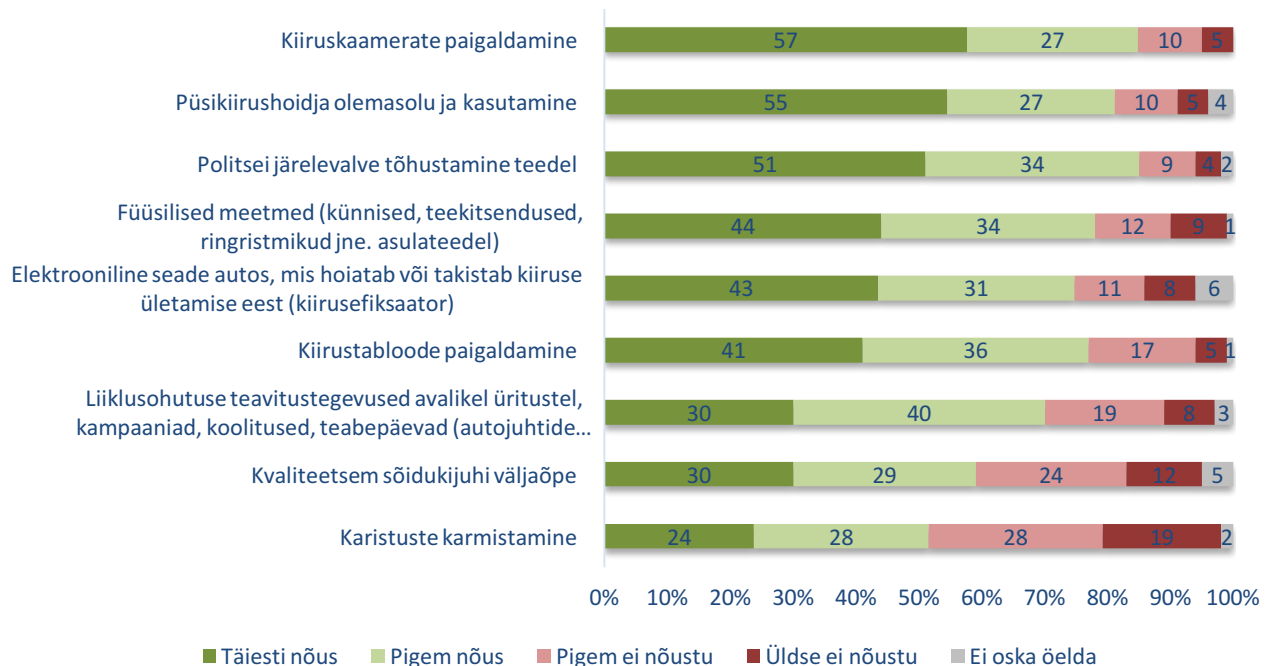
Lisaks etteantud kiiruseületamise põhjustele toodi 2016. aastal täiendavalt välja ka meditsiinilist hädaolukorda (19 korral), ajanappust (6) ja uljust (4). Samuti väsimust, agressiivseid kaasjuhte ning tähelepanematust (kõiki 3 korral), alkoholi, mõtisklemist ja halvasti sõitvat sõidukit, millest tuleb mööduda (kõiki 2 korral). Ühel korral mainiti ka kannatamatust, hooletust, provotseerivaid kaasliiklejaid ning uuendamata kiirusepiiranguid kehtestavaid liiklusmärke.

1.4. Kiirusepiirangu ületamist vältida aitavad meetmed

Lisaks kiiruse ületamise põhjustele uuriti aktiivsetelt autojuhtidelt ka seda, millised meetmed aitavad nende hinnangul vältida kiirusepiirangu ületamist.

Kõige sagedamini peeti kiirusepiirangu ületamist vältivaks meetmeks politsei järelevalve tõhustamist teedel (täiesti + pigem nõus 85%), millele järgnesid kiiruskaamerate paigaldamine (84%) ning püsikiirusehoidja olemasolu ja kasutamine (82%) (Joonis 11). Sealjuures nõustusi antud kolme meetme puhul aktiivsetest sõidukijuhtidest enam kui pooled (51-57%) täielikult nende kiirusepiirangu ületamise vältimisele kaasa aitamisega.

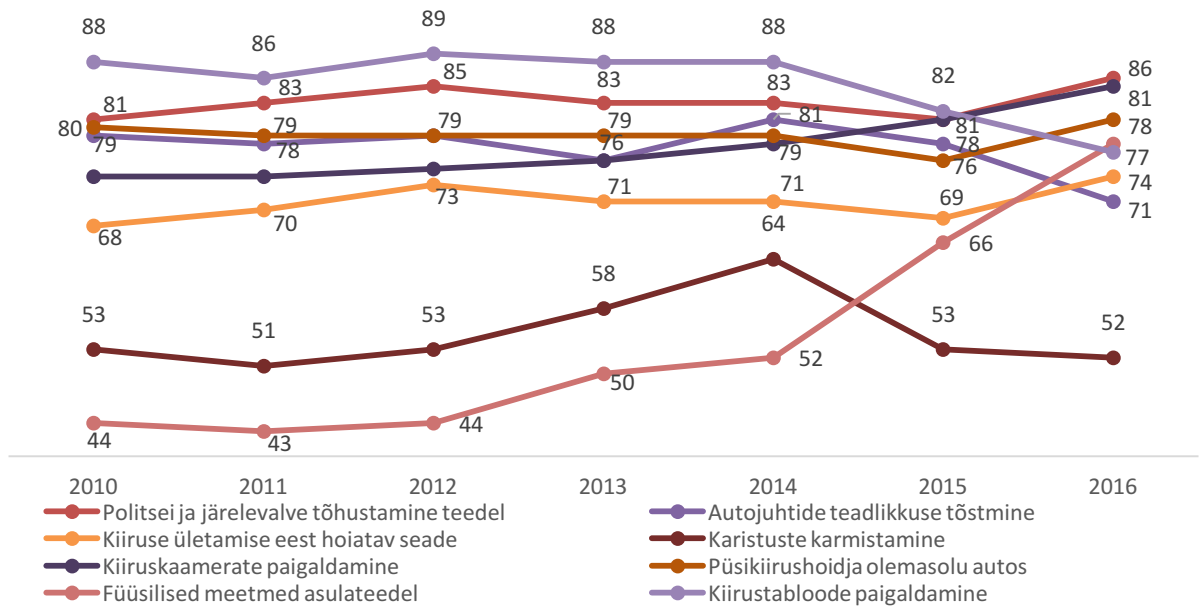
Kiirusepiirangu ületamist vältiva meetmena karistuste karmistamise osas olid seisukohad kõige vastuolulisemad – antud meetme tõhususega nõustus 52% ning ei nõustunud 47% aktiivsetest juhtidest.



Joonis 11. Kiirusepiirangu ületamist vältida aitavad meetmed, 2016 (n=1000; %).

Võrreldes eelneva aastaga on 2016. aastal enim kasvanud aktiivsete autojuhtide osakaal, kes peavad kiiruse ületamist takistavaks abinõuks füüsilisi meetmeid nagu künnised, teekitsendused, ringristmikud jne (+12%) (Joonis 12). 2015. aastast 5% võrra sagedamini peeti takistavateks meetmeteks ka politsei ja järelevalve tõhustamist teedel, elektroonilist seadet autos, mis hoiatab või takistab kiiruse ületamise eest (kiirusefiksaator) ning püsikiirusehoidja olemasolu ja kasutamist autos.

Eelneva aastaga võrreldes 7% võrra harvemini peeti aga kiirusepiirangu ületamist vältivaks meetmeks autojuhtide teadlikkuse tõstmist kampaanide, koolituste, teabepäevade ning avalikel üritustel liiklusohutuse teavitustegevuste kaudu.



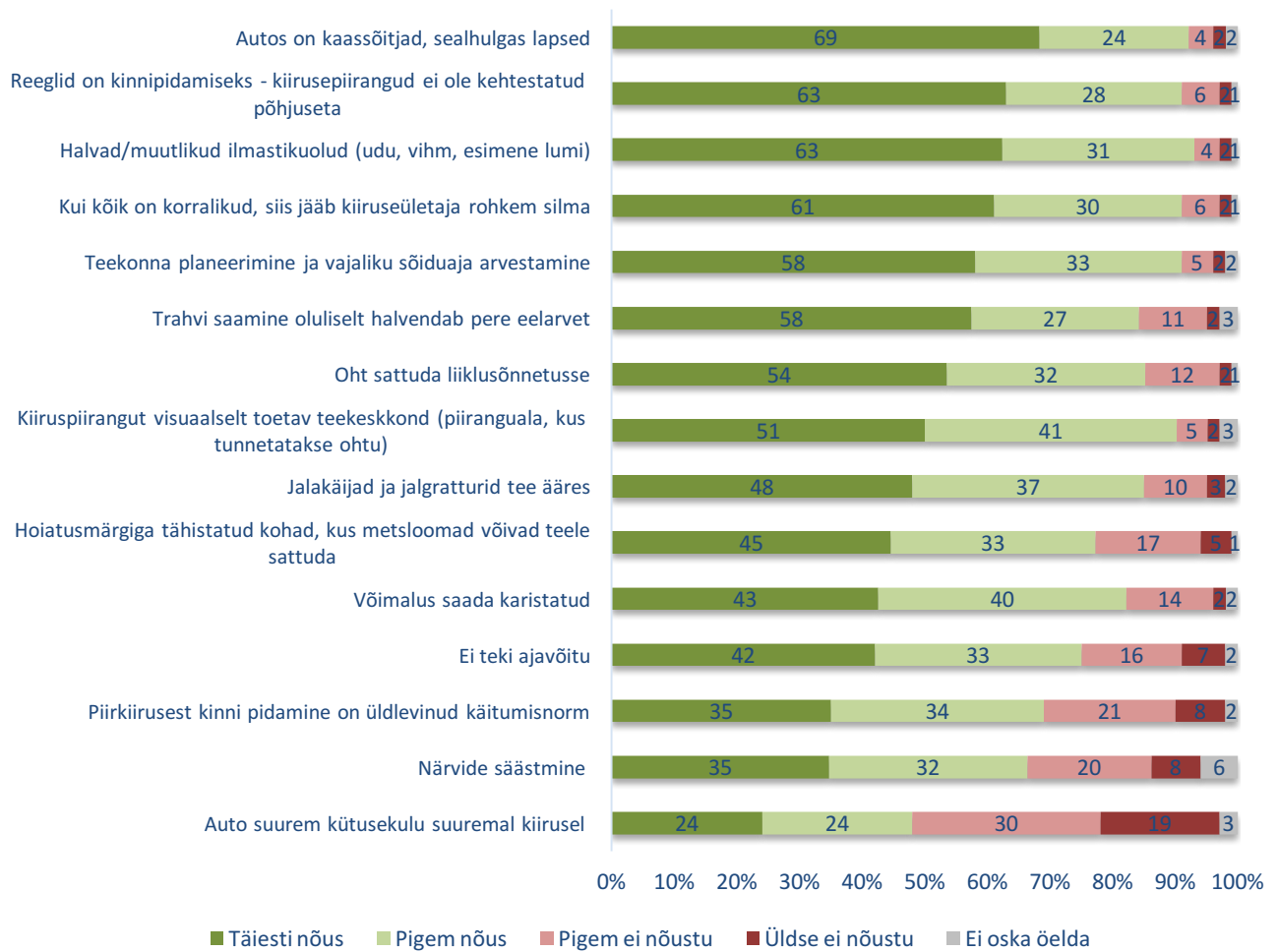
Joonis 12. Kiirusepiirangu ületamist vältida aitavad meetmed, 2010-2016 (“täiesti nõus”+”pigem nõus”; n=1000; %).

Täiendavalt toodi kiirusepiirangu ületamist vältida aitavate meetmetena välja paremat ennetustööd ja paremini märgistatud kiirusepiiranguid (mõlemat 2 korral) ning kiiruseületajate andmete avalikustamist ja väiksema mootorivõimsuse kasutusele võtmist (1 korral).

1.5. Kiirusepiirangu mitte ületamist toetavad asjaolud

Kiirusepiirangu ületamist vältida aitavate meetmete kõrval paluti sõidukijuhtidel hinnata ka seda, kui võrd toetavad erinevad asjaolud sõidukijuhi piirkiiruse mitte ületamist.

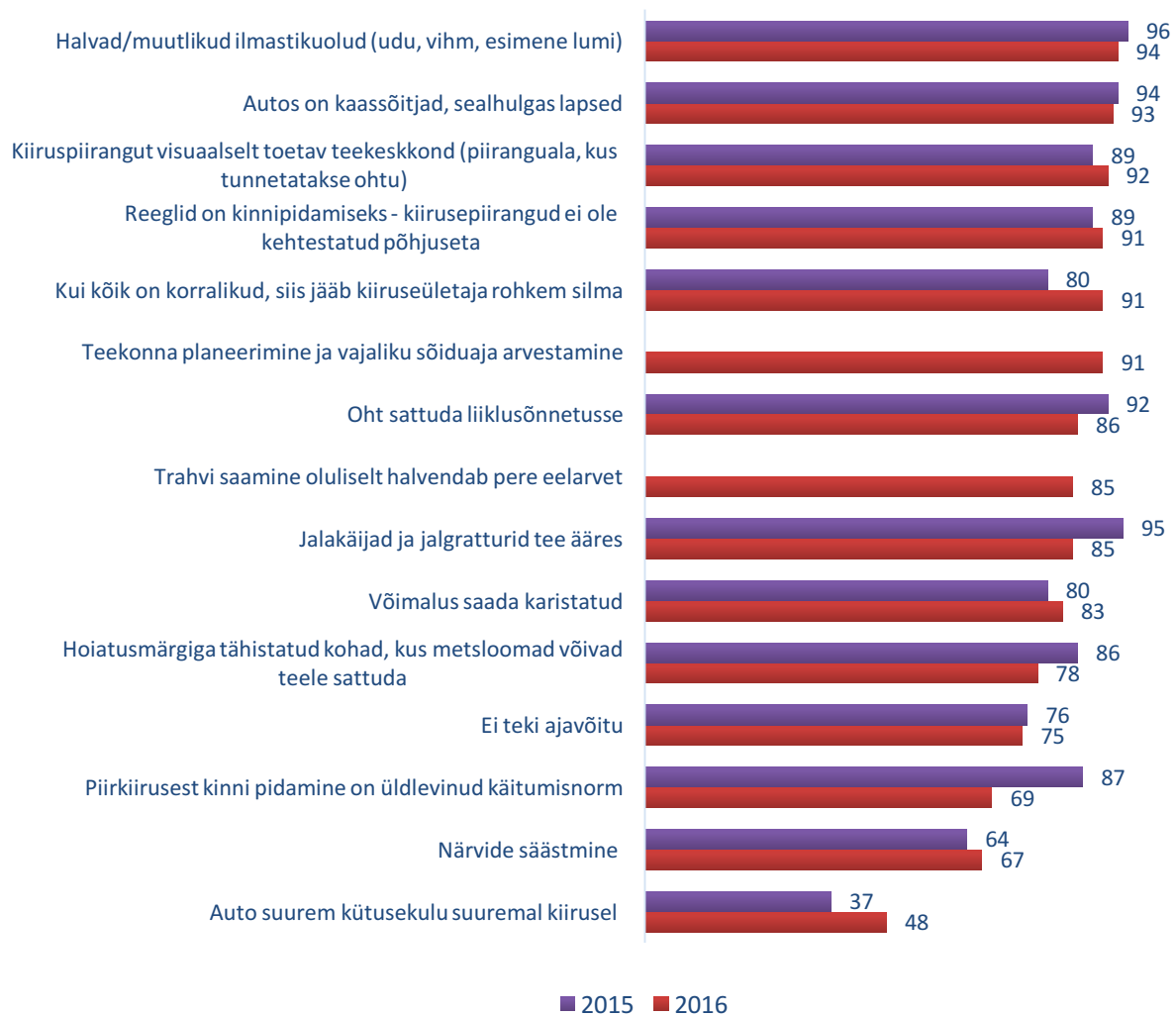
Üle 90% aktiivsetest juhtidest pidas 2016. aastal kiirusepiirangu mitte ületamist toetavateks asjaoludeks halbasid või muutlikke ilmastikuolusid nagu udu, vihm, esimene lumi jms (täiesti + pigem nõus 94%), autos olevaid kaassõitjaid, sealhulga lapsi (93%), kiirusepiirangut visuaalselt toetavat teekeskkonda, kus tunnetatakse ohtu (92%) ning teekonna planeerimist ja vajaliku sõiduaja arvestamist, kiiruseületaja paremat silmapaistvust, kui liigeldakse üldiselt korralikult ning teadmist, et reeglid on kinnipidamiseks ja kiirusepiirangud ei ole kehtestatud põhjuseta (kõik 91%) (Joonis 13).



Joonis 13. Hinnangud kiirusepiirangu mitte ületamist toetavatele asjaoludele, 2016 (n=1000; %).

Muude kiirusepiirangu mitte ületamist toetavate asjaoludena toodi enim välja paremat üldist liikluskasvatust (14 korral), kasvatust üldiselt (5 korral), sõidukogemust (3 korral), oskust aega planeerida (2 korral), paremat valgustust ülekäiguradadel ja paremat liiklusmärkide paigutust (2 korral). Korra mainiti ka liiklusohustuskampaaniaid, suuremat hulka liikluspoltseinikke ning korralikku väljaõpet autokoolides.

Võrreldes 2015. aastaga, mil antud teemat esmakordselt uuringus käsitleti, on enim kasvanud nende juhtide osakaal, kes peavad kiirusepiirangu mitte ületamist toetavaks asjaoluks suurema kiirusega kaasnevat suuremat kütusekulu ning kiiruseületaja paremat nähtavust, kui ülejäänud liiklejad on korralikud (mõlemad +11%) (Joonis 14). Samas viimasega veidi vastuoluliselt on enim kahanenud nende osakaal, kes peavad toetavaks asjaoluks piirkiirusest kinni pidamist kui üldlevinud käitumisnormi (-18%).



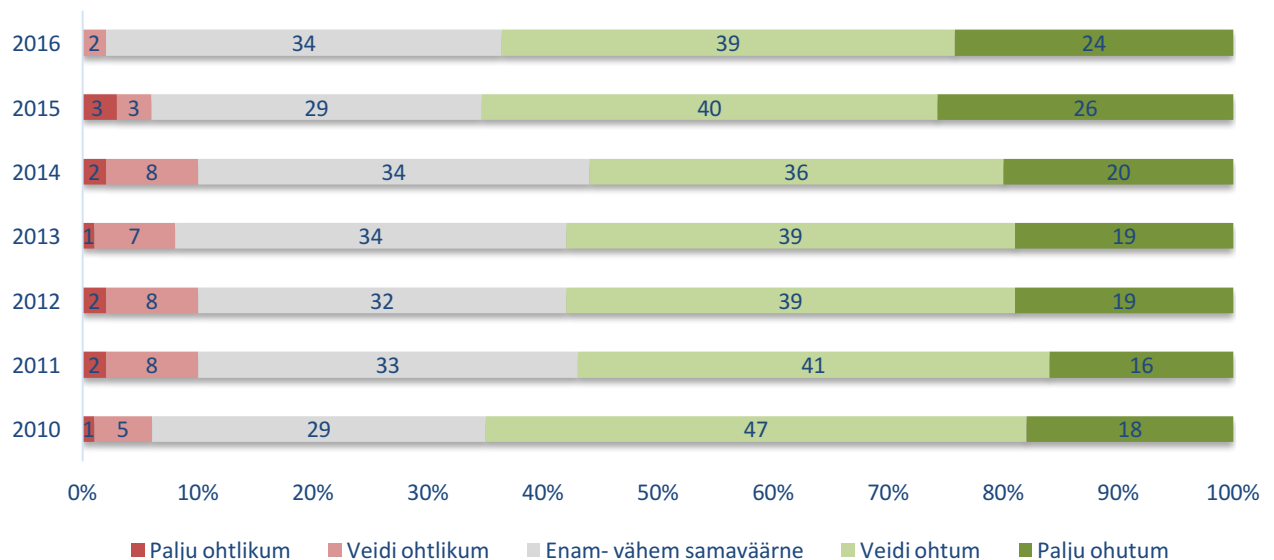
Joonis 14. Hinnangud kiirusepiirangu mitte ületamist toetavatele asjaoludele, 2010-2016 ("täiesti nõus" + "pigem nõus"; n=1000; %).

3. Juhtimisstiil

3.1. Juhtimisstiil võrreldes teiste juhtidega

Võrreldes oma sõidustiili teiste juhtidega, leidis ligi veerand aktiivsetest juhtidest, et nende sõidustiil on palju ohutum, 39% pidas oma juhtimist teistest veidi ohutumaks, ligi kolmandik enam-vähem samaväärseks ning vaid 2% veidi ohtlikumaks (Joonis 15). Kui varasematel aastatel on olnud ka paari protsendi ulatuses neid juhte, kes tunnistasid, et nende sõidustiil on üldisest palju ohtlikum, siis 2016. aastal oli selliseid 1000 vastaja seas vaid 1.

Võrreldes tulemusi 2015. aastaga, saab eelkõige välja tuua enda sõidustiili teistega enam-vähem samaväärseks pidajate osakaalu kasvu (+5%) oma juhtimist teistest ohtlikumaks pidajate osakaalu languse arvelt (-4%).



Joonis 15. Juhtimisstiil võrreldes teiste sõidukijuhtidega, 2010-2016 (n=1000; %).

Juhid, kelle kilometraaz on viimase 12 kuu jooksul olnud üle 20 000 km, hindasid oma juhtimisstiili sagedamini nii palju ohtlikumaks (9% vs ülejäänud grupid 0%) kui veidi ohtlikumaks (4%).

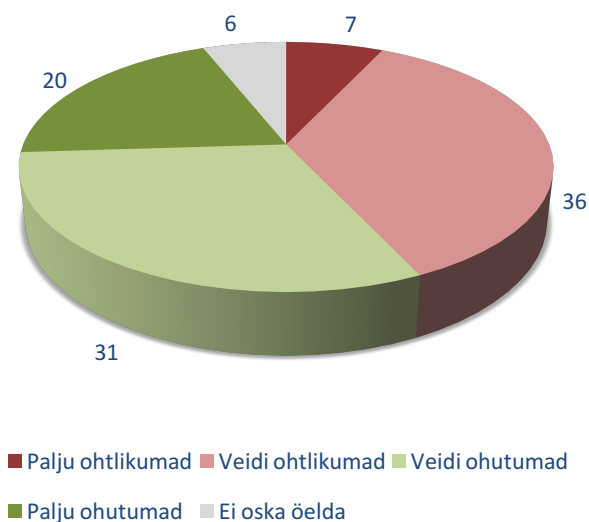
Oluline erinevus oli siinkohal ka autojuhistaažis: alla 2 aastase staažiga juhid hindasid oma sõidustiili sagedamini nii veidi kui palju ohtlikumaks (8%) ning üle 40-aastase staažiga sõidukijuhid võrreldes teistega oluliselt sagedamini palju ohutumaks (43%).

3.2. Juhtimisstiil isiklikel ja töösõitudel

Kas isikliku või tööautoga viimase 12 kuu jooksul töösõite teinud oli 54% aktiivsetest autojuhtidest, kellest 40% oli töösõitudest tulenev kilometraaž alla 3000 km, 23% 3000-10 000 km, 13% 10 000-20 000 km ning 20% üle 20 000 km (4% ei osanud vastavat kilometraaži määratlada).

Kutselisi autojuhte oli töösõitude tegijatest samas vaid 23%.

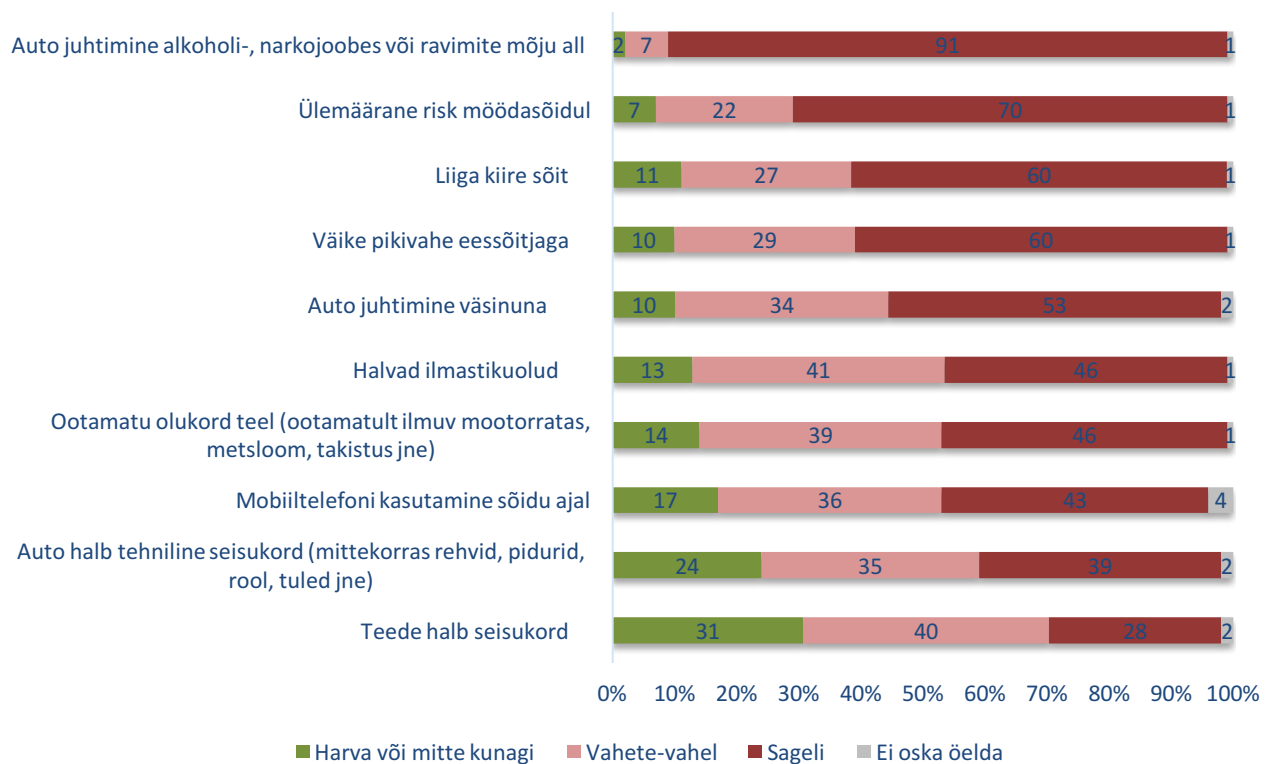
Aktiivsetelt autojuhtidelt, kes olid teinud ka töösõite, uuriti, kas nende sõidustiil erineb olenevalt sellest, kas nad sõidavad isiklikel või tööalastel eesmärkide. 89% vastavatest juhtidest leidis, et nende autojuhtimise stiil ei sõltu sõidu eesmärgist, kuid 11% täheldas selles osas erinevusi. Viimastel paluti täpsustavalt hinnata, kuivõrd on nende erasõidud võrreldes tööalastega ohtlikumad või ohutumad. Enam kui pooled vastavatest juhtidest pidasid oma erasõite töösõitudest ohtumateks, 36% hinnangul on aga töösõidud veidi ja 7% arvates palju ohtlikumad kui isiklikel eesmärkidel tehtud sõidud. (Joonis 16)



Joonis 16. Isiklike sõitude ohtlikkus võrreldes tööalaste sõitudega, 2016. (n=57; %).

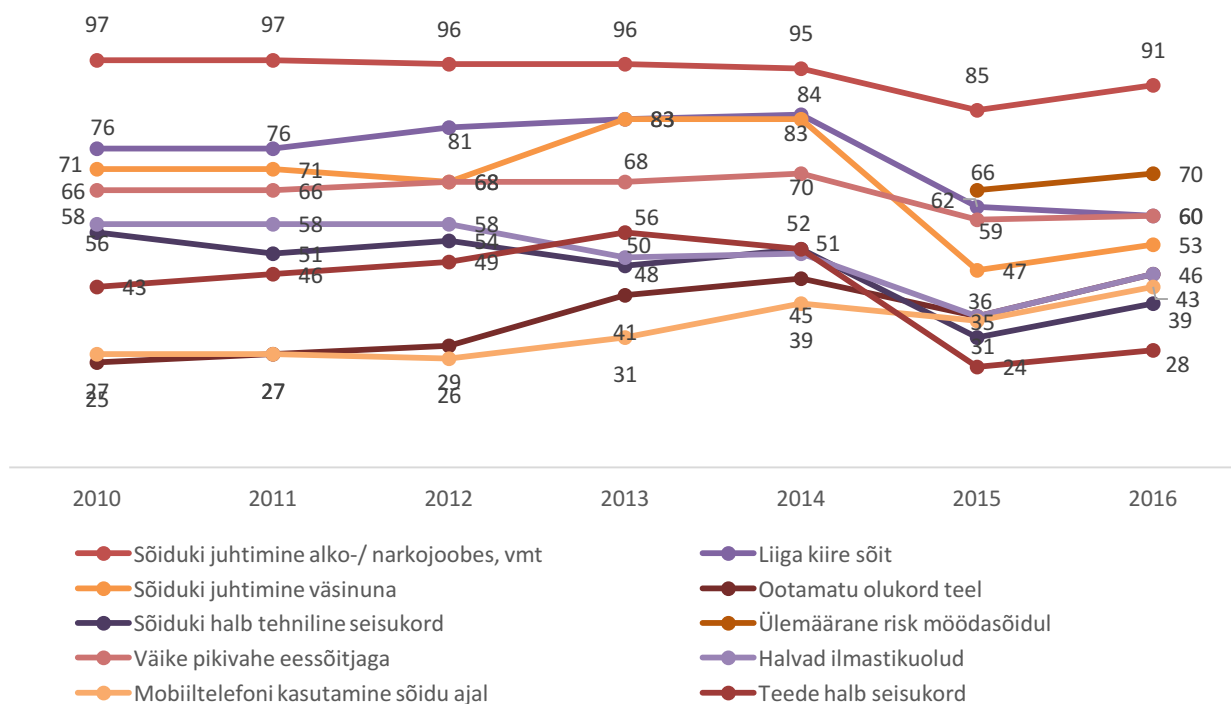
4. Liiklusõnnetuste toimumise põhjused

Liiklusõnnetusi põhjustab aktiivsete sõidukijuhtide hinnangul kõige sagedamini auto juhtimine alkoholi-, narkojoobes või ravimite mõju all (91%), millele järgnevad ülemäärase riski võtmine möödasõidul (70%), liigne kiirus ja väike pikivahe eessõitjaga (mõlemad 60%) ning väsinuna autojuhtimine (53%) (Joonis 17). Ülejäänud esitatud põhjuseid pidas 2016. aastal sagedaseks alla poole juhtidest.



Joonis 17. Hinnangud liiklusõnnetuste toimumise põhjustele, 2016. (n=1000; %).

Võrreldes eelneva aastaga peeti 2016. aastal kõiki liiklusõnnetuste põhjuseid peale liiga kiire sõidu (-2%) sagedasemaks, sealjuures enim ootamatuid olukordi teel ning kehvasid ilmastikuolusid (mõlemad +10%) (Joonis 18).

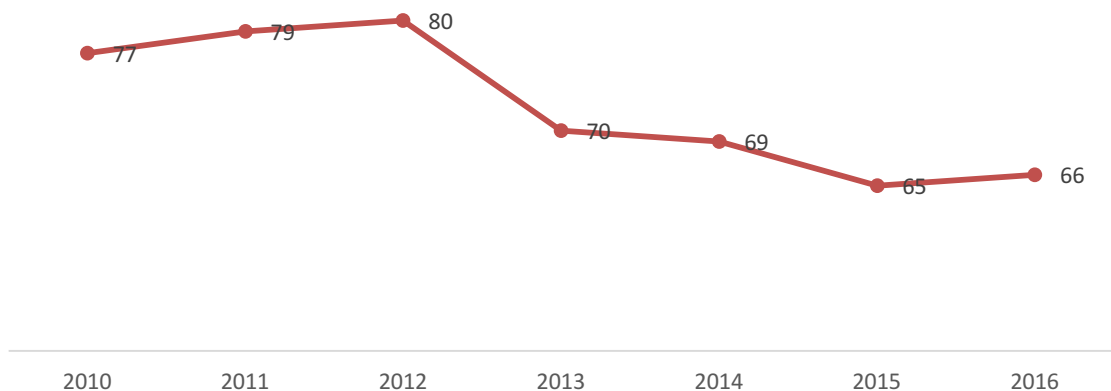


Joonis 18. Hinnangud liiklusõnnetuste toimumise põhjustele, 2010-2016 (“täiesti nõus”+ ”pigem nõus”; n=1000; %).

5. Liiklusohutuskampaania märkamine

2016. aasta kevadel (25.04-23.05) toimunud kampaania lubatud suurimast sõidukiirusest kinnipidamiseks tunnuslausega: „Ole inimene! Jälgi piirkiirust“ märkajaid oli 66%, mida on peaaegu sama palju kui 2015. aastal (65%) (Joonis 19).

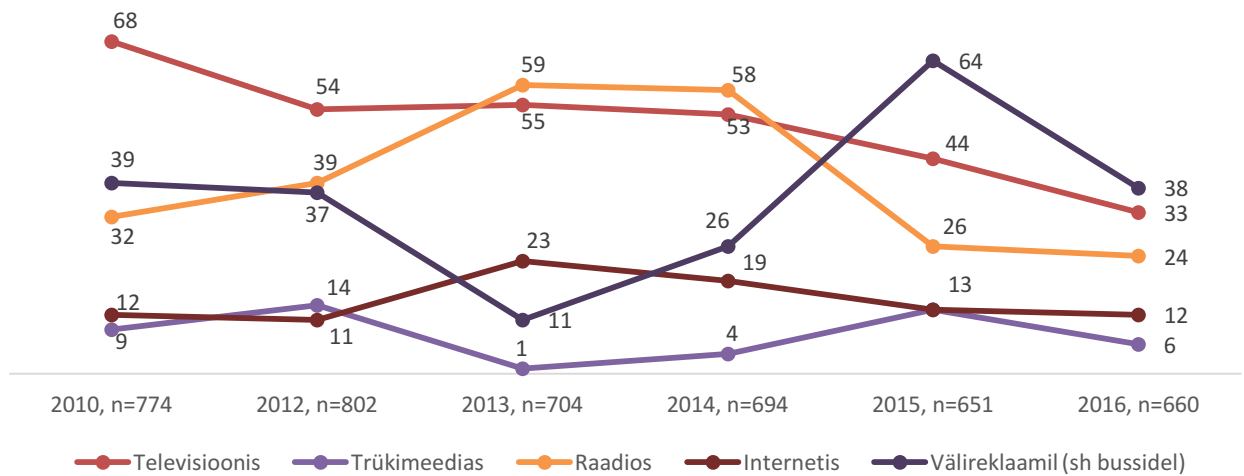
Varasematel aastatel toimunud analoogsete liiklusohutuskampaaniate märkamise osakaal on jäänud vahemikku 69-80%



Joonis 19. Lubatud sõidukiirusest kinnipidamise kampaaniate märkamine, 2010-2016 (%).

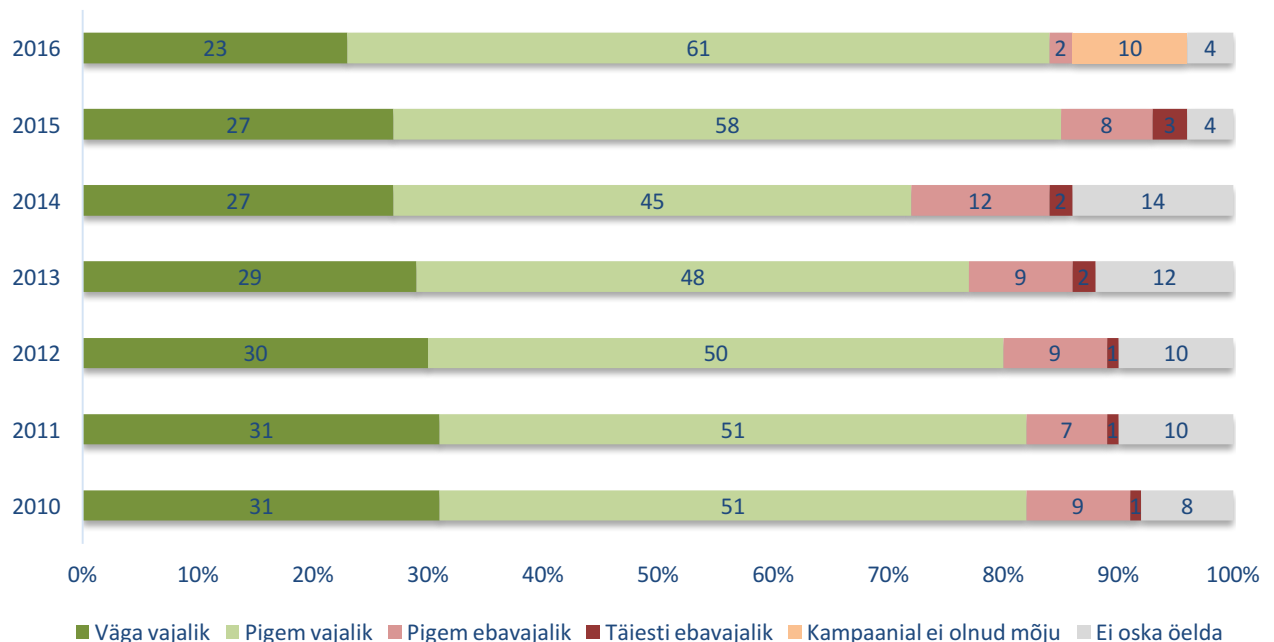
Kanalite olulisusjärjestus, mille vahendusel kampaaniasõnum sõidukijuhtideni jõudis, on 2016. aastal võrreldes eelnevaga üldjoontes sama, kuid kampaania märkamise osakaal aktiivsete sõidukijuhtide seas on kõigi kanalite puhul olnud madalam (Joonis 20).

Noorem vanusegrupp on vastavat kampaaniat näinud sagedamini kui vanemad. Vanusegrupid 15-24 ja 25-40 on kampaaniat näinud vastavalt 74% ja 75%, kuid vanusegrupp 65+ on kampaaniat märganud 46% ulatuses. Põhilise suhtluskeelena eesti keelt kõnelevad juhid on näinud kampaaniat sagedamini (71%) kui vene keelt kõnelejad (51%). Regiooniti on kampaaniat nähtud kõige rohkem Põhja-Eestis (70%) ning kõige vähem Ida-Virumaal (51%). Pikema autojuhistaažiga juhid on kampaaniat näinud kõige harvemini (52%).



Joonis 20. Kanalid, mille vahendusel märgati suurimast sõidukiirusest kinnipidamise kampaaniat, 2010-2016 (%).

Suurimast sõidukiirusest kinnipidamise kampaaniat vajalikuks pidajate osakaal on aastatel 2015-2016 püsinud stabiilne - 2016. aastal pidas seda vajalikuks 84% ning 2015. aastal 85% (Joonis 21). Sealjuures on kampaaniat väga vajalikuks pidanute osakaal aastaga veidi langenud (-4%) ning seda pigem vajalikuks hinnanute osakaal tõusnud (+3%). 2016. aastal sai erinevalt varasemast valida ka vastusevarianti “kampaanial ei olnud mõju”, mille osakaal (10%) tuli varasemate negatiivsete hinnangute arvelt.

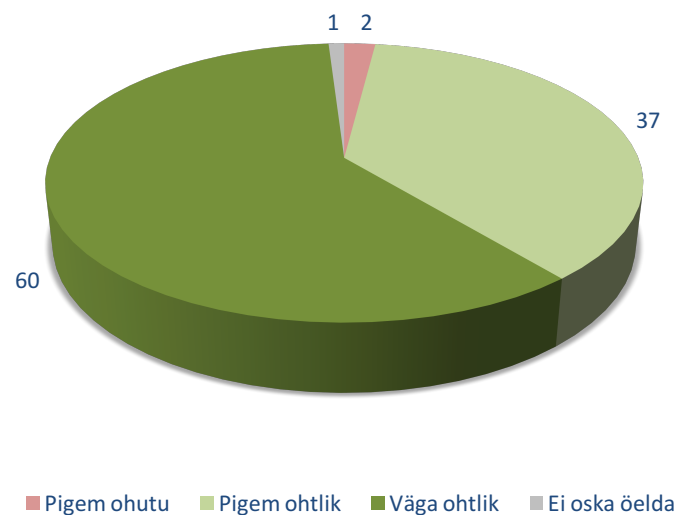


Joonis 21. Aktiivsete sõidukijuhtide hinnangud suurimast sõidukiirusest kinnipidamise kampaania mõjule, 2010-2016 (%)

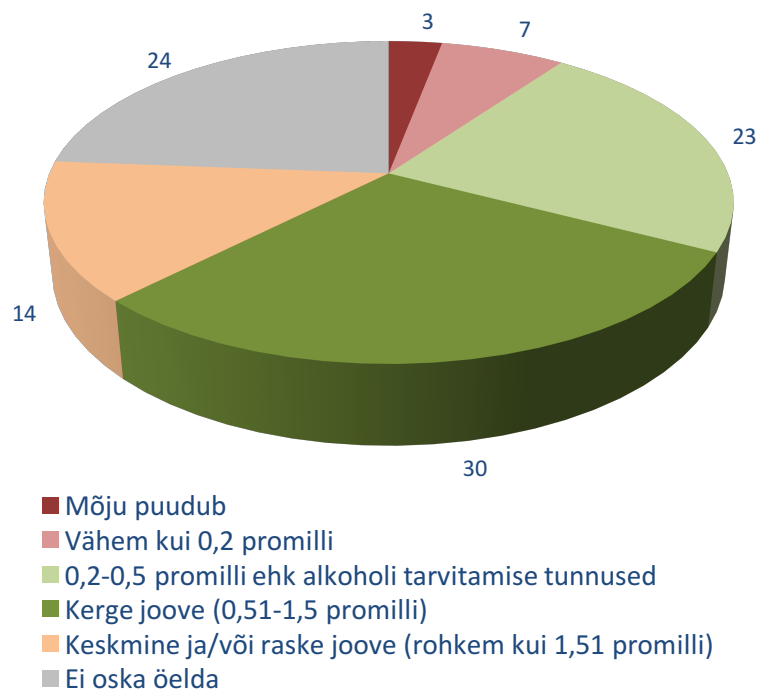
6. Sõidukijuhi väsimus

Viimase teemana uuriti aktiivsetelt sõidukijuhtidelt, kui ohtlikuks peetakse sõidukijuhtimist väsimusseisundis ning mis tingib sellises olukorras sõitmise.

Väsinuna sõidukijuhtimist peetakse üksmeelselt ohtlikuks (sealjuures 60% ulatuses väga ohtlikuks) ning 30% juhtidest oli kursis ka sellega, et kui autojuht on olnud ärkvel vähemalt 18 tundi järjest, siis vastab see hinnanguliselt 0,51-1,5 promillisele alkoholijoobele (Joonised 22 ja 23).

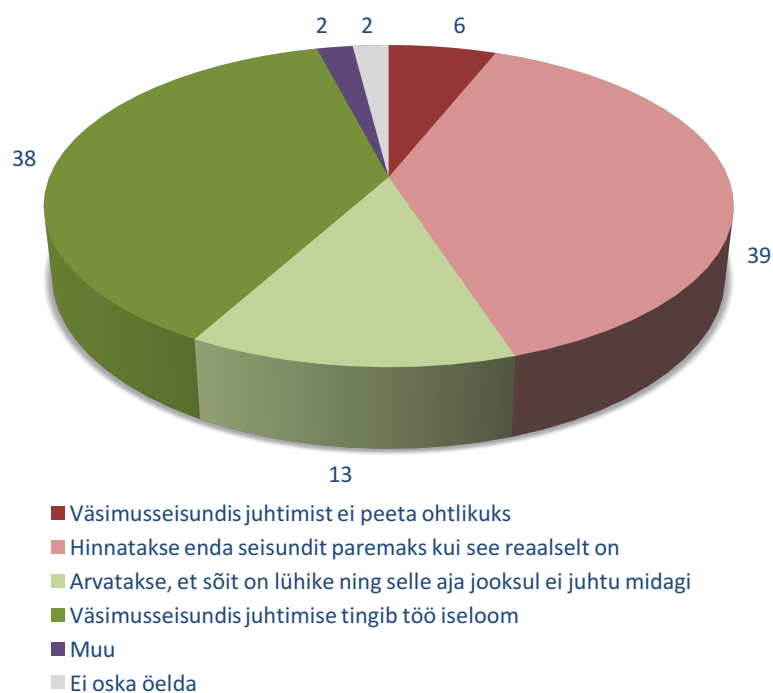


Joonis 22. Elanike hinnangud sõidukijuhtimisele väsimusseisundis (n=1000; %).



Joonis 23. Kui autojuht on olnud ärkvel vähemalt 18 tundi järjest, siis kui suurele alkoholijoobele see hinnanguliselt vastab? (n=1000; %).

Väsimusseisundis juhtimise peamisteks põhjustajateks peeti oma seisundi hindamist reaalsest paremaks (39%) ning väsinuna juhtimise tingitust juhi töö iseloomust (Joonis 24).



Joonis 24. Põhjused, miks juhitakse sõidukit väsimusseisundis (n=1000; %).

LISA 1

„Sõidukiirus 2016“ küsitlusankeet

TAUST 1

T1. Vastaja sugu

1. Mees
2. Naine

T2. Vanus: _____ täisaastat

T3. Mis on Teie põhiline suhtluskeel Eestis?

1. Eesti
2. Vene
3. muu

T4. Millises maakonnas Te elate?

1. Harjumaal
2. Hiiumaal
3. Ida-Virumaal
4. Jõgevamaal
5. Järvamaal
6. Läänemaal
7. Lääne-Virumaal
8. Põlvamaal
9. Pärnumaal
10. Raplumaal
11. Saaremaal
12. Tartumaal
13. Valgamaal
14. Viljandimaal
15. Võrumaal

T5. Asulatüüp:

1. Pealinn
2. Suur linn (Tartu, Pärnu, Narva, Kohtla-Järve)
3. Maakonnakeskus
4. Muu linn, alev
5. Alevik
6. Küla

FILTER

F1. Kas Teil on autojuhiluba?

1. Jah
2. Ei → *LÕPETADA*

F2. Kas Te olete viimase 12 kuu jooksul juhtinud mootorsõidukit vähemalt 1000 kilomeetrit ?

1. Jah
2. Ei → *LÕPETADA*

SÕIDUKIIRUS

Q1. Kui suur on olnud Teie viimase 12 kuu kilometraaž mootorsõiduki juhina (nii isiklikud kui töösõidud kokku)?

1. Alla 3000 km
2. 300 kuni 10 000 km
3. 10 001 kuni 20 000 km
4. Üle 20 000 km
5. *Ei oska öelda*

Q2. Kas Te sõidate...

1. Aastaringselt igasuguste oludega
2. Pigem soojemal ajal paremate (tee)oludega
3. *Ei oska öelda*

Q3. Kui pikk on Teie autojuhistaaž (aastates)?

1. Alla 2 aasta
2. 2...5 aastat
3. 6...10 aastat
4. 11...20 aastat
5. 21...40 aastat
6. 40+ aastat
7. *Ei oska öelda*

Q4. Mille järgi Te hindate oma sõidukiirust?

1. Auto spidomeeter
2. GPS seade
3. Muu, nimetada

Q5. Kas Te arvate, et Teie juhtimisstiil on teiste juhtidega võrreldes ...

1. Palju ohtlikum
2. Veidi ohtlikum
3. Enam-vähem samaväärne
4. Veidi ohutum
5. Palju ohutum
6. *Ei oska öelda*

Q6. Kas Te olete teinud viimase 12 kuu jooksul mootorsõiduki juhina töösõite (kas siis isikliku autoga või tööautoga)?

1. Jah- EDASI Q7
2. Ei- EDASI Q11

Q7. Kas te olete kutseline autojuht?

1. Jah
2. Ei

Q8. Kui suur on olnud Teie viimase 12 kuu kilometraaž mootorsõiduki juhina töösõitudega seoses (kas siis isikliku autoga või tööautoga)?

1. Alla 3000 km
2. 3000 kuni 10 000 km
3. 10 000 kuni 20 000 km
4. Üle 20 000 km
5. *Ei oska öelda*

Q9. Kas Teie sõidustiilil on vahet kui te teete isiklikke sõite või töösõite?

1. Jah - EDASI Q10
2. Ei - EDASI Q11

Q10. Palun võrrelge isiklikke ja töölaseid sõitude ohtlikkust. Kas Teie isiklikud sõidud on võrreldes töölase sõitudega...

1. Palju ohtlikumad
2. Veidi ohtlikumad
3. Veidi ohutumad
4. Palju ohutumad
5. *Ei oska öelda*

Q11. Mitu km/h Te tavaliselt ületate kiiruspiirangut ... ?

	Ei ületa kiirust	1-5 km/h	6-10 km/h	Üle 11 km/h	<i>Ei oska öelda</i>
Linnadevahelistel põhiteedel					
Kohalikel (väiksematel) maanteedel					
Linnades, asulates					

Q12. Kas Teid on viimase 12 kuu jooksul karistatud kiiruse ületamise eest?

1. Jah, rahatrahviga
2. Jah, rahatrahvi ja/või muu karistusega
3. Ei
4. *Ei oska öelda, ei soovi vastata*

**Q13. Kuivõrd nõustute, et järgnevalt loetletud põhjused on kiiruseületamise põhjusteks?**

	Täiesti nõus	Pigem nõus	Pigem ei nõustu	Üldse ei nõustu	<i>Ei oska öelda</i>
Kiiruspiirangu ületamist soodustavad sõidutingimused (ilm ja teeseisund on head, hõre liiklus vms)					
Teiste liiklejate kiirusest tingitud kiirusvalik/ühtlases liiklusvoos sõitmine					
Kiire sõidu nautimine					
Kogemata					
Kiirustamine kohtumisele					
Kehtestatud piirang ei vasta tegelikele oludele/ visuaalsele teekeskonnale					
Kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav					
Kuni +20 km/h on üldiselt aktsepteeritav					
Auto võimekuse proovimine					
Vahelejäämise risk on väike					
Möödasõit					
Muu põhjus, mis?					

**Q14. Kuivõrd nõustute, et järgmised meetmed Teie arvates aitavad vältida kiirusepiirangu ületamist?**

	Täiesti nõus	Pigem nõus	Pigem ei nõustu	Üldse ei nõustu	<i>Ei oska öelda</i>
Politsei järelevalve tõhustamine teedel					
Kiiruskaamerate paigaldamine					
Kiirustabloode paigaldamine					
Kvaliteetsem sõidukijuhi väljaõpe					
Liiklusohutuse teavitustegevused avalikel üritustel, kampaaniad, koolitused, teabepäevad (autojuhtide teadlikkuse tõstmine)					
Füüsilised meetmed (<i>künnised, teekitsendused, ringristmikud jne. asulateedel</i>)					
Karistuste karmistamine					
Püsikiirushoidja olemasolu ja kasutamine					
Elektrooniline seade autos, mis hoiatab või takistab kiiruse ületamise eest (kiirusefiksaator)					
Muu... (nimetada)					

**Q15. Kui sageli toimuvad Teie arvates liiklusõnnetused järgmistel asjaoludel?**

	Harva või mitte kunagi	Vahete- vahel	Sageli	<i>Ei oska öelda</i>
Auto juhtimine väsinuna				
Auto juhtimine alkoholi-, narkojoobes või ravimite mõju all				
Väike pikivahe eessõitjaga				
Liiga kiire sõit				
Teede halb seisukord				
Ootamatu olukord teel (ootamatult ilmuv mootorratas, metsloom, takistus jne)				
Mobiiltelefoni kasutamine sõidu ajal				
Halvad ilmastikuolud				
Auto halb tehniline seisukord (mittekorras rehvid, pidurid, rool, tuled jne)				
Ülemäärane risk möödasõidul				

**Q16. Kuivõrd nõustute, et järgnevalt loetletud asjaolud toetavad liiklejat piirkiirust mitte ületama?**

	Täiesti nõus	Pigem nõus	Pigem ei nõustu	Üldse ei nõustu	<i>Ei oska öelda</i>
Võimalus saada karistatud					
Trahvi saamine oluliselt halvendab pere eelarvet					
Oht sattuda liiklusõnnetusse					
Autos on kaassõitjad, sealhulgas lapsed					
Auto suurem kütusekulu suuremal kiirusel					
Närvide säästmine					
Ei teki ajavõitu					
Halvad/muutlikud ilmastikuolud (udu, vihm, esimene lumi)					
Kui kõik on korralikud, siis jääb kiiruseületaja rohkem silma					
Reeglid on kinnipidamiseks - kiirusepiirangud ei ole kehtestatud põhjuseta					
Jalakäijad ja jalgratturid tee ääres					
Hoiatusmärgiga tähistatud kohad, kus metsloomad võivad teele sattuda					
Kiiruspiirangut visuaalselt toetav teekeskkond (piiranguala, kus tunnetatakse ohtu)					
Piirkiirusest kinni pidamine on üldlevinud käitumisnorm					
Teekonna planeerimine ja vajaliku sõiduaja arvestamine					
Muu... (nimetada)					



LIIKLUSOHUTUSKAMPAANIA MÄRKAMINE

Q17. Kas Te olete märganud 2016. aastal ohutu sõidukiiruse teemalist liiklusohutuskampaaniat “ „Ole inimene! Jälgi piirkiirust!“ ” (vene keeles “...“)?

1. Jah → EDASI Q18
2. Ei → EDASI Q20
3. *Ei oska öelda* → EDASI Q20

Q18. Kus Te olete vastavat kampaaniat märganud ...? VÕIB MITU VASTUST!

1. Televisioonis
2. Raadios
3. Välireklaami plakatitel
4. Trükimeedias - ajalehes, ajakirjas
5. Internetis
6. Mujal, kus? _____
7. *Ei oska öelda*

Q19. Milline oli Teie hinnangul kampaania mõju, kas...

1. Kindlasti positiivne (väga vajalik)
2. Pigem positiivne (pigem vajalik)
3. Pigem negatiivne (pigem ei ole vajalik)
4. Kindlasti negatiivne (üldse ei ole vajalik)
5. Kampaanial ei olnud mõju
6. *Ei oska öelda*

SÕIDUKIJUHI VÄSIMUS

Q20. Kui ohtlikuks peate sõidukijuhtimist väsimusseisundis?

1. Täiesti ohutu
2. Pigem ohutu
3. Pigem ohtlik
4. Väga ohtlik
5. *Ei oska öelda*

Q21. Kui autojuht on olnud ärkvel vähemalt 18 tundi järjest, siis kui suurele alkoholijoobele see hinnanguliselt vastab?

1. Mõju puudub
2. Vähem kui 0,2 promilli
3. 0,2-0,5 promilli ehk alkoholi tarvitamise tunnused
4. Kerge joove (0,51-1,5 promilli)
5. Keskmine ja/või raske joove (rohkem kui 1,51 promilli)
6. *Ei oska öelda*

Q22. Miks Teie arvates juhitakse sõidukit väsimusseisundis?

1. Väsimusseisundis juhtimist ei peeta ohtlikuks
2. Hinnatakse enda seisundit paremaks kui see reaalselt on
3. Arvatakse, et sõit on lühike ning selle aja jooksul ei juhtu midagi
4. Väsimusseisundis juhtimise tingib töö iseloom
5. Muu
6. *Ei oska öelda*

TAUST 2

T6. Kui suur oli möödunud kuul Teie leibkonna kättesaadud sissetulek ühe inimese kohta?
(Liiatke kokku kõigi leibkonnaliikmete kättesaadud sissetulekud ja jagage saadud summa leibkonnaliikmete arvuga).

1. 0- 300 eurot
2. 301 - 400 eurot
3. 401 - 500 eurot
4. 501 - 650 eurot
5. 651 – 1000 eurot
6. 1001 – 1600 eurot
7. Üle 1600 euro
8. *Sissetulek puudub*
9. *Keeldus vastamast, ei oska öelda*