

VALIKOR KONSULT OÜ

**SÕIDUKIIRUSE TEEMALISE  
KÜSITLUSUURINGU  
TULEMUSED**

TARTU 2010

## 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.....                                                                                               | 6  |
| 3.4 Vastanute poolt peamiselt kasutatav sõiduk .....                                                             | 8  |
| 3.5 Vastanute haridustase.....                                                                                   | 9  |
| 3.6 Vastanute osalus liiklusõnnetustes.....                                                                      | 9  |
| 3.7 Vastanute läbisõit juhina viimase 12 kuu jooksul.....                                                        | 11 |
| 4. Kiiruskäitumisest Eesti teedel ja tänavatel .....                                                             | 13 |
| 4.1 Kas Te arvate, et Teie juhtimisstiil on teiste juhtidega võrreldes .....                                     | 13 |
| 4.2 Kui tihti ületavad teised juhid Teie arvates kiiruspiirangut? .....                                          | 15 |
| 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 JA VÕRDLUS 2009. AASTA KÜSITLUSTULEMUSTEA.....                                       | 64 |
| 5. Liiklusohutuskampaania: ”Sinu lähedaste elud pole katsetamiseks. Ära ületa lubatud kiirust!”? märgatavus .....             | 67 |
| 5.1 Kas Te olete märganud liiklusohutuskampaaniat ”Sinu lähedaste elud pole katsetamiseks. Ära ületa lubatud kiirust!”? ..... | 67 |
| 5.2 Missuguses kanalis Te olete seda kampaaniat märganud? .....                                                               | 68 |
| 5.3 Kas Te peate sõidukiiruse ohjeldamiseks tehtavat kampaaniat .....                                                         | 72 |
| 5.4 Milline on Teie hinnangul kampaania mõju piirkiirusest kinnipidamisele maanteel? .....                                    | 74 |
| 6. UURINGU KOKKUVÕTE .....                                                                                                    | 76 |

## 1. Sissejuhatus

Maanteeameti tellimisel viidi 2010. aasta augustis läbi "Sõidukiiruse teemaline küsitlusuuring", mille eesmärgiks on teada saada sõidukijuhtide suhtumist ja hoiakuid sõidukiiruse ületamise ja liikluskäitumise kohta. Käesolevas aruandes on toodud küsitlusuuringu peamised tulemused.

Küsitluse viis läbi Valikor Konsult OÜ 2010. aasta augustis ja uuringuandmete analüüs teostati septembris.

## 2. Valim

Kooskõlas lähteülesandega koostati küsitluse valim, millesse kuulus 1000 aktiivset mootorsõidukijuhti. Aktiivseteks mootorsõidukijuhtideks loeti need, kes:

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

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

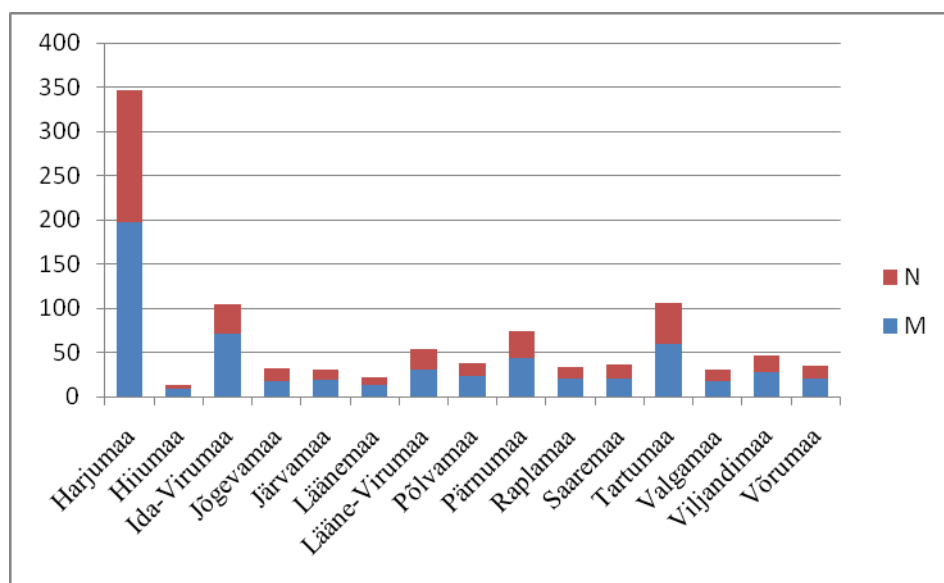
### 3. Vastanute profiil

#### 3.1 Elukoht maakonna lõikes

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

Tabel 1. Vastanute elukoht maakonna lõikes

| Maakond       | M   | N   | KOKKU |
|---------------|-----|-----|-------|
| Harjumaa      | 197 | 149 | 346   |
| Hiiumaa       | 8   | 5   | 13    |
| Ida-Virumaa   | 71  | 33  | 104   |
| Jõgevamaa     | 18  | 14  | 32    |
| Järvamaa      | 19  | 12  | 31    |
| Läänemaa      | 13  | 9   | 22    |
| Lääne-Virumaa | 31  | 22  | 53    |
| Põlvamaa      | 23  | 14  | 37    |
| Pärnumaa      | 43  | 31  | 74    |
| Raplamaa      | 20  | 14  | 34    |
| Saaremaa      | 21  | 15  | 36    |
| Tartumaa      | 59  | 47  | 106   |
| Valgamaa      | 18  | 12  | 30    |
| Viljandimaa   | 28  | 19  | 47    |
| Võrumaa       | 21  | 14  | 35    |



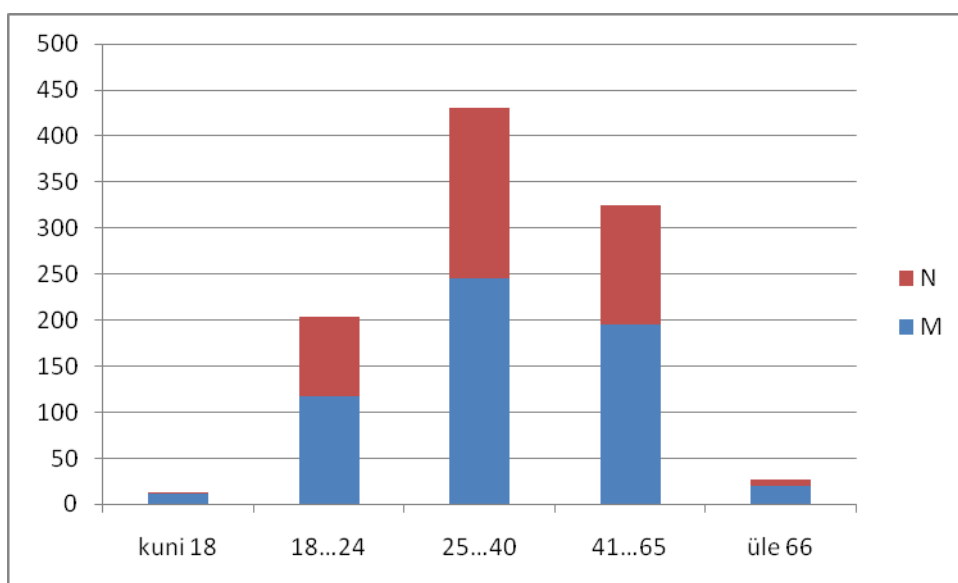
Joonis 1. Vastanute elukoht maakonna lõikes

### 3.2 Vastanute vanuseline ja sooline jaotus

Kokku vastas ankeedile 1000 isikut, neist 590 meest ja 410 naist (2009. aastal osales uuringus 576 meest ja 428 naist). Vanusegruppide lõikes kuulus kõige enam vastanuid vanusegruppi 25-40 aastat (43%), millele järgnesid vanusegrupid 41-65 aastat (33%), 18-24 aastat (20%). Kõige nooremas (kuni 18 aastat) ja kõige vanemas (üle 66 aasta) oli vastanuid võrreldes teiste vanusegruppidega kõige vähem.

Tabel 2. Vastanute vanuseline ja sooline jaotus

| Vanus   | M   | N   | KOKKU |
|---------|-----|-----|-------|
| kuni 18 | 11  | 2   | 13    |
| 18...24 | 118 | 86  | 204   |
| 25...40 | 245 | 186 | 431   |
| 41...65 | 196 | 129 | 325   |
| üle 66  | 20  | 7   | 27    |



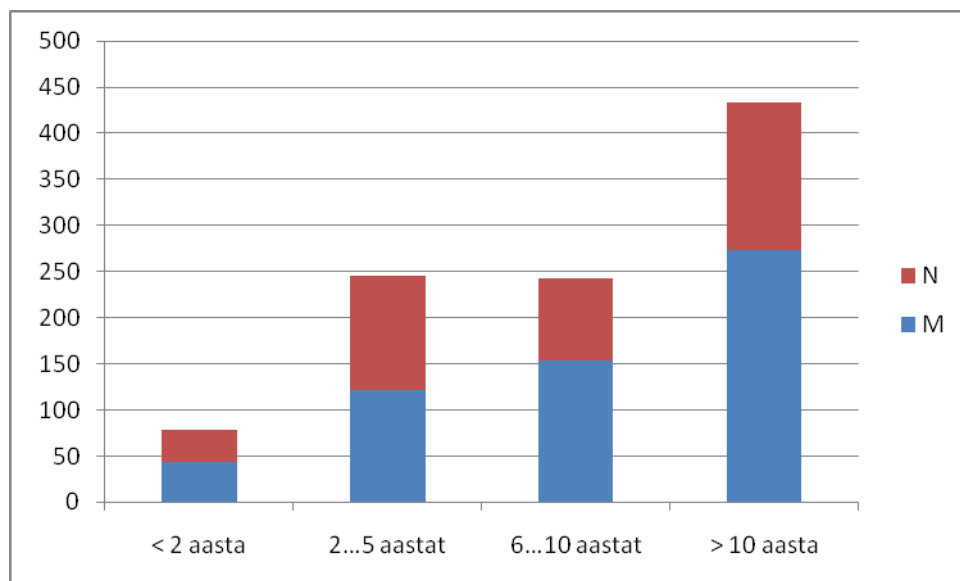
Joonis 2. Vastanute vanuseline ja sooline jaotus

### 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 (43%), seejärel on kõige enam 2...5 aastase juhistaažiga (25%) ja 6...10 aastase juhistaažiga (24%) vastanuid. Kõige vähem on neid, kelle juhistaaž on alla kahe aasta (8%).

Tabel 3. Vastanute jaotus juhistaaži ja soo lõikes

| Juhistaaž     | M   | N   | KOKKU |
|---------------|-----|-----|-------|
| < 2 aasta     | 43  | 35  | 78    |
| 2...5 aastat  | 121 | 124 | 245   |
| 6...10 aastat | 153 | 90  | 243   |
| > 10 aasta    | 273 | 161 | 434   |



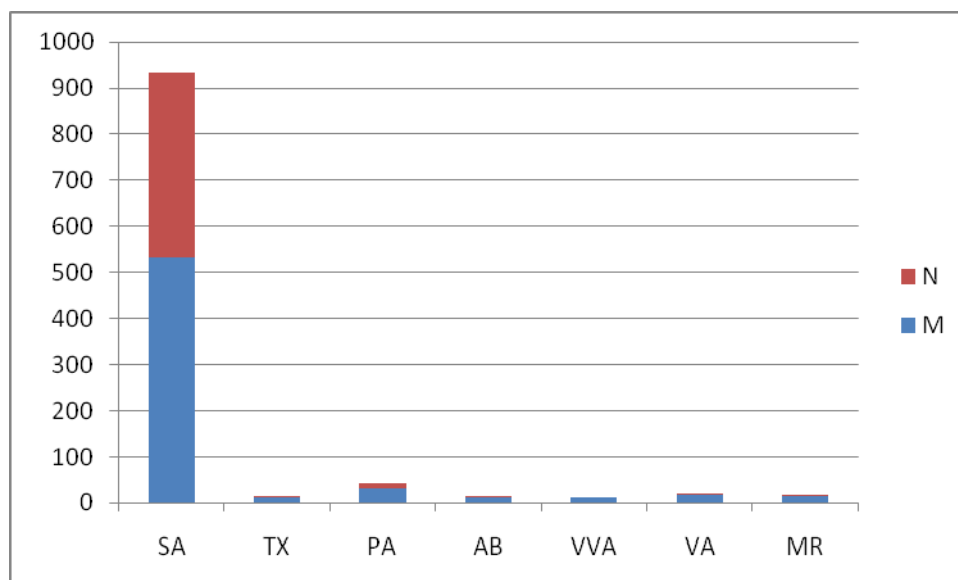
Joonis 3. Vastanute jaotus juhistaaži ja soo lõikes

### 3.4 Vastanute poolt peamiselt kasutatav sõiduk

Küsitlusele vastanud kasutavad kõige enam sõiduauto (89%, aastal 2009 oli vastav näitaja 92%). Vastajatel oli võimalus valida mitu sõidukiliiki, mida nad kasutavad ja neid, kellel oli sõiduauto ainsaks sõidukikis oli kokku 84%.

Tabel 4. Vastanute poolt peamiselt kasutatav sõiduk

| Sõidukiliik     | Tähis | M   | N   | KOKKU |
|-----------------|-------|-----|-----|-------|
| Sõiduauto       | SA    | 533 | 400 | 933   |
| Takso           | TX    | 11  | 1   | 12    |
| Pakiauto        | PA    | 32  | 11  | 43    |
| Buss            | AB    | 11  | 3   | 14    |
| Veoauto < 3,5 t | VVA   | 11  | 0   | 11    |
| Veoauto > 3,5 t | VA    | 19  | 1   | 20    |
| Mootorratas     | MR    | 16  | 2   | 18    |



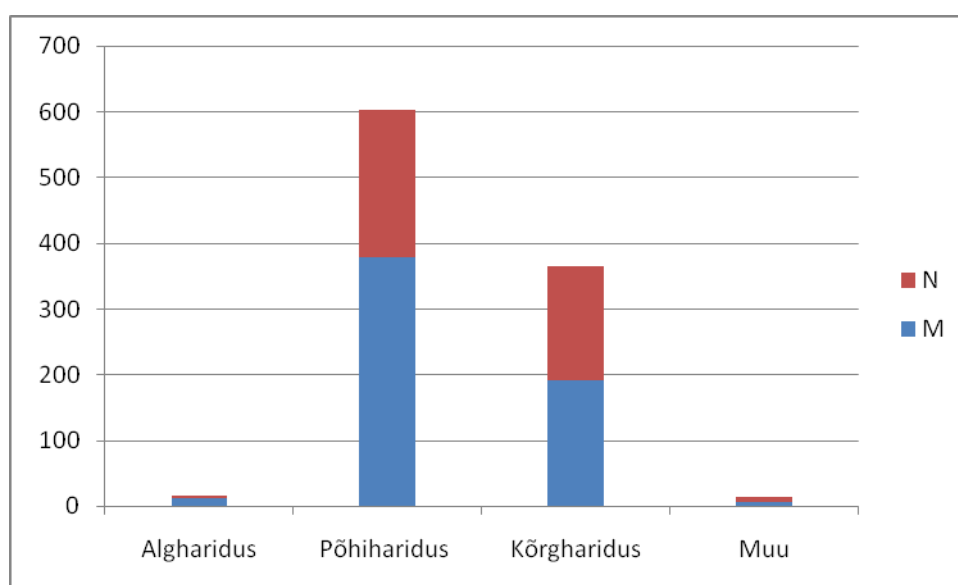
Joonis 4. Vastanute poolt peamiselt kasutatav sõiduk

### 3.5 Vastanute haridustase

Vastanute seas oli kõige enam põhiharidusega (60%) ja kõrgharidusega (37%) isikuid. Aastal 2009 oli põhiharidusega vastajaid 58% ja kõrgharidusega 38%.

Tabel 5. Vastanute haridustase

| Haridustase | M   | N   | KOKKU |
|-------------|-----|-----|-------|
| Algharidus  | 13  | 4   | 17    |
| Põhiharidus | 378 | 225 | 603   |
| Kõrgharidus | 192 | 174 | 366   |
| Muu         | 7   | 7   | 14    |



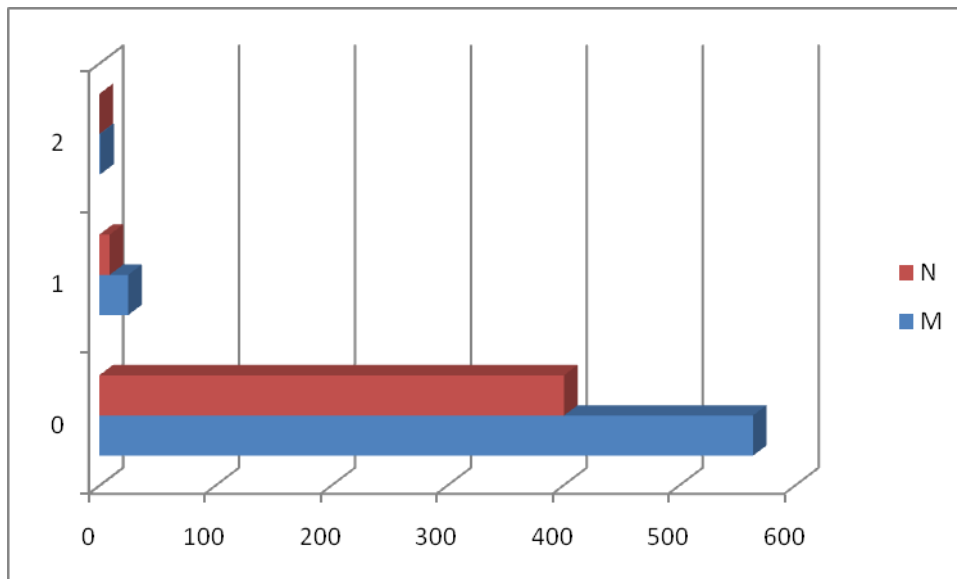
Joonis 5. Vastanute haridustase

### 3.6 Vastanute osalus liiklusõnnetustes

Ankeedis oli ka küsimus vastajate osalusest liiklusõnnetuses viimase kolme aasta jooksul. Eraldi paluti vastanutel vastata küsimusele osalemise kohta inimkahjuga ja ainult materiaalse kahjuga liiklusõnnetuses. Inimkahjuga liiklusõnnetuses oli osalenud 3% (aastal 2009 oli neid juhte 2%) vastanuist. Materiaalse kahjuga liiklusõnnetusse oli sattunud märksa rohkem juhte – kokku 25% (21% 2009. aastal) vastanuist, sealhulgas ühel korral oli liiklusõnnetusse viimase kolme aasta jooksul sattunud neist 20% (aastal 2009 17%). Seega võib öelda üldjoontes, et vastanute osalus liiklusõnnetuses on jäänud üldjoontes samaks kahe aasta võrlduses.

Tabel 6. Vastanute osalus inimkahjuga liiklusõnnetustes

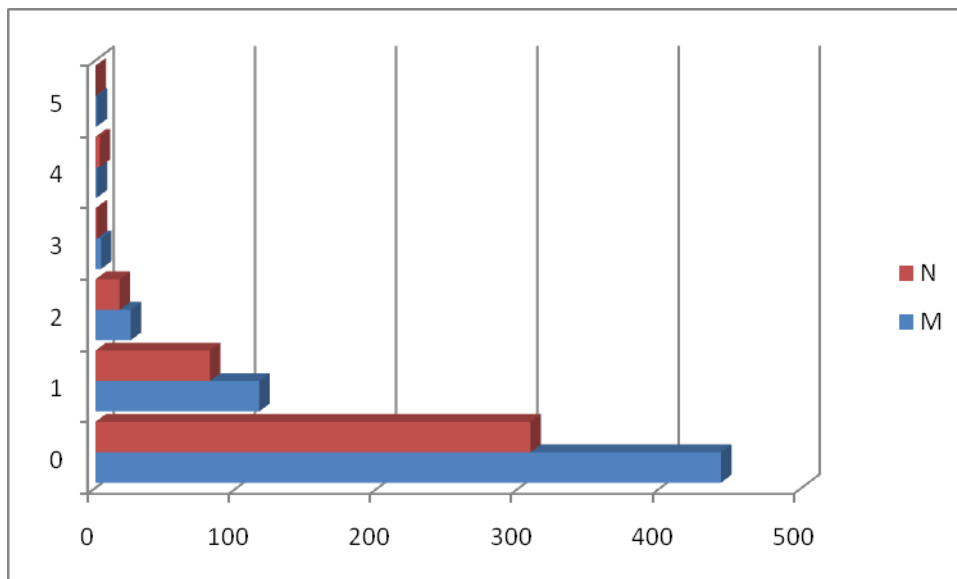
| Osalenud LÕ<br>kordi | M   | N   | KOKKU |
|----------------------|-----|-----|-------|
| Ei ole osalenud      | 564 | 401 | 965   |
| 1 kord               | 25  | 9   | 34    |
| 2 korda              | 1   | 0   | 1     |
| KOKKU                | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 6. Vastanute osalus inimkahjuga liiklusõnnetustes

Tabel 7. Vastanute osalus materiaalse kahjuga liiklusõnnetustes

| Mitmel korral on osalenud<br>materiaalse kahjuga<br>liiklusõnnetuses? | M   | N   | KOKKU |
|-----------------------------------------------------------------------|-----|-----|-------|
| Ei ole osalenud                                                       | 443 | 308 | 751   |
| 1 kord                                                                | 116 | 81  | 197   |
| 2 korda                                                               | 25  | 17  | 42    |
| 3 korda                                                               | 4   | 1   | 5     |
| 4 korda                                                               | 1   | 3   | 4     |
| 5 korda                                                               | 1   | 0   | 1     |
| KOKKU                                                                 | 590 | 410 | 1000  |



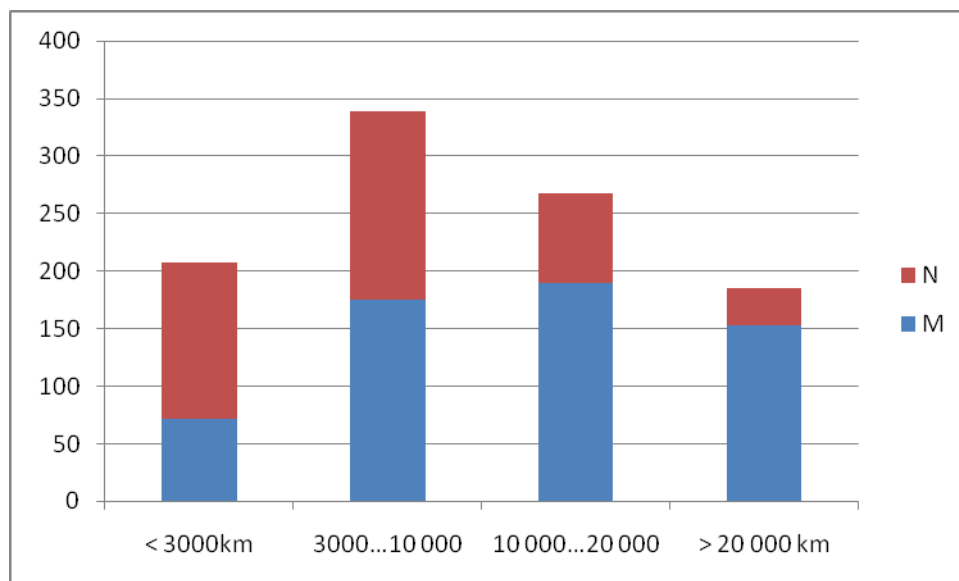
Joonis 7. Vastanute osalus materiaalse kahjuga liiklusõnnetustes

### 3.7 Vastanute läbisõit juhina viimase 12 kuu jooksul

Vastanud juhtidest enamikul jäi läbisõit viimase 12 kuu jooksul vahemikku 3000... 10 000 km ja 10 000... 20 000 km. Meeste aastane läbisõit on mõnevõrra suurem kui naistel. Aastane läbisõit enamasti oli samas suurusjärgus ka eelmise aasta uuringu tulemuste põhjal.

Tabel 8. Vastanute läbisõit viimase 12 kuu jooksul

| Läbisõit viimase 12 kuu jooksul | M   | N   | KOKKU |
|---------------------------------|-----|-----|-------|
| < 3000km                        | 72  | 136 | 208   |
| 3000...10 000                   | 175 | 164 | 339   |
| 10 000...20 000                 | 190 | 78  | 268   |
| > 20 000 km                     | 153 | 32  | 185   |
| KOKKU                           | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 8. Vastanute läbisõit 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

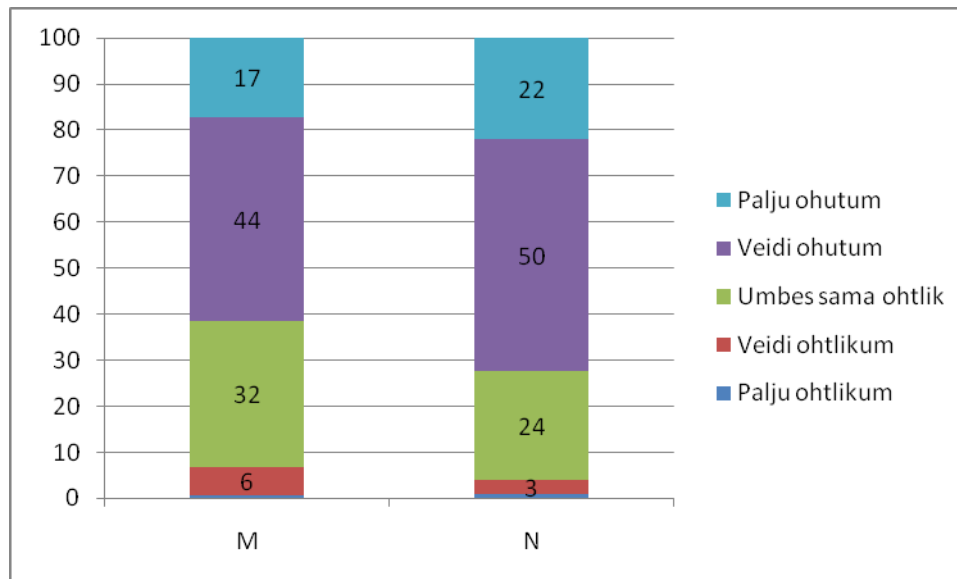
Vastanud juhtide hinnang oma juhtimisstiilile jagunes järgmiselt:

Meesjuhtidest hindas 7% oma juhtimisstiili keskmisest palju või veidi ohtlikumaks, 32% keskmiseks ja 61% keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks. 2009. aastal hindas 5% meesjuhtidest oma juhtimisstiili keskmisest palju või veidi ohtlikumaks, 32% keskmiseks ning 63% keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks. Niisiis on mõnevõrra vähenenud nende juhtide osakaal, kes hindavad oma juhtimisstiili veidi või märgatavalt ohutumaks.

Naisjuhtidest hindas 4% oma juhtimisstiili keskmisest palju või veidi ohtlikumaks, keskmiseks hindas oma juhtimisstiili 24 % vastanuist ja 72% vastanutest hindas oma sõidustiili keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks. 2009 aastal hindas naisjuhtidest oma juhtimisosi keskmisest palju või veidi ohtlikumaks vaid 2%, keskmiseks 24% ning keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks koguni 74% naisjuhtidest. Seega ka naisjuhtide puhul öelda, et mõnevõrra on vähenenud nende juhtide osakaal, kes hindavad oma juhtimisstiili veidi või märgatavalt ohutumaks.

Tabel 9. Hinnang oma juhtimisstiilile

|                   | M   | N   |
|-------------------|-----|-----|
| Palju ohtlikum    | 1%  | 1%  |
| Veidi ohtlikum    | 6%  | 3%  |
| Umbes sama ohtlik | 32% | 24% |
| Veidi ohutum      | 44% | 50% |
| Palju ohutum      | 17% | 22% |



Joonis 9. Hinnang oma juhtimisstiilile (%).

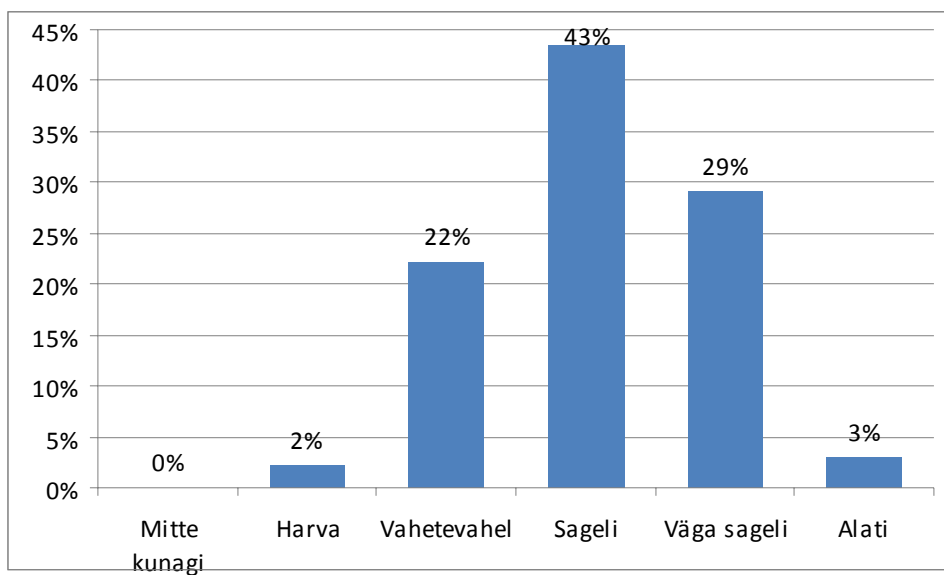
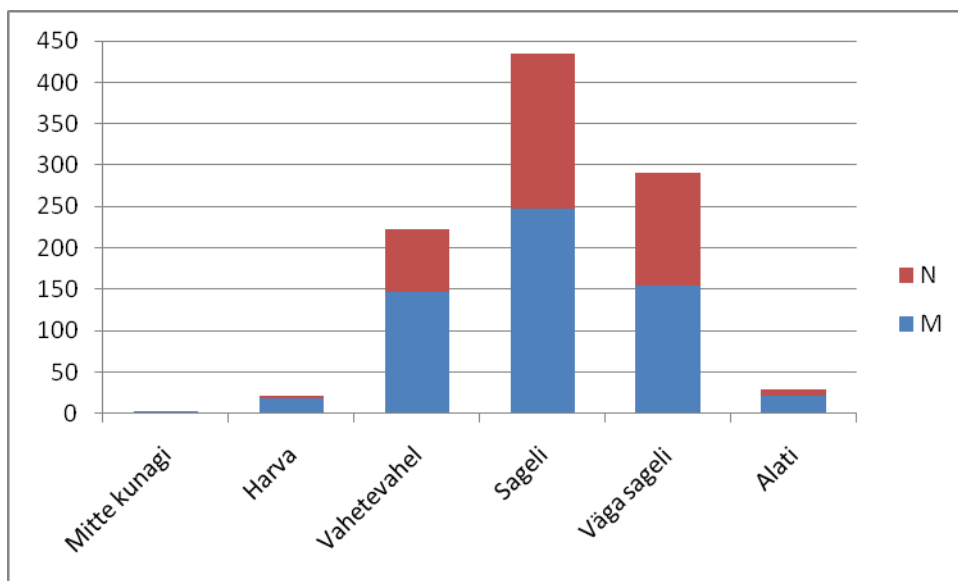
## 4.2 Kui tihti ületavad teised juhid Teie arvates kiiruspiirangut?

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

Järgnevalt uuriti juhtide hinnangut TEISTE juhtide liikluskäitumisele. Vastanud juhtide hinnangul ületavad teised juhid enamasti kiiruspiiranguid sageli või väga sageli (72%). Aastal 2009 arvas nii 73%. Juhid arvavad, et ka vahetevahel ületavad nende kaasliiklejad kiiruspiiranguid (22%). Aastal 2009 oli siisugusel seisukohal 25%. Siit võib järeldada, et üldiselt juhtide arvates nende kaasliiklejad ületavad kiirust ja hinnang kaasliiklejatele on pigem negatiivne ja võrreldes 2009. aastaga olulisi muutusi juhtide hinnangus oma kaasliiklejatele ei ole.

Tabel 10. Kiiruspiirangu ületamise hinnang TEISTE juhtide poolt

|              | M   | N   | KOKKU |
|--------------|-----|-----|-------|
| Mitte kunagi | 2   | 0   | 2     |
| Harva        | 18  | 4   | 22    |
| Vahetevahel  | 147 | 76  | 223   |
| Sageli       | 247 | 187 | 434   |
| Väga sageli  | 155 | 135 | 290   |
| Alati        | 21  | 8   | 29    |
| KOKKU        | 590 | 410 | 1000  |



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

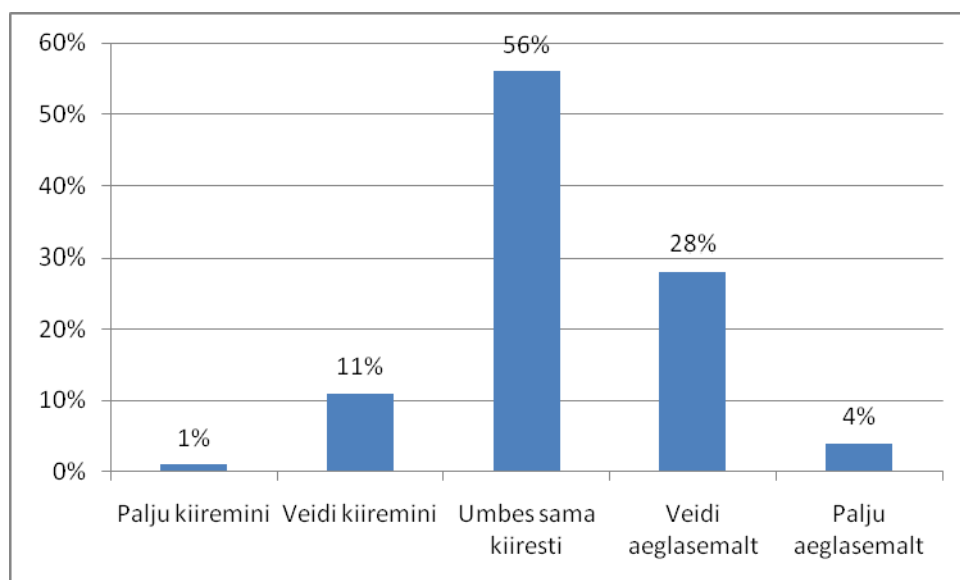
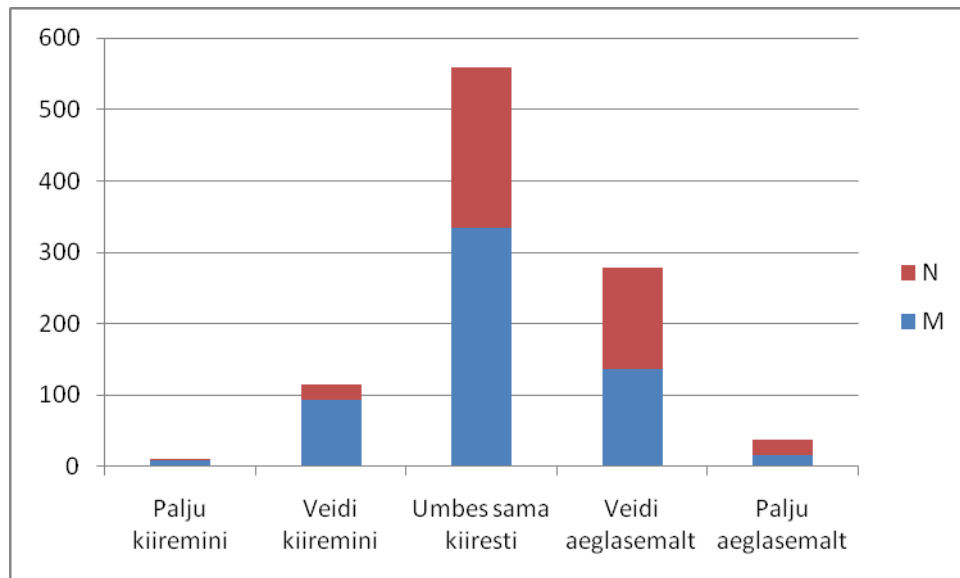
Veidi aeglasemalt ☐ 4

Palju aeglasemalt ☐ 5

Vastanuist 56% väidab, et sõidab umbes sama kiiresti, kui teised. 32% väidab, et sõidab veidi või palju aeglasemalt kui teised ja 12% väidab, et sõidab palju või veidi kiiremini kui kaasliiklejad. 2009. aasta tulemustega võrreldes selgub, et umbes sama kiiresti sõida endiselt 56%, samas veidi või oluliselt ohutumalt sõidab 33% ja 11% sõidab keskmisest palju või veidi kiiremini. Seega ka antud küsimuses ei ole toimunud olulisi muutusi kahe aasta lõikes.

Tabel 11. Vastanute hinnang oma tavapärasele sõidukiirusele teiste juhtidega võrreldes

|                     | M   | N   | KOKKU |
|---------------------|-----|-----|-------|
| Palju kiiremini     | 9   | 2   | 11    |
| Veidi kiiremini     | 94  | 20  | 114   |
| Umbes sama kiiresti | 334 | 225 | 559   |
| Veidi aeglasemalt   | 137 | 141 | 278   |
| Palju aeglasemalt   | 16  | 22  | 38    |
| KOKKU               | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 11. Vastanute hinnang oma tavapärasele sõidukiirusele teiste juhtidega võrreldes

Seega võib kokkuvõtlikult öelda, et juhtide arvates ületavad nende kaasliiklejad piirkiirust üsna sageli (72%) ja samas 56% vastanuist arvab, et nad sõidavad umbes sama kiiresti kui teised juhid, siis võib öelda, et piirkiiruse ületamist peetakse üsna tavapäraseks ja see ei tundu erilise rikkumisena.

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

Ei ☐ 1

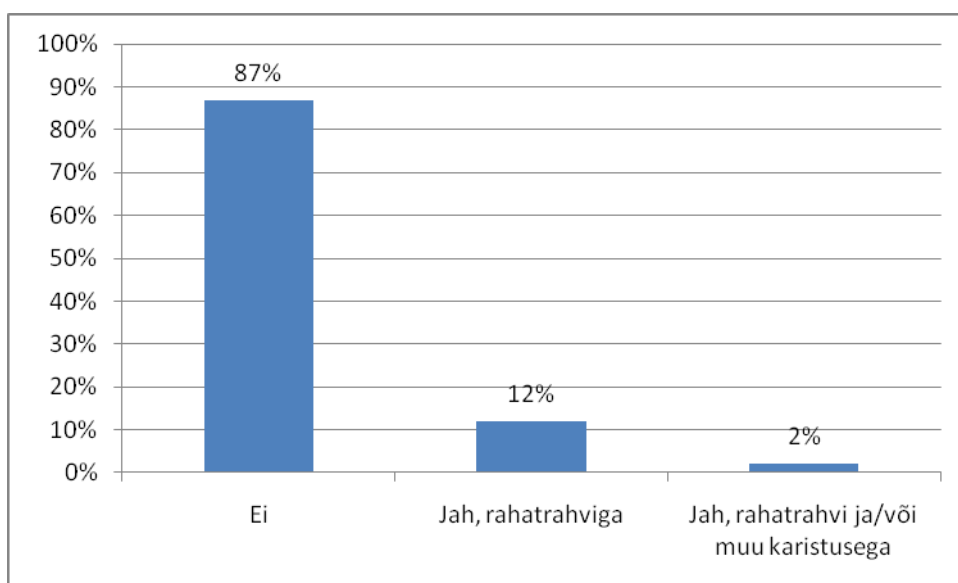
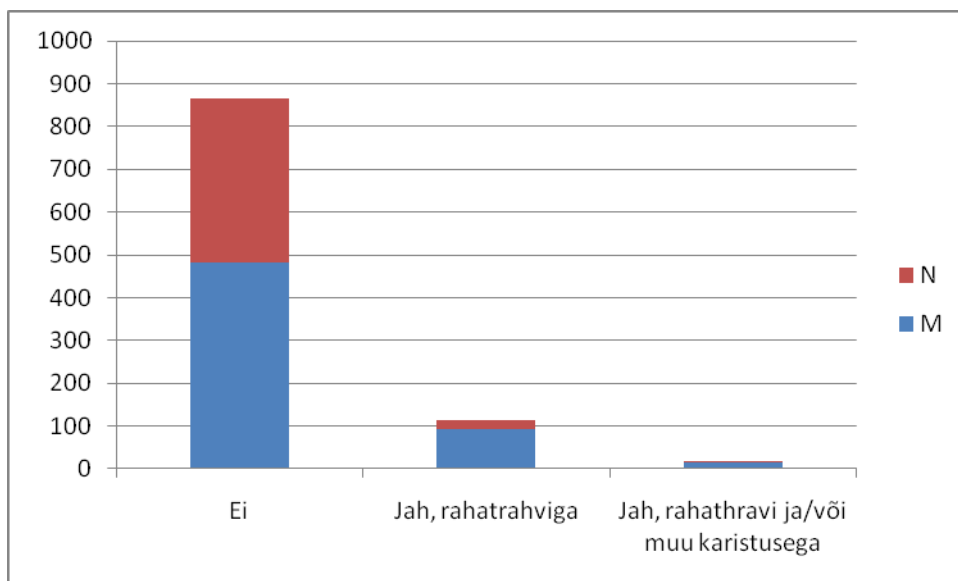
Jah, rahatrahviga ☐ 2

Jah, rahatrahvi ja/või muu karistusega ☐ 3

Järgnevalt küsiti uuringus osalejailt, kas neid on viimase 12 kuu jooksul karistatud kiiruse ületamise eest ja kui, siis millise karistusega. Tulemustest selgus, et 14% vastanuist on karistatud ja neist 2% rahatrahvi ja/või muu karistusega. Aastal 2009 oli kiiruseületuse eest karistatud 1/6 juhtidest ja enamikku neist rahatrahviga.

Tabel 12. Kiiruse ületamise eest karistus

|                                        | M   | N   | KOKKU |
|----------------------------------------|-----|-----|-------|
| Ei                                     | 481 | 386 | 867   |
| jah, rahatrahviga                      | 94  | 21  | 115   |
| Jah, rahatrahvi ja/või muu karistusega | 15  | 3   | 18    |
| KOKKU                                  | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 12. Kiiruse ületamise eest karistus

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

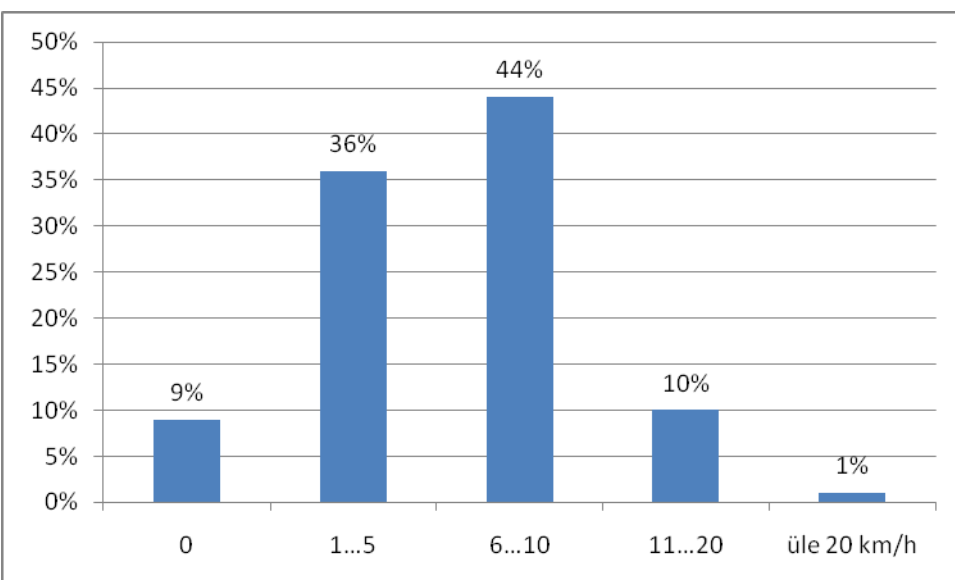
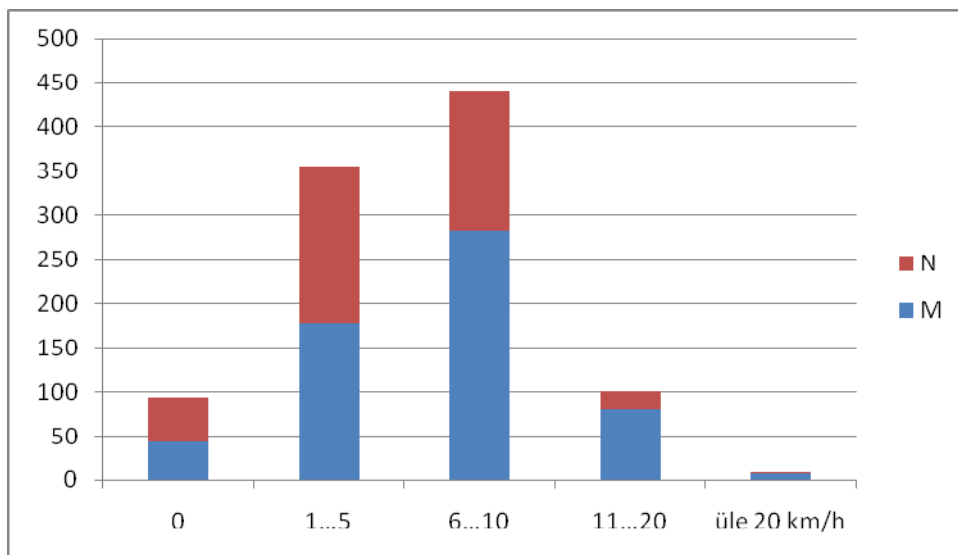
|                                       | 0                          | 1...5                      | 6...10                     | 11...20                    | üle 20km/h                 |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------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

Järgmine küsimusteblokk puudutas kiirusepiirangu ületamist erinevatel teeliikidel – linnadevahelistel põhiteedel, kohalikel, väiksematel maanteedel ja linnades ning asulates. Küsimuses kasutatud teede liigid ei vasta teadlikult ei maanteeameti riigiteede klassifikatsioonile ega projekteerimismäärsetes toodules, seda sellel 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 järgmist:

Juhtide hinnangul ületavad nad linnadevahelistel põhiteedel sageli kiirust (93% küsitlusele vastanud meestest ja 88% küsitlusele vastanud naistest). Võrreldes 2009. aastaga ei ole kiiruseületamine linnadevahelistel põhiteedel suurenenud, sest eelmisel aastal olid vastavad näitajad 94% (meesjuhid) ja 88% (naisjuhid). Peamine kiiruseületamine jääb meeste puhul vahemikku 6...10 km/h (48%) ja naiste puhul vahemikku 1...5 km/h (44%). Meeste hulgas on piisavalt ka neid, kes ületavad kiirust 11...20 km/h (meestest 14%), samas kui naistest ületab selles vahemikus kiirust suhteliselt vähe juhte (5%).

Tabel 13. Kiirusepiirangu ületamise määr linnadevahelistel põhiteedel

|             | M   | N   | KOKKU |
|-------------|-----|-----|-------|
| 0           | 43  | 51  | 94    |
| 1...5       | 177 | 179 | 356   |
| 6...10      | 282 | 159 | 441   |
| 11...20     | 81  | 20  | 101   |
| üle 20 km/h | 7   | 1   | 8     |
| KOKKU       | 590 | 410 | 1000  |

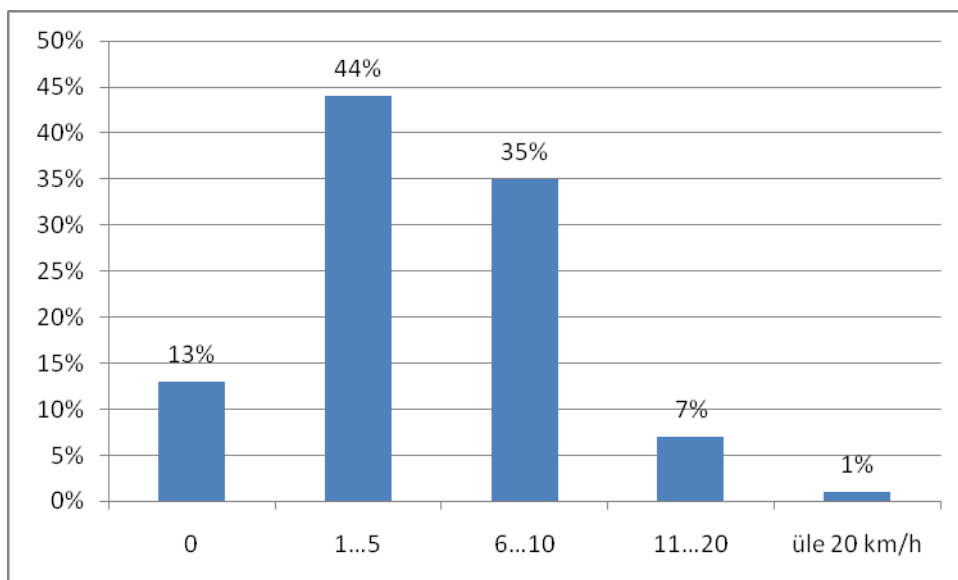
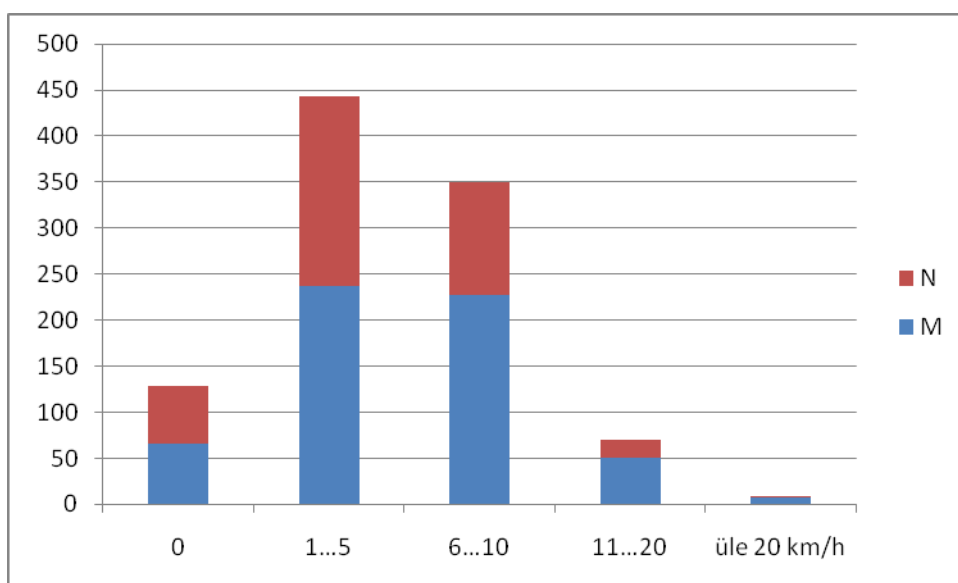


Joonis 13. Kiirusepiirangu ületamise määr linnadevahelistel põhiteedel

Juhtide hinnangul ületavad nad väiksematel ja kohalikel maanteedel kehtestatud piirkiirust sageli ja seda teeb enamik juhtidest (87% vastanud meestest ja 85% naistest). Aastal 2009 olid vastavad näitajad 94% (meesjuhid) ja 86% (naisjuhid). Kiiruse ületamine jääb enamasti vahemikku 1...5 km/h (meestest 40% ja naistest 50%), aga palju on ka neid juhte, kes ületavad kiirust vahemikus 6...10 km/h (meestest 39% ja naistest 30%).

Tabel 14. Kiiruspiirangu ületamise määr kohalikel, väiksematel maanteedel

|             | M   | N   | KOKKU |
|-------------|-----|-----|-------|
| 0           | 66  | 62  | 128   |
| 1...5       | 237 | 206 | 443   |
| 6...10      | 228 | 122 | 350   |
| 11...20     | 51  | 19  | 70    |
| üle 20 km/h | 8   | 1   | 9     |
| KOKKU       | 590 | 410 | 1000  |



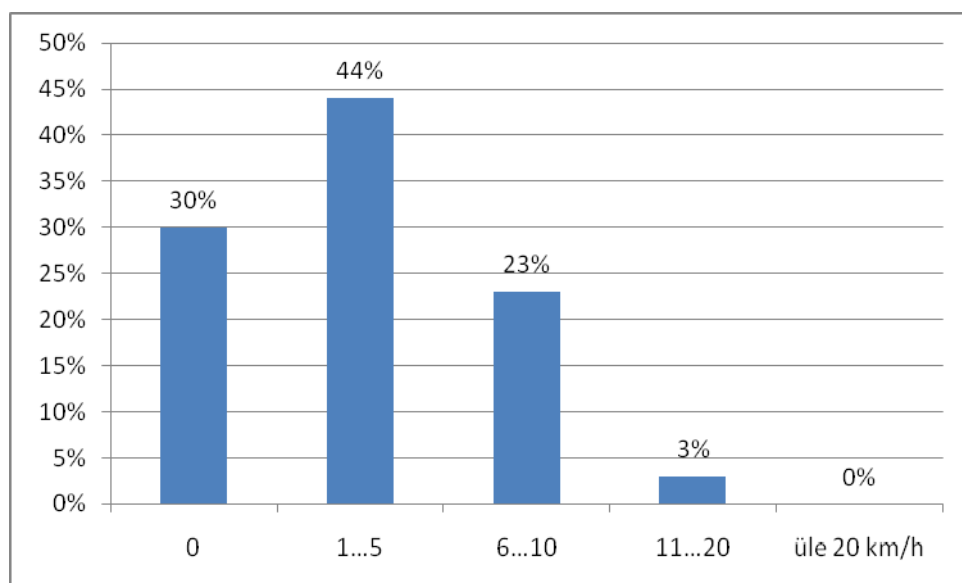
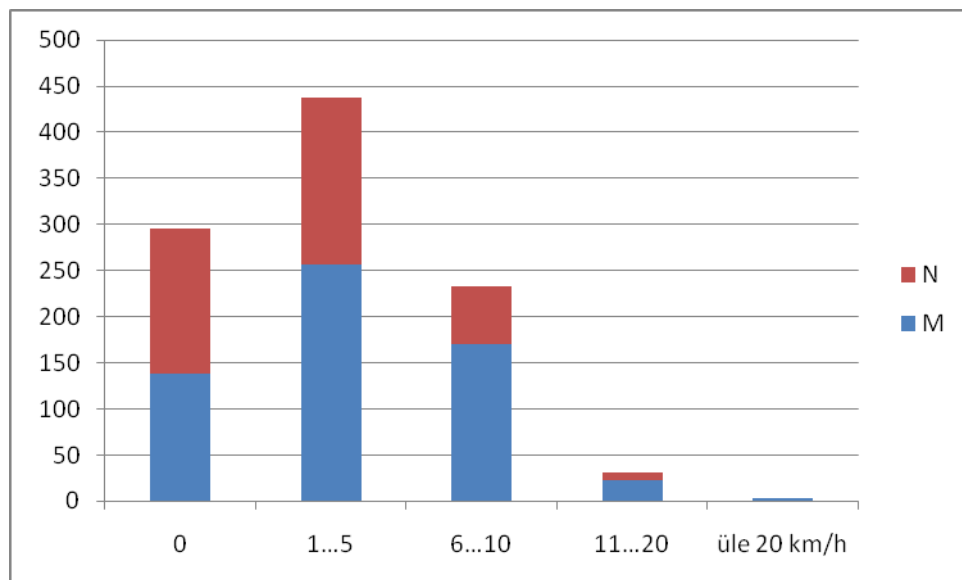
Joonis 14. Kiiruspiirangu ületamise määr kohalikel, väiksematel maanteedel

Juhtide hinnangul ületavad nad kehtestatud piirkiirust linnades ja asulates sageli ja seda teeb enamik juhtidest (77% meestest ja 61% naistest). Aastal 2009 olid vastavad näitajad olid

84% (meesjuhid) ja 66% (naisjuhid). Kiiruse ületamine jääb enamasti vahemikku 1...5 km/h (43% vastanud meestest ja 44% vastanud naistest). Samas on palju ka neid, kes ületavad piirkiirust vahemikus 6...10 km/h (29% meestest ja 15% naistest).

Tabel 15. Kiirusepiirangu ületamise määr linnades ja asulates

|             | M   | N   | KOKKU |
|-------------|-----|-----|-------|
| 0           | 138 | 158 | 296   |
| 1...5       | 256 | 181 | 437   |
| 6...10      | 170 | 63  | 233   |
| 11...20     | 23  | 8   | 31    |
| üle 20 km/h | 3   | 0   | 3     |
| KOKKU       | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 15. Kiirusepiirangu ületamise määr linnades ja asulates

#### 4. 6 Millisel põhjusel Te tavaliselt ületate/ületaksite kiiruspiirangut?

|                                                     | Nõus                       | Pigem<br>nõus              | Mitte<br>eriti             | Üldse<br>mitte             |
|-----------------------------------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| a) Teiste liiklejate kiirusest tingitud kiirusvalik | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| b) Ma naudin kiiret sõitu                           | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| c) Kogemata                                         | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| d) Kiirustamine kohtumisele                         | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| e) Kehtestatud piirang ei vasta tegelikele oludele  | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| f) Kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav         | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| g) Kuni +20 km/h on üldiselt aktsepteeritav         | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| h) Auto võimekuse proovimine                        | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| i) Vahelejäämise risk on väike                      | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| j) Muu põhjus (nimeta mis!)                         |                            |                            |                            |                            |

.....

Järgmine küsimuste blokk käsitles kiiruseületamise peamisi põhjuseid. Järgnevalt on toodud nende vastanute arv, kes toodud väidetega nõustusid (sulgudes on 2009. aasta tulemused väidetega nõustumise osas):

Teiste liiklejate kiirusest tingitud kiirusevalik **62% (64%)**

Ma naudin kiiret sõitu 39% (34%)

Kogemata **64% (70%)**

Kiirustamine kohtumisele **60% (63%)**

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

Kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav **75% (81%)**

Kuni +20 km/h on üldiselt aktsepteeritav 23% (19%)

Auto võimekuse proovimine 17% (11%)

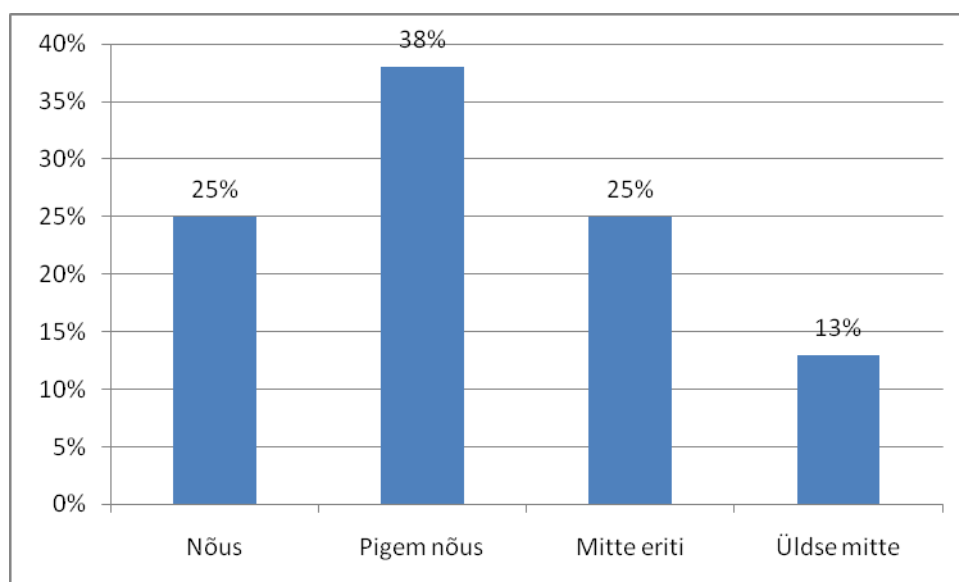
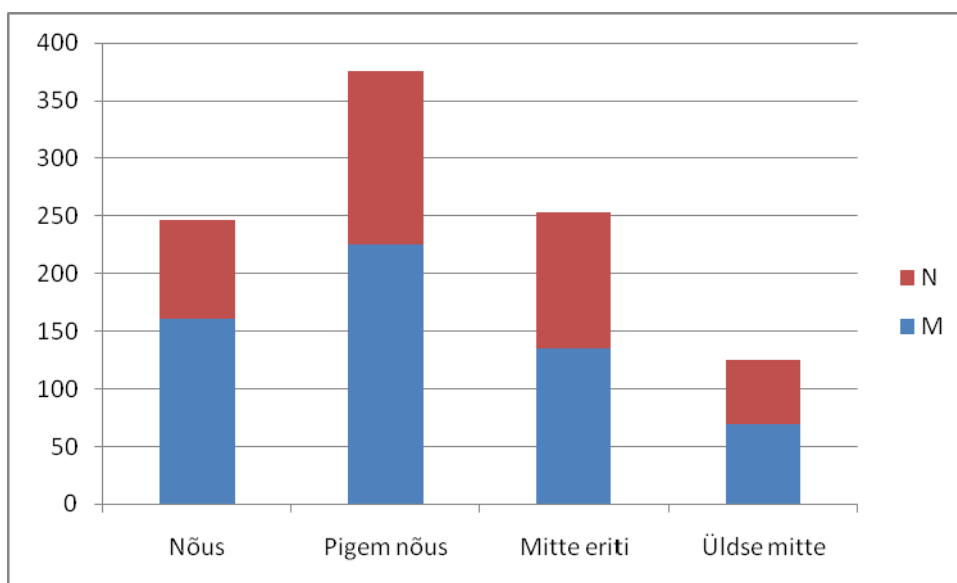
Vahelejäämise väike risk 14% (19%)

Seega vaadates küsitlusest saadud tulemusi, võib väita, et kiirusepiirangu ületamise peamiseks põhjuseks on arvamus, et kiiruse ületamine kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav (75%). Olulisel kohal kiiruseületamise põhjusena on ka see, et unustatakse vaadata kiirusenäidikut (ületatakse kiirust kogemata – 64%). Samuti püütakse jälgida üldist liiklusvoolu ja arvatakse, et kehtestatud kiiruspiirang ei vasta liiklustingimustele (mõlemal juhul arvas nii 62% vastanuist).

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

Tabel 16. Kiiruseületus on tingitud teiste liiklejate kiirusevalikust

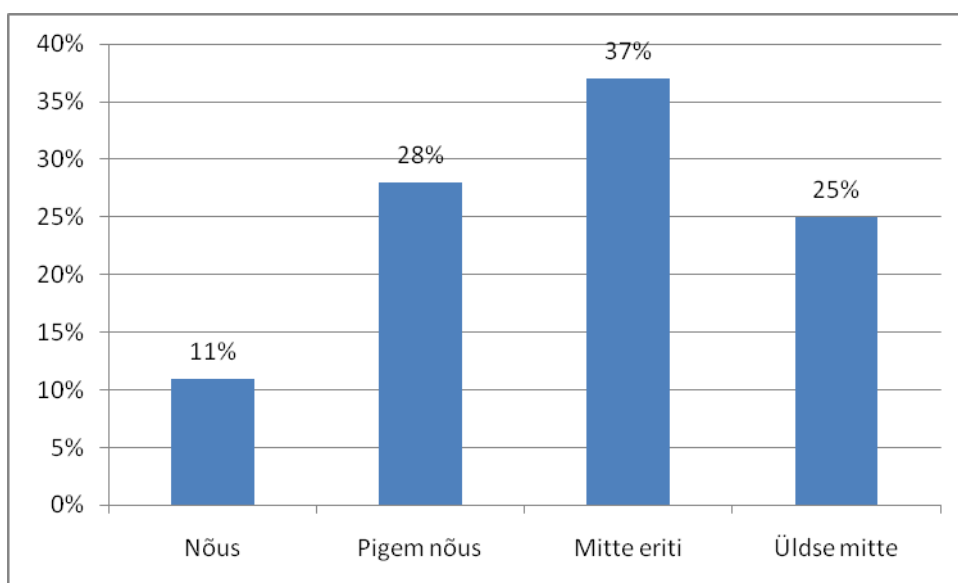
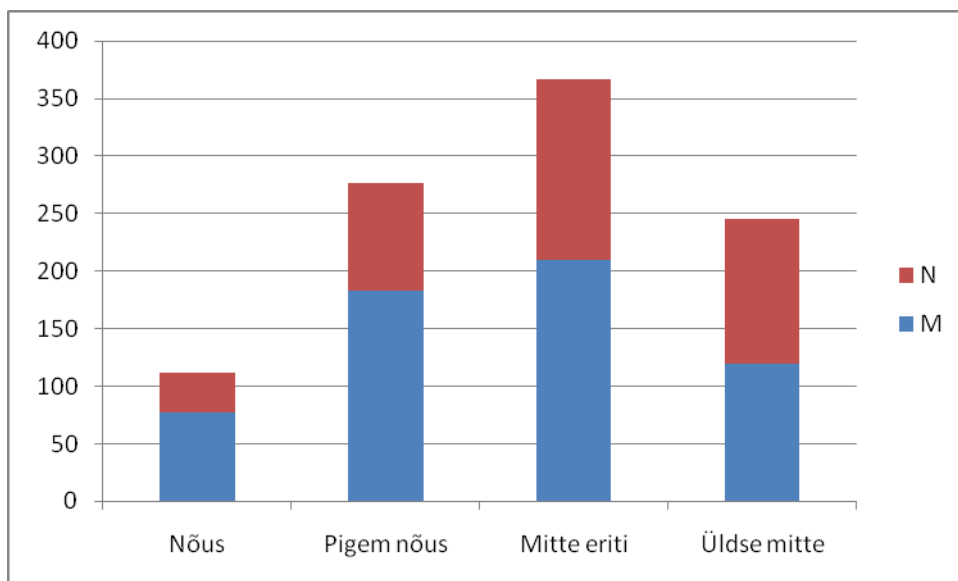
|             | M   | N   | KOKKU |
|-------------|-----|-----|-------|
| Nõus        | 161 | 85  | 246   |
| Pigem nõus  | 225 | 151 | 376   |
| Mitte eriti | 135 | 118 | 253   |
| Üldse mitte | 69  | 56  | 125   |
| KOKKU       | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 16. Kiiruseületus on tingitud teiste liiklejate kiirusevalikust

Tabel 17. Kiiruseületus on toimunud kiire sõidu nautimisest

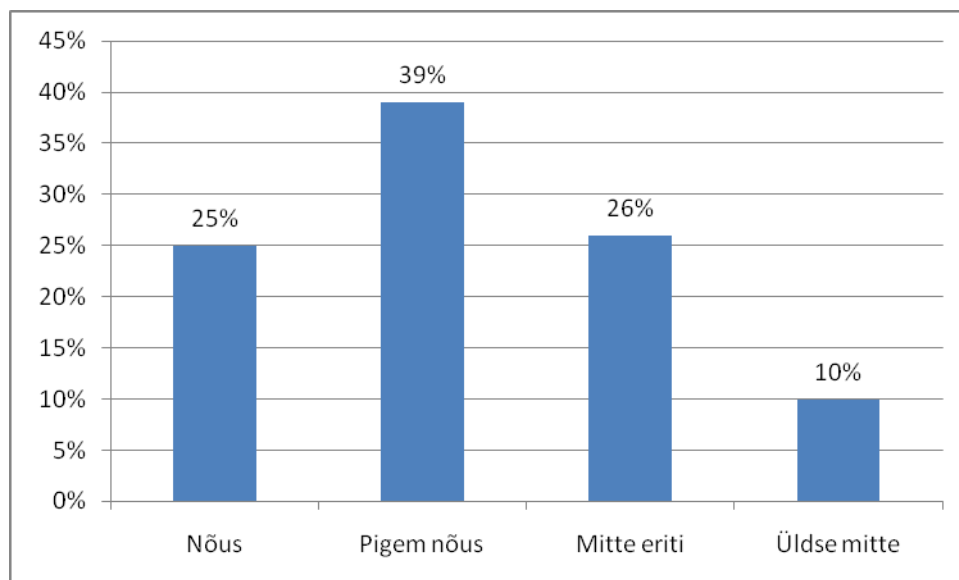
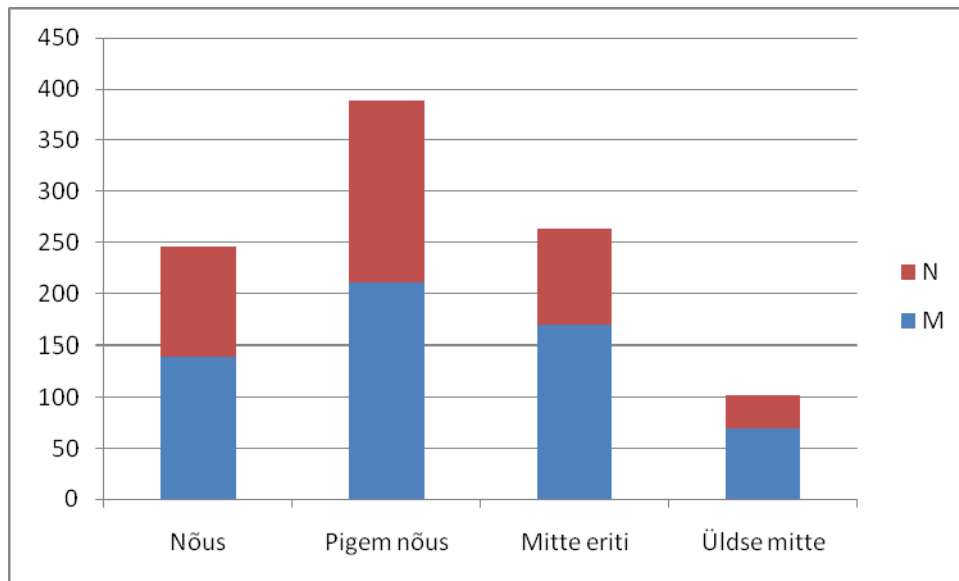
|             | M   | N   | KOKKU |
|-------------|-----|-----|-------|
| Nõus        | 77  | 35  | 112   |
| Pigem nõus  | 183 | 93  | 276   |
| Mitte eriti | 210 | 157 | 367   |
| Üldse mitte | 120 | 125 | 245   |
| KOKKU       | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 17. Kiiruseületus on toimunud kiire sõidu nautimisest

Tabel 18. Kiiruseületus on toimunud kogemata

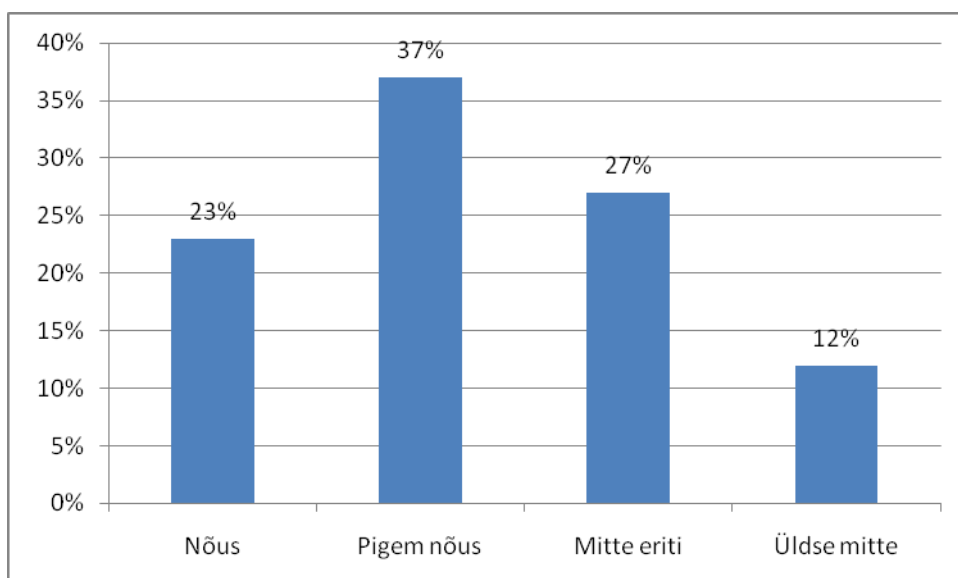
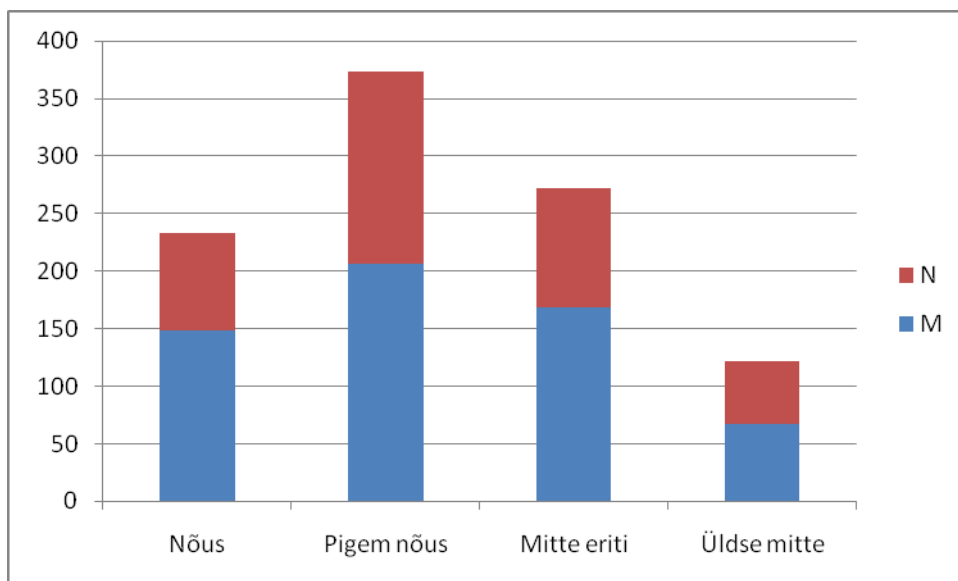
|             | M   | N   | KOKKU |
|-------------|-----|-----|-------|
| Nõus        | 140 | 106 | 246   |
| Pigem nõus  | 211 | 178 | 389   |
| Mitte eriti | 170 | 93  | 263   |
| Üldse mitte | 69  | 33  | 102   |
| KOKKU       | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 18. Kiiruseületus on toimunud kogemata

Tabel 19. Kiiruseületus on tingitud kiirustamisest kohtumisele

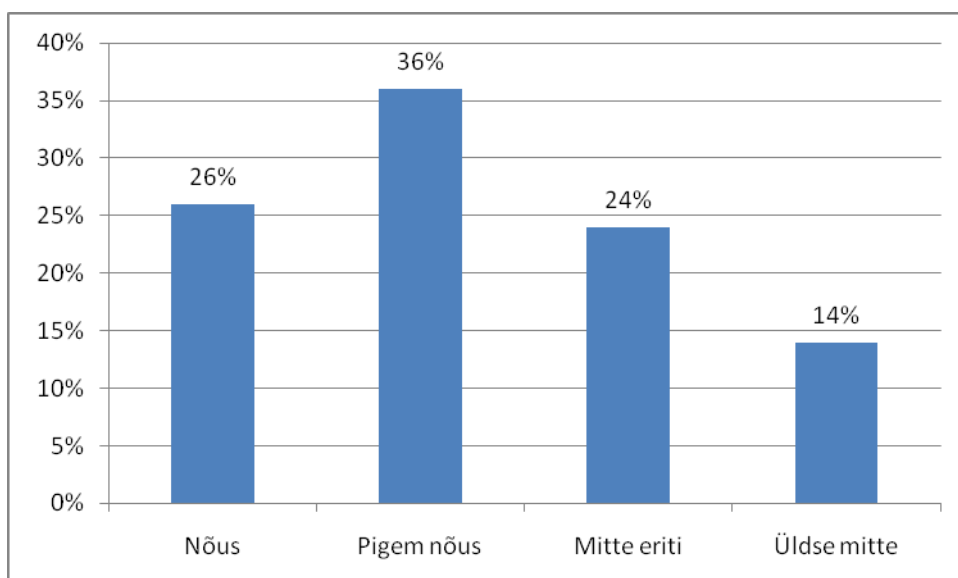
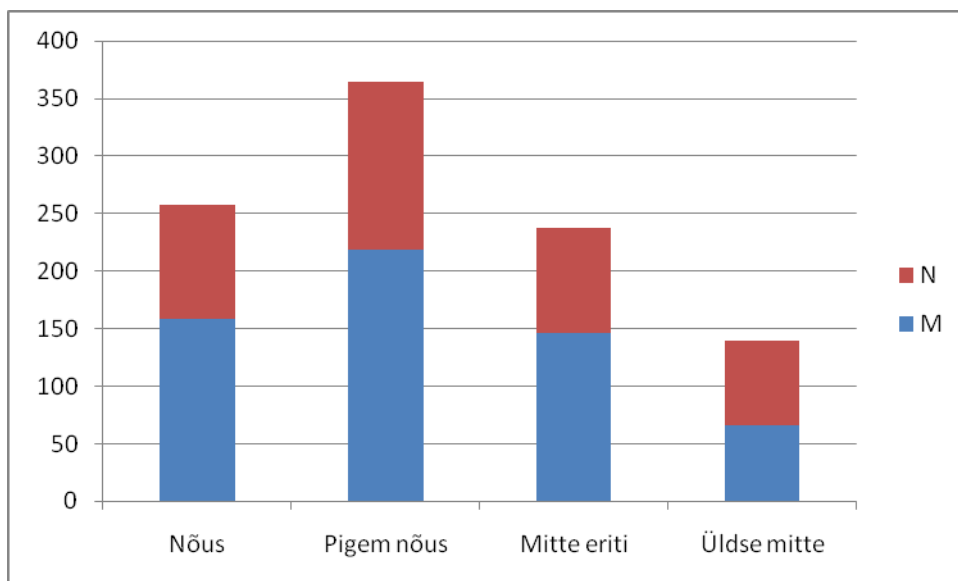
|             | M   | N   | KOKKU |
|-------------|-----|-----|-------|
| Nõus        | 149 | 84  | 233   |
| Pigem nõus  | 206 | 167 | 373   |
| Mitte eriti | 168 | 104 | 272   |
| Üldse mitte | 67  | 55  | 122   |
| KOKKU       | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 19. Kiiruseületus on tingitud kiirustamisest kohtumisele

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

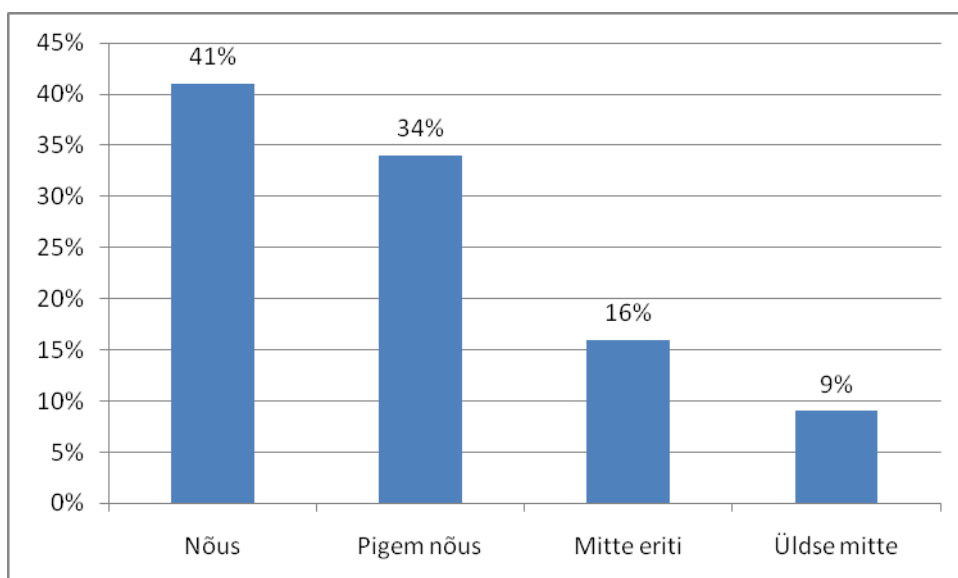
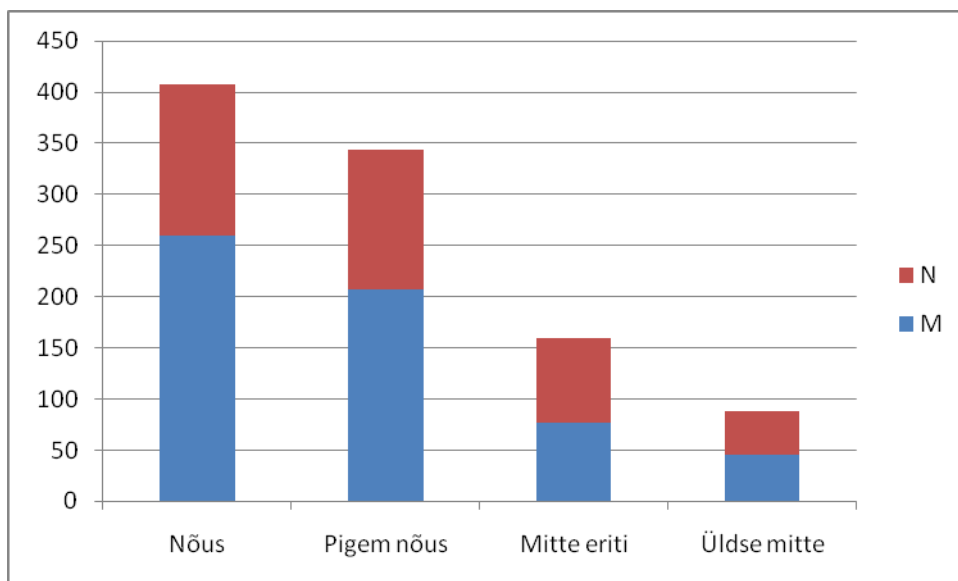
|             | M   | N   | KOKKU |
|-------------|-----|-----|-------|
| Nõus        | 159 | 99  | 258   |
| Pigem nõus  | 219 | 145 | 364   |
| Mitte eriti | 146 | 92  | 238   |
| Üldse mitte | 66  | 74  | 140   |
| KOKKU       | 590 | 410 | 1000  |



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

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

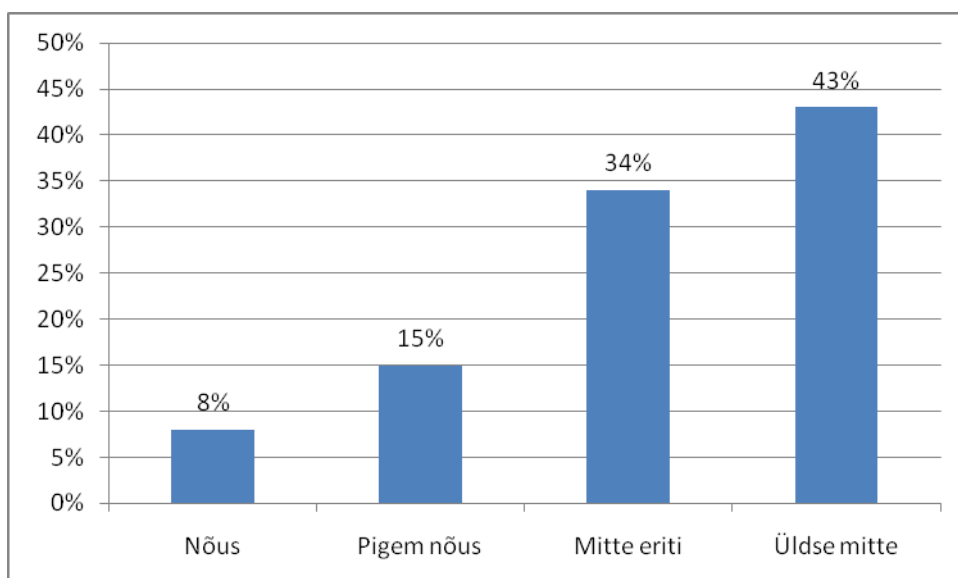
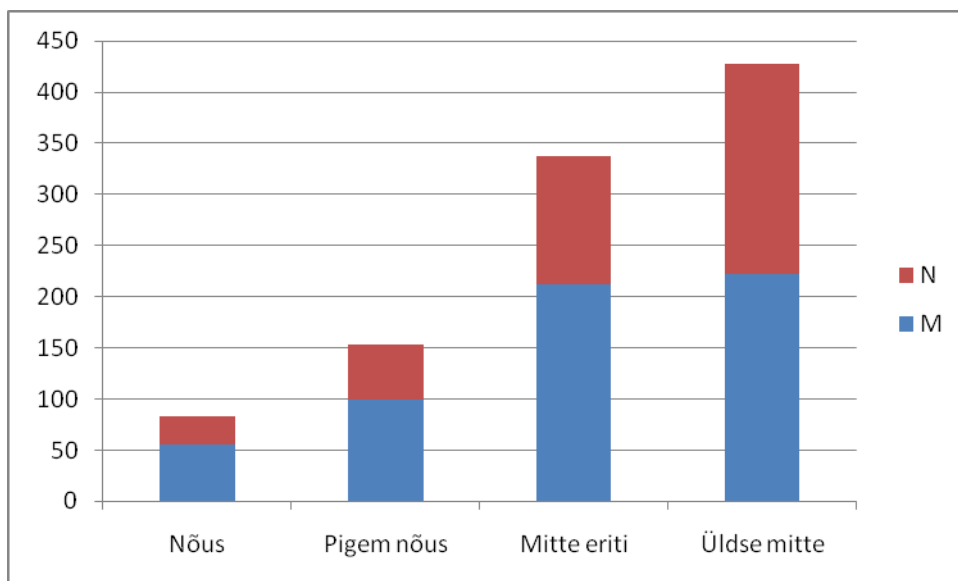
|             | M   | N   | KOKKU |
|-------------|-----|-----|-------|
| Nõus        | 260 | 148 | 408   |
| Pigem nõus  | 207 | 137 | 344   |
| Mitte eriti | 77  | 83  | 160   |
| Üldse mitte | 46  | 42  | 88    |
| KOKKU       | 590 | 410 | 1000  |



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

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

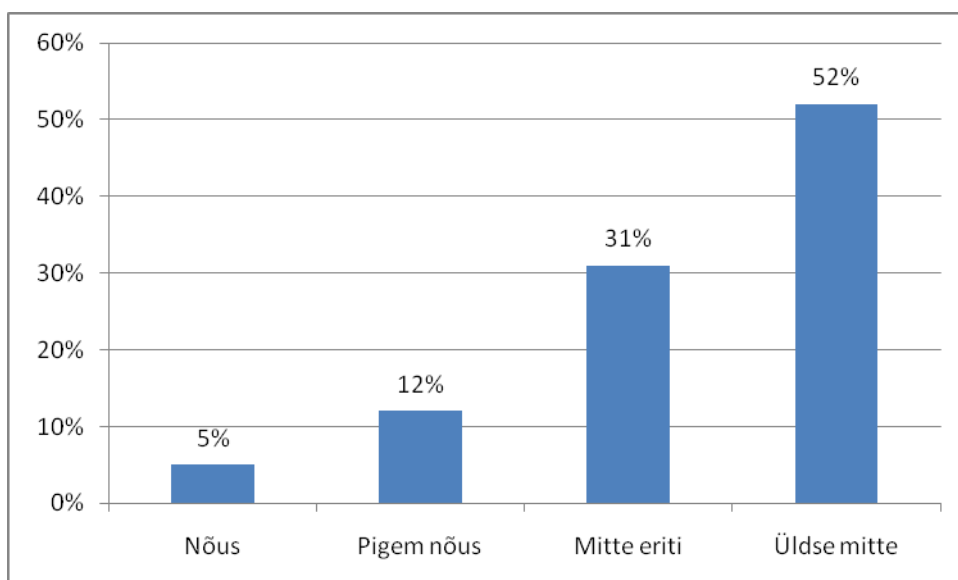
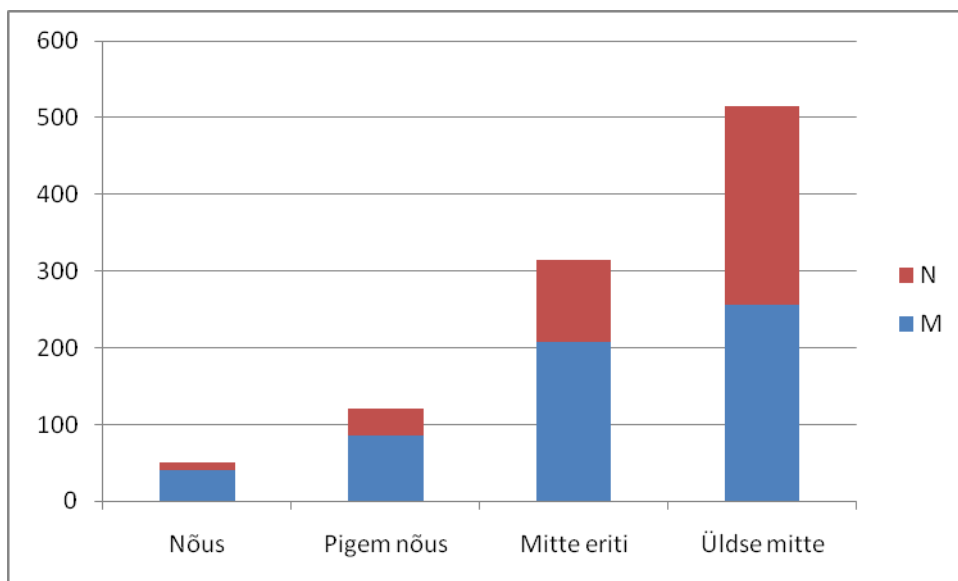
|             | M   | N   | KOKKU |
|-------------|-----|-----|-------|
| Nõus        | 56  | 27  | 83    |
| Pigem nõus  | 100 | 53  | 153   |
| Mitte eriti | 212 | 125 | 337   |
| Üldse mitte | 222 | 205 | 427   |
| KOKKU       | 590 | 410 | 1000  |



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

Tabel 23. Kiiruseületamise põhjuseks on auto võimekuse proovimine

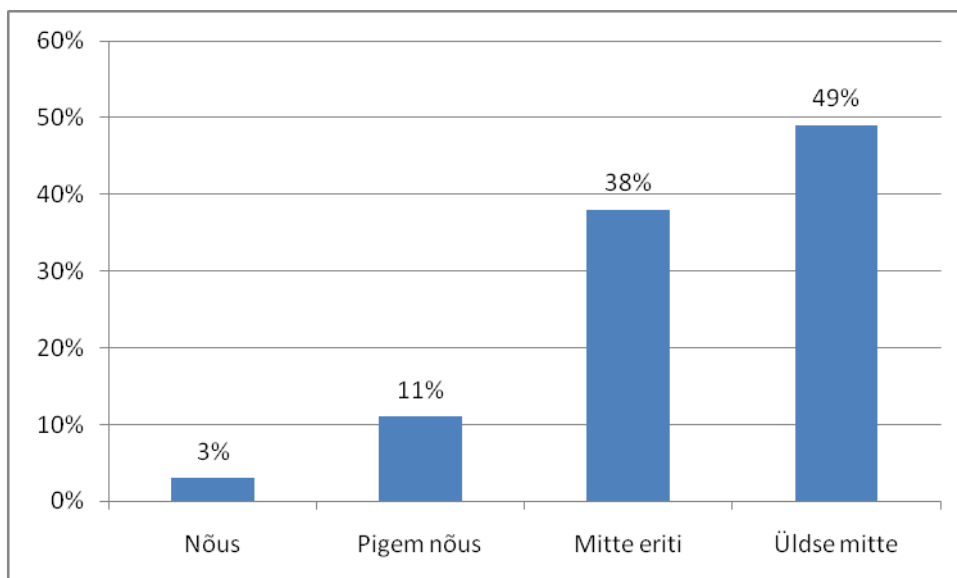
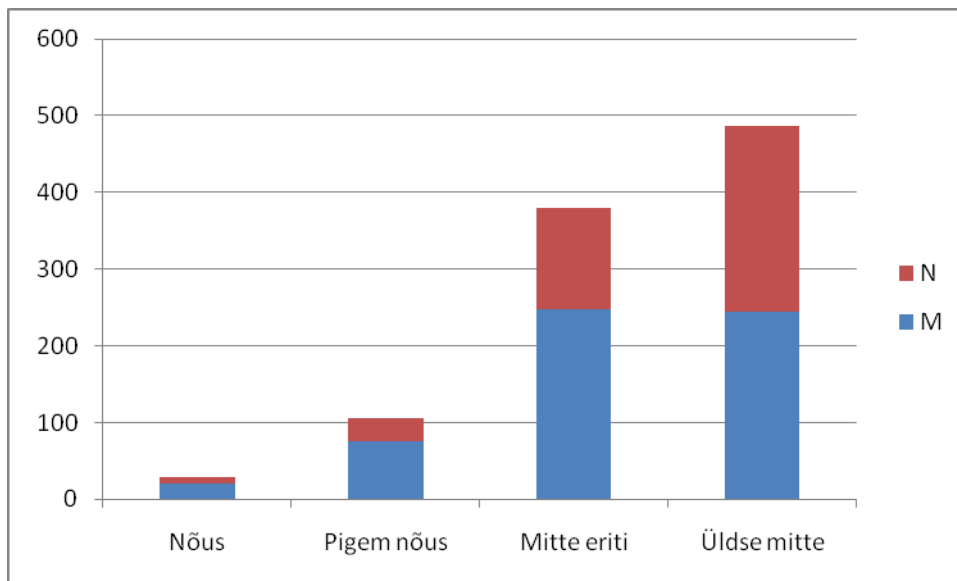
|             | M   | N   | KOKKU |
|-------------|-----|-----|-------|
| Nõus        | 40  | 10  | 50    |
| Pigem nõus  | 86  | 35  | 121   |
| Mitte eriti | 208 | 106 | 314   |
| Üldse mitte | 256 | 259 | 515   |
| KOKKU       | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 23. Kiiruseületamise põhjuseks on auto võimekuse proovimine

Tabel 24. Kiiruseületamine leiad aset, sest vahelejäämise risk on väike

|             | M   | N   | KOKKU |
|-------------|-----|-----|-------|
| Nõus        | 21  | 8   | 29    |
| Pigem nõus  | 76  | 29  | 105   |
| Mitte eriti | 248 | 132 | 380   |
| Üldse mitte | 245 | 241 | 486   |
| KOKKU       | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 24. Kiiruseületamine leiad aset, sest vahelejäamise risk on väike

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

Nimetati järgmised põhjused:

Adrenaliini vajadus

Aeglasel juhul liikluses, kellest peaks mööduma

Arstiabi pärast kiirustamine

Enda tervisliku seisundi pärast

Eriolukord

Esmaabi vajadus  
Harjumus sõita kiiresti  
Hea auto  
Hea muusika kuulamine ja seoses sellega kiirustamine  
Head teed  
Hilinemine laevale või lennukile  
Hädaolukord  
Igavus  
Kiirelt koju saamise võimalus  
Liiklust segavast sõidukist möödumine  
Liikumine liiklusvoolus  
Lõbu pärast  
Meeldib kiiresti sõita  
Möödasõidul teistest sõidukitest  
Pikkade vahemaade kiiremaks läbimiseks  
Sõltub tujust  
Sõpradega koos sõitmine  
Tee on tühi teistest sõidukitest  
Unustatud ajutised kiiruspiirangud, mida ei ole maha võetud  
Varahommikune liiklus ei ole tihe  
Öösel ei ole liiklusvool tihe

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

|                                                                                   | Nõus                       | Pigem                      | Mitte                      | Üldse                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
|                                                                                   | nõus                       | eriti                      | mitte                      |                            |
| a) Politsei järelevalve tõhustamine teedel                                        | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| b) Kiiruskaamerate paigaldamine                                                   | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| c) Kiirustabloode paigaldamine                                                    | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| d) Liikluskasvatuse tõhustamine                                                   | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| e) Autojuhtide teadlikkuse tõstmine<br>(kampaaniad, koolitused, teabepäevad)      | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| f) Füüsilised meetmed (künnised,<br>teekitsendused, ringristmikud jne.)           | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| g) Karistuste karmistamine                                                        | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| h) Püsikiirushoidja olemasolu autos                                               | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| i) Elektrooniline seade autos,<br>mis hoiatab või takistab kiiruse ületamise eest | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |

Kaheksandas küsimuste blokis uuriti juhtide arvamust kiiruskontrolli meetmetesse suhtumisest ülaltoodud loetelu lõikes. Järgnevalt on toodud nende juhtide %, kes igat loetelus nimetatud meetet toetavad või pigem toetavad (sulgudes on toodud 2009. aasta meetmete toetamine või pigem toetamine):

- Politsei järelevalve tõhustamine teedel: **81% (82%)**
- Kiiruskaamerate paigaldamine: **74% (71%)**
- Kiirustabloode paigaldamine: **88% (86%)**
- Liikluskasvatuse tõhustamine: **86% (89%)**
- Autojuhtide teadlikkuse tõstmine (kampaaniad, koolitused, teabepäevad): **79% (84%)**

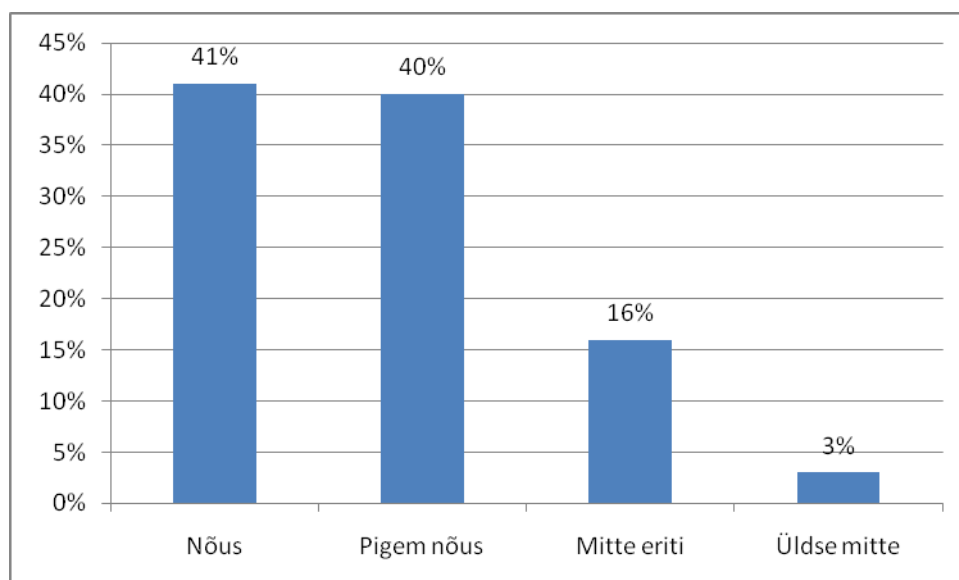
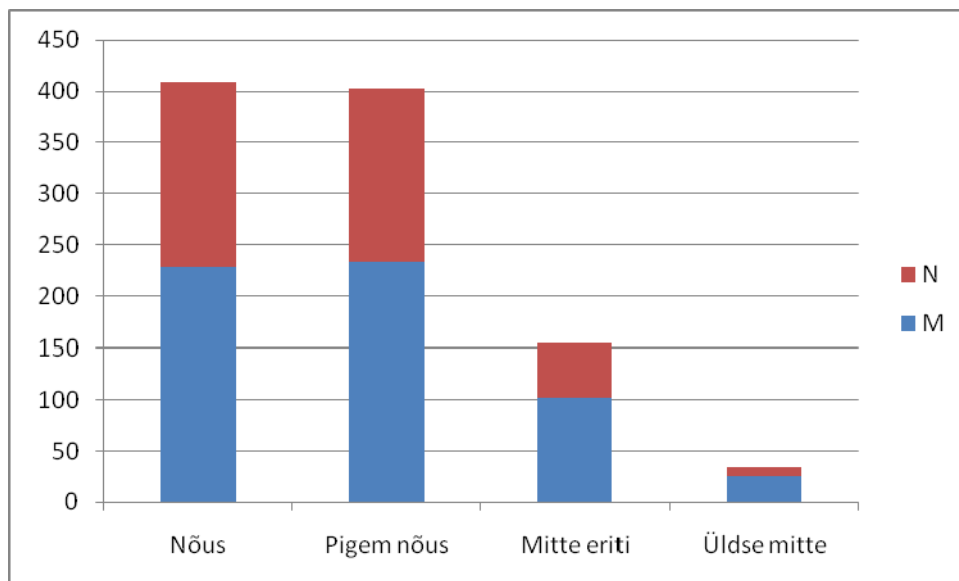
- Füüsilised meetmed (kännised, teekitsendused, ringristmikud, jne): 44% (43%)
- Karistuste karmistamine: **53% (54%)**
- Püsikiirushoidja olemasolu autos: **80% (77%)**
- Elektrooniline seade autos, mis hoiatab või takistab kiiruse ületamise ees: **68% (66%)**

Tulemustest selgub, et küsitluses osalenud juhid pooldavad kiiruskontrolli meetmetest eelkõige liikluskasvatuse tõhustamist, kiirustabloode paigaldamist, politsei järelevalve tõhustamist ja püsikiirushoidja olemasolu autos. Samas suhtutakse positiivselt ka autojuhtide teadlikkuse tõstmisse, kiiruskaamerate paigaldamisse ja elektroonilistesse seadmetesse autos, mis hoiatab või takistab kiiruse ületamise eest. Samas mõnevõrra vähemat poolehoidu leiavad karistuste karmistamine ja füüsilised meetmed (teekitsendused ja ringristmikud näiteks).

Järgnevatel graafikutel on toodud iga üksiku meetme toetus või vastuseis.

Tabel 25. Nõustumine politseijärelevalve tõhustamisega

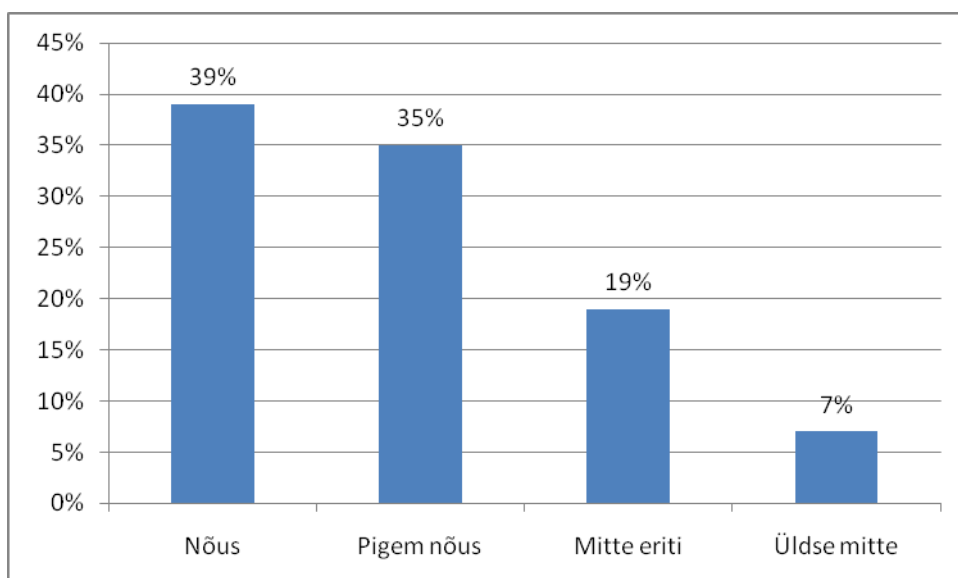
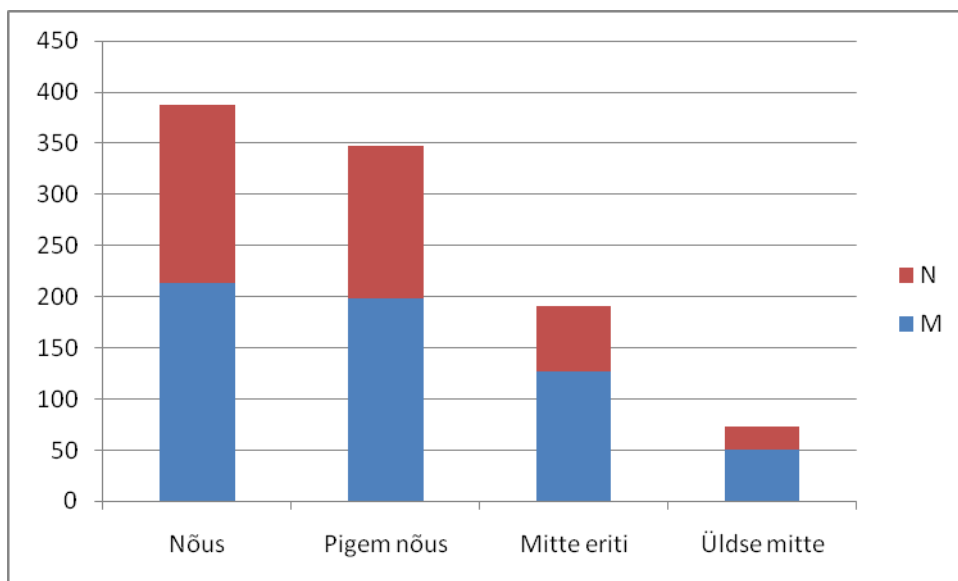
|             | M   | N   | KOKKU |
|-------------|-----|-----|-------|
| Nõus        | 228 | 181 | 409   |
| Pigem nõus  | 234 | 168 | 402   |
| Mitte eriti | 102 | 53  | 155   |
| Üldse mitte | 26  | 8   | 34    |
| KOKKU       | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 25. Nõustumine politseijärelvalve tõhustamisega

Tabel 26. Nõustumine kiirusekaamerate paigaldamisega

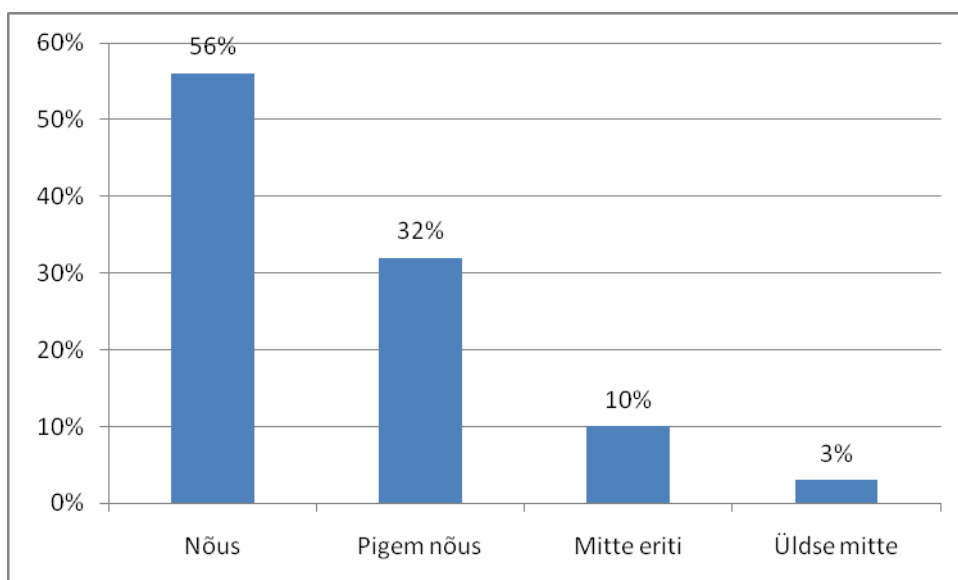
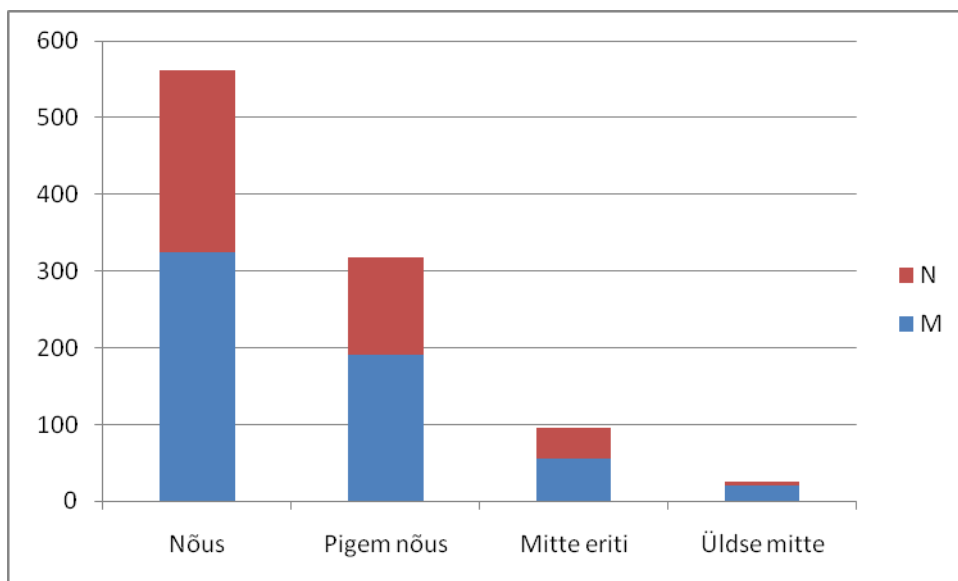
|             | M   | N   | KOKKU |
|-------------|-----|-----|-------|
| Nõus        | 214 | 174 | 388   |
| Pigem nõus  | 198 | 150 | 348   |
| Mitte eriti | 127 | 64  | 191   |
| Üldse mitte | 51  | 22  | 73    |
| KOKKU       | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 26. Nõustumine kiirusekaamerate paigaldamisega

Tabel 27. Nõustumine kiirustabloode paigaldamisega

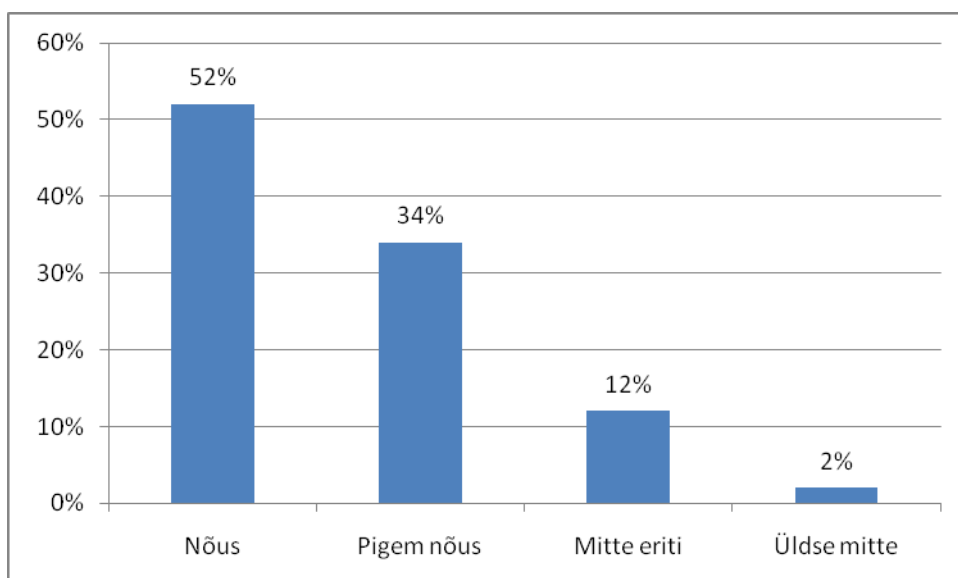
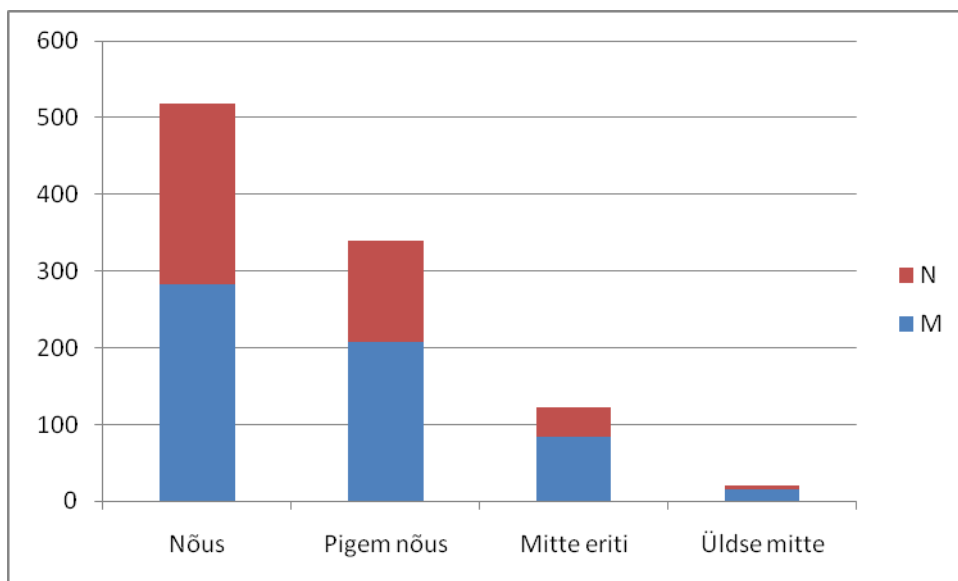
|             | M   | N   | KOKKU |
|-------------|-----|-----|-------|
| Nõus        | 324 | 237 | 561   |
| Pigem nõus  | 191 | 127 | 318   |
| Mitte eriti | 55  | 41  | 96    |
| Üldse mitte | 20  | 5   | 25    |
| KOKKU       | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 27. Nõustumine kiirustabloode paigaldamisega

Tabel 28. Nõustumine liikluskasvatuse tõhustamisega

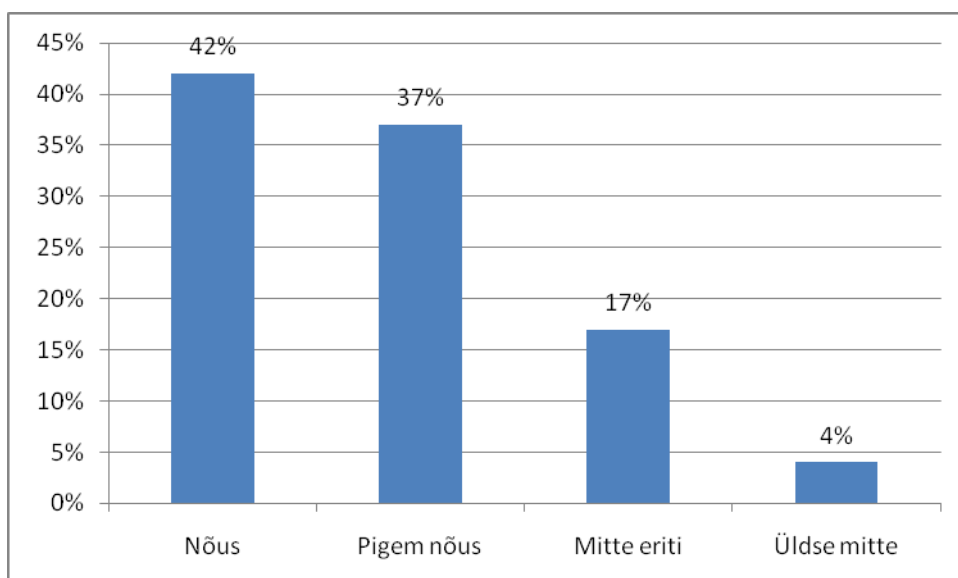
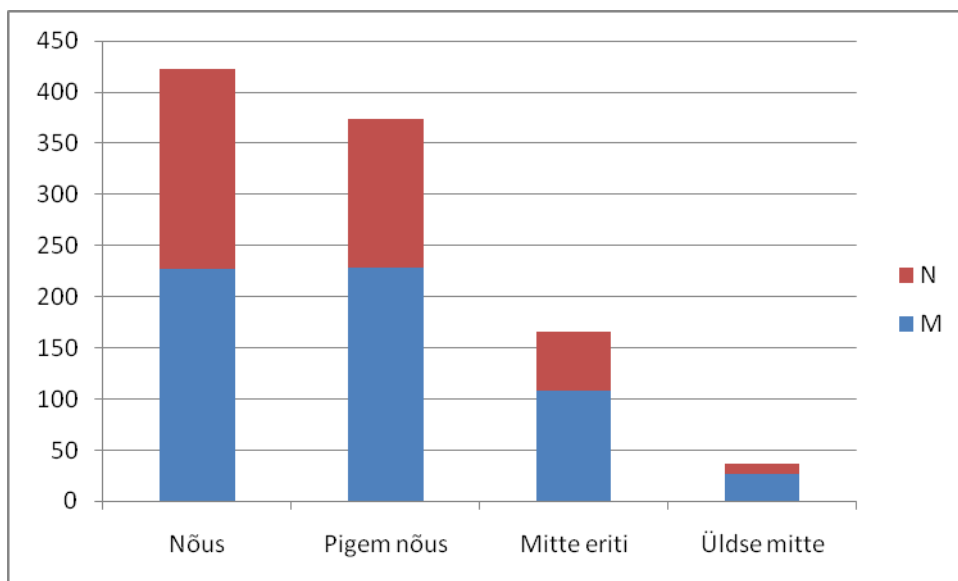
|             | M   | N   | KOKKU |
|-------------|-----|-----|-------|
| Nõus        | 283 | 235 | 518   |
| Pigem nõus  | 208 | 131 | 339   |
| Mitte eriti | 84  | 39  | 123   |
| Üldse mitte | 15  | 5   | 20    |
| KOKKU       | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 28. Nõustumine liikluskasvatuse tõhustamisega

Tabel 29. Nõustumine juhtide teadlikkuse tõstmisega

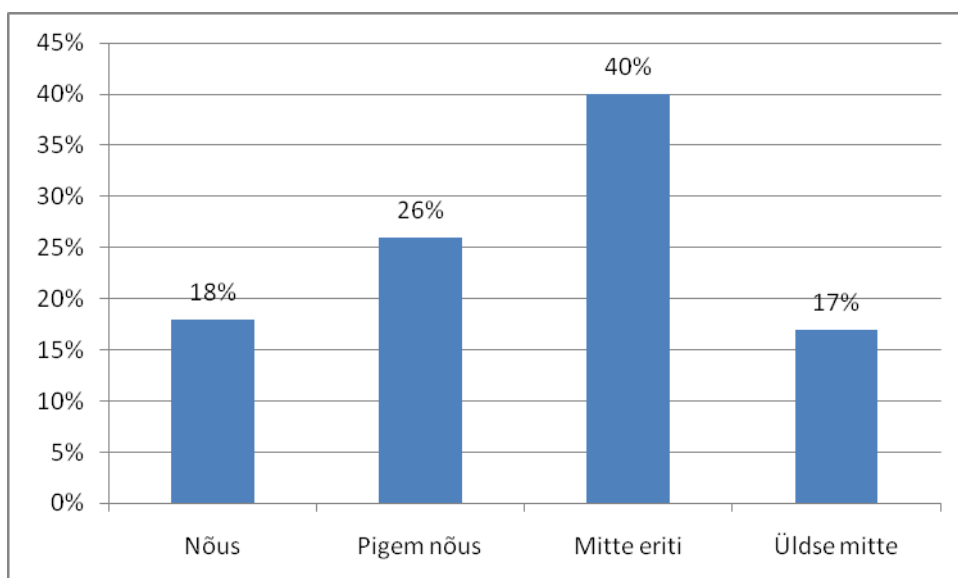
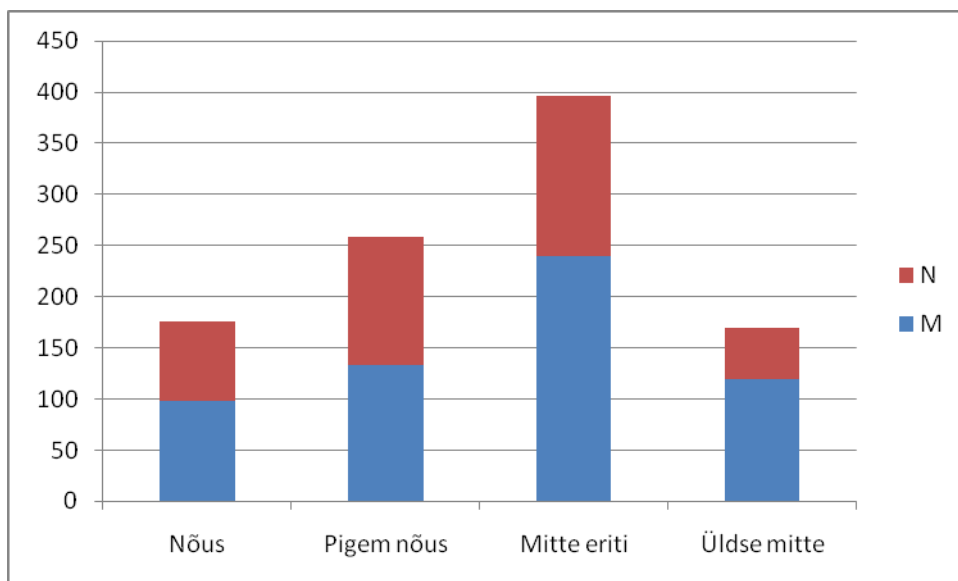
|             | M   | N   | KOKKU |
|-------------|-----|-----|-------|
| Nõus        | 227 | 196 | 423   |
| Pigem nõus  | 228 | 146 | 374   |
| Mitte eriti | 108 | 58  | 166   |
| Üldse mitte | 27  | 10  | 37    |
| KOKKU       | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 29. Nõustumine juhtide teadlikkuse tõstmisega

Tabel 30. Nõustumine füüsiliste meetmete rakendamisega kiiruse ohjeldamiseks

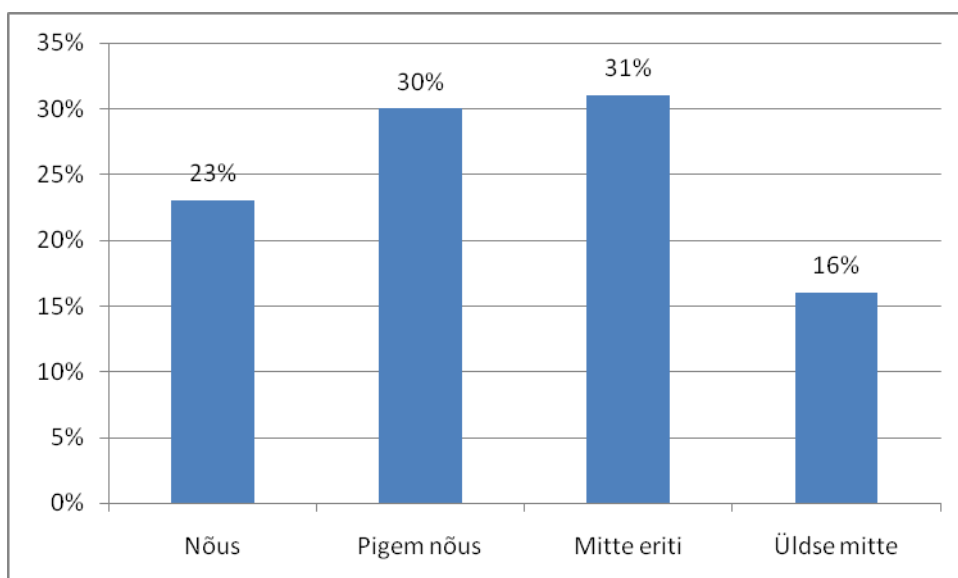
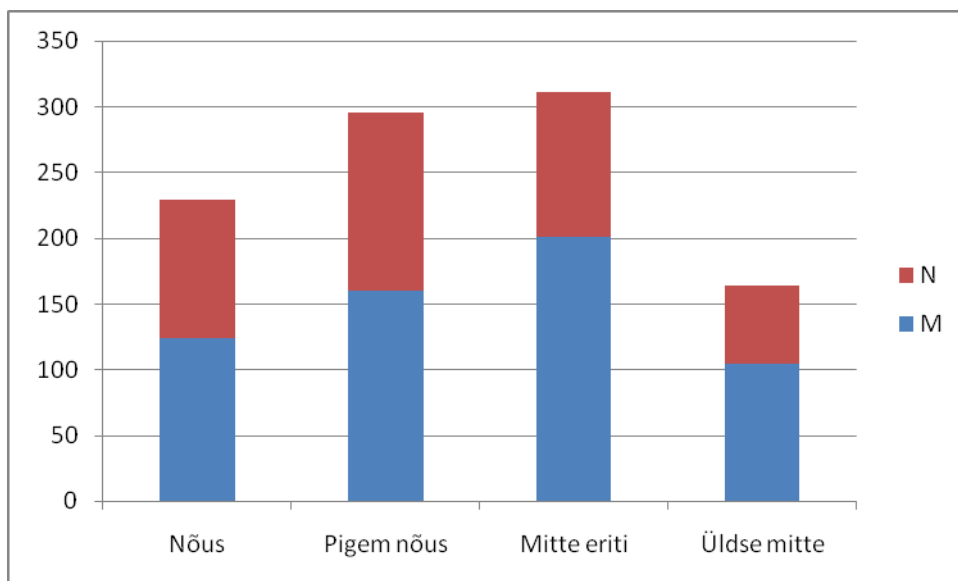
|             | M   | N   | KOKKU |
|-------------|-----|-----|-------|
| Nõus        | 98  | 78  | 176   |
| Pigem nõus  | 133 | 126 | 259   |
| Mitte eriti | 240 | 156 | 396   |
| Üldse mitte | 119 | 50  | 169   |
| KOKKU       | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 30. Nõustumine füüsiliste meetmete rakendamisega kiiruse ohjeldamiseks

Tabel 31. Nõustumine karistuste karmistamise vajadusega kiiruste ohjeldamiseks

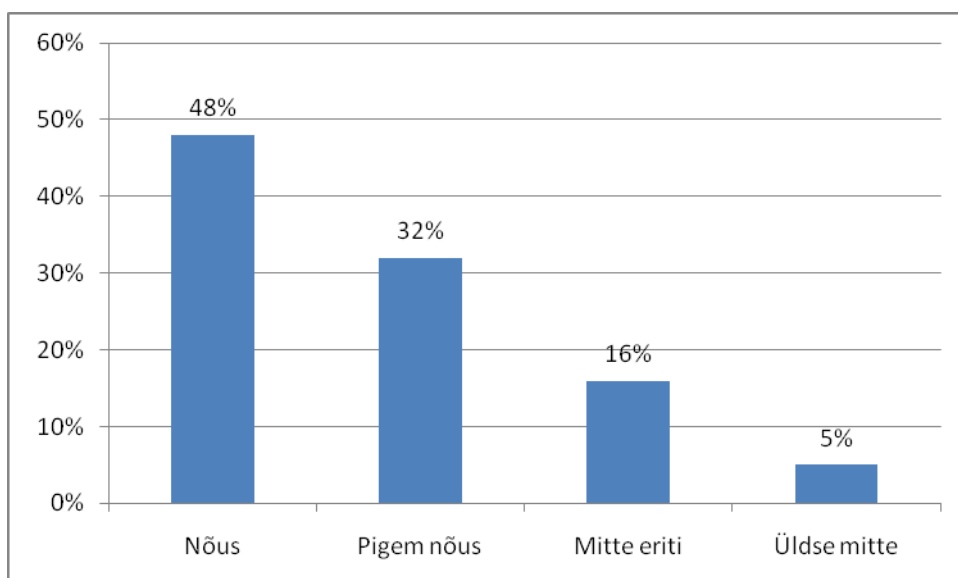
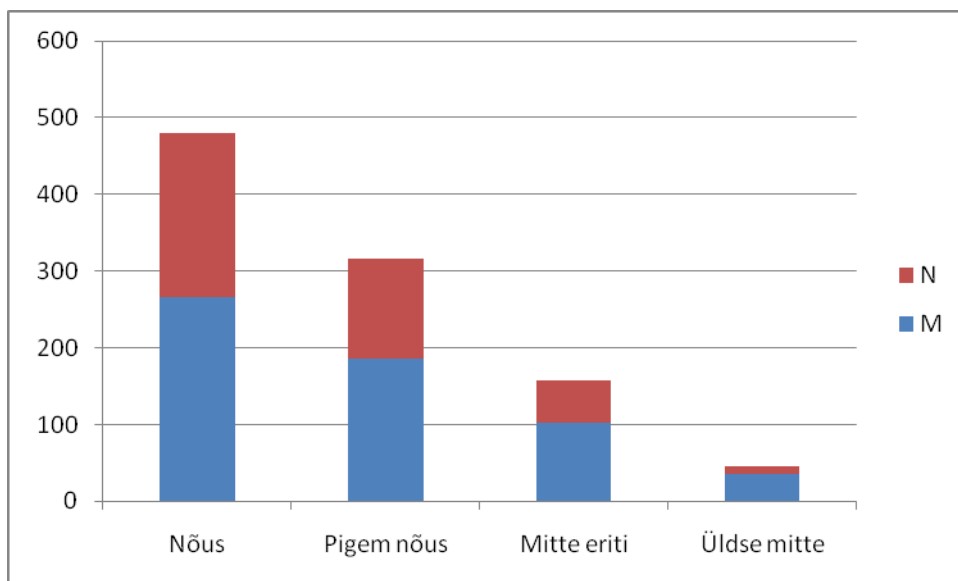
|             | M   | N   | KOKKU |
|-------------|-----|-----|-------|
| Nõus        | 124 | 105 | 229   |
| Pigem nõus  | 160 | 136 | 296   |
| Mitte eriti | 201 | 110 | 311   |
| Üldse mitte | 105 | 59  | 164   |
| KOKKU       | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 31. Nõustumine karistuste karmistamise vajadusega kiiruste ohjeldamiseks

Tabel 32. Nõustumine püsikiirushoidja olemasoluga autos

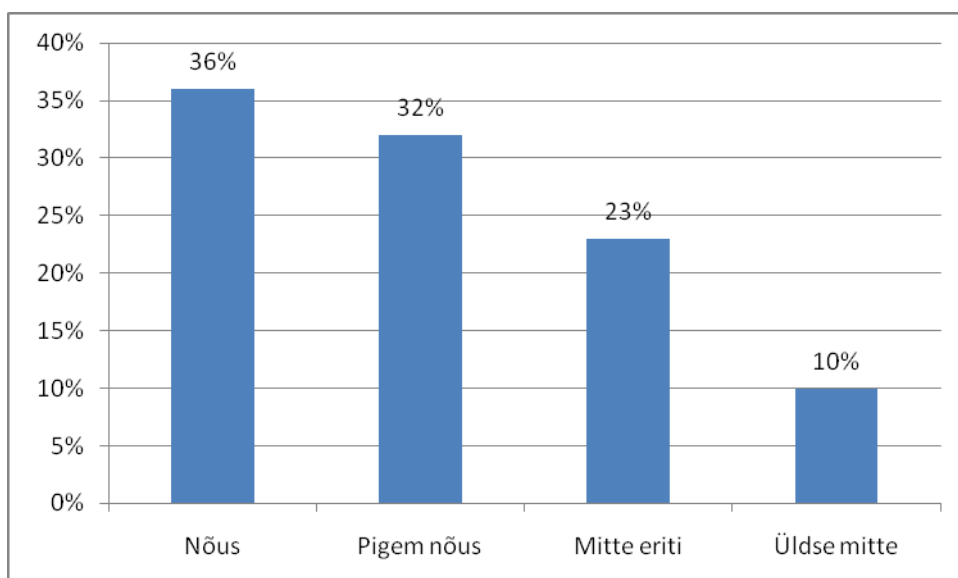
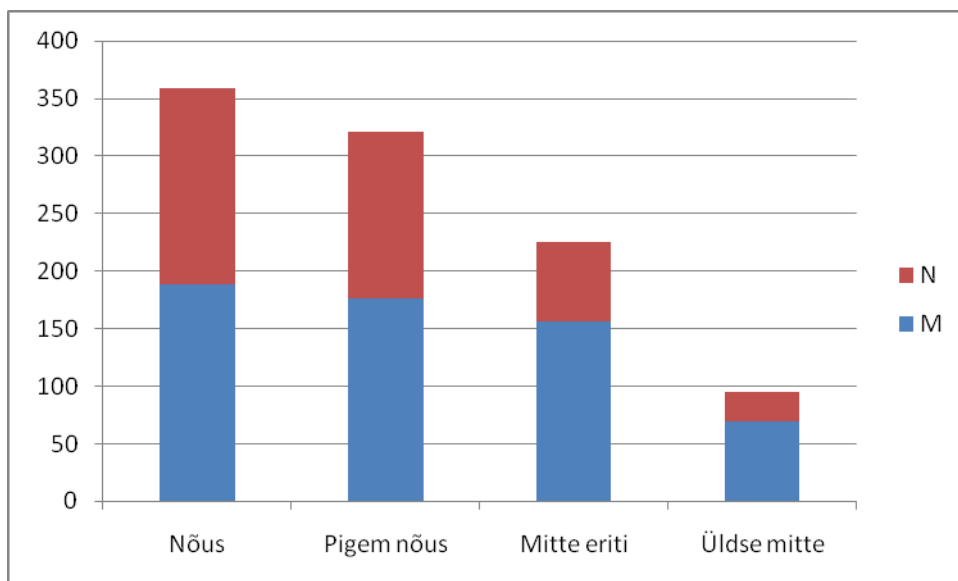
|             | M   | N   | KOKKU |
|-------------|-----|-----|-------|
| Nõus        | 266 | 214 | 480   |
| Pigem nõus  | 186 | 131 | 317   |
| Mitte eriti | 103 | 54  | 157   |
| Üldse mitte | 35  | 11  | 46    |
| KOKKU       | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 32. Nõustumine püsikiirushoidja olemasoluga autos

Tabel 33. Nõustumine elektroonse kiiruskontrolliseadmega autos

|             | M   | N   | KOKKU |
|-------------|-----|-----|-------|
| Nõus        | 189 | 170 | 359   |
| Pigem nõus  | 176 | 145 | 321   |
| Mitte eriti | 156 | 69  | 225   |
| Üldse mitte | 69  | 26  | 95    |
| KOKKU       | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 33. Nõustumine elektroonse kiiruskontrolliseadmega autos

#### 4.8 Kui sageli Te olete märganud kiirusemõõtmist?

Mitte kunagi ☐ 1

Harva ☐ 2

Vahetevahel ☐ 3

Sageli ☐ 4

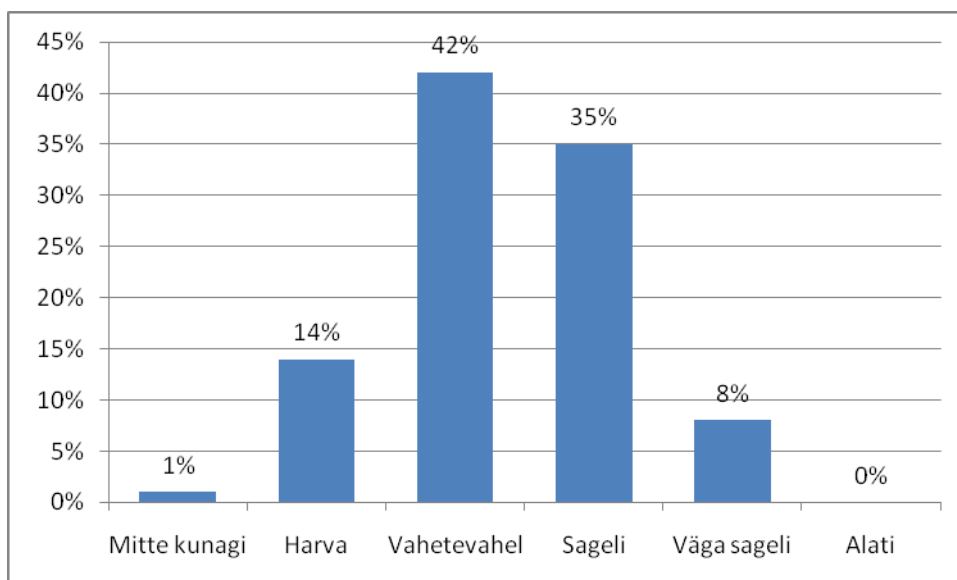
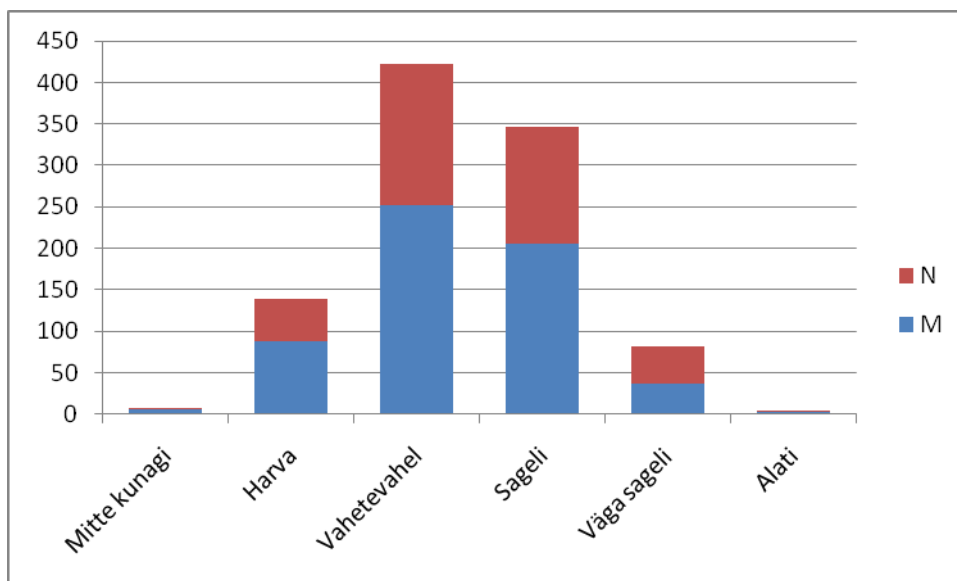
Väga sageli ☐ 5

Alati ☐ 6

Kümnes küsimuste blokk puudutas kiirusemõõtmise märkamise sagedust. Tulemustest selgus, et sageli või väga sageli on kiirusemõõtmist täheldatud 43%. Juhte, kes on märganud kiiruse mõõtmist vahetevahel, on kokku 42%. Aastal oli 2009 oli nii neid juhte, kes sageli või väga sageli märganud kiirusemõõtmist kui ka neid, kes on märganud kiirusemõõtmist vahetevahel, mõlemaid 44%.

Tabel 34. Kiirusemõõtmise märgatud sagedus. Olen märganud kiiruse mõõtmise läbiviimist:

|              | M   | N   | KOKKU |
|--------------|-----|-----|-------|
| Mitte kunagi | 6   | 1   | 7     |
| Harva        | 88  | 51  | 139   |
| Vahetevahel  | 252 | 170 | 422   |
| Sageli       | 205 | 142 | 347   |
| Väga sageli  | 37  | 44  | 81    |
| Alati        | 2   | 2   | 4     |
| KOKKU        | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 34. 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                                                          | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 6 |
| b) Auto juhtimine alkoholi-, narkojoobes või ravimite mõju all                      | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 6 |
| c) Väike pikivahe eessõitjaga                                                       | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 6 |
| d) Liiga kiire sõit                                                                 | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 6 |
| e) Teede halb seisukord                                                             | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 6 |
| f) Ootamatud seisakud teel                                                          | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 6 |
| g) Mobiiltelefoni kasutamine sõidu ajal ilma <i>käed-vabad</i> -süsteemita          | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 6 |
| h) Mobiiltelefoni kasutamine sõidu ajal <i>käed-vabad</i> -süsteemiga               | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 6 |
| i) Halvad ilmastikuolud                                                             | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 6 |
| j) Auto tehniline seisukord ( <i>mittekorras rehvid, pidurid, rool, tuled jne</i> ) | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 6 |

Järgmises küsimuste blokis uuriti juhtide arvamust selles osas, mis puudutab liiklusõnnetuste peamisi põhjusi. Ka selle teema puhul anti vastanuile 10 erinevat varianti, millega vastanu võis nõustuda või mitte. Analoogselt eelnevaga on järgnevalt esitatud nende juhtide osakaal %, kes nõustuvad sellega, et iga järgnev faktor on sageli, väga sageli või alati põhjuseks liiklusõnnetuste toimumisele (sulgudes on toodud 2009. aasta tulemused).

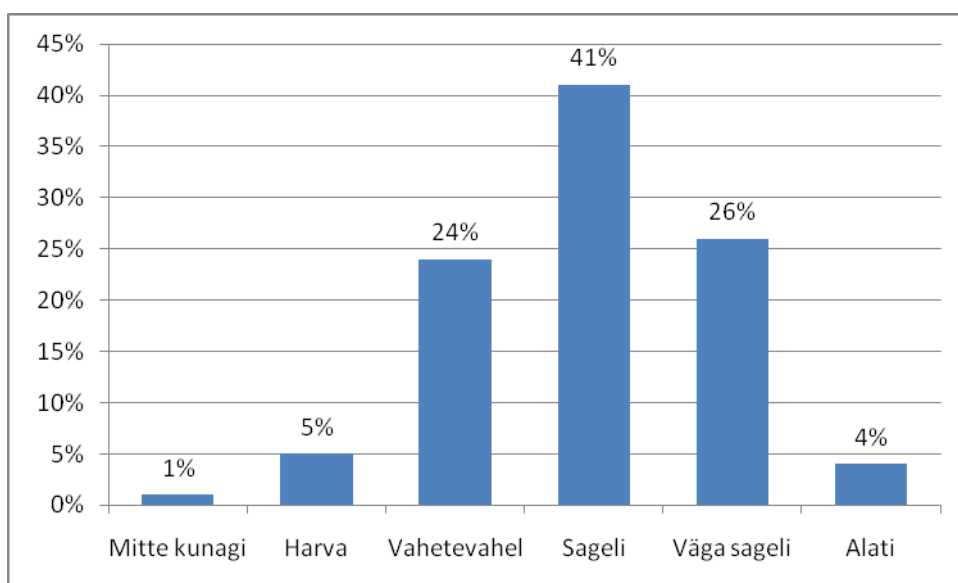
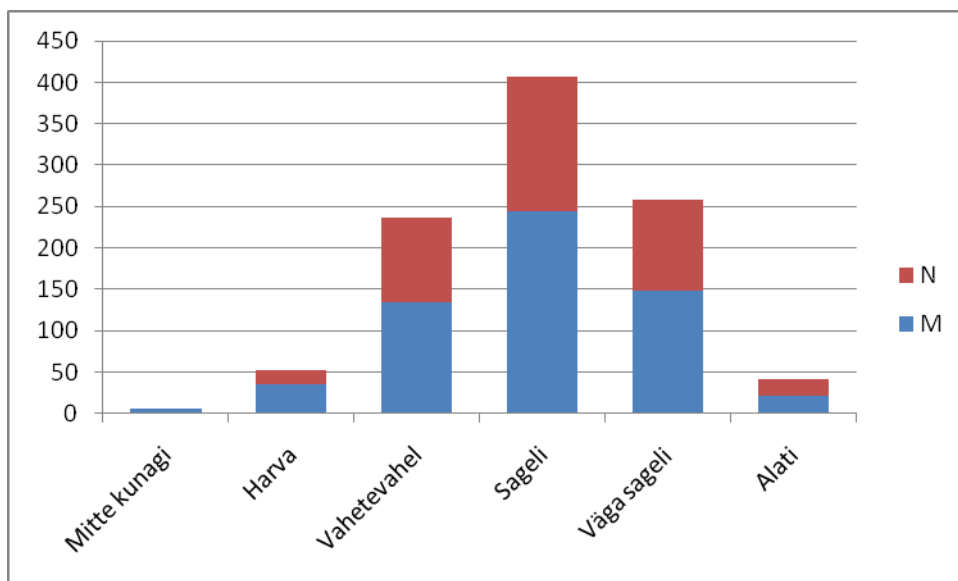
- Auto juhtimine väsinuna: **71% (69%)**
- Auto juhtimine alkoholi-, narkojoobes või ravimite mõju all: **97% (96%)**
- Väike pikivahe eessõitjaga: **66% (61%)**
- Liiga kiire sõit: **76% (77%)**
- Teede halb seisukord: 43% (40%)
- Ootamatud seisakud teel: 25% (19%)
- Mobiiltelefoni kasutamine sõidu ajal ilma *käed-vaba-süsteemita*: 27% (26%)
- Mobiiltelefoni kasutamine sõidu ajal *käed-vaba-süsteemiga*: 8% (4%)
- Halvad ilmastikuolud: 58% (56%)
- Auto tehniline kontroll (*mittekorras rehvid, pidurid, rool, tuled, jne*): 56% (51%)

Tulemustest selgub, et peamisteks liiklusõnnetusi põhjustavateks faktoriteks peetakse joobes sõidukijuhtimist, liiga kiiret sõitu, auto juhtimist väsinuna ja väikest pikivahet eessõitjaga. Kõige vähem peetakse liiklusõnnetuse põhjustajateks mobiiltelefoni kasutamist *käed-vaba-süsteemiga*, ootamatuid seisakuid teel ja mobiiltelefoni kasutamist sõidu ajal ilma *käed-vaba-süsteemita*.

Iga üksiku kohta on jaotused esitatud järgnevalt.

Tabel 35. Liiklusõnnetuse toimumise põhjuseks on auto juhtimine väsinuna

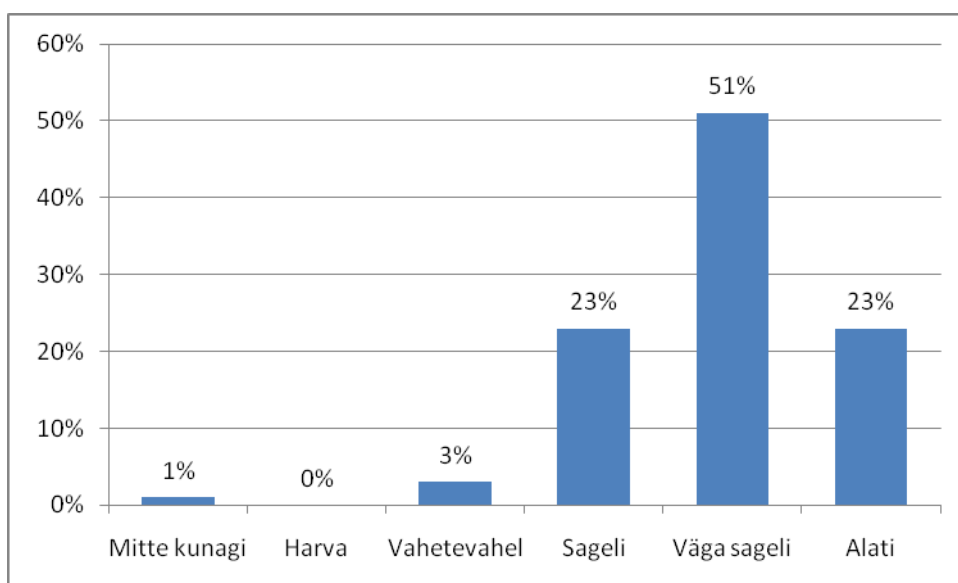
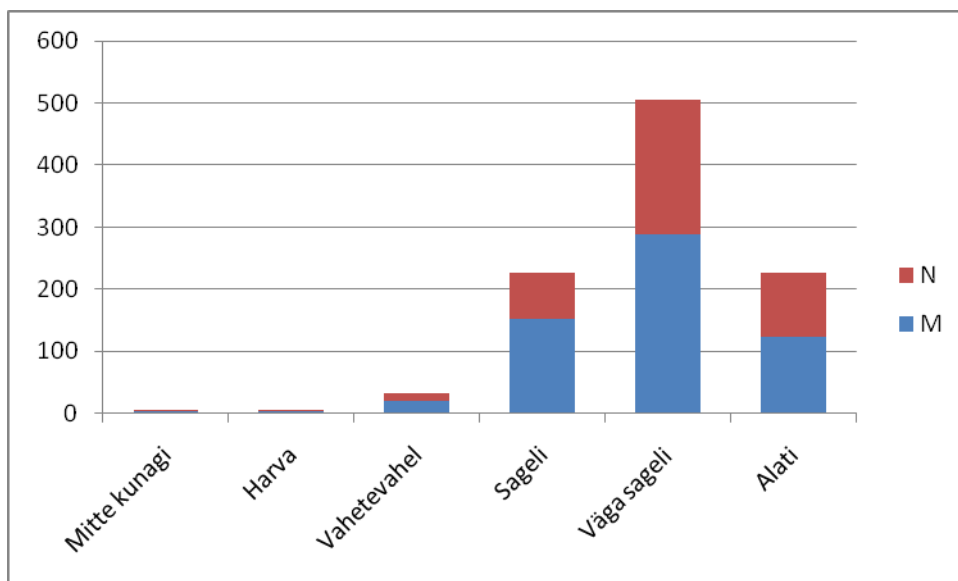
|              | M   | N   | KOKKU |
|--------------|-----|-----|-------|
| Mitte kunagi | 5   | 0   | 5     |
| Harva        | 35  | 18  | 53    |
| Vahetevahel  | 134 | 102 | 236   |
| Sageli       | 245 | 162 | 407   |
| Väga sageli  | 149 | 109 | 258   |
| Alati        | 22  | 19  | 41    |
| KOKKU        | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 35. Liiklusõnnetuse toimumise põhjuseks on auto juhtimine väsinuna

Tabel 36. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto juhtimine joobes ja ravimite mõju all

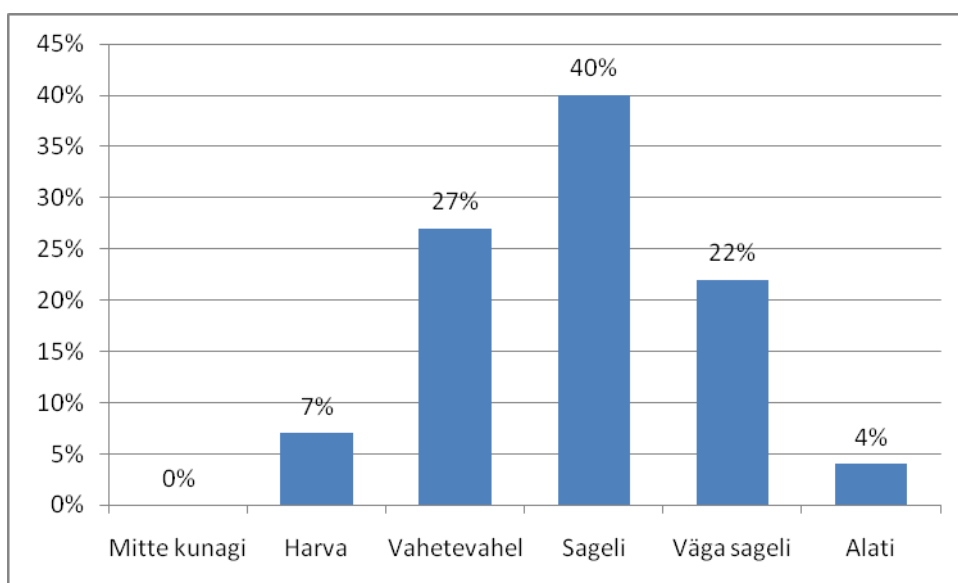
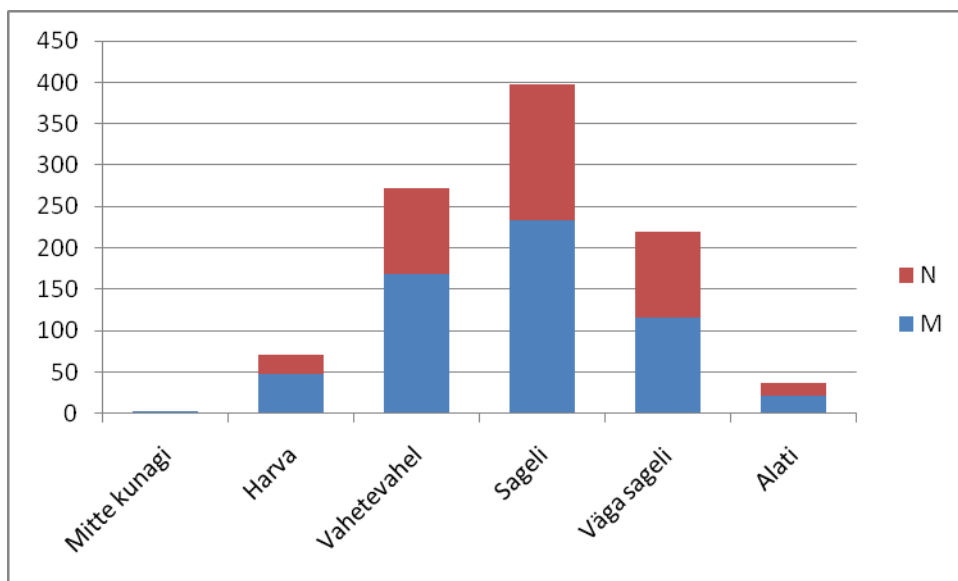
|              | M   | N   | KOKKU |
|--------------|-----|-----|-------|
| Mitte kunagi | 4   | 1   | 5     |
| Harva        | 3   | 1   | 4     |
| Vahetevahel  | 20  | 12  | 32    |
| Sageli       | 152 | 74  | 226   |
| Väga sageli  | 288 | 218 | 506   |
| Alati        | 123 | 104 | 227   |
| KOKKU        | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 36. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto juhtimine joobes ja ravimite mõju all

Tabel 37. Liiklusõnnetuse põhjuseks on väike pikivahe eessõitjaga

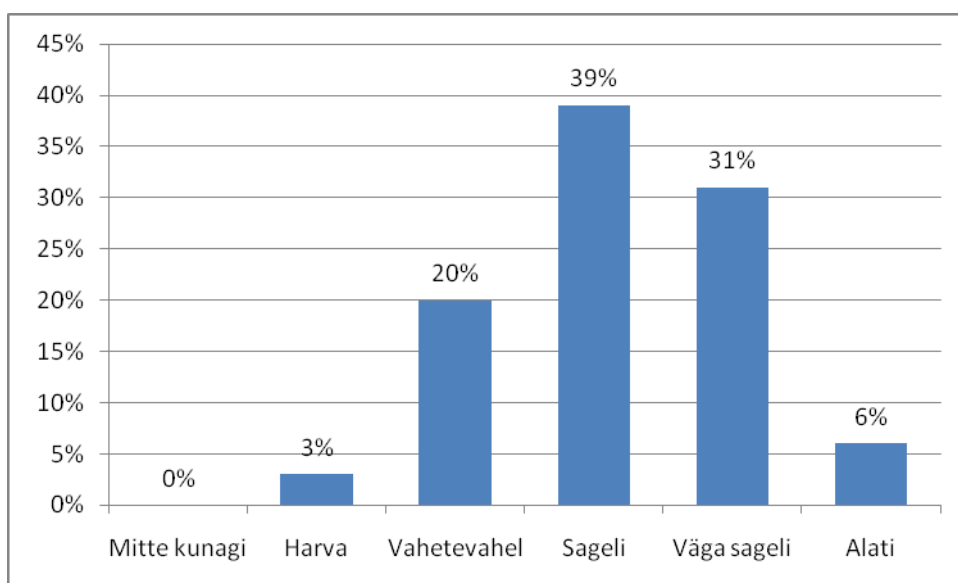
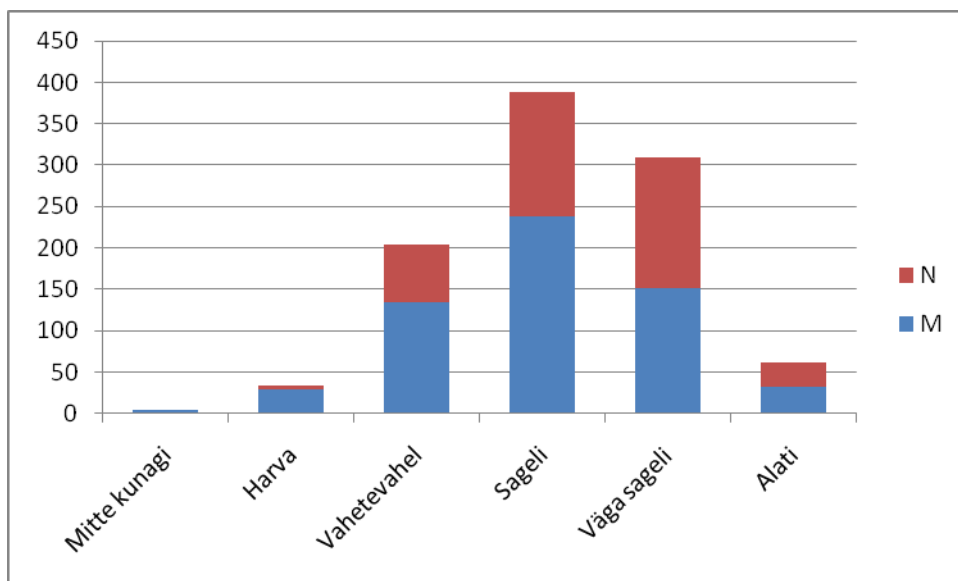
|              | M   | N   | KOKKU |
|--------------|-----|-----|-------|
| Mitte kunagi | 3   | 0   | 3     |
| Harva        | 47  | 24  | 71    |
| Vahetevahel  | 169 | 103 | 272   |
| Sageli       | 234 | 164 | 398   |
| Väga sageli  | 115 | 104 | 219   |
| Alati        | 22  | 15  | 37    |
| KOKKU        | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 37. Liiklusõnnetuse põhjuseks on väike pikivahe eessõitjaga

Tabel 38. Liiklusõnnetuse põhjuseks on liiga kiire sõit

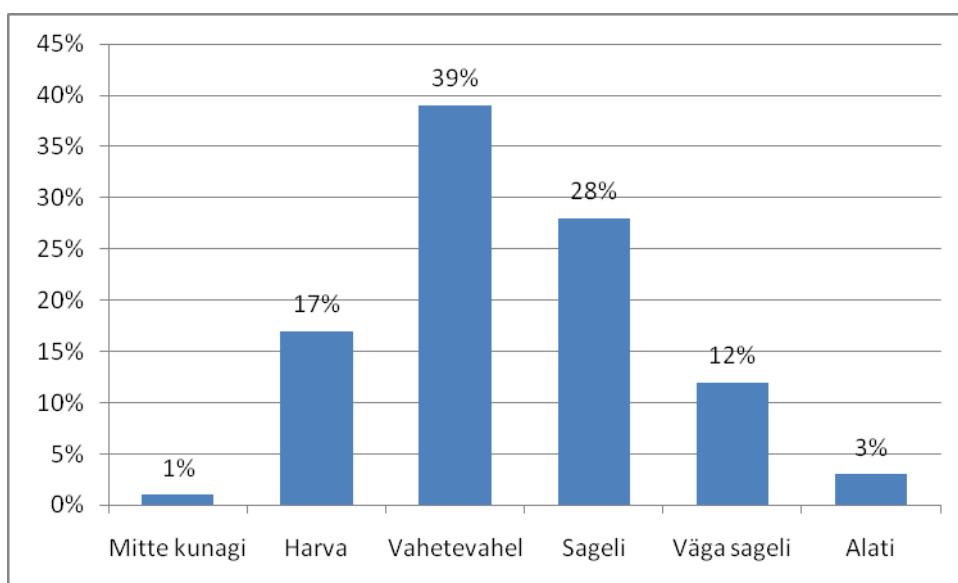
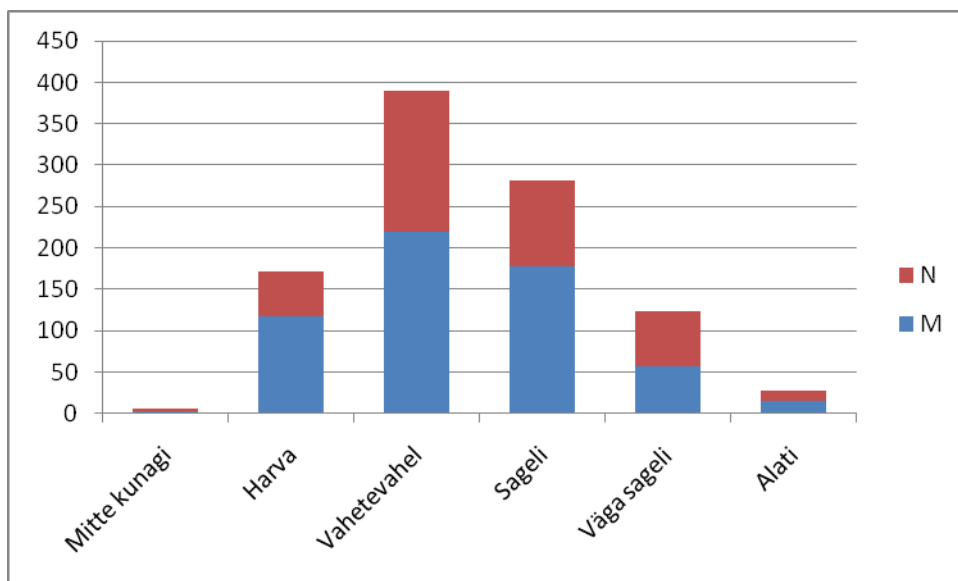
|              | M   | N   | KOKKU |
|--------------|-----|-----|-------|
| Mitte kunagi | 4   | 0   | 4     |
| Harva        | 29  | 5   | 34    |
| Vahetevahel  | 135 | 69  | 204   |
| Sageli       | 238 | 150 | 388   |
| Väga sageli  | 152 | 157 | 309   |
| Alati        | 32  | 29  | 61    |
| KOKKU        | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 38. Liiklusõnnetuse põhjuseks on liiga kiire sõit

Tabel 39. Liiklusõnnetuse põhjuseks on teede halb seisukord

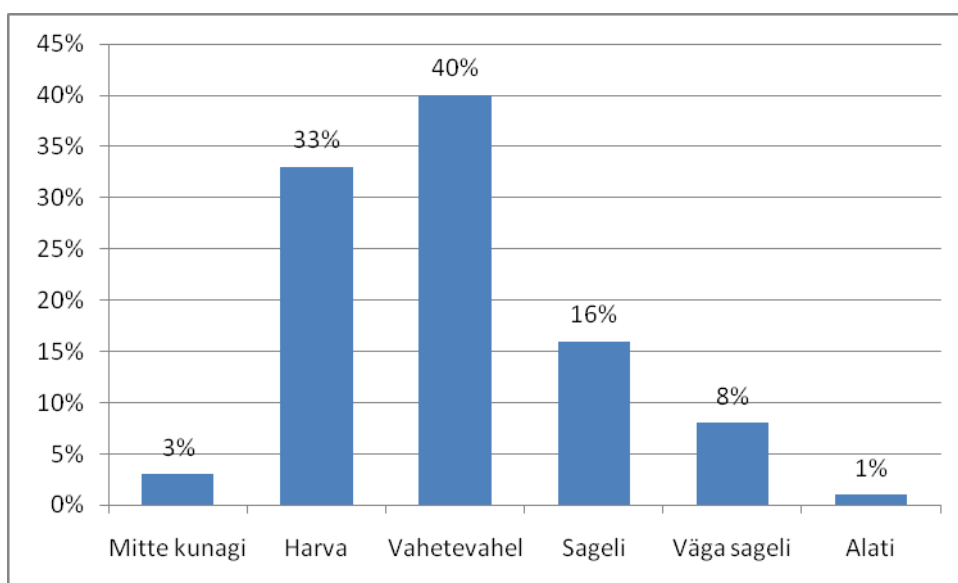
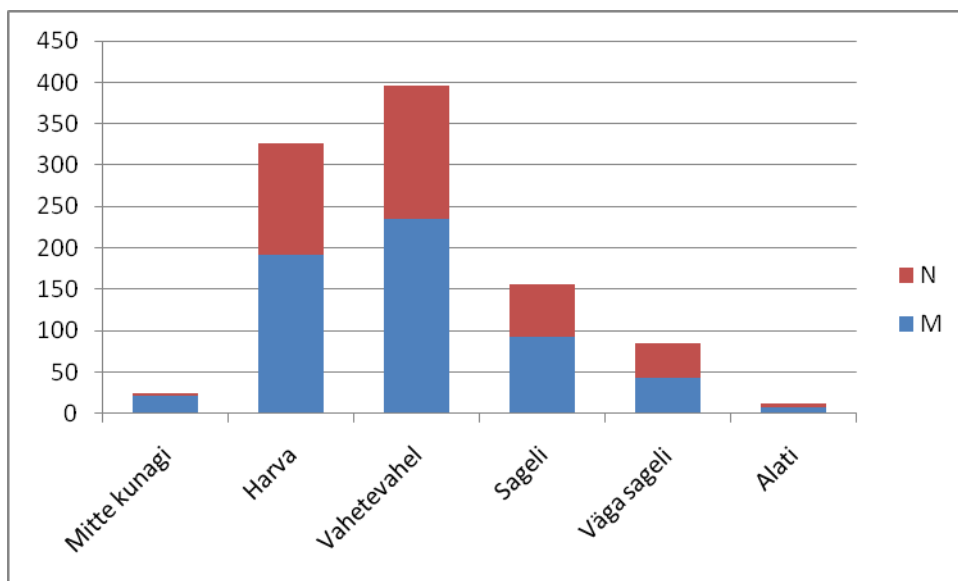
|              | M   | N   | KOKKU |
|--------------|-----|-----|-------|
| Mitte kunagi | 3   | 2   | 5     |
| Harva        | 117 | 55  | 172   |
| Vahetevahel  | 220 | 170 | 390   |
| Sageli       | 178 | 104 | 282   |
| Väga sageli  | 57  | 67  | 124   |
| Alati        | 15  | 12  | 27    |
| KOKKU        | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 39. Liiklusõnnetuse põhjuseks on teede halb seisukord

Tabel 40. Liiklusõnnetuse põhjuseks on ootamatud seisakud teel

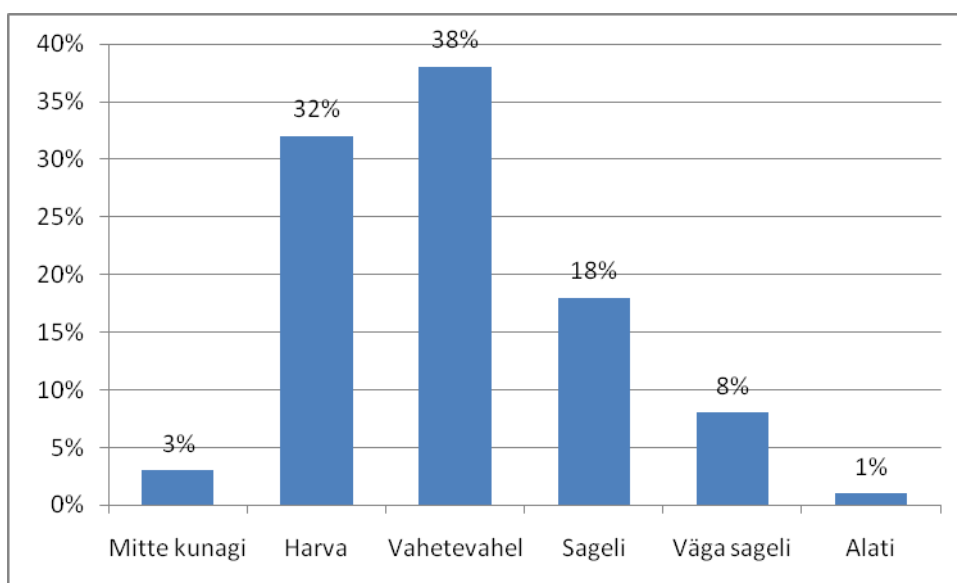
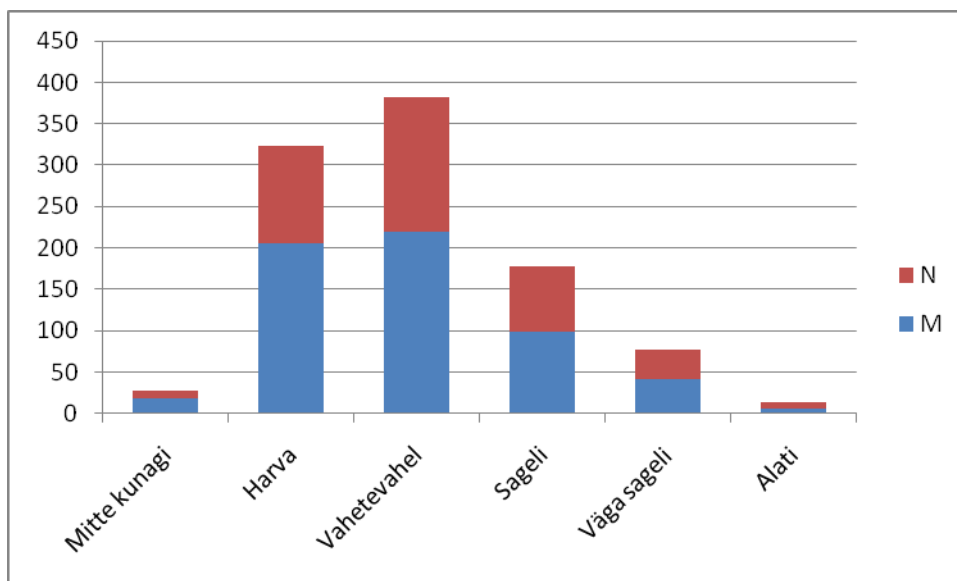
|              | M   | N   | KOKKU |
|--------------|-----|-----|-------|
| Mitte kunagi | 21  | 4   | 25    |
| Harva        | 191 | 136 | 327   |
| Vahetevahel  | 235 | 161 | 396   |
| Sageli       | 93  | 63  | 156   |
| Väga sageli  | 43  | 41  | 84    |
| Alati        | 7   | 5   | 12    |
| KOKKU        | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 40. Liiklusõnnetuse põhjuseks on ootamatud seisakud teel

Tabel 41. Liiklusõnnetuse põhjuseks on mobiiltelefoni kasutamine ilma käed-vaba-süsteemita

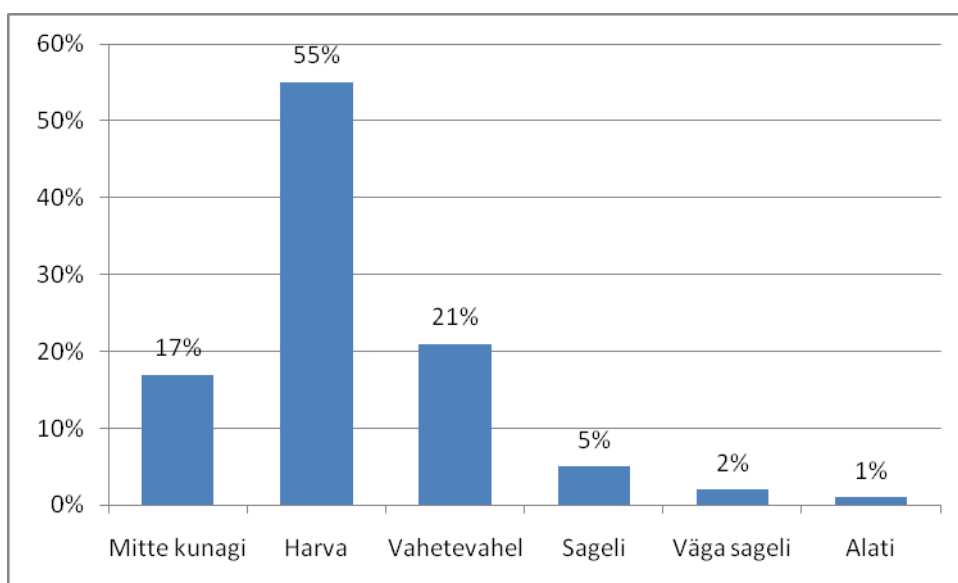
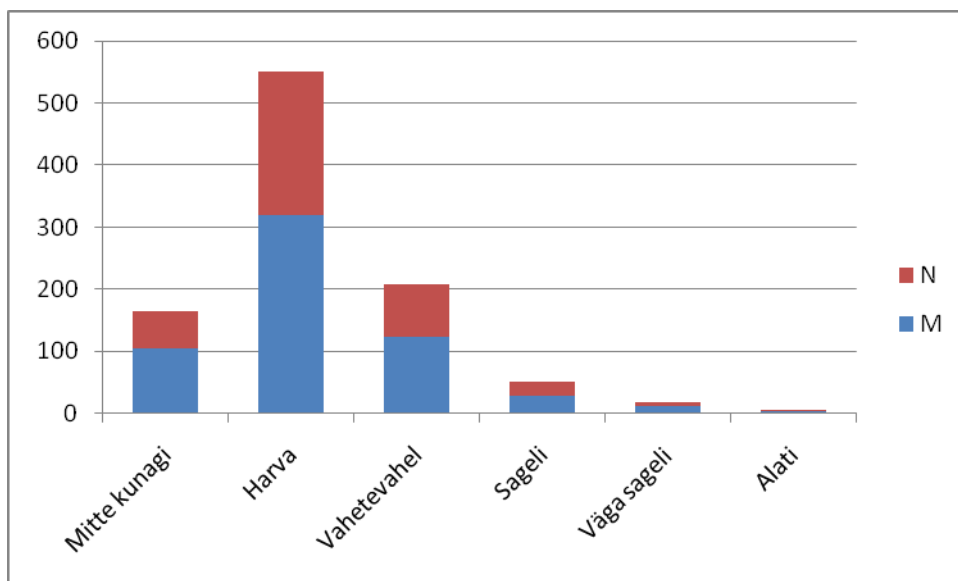
|              | M   | N   | KOKKU |
|--------------|-----|-----|-------|
| Mitte kunagi | 18  | 9   | 27    |
| Harva        | 205 | 118 | 323   |
| Vahetevahel  | 220 | 162 | 382   |
| Sageli       | 99  | 79  | 178   |
| Väga sageli  | 42  | 35  | 77    |
| Alati        | 6   | 7   | 13    |
| KOKKU        | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 41. Liiklusõnnetuse põhjuseks on mobiiltelefoni kasutamine ilma käed-vaba-süsteemita

Tabel 42. Liiklusõnnetuse põhjuseks on mobiiltelefoni kasutamine käed-vaba-süsteemiga

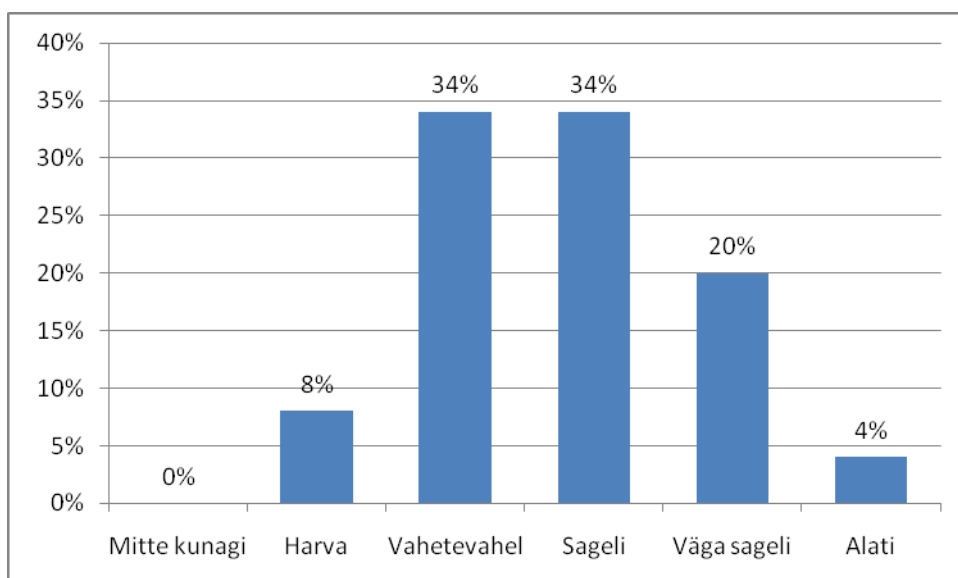
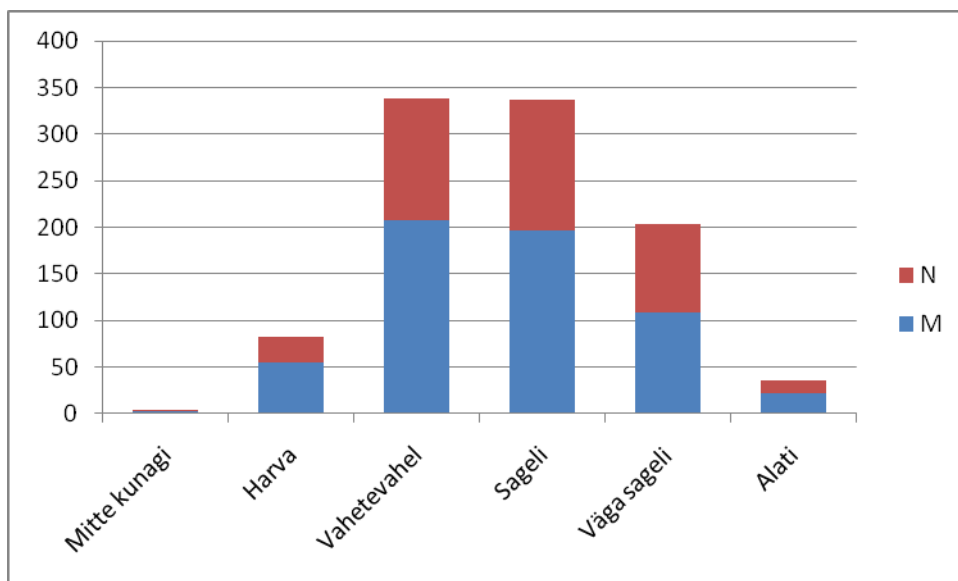
|              | M   | N   | KOKKU |
|--------------|-----|-----|-------|
| Mitte kunagi | 104 | 61  | 165   |
| Harva        | 319 | 231 | 550   |
| Vahetevahel  | 124 | 84  | 208   |
| Sageli       | 28  | 24  | 52    |
| Väga sageli  | 11  | 8   | 19    |
| Alati        | 4   | 2   | 6     |
| KOKKU        | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 42. Liiklusõnnetuse põhjuseks on mobiiltelefoni kasutamine käed-vaba-süsteemiga

Tabel 43. Liiklusõnnetuse põhjuseks on halvad liiklusolud

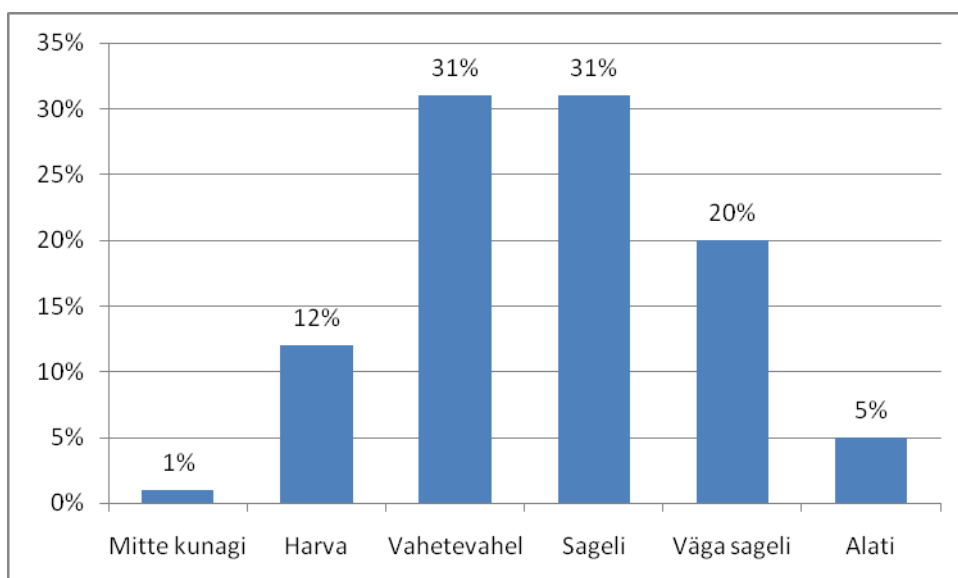
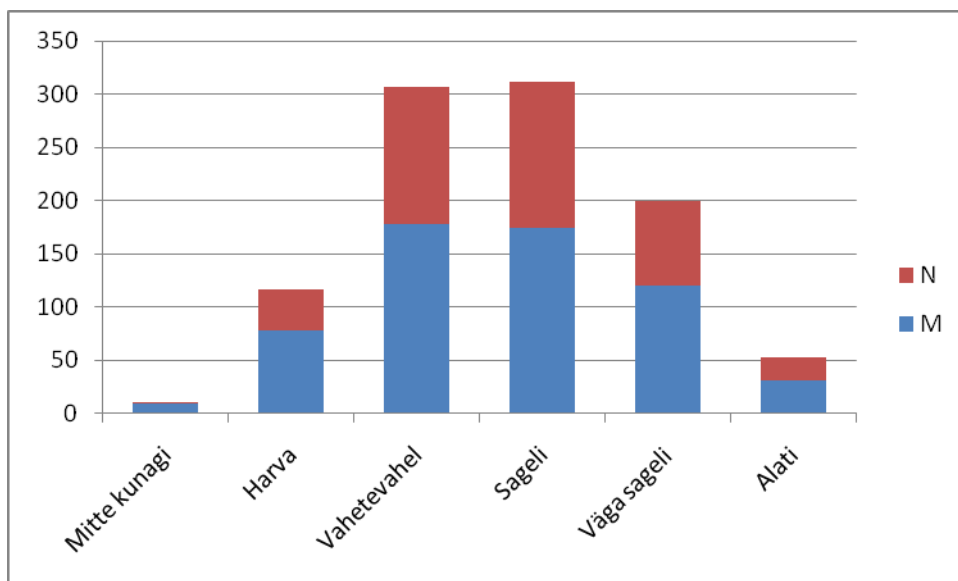
|              | M   | N   | KOKKU |
|--------------|-----|-----|-------|
| Mitte kunagi | 3   | 1   | 4     |
| Harva        | 54  | 28  | 82    |
| Vahetevahel  | 207 | 131 | 338   |
| Sageli       | 196 | 141 | 337   |
| Väga sageli  | 109 | 95  | 204   |
| Alati        | 21  | 14  | 35    |
| KOKKU        | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 43. Liiklusõnnetuse põhjuseks on halvad liiklusolud

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

|              | M   | N   | KOKKU |
|--------------|-----|-----|-------|
| Mitte kunagi | 9   | 2   | 11    |
| Harva        | 78  | 39  | 117   |
| Vahetevahel  | 178 | 129 | 307   |
| Sageli       | 174 | 138 | 312   |
| Väga sageli  | 120 | 80  | 200   |
| Alati        | 31  | 22  | 53    |
| KOKKU        | 590 | 410 | 1000  |



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

#### 4.10 Kui suureks hindate sõidukiiruse valest valikust tingitud riski

##### liiklusõnnetuste toimumisele?

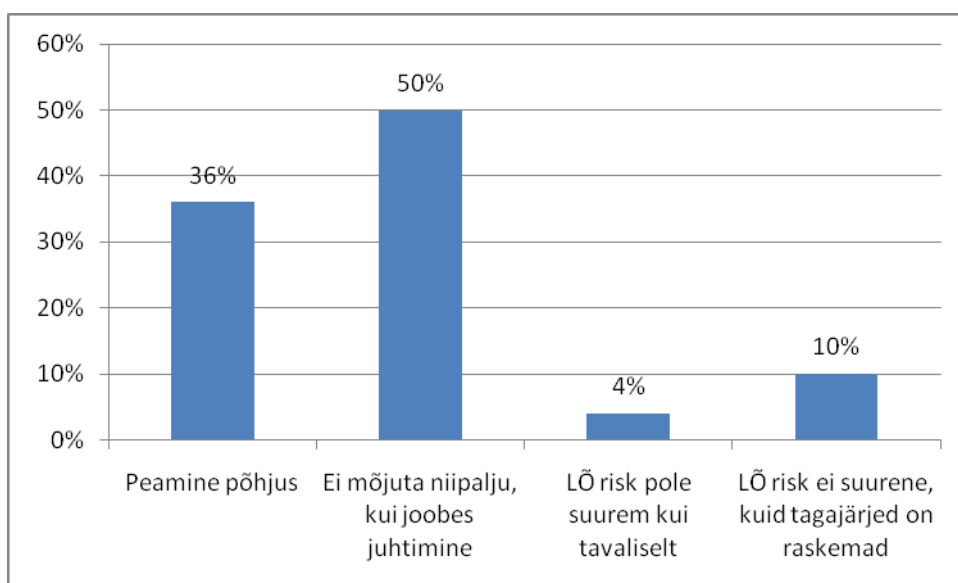
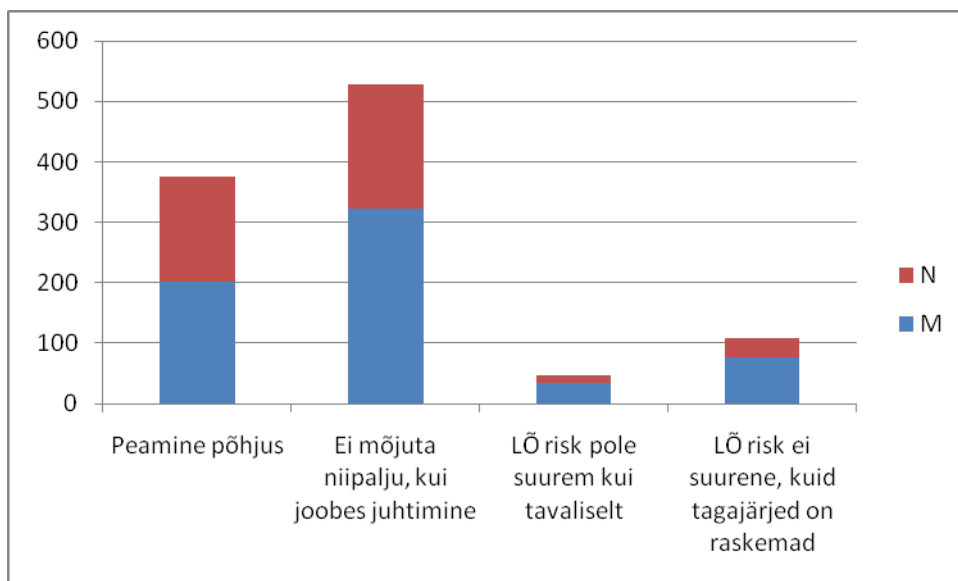
- a) Peamine liiklusõnnetuste põhjus ☐ 1
- b) Ei mõjuta nii palju kui joobes juhtimine ☐ 2
- c) Liiklusõnnetuse risk ei ole suurem kui tavaliselt ☐ 3
- d) Liiklusõnnetuse toimumise risk ei suurene, ☐ 4

kuid tagajärjed on raskemad

Antud küsimusteblokis uuriti liiklejate hinnangut kiiruse väärast valikust tekkivast riskist liiklusõnnetuste toimumisele. Tulemustest selgus, et 36% (2009. aastal 41%) vastanuist peab väärat kiirusevalikut peamiseks liiklusõnnetuste põhjuseks, samas 4% (2009. aastal 3%) vastanuist ei leia, et liiklusõnnetuse risk oli väära kiiruse tõttu suurem kui tavaliselt. 10% (2009. aastal 5%) arvates liiklusõnnetuse risk ei suurene, aga samas tagajärjed liiklusõnnetusel on raskemad. 50% (2009. aastal 50%) arvates ei mõjuta kiirusevalik liiklusõnnetuse riski niipalju, kui joobes sõiduki juhtimine.

Tabel 45. Sõidukiirusest tingitud risk liiklusõnnetuste toimumisele

|                                                 | M   | N   | KOKKU |
|-------------------------------------------------|-----|-----|-------|
| Peamine põhjus                                  | 202 | 174 | 376   |
| Ei mõjuta niipalju kui joobes juhtimine         | 322 | 206 | 528   |
| LÕ risk pole suurem kui tavaliselt              | 34  | 12  | 46    |
| LÕ risk ei suurene, kuid tagajärjed on raskemad | 76  | 33  | 109   |
|                                                 | 634 | 425 | 1059  |



Joonis 45. Sõidukiirusest tingitud risk liiklusõnnetuse toimumisele

## **4.11 KOKKUVÕTE KÜSITLUSE ESIMESEST OSAST JA VÕRDLUS 2009. AASTA KÜSITLUSTULEMUSTEA**

1. Eesti juhtide enesehinnang oma juhtimisoskustele on äärmiselt kõrge, sest meesjuhtidest 61% ja naisjuhtidest 72% hindas oma juhtimisoskust keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks. 2009. aasta uuringus olid samad näitajad vastavalt 63% ja 74%, seega mõne protsendi võrra on juhtide enesehinnang langenud, ent on siiski väga kõrge.

2. Vastanud juhtide arvates ületavad teised juhid kiirusepiirangut sageli või väga sageli, nii arvas 72% vastanuist, sellele lisaks toimub juhtide arvates see vahetevahel 22% vastanute arvates. Seega üldine hinnang teistele juhtidele on pigem negatiivne. 2009. aastal olid vastavad näitajad 73% ja 25%. Seega mõne protsendi võrra on vähenenud juhtide arvamus, et nende kaasliiklejad ületavad kiirust.

3. Vastanuist 56% väidab, et sõidab umbes sama kiiresti, kui teised. 32% väidab, et sõidab veidi või palju aeglasemalt kui teised ja 12% väidab, et sõidab palju või veidi kiiremini kui kaasliiklejad. 2009. aastal vastati samuti 56%, et sõidetakse sama kiiresti kui teised juhid. 33% juhtidest väitis, et sõidab veidi või palju aeglasemalt ja 11% väitis, et sõidab palju või veidi kiiremini kui nende kaasliiklejad. Seega antud küsimuses ei ole juhtide seisukohad oluliselt muutunud.

4. Juhid ületavad piirkiirust sageli ja seda ei peeta oluliseks rikkumiseks.

5. Tulemustest selgus, et 14% vastanuist on karistatud ja neist 2% rahatrahvi ja/või muu karistusega. 2009. Aastal oli rahatrahviga karistatud juhte 1/6.

6. Juhtide hinnangul ületavad nad linnadevahelistel põhiteedel sageli kiirust (93% küsitlusele vastanud meestest ja 88% küsitlusele vastanud naistest). 2009. aastal oli samad näitajad vastavalt 94% meestest ja 88% naistest. Võrreldes 2009. aastaga on kiiruseületamine linnadevahelistel põhiteedel endiselt kõrge.

7. Juhtide hinnangul ületavad nad väiksematel ja kohalikel maanteedel kehtestatud piirkiirust sageli ja seda teeb enamik juhtidest (87% vastanud meestest ja 85% naistest). 2009. aastal olid vastavad näitajad 94% meesjuhtidest ja 86% naisjuhtidest. Tulemustest

võib järeldada, et nende meeste hulk, kes ületavad piirkiirust väiksematel ja kohalikel teedel, on mõnevõrra vähenenud. Naisjuhtide osas ei ole toimunud olulisi muutusi.

8. Juhtide hinnangul ületavad nad kehtestatud piirkiirust linnades ja asulates sageli ja seda teeb enamik juhtidest (77% meestest ja 61% naistest). 2009. aastal olid vastavad näitajad 84% meesjuhtidest ja 66% naisjuhtidest. Seega võib järeldada, et nii meesjuhtide kui ka naisjuhtide hulgas on vähenenud piirkiiruse ületamine linnades ja asulates.

9. Kiirusepiirangu ületamise peamiseks põhjuseks on arvamus, et kiiruse ületamine kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav (75%). Enamasti toimub see kas tähelepanematusel, hilinemisest kohtumisele või kogemata. 2009. aastal arvas 81% juhtidest, et kiirusepiirangu ületamine +10 km/h aktsepteeritav. Seega on vähenenud kiirust ületavate juhtide osakaal.

10. Juhtidel on positiivne hoiak siisugustesse kiiruskontrollimeetmesse nagu näiteks liikluskasvatuse tõhustamine, kiirustabloode paigaldamine, politsei järelevalve tõhustamine ja püsikiirushoidja olemasolu autos. Samas suhtutakse positiivselt ka autojuhtide teadlikkuse tõstmisse, kiiruskaamerate paigaldamisse ja elektroonilistesse seadmetesse autos, mis hoiatab või takistab kiiruse ületamise eest. Samas mõnevõrra vähemat poolehoidu leiavad karistuste karmistamine ja füüsilised meetmed (teekitsendused ja ringristmikud näiteks). Võrreldes 2009. aastaga ei esine antud küsimuses olulisi muutusi.

11. Tulemustest selgus, et sageli või väga sageli on kiirusemõõtmist täheldatud 43%. Juhte, kes on märganud kiiruse mõõtmist vahetevahel, on kokku 42%. 2009. aastal oli mõlemad näitajad 44%. Seega olulisi muutusi kiirusemõõtmise märkamises käesoleval aastal ei esine võrreldes eelneva aastaga.

12. Tulemustest selgub, et peamisteks liiklusõnnetusi põhjustavateks faktoriteks peetakse joobes sõidukijuhtimist, liiga kiiret sõitu, auto juhtimist väsinuna ja väikest pikivahet eessõitjaga. Võrreldes 2009. aastaga leidis antud küsimuses veidi suuremat poolehoidu ka liiga väikese pikivahe hoidmine.

13. Kõige vähem peetakse liiklusõnnetuse põhjustajateks mobiiltelefoni kasutamist *käed-vaba-süsteemiga*, ootamatuid seisakuid teel ja mobiiltelefoni kasutamist sõidu ajal ilma *käed-vaba-süsteemita*. Võrreldes 2009. aastaga ei peeta kõige vähem õnnetusi põhjustajateks auto tehnilist seisukorda ja teede halba seisukorda. Käesoleval aastal hinnati neid tegureid pigem harva õnnetusi põhjustavateks.

14. Tulemustest selgus, et 36% vastanuist peab väärat kiirusevalikut peamiseks liiklusõnnetuste põhjuseks, samas 4% vastanuist ei leia, et liiklusõnnetuse risk oli vääralt kiiruse tõttu suurem kui tavaliselt. 2009. aastal olid vastavad näitajad 41% ja 3%. Seega võib järeldada, et vähenenud on mõnevõrra nende juhtide osakaal, kes peavad vale kiirusevalikut liiklusõnnetuse peamiseks põhjuseks. Samas nende osakaal, kes ei leia, et kiirusevalik võib põhjustada liiklusõnnetusi, on endiselt samas suurusjärgus.

## 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 2010. aasta augustis läbi viidud liiklusohutuskampaania „Sinu lähedaste elud pole katsetamiseks. Ära ületa lubatud kiirust!“ märgatavust juhtideseas. Tulemustest selgus, et 77% vastanuid oli märganud ja 23% ei olnud märganud. 2009. aastal olid vastavad näitajad 78% ja 22%.

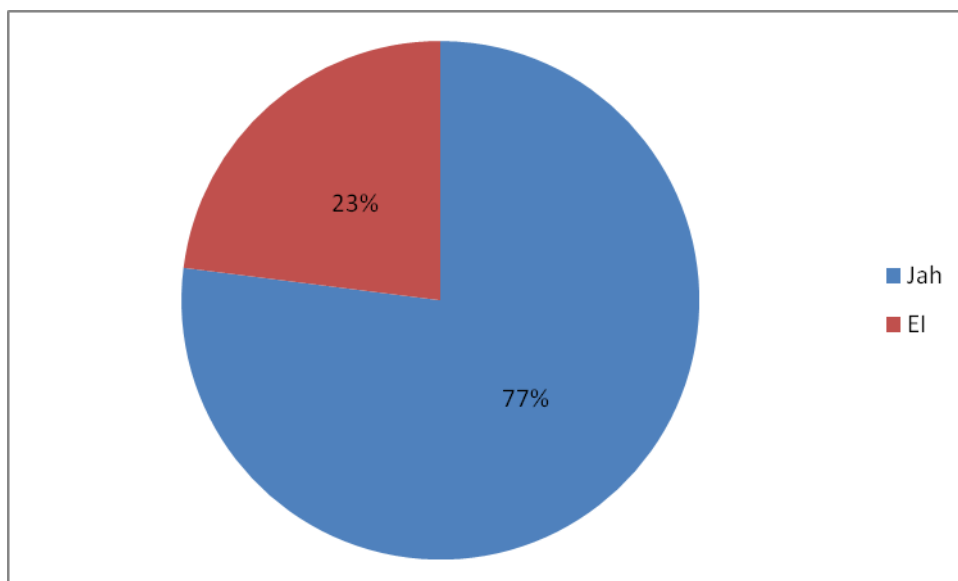
Kampaaniat märgati peamiselt televisioonist (43%), järgnesid välireklaam (24%) ja raadio (20%). 2009. aastal olid peamised kanalid, mille kaudu kampaaniat märgati samuti televisioon (58%), välireklaam (12%) ja raadio (7%). Seega kuigi protsendid on muutunud, on kampaania kättesaadav juhtidele samade kanalite kaudu.

Nimetatud kampaaniat pidas vajalikuks 82% vastanuid ja 10% pidas antud kampaaniat mittevajalikuks. Ülejäänutel puudus oma arvamus kampaania vajalikkusest. 2009. aastal pidas kampaaniat vajalikuks 79% ja mittevajalikuks 9%. Niisiis võib järeldada, et kampaaniat peetakse mõnevõrra olulisemaks kui eelmisel aastal, aga siiski olulist muutust toimunud ei ole.

Kampaaniat hindas positiivseks 77% vastanuid. 1% vastanuid arvas, et kampaania on negatiivse mõjuga ja 5% arvas, et kampaanial ei olnud mingit mõju. Ülejäänutel puudus oma arvamus. 2009. aastal olid vastavad näitajad 74%, 6% ja 9%. Seega mõnevõrra on suhtumine kampaaniasse muutunud positiivsemaks.

Tabel 46. Liiklusohutuskampaania märgatavus

|       | M   | N   | KOKKU |
|-------|-----|-----|-------|
| Jah   | 443 | 331 | 774   |
| Ei    | 147 | 79  | 226   |
| KOKKU | 590 | 410 | 1000  |

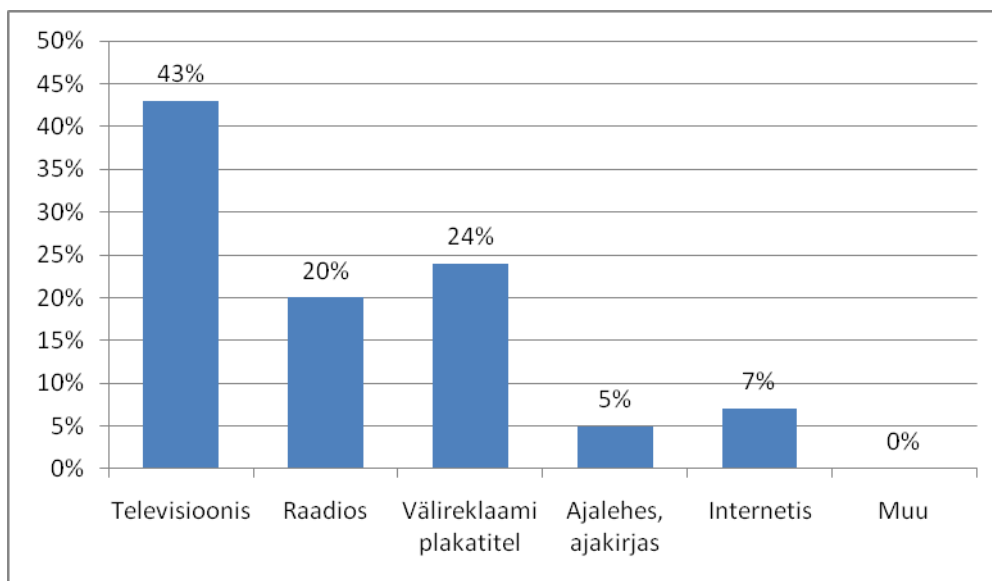


Joonis 46. Liiklusohutuskampaania märgatavus

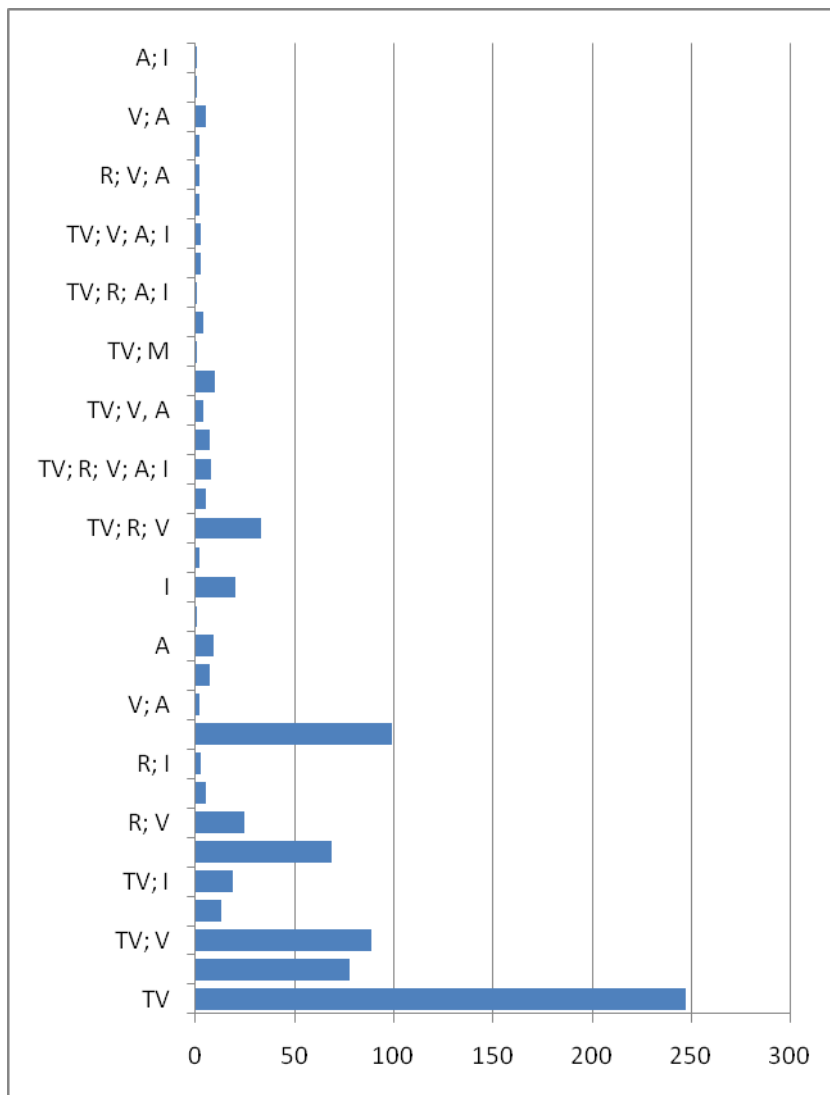
## 5.2 Missuguses kanalis Te olete seda kampaaniat märganud?

- 1 televisioonis
- 2 raadios
- 3 välireklaami plakatitel
- 4 ajalehes, ajakirjas
- 5 internetis
- 6 muu

| Kanal     | M   | N   | KOKKU |
|-----------|-----|-----|-------|
| 1         | 145 | 102 | 247   |
| 1,2       | 26  | 21  | 47    |
| 1,3       | 25  | 19  | 44    |
| 1,4       | 2   | 3   | 5     |
| 1,5       | 5   | 4   | 9     |
| 2         | 45  | 24  | 69    |
| 2,3       | 13  | 12  | 25    |
| 2,4       | 3   | 2   | 5     |
| 2,5       | 2   | 1   | 3     |
| 3         | 60  | 39  | 99    |
| 3,4       | 2   |     | 2     |
| 3,5       | 3   | 4   | 7     |
| 4         | 4   | 5   | 9     |
| 4,5       |     | 1   | 1     |
| 5         | 10  | 10  | 20    |
| 6         |     | 2   | 2     |
| 1,2       | 17  | 14  | 31    |
| 1,2,3     | 16  | 17  | 33    |
| 1,2,3,4   | 5   |     | 5     |
| 1,2,3,4,5 | 7   | 1   | 8     |
| 1,2,4     | 4   | 3   | 7     |
| 1,3       | 25  | 20  | 45    |
| 1,3,4     |     | 1   | 1     |
| 1,3,5     | 5   | 5   | 10    |
| 1,4       | 3   | 5   | 8     |
| 1,5       | 5   | 5   | 10    |
| 1,6       | 1   |     | 1     |
| 1,2,3,5   | 3   | 1   | 4     |
| 1,2,4,5   | 1   |     | 1     |
| 1,2,5     | 1   | 2   | 3     |
| 1,3,4     | 2   | 1   | 3     |
| 1,3,4,5   | 2   | 1   | 3     |
| 1,4,5     | 1   | 1   | 2     |
| 2,3,4     | 1   | 1   | 2     |
| 2,3,5     | 2   |     | 2     |
| 3,4       | 2   | 3   | 5     |
| 3,5       | 1   |     | 1     |
| 4,5       |     | 1   | 1     |



Joonis 47. Kampania märgatavus meediakanalite lõikes



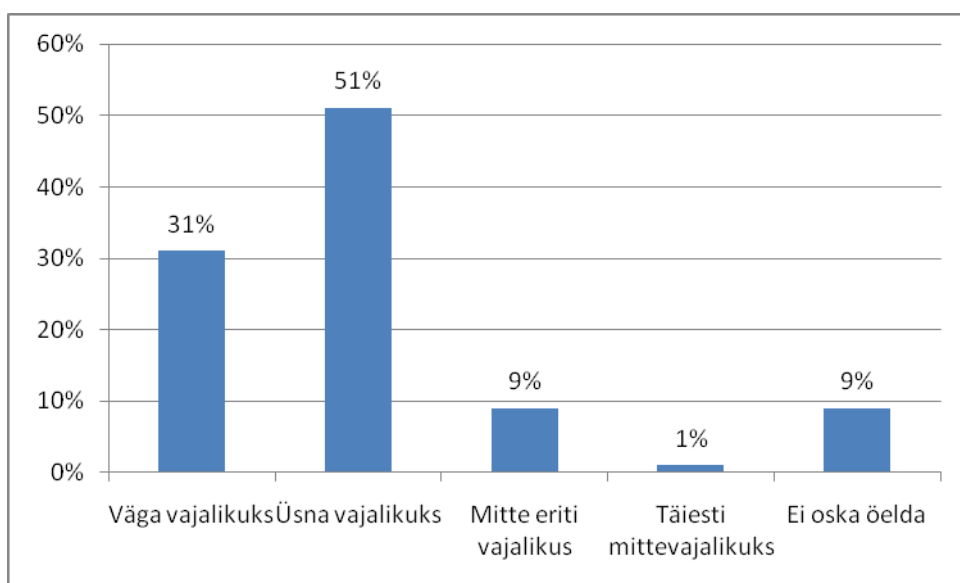
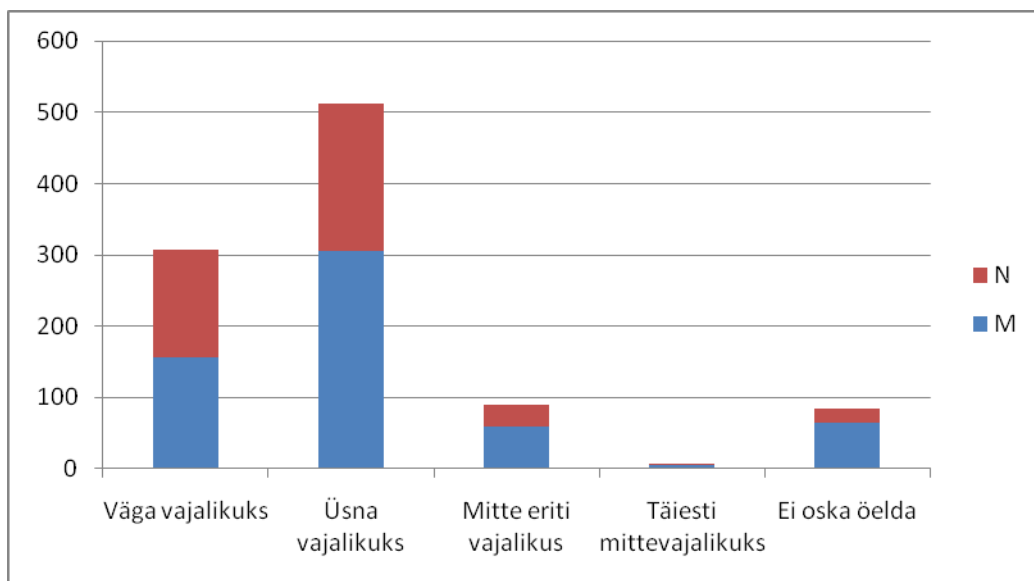
Joonis 48. Kampaania märgatavaus erinevates meedikanalites-kombinatsioonides

### 5.3 Kas Te peate sõidukiiruse ohjeldamiseks tehtavat kampaaniat ....

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

Tabel 49. Liiklusohutuskampaania vajalikkus

|                         | M   | N   | KOKKU |
|-------------------------|-----|-----|-------|
| Väga vajalikuks         | 157 | 151 | 308   |
| Üsna vajalikuks         | 305 | 207 | 512   |
| Mitte eriti vajalikus   | 59  | 30  | 89    |
| Täiesti mittevajalikuks | 5   | 1   | 6     |
| Ei oska öelda           | 64  | 21  | 85    |
| KOKKU                   | 590 | 410 | 1000  |



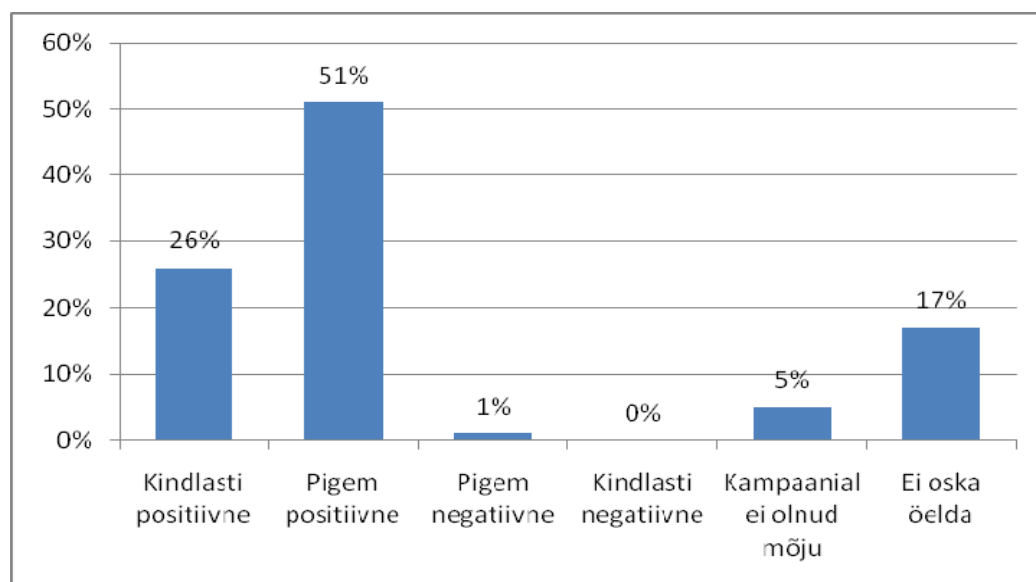
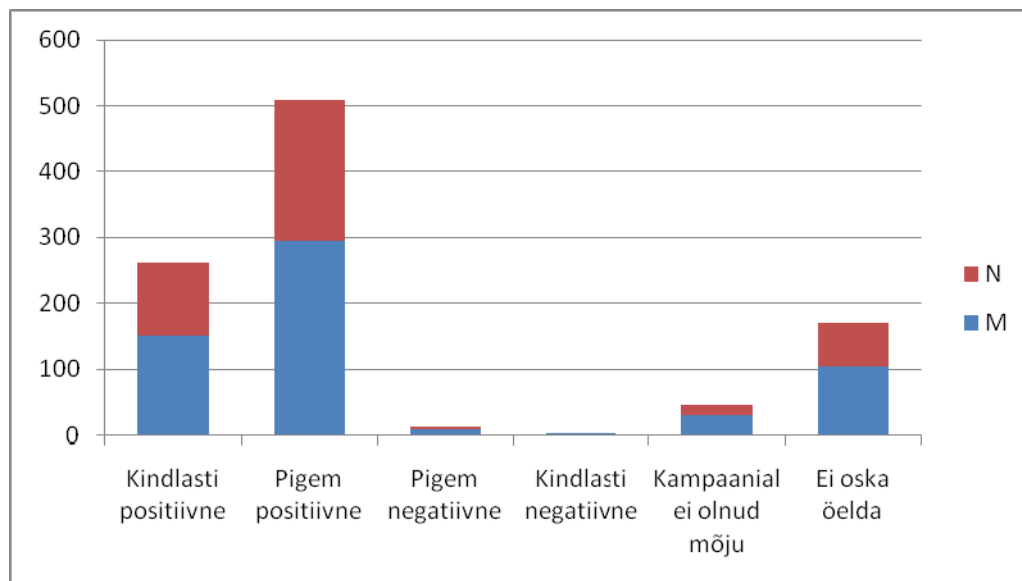
Joonis 49. Liiklusohutuskampaania vajalikkus

## 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 50. Kampaania mõju hinnang

|                          | M   | N   | KOKKU |
|--------------------------|-----|-----|-------|
| Kindlasti positiivne     | 151 | 111 | 262   |
| Pigem positiivne         | 295 | 213 | 508   |
| Pigem negatiivne         | 8   | 5   | 13    |
| Kindlasti negatiivne     | 1   | 0   | 1     |
| Kampaanial ei olnud mõju | 31  | 15  | 46    |
| Ei oska öelda            | 104 | 66  | 170   |
| KOKKU                    | 590 | 410 | 1000  |



Joonis 50. Kampaania mõju hinnang

## 6. UURINGU KOKKUVÕTE

Maanteeameti tellimisel viidi 2010. aasta augustis läbi "Sõidukiiruse teemaline küsitlusuuring", mille eesmärgiks on teada saada sõidukijuhtide suhtumist ja hoiakuid sõidukiiruse ületamise ja liikluskäitumise kohta. Tegemist oli kordusuuringuga ja seetõttu oli võimalik võrrelda 2009. ja 2010. aasta tulemusi.

Uuringu jaoks koostati valim, millesse kuulus 1000 aktiivset mootorsõidukijuhti. Aktiivseteks mootorsõidukijuhtideks loeti need, kes omasid juhiluba ja olid mootorsõidukit juhtides läbinud viimase 12 kuu jooksul enam kui 1000 km.

Liikluskäitumises suuri muutusi ei esine. Endiselt ületatakse maanteedel (nii linnade vahelistel teedel kui ka asulates) lubatud piirkiirust ja koguni 72% juhtidest arvas, et teised juhid ületavad kiirust sageli või väga sageli. Samas oli 56% vastajaid, kes väitis, et nad sõidavad sarnaselt teiste juhtidega ja seega võib järeldada, et ka nemad ületavad sageli või väga sageli lubatud piirkiirust.

Tulemustest selgus, et kampaania märgatavus juhtide jaoks on jäänud kahe aasta lõikes enam-vähem samaks (aastal 2009 78% ja aastal 2010 77%). Kampaaniat märgatakse peamiselt televisioonist (aasta 2009 58% ja aastal 2010 43%) ja välireklaamilt (aastal 2009 12% ja aastal 2010 24%).

2009. aastal ja 2010. aastal läbiviidud uuringud kinnitavad, et juhid ei pööra piisavalt tähelepanu piirkiirusele ja selle eiramisest tulenevatele ohtudele.