

**Liiklejate hoiakud
vöötradade suhtes
Maanteeamet**

Oktoober 2003



Sisukord

Sisukord.....	3
Sissejuhatus	5
Kokkuvõte.....	7
1. Vastajate iseloomustus.....	9
2. Autojuhtide käitumine vöötrajal.....	11
3. Suhtumine jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias	17
4. Liiklejate suhtumine vöötradadel korda pidavate reguleerijate vajalikkusesse	21
5. Suhtumine jalakäijate ohutust suurendavatesse meetmetesse	26
6. Liiklusohutuskampaania “Enne sebrat hoog maha!” märkamine	29
6.1 Liiklusohutuskampaania märkamine reklaamikanalites.....	29
6.2 Liiklusohutuskampaania mõju autojuhtide käitumisele.....	29
7. Liiklejate suhtumine liikluskiiruse vähendamisesse kesklinnas.....	35
Lisad	37
A Metoodika kirjeldus	37
B Küsimustik	Error! Bookmark not defined.
C Vabad vastused.....	Error! Bookmark not defined.

Sissejuhatus

Ajavahemikul 11. – 15. oktoober 2003.a viis TNS Emor läbi telefoniküsitluse Tallinna ja Tartu 18–64 aastaste autojuhtide ning jalakäijate seas. Uuringu käigus küsitleti Tallinnas 250 ja Tartus 203 autojuhti ning jalakäijaid vastavalt 105 ja 50.

Uuringu eesmärk oli anda ülevaade järgmistest teemadest:

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

Uuring viidi läbi neljandat korda – eelmised analoogsed küsitlused toimusid 2001. aasta märtsis ja septembris ning 2002. aasta oktoobris. Küsimustik on nelja uuritud perioodi vältel muutunud, mistõttu ei ole tulemused võrreldavad kõikide küsimuste puhul.

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:

- Üldiselt pole viimase aasta jooksul autojuhtide hinnangud oma käitumisele reguleerimata ülekäigurajal jalakäijale tee andmisesse muutumatud, s.t enamik autojuhtides annab vähemalt enda hinnangul, jalakäijale teed. Erinevused on aga kahe linna autojuhtide hinnangutes: Tallinna autojuhtide seas on pigem tendents selles suunas, et kui vaid üks jalakäija ootab vöötrajal, siis ei peatuta. Tartus on aga olukord vastupidine. Sarnast tendentsi kinnitavad ka mõlema linna jalakäijad.
- Valdavalt on suhtumine jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias positiivne. Siiski on jalakäijate seas (eriti Tallinna) rohkem selle pooldajaid kui autojuhtide hulgas.
- Ligikaudu pooled autojuhtidest ja jalakäijatest peab korda pidavate reguleerijate tegevust vöötradadel vajalikuks. Jalakäijate, kuid ka autojuhtide suhtumises on aastalt-aastasse tendents negatiivses suunas. Negatiivsema hoiakuga on mõlema linna jalakäijad.
- Sarnaselt eelmistele aastatele arvavad autojuhid, et vöötradade parem märgatavus ning autokoolis õppijatele õige käitumise õpetamine suurendaks jalakäijate ohutust enim. Kahe linna jalakäijate arvamused lähevad rohkem lahku, kuid ka nende seas on palju neid, kes nõustuvad autojuhtidega ülekäiguradade parema märgatavuse osas.
- Liiklusohutuskampaania "Enne sebrat hoog maha!" märkamine on kõrge (74% vastajatest), kuid võrreldes eelmiste aastatega, on kampaaniat märganute hulk kahanenud. Liiklusohutuskampaania märkamine on langenud Tallinna autojuhtide ning Tartu ja eriti Tallinna jalakäijate seas. Eeldatavasti ei jõudnud kampaania sõnum niivõrd hästi elanikeni kui varasematel aastatel.
- Valdavalt on liiklusohutuskampaaniat märganute arvates kampaania mõju autojuhtidele positiivne. Siiski on suurenenud nende inimeste osakaal (võrdselt mõlema linna autojuhtide ja jalakäijate seas), kelle arvates sellel kampaanial ei ole mingit mõju autojuhtide käitumisele.
- Võrreldes kahe eelmise aastaga pole autojuhtide suhtumine kesklinnas piirkiiruse vähendamisesse muutunud – kahe kolmandiku autojuhtide arvates ei peaks kiirust vähendama. Samas jalakäijate seas on tendents pigem piirkiirust vähendamise soovi suunas.

1. Vastajate iseloomustus

Sarnaselt eelnevatele aastatele, olid uuringu sihtrühmaks Tallinna ja Tartu 18–64 aastased jalakäijad ja autojuhid. Aastalt-aastasse on uuritava sihtrühma liikmete hulk vähenenud, kuid muutused ei ole nii suured, et need omaksid olulist rolli uuringutulemuste analüüsimisel. Uuritava sihtgrupi suurus e. Tallinna ja Tartu vastava-ealiste elanike hulk on kokku 329 973 inimest, sh. Tallinnas 264 592 ja Tartus 65 381 inimest.

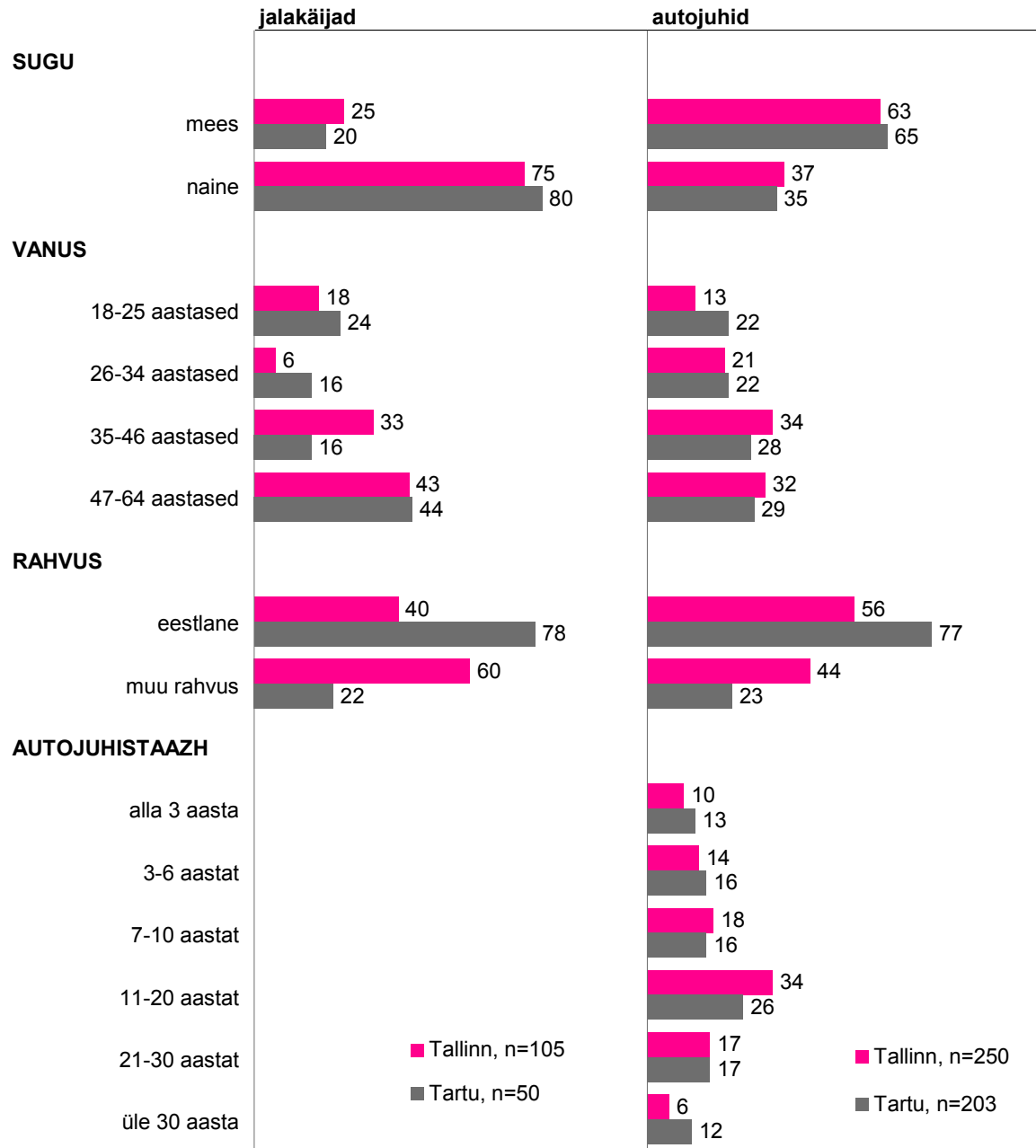
Uuringus osalenud jalakäijate ja autojuhtide sotsiaal-demograafiline profiil on esitatud joonisel 1. Mõlema linna jalakäijate seas on märgatavalt rohkem naisi ning vanemaid elanikke. Võrreldes eelmise aastaga on Tallinna jalakäijate seas suurenenud 35-46-aastaste ning mitte-eestlaste osakaal. Tartus torkab jalakäijate profiili analüüsid silma suurenenud naissoost jalakäijate hulk.

Autojuhid on aga eeskätt eestlased ja mehed, erinevad vanuserühmad on üsna võrdselt esindatud. Võrreldes eelmise aasta uuringuga märgatavaid erinevusi autojuhtide profiilis näha pole. Autojuhtidelt küsisime ka nende autojuhistaažhi – suurima osakaalu uuritud autojuhtidest moodustavad 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. 37).

Joonis 1 Vastajate iseloomustus

(% vastavast sihtrühmast)



2. Autojuhtide käitumine vöötrajal

Saamaks teada autojuhtide hinnanguid oma käitumisele reguleerimata ülekäigurajal, esitasime neile kaks küsimust: *Kas te peatute vöötraja ees juhul, kui ...*

- *üks inimene ootab kõnniteel sõidutee ületamise võimalust?*
- *mitu inimest ootab kõnniteel sõidutee ületamise võimalust?*

Eelmisel aastal võisime tõdeda, et viimase pooleteise aasta jooksul on autojuhtide endi arvates nende käitumine vöötrajal muutunud paremuse suunas, s.t suurenenud on autojuhtide hulk, kes väidavad, et nad peatuvad vöötrajal, kui jalakäija(d) ootab(vad) kõnniteel sõidutee ületamist. Võrreldes eelmise aastaga, on sellel sügisel autojuhtide hinnangud oma käitumisele praktiliselt muutumatud (joonised 2a - 2d).

Siiski on märgata mõningaid muutusi kahe analüüsitud linna autojuhtide hinnangutes ning eeskätt selles osas, mis puudutab vöötraja ees seisvale ühele jalakäijale sõidutee ületamise võimaldamist. Tallinna autojuhtide seas on pigem tendents selles suunas, et kui vaid üks jalakäija ootab vöötrajal, siis teda üle tee ei lasta – peatuvate autojuhtide hulk on vähenenud 88%-lt eelmisel sügisel 81%-le selle aasta oktoobris. Tartu autojuhtide seas on aga olukord vastupidine – viimase aastaga on suurenenud ühe jalakäija puhul peatuvate autojuhtide arv 86%-lt 93%-le.

Ühe jalakäija puhul vöötraja ees peatuvate Tartu autojuhtide seas on viimase aasta jooksul lisandunud nii 26-34-aastaseid kui ka 47-64-aastaseid, mitte-eestlasi ning 11-20 aastase sõidustaazhiga juhte.

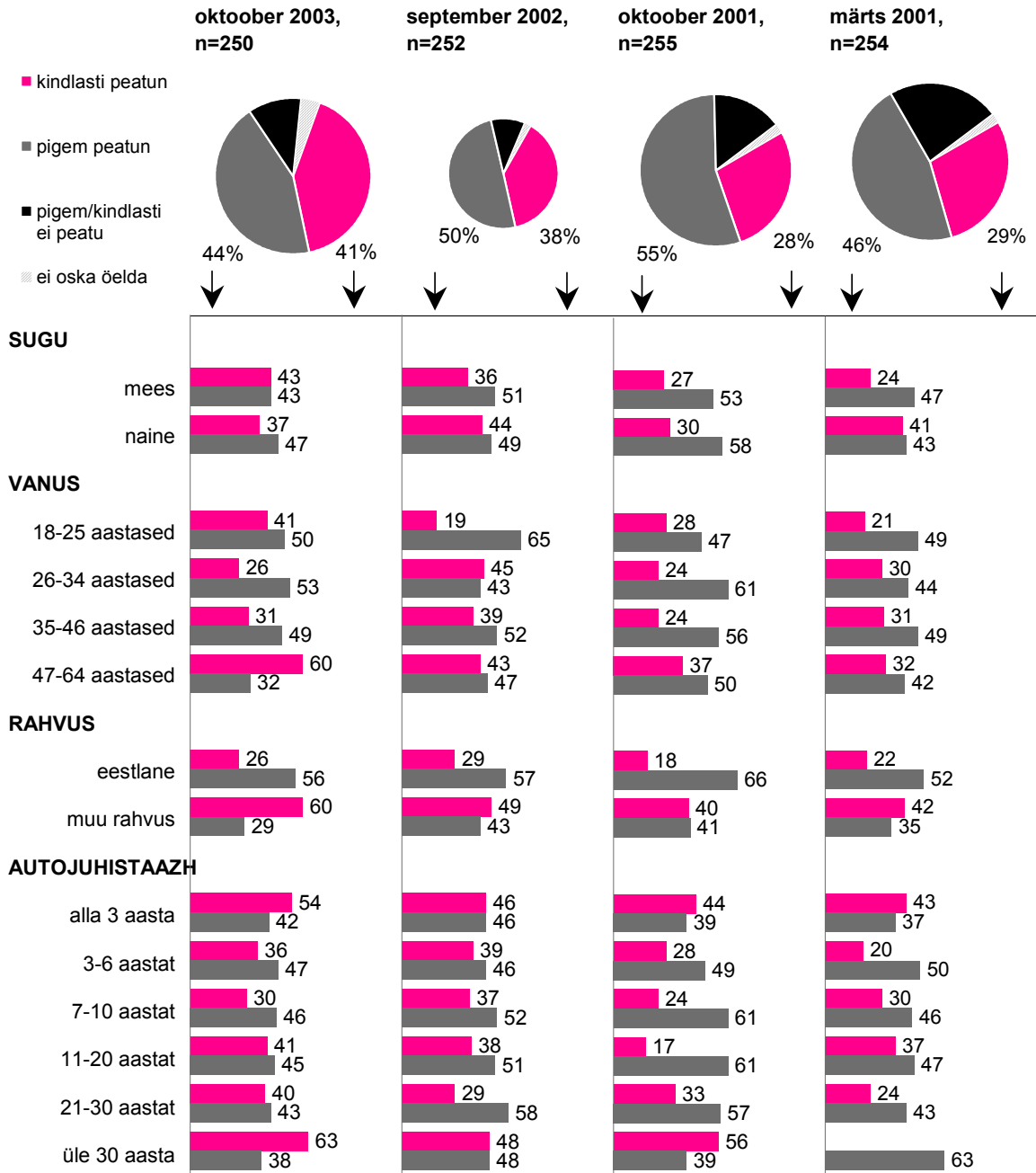
Mitme jalakäija puhul on peatuvad autojuhid endi arvates vöötraja ees enamikel juhtudel (98% autojuhtidest arvates) ning erinevused Tallinna ja Tartu autojuhtide seas puuduvad.

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 on võrreldes eelmise aastaga muutumatud ehk rohkem kui poolte jalakäijate arvates on viimastel aastatel olukord muutunud paremuse suunas (joonis 3). Märgatavad erinevused on aga kahe linna jalakäijate hinnangutes – 70% Tartu ja 46% Tallinna jalakäijate arvates on viimastel aastatel olukord paranenud.

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?

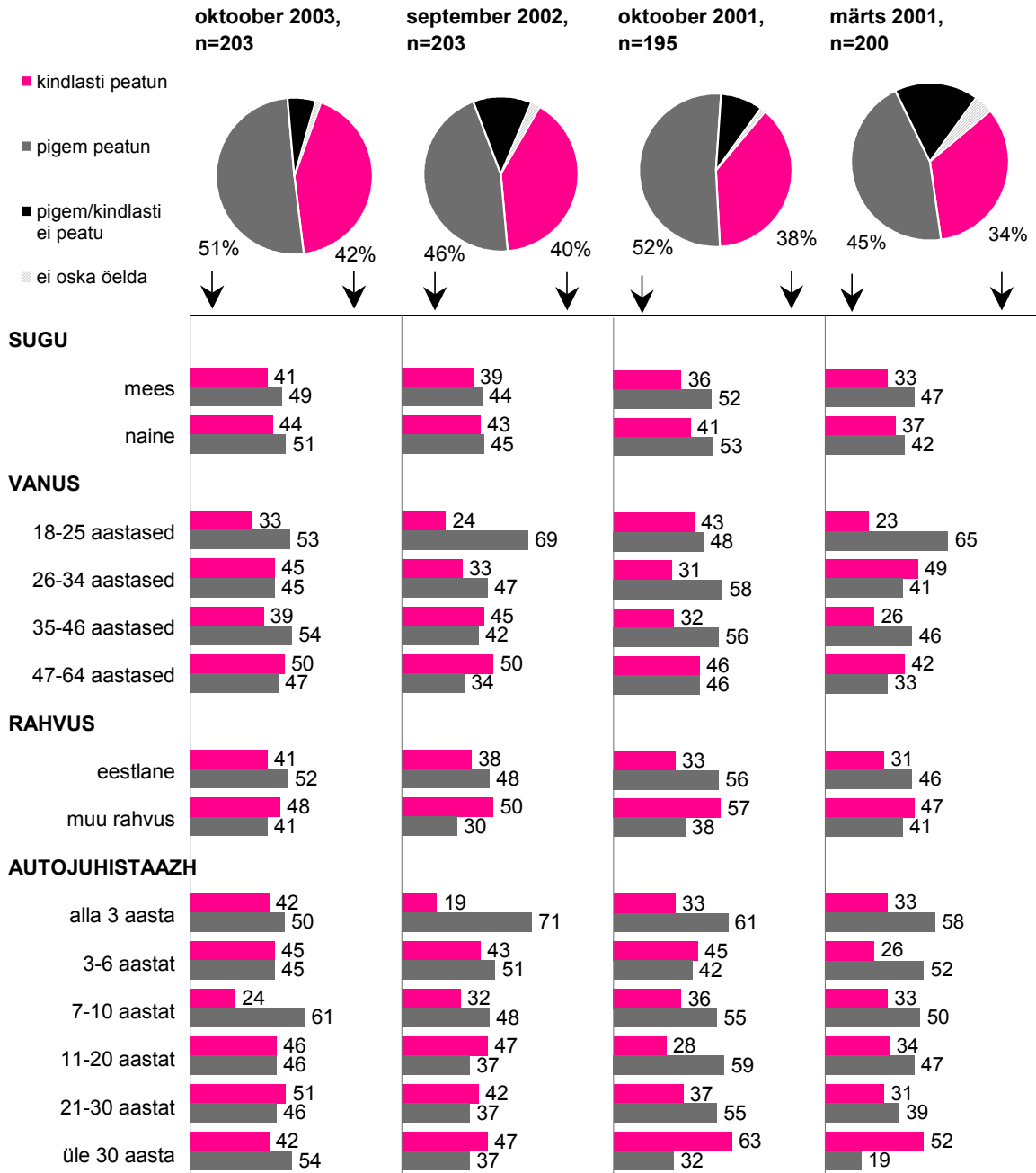


Joonis 2b Autojuhtide käitumine vöötrajal erinevates situatsioonides

Tartu autojuhid

(% Tartu autojuhtidest)

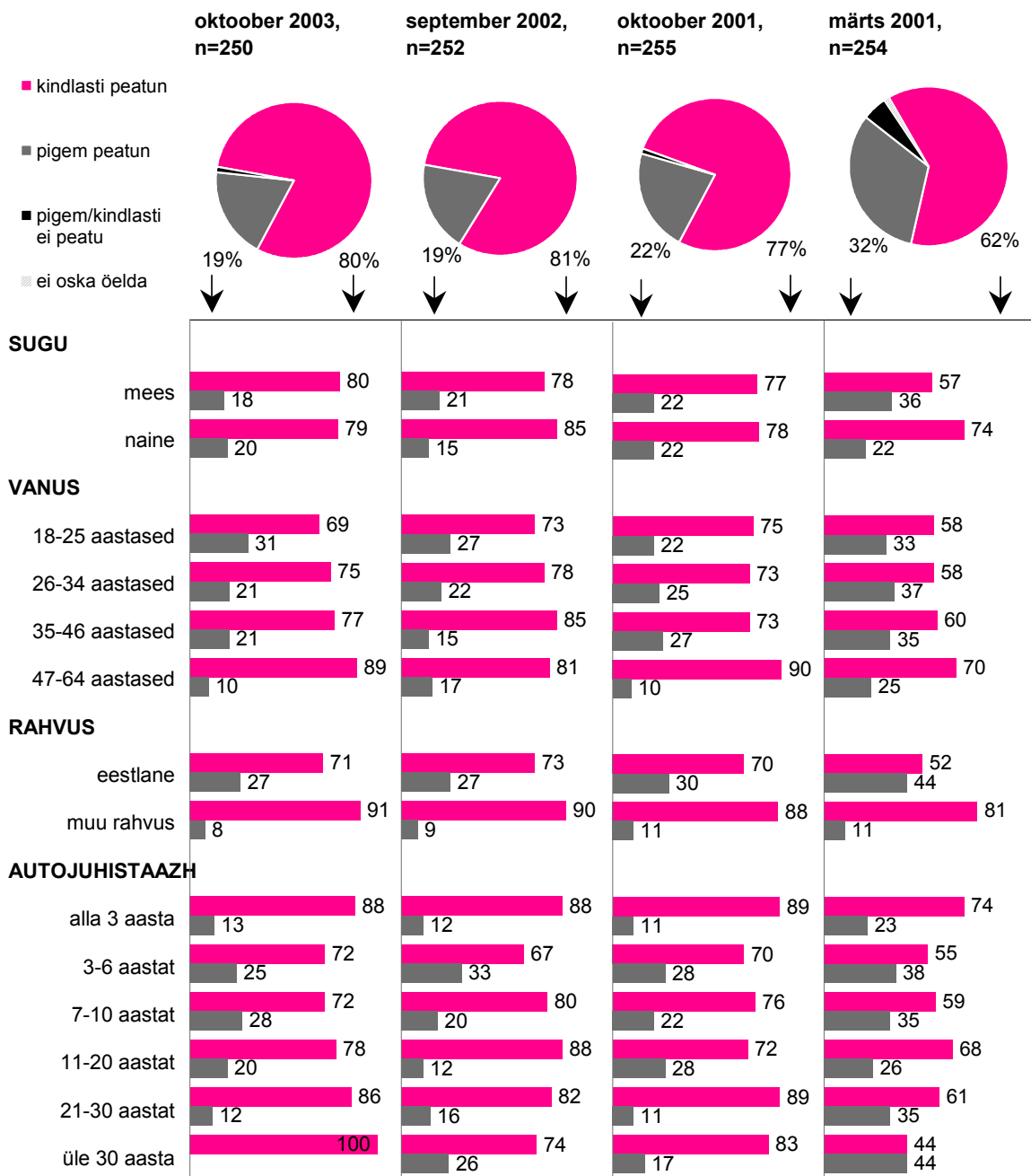
Kas Te peatute vöötraja ees juhul, kui **üks inimene** ootab kõnniteel sõidutee ületamise võimalust?



Joonis 2c Autojuhtide käitumine vöötrajal erinevates situatsioonides - Tallinna autojuhid

(% Tallinna autojuhtidest)

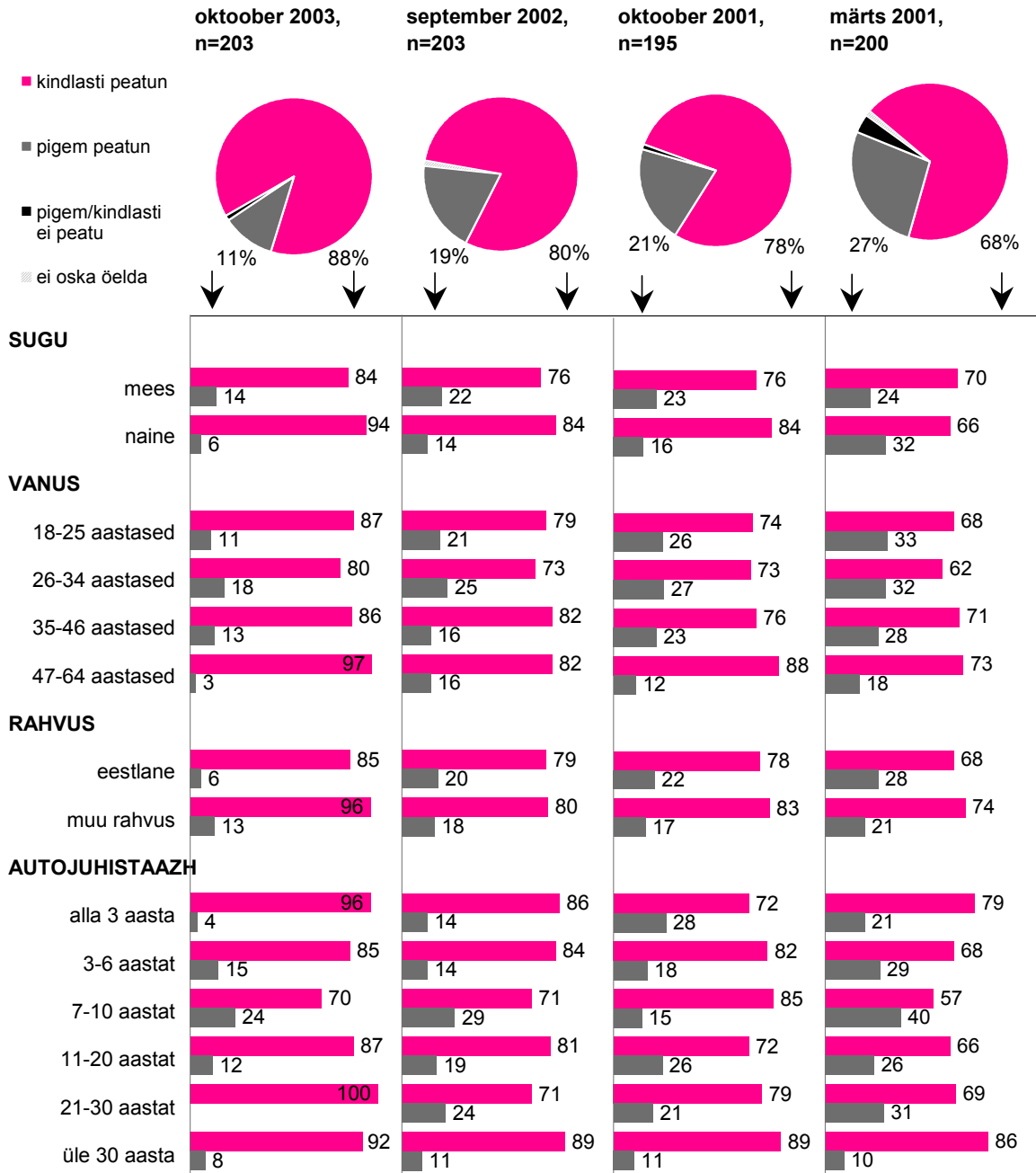
Kas Te peatute vöötraja ees juhul, kui mitu inimest ootab kõnniteel sõidutee ületamise võimalust?



Joonis 2d Autojuhtide käitumine vöötrajal erinevates situatsioonides - Tartu autojuhid

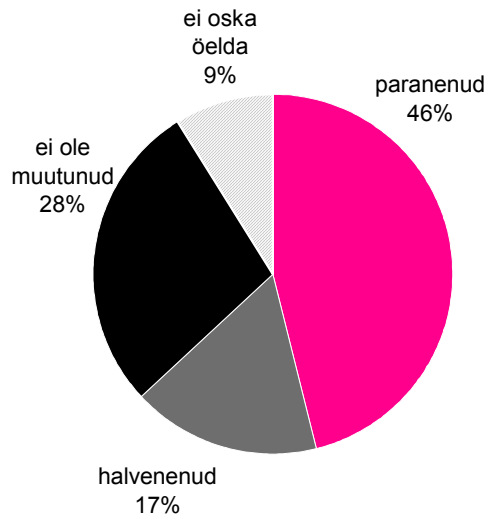
(% Tartu autojuhtidest)

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

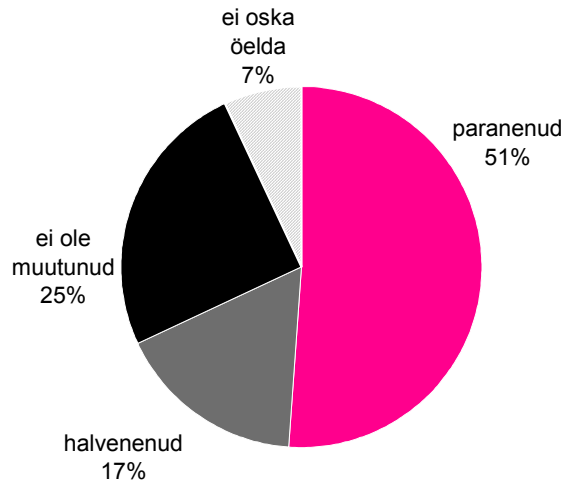


Joonis 3 Hinnang vöötrajal jalakäijatele tee andmisele (% jalakäijatest)

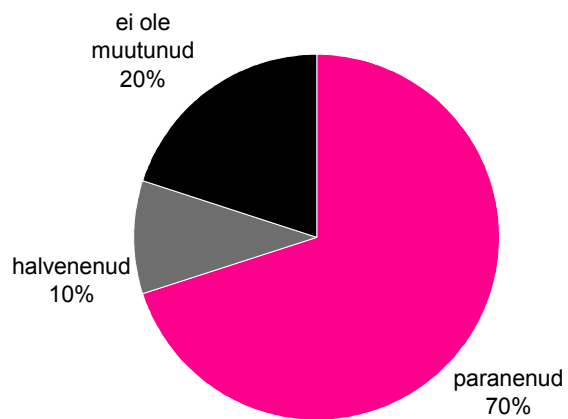
Tallinn oktoober 2003, n=105



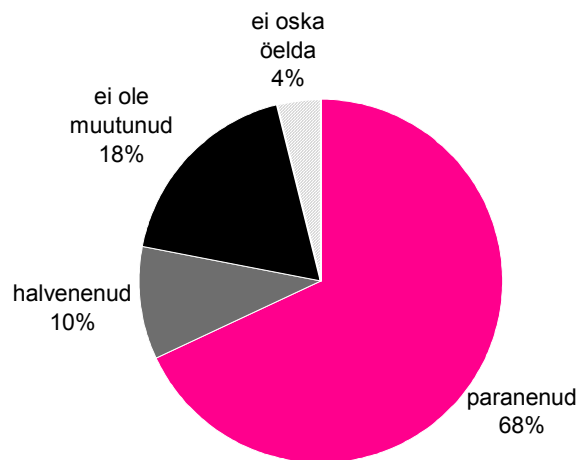
Tallinn september 2002, n=102



Tartu oktoober 2003, n=50



Tartu september 2002, n=50



3. Suhtumine jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias

Uurisime nii autojuhtidelt kui ka jalakäijatelt, *kas nende arvates võiks meedias olla meeldetuletus, et sõidukijuht on kohustatud ülekäigurajal jalakäijatele teed andma?* Tulemused on toodud joonistel 4a – 4c.

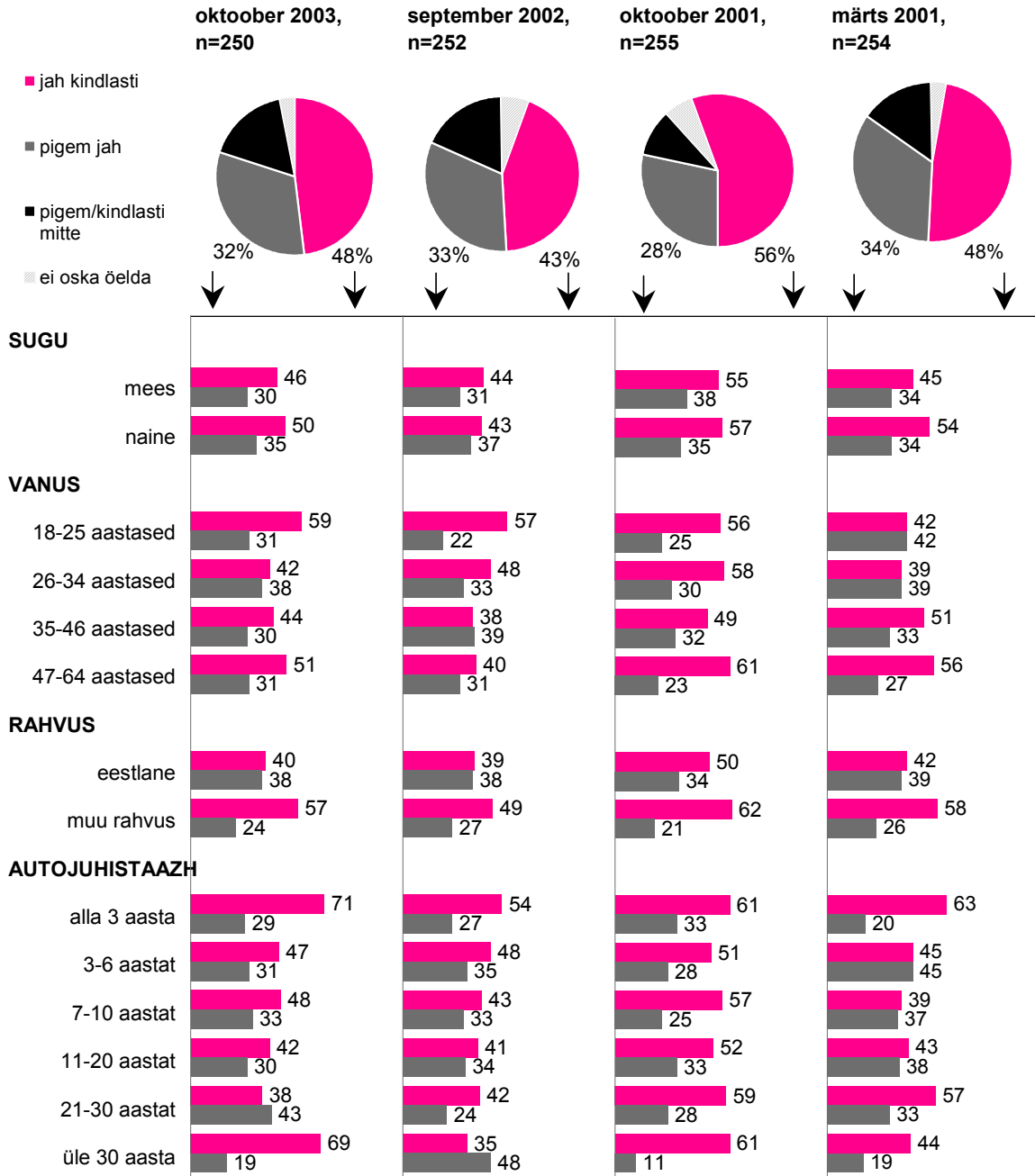
Autojuhtide ja jalakäijate suhtumine jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias on valdavalt positiivne. Siiski on jalakäijate seas rohkem selle pooldajaid kui autojuhtide hulgas – vastavalt 96% ja 78%. Viimase aastaga on jalakäijate sekka lisandunud positiivselt suhtujaid (85% -> 96%) ning eeskätt Tallinna jalakäijate hulka. Suhtumine on enam-vähem ühtlaselt muutunud kõigis sihtrühmades (v.a 26-34-aastased).

Kuigi autojuhtide hinnangutes on viimastel aastatel pigem tendents positiivselt suhtujate vähenemisesse (pisut rohkem on neid Tartu autojuhtide seas), jäävad muutused statistilise vea piiridesse. Samas positiivselt suhtujaid on rohkem nooremaeliste ning lühema (kuni 3 aastat) staazhiga autojuhtide seas.

Joonis 4a Suhtumine jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias - Tallinna autojuhid

(% Tallinna autojuhtidest)

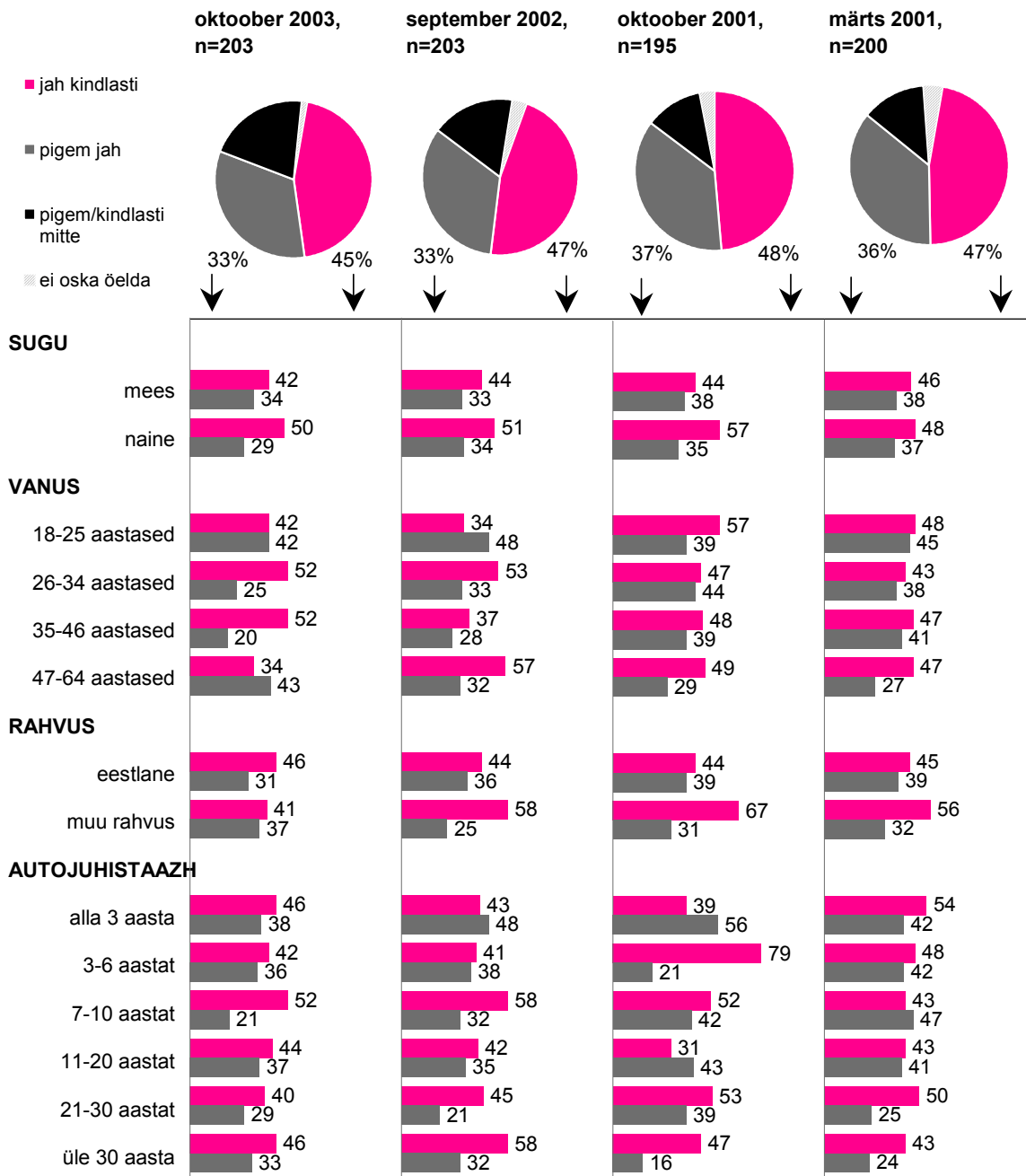
Kas meedias võiks olla meeldetuletus, et sõidukijuht on kohustatud vöötrajal jalakäijale teed andma?



Joonis 4b Suhtumine jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias - Tartu autojuhid

(% Tartu autojuhtidest)

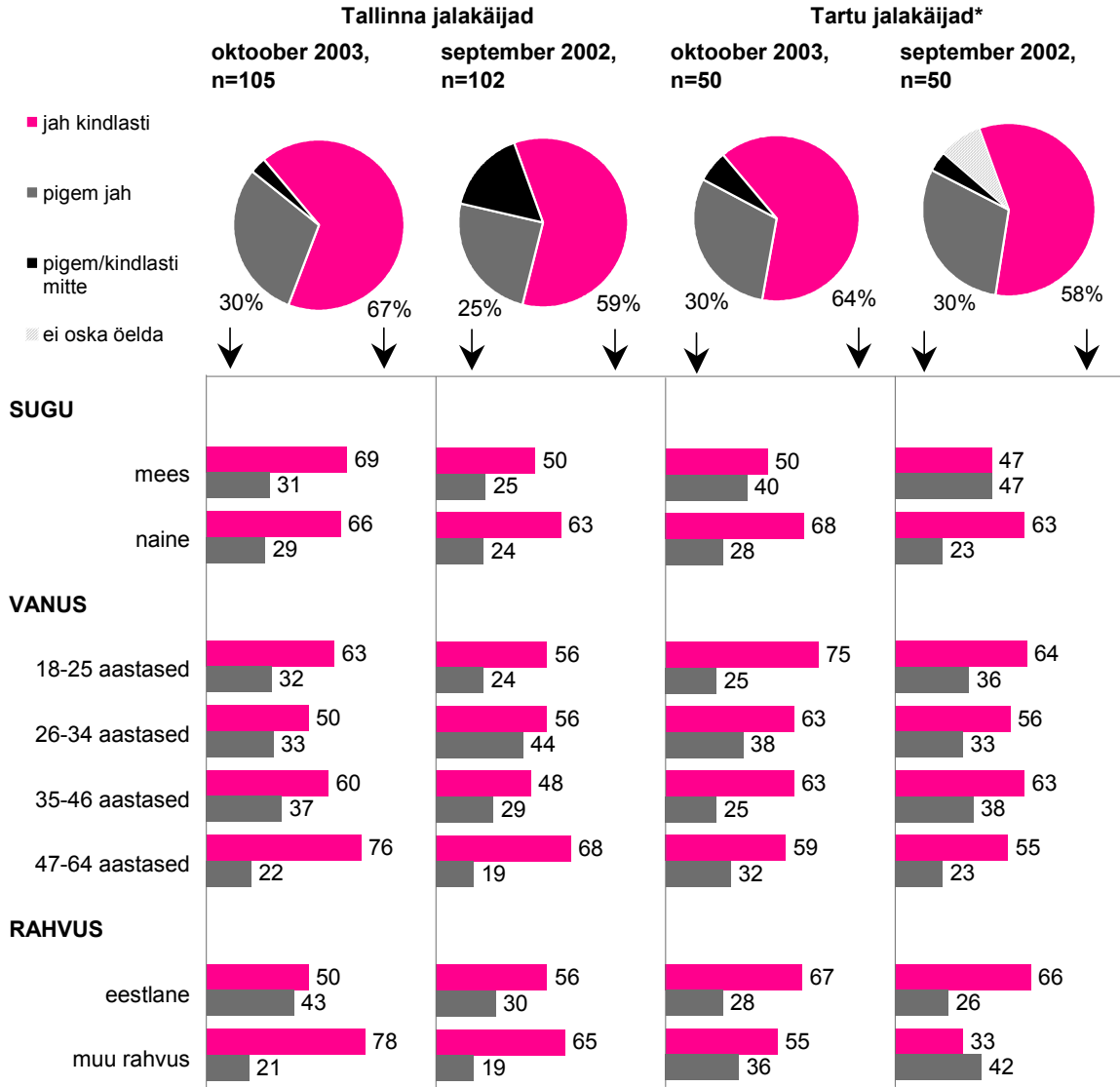
Kas meedias võiks olla meeldetuletus, et sõidukijuht on kohustatud vöötrajal jalakäijale teed andma?



Joonis 4c Suhtumine jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias

(% jalakäijatest)

Kas meedias võiks olla meeldetuletus, et sõidukijuht on kohustatud vöötrajal jalakäijale teed andma?



* vastajate väikese arvu tõttu tuleb arvstada suurema statistilise veaga

4. Liiklejate suhtumine vöötradadel korda pidavate reguleerijate vajalikkusesse

Küsisime liiklejatelt, kuivõrd vajalikuks nad peavad ülekäigurajal korda pidavate reguleerijate tegevust.

Ligikaudu pooled autojuhtidest ja jalakäijatest peab korda pidavate reguleerijate (politsei, turvatöötaja) tegevust vöötradadel vajalikuks (joonis 5a – 5d). Jalakäijate, kuid ka autojuhtide suhtumises on aastalt-aastasse tendents negatiivses suunas. Negatiivsema hoiakuga on mõlema linna jalakäijad.

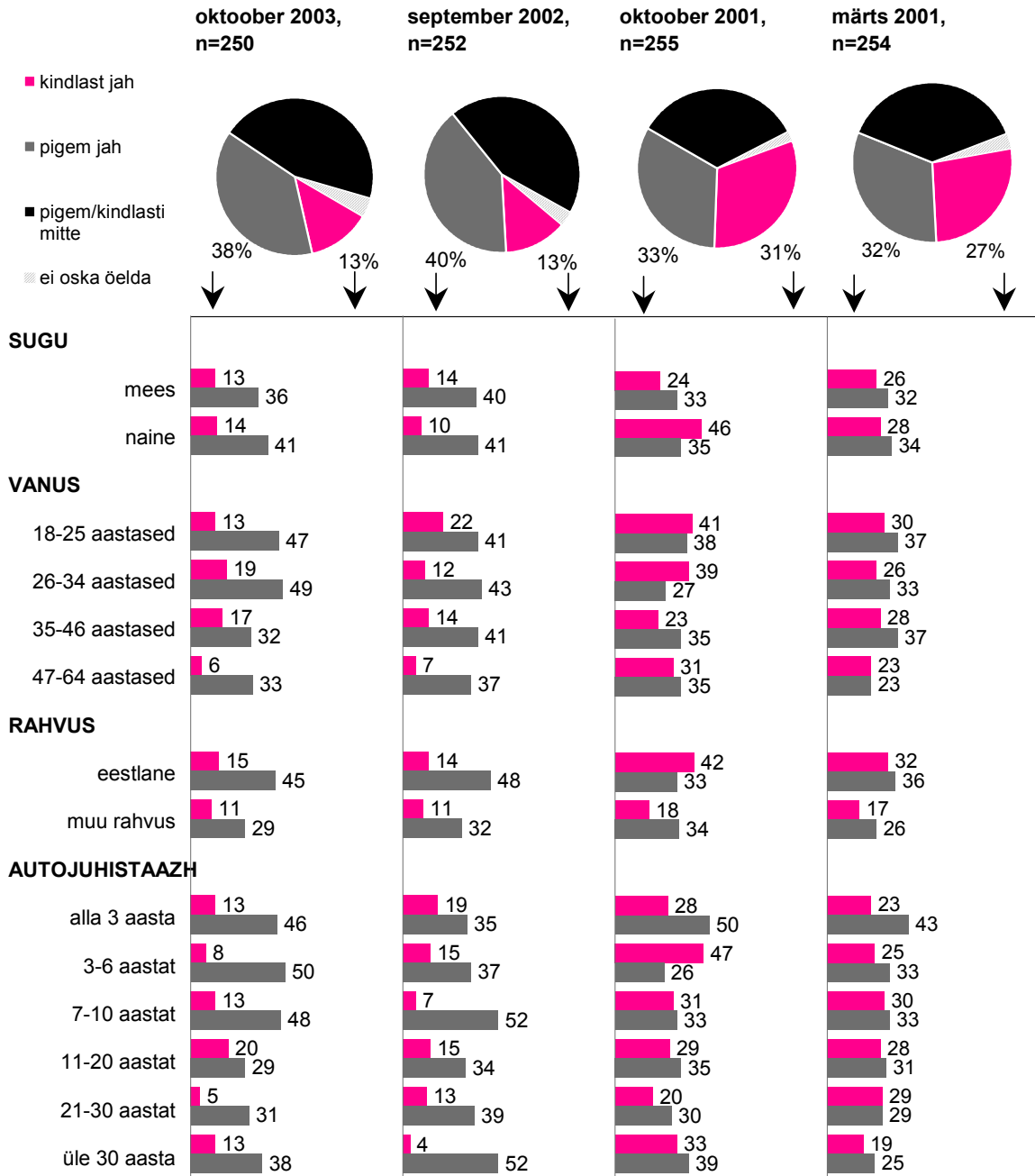
Kuigi vastajatelt oma seisukohas osas põhjendust ei küsitud, on arvatavasti sellel suhtumisel mitmeid põhjuseid: kas on olukord juba hetkel piisavalt hea, et reguleerijate tegevuses ei nähta mõtet või on reguleerijaid liiga vähe, et nende olemasolust saadakse reaalselt kasu.

Võrreldes teistega peavad jalakäijatest reguleerijate olemasolu vajalikumaks 26-34-aastased ning autojuhtidest eestlased ja 18-34-aastased.

Joonis 5a Autojuhtide suhtumine vöötradadel korda pidavate reguleerijate vajalikkusesse - Tallinna autojuhid

(% Tallinna autojuhtidest)

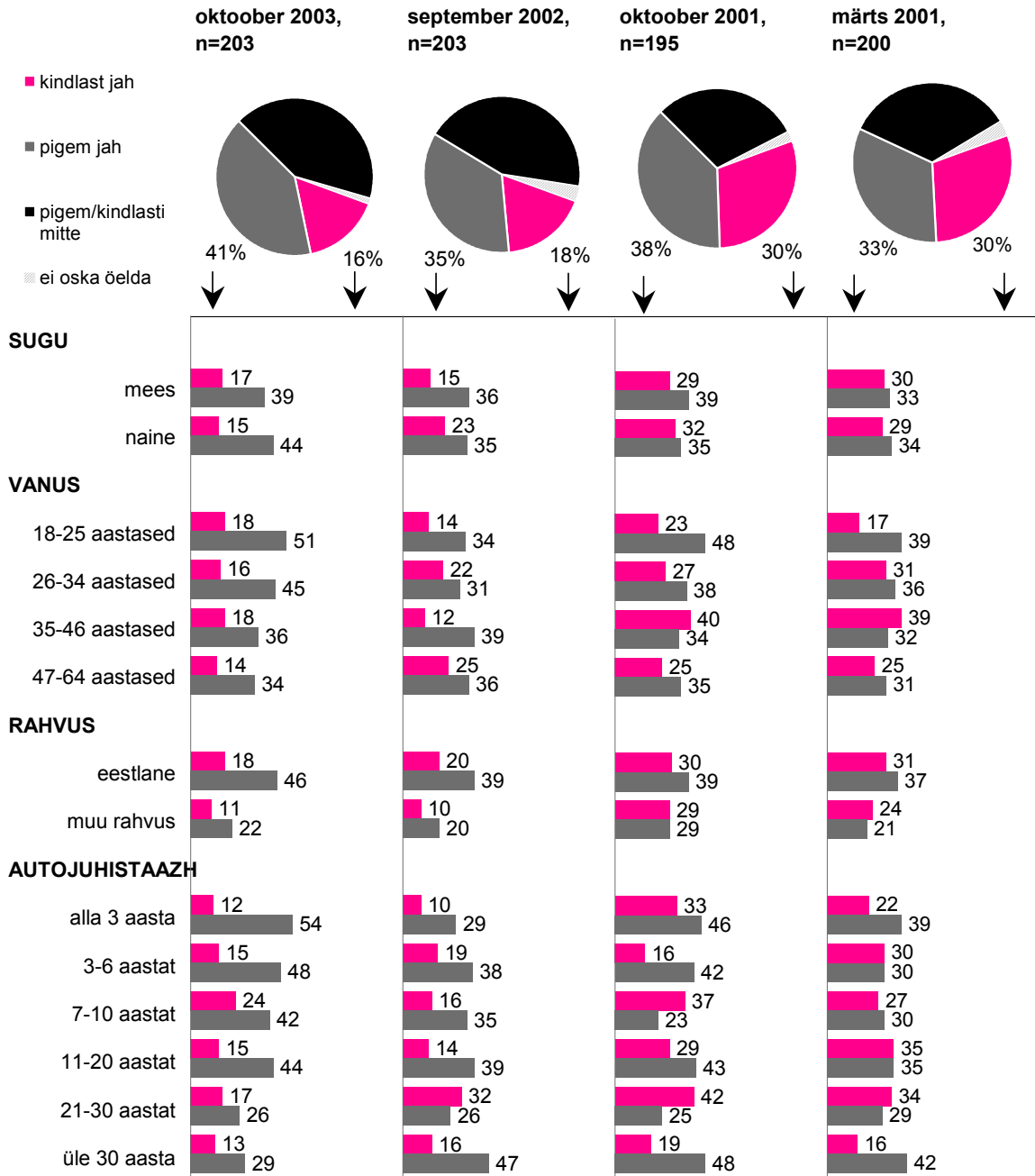
Kas teie arvates ülekäiguradadel korda pidavate reguleerijate (politsei, turvatöötaja) tegevus on vajalik?



Joonis 5b Autojuhtide suhtumine vöötradadel korda pidavate reguleerijate vajalikkusesse - Tartu autojuhid

(% Tartu autojuhtidest)

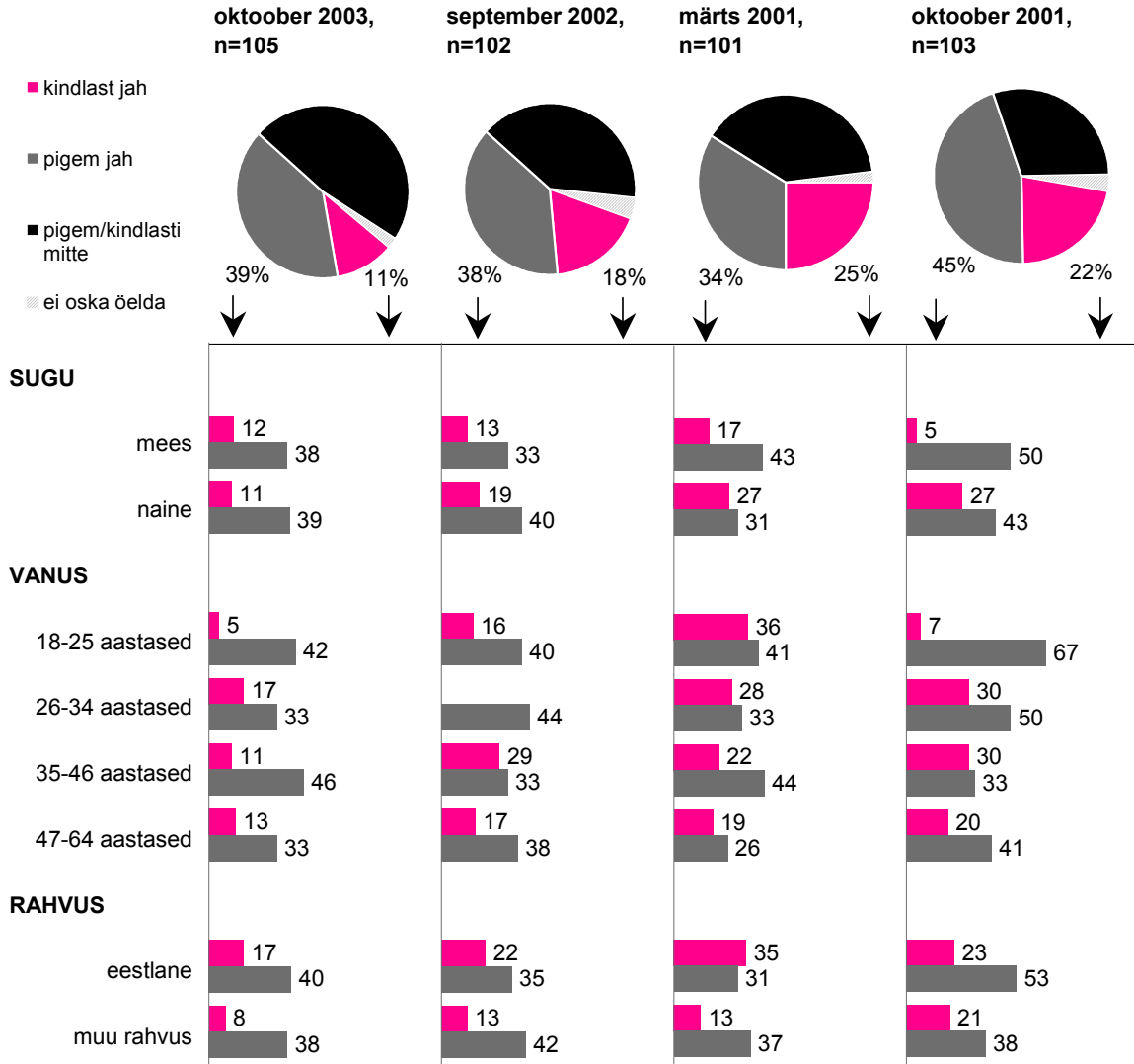
Kas teie arvates ülekäiguradadel korda pidavate reguleerijate (politsei, turvatöötaja) tegevus on vajalik?



Joonis 5c Jalakäijate suhtumine vöõtradadel korda pidavate reguleerijate vajalikkusesse - Tallinna jalakäijad

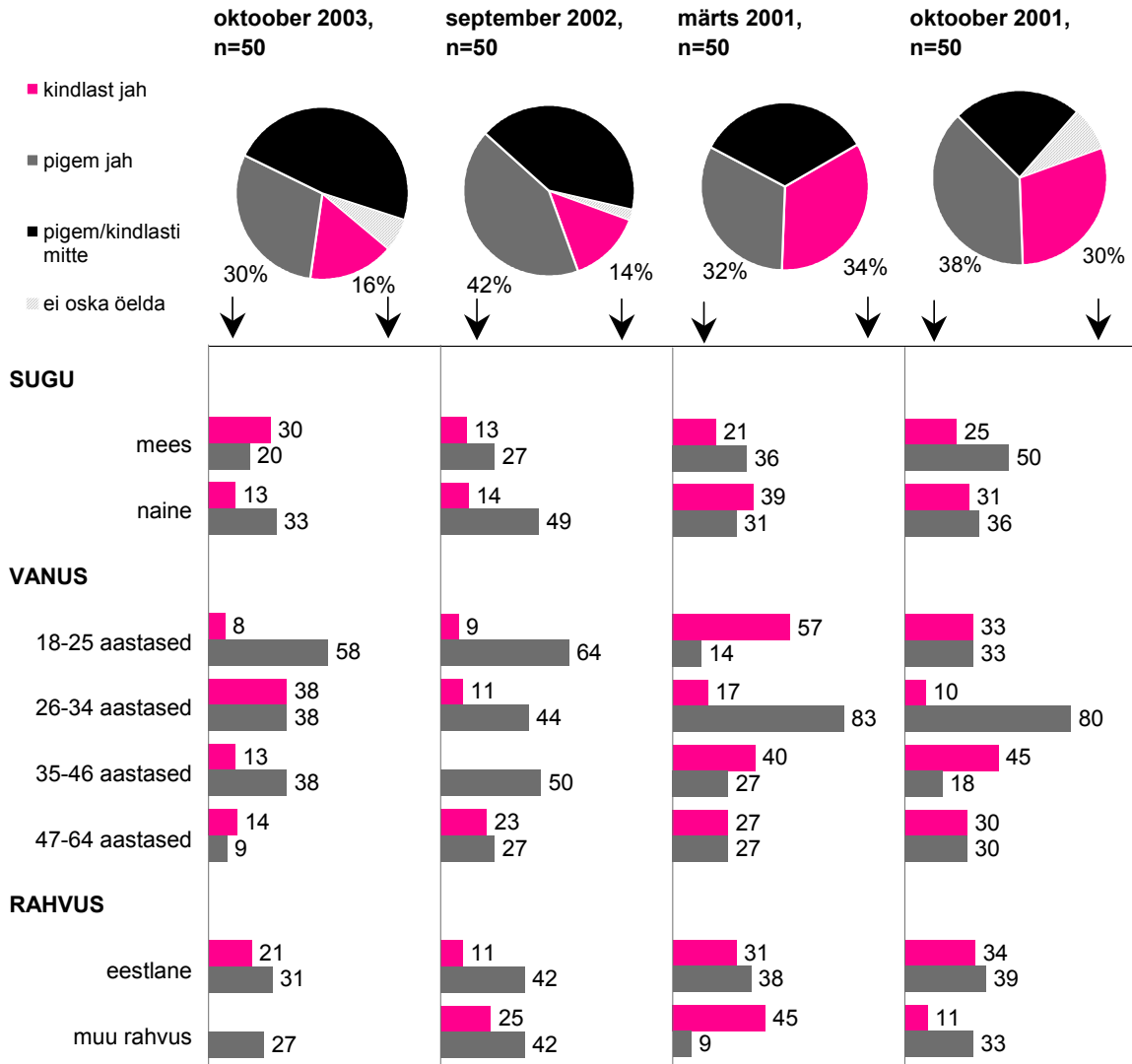
(% Tallinna jalakäijatest)

Kas teie arvates ülekäiguradadel korda pidavate reguleerijate (politsei, turvatöötaja) tegevus on vajalik?



Joonis 5d Jalakäijate suhtumine vöötradadel korda pidavate reguleerijate vajalikkusesse - Tartu jalakäijad* (% Tartu jalakäijatest)

Kas teie arvates ülekäiguradadel korda pidavate reguleerijate (politsei, turvatöötaja) tegevus on vajalik?



* vastajate väikese arvu tõttu tuleb arvstada suurema statistilise veaga

5. Suhtumine jalakäijate ohutust suurendavatesse meetmetesse

Saamaks teada liiklejate arvamust jalakäijate ohutust reguleerimata ülekäigurajal suurendavatesse teguritesse, loeti vastajatele ette 5 erinevat abinõu ning paluti nimetada nende arvates 2 olulisemat. Tulemused on graafiliselt esitatud joonistel 6a ja 6b.

Viimase kolme aasta jooksul liiklejate suhtumises jalakäijate ohutust suurendavatesse meetmetesse suuri muutusi toimunud pole, vaid jalakäijate puhul võib välja tuua ohutussaarte ehitamise/liikluslike abinõude veidi sagedamat nimetamist.

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

Autojuhtide seas tuuakse kõige sagedamini välja ülekäiguradade parema märgatavuse tagamist liikluskorraldusvahendite (liiklusmärkide, teemärgistust) ja täiendava valgustuse paigaldamist ning seda nii Tartu kui ka Tallinna autojuhtide poolt.

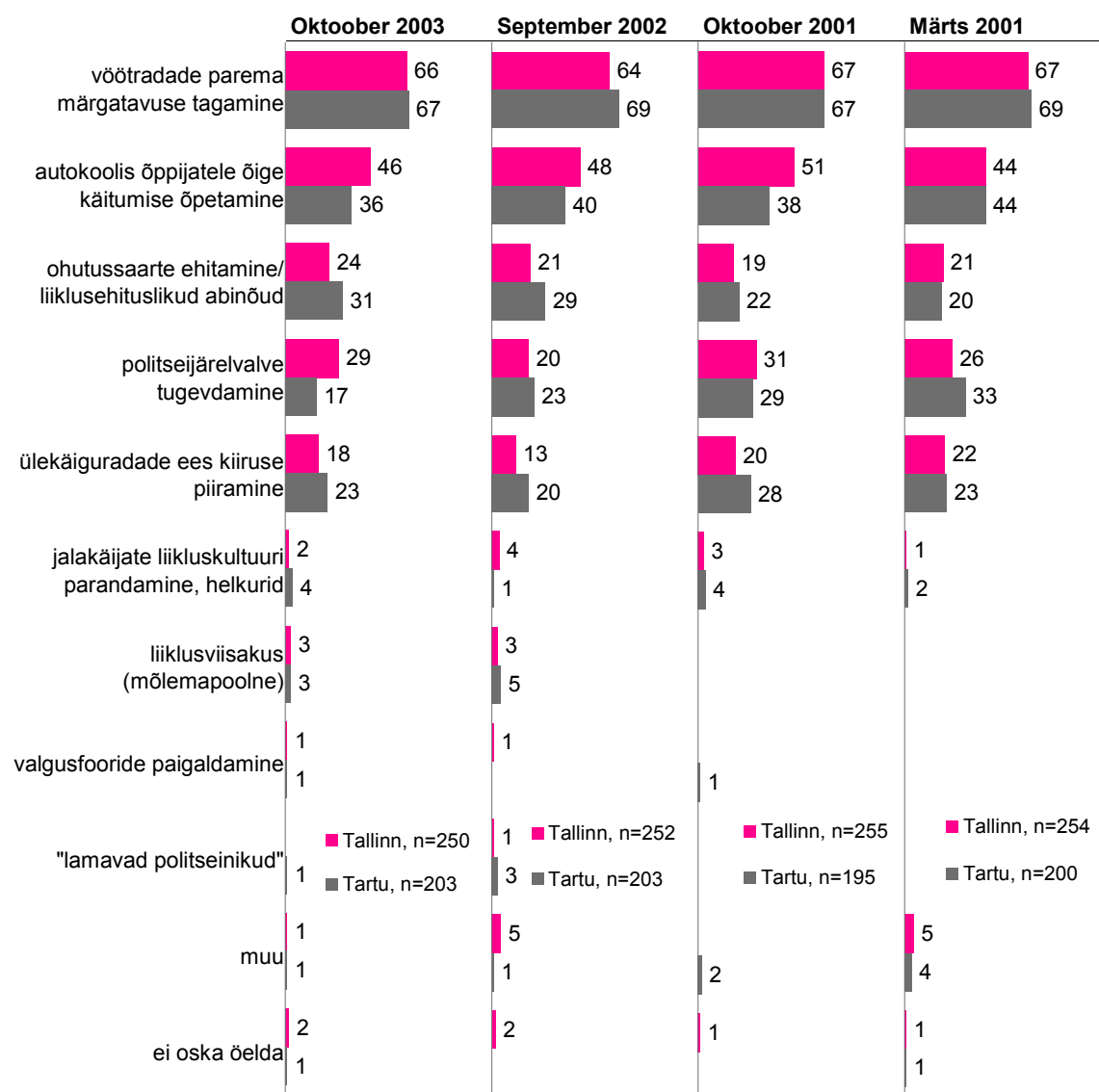
Autokooli õppijatele õige käitumise õpetamine lähenemisel ülekäigurajale oli nimetanute arvu põhjal teisel kohal. Seda meedet tõid sagedamini esile Tallinna autojuhid.

Vaadeldes erinevusi autojuhtide sotsiaal-demograafilist profiili lõikes näeme, et naised toovad keskmisest sagedamini esile vöötraja paremat märgatavust ja Tallinna mitte-eestlased ülekäiguradade ees kiiruse piirimaist.

Tallinna ja Tartu jalakäijate arvamustes olid suuremad erinevused kui autojuhtide puhul. Tallinna jalakäijatele on praktiliselt võrdselt olulised nii vöötradade parem märgistatud, ülekäiguradade ees kiiruse piiramine kui ka autokoolis õppijatele õige käitumise õpetamine. Tartu jalakäijate arvates on ülekaalukalt kõige olulisem vöötrajal jalakäijate ohutust suurendav meede täiendavate liikluskorraldusvahendite paigaldamine ülekäiguradadele. Teisi sagedamini mainitud meetmeid toodi esile märgatavalt harvemini. Jalakäijate sotsiaal-demograafilises profiilis märkimisväärsed erinevused ohutus meetmete olulisuses puuduvad.

Joonis 6a Olulisemad jalakäijate ohutust suurendavad meetmed reguleerimata vöötrajal

(% autojuhtidest)



Joonis 6b Olulisemad jalakäijate ohutust suurendavad meetmed reguleerimata vöötrajal
(% jalakäijatest)



6. Liiklusohutuskampania “Enne sebrat hoog maha!” märkamine

Sarnaselt varasematele sügistele, uurisime, kui paljud Tallinna ja Tartu liiklejad märkasid liiklusohutuskampaniat “Enne sebrat hoog maha!”.

Kuigi jätkuvalt on liiklusohutuskampania märkamine väga kõrge (74% vastajatest on seda näinud), on võrreldes eelmiste aastatega kampaniat märganute hulk kahanenud (joonis 7). Liiklusohutuskampania märkamine on langenud Tallinna autojuhtide ning Tartu jalakäijate ja eriti Tallinna jalakäijate seas. Viimaste osas on kampaniat märganute hulk kahanenud 82%-lt 66%-le.

Sarnaselt eelmistele aastatele oli liiklusohutuskampania märkamine võrreldes teiste sihtrühmadega keskmisest märgatavalt väiksem mitte-eestlaste ning 47-64-aastaste seas.

6.1 Liiklusohutuskampania märkamine reklaamikanalites

Nende autojuhtidel ning jalakäijatel, kes märkasid liiklusohutuskampaniat “Enne sebrat hoog maha!”, paluti iseseisvalt täpsustada, *millistes kanalites nad kampaniat nägid*. Tulemused on graafiliselt esitatud joonisel 8.

Liiklejad märkasid kampaniat keskmiselt 1,3 kanalil. Kõige enam märgati selle aasta liiklusohutuskampaniat televisioonis (55% kõikidest vastajatest). Linnade lõikes oli telereklaami märkamine kõrgem Tartus, kus pea kaks kolmandikku jalakäijatest ja kolm neljandikku autojuhtidest olid seda näinud. Tallinnas oli telereklaami märkamine tunduvalt madalam – 49% autojuhtidest ja 43% jalakäijatest. Selles meediakanalis oli kampaniat näinud keskmisest rohkem eestlasi.

Kampania märkamises on reklaamikanalitest teisel kohal välireklaam, mida on märganud 48% kõikidest vastajatest. Välireklaami märgatavus on veidi kõrgem Tallinna autojuhtide ja jalakäijate seas. Kui televisioonis märkasid liiklusohutuskampaniat keskmisest sagedamini eestlased, siis mitte-eestlaste seas oli rohkem neid, kes panid tähele välireklaami.

Väike oli liiklusohutuskampaniat raadios kuulnute hulk, kuigi TNS Emori reklaamikulutuste uuringu ADEX põhjal ei olnud raadios esitatud reklaamide arv võrreldes eelmise aastaga märgatavalt väiksem. Pigem võib see olla seotud sellega, et kas reklaam ei jäänud meelde või ei pandud seda lihtsalt tähele.

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*. Tulemused on esitatud joonisel 9.

Valdavalt on liiklusohutuskampaniat märganute arvates kampania mõju autojuhtidele positiivne. Siiski on suurenenud nende inimeste osakaal, kelle arvates sellel kampanial ei ole

mingit mõju autojuhtide käitumisele. Sellise suhtumisega inimesed on suhteliselt võrdselt jagunenud mõlema linna autojuhtide ja jalakäijate vahel.

Eestlased on keskmisest märgatavalt positiivsemalt meelestatud, samas nooremaealiste (18-25-aastaste) ja 3-6-aastase staazhiga autojuhtide seas on rohkem neid, kelle arvates liiklusohutuskampaanial ei ole mingit mõju autojuhtide käitumisele.

Joonis 7 Liiklusohutuskampaania märkamine

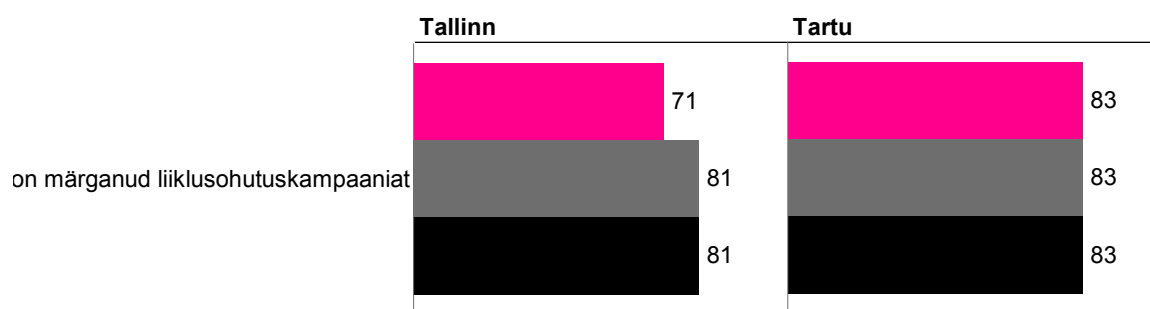
Kõik vastajad

(% kõikidest vastajatest)



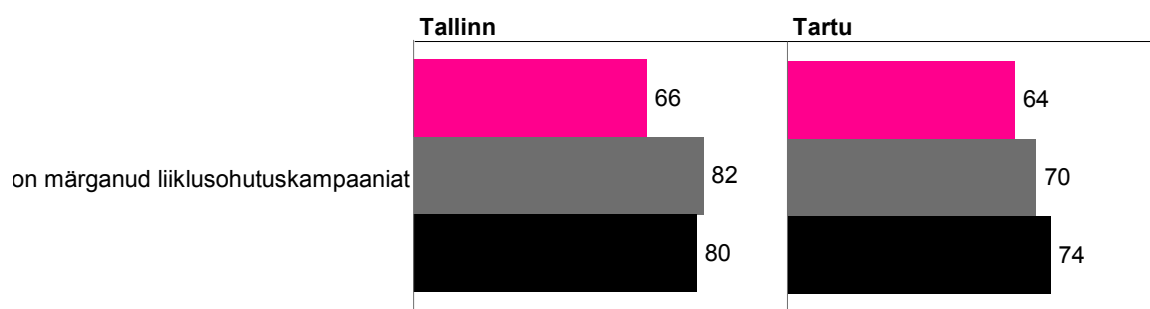
Autojuhid

(% autojuhtidest)



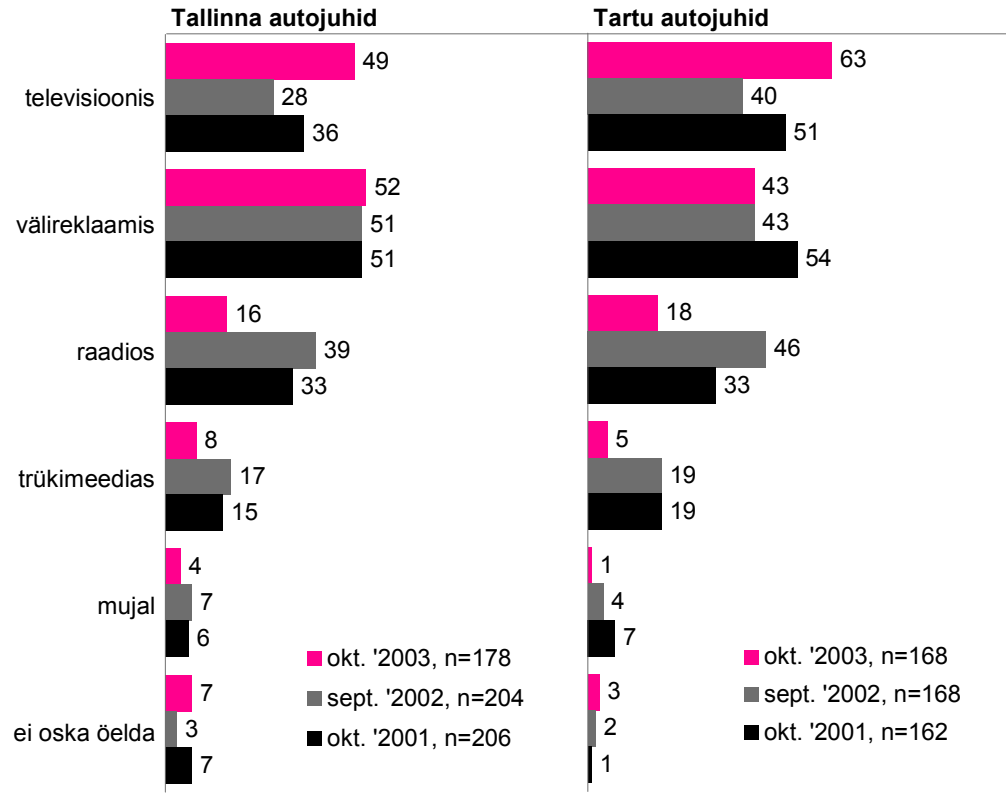
Jalakäijad

(% jalakäijatest)



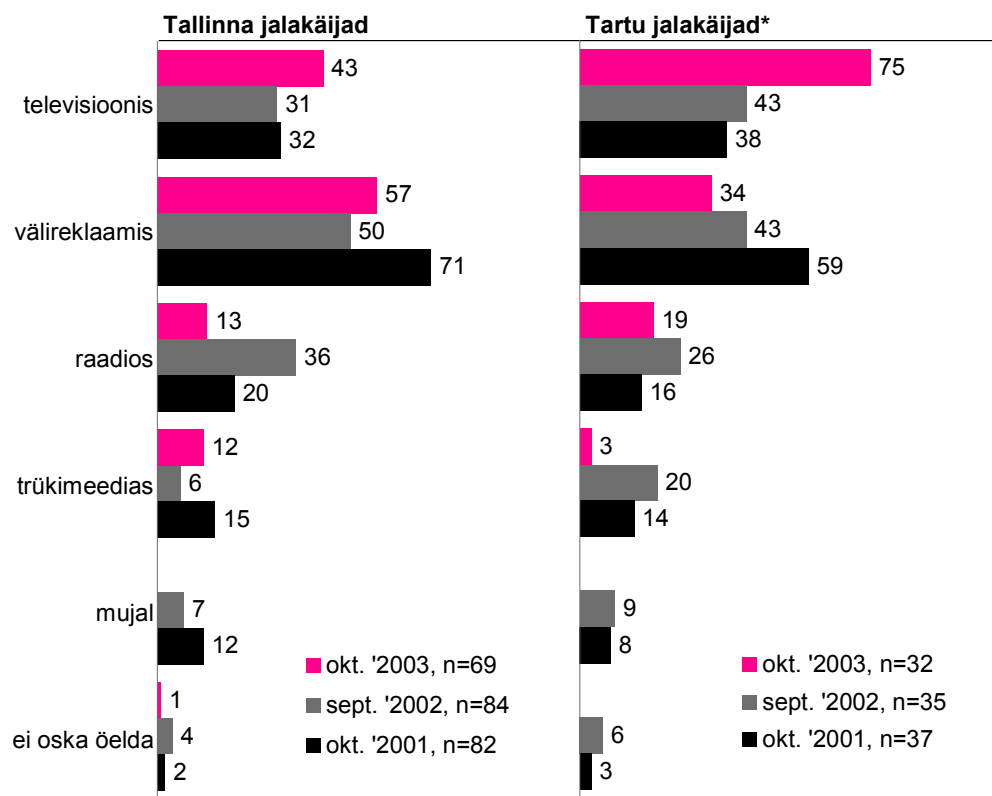
Joonis 8a Liiklusohutuskampaania märkamine erinevates meediakanalites - autojuhid

(% nendest, kes märkasid reklaami vastavas sihtrühmas)



Joonis 8b Liiklusohutuskampaania märkamine erinevates meediakanalites - jalakäijad

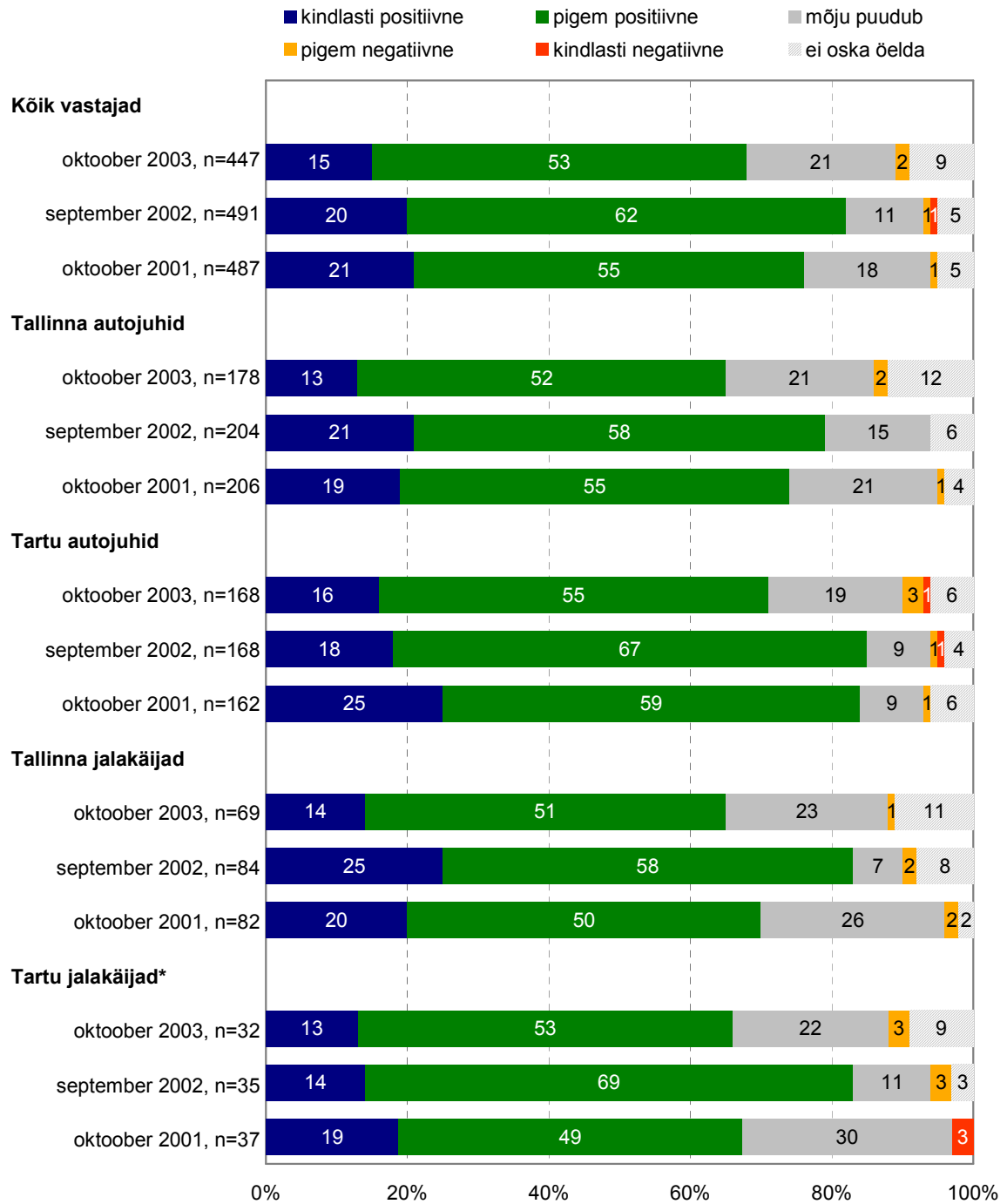
(% nendest, kes märkasid reklaami vastavas sihtrühmas)



* vastajate väikese arvu tõttu tuleb arvestada suurema statistilise veaga

Joonis 9 Liiklusohutuskaampaania 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). Tulemused on esitatud joonisel 10.

Vörreldes eelmise kahe aastaga on autojuhtide suhtumine piirkiiruse vähendamisesse muutunud pole – kahe kolmandiku autojuhtide arvates ei peaks kiirust vähendama. Samas jalakäijate seas on tendents pigem piirkiirust vähendamise soovi suunas.

Autojuhtidest on piirkiiruse vähendamise pooldajate seas rohkem naisi ja lühema sõidustaazhiga (alla 3 aasta) juhte. Jalakäijatest piirkiiruse vähendamise pooldajate seas erinevused puuduvad.

Lisaks palusime kõikidel vastajatel ka oma seisukohta põhjendada. Vastajate poolt toodud põhjendused on toodud ka vabade vastuste peatükis (v.t lk. 45).

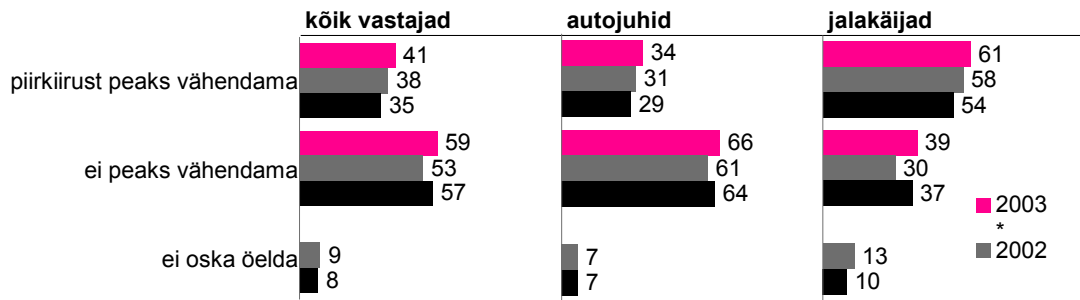
40 km/h pooldajad (kellede seas oli rohkem jalakäijaid) nimetasid sarnaselt eelmisele aastale oma seisukoha kaitseks kõige enam argumenti, et *40 km/h vähendaks õnnetuste arvu*, sest see kiirus oleks ohutum ning juht saaks paremini pidama ja märkaks jalakäijaid.

50 km/h pooldajate põhjendused olid väga erinevad ja jagunesid vastajate vahel enam-vähem võrdselt. Osad leidsid, et *50 km/h on paras kiirus*, 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.

Kahe uuritud linna elanike lõikes on piirkiiruse 40 km/h ja 50 km/h pooldajad suhteliselt võrdselt jagunenud.

Joonis 10 Suhtumine piirkiiruse vähendamisse 40 kilomeetrini tunnis

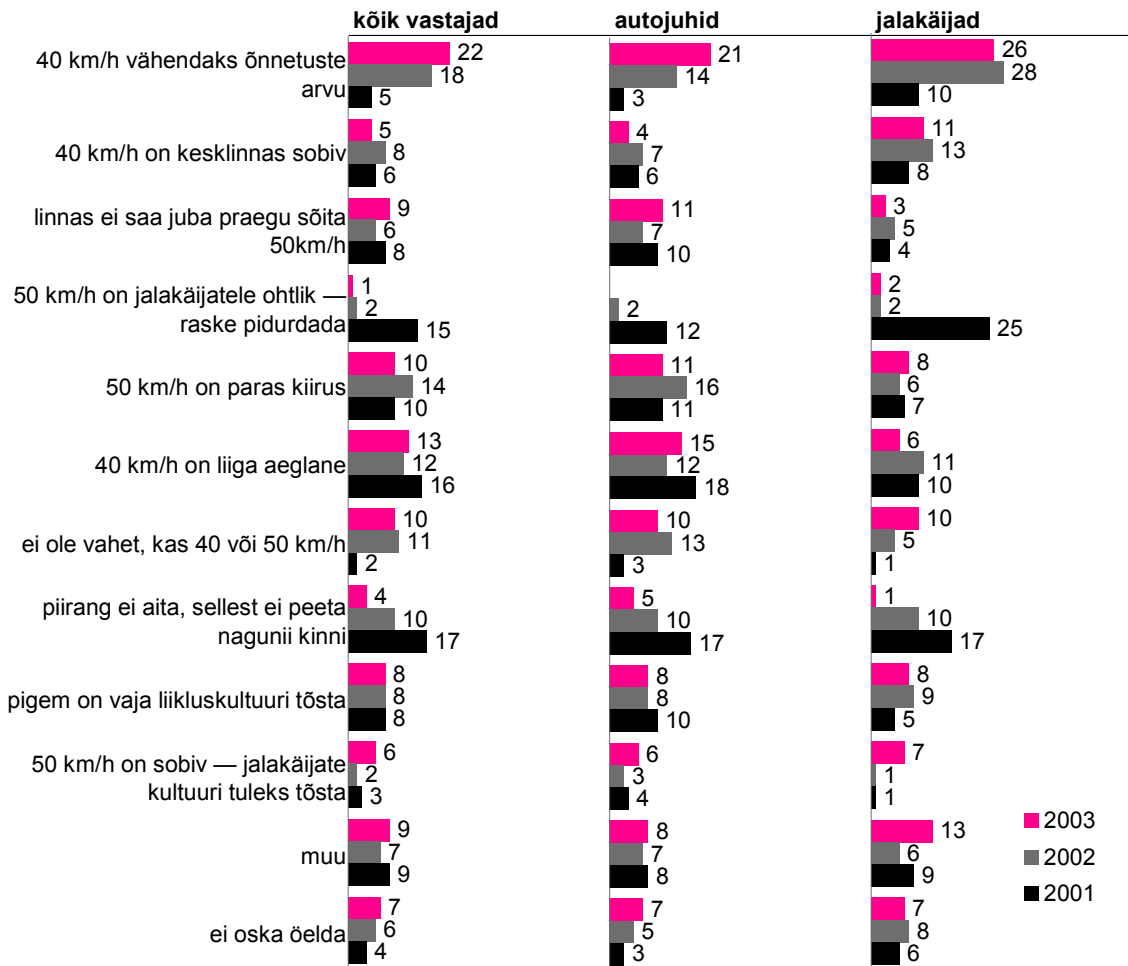
(% vastavast sihtrühmast)



* 2003. 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	105
Tartu	200	50	203	50

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 20 erikoolituse läbinud TNS Emori küsitajat.

Valimibaasi genereeritud 6000 telefoninumbri seast kasutati ära 4449 telefoninumbrit, kusjuures:

- 608 juhul viidi intervjuu läbi;
- 64 juhul keelduti intervjuust kohe (ei olnud võimalik täpsustada, kas on tegemist sihtrühma esindajaga või mitte);
- 52 juhul keeldus sihtrühma kuuluv isik vastamisest;
- 365 juhul ei olnud valitud numbril sihtrühma esindajat;
- 61 juhul ei olnud vastaja küsitlusperioodil kättesaadav;
- 289 juhul ei toimunud intervjuud, kuna kvoot oli täis;
- 2931 juhul ei saadud kontakti (number ei vastanud/polnud kasutusel, oli kinni, automaatvastaja);
- 79 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 tööühm

Uuringu eri etappides osalesid ja olid vastutavad:

Tellijapoolne kontaktisik:	Raul Rom, Maanteeamet
Uuringu kava ja aruande koostaja:	Kristina Randver, Jaana Helm
Valim ja programm:	Kai Paap
Küsitlustöö koordineerija:	Aire Leht
Ankeedi tõlge vene keelde:	Maria Repkina
Andmetöötlus:	Kai Paap
Graafilised tööd:	Elvin Heinal

Kontaktandmed:

AS Emor

Telefon: (0) 626 8519, 626 836

Telefon (üld): (0) 626 8500

Faks: (0) 626 8501

E-mail: kristina.randver@emor.ee; jaana.helm@emor.ee

E-mail (üld): emor@emor.ee

www.emor.ee

Aadress: Ahtri 12, 6. korrus
10151 Tallinn