

Sisekaitseakadeemia

Politsei- ja piirivalvekolledž

Ergo Pihlak

**KIIRUST ÜLETAVATE AUTOJUHTIDE KIIRUSE ÜLETAMISE
PÕHJUSED NING TAGAJÄRJED
PÄRNU LINNA NÄITEL AASTATEL 2005-2011**

Lõputöö

Juhendaja:

Kristi Kostenok

Kaasjuhendaja:

Germo Kukk

Tallinn 2012

SISUKORD

SISSEJUHATUS	3
1. JUHT JA SÕIDUKIIRUS	6
1.1 Eestlaste liikluskäitumine	6
1.2 Kiiruse ületamiste põhjused.....	7
1.3 Vale sõidukiirus (-sagedasem eksimus liikluses).....	10
2. SÕIDUKIIRUSE ÜLETAMISE PEAMISED PÕHJUSED EUROOPAS	11
2.1 Sõidukiiruse valik ja juhi omadused	11
2.2 Juhi kiiruseületamise motiivid	12
2.3 Kiiruse valik, teolude ning sõiduki omadused	13
3. SÕIDUKIIRUSE ÜLETAMISED PÄRNU LINNAS AASTATEL 2005-2011	14
3.1 Pärnu linna üldiseloostus	14
3.2 Pärnu linna tänavatel kiiruse ületamistest tingitud liiklusõnnetused aastatel 2005-2011	14
3.3 Liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatud isikute arv 2005-2011	16
3.4 Kiiruse ületamisest põhjustatud avariiliigid Pärnu linnas 2005. - 2011.	18
3.5 Kiiruseületamisest tingitud liiklusõnnetuste põhjused	20
4. UURIMISMETOODIKA JA UURIMISTULEMUSTE ANALÜÜS.....	22
4.1 Uurimuse läbiviimine ja valim	22
4.2 Uurimistulemuste analüüs	24
4.3 Kiiruseületajate juhistaaz, rahvus, varasem kiiruse ületamine	24
4.4 Kiiruse ületamise toimepaneku viis ja politseile vahelejäämise riskimäär	25
4.5 Kiiruseületajate arvamused kiiruseületamiste kohta	27
4.6 Kiiruseületajate kiiruseületamise põhjused, tagajärjed ning rikkujate ettepanekud	29
KOKKUVÕTE	34
SUMMARY.....	37
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU	39
TABELITE JA JOONISTE LOETELU	41
LISAD	42
Lisa 1. Ankeetküsitlus	42

SISSEJUHATUS

Liikluses toimuv puudutab meid kõiki. Tihtipeale märkame liikluses hoolimatust ning ükskõiksust teiste liiklejate suhtes. Vale on arusaam, et kellel suurem ja võimsam auto, see on ka liikluses eelistatud teiste ees, kuigi tegelikult oleme kõik võrdsed. Igale liiklejale kehtivad reeglid, millest nad peavad juhinduma. Paraku on aga tähelepanematus ja liigne julgus ning riskeerimine muutunud sõidukijuhtide seas igapäevaseks ning taolise käitumise tulemused on fataalsed. Liiklusõnnetuste tagajärjel tekkinud vigastusi peetakse üheks peamiseks rahva tervisemureks kogu maailmas.

Üks levinumaid liiklusõnnetuste põhjuseid ja ka liiklusrikkumisi üldiselt on lubatud sõidukiiruse ületamine. On üldteada, et enamus autojuhte pigem ületab lubatud sõidukiirust +5-10 km/h kui, sõidab lubatust aeglasemini. Seega on tõenäoline, et kui tõsta piirkiirust, suureneb ka keskmine sõidukiirus ning sellest tulenevalt sagenevad liiklusõnnetused, mille põhjusteks on ebaõigelt valitud sõidukiirus ja lubatud kiirusest mitte kinni pidamine.

Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm aastateks 2003-2015 hindab Eestit, lähtudes hukkunute arvust saja tuhande elaniku ja autode arvust tuhande elaniku kohta, üheks madalaima liiklusohutuse tasemega riigiks Euroopas (Eesti...2012). Kiiruseületamised leiavad aset iga päev olenemata ilmastikuoludest, aastaajast või millestki muust. Põhjused, miks juhid kiirust ületavad on enamasti sarnased. On selleks siis lubatud alkoholipiirmäära ületamine, mil juht ei taju enam ümbritsevat adekvaatselt, teistega mitteametamine, üldine distsiplineerimatus või kiirenenud elutempo.

Füüsikalised uuringud näitavad, et risk sõidukiiruse kasvades suureneb eksponentsiaalselt-väike vahe sõidukiiruses toob kaasa suure erinevuse tagajärgedes. Õnnetusse sattumise riski suurendab pikem reaktsiooniaeg suurel kiirusel ning pidurdusteeekonna kasv, suuremat riski õnnetuste tagajärgedes toob kaasa kineetilise energia ja suurem purustusjõud suuremal sõidukiirusel (MacInnis 1996: 1341-1346, ref Harro 2003:2).

Uurimustöö üheks eesmärgiks on välja selgitada Lääne prefektuuri Pärnu politseijaoskonna teeninduspiirkonnas registreeritud kiirust ületanud juhtide sõidukiiruse ületamise põhjused. Teemat uurides ja lubatud sõidukiiruse ületamise peamisi põhjuseid teada saades soovib töö autor välja selgitada vastavaid abinõusid ja ennetada sõidukiiruse ületamist ning selle tagajärgi.

Liiklusohutus on ja jääb oluliseks prioriteediks meie ühiskonnas. Viimasel ajal on riik võtnud tarvidusele radikaalseid otsuseid liiklusohutuse parandamiseks. Olgu selleks siis Maanteeameti poolt vastu võetud otsus, mitte suurendada suvisel ajal piirkiirust kaheajalistel teedel 100 km/h või ühtlustada Politsei- ja Piirivalveametis kasutatavat liiklusjärelvalve plaani riigis tervikuna.

Töö autor leiab, et kiiruse ületamise põhjuseid on vaja uurida, kuna oluline on teada saada, kuidas saaks ühiskonnas kiiruse ületamist vähendada või ära hoida. Viimased aastad on näidanud, et ka kõige õudusttekitavamad surmaga lõppenud liiklusõnnetused, mis on põhjustatud just kiiruseületamistest, ei vähenda meie riigis kiiruseületajate arvu.

Eesmärgist lähtuvalt on töös püstitatud kaks uurimusküsimust:

- 1) kas politseile vahelejäamise riskimäär mõjutab kiiruseületajate käitumist?;
- 2) kas sõidukiirust ületavad autojuhid peavad oma tegu ohtlikuks?

Töö uurimuse objektiks on liiklusjärelvalve käigus tabatud kiirust ületavad juhid Pärnu linnas 2011-2012 ning lubatud sõidukiiruse ületamise tagajärjed kiiruseületajatele, kui ka teistele kaasliiklejatele.

Uurimuse aineks on kiirust ületanud sõidukijuhtide käitumist mõjutavate tegurite ja põhjuste väljaselgitamine. Sellest lähtuvalt on töö autor koostanud ankeetküsitluse, millega loodab vastused leida küsimustele, mis sunnib kiiruseületajaid korduvalt seadust rikkuma; kas põhijä ja lisakaristused on piisavad sellise käitumise mõjutamiseks ja kas kiiruseületamise toime pannud autojuht tunnistab oma süüd, st. kas tegu on toime pandud tahtlikult või tahtmatult.

Uuringu andmed ja analüüs peaksid võimaldama teha järeldusi kuue aasta jooksul toimunud muutustest ja pakkuma välja võimalusi kiiruseületamisest põhjustatud tagajärgede ärahoidmiseks.

Uurimismeetodina kasutab töö autor uurimusküsimuste kontrollimiseks koostatud kvalitatiivset analüüsi võimaldavat ankeetküsitlust, mille käigus palutakse neil, kes on liikluseaduse § 227 lg 4; lg 3; lg 2 ja lg 1 järgi väärteo toime pannud vastata ankeetküsitlusele ning kasutatakse ka dokumendianalüüsi.

Uurimus viiakse läbi ankeetküsitluste ja analüüs tabelite vormis. Uurimusaineid on analüüsitud vastavalt rikkumise iseloomule; soolisele erinevusele ja vanuselisele erinevusele.

1. JUHT JA SÕIDUKIIRUS

Juhiks peetakse kõiki, kes tegelevad juhtimisega, olenemata juhtimisõiguse olemasolust. 01.07.2011 jõustus uus liiklusseadus, kus on täpselt sõnastatud, kes on juht ja millised on juhi kohustused. Liiklusseaduse § 2 p 19 kohaselt on juht isik, kes juhib sõidukit või maastikusõidukit, juhib või ajab teel loomi. Juhi all mõistetakse õppesõidu ja sõidupraktika ajal sõiduõpetajat või – juhendajat, eksamisõidul loetakse juhiks eksamineeritavat. (Liiklusseadus, 17.06.2010)

Liiklusseaduse § 15 sätestab lubatud suurima sõidukiiruse Eesti teedel (liiklusseadus 17.06.2010). Oleme harjunud, et tavaliselt on asulasisesel teel suurim lubatud sõidukiirus 50 kilomeetrit tunnis ja asulavälisel teel 90 kilomeetrit tunnis. Seaduseandja on aga raamitlenud kindlad sõidukiirused olenevalt väliskeskkonnast või tehnilistest iseärasustest, mida peavad järgima kõik liiklejad.

Liiklusseaduse § 50 järgi on oluline, et juht peab kohandama oma sõidukiiruse selliseks, mis arvestab tema sõidukogemusi, teeolusid, tee ja sõiduki seisundit, veose iseärasusi, ilmastikutingimusi, liikluse tihedust ning muid liiklusolusid, et ta suudaks peatada sõiduki eespoolse nähtavusulatuse piires ning teel etteaimatava mis tahes takistuse ees. Juht peab vähendama kiirust ning vajaduse korral peatuma, kui tingimused seda nõuavad, eriti siis, kui nähtavus on halb. (Liiklusseadus)

1.1 Eestlaste liikluskäitumine

Tänapäeval on muutunud juba liigagi tavapäraseks see, et iga päev juhtub liikluses mõni õnnetus. Õnneks ei lõppe need kõik liiklejate surmaga, kuid ajakirjandusest lugedes, ning igapäeva uudiseid jälgides on järjest enam kajastatud andmeid sellest, et lubamatult suureks

muutunud ka liikluses raskelt vigastatute ja hukkunute protsent. Elame siiski, võrreldes nt. Saksamaaga, väga väikese pindalaga riigis ja peaksime oskama hoida igat inimelu. Kahjuks on aga reaalsus hoopis midagi muud.

Eesti on võrreldes teiste Euroopa Liidu riikidega üks madalama liiklusohutusega riike. Liikluskuritegude arv on viimaste aastate jooksul kasvanud tingituna korduva joobes sõidukijuhtimisega seotud kuritegude arvu kasvust (Kuritegevus...2007). Justiitsministeeriumi poolt 2006. aastal läbiviidud uuring toob välja faktid, et autojuhtide osalusel toimub Eestis ligikaudu üks viiendik inimkannatanutega liiklusõnnetustest; niisugustes õnnetustes hukub enam kui neljandik liikluses hukkunutest (Ahven, Hillep 2006).

Mihkel Meidla (2008) on oma kirjutises: „Sõiduautode liiklusohutuslik risk Eestis“ välja toonud liiklust parandava programmi nimega „Visioon 100 idee“, mis üritab 2015. aastaks saada Eesti liikluses toimuvate õnnetustes hukkunute arvu sajani, kuna inimeste kasvatamine ja harimine on kallis, oleks kurb kaotada elu enda eksimusel toimunud liiklusõnnetuse tagajärjel.

Kuigi seaduseid ja ka karistusi on viimastel aastatel tunduvalt karmistatud näitab siiski Politseiameti statistika, et nelja aasta eest (2007) tabati 4835 korduvat roolijoodikut ja aastaga kasvas see arv 16% (Sulbi 15.01. 2008).

1.2 Kiiruse ületamiste põhjused

Põhjused, miks mõned autojuhid kipuvad alatasa kiirust ületama ja mõned istuvad alkoholijoobes rooli, on sootuks erinevat laadi. Mõlemal juhul tuleb põhjusi otsida juhi impulsiivsusest ja elamustejanust, kuid kui purjus inimene istub rooli pigem oma tegude tagajärgedele mõtlemata, siis kihutajad tajuvad enda võetud riske päris täpselt. (Päärt...2010)

Kiiruseületamise ja riskeeriva juhtimisstiili uuringud on esile toonud mitmeid kaasaaitavaid faktoreid nagu mõned isiksuseomadused: elamustejanu, impulsiivsus, agressiivsus ja vaenulikkus, ekstravertsus, tajutud kontroll ja seadusekuulekus (Iversen 2002, Jonah 1997, Burns ja Wilde 1995, Iversen 2002, Jonah 1997, Deery ja Fildes 1999, Renner ja Anderle 2000, Mayer ja Treat 1977, Beirness 1993, Williams jt 1974), samuti muud faktorid nagu elustiil (Beirness 1993) ja motivatsioon (Lajunen ja Summala 1996). Elamustejanu (*sensation seeking*)

ehk kalduvus pidevalt otsida uudseid ja põnevaid kogemusi ja sattuda seetõttu riskantsetesse tegevustesse on isiksuse püsiomadus. Impulsiivsus (*impulsivity*) on enesekontrolli omadus, mis kirjeldab võimet kontrollida oma vajadusi ja impulsse laiemalt. Impulsiivsust võiks jagada omakorda düsfunktsionaalseks impulsiivsuseks ehk liigseks riskeerivuseks, mis põhjustab inimesele probleeme, ning funktsionaalseks impulsiivsuseks ehk kiireks otsustamisstiiliks, mis võib saavutustele kaasa aidata. (Harro, Paaver 2003)

Psühhiaater doktor J. Reimer Kielist leidis, et inimestel, kellel on distsiplineerimatus, siis neil on ka tunduvalt suurem võimalus sattuda liiklusõnnetusse, kui haritud ja ennast tundval inimesel. Tema arvates pole mõtet kihutajaid hooletu sõitmise tagajärgede suhtes „nuhelda“, sest nemad näevad kihutamises hoopis uljuse avaldumist. Psühholoogiat tundvad inimesed kahtlemata nõustuvad sellega, kuid lisada võiks veel, et kihutama ei kipu üksnes poisikesed, vaid sageli ka argpüksid. Miks on see nii? Psühholoog Ingmar Kurg põhjendab seda hirmuga. (Pirita 09.05.2000)

„On teada, et ohuolukorra hinnangust põhjustatud emotsioonid on sageli tugevamad kui need, mis tekivad selle olukorraga kokkupuutumisel. I. Kure väitel kardab inimene hirmutekitajat ennast. Veelgi enam hirm tavaliselt kaob, kui inimene on otse kokkupuutes ohuga. Siis tegutsetakse aktiivselt- kas „lastakse jalga“ või „pannakse vastu“- ja hirmu tundmiseks ei jää enam aega. Kõige raskem on alati lahinguotsus, eriti siis, kui sul endal pole võimalust midagi teha; neil, kel on võimalus olukorda valitseda, ei teki abituse tunnet. Seetõttu kihutamisel autojuht ise tavaliselt hirmu ei tunne, küll aga kaassõitja.“ (Pirita 09.05.2000)

Silvia Kaugja on oma doktoritöös käsitlenud õigusteadvust ja selle mõistet. Kaugja pakub, et õigusteadvus on teatud vaadete, teadmiste, tunnete, traditsioonide kogum, mis väljendab suhtumist juriidilistesse nähtustesse ja see mõjutab oma kogumis nii õiguse teket, realiseerimist, kohaldamise protsessi kui ka lünkade täitmist seadusandluses. Õigusteadvus on kui ettekujutus sotsiaalse käitumise õigest korraldamisest, normse olemise tunnetamisest sõltumata regulatsioonide tundmisest või mittetundmisest ning võime on õigustunnetusest tulenevalt anda hinnangut õigusele. Normide ja sotsiaalsete väärtuste süsteemi võtab inimene omaks sotsiaalse kogemuse kaudu ja õigusliku sotsialiseerumise üheks aspektiks on õiguskasvatus, mille eesmärgiks on suunamine õiguspärasele käitumisele. (Kaugja 2011)

H. J. Eysenck tegeles süüdlasliku käitumise omandamise probleemiga, küsides „Miks enamik inimesi ei käitu kuritegelikult?“ Vastus kõlas järgmiselt: „Seetõttu, et enamik inimesi on

lapsena omandanud klassikalisel viisil tingitud refleksi alluda sotsiaalsetele reeglitele.“ Väikelaps on asotsiaalne olevus, kellel on kalduvus teatud sotsiaalsete normide rikkumisele. Inimene omandab sotsiaalsed normid alles sotsialiseerumise käigus, kus ta õpib teistega arvestama ja suudab kontrollida isiklikke impulsse. (Saar 2007:189)

Enamikule inimestest on õpetatud lapsepõlvest saadik sotsiaalsetele normidele allumise vajadust, seega ei käitu nad õigusvastaselt ka siis mitte, kui niisugune käitumine oleks neile kasulik ehk „tasuks end ära“ (nt uhke võimsa autoga suurel määral kiirust ületades, et sellega saada tunnustust ja poolehoidu nii sõprade, kui ka tüdrukute ees teades, et politseid antud ajahetkel pole ja vahelejäämine on välistatud). Seda võib määratleda kui alateadlikku ebamugavustunnet, süütunnet, sisemist õiglustunnet või mida iganes, tähtis on H. J. Eysencki järgi see, et enamasti pole see teadvustatud. (Saar 2007:189)

Tingitud refleksid omavad seega kahesugust efekti süüdlasliku käitumise jaoks: preventiivne efekt, st hoiab ära niisuguse käitumise ja tekitab süütunde pärast sel viisil käitumist. Süüteo toimepanijad saavad sellistest inimestest, kellel pole lapsepõlves taolised refleksid välja kujunenud. Ekstravertsetel inimestel kujunevad tingitud refleksid välja palju halvemini kui introvertidel. Eysencki arvates on nüüdisajal kodus, koolis ja kohtutes toimunud oluline lubatavuse määra kasv, mis vähendab nende institutsioonide võimet kujundada lastel ja noortel välja õiguskäitumiseks vajalikke tingitud reflekse. (Saar 2007:189-190)

Tartu Ülikooli teadlased on psühholoogiaprofessor Jaanus Harro juhtimisel juba ligi kümme aastat uurinud liiklusrikkujate isikuomadusi ning bioloogilisi tegureid, mis iseloomustavad seadusega pahuksisse minevaid juhte. Tartu Ülikooli tervishoiukorralduse teaduri Diva Eensoo sõnul on purjuspäi rooli istujate ja kihutajate puhul põhjust rääkida kahest täiesti erinevat tüüpi impulsiivsest käitumisest. Ühel puhul on käitumine mõtlematu, tehakse kiireid otsuseid, mis põhjustavad riskantseid olukordi. Sellise otsusega on tegu, kui alkoholijoobes inimene langetab otsuse rooli istuda. Tuleb pöörata tähelepanu asjaolule, et alkoholijoobes inimene kontrollib oma impulsse kehvemini. „See inimene on hoolimatu enda ja teiste suhtes,“ ütles Eensoo. (Päärt, 2010)

Ka kihutajad on impulsiivsed ja janunevad elamuste järele, kuid neile on omane kiire otsustamisstiil, optimistlik meelelaad, seaduskuulekus ja asjaolu, et nad ei talu igavust. Nad teadvustavad enda võetud riski. Eensoo sõnul on ka riskeerival käitumisel selge bioloogiline tagapõhi. Põhjust tuleb otsida ajus toodetud hormooni - *serotoniini*, vahel ka õnnehormooniks nimetatud, tasemetes. Eensoo märkis, et meie impulsiivse liikluskäitumise avaldumisel mängivad rolli mitmed tegurid. Näiteks kodus ja koolis, kus lastega räägitakse ka

liiklusohutusest, kasvab tõenäolisemalt tulevane autojuht, kes on liikluses ettevaatlikum. (Päärt, 2010)

„Kuid bioloogia ei määra siiski mitte kõike,“ ütles Eensoo. „Oluline on ka ümbritseva keskkonna mõju.“ On võimalik autokoolis peetavast loengust mõjutada inimeste käitumist rohkemal määral, kui neil, kes ei ole läbinud loenguid. Maanteeameti tellitud uurimuses võeti ette Tartu autokoolides juhikoolitusel osalejad ning tehti vereproovid ja lasti isikuomaduste väljaselgitamiseks täita testid. Eensoo sõnul on siin siiski oluline rõhutada, et vaatlusperiood oli aasta ning kokku osales uuringus vaid pisut üle 1800 inimese. Küll on selge, et riskialtude juhtide väljaselgitamine autokoolis nii testide kui vereproovi abil ja neile erikoolituste korraldamine annab positiivse efekti. (Päärt, 2010)

„Saksamaal ja Austrias kehtib liikluses veapunktsüsteem ja kui rikkumispunkte on kogunenud teatud arv, siis peab juht tulema koolitusele, mille eesmärk on saavutada see, et inimene hakkaks enda tegude tagajärgedele mõtlema,“ ütles Eensoo. (Päärt, 2010).

1.3 Vale sõidukiirus (-sagedasem eksimus liikluses)

Vale sõidukiirus, manöövrите sooritamise ilma teisi teavitamata ning vale piki- või külgsuunalise sõidukiga, on sagedasemad eksimused liikluses. Neist esimene on ka liiklusõnnetuse põhjustanud juhtidele enim esitatud süüdistus (Petmanson, 2003).

Kui valida sobiv kiirus, siis võimaldab see näha ohtu varakult ja peatuda õigel ajal, valitseda sõidukit ning püsida teel; kui juhtub õnnetus, on tagajärjed kergemad. Auto peatamine ohuolukorral nõuab üllatavalt pikka maad. Juba ohu märkamisest pidurduse alguseni on pikk teekond-reaktsioonimaa. Eksperdid võtavad liiklusõnnetusi uurides juhi reaktsiooniajaks (aeg, mis jääb ohu märkamise ja pidurduse alguse vahele) ühe sekundi. See pole mitte keskmine vaid lühim, mida juht liikluskeerises saavutab. Tegelikult on võimalik ka kiiremini reageerida (0,5-0,6 sekundit), kuid siis peame ohu ilmumiseks valmis olema ja teadma, mis tegevusega ärritusele vastata (Petmanson, 2003).

2. SÕIDUKIIRUSE ÜLETAMISE PEAMISED PÕHJUSED EUROOPAS

Enamik juhte on kurnud, et kiiruseületamine on väga oluline probleem liiklusohutuses. Rohkem kui 80% Euroopa juhtidest teatas, et valesti valitud sõidukiirus on sageli liiklusõnnetuste peamiseks teguriks. Samas ületavad nii mitmedki nendest autojuhtidest ka ise püstitatud kiirusepiiranguid. Mõnikord võib olla taoline käitumine tahtlik, mõnikord tahtmatu. Sõidukiiruse valik on seotud juhi omadustega ja on mõjutatud juhi sõidukijuhtimise oskustega ja teiste teguritega, mida inimene ise ei pruugi tajuda. (Europa...2012)

2.1 Sõidukiiruse valik ja juhi omadused

Paljud juhid eelistavad sõita kiiremini, kui tegelikult on lubatud. See võib olla tingitud ka juhi mõtlemisest, mida ta ise peab ohutuks kiiruseks ja mida ohtlikuks kiiruseks. Kiiruseületamise motiivid võivad olla ratsionaalsed ja emotsionaalsed ning sõltuda sõidukijuhi emotsionaalsest ja ajutisest seisundist, mis ei pruugi vastata tegelikule olukorrale. On olemas ka püsivamad isiksuse omadused, mis mõjutavad sõidukiiruse valikut ja selgitavad erinevusi üksikute juhtide ja juhirühmade vahel. Sellist tüüpi juhi omadused on seotud kiiruse valiku eelistustega ja kiiruseületamisega. (Europa...2012)

Inimesed eelistavad üldiselt sõita ohutus olukorras kiiremini kui on lubatud. Autojuhid, kes eelistavad suuremaid kiirusi, ei pruugi ka suurt sõidukiirust karta. Samuti võib öelda, et peaaegu kõik juhid tahaksid sõita kiiremini, kui kiiruspiirangud lubavad, kuid nad valivad, mida nad ise peavad ohtlikuks ja mida ohutuks sõidukiiruseks. (Europa...2012)

Vastavalt SARTE 3 uuringule selgus, et umbes 20% kogu Euroopa sõidukijuhtidest eelistavad sõita kiiremini kui teised. Samal ajal selgus, et umbes 5% sõidukijuhtidest arvas, et nad sõidavad ohtlikumalt kui teised sõidukijuhid. Ilmselt ohtlik sõiduviis ei ole nende sõidukijuhtide arvates seotud kiiruseületamisega liikluses. (Europa...2012)

2.2 Juhi kiiruseületamise motiivid

Enamik autojuhte tunnistab avalikult, et vähemal või rohkemal määral on nad ületanud piirkiirust. Nad annavad taolisele käitumisele tavaliselt ühesed põhjendused: (Europa...2012)

- neil oli kiire;
- nad tavaliselt naudivad kiiremat sõitu;
- neil oli igav

Taolised argumendid on ratsionaalsed ja emotsionaalsed. Kiire sõidu nautimine on väga levinud sõidukiiruse ületamise argument. Vastavalt SARTE 3 uuringule on peaaegu 10% Euroopa juhtidest nõustunud sellega, et nad naudivad kiiret sõidustiili. (Europa...2012)

Kõik sõidukijuhid ei vali tavaliselt sama sõidukiirust. Esiteks on erinevus selles, et sõidukijuhtide individuaalsed omadused on erinevad. Näitaks on selged seosed kiire sõidukiiruse valiku ja riskeeriva käitumisstiili vahel. Teiseks on võimalik eristada erinevalt grupikäitumist liiaskäitumises. Näiteks on tihtipeale leitud, et noored juhid eelistavad sõita kiiremini kui eakad autojuhid. Samuti ka see, et meesautojuhid eelistavad sõita kiiremini kui naissoost autojuhid. Tõestatud on ka fakti, et autojuhid, kelle põhitöö on seotud autojuhtimisega, eelistavad sõita kiiremini kui sõidukijuhid, kelle igapäevatöö ei ole seotud sõidukijuhtimisega. (Europa...2012)

Kõikidel mootorsõidukitel on võimalik jälgida sõidukiirust spidomeetrilt. Siiski, paljud autojuhid ei ole harjunud pidevalt spidomeetrit jälgima ja lähtuvad sõidukiiruse valikul peamiselt oma tajust või tunnetusest. Inimese tajutavad oskused ja piirangud mõjutavad nende subjektiivseid kogemusi. Sellest tulenevalt võib sõidukijuht üle- või alahinnata sõidukiiruse valikut. Seega ei ole subjektiivne taju väga usaldusväärne ja ohutuse seisukohast pigem ohtlik. (Europa...2012)

Kolm kergesti juhtuvat olukorda, mil alahinnatakse enda sõidukiirust on järgmised (Europa...2012):

- Olukorrad, kus suurel kiirusel on sõidetud pikemat aega, näiteks pikamaa reisid ja kiirteed. Sellistel juhtudel ei tohiks sõidukiiruse valikut alahinnata, kuna sõidukijuht ei taju enam, et tema sõidukiirus on muutunud ohtlikuks nii temale kui ka kaasliiklejatele;

- Ülemineku olukorrad, kus autojuhid peavad vähendama oluliselt sõidukiirust pärast sõitu suurel kiirusel. Sisenedes madalama kiirusega tsooni, juhid tavaliselt alahindavad oma sõidukiirust. Selliseid olukordi tuleb ette juhtudel, kus tuleb lahkuda kiirteelt ja siseneda madalama kiirusega tsooni, näiteks küladesse ja asulatesse sisse sõites. Samuti võib ette tulla taolisi olukordi, kui pikemat aega on sõidetud pikal sirgel teelõigul ja siis järsku tuleb ette mitu kurvilist teelõiku;
- Olukorrad, kus on vähe nähtavat ääreala. Näiteks laiad teed ilma pidepunktideta, sõidud öisel ajal või uduse ilma korral, mil antakse vähe perifeerset teavet ja sellega võib kaasneda sõidukiiruse alahindamine.

2.3 Kiiruse valik, teeolude ning sõiduki omadused

Maanteedel pannakse samuti toime kiirusepiirangu rikkumisi. Seal on tegemist suurte erinevaustega kiiruseületamisega üksikutel teelõikudel ja sama kiirusepiiranguga teelõikudel. Põhjuseks võib olla ka maanteedel kehtestatud kiirusepiirangu ja nõ varjatud sõnumi vahel. Teed on piisavalt ja kas tahtlikult või tahtmatult ei ole tee omadused ja kiirusepiirangud tasakaalus ja see võib põhjustada sõidukijuhtide piirikiiruse ületamist (Europa...2012).

Autode edasiarenemine ja võimsamaks muutumine on samuti üheks kiiruseületamiste mõjutajateks, Mõned autode omadused, mis tekitavad kiiruseületamisi on järgmised (Europa...2012):

- mootori võimsuse suurenemine, autoga on võimalik sõita lubatust palju kiiremini;
- mugavuste suurenemine: suure kiirusega ei tajuta ebamugavustunnet;
- maasturi tüüpi autode kasutuse kasv: maasturid ja muud sõidukid, mille kliirens on sõiduautodest tunduvalt suurem on muutunud autojuhtide seas üha populaarsemateks. Seda tüüpi autodel on suured rattad ja sellest lähtuvalt on moondunud ka ettekujutus valitud sõidukiirusest, ehk sõidukiirust on alahinnatud. Kindlasti mõjutab ka autojuhi paiknemine maasturiga sõites, mis on oluliselt kõrgemal kui sõiduautoga sõites (Europa...2012).

3. SÕIDUKIIRUSE ÜLETAMISED PÄRNU LINNAS AASTATEL 2005-2011

3.1 Pärnu linna üldiseloostus

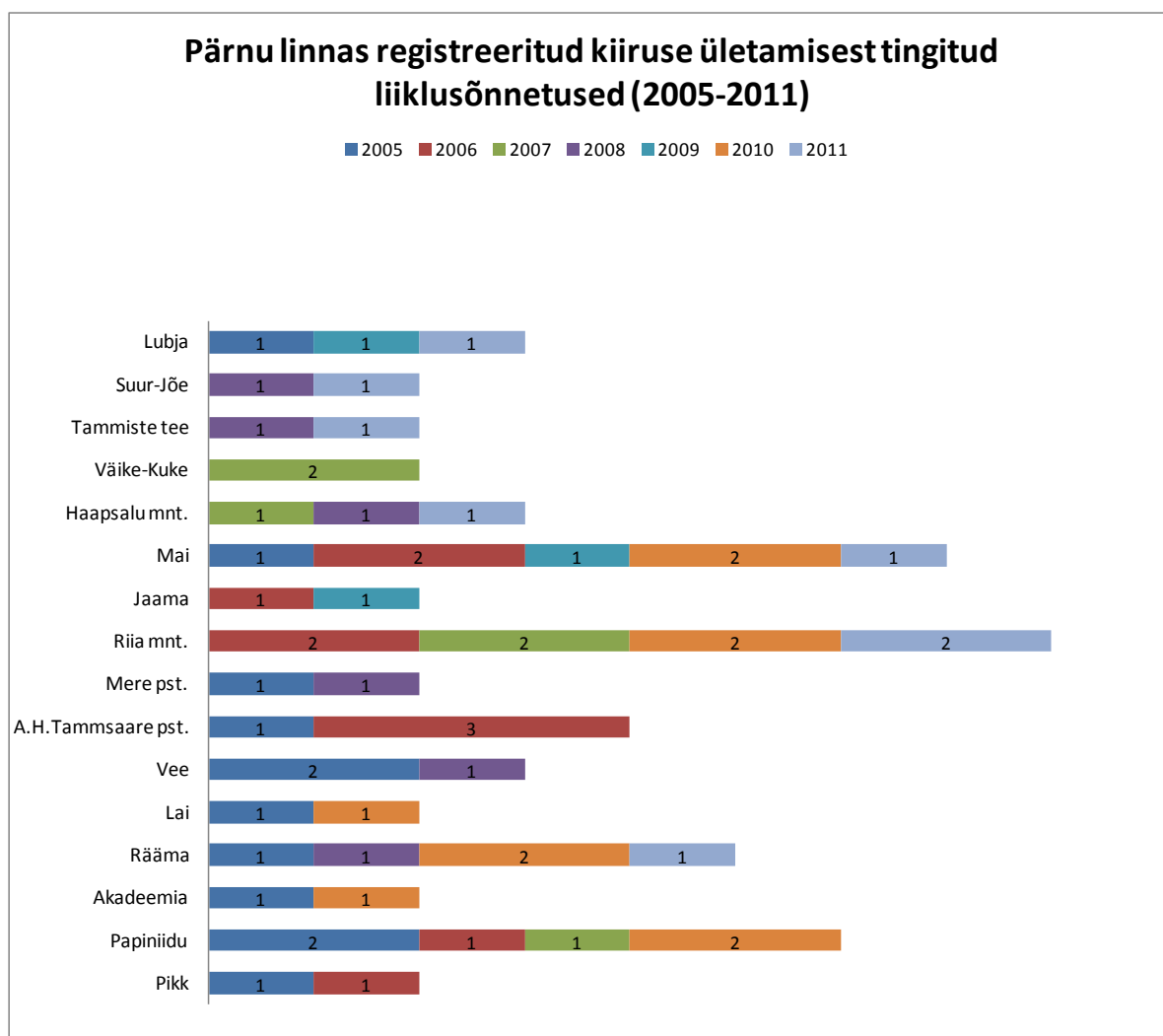
Pärnu on Edela-Eestis Pärnu lahe kaldal asuv 32,2 km² suuruse pindalaga ja 42 000 elanikuga majanduskeskus. Pärnu on saanud tuntuks kui suvitus- ja kuurortlinn. Alates 1996. aastast kannab Pärnu Eesti suvepealinna tiitlit (Pärnu... 05.04.2012.).

Aastal 2005 elas Pärnus 43 788 elanikku, siis aasta hiljem oli elanike arvuks 43 430, mis on 358 inimest vähem kui eelmisel aastal. Aasta hiljem, 2007 oli selleks näitajaks 43 436, mis tegelikult näitab väikest tõusuteed võrreldes eelmise aastaga. Aastal 2008 elas Pärnu linnas 43 488 inimest, mis näitab jällegi elanike arvu suurenemist ja 2009. aastal oli elanike arvuks Pärnus 43 447, mis näitab seda, et elanike arv võrreldes eelmise aastaga langes pisut. Samuti tuleks ära märkida, et suvekuudel, on elanikkond veel rohkem kasvanud, kuna suvitajaid on igal aastal suvekuudel Pärnus palju. Aastal 2010 oli Pärnu linnas elanike arv 43 611, mis aasta hiljem (2011) vähenes 1 141 inimese võrra 42 470. Naiste osakaal on vaadeldavatel aastatel olnud suurem kui meeste osakaal (Pärnu...05.04.2012.).

3.2 Pärnu linna tänavatel kiiruse ületamistest tingitud liiklusõnnetused aastatel 2005-2011

Aastal 2005 registreeriti Pärnu linna tänavatel kiiruse ületamisest tingitud liiklusõnnetusi kokku 12 (vt. Joonis 1). Joonisel kajastuvad tänavad, kus toimus kiiruseületamise tagajärjel registreeritud liiklusõnnetusi rohkem kui üks kord. Andmed pärinevad politseiandmebaasist ALIS. Aruanne on genereeritud 29.08.2011. Aasta hiljem (2006) registreeriti kiiruse ületamisest tingitud liiklusõnnetusi vähem (10) ja aasta hiljem (2007) langes nende arv kuueni. See võis põhjustatud olla sellest, et suurem tähelepanu suunati liiklusjärelvalvele tõhustamisele, sest üleriigiliselt toimusid erinevad liiklusõnnetusi ennetavad kampaaniad.

Aastal 2008 registreeriti neil tänavatel samuti kuus kiiruse ületamisest põhjustatud liiklusõnnetust ja 2009 aastal langes taoliste liiklusõnnetuste arv kolmele. Suur langus võrreldes eelmise aastaga võis olla tingitud sellest, et Pärnu linnas teostati vee- ja kanalisatsioonivõrgu laiendamise töid, millest tingitult oli liiklus ümber suunatud kõrvaltänavatele. Seetõttu toimus kõrvaltänavatel rohkem liikumist ja sellega seoses ka õnnetustesse sattumise protsent suurenes nendel tänavatel. Aastal 2010 oli kiiruseületamisest põhjustatud liiklusõnnetusi kümme. Taoline suur tõus võib olla tingitud sellest, et vee- ja kanalisatsiooni rekonstrueerimistööd olid teostatud ja liiklus suurematel tänavatel taastatud. Head teolud tingisid olukorra, kus juhid hakkasid instinktiivselt paremate teolude tõttu sõidukiirust ületama. Samuti olid autojuhid harjunud erinevate liiklusohutuskampaaniatega ning tundsid ehk karistamatuse tunnet, et midagi “hullu“ nendega ei juhtu. Aasta hiljem (2011) registreeriti kiiruseületamisest tingitud liiklusõnnetusi kaheksal korral. Vähenemine võis olla tingitud Pärnu linnas toimuvatest ulatuslikest teeparandustöödest, mil liikumine oli piiratud ja ümber suunatud kõrvalistele tänavatele.



Joonis 1. Pärnu linna tänavatel registreeritud liiklusõnnetused 2005.-2011. a.

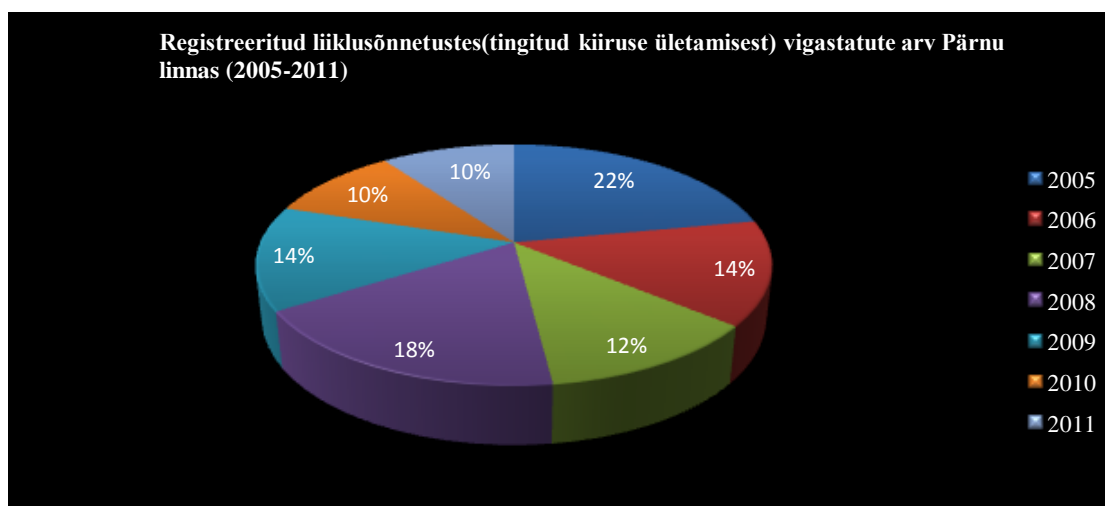
Jooniselt 1 selgub, et kõige enam on toimunud liiklusõnnetusi Riia maanteel (8), Mai tänaval (7) ja Papiniidu tänaval (6). 5 liiklusõnnetust registreeriti Rääma tänaval. Riia maantee on Via Baltika üks lõik. See on kõige suurema liikluskoormuse ja liiklustihedusega tänav Pärnu linnas, mis ühendab Euroopat ja Eestit. Riia maantee on ka üks pikimaid maanteid Pärnu linnast linna piirini. Tegemist on neljarealise Pärnu kõige laiema teelõiguga.

Mai tänav on Riia maanteega paralleelne tänav, mis vähendab liikluskoormust Riia maanteel, suunates sõidukeid Tammsaare puiesteelt Raekülla. Papiniidu tn ristub Riia maantee ning Mai tänavaga olles samal ajal Via Baltika üheks teelõiguks. Anton Hansen Tammsaare puiestee jääb rannarajooni ja kuna Pärnu puhul on tegemist suvepealinnaga, siis on suviti seal piirkonnas palju turiste ja suurem osa liiklusest on koondunud sinna tänavale ja tõenäosus liiklusõnnetusteks on üsna suur.

Kõige vähem registreeriti sel ajavahemikul liiklusõnnetusi väiksematel tänavatel, kus liiklustihedus ei ole niivõrd suur. Nt Rohu tn; Side tn; Kastani tn; Laine tn; Uku pst; Uus-Sauga tn kokku 18 tänavat, kus registreeriti vähem kui kaks kiiruseületamisest põhjustatud liiklusõnnetust.

3.3 Liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatud isikute arv 2005-2011

2005. aastal registreeriti kiiruse ületamisest põhjustatud liiklusõnnetustes 11 vigastatud isikut ehk 22%. (vt. Joonis 2.) Aasta hiljem see arv vähenes, siis registreeriti seitse vigastusega lõppenud juhtu (14%). Aastal 2007 vähenes see arv kuueni (12%), kuid 2008 aasta registreeriti vigastatuid jällegi rohkem Vigastatud isikuid registreeriti siis üheksa (18%). 2009. Aastal toimus taaskord väike langus, ning vigastatuid registreeriti siis seitse (14%).



Joonis 2. Registreeritud liiklusõnnetustes vigastatud isikute arv Pärnu linnas 2005.-2011. a.

Positiivne on see, et vaadeldaval perioodil ei olnud sõidukiiruse ületamise tagajärjed nii fataalsed, et need oleksid endaga kaasa toonud hukkunuid.

Analüüsid 2005. aastat võib öelda, et taoline suur vigastatute hulk (22%) on tingitud kindlasti sellest, et 2005. aastal toimus Pärnu linnas ka kiiruse ületamisest põhjustatud liiklusõnnetusi rohkem. Samuti võib öelda, et liikluskultuur ja liiklusjärelvalve ei olnud sel ajal nii tõhusad, kui mõned aastad hiljem. Riiklikul tasandil küll püüti panustada liiklusjärelvalve suurendamisele ja kiiruse ületamiste ennetamisele, kuid kohaliku omavalitsuse tasandil seda järelvalvet niivõrd veel ei teostatud.

Seda, miks 2008. aasta tõi kaasa jälle vigastatud isikute suurenemise (18%), võib töö autori arvates seostada majanduskasvuga. Inimeste võimalused olid suuremad, soetati endale uusi sõidukeid. Peredes oli ühe sõiduki asemel mitu ning siis toimus ka rohkem liiklemist. Seda kinnitab Maanteeameti statistika, kus on välja toodud, et 2008. aastal registreeriti Pärnu linnas 3804 sõiduauto rohkem kui 2007. aastal (Maanteeamet...2012).

2009. aasta tõi kaasa jälle vigastatud isikute vähenemise (14%) ja see oli tingitud kindlasti suurenenud preventiivsest tööst, erinevatest kampaaniatest, kuid kindlasti suures osas sellest, et karistusmäärad tõusid seoses Liiklusseaduse muudatustega. Lisaks võib põhjusena välja tuua ka eelpool mainitud vee- ja kanalisatsioonivõrgu laiendamise, mil liiklus oli ümber suunatud kõrvaltänavatele ja piirkiirus nendel tänavatel, kus parandustööd toimusid, oli vähendatud 30 km/h.

2010. ja 2011. aastal vähenes kiiruseületamise tagajärjel toimunud liiklusõnnetustes kannatanute arv veelgi. Mõlemal aastal jäi vigastatute arv kümnele protsendile. Töö autori

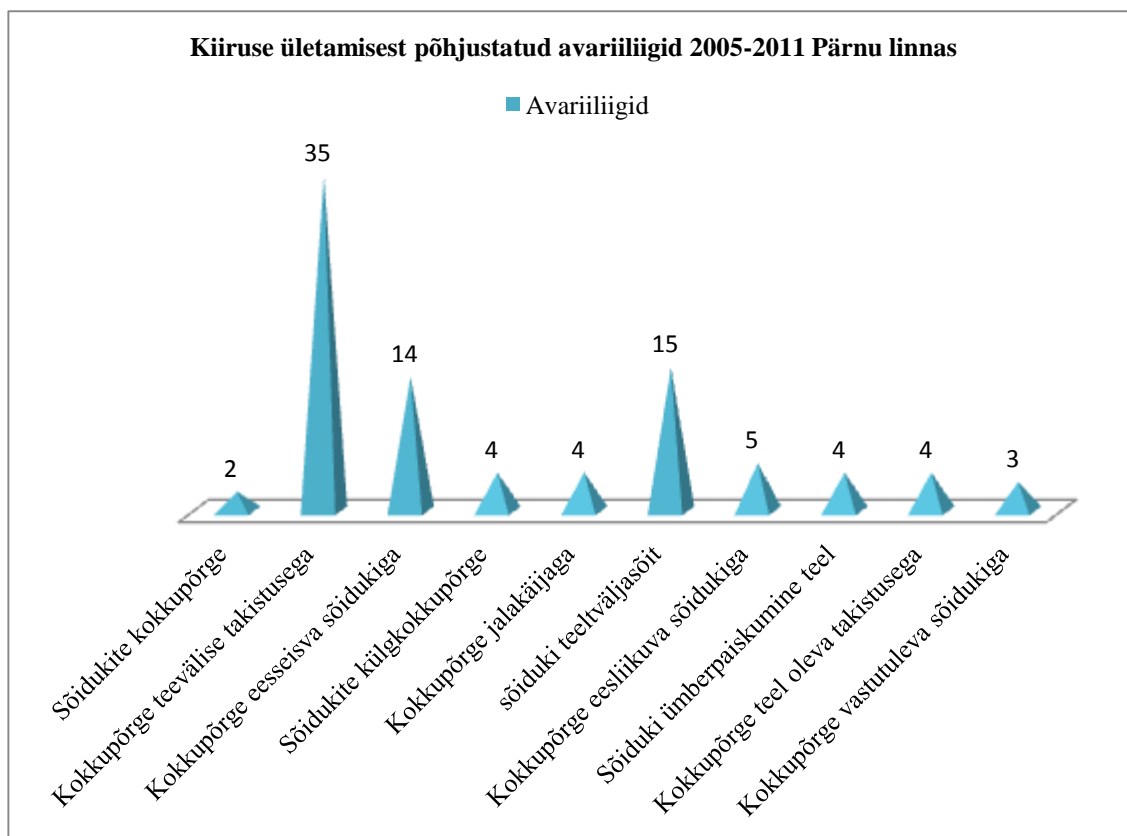
arvates võis olla kannatanute arvu vähenemine tingitud turvavarustuse kasutamise suurenemisest, mida näitab ka Maanteeameti poolt 2011. aastal korraldatud turvavöö kampaania: „Kinnita tagaistmel turvavöö“. Suurt rõhku pandi liikluses turvavarustuse kasutamise parandamisse. Erinevad kampaaniad ja politseioperatsioonid on muutnud liiklejate suhtumist turvavarustusse. Kindlasti võib üheks statistiliseks mõjutajaks pidada ka liiklustiheduse muutust erineval perioodil ja majanduslikku langust 2010.-2011. aastal.

3.4 Kiiruse ületamisest põhjustatud avariiliigid Pärnu linnas 2005. - 2011.

Kõige enam registreeriti avariiliikidest, mis lõppesid õnnetusjuhtumiga, kokkupõrkeid teevälise takistusega (vt. Tabel 1) ja (Joonis 3). Kokku registreeriti neid 35 korral. Sellele järgnes sõiduki teelt väljasõit (15 korral) ja kokkupõrge eesseisva sõidukiga, mida registreeriti 14 korral.

Tabel 1. Registreeritud avariiliigid ja nende arv aastatel 2005-2011

Sõidukite kokkupõrge	2
Kokkupõrge teevälise takistusega	35
Kokkupõrge eesseisva sõidukiga	14
Sõidukite külgekokkupõrge	4
Kokkupõrge jalakäijaga	4
Sõiduki teelt väljasõit	15
Kokkupõrge eesliikva sõidukiga	5
Sõiduki ümberpaiskumine teel	4
Kokkupõrge teel oleva takistusega	4
Kokkupõrge vastava sõidukiga	3



Joonis 3. Kiiruse ületamisest põhjustatud avariiliigid Pärnu linnas 2005-2011.

Jooniselt on näha, et kokkupõrget teevälise takistusega juhtus kordades enam kui teisi avariiliike. Töö autori arvates võib olla see tingitud sellest, et teevälised takistused on statsionaarsed ja neid on palju, näiteks teepiirded, liiklusmärgid, valgustuspostid, aiad jne. Füüsiliselt kahe liikuva objekti omavaheline põrkumine on vähemtõenäolisem, kui seda on ühe liikuva ja teise seisva objekti omavaheline põrkumine.

Sõidukite teelt väljasõit oli samuti põhjusena üsna kõrge kohal. See võib olla tingitud erinevatest kurvidest, märgi eiramistest ja tähelepanematuses, kuid on olnud ka taolisi juhtumeid, kus sirgel teelõigul mõni sõidukijuht suurest alkoholijoobest magama on jäänud ja seetõttu teelt välja sõitnud.

Kolmandal kohal avariiliikidest oli kokkupõrge eesseisva sõidukiga ja sellise olukorra tingib enamuse kordadel ikkagi tähelepanematus, pikivahe mittehooldmine ja kahjuks ka alkoholi kuritarvitamine.

Kõige vähem registreeriti sõidukite kokkupõrkeid. Neid registreeriti vaid kahel korral. Põhjuseks on kindlasti liidluseeskirjas sätestatud asulasisesel teel, suurim lubatud sõidukiirus,

milleks on 50 km/h. Sellest tingituna on harva juhuseid, kus mõlemad kiirust ületavad juhid omavahelise kokkupõrke tulemusena õnnetuse põhjustavad.

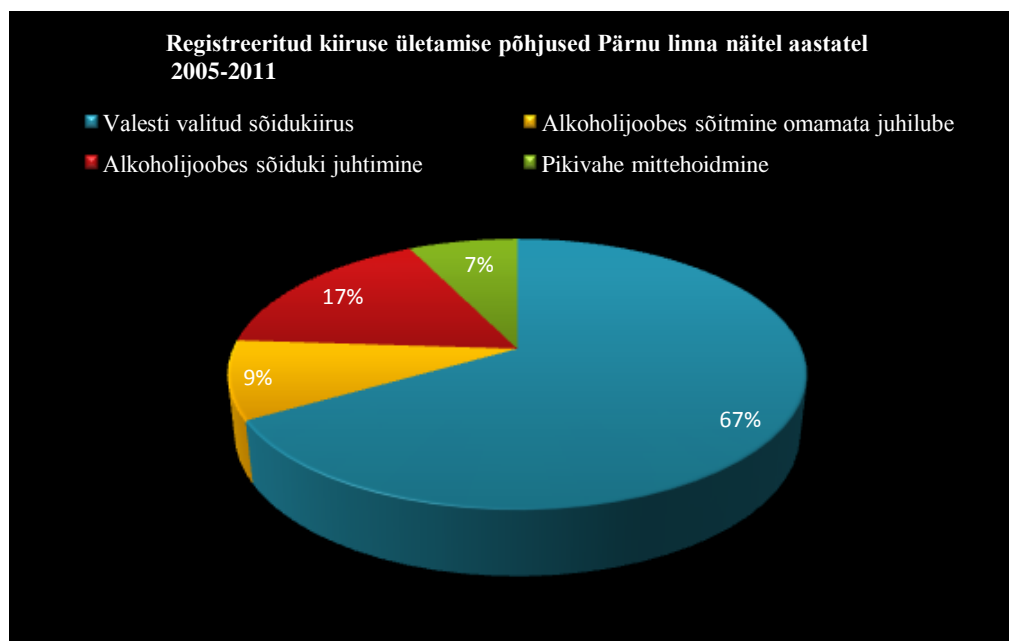
3.5 Kiiruseületamisest tingitud liiklusõnnetuste põhjused

Kiiruse ületamise korral on juhtidel olemas ka tavaliselt põhjus, miks kiirust ületatakse. Registreeritud rikkumiste korral võib dokumendianalüüsist välja lugeda ka õnnetuse kohta tehtud märkmed, miks taoline sündmus aset leidis. Töö autoril on need ka välja toodud (vt. tabel 2) ja (Joonis 4)

Tabel 2. Kiiruse ületamise põhjused Pärnu linna näitel (2005-2011.a.)

Valesti valitud sõidukiirus	64
Alkoholihoobes sõitmine omamata juhilube	9
Alkoholihoobes sõiduki juhtimine	16
Pikivahe mittehooldamine	7

Tabelist selgub, et enamus juhtudel olid kiiruse ületamised põhjustatud valesti valitud sõidukiirusest (64 korral). Kõige vähem oli põhjuseks pikivahe mittehooldamine (seitsmel korral).



Joonis 4. Kiiruse ületamise põhjused Pärnu linnas 2005-2011

Jooniselt on näha, et peamiselt toimusid liiklusõnnetused seetõttu, et valiti vale sõidukiirus. Seda registreeriti lausa 67%, mis pole aga väga imestamapanev, kuna see on üheks peamiseks liiklusõnnetuse põhjuseks nii Eesti Vabariigis, kui ka maailmas. Nn noori uljaspäid, kes sõidukiirust ei istuvad, on palju ja nende riskeeriv käitumine liikluses ei jää kellelegi märkamata. Kindlasti on vale sõidukiiruse põhjustajaks ka tähelepanematus ja liigne kiirustamine ehk oma aja vale kasutamine.

Teiseks peamiseks kiiruse ületamisest tingitud liiklusõnnetuste põhjustajaks on joobeseisundis juhid. Jooniselt selgub, et neid, kes joobeseisundis autot juhtides vahele jäid, registreeriti aastatel 2005.-2011. a. 17%, kuid töö autor usub, et see arv on tegelikkuses veelgi suurem. Kuna juhte on liikluses palju, siis politseinikud ei jõua ning liiklusseadus ilma ohukahtluseta ei võimalda kõiki autojuhte linnas kontrollida.

Kõige vähem oli liiklusõnnetuse põhjuseks pikivahe mittehoidmine (7%). Kuna uuritavaks piirkonnaks on Pärnu linn, siis see on seletatav asjaoluga, et linnas on kehtestatud suurim lubatud kiirus 50 km/h, millest enamus sõidukijuhte ka kinni peab. Kuna Pärnu on Tallinnast pindalalt ning rahvaarvult tunduvalt väiksem, siis tänu sellele liikleb Pärnu linna tänavatel ka vähem sõidukeid. Väiksem arv sõidukeid toob kaasa ka vähemal määral närviliselt liiklevaid juhte ja väikese pikivahega üksteise järgi sõitmist. Ohutut pikivahet hoidval autojuhil aega reageerida ja hoida ära sel moel juhtuvaid liiklusõnnetusi. Erandiks on talvine aeg, kui teed on ilmastikutingimuste tõttu libedad ning ebaõige pikivahe hoidmine võib põhjustada liiklusõnnetuse.

4. UURIMISMETOODIKA JA UURIMISTULEMUSTE ANALÜÜS

Käesolevas peatükis antakse ülevaade uurimiseesmärkidest ja uurimisküsimustest, samuti kirjeldatakse uurimismeetodit ning selle läbiviimise etappe. Analüüsi osas analüüsitakse uurimisandmeid järgmiste alateemade lõikes: üldandmed, kiiruse ületamise toimepanekute arv ja meetod, kiiruse ületamise tagajärjed ja põhjuste analüüs, rikkujate arvamused kiiruse ületamiste ja nende mõjul toimunud liiklusõnnetuste kohta ning rikkujate ettepanekud olukorra parandamiseks. Kvalitatiivsed andmed on esitatud tabelite ja joonistena, mida on ka interpreteeritud.

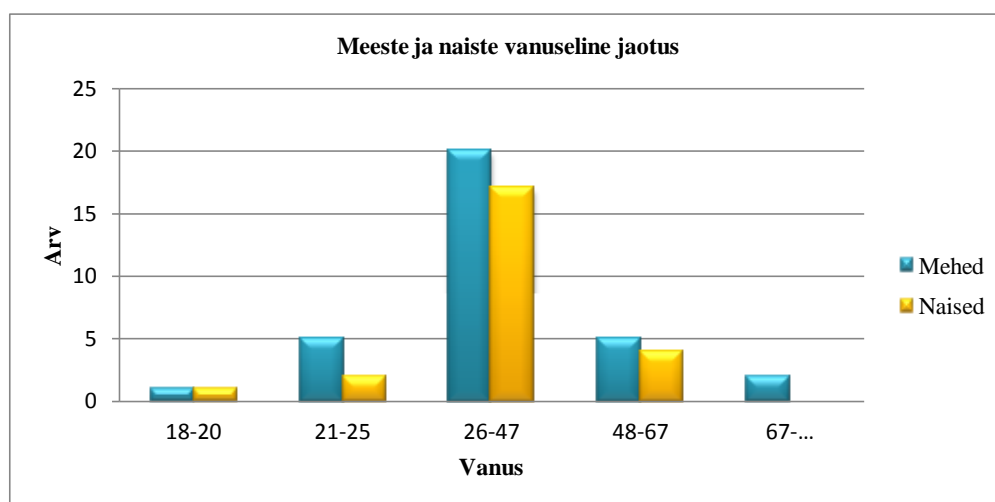
4.1 Uurimuse läbiviimine ja valim

Uurimus viidi läbi kvalitatiivse uurimusena. Andmeid koguti ankeetküsitlustega. Uurimus viidi läbi 2011. a. juulikuus, novembrikuus ja 2012. a. jaanuaris ning märtsis. Kokku nelja kuu jooksul kajastades nelja erinevat aastaega. Isikutele, kes kiirust ületasid, tutvustati ka töö autori poolt koostatavat ankeetküsitlust ja paluti vastata ankeedi küsimustele.

Ankeetküsitluse läbiviimine. Ankeetküsitlus, mis koosnes kaheksast suletud küsimusest ning kuuest avatud küsimusest, koostati töö autori poolt. Küsimustiku eesmärgiks oli võrrelda eelnevat dokumendianalüüsi, mis oli koostatud 2005.-2011. aastate andmete põhjal ning tuua välja olulisemad sarnasused ning erinevused võrreldes praeguse ajaga ja seitsme aasta taguse perioodiga Pärnu linnas. Samuti soovis töö autor teha järeldusi ning ettepanekuid antud uurimisteema raames. Ankeete, mida võiks pidada rikutuks, ei esinenud, kuna kõik ankeedid saadi täidetult tagasi. Kahjuks ei suhtunud antud teemasse piisavalt entusiastlikult ning aktiivseid respondente oli vähesel määral.

Andmete analüüsimiseks ja jooniste koostamiseks kasutati tabelitöötlusprogrammi Microsoft Excel. Saadud tulemused viidi üle tekstitöötlusprogrammi Microsoft Word. Analüüs on esitatud jooniste, tabelite ja tekstidena.

Uurimuse valim. Antud uurimuse läbiviimiseks moodustati valim, mis koosnes kiiruseületajatest, kes peeti kinni Pärnu linnas nelja kuu jooksul. Taoline valim valiti välja, kuna töö käsitleb just neid rikkujaid, kes on kiirust ületanud ja eesmärgiks on ankeetküsitlusi analüüsides (vt Lisa 1 lk 41) teada saada nende teguviisi põhjused ja uurida ka tagajärgi. Kokku vastas ankeetidele **57 inimest**. Naisi oli vastanutest kokku 24 ja mehi 33 (vt Joonis 5).



Joonis 5. Meeste ja naiste vanuseline jaotus.

Rohkem oli kiiruse ületajaid vanuses 26-47 aastat. Vähem oli neid, kes olid 67-aastased ja vanemad. Põhjuseks on kindlasti see, et 26-47-aastased on pikema juhistaajaga, mistõttu nad tunnevad ennast lii kluses nõ “peremeestena“. Peamised teed ja tänavad on neil teada ja harjumuslikust käitumisest ei oska nad ohtu ette näha või nad ületavad kiirust seetõttu, et tegemist on peamiselt töötavate juhtidega, kes kiirustades tööle või töölt koju tähelepanematuses või aja valest planeerimisest kiirust ületavad. See, miks vanemaealisi rikkujaid on Pärnu linnas vähe, on tingitud kindlasti elukogemusest, vanusest tingitud ettevaatlikkusest ja teistest ealistest teguritest ning need harvad rikkujad tekivad hajameelsuse tulemusena ning samuti on põhjuseks tähelepanematus.

Respondentide seas oli mehi rohkem kui naisi, see on töö autori arvates juhuslik kokkulangevus, kuid nagu ka töö teoreetilisest osast selgus, on mehed altimad riskeerima ja võtma vastu kiireid otsuseid, ei tulnud see töö autorile üllatusena.

4.2 Uurimistulemuste analüüs

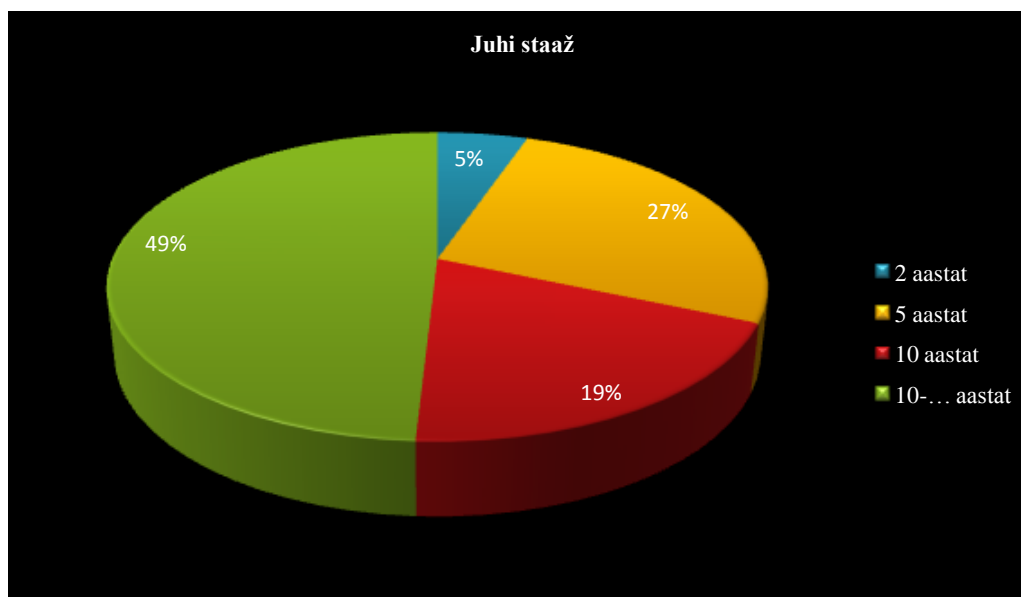
Analüüs jaguneb neljaks erinevaks alapeatükiks, esimeses alapeatükis analüüsitakse kiiruseületajate juhi staaži, nende rahvust ja seda, kas nad on varem kiirust ületanud. Teises alapeatükis analüüsitakse seda, kuidas on kiiruseületamine toime pandud ja kas rikkujaid mõjutab politseile vahelejäämise riskimäär ning kas rikkujad oleksid kiirust ületanud, kui vastutus rikkumise eest oleks karmim.

Kolmandas alapeatükis analüüsitakse rikkujate arvamusi valesti valitud sõidukiirusest põhjustatud liiklusõnnetuste kohta ja rikkujate arvamusi rohkete kiiruseületamiste kohta. Neljandas alapeatükis uuritakse, miks rikkujad ise kiirust ületasid ja missugused on olnud taolise teguviisi tagajärjed. Kas taolised tagajärjed on juhtide käitumist liikluses muutnud ja mil viisil, ning missugused on rikkujate endi ettepanekud, et piirkiiruste ületamised Pärnu linnas väheneksid.

Kursiivis esitatud tekstilõigud tähistavad väljavõtteid ankeedi avatud küsimuste vastustest (mida hangiti intervjuerimise teel) ning on esitatud muutmata kujul.

4.3 Kiiruseületajate juhistaaz, rahvus, varasem kiiruse ületamine

Respondentidelt uuriti, mitu aastat on neil juba **juhi staaži**. Kõige suurema protsendi moodustasid need, kellel oli juhi staaži kümme aastat ja rohkem (49%) (vt. Joonis 6). Sellele järgnesid need juhid, kellel oli juhi staaži viis aastat (27%). Kõige väiksema arvu moodustasid need juhid, kelle juhistaaz oli ainult kaks aastat (5%). Mõnes mõttes tekib siin vastuolu üldsuse arvamuse ja varasemate uuringutega, et peamised rikkujad on need, kes on alles saanud lubade omanikeks ja riskeerides ning uljusest nõ. kiiruskatseid sooritavad. Samas on selle töö autor uurinud antud teemat vaid lühiajaliselt ja see ei muuda üldisi ja juba tõestatud tõekspidamisi.



Joonis 6. Kiiruseületajate juhi staaž (%).

Nii nagu kogu Eestis, nii elab ka Pärnu linnas peale eestlaste ka teisi rahvuseid. Selgus, et suurimad rikkujad olid siiski eestlased (98%) ja teisest rahvusest kiiruse ületajaid avastati kokku kaks protsenti. Võib oletada, et kui kogu uurimus oleks tehtud suvekuudel, mil Pärnus on palju välituriste, oleks teisest rahvusest vahelejäänuid olnud ehk rohkem.

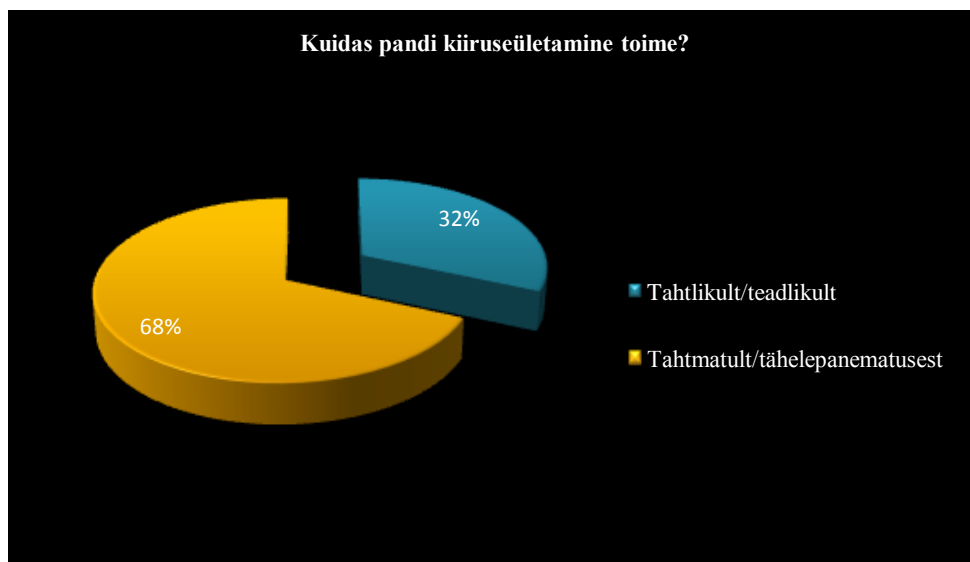
Töö autor soovis teada, kas kinnipeetud kiiruseületajad, on ka varem kiirust ületanud? Selgus, et 47 vastanutest olid ka varem kiirust ületanud ja kümme isikut, kes politseile vahele jäid kiiruse ületamisega tegid seda esimest korda.

4.4 Kiiruse ületamise toimepaneku viis ja politseile vahelejäämise riskimäär

Järgnev analüüsi osa annab ülevaate sellest, missugused on kiiruse ületajate tunded ja arvamused sooritatud teguviisi kohta. Et saada teada, kuidas oli kiiruseületamine toime pandud, tõi töö autor välja kaks vastuse varianti.

Esiteks, et tegu oli toime pandud tahtlikult/teadlikult ja teiseks, et tegu oli toime pandud tahtmatult/tähelepanematuses. Vastustest selgus, et enamus kiiruseületajaid ületas kiirust siiski tahtmatult/tähelepanematuses (68%), kuid oli ka neid julgeid (sealhulgas ka ülbeid), kes vastasid, et sooritasid teo tahtlikult ja teadlikult (32%) (vt. Joonis 7). Kuna ankeedi

täitmine toimus politseisõidukis ja politseijaoskonnas, siis mõjutas see ka kindlasti vastaja vastust. Vastajatel võis olla hirm tunnistada avalikult seda, et tahtlikult ületati kiirust.

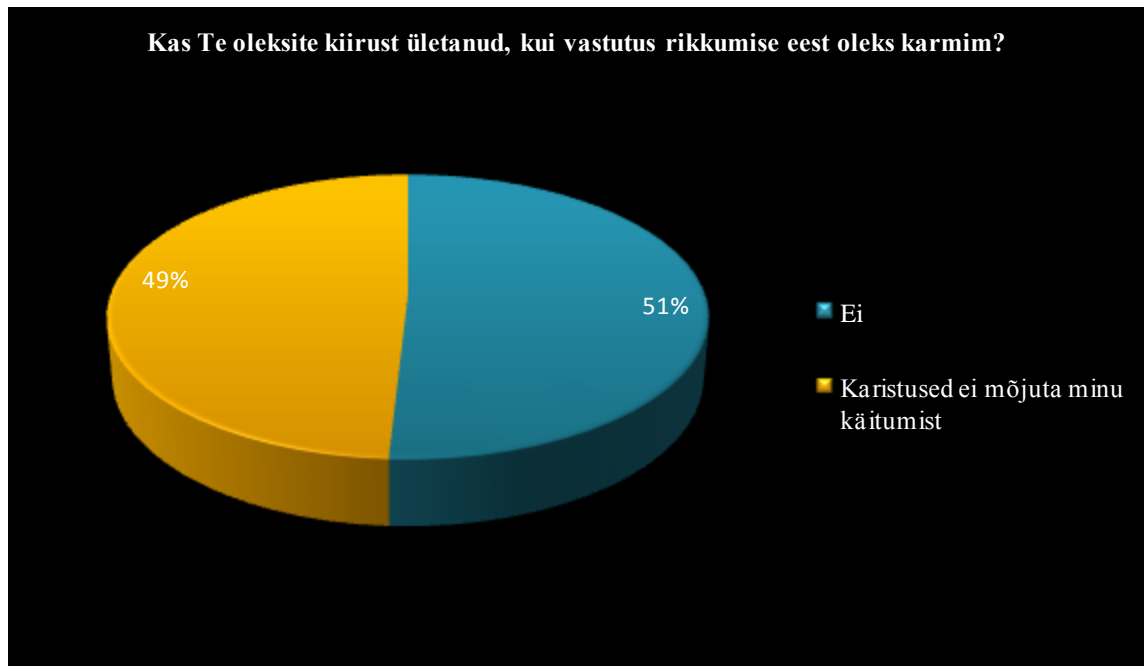


Joonis 7. Kuidas on kiiruseületamine toime pandud (%)

Analüüsisides seda, kas kiiruseületajaid mõjutab **politseile vahelejäämise riskimäär**, olid tulemused järgmised: 86% vastanutest ütles, et jah neid mõjutab politseile vahelejäämise riskimäär ja 14% vastanutest vastas, et ei, neid ei mõjuta politseile vahelejäämise riskimäär. Üks vastanutest märkis ankeeti järgmiselt: *Kuna ületasin kiirust tahtmatult/tähelepanematuses ning kiiruseületamist märgates koheselt hoo maha võtsin, siis mind tõesti ei saanud/saa mõjutada politseile vahelejäämise riskimäär*. Samas tuleb tunnistada, et sama ankeedi täitja oli ka varem kiirust ületanud ja sellega politseile vahele jäänud. Ühe teise ankeedi täitja, kirjutas küsimusele juurde sellise kommentaari (vastusevariandiks oli, jah): *Kuid kuna ületasin kiirust tähelepanematuses, siis ei saa vahelejäämise riskimäär mind mõjutada*. (ka sel korral oli tegemist rikkujaga, kes on ka varem kiirust ületanud.) Samas näitavad protsendid, et väga paljusid vahelejäänuid siiski mõjutab politseile vahelejäämine ja politseinikele vahele jääda pigem kardetakse ja ega ka suuri trahvisummasid, praegusel raskel majanduslikul olukorral, hea meelega maksta ei soovita

Kui vastutus rikkumise eest oleks karmim, kas siis oleks rikkujad kiirust ületanud? Sellele küsimusele vastati järgmiselt: seda, et ei oleks kiirust ületanud, kui vastutus rikkumise eest oleks karmim, vastas 51% (vt. Joonis 8) kiiruseületajatest ja 49 % vastas, et karistused ei mõjuta nende käitumist. Üldiselt võib öelda, et need tulemused jagunesid peaaegu pooleks.

Kuna neid inimesi, kes siiski tunnevad teatud hirmu karmimate karistuste ees ja toimivad teinekord liikluses eeskujulikumalt oli natuke rohkem, võib öelda, et karistuste karmimaks muutmine on siiski prioriteet ja kindlasti ei tohiks karistusi nõrgestada. Kommentaarina toodi välja, et *Kui ma ületan kiirust tähelepanematusel, siis ei mõtle ma karistusele. Kui ma oleksin teadnud, et kiirust ületan, siis ei olekski seda teinud, olenemata trahvi suurusel.*



Joonis 8. Kas kiiruseületajad oleksid kiirust ületanud, kui vastutus rikkumise eest oleks karmim?

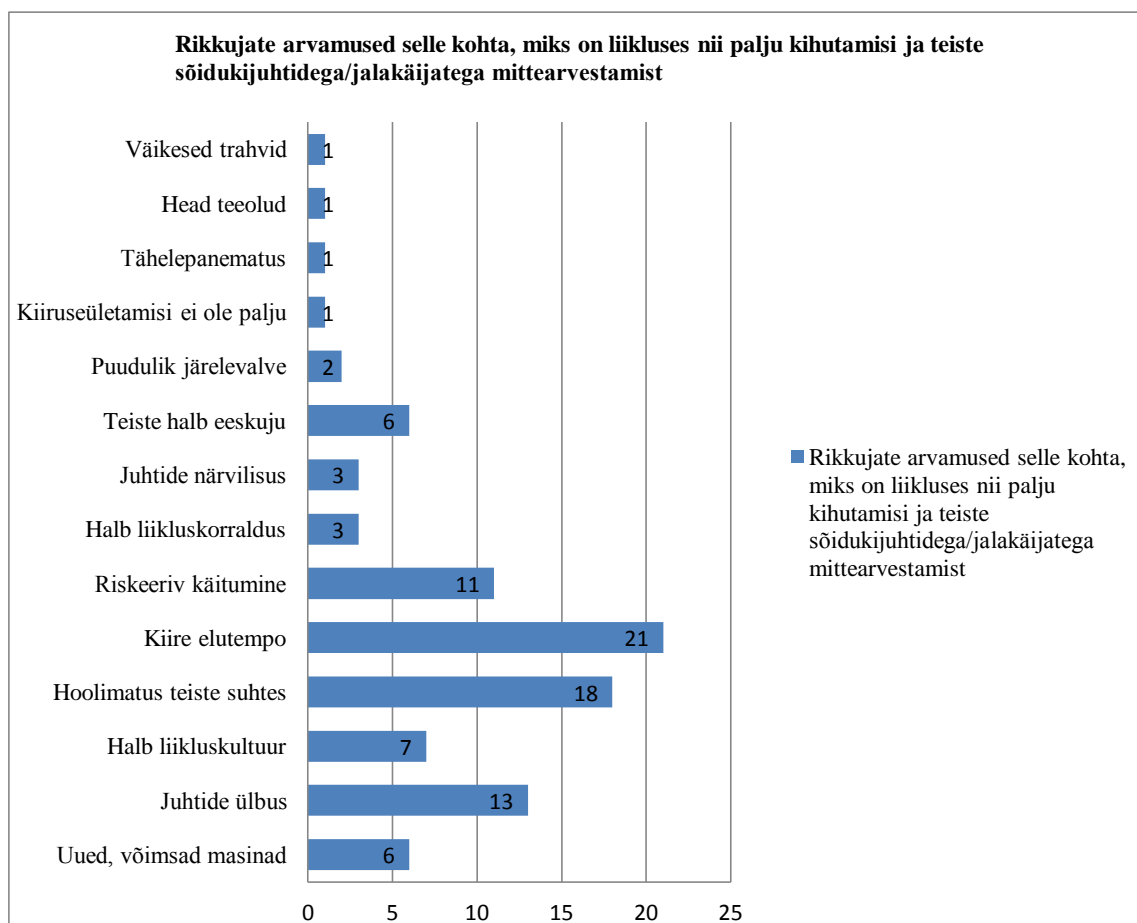
4.5 Kiiruseületajate arvamused kiiruseületamiste kohta

Järgnevas alapeatükis antakse ülevaade sellest, mida arvavad kiiruseületajad liiklusõnnetustest, mille põhjuseks on ebaõigelt valitud sõidukiirus ja mida arvavad kiiruseületajad, miks on liikluses nii palju kihutamisi ja teiste sõidukijuhtidega ning jalakäijatega mitteamvestamist.

Arvamused liiklusõnnetuste kohta, mille põhjuseks on ebaõigelt valitud sõidukiirus, olid enamjaolt üsna erinevad. Märgitakse, et *õnnetuse põhjustaja peab kandma täielikku karistust; negatiivselt-ei ole kiiret kuhugi; enda ja teiste eludega riskimine; Mul on väga kahju, et sellised asjad juhtuvad. Olen 100% vastu; Süüdlaseks on ikkagi autojuht, kes kiirust ületas; Selliseid liiklusõnnetusi on võimalik ära hoida juhi enda käitumise muutmisega; Selliseid*

liiklusõnnetusi võiks vähem olla; Karistada maksimaalselt; Sõltub sõidukiirusest. Kui kiirus on 100 km/h ja rohkem ning seetõttu toimub liiklusõnnetus on ikka kurb küll kui mõistust ei ole; ei ole aega mõelda sellele; see näitab hoolimatust teiste liiklejate suhtes, tuleb jälgida aeg-ajalt sõidukiirust, et see poleks lubatust suurem; hinnatakse oma võimeid üle ja ei hinnata tee-ja ilmastikuoludega; Sõidukiirus peab olema valitud vastavalt tee- ja ilmastikuoludele, samuti loeb juhi kogemus. Analüüsid neid vastuseid üldiselt võib öelda, et vahelejäanud kiiruseületajad ise on samuti väga kurjasti meelestatud taoliste juhtumite vastu. Küsitledes rikkujaid oli enamuse silmis ja sõnades ja ka vastustes näha ning kuulda suurt kahetsust. Tegelikult ollakse teadlikud riigis toimunud, et hukkunuid liiklusõnnetustes on liigagi palju. Loodetavasti suutsid ankeedile vastanud oma teguviisi mõista ja püüavad edaspidi olla eeskujulikumad liiklejad nii endi kui ka teiste suhtes.

Analüüsid kiiruseületajate arvamusi selle kohta, **miks on Eestis nii palju kiiruseületamisi ja teiste sõidukijuhtide ning jalakäijatega mittearvestamist** selgus, et kõige enam on põhjuseks kiire elutempo. See tähendab, et oma aega planeeritakse valesti ja ühiskonnas on levinud arusaam, et kiirust ületades jõutakse ka kiiremini sihtkohta. (vt. Joonis 9). Seda märkis ära 21 vastanutest. Teisena toodi välja hoolimatus teiste suhtes. Seda märkis ära 18 vastanud isikut. Kõige vähem peeti kiiruseületamise ja teistega mittearvestamise põhjusteks liiga häid teolusid (1), väikeseid trahve (1), tähelepanematust liikluses (1) ning üks vastanutest arvas, et kiiruseületamisi pole Eestis sugugi palju. Võib öelda, et taolised tulemused on üsnagi usutavad ja aktuaalsed, kuna neid põhjuseid märgiti ära ka töö teoreetilises osas.



Joonis 9. Kiiruseületajate arvamused kihutamiste ja liikluses teistega mitteamistamise kohta.

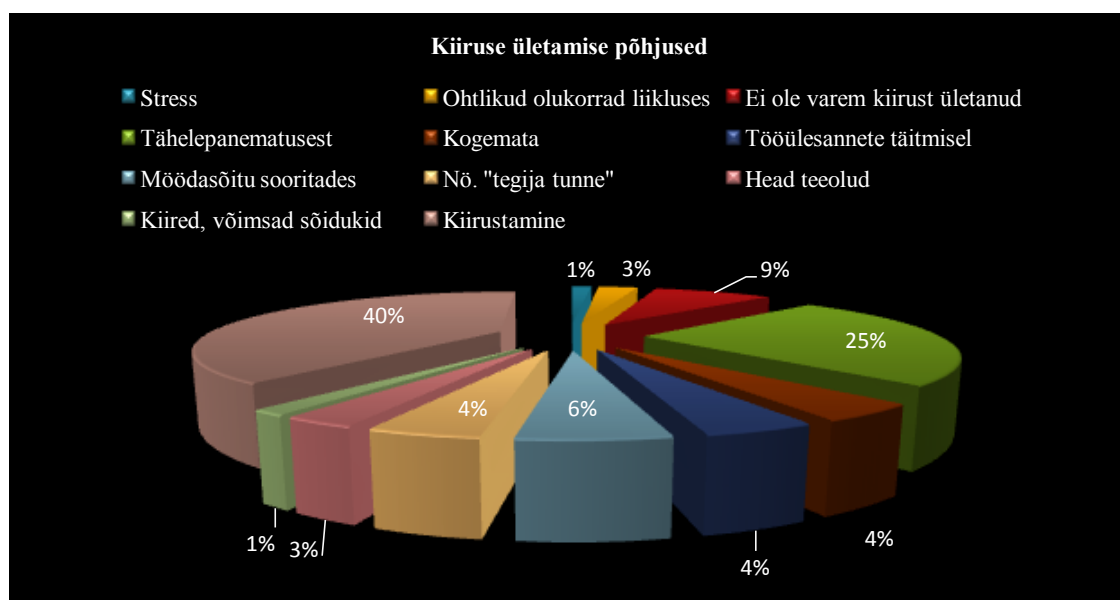
4.6 Kiiruseületajate kiiruseületamise põhjused, tagajärjed ning rikkujate ettepanekud

Järgnevas peatükis toob töö uurija välja kiiruseületajate endi kiiruseületamise põhjused ja tagajärjed. Samuti tuuakse välja see, kas need tagajärjed on muutnud ka kiiruseületajate käitumist liikluses edaspidi, ning kirjeldatakse ka kiiruseületajate ettepanekuid selle kohta, mida tuleks teha, et kiiruseületamised väheneksid.

Kui analüüsida **kiiruseületajate kiiruse ületamise põhjuseid**, siis toodi välja mitmeid erinevaid põhjendusi. Järgnevalt on välja toodud peamised põhjused, mida respondendid välja tõid: *Ilusa ilmaga tähelepanematuseset võiks öelda, kuna jalg lihtsalt vajub rohkem gaasi pedaalile (muusika mängis ja tee oli tühi), kuniks märkasin, et kiirust on üle lubatu; Asulaväliselt ainult siis, kui olen sihtpunkti hilinemas; Olin noor ja hoolimatu teiste suhtes; olin hiljaks jäämas ja ei pannud tähele asula piirangut; Ei jõudnud õigeks ajaks teatrisse;*

kiirustasin juuksurisse; Stress ja ohtlikud olukorrad liikluses; Kogemata; Kui on kiire, siis on jalg raskem; Pole märganud kiirusepiirangu märki. Tegelikult on ka need põhjused üldtuntud ja igapäevased, iseasi, kas juuksurisse hiljaks jäämine on tõesti seda väärt, et karistada saada või hullemal juhul liiklusõnnetusse sattuda.

Respondentide peamised kiiruseületamise põhjused on välja toodud ka järgmises tabelis protsentuaalselt (vt. Joonis 10). Tabelist selgub, et 40% vastanutest ehk kõige enam vastanutest, tõid kiiruseületamise põhjenduseks välja selle, et nad kardavad sihtpunkti hiljaks jääda. Selgub, et nii respondentide üldised arvamused kiiruseületamiste põhjuste kohta kui ka nende individuaalne kogemus, on vägagi sarnased. Töö autori arvates on selline ajavõit minimaalne ja soovitatavalt oleks mõistlikum oma aega oskuslikumalt planeerida. Kõige vähem mainiti põhjusena stressi (1%) ning kiireid ja võimsaid sõidukeid (1%). Tegelikult räägitakse pidevalt, et ühiskonnas valitseb hoolimatus teiste suhtes ja seda eriti liikluskultuuri silmas pidades kuid statistika antud uurimuses tõi välja hoopis midagi muud.

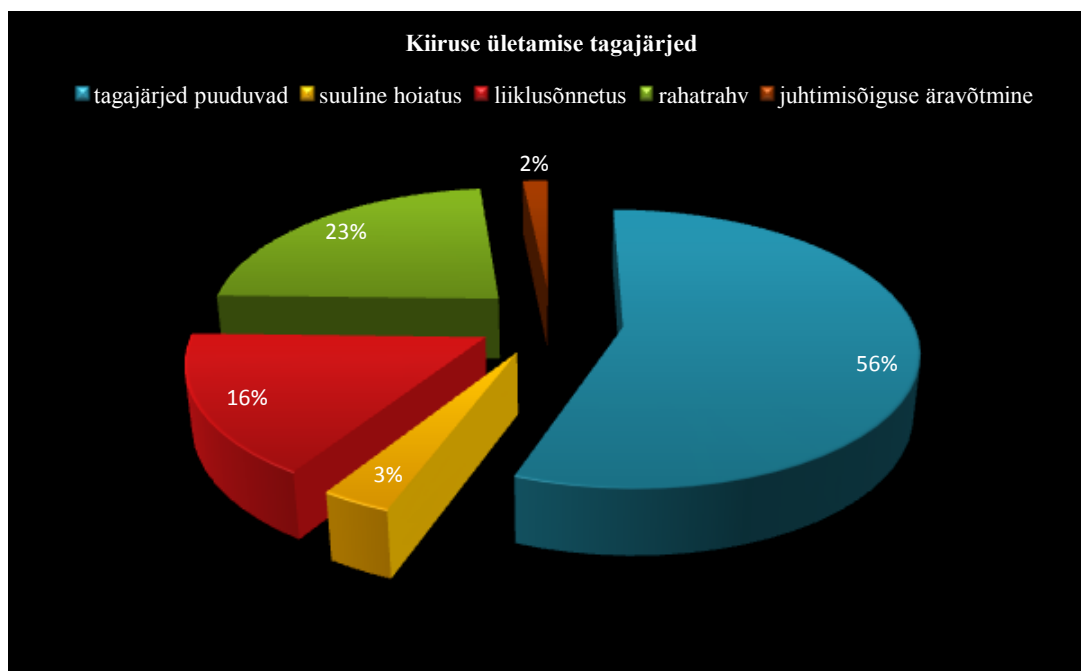


Joonis 10. Kiiruseületajate kiiruse ületamise põhjused Pärnu linnas 2011. a. (%)

Uurides kiiruseületajatelt tagajärgede kohta, mida kiiruseületamised on endaga kaasa toonud, selgusid järgmised tulemused (vt. Joonis 11): 56%, ehk enamus vastanutes märkisid, et tagajärjed puuduvad, teisalt toodi välja rahatrahv (23%) ning 16 % vastanutest märkis, et kiiruseületamine lõppes liiklusõnnetusega. Kõige vähem märgiti tagajärgedena seda, et ära võeti juhtimisõigus.

Mõningad näited respondentide vastustest: *Minu enda käitumise tõttu tagajärgi pole, kuid kord on sõidukile, kus olin kaassõitja, küljelt sisse sõidetud (libe tee, 30km/h lubatud, aga*

kiirus oli 70 km/h); olen jõudnud õigeks ajaks õigesse kohta. Kahjuks on juhtunud ka kerge avarii, mille põhjustas valesti valitud sõidukiirus.



Joonis 11. Kiiruseületajate kiiruseületamise tagajärjed. (Pärnu 2011) (%)

Uurides kiiruseületajate seisukohti selle kohta, kas kiiruseületamise tagajärjed on nende edasist käitumist liikluses muutnud, vastati jaatavalt 53% ja eitavalt 47%. Protsentide jaotus on suhteliselt pooleks. Õnneks on siiski veidi rohkem neid juhte, kes vastasid, et nende käitumine on edaspidi muutunud ja püütakse olla rohkem tähelepanelik ja mitte kiirust ületada. Küsitlusest selgus, et juhid, kes ei ole sattunud liiklusõnnetustesse ega läbi elanud muid sanktsioone, ei muuda oma edasist liikluskäitumist, kuna ei pea seda vajalikuks. Respondentide poolt toodi välja järgmised arvamused: *Tegelikult ei ole sest mina ise võin ju korralik olla, kuid näiteks vastutuleva auto juht, mitte. Pigem siiski jälgin rohkem ümber toimuvat, seega mingil määral on; Jah, enam ei sõida kiiresti kruusateel; Kindlasti on mõjutanud; Olen üritanud õigel ajal sõitma hakata; Luban, et see kiiruseületamine jääb minu elus viimaseks; püüan endiselt ka kiirust ületades liigelda nii, et ei tekiks olukorda, kus keegi viga saaks; Püüan sihilikult mitte kiirust ületada; Enam ei taha juhtimisõiguseta olla.*

Lõpetuseks soovitati respondentidel pakkuda välja ettepanekuid, mis aitaksid kaasa kiiruseületamiste vähenemisele (vt. Joonis 12). Töö autor soovis ettepanekud välja tuua lähtuvalt vanusest, kuna teadaolevalt on noortel juhilubadeomanikel ja kõrgemas eas isikutel hoopis teised arvamused ja eluvaated. Jooniselt selgub, et 18-20 aastastest autojuhtidest arvas üks vastaja, et kiiruseületamisi ei ole võimalik vähendada kuna need toimuvad ikkagi

vaatamata karistustele ja toimunud õnnetustele. Teine samavanuseline respondent arvas, et kiiruseületamisi aitaks vähendada järelvalve suurendamine.

21-25-aastaste sõidukijuhtide arvates on tõhusamaks ettepanekuks, mis vähendaks kiiruseületamisi samuti liiklusjärelvalve suurendamine. Seda nimetas kolm respondenti. Kõige vähem mainiti selles vanusegrupis ettepanekuna paremat liikluskasvatust ja ühe respondendi poolt mainiti seda, et ehitada tuleks kitsamaid teid, kuna kitsamatel teedel liiklemine suurendaks juhi ohutunnet.

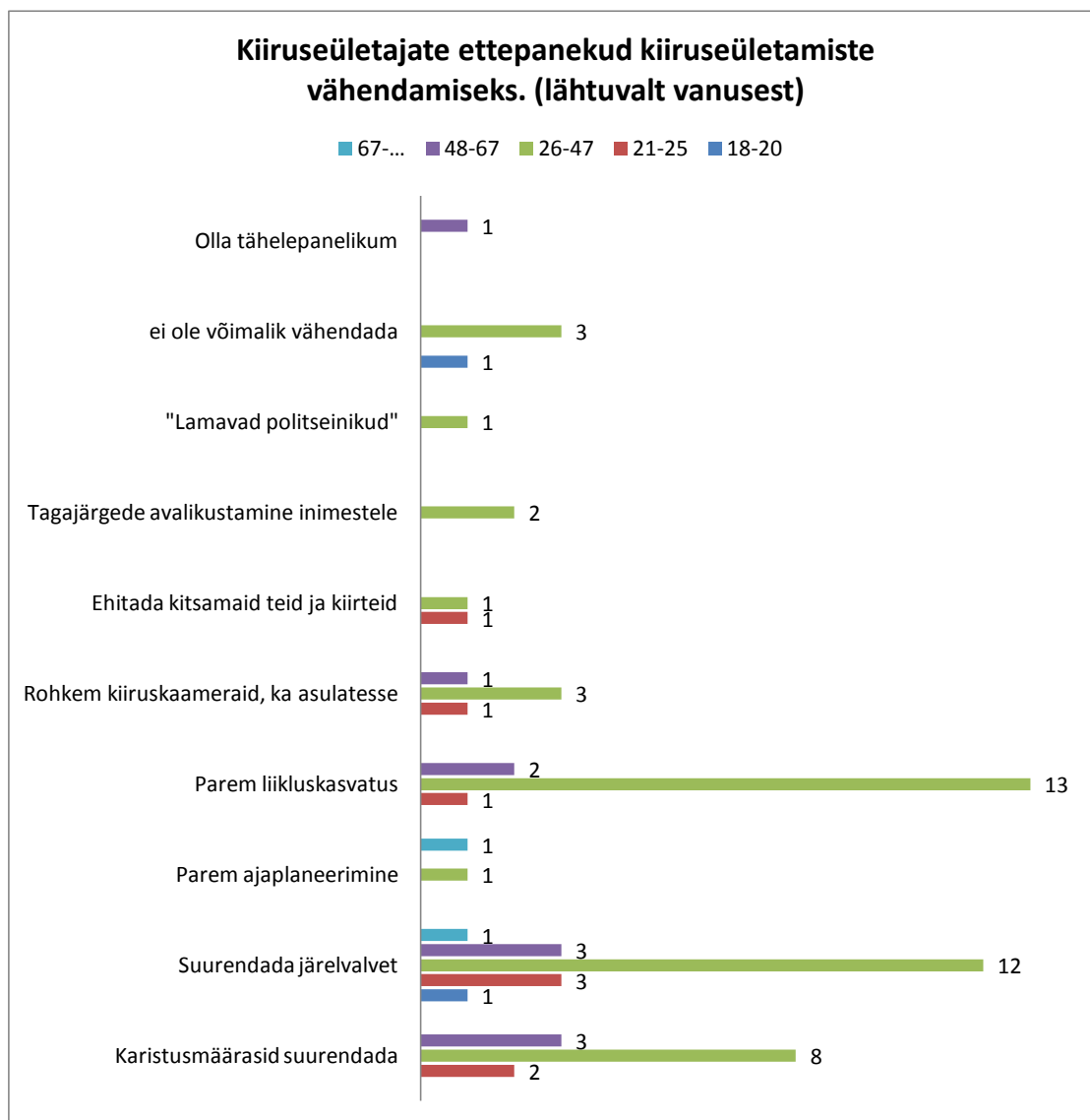
26-47-aastastest sõidukijuhtidest pakuti populaarseima ettepanekuna välja seda, et liikluskasvatus võiks olla parem (13) samuti seda, et järelvalvet tuleks suurendada (12). Respondentide arvates võiks liikluses toimuvast, liikluseeskirjadest ja kiiruseületamiste tagajärgedest ning ka põhjustest rääkida juba kooliõpilastele ja viia sisse liikluskasvatus ainetunnid. Selles vanusegrupis pakuti kõige vähem seda, et oma aega tuleks osata paremini kasutada ja mitte kiirustada ja kasutada enam nõ. „lamavaid politseinike“. Mõlemat varianti pakuti vaid ühel korral.

48-67-aastaste seas oli populaarseimaks ettepanekuks samuti karistusmäärade ja järelvalve suurendamine (6). Ettepanek on tõesti üks populaarsemaid vastanute seas, kuid kahjuks seab majanduslik olukord siin omad piirangud. Politseinike, keda tänavatel rakendada ei ole piisavalt ja tundub, et lähitulevikus kahjuks olukord ka paremaks ei muutu. Kõige vähem pakuti selles vanusegrupis seda, et tuleks olla liikluses tähelepanelikum ja mainiti ka ühe ettepanekuna seda, et kiiruskaamerad tuleks paigutada ka asulatesse, kus need pildistaksid sõidukit ka nt. 30 km/h alades nii eest kui ka tagant poolt. Taolised kiiruskaamerad pidid olema paigutatud asulatesse Inglismaal.

67-aastaste ja vanemate seas toodi ettepanekuna välja parem ajaplaneerimine ja liiklusjärelvalve suurendamine.

Kui vaadata nüüd kiiruseületamise vähendamiseks pakutavaid ettepanekuid üldiselt, siis kõige populaarsemaks kujunes ettepanek, et järelvalvet tuleks suurendada. Seda pakuti 20 korda. Samuti oli üheks populaarsemaks ettepanekuks see, et liikluskasvatus võiks olla parem (16). Kõige vähem pakuti ettepanekuna seda, et liikluses tuleks olla tähelepanelikum ja luua tuleks enam „lamavaid politseinike“. Mõlemat ettepanekut mainiti ühel korral. Eks taoline reageering antud küsimusele on ka üsna loogiline, kuna inimesed võivad mõelda, et nad on teinekord tähelepanelikumad, kuid tähelepanu hajutavaid tegureid on palju, alustades

makimuusikast lõpetades heade teeolude ja mugavate sõidukitega. Inimesed tuletavad seda pigem endale meelde siis, kui politseile vahele on jäänud või liikluses ohtlik olukord tekib.



Joonis 12. Kiiruseületajate ettepanekud kiiruseületamiste vähendamiseks (lähtuvalt vanusest).

Respondentide mõningad ütlused antud küsimusele olid järgmised: *Ikka tuleb järelvalvet teha, seda tuleks teha muidugi ka tiptunnil, kus nn. „sõelujad“ pigem tekitavad liiklusohlikke olukordi ja ka sellistel puhkudel on kindlasti tegemist kiiruse ületamisega; Majadevahelistel aladel ja tänavatel, kus kiirusepiirang on väga väike, nt. 20 km/h, mõjuvad väga edukalt tee kõrgendused, nö. „lamavad politseinikud“; Alustades läbi mõeldud teedeehitusest) kitsam tee vähendab kiirust sest suureneb ohutunne; Teadvustada sõidukiiruse ületamise tagajärgedest.*

KOKKUVÕTE

Tänapäeval käitatakse juhina liikluses üsnagi vastutustundetult. Väljendub see liigsuures kiiruses ja agressiivses sõidustiilis. Taoline käitumine nagu piirkiiruse ületamine ja tähelepanematus, on väga ohtlikud, kuna liikluses on neljarattalisi ja kahe rattalisi rohkem, kui jalakäijaid. Lubatud sõidukiiruse ja teeoludele mitte vastava sõidukiiruse ületamine, on üks peamisi liiklusõnnetuste tekitajaid. Erinevalt Soomest, mis on suurema elanikkonnaga riik, kui Eesti, on seal registreeritud liiklusõnnetusi vähem. Põhjuseks võib välja tuua paremad teeolud võrreldes Eestiga. Teekatte seisundist oleneb sõidukiiruse valik, kui on asulaväline tee, kus on lubatud sõita 90 km/h, kuid tee on konarlik ja auklik, peab juht kohandama oma sõidukiiruse selliseks, mis võimaldab vältida õnnetust. Sellisel juhul ei saa liigelda suurima lubatud kiirusega vaid iga juht peab ise tunnetama seda, mis kiirusel liiklemine oleks ohutu. Samuti on iga inimese õiguskuulekus, õigustunnetus ja õigusteadvus see, mis peaks distsiplineerima, et olla liikluses eeskujuks kõigile.

Käesoleva lõputöö eesmärk oli välja selgitada Lääne prefektuuri Pärnu politseijaoskonna teeninduspiirkonnas registreeritud kiirust ületanud juhtide sõidukiiruse ületamise põhjused ja välja selgitada vastavad abinõud ja ennetada sõidukiiruse ületamist ning selle tagajärgi.

Püstitatud uurimusküsimustest ja analüüsi tulemustest lähtuvalt saab öelda, et peamiselt toimusid kiiruseületamised, mis lõppesid õnnetusjuhtumiga seetõttu, et valiti vale sõidukiirus. Seda esines lausa 67% toimunud liiklusõnnetusest. Üks peamisi olukordi, kus kiirust ületatakse on möödasõidud, mil ei taheta üksteise järel sõita või on tekkinud liiklusohulik olukord, kuna eesliikuv sõiduk liigub liiga aeglaselt. Analüüsides ankeetküsitlusi, selgus, et kiirust ületati peamiselt seepärast, et kiire oli ja kardeti hiljaks jääda. Nimetatud põhjuse märkis ära 40% vastanutest. Kindlasti on vale sõidukiiruse üheks põhjustajaks tähelepanematus, mida märkis ka 25% respondentidest. Teiseks peamiseks kiiruse ületamisest tingitud liiklusõnnetuste põhjustajaks on joobeseisundis juhid (17%). See, et joobeseisundis inimene ei käitu adekvaatselt ja tema reaktsioonid on moondunud võrreldes kainete inimestega, on põhjuseks, miks joobes inimene kiirust ületab. Eelkõige seetõttu, et ta ise ei

saa oma teguviisist aru. Kõige vähem oli liiklusõnnetuse põhjuseks pikivahe mittehooldmine. Kuna Pärnu on Tallinnast pindalalt ning rahvaarvult tunduvalt väiksem, siis tänu sellele liikleb Pärnu linna tänavatel ka vähem sõidukeid. Väiksem arv sõidukeid toob kaasa ka vähemal määral närviliselt liiklemaid juhte ja väikese pikivahega üksteise järgi sõitmist. Ohutut pikivahet hoidval autojuhil aega reageerida ja hoida ära sel moel juhtuvaid liiklusõnnetusi Erandiks on talv, kui teed on ilmastikutingimuste tõttu libedad ja sel moel võib vale pikivahe hooldmine põhjustada liiklusõnnetuse.

Püstitatud uurimusküsimus – kas politseile vahelejäämise riskimäär mõjutab kiiruseületajate käitumist, selgus, et suurem osa so 86% rikkujast kardab politseile vahele jääda. Samuti ei meeldi liiklejatele karmistunud põhi- ja lisakaristused. Töö autori kogemustest liikluspolitseinikuna töötades selgus, et paljud juhid, kes kiirust ületavad, märgates politseiautot, instinktiivselt pidurdavad. Liiklusjärelvalve tõhustamiseks on maanteedele paigaldatud kiiruskaamerad. Nendega on aga sama efekt: kaamera asukohta teades või kaamerat nähes võetakse hoog maha, peale kaamerat aga jällegi kiirendatakse. Positiivne on antud uurimuses siiski see, et enamust juhtides mõjutab politseile vahelejäämise riskimäär ja ehk aitab see tulevikus vähemalt nende juhtide liikluskäitumist paremaks muuta.

Teine püstitatud uurimusküsimus - kas sõidukiirust ületavad autojuhid peavad oma tegu ohtlikuks - vastas tõele, kuna uurimusest selgus, et suurem osa juhtidest ei mõtle kiirust ületades, millised võivad olla tagajärjed. Dokumendianalüüsist selgub, et suuri muudatusi seitsme aasta jooksul toimunud ei ole ja kiiruse ületamise tagajärjel toimunud liiklusõnnetuste arv on jäänud peaaegu samale tasemele. Liiklusrikkujatega suheldes selgus, et enamust juhte peab normaalseks lubatud piirkiirust 10 km/h võrra ületada. Väär on arusaam, et 10 km/h kiirust ületades ei juhtu veel midagi. Tegelikult mõjutab iga kilomeeter tunnis autojuhti reageerimisaega ja sellest tulenevalt pikeneb pidurdusmaa.

Uurimusküsimuste vastustest tulenevalt toob töö autor välja järgnevad ettepanekud. Selleks, et kiiruseületamised väheneksid tuleks:

- **soovitada juhtidel oma aega oskuslikumalt planeerida.** See tähendab, et juhid ei tohiks asjaajamisi, kohtumisi jms jätta viimasele minutile. Seda on küll raske saavutada, sest kindlat normi, mida rikutaks ei ole. Siinkohal peab iga liikleja olema kohusetundlik ja korrektne. Seda on võimalik teavitada üldsusele läbi erinevate kampaaniate, mis kutsuks inimesi üles oma aega oskuslikumalt planeerima.

- **parandada üldist liikluskasvatust.** Järjest rohkem hakatakse Eestis pöörama tähelepanu liikluskultuuri parandamisele. Selleks, et meil oleks aktsepteeritav liikluskultuur peab olema hea liikluskasvatus. Seda kasvatust tuleks hakata kujundama juba lasteaiast alates kuni täiskasvanuks saamiseni, mitte ainult juhtimisõiguse saamiseks läbitavail koolitustel. Alaealised on need, keda on kõige suurem võimalus mõjutada, suurendada nende õigusteadvust ja seda juba nt läbi jalgrattaloo saamiseks läbiviidaval koolitusel.
- **suurendada liiklusjärelvalvet.** Käesoleva töö alguses on käsitletud teema aktuaalsust ning võib öelda, et seda arvestades on Politsei- ja Piirivalveameti peadirektor kinnitanud 2012. aasta liiklusjärelvalve plaani, milles sekkutakse otseselt ja jõuliselt liiklusrikkumistesse, seda karistuse määramise osas. Plaanis on suurendada ka liikluspolitseinike arvu.
- **paigaldada kiiruskaamerad asulatesse.** Statistika järgi on võimalik kindlaks teha ohtlikumad kohad, kuhu oleks võimalus paigaldada kiiruskaamerad. Kiiruskaamerad ei asenda liiklusjärelvalvet tegevat politseinikku, kuid on kindlasti abiks hoidmaks kokku kilometraaži ning kütusekulu, mis muidu kuluks liiklusjärelvalve teostamisele.

Kokkuvõtteks arvab töö autor, et inimesed on liiklusohtlikkust olukorrast lubatud suurima sõidukiiruse ületamisel tegelikult üsnagi teadlikud ja suur töö on viimastel aastatel kampaaniate ja ennetustöödega juba ära tehtud. Oluline on nüüd seda pidevalt jätkata ja veelgi enam arendada ja laiendada. Kindlasti abistaks ka analüüsipõhine liiklusjärelvalve ja liiklusjärelvalve tõhustamine, ning kiiruskaamerate lisamine asulatesse. Samas, on meil palju õppida teistelt riikidelt. Seega tuleks selleteemalisi koostöölabirääkimisi pidada ka nende riikidega, kus kiiruseületamised ei ole nii kõrge protsendiga kui meie riigis. Oluline ongi näha probleemi, reageerida sellele ja püüda seda lahendada.

SUMMARY

The aim of this thesis was to find out the reasons why people exceeded the speed limit and to find out what are the most appropriate measures to prevent speeding and its consequences. Information about exceeding the speed limit was recorded in West prefecture Pärnu police station service area. After studying raised issues and analyzing the results we can say that the main reason why accidents happened was due to wrong speed. 67 % of accident was caused by speeding. Most commonly people exceed the speed limit when passing other cars. Passing was due to slow moving cars or not wanting to drive one after another. Another main cause of the road accidents are drunk drivers (17 %). Drunk people exceed speed because their reactions are distorted compared to the sober people and they can't act adequately.

Author brings out following suggestion, in order to reduce speeding:

- **drivers should plan their time better.** It means that drivers should not leave their meetings, businesses to last minute. This is quite hard to follow as there are no certain norms. But everyone who participates in traffic still has to be careful and correct. This can be advertised to public through different campaigns that encourage people to plan their time better.
- **improve the overall traffic culture.** That we would have acceptable traffic culture we have to improve our traffic education. We have to start improving traffic education already in kindergartens, because little children are the easiest to affect. Older children can be affected through the different courses.
- **Increase traffic monitoring.** The actuality of this topic is studied, and we can say that Director General of the Police and Border Guard Board has confirmed the 2012th traffic plan in which it is promised to set heavier punishments. There are also plans to increase the number of traffic policemen.

- **to install speed cameras in towns.** According to statistics, it is possible to identify the riskiest places where authorities can install speed cameras. Speed cameras do not replace police officers, but they can be helpful to keep the total mileage and fuel consumption that is needed for traffic supervision by police officers.

In conclusion the author of the thesis believes that people are aware of the potential risks of speeding. This is thanks to campaigns that have been carried out in recent years. It is very important to continue this work and to expand this project. It would also be helpful if government considered adding more speed cameras to towns. We can also learn from different countries; we could cooperate with countries that don't have so much speeding. It is important to see the problem, to react to it and to try to solve it.

MacInnis, D. (1996) Immutable laws Recovery. 7: 1341-1346 (online journal <http://www.icbc.com>). **Harro, J.** (2003) Riskeeriv käitumine liikluses ja isiksuseomadused, nende seos bioloogilise markeri monoamiidide oksüdaasi (MAO) aktiivsusega. Tartu Ülikooli teadus- ja arendustöö tellimusleping nr LSOPH02038 Maanteeametiga 2002 ja 2003.a. lõpparuanne. Tartu

Meidla, M. 2008. *Sõiduautode liiklusohutuslik risk Eestis*. Bakalaureusetöö. Tartu Ülikool, Tartu

Petmanson V (2003) Vale kiirus-sagedasim eksimus liikluses. Politseileht nr.2/2003 72, 73

Pirita, J. 2000. Maanteedel kihutavad poisikesed ja argpüksid. *Eesti Päevaleht*

Pärnu <http://www.parnu.ee/index.php?id=415> välja otsitud 05.04.2012 a.

Päärt, V. 2010. *Mis paneb autojuhi kihutama?*.
http://www.novaator.ee/ET/inimene/mis_paneb_autojuhi_kihutama/

Saar Jüri 2007. Kriminaalpsühholoogia. Kirjastus Juura

Silvia Kaugja 2011 Õigusteadvuse olemus ja arengu determinandid

Sulbi, R. 15.01.2008. Reporter.ee: levinuim kuritegu varguse järel on purjuspäi roolikeeramine. Postimehe kodulehelt
http://tartu.postimees.ee/150108/esileht/siseuudised/306411_print.php välja otsitud 08.04.2012

Williams A (1996) Faster but deadlier Recovery 7:1352-1354 **Harro, J.** (2003) Riskeeriv käitumine liikluses ja isiksuseomadused, nende seos bioloogilise markeri monoamiidide oksüdaasi (MAO) aktiivsusega. Tartu Ülikooli teadus- ja arendustöö tellimusleping nr LSOPH02038 Maanteeametiga 2002 ja 2003.a. lõpparuanne. Tartu

TABELITE JA JOONISTE LOETELU

Joonis 1 Pärnu linna tänavatel registreeritud liiklusõnnetused 2005-2011.a.....	15
Joonis 2 Registreeritud liiklusõnnetustes vigastatud isikute arv Pärnu linnas 2005-2011.a.....	157
Joonis 3 Kiiruse ületamisest põhjustatud avariiliigid Pärnu linnas (2005-2011).	19
Joonis 4 Kiiruse ületamise põhjused Pärnu linnas 2005-2011	20
Joonis 5 Meeste ja naiste vanuseline jaotus.....	23
Joonis 6 Kiiruseületajate juhi staaž (%).....	25
Joonis 7 Kuidas on kiiruseületamine toime pandud (%).....	26
Joonis 8 Kas kiiruseületajad oleksid kiirust ületanud, kui vastutus rikkumise eest oleks karmim?	27
Joonis 9 Kiiruseületajate arvamused kihutamiste ja liikluses teistega mitteamvestamise kohta.....	29
Joonis 10 Kiiruseületajate kiiruse ületamise põhjused Pärnu linnas 2011.a. (%).....	30
Joonis 11 Kiiruseületajate kiiruseületamise tagajärjed (Pärnu 2011) (%).....	31
Joonis 12 Kiiruseületajate ettepanekud kiiruseületamise vähendamiseks (lähtuvalt vanusest).....	33
Tabel 1 Registreeritud avariiliigid ja nende arv aastatel 2005-2011	18
Tabel 2 Kiiruse ületamise põhjused Pärnu linna näitel (2005-2011.a.).....	20

LISAD

Lisa 1. Ankeetküsitlus

ANKEETKÜSITLUS

Lugupeetud vastajad. Olen Sisekaitseakadeemia Politsei ja piirivalvekolledži tudeng, Ergo Pihlak ja koostas in küsimustiku, et uurida kiirust ületavate sõidukijuhtide kiiruseületamise põhjuseid ja tagajärgi Pärnu linna näitel vahemikus 2005-2011 aasta. Oleksin väga tänulik kui te mind andmete kogumisel aitaksite. Kõik teie poolt märgitud andmed on anonüümsed ja neid ei kasutata kellegi kahjuks. Olen väga tänulik, kui olete oma vastamisel võimalikult siirad ja täpsed.

Küsimustiku täitmisel, palun märkida teile sobivasse vastusevariandi kastikesse ristike.

1.) Teie sugu:

- mees
- naine

2.) Teie vanus

- 18-20
- 21-25
- 26-47
- 48-67
- 67-...

3.) Juhi staaž

2a.

5a.

10a.

10a. –...

4.) Teie rahvus

Eestlane

Muu rahvus

5.) Kas Te olete varem kiirust ületanud?

Jah

Ei

6.) Kuidas on kiiruseületamine toime pandud?

Tahtlikult/teadlikult

Tahtmatult/tähelepanematuses

7.) Kas Teid mõjutab politseile vahelejäämise riskimäär?

Jah

Ei

8.) Kui vastutus rikkumise eest oleks karmim, siis kas Te oleksite kiirust ületanud?

Ei

Karistused ei mõjuta minu käitumist

9.) Mis Te arvate liiklusõnnetustest, mille põhjuseks on ebaõigelt valitud sõidukiirus?

.....
.....
.....

10.) Mida Te arvate, miks on liikluses nii palju kihutamisi ja teiste sõidukijuhtidega ning jalakäijatega mittearvestamist?

.....
.....
.....

11.) Mis põhjusel olete Teie kiirust ületanud?

.....
.....
.....

12.) Missugused on olnud Teie sõidukogemuse jooksul kiiruse ületamise peamised tagajärjed?

.....
.....
.....

13.) Kas taolised tagajärjed on Teie edasist käitumist liikluses muutnud? Kui jah, siis mil viisil.

.....
.....
.....

14.) Kas ja mida tuleks Teie arvates teha, et sõidukiiruse ületamised väheneksid?

.....
.....
.....

Täname küsitluses osalemise eest! Teie poolt täidetud ankeet on suureks abiks antud teema uurimisel ja analüüsimisel!