

Valikor Konsult OÜ

Sõidukiiruse teemalise küsitlusuuringu tulemused



Tartu 2011

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.....	10
3.7 Vastanute läbisõit juhina viimase 12 kuu jooksul.....	12
4. Kiiruskäitumisest Eesti teedel ja tänavatel	13
4.1 Kas Te arvate, et Teie juhtimisstiil on teiste juhtidega võrreldes ...	13
4.2 Kas Teid on viimase 12 kuu jooksul karistatud kiiruse ületamise eest?.....	15
4.3 Kui palju Te tavaliselt ületate kiiruspiirangut (km/h)?	17
4.4 Millisel põhjusel Te tavaliselt ületate/ületaksite kiiruspiirangut?	22
4.5 Kas Te oleksite nõus alljärgnevate kiiruspiirangutest kinnipidamisele suunatud meetmete rakendamisega?	35
4.6 Kas Te olete viimase aasta jooksul autot juhtinud ebakaines olekus?.....	46
4.7 Kui sageli on Teie arvates järgmised momendid põhjuseks liiklusõnnetuste toimumisele?.....	48

5. Liiklusohutuskampaania: "Sinu lähedaste elud pole katsetamiseks. Ära ületa lubatud kiirust!"? märgatavus	59
5.1 Kas Te olete märganud liiklusohutuskampaaniat "Sinu lähedaste elud pole katsetamiseks. Ära ületa lubatud kiirust!"?	59
5.2 Kas Te peate sõidukiiruse ohjeldamiseks tehtavat kampaaniat	60
6. KOKKUVÕTE	61

1. Sissejuhatus

Maanteeameti tellimisel viidi 2011. 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 2011. aasta augustis ja uuringuandmete analüüs teostati septembris.

2. Valim

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

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

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

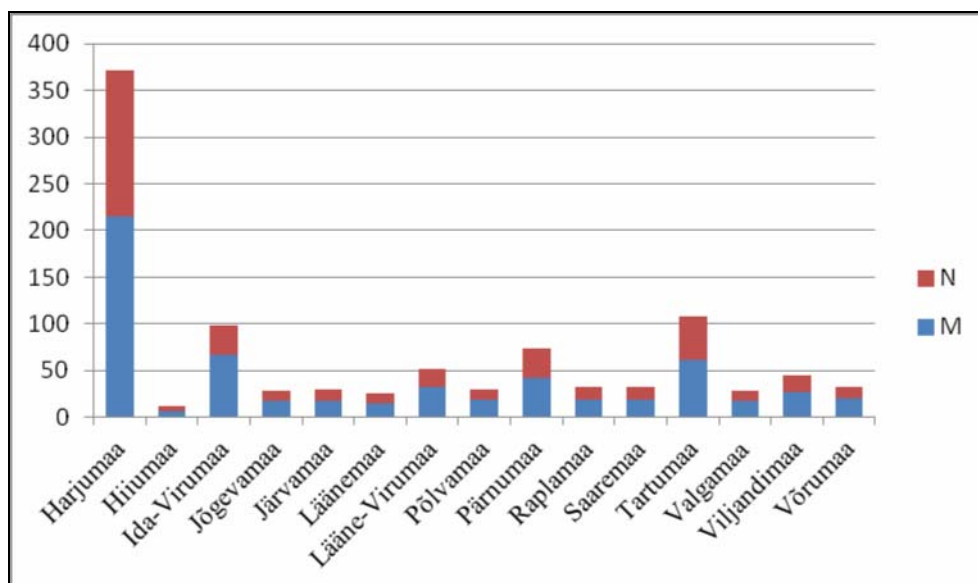
3. Vastanute profiil

3.1 Elukoht maakonna lõikes

Küsitlusele vastas kokku 1000 kvalifitseerunud isikut. 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	215	156	371
Hiiumaa	7	5	12
Ida-Virumaa	67	32	99
Jõgevamaa	17	12	29
Järvamaa	18	12	30
Läänemaa	15	10	25
Lääne-Virumaa	32	20	52
Põlvamaa	19	11	30
Pärnumaa	42	31	73
Raplamaa	19	13	32
Saaremaa	19	14	33
Tartumaa	62	46	108
Valgamaa	17	11	28
Viljandimaa	27	18	45
Võrumaa	20	13	33



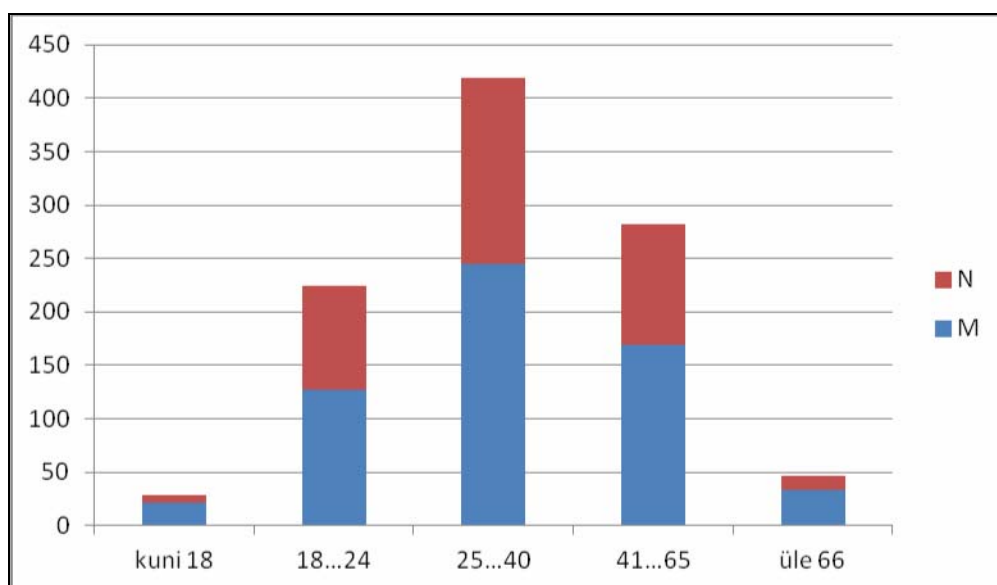
Joonis 1. Vastanute elukoht maakonna lõikes

3.2 Vastanute vanuseline ja sooline jaotus

Kokku vastas ankeedile 1000 isikut, neist 596 meest ja 404 naist (2010. aastal osales uuringus 590 meest ja 410 naist). Vanusegruppide lõikes kuulus kõige enam vastanuid vanusegruppi 25-40 aastat (42%), millele järgnesid vanusegrupid 41-65 aastat (28%), 18-24 aastat (22%). Kõige nooremas (kuni 18 aastat) ja kõige vanemas (üle 66 aasta) oli vastanuid võrreldes teiste vanusegruppidega vähem.

Tabel 2. Vastanute vanuseline ja sooline jaotus

Vanus	M	N	KOKKU
kuni 18	21	7	28
18...24	127	97	224
25...40	245	174	419
41...65	169	113	282
üle 66	34	13	47



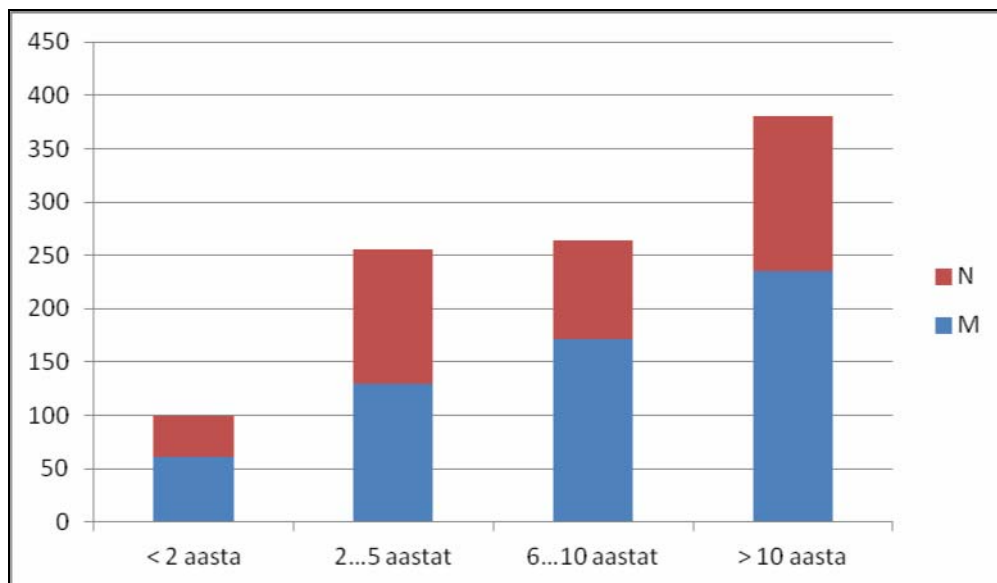
Joonis 2. Vastanute vanuseline ja sooline jaotus

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 (38%), seejärel on kõige enam 2...5 aastase juhistaažiga (26%) ja 6...10 aastase juhistaažiga (26%) vastanuid. Kõige vähem on neid, kelle juhistaaž on alla kahe aasta (10%).

Tabel 3. Vastanute jaotus juhistaaži ja soo lõikes

Juhistaaž	M	N	KOKKU
< 2 aasta	61	38	99
2...5 aastat	129	127	256
6...10 aastat	171	93	264
> 10 aasta	235	146	381



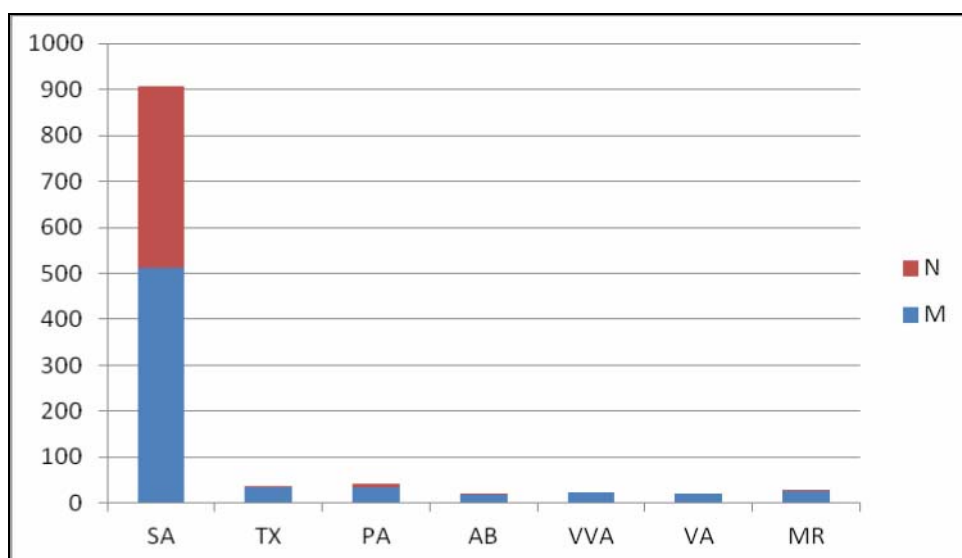
Joonis 3. Vastanute jaotus juhistaaži ja soo lõikes

3.4 Vastanute poolt peamiselt kasutatav sõiduk

Küsitlusele vastanud kasutavad kõige enam sõiduautot (84%, aastal 2010 oli vastav näitaja 89%). Vastajatel oli võimalus valida mitu sõidukiliiki, mida nad kasutavad ja neid, kellel oli sõiduauto ainsaks sõidukikis oli kokku 83% (2010 aastal oli vastav näitaja 84%).

Tabel 4. Vastanute poolt peamiselt kasutatav sõiduk

Sõidukiliik	Tähis	M	N	KOKKU
Sõiduauto	SA	513	393	906
Takso	TX	34	4	38
Pakiauto	PA	33	8	41
Buss	AB	18	3	21
Veoauto < 3,5 t	VVA	24	0	24
Veoauto > 3,5 t	VA	21	0	21
Mootorratas	MR	27	1	28



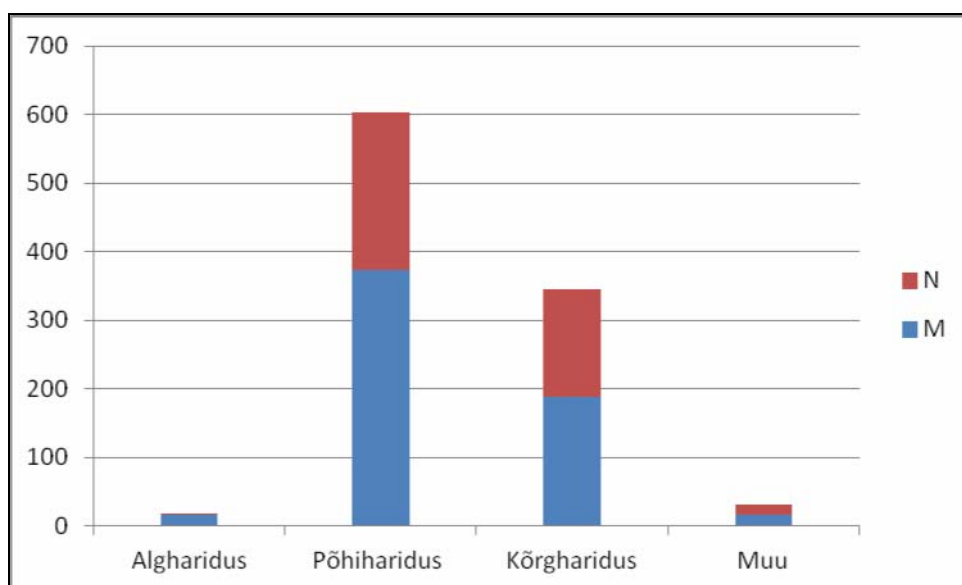
Joonis 4. Vastanute poolt peamiselt kasutatav sõiduk

3.5 Vastanute haridustase

Vastanute seas oli kõige enam põhiharidusega (60%, 2010 aastal oli vastav näitaja samuti 60%) ja kõrgharidusega (35%, 2010 aastal 37%) isikuid.

Tabel 5. Vastanute haridustase

Haridustase	M	N	KOKKU
Algharidus	16	3	19
Põhiharidus	374	230	604
Kõrgharidus	189	157	346
Muu	17	14	31



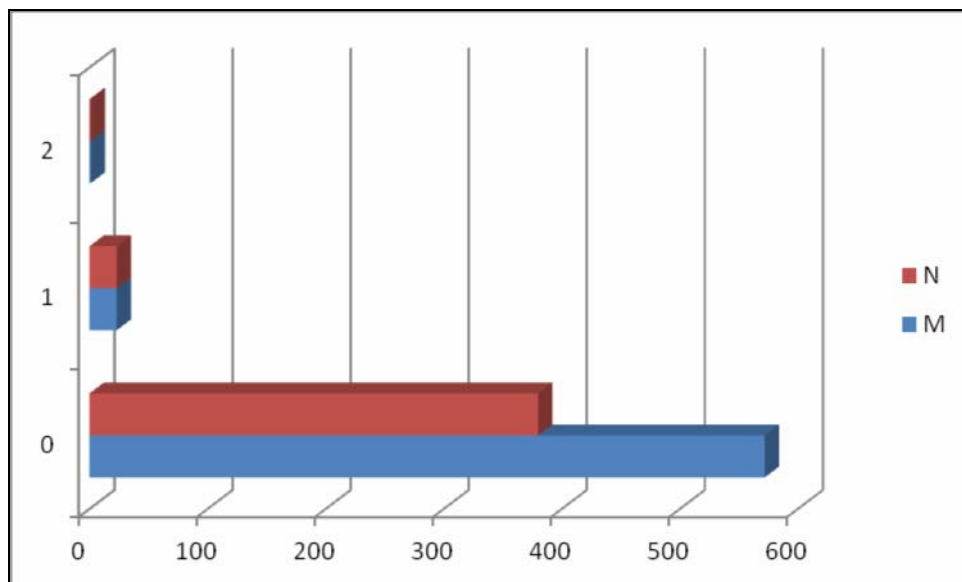
Joonis 5. Vastanute haridustase

3.6 Vastanute osalus liiklusõnnetustes

Ankeedis oli 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 5% (aastal 2010 oli neid juhte 3%) vastanuist. Materiaalse kahjuga liiklusõnnetusse oli sattunud märksa rohkem juhte – kokku 26% (25% 2010. aastal) vastanuist, sealhulgas ühel korral oli liiklusõnnetusse viimase kolme aasta jooksul sattunud neist 20% (aastal 2010 samuti 20%). Seega võib öelda, et vastanute osalus materiaalse kahjuga liiklusõnnetuses on jäänud üldjoontes samaks kahe aasta võrdluses, ent inimkahjuga liiklusõnnetuste osakaal on mõnevõrra kasvanud.

Tabel 6. Vastanute osalus inimkahjuga liiklusõnnetustes

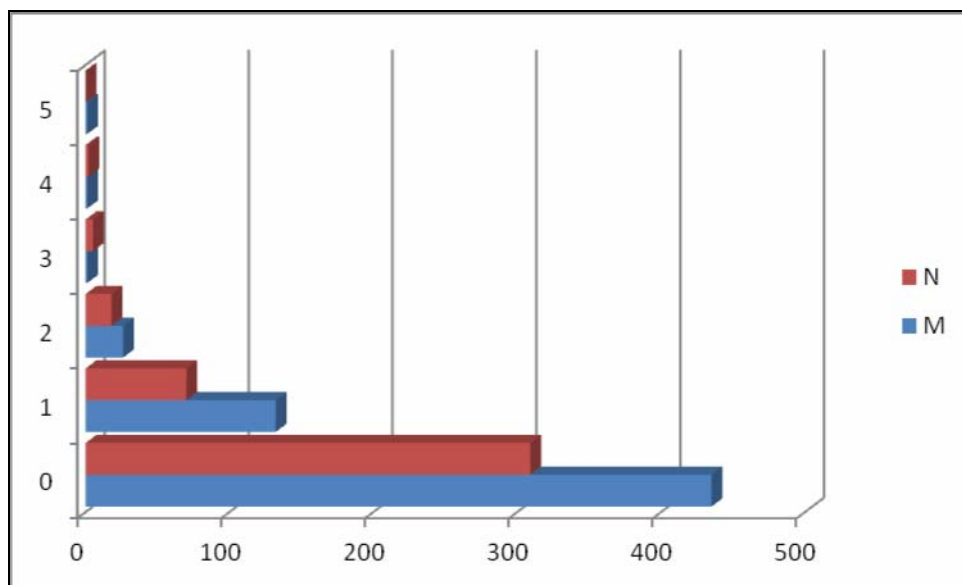
Inimkahjuga liiklusõnnetused	M	N	KOKKU
0	572	380	952
1	23	23	46
2	1	1	2
KOKKU	596	404	1000



Joonis 6. Vastanute osalus inimkahjuga liiklusõnnetustes

Tabel 7. Vastanute osalus materiaalse kahjuga liiklusõnnetustes

Materiaalse kahjuga liiklusõnnetused	M	N	KOKKU
Ei ole osalenud	435	309	744
1 kord	132	70	202
2 korda	26	18	44
3 korda	1	5	6
4 korda	1	2	3
5 korda	1	0	1
KOKKU	596	404	1000



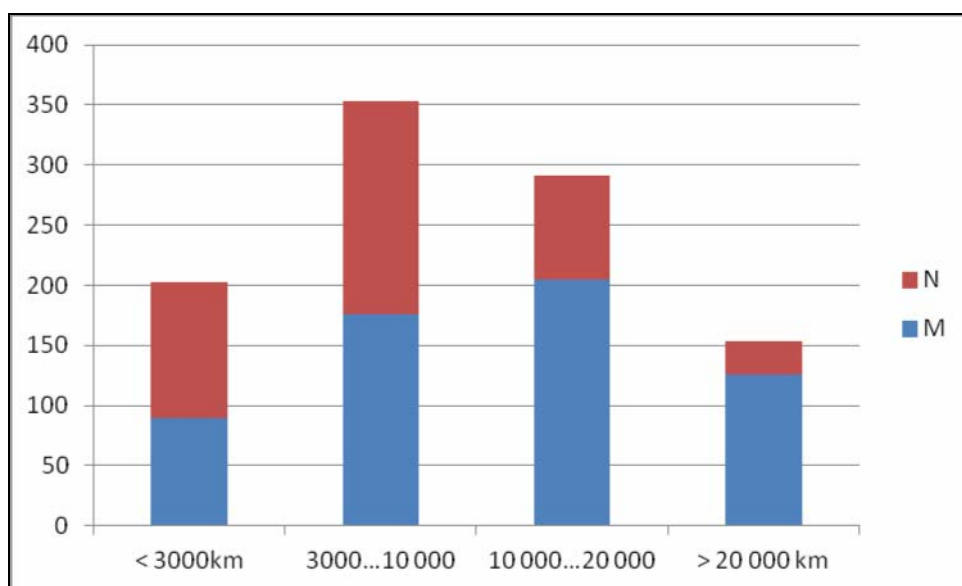
Joonis 7. Vastanute osalus materiaalse kahjuga liiklusõnnetustes

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

	M	N	KOKKU
< 3000km	89	114	203
3000...10 000	176	177	353
10 000...20 000	205	86	291
> 20 000 km	126	27	153
KOKKU	596	404	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

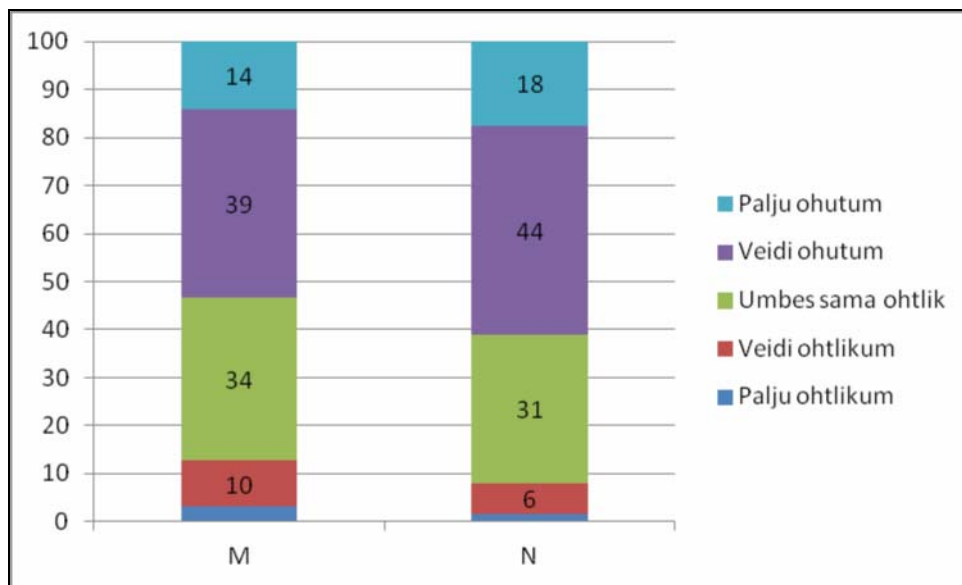
Vastanud juhtide hinnang oma juhtimisstiilile oli järgmine:

Meesjuhtidest hindas 13% oma juhtimisstiili keskmisest palju või veidi ohtlikumaks, 34% keskmiseks ja 53% keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks. 2010. aastal hindas 7% meesjuhtidest oma juhtimisstiili keskmisest palju või veidi ohtlikumaks, 32% keskmiseks ning 61% keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks. Niisiis on mõnevõrra vähenenud nende juhtide osakaal, kes hindavad oma juhtimisstiili veidi või märgatavalt ohutumaks ja samas on suurenenud nende juhtide osakaal, kes hindavad oma juhtimisstiili palju või veidi ohtlikumaks.

Naisjuhtidest hindas 8% oma juhtimisstiili keskmisest palju või veidi ohtlikumaks, keskmiseks hindas oma juhtimisstiili 31 % vastanuist ja 61% vastanutest hindas oma sõidustiili keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks. 2010 aastal hindas naisjuhtidest oma juhtimisoskusi keskmisest palju või veidi ohtlikumaks 4%, keskmiseks 24% ning keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks koguni 72% naisjuhtidest. Seega ka naisjuhtide puhul öelda, et suurenenud on nende juhtide osakaal, kes hindavad oma juhtimisstiili veidi või palju ohtlikumaks ning samal ajal on vähenenud naisjuhtide osakaal, kes hindavad oma sõidustiili veidi või palju ohutumaks.

Tabel 9. Hinnang oma juhtimisstiilile

	M	N	KOKKU
Palju ohtlikum	18	6	24
Veidi ohtlikum	58	26	84
Umbes sama ohtlik	202	125	327
Veidi ohutum	234	176	410
Palju ohutum	84	71	155



Joonis 9. Hinnang oma juhtimisstiilile (%).

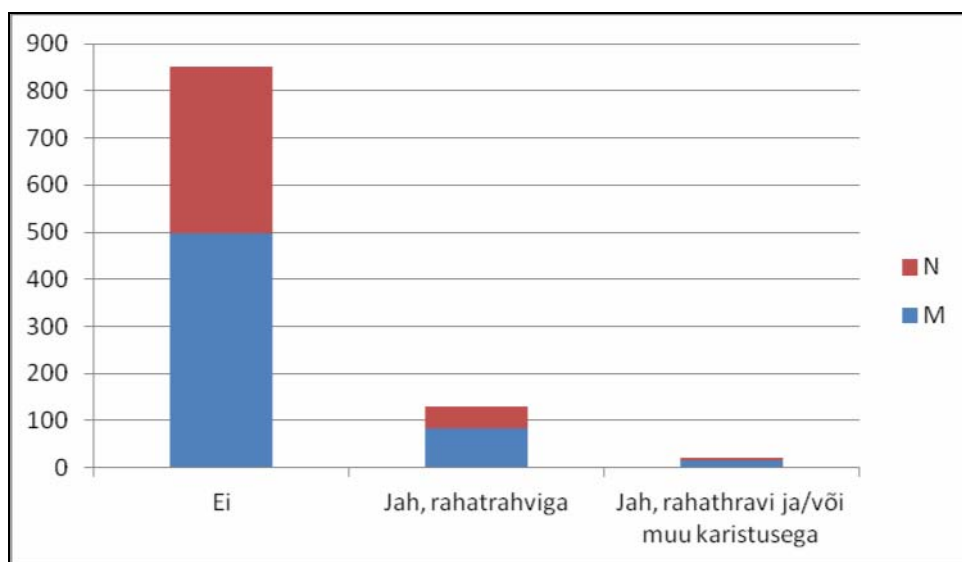
4.2 Kas Teid on viimase 12 kuu jooksul karistatud kiiruse ületamise eest?

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

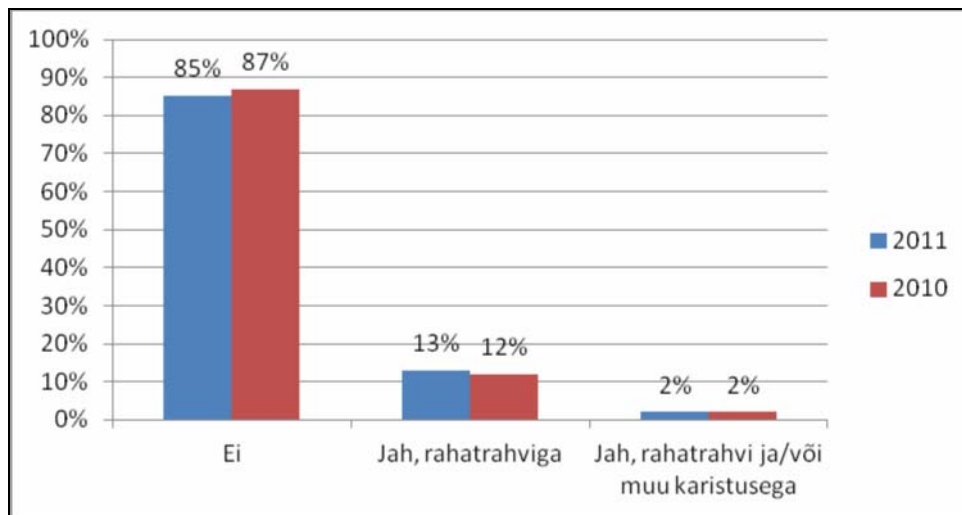
Järgnevalt küsiti uuringus osalejailt, kas neid on viimase 12 kuu jooksul karistatud kiiruse ületamise eest ja kui, siis millise karistusega. Tulemustest selgus, et 13% vastanuist on karistatud ja neist 2% rahatrahvi ja/või muu karistusega. Aastal 2010 oli kiiruseületuse eest karistatud 14% vastanutest ja 2% neist olid saanud karistuseks rahatrahvi või muu karistusega. Seega võib öelda, et kahe aasta lõikes ei ole olulisi erinevusi.

Tabel 10. Kiiruse ületamise eest karistus

	M	N	KOKKU
Ei	498	353	851
Jah, rahatrahviga	84	45	129
Jah, rahathravi ja/või muu karistusega	14	6	20
KOKKU	596	404	1000



Joonis 10. Kiiruse ületamise eest karistus



Joonis 11. Kiiruse ületamise eest karistus 2011 ja 2010 aastal

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

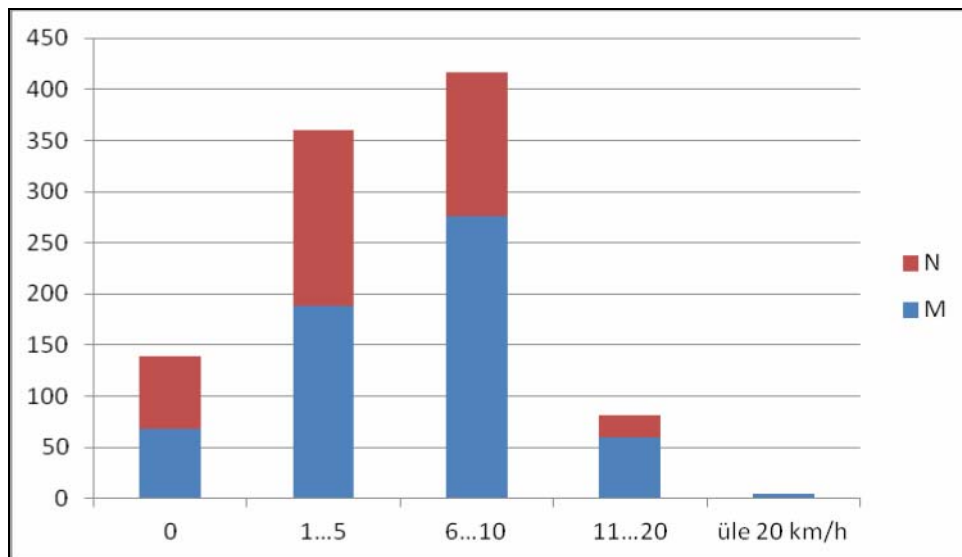
	0	1...5	6...10	11...20	üle 20km/h
a) Linnadevahelistel põhiteedel	1	2	3	4	5
b) Kohalikel (väiksematel) maanteedel	1	2	3	4	5
c) Linnades, asulates	1	2	3	4	5

Järgmine 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 projekteerimismidest toodule, seda sellel põhjusel, et juhtide teadmised teede klassifitseerimise alustest pole ilmselt piisavad. Seetõttu peeti vajalikuks esitada küsimused vaid selgitavana ja mitte kattuvana ametliku teede klassifikatsiooniga. Tulemustest selgub järgmist:

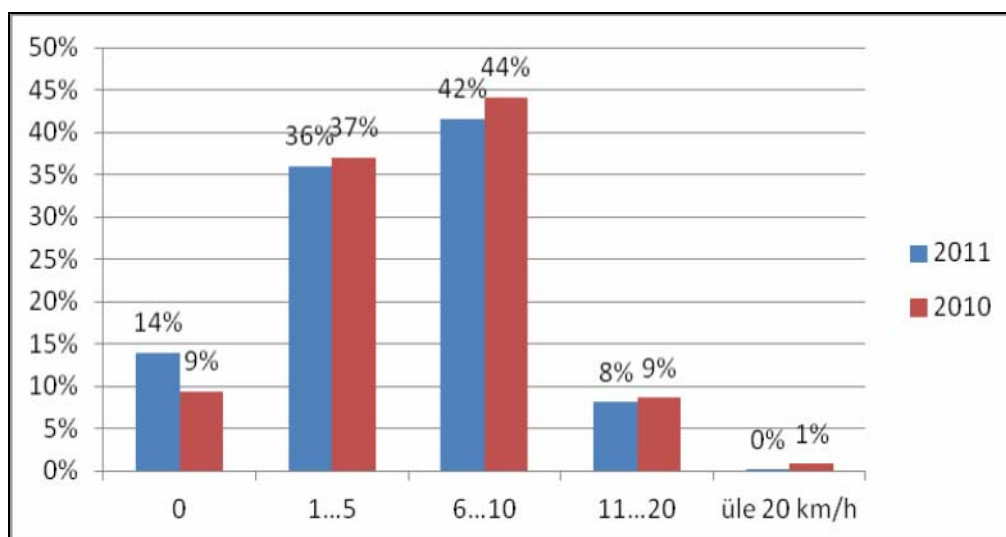
Juhtide hinnangul ületavad nad linnadevahelistel põhiteedel sageli kiirust (89% küsitlusele vastanud meestest ja 83% küsitlusele vastanud naistest). Võrreldes 2010. aastaga on kiiruseületamine linnadevahelistel põhiteedel mõnevõrra vähenenud, sest eelmisel aastal olid vastavad näitajad 93% (meesjuhid) ja 88% (naisjuhid). Peamine kiiruseületamine jääb meeste puhul vahemikku 6...10 km/h (46%, 2010 aastal oli vastav näitaja 48%) ja naiste puhul vahemikku 1...5 km/h (43%, 2010 aastal oli vastav näitaja 44%). Võrreldes eelmise aastaga ei ole muutnud nii meeste kui ka naiste puhul peamised kiiruseületamise vahemikud. Meeste hulgas on vähenenud neid, kes ületavad kiirust 11...20 km/h (10%, 2010 aastal oli vastav näitaja 14%), samas kui naiste puhul ei ole muutust antud kiirusvahemikus toimunud (nii käesoleval kui eelmisel aastal 5% naisjuhtidest ületab kiirust).

Tabel 11. Kiirusepiirangu ületamise määr linnadevahelistel põhiteedel

	M	N	KOKKU
0	68	71	139
1...5	188	172	360
6...10	276	140	416
11...20	60	21	81
üle 20 km/h	4	0	4
KOKKU	596	404	1000



Joonis 12. Kiirusepiirangu ületamise määr linnadevahelistel põhiteedel

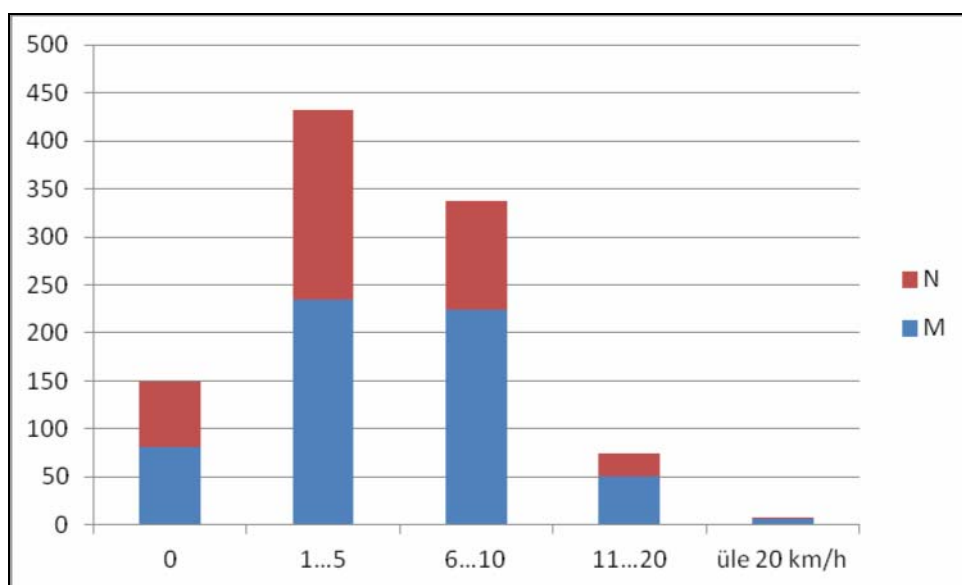


Joonis 13. Kiirusepiirangu ületamise määr linnadevahelistel põhiteedel 2011 ja 2012 aastal

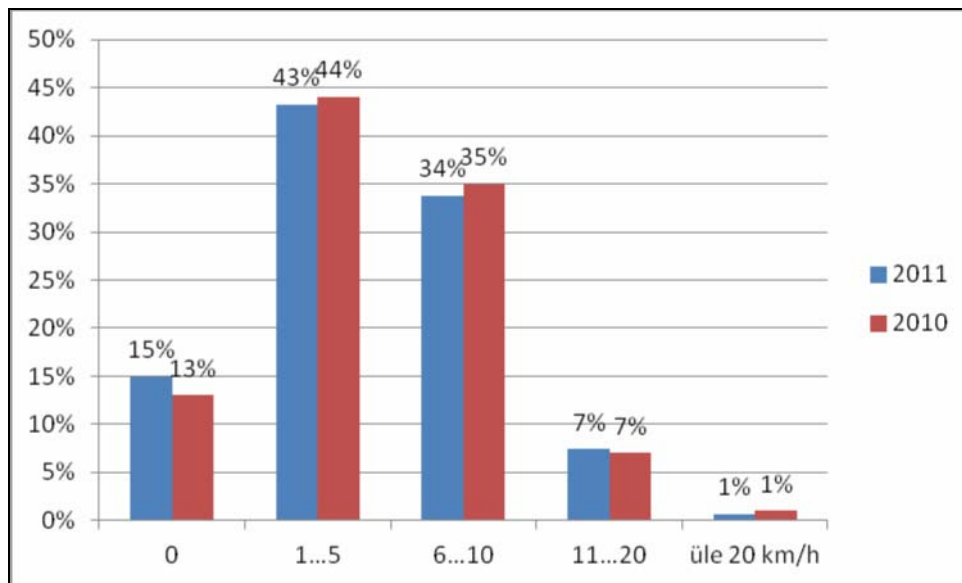
Juhtide hinnangul ületavad nad väiksematel ja kohalikel maanteedel kehtestatud piirkiirust sageli ja seda teeb enamik juhtidest (87% vastanud meestest ja 83% naistest). Aastal 2010 olid vastavad näitajad 87% (meesjuhid) ja 85% (naisjuhid). Kiiruse ületamine jääb enamasti vahemikku 1...5 km/h (meestest 39% ja naistest 49%, 2010 olid vastavad näitajad meestel 40% ja naistel 50%), aga palju on ka neid juhte, kes ületavad kiirust vahemikus 6...10 km/h (meestest 38% ja naistest 28%, 2010 aastal olid vastavad näitajad meestel 39% ja naistel 30%). Seega võib öelda, et kokkuvõttes ei ole nii meeste kui ka naiste hulgas toimunud olulisi muutusi kiiruseületamises väiksematel ja kohalikel maanteedel.

Tabel 12. Kiiruspiirangu ületamise määr kohalikel, väiksematel maanteedel

	M	N	KOKKU
0	81	68	149
1...5	235	197	432
6...10	224	114	338
11...20	50	24	74
üle 20 km/h	6	1	7
KOKKU	596	404	1000



Joonis 14. Kiiruspiirangu ületamise määr kohalikel, väiksematel maanteedel

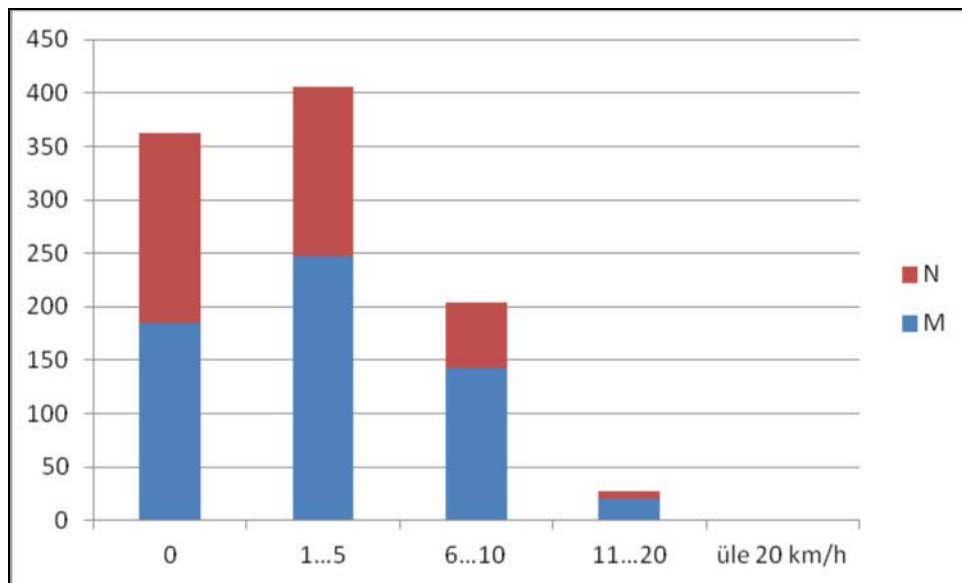


Joonis 15. Kiiruspiirangu ületamise määr kohalikel, väiksematel maanteedel 2011 ja 2010

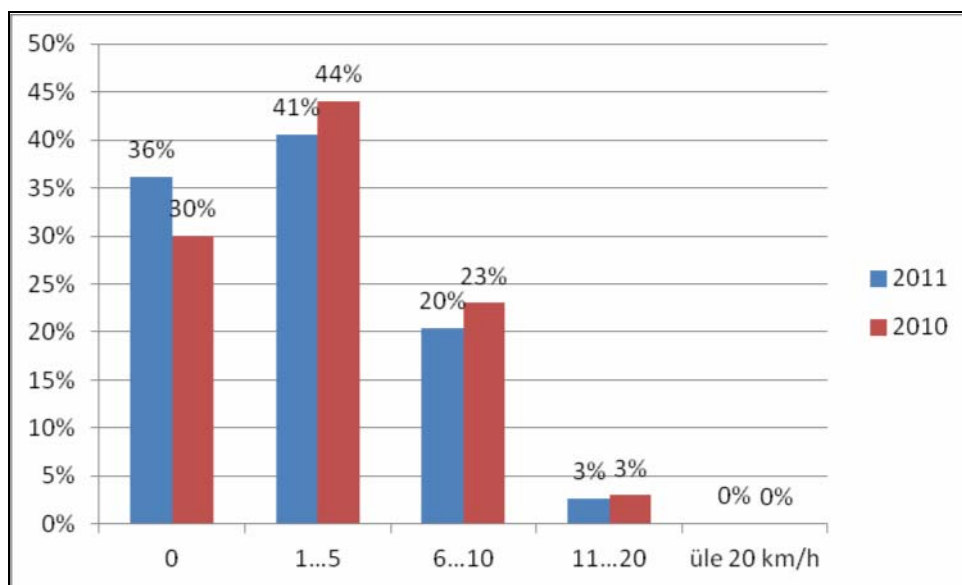
Juhtide hinnangul ületavad nad kehtestatud piirkiirust linnades ja asulates sageli ja seda teeb enamik juhtidest (69% meestest ja 56% naistest). Aastal 2010 olid vastavad näitajad olid 77% (meesjuhid) ja 61% (naisjuhid). Kiiruse ületamine jääb enamasti vahemikku 1...5 km/h, 41% meestest ja 39% naistest (2010 aastal 43% vastanud meestest ja 44% vastanud naistest). Samas on palju ka neid, kes ületavad piirkiirust vahemikus 6...10 km/h, 24% meestest ja 15% naistest (2010 aastal 29% meestest ja 15% naistest). Kokkuvõtlikult võib öelda, et kiiruseületamine linnades ja asulates on võrreldes eelmise aastaga mõnevõrra vähenenud.

Tabel 13. Kiirusepiirangu ületamise määr linnades ja asulates

	M	N	KOKKU
0	185	177	362
1...5	247	159	406
6...10	143	61	204
11...20	20	7	27
üle 20 km/h	1	0	1
KOKKU	596	404	1000



Joonis 16. Kiirusepiirangu ületamise määr linnades ja asulates



Joonis 17. Kiirusepiirangu ületamise määr linnades ja asulates 2011 ja 2010 aastal

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

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

Järgmine küsimuste blokk käsitles kiiruseületamise peamisi põhjuseid. Järgnevalt on toodud nende vastanute arv, kes toodud väidetega nõustusi või pigem nõustusi (sulgudes on 2010. aasta tulemused väidetega nõustumise osas):

Kiiruspiirangu ületamist soodustavad sõidutingimused **75%**

Teiste liiklejate kiirusest tingitud kiirusevalik **60% (62%)**

Ma naudin kiiret sõitu 46% (39%)

Kogemata **62% (64%)**

Kiirustamine kohtumisele **61% (60%)**

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

Kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav **74% (75%)**

Kuni +20 km/h on üldiselt aktsepteeritav 24% (23%)

Auto võimekuse proovimine 18% (17%)

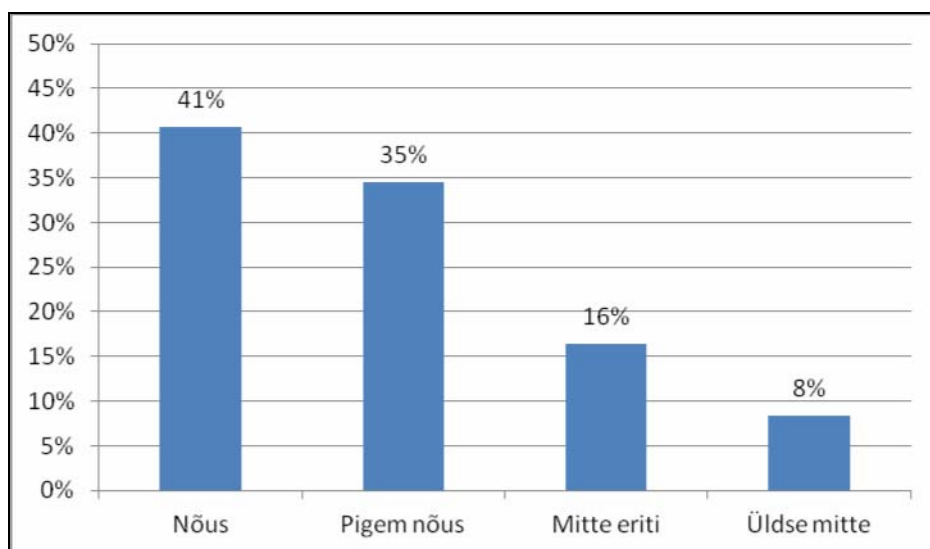
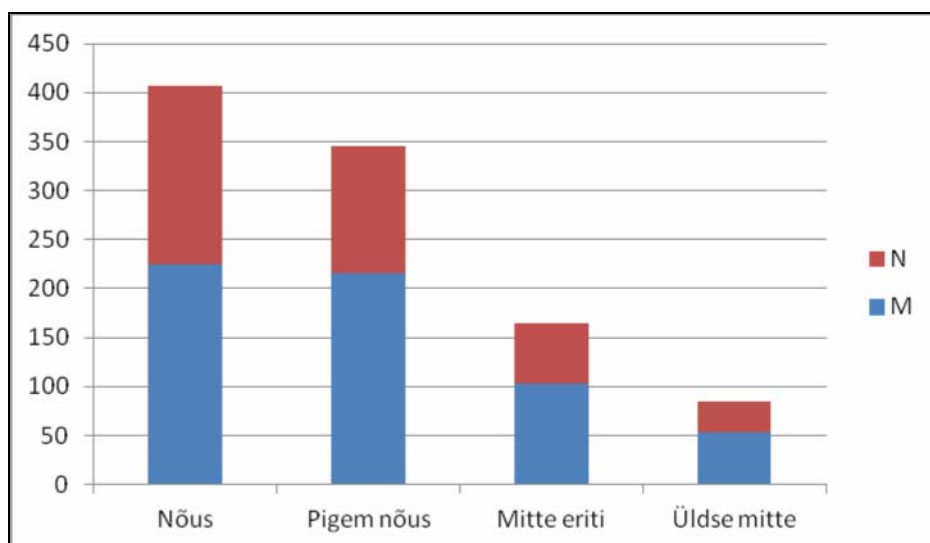
Vahelejäämise väike risk 15% (14%)

Vaadates küsitlusest saadud tulemusi, võib öelda, et kiirusepiirangu ületamise peamiseks põhjuseks on kiiruseületamist soodustavad sõidutingimused (75%). Kiiruse ületamine kuni +10 km/h on peetakse üldiselt aktsepteeritavaks ja see on kiiruseületamise põhjustest teisel kohal (74%). Olulisel kohal kiiruseületamise põhjustena on ka see, et unustatakse vaadata kiirusenäidikut (ületatakse kiirust kogemata – 62%) ja ka siis, kui juhtide arvates ei vasta piirang tegelikele liiklustingimustele (62%).

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

Tabel 14. Kiiruseületus on tingitud soodustavatest sõidutingimustest

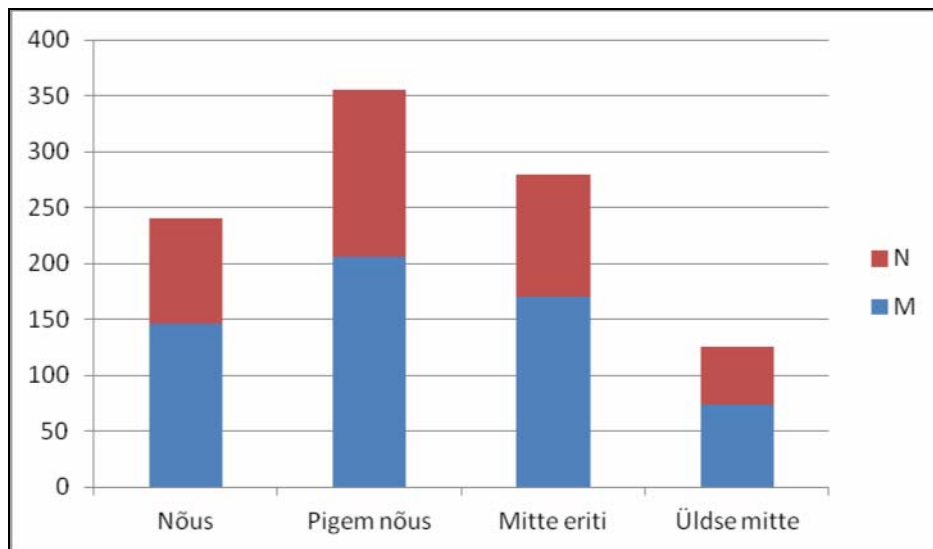
	M	N	KOKKU
Nõus	225	182	407
Pigem nõus	215	130	345
Mitte eriti	103	61	164
Üldse mitte	53	31	84
KOKKU	596	404	1000



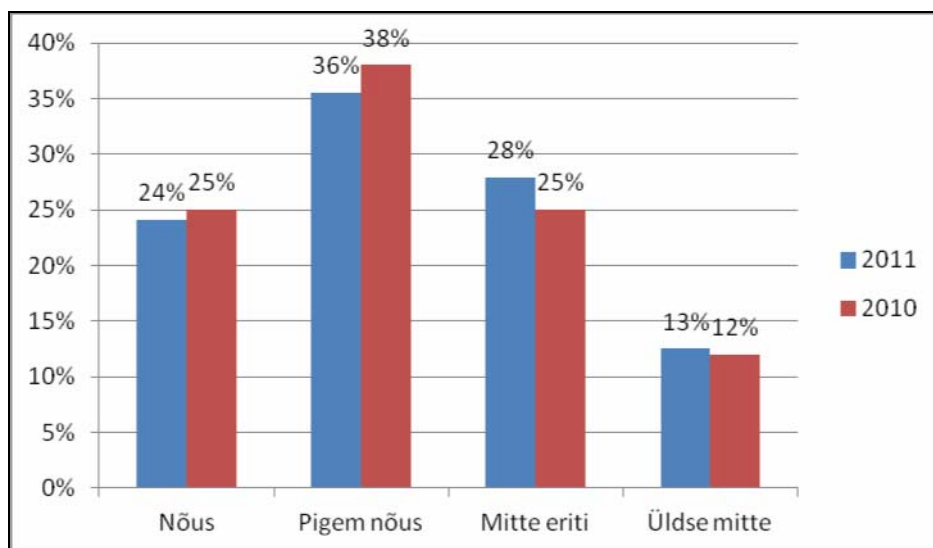
Joonis 18. Kiiruseületus on tingitud soodustavatest sõidutingimustest

Tabel 15. Kiiruseületus on tingitud teiste liiklejate kiirusevalikust

	M	N	KOKKU
Nõus	146	95	241
Pigem nõus	206	149	355
Mitte eriti	170	109	279
Üldse mitte	74	51	125
KOKKU	596	404	1000



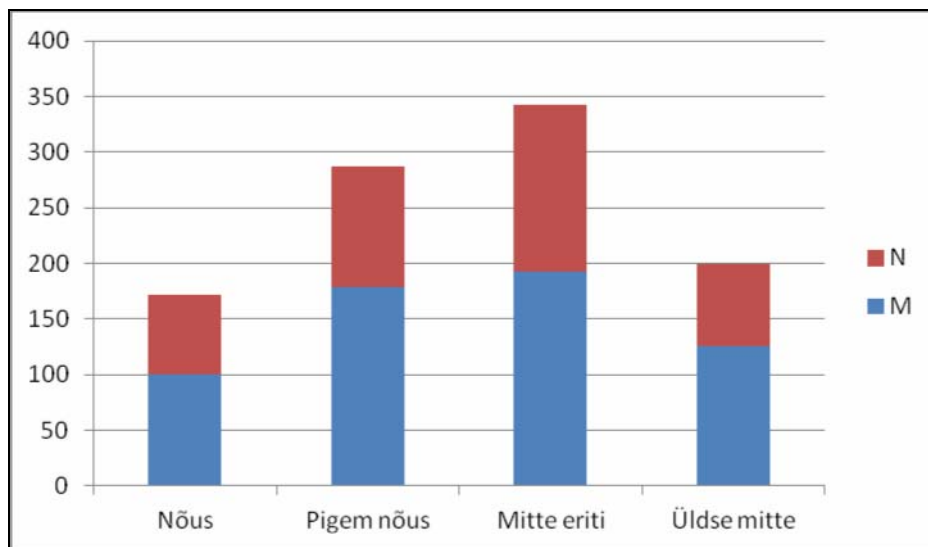
Joonis 19. Kiiruseületus on tingitud teiste liiklejate kiirusevalikust



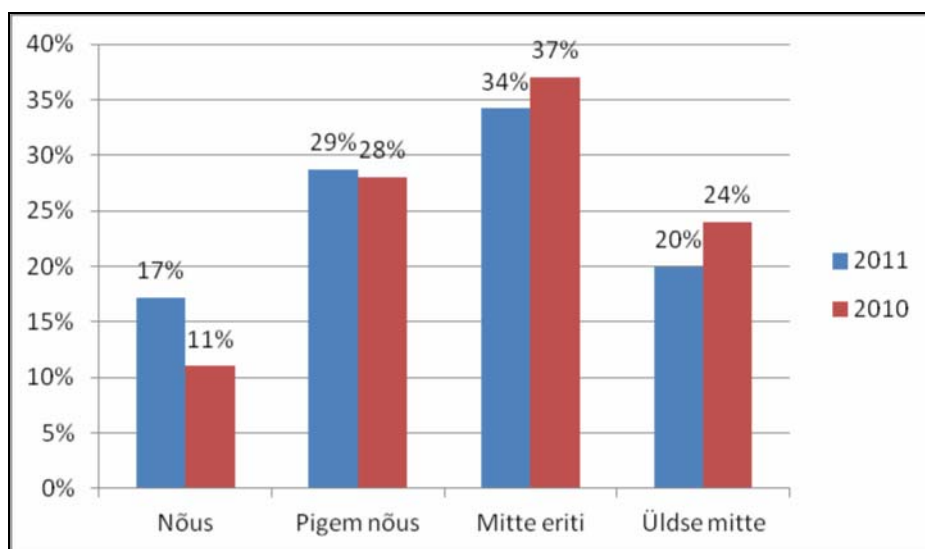
Joonis 20. Kiiruseületus on tingitud teiste liiklejate kiirusevalikust 2011 ja 2010 aastal

Tabel 16. Kiiruseületus on toimunud kiire sõidu nautimisest

	M	N	KOKKU
Nõus	100	72	172
Pigem nõus	178	109	287
Mitte eriti	192	150	342
Üldse mitte	126	73	199
KOKKU	596	404	1000



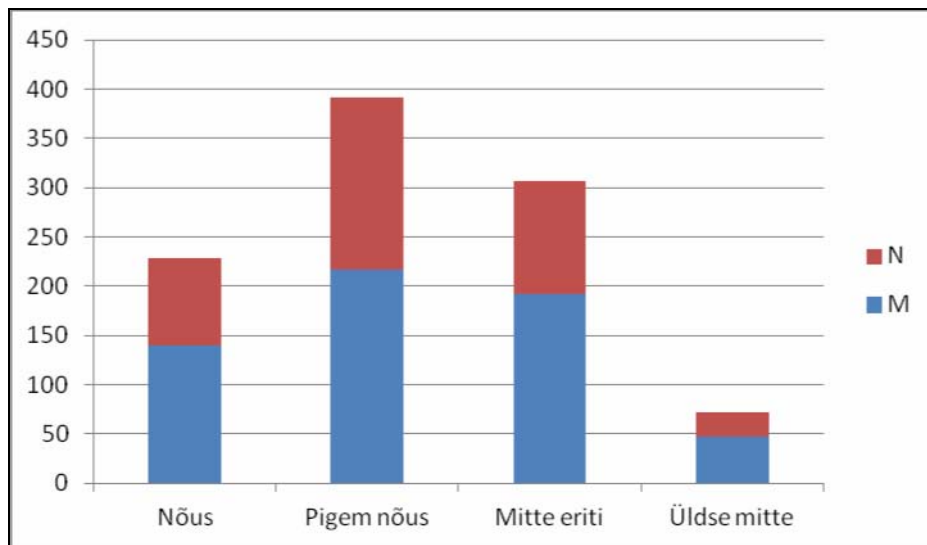
Joonis 21. Kiiruseületus on toimunud kiire sõidu nautimisest



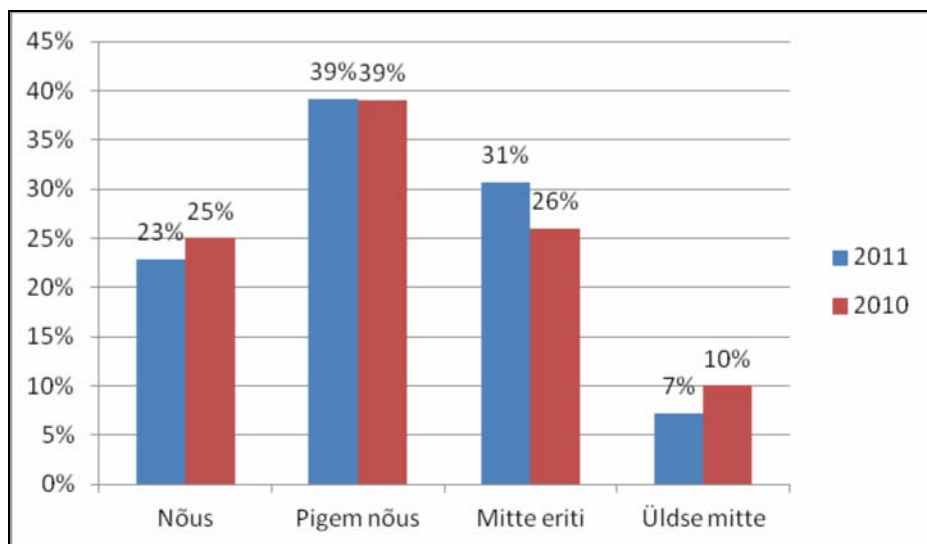
Joonis 22. Kiiruseületus on toimunud kiire sõidu nautimisest 2011 ja 2010 aastal

Tabel 17. Kiiruseületus on toimunud kogemata

	M	N	KOKKU
Nõus	140	89	229
Pigem nõus	217	175	392
Mitte eriti	192	115	307
Üldse mitte	47	25	72
KOKKU	596	404	1000



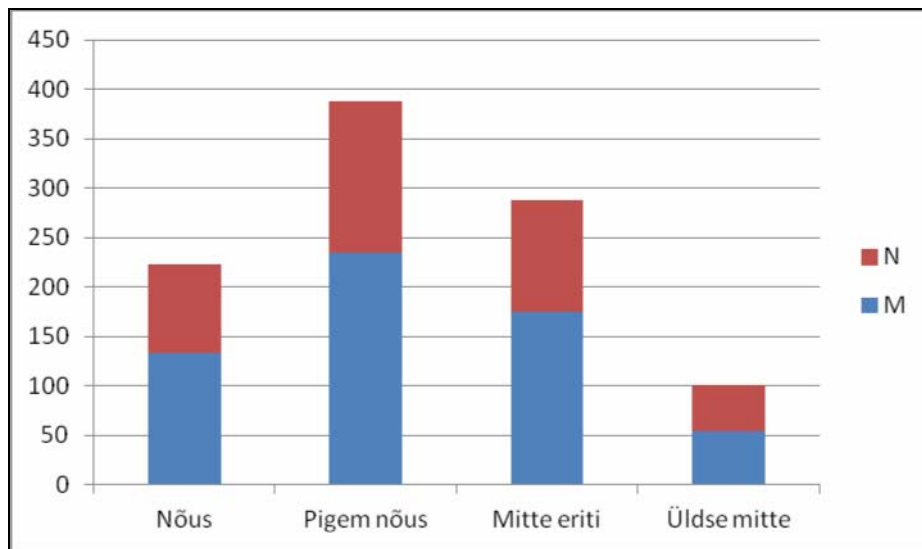
Joonis 23. Kiiruseületus on toimunud kogemata



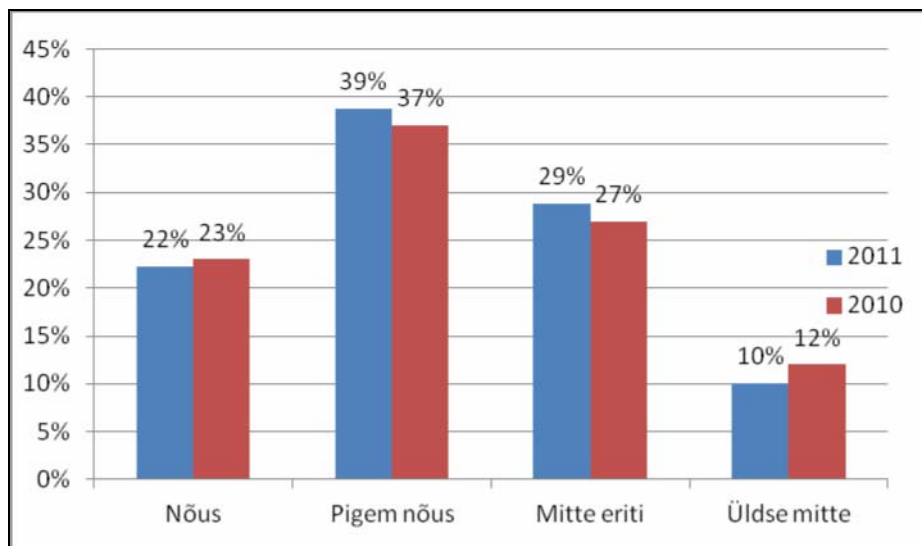
Joonis 24. Kiiruseületus on toimunud kogemata 2011 ja 2010 aastal

Tabel 18. Kiiruseületus on tingitud kiirustamisest kohtumisele

	M	N	KOKKU
Nõus	133	90	223
Pigem nõus	234	154	388
Mitte eriti	175	113	288
Üldse mitte	54	47	101
KOKKU	596	404	1000



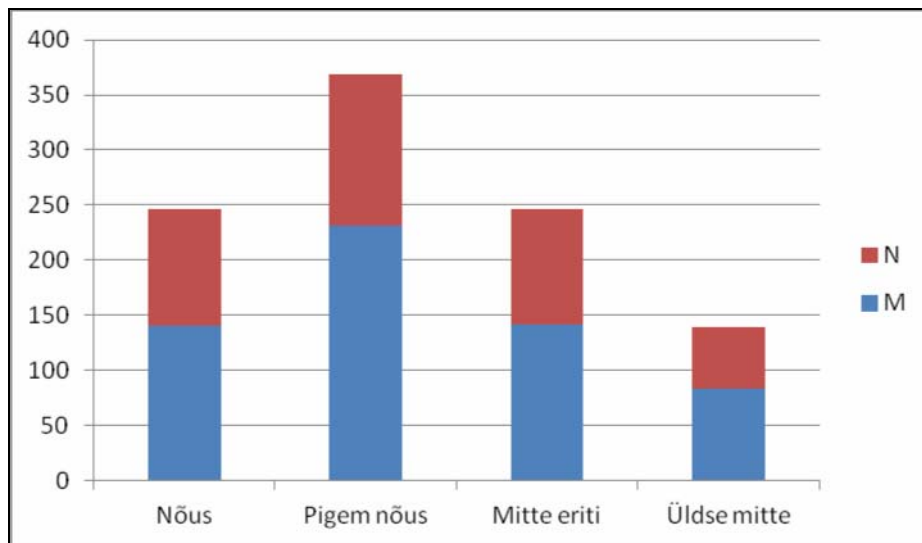
Joonis 25. Kiiruseületus on tingitud kiirustamisest kohtumisele



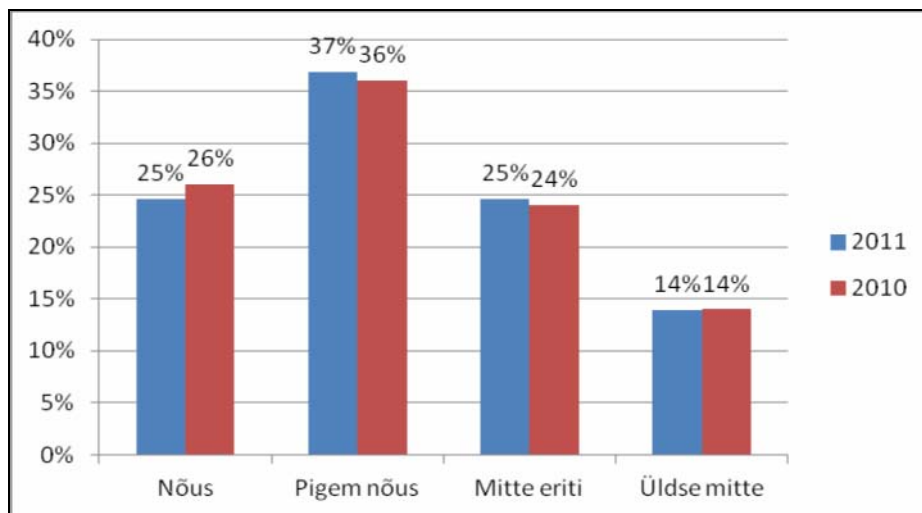
Joonis 26. Kiiruseületus on tingitud kiirustamisest kohtumisele 2011 ja 2010 aastal

Tabel 19. Kiiruseületus on toimunud põhjusel, et kehtestatud piirang ei vasta oludele

	M	N	KOKKU
Nõus	140	106	246
Pigem nõus	231	138	369
Mitte eriti	142	104	246
Üldse mitte	83	56	139
KOKKU	596	404	1000



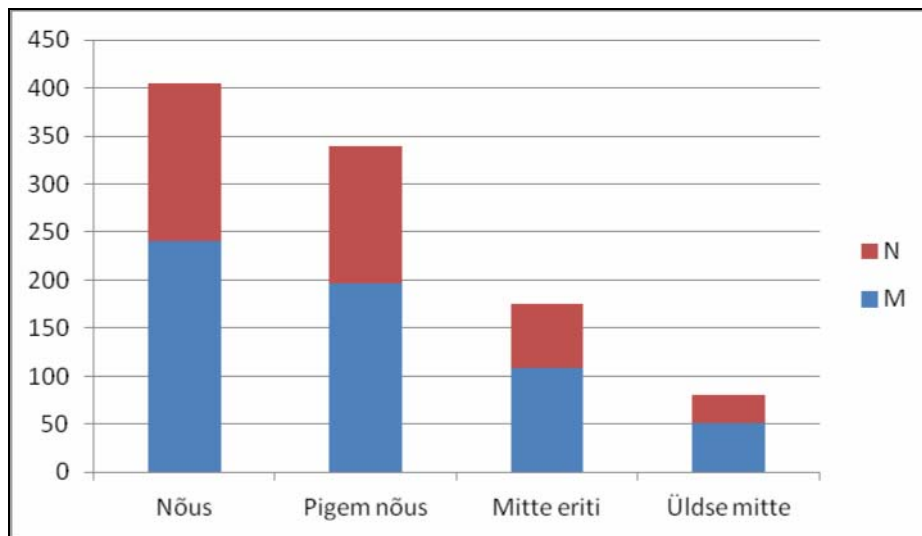
Joonis 27. Kiiruseületus on toimunud põhjusel, et kehtestatud piirang ei vasta oludele



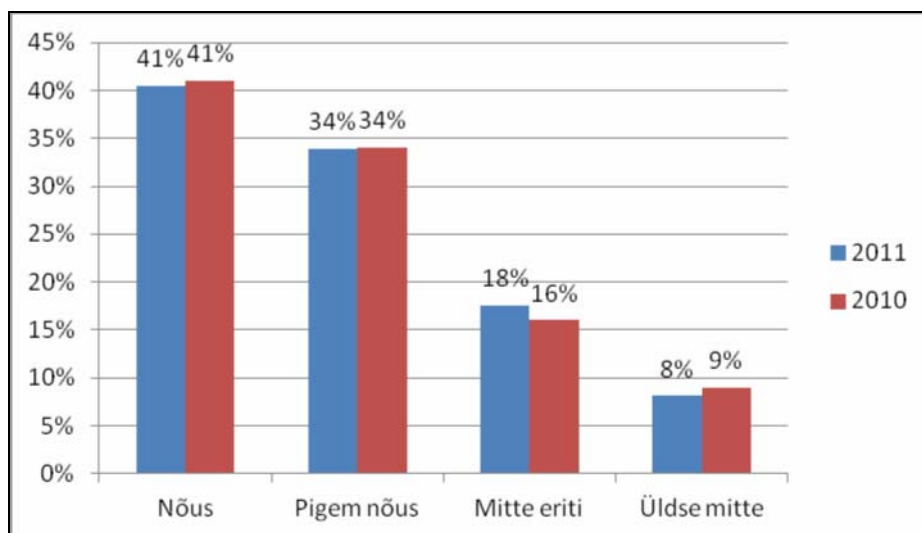
Joonis 28. Kiiruseületus on toimunud põhjusel, et kehtestatud piirang ei vasta oludele 2011 ja 2010 aastal

Tabel 20. Kuni +10 km/h kiiruseületus on üldiselt aktsepteeritav

	M	N	KOKKU
Nõus	240	165	405
Pigem nõus	196	143	339
Mitte eriti	109	66	175
Üldse mitte	51	30	81
KOKKU	596	404	1000



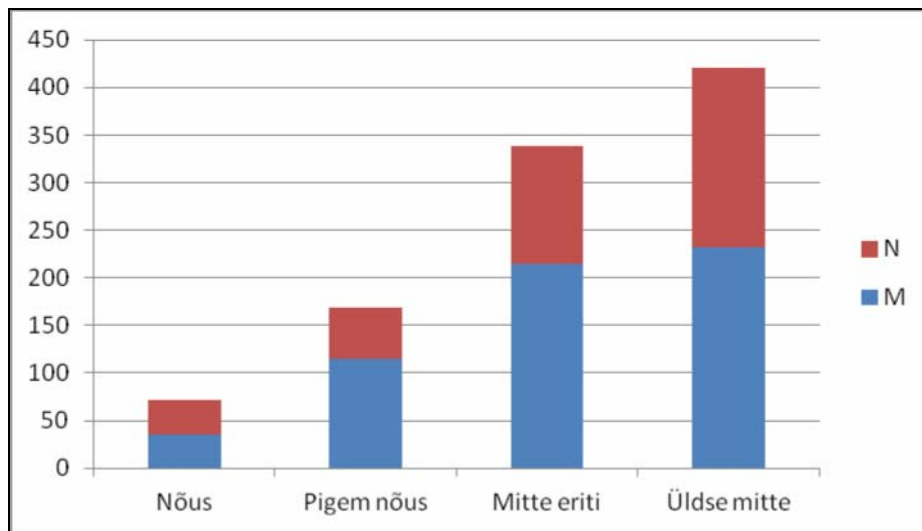
Joonis 29. Kuni +10 km/h kiiruseületus on üldiselt aktsepteeritav



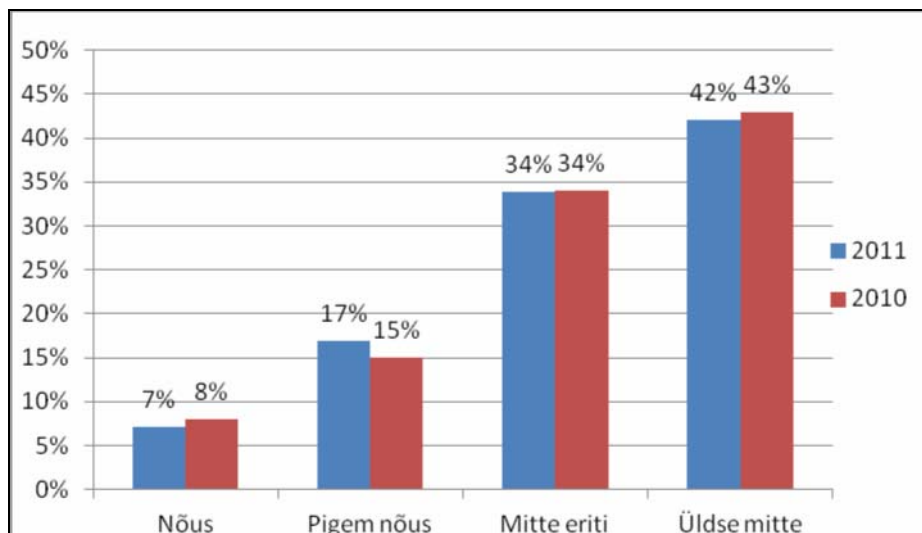
Joonis 30. Kuni +10 km/h kiiruseületus on üldiselt aktsepteeritav 2011 ja 2010 aastal

Tabel 21. Kuni +20 km/h kiiruseületus on üldiselt aktsepteeritav

	M	N	KOKKU
Nõus	35	36	71
Pigem nõus	115	54	169
Mitte eriti	214	125	339
Üldse mitte	232	189	421
KOKKU	596	404	1000



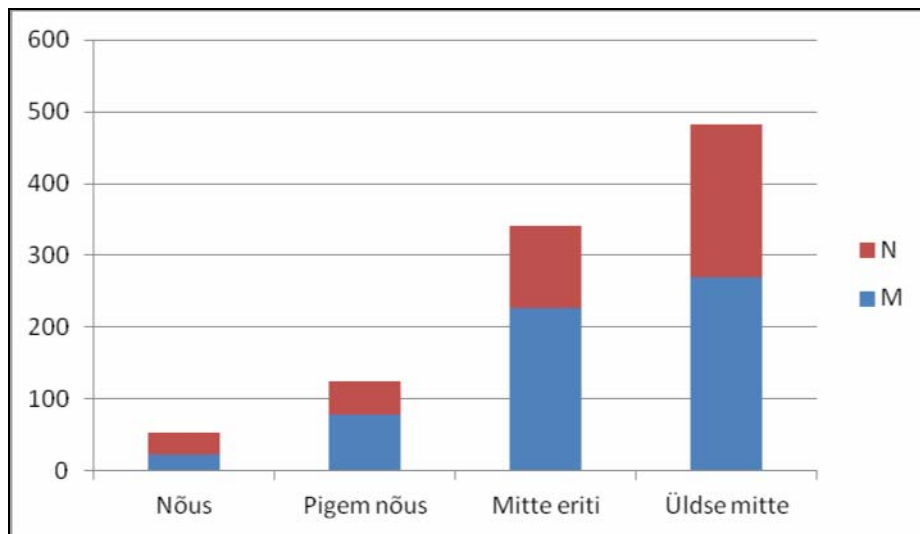
Joonis 31. Kuni +20 km/h kiiruseületus on üldiselt aktsepteeritav



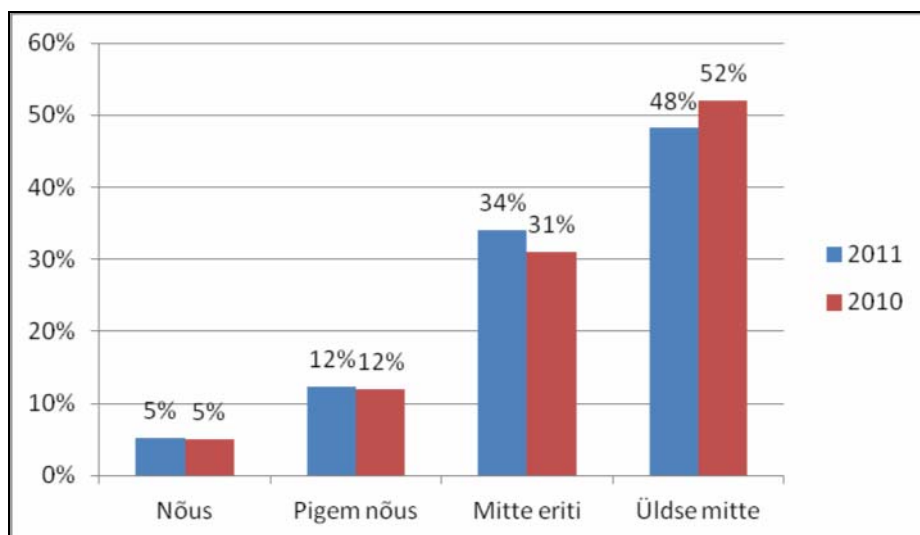
Joonis 32. Kuni +20 km/h kiiruseületus on üldiselt aktsepteeritav 2011 ja 2010 aastal

Tabel 22. Kiiruseületamise põhjuseks on auto võimekuse proovimine

	M	N	KOKKU
Nõus	22	31	53
Pigem nõus	78	46	124
Mitte eriti	227	114	341
Üldse mitte	269	213	482
KOKKU	596	404	1000



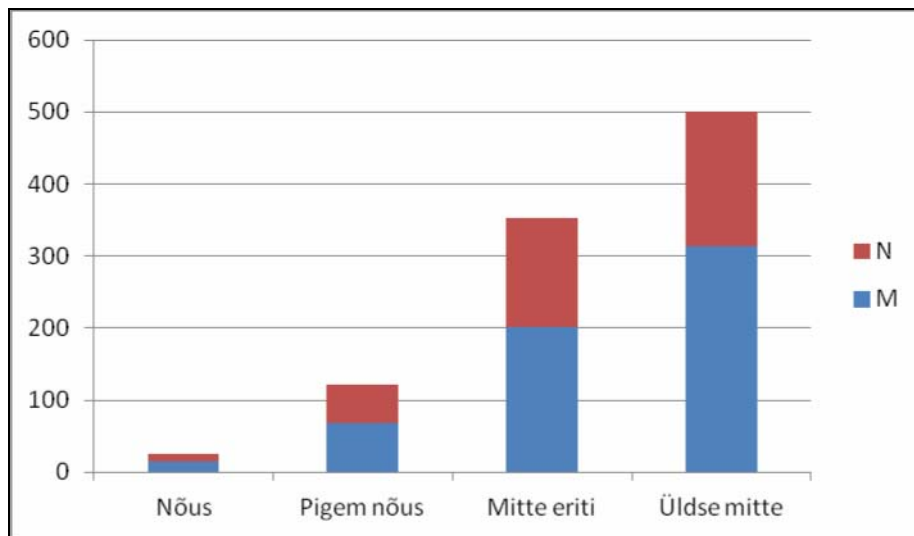
Joonis 33. Kiiruseületamise põhjuseks on auto võimekuse proovimine



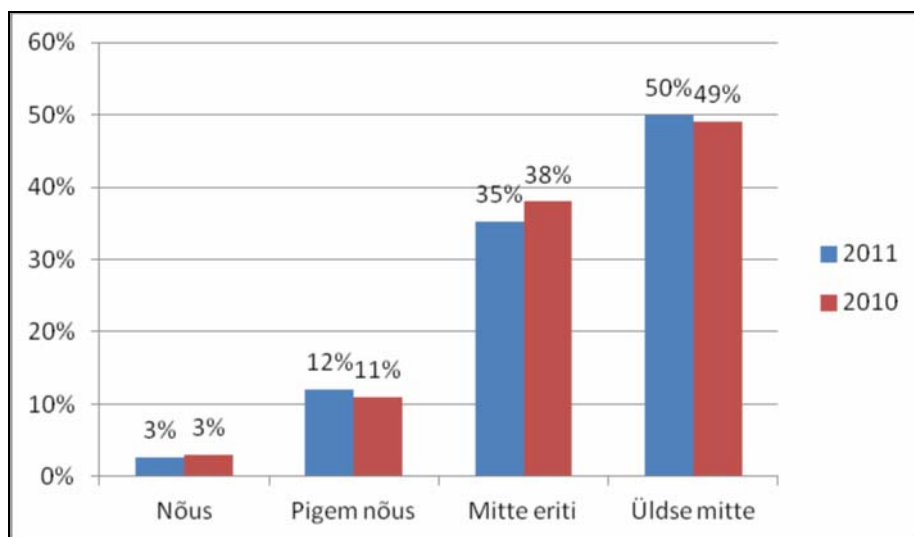
Joonis 34. Kiiruseületamise põhjuseks on auto võimekuse proovimine 2011 ja 2010 aastal

Tabel 23. Kiiruseületamine leiad aset, sest vahelejäamise risk on väike

	M	N	KOKKU
Nõus	14	12	26
Pigem nõus	68	53	121
Mitte eriti	201	152	353
Üldse mitte	313	187	500
KOKKU	596	404	1000



Joonis 35. Kiiruseületamine leiad aset, sest vahelejäamise risk on väike



Joonis 36. Kiiruseületamine leiad aset, sest vahelejäamise risk on väike 2011 ja 2010 aastal

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

Nimetati järgmised põhjused:

Adrenaliinivajadus

Aeglasematest juhtidest möödumine

Arsti juurde sõit

Eriolukord

Esmaabi vajadus

Haiglasse sõit
Hea auto
Hea muusika autos
Head teed
Hilinemine
Hommikune või öine väike liiklus
Hädaabi
Jalgratturites ja mootorratturitest möödumine
Kiirustamine tööle/lennukile/laevale
Liiklusvoolu kiiruses püsimine
Lõbu pärast
Lähedaste pärast
Meeldib kiiresti sõita
Mobiiliga rääkides
Möödasõidu ajal
Ohtlikus olukorras kiiresti möödumisel
Piki vahemaid sõites
Praamilt tulles
Pärast politseist möödumist
Raskeveokid teel
Sõidukitest vaba tee
Teetööde tõttu hilinemisel
Teiste liiklejate põhjendamatult aeglasel sõidul
Unustatud ajutised märgid
Vaba tee
Öösel

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

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

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

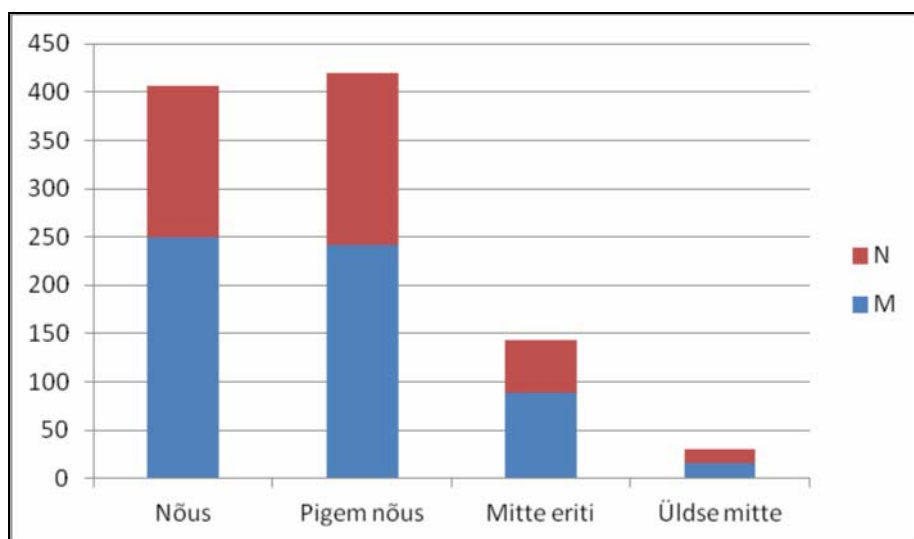
- Politsei järelevalve tõhustamine teedel: **83% (81%)**
- Kiiruskaamerate paigaldamine: **74% (74%)**
- Kiirustabloode paigaldamine: **87% (88%)**
- Liikluskasvatuse tõhustamine: **85% (86%)**
- Autojuhtide teadlikkuse tõstmine (kampaaniad, koolitused, teabepäevad): **78% (79%)**
- Füüsilised meetmed (kännised, teekitsendused, ringristmikud, jne): **43% (44%)**
- Karistuste karmistamine: **51% (53%)**
- Püsikiirushoidja olemasolu autos: **79% (80%)**
- Elektrooniline seade autos, mis hoiatab või takistab kiiruse ületamise ees: **70% (68%)**

Tulemustest selgub, et küsitluses osalenud juhid pooldavad kiiruskontrolli meetmetest eelkõige kiirustabloode paigaldamist, liikluskasvatuse tõhustamist, 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. Mõnevõrra vähemat poolehoidu leiavad karistuste karmistamine ja füüsilised meetmed (teekitsendused ja ringristmikud näiteks).

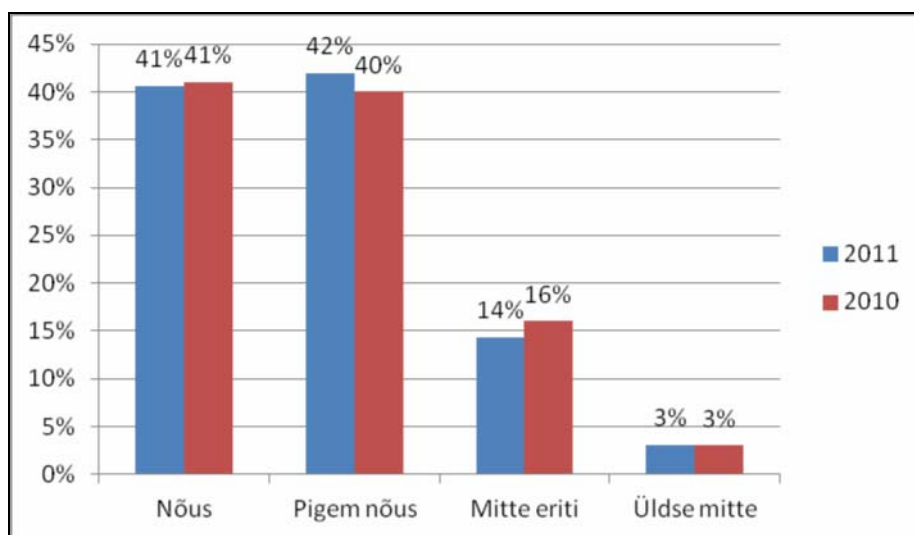
Järgnevatel graafikutel on toodud iga üksiku meetme toetus või vastuseis.

Tabel 24. Nõustumine politseijärelevalve tõhustamisega

	M	N	KOKKU
Nõus	249	157	406
Pigem nõus	242	178	420
Mitte eriti	89	54	143
Üldse mitte	16	15	31
KOKKU	596	404	1000



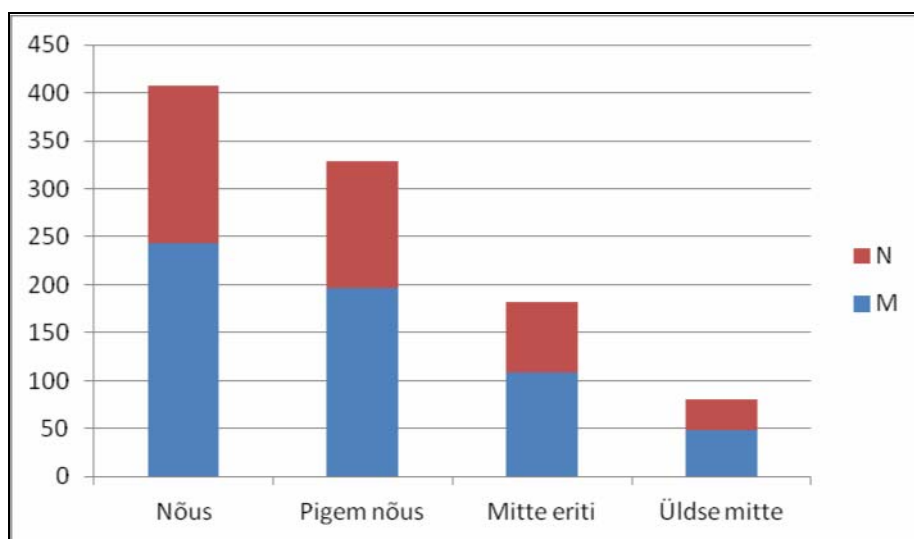
Joonis 37. Nõustumine politseijärelvalve tõhustamisega



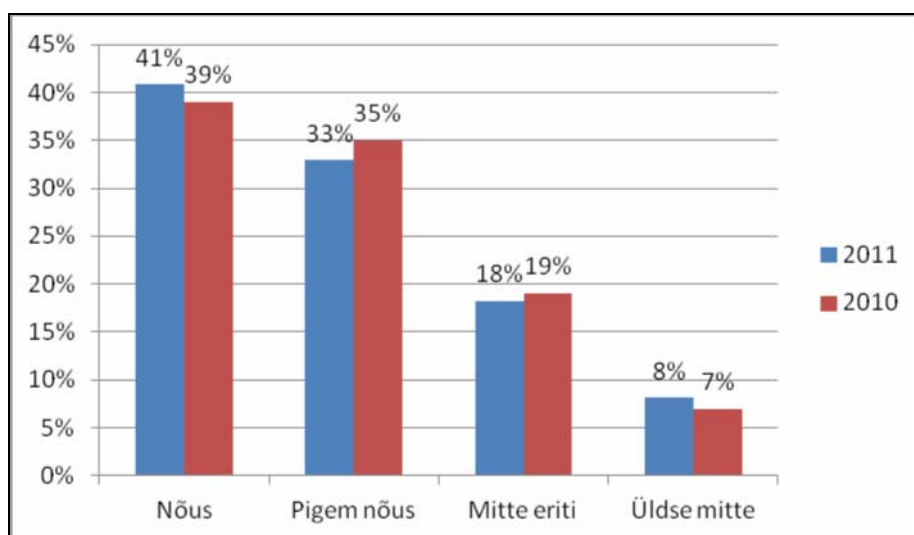
Joonis 38. Nõustumine politseijärelvalve tõhustamisega 2011 ja 2010 aastal

Tabel 25. Nõustumine kiirusekaamerate paigaldamisega

	M	N	KOKKU
Nõus	243	165	408
Pigem nõus	197	132	329
Mitte eriti	108	74	182
Üldse mitte	48	33	81
KOKKU	596	404	1000



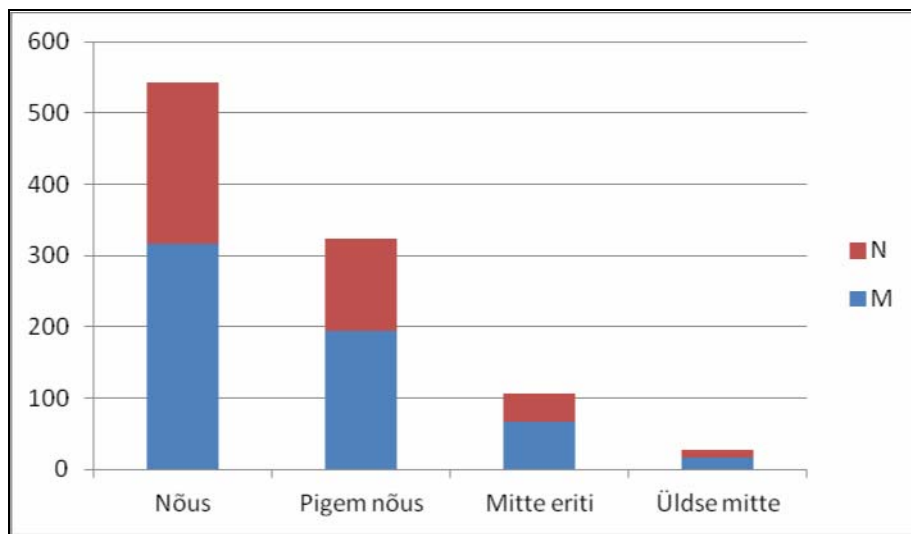
Joonis 39. Nõustumine kiirusekaamerate paigaldamisega



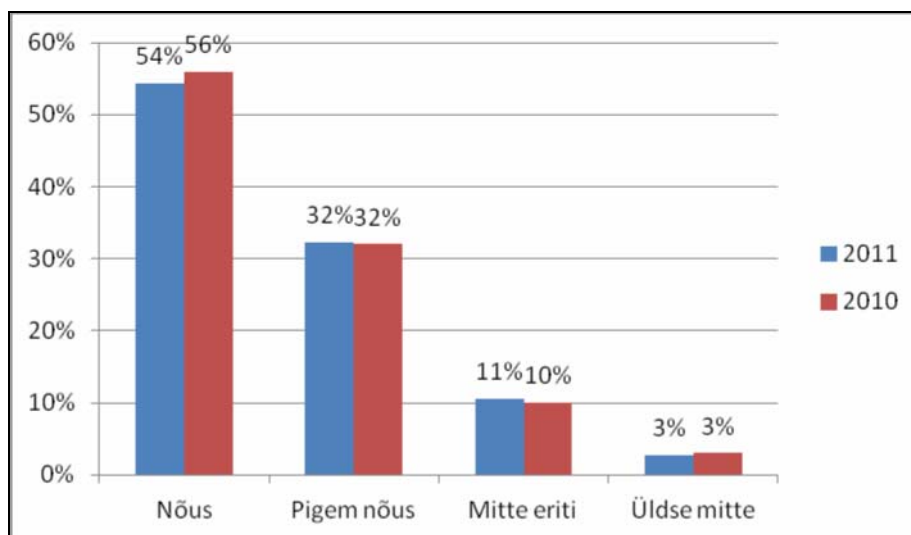
Joonis 40. Nõustumine kiirusekaamerate paigaldamisega 2011 ja 2010 aastal

Tabel 26. Nõustumine kiirustabloode paigaldamisega

	M	N	KOKKU
Nõus	317	226	543
Pigem nõus	195	128	323
Mitte eriti	67	39	106
Üldse mitte	17	11	28
KOKKU	596	404	1000



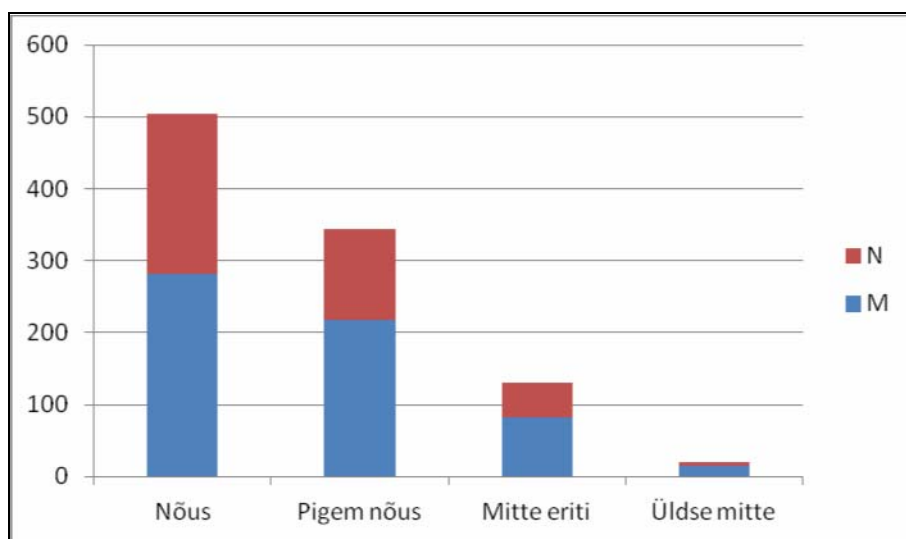
Joonis 41. Nõustumine kiirustabloode paigaldamisega



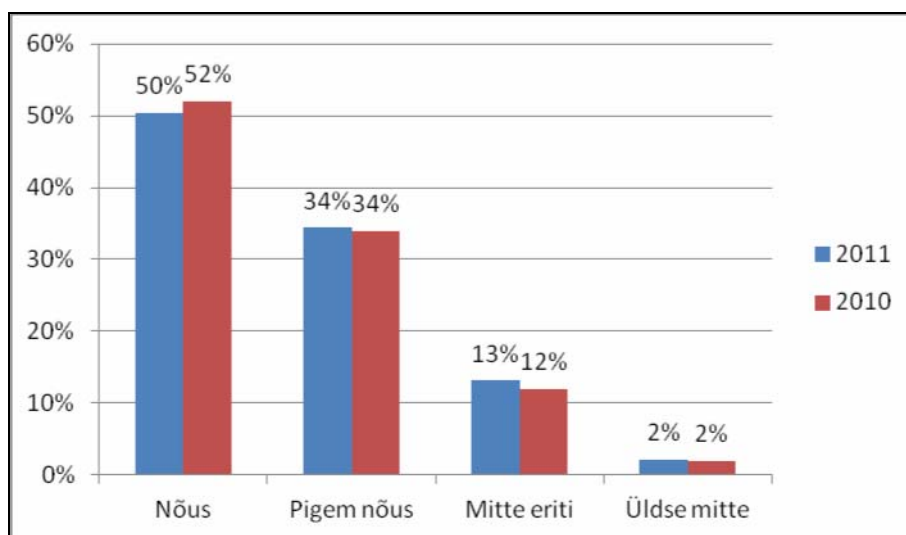
Joonis 42. Nõustumine kiirustabloode paigaldamisega 2011 ja 2010

Tabel 27. Nõustumine liikluskasvatuse tõhustamisega

	M	N	KOKKU
Nõus	281	223	504
Pigem nõus	218	126	344
Mitte eriti	82	49	131
Üldse mitte	15	6	21
KOKKU	596	404	1000



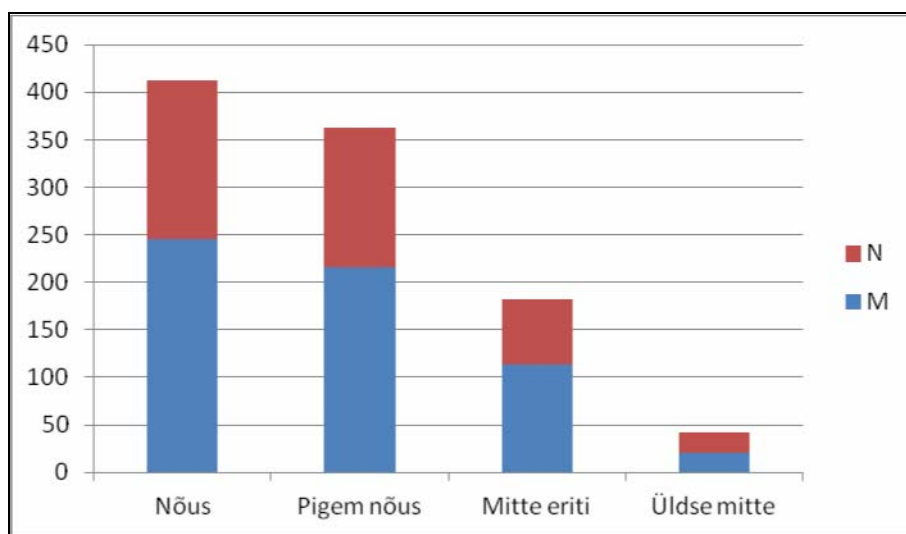
Joonis 43. Nõustumine liikluskasvatuse tõhustamisega



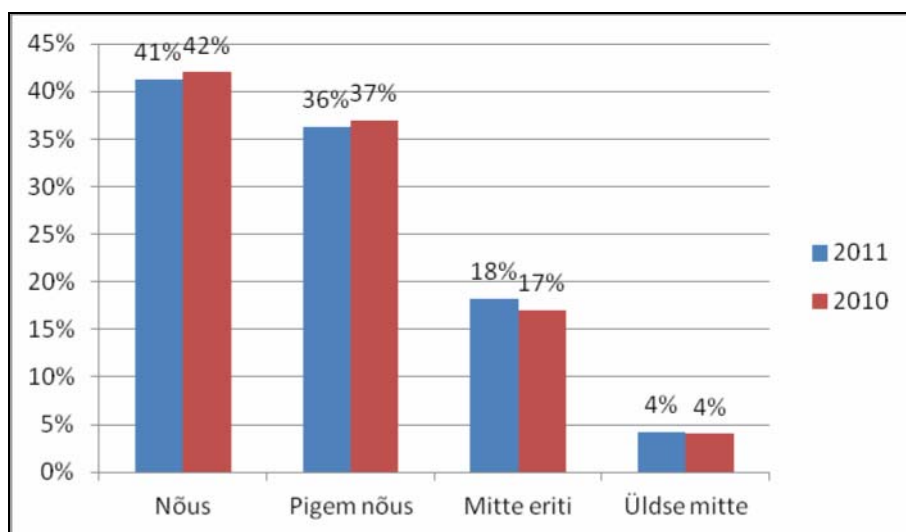
Joonis 44. Nõustumine liikluskasvatuse tõhustamisega 2011 ja 2010 aastal

Tabel 28. Nõustumine juhtide teadlikkuse tõstmisega

	M	N	KOKKU
Nõus	245	168	413
Pigem nõus	216	147	363
Mitte eriti	114	68	182
Üldse mitte	21	21	42
KOKKU	596	404	1000



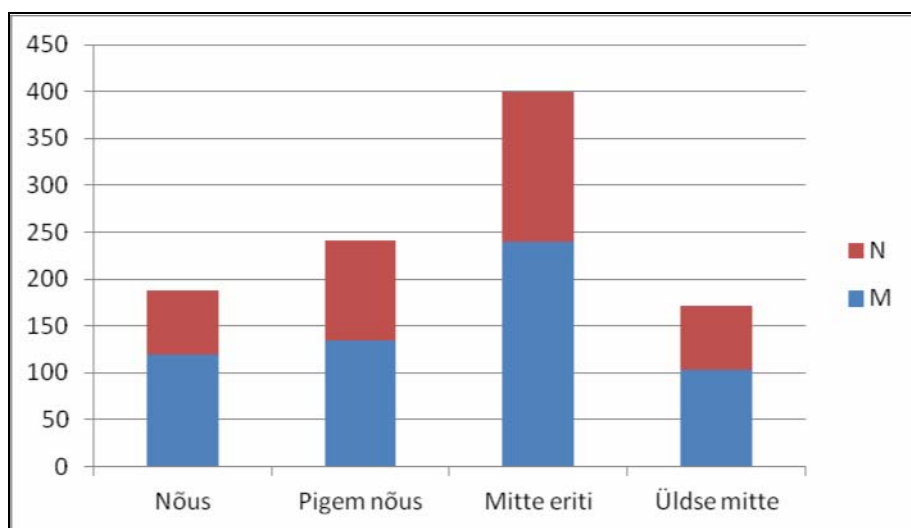
Joonis 45. Nõustumine juhtide teadlikkuse tõstmisega



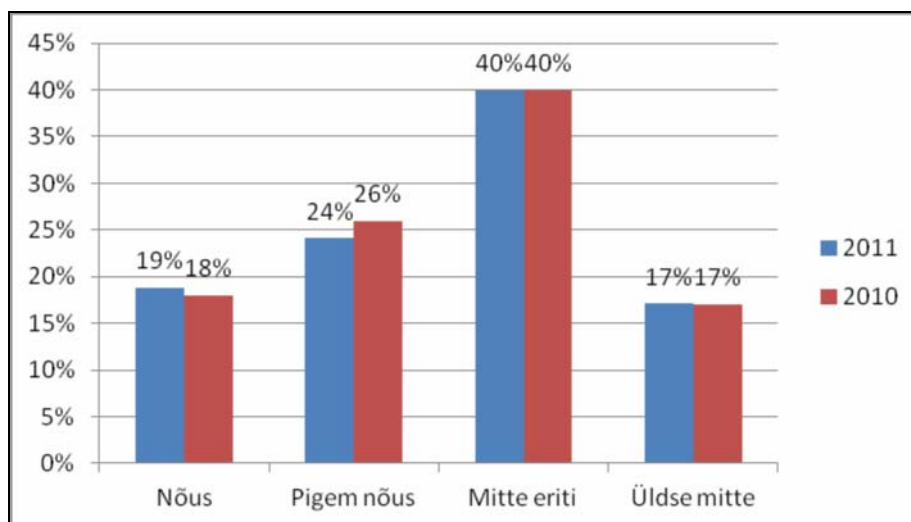
Joonis 46. Nõustumine juhtide teadlikkuse tõstmisega 2011 ja 2010 aastal

Tabel 29. Nõustumine füüsiliste meetmete rakendamisega kiiruse ohjeldamiseks

	M	N	KOKKU
Nõus	119	69	188
Pigem nõus	134	107	241
Mitte eriti	240	160	400
Üldse mitte	103	68	171
KOKKU	596	404	1000



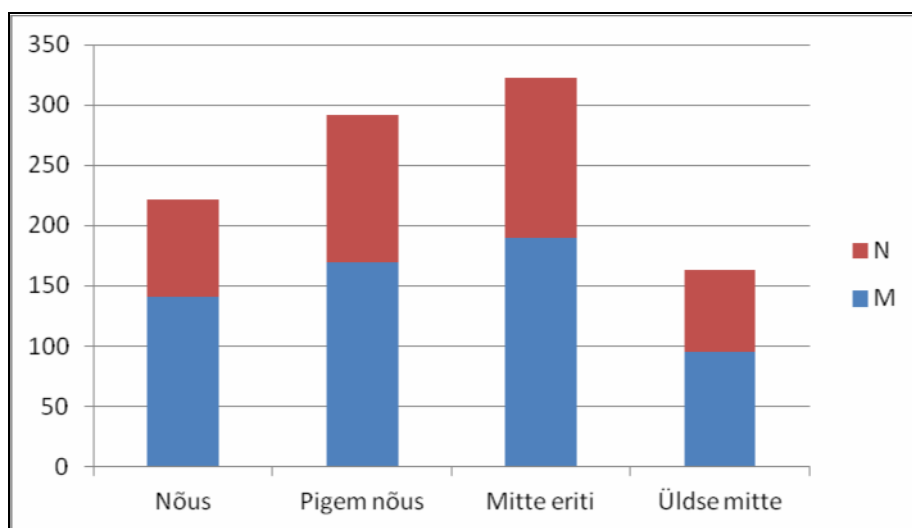
Joonis 47. Nõustumine füüsiliste meetmete rakendamisega kiiruse ohjeldamiseks



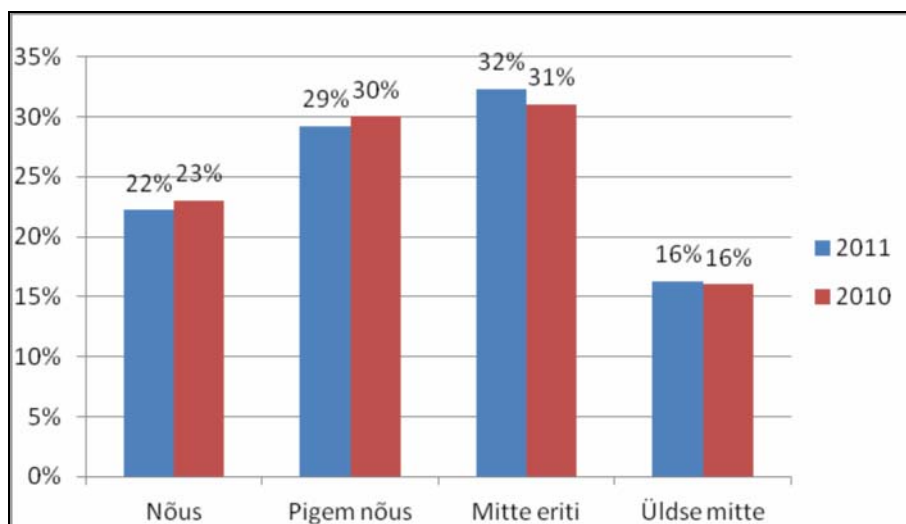
Joonis 48. Nõustumine füüsiliste meetmete rakendamisega kiiruse ohjeldamiseks 2011 ja 2010 aastal

Tabel 30. Nõustumine karistuste karmistamise vajadusega kiiruste ohjeldamiseks

	M	N	KOKKU
Nõus	141	81	222
Pigem nõus	170	122	292
Mitte eriti	190	133	323
Üldse mitte	95	68	163
KOKKU	596	404	1000



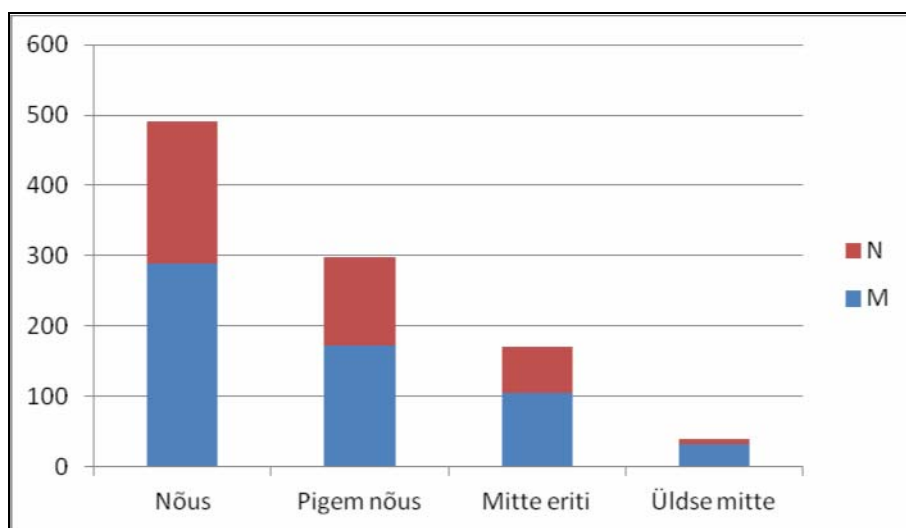
Joonis 49. Nõustumine karistuste karmistamise vajadusega kiiruste ohjeldamiseks



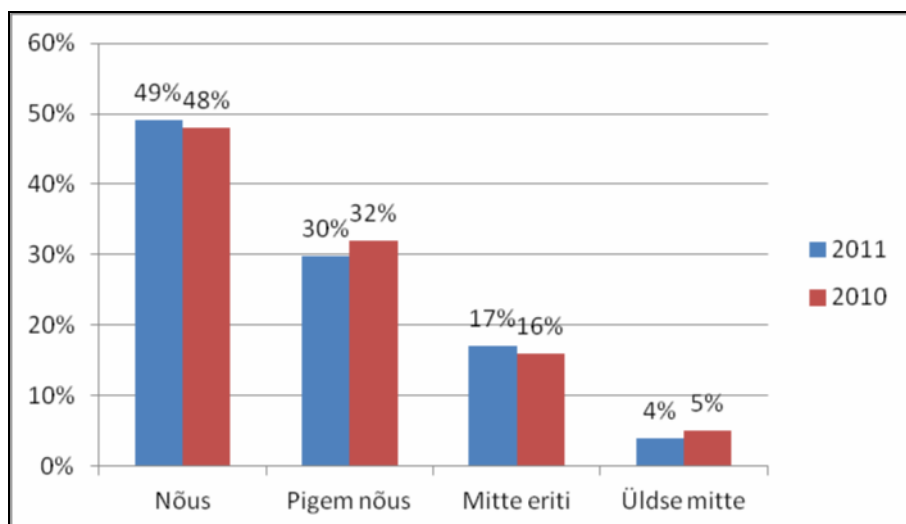
Joonis 50. Nõustumine karistuste karmistamise vajadusega kiiruste ohjeldamiseks 2011 ja 2010 aastal

Tabel 31. Nõustumine püsikiirushoidja olemasoluga autos

	M	N	KOKKU
Nõus	288	203	491
Pigem nõus	172	126	298
Mitte eriti	105	66	171
Üldse mitte	31	9	40
KOKKU	596	404	1000



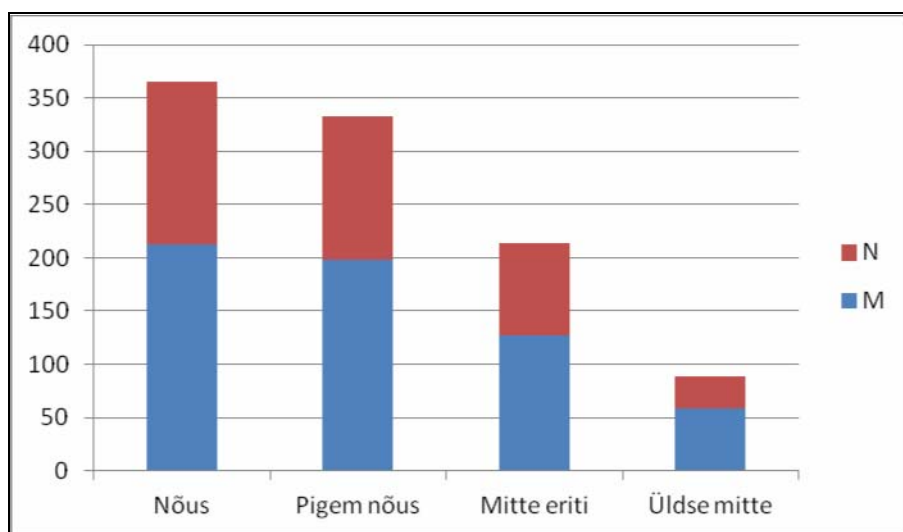
Joonis 51. Nõustumine püsikiirushoidja olemasoluga autos



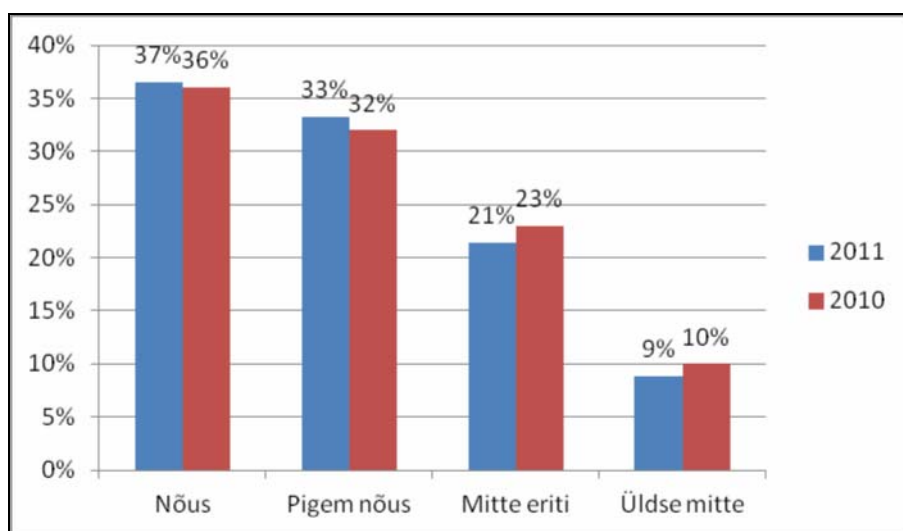
Joonis 52. Nõustumine püsikiirushoidja olemasoluga autos

Tabel 32. Nõustumine elektroonse kiiruskontrolliseadmega autos

	M	N	KOKKU
Nõus	212	153	365
Pigem nõus	198	135	333
Mitte eriti	127	87	214
Üldse mitte	59	29	88
KOKKU	596	404	1000



Joonis 53. Nõustumine elektroonse kiiruskontrolliseadmega autos



Joonis 54. Nõustumine elektroonse kiiruskontrolliseadmega autos 2011 ja 2010

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

0

1 kord

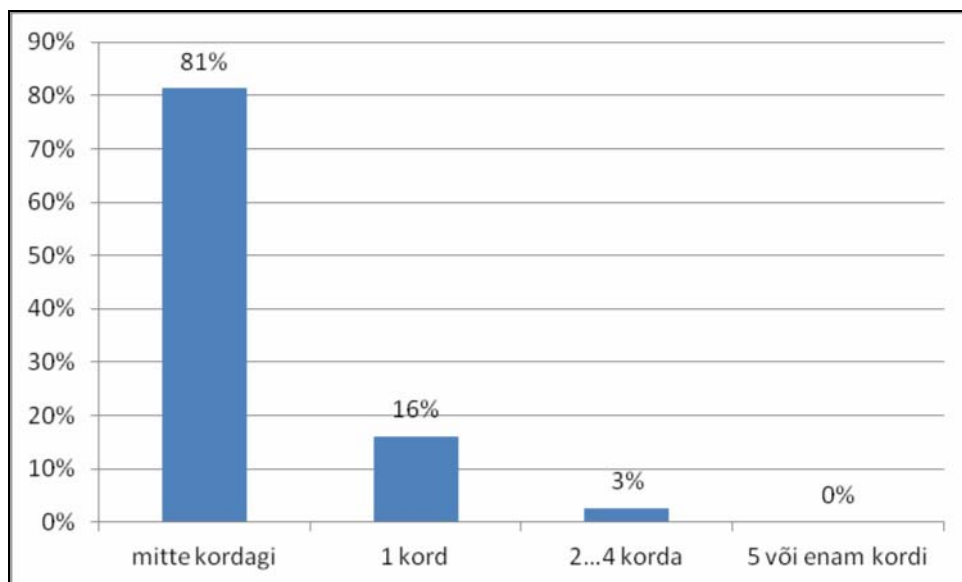
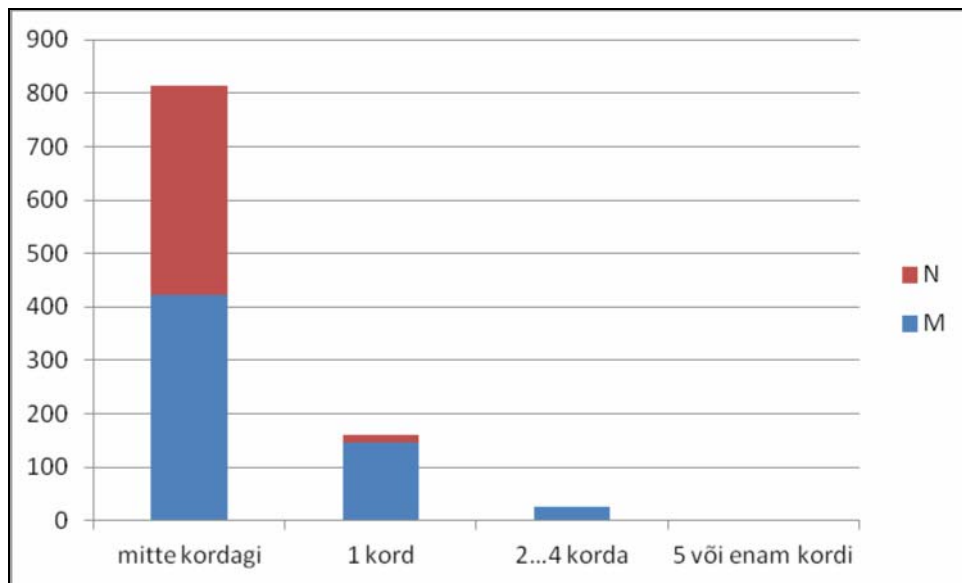
2-4 korda

5 või enam korda

Erinevalt eelmise aasta uuringust, küsiti seekord juhtidelt ka selle kohta, kas nad on viimase aasta jooksul juhtinud autot ebakaines olekus. Tulemustest selgus, et 81% vastanutest ei ole seda teinud. 16% on üks kord juhtinud autot ebakaines olekus ja neid juhte, kes seda on teinud viis või enam korda, antud uuringu põhjal palju ei ole. Erinevused meeste ja naiste vastustes on toodud alljärgnevas tabelis ja joonistel.

Tabel 33. Sõiduki juhtimine ebakaines olekus

	M	N	KOKKU
mitte kordagi	423	390	813
1 kord	146	14	160
2...4 korda	26	0	26
5 või enam kordi	1	0	1
KOKKU	596	404	1000



Joonis 55. Sõiduki juhtimine ebakaines olekus

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

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

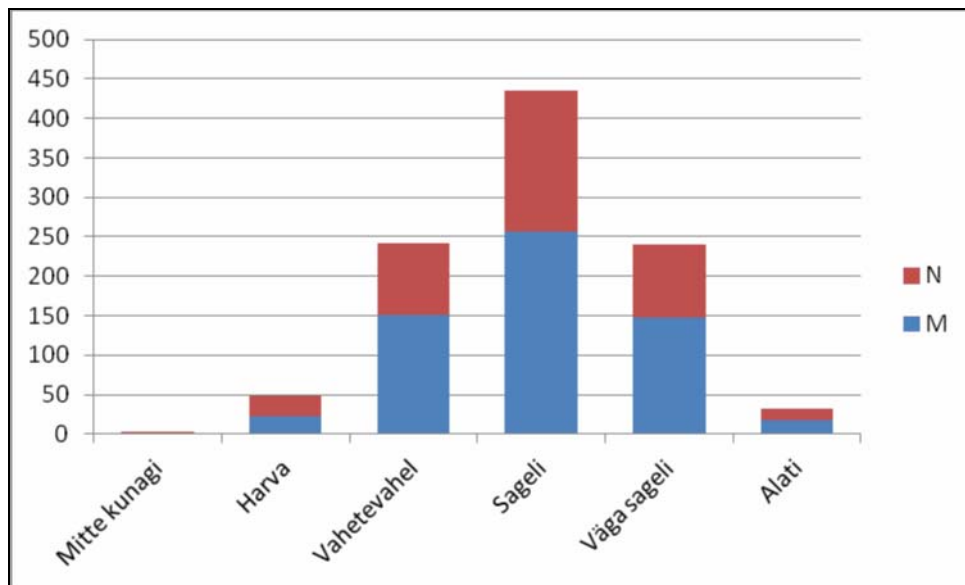
Järgmises küsimuste blokis uuriti juhtide arvamust selles osas, mis puudutab liiklusõnnetuste peamisi põhjusi. Ka selle teema puhul anti vastanule 10 erinevat varianti, millega vastanu võis nõustuda või mitte. Analoogselt eelnevaga on järgnevalt esitatud nende juhtide osakaal %, kes nõustuvad sellega, et iga järgnev faktor on sageli, väga sageli või alati põhjuseks liiklusõnnetuste toimumisele (sulgudes on toodud 2010. aasta tulemused).

- Auto juhtimine väsinuna: **71% (71%)**
- Auto juhtimine alkoholi-, narkojoobes või ravimite mõju all: **96% (97%)**
- Väike pikivahe eessõitjaga: **66% (66%)**
- Liiga kiire sõit: **77% (76%)**
- Teede halb seisukord: 46% (43%)
- Ootamatud seisakud teel: 27% (25%)
- Mobiiltelefoni kasutamine sõidu ajal 27% (27%)
- Halvad ilmastikuolud: 58% (58%)
- Auto tehniline kontroll (mittekorras rehvid, pidurid, rool, tuled, jne): 52% (56%)

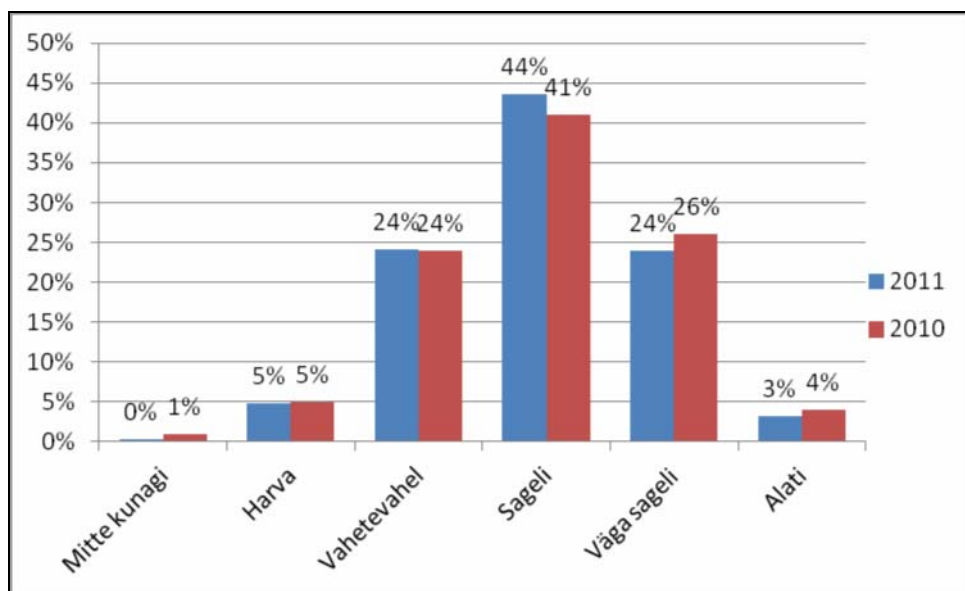
Tulemustest selgub, et peamisteks liiklusõnnetusi põhjustavateks faktoriteks peetakse joobes sõidukijuhtimist, liiga kiiret sõitu, auto juhtimist väsinuna ja väikest pikivahet eessõitjaga. Need näitajad ei ole võrreldes 2010. aastaga muutunud. Kõige vähem peetakse liiklusõnnetuse põhjustajateks mobiiltelefoni kasutamist ja ootamatuid seisakuid teel. Iga üksiku kohta on jaotused esitatud järgnevalt.

Tabel 34. Liiklusõnnetuse toimumise põhjuseks on auto juhtimine väsinuna

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	2	1	3
Harva	22	26	48
Vahetevahel	150	91	241
Sageli	257	179	436
Väga sageli	148	92	240
Alati	17	15	32
KOKKU	596	404	1000



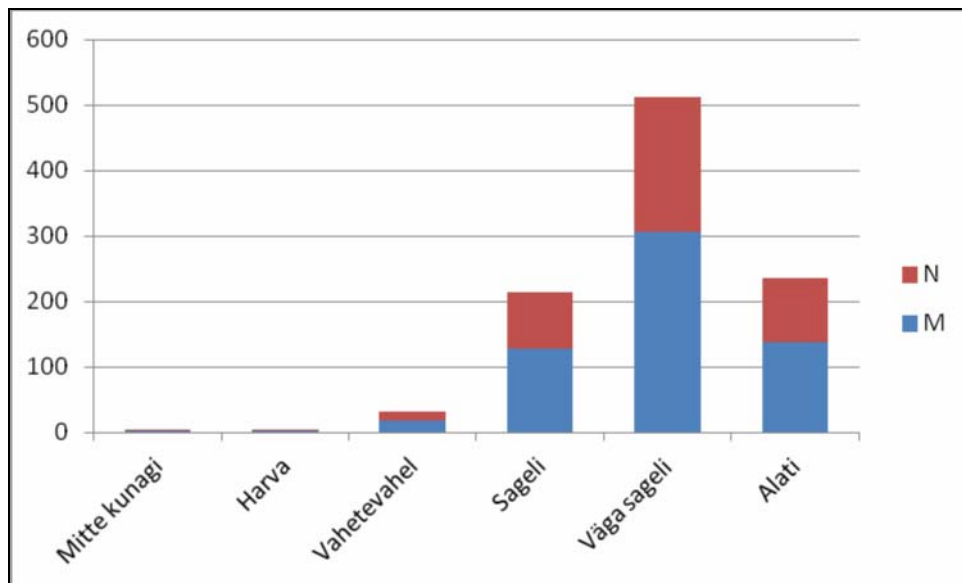
Joonis 56. Liiklusõnnetuse toimumise põhjuseks on auto juhtimine väsinuna



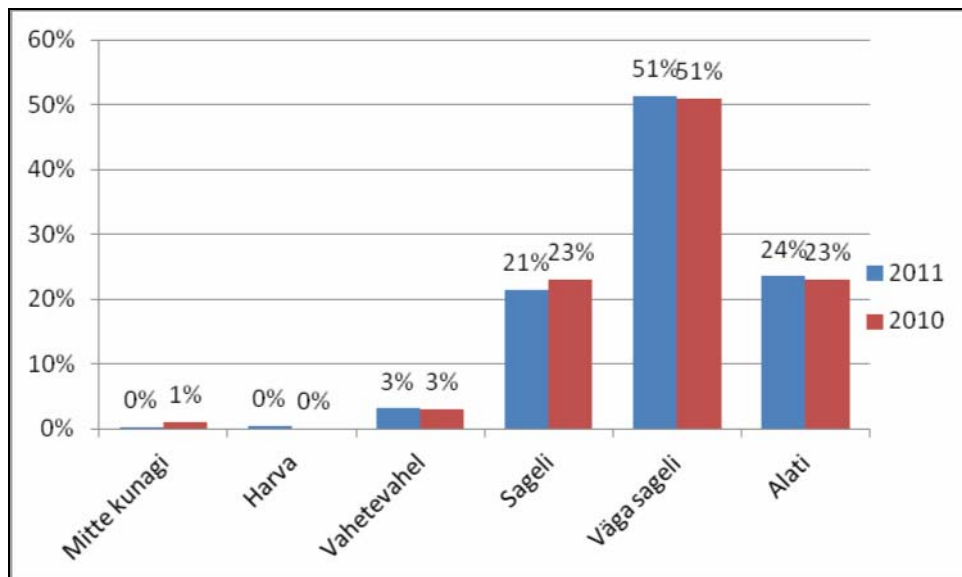
Joonis 57. Liiklusõnnetuse toimumise põhjuseks on auto juhtimine väsinuna 2011 ja 2010 aastal

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

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	2	1	3
Harva	3	1	4
Vahetevahel	19	12	31
Sageli	128	86	214
Väga sageli	307	206	513
Alati	137	98	235
KOKKU	596	404	1000



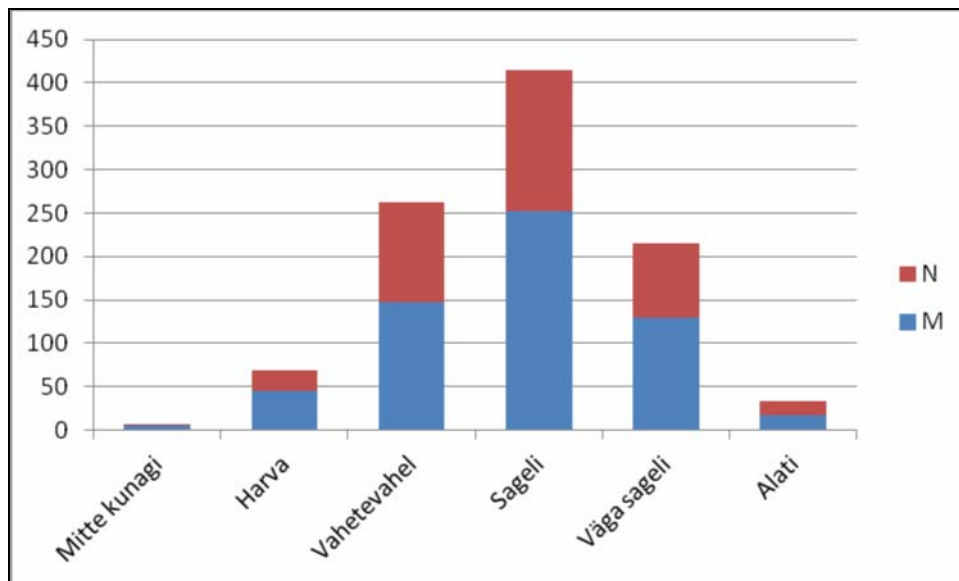
Joonis 58. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto juhtimine joobes ja ravimite mõju all



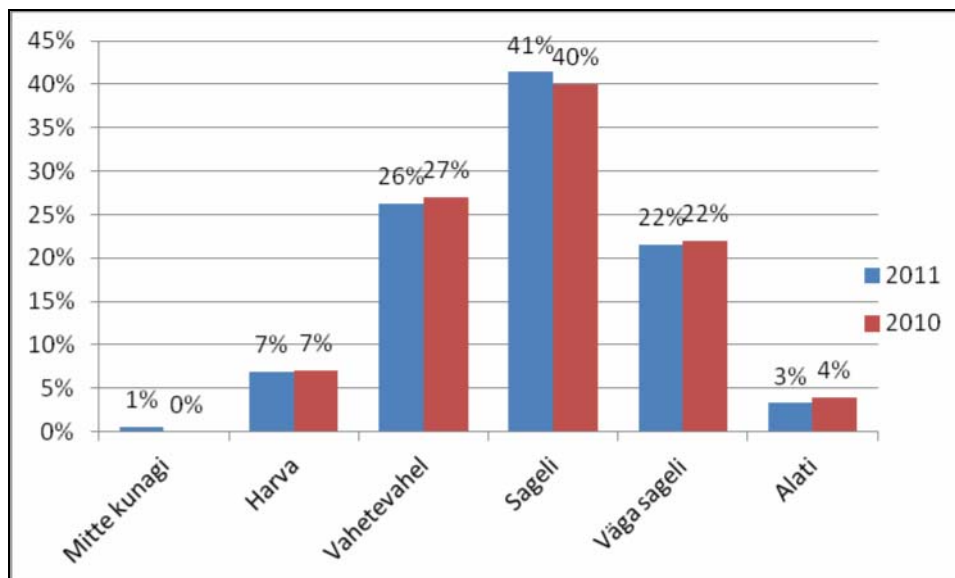
Joonis 59. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto juhtimine joobes ja ravimite mõju all 2011 ja 2010 aastal

Tabel 36. Liiklusõnnetuse põhjuseks on väike pikivahe eessõitjaga

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	5	1	6
Harva	45	24	69
Vahetevahel	147	116	263
Sageli	252	162	414
Väga sageli	130	85	215
Alati	17	16	33
KOKKU	596	404	1000



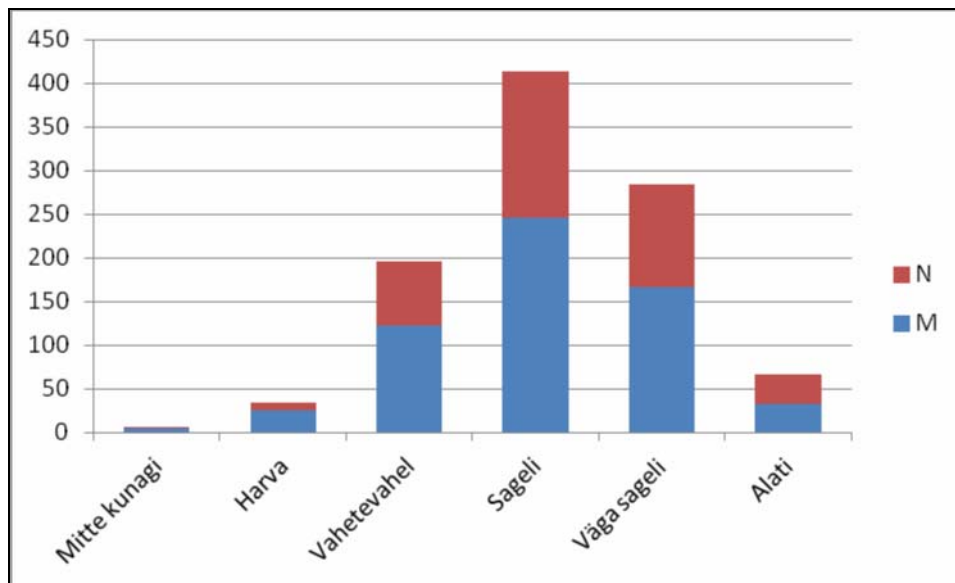
Joonis 60. Liiklusõnnetuse põhjuseks on väike pikivahe eessõitjaga



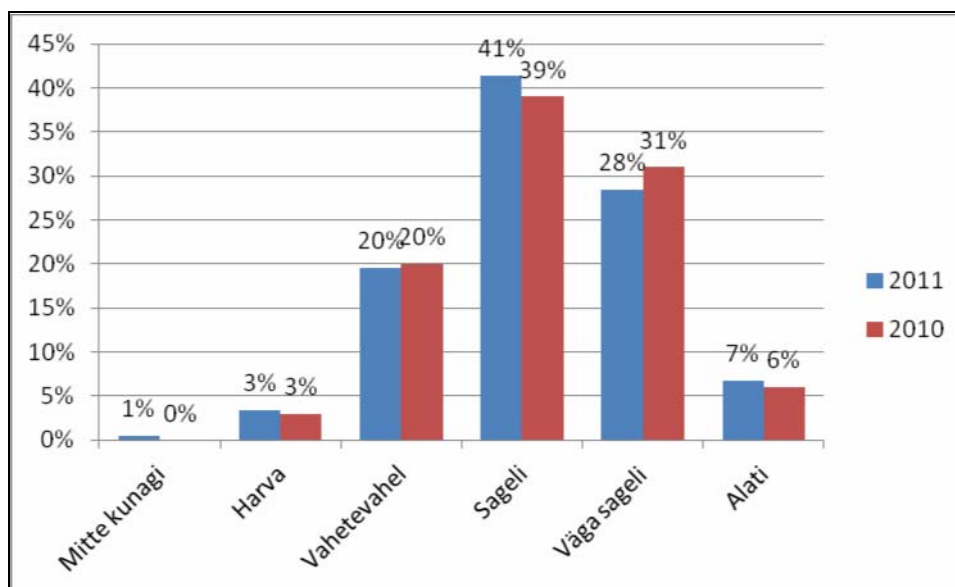
Joonis 61. Liiklusõnnetuse põhjuseks on väike pikivahe eessõitjaga 2011 ja 2010 aastal

Tabel 37. Liiklusõnnetuse põhjuseks on liiga kiire sõit

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	4	1	5
Harva	25	9	34
Vahetevahel	122	74	196
Sageli	246	168	414
Väga sageli	167	117	284
Alati	32	35	67
KOKKU	596	404	1000



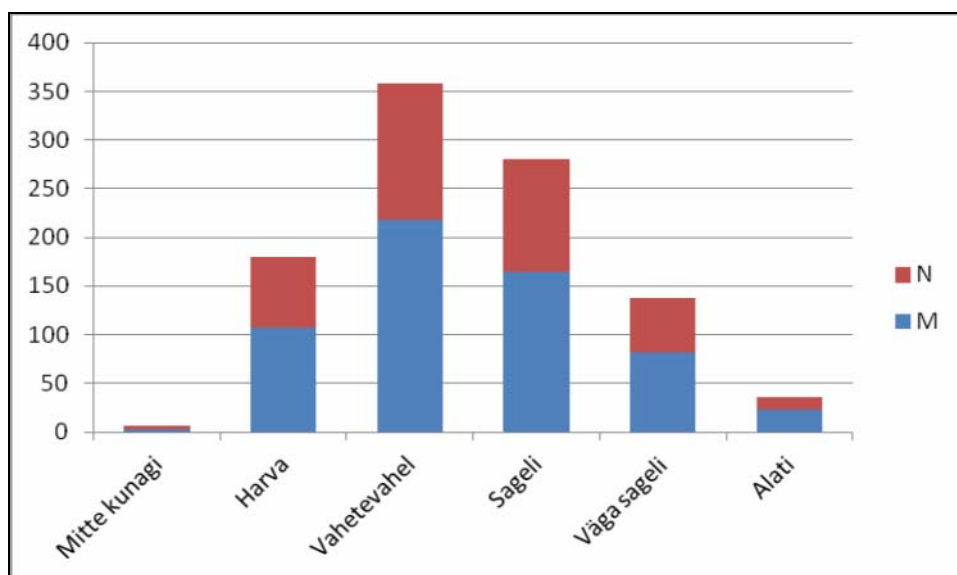
Joonis 62. Liiklusõnnetuse põhjuseks on liiga kiire sõit



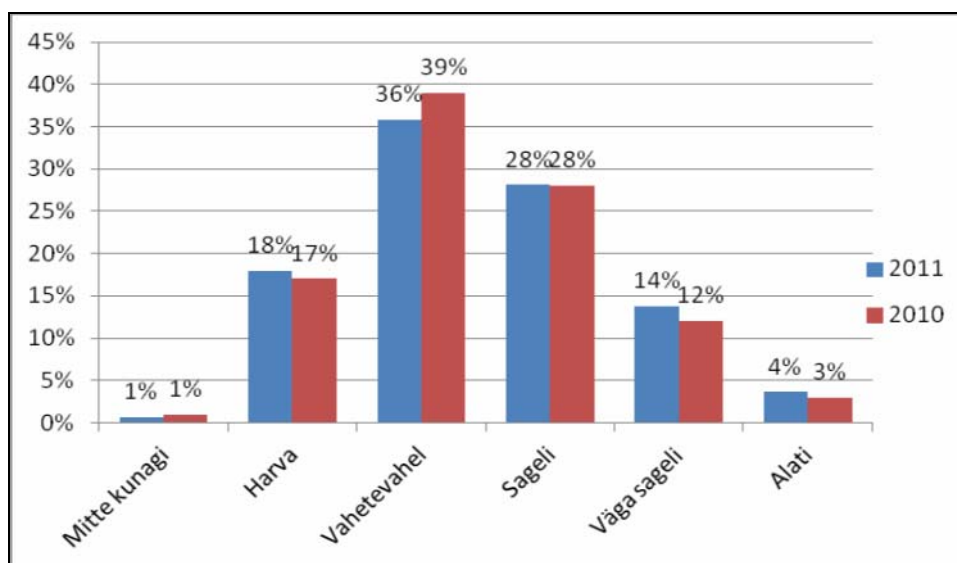
Joonis 63. Liiklusõnnetuse põhjuseks on liiga kiire sõit 2011 ja 2010 aastal

Tabel 38. Liiklusõnnetuse põhjuseks on teede halb seisukord

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	3	4	7
Harva	107	73	180
Vahetevahel	218	140	358
Sageli	164	117	281
Väga sageli	81	57	138
Alati	23	13	36
KOKKU	596	404	1000



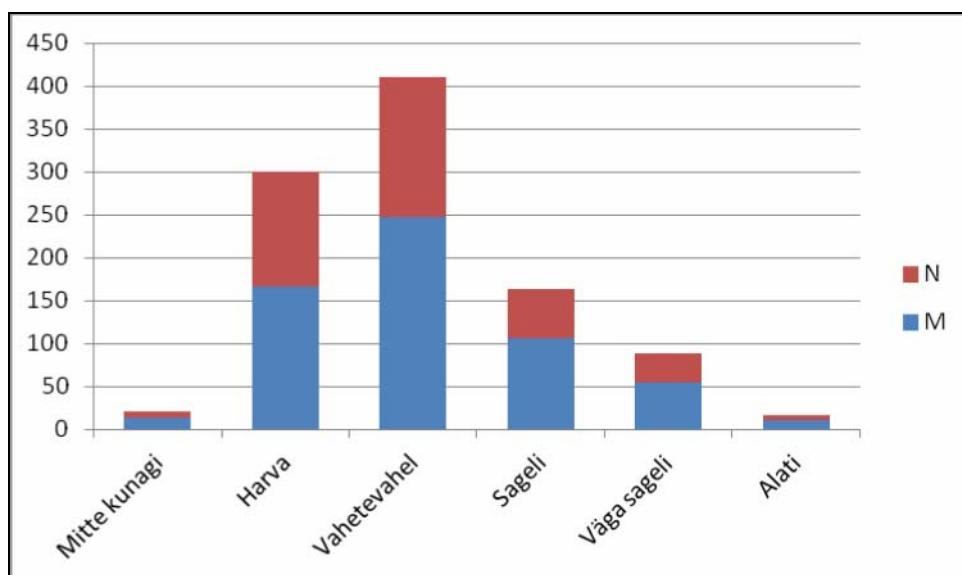
Joonis 64. Liiklusõnnetuse põhjuseks on teede halb seisukord



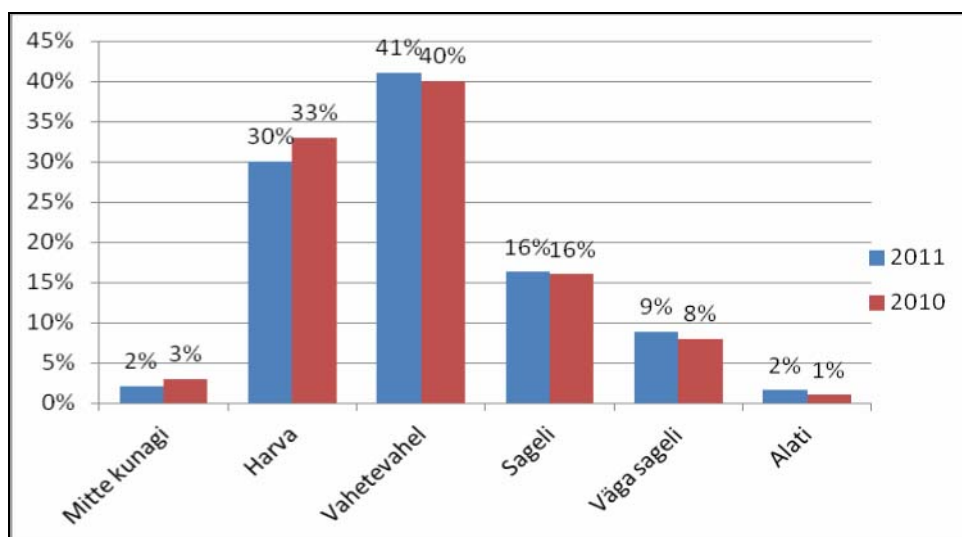
Joonis 65. Liiklusõnnetuse põhjuseks on teede halb seisukord 2011 ja 2010 aastal

Tabel 39. Liiklusõnnetuse põhjuseks on ootamatud seisakud teel

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	13	8	21
Harva	166	134	300
Vahetevahel	247	164	411
Sageli	106	57	163
Väga sageli	54	35	89
Alati	10	6	16
KOKKU	596	404	1000



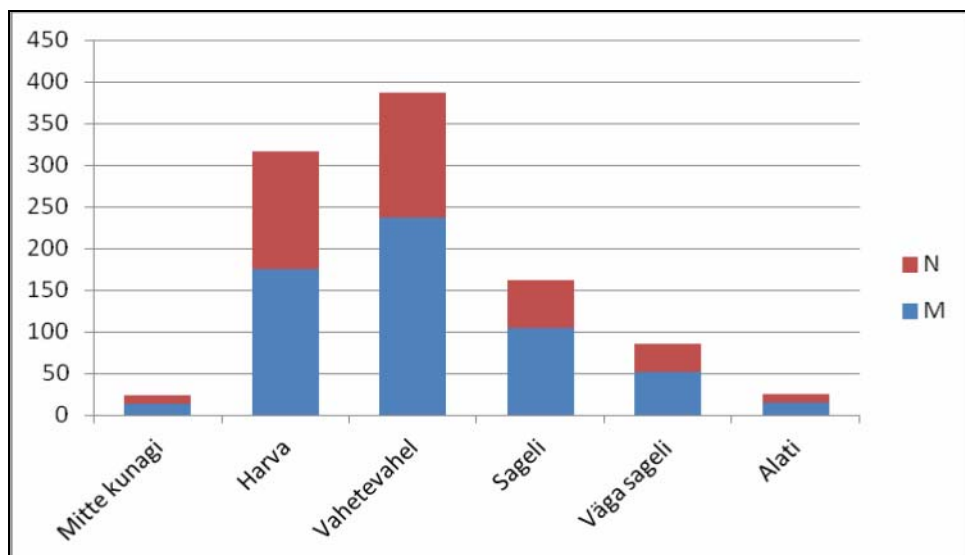
Joonis 66. Liiklusõnnetuse põhjuseks on ootamatud seisakud teel



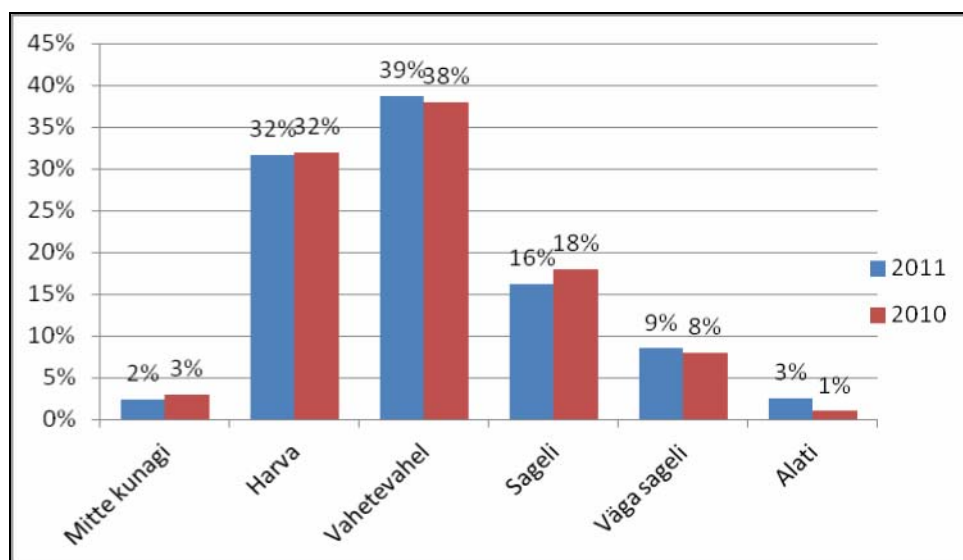
Joonis 67. Liiklusõnnetuse põhjuseks on ootamatud seisakud teel 2011 ja 2010 aastal

Tabel 40. Liiklusõnnetuse põhjuseks on mobiiltelefoni kasutamine

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	13	11	24
Harva	175	141	316
Vahetevahel	237	150	387
Sageli	104	58	162
Väga sageli	52	33	85
Alati	15	11	26
KOKKU	596	404	1000



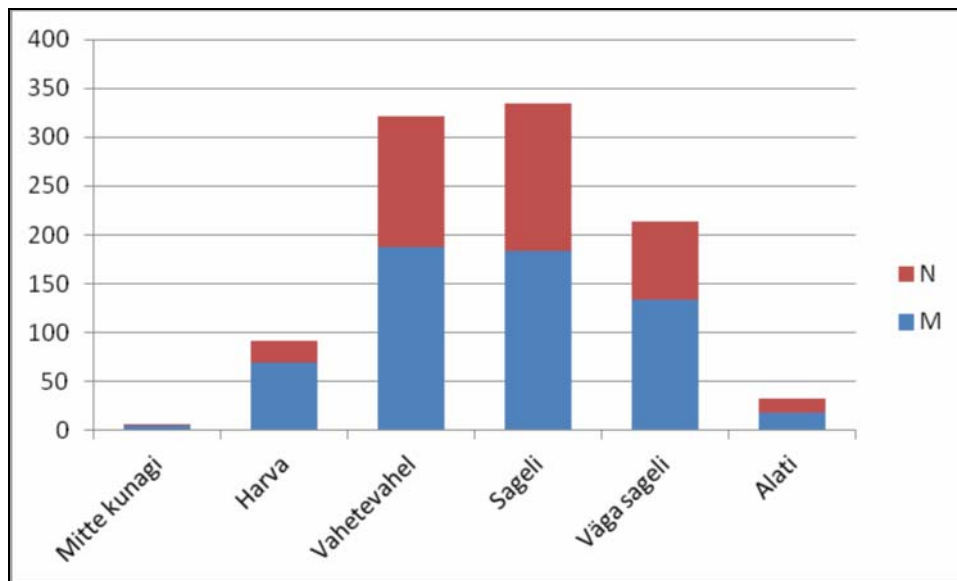
Joonis 68. Liiklusõnnetuse põhjuseks on mobiiltelefoni kasutamine



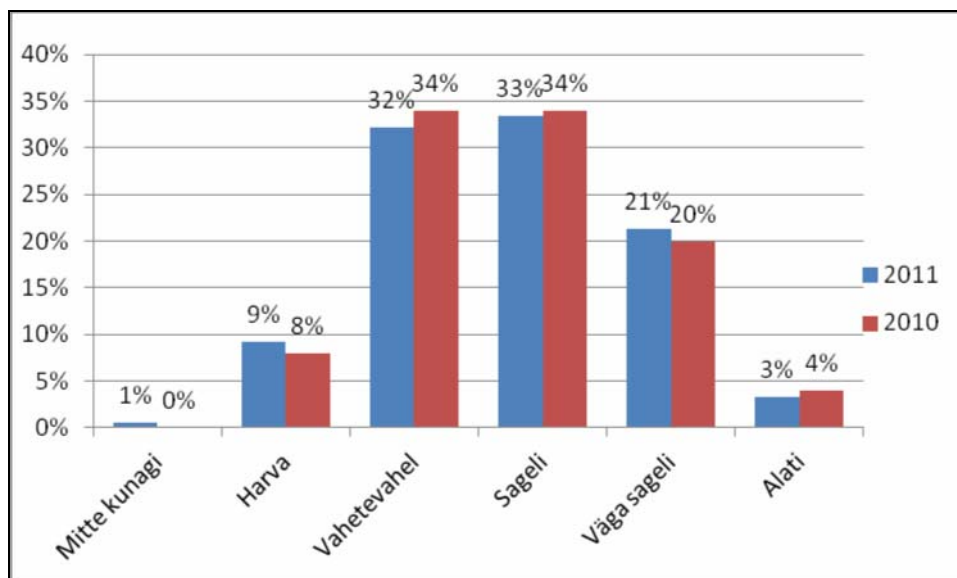
Joonis 69. Liiklusõnnetuse põhjuseks on mobiiltelefoni kasutamine 2011 ja 2010 aastal

Tabel 41. Liiklusõnnetuse põhjuseks on halvad liiklusolud

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	5	1	6
Harva	69	23	92
Vahetevahel	187	135	322
Sageli	184	150	334
Väga sageli	133	80	213
Alati	18	15	33
KOKKU	596	404	1000



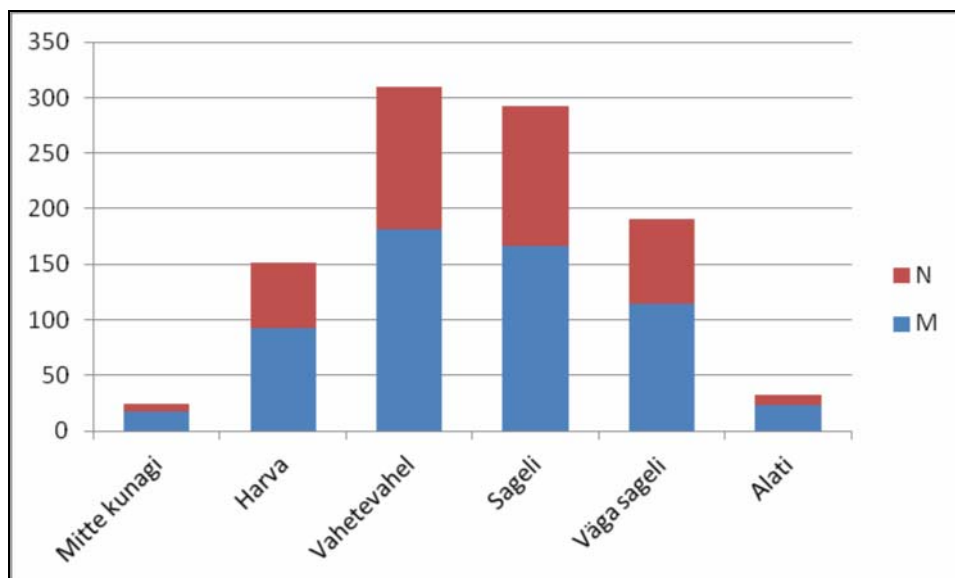
Joonis 70. Liiklusõnnetuse põhjuseks on halvad liiklusolud



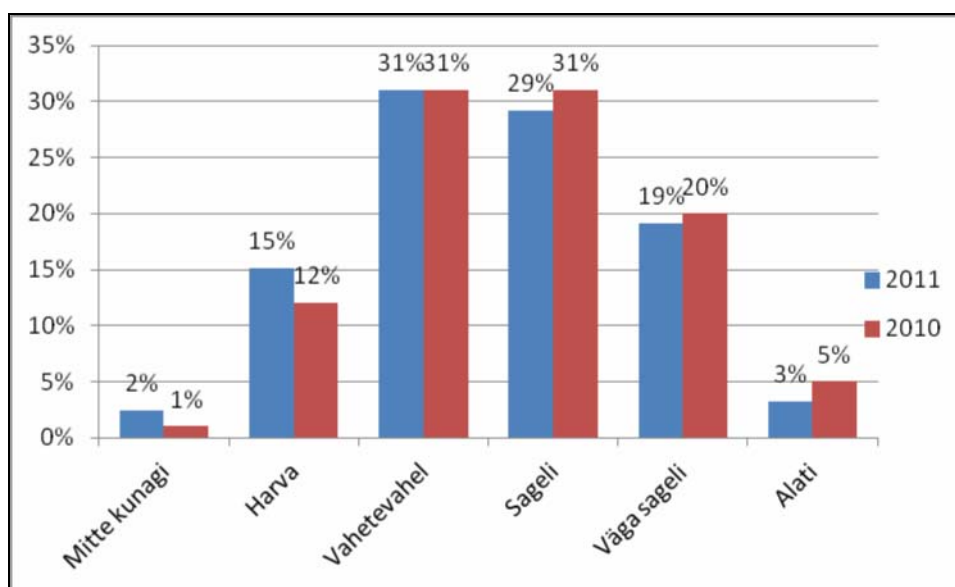
Joonis 71. Liiklusõnnetuse põhjuseks on halvad liiklusolud 2011 ja 2010 aastal

Tabel 42. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto tehniline olukord (mittekorras rehvid, pidurid, rool, tuled, jne)

	M	N	KOKKU
Mitte kunagi	18	6	24
Harva	93	58	151
Vahetevahel	181	129	310
Sageli	167	125	292
Väga sageli	114	77	191
Alati	23	9	32
KOKKU	596	404	1000



Joonis 72. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto tehniline olukord (mittekorras rehvid, pidurid, rool, tuled, jne)



Joonis 73. Liiklusõnnetuse põhjuseks on auto tehniline olukord (mittekorras rehvid, pidurid, rool, tuled, jne) 2011 ja 2010 aastal

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

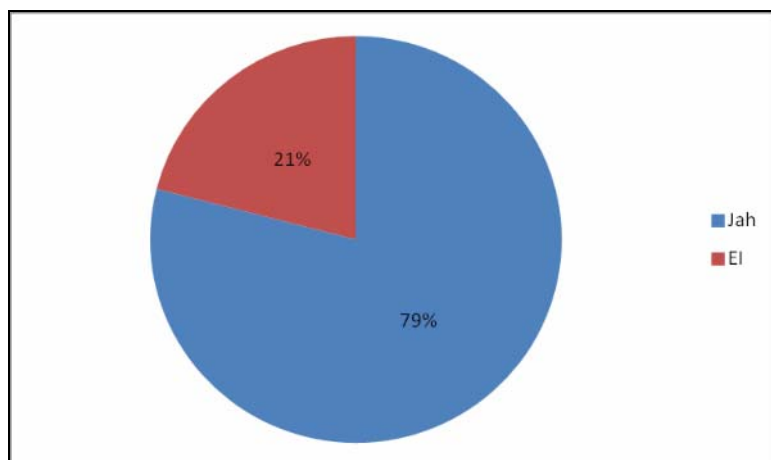
5.1 Kas Te olete märganud liiklusohutuskampaaniat "Sinu lähedaste elud pole katsetamiseks. Ära ületa lubatud kiirust!"?

Kiiruskäitumist puudutava uuringu teises osas uuriti 2011. aasta augustis läbi viidud liiklusohutuskampaania „Sinu lähedaste elud pole katsetamiseks. Ära ületa lubatud kiirust!“ märgatavust juhtide seas. Tulemustest selgus, et 79% vastanuid oli märganud ja 21% ei olnud märganud. 2010. aastal olid vastavad näitajad 77% ja 23%. Seega võib öelda, et kampaania märkamine oli võrreldes eelmise aastaga mõnevõrra kasvanud.

Nimetatud kampaaniat pidas vajalikuks 83% vastanuid ja 8% pidas antud kampaaniat mittevajalikuks. Ülejäänutel puudus oma arvamus kampaania vajalikkusest. 2010. aastal pidas kampaaniat vajalikuks 82% ja mittevajalikuks 10%. Niisiis võib järeldada, et kampaaniat peetakse mõnevõrra olulisemaks kui eelmisel aastal, aga siiski olulist muutust toimunud ei ole.

Tabel 43. Liiklusohutuskampaania märgatavus

	M	N	KOKKU
Jah	461	329	790
Ei	135	75	210
KOKKU	596	404	1000



Joonis 74. Liiklusohutuskampaania märgatavus

5.2 Kas Te peate sõidukiiruse ohjeldamiseks tehtavat kampaaniat

1 väga vajalikuks

2 üsna vajalikuks

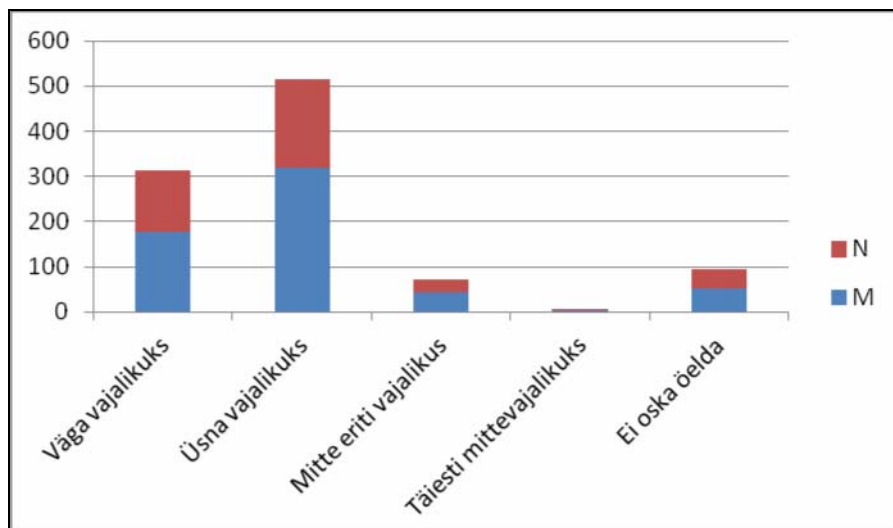
3 mitte eriti vajalikuks

4 täiesti mittevajalikuks

5 ei oska öelda

Tabel 44. Liiklusohutuskampaania vajalikkus

	M	N	KOKKU
Väga vajalikuks	178	135	313
Üsna vajalikuks	319	196	515
Mitte eriti vajalikus	43	29	72
Täiesti mittevajalikuks	4	1	5
Ei oska öelda	52	43	95
KOKKU	596	404	1000



Joonis 75. Liiklusohutuskampaania vajalikkus

6. KOKKUVÕTE

1. Eesti juhtide enesehinnang oma juhtimisoskustele on võrreldes eelmise aastaga mõnevõrra langenud, sest meesjuhtidest 53% ja naisjuhtidest 61% hindas oma juhtimisoskust keskmisest veidi või märgatavalt ohutumaks. 2010. aasta uuringus olid samad näitajad vastavalt 61% ja 72%, seega enesehinnang on mõlemas rühmas oluliselt langenud.
2. Vastanud juhtidest 85% ei ole viimase aasta jooksul saanud karistatud kiiruse ületamise pärast (meestest 84% ja naistest 87%). 13% uuringus osalenutest on saanud rahatrahvi ja 2% on saanud rahatrahvi ja ka mingi muu karistuse. 2010. aastal oli rahatrahvi saanud juhte 14% ja 2% olid saanud rahatrahvi ja ka mingi muu karistuse. Seega olulisi muutusi kahe aasta võrdluses ei ole olnud.
3. Juhid ületavad piirkiirust sageli ja seda ei peeta oluliseks rikkumiseks.
4. Juhtide hinnangul ületavad nad linnadevahelistel põhiteedel sageli kiirust (89% küsitlusele vastanud meestest ja 83% küsitlusele vastanud naistest). 2010. aastal oli samad näitajad vastavalt 93% ja 88%. Seega võib öelda, et mõnevõrra on vähenenud nende meesjuhtide osakaal, kes ületavad piirkiirust linnadevahelistel teedel. Naisjuhtide osas on ka nende juhtide hulk vähenenud, aga mitte siiski nii oluliselt, kui meesjuhtide puhul.
5. Juhtide hinnangul ületavad nad väiksematel ja kohalikel maanteedel kehtestatud piirkiirust sageli ja seda teeb enamik juhtidest (87% vastanud meestest ja 83% naistest). 2010. aastal olid vastavad näitajad 87% meesjuhtidest ja 85% naisjuhtidest. Tulemustest võib järeldada, et nende meeste hulk, kes ületavad piirkiirust väiksematel ja kohalikel teedel, ei ole muutunud. Naisjuhtide osas ei ole samuti toimunud olulisi muutusi.
6. Juhtide hinnangul ületavad nad kehtestatud piirkiirust linnades ja asulates sageli ja seda teeb enamik juhtidest (69% meestest ja 56% naistest). 2010. aastal olid vastavad näitajad 77% meesjuhtidest ja 61% naisjuhtidest. Seega võib järeldada, et nii meesjuhtide kui ka naisjuhtide hulgas on vähenenud piirkiiruse ületamine linnades ja asulates.
7. Kiirusepiirangu ületamise peamiseks põhjuseks on antud uuringu põhjal kiiruseületamist soodustavad sõidutingimused (75%). Teisel kohal on arvamus, et kiiruse ületamine kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav (74%). Enamasti toimub see kas möödasõidul, kiirustamisest

või tähelepanematusel. 2010. aastal arvas 75% juhtidest, et kiirusepiirangu ületamine +10 km/h aktsepteeritav.

8. Juhtidel on positiivne hoiak niisugustesse kiiruskontrollimeetmesse nagu näiteks kiirustabloode paigaldamine, liikluskasvatuse tõhustamine, 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. Mõnevõrra vähemat poolehoidu leiavad karistuste karmistamine ja füüsilised meetmed. Võrreldes 2010. aastaga ei esine antud küsimuses olulisi muutusi.

9. Tulemustest selgus, et 81% vastanutest ei ole viimase aasta jooksul autot juhtinud ebakaines olekus. 16% on seda teinud üks kord ja 3% kaks kuni neli korda. Meeste hulgas on ebakaines olekus autojuhtimist esinenud rohkem kui naiste hulgas. 25% meestest on autot juhtinud ebakaines olekus ühel korral, 4% kahel kuni neljal korral. 3% naistest on autot juhtinud ebakaines olekus ühel korral.

10. Tulemustest selgub, et peamisteks liiklusõnnetusi põhjustavateks faktoriteks peetakse joobes sõidukijuhtimist, liiga kiiret sõitu, auto juhtimist väsinuna ja väikest pikivahet eessõitjaga. Võrreldes 2010. aastaga antud küsimuses olulisi muutusi ei esinenud.

11. Liiklusohutuskampaania „Sinu lähedaste elud pole katsetamiseks. Ära ületa lubatud kiirust!“ kampaania märkamine oli võrreldes eelmise aastaga mõnevõrra kasvanud. Kampaaniat märkas 2010. aastal 77% ja 2011. aastal 79% uuringus osalejat.