

Tähelepanematus kui turvarisk liikluses 2016

Uuringuraport

Tellijä: Maanteeamet

Töö teostaja: OÜ Eesti Uuringukeskus

Juuni 2016

Sisukord

Kokkuvõte	3
Uuringu meetoodika	5
Eesmärk	5
Valim	5
Uuringu läbiviimise protsess	7
Andmetöötlus.....	7
UURIMISTULEMUSED	8
1. Mobiiltelefoni kasutamine autojuhtimise ajal	8
1.1. Kasutussagedus ja -viisid	8
1.2. Auto juhtimise ajal kasutatava telefoni tüüp.....	10
1.3. Autojuhtide nägemus oma mobiiltelefoni kasutamisest.....	11
1.4. Sotsiaalne surve mobiiltelefoni kasutamisele sõidu ajal.....	13
1.5. Ohtlikud olukorrad autojuhtimisel mobiiltelefoni kasutades	15
2. Telefoni kasutamine jalakäijana	17
3. Telefoni kasutamine jalgrattaga sõites	19
4. Telefoni kasutamise võrdlus erinevates rollides liiklemisel	21
5. Elanike hinnangud liiklusreeglite rikkumisele	23
6. Elanike hinnangud telefoni kasutamise ohtlikkusele liikluses	25
7. Elanike seadusandlust ja järelvalvet puudutavad seisukohad	29
8. Liiklusohutuskampania märkamine.....	31
9. Peatoe reguleerimine autosõidul	33

Kokkuvõte

- ✓ Käesoleva uuringu eesmärgiks oli selgitada välja tähelepanu hajumist põhjustava käitumise tavapärasust liiklusesituatsioonis ning võrrelda tulemusi 2015. aasta sügisel läbiviidud samalaadse uuringu tulemustega.
- ✓ Uuring viidi läbi veebipaneeli küsitlusena perioodil 25. aprill – 04. mai 2016.
- ✓ 2016. aastal on viimase 12 kuu jooksul autot juhtides mobiiltelefoni kasutanud ligi 70% autojuhtidest.
- ✓ Meessoost autojuhtide seas on naistega võrreldes ligi poole enam sagedasi mobiili kasutajaid ning vanusegruppide lõikes kasutavad juhtimise ajal teistest enam mobiiltelefoni 25-49-aastased ning oluliselt harvemini 65-aastased ja vanemad autojuhid.
- ✓ Kõige sagedamini vastatakse autot juhtides kõnedele, teistest autojuhtimisel telefoni kasutamise viisidest enam levinud on ka pereliikmetele, sõpradele ja tuttavatele helistamine ning tööalaste kõnede tegemine.
- ✓ 45% autoroolis telefoni kasutavatest juhtidest ei kasuta käed-vabad seadet mitte kunagi, samas kui käeshoitava telefoni kasutamisest hoidub vaid 16%. Alati või sageli kasutab käed-vabad seadet veidi üle kolmandiku ning käeshoitavat telefoni ligi veerand juhtimisel mobiiltelefoni kasutavatest autojuhtidest.
- ✓ Veidi alla 90% autojuhtidest kasutab autot juhtides telefoni nii vähe kui võimalik ning juhul, kui peab sõidu ajal helistama, peatab auto enne turvalises kohas. Auto juhtimise ajal telefoni kasutamisest loobuma on valmis 41% ning pigem valmis 32% juhtidest.
- ✓ Võrreldes 2015. aastaga on autojuhtide hoiakud juhtimisel mobiiltelefoni kasutamisse muutunud positiivses suunas – kasvanud on nende osakaal, kes peatavad auto sõidu ajal helistamiseks eelnevalt turvalises kohas ning samas mõnevõrra kahanenud autojuhtimise ajal telefoni kasutamist toetavate ning sellega seonduvat enesekindlust peegeldavate seisukohtade osakaalud.
- ✓ Enam kui pooled autojuhtidest ei tahaks tegelikult autojuhtimise ajal telefoni kasutada, kuid tunnevad selleks kohustust ning 35% juhtidest jääb vaevama see, kui nad sõidu ajal telefonile ei vasta. 2/3 juhtidest pooldab sõidu ajal seadusevastaselt mobiiltelefoni kasutavate autojuhtide sagedasemat trahvimist ning 58% ei soovi, et teised liiklejad nende seadusevastast mobiilikasutust märkaks.
- ✓ Autoroolis mobiiltelefoni kasutamise tõttu oli 2016. aastal liiklusohtlikesse olukordadesse sattunud ligi kolmandik roolis telefoni kasutanud juhtidest.
- ✓ Auto juhtimisel põhjustasid mobiili kasutamise tõttu liiklusohtlikke olukordi enim hetkeline tähelepanu kadumine muu liikluse osas, kiiruse languse mitte märkamine ning oma sõidurealt

kõrvale kaldumine. Ohtu sattumise hetkel kõige levinumaks telefoni kasutamise viisiks oli kõnedele vastamine, millele järgnesid telefoniga rääkimine, numbri valimine ning autost või kotist asjade otsimine.

- ✓ Viimasel 12 kuul jalakäijana mobiiltelefoni kasutajaid oli 2016. aastal 88%. Nende telefoni kasutusviisid olid autojuhtidega sarnased – kõige levinum oli kõnedele vastamine, millele järgnesid pereliikmetele ja sõpradele-tuttavatele helistamine.
- ✓ Viimasel 12 kuul on jalgrattaga sõitnud 47% elanikkonnast ning sel ajal telefoni kasutanud on neist 28%. Kõige sagedasemaks mobiili kasutamise viisiks on ka nende puhul kõnedele vastamine, samuti pereliikmetele, sõpradele ja tuttavatele helistamine ning muusika, raadioprogrammide vms kuulamine.
- ✓ Kõige ohtlikumaks liiklusreeglite rikkumiseks peetakse sarnaselt varasemaga auto juhtimist alkoholi mõju all. Juhtimise ajal tekstisõnumite saatmist ja sotsiaalmeedia kasutamist peetakse pea sama suureks ohuks kui punase tule alt läbisõitu. Üle 90% elanikest peab kas väga või pigem ohtlikuks ka punase tule alt tee ületamist ja ilma juhtimisõigusega auto juhtimist.
- ✓ Kiiruse ületamist vähem kui 15 km/h ei pea 2016. aastal tõsiseks ohuks pea pooled elanikud.
- ✓ Telefoni kasutamist liikluses jalgrattaga sõites, auto juhtimisel ning jalakäijana tihedas liikluses peetakse pea võrdselt ohtlikuks. 91% elanike hinnangul on liiklusõnnetuse põhjuseks sageli just liiklejate tähelepanu hajumine.
- ✓ Kõige ohtlikumaks tegevuseks autoroolis peetakse mobiiltelefoniga tekstisõnumite saatmist, millele järgnevad meikimine/enese sättimine ning tegelemine lastega.
- ✓ 2016. aastal pooldab või pigem pooldab 56% elanikest rakendust, mis välistaks täielikult juhil sõidu ajal telefoni kasutamise. Veidi üle poole elanikest sooviks määrata mobiiltelefoni ebaseadusliku kasutamise eest senisest karmimaid karistusi, mida samal ajal 40% ei poolda.
- ✓ Sarnaselt eelnevaga pooldab ka 2016. aastal valdav enamik elanikkonnast seisukohta, mille kohaselt võiks autojuht kasutada sõiduajal vaid käed-vabad seadmega varustatud telefoni ning vaid 5% arvab, et telefoni kasutus autoroolis võiks jääda juhi enda valida.
- ✓ Liiklusohutuskampaania “Kui juhid, siis juhi” mõju peeti 2016. aastal varasemast veelgi positiivsemaks (positiivsete hinnangute osakaal 90%).
- ✓ Elanikkonna teadmised peatõe õige reguleerimise kohta autosõidul on oluliselt paremad kui nende praktiline rakendamine – kuigi turvalise peatõe asendiga on kursis $\frac{3}{4}$ elanikest, ei reguleeri ligi pooled neist seda võõrasse autosse istudes kunagi õigesse asendisse ning kaasreisijate peatõe asendile ei pööra tähelepanu ka ligi 60% autojuhtidest.

Uuringu meetoodika

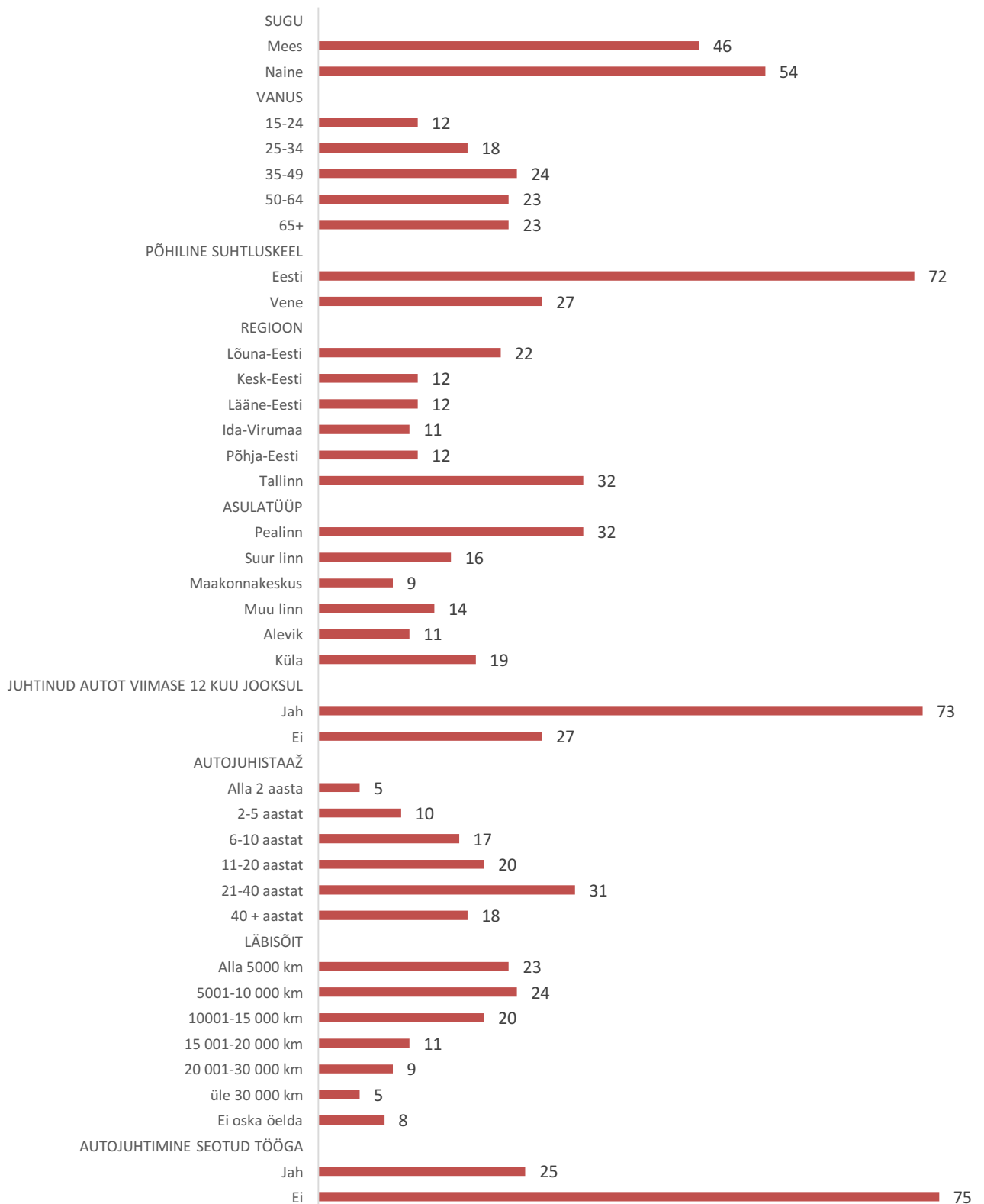
Eesmärk

Käesoleva uuringu eesmärgiks oli selgitada välja tähelepanu hajumist põhjustava käitumise tavapärasust liiklussituatsioonis ning võrrelda tulemusi 2015. aasta sügisel läbiviidud samalaadse uuringu tulemustega.

Valim

Uuringu üldkogumi moodustasid kõik Eesti elanikud alates 15. eluaastast. Valimi koostamisel võeti aluseks üldkogumi proportsionaalne mudel soo, vanuserühma, maakondade ning asulatüübi lõikes vastavalt Eesti Statistikaameti rahvastikuandmetele. Uuringu tulemused on üldkogumi suhtes esinduslikud.

Joonisel 1 on kirjeldatud küsitletute jagunemist lähtuvalt soost, vanusegrupist, põhilisest suhtluskeelest, regioonist, asulatüübist, autojuhtimisest viimase 12 kuu jooksul ning autojuhtide staažist, aastasest läbisõidust ning asjaolust, kas autojuhtimine on seotud nende tööga või mitte.



Joonis 1. Vastajate struktuur (n=1003, %)

Uuringu läbiviimise protsess

Uuring viidi läbi veebipaneeli küsitlusena perioodil 25. aprill – 04. mai 2016 Norstat Eesti AS-i veebipaneelis, kuhu kuulub hetkel ca 23000 aktiivset liiget alates 15. eluaastast.

Valdav osa veebipaneeli liikmetest on värvatud representatiivsete telefoni-uuringute käigus.

Küsitlemisel saadeti vastajatele e-kiri, milles informeeriti neid eeloleva küsitluse pikkusest ja selle eest saadavatest boonuspunktidest. Kiri sisaldas linki küsitluskeskkonda programmeeritud ankeedi veebipõhiseks täitmiseks. Vältimaks küsitluses osalemise sõltuvust teema meelepärasusest, ei informeeritud vastajat enne intervjuu algust ankeedi sisust. Iga vastaja link oli individuaalne, mis välistas võimaluse täita sama ankeeti mitu korda.

Vastajal oli võimalus täita ankeeti kas eesti või vene keeles. Vastajatele, kes polnud määratud ajaks ankeeti täitnud, saadeti kuni kaks meeldetuletuskirja.

Keskmine vastamisaeg oli 12 minutit.

Kokku saadeti välja 2448 kutset uuringus osalemiseks, lõpetatud veebiankeete oli 1003, poolikuks jäänud ankeete 61 ning kvoodid olid vastavas grupis juba eelnevalt täis 208 korral.

Andmetöötlus

Küsitlustulemuste töötlemiseks kasutati andmetöötluspakette *MS Excel* ja *SPSS*. Joonistel jm toodud andmed on ümardatud arvutiprogrammi poolt ja seetõttu võib ridade või veergude summa moodustada kohati 99% või 101%.

Statistilist olulisust mõõdeti Hii-ruut testidega. Tulemuste osas on taustatunnuste (sugu, vanusegrupp jm) välja toodud vaid need jaotused, mis osutusid statistiliselt olulisteks ning mida saab seega laiendada ka üldkogumile.

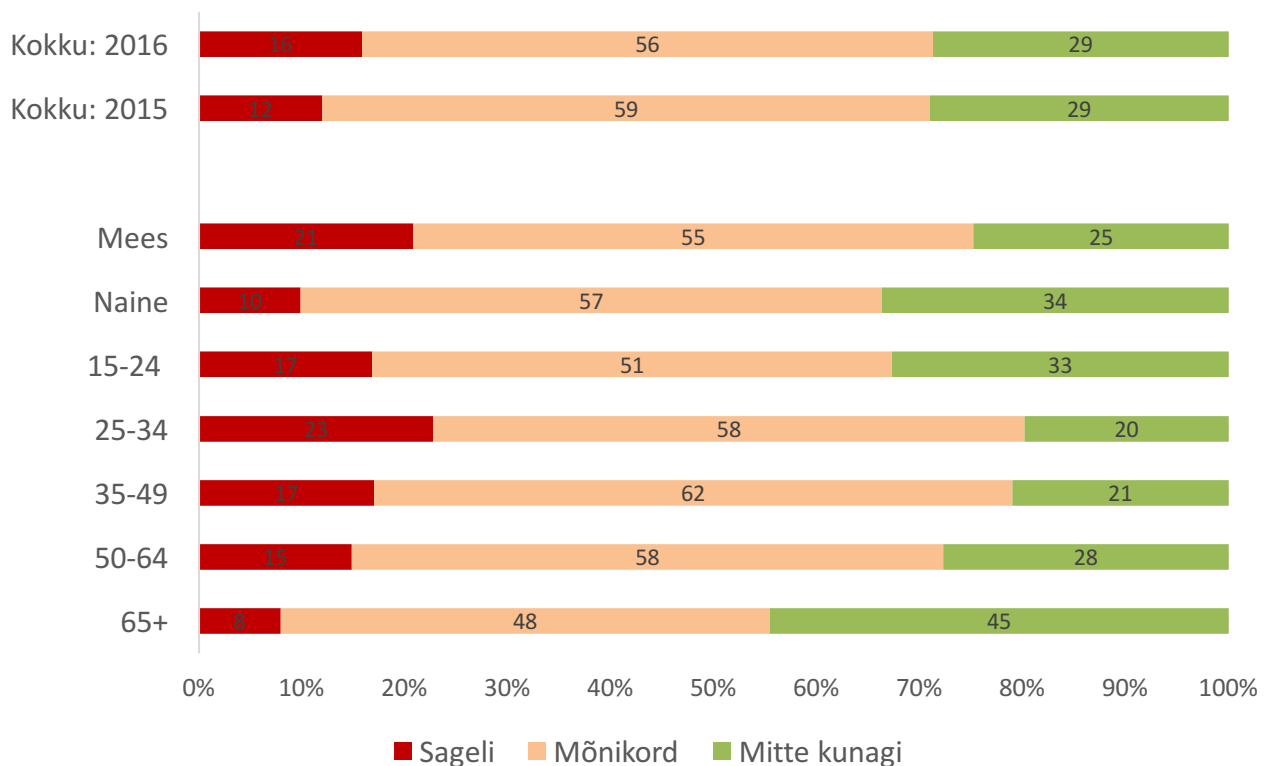
UURIMISTULEMUSED

1. Mobiiltelefoni kasutamine autojuhtimise ajal

1.1. Kasutussagedus ja -viisid

Vastajatelt, kes juhivad autot, küsiti esmalt, kui tihti on nad viimase 12 kuu jooksul kasutanud autot juhtides telefoni.

2016. aastal on viimase 12 kuu jooksul autot juhtides mobiiltelefoni kasutanud ligi 70% autojuhtidest. Kuigi 2015. aastal sügisel esitati analoogne küsimus vastajatele ilma ajalise piiranguta, on tulemused väga sarnased – sagedaste mobiilikasutajate osakaal on mõnikord kasutajate arvelt veidi suurem (Joonis 2).

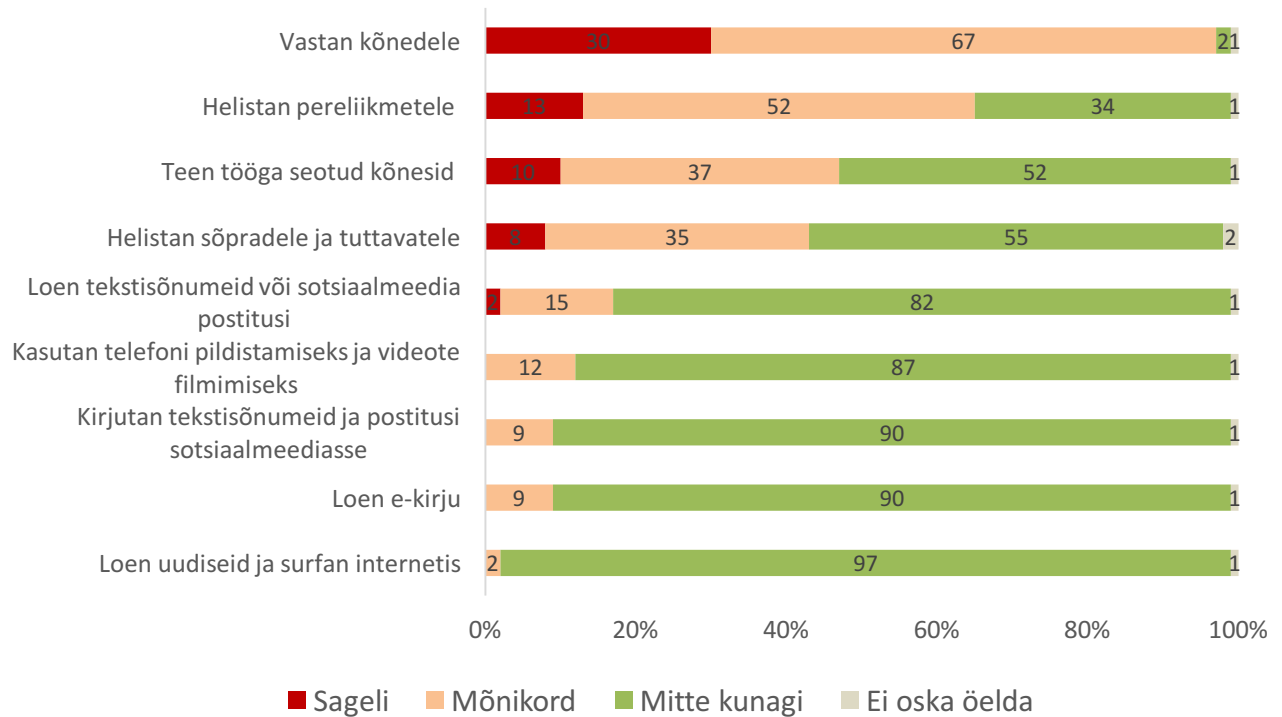


Joonis 2. Autojuhtide mobiiltelefoni kasutamine auto juhtimise ajal (n=735; %).

Meessoost autojuhtide seas on naistega võrreldes ligi poole enam sagedasi mobiili kasutajaid ning ligi 10% võrra vähem neid, kes ei kasuta roolis olles mobiiltelefoni kunagi. Vanusegruppide lõikes kasutavad juhtimise ajal teistest enam mobiiltelefoni 25-49-aastased ning oluliselt harvemini 65-aastased ja vanemad autojuhid.

Samuti kasutavad autoroolis sagedamini telefoni suurema aastase läbisõiduga juhid (nt alla 5000 km “sageli” 6%; üle 30 000 km “sageli” 71%) ning juhid, kelle töö on seotud autojuhtimisega (“sageli” 27% vs 12% kui töö ei ole seotud autojuhtimisega).

Joonis 3 annab ülevaate viimase 12 kuu jooksul roolis olles mobiiltelefoni kasutanud autojuhtide telefoni kasutamise viisidest.

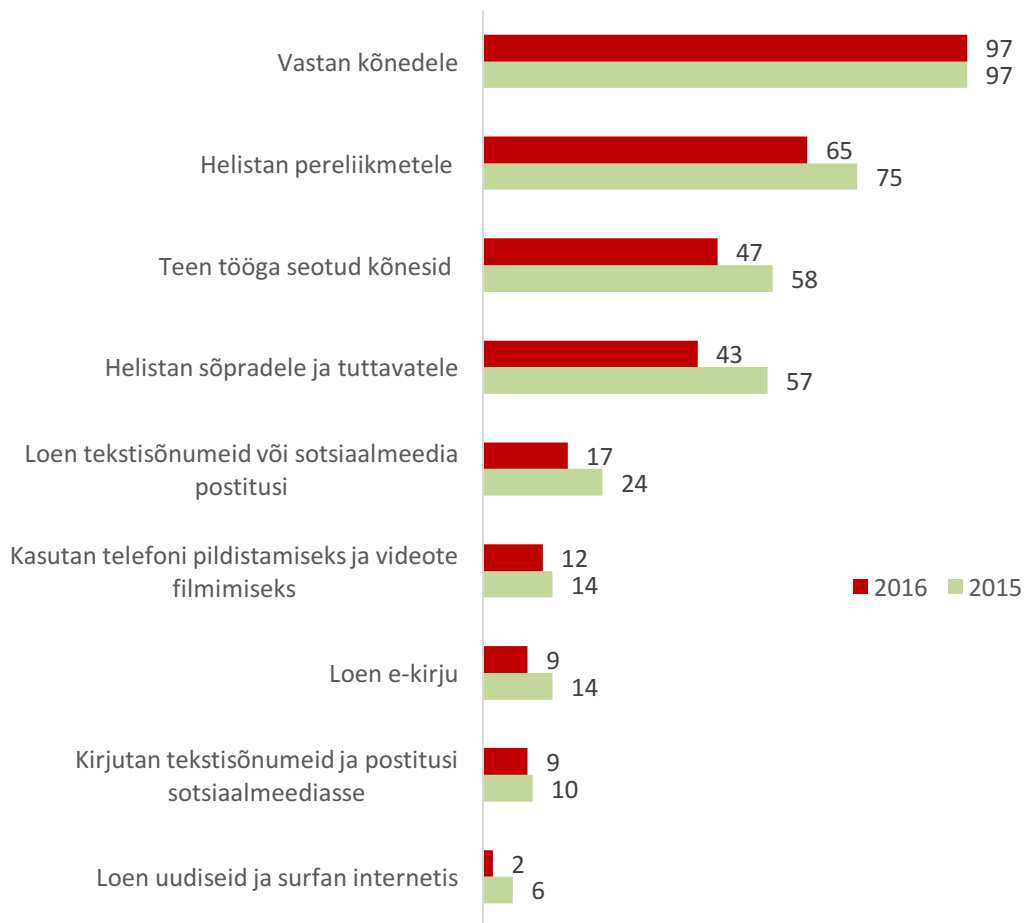


Joonis 3. Telefoni kasutamise viisid auto juhtimise ajal (n=523; %).

Kõige sagedamini vastatakse autot juhtides kõnedele, mida oli viimase 12 kuu jooksul teinud sageli 30% ning mõnikord ligi 2/3 roolis olles telefoni kasutavatest juhtidest. Teistest autojuhtimisel telefoni kasutamise viisidest enam levinud olid ka pereliikmetele helistamine (“sageli” + “mõnikord” 67%), tööalaste kõnede tegemine (47%) ning helistamine sõpradele ja tuttavatele (43%) (Joonis 3). Seevastu autoroolis uudiste lugemist ning internetis surfamist olid praktiseerinud vaid vähesed autojuhid.

Võrreldes tulemusi 2015. aastaga, ilmnevad küll mõningad erinevused autojuhtimisel levinud telefoni kasutamise viiside osakaaludes, kuid nende sagedusjärjestus samas muutunud ei ole.¹ Endiselt on kõige levinumaks autoroolis telefoni kasutamise viisiks kõnedele vastamine, mille osakaal on jäänud samaks (97%).

¹ 2016. aastal vastasid antud küsimusele vaid autojuhid, kes olid viimase 12 kuu jooksul kasutanud autot juhtides mobiiltelefoni; 2015. aastal antud ajaline määratlus puudus.



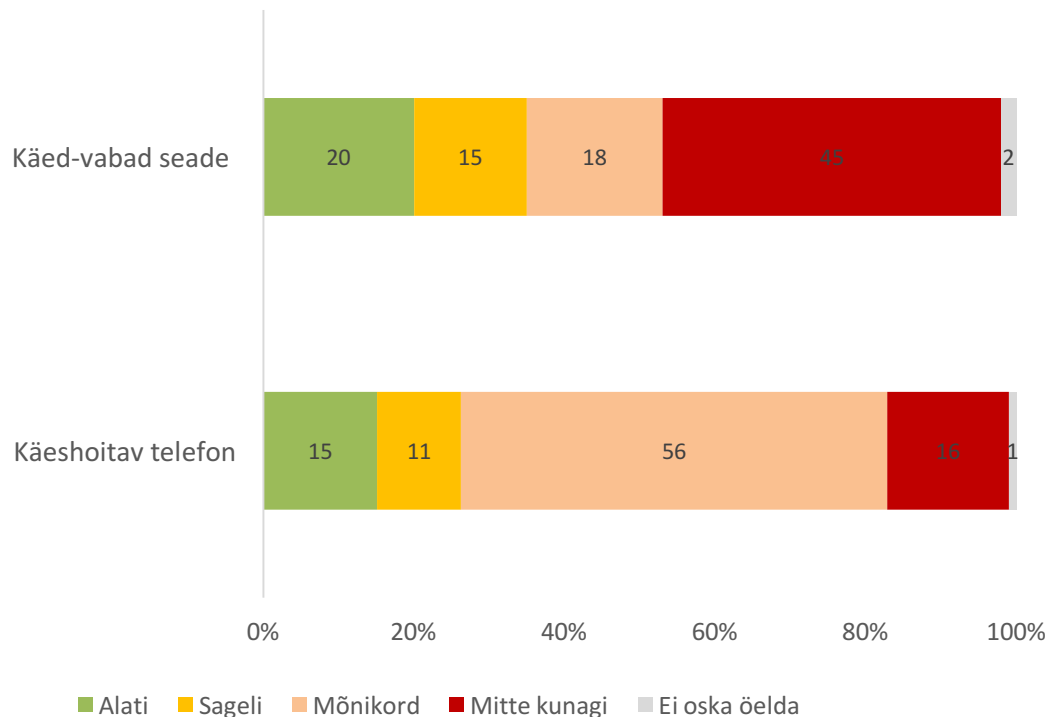
Joonis 4. Telefoni kasutamise viisid auto juhtimise ajal aastatel 2015 ja 2016 (“sageli”+”mõnikord”; %).

1.2. Auto juhtimise ajal kasutatava telefoni tüüp

Lisaks mobiiltelefoni kasutamise viisidele autojuhtimisel küsiti vastajatelt ka, kui tihti ja missugust tüüpi telefoni nad auto juhtimise ajal kasutavad.

45% autoroolis telefoni kasutavatest juhtidest ei kasuta käed-vabad seadet mitte kunagi, samas kui käeshoitava telefoni kasutamisest hoidub sama kindlalt vaid 16%. Alati või sageli kasutab käed-vabad seadet veidi üle kolmandiku ning käeshoivat telefoni ligi veerand juhtimisel mobiili kasutavatest autojuhtidest (Joonis 5).

2015. aastal kasutas käed-vabad seadet alati 22%, aeg-ajalt või mõnikord 34% ning mitte kunagi 40% autojuhtidest, kes kasutasid autojuhtimise ajal mobiiltelefoni. Käeshoitava telefoni kasutamissagedust eelneval aastal vastajatelt ei uuritud.



Joonis 5. Autojuhtimise ajal kasutatud telefoni tüüp ja kasutamissagedus (n=523; %).

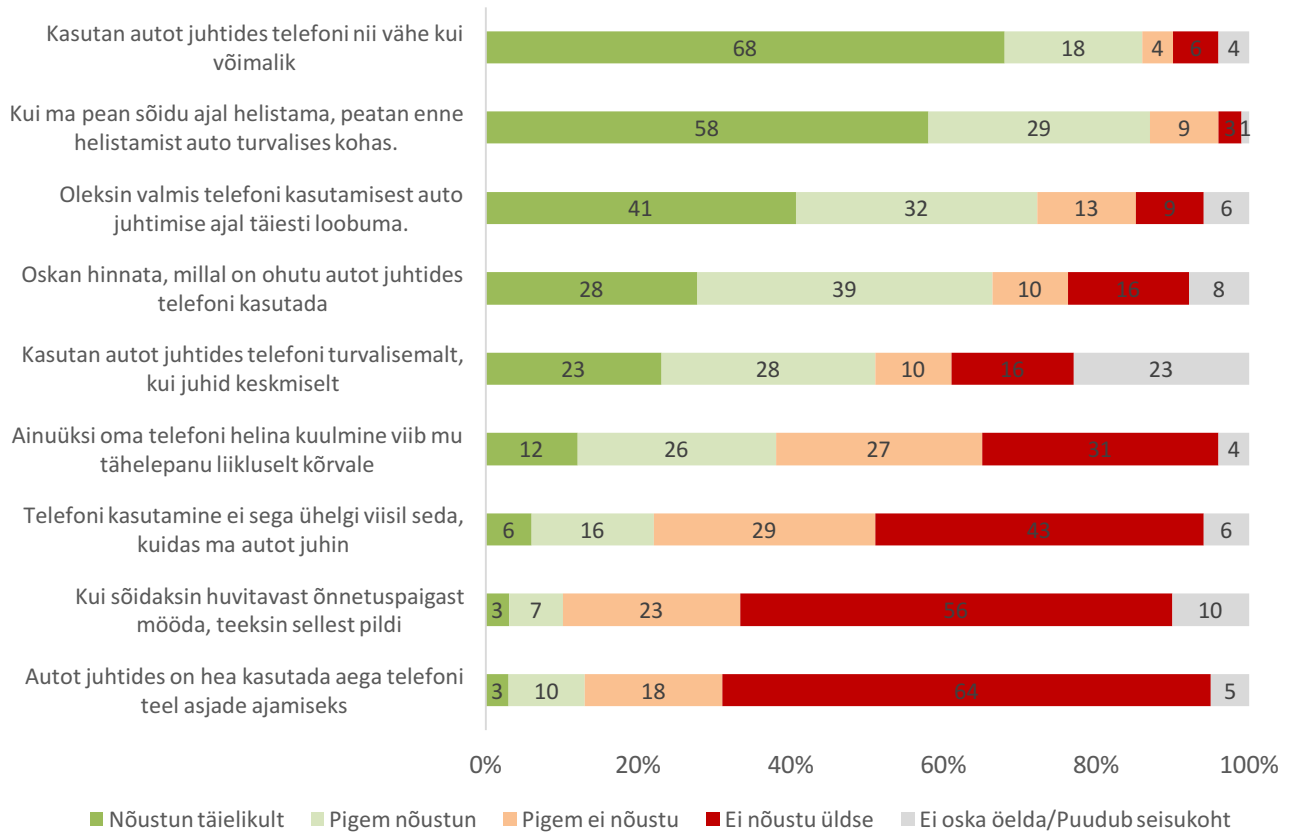
1.3. Autojuhtide nägemus oma mobiiltelefoni kasutamisest

Hinnates nõustumist erinevate autoroolis mobiiltelefoni kasutamist puudutavate väidete selgitati välja ka autojuhtide üldine nägemus oma sõidu ajal mobiiltelefoni kasutamisest (Joonis 6).

Vastavad hoiakud on üldiselt positiivsed - veidi alla 90% autojuhtidest (“nõustun täielikult” + “pigem nõustun”) kasutab autot juhtides telefoni nii vähe kui võimalik ning juhul, kui peab sõidu ajal helistama, peatab auto enne turvalises kohas. Auto juhtimise ajal telefoni kasutamisest loobuma on valmis 41% ning pigem valmis 32% juhtidest. Ligi kümnendik juhtidest on sellele aga selgelt vastu ning veidi enam (13%) leiab, et auto juhtimisele kuluvat aega on hea kasutada just telefoni teel asjade ajamiseks.

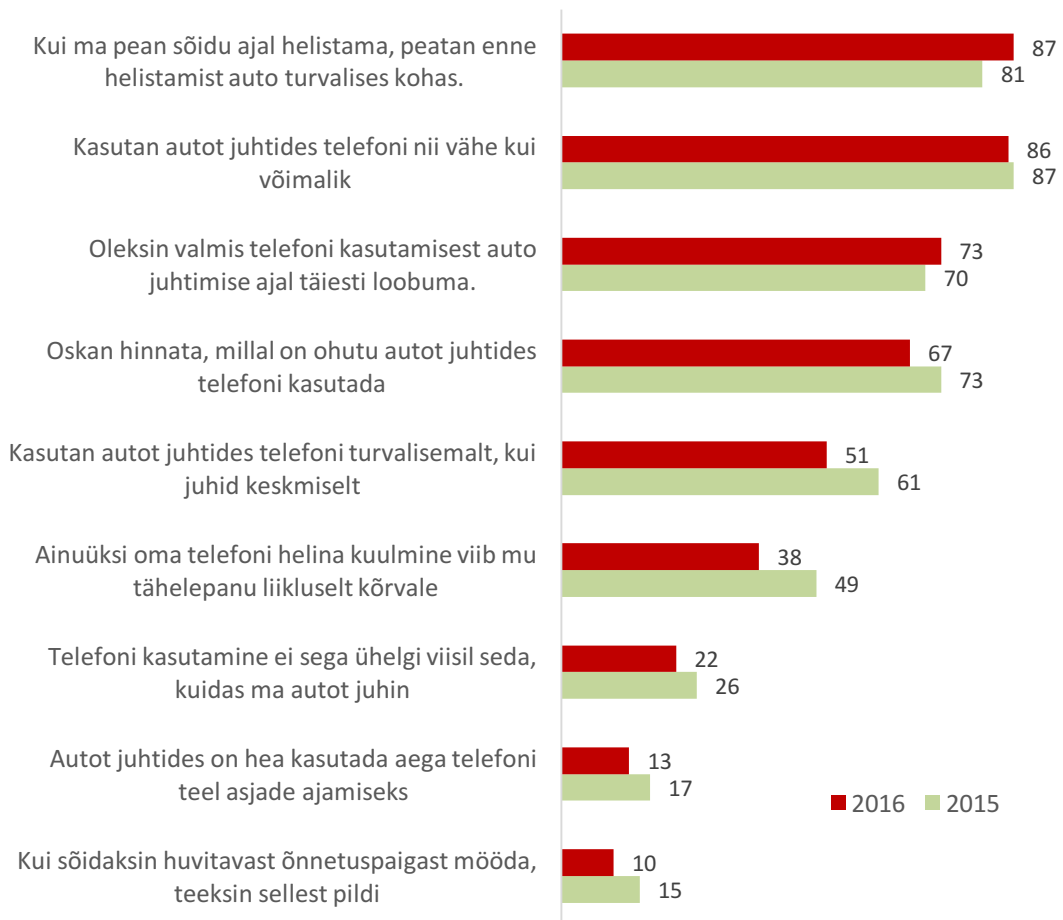
Enesekindlust autoroolis telefoni kasutamisel väljendavad samas tulemused, mille kohaselt ligi 2/3 autoroolis mobiiltelefoni kasutavatest juhtidest oskab enda arvates hinnata, millal on autot juhtides ohutu telefoni kasutada ning enam kui pooled leiavad, et kasutavad auto juhtimisel telefoni keskmisest turvalisemalt.

Huvitavast õnnetuspaigast mööda sõites on valmis sellest pilti tegema 10% juhtidest, samas enamus suhtub sellisesse käitumisviisi siiski taunivalt.



Joonis 6. Autoroolis mobiiltelefoni kasutavate autojuhtide nõustumine roolis olles telefoni kasutamisega seotud väidetega (n=735; %).

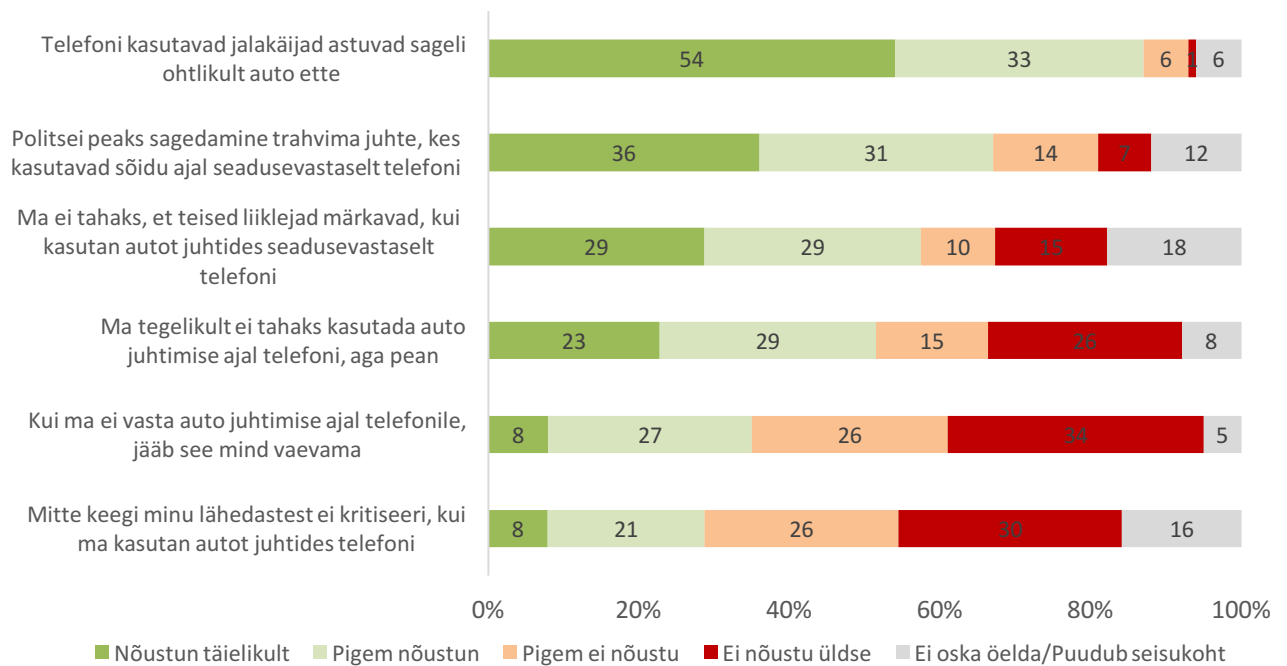
Võrreldes 2015. aastaga on autojuhtide hoiakud juhtimisel mobiiltelefoni kasutamisse muutunud positiivses suunas – kasvanud on nende osakaal, kes peatavad auto sõidu ajal helistamiseks eelnevalt turvalises kohas (6% võrra) ning samas mõnevõrra kahanenud autojuhtimise ajal telefoni kasutamist toetavate ning sellega seonduvat enesekindlust peegeldavate seisukohtade osakaalud.



Joonis 7. Autoroolis mobiiltelefoni kasutavate autojuhtide nõustumine roolis olles telefoni kasutamisega seotud väidetega 2015. ja 2016. aastal (“nõustun täielikult”+ “pigem nõustun”; %).

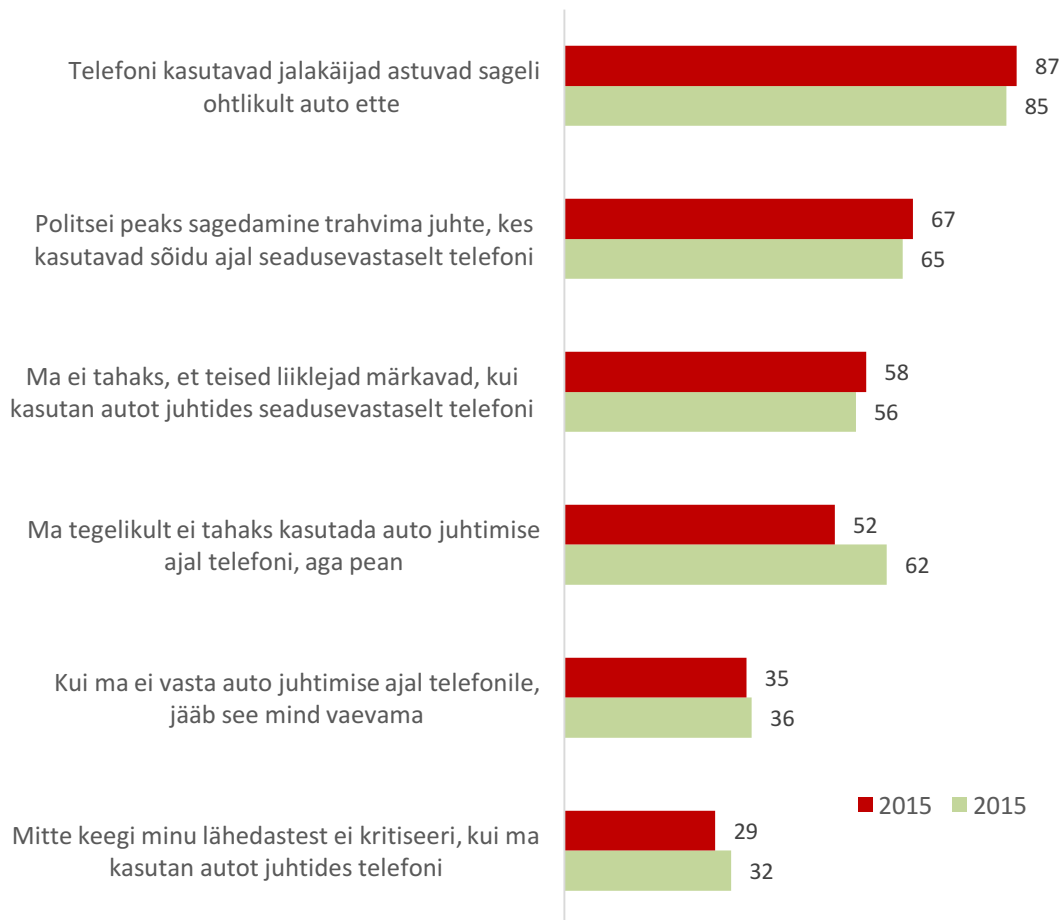
1.4. Sotsiaalne surve mobiiltelefoni kasutamisele sõidu ajal

Vaadates sõidu ajal mobiiltelefoni kasutamist puudutavat sotsiaalset survet ilmneb, et üle poole autojuhtidest (58%) ei tahaks tegelikult autojuhtimise ajal telefoni kasutada, kuid tunnevad selleks kohustust ning 35% juhtidest jääb vaevama see, kui nad sõidu ajal telefonile ei vasta (Joonis 8). 2/3 juhtidest pooldab sõidu ajal seadusevastaselt mobiiltelefoni kasutavate autojuhtide sagedasemat trahvimist ning 58% ei soovi, et teised liiklejad nende seadusevastast mobiilikasutust märkaks. Ka lähedased inimesed suhtuvad autojuhtide roolis oleku ajal mobiiltelefoni kasutamisse enamasti kriitiliselt.



Joonis 8. Autoroolis mobiiltelefoni kasutavate autojuhtide nõustumine roolis olles telefoni kasutamist puudutava sotsiaalse survega seotud väidetega (n=735; %).

Võrreldes 2015. aastaga on autoroolis mobiiltelefoni kasutamisega kaasnevat sotsiaalset survet puudutavad hoiakud püsinud võrdlemisi muutumatuna (Joonis 9). Suurimaks erinevuseks on autojuhtide, kes tegelikult juhtimise ajal telefoni kasutada ei soovi, aga tunnevad selleks kohustust, vähenemine 10% võrra.



Joonis 9. Autoroolis mobiiltelefoni kasutavate autojuhtide nõustumine roolis olles telefoni kasutamist puudutava sotsiaalse survega seotud väidetega 2015. ja 2016. aastal (“nõustun täielikult”+ “pigem nõustun”; %)

1.5. Ohtlikud olukorrad autojuhtimisel mobiiltelefoni kasutades

Viimase 12 kuu jooksul autot juhtides telefoni kasutanud juhtidelt uuriti ka seda, kas üldse ja millistesse ohtlikesse olukordadesse on nad juhtimise ajal telefoni kasutamise tõttu sattunud.

2/3 vastavatest juhtidest ei ole enda hinnangul sattunud sel perioodil ühtegi ohtlikku olukorda (Joonis 10). Ohtlikke olukordi olid samas enim põhjustanud hetkeline tähelepanu kadumine muu liikluse osas (19%), kiiruse languse mitte märkamine (17%) ning oma sõidurealt kõrvale kaldumine (11%).²

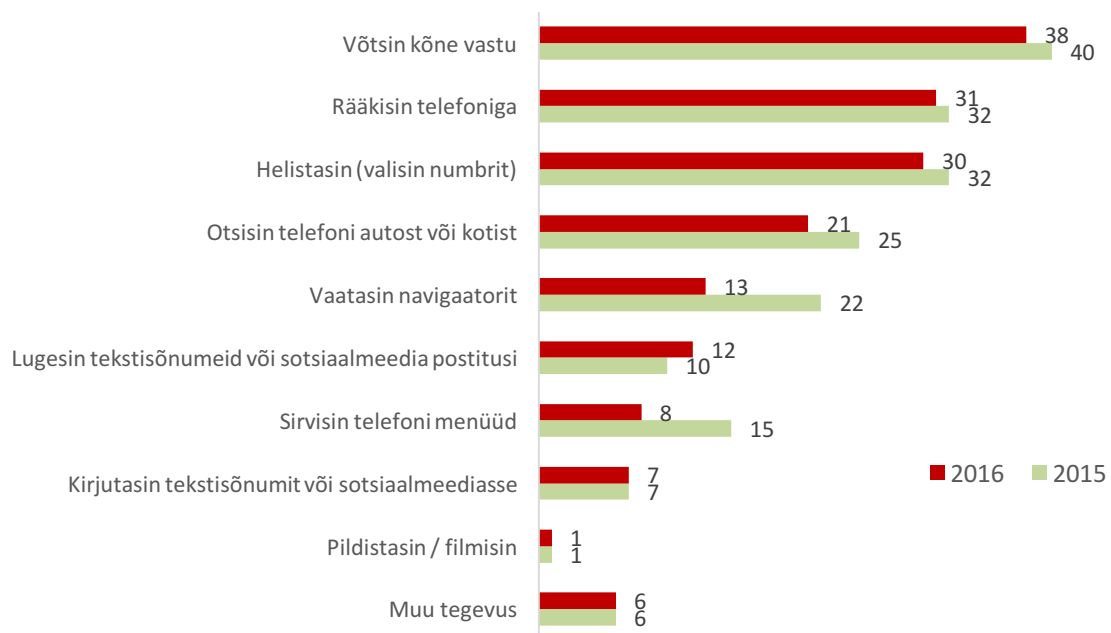
² Kuna 2015. aastal esitati antud küsimus kõigile autojuhtidele ning küsimuse ajaline määratlus oli 12 kuu asemel 2 aastat, siis sellest tuleneva ebatäpsuse tõttu ei ole antud küsimuse puhul aastate võrdlust lisatud.



Joonis 10. Viimasel 12 kuul autoroolis mobiiltelefoni kasutamise tõttu ohtlikesse olukordadesse sattumine (n=523; %).

Autoroolis mobiiltelefoni kasutamise tõttu liiklusohtlikesse olukordadesse sattunutelt uuriti ka seda, mil viisil nad ohtu sattumise hetkel telefoni kasutasid.

Ohtu sattumise hetkel kõige levinumaks telefoni kasutamise viisiks oli kõnedele vastamine, mis osutus samas ka kõige sagedasemaks autoroolis telefoni kasutamise viisiks (Joonis 11). Järgnesid telefoniga rääkimine (31%), numbril valimine (30%) ning autost või kotist asjade otsimine.



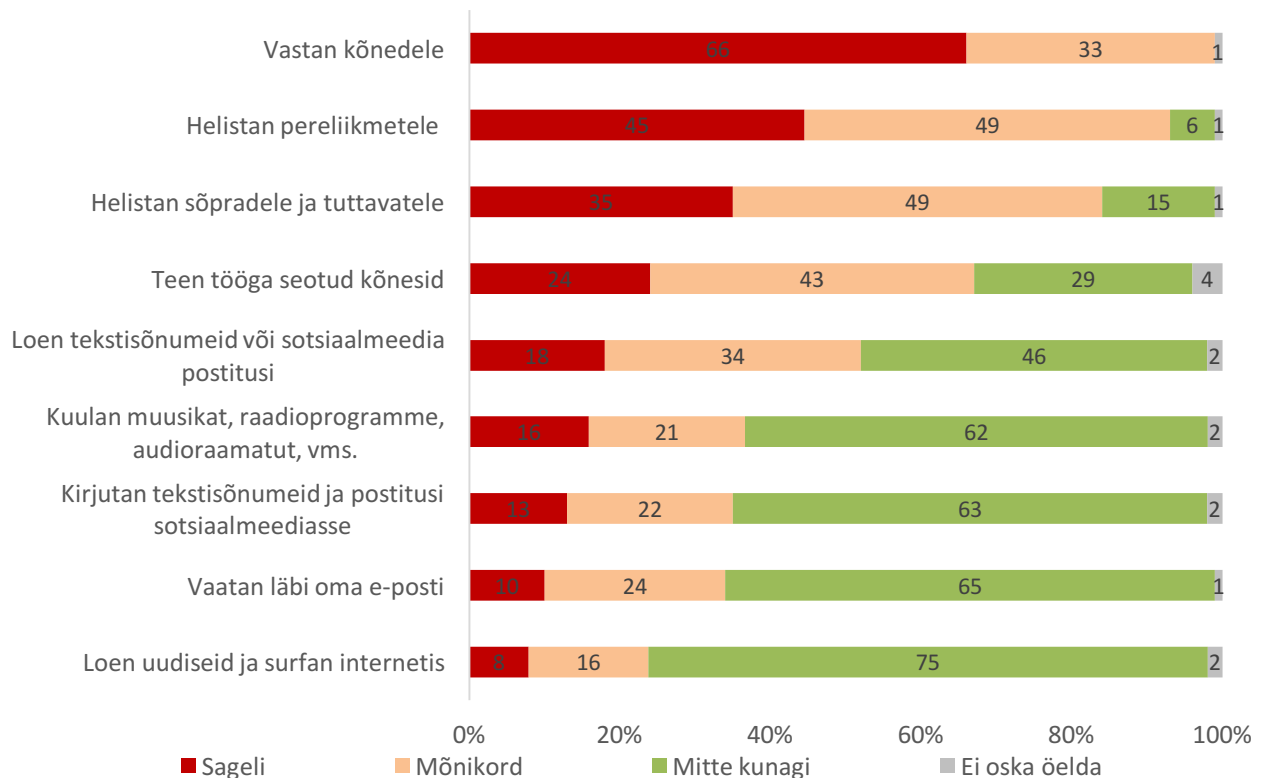
Joonis 11. Autoroolis mobiiltelefoni kasutamise tõttu liiklusohtlikesse olukordadesse sattunute telefoni kasutamise viis ohtu sattumise hetkel 2015. ja 2016. aastal.

2015. aastal uuriti telefoni kasutamise viise ohtu sattumise hetkel kahe viimase aasta jooksul, mis mõjutab ka vastavaid sagedusjaotusi. Samas on tähelepanuväärne asjaolu, et viis kõige sagedasemat ohtu sattumise põhjust esinevad nii 2015. kui 2016. aastal samas järjestuses (Joonis 11).

2. Telefoni kasutamine jalakäijana

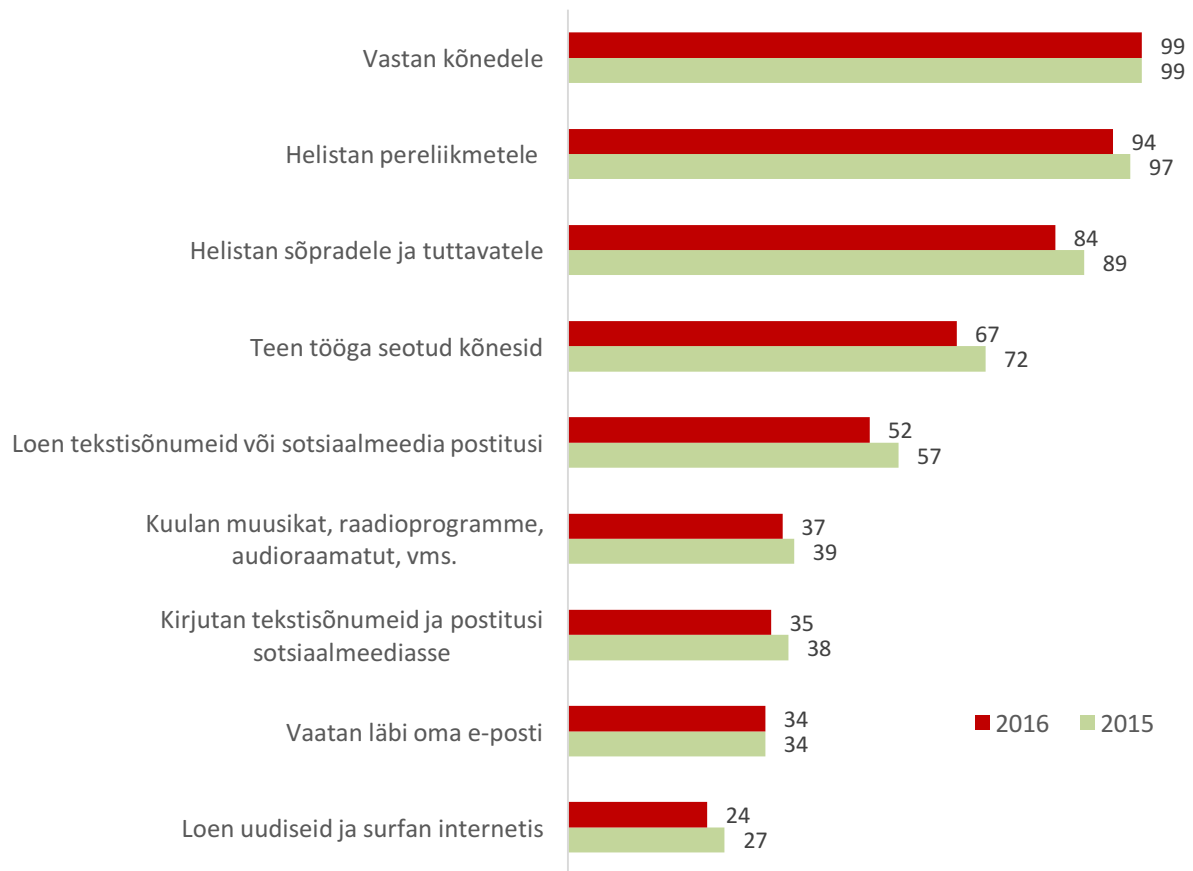
Viimasel 12 kuul kasvõi mõnikord jalakäijana mobiiltelefoni kasutajaid oli 2016. aastal 88% (2015. aastal 89%).

Jalakäijana telefoni kasutajate telefoni kasutusviisid olid autojuhtidega sarnased – kõige levinum oli kõnedele vastamine (“sageli”+“mõnikord” 99%), millele järgnesid pereliikmetele (94%) ja sõpradele tuttavatele (84%) helistamine. Töoga seotud kõnesid oli jalakäijana teinud ligi 2/3 (Joonis 12).



Joonis 12. Viimasel 12 kuul jalakäijana telefoni kasutanute telefoni kasutamise viisid (n=883;%).

Võrreldes tulemusi eelneva aastaga ilmneb, et kuigi vaadeldav periood oli erinev (2015. aastal 2 aastat, 2016. aastal viimased 12 kuud) järgib telefoni kasutamine liikluses jalakäija rollis olles varasemaga sama mustrit ning telefonikasutusviiside järjestus esinemise sageduse alusel on jäänud samaks (Joonis 13).

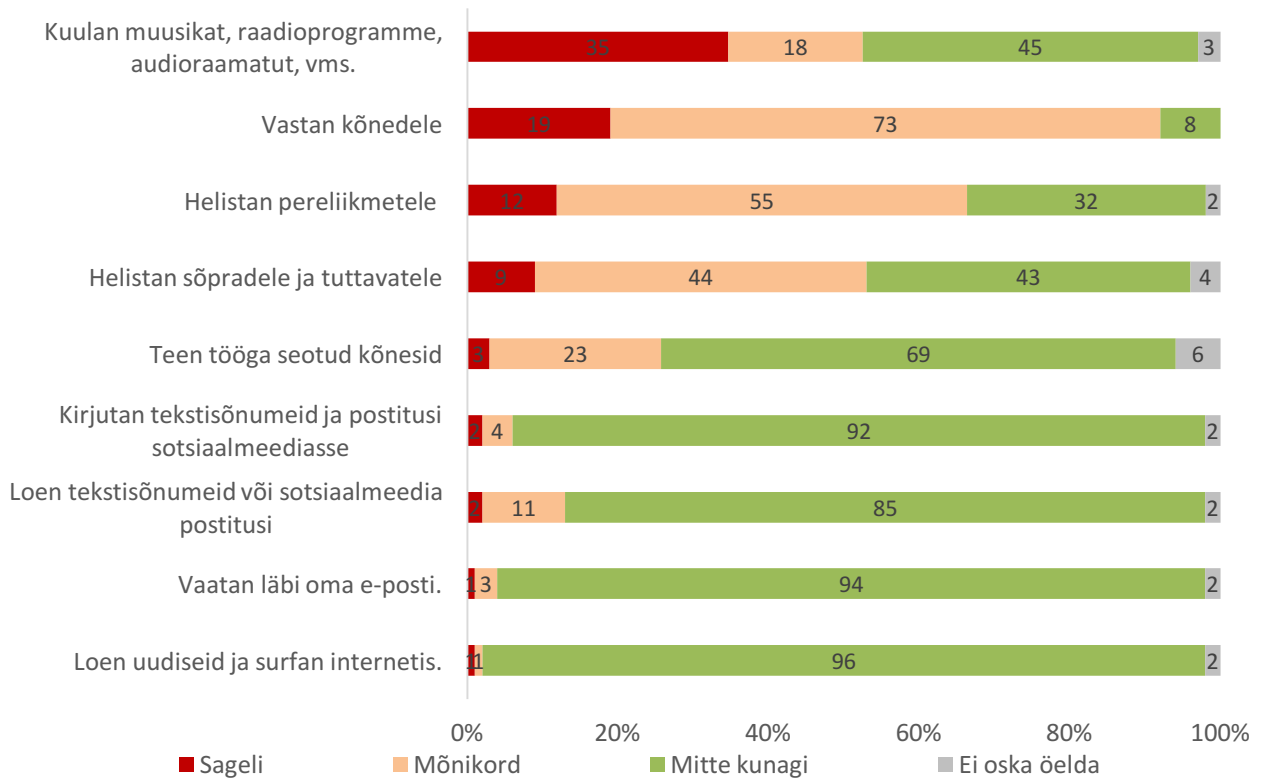


Joonis 13. Jalakäijana telefoni kasutanute telefoni kasutamise viisid aastatel 2015 (2 aasta jooksul) ja 2016 (viimase 12 kuu jooksul) (%).

3. Telefoni kasutamine jalgrattaga sõites

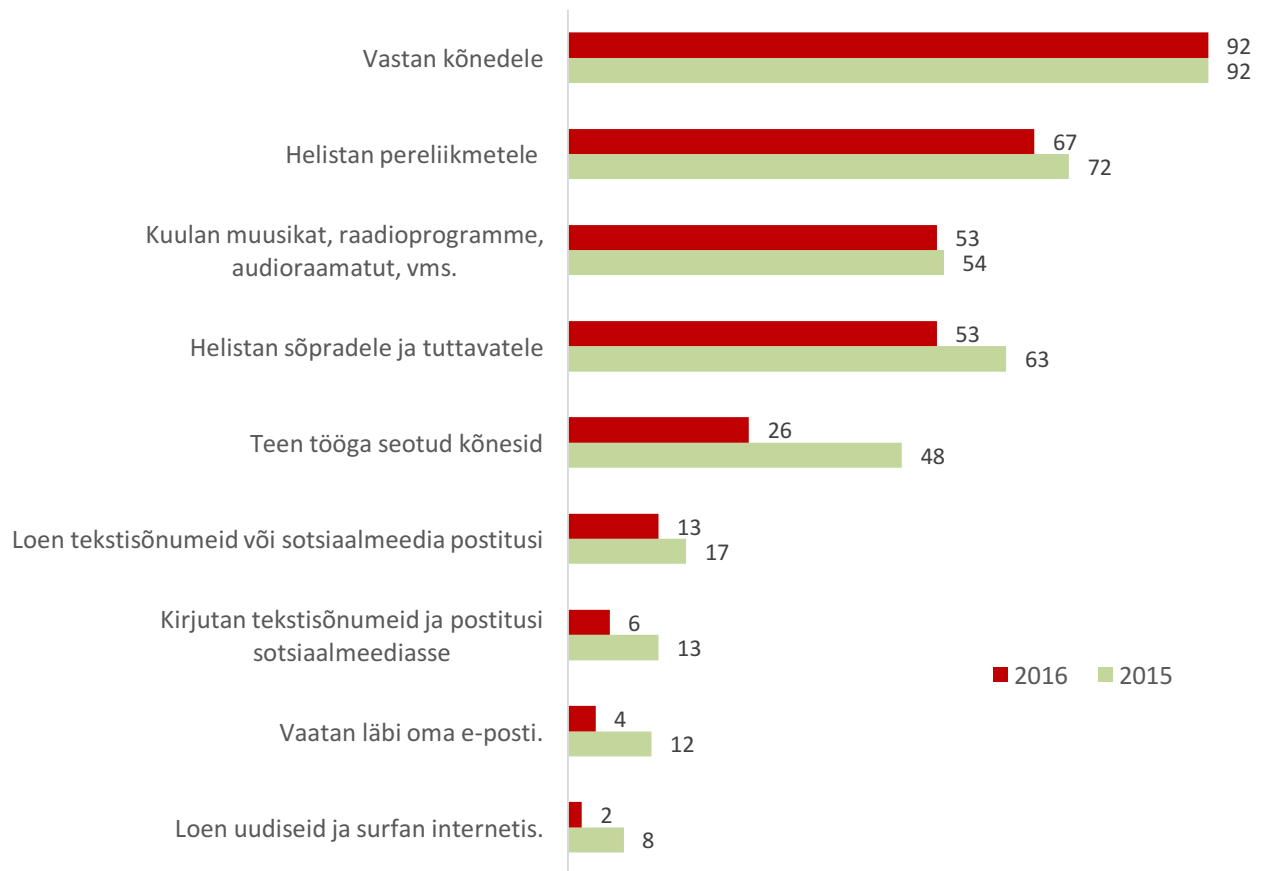
Viimasel 12 kuul on jalgrattaga sõitnud 47% elanikkonnast ning sel ajal telefoni kasutanud on neist 28%.

Sarnaselt liikluses autojuhi ja jalakäijana mobiiltelefoni kasutamisele on ka jalgratturite puhul kõige sagedasemaks mobiili kasutamise viisiks kõnedele vastamine, mida on teinud 92% viimasel 12 kuul sõidu ajal telefoni kasutanud ratturitest (Joonis 14). 2/3 on helistanud pereliikmetele ning veidi üle poole kuulnud muusikat, raadioprogramme vms ning helistanud sõpradele ja tuttavatele. Jalgrattasõidu ajal sagedase tegevusena mainiti samas enim just muusika, raadioprogrammide, audioraamatute jms kuulamist.



Joonis 14. Viimasel 12 kuul jalgratturina telefoni kasutanute telefoni kasutamise viisid (n=131;%).

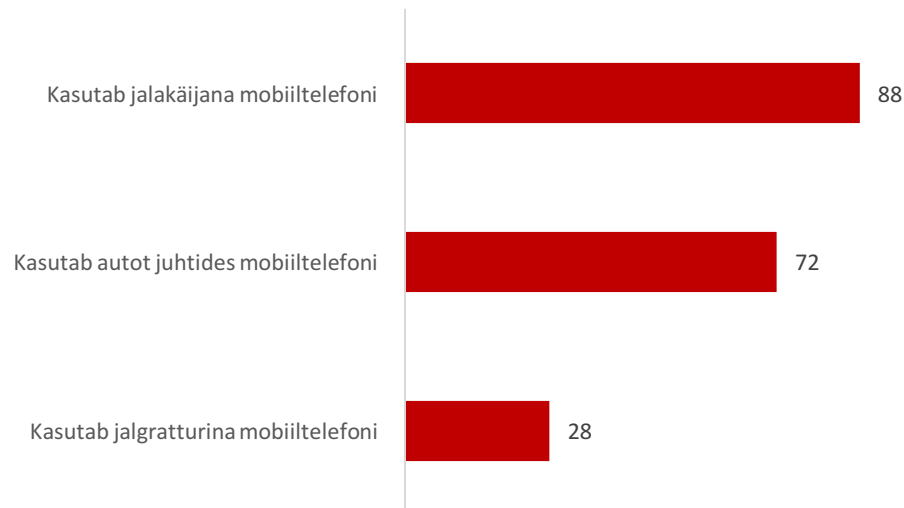
Võrreldes jalgratturina telefoni kasutamise viise aastate lõikes torkab suurima erinevusena silma tööga seotud kõnede tegemise märkimisväärne vähenemine (Joonis 15). Viimane võib aga olla oluliselt mõjutatud ajalise piirangu puudumisest vastavas küsimuses 2015. aastal.



Joonis 15. Jalgratturina telefoni kasutanute telefoni kasutamise viisid aastatel 2015 (period määratlemata) ja 2016 (viimase 12 kuu jooksul) (%).

4. Telefoni kasutamise võrdlus erinevates rollides liiklemisel

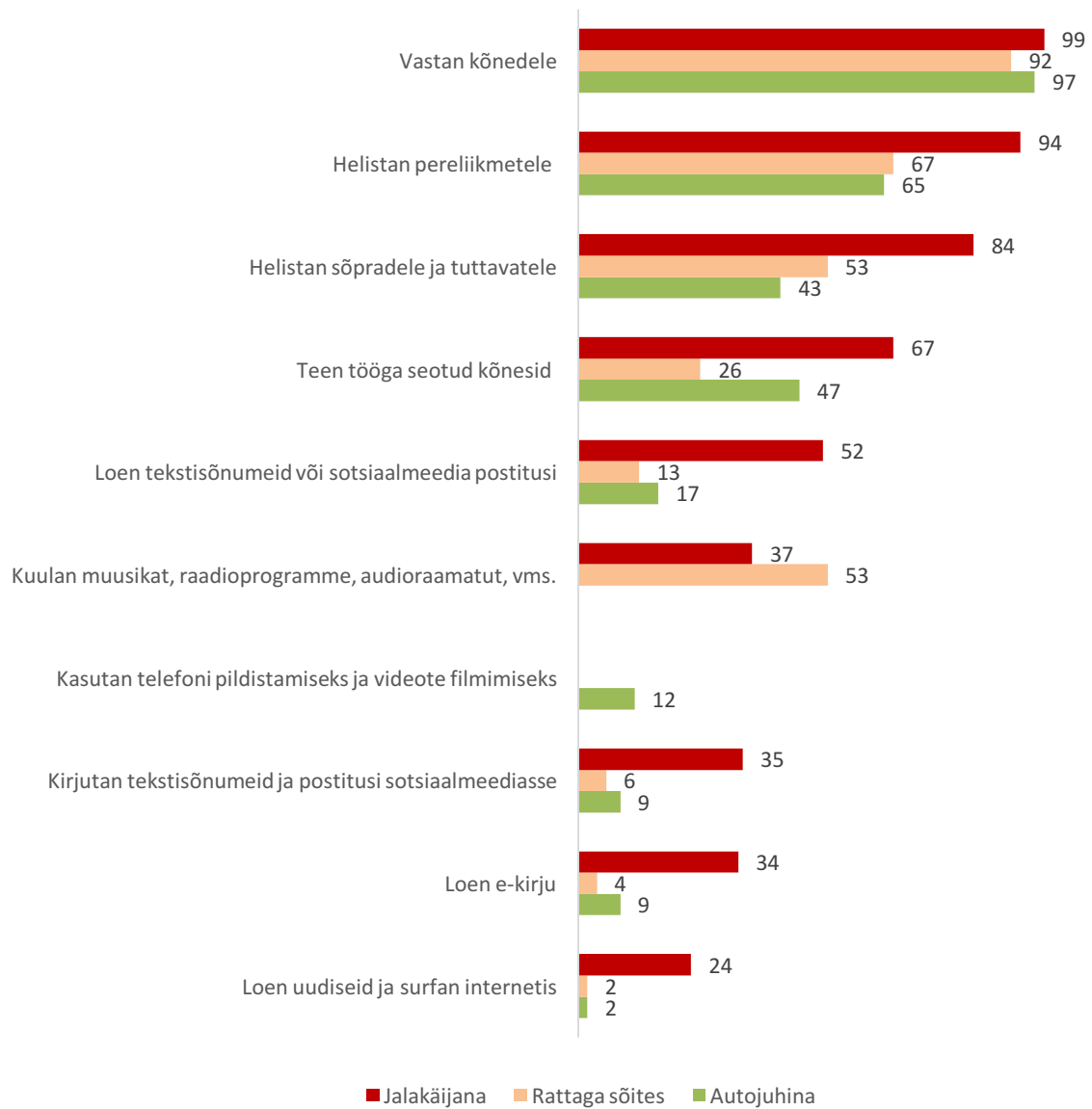
Kõrvutades mobiiltelefoni kasutamist liikluses erinevate rollide lõikes näeme, et kõige sagedamini kasutatakse mobiiltelefoni jalakäijana ning kõige harvemini jalgratturina (Joonis 16).



Joonis 16. Mobiiltelefoni kasutamine liiklemisel erinevates rollides (%).

Joonisel 17 on toodud võrdlusena välja erinevate mobiiltelefoni kasutamise viiside sagedus liikluses jalakäija, autojuhi ja jalgratturina.

Kõige aktiivsemalt kasutatakse mobiiltelefoni erinevateks tegevusteks jalakäijana, vaid muusika, raadioprogrammide jms kuulamine on enam levinud jalgratturina liigeldes (Joonis 17).



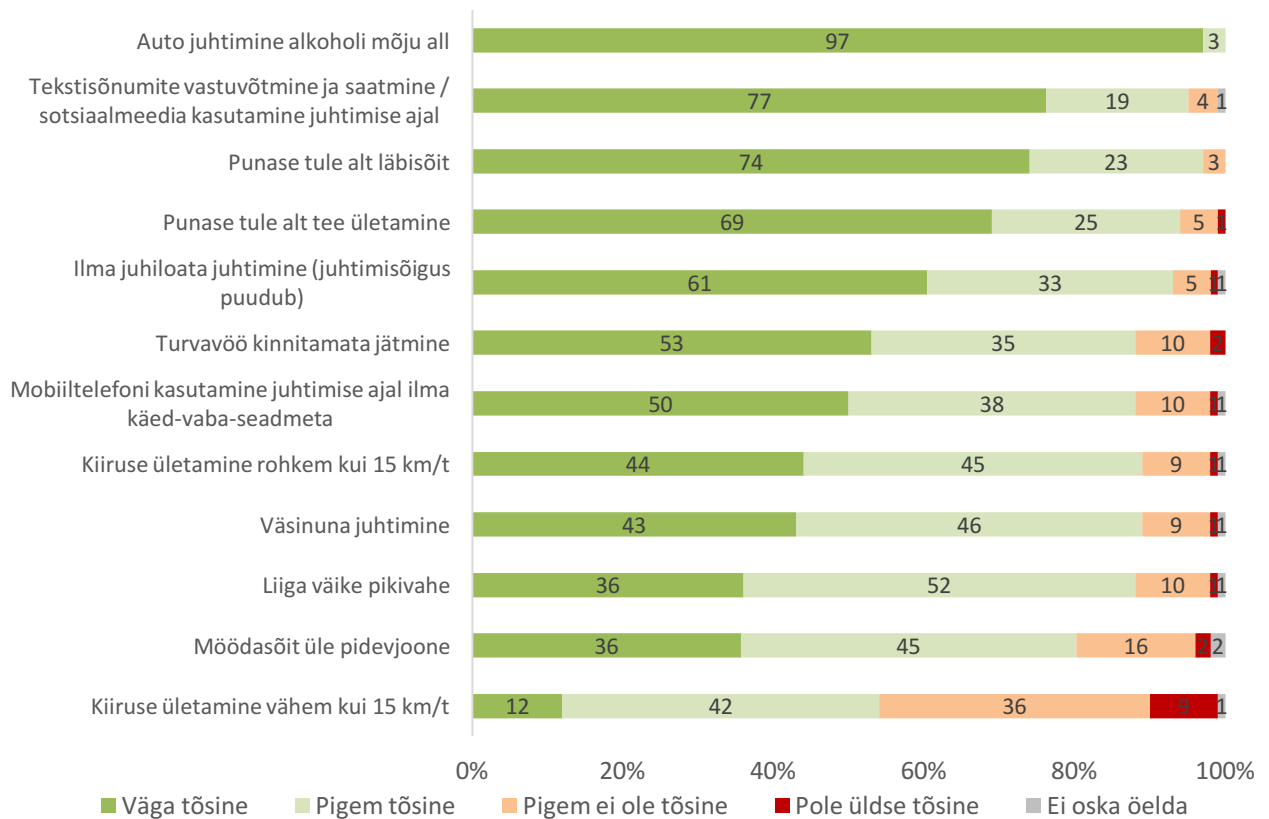
Joonis 17. Mobiiltelefoni kasutamise viisid erinevates rollides liigeldes (“sageli”+”mõnikord”; %).

5. Elanike hinnangud liiklusreeglite rikkumisele

Kõigilt vastajatelt olenemata nende rollist liiklejana uuriti, kui tõsiseks ohuks peetakse erinevaid liiklusreeglite rikkumisi.

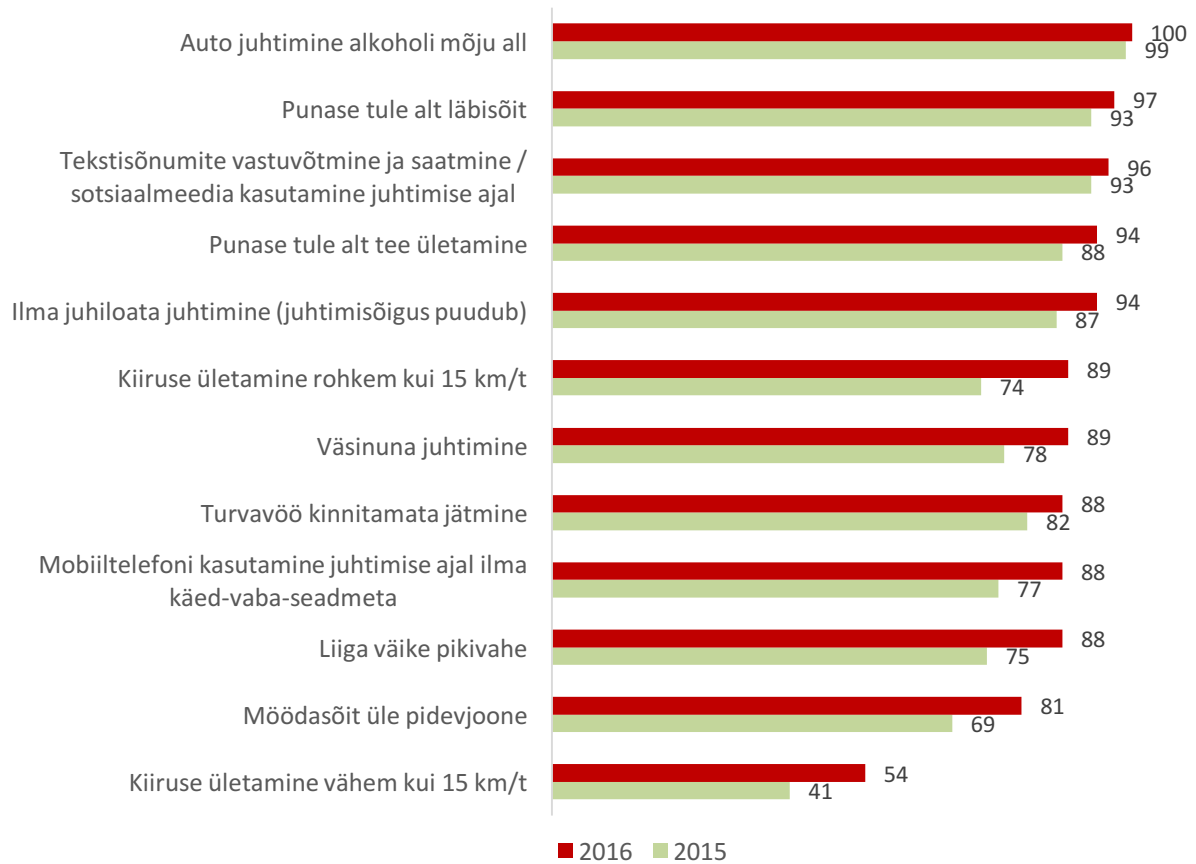
Pea 100%-liselt peetakse väga tõsiseks ohuks auto juhtimist alkoholi mõju all (“väga tõsine” 97%, “pigem tõsine” 3%) (Joonis 18). Juhtimise ajal tekstisõnumite saatmist ja sotsiaalmeedia kasutamist peetakse pea sama suureks ohuks kui punase tule alt läbisõitu. Üle 90% elanikest peab kas väga või pigem ohtlikuks ka punase tule alt tee ületamist ja ilma juhtimisõiguseta auto juhtimist.

Samas kiiruse ületamist vähem kui 15 km/h ei pea tõsiseks ohuks pea pooled elanikud.



Joonis 18. Elanikkonna hinnangud erinevate liiklusreeglite rikkumise ohtlikkusele (n=1003; %).

Suurimaks erinevuseks 2015. aastaga võib pidada asjaolu, et kõigi väljatoodud liiklusreeglite rikkumist peetakse varasemast sagedamini kas väga või pigem tõsiseks ohuks (Joonis 19). Suurim erinevus on sealjuures kiiruse ületamise (rohkem kui 15 km/h + 15%; vähem kui 15 km/h + 13%) ning liiga väikse pikivahe hoidmine osas (+13%).



Joonis 19. Elanikkonna hinnangud erinevate liiklusreeglite rikkumise ohtlikkusele 2015. ja 2016. aastal (“väga tõsine”+”pigem tõsine”; %).

6. Elanike hinnangud telefoni kasutamise ohtlikkusele liikluses

Lisaks hinnagutele erinevate liiklusreeglite rikkumise ohtlikkusele küsiti elanikelt arvamust ka telefoni kasutamist puudutavatele ohtudele.

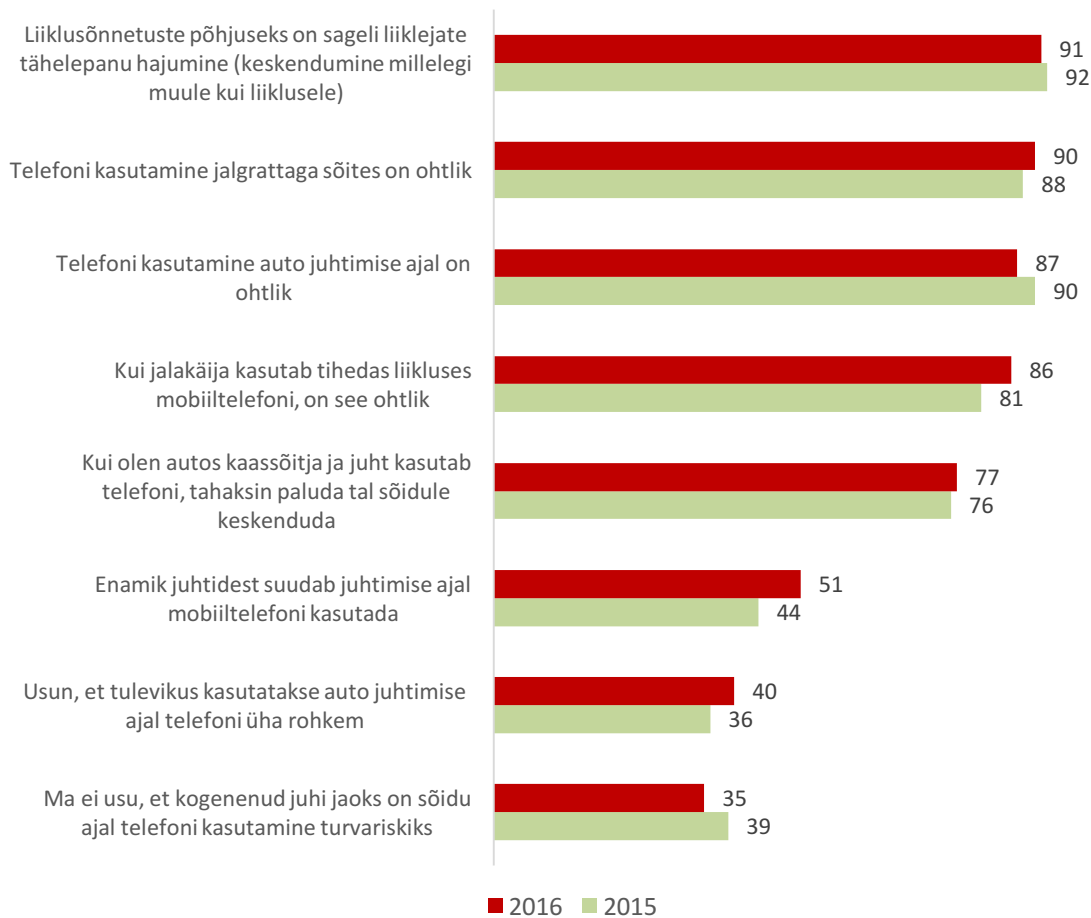


Joonis 20. Nõustumine liikluses telefoni kasutamist käsitlevate ohtudega seotud väidetega (n=1003; %).

Telefoni kasutamist liikluses jalgrattaga sõites, auto juhtimisel ning jalakäijana tihedas liikluses peetakse pea võrdselt ohtlikuks (“nõustun täielikult” + ”pigem nõustun” vastavalt 90%, 87% ja 86%) (Joonis 21).

Samuti leidis 91% elanikest, et liiklusõnnetuse põhjuseks on sageli just liiklejate tähelepanu hajumine (91%). Tähelepanuväärne on seegi, et kui autojuht räägib sõites telefoniga, tahaks kaassõitjad ligi 80% juhtudest paluda tal sõidule keskenduda.

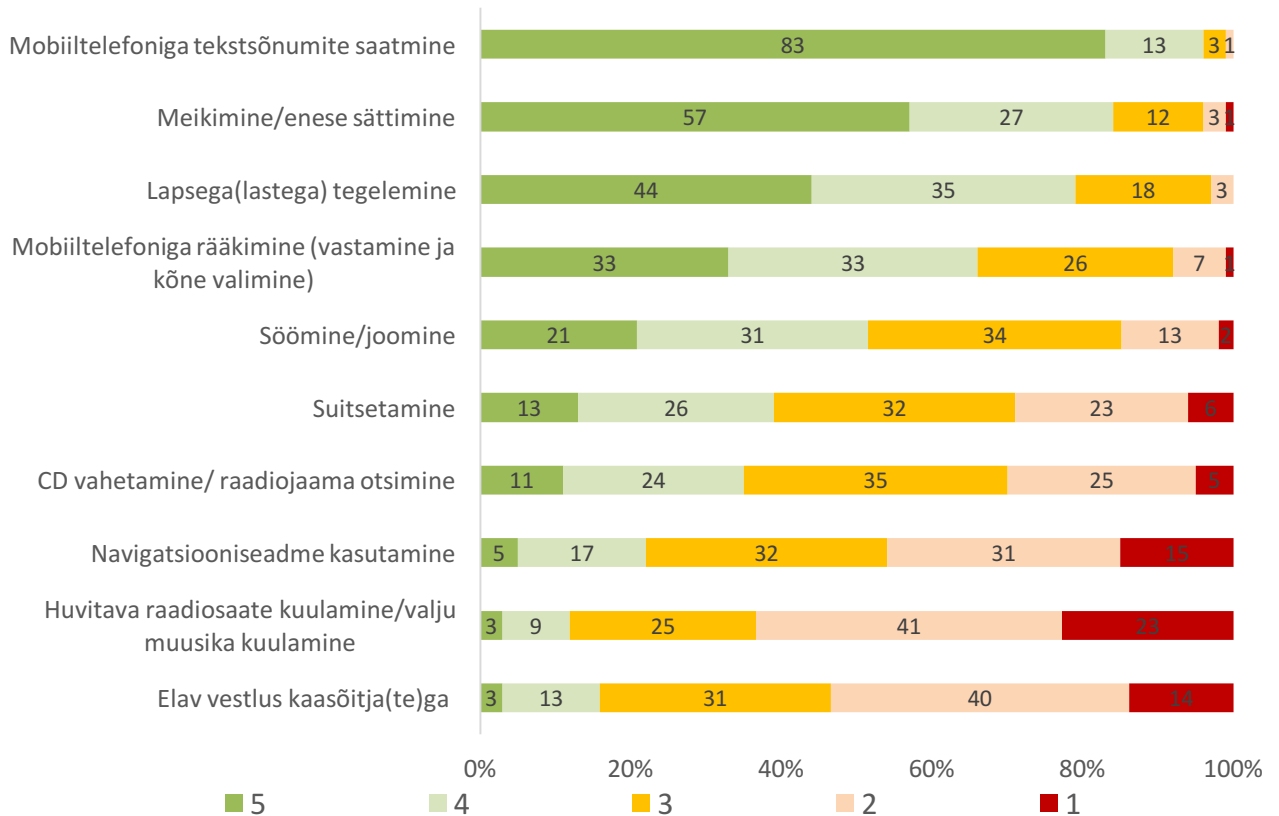
Jooniselt 21 näeme, et võrreldes 2015. aastaga ei ole liiklemisel mobiiltelefoni kasutamist puudutavate hoiakute osas suuremaid muutusi toimunud.



Joonis 21. Nõustumine liikluses telefoni kasutamist käsitlevate ohtudega seotud väidetega 2015. ja 2016. aastal (“nõustun täielikult”+”pigem nõustun”; %).

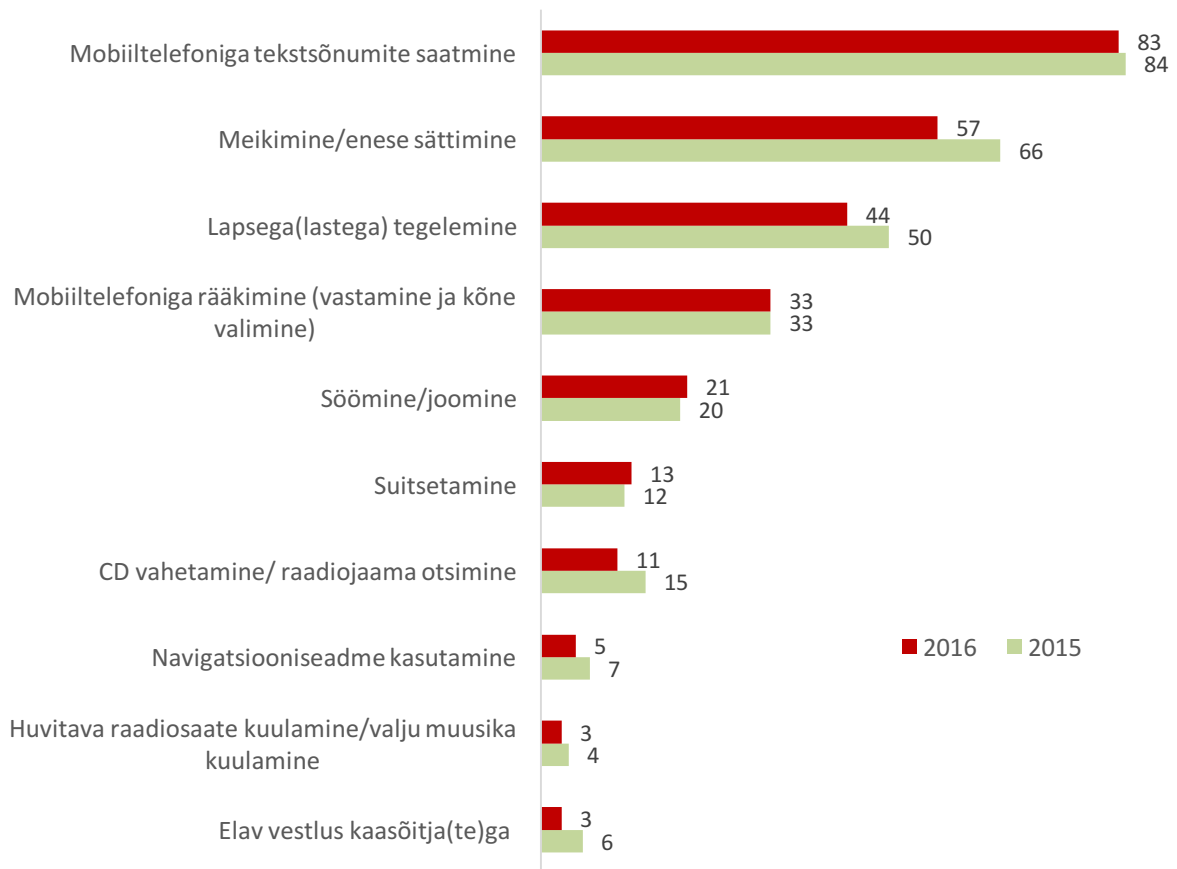
Lisaks eelpooltoodule paluti kõigil vastajatel hinnata 5 palli süsteemis (kus 1= täiesti ohutu ja 5= väga ohtlik), kui ohtlikuks peavad nad autoroolis olles järgneval joonisel (Joonis 22) toodud tegevusi.

Ilmnes, et kõige ohtlikumaks tegevuseks autoroolis peetakse mobiiltelefoniga tekstsõnumite saatmist, millele järgnevad meikimine/enese sättimine ning tegelemine lastega. Viimast kahte tegevust peeti samas 2015. aastaga võrreldes veidi vähem ohtlikuks (Joonis 23).



Joonis 22. Hinnangud erinevate tegevuste ohtlikkusele autoroolis (1= täiesti ohutu ja 5= väga ohtlik; n=1003; %).

Muude ohtlike tegevustena autoroolis mainiti kõige sagedamini asjade otsimist (28 korral), väsimust/tukastamist (27), pilkukõitvaid kõrvalisi tegevusi või esemeid teel või tee ääres (nt vaatamisväärsused, teised liiklejad, reklaamplakatid, liiklusõnnetused jne; 20 korral), seksi (19), ajalehtede, raamatute vms lugemist (15), mõttesse vajumist (15) ja laulmist (14). Kõige ohtlikumaks peeti neist sagedamini väsimust (21 korral hinnang “5”) ning kadunud asjade otsimist (19 korral hinnang “5”).



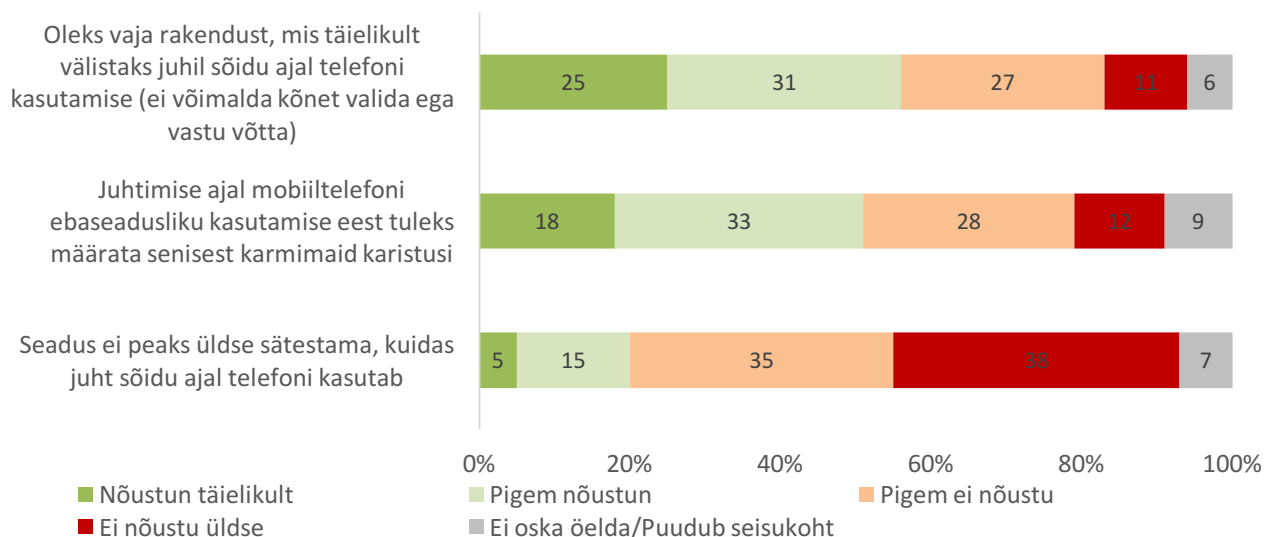
Joonis 23. Hinnangud erinevate tegevuste ohtlikkusele autoroolis 2015. ja 2016. aastal (1= täiesti ohutu ja 5= väga ohtlik; hinded "5"+ "4"; %).

7. Elanike seadusandlust ja järelvalvet puudutavad seisukohad

Seadusandlust ja järelvalvet puudutavate seisukohtade osas pooldab või pigem pooldab 56% elanikest rakendust, mis välistaks täielikult juhil sõidu ajal telefoni kasutamise (2015. aastal 61%). Vastava rakendusega üldse mitte nõustujaid on samas 11% ning pigem mitte nõustujaid 27% elanikest (Joonis 24).

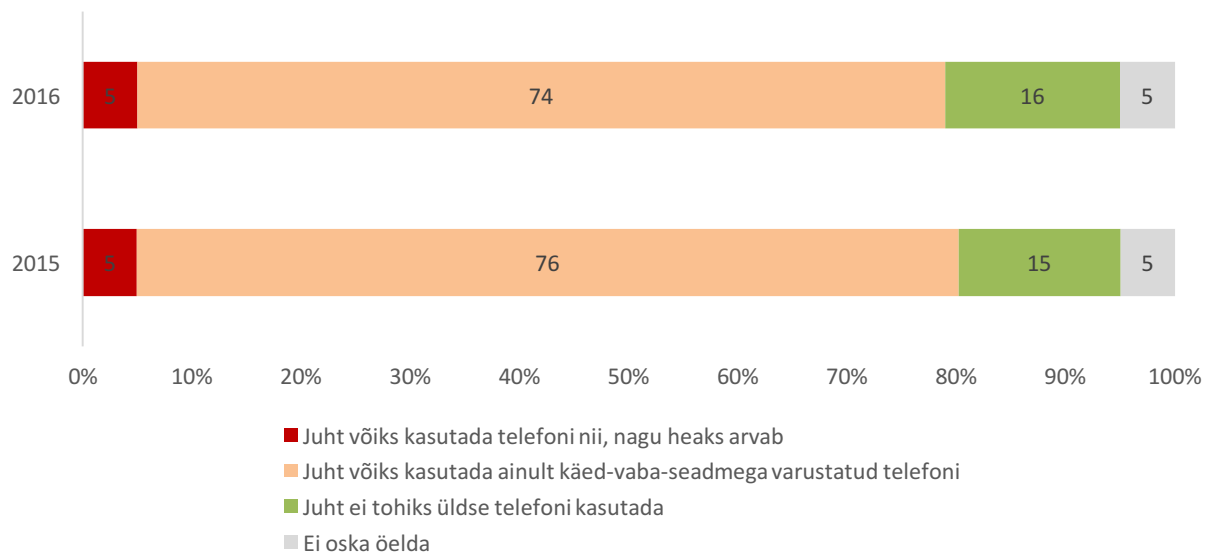
Veidi üle poole elanikest (51%) sooviks määrata mobiiltelefoni ebaseadusliku kasutamise eest ka senisest karmimaid karistusi (2015. aastal 54%), mida samal ajal 40% ei poolda.

Valdav osa elanikkonnast arvab siiski, et seadus peaks sõidu ajal telefoni kasutamist reguleerima ning vaid viienik leiab (2015. aastal 21%), et seadus ei peaks seda üldse sätestama.



Joonis 24. Elanike nõustumine seadust ja järelvalvet puudutavate seisukohtadega sõidu ajal telefoni kasutamise osas (n=1003; %).

Sarnaselt eelneva aastaga pooldab ka 2016. aastal valdav enamik elanikkonnast seisukohta, mille kohaselt võiks autojuht kasutada sõiduajal vaid käed-vabad seadmega varustatud telefoni ning vaid 5% arvab, et telefoni kasutus autoroolis võiks jääda juhi enda otsustada (Joonis 25).

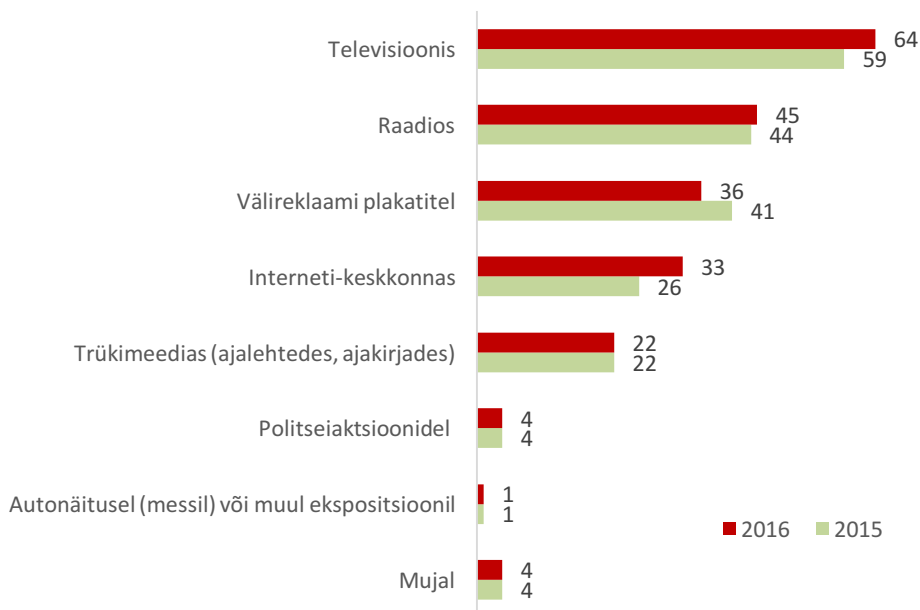


Joonis 25. Elanike suhtumine mobiiltelefoni kasutamisse auto juhtimise ajal 2015. ja 2016. aastal (%).

8. Liiklusohutuskampaania märkamine

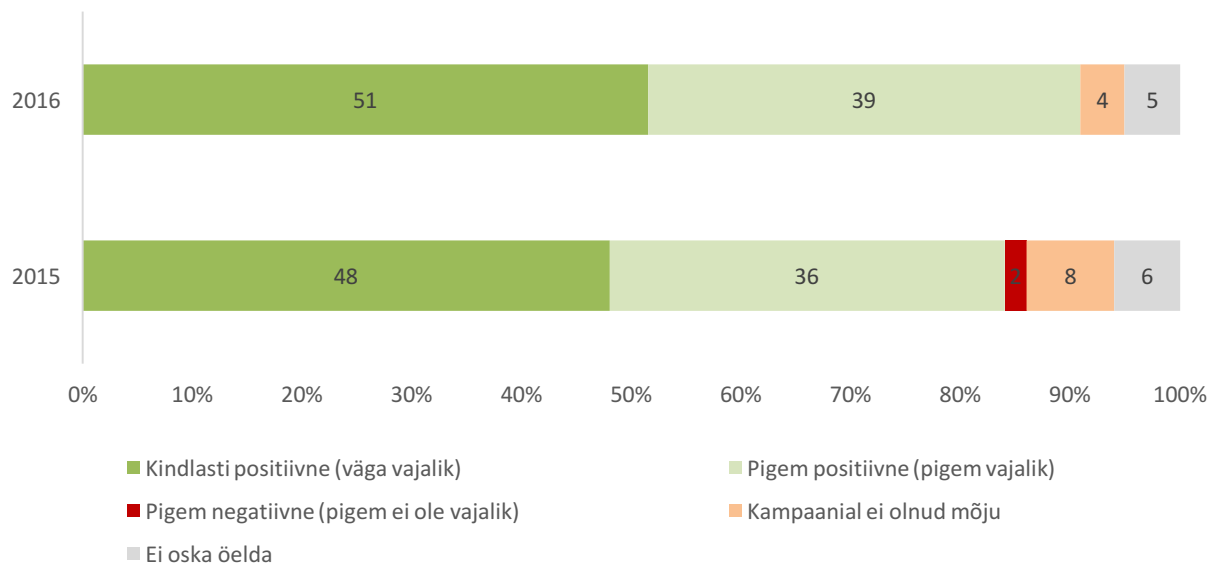
2016. aasta kevadel (28.03-24.04) toimunud kampaania tähelepanu häirivatest tegevustest loobumiseks tunnuslausega: „Kui juhid, siis juhi“ märkajaid oli 73% (2015. aastal 63%)

Kanalite osas, mille vahendusel kampaaniasõnum elanikeni jõudis, 2016. aastal võrreldes eelnevaga suuri muudatusi ei toiminud (Joonis 26). Varasemaga võrreldes toodi veidi sagedamini välja televisiooni ja internetikeskkondi ning mainiti vähem välireklaami plakateid.



Joonis 26. Kanalid, mille vahendusel märgati liiklusohutuskampaaniat „Kui juhid, siis juhi“ 2015. ja 2016. aastal (%).

Kampaania mõju peeti 2016. aastal varasemast veelgi positiivsemaks (“kindlasti positiivne” +”pigem positiivne” 90%; Joonis 27).

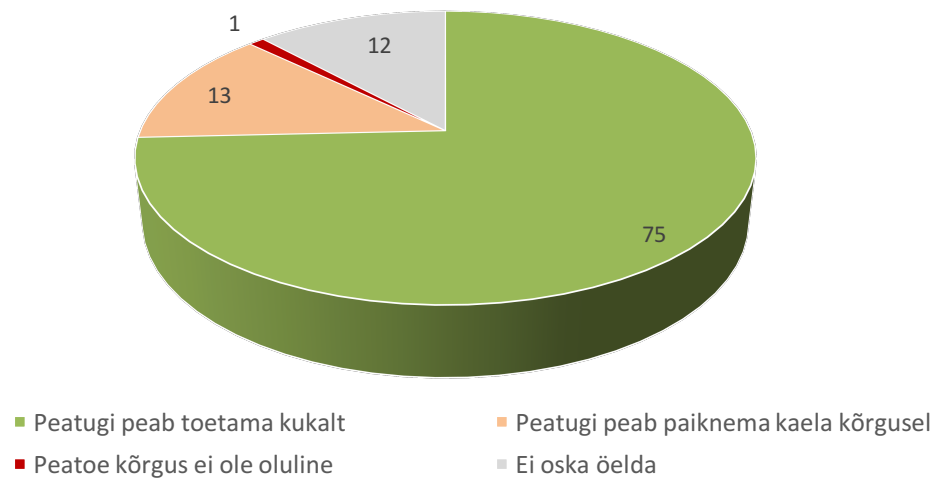


Joonis 27. Elanike hinnangud liiklusohetuskampaania „Kui juhid, siis juhi“ mõjule 2015. ja 2016. aastal (%).

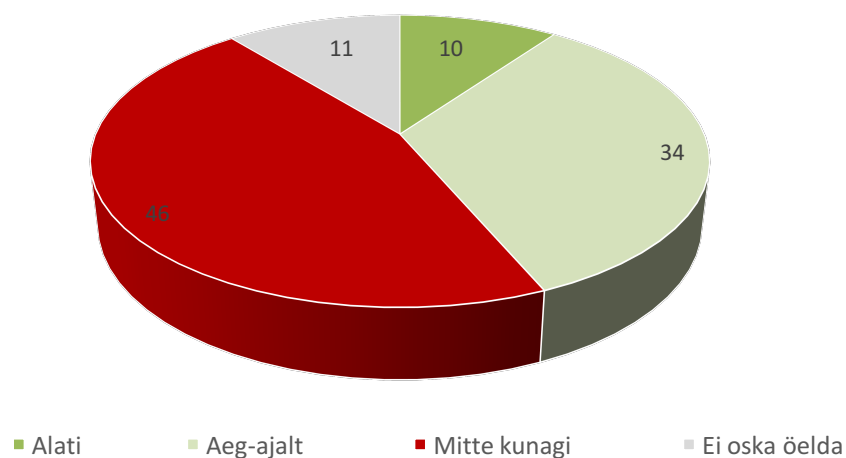
9. Peatoe reguleerimine autosõidul

Viimase teemana uuriti vastajatelt teadmisi selle kohta, kuidas peab olema autosõidul reguleeritud peatugi ning kas võõrasse autosse istudes reguleeritakse peatoe kõrgus enda järgi parajaks. Autojuhtidelt küsiti lisaks eelnevale, kuid võõrd nad pööravad tähelepanu kaasreisijate peatoe asendile.

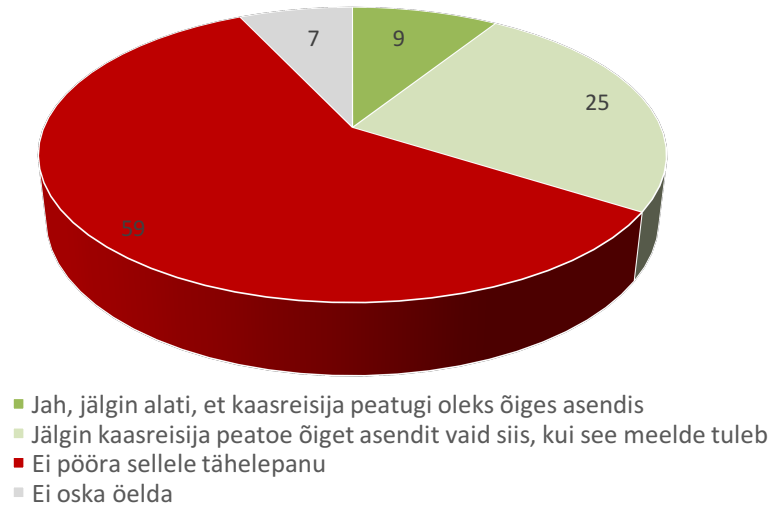
Tulemustest ilmnes, et elanikkonna teoreetilised teadmised peatoe õige reguleerimise kohta autosõidul on oluliselt paremad kui nende praktiline rakendamine – kuigi turvalise peatoe asendiga oli kursis $\frac{3}{4}$ vastajatest, ei reguleeri ligi pooled neist seda võõrasse autosse istudes kunagi õigesse asendisse ning kaasreisijate peatoe asendile ei pööra tähelepanu ka ligi 60% autojuhtidest (Joonised 28-30).



Joonis 28. Elanike teadmised autosõidul peatoe reguleerimise kohta (n=1003; %).



Joonis 29. Võõrasse autosse istudes peatoe kõrguse enda järgi parajaks reguleerimine (n=1003; %).



Joonis 30. Autojuhtide kaasreisijate peatoe reguleerimisele tähelepanu pööramine (n=735; %).