

**Liiklejate hoiakud
vöötradade suhtes
Maanteeamet**

Oktoober 2005



Sisukord

Sisukord.....	3
Sissejuhatus	5
Kokkuvõte.....	7
1. Vastajate iseloomustus.....	9
2. Autojuhtide käitumine vöötrajal.....	11
3. Liiklejate suhtumine vöötradadel korda pidavate reguleerijate vajalikkusesse	23
4. Suhtumine jalakäijate ohutust suurendavatesse meetmetesse	33
5. Suhtumine jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias	37
6. Liiklusohutuskampaania “Lase inimene üle tee! Alati!” märkamine	47
6.1 Liiklusohutuskampaania märkamine reklaamikanalites.....	47
6.2 Liiklusohutuskampaania mõju autojuhtide käitumisele.....	48
7. Liiklejate suhtumine liikluskiiruse vähendamisesse kesklinnas.....	53
Lisad	55
A Metoodika kirjeldus	55
B Küsimustik	59
C Vabad vastused.....	63

Sissejuhatus

Ajavahemikul 19. – 26. september 2005.a viis TNS Emor läbi telefoniküsitluse Tallinna ja Tartu 18–64 aastaste autojuhtide ning jalakäijate seas. Uuringu käigus küsitleti Tallinnas 251 ja Tartus 202 autojuhti ning jalakäijaid vastavalt 100 ja 50.

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! Alati!” märkamine ning selle mõju autojuhtide käitumisele;
- liiklejate suhtumine liikluskiiruse vähendamisse kesklinnas.

Uuring viidi läbi kuuendat korda – eelmised analoogsed küsitlused toimusid 2001. aasta märtsis ja septembris, 2002, 2003. ja 2004. aasta oktoobris. Enamiku küsimuste osas on võrreldud selle aasta tulemusi viimase kolme 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

2005. aasta uuringu olulisemad tulemused olid järgmised:

- Enamik Tallinna ja Tartu autojuhte väidab, et nad peatuvad vöötraja ees, kui jalakäija(d) ootab(vad) kõnniteel sõidutee ületamist. Iga teine jalakäija leiab, et tee andmine vöötrajal on viimase paari aasta jooksul muutunud paremaks.
- Veidi vähem kui iga teine liikleja peab vöötradadel korda pidavate reguleerijate olemasolu vajalikuks. Jalakäijate seas on vöötradadel reguleerijat vajalikuks pidajate osakaal kahanenud (54%→45%), samas autojuhtide hinnangutes aasta jooksul muutusi toimunud pole (43%).
- Võrreldes eelmise aastaga ei ole liiklejate suhtumine ohutust suurendavatesse meetmetesse muutunud. Kõige olulisemaks ohutust suurendavaks aspektiks peetakse *ülekäiguradadele parema märgatavuse tagamist liikluskorraldusvahendeid ja täiendavat valgustust paigaldades*. Võrreldes eelmise sügisega on liiklejate hinnangutes kasvava trendiga *kiiruse piiramine ülekäiguradade ees* ning kahaneva trendiga *ohutussaarte ehitamine*.
- Liiklejate suhtumine jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias on valdavalt positiivne, siiski on nende hulk kahanemas (81%→72%).
- Viimastel aastatel on tendents liiklusohutuskampaania märkamise vähenemise suunas. Vaatamata sellele on liiklusohutuskampaania märkamine kõrge (69%). Võrreldes eelmise aastaga on kampaania märkamine langenud Tartu liiklejate seas (78%→72%). Kõige enam märgati liiklusohutuskampaania välireklaame. Valdavalt on liiklusohutuskampaaniat märganute arvates kampaania mõju autojuhtidele positiivne, kuid võrreldes eelmise aastaga on kahanemas positiivselt suhtujate osakaal.
- Võrreldes eelmise aastaga leiab üha rohkem liiklejaid, et piirkiirust ei peaks kesklinnas vähendama – 64% liiklejatest on sellisel arvamusel. Kõige sagedamini põhjendavad piirkiiruse vähendamise pooldajad seda asjaoluga, et *40km/h vähendaks õnnetuste arvu*.

1. Vastajate iseloomustus

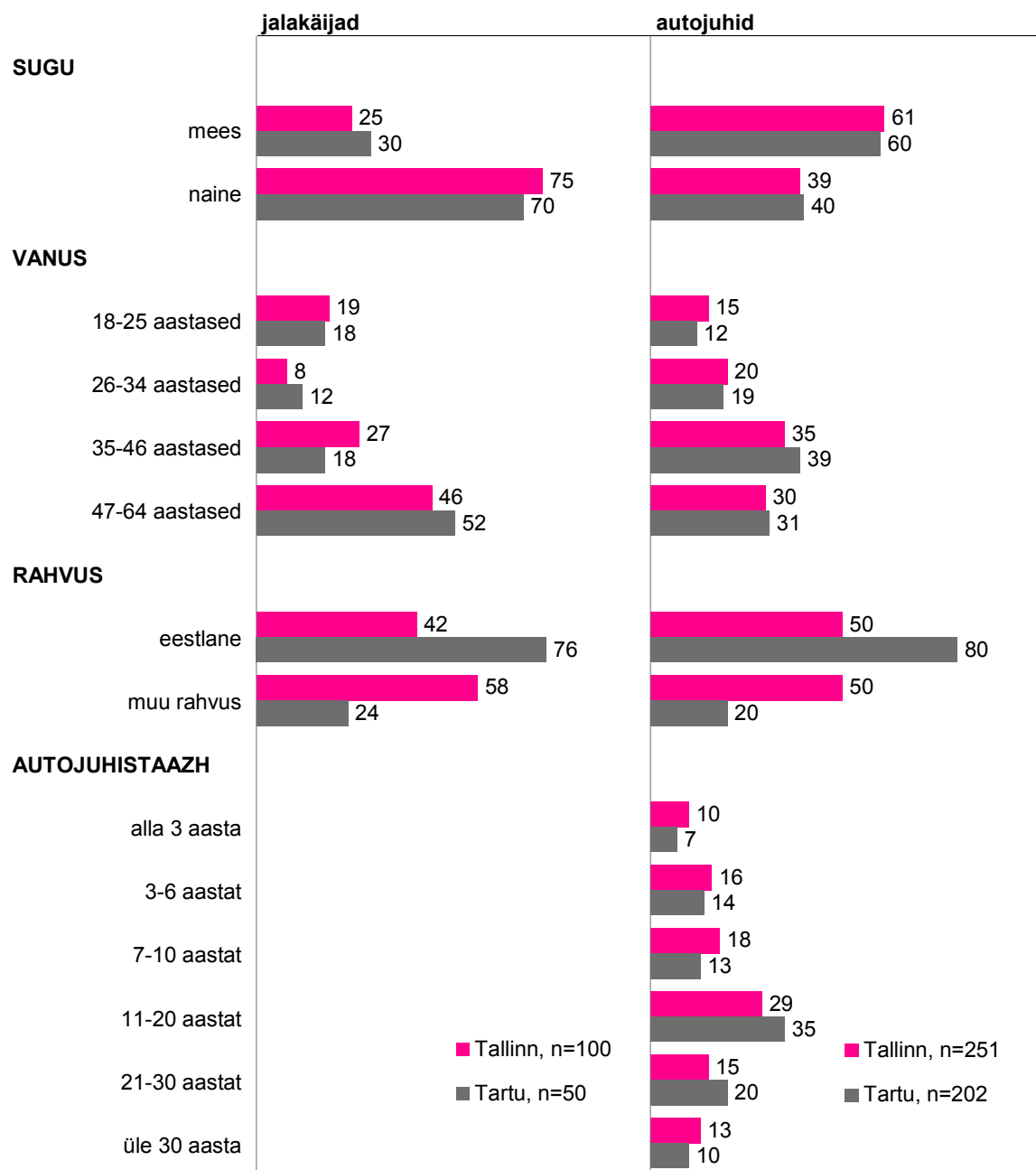
Sarnaselt eelnevatele aastatele, olid uuringu sihtrühmaks Tallinna ja Tartu 18–64 aastased jalakäijad ja autojuhid. Uuritava sihtrühma suurus ehk Tallinna ja Tartu vastavaealiste elanike hulk on kokku 328 939 inimest, sh. Tallinnas 263 647 ja Tartus 65 292 inimest.

Mölema linna jalakäijate seas on märgatavalt suurem naiste ning 47-64-aastaste ning Tartus eestlaste osakaal. Autojuhid on eeskätt mehed ja üle 35-aastased, Tartus on nende seas ka rohkem eestlasi. 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=251) 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. 55).

Joonis 1 Vastajate iseloomustus

(% vastavast sihtrühmast)



2. Autojuhtide käitumine vöötrajal

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

Kahe analüüsitud linna autojuhtide hinnangud on sarnased – enamik mõlema linna autojuhtidest peatub vöötraja ees, kui jalakäija(d) soovivad minna üle tee. Aastast-aastasse suureneb Tallinna autojuhtide hulk, kelle hinnangul nad kindlasti peatuvad vöötraja ees, kui jalakäija(d) ootab(vad) kõnniteel sõidutee ületamist. Siiski tuleb autojuhtide väga positiivsete hinnangute puhul silmas pidada, et tegemist on nende hinnanguga enda tegevusele.

Mõlema linna autojuhtide seas tendents selles suunas, et **kui üks jalakäija ootab vöötrajal, siis rohkem autojuhte väidab, et nad kindlasti peatuvad ja lasevad jalakäija üle tee.** Eeskätt Tallinnas on ühe jalakäija puhul vöötraja ees peatuvate autojuhtide osakaal viimase kolme aasta jooksul pidevalt suurenenud (81%→88%→94%) (joonis 2b). Tartus on peatavate autojuhtide osakaal samale tasemele mis see oli eelmisel aastal (joonis 2).

Tallinnas on kindlasti peatuvate autojuhtide osakaal suurenenud kõikides sihtrühmades, kuid võrreldes eelmise aastaga on märgata suuremat kasvu naiste, 18-34-aastaste, eestlaste ning nooremate (kuni 3-aastase) ja 7-20-aastase juhistaazhiga autojuhtide seas (joonis 2c).

Viimase aastaga on Tartu autojuhtide seas kasvanud mitte-eestlastes autojuhtide osakaal, kelle hinnangul nad kindlasti peatuvad, kui üks inimene ootab vöötraja ületamist. Samas on kindlasti peatujate seas kahanenud väga pikaajalise staazhiga autojuhtide arv, suurem hulk leiab, et nad pigem lasevad jalakäija üle tee.

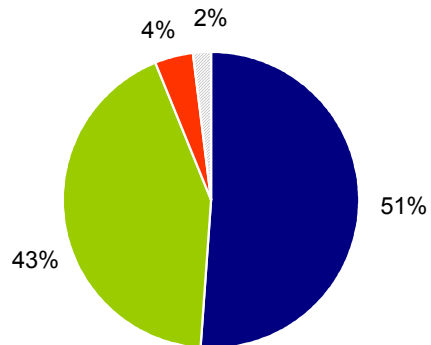
Autojuhid peatuvad endi arvates enamikul juhtudel, kui mitu jalakäijat ootab tee ületamist – Tartus mainisid seda kõik ja Tallinnas 97% intervjueeritud autojuhtidest (joonis 3a ja 3c). Tallinna autojuhtide seas on kasvanud nende hulk, kes kindlasti peatuvad vöötraja ees (78%→84%).

Jalakäijatelt uuriti, kas nende arvates on jalakäijatele tee andmine ülekäigurajal viimase paari aastaga paranenud. **Iga teine jalakäija leiab, et tee andmine vöötrajal on muutunud paremaks.** Sellisel arvamusel on pooled Tallinna ja kaks kolmandikku Tartu jalakäijatest (joonis 4). Viimase aasta jooksul on Tallinnas märgatavalt suurenenud nende jalakäijate arv, kelle arvates muutusi toimunud pole (25%→38%). Selline tendents on toimunud peamiselt olukord halvemaks hindavate jalakäijate arvelt.

Joonis 2a Autojuhtide käitumine vöötrajal erinevates situatsioonides (% vastavast sihtrühmast)

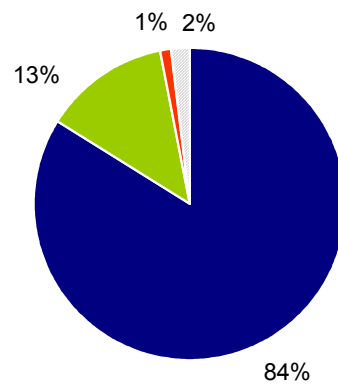
Kas Te peatute vöötraja ees juhul, kui üks inimene ootab kõnniteel sõidutee ületamise võimalust?

kõik autojuhid, n=453



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

kõik autojuhid, n=453

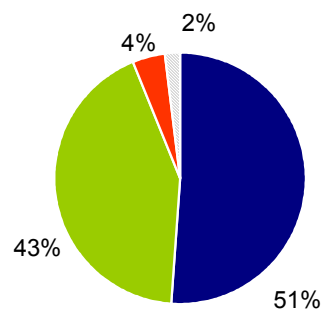


- kindlasti peatun
- pigem peatun
- pigem/ kindlasti ei peatu
- ei oska öelda

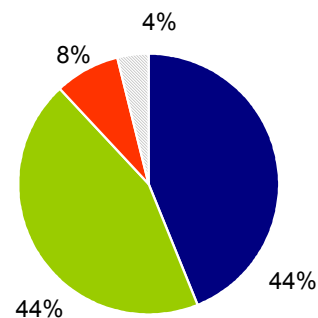
Joonis 2b Autojuhtide käitumine vöötrajal erinevates situatsioonides - Tallinna autojuhid (% Tallinna autojuhtidest)

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

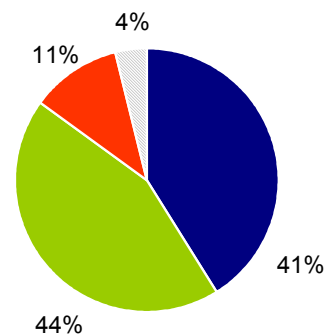
2005
n=251



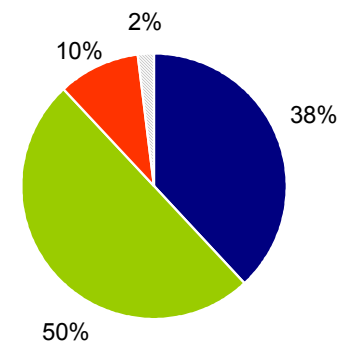
2004
n=250



2003
n=250



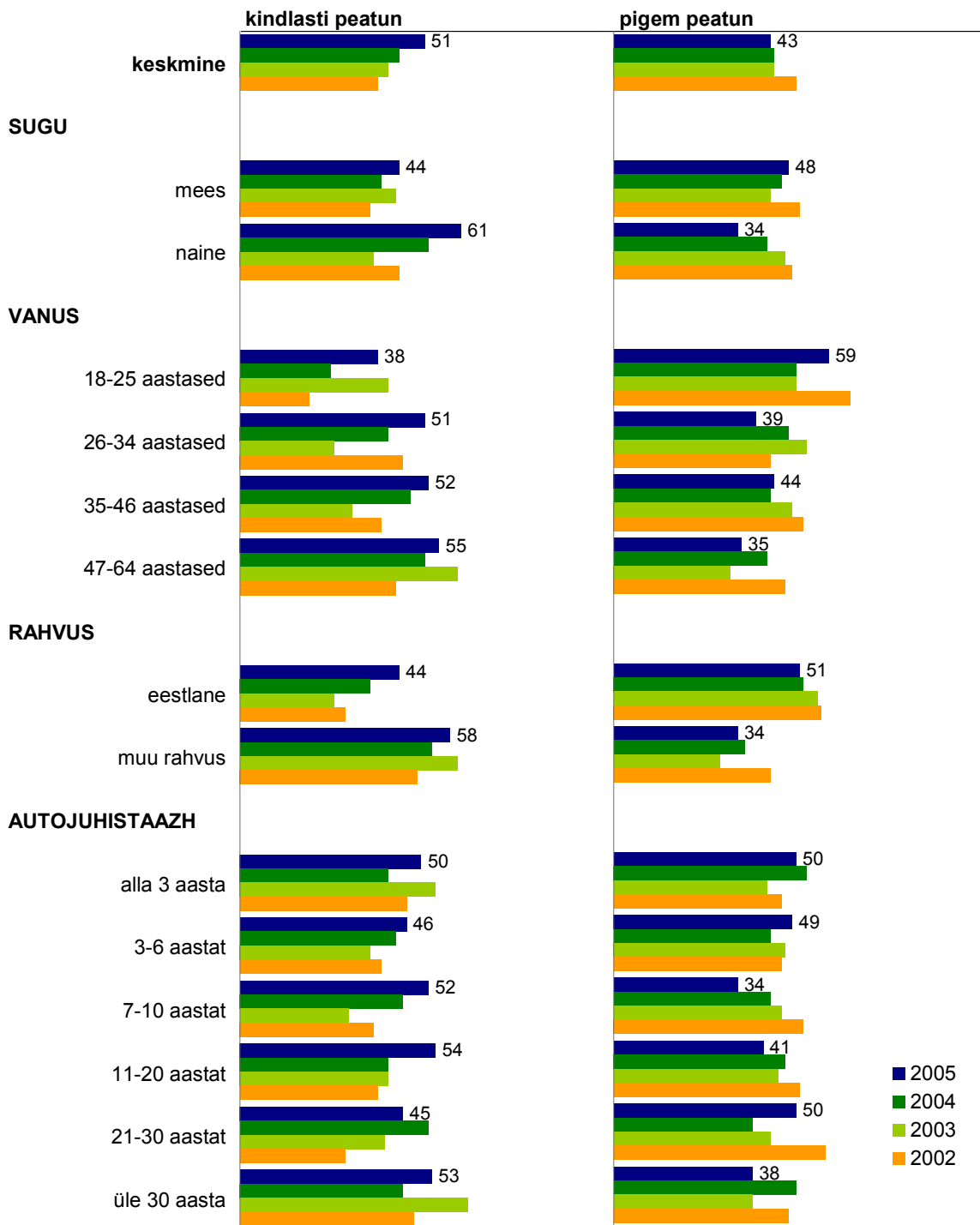
2002
n=252



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

Joonis 2c Autojuhtide käitumine vöötrajal erinevates situatsioonides - Tallinna autojuhid (% Tallinna autojuhtidest)

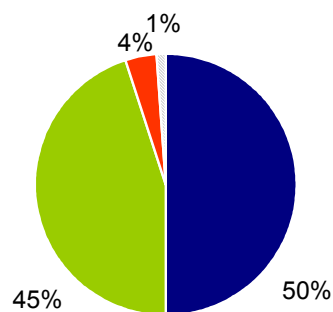
Kas Te peatute vöötraja ees juhul, kui **üks inimene** ootab kõnniteel sõidutee ületamise võimalust?



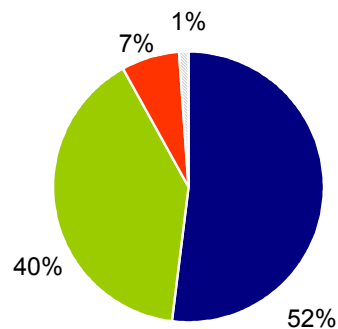
Joonis 2d Autojuhtide käitumine vöötrajal erinevates situatsioonides - Tartu autojuhid (% Tartu autojuhtidest)

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

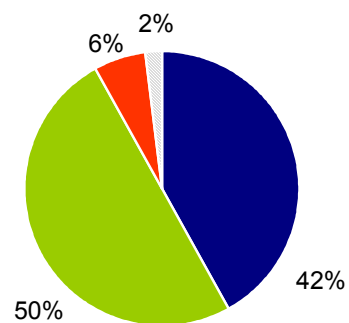
2005
n=202



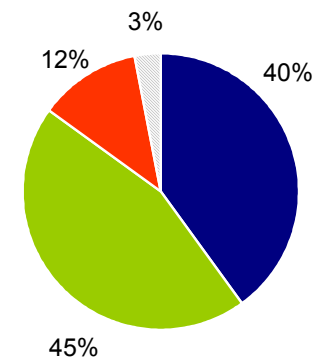
2004
n=200



2003
n=203



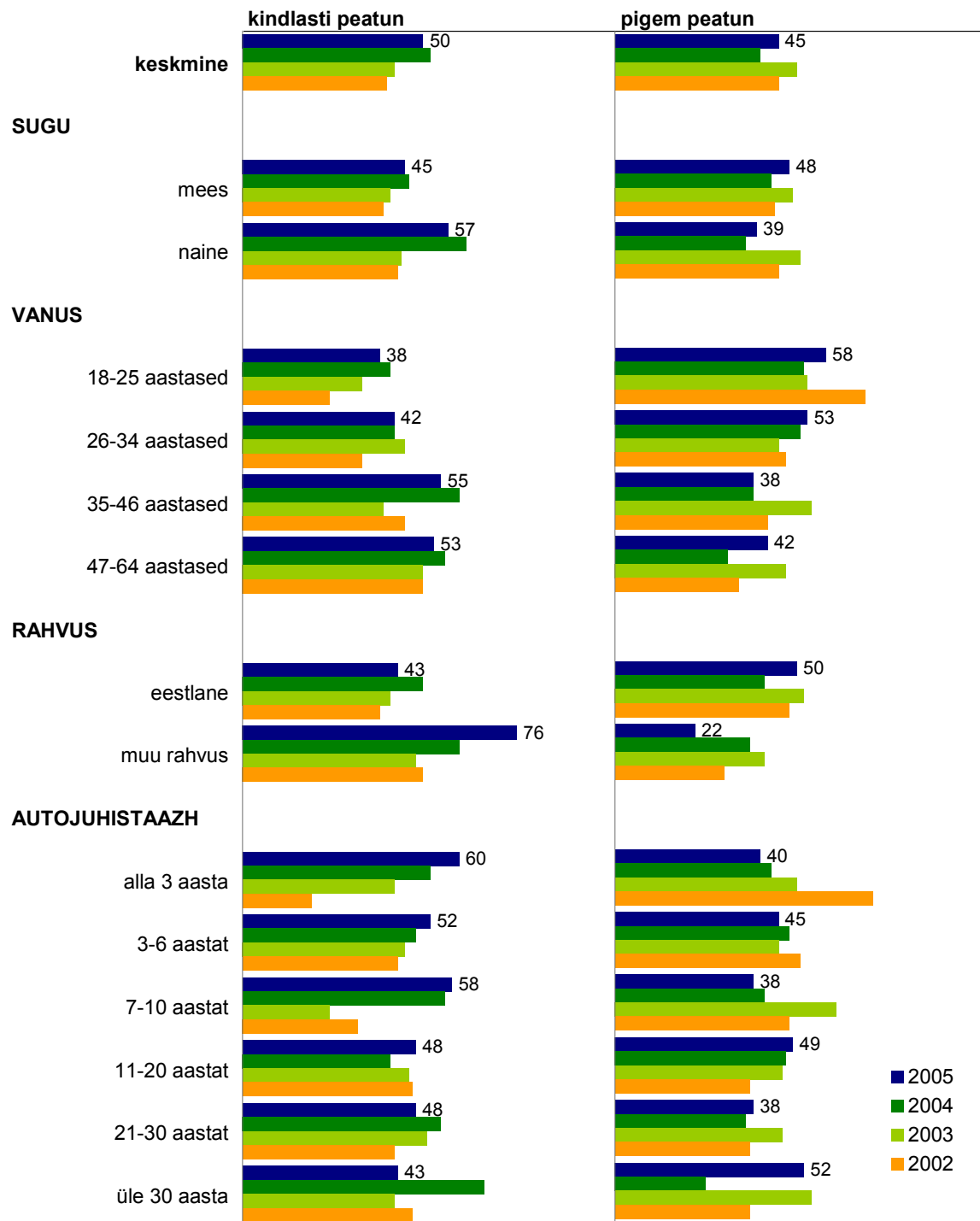
2002
n=203



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

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

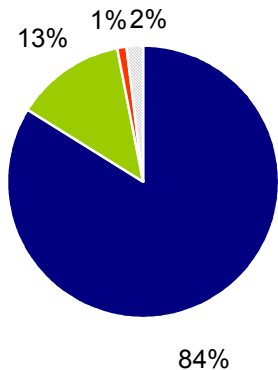
Kas Te peatute vöötraja ees juhul, kui **üks inimene** ootab kõnniteel sõidutee ületamise võimalust?



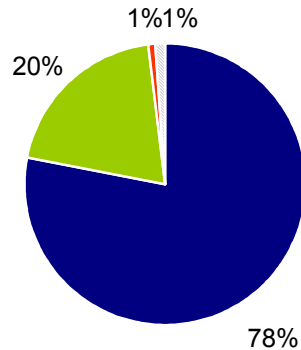
Joonis 3a Autojuhtide käitumine vöötrajal erinevates situatsioonides - Tallinna autojuhid (% Tallinna autojuhtidest)

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

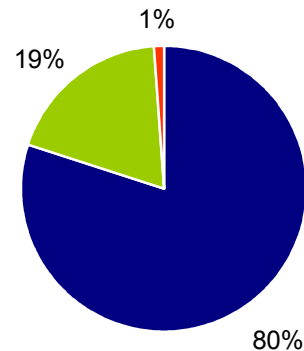
2005
n=251



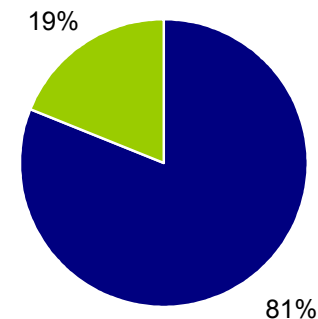
2004
n=250



2003
n=250



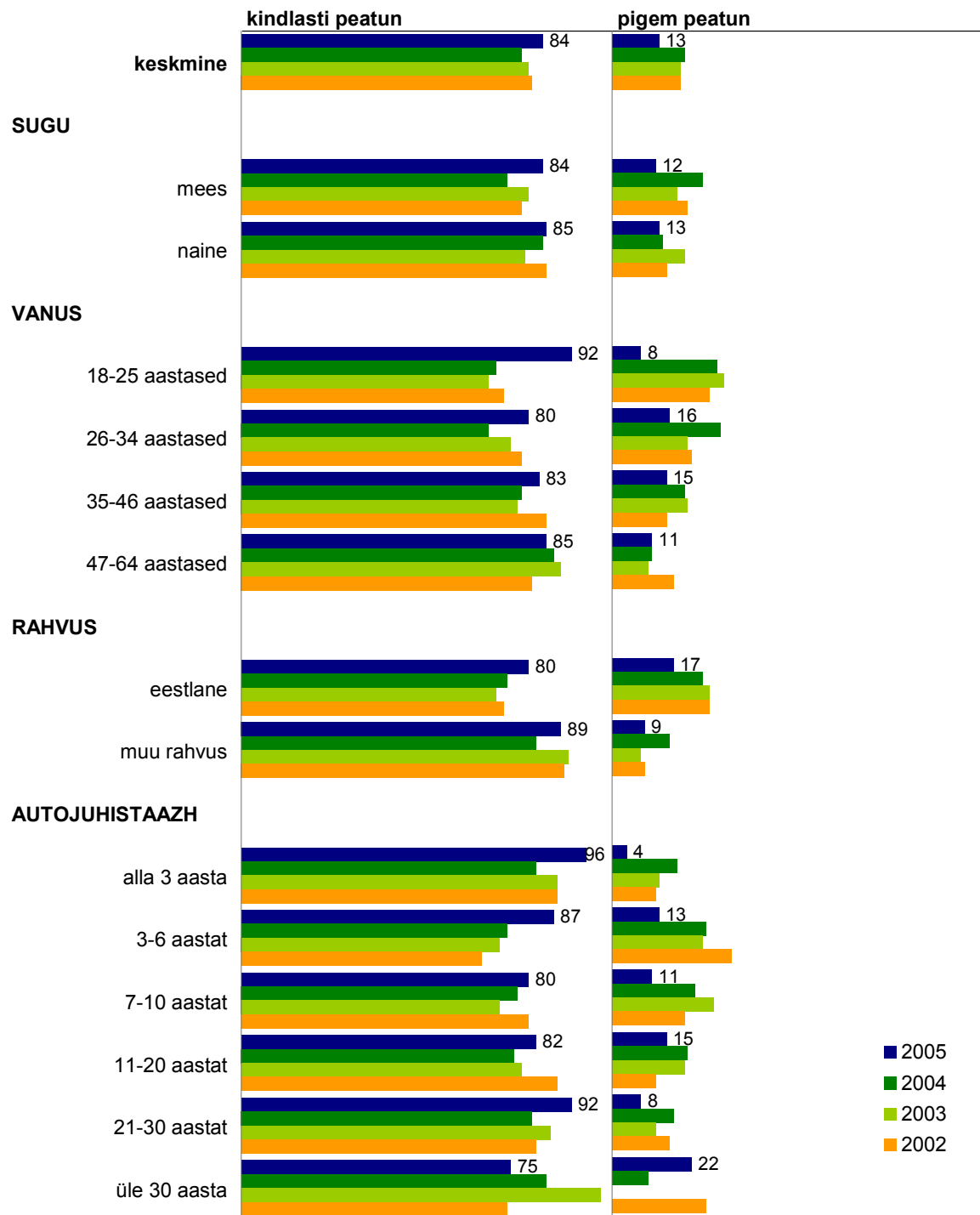
2002
n=252



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

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

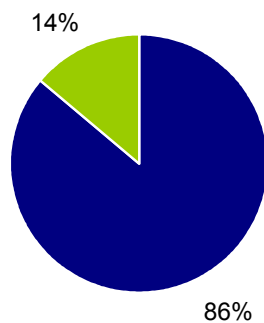
Kas Te peatute vöötraja ees juhul, kui mitu inimest ootab kõnniteel sõidutee ületamise võimalust?



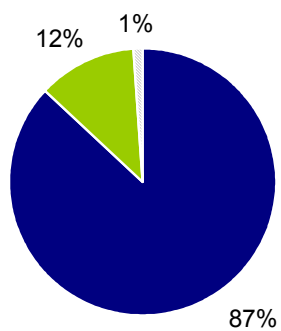
Joonis 3c Autojuhtide käitumine vöötrajal erinevates situatsioonides - Tartu autojuhid (% Tartu autojuhtidest)

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

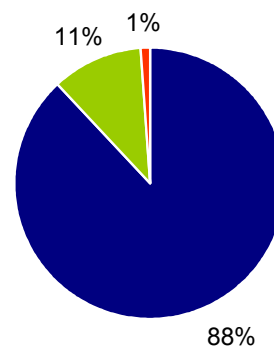
2005
n=202



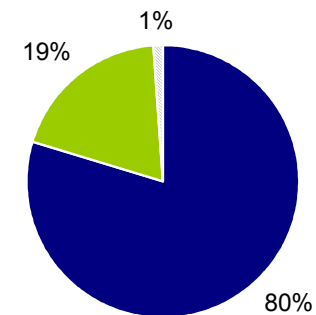
2004
n=200



2003
n=203



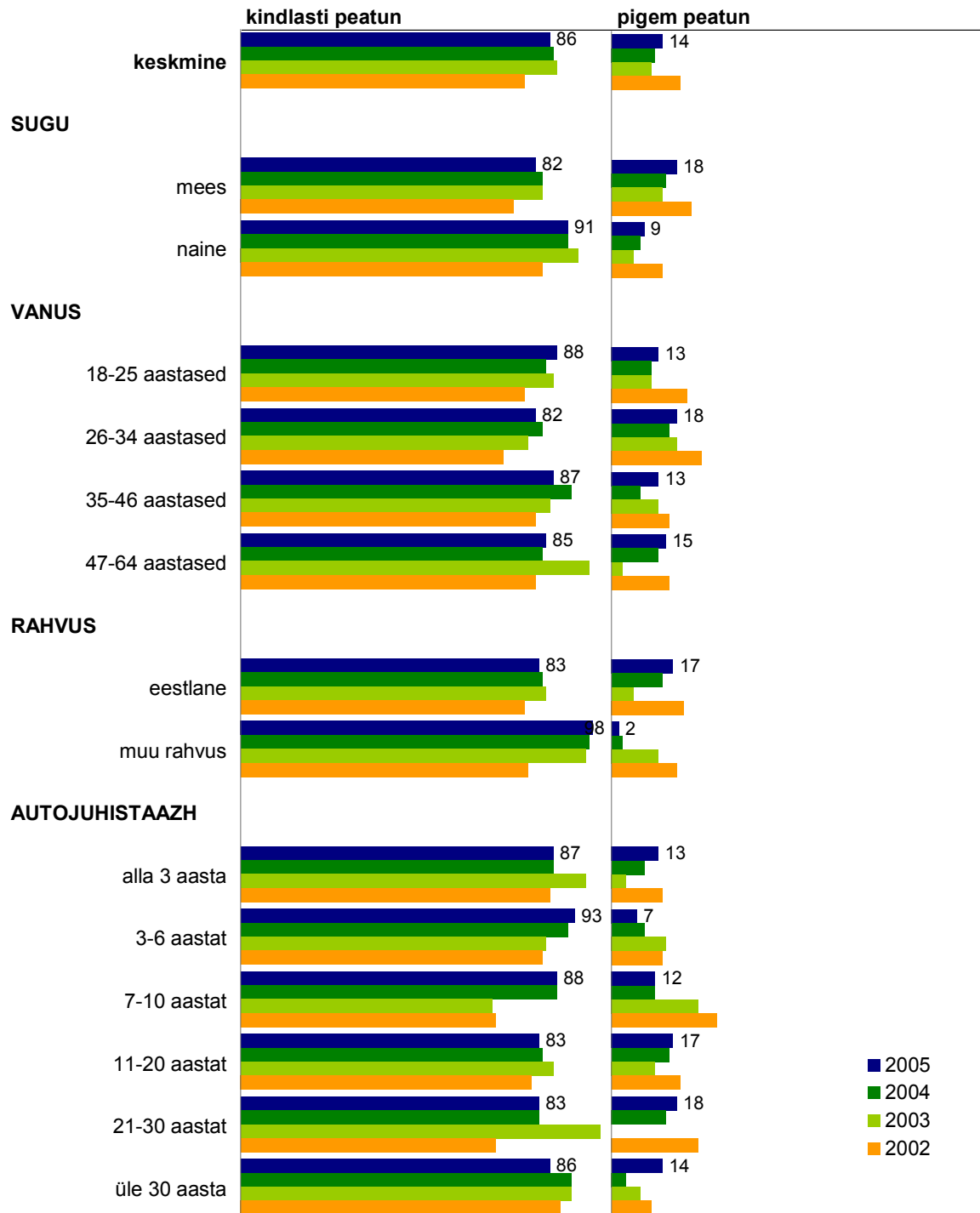
2002
n=203



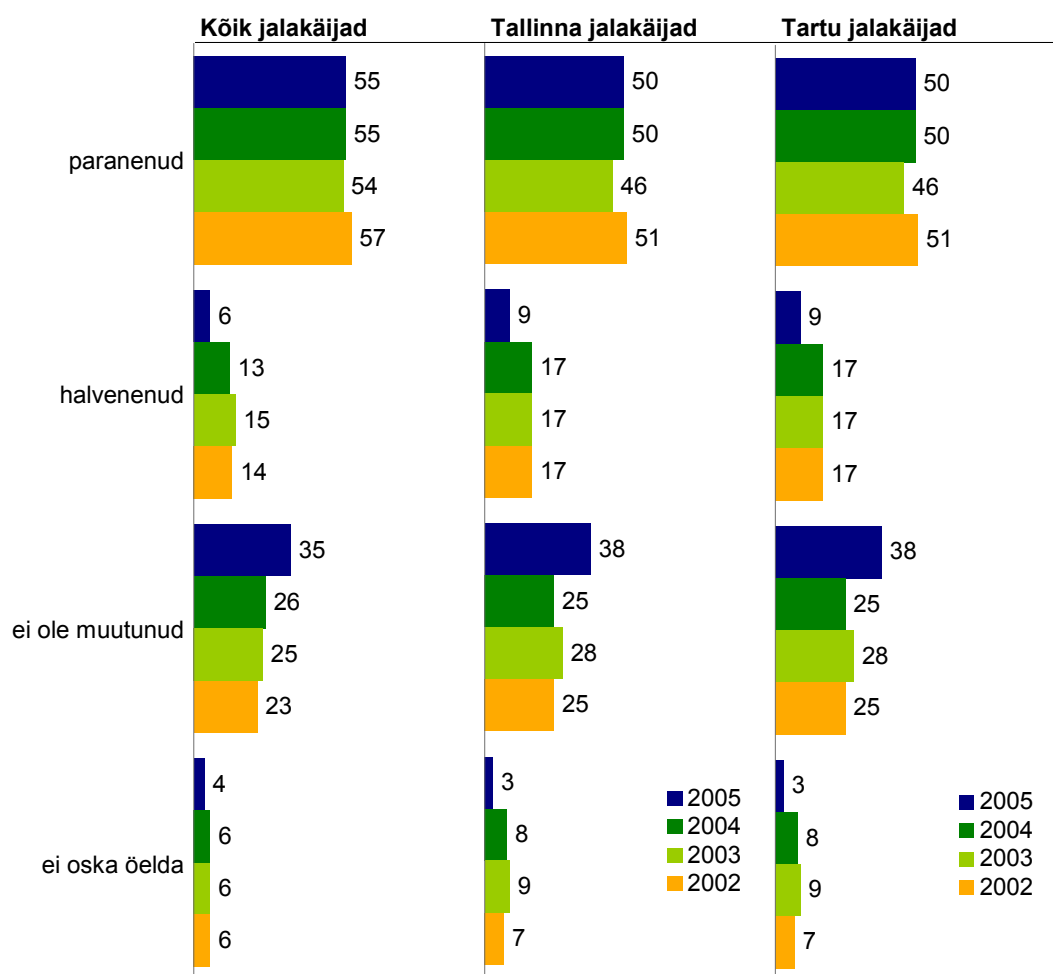
- kindlasti peatun
- pigem peatun
- pigem/ kindlasti ei peatu
- ei oska öelda

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

Palusime nii jalakäijatel kui ka autojuhtidel hinnata, kuivõrd vajalikuks nad peavad ülekäigurajal korda pidavate reguleerijate tegevust.

Võrreldes eelmise aastaga pole liiklejate hinnangutes muutusi toimunud, **reguleerijat (politseid, turvatöötajad) vöötradadel vajalikuks pidajate osakaal on jäänud samale tasemele**. Sellisel arvamusel on 44% kõikidest liiklejatest (joonis 5a). Kui autojuhtide hinnangutes aasta jooksul muutusi toimunud pole, siis jalakäijate seas on kahanenud reguleerijat vajalikuks pidavate vastajate hulk (54%→45%).

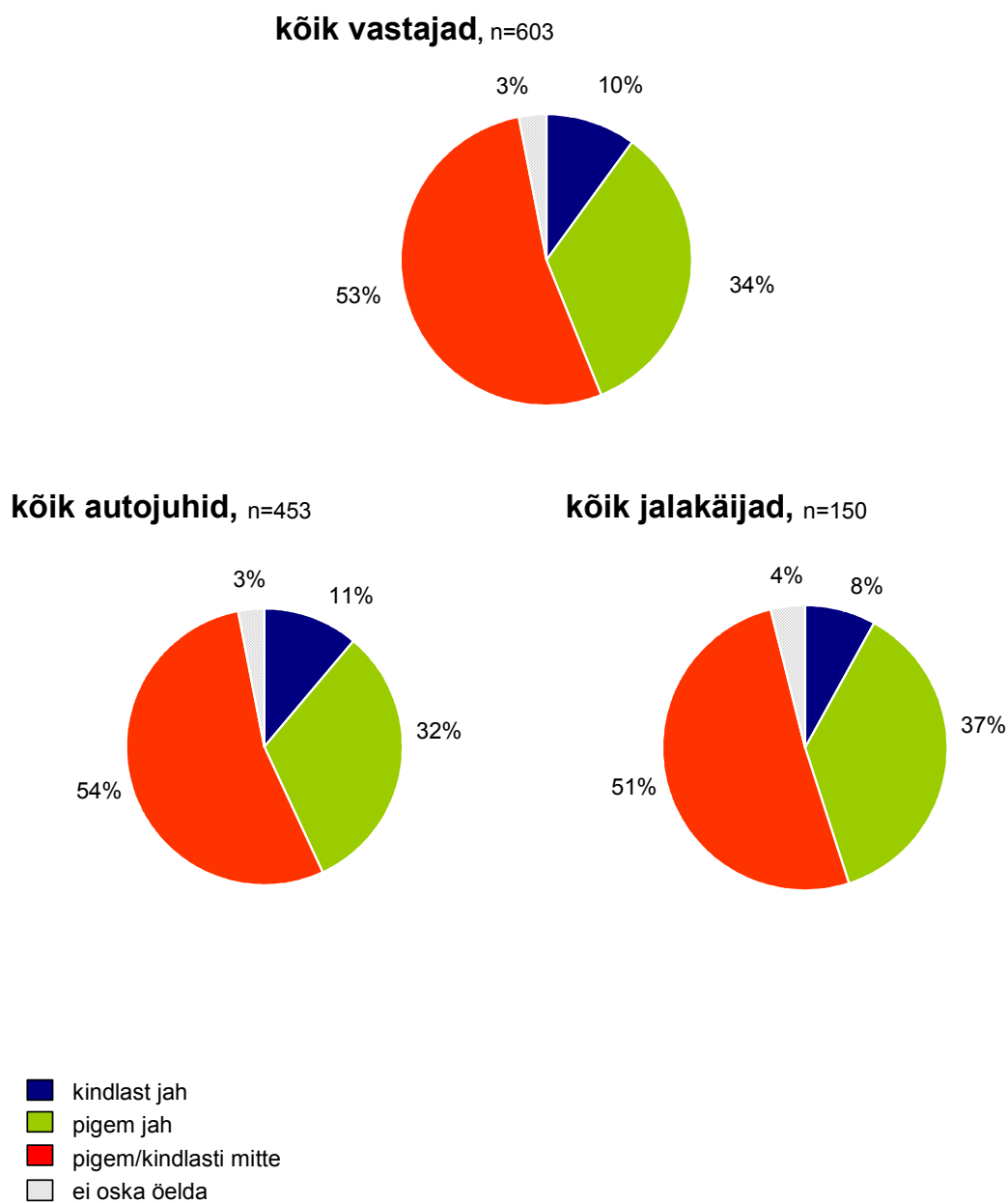
Tallinna liiklejate hinnangud on vastupidised – autojuhtide seas kasvab vöötradadel reguleerijaid vajalikuks pidavate autojuhtide osakaal (43%→49%) ning jalakäijate seas kahaneb sellise hinnanguga vastajate hulk (54%→43%).

Tallinna autojuhtidest on positiivsema suhtumisega reguleerijate vajalikkuse suhtes on naised, 18-34-aastased ning lühema autojuhistaažiga (kuni 6 aastat) inimesed (joonis 5c). Sama linna jalakäijatest on aga negatiivsema suhtumisega 35-49-aastased ja eestlased (joonis 6b).

Tartu autojuhtide hinnangud vöötradadel korda pidavate reguleerijate vajalikkusesse on vastupidiselt Tallinna autojuhtidele aastast-aastasse muutumas negatiivsemaks. Kui eelmisel aastal pidas reguleerijat vajalikuks 46% autojuhtidest, siis sellel aastal oli neid 35% (joonis 5d). Tartu jalakäijate hinnangutes aastaga muutusi toimunud pole – iga teine neist suhtub reguleerijate vajalikkusesse positiivselt (joonis 6c).

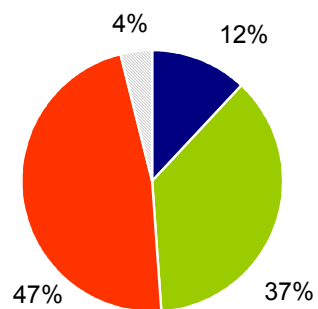
Tartu autojuhtidest on aastaga suhtumine negatiivsemaks muutunud nii vanuse kui ka autojuhistaaži poolest nooremate juhtide ja 35-49-aastaste seas.

Joonis 5a Liiklejate suhtumine vöötradadel korda
pidavate reguleerijate vajalikkusesse
(% vastavast sihtrühmast)

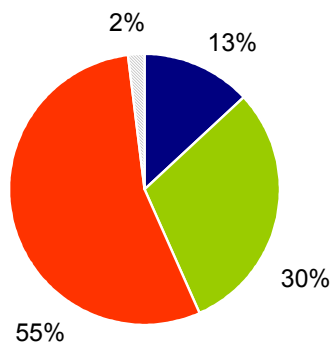


Joonis 5b Liiklejate suhtumine vöötradadel korda pidavate reguleerijate vajalikkusesse -
Tallinna autojuhid
(% Tallinna autojuhtidest)

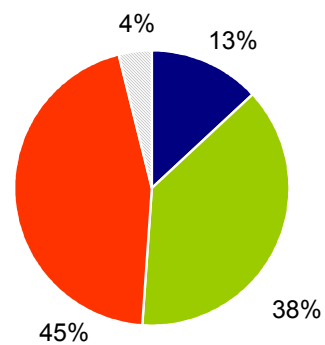
2005
n=251



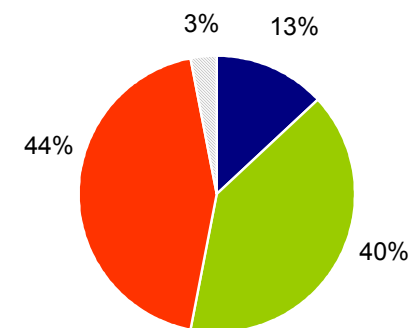
2004
n=250



2003
n=250

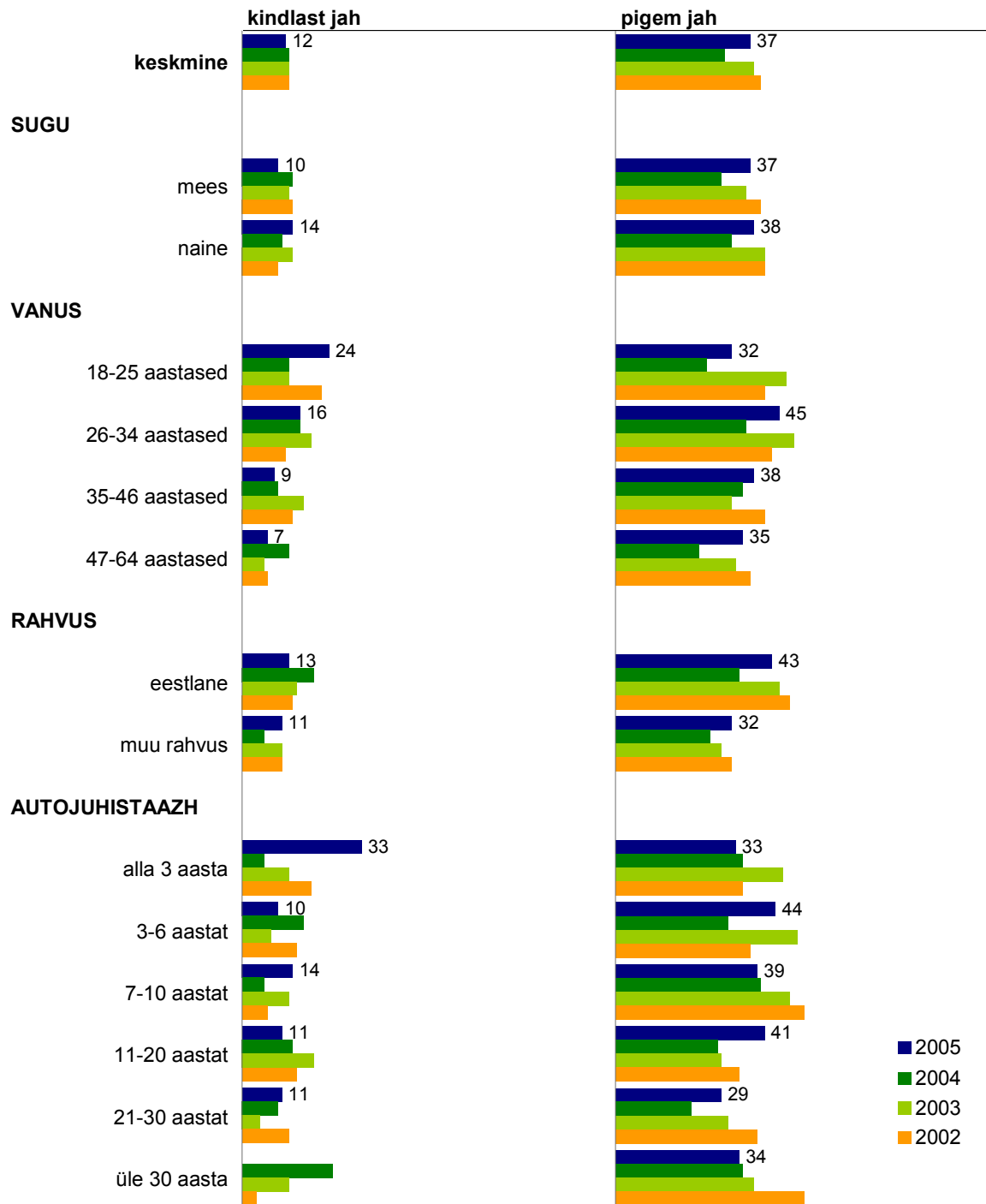


2002
n=252



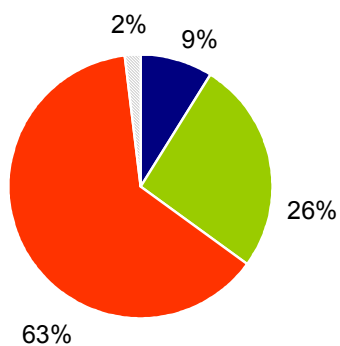
- kindlast jah
- pigem jah
- pigem/kindlasti mitte
- ei oska öelda

Joonis 5c Liiklejate suhtumine vöõtradadel korda pidavate reguleerijate vajalikkusesse - Tallinna autojuhid
(% Tallinna autojuhtidest)

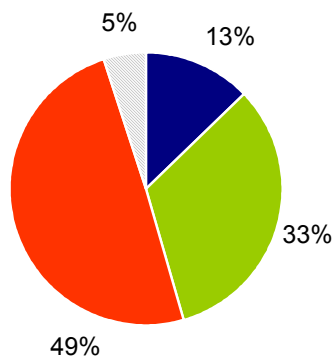


Joonis 5d Liiklejate suhtumine vöötradadel korda pidavate reguleerijate vajalikkusesse - Tartu autojuhid (% Tartu autojuhtidest)

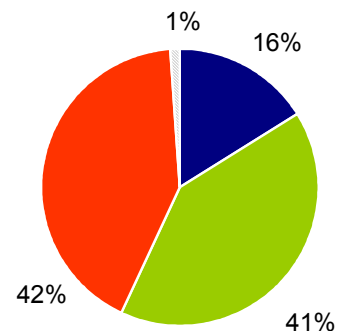
2005
n=202



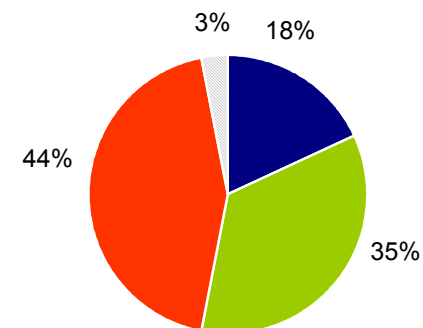
2004
n=200



2003
n=203

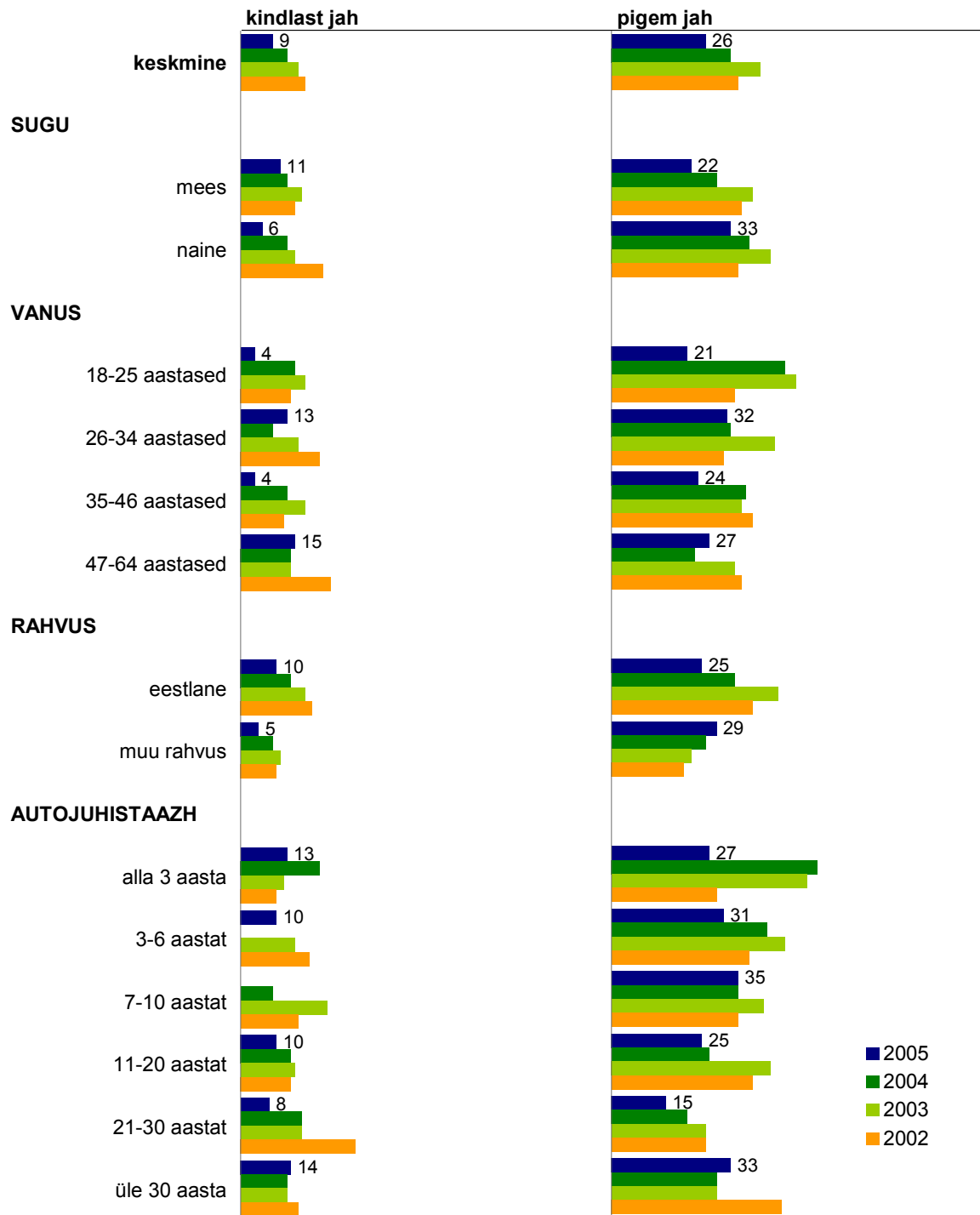


2002
n=203



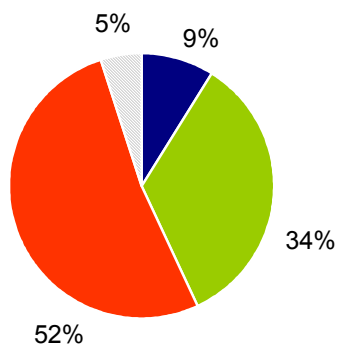
- kindlast jah
- pigem jah
- pigem/kindlasti mitte
- ei oska öelda

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

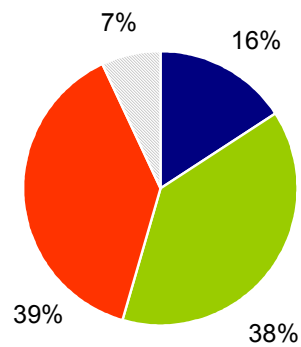


Joonis 6a Liiklejate suhtumine vöötradadel korda pidavate reguleerijate vajalikkusesse -
Tallinna jalakäijad
(% Tallinna jalakäijad)

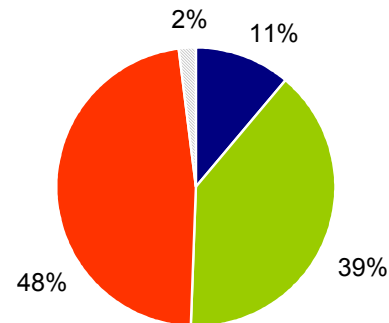
2005
n=100



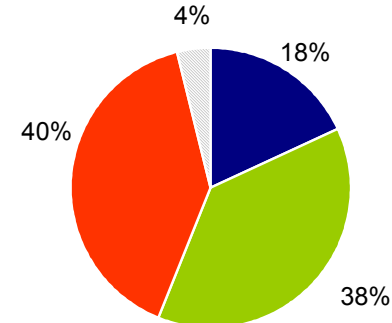
2004
n=101



2003
n=105

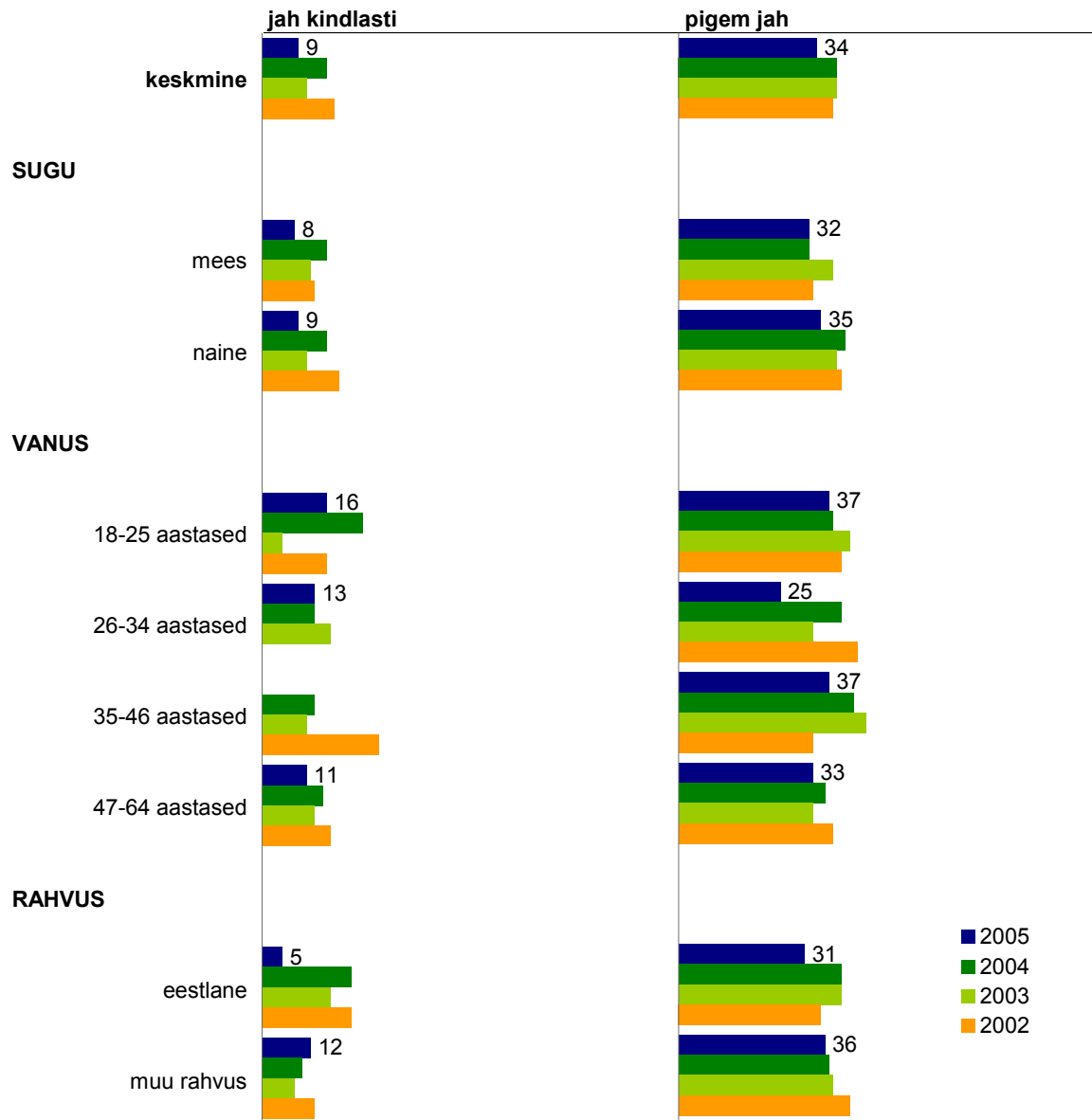


2002
n=102



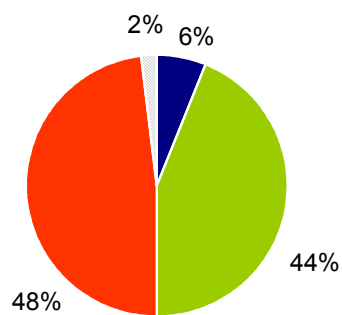
- kindlast jah
- pigem jah
- pigem/kindlasti mitte
- ei oska öelda

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

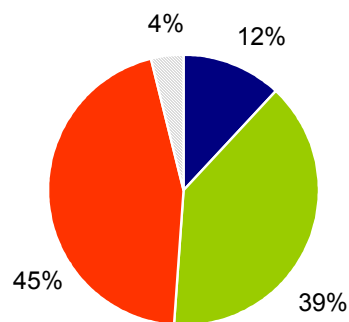


Joonis 6c Liiklejate suhtumine vöötradadel korda pidavate reguleerijate vajalikkusesse -
Tartu jalakäijad
(% Tartu jalakäijad)

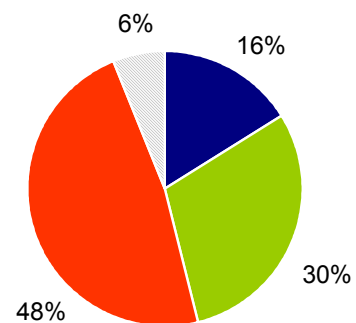
2005
n=50



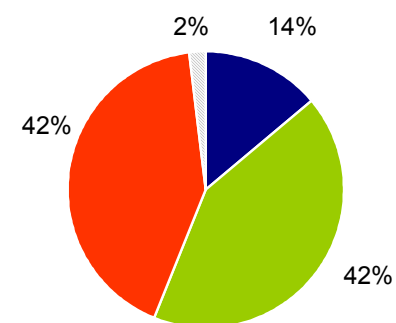
2004
n=51



2003
n=50



2002
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.

Liiklejate suhtumises ohutust suurendavatesse meetmetesse ei ole viimase aasta jooksul märkimisväärsed muutusi toimunud. **Kõige olulisemaks ohtust suurendavaks aspektiks peetakse ülekäiguradadele parema märgatavuse tagamist liikluskorraldusvahendeid (liiklusmärke, teemärgistust) ja täiendavat valgustust paigaldades.** Seda aspekti peab oluliseks 68% liiklejatest, mis on sama palju kui aasta eest (joonis 7a).

Samas on võrreldes eelmise sügisega liiklejate hinnangutes kasvava trendiga *kiiruse piiramine ülekäiguradade ees* (22%→29%) ning kahaneva trendiga *ohutussaarte ehitamine, et jalakäijatel oleks võimalik ületada 1-2 sõidurada korraga* (33%→26%).

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

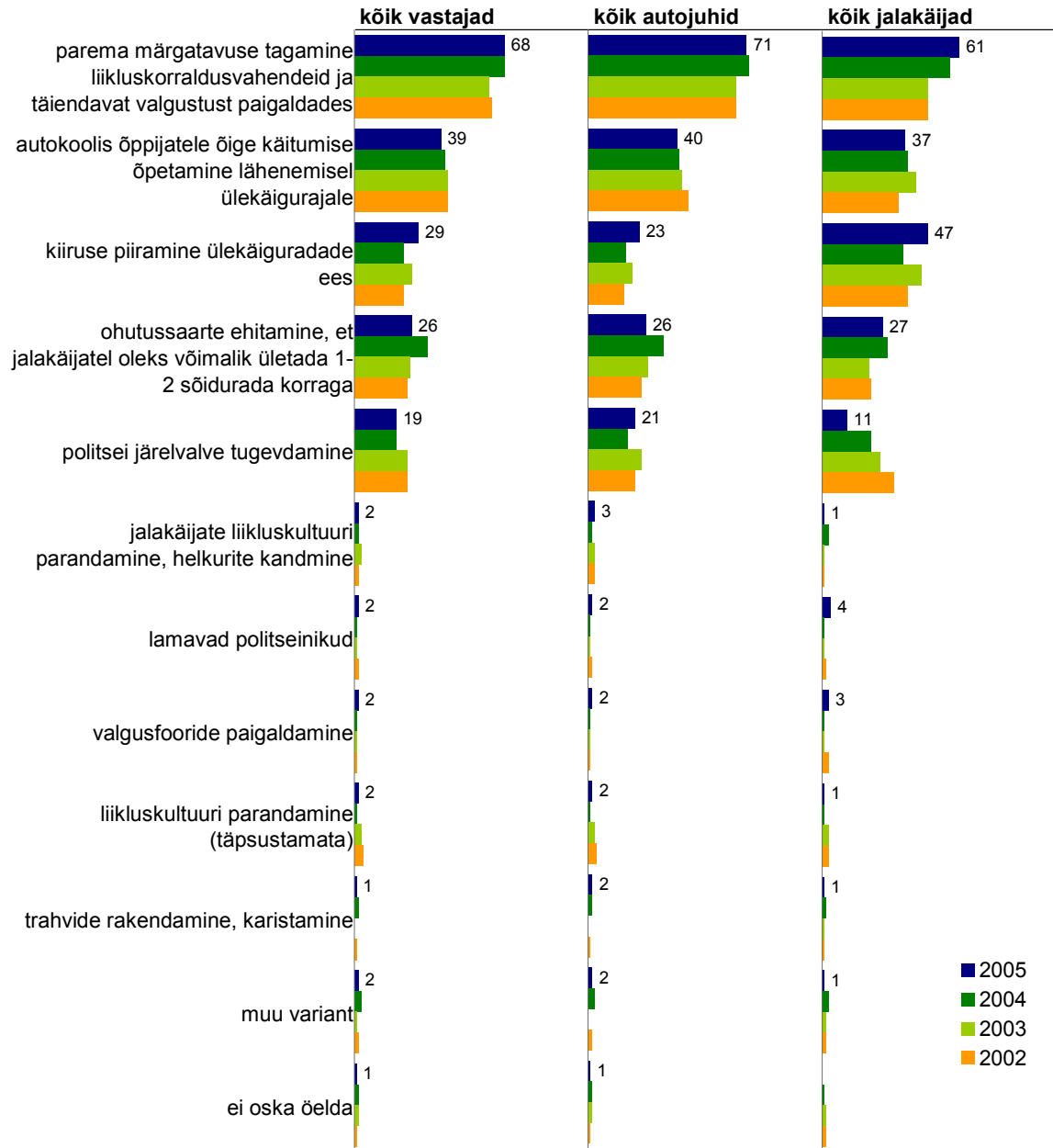
Mõlema linna **autojuhtide seas tuuakse ülivõimsalt kõige sagedamini välja ülekäiguradade parema märgatavuse tagamist.** Autokooli õppijatele õige käitumise õpetamine lähenemisel ülekäigurajale oli nimetanute arvu põhjal teisel kohal (40% autojuhtidest). Kolmandal kohal on *ohutussaarte ehitamine*. Ohutussaarte ehitamise mainijate hulk on kahanenud eeskätt Tallinna autojuhtide seas (36%→24%), samas positiivse trendiga on *politsei järevalve tugevdamine* ja *kiiruse piiramine ülekäiguradade ees* (joonis 7b). Viimase nimetajate hulk on suurenenud ka Tartu autojuhtide hulgas.

Kiiruse piiramist ülekäiguradade ees pooldavad autojuhtidest eeskätt naised ja politsei järevalve tugevdamist pooldavad sagedamini mehed.

Sarnaselt autojuhtidele, **peavad ka jalakäijad olulisimaks jalakäijate ohutust suurendavaks meetmeks ülekäiguradade parema märgatavuse tagamist.** Samas on jalakäijate seas viimase aastaga oluliselt suurenenud *kiiruse piiramist vöötraja ees* pooldavate inimeste hulk (36%→47%). Veidi üle kolmandiku jalakäijatest leiab, et *autokooli õppijatele õige käitumise õpetamine lähenemisel ülekäigurajale* suurendaks jalakäijate ohutust reguleerimata vöötrajal.

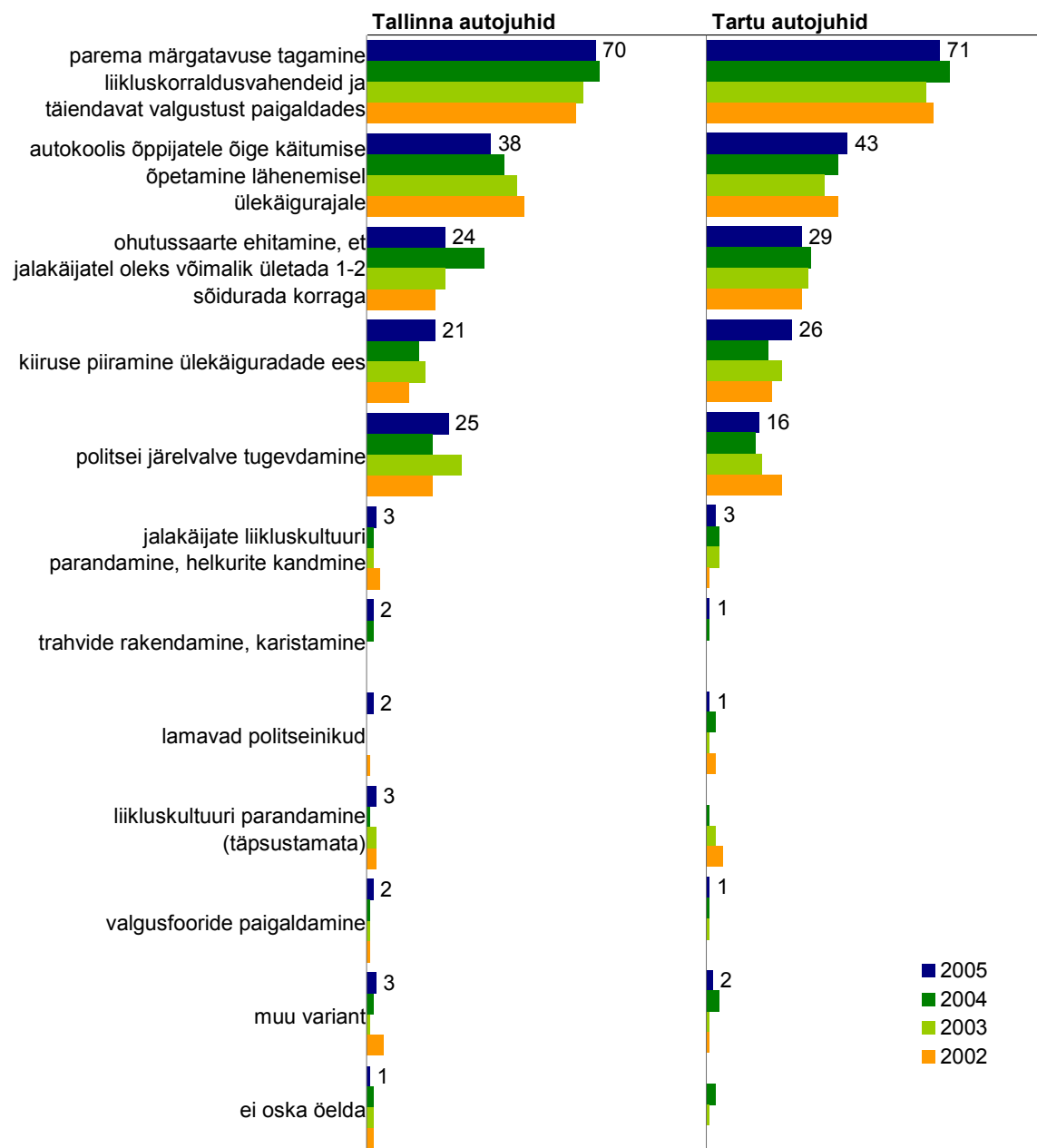
Olulisima aspekti ehk vöötradade parema märgatavuse tagamise osas Tallinna ja Tartu jalakäijate arvamused ei erine, kuid sellele järgnevad meetmed on kahe linna jalakäijate hinnangul erinevad (joonis 7c). Sarnaselt Tallinna autojuhtidega, leiab sellel aastal märgatavalt rohkem sama linna jalakäijad, et *kiiruse piiramine ülekäiguradade ees* suurendaks jalakäijate ohutust (35%→55%). Tartu jalakäijad peavad olulisemaks *autokooli õppijatele õige käitumise õpetamine lähenemisel vöötrajale* ning alles seejärel nimetavad kiiruse piiramist ja ohutussaarte ehitamist.

Joonis 7a Olulisemad jalakäijate ohutust suurendavad meetmed reguleerimata vöötrajal (% vastavast sihtrühmast)

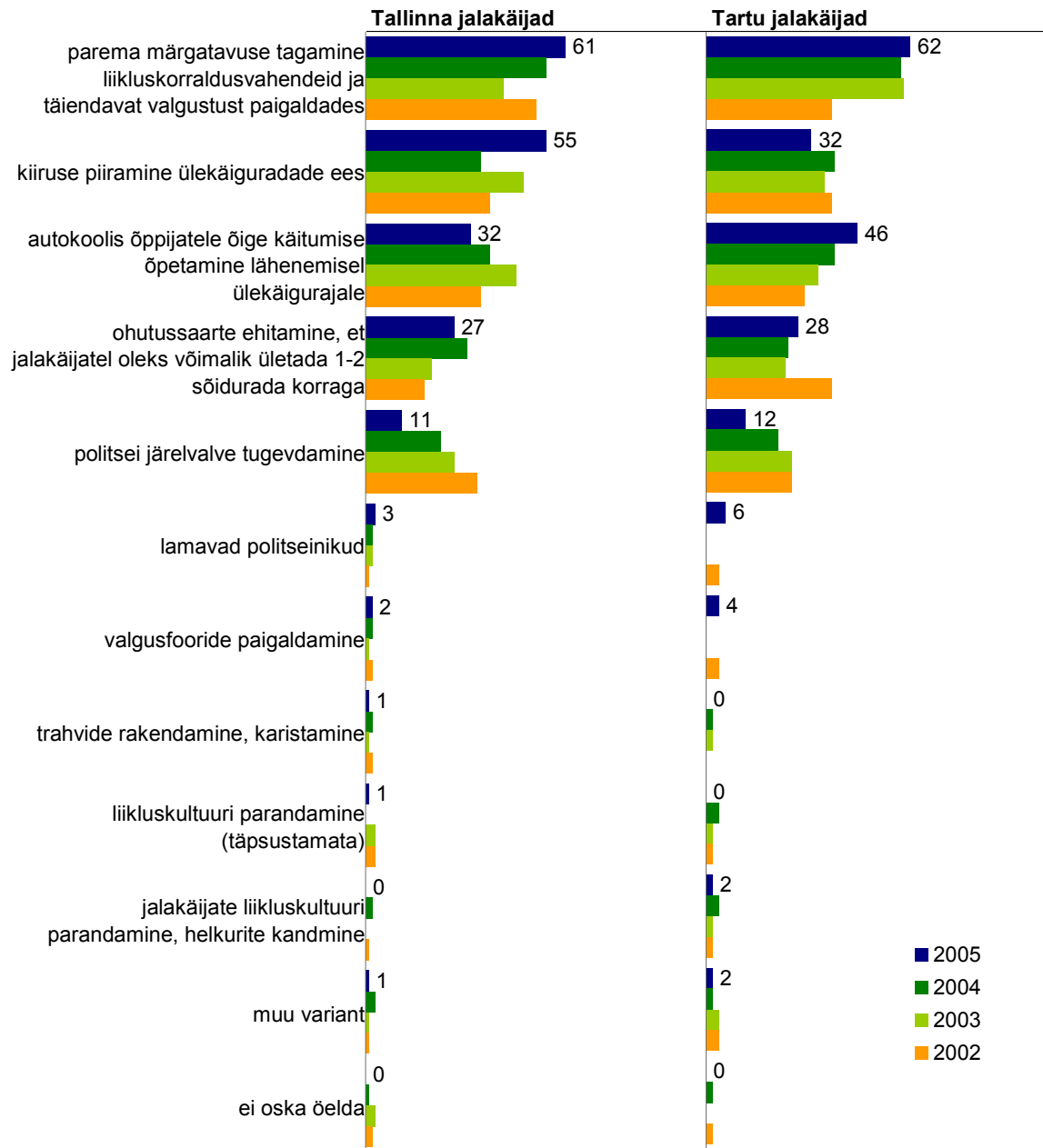


Joonis 7b Olulisemad jalakäijate ohutust suurendavad meetmed reguleerimata vöötrajal - autojuhid

(% autojuhtidest)



Joonis 7c 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.

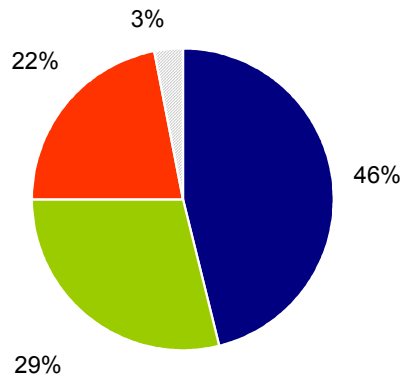
Liiklejate suhtumine jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias on valdavalt positiivne. Vaatamata sellele on meeldetuletamist pooldavate elanike hulk kahanemas (81% -> 72%). Jätkuvalt on jalakäijate seas rohkem selle pooldajaid kui autojuhtide hulgas – vastavalt 85% ja 68%.

Kuigi Tallinna autojuhtide ja jalakäijate hinnangud on aastaga muutunud negatiivsemaks, on need siiski positiivsemad kui Tartu liiklejate hinnangud jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias (vastavalt 76% ja 67%).

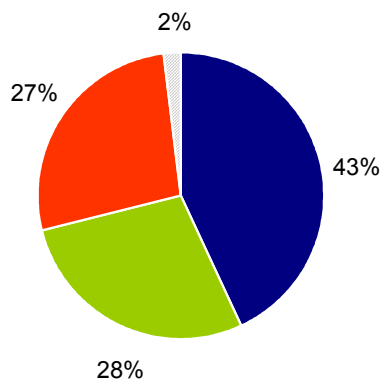
Võrreldes eelmise aastaga suhtuvad nooremad Tallinna jalakäijad ja autojuhid positiivsemalt meeldetuletamisesse meedias. Samas nooremate Tartu autojuhtide hinnangud on liikunud vastupidises suunas.

Joonis 8a Suhtumine jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias
(% vastavast sihtrühmast)

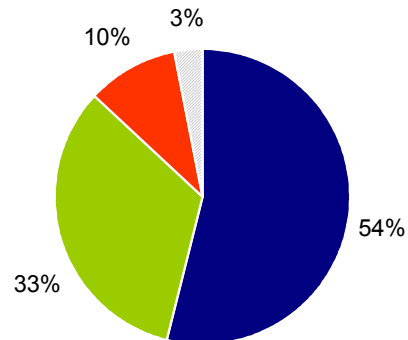
kõik vastajad, n=603



kõik autojuhid, n=453



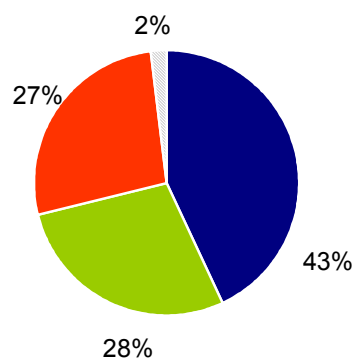
kõik jalakäijad, n=150



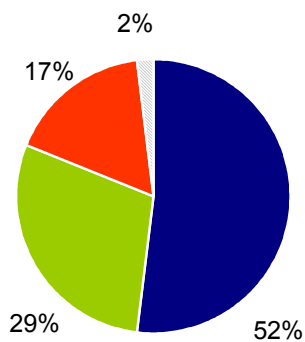
- jah kindlasti
- pigem jah
- pigem/kindlasti mitte
- ei oska öelda

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

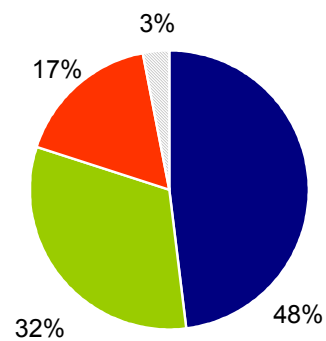
2005
n=251



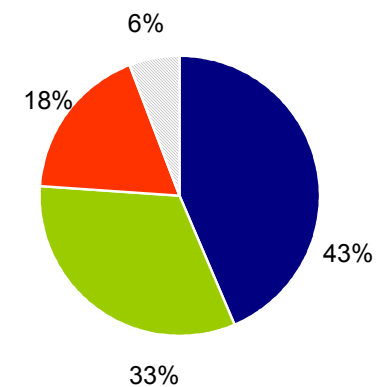
2004
n=250



2003
n=250

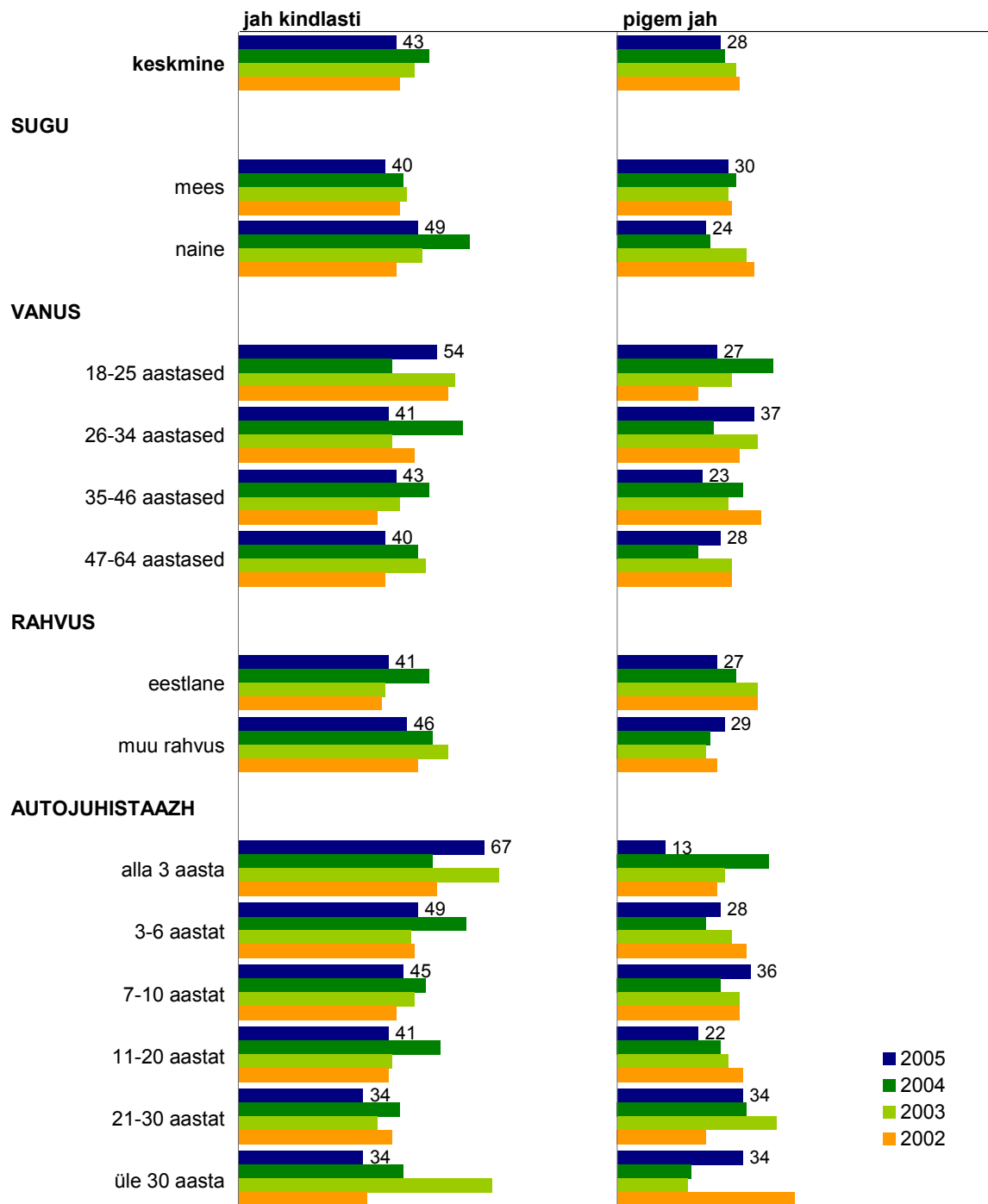


2002
n=252



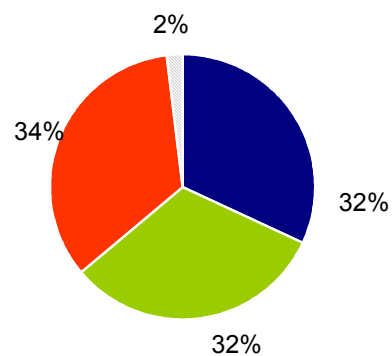
- jah kindlasti
- pigem jah
- pigem/kindlasti mitte
- ei oska öelda

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

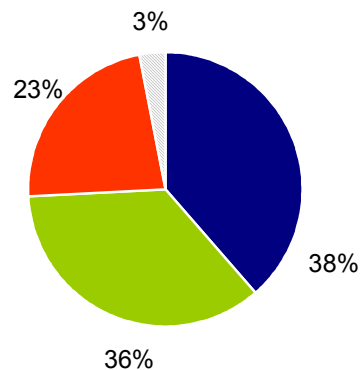


Joonis 8d Suhtumine jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias -
Tartu autojuhid
(% Tartu autojuhtidest)

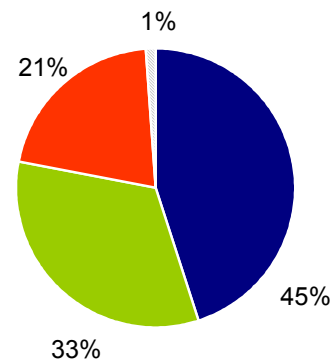
2005
n=202



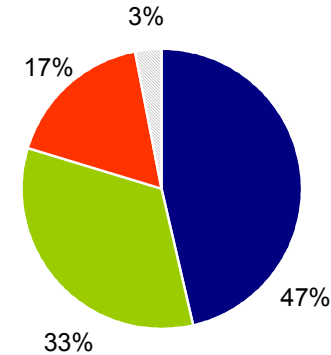
2004
n=200



2003
n=203

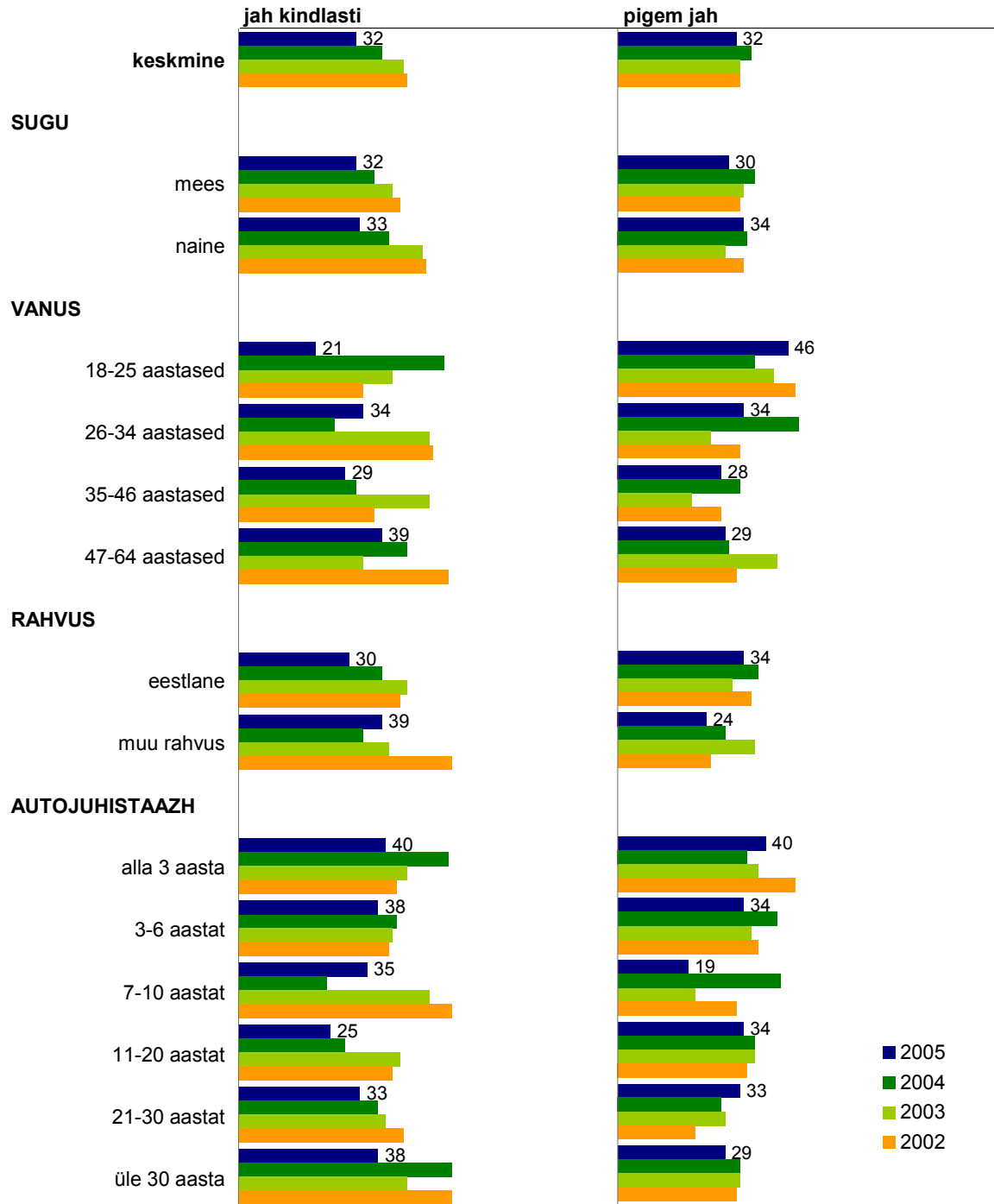


2002
n=203



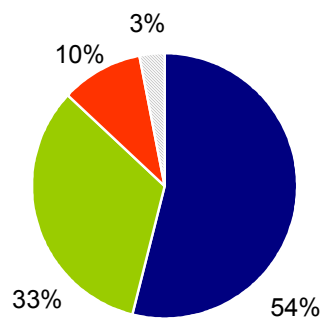
- jah kindlasti
- pigem jah
- pigem/kindlasti mitte
- ei oska öelda

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

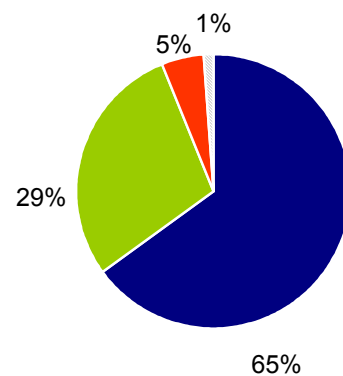


Joonis 9a Suhtumine jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias -
Tallinna jalakäijad
(% Tartu autojuhtidest)

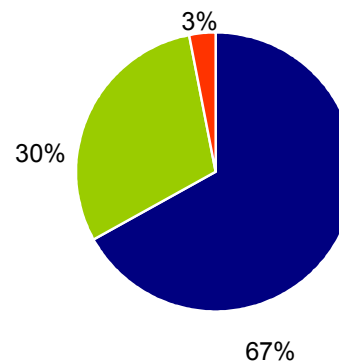
2005
n=202



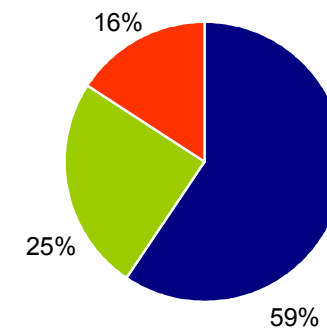
2004
n=101



2003
n=105

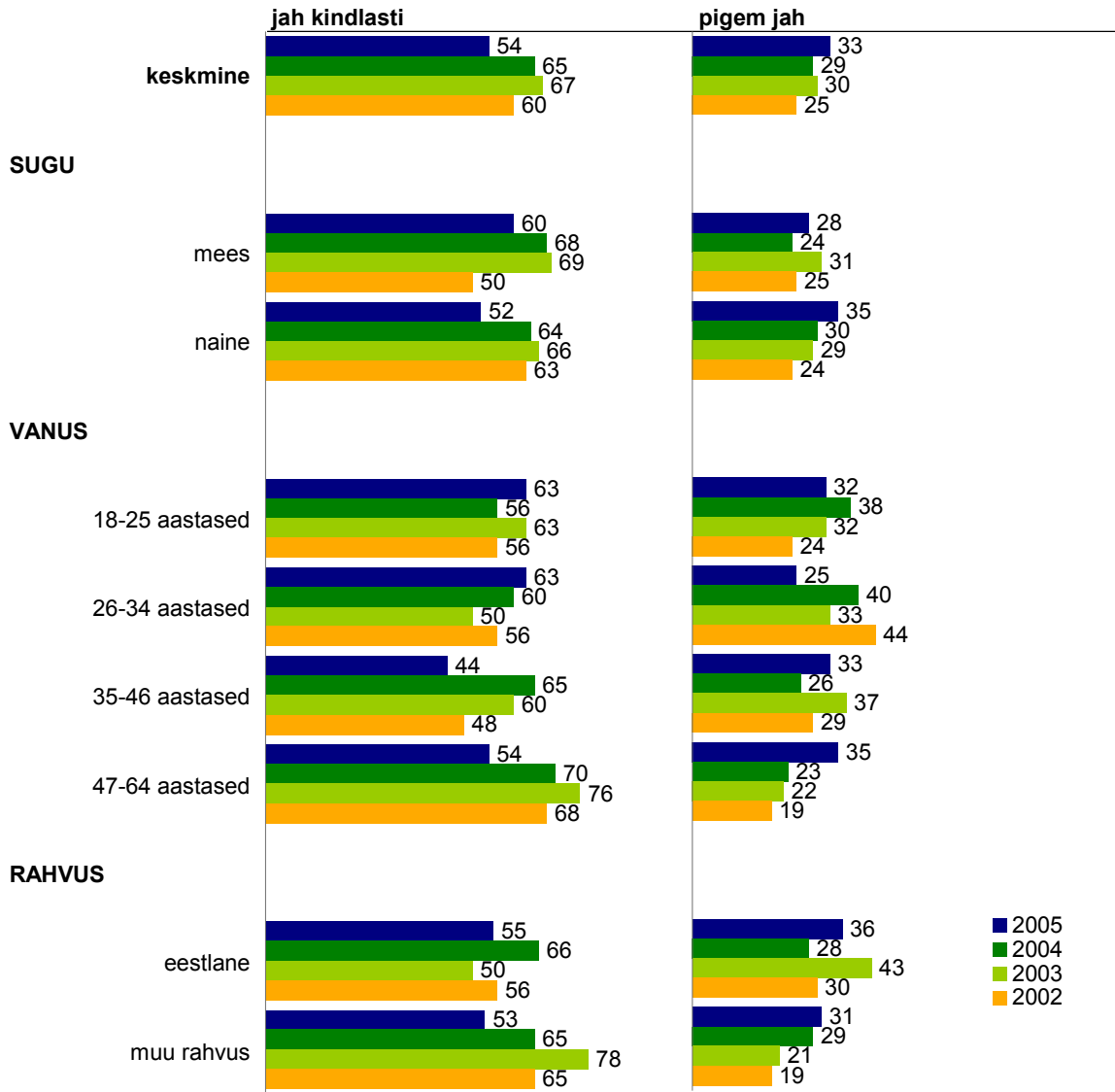


2002
n=102



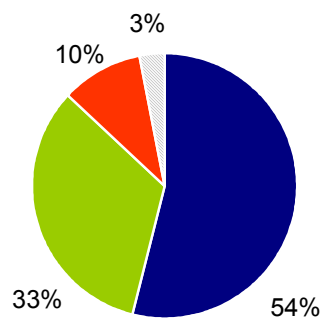
- jah kindlasti
- pigem jah
- pigem/kindlasti mitte
- ei oska öelda

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

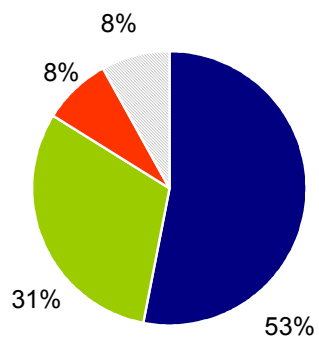


Joonis 9c Suhtumine jalakäijatele vöötrajal tee andmise meeldetuletamisesse meedias -
Tartu jalakäijad
(% Tartu autojuhtidest)

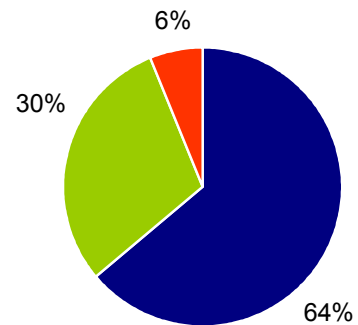
2005
n=202



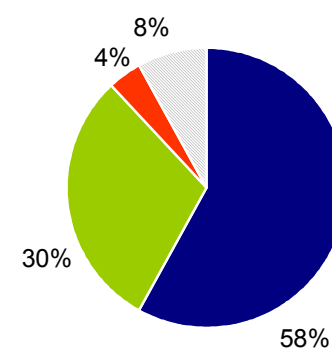
2004
n=51



2003
n=50



2002
n=50



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

6. Liiklusohutuskampaania “Lase inimene üle tee! Alati!” märkamine

Sarnaselt eelnevatele aastatel, uurisime, kui paljud Tallinna ja Tartu liiklejad märkasid liiklusohutuskampaaniat “Lase inimene üle tee! Alati!”. Viimastel aastatel on tendents liiklusohutuskampaaniat märganute arvu vähenemise suunas. Kui 2002. aastal märkas kampaaniat 81% liiklejatest, siis sellel sügisel 69% (joonis 10). Vaatamata sellele **on liiklusohutuskampaania märkamine kõrge**. Kampaaniat on näinud/kuulnud rohkem autojuhte kui jalakäijaid (vastavalt 71% ja 62%). Enamik neist, kes peavad vajalikuks meeldetuletust meedias, et sõidukijuht on kohustatud ülekäigurajal jalakäijale teed andma, on ka liiklusohutuskampaaniat märganud.

Vörreldes eelmise aastaga on kampaania “Lase inimene üle tee! Alati!” märkamine langenud Tartu liiklejate seas (78%→72%), siiski on seda näinute/kuulnute osakaal pisut suurem kui Tallinna liiklejate seas. Tallinnas on liiklusohutuskampaania märkamine samal tasemel mis see oli eelmisel aastal ehk seda on näinud/kuulnud 67% liiklejatest.

Kui Tallinna autojuhtide seas on kampaania märkamine jäänud samale tasemele kui eelmisel aastal (71%), siis jalakäijate seas on tendents märkamise vähenemisele (61%→56%). Tartus on olukord vastupidine – kasvab kampaaniat näinute/kuulnute osakaal jalakäijate seas (61%→74%) ning kahaneb see autojuhtide hulgas (83%→70%).

Viimase aasta jooksul on Tallinnas liiklusohutuskampaania märkamine kasvanud nooremate, kuni 25-aastaste liiklejate ja meeste seas. Vörreldes varasemate aastatega on esmakordselt suurenenud kampaania märgatavus mitte-eestlaste seas.

Tartus on kampaaniast teadlikkus kahanenud nooremate liiklejate (18-25-aastaste) ning naiste hulgas.

6.1 Liiklusohutuskampaania märkamine reklaamikanalites

Liiklejatelt, kes märkasid liiklusohutuskampaaniat “Lase inimene üle tee! Alati!”, küsiti, millistes meediakanalites nad kampaaniat kuulsid/nägid?

Sarnaselt eelmise aastaga, **märkas kõige rohkem liiklejaid välireklaamikampaaniat** (68% kõikidest kampaaniat märganud liiklejatest). Vastupidiselt eelmisele aastale, oli välireklaami märkamine kõrgem Tallinnas, kus oli selle meediumi vahendusel kampaaniat märganud 84% jalakäijatest ja 68% autojuhtidest (joonis 11a ja 11b). Tartus oli välireklaami näinud liiklejad märgatavalt vähem kui aasta tagasi (74%→63%). Välireklaami näinute hulk on vähenenud nii Tartu jalakäijate kui ka autojuhtide seas.

Veidi alla kolmandiku liiklusohutuskampaaniat märganutest oli näinud telereklaami, kuid vörreldes eelmise aastaga on tendents selles meediumis reklaame näinute hulga vähenemise suunas. Tallinna jalakäijate seas on reklaami näinute hulk pigem kahanemas. Telereklaami märgatavus on kõrgem eestlaste seas.

Ligikaudu kümnendik liiklejatest on raadios või trükimeedias liiklusohutuskampaaniat näinud/kuulnud. Võrreldes teiste sihtrühmadega on raadioreklaami kuulnute seas märkimisväärselt rohkem venekeelt kõnelevaid liiklejaid.

6.2 Liiklusohutuskampaania mõju autojuhtide käitumisele

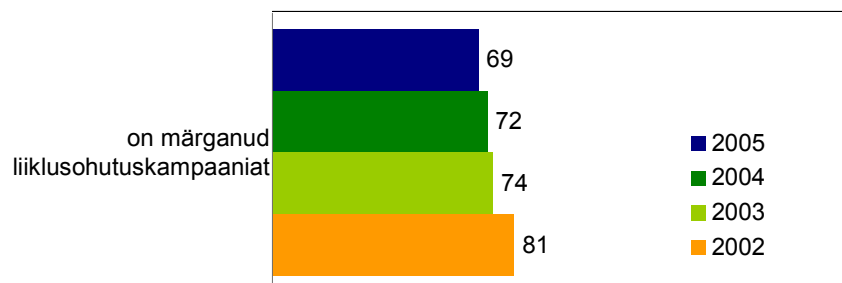
Nendel vastanutel, kes märkasid liiklusohutuskampaaniat, paluti hinnata ka selle mõju juhtide käitumisele, st. kas nende hinnangul mõjutas see autojuhtide käitumist kindlasti/pigem positiivselt või kindlasti/pigem negatiivselt.

Valdavalt on liiklusohutuskampaaniat märganute arvates kampaania mõju autojuhtidele positiivne, kuid võrreldes eelmise aastaga on kahanemas positiivselt suhtujate osakaal (joonis 12). Jätkuvalt on positiivsema hoiakuga on mõlema linna autojuhid. Samas suureneb nende hulk, kelle arvates kampaanial pole mõju autojuhtide käitumisele või osata seda hinnata. Sellised hinnangud on rohkem omased jalakäijatele.

Joonis 10 Liiklusohutuskampaania märkamine

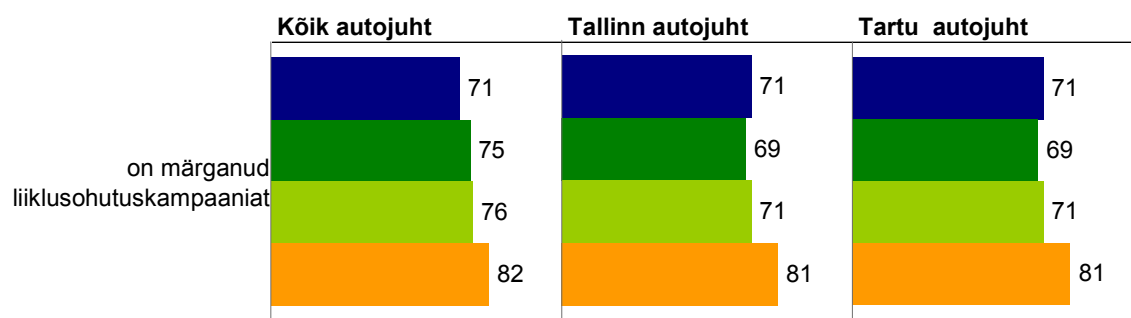
Kõik vastajad

(% kõikidest vastajatest)



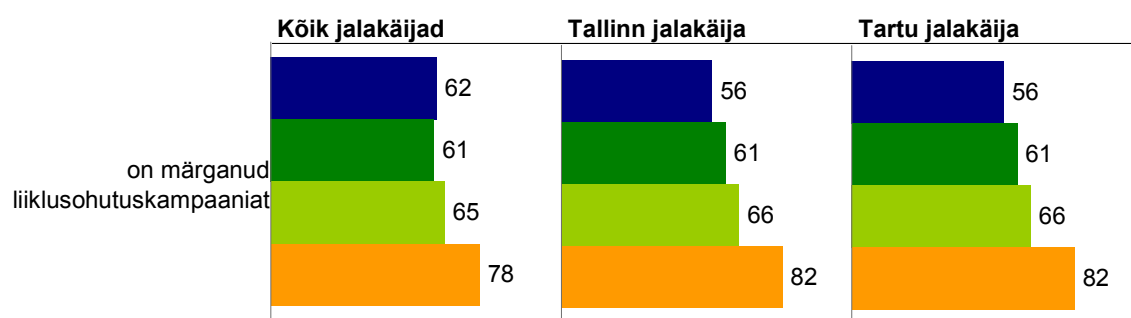
Autojuhid

(% autojuhtidest)



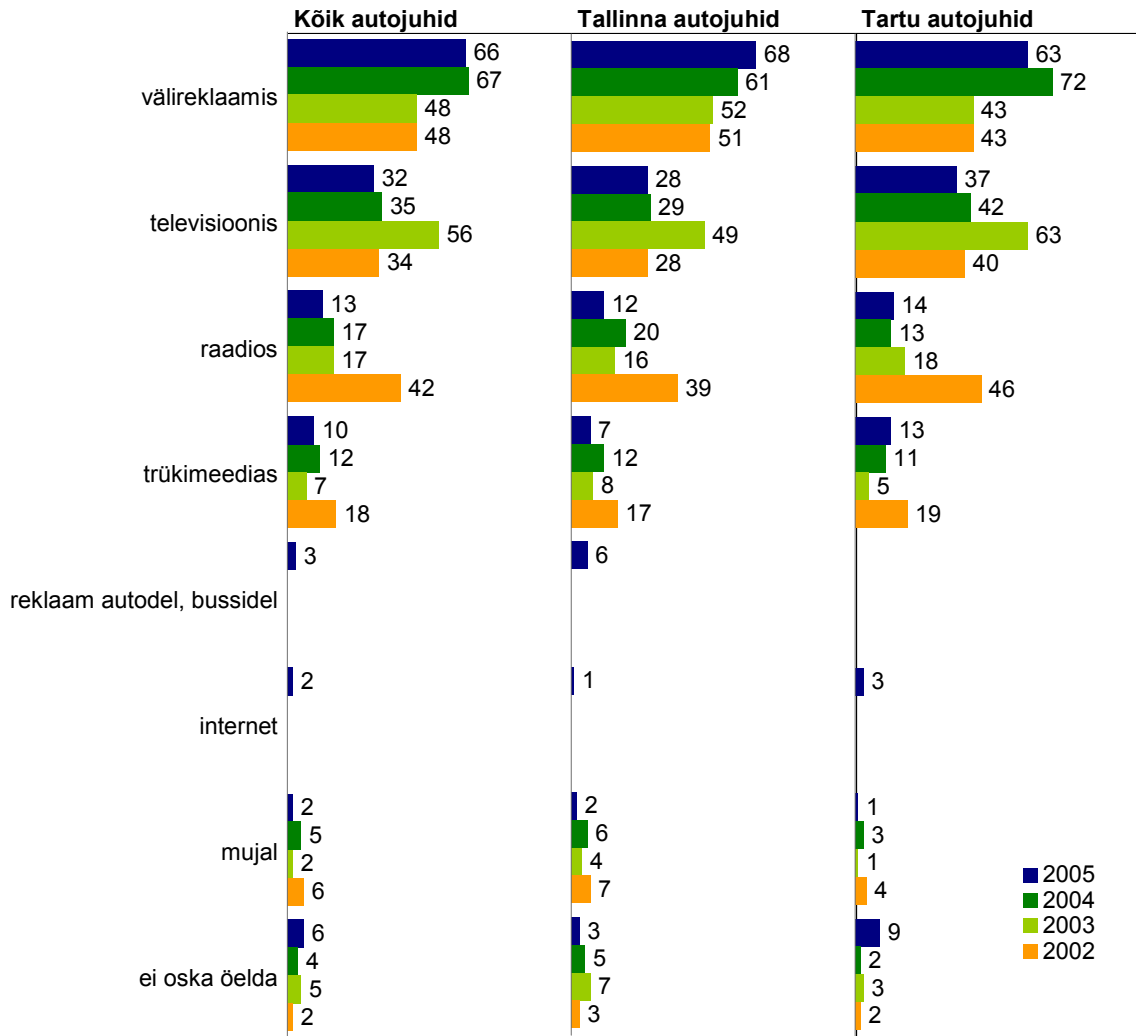
Jalakäijad

(% jalakäijatest)



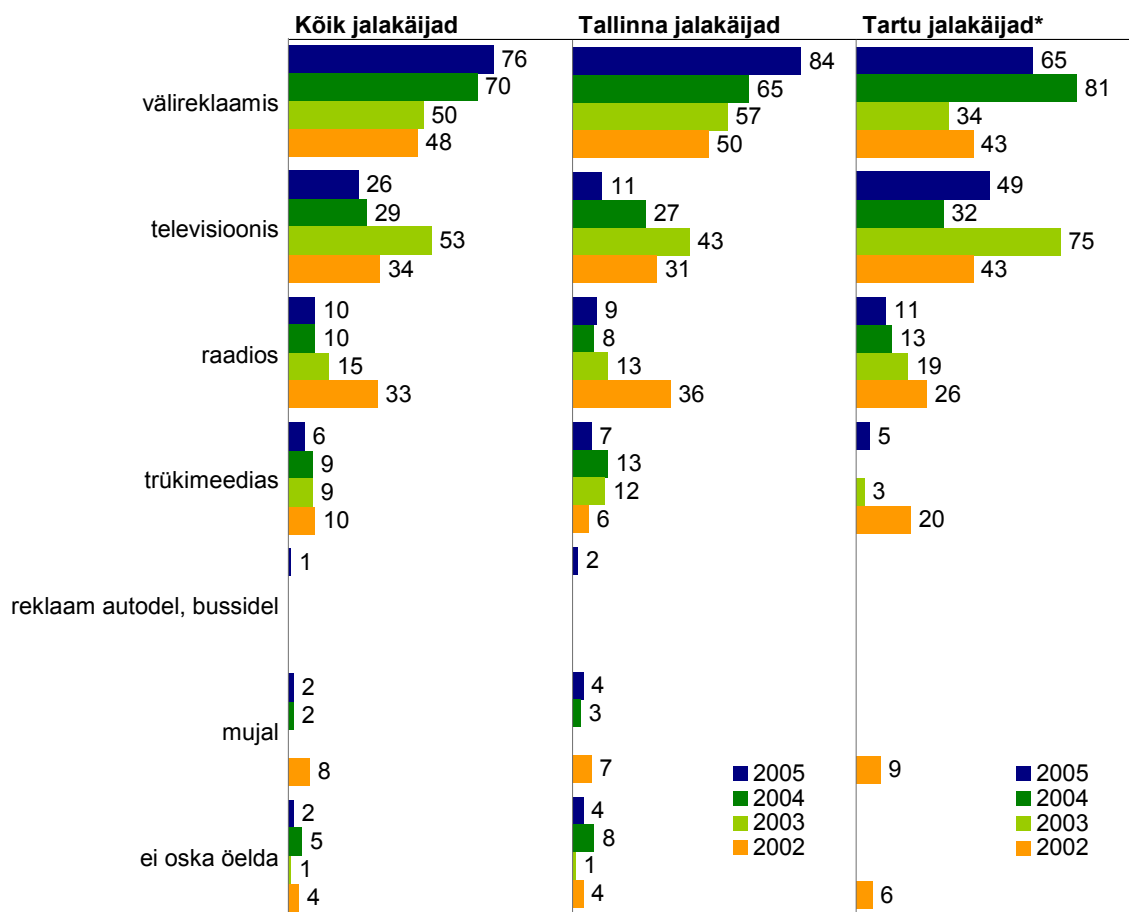
Joonis 11a Liiklusohutuskampaania märkamine erinevates meediakanalites - autojuhid

(% autojuhtidest, kes märkasid reklaami vastavas sihtrühmas)



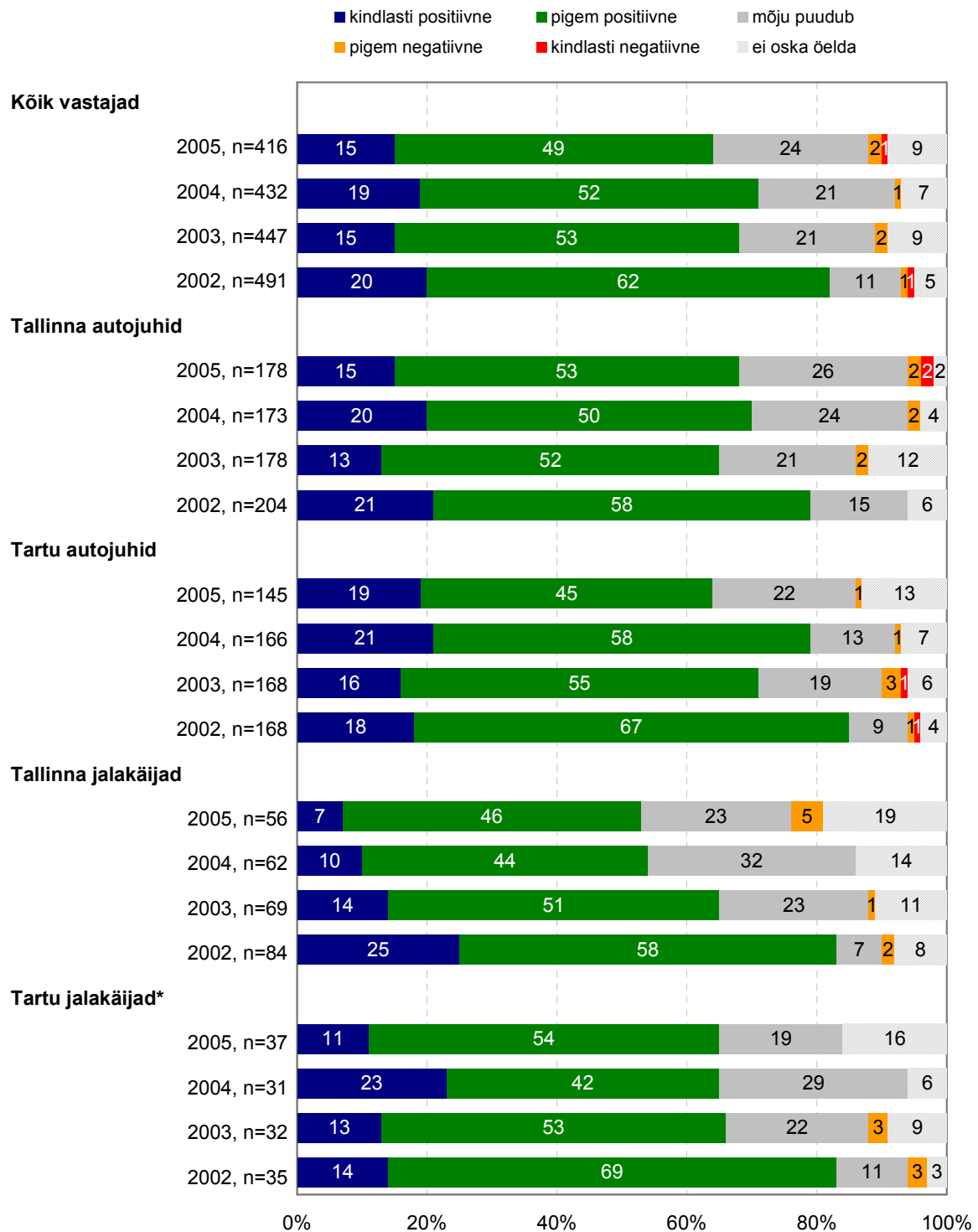
Joonis 11b Liiklusohutuskampaania märkamine erinevates meediakanalites - jalakäijatest

(% 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), et jalakäijatega toimuvate õnnetuste arvu ja raskusastet oleks võimalik selles piirkonnas vähendada.

Võrreldes eelmise aastaga leiab rohkem liiklejaid, et piirkiirust ei peaks kesklinnas vähendada – pea kaks kolmandikku liiklejatest on sellisel arvamusel (joonis 13). Piirkiiruse vähendamist peab vajalikuks 36% liiklejatest. Tallinna ja Tartu liiklejate hinnangud on sarnased.

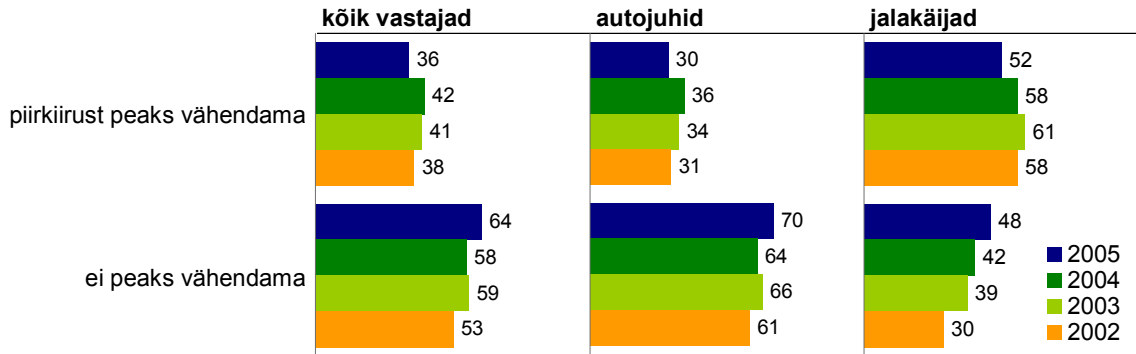
Kuigi nii autojuhtide kui ka jalakäijate seas on tendents piirkiiruse vähendamise ebavajalikkuse suunas, pooldab jätkuvalt 1,5 korda rohkem jalakäijaid piirkiiruse vähendamist kui autojuhte. Autojuhtidest on piirkiiruse vähendamise pooldajate seas rohkem mehi ja eestlasi ning 26-34-aastaseid. Jalakäijatest on piirkiiruse vähendamise pooldajaid keskmisest rohkem naiste, mitte-eestlaste 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. 63).

Võrreldes eelmise aastaga ei ole märkimisväärseid erinevusi vastajate põhjendustes. **Need, kes leiavad, et piirkiiruse vähendamisest on abi, põhjendavad seda eeskätt sellega, et 40km/h vähendaks õnnetuste arvu.** Sellisel arvamusel olevate inimeste seas on ka neid, kelle hinnangul on *40 km/h kesklinnas sobiv kiirus*. Sellisel arvamusel on enam-vähem võrdselt mõlema linna liiklejad.

Need, kelle arvates ei peaks piirkiirust vähendada, jagunevad oma seisukoha põhjenduses kaheks (mõlemat nimetas viiendik selle arvamuse pooldajatest): *40 km/h on liiga aeglane ja see tekitab vaid ummikuid ning ei ole vahet kas 40 või 50 km/h, sest 10km/h ei muuda asja*. Kahe linna liiklejate hinnangutes selles osas erinevused puuduvad.

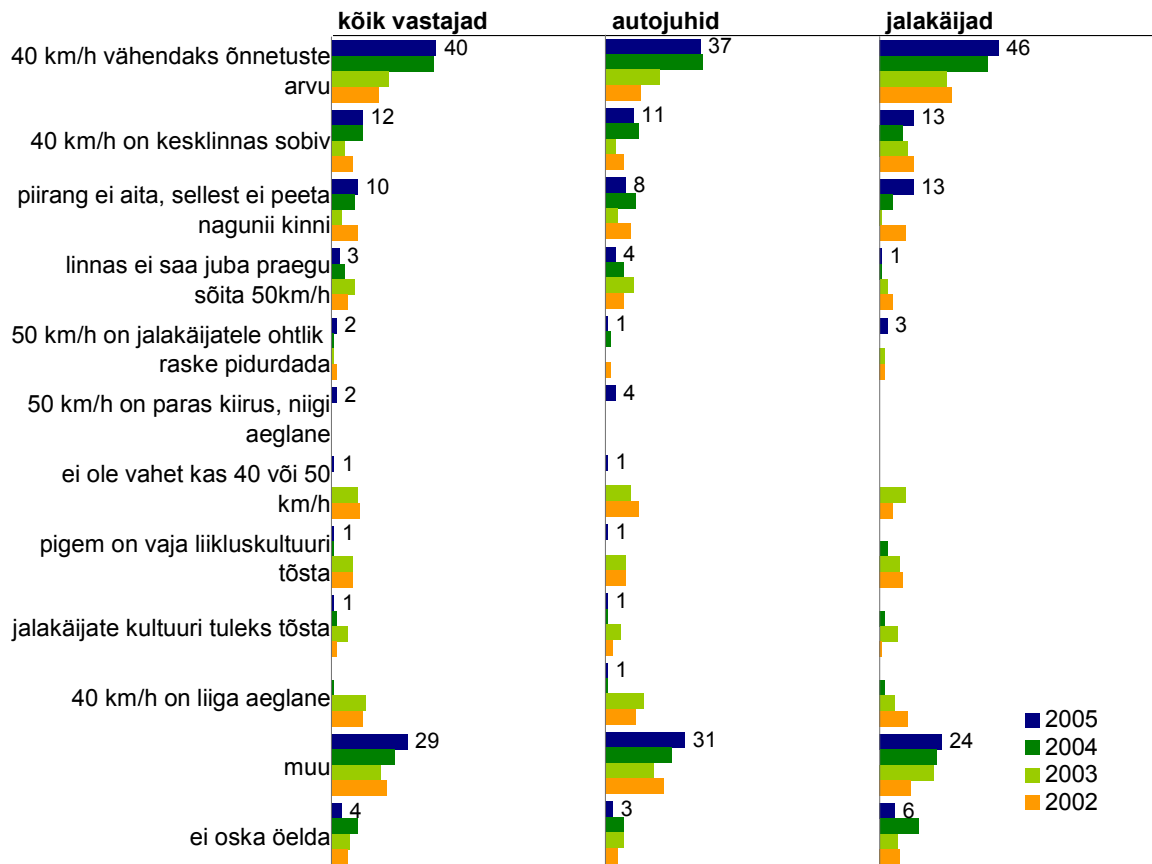
Joonis 13 Suhtumine piirkiiruse vähendamisse 40 kilomeetrini tunnis* (% vastavast sihtrühmast)



* 2002. aasta uuringus küsiti lisaks 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	251	100
Tartu	200	50	202	50

Küsitlus

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

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 5298 telefoninumbrit, kusjuures:

- 603 juhul viidi intervjuu läbi;
- 99 juhul keelduti intervjuust kohe (ei olnud võimalik täpsustada, kas on tegemist sihtrühma esindajaga või mitte);
- 35 juhul keeldus sihtrühma kuuluv isik vastamisest;
- 393 juhul ei olnud valitud numbril sihtrühma esindajat;
- 135 juhul ei olnud vastaja küsitlusperioodil kättesaadav;
- 308 juhul ei toimunud intervjuud, kuna kvoot oli täis;
- 3661 juhul ei saadud kontakti (number ei vastanud/polnud kasutusel, oli kinni, automaatvastaja);
- 64 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 (liiklusmärke, 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! Alati!"?

- 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