

**Liiklejate hoiakud
vöötradade suhtes
Maanteeamet**

Oktoober 2004



Sisukord

Sisukord.....	3
Sissejuhatus	5
Kokkuvõte.....	7
1. Vastajate iseloomustus.....	9
2. Autojuhtide käitumine vöötrajal.....	11
3. Liiklejate suhtumine vöötradadel korda pidavate reguleerijate vajalikkusesse	21
4. Suhtumine jalakäijate ohutust suurendavatesse meetmetesse	29
5. Suhtumine jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias	33
6. Liiklusohutuskampaania “Lase inimene üle tee!” märkamine	41
6.1 Liiklusohutuskampaania märkamine reklaamikanalites.....	41
6.2 Liiklusohutuskampaania mõju autojuhtide käitumisele.....	42
7. Liiklejate suhtumine liikluskiiruse vähendamisesse kesklinnas.....	47
Lisad	49
A Metoodika kirjeldus	49
B Küsimustik	53
C Vabad vastused.....	57

Sissejuhatus

Ajavahemikul 30. september kuni 9. oktoober 2004.a viis TNS Emor läbi telefoniküsitluse Tallinna ja Tartu 18–64 aastaste autojuhtide ning jalakäijate seas. Uuringu käigus küsitleti Tallinnas 250 ja Tartus 200 autojuhti ning jalakäijaid vastavalt 101 ja 51.

Uuringu eesmärk oli anda ülevaade järgmistest teemadest:

- autojuhtide käitumine reguleerimata ülekäiguradadel;
- suhtumine jalakäijate ohutust suurendavatesse meetmetesse;
- liiklejate suhtumine reguleerija tegevusse vöötradadel;
- suhtumine jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias;
- liiklusohutuskampaania “Lase inimene üle tee!” märkamine ning selle mõju autojuhtide käitumisele;
- liiklejate suhtumine liikluskiiruse vähendamisse kesklinnas.

Uuring viidi läbi viiendat korda – eelmised analoogsed küsitlused toimusid 2001. aasta märtsis ja septembris, 2002. ja 2003. aasta oktoobris. Enamiku küsimuste osas on võrreldud selle aasta tulemusi viimase nelja uuringu tulemustega.

Uuringu tellija on Maanteeamet. Uuringu tulemuste omandiõigus kuulub uuringu tellijale.

Aruandes on esitatud uuringu tulemused nii graafiliselt kui ka kommenteeritult. Lisas on esitatud meetoodika ja valimi kirjeldus, uuringu küsimustik ja tulemused tabeljaotustena.

Kokkuvõte

Olulisemad uuringutulemused olid järgmised:

- Nii Tallina kui ka Tartu autojuhtide hinnangutes on tendents paremuse suunas, s.t suureneb autojuhtide hulk, kes väidavad, et nad peatuvad vöötrajal, kui jalakäija(d) ootab(vad) kõnniteel sõidutee ületamist. Jalakäijate hinnangud pole viimase aasta jooksul muutunud – veidi üle poole (55%) jalakäijatest leiab, et viimastel aastatel olukord muutunud paremuse suunas.
- Autojuhtide seas on kahanenud reguleerijat (politseid, turvatöötajat) vöötradadel vajalikuks pidajate osakaal (54%→44%), samal ajal kui jalakäijate seas on pigem vastupidine tendents (49%→53%). Sarnast tendentsi on märgata mõlema linna autojuhtide ja jalakäijate seas.
- Võrreldes eelmise aastaga on rohkem neid, kes pooldavad *liikluskorraldusvahendite ja täiendava valgustuse paigaldamist parema märgatavuse tagamiseks ning ohutussaare ehitamist*. Ilmselt on viimastel aastatel Tallinnas paigaldatud ohutussaared avaldanud positiivset mõju, sest võrreldes eelmise aastaga on märgatavalt suurenenud seda pooldavate Tallinna liiklejate osakaal.
- Valdavalt on suhtumine jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias positiivne. Siiski on jalakäijate seas viimase aasta jooksul tendents meeldetuletamise pooldamise vähenemisele.
- Liiklusohutuskampaania “Lase inimene üle tee!” märkamine on kõrge (72% vastajatest). Liiklusohutuskampaania märkamine on langenud Tallinna liiklejate seas. Kõige enam märgati liiklusohutuskampaania välireklaame. Valdavalt on liiklusohutuskampaaniat märganute arvates kampaania mõju autojuhtidele positiivne ning viimase aastaga on suurenenud “kindlasti positiivselt” suhtujate osakaal.
- Võrreldes eelmise aastaga pole liiklejate suhtumine kesklinnas piirkiiruse vähendamisesse muutunud – 58% liiklejate arvates ei peaks kiirust vähendama. Kiiruse vähendamise pooldajate seas on aga aastaga märgatavalt suurenenud nende osakaal, kelle arvates 40km/h vähendaks õnnetuste arvu ning kes peavad kesklinnas 40km/h sobivaks kiiruseks.

1. Vastajate iseloomustus

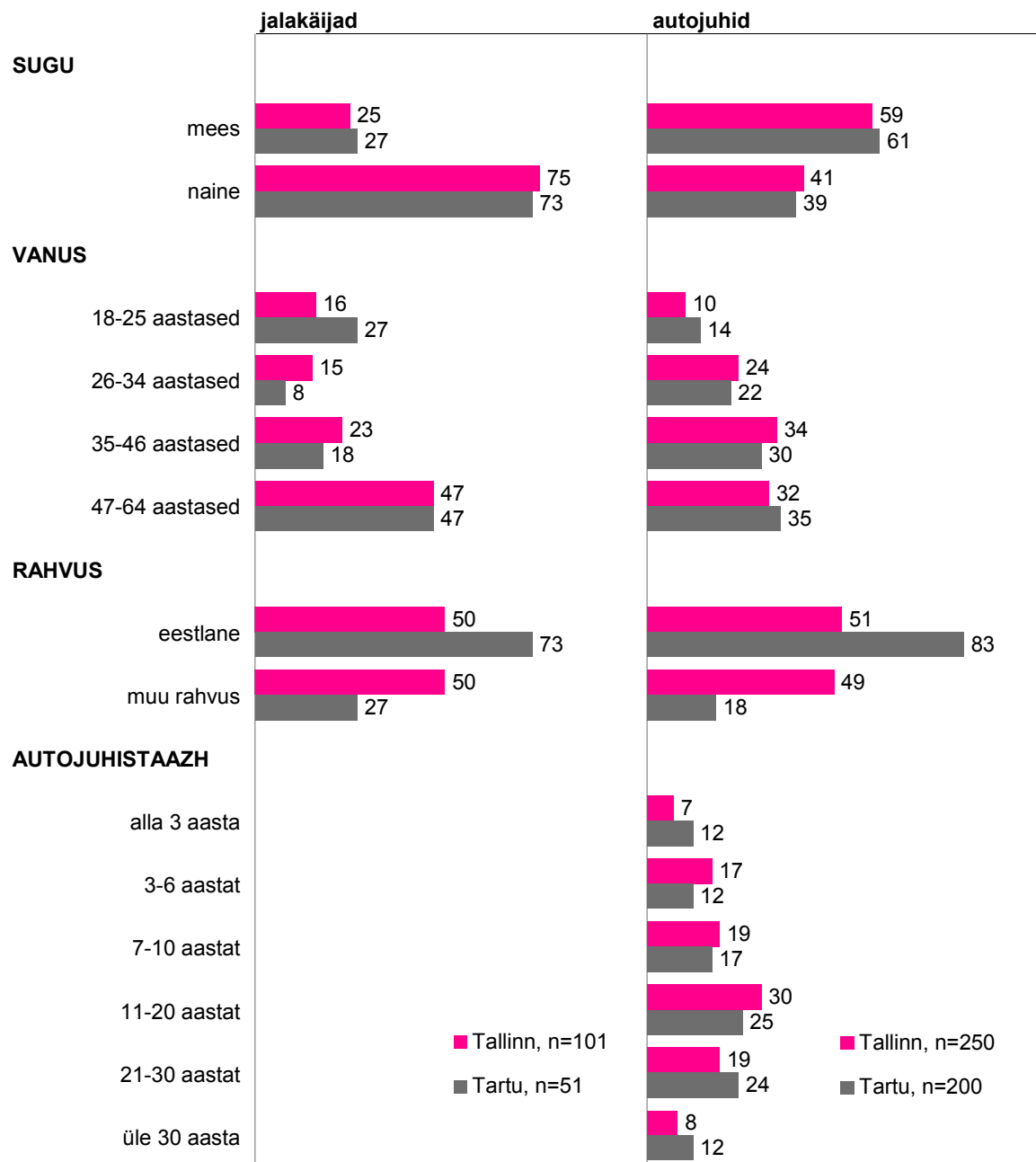
Sarnaselt eelnevatele aastatele, olid uuringu sihtrühmaks Tallinna ja Tartu 18–64 aastased jalakäijad ja autojuhid. Kahe uuritud piirkonna elanike hulk on igal aastal vähenenud, siiski ei ole muutused nii suured, et need omaksid olulist rolli uuringutulemuste analüüsimisel. Uuritava sihtrühma suurus ehk Tallinna ja Tartu vastava-ealiste elanike hulk on kokku 328 939 inimest, sh. Tallinnas 263 647 ja Tartus 65 292 inimest.

Mõlema linna jalakäijate seas on märgatavalt suurem naiste ning 47-64-aastaste osakaal. Autojuhid on aga eeskätt eestlased ja mehed, erinevad vanuserühmadest on suurem üle 25-aastaste osakaal. Autojuhtides moodustavad suurima osakaalu need juhid, kes on juhiloa saanud 11-20 aastat tagasi.

Uuringutulemuste analüüsimisel tuleb väiksemate sihtrühmade vaatlemisel arvestada suurema statistilise veaga. Nii näiteks on Tallinna autojuhtide (n=250) puhul usaldusnivool 95% maksimaalne viga $\pm 6,2\%$, Tartu jalakäijate (n=50) puhul aga $\pm 13,85\%$. Tulemuste usalduspiiride tabel on toodud ka käesoleva aruande lõpus asuvas metoodika kirjelduses (v.t lk. 49).

Joonis 1 Vastajate iseloomustus

(% vastavast sihtrühmast)



2. Autojuhtide käitumine vöötrajal

Uurisime autojuhtidelt nende hinnanguid oma käitumisele reguleerimata ülekäigurajal juhul, kui kõnniteel ootab sõidutee ületamist üks inimene või kui vöötraja ees ootab mitu inimest.

Autojuhtide hinnangutes on tendents paremuse suunas, s.t suureneb autojuhtide hulk, kes väidavad, et nad peatuvad vöötrajal, kui jalakäija(d) ootab(vad) kõnniteel sõidutee ületamist.

Kahe analüüsitud linna autojuhtide hinnangud on sarnased – enamik mõlema linna autojuhtidest peatub vöötraja ees, kui jalakäija(d) soovivad minna üle tee. Võrreldes eelmise aastaga on mõlema linna autojuhtide seas tendents selles suunas, et kui vaid üks jalakäija ootab vöötrajal, siis rohkem autojuhte laseb ta üle tee (joonised 2a – 2d).

Tallinnas on ühe jalakäija puhul vöötraja ees peatuvate autojuhtide osakaal suurenenud 81%-lt 88%-le, olles samal tasemel kui 2002. aastal. Viimase aasta jooksul on Tallinnas peatuvate autojuhtide osakaal suurenenud eeskätt naiste, 26-46-aastaste ning 7-10 ja 21-30-aastase juhistaazhiga autojuhtide seas.

Tartus on küll jäänud peatavate autojuhtide osakaal samale tasemele mis see oli eelmisel aastal, kuid suurenenud on kindlasti peatuvate autojuhtide osakaal (42%->52%) pigem peatuvate autojuhtide arvelt. Tartus on pidevalt tendents kindlasti peatuvate autojuhtide osakaalu suurenemisele.

Kindlasti peatuvaid autojuhte on Tartus lisandunud naiste, 18-25-aastaste, aga ka 36-46-aastaste, mõlemast rahvusest autojuhtide seast.

Mitme jalakäija puhul on peatuvad autojuhid endi arvates vöötraja ees enamikul juhtudel (98% autojuhtidest arvates) ning erinevused Tallinna ja Tartu autojuhtide seas puuduvad (joonised 3a – 3d). Siiski Tartus on suurem nende juhtide osakaal (87%, Tallinnas aga 78%), kes väidavad, et nad kindlasti peatuvad kui jalakäijad ootavad vöötraja ees. Võrreldes eelmise aastaga ei ole muutunud kindlasti ja pigem peatuvate autojuhtide osakaal.

Mõlema linna autojuhtide hinnangud on väga positiivsed, mistõttu võiks sellesse suhtuda teatud reservatsiooniga, sest tänavatel liikluspilti vaadates tundub, et juhid kalduvad hindama oma käitumist positiivsemaks, kui see tegelikult on.

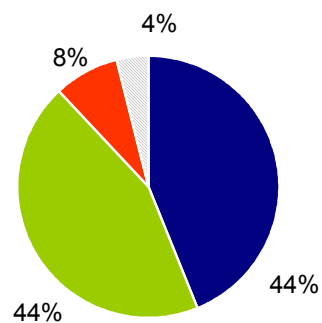
Jalakäijatelt uuriti, kas nende arvates on jalakäijatele tee andmine ülekäigurajal viimase paari aastaga paranenud või mitte. Jalakäijate hinnangud pole viimase aasta jooksul muutunud – veidi üle poole (55%) jalakäijatest leiab, et viimastel aastatel olukord muutunud paremuse suunas (joonis 4). Ka kahe linna lõikes jäävad viimase aasta jooksul jalakäijate hinnangutes toimunud muutused statistilise vea piiridesse. Tartus on rohkem neid, kes leiavad, et aastaga on olukord muutunud paremuse suunas (63% Tartu vs 50% Tallinna jalakäijad).

Joonis 2a Autojuhtide käitumine vöötrajal erinevates situatsioonides - Tallinna autojuhid

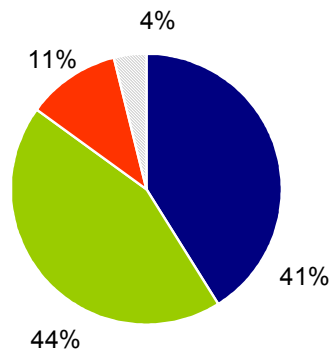
(% Tallinna autojuhtidest)

Kas Te peatute vöötraja ees juhul, kui üks inimene ootab kõnniteel sõidutee ületamise võimalust?

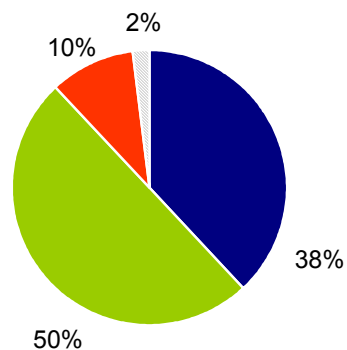
2004
n=250



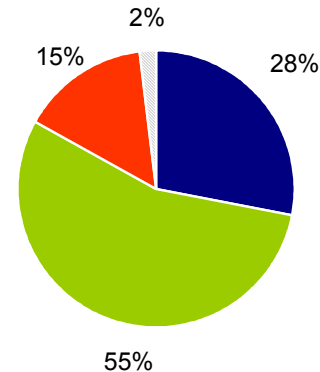
2003
n=250



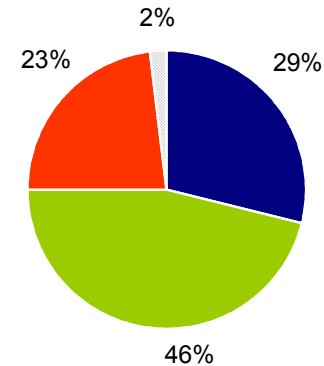
2002
n=252



okt. 2001
n=255



märts 2001
n=254

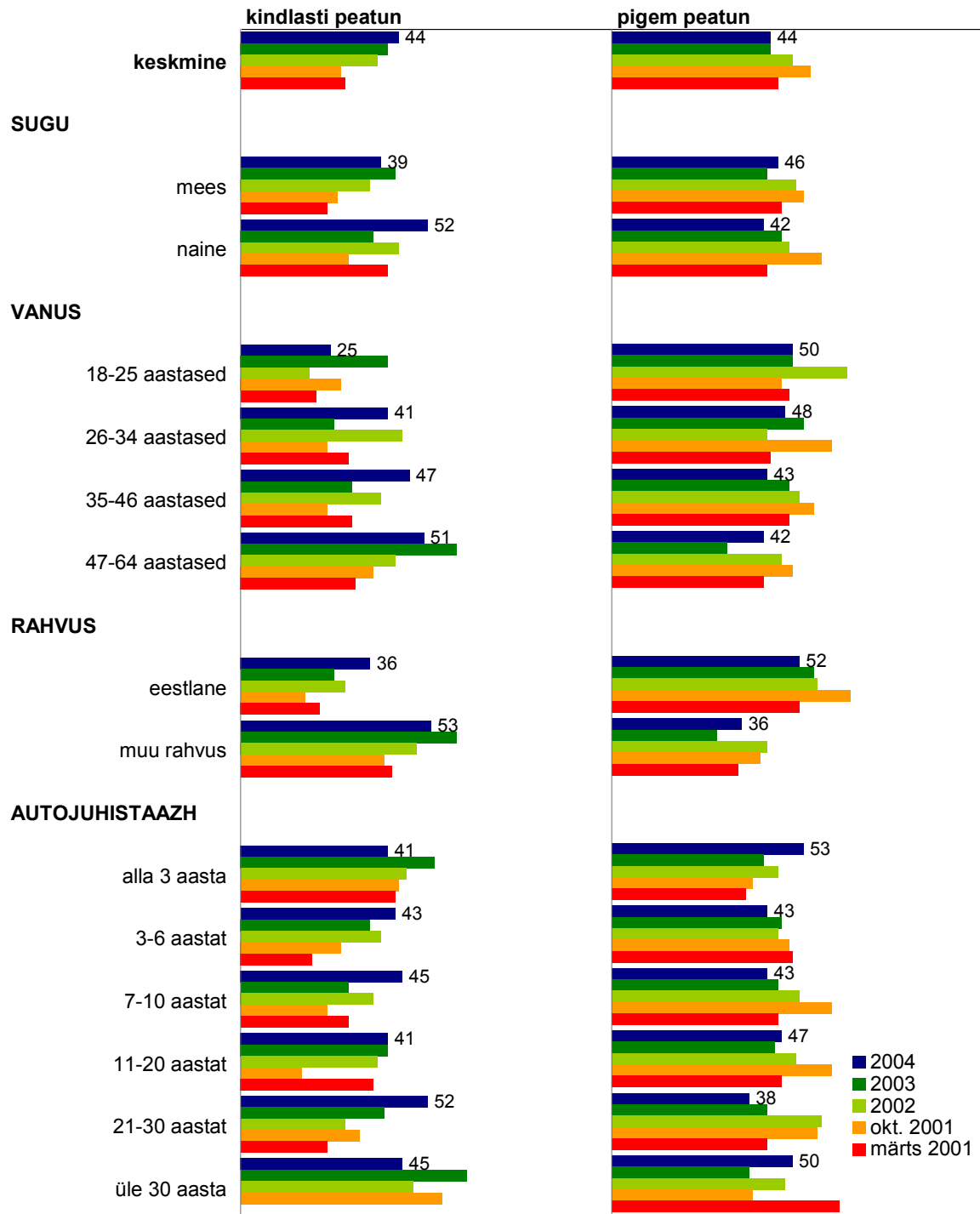


- kindlasti peatun
- pigem peatun
- pigem/ kindlasti ei peatu
- ei oska öelda

Joonis 2b Autojuhtide käitumine vöötrajal erinevates situatsioonides - Tallinna autojuhid

(% Tallinna autojuhtidest)

Kas Te peatute vöötraja ees juhul, kui **üks inimene** ootab kõnniteel sõidutee ületamise võimalust?

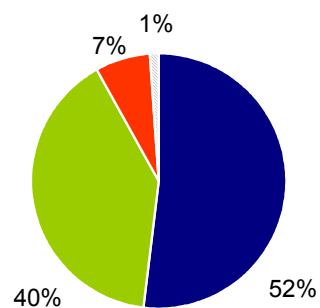


Joonis 2c Autojuhtide käitumine vöötrajal erinevates situatsioonides - Tartu autojuhid

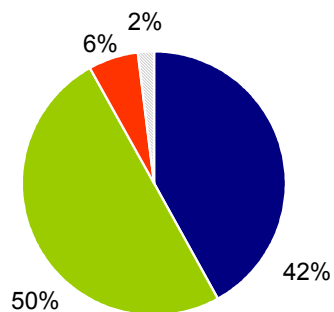
(% Tartu autojuhtidest)

Kas Te peatute vöötraja ees juhul, kui üks inimene ootab kõnniteel sõidutee ületamise võimalust?

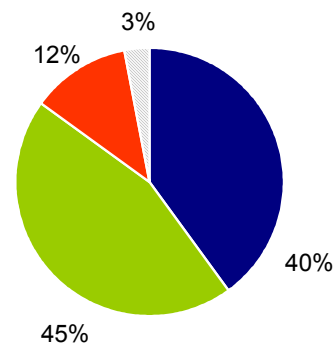
2004
n=200



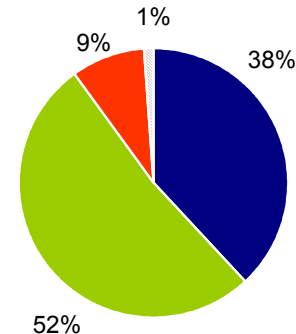
2003
n=203



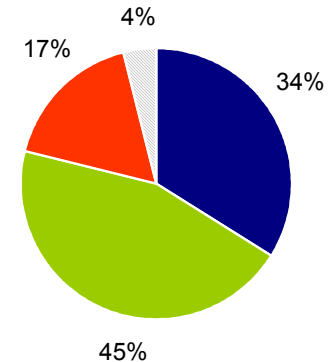
2002
n=203



okt. 2001
n=195



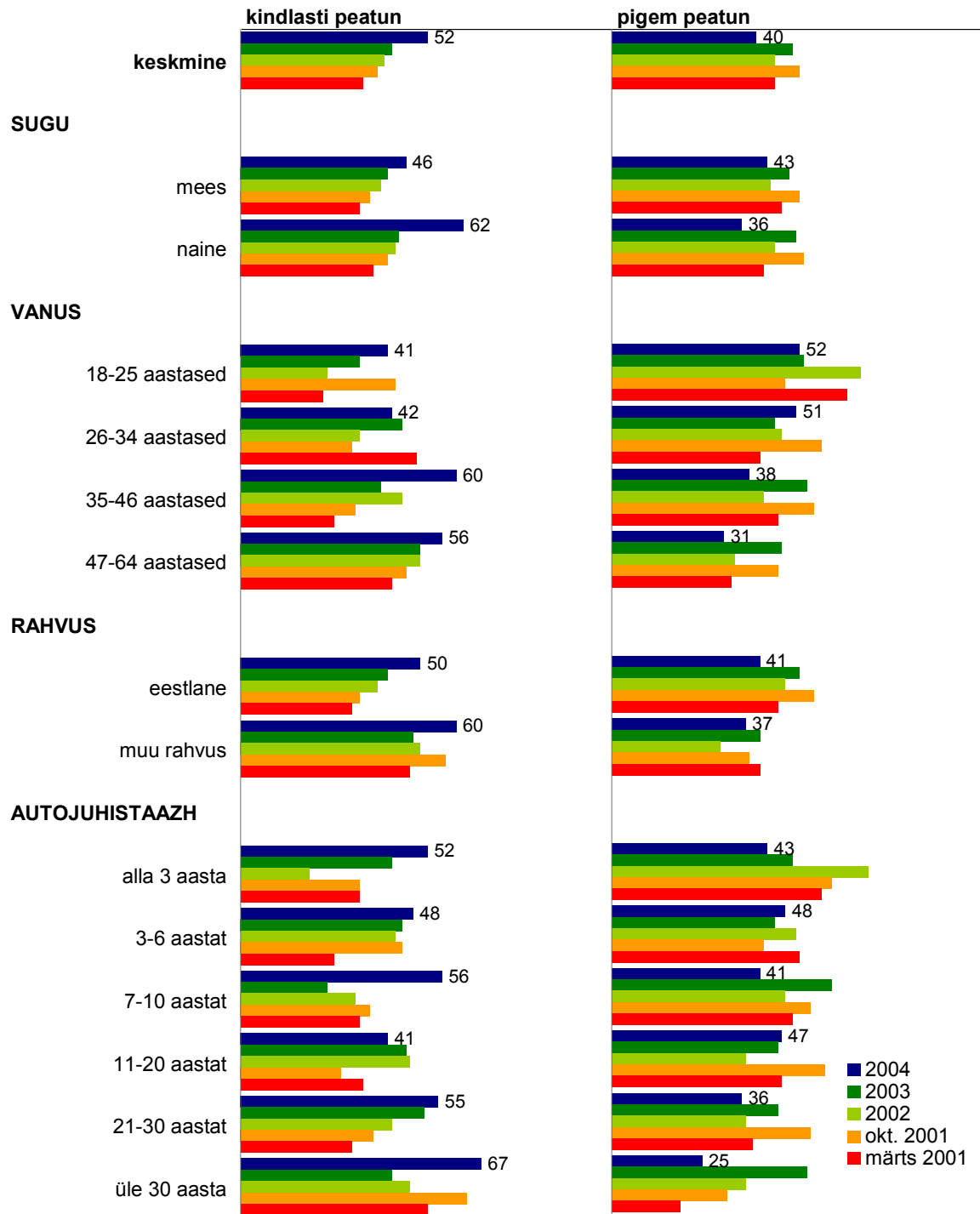
märts 2001
n=200



- kindlasti peatun
- pigem peatun
- pigem/ kindlasti ei peatu
- ei oska öelda

Joonis 2d Autojuhtide käitumine vöötrajal erinevates situatsioonides - Tartu autojuhid (% Tartu autojuhtidest)

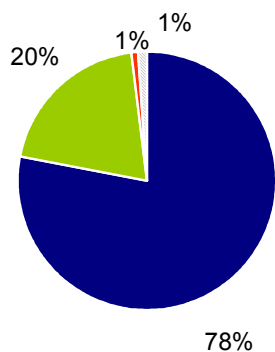
Kas Te peatute vöötraja ees juhul, kui **üks inimene** ootab kõnniteel sõidutee ületamise võimalust?



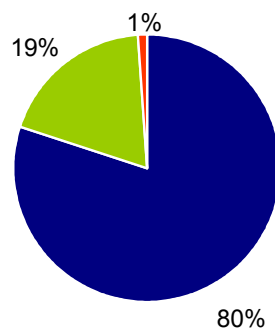
Joonis 3a Autojuhtide käitumine vöötrajal erinevates situatsioonides - Tallinna autojuhid (% Tallinna autojuhtidest)

Kas Te peatute vöötraja ees juhul, kui mitu inimest ootab kõnniteel sõidutee ületamise võimalust?

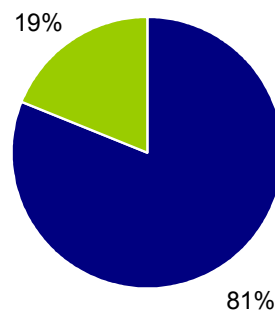
2004
n=250



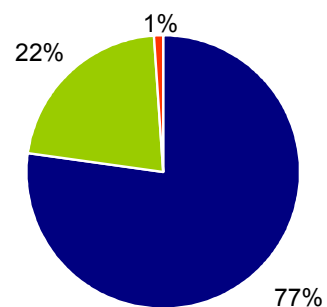
2003
n=250



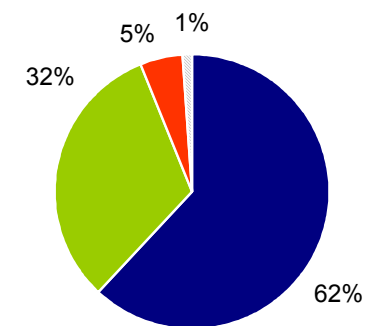
2002
n=252



okt. 2001
n=255



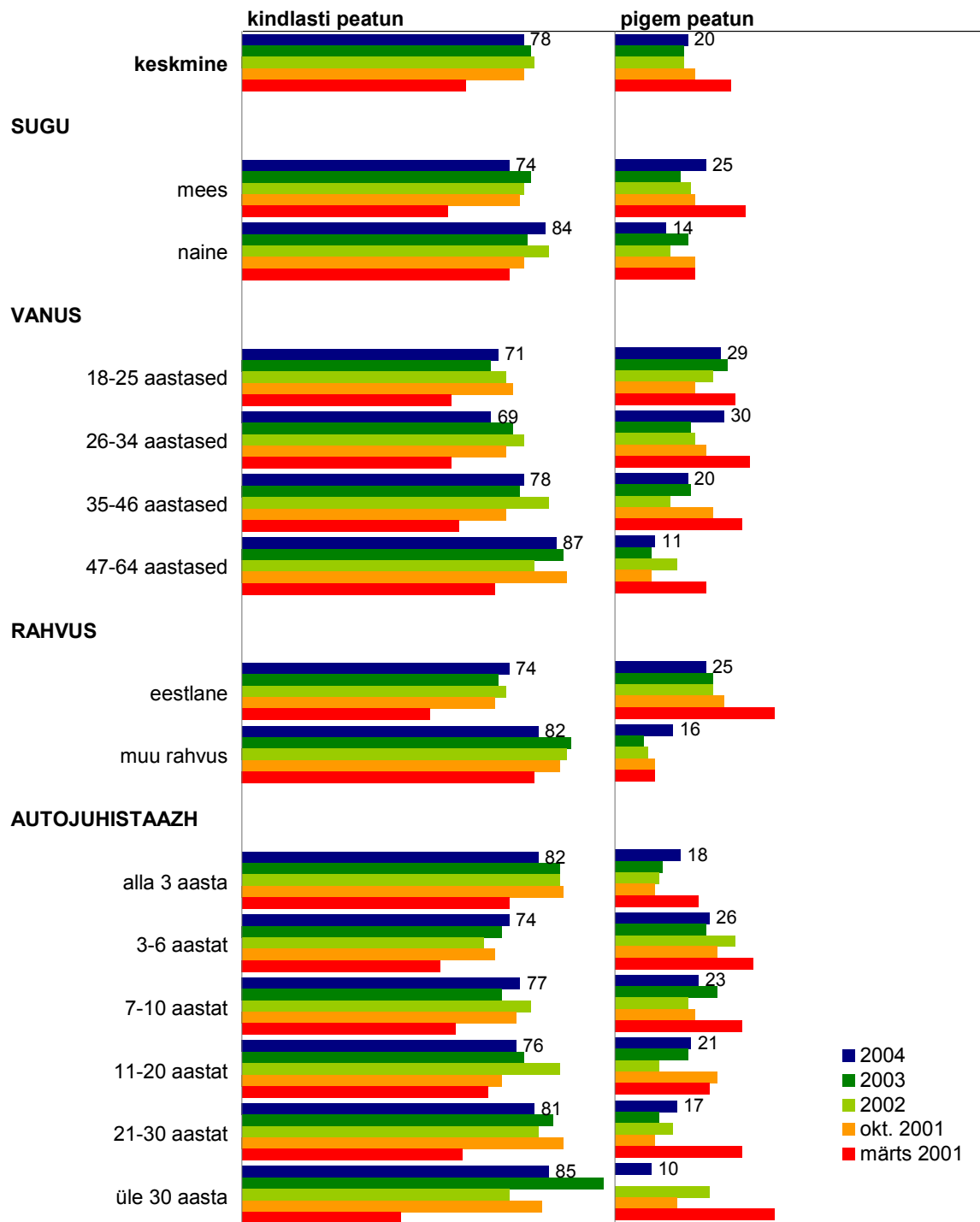
märts 2001
n=254



- kindlasti peatun
- pigem peatun
- pigem/ kindlasti ei peatu
- ei oska öelda

Joonis 3b Autojuhtide käitumine vöötrajal erinevates situatsioonides - Tallinna autojuhid (% Tallinna autojuhtidest)

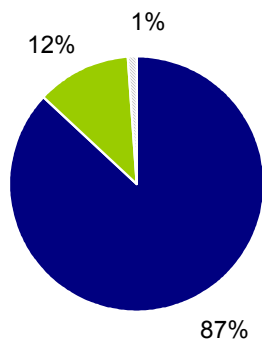
Kas Te peatute vöötraja ees juhul, kui **mitu inimest** ootab kõnniteel sõidutee ületamise võimalust?



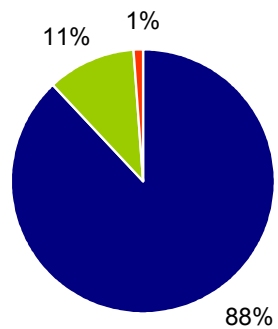
Joonis 3c Autojuhtide käitumine vöötrajal erinevates situatsioonides - Tartu autojuhid (% Tartu autojuhtidest)

Kas Te peatute vöötraja ees juhul, kui mitu inimest ootab kõnniteel sõidutee ületamise võimalust?

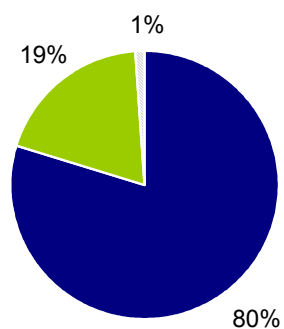
2004
n=200



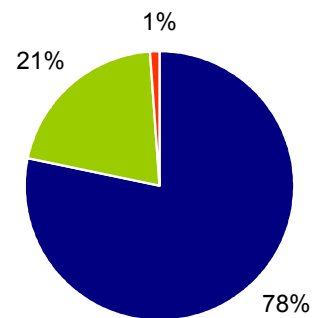
2003
n=203



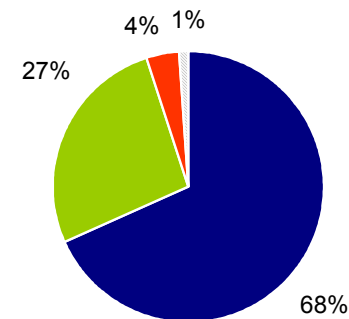
2002
n=203



okt. 2001
n=195



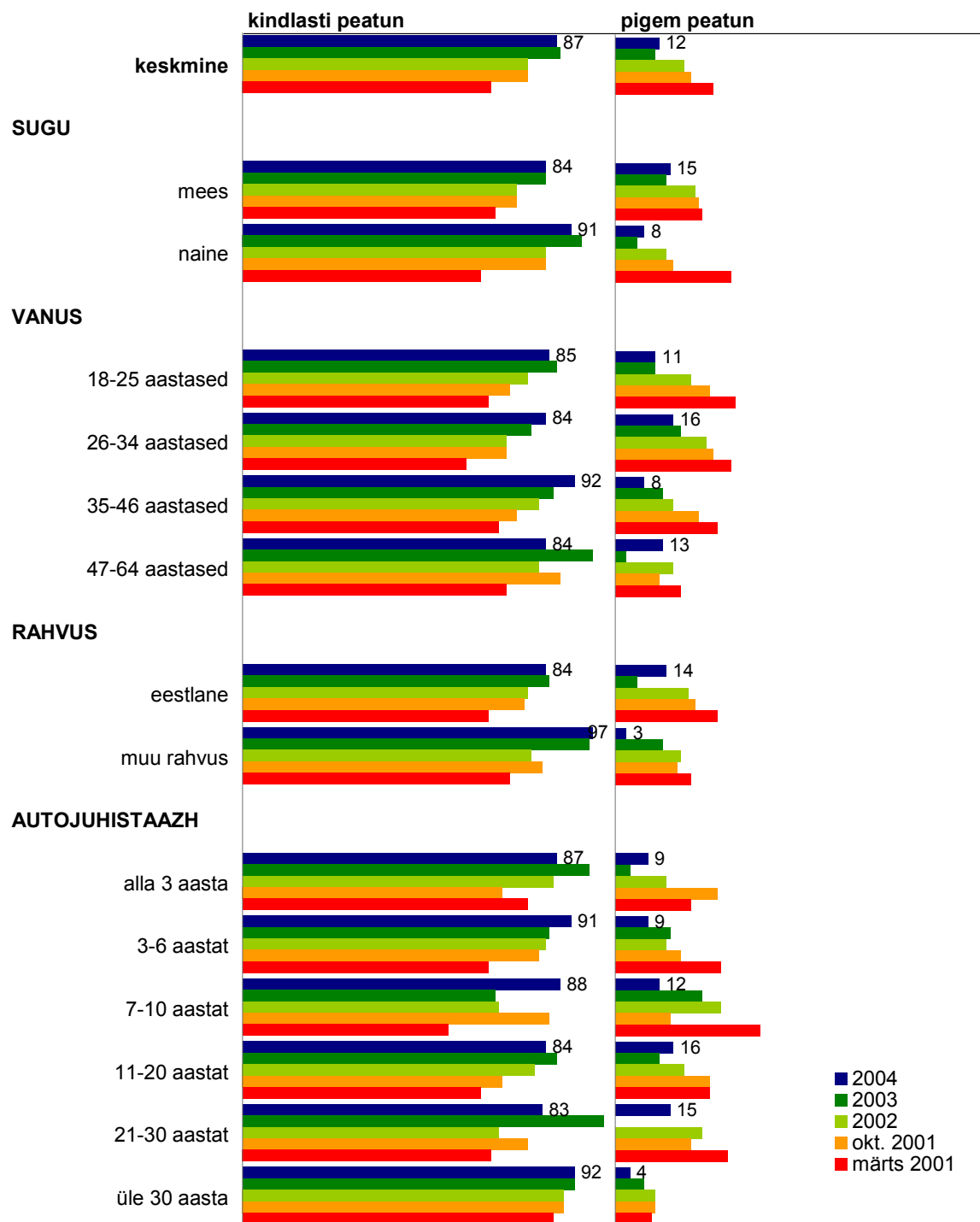
märts 2001
n=200



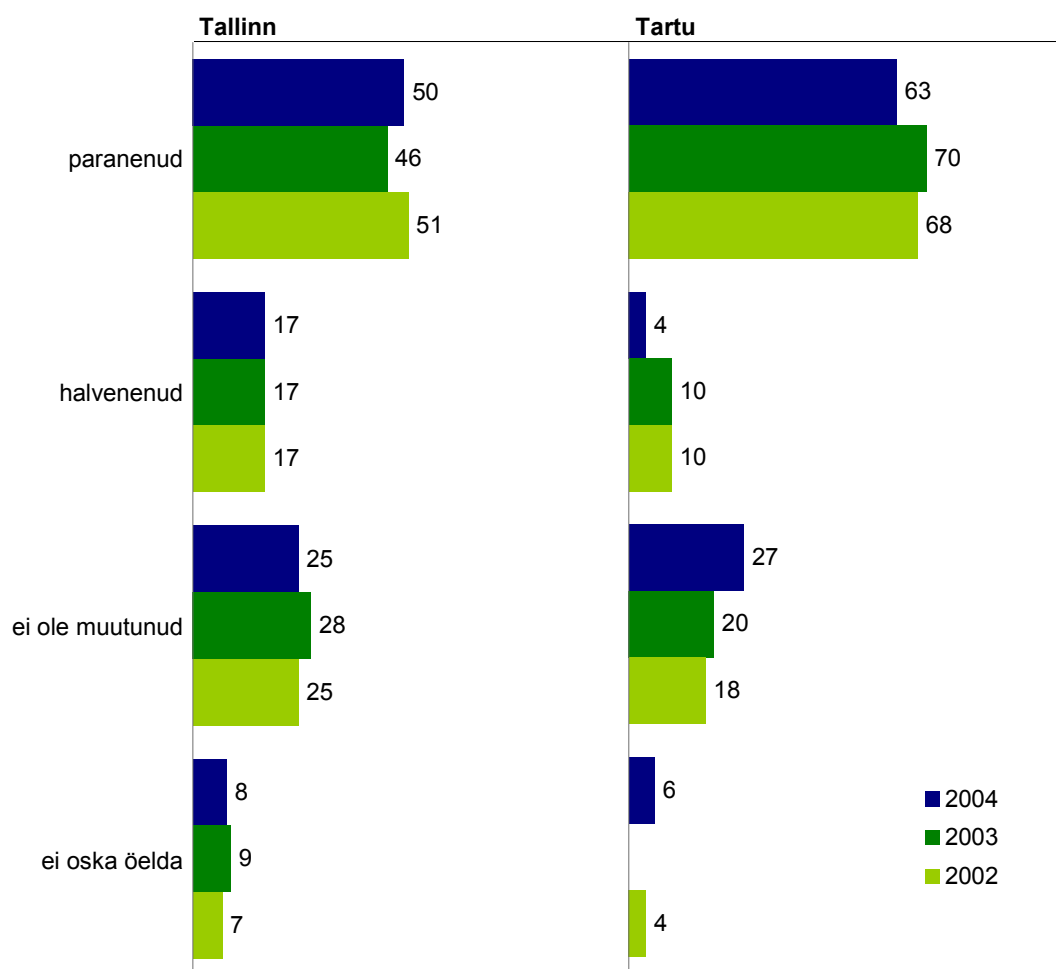
- kindlasti peatun
- pigem peatun
- pigem/ kindlasti ei peatu
- ei oska öelda

Joonis 3d Autojuhtide käitumine vöötrajal erinevates situatsioonides - Tartu autojuhid (% Tartu autojuhtidest)

Kas Te peatute vöötraja ees juhul, kui mitu inimest ootab kõnniteel sõidutee ületamise võimalust?



Joonis 4 Hinnang vöötrajal jalakäijatele tee andmisele
(% jalakäijatest)



3. Liiklejate suhtumine vöötradadel korda pidavate reguleerijate vajalikkusesse

Nii jalakäijatelt kui ka autojuhtidelt küsiti, kuivõrd vajalikuks peetakse ülekäigurajal korda pidavate reguleerijate tegevust.

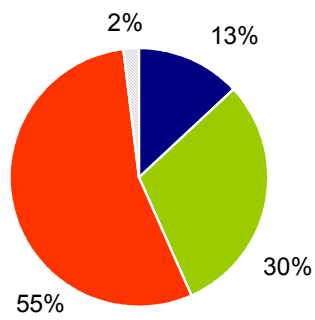
Kui eelmisel aastal võisime nentida, et jalakäijate ja autojuhtide hinnangud selles osas ühtivad, siis sellel aastal on nendes kahes sihtrühmas toimunud mõningased muutused. Kui autojuhtide seas on kahanenud reguleerijat (politseid, turvatöötajat) vöötradadel vajalikuks pidajate osakaal (54%→44%), siis jalakäijate seas on pigem vastupidine tendents (49%→53%).

Võrreldes eelmise nelja uuringuga on autojuhtide seas aastalt-aastasse tendents negatiivse suhtumise suunas. Langeb nende osakaal, kes peab reguleerijaid vöötrajal pigem vajalikuks. Samal ajal jalakäijate seas on sellel aastal langustendents peatunud ning lisandunud on reguleerijat pooldavaid jalakäijaid. Samast tendentsi on märgata mõlema linna autojuhtide ja jalakäijate seas. Tallinna ja Tartu jalakäijate hinnangutes toimunud muutused on veidi erinevad (Tallinnas tendents kindlasti ja Tartus pigem vajalikuks pidajate suurenemisele), kuid jäävad siiski statistilise vea piiridesse.

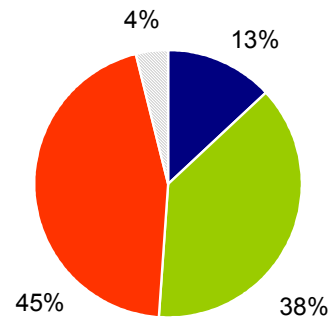
Aastaga on jalakäijate seas suurenenud reguleerijate vajalikuks pidavate eestlaste ja 47-64-aastaste osakaal. Autojuhtide hulgas on kahanenud 18-34-aastaste reguleerijat pooldavate juhtide osakaal.

Joonis 5a Liiklejate suhtumine vöötradadel korda pidavate reguleerijate vajalikkusesse -
Tallinna autojuhid
(% Tallinna autojuhtidest)

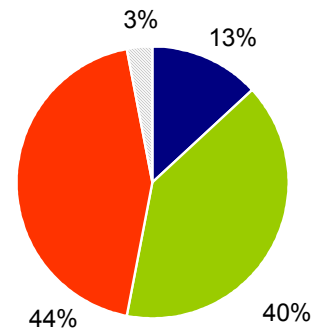
2004
n=250



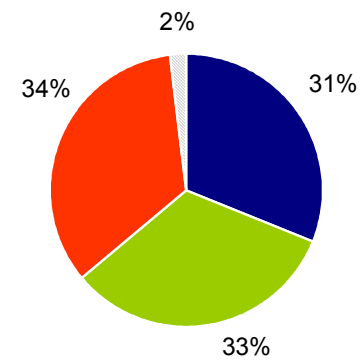
2003
n=250



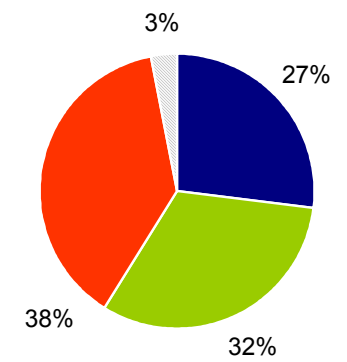
2002
n=252







okt. 2001
n=255

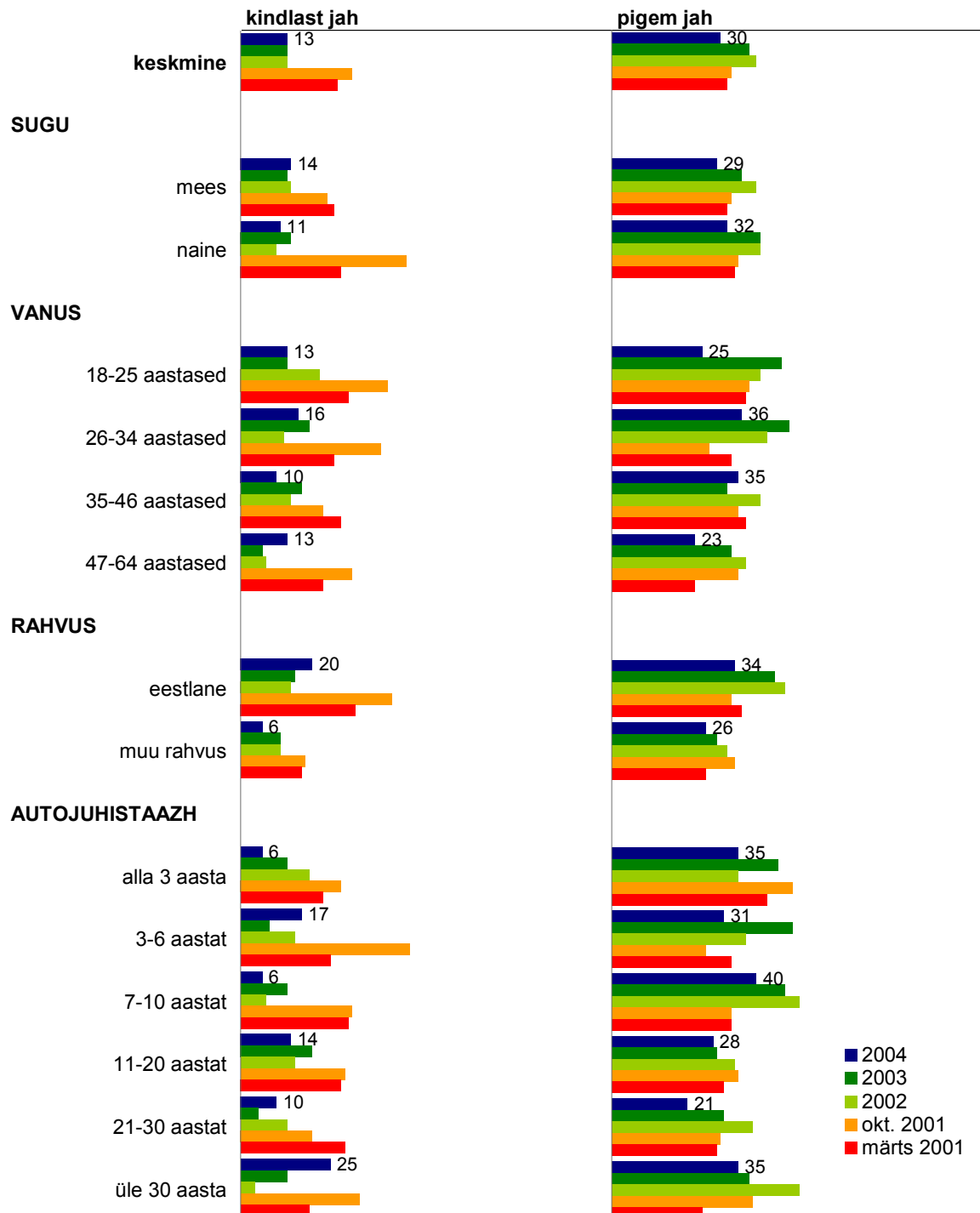


märts 2001
n=254



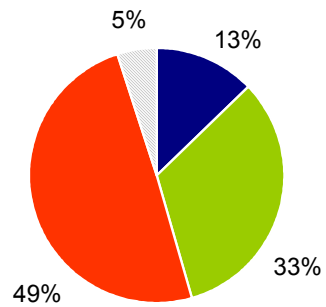
-  kindlast jah
-  pigem jah
-  pigem/kindlasti mitte
-  ei oska öelda

Joonis 5b Liiklejate suhtumine vöötradadel korda pidavate reguleerijate vajalikkusesse - Tallinna autojuhid
(% Tallinna autojuhtidest)

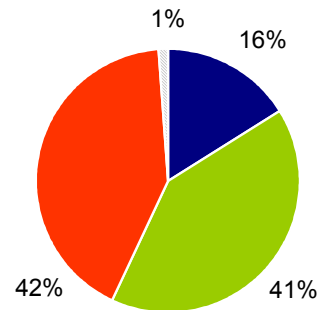


Joonis 5c Liiklejate suhtumine vöötradadel korda pidavate reguleerijate vajalikkusesse -
Tartu autojuhid
(% Tartu autojuhtidest)

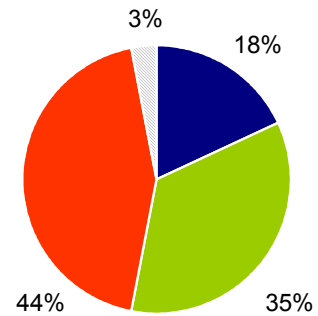
2004
n=200



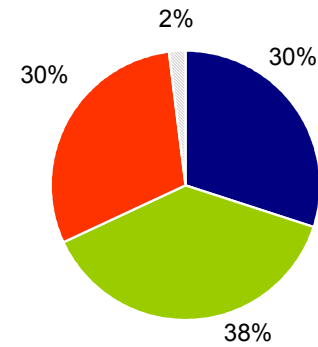
2003
n=203



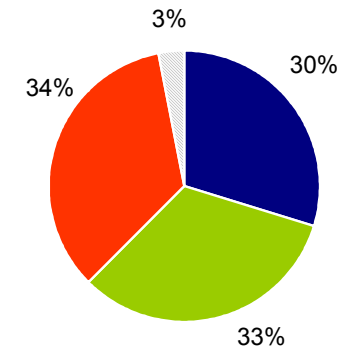
2002
n=203







okt. 2001
n=195

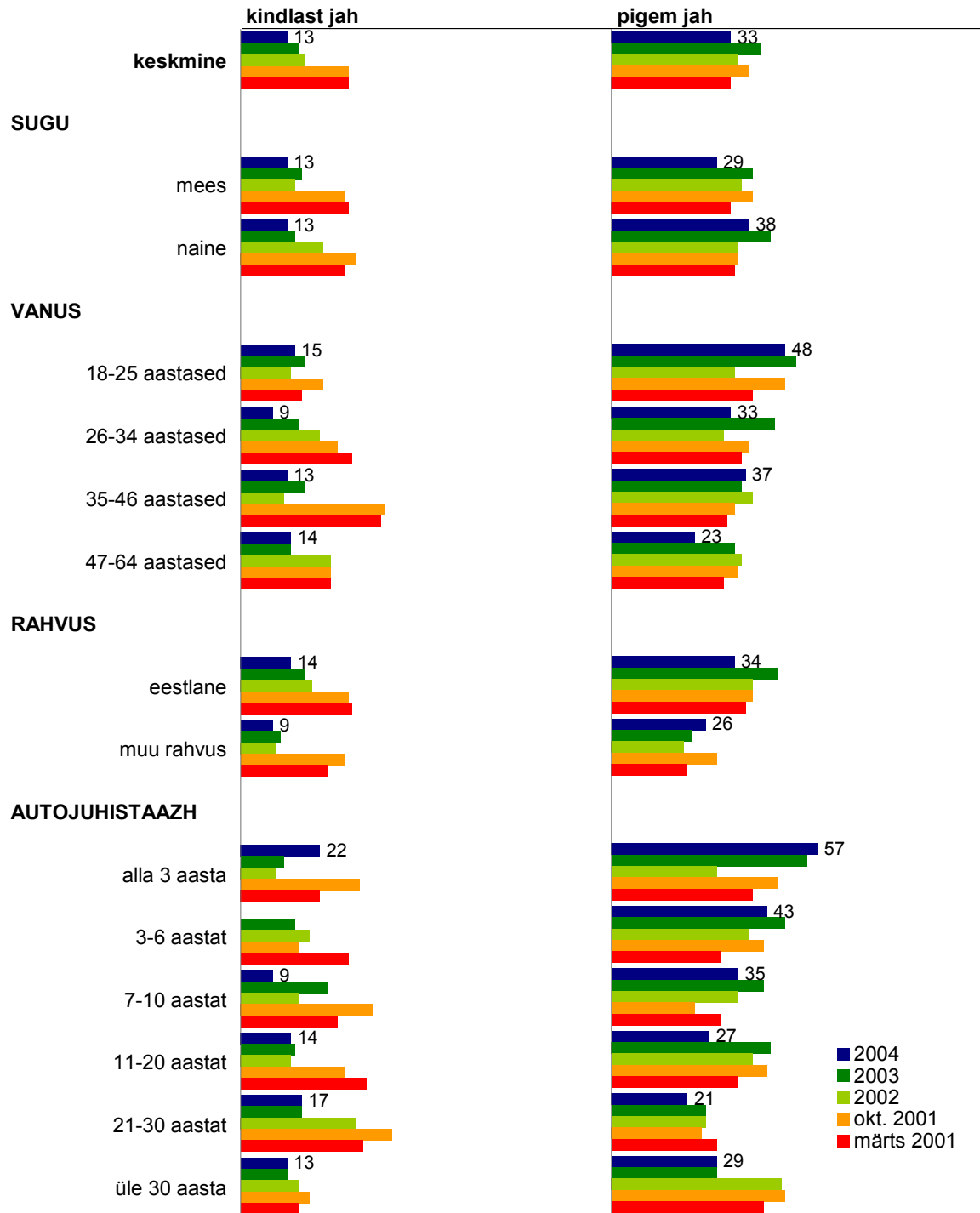


märts 2001
n=200



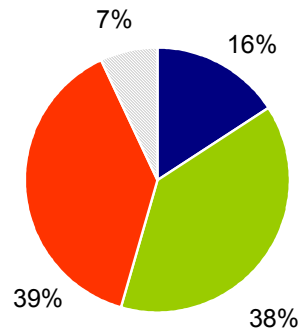
-  kindlast jah
-  pigem jah
-  pigem/kindlasti mitte
-  ei oska öelda

Joonis 5d Liiklejate suhtumine vöötradadel korda pidavate reguleerijate vajalikkusesse - Tartu autojuhid
(% Tartu autojuhtidest)

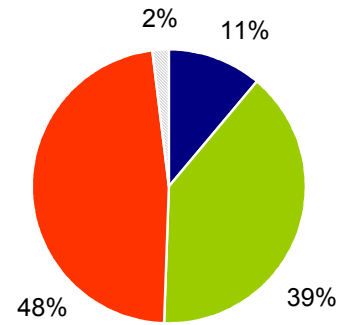


Joonis 6a Liiklejate suhtumine vöötradadel korda pidavate reguleerijate vajalikkusesse -
Tallinna jalakäijad
(% Tallinna jalakäijad)

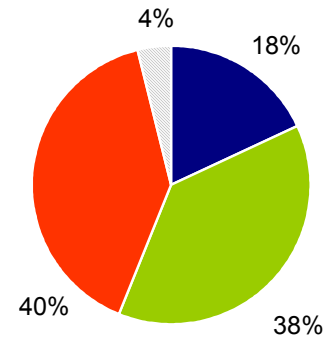
2004
n=101



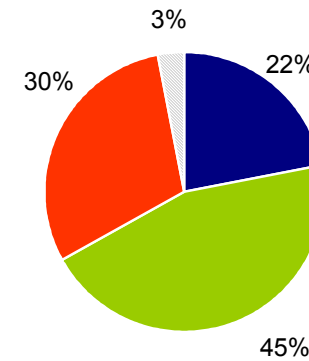
2003
n=105



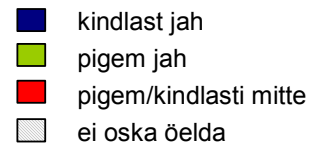
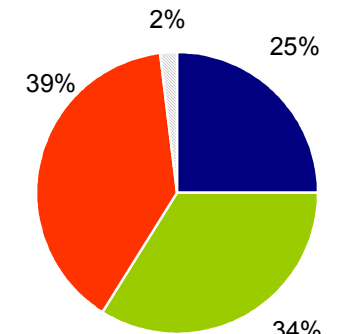
2002
n=102



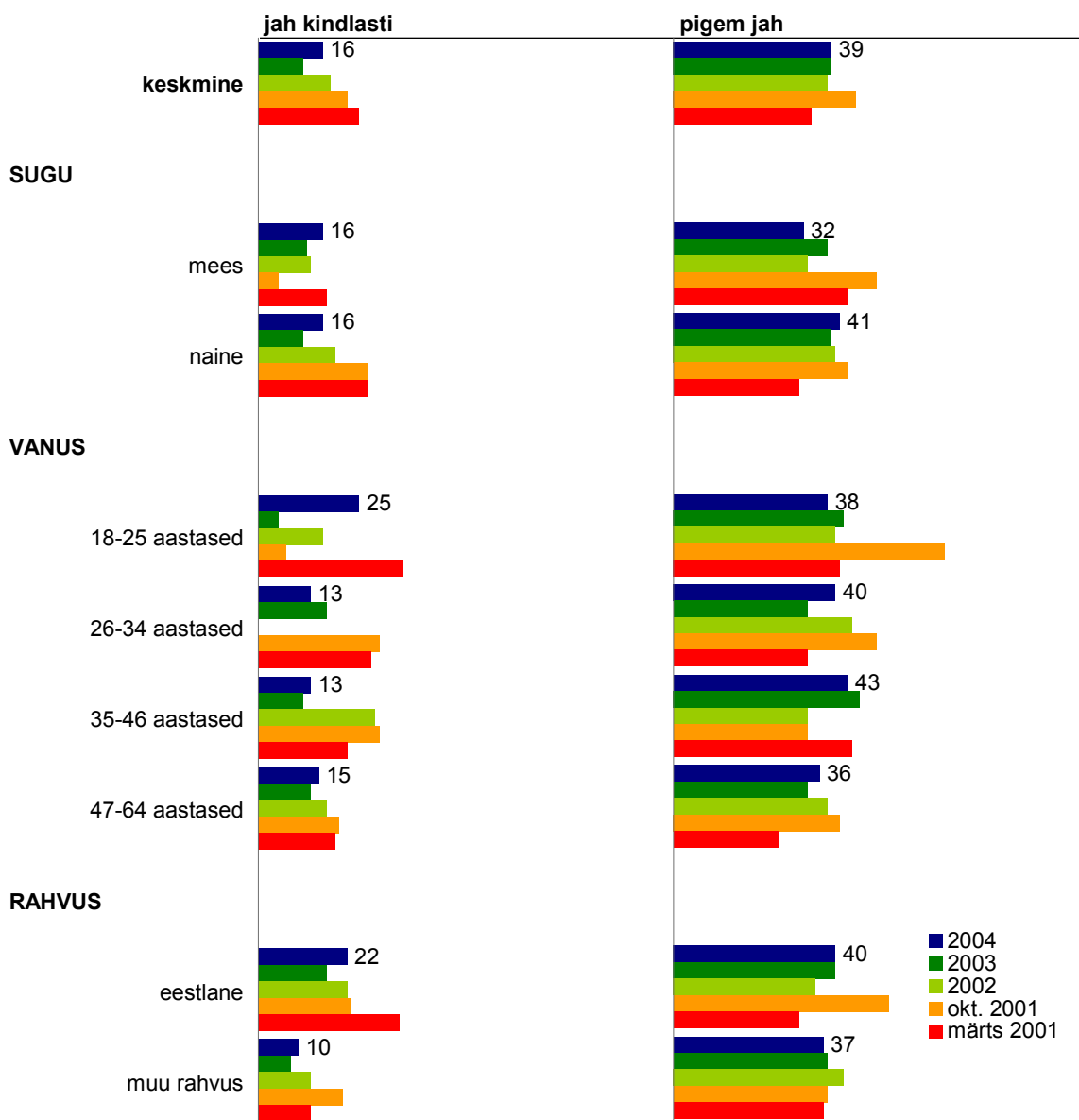
okt. 2001
n=103



märts 2001
n=101

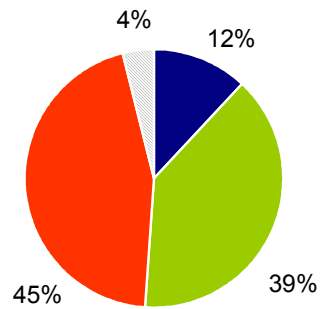


Joonis 6b Liiklejate suhtumine vöötradadel korda pidavate reguleerijate vajalikkusesse - Tallinna jalakäijad
(% Tallinna jalakäijad)

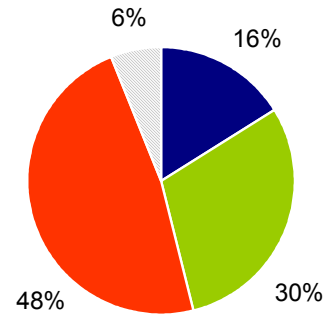


Joonis 6c Liiklejate suhtumine vöötradadel korda pidavate reguleerijate vajalikkusesse -
Tartu jalakäijad
(% Tartu jalakäijad)

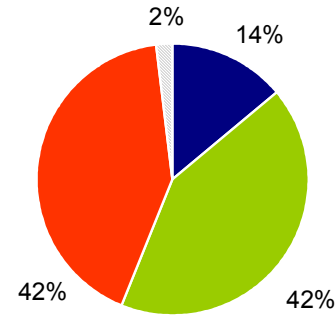
2004
n=51



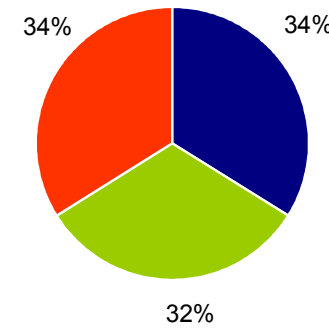
2003
n=50



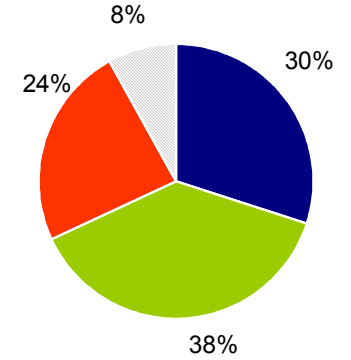
2002
n=50



okt. 2001
n=50



märts 2001
n=50



■ kindlast jah
■ pigem jah
■ pigem/kindlasti mitte
■ ei oska öelda

4. Suhtumine jalakäijate ohutust suurendavatesse meetmetesse

Liiklejatelt uuriti nende arvamust jalakäijate ohutust reguleerimata ülekäigurajal suurendavatesse meetmetesse. Tulemused on graafiliselt esitatud joonistel 7a ja 7b.

Võrreldes eelmise aastaga on liiklejate suhtumine ohutust suurendavatesse meetmetesse veidi muutunud, s.t suurenenud on mitme erineva teguri pooldajate hulk. Võrreldes eelmise aastaga on rohkem neid, kes pooldavad *liikluskorraldusvahendite ja täiendava valgustuse paigaldamist parema märgatavuse tagamiseks* (61%→68% kõikidest sihtrühma liiklejatest) ning *ohutussaare ehitamist* (25%→33% kõikidest sihtrühma liiklejatest).

Jätakuvalt on olulisemad jalakäijate ohutust reguleerimata vöötrajal suurendavad meetmed autojuhtidel ja jalakäijatel mõnevõrra erinevad. Samuti on mõningased erinevused uuritud linnade liiklejate arvamustes.

Autojuhtide seas tuuakse ülivõimsalt kõige sagedamini välja *ülekäiguradade parema märgatavuse tagamist liikluskorraldusvahendite (liiklusmärkide, teemärgistust) ja täiendava valgustuse paigaldamist* ning seda nii Tartu kui ka Tallinna autojuhtide poolt. Selle väite pooldajate osakaal on aastaga suurenenud.

Autokooli õppijatele õige käitumise õpetamine lähenemisel ülekäigurajale oli nimetanute arvu põhjal teisel kohal. Kolmandal kohal on *ohutussaart ehitamine*. Ilmselt on viimastel aastatel Tallinnas paigaldatud ohutussaared avaldanud positiivset mõju, sest võrreldes eelmise aastaga on märgatavalt suurenenud seda pooldavate Tallinna autojuhtide osakaal (24%→36%).

Vaadeldes erinevusi autojuhtide sotsiaal-demograafilist profiili lõikes näeme, et naised toovad keskmisest sagedamini *ülekäiguradade ees kiiruse piiramist*. Tallinna eestlastest autojuhid nimetavad sagedamini *ohutussaart ehitamine*.

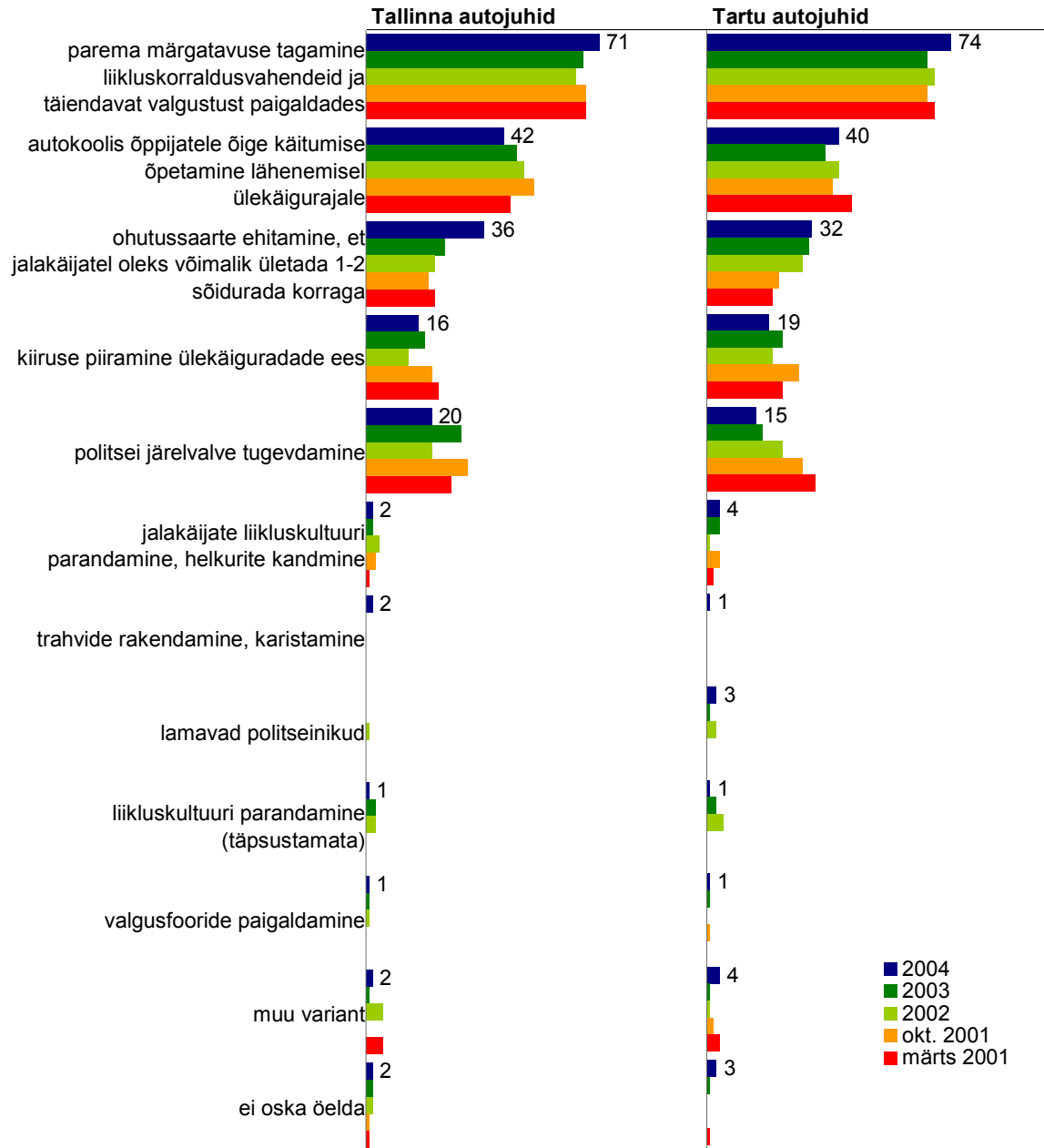
Linnade lõikes jalakäijate arvamused märgatavalt ei erine. Kuigi ühiselt tuuakse emajärjekorras *vöötradade paremat märgistatust* (kuigi selle väite pooldajaid on võrreldes autojuhtidega märgatavalt vähem – 57%), millele järgnevad võrdselt, kuid langeva trendina *autokoolis õppijatele õige käitumise õpetamine* kui ka *ülekäiguradade ees kiiruse piiramine* (vastavalt 42%→38% ja 44%→36%).

Sarnaselt autojuhtidele on Tallinnas aastaga suurenenud *ohutussaarte ehitamist* pooldavate jalakäijate osakaal, samas on selle tegur loetus alles neljandal kohal, kuid tasapisi on ohutussaarte ehitamise populaarsus iga aasta suurenenud. Nii *autokoolis õpetamine* kui ka *ülekäiguradade ees kiiruse piiramine* on Tallinna jalakäijate seas pigem langeva trendiga. Tartu jalakäijate hinnangutes esinevad muutused võrreldes eelmise sügisega jäävad statistilise vea piiridesse.

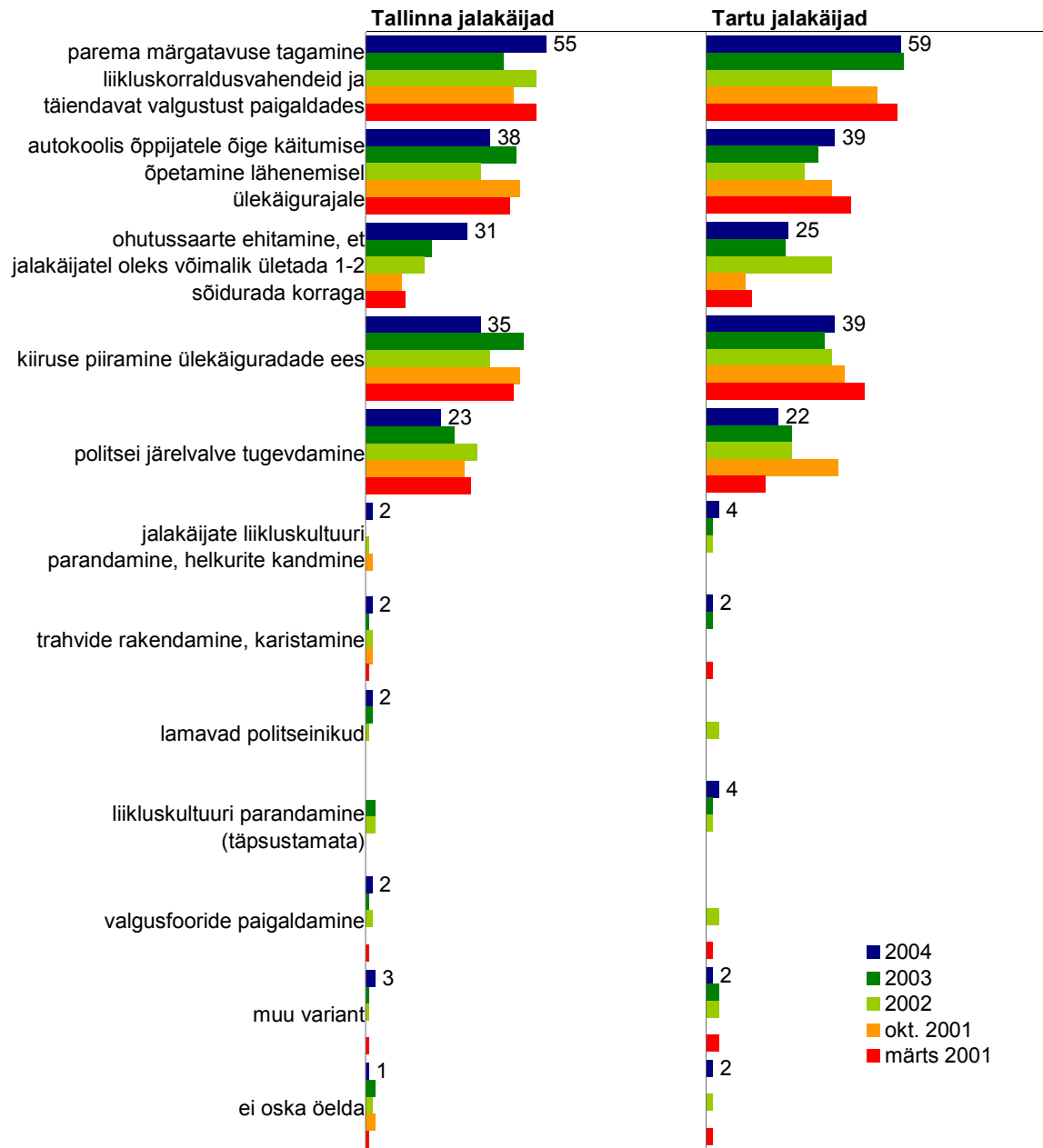
Jalakäijate seas torkab silma veidi suurem 26-34-aastaste osakaal, kelle arvates peaks suurendama *ülekäiguradade paremat märgatavust*. Samuti on rohkem mehi, kelle arvates võiks suurendada *politsei järelevalvet* ning mitte-eestlaste seas on rohkem neid, kes pooldab kiiruse piiramist.

Joonis 7a Olulisemad jalakäijate ohutust suurendavad meetmed reguleerimata vöötrajal - autojuhid

(% autojuhtidest)



Joonis 7b Olulisemad jalakäijate ohutust suurendavad meetmed reguleerimata vöötrajal - jalakäijad (% jalakäijatest)



5. Suhtumine jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias

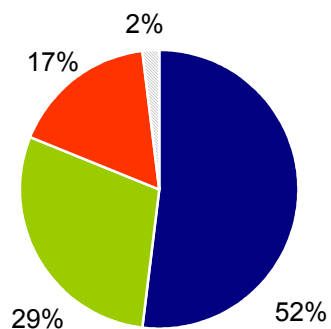
Uurisime nii autojuhtidelt kui ka jalakäijatelt, kas nende arvates võiks meedias olla meeldetuletus, et sõiduki juht on kohustatud ülekäigurajal jalakäijatele teed andma.

Autojuhtide ja jalakäijate suhtumine jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias on valdavalt positiivne. Jalakäijate seas rohkem selle pooldajaid kui autojuhtide hulgas – vastavalt 91% ja 78%. Viimase aastaga on jalakäijate seas tendents meeldetuletamise pooldamise vähenemisele (96%→91%).

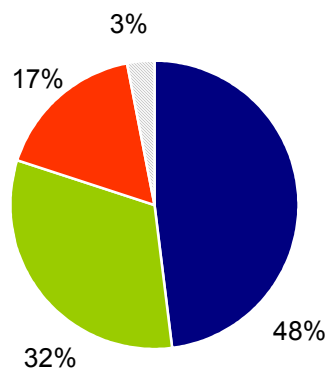
Kui Tallinna autojuhtide ja jalakäijate hinnangutes erilisi muutusi toimunud pole, siis Tartus torkab silma nii autojuhtide kui ka jalakäijate seas kahanev kindlasti meeldetuletamist pooldavate elanike hulk (joonised 8a-8d). Tartu jalakäijate puhul saame rääkida tendentsidest ning seas on pooldajate vähenemine tingitud ükskõikselt suhtuvate jalakäijatest.

Joonis 8a Suhtumine jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias -
Tallinna autojuhid
(% Tallinna autojuhtidest)

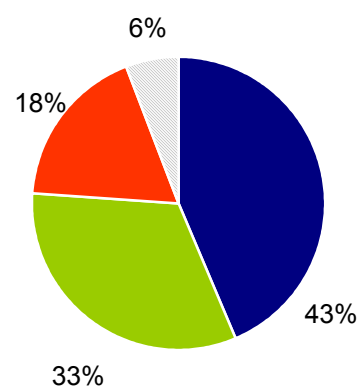
2004
n=250



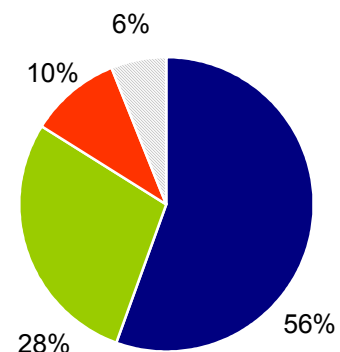
2003
n=250



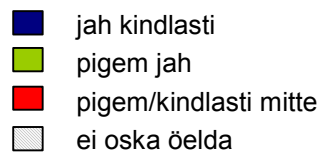
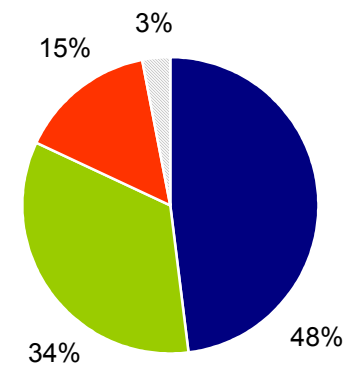
2002
n=252



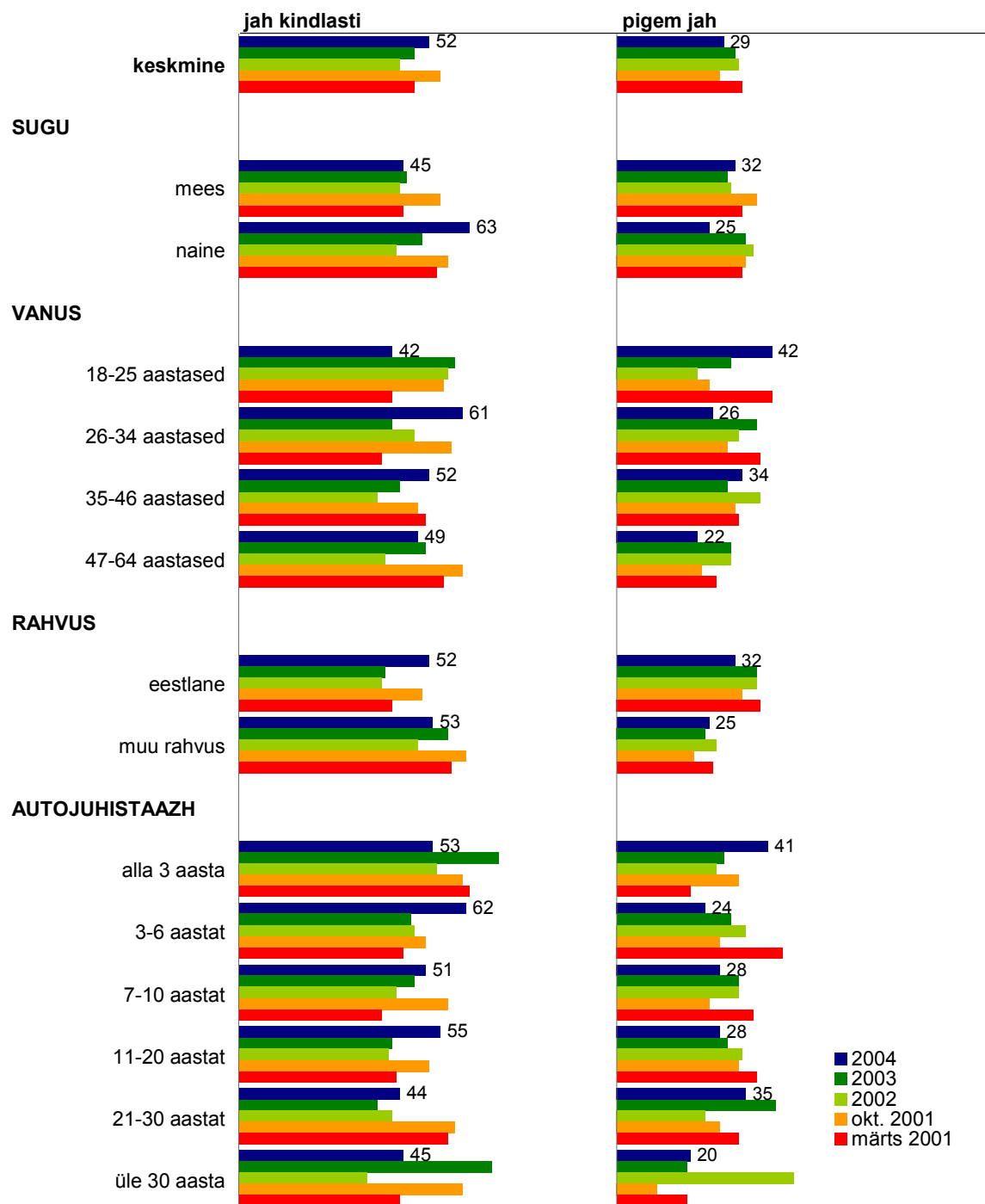
okt. 2001
n=255



märts 2001
n=254

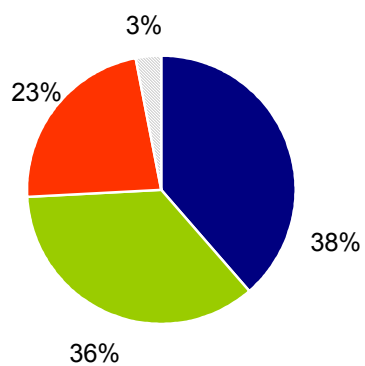


Joonis 8b Suhtumine jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias - Tallinna autojuhid
(% Tallinna autojuhtidest)

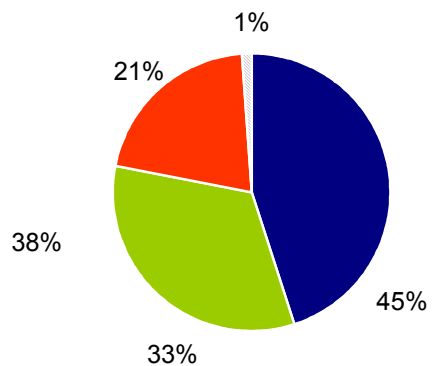


Joonis 8c Suhtumine jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias -
Tartu autojuhid
(% Tartu autojuhtidest)

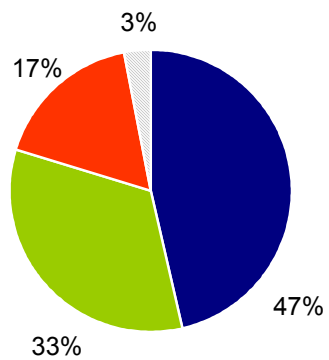
2004
n=200



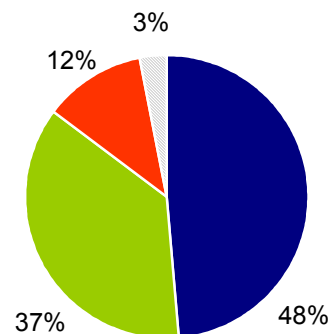
2003
n=203



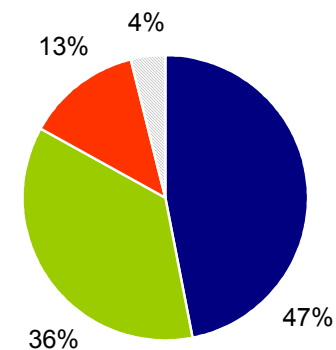
2002
n=203



okt. 2001
n=195

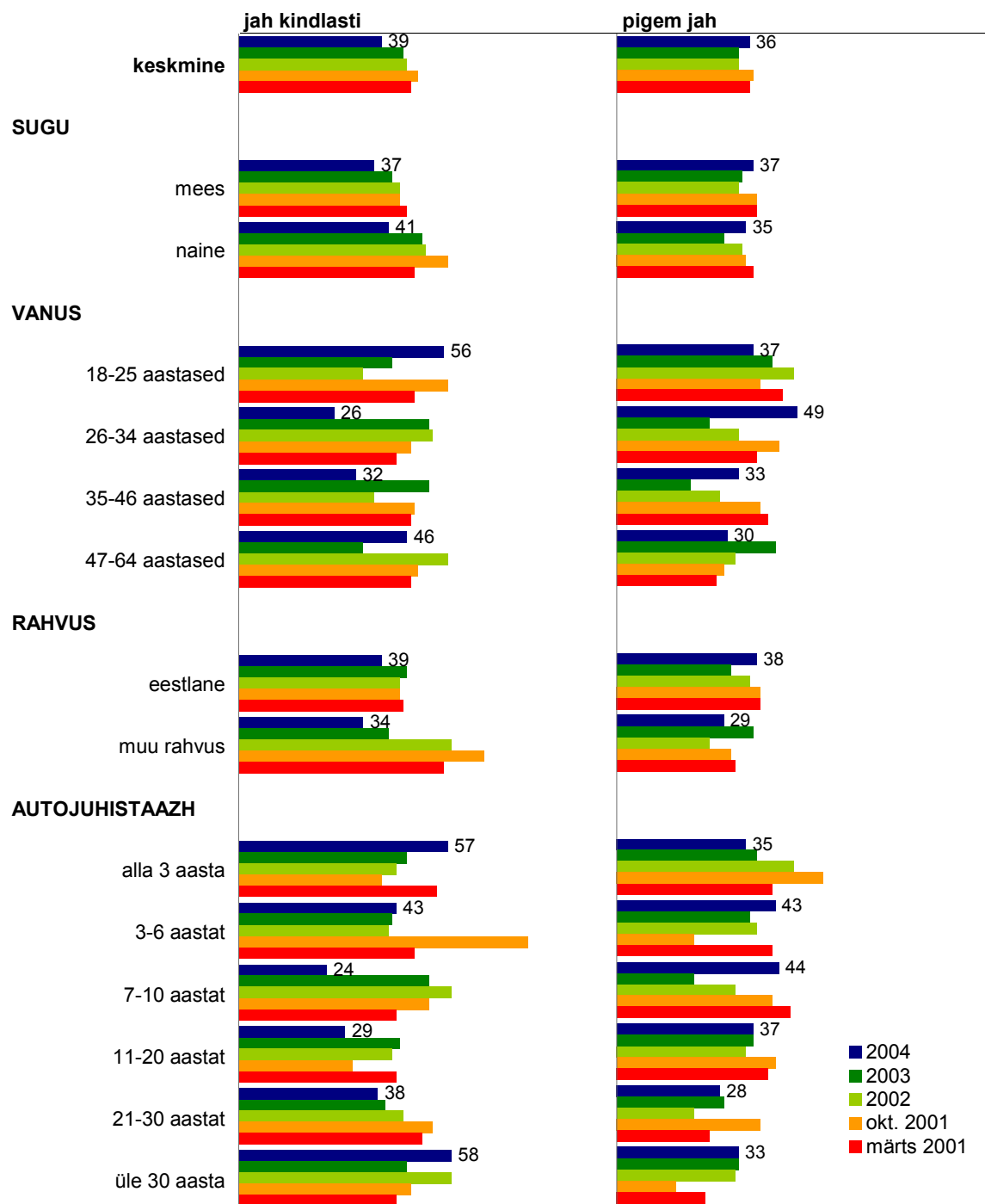


märts 2001
n=200



- jah kindlasti
- pigem jah
- pigem/kindlasti mitte
- ei oska öelda

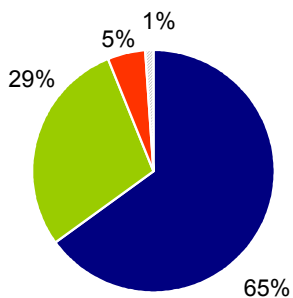
Joonis 8d Suhtumine jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias - Tartu autojuhid
(% Tartu autojuhtidest)



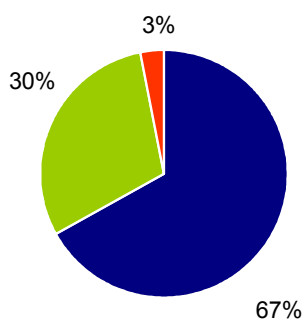
Joonis 9a Suhtumine jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias
(% jalakäijatest)

Tallinna jalakäijad

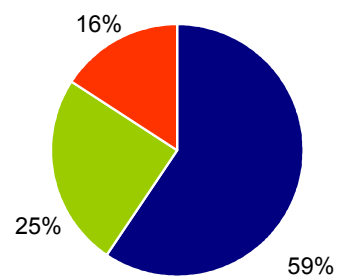
2004
n=101



2003
n=105

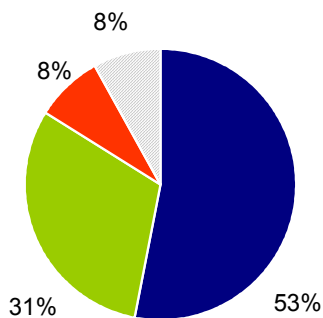


2002
n=102

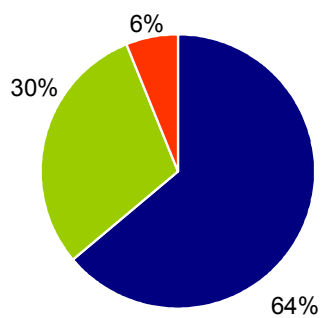


Tartu jalakäijad

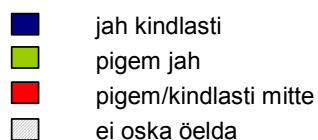
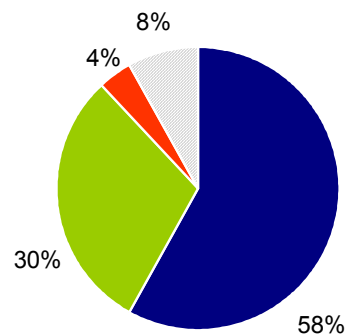
2004
n=51



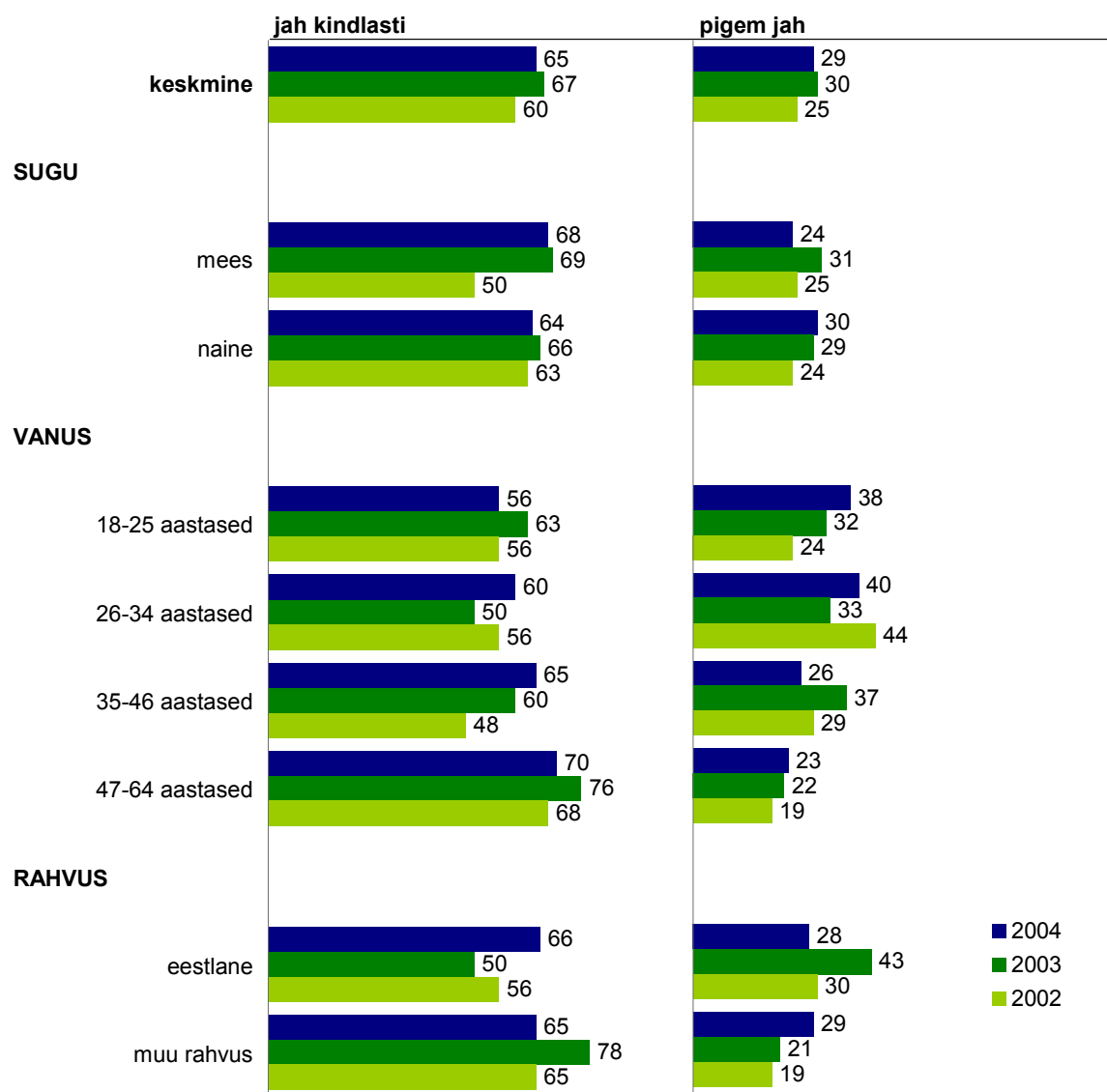
2003
n=50



2002
n=50



Joonis 9b Suhtumine jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias - Tallinna jalakäijatest
(% Tallinna jalakäijatest)



6. Liiklusohutuskampaania “Lase inimene üle tee!” märkamine

Sarnaselt eelmistele kolmele sügistele, uurisime, kui paljud Tallinna ja Tartu liiklejad märkasid liiklusohutuskampaaniat “Lase inimene üle tee!”.

Jätakuvalt on liiklusohutuskampaania märkamine väga kõrge ning võrreldes eelmise aastaga muutusi toimunud pole – 72% vastajatest on seda näinud (joonis 10). Kindlasti aitab kampaania märkamisele kaasa ka meedias vastavateemalised saated-artiklid.

Liiklusohutuskampaania märkamine on langenud Tallinna liiklejate seas. Kui autojuhtide seas pole liiklusohutuskampaania märkamine praktiliselt muutunud, siis jalakäijate seas on tendents pigem näinute vähenemisele (65%→61% kõikidest jalakäijatest). Sarnaselt eelmistele aastatele oli liiklusohutuskampaania märkamine võrreldes teiste sihtrühmadega keskmisest madalam mitte-eestlaste ning 47-64-aastaste seas.

6.1 Liiklusohutuskampaania märkamine reklaamikanalites

Nendel autojuhtidel ning jalakäijatel, kes märkasid liiklusohutuskampaaniat “Lase inimene üle tee!”, paluti iseseisvalt täpsustada, millistes meediakanalites nad on kampaaniat näinud. Aastate lõikes toimunud muutused erinevates reklaamikanalites liiklusohutuskampaania reklaamide märkamises on sageli seotud eeskätt vastavasse reklaamikanalisse panustamisest.

Kõige enam märgati selle aasta kampaaniat välireklaamid (67% kõikidest vastajatest). Linnade lõikes oli välireklaami märkamine kõrgem Tartus, kus oli ka kogu kampaania märkamine kõrgem – 81% jalakäijatest ja 72% autojuhtidest olid seda näinud (joonis 11a ja 11b). Tallinnas oli välireklaami märkamine madalam – 61% autojuhtidest ja 65% jalakäijatest. Kui varasematel aastatel oli mitte-eestlaste osakaal välireklaami märkajate seas suurem kui eestlaste, siis sellel aastal on see eestlastega samal tasemel. Välireklaame olid näinud keskmisest rohkem naised ja 18-25-aastased.

Kampaania märkamises on reklaamikanalitest teisel kohal telereklaam, mida on märganud 34% kõikidest vastajatest. Ka telereklaami märgatavus on kõrgem Tartu liiklejate seas. Televisioonis märkasid liiklusohutuskampaaniat keskmisest sagedamini eestlased ja mehed.

Raadioreklaami kuulnute osakaal ei ole aastaga muutunud, küll aga torkab kuulnute seas silma keskmisest suurem mitte-eestlaste osakaal.

6.2 Liiklusohutuskampania mõju autojuhtide käitumisele

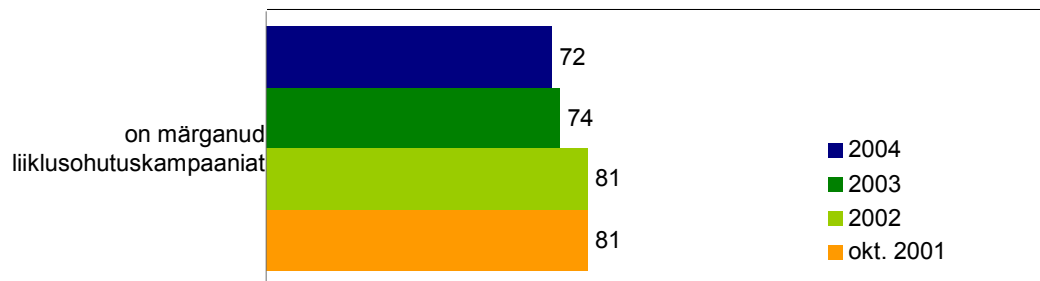
Nendel vastanutel, kes märkasid liiklusohutuskampaniat, paluti hinnata ka selle mõju juhtide käitumisele, st. kas nende hinnangul mõjutas see autojuhtide käitumist kindlasti/pigem positiivselt või kindlasti/pigem negatiivselt.

Valdavalt on liiklusohutuskampaniat märganute arvates kampania mõju autojuhtidele positiivne ning aastaga on suurenenud kindlasti positiivselt suhtujate osakaal (joonis 12). Positiivsema hoiakuga on mõlema linna autojuhid ning Tartu jalakäijad. Tallinna jalakäijate hinnangul ei ole kampanial autojuhtide käitumisele mõju avaldanud ning peamiselt on nende hulk suurenenud positiivselt suhtujate arvelt. Liiklejate muude sotsiaaldemograafiliste parameetrite põhjal märkimisväärsed erinevused puuduvad.

Joonis 10 Liiklusohutuskampania märkamine

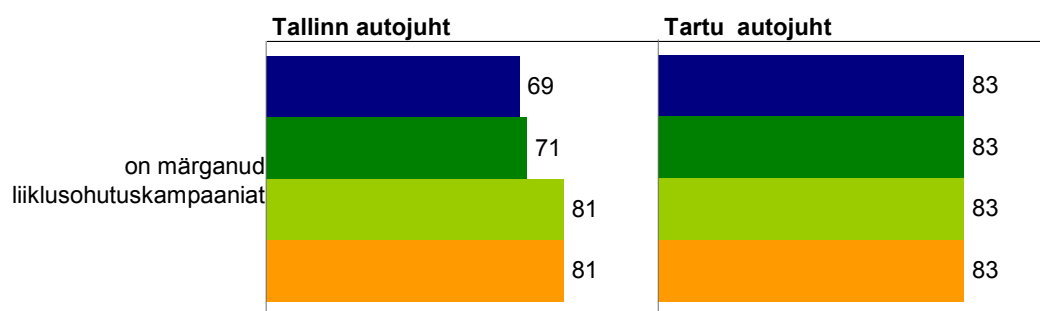
Kõik vastajad

(% kõikidest vastajatest)



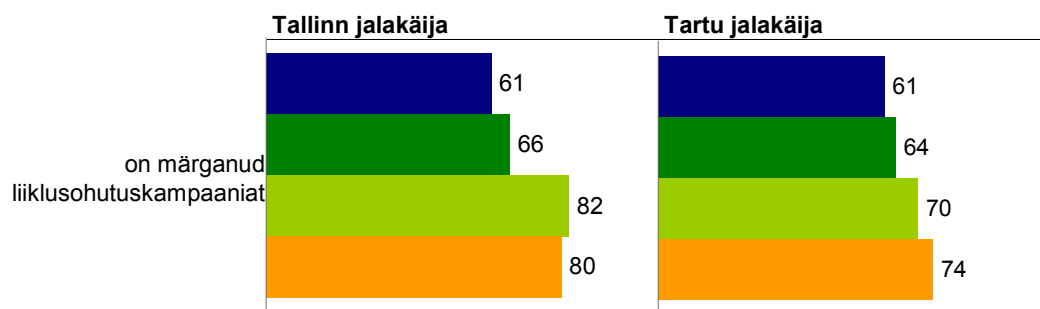
Autojuhid

(% autojuhtidest)



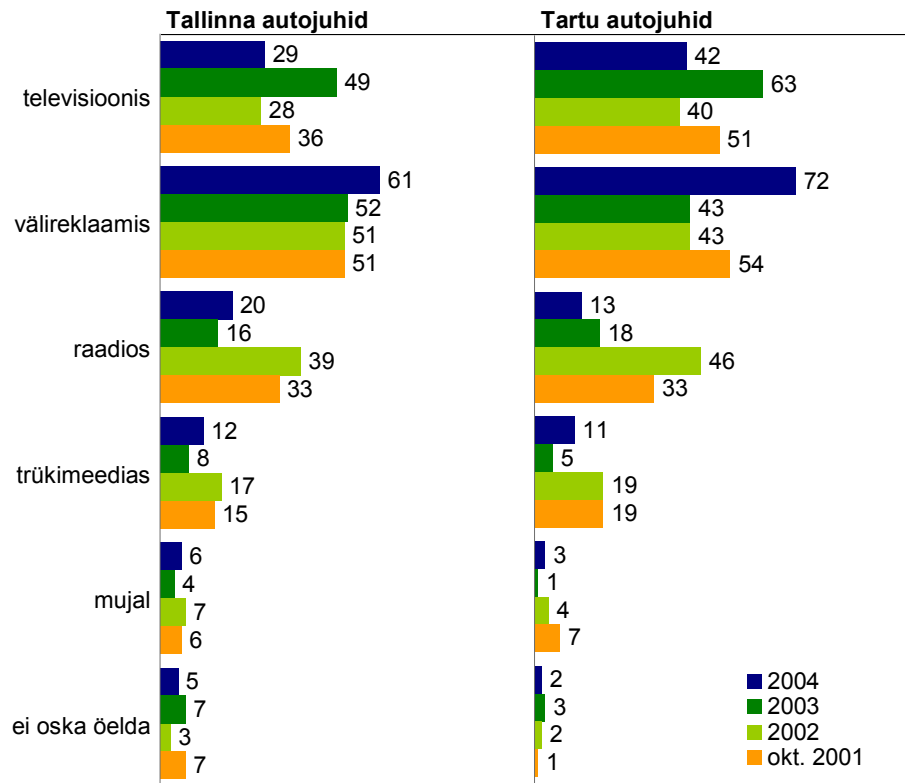
Jalakäijad

(% jalakäijatest)



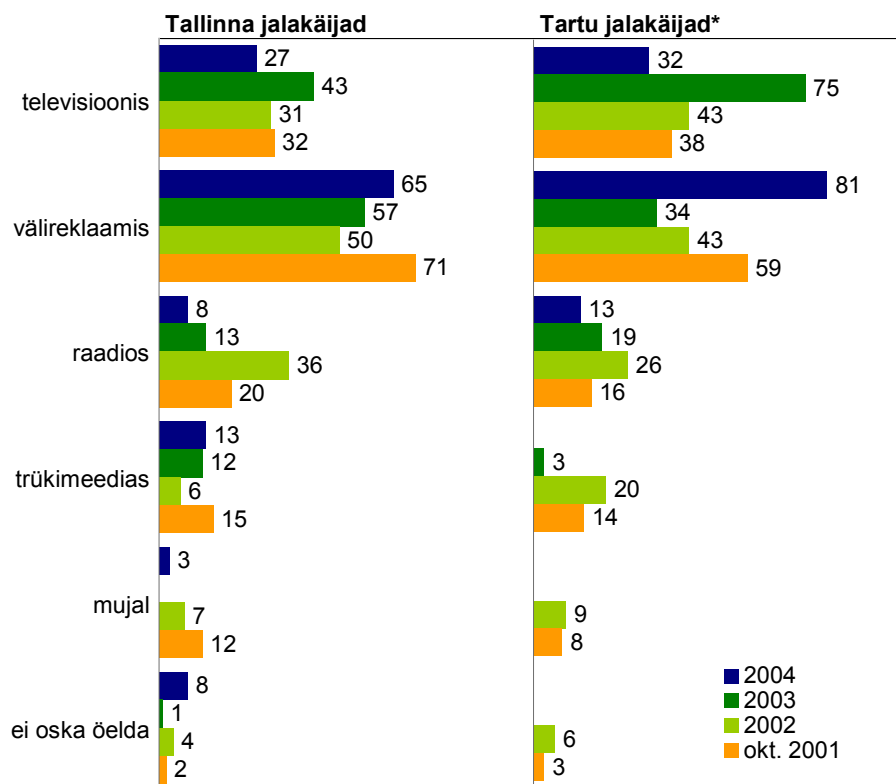
Joonis 11a Liiklusohutuskampaania märkamine erinevates meediakanalites - autojuhid

(% autojuhtidest, kes märkasid reklaami vastavas sihtrühmas)



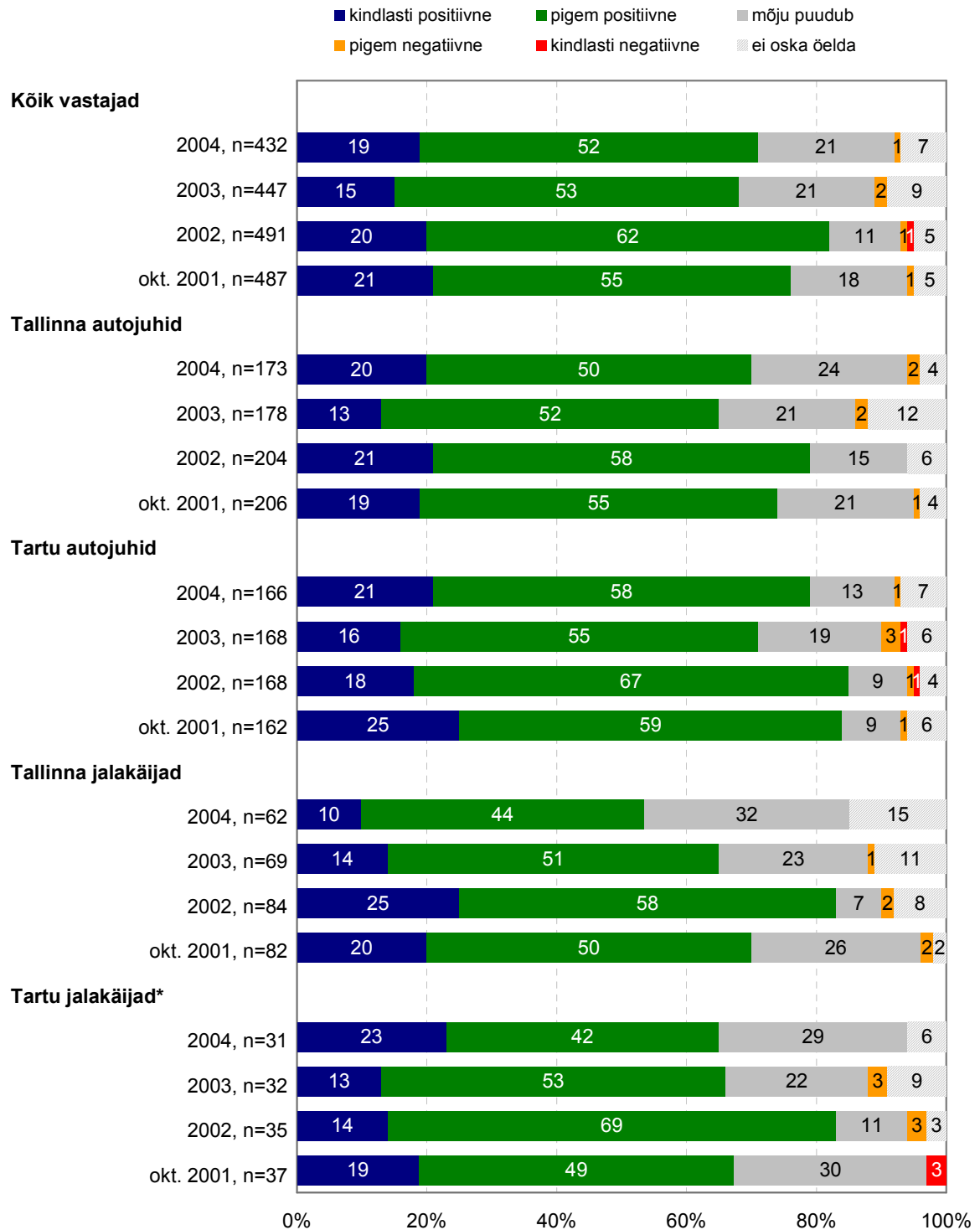
Joonis 11b Liiklusohutuskampaania märkamine erinevates meediakanalites - jalakäijatest

(% jalakäijatest, kes märkasid reklaami vastavas sihtrühmas)



* vastajate väikese arvu tõttu tuleb arvestada suurema statistilise veaga

Joonis 12 Liiklusohutuskampaania mõju autojuhtide käitumisele (% nendest, kes märkasid kampaaniat)



* vastajate väikese arvu tõttu tuleb arvestada suurema statistilise veaga

7. Liiklejate suhtumine liikluskiiruse vähendamisesse kesklinnas

Sarnaselt eelmistele aastatele, uurisime liiklejate suhtumisest piirkiiruse vähendamisesse kuni 40 km/h kesklinna piirkonnas (tasulise parkimise tsoonis).

Vörreldes eelmise aastaga suhtumine piirkiiruse vähendamisesse muutunud pole – 42% liiklejate arvates ei peaks kiirust vähendama. Kui aga vörrelda 2001. aasta sügisega on tendents pigem vähendamise pooldamise suunas (35%→42%).

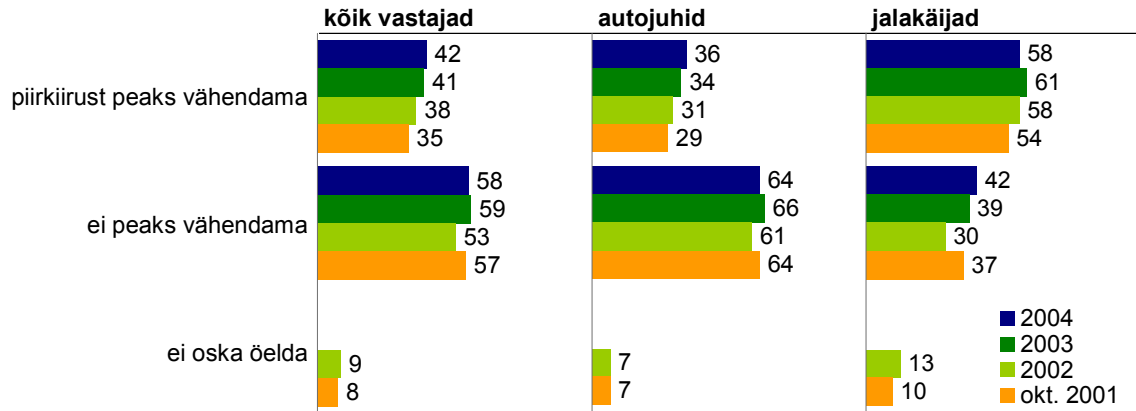
Jalakäijate seas on tendents piirkiirust vähendamise soovi suunas märgatavalt kõrgem kui autojuhtide seas – vastavalt 58% ja 36%. Autojuhtidest on piirkiiruse vähendamise pooldajate seas rohkem mehi. Jalakäijatest on piirkiiruse vähendamise pooldajaid keskmisest rohkem naiste ja 47-64-aastaste seas.

Lisaks palusime kõikidel vastajatel ka oma seisukohta põhjendada. Vastajate poolt toodud põhjendused on toodud ka vabade vastuste peatükis (v.t lk. 57).

40 km/h pooldajad nimetasid sarnaselt eelmisele aastale oma seisukoha kaitseks kõige enam argumenti, et *40 km/h vähendaks õnnetuste arvu*, sest see kiirus oleks ohutum ning juht saaks paremini pidama ja märkaks jalakäijaid. Nende inimeste osakaal on aastaga märgatavalt suurenenud nii jalakäijate kui ja autojuhtide seas. Ka linnade lõikes jagunevad pooldajad suhteliselt vördsetl. Samuti on suurenenud nende osakaal, kelle arvates *40 km/h on kesklinnas sobiv kiirus*. Selle väite pooldajate arv on suurenenud autojuhtide seas.

50 km/h pooldajate põhjendused olid erinevad ja jagunesid vastajate vahel enam-vähem vördsetl. Osad leidsid, et *50 km/h on paras kiirus* (eeskätt Tallinna autojuhtide arvates), teiste jaoks *40 km/h on liiga aeglane*. Enam-vähem sama palju oli ka neid, kelle arvates 10 km/h kiiruse vahe on liiga väike, et sellest oleks mingit mõju – *ei ole vahet, kas 40 või 50 km/h*; piirang ei aita, sellest ei peeta nagunii kinni.

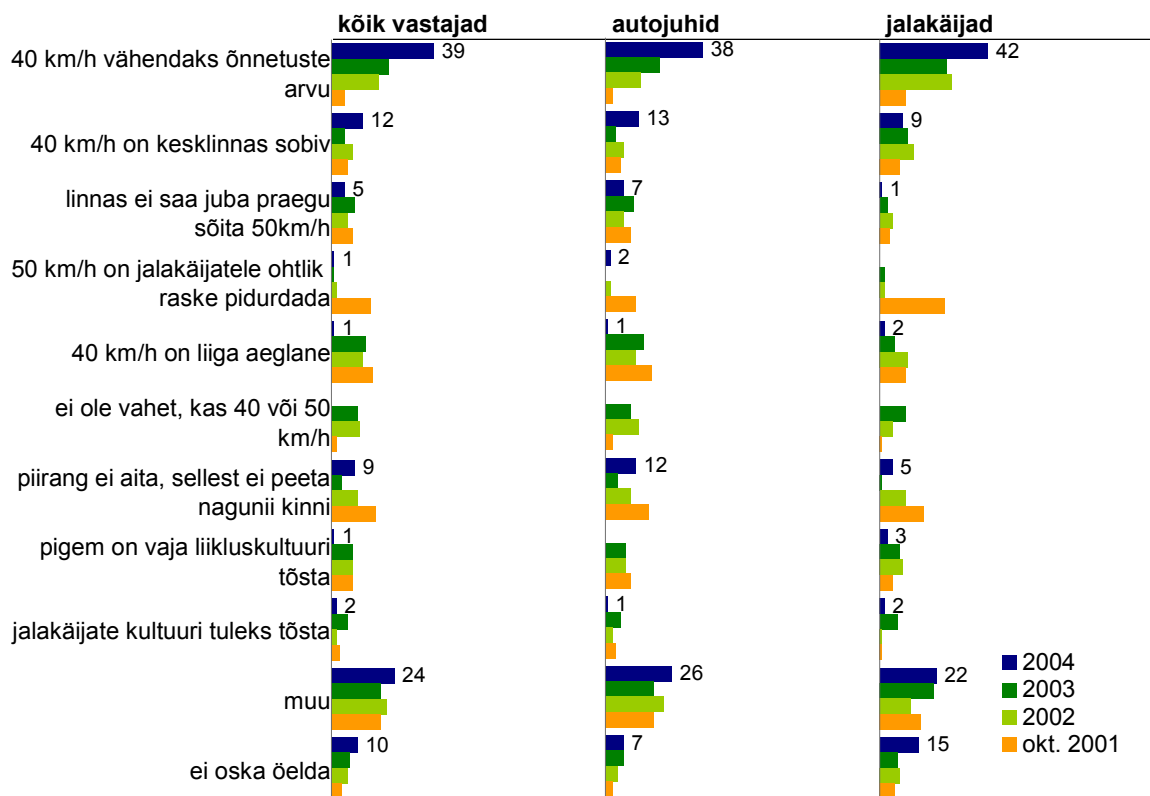
Joonis 13 Suhtumine piirkiiruse vähendamisse 40 kilomeetrini tunnis* (% vastavast sihtrühmast)



* 2003. aa 2004. aasta uuringus ei olnud vastusevarianti "ei oska öelda"

Miks nii arvatakse?

(% vastajatest, kelle arvates oleks vajalik vähendada piirikiirust 40 km/h)



Lisad

A Metoodika kirjeldus

Valim

Uuringu valimi moodustasid Tallinna ja Tartu 18 – 64 aastased autojuhid ning jalakäijad. Järgnevas tabelis on esitatud planeeritud ja tegeliku valimi võrdlus.

	Planeeritud valim		Tegelik valim	
	autojuhid	jalakäijad	autojuhid	jalakäijad
Tallinn	250	100	250	101
Tartu	200	50	200	51

Küsitlus

Telefoniintervjuud viidi läbi TNS Emori telefoniküsitluse keskuses. Intervjuu käiku ja valimi proportsioone kontrollis spetsiaalne tarkvara Ci3 WinCATI.

Uuringu valim moodustati juhuvaliku printsiibil. Küsitletavad leiti korteritelefoni tüvenumbrite registri abil. Telefoninumbri kolm viimast numbrit genereeris arvuti, mis võimaldas ka salastatud numbrite omanike osalemise küsitluses.

Küsitlustöö viisid superviisori juhtimisel läbi 21 erikoolituse läbinud TNS Emori küsitajat.

Valimibaasi genereeritud 6000 telefoninumbri seast kasutati ära 4996 telefoninumbrit, kusjuures:

- 602 juhul viidi intervjuu läbi;
- 129 juhul keelduti intervjuust kohe (ei olnud võimalik täpsustada, kas on tegemist sihtrühma esindajaga või mitte);
- 35 juhul keeldus sihtrühma kuuluv isik vastamisest;
- 368 juhul ei olnud valitud numbril sihtrühma esindajat;
- 81 juhul ei olnud vastaja küsitlusperioodil kättesaadav;
- 474 juhul ei toimunud intervjuud, kuna kvoot oli täis;
- 3234 juhul ei saadud kontakti (number ei vastanud/polnud kasutusel, oli kinni, automaatvastaja);
- 73 juhul kuulus number firmale.

Andmetöötlus

Andmete töötlemisel kasutati statistikapaketti SPSS for Windows ver. 10.

Usalduspiirid

Andmetabelite uurimisel ja tulemustest järelduste tegemisel tuleb arvestada valimi veaga. Oleme andnud vea piirid 95% tõenäosusega, arvestades kogu valimi ja sagedamini esinevate alarühmade arvulist suurust.

Statistilise vea piirid

Vastuse osakaal/ Valimi suurus	50%	45%	40%	35%	30%	25%	20%	15%	10%	5%
	55%	60%	65%	70%	75%	80%	85%	90%	95%	
10	31,0%	30,8%	30,4%	29,6%	28,4%	26,8%	24,8%	22,1%	18,6%	13,5%
30	17,9%	17,8%	17,5%	17,1%	16,4%	15,5%	14,3%	12,8%	10,7%	7,8%
50	13,9%	13,8%	13,6%	13,2%	12,7%	12,0%	11,1%	9,9%	8,3%	6,0%
75	11,3%	11,3%	11,1%	10,8%	10,4%	9,8%	9,1%	8,1%	6,8%	4,9%
100	9,8%	9,8%	9,6%	9,3%	9,0%	8,5%	7,8%	7,0%	5,9%	4,3%
150	8,0%	8,0%	7,8%	7,6%	7,3%	6,9%	6,4%	5,7%	4,8%	3,5%
200	6,9%	6,9%	6,8%	6,6%	6,4%	6,0%	5,5%	4,9%	4,2%	3,0%
300	5,7%	5,6%	5,5%	5,4%	5,2%	4,9%	4,5%	4,0%	3,4%	2,5%
400	4,9%	4,9%	4,8%	4,7%	4,5%	4,2%	3,9%	3,5%	2,9%	2,1%
500	4,4%	4,4%	4,3%	4,2%	4,0%	3,8%	3,5%	3,1%	2,6%	1,9%
600	4,0%	4,0%	3,9%	3,8%	3,7%	3,5%	3,2%	2,9%	2,4%	1,7%

Projekti töörühm

Uuringu eri etappides osalesid ja olid vastutavad:

Tellijapoolne kontaktisik: Raul Rom, Maanteeamet

Uuringu kava ja aruande koostaja: Kristina Randver

Valimi koostaja: Mare Lepik

Ankeedi programmeerija: Kalev Mitt

Küsitlustöö koordineerija: Janika Lehtmets

Ankeedi tõlge vene keelde: Maria Repkina

Andmetöötlus: Kalev Mitt

Graafilised tööd: Elvin Heinal

Kontaktandmed:

AS Emor

Telefon: 626 8519

Telefon (üld): 626 8500

Faks: 626 8501

E-mail: kristina.randver@emor.ee

E-mail (üld): emor@emor.ee

www.emor.ee

Address: Ahtri 12, 6. korrus

10151 Tallinn

B Küsimustik

Q: TERE

Tere! Teile helistab _____ turu-uuringute keskusest TNS EMOR. Teie telefoninumber on leitud juhuvaliku teel. Viime hetkel läbi uuringut, mis puudutab reguleerimata ülekäigurajal liiklejate käitumist ja liikluseeskirju. Ma sooviksin rääkida Teie pere noorima kodusoleva 18-64 aastase meesterahvaga. /Kui mehi paras-jagu kodus pole, siis samas vanusevahemikus noorima naisterahvaga./ Kas see olete Teie? Kas Te paluks ta telefonile? /vajadusel uus tutvustus/.

Kas Te olete nõus vastama meie küsimustele, kui see võtab aega ligikaudu 5 minutit? Teie vastused jäävad anonüümseks st. neid ei seostata Teie isikuandmetega ning kasutatakse vaid üldistatult.

Q: SUGU *****

- 1 MEES
- 2 NAINE

Q: ELUKOHT *****

Kõigepealt mõned küsimused Teie enda kohta. Kas Te elate . . .

- 1 Tallinnas
- 2 Tartus
- 3 mujal

Q: VANUS *****

Kui vana Te olete?

Q: Q1 *****

Kas Te osalete liikluses peamiselt ...

- 1 jalakäijana
- 2 autojuhina
- 3 kaassõitjana autos

C: kaassõitjaid ei küsitleta

C: vastavad autojuhid, Q1=2

Q: Q2 *****

Kui pikk on Teie autojuhistaazh?

C: vastavad autojuhid, Q1=2

Q: Q3 *****

Kas Te peatute reguleerimata ülekäiguraja ees juhul, kui üks inimene ootab kõnniteel sõidutee ületamise võimalust?

- 1 kindlasti peatun
- 2 pigem peatun
- 3 pigem ei peatu
- 4 kindlasti ei peatu
- 5 EI OSKA ÖELDA

C: vastavad autojuhid, Q1=2

Q: Q4 *****

Kas Te peatute reguleerimata ülekäiguraja ees juhul, kui mitu inimest ootab kõnniteel sõidutee ületamise võimalust?

- 1 kindlasti peatun
- 2 pigem peatun
- 3 pigem ei peatu
- 4 kindlasti ei peatu
- 5 EI OSKA ÕELDA

C: vastavad jalakäijad, Q1=1

Q: Q5 *****

Kas Teie hinnangul jalakäijale tee andmine ülekäigurajal on paari viimase aastaga võrreldes ...

- 1 paranenud
- 2 halvenenud
- 3 ei ole muutunud
- 4 EI OSKA ÕELDA

C: vastavad kõik

Q: Q6 *****

Kas Teie hinnangul võiks meedias (ajakirjanduses, raadios, teles) olla sellekohane meeldetuletus, et sõidukijuht on kohustatud ülekäigurajal jalakäijale teed andma?

- 1 jah, kindlasti
- 2 pigem jah
- 3 pigem ei
- 4 kindlasti mitte
- 5 EI OSKA ÕELDA

C: vastavad kõik

Q: Q7 *****

Kas Teie hinnangul on ülekäiguradadel korda pidavate reguleerijate (politsei, turvatöötaja) tegevus vajalik?

- 1 jah, kindlasti
- 2 pigem jah
- 3 pigem ei
- 4 kindlasti mitte
- 5 EI OSKA ÕELDA

C: vastavad kõik

Q: Q8 *****

Millised järgnevatest meetmetest aitaksid reguleerimata ülekäiguradadel jalakäijate ohutust suurendada? Palun nimetage kaks olulisemat.

LOE ETTE! KAKS VASTUST! MÄRGI TÄHTSUSE JÄRJEKORRAS!

- **politsei järelvalve tugevdamine**
- **ülekäiguradade parema märgatavuse tagamine**
liikluskorraldusvahendeid (liiklus-märke, teemärgistust) ja
täiendavat valgustust paigaldades
- **kiiruse piiramine ülekäiguradade ees**

- ohutussaarte ehitamine, et jalakäijatel oleks võimalik ületada 1-2 sõidurada korraga
- autokoolis õppijatele õige käitumise õpetamine lähenemisel ülekäigurajale
- muu variant (TÄPSUSTA!)
- EI OSKA ÖELDA

C: vastavad kõik

Q: Q9 *****

Kas Te märkate tee ületamise ohutusele ülekäigurajal suunatud kampaaniat "Lase inimene üle tee!"?

- 1 jah
- 2 ei

C: vastavad märganud, Q9=1

Q: Q10 *****

Millistes kanalites Te kampaaniat märkate?

SPONTAANNE! ÄRA LOE ETTE! MITU VASTUST!

- TELEVISIOONIS
 VÄLIREKLAAMIS (PLAKATID, REKLAAMID TÄNAVAIL)
 RAADIOS
 AJALEHTEDES, AJAKIRJADES
 MUU
 EI OSKA ÖELDA

C: vastavad märganud, Q9=1

Q: Q11 *****

Kuidas mõjutab kampaania Teie hinnangul autojuhtide käitumist ülekäigurajal, kas ...

- 1 kindlasti positiivselt
- 2 pigem positiivselt
- 3 pigem negatiivselt
- 4 kindlasti negatiivselt
- 5 kampaania ei mõjutanud autojuhtide käitumist
- 6 EI OSKA ÖELDA

C: vastavad kõik

Q: Q12 *****

Kas Teie hinnangul võiks jalakäijaõnnetuste arvu ja raskusastme vähendamiseks kesklinna piirkonnas (tasulise parkimise tsoonis) sõidukite liikumiskiirust vähendada 40-le km/tunnis?

- 1 jah
- 2 ei

Q: Q13 *****

Palun põhjendage oma seisukohta, miks Te just nii arvate?

Q: Q14 *****

Lõpetuseks veel küsimus Teie kohta. Mis rahvusest Te olete?

- 1 eestlane
- 2 venelane
- 3 muu rahvus

Q: THANK *****
SEE OLIGI MEIE VIIMANE KÜSIMUS,
SUUR TÄNU TEILE VASTUSTE EEST!
HEAD AEGA!

C Vabad vastused