

TÄHELEPANEMATUS KUI TURVARISK LIIKLUSES 2

Küsitlus elanikkonna seas

Oktoober 2015

Sisukord

SISSEJUHATUS	3
KOKKUVÕTE	4
METOODIKA	6
1 Valim	6
2 Küsitlustöö	6
3 Andmetöötlus, aruanne	6
UURINGU TULEMUSED	7
1 Vastanute struktuur	7
2 Mobiiltelefoni tüüp ja selle kasutamine	8
3 Mobiiltelefoni kasutamine autojuhtimise ajal	10
3.1 Kasutusviisid	10
3.2 Käed-vabad seadme kasutamine	13
3.3 Autojuhtide nägemus oma mobiiltelefoni kasutamisest	15
3.4 Sotsiaalne surve telefoni kasutamisele sõidu ajal	17
3.5 Ohtlikud olukorrad juhtides telefoni kasutades.....	18
4 Telefoni kasutamine jalakäijana	22
5 Telefoni kasutamine jalgrattaga sõites	23
6 Hinnangud liiklusreeglite rikkumisele	25
7 Muud teemad seoses tähelepanu hajumisega	26
8 Seadusandlust ja järelevalvet puudutavad seisukohad	28
9 Ettepanekud juhtide paremaks keskendumiseks	30
10 Kampaania märkamine	45

SISSEJUHATUS

Käesolev aruanne on koostatud 1.–15.oktoobrini 2015 Turu-uuringute AS poolt läbi viidud uuringu põhjal.

Uuringu eesmärgiks oli välja selgitada:

- Mobiiltelefoni kasutamine autoroolis,
- Käed-vabad seadme kasutamine ja selle liigid
- Sotsiaalne surve telefoni kasutamiseks autoroolis
- Ohtlikud olukorrad seoses telefoni kasutamisega roolis
- Seadusandlusega seonduv
- Muud ohtlikud tegevused sõidu ajal
- Tähelepanu hajumise kampaania märgatavus
- Võrrelda tulemusi kevadel läbiviidud samalaadse uuringu tulemustega

Uuringule vastas 1068 vastajat.

Uuringu aruanne annab ülevaate tulemustest nii teksti kui jooniste kujul. Aruandele on lisatud tabelmaterjal põhilistes taustalõigetes, uuringu läbiviimisel kasutatud ankeet ja vabad vastused avatud küsimusele.

KOKKUVÕTE

Käesoleva uuringu eesmärgiks oli selgitada tähelepanu hajumist põhjustava käitumise tavapärasust liiklussituatsioonis ning võrrelda tulemusi kevadise samalaadse uuringu tulemustega.

Roolis olles kasutab mobiiltelefoni 71% autojuhtidest, neist 12% teeb seda sageli. Tulemus võrreldes kevadise uuringuga muutunud ei ole.

37% telefoni kasutavatest juhtidest vastab roolis olles sageli kõnele. Sageli helistab tööasjus 18% juhtidest ja sageli helistab pereliikmetele 16%. 14% kasutab roolis olles mõnikord telefoni pildistamiseks ja 10% tekstisõnumite või sotsiaalmeedia postituste lugemiseks. Juhtimise ajal telefoni kasutajatest 6% loeb roolis olles ka uudiseid ja surfab internetis, 1% teeb seda sageli. Telefoni kasutusviisid muutunud ei ole – ainsana on veidi vähenenud pildistamise ja filmimise osakaal.

Jätakuvalt näeme seost, et mida kogenum on autojuht, seda sagedamini ta ka roolis olles telefoni kasutab. Mehed kasutavad roolis telefoni kõigiks tegevusteks naistest sagedamini. Noorima vanuserühma esindajad paistavad teistest enam silma tekstisõnumite ja sotsiaalmeedia lugemisega.

Neist, kes roolis olles telefoni kasutavad, kasutab käed-vabad seadet 56% kuid mitte kunagi ei tee seda 40%. Tulemus võrreldes kevadega muutunud ei ole.

Võrreldes kevadise uuringuetapiga on seekord enam autojuhte, kes tunnistavad, et telefonihelina kuulmine viib nende tähelepanu juhtimiselt kõrvale (suurenemine 5% võrra). Samuti vastatakse sagedamini, et võiks telefoni kasutamisest juhtimise ajal täielikult loobuda (osakaal suurenenud 4% võrra).

Üldiselt püüavad autojuhid roolis olles telefoni kasutada võimalikult vähe ning enamasti peatavad auto kui neil on vaja helistada. Samal ajal jääb mulje, et telefoniga rääkimise ohtlikkuse üle ei ole siiski palju mõeldud – 70% autojuhtidest oleks enda sõnul nõus telefoni kasutamisest juhtimise ajal täiesti loobuma.

Kaasreisijana sooviks 76% elanikest, et juht keskenduks sõidu ajal juhtimisele ega räägiks telefoniga. Samal ajal tunnetavad juhid, et nad peavad ka roolis olles olema pidevalt kättesaadavad. Viimane tulemus on veidi langenud võrreldes kevadise uuringuga – soov olla pidevalt kättesaadav on vähenenud 4% võrra.

65% juhtidest nõustub, et politsei peaks roolis seadusevastaselt telefoni kasutavaid juhte trahvima ning hoiak on muutunud ka veidi varasemast karmimaks. Noorimast vanuserühmast pooldab trahvimise suurendamist 51%.

36% juhtidest on viimase kahe aasta jooksul sattunud mobiiltelefoni kasutamise tõttu ohtlikku olukorda. Tulemus on samal tasemel kevadise uuringuga. Sagedasemad ohuolukorrad on jätkuvalt tähelepanu hajumine liikluse suhtes, kiiruse langemine ning auto kaldumine oma sõidureast kõrvale. Võrreldes kevadise uuringuga märgiti nüüd kõiki nimetatud kolme ohuolukorda veidi sagedamini. Kõige ohtlikumad tegevused on jätkuvalt kõnede vastuvõtmine, helistamine ja telefoniga rääkimine.

Jätkuvalt on näha, et noorima vanuserühma esindajad on telefoni kasutamise tõttu mõnevõrra keskmisest sagedamini ohtlikesse olukordadesse sattunud – eelkõige on olnud neil tegemist tähelepanu hajumisega (36%), kiiruse langemisega (35%) ja auto kaldumisega kõrvalreale (30%).

93% elanikest peab jätkuvalt tekstisõnumite saatmist/vastuvõtmist või sotsiaalmeedia kasutamist juhtimise ajal tõsiseks või väga tõsiseks rikkumiseks. 77% peab mobiiltelefoni kasutamist ilma käed-vabad seadmeta tõsiseks või väga tõsiseks rikkumiseks ning hinnang on siin muutunud karmimaks 4% võrra.

Taas selgus, et teemast rääkides saadakse tähelepanu hajumise probleemist aru. Vastajad tunnistavad, et ohtlik on telefoni kasutada nii autoroolis, jalgrattaga sõites kui ka jalakäijana liikluskeerises. 92% nõustub, et õnnetuste põhjuseks on sageli tähelepanu hajumine liikluses.

Sarnaselt eelmisele uuringule soovitati ka sel korral tõsta autojuhtide ja kogu ühiskonna teadlikkust antud teemal. Sügisel läbiviidud vastavasisulise kampaania märgatavus oli väga hea - 63% elanikest ning 70% autojuhtidest pani seda tähele. Kampaania mõju hinnati väga kõrgelt – positiivselt hindas 84%, sh 48% väga positiivselt.

Kokkuvõttes võib öelda, et võrreldes kevadega on elanikkonna teadlikkus ja tähelepanu pööramine roolis tähelepanu hajumise teemale hakanud tasapisi suurenema. Olulist muutust autojuhtide käitumises ei ole veel tekkinud kuid selleks annab edasiseks hea eelduse väga positiivne tagasiside läbiviidud ennetuskampaaniale ning teema tõstatamisele.

METOODIKA

1 Valim

Uuringu üldkogumi moodustavad kõik Eesti elanikud vanuses 15a. ja vanemad. Valimi koostamisel võeti aluseks üldkogumi proportsionaalne mudel soo, vanuserühma, maakondade ning asulatüübi lõikes vastavalt Eesti Statistikaameti rahvastikuandmetele. Uuringu tulemused on esinduslikud üldkogumi suhtes.

2 Küsitlustöö

Küsitlustöö viidi läbi perioodil 1.–15.oktoobrini 2015. Küsitlusmeetodina kasutati veebipaneeli meetodikat. Turu-uuringute AS-i veebipaneeli kuulub hetkel ca 12 000 aktiivset liiget vanuses 15+ aastat. Valdav osa veebipaneeli liikmetest on värvatud silmast-silma küsitluste, põhiliselt igakuise Omnibussi käigus, kus vastajatelt küsitakse valmisolekut paneeluuringutes osaleda.

Küsitlemisel saadeti vastajatele e-kiri, milles informeeriti eeloleva küsitluse pikkusest ja selle eest saadavatest boonuspunktidest. Kiri sisaldas linki küsitluskeskkonda programmeeritud ankeedi veebipõhiseks täitmiseks. Et küsitluses osalemine ei sõltuks teema meelepärasusest, ei informeerita vastajat enne intervjuu algust ankeedi sisust. Iga vastaja link on individuaalne, mis välistab võimaluse sama ankeeti täita mitu korda. Vastajal on võimalus täita ankeeti kas eesti või vene keeles. Vastajatele, kes pole määratud ajaks ankeeti täitnud, saadetakse kuni kaks meeldetuletuskirja. Andmeanalüüsi käigus kaaluti andmed enne töötlemist ristlõikes sugu/vanus/piirkond.

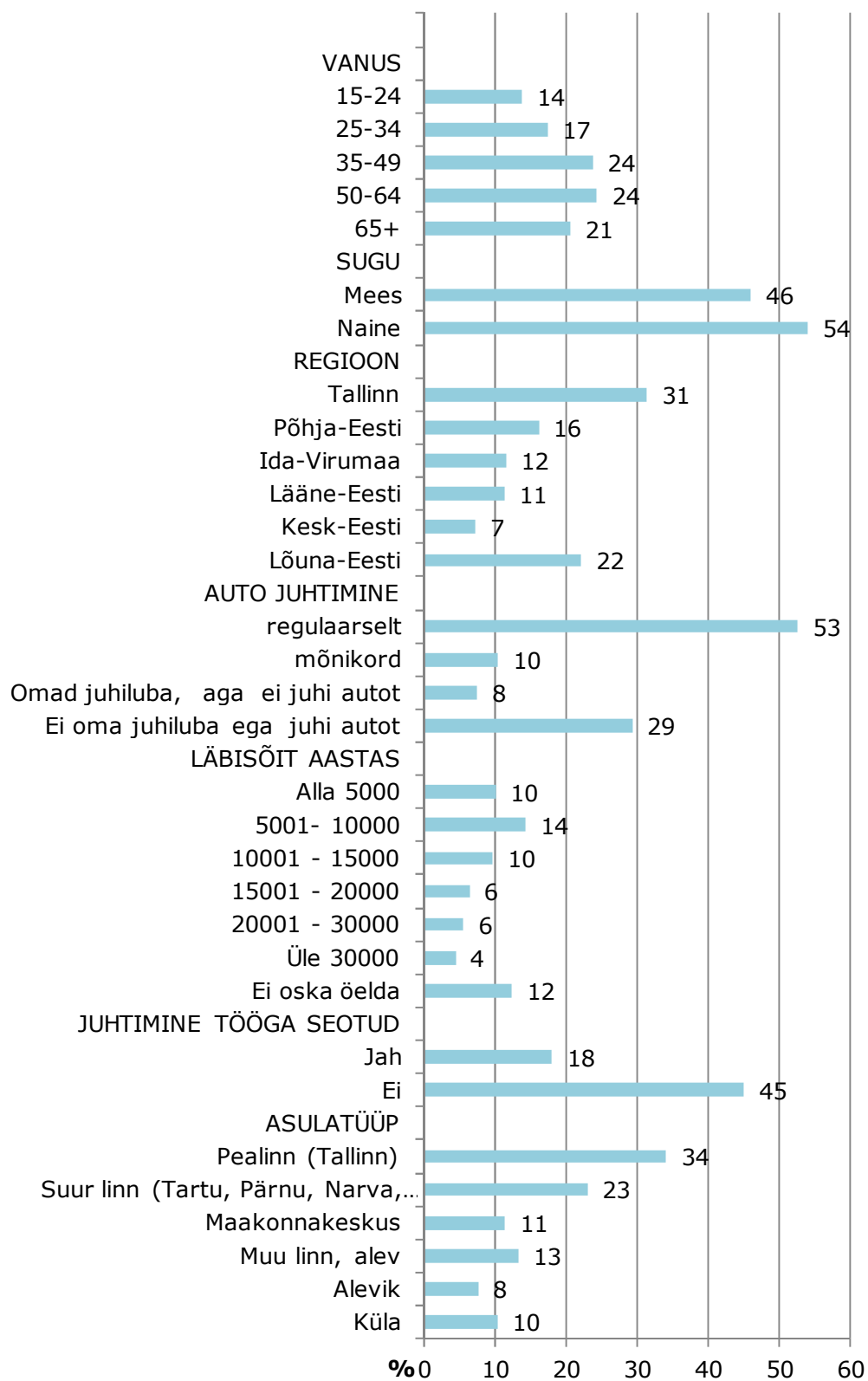
3 Andmetöötlus, aruanne

Uuringuandmete töötlemiseks kasutati andmetöötlusprogrammi SPSS. Käesolev aruanne sisaldab tulemuste ülevaadet teksti, jooniste ja tabelitena. Aruande lisas on välja toodud ankeet ning tabelmaterjal taustalõigetes.

UURINGU TULEMUSED

1 Vastanute struktuur

Joonis 1. Vastanute struktuur, n=1068



Juhul, kui autojuhtimine on vastaja tööga seotud, küsiti: Kui tihti on sinu sõidud tööga seotud?

Vastustest selgus, et 68% neist juhtidest teeb tööga seotud sõite kõigil tööpäevadel, 20% igal nädalal, 5% mitu korda kuus, 3% paar korda kuus ning 1% harvemini.

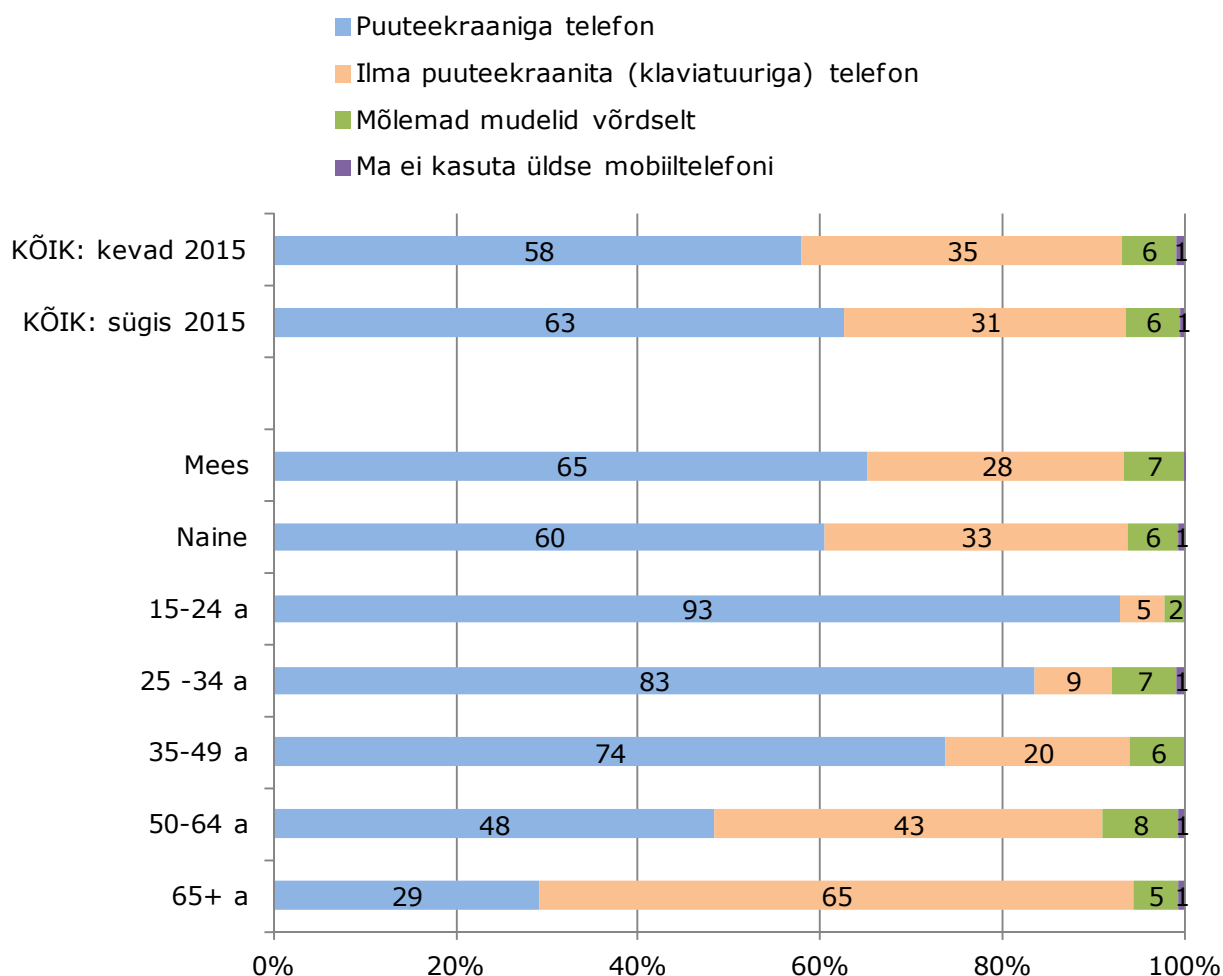
2 Mobiiltelefoni tüüp ja selle kasutamine

Küsimus: Millist telefoni sa peamiselt kasutad?

63% Eesti elanikest on kasutusele võtnud puutekraaniga telefonid, klaviatuuriga telefone omab 31% ning mõlemaid mudelid võrdselt 6% vastanutest. Üldse ei kasuta mobiiltelefoni enda sõnul 1% elanikest ning selliseid inimesi leidub vanemates vanuserühmades. Võrreldes eelmise uuringuga on puutetundlike ekraanidega telefonide osakaal suurenenud 5% võrra.

Meestel on puutetundliku ekraaniga telefon sagedamini kui naistel, samuti on need sagedamini noorematel inimestel. Vanuses 15-24a. omab puutetundlikku telefoni 93%. Vanuserühmas 65+ on puutekraaniga telefon alla kolmandikul inimestest.

Joonis 2. Millist telefoni kasutatakse, %, n=1068



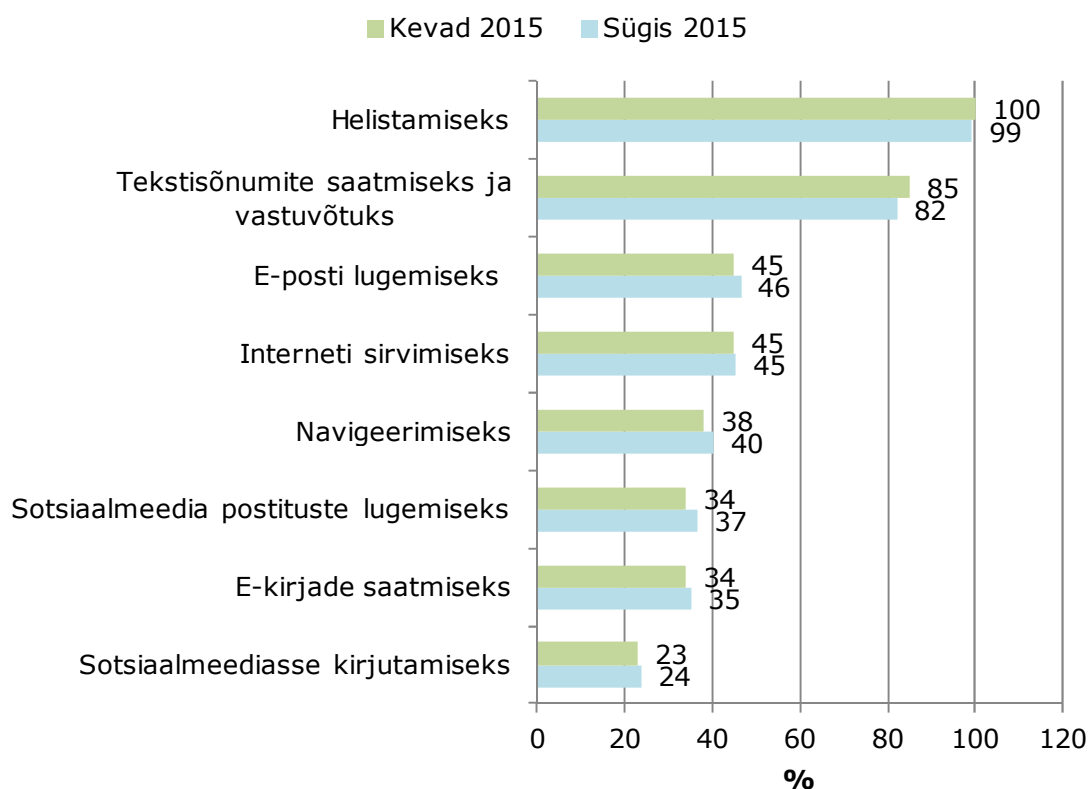
Küsimus: Millistel eesmärkidel sa mobiiltelefoni kasutad?

Lisaks helistamisele saadetakse telefoniga peamiselt tekstisõnumeid (82%). Joonis 3. Küllalt levinud on ka e-posti lugemine ning interneti sirvimine – vastavalt 46% ja 45%. Navigeerimiseks kasutab telefoni 40% ning üle kolmandiku elanikest loeb ka sotsiaalmeediat ning saadab telefoniga e-kirju.

Võrreldes kevadise uuringuga telefoni kasutuseesmärgid oluliselt muutunud ei ole.

Naised kasutavad telefoni meestest harvem interneti sirvimiseks (41% vs. 51%) ja navigeerimiseks (32% vs.50%). Loogilise tulemusena kasutavad vanemad inimesed telefoni märksa harvem kõigiks internetiga seotud tegevusteks. Näiteks navigeerimist kasutab vanuserühmas 50-64a. 22% ja rühmas 65+ vaid 9% vastanutest.

Joonis 3. Milleks kasutatakse mobiiltelefoni, % N=1068



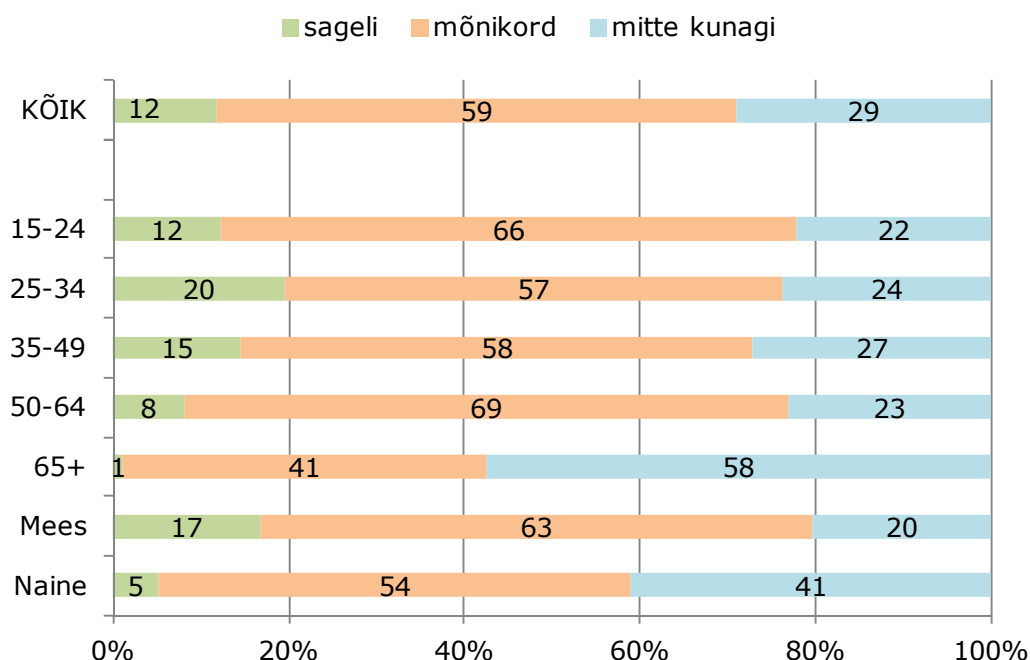
3 Mobiiltelefoni kasutamine autojuhtimise ajal

3.1 Kasutusviisid

Autojuhtidele esitati küsimus: Kui sageli sa kasutad autot juhtides telefoni?

Autot juhtides kasutab telefoni 71% ning 29% seda enda sõnul ei tee. Kevadel oli mobiiltelefoni kasutajaid 70%, seega tulemus muutunud ei ole. Mõnikord kasutab telefoni 59% ja sageli 12% juhtidest.

Joonis 4. Telefoni kasutamine auto juhtimise ajal, n=671

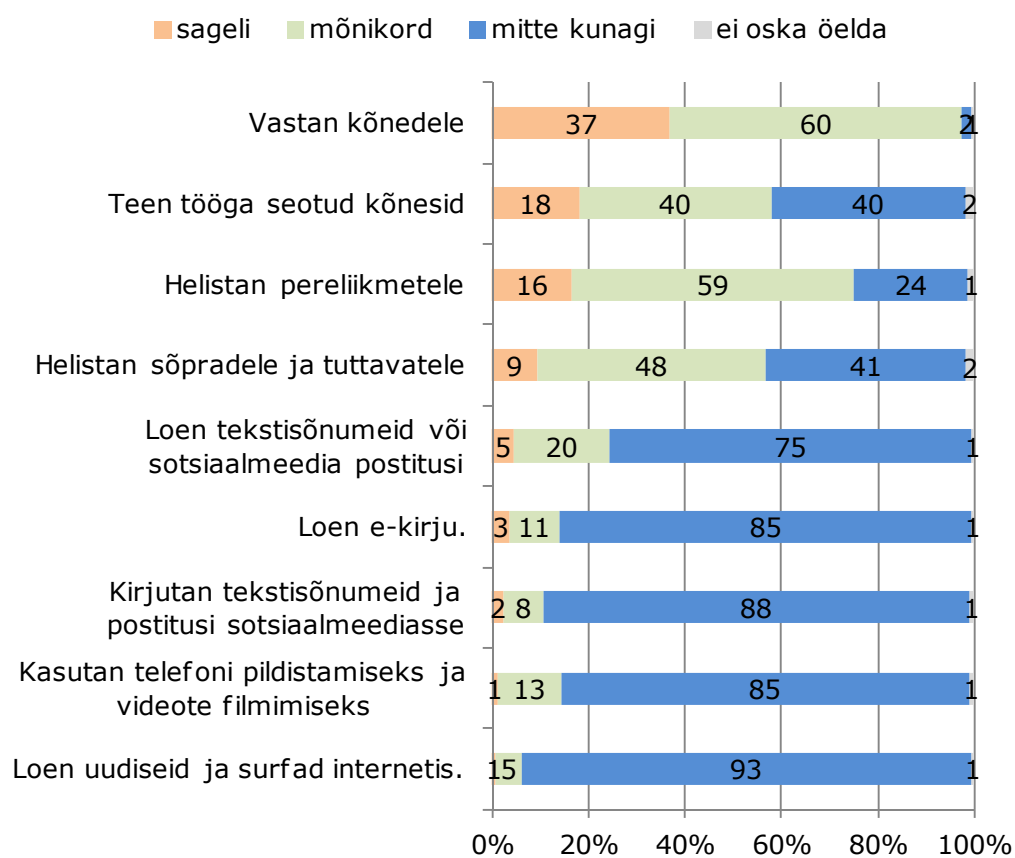


Küsimus: Kui tihti sa kasutad autot juhtides telefoni järgmisteks tegevusteks? Küsimus esitati juhtidele, kes roolis olles kasutavad mobiiltelefoni. Joonis 5.

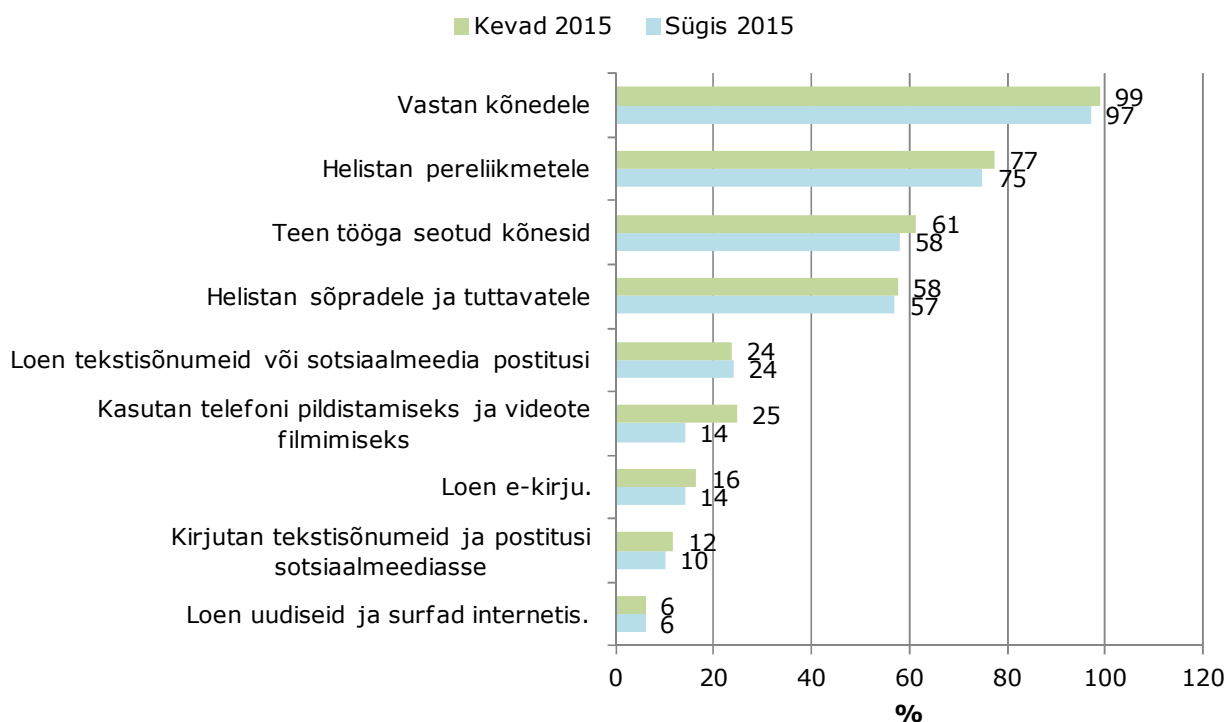
97% telefoni kasutavatest juhtidest vastab ka autoroolis olles kõnele, sageli teeb seda 37%. Neid, kes ise helistavad, on vähem – pereliikmetele helistab sageli 16% ja tööasju 18% juhtidest. Suhteliselt levinud on ka sõpradele/tuttavatele helistamine. 14% kasutab roolis olles mõnikord telefoni pildistamiseks ja 10% tekstisõnumite või sotsiaalmeedia postituste lugemiseks. Juhtimise ajal telefoni kasutajatest 6% loeb uudiseid ja surfab internetis, 1% teeb seda sageli.

Joonisel 6 on toodud vastuste „sageli“ ja „mõnikord“ osakaalud ning võrdlus kevadise uuringu tulemustega. Näeme, et üldiselt tulemused muutunud ei ole – ainsana kasutatakse nüüd telefoni vähem pildistamiseks ja videote filmimiseks (14%).

Joonis 5. Telefoni kasutusviisid juhtimise ajal. %, n=476 (kes kasutab juhtides telefoni)



Joonis 6. Telefoni kasutusviisid juhtimise ajal, vastused „mõnikord“ + „sageli“ %, n=476 (kes kasutab juhtides telefoni)



Mida rohkem autojuht aastas sõidab, seda enam ta roolis olles erinevateks tegevusteks telefoni kasutab. Sarnane tulemus ilmnes ka kevadel.

Allolevas tabelis vaatame vastuse „mõnikord“ esinemissagedust vastavalt soole ja vanusele. Selgub, et mehed kasutavad roolis telefoni enamasti naistest sagedamini kuid kõnedele vastavad, pereliikmetele helistavad ja tekstisõnumeid/sotsiaalmeediat loevad sagedamini naised. Kui kevadel paistis suurema telefonikasutusega silma vanuserühm 25-34a., siis nüüd see enam teistest oluliselt ei eristu. Jätkuvalt eristub noorim vanuserühm tekstisõnumite ja sotsiaalmeedia lugemisega.

Tabel 1. Mõnikord autoroolis telefoni kasutamise viisid soo ja vanuse lõikes.%, n=476

	KÕIK	Mees	Naine	15-24	25-34	35-49	50-64	65+
Helistan pereliikmetele	59	55	70	72	61	60	56	34
Helistan sõpradele ja tuttavatele	48	52	39	58	56	51	39	24
Kasutan pildistamiseks ja videote filmimiseks	13	15	10	14	13	18	9	11
Kirjutan tekstisõnumeid ja postitusi sotsiaalmeediasse	20	9	7	14	8	12	3	5
Loen e-kirju.	11	12	9	13	12	16	4	6
Loen tekstisõnumeid või sotsiaalmeedia postitusi	8	18	23	29	22	25	10	10
Loen uudiseid ja surfad internetis.	5	7	2	8	5	7	3	3
Teen tööga seotud kõnesid	40	42	37	26	42	48	43	19
Vastan kõnedele	60	55	70	53	60	56	67	71

3.2 Käed-vabad seadme kasutamine

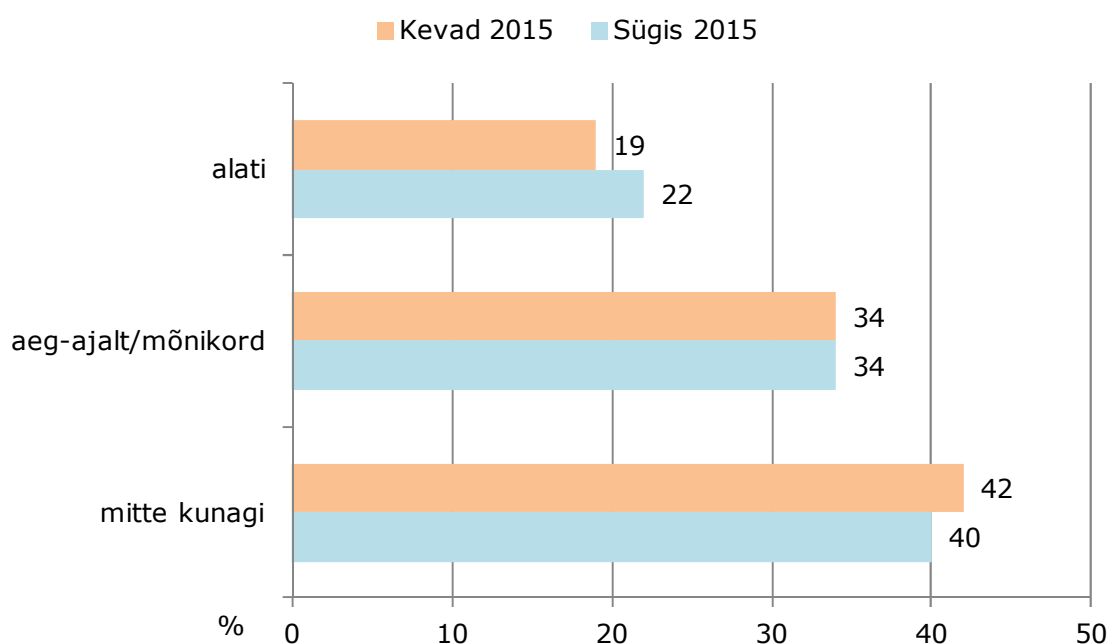
Küsimus: Kui tihti sa kasutad juhtimise ajal telefoniga rääkides käed-vabad seadet? Küsimus esitati neile, kes kasutavad autot juhtides mobiiltelefoni.

Tulemus on küllaltki sarnane kevadise uuringu omale - alati kasutab käed-vabad seadet 22%, mõnikord 34% kuid mitte kunagi 40% vastanutest. Joonis 7. Võrreldes kevadega on näha väikest paranemistendentsi – 3% võrra on enam neid, kes kasutavad pidevalt käed-vabad seadet. Antud tulemus jääb siiski uuringu tõenäosuspiiride sisse.

Tabelist 2 selgub, et naised kasutavad seadet meestest harvemini. Nooremates vanuserühmades erisust ei ilmne aga üle 65-aastaste seas on keskmisest sagedamini nii käed-vabad seadet alati kasutajaid kui ka neid, kes seda kunagi ei kasuta.

Kogenumad juhid kasutavad käed-vabad seadet teistest märksa sagedamini ning vaid 19% on nende seas selliseid, kes seda üldse ei kasuta. Antud sihtrühmas näeme ka muutust paremuse suunas – kevadel oli suurima läbisõiduga juhtide seas 26% neid, kes käed-vabad seadet kunagi ei kasuta (hetkel 19%).

Joonis 7. Käed-vabad seadme kasutamine, %, n=476, kes kasutab juhtides telefoni.



Tabel 2. Käed-vabad seadme kasutamine, %, n=448, kes kasutab juhtides telefoni

	alati	aeg-ajalt	mitte kunagi	ei oska öelda
KÕIK: kevad 2015	19	34	42	4
KÕIK: sügis 2015	22	34	40	4
SUGU				
Mees	22	36	37	3
Naine	21	31	42	5
VANUS				
15-24	8	43	37	4
25-34	29	31	40	4
35-49	21	36	37	5
50-64	25	35	35	2
65+	17	21	56	3
LÄBISÕIT AASTAS				
Alla 5000	12	31	57	0
5001- 10000	19	28	48	5
10001 - 15000	23	40	34	3
15001 - 20000	28	32	40	0
20001 - 30000	28	49	19	4
Üle 30000	39	42	19	0
Ei oska öelda	11	28	50	11

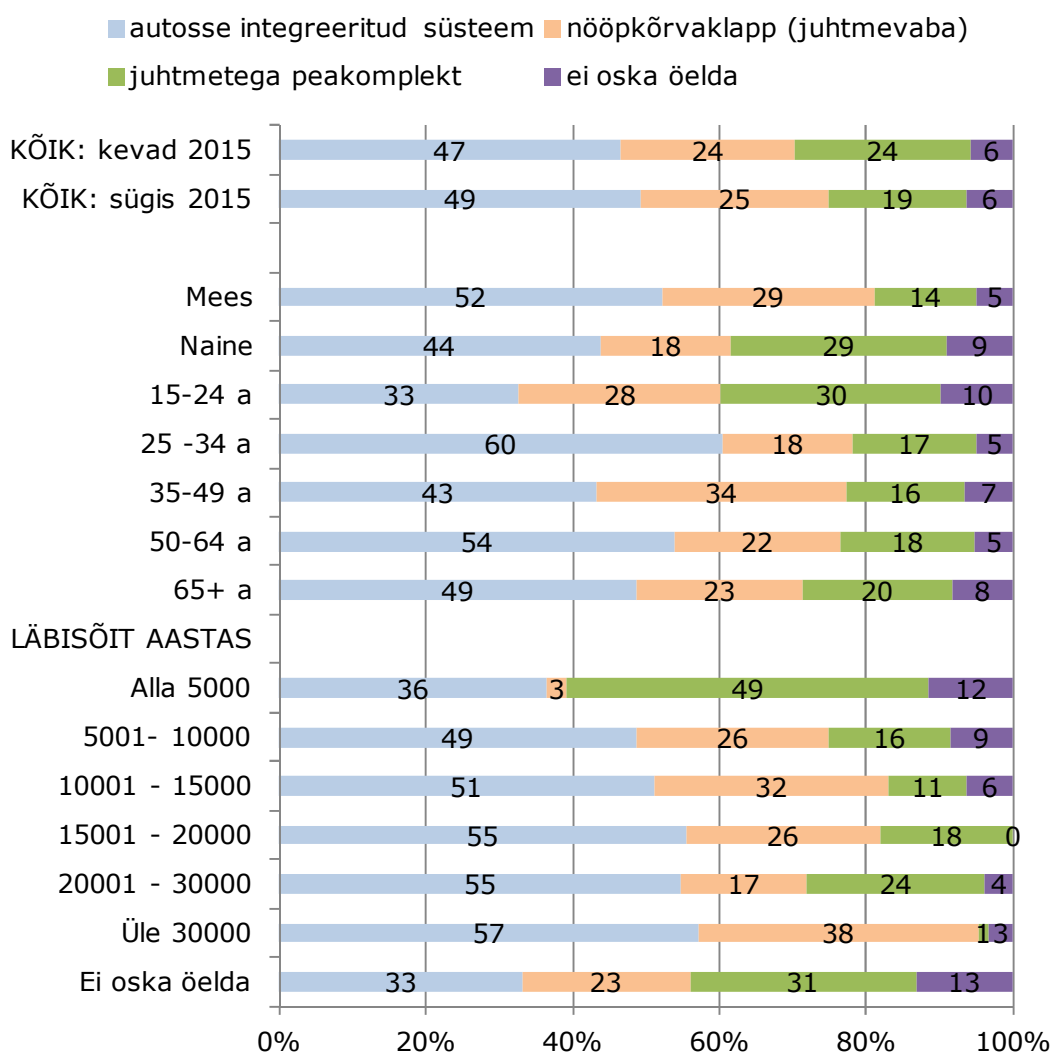
Kui juht kasutab käed-vaba seadet, siis paluti täpsustada, mis tüüpi süsteemiga on tegemist. Tulemused on toodud joonisel 8. Võrreldes eelmise uuringuga näeme küllaltki sarnast tulemust - kõige sagedamini on levinud autosse integreeritud süsteem (49%). Veidi on vähenenud juhtmetega peakomplektide kasutamine.

Meestel on jätkuvalt sagedamini kasutuses nõõpkõrvaklapid kuid naistel meestest sagedamini juhtmetega peakomplektid. Kõige sagedamini kasutavad autosse integreeritud süsteemi vanuserühma 25-34.a esindajad (60%). Kogenumad juhid – kes sõidavad üle 15 000 km aastas, kasutavad teistest sagedamini autosse integreeritud süsteemi (55% ja 57%).

Autosse integreeritud süsteemide omanikud vastavad roolis olles ka kõnedele kõige sagedamini – 66%, nõõpkõrvaklappide ja juhtmetega komplektide omanikud teevad seda harvem. Tabel 3.

Tabel 3. Käed-vaba seadme liik ja kõnedele vastamine. %, n=448, kes kasutab juhtides telefoni

	KÕIK	9. Käed-vaba-seade, mida reeglina kasutan, on:			
		autosse integreeritud süsteem	nõõpkõrva klapp (juhtmevaba)	juhtmetega peakomplekt	ei oska öelda
Vastan kõnedele					
mitte kunagi	2	0	0	0	5
mõnikord	60	46	62	61	63
sageli	37	54	37	38	31
ei oska öelda	1	0	1	1	0

Joonis 8. Käed-vabad seadme liik. %, n=267 kes kasutab käed-vaba seadet**3.3 Autojuhtide nägemus oma mobiiltelefoni kasutamisest**

Positiivne on see, et juhid üldiselt püüavad vältida mobiiltelefoni kasutamist roolis olles (87%) ega pea roolis olemist telefonitsi asjaajamist sobivaks ajaks (77%). Joonis 9. 81% juhtidest peatab auto turvalises kohas, kui peab sõidu ajal kuhugi helistama. 61% arvab, et kasutab telefoni sõidu ajal turvalisemalt kui juhid keskmiselt. Samas tunnistab 49%, et sõidu ajal telefonihelina kuulmine hajutab nende tähelepanu. 26% arvab, et telefoni kasutamine ei sega kuidagi tema juhtimist. 15% juhtidest teeks ilmselt pilti, kui sõidaks huvitavast õnnetuspaigast mööda.

70% vastanutest väitis, et ta võiks telefoni roolis olles ka üldse mitte kasutada, 22% juhtidest selleks praegu valmis ei ole.

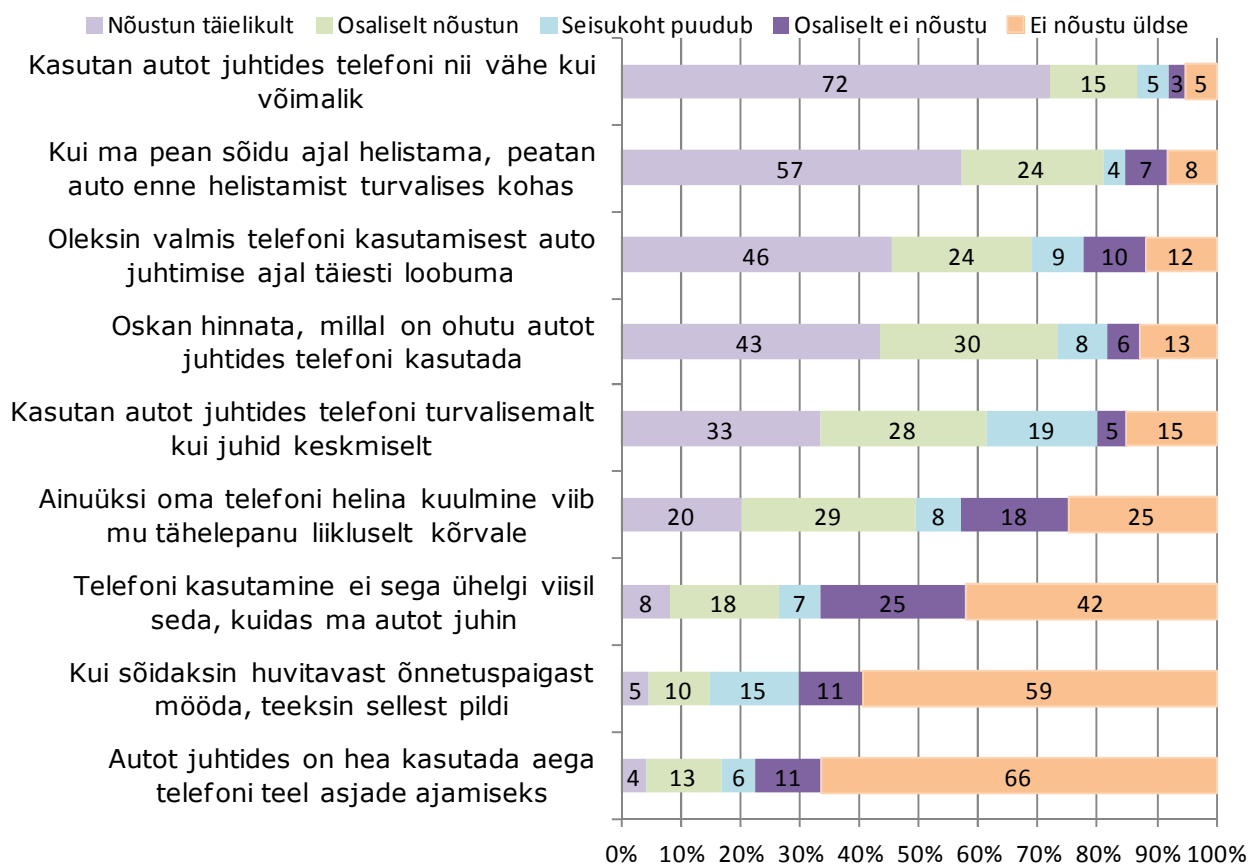
Võrreldes kevadise uuringuetapiga on seekord enam autojuhte, kes tunnistavad, et telefonihelina kuulmine viib nende tähelepanu juhtimiselt kõrvale (suurenemine 5% võrra). Samuti vastatakse sagedamini, et võiks telefoni kasutamisest juhtimise ajal täielikult loobuda (osakaal suurenenud 4% võrra). Muude uuritud tegurite osas olulisi muutusi toimunud ei ole.

Ka antud küsimuses käsitletud teemade puhul käituvad naised ettevaatlikumalt ning mehed julgemalt. Näiteks peatavad naised auto helistamiseks sagedamini, ei nõustu üldse, et helistamine autojuhtimist ei sega ning on valmis märksa sagedamini rääkimisest juhtimise ajal täiesti loobuma.

Samuti käitub roolis ettevaatlikumalt vanim vanuserühm – üle 65-aastased juhid. Neist 86% peatab helistamiseks kindlasti auto, ning 54% arvab, et oskab hinnata, millal on turvaline sõidu ajal telefoni kasutada ning enamasti nad mõistavad telefonikasutamise ohtlikku mõju autojuhtimisele. Sellest rühmast 66% on valmis roolis olles telefonist täiesti loobuma (nõustub täielikult). Nooremates vanuserühmades on selleks täiesti valmis 36%-45% juhtidest.

Vaatleme eraldi nende juhtide tulemust, kellel juhtimine on seotud tööülesannetega. Näeme, et see vastajagrupp on sagedamini telefoni kasutamisest loobumise vastu - kindlasti ei nõustu loobuma (18% vs.12% keskmiselt). Elukutselised ja suure kogemusega autojuhid hindavad oma juhtimisoskusi teistest paremaks ja arvavad harvem, et telefonikasutamine juhtimise ajal nende juhtimist segab. Samuti arvavad selle rühma esindajad sagedamini, et juhtides on hea aega kasutada telefonitsi asjaajamiseks – 8% täiesti nõus ja 19% osaliselt nõus. Viimane näitaja on siiski vähenenud võrreldes kevadise uuringuga.

Joonis 9. Kuidas kasutavad autojuhid mobiiltelefoni, %, n=671, kes juhib autot.



3.4 Sotsiaalne surve telefoni kasutamisele sõidu ajal

Kaasreisijana sooviks 76% Eesti elanikest, et juht keskenduks sõidu ajal liiklusele ega räägiks telefoniga. 40% soovib seda kindlasti ja 36% osaliselt. Joonis 17. Hoiakud on muutunud veidi taunivamaks võrreldes kevadise uuringuga - siis soovis sedasama 73% vastanutest. Juhtidest sooviks sama 73%.

Jätkuvalt võib öelda, et juhtidele mõjub kahesuunaline surve: üheltpoolt soovivad nad olla alati kättesaadavad (51%) ning 36% tunneb end halvasti, kui ei vasta roolis kõnedele. Teisalt aga on olemas ka sotsiaalne surve teises suunas - st. telefoni mittekasutamisele autot juhtides. Võrreldes kevadise uuringuga on juhtide soov olla pidevalt kättesaadavad vähenenud 4% võrra.

67% juhtidest arvab, et telefoni kasutamine roolis pole üldise arvamuse kohaselt aktsepteeritav. Vaid 22% peab seda aktsepteeritavaks. Joonis 10. Küsimuses siiski polnud täpsustatud, kas on mõeldud telefoni kasutamist käed-vabad seadme abil või ilma. Võrreldes eelmise uuringuga on see näitaja suurenenud - kevadel arvas nii 60%. Seega on ka siin hoiakud pisut taunivamaks muutunud.

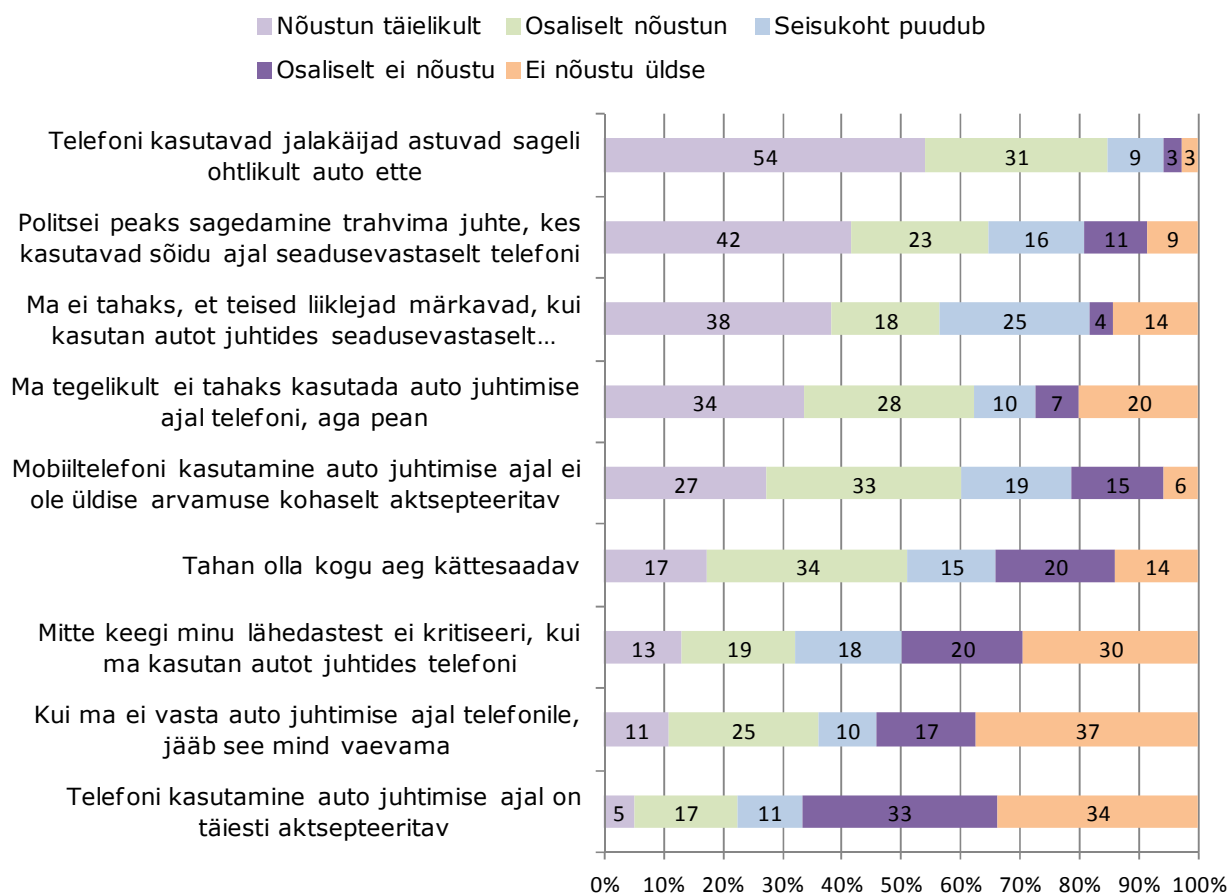
62% juhtidest ei tahaks roolis olles telefoni kasutada, kuid on selleks oma sõnul sunnitud. 56% juhtidest ei tahaks, et kaasliiklejad märkaks, kui nad roolis ebaseaduslikult telefoni kasutavad, 29% see aga ei häiri. Antud suhtumised võrreldes kevadise uuringuga muutunud ei ole.

Lähedaste kriitika osas on juhtide arvamused muutunud, tundub et lähedased on muutunud autoroolis telefoni kasutavate juhtide suhtes kriitilisemaks. Kevadel tunnistas lähedaste kriitikat 37% kuid nüüd juba 50% juhtidest. Kevadel väitis kriitika puudumist 40% nüüd aga 32% vastanutest.

Tervelt 65% juhtidest leiab, et politsei peaks sagedamini trahvima juhte, kes roolis olles seadusevastaselt telefoni kasutavad. Ka siin on juhtide hoiak veidi karmimaks muutunud - kevadel nõustus antud väitega 60%. Siin on mõnevõrra erineval seisukohal noorim vanuserühm (15-24a.), kellest trahvimist pooldab vaid 51%. Täielikult nõustub trahvimise suurendamisega 26% noortest (keskmine tulemus 42% nõustub täielikult).

Mõeldes ka jalakäijate liiklemisele nõustuvad autojuhid, et ka nende puhul on telefoni kasutamine liikluskeerises ohtlik - 85% nõustub, et rääkimise ajal astuvad jalakäijad ohtlikult autole ette (kevadel 82%).

Joonis 10. Sotsiaalne surve telefoni kasutamisele sõidu ajal, %, n=671, kes juhib autot.



3.5 Ohtlikud olukorrad juhtides telefoni kasutades

Küsimus: Millistesse ohtlikesse olukordadesse sa oled viimase kahe aasta jooksul sattunud juhtimise ajal telefoni kasutamise tõttu?

Juhtidest 36% on telefoni kasutades ohtlikke olukordi ette tulnud, 46% aga ei ole kordagi selle aja jooksul sattunud ohtlikku olukorda. Joonis 11. 18% ei ole viimase kahe aasta jooksul roolis olles telefoni kasutanud. Sagedasim ohtlik olukord on tähelepanu kadumine liikluse suhtes (22%) ja kiiruse langemine (20%). Auto on kaldunud oma sõidureast kõrvale 17% juhtudest. Samad olukorrad tekkisid juhtidel ka kevadel ning võrreldes kevadega märgiti kõiki kolme ohtlikku olukorda seekord sagedamini.

Lisaks eeltoodule on ette tulnud ka märksa ohtlikumaid olukordi, nagu äkkpidurdused, liiklusemärgide, jalakäijate või valgusfoori mittemärkamine. 0,22% autojuhtidest on sooritanud juhtimise ajal telefoni kasutamise tõttu avarii või muu liiklusõnnetuse, so 1516 juhtumit üle Eesti kahe aasta peale. Kevadel oli õnnetuste osakaal 1%.

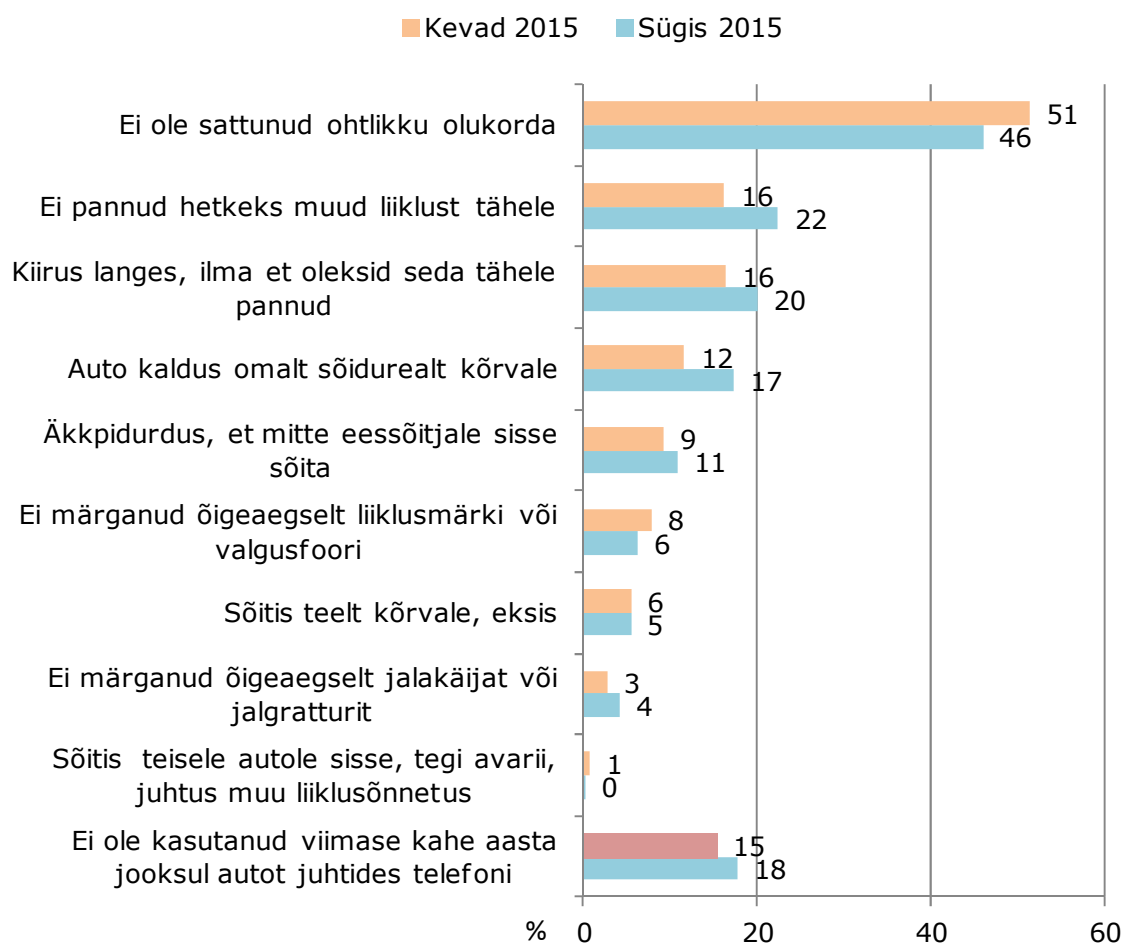
Üldiselt on naistel ohuolukordi ette tulnud meestest vähem – 31%. Näiteks on naistel meestest harvem juhtunud, et nad ei ole pannud tähele liiklusemärgi või kaldunud oma sõidureast kõrvale. Sagedamini märkisid aga naised, et nad paari aasta jooksul roolis telefoni kasutanud üldse ei ole. Kahjuks aga selgub, et avariiga lõppevaid olukordi on kahe aasta

jooksul ette tulnud just naistel – keegi meestest ei ole tunnistanud, et tegi sel põhjusel avarii, naiste seas on avariiga juhtunud ohuolukordi ette tulnud 1%.

Vanemal vanuserühmal (üle 65-aastastel) on jätkuvalt kõiki ohuolukordi keskmisest vähem ette tulnud. Üldse on ohtlikke olukordi olnud vanimas vanuserühmas 12% autojuhtidest. Noorima rühma esindajad seevastu on telefoni kasutamise tõttu mõnevõrra keskmisest sagedamini ohtlikesse olukordadesse sattunud – eelkõige on olnud neil tegemist tähelepanu hajumisega (36%), kiiruse langemisega (35%) ja auto kaldumisega kõrvalreale (30%). Harvem on noored vastanud, et nad pole kordagi sattunud telefoni kasutamise tõttu ohtlikku olukorda (33%). Siiski ei ole kõige noorematel juhtidel viimase kahe aasta jooksul ette tulnud avariiolekordi telefoni kasutamise tõttu. Seda on juhtunud järgmises vanuserühmas (25-35a.)

Kõige suurema aastase läbisõiduga juhtidel ei esine probleemi, et nad ei märka telefoni kasutamise tõttu jalakäijaid. Muus osas nende tulemus keskmisest oluliselt ei erine.

Joonis 11. Ohtlikud olukorrad telefoni kasutamise tõttu roolis. %, n=671, kes juhib autot.



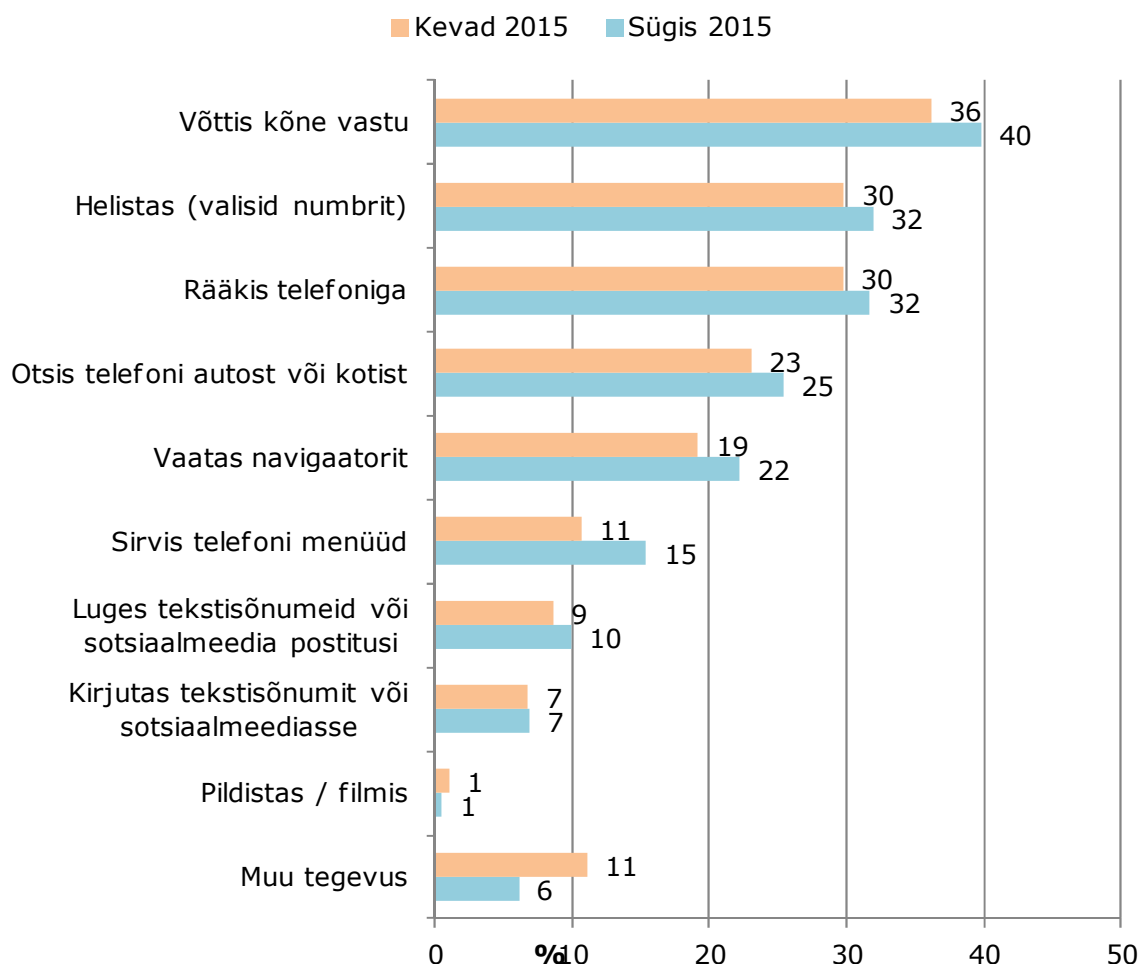
Küsimus: Kuidas sa ohtlikku olukorda sattumise hetkel telefoni kasutasid? Küsimus küsiti juhtidelt, kes on telefoni kasutades ohtlikku olukorda sattunud.

Võib öelda, et kõige ohtlikumad tegevused on roolis olles kõnede vastuvõtmine, rääkimine, numברי valimine helistamiseks ja ka telefoni otsimine autost või kotist. Joonis 12. Ka navigaatori vaatamine viib tähelepanu hetkeks kõrvale – 22% ohtlikesse olukordadesse sattunud juhtidest on tegemist olnud navigaatori vaatamisega.

Võrreldes kevadise uuringuga märgiti nüüd veidi sagedamini telefonikõnele vastamist ja telefoni menüü sirvimist. Üldiselt on tulemus jäänud samale tasemele ning ka erinevate tegevuste pingerida on jäänud samaks.

Kõige noorematel autojuhtidel juhtub ohuolukordi keskmisest sagedamini tekstisõnumeid või sotsiaalmeedia postitusi lugedes.

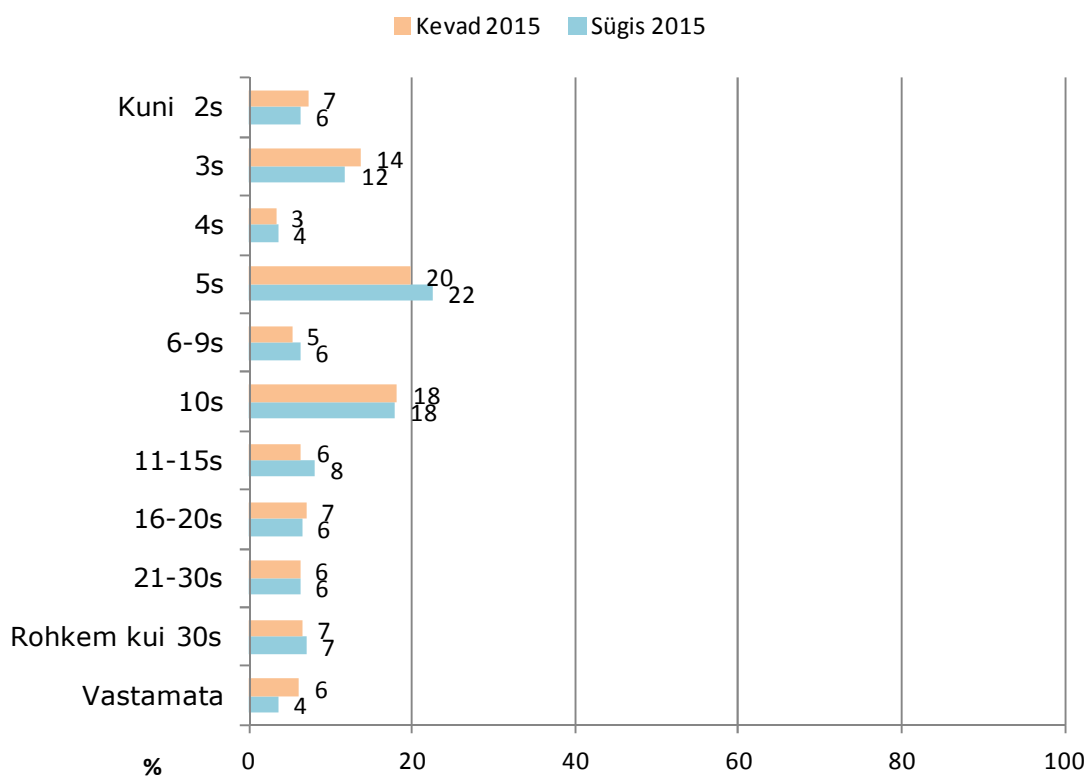
Joonis 13. Telefoni kasutamine ohtlikku olukorda sattumise ajal, %, n=244, kes on sattunud ohtlikku olukorda



Küsimus: Mitu sekundit Sinu hinnangul juht ei jälgi liiklust sellel ajal, kui ta loeb tavalist tekstisõnumit? Küsimus esitati avatud kujul, variante ette ei pakutud.

Tulemus on väga sarnane kevadisele uuringule – keskmiselt arvati, et see aeg on 12,9 sekundit. Kevadel oli tulemuseks 12,3. Enamus meie vastajaid arvab, et aega kulub üle 5 sekundi, vaid 22% arvas, et seda kulub vähem. Seega on tegelikult aeg, mis kulub tekstisõnumi vaatamiseks täiesti piisav liiklusõnnetuse juhtumiseks.

Joonis 12. Mitu sekundit on autojuhi pilk liikluselt eemal kui ta loeb tekstisõnumit? % , n=1062



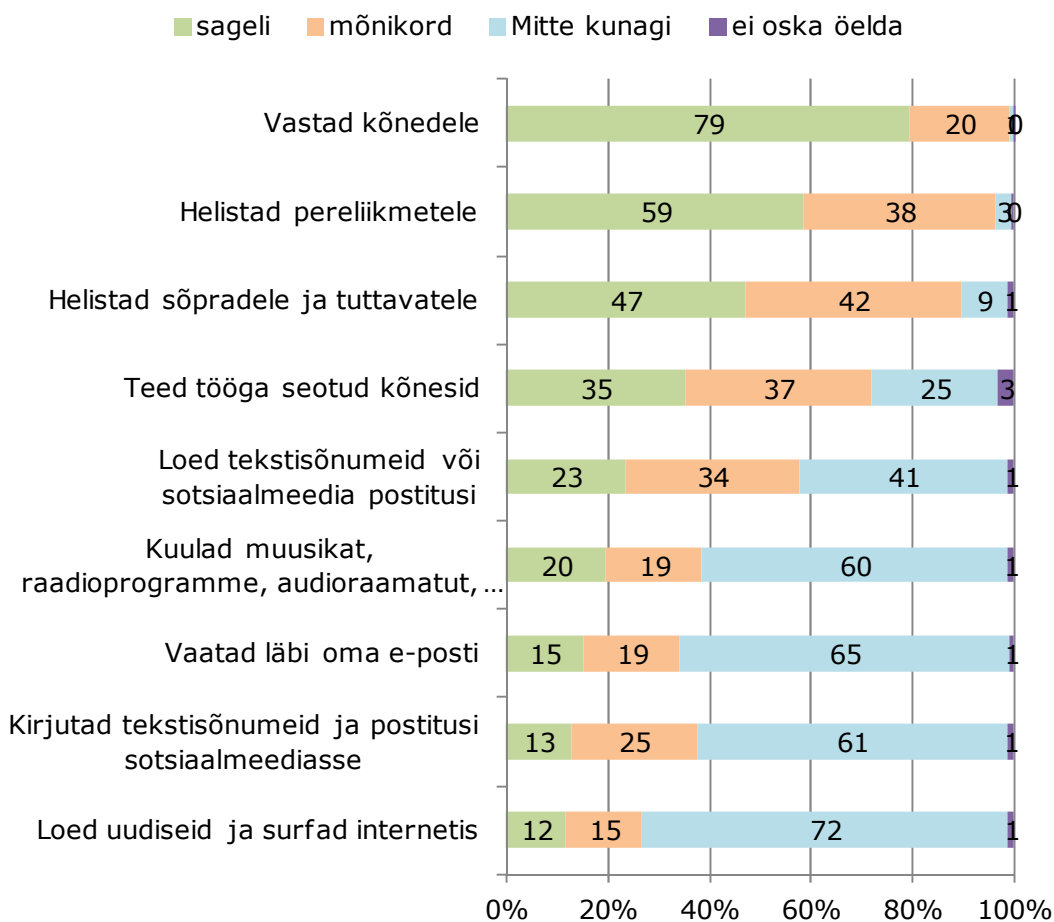
4 Telefoni kasutamine jalakäijana

Jalakäijana kasutab mobiiltelefoni 89% mobiilikasutajatest (kevadest samuti 89%). Neile, kes mobiili liikluses kasutavad, esitati täpsustavad küsimused selle viiside kohta.

Jalakäijana kasutatakse mobiiltelefoni oodatult oluliselt rohkem, kui seda tehakse autojuhina. Peamiselt vastatakse kõnedele ja helistatakse ise välja. Tekstisõnumeid või sotsiaalmeedia postitusi loeb sageli 57% jalakäijana telefonikasutajatest. Joonis 14. E-posti vaatab sageli läbi 34% ning uudiseid loeb ja internetis surfab sageli 27% vastanutest. Võrreldes kevadise uuringuetapiga suuri muutusi tulemustes toimunud ei ole.

Mehed kasutavad jalakäijana telefoni sagedamini tööga seotud kõnedeks, sõpradele helistamiseks, kõnedele vastamiseks ning e-posti kontrollimiseks. Muude tegevuste osas erinevust naiste tulemusega ei selgunud. Noorima vanuserühma esindajad on kõigi tegevuste osas märksa aktiivsemad kui muude vanuserühmade esindajad. Eriti aktiivsed on nad internetiga seotud toimingute osas, helistamisel ja kõnede vastuvõtmisel. Lisaks kuulab neist sageli muusikat või raadiot 58% ning mõnikord teeb seda veel 22%. Vanima rühma esindajad kasutavad ka jalakäijana telefoni kõige harvem.

Joonis 14. Telefoni kasutamine jalakäijana, % n=951, kes kasutab mobiiltelefoni jalakäijana



5 Telefoni kasutamine jalgrattaga sõites

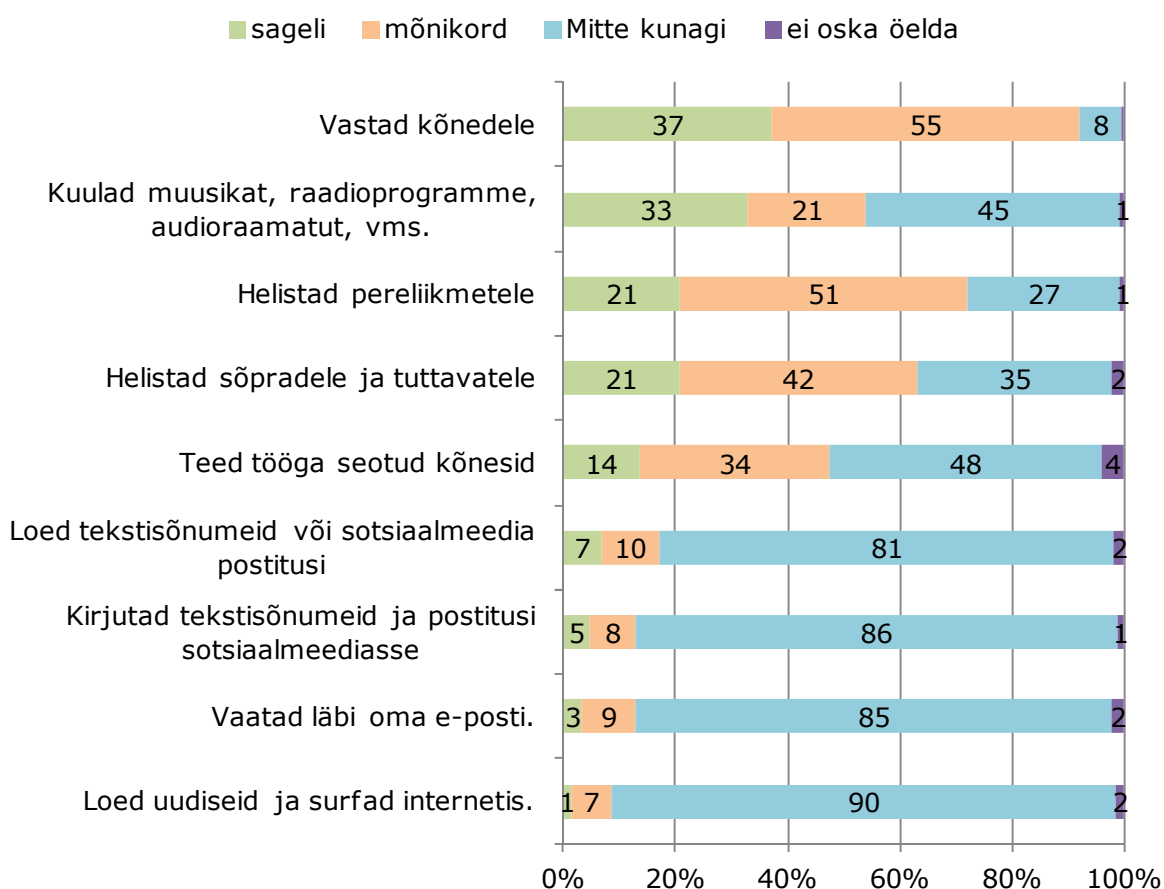
Jalgrattaga sõidab 65% elanikest (eelmisel korral 63%). Neist 34% kasutavad vahel sõites ka mobiiltelefoni. Eelmisel korral oli vastav osakaal 37%, seega tulemus praktiliselt muutunud ei ole. Neile, kes sõidavad ja sõites ka kasutavad mobiiltelefoni, esitati lisaküsimused telefoni kasutusviiside kohta.

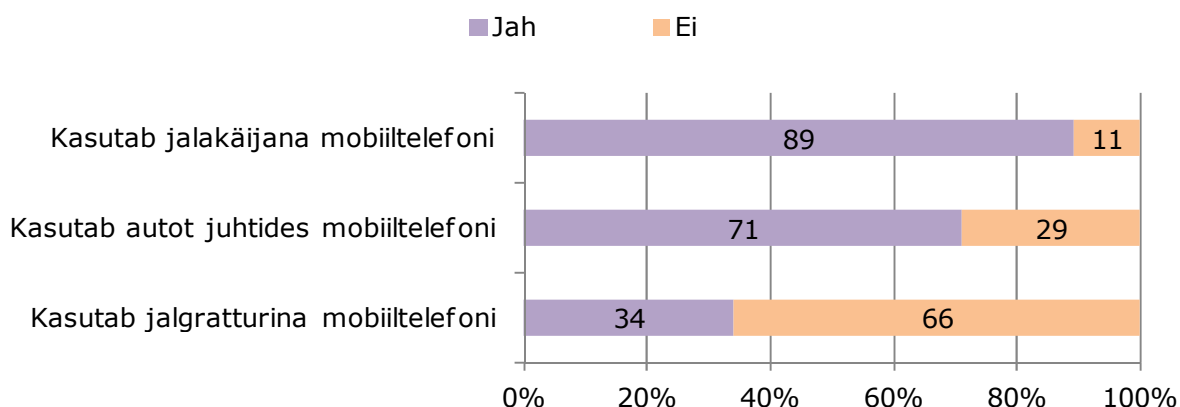
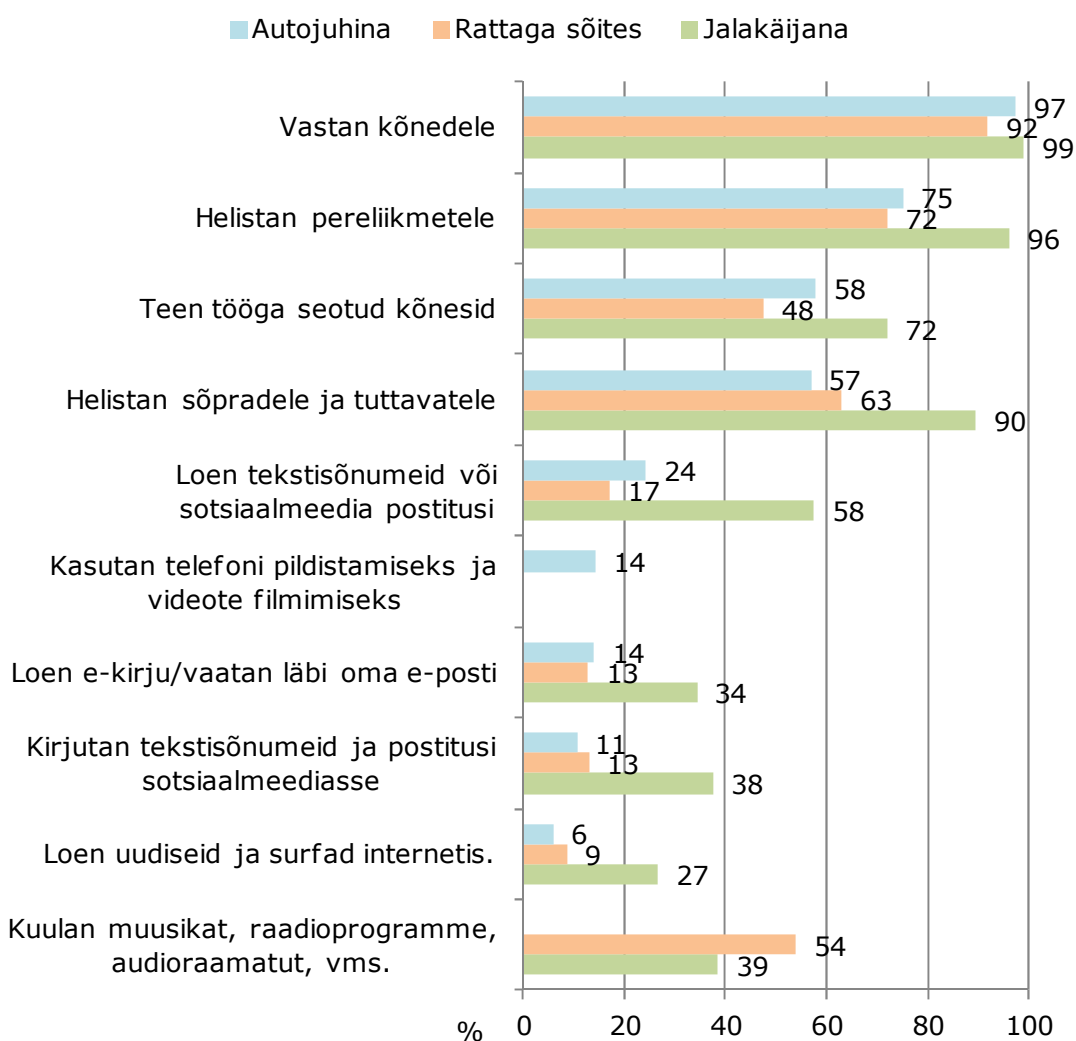
Selgub, et üldiselt kasutab see vastajagrupp mobiiltelefoni erinevateks tegevusteks pea samapalju kui autojuhid. Lisaks muule kuulatakse rattaga sõites ka muusikat (raadioprogramme) – 33% teeb seda sageli ja 21% mõnikord. Joonis 15. Peamiselt siiski räägitaks ja tehakse kõnesid – tekstisõnumitega ja muu lugemisega seotud tegevustega tegeleb väiksem osa – 8-17%.

Võrreldes eelmise uuringuga on tulemus muutunud üsna vähe. Kõnedele vastamine ja muusika kuulamine on mõnevõrra sagenenud. Veidi vähenenud on seevastu jalgrattaga sõites uudiste lugemine ja internetis surfamine (vähenenud 3% võrra) kuid muutus jääb siiski uuringu usalduspiiride sisse.

Joonistel 16-17 on võrdlevalt välja toodud telefoni kasutajate osakaalud ja selle kasutusviisid jalakäijate, ratturite ja autojuhtide seas.

Joonis 15. Telefoni kasutamine jalgrattaga sõites. %, n=233, kes kasutab sõites telefoni.



Joonis 16. Telefoni kasutamine autojuhina, ratturina ja jalakäijana**Joonis 17. Telefoni kasutamine autojuhina, ratturina ja jalakäijana**

6 Hinnangud liiklusreeglite rikkumisele

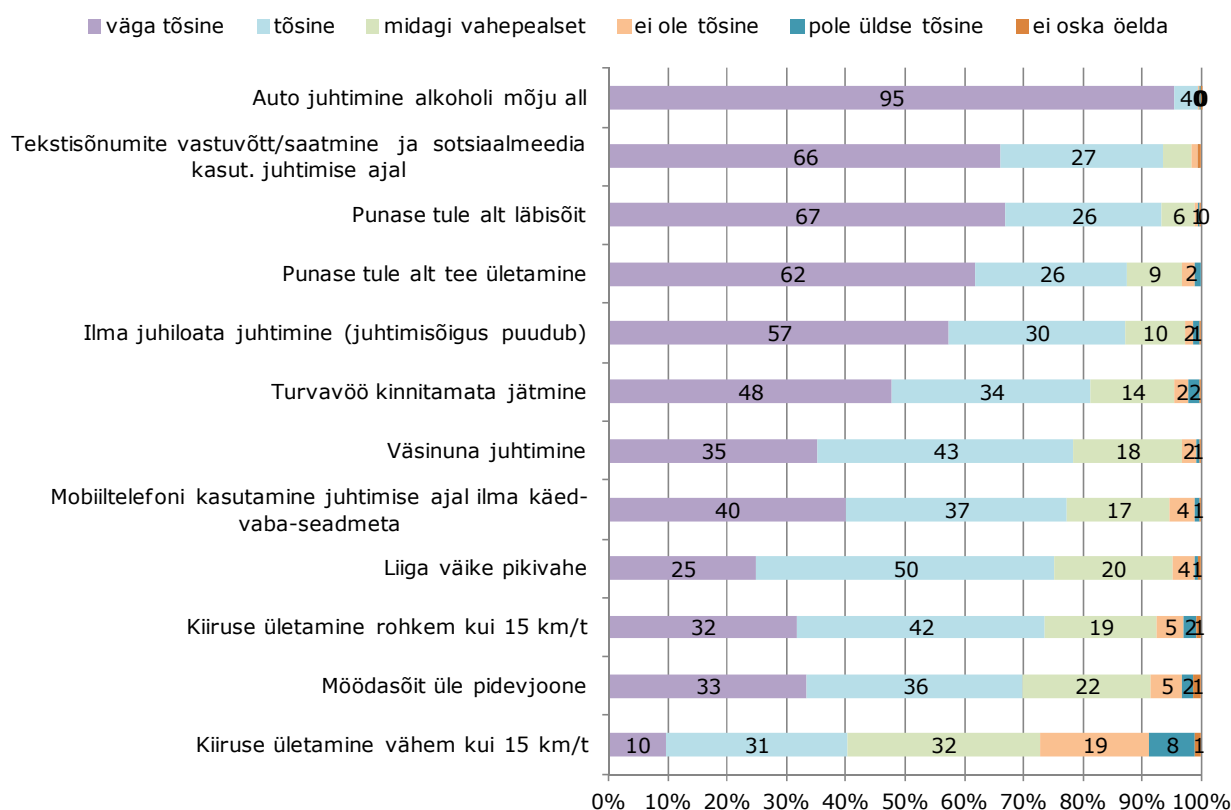
Küsimus: Kui tõsiseks ohuks on sinu arvates allpool loetletud liiklusreeglite rikkumised/liikluskäitumine? Küsimus esitati kõigile vastajatele.

Kõige tõsisemaks rikkumiseks peetakse meil jätkuvalt auto juhtimist alkoholi mõju all. Joonis 18. Tõsiduselt järgnevad nüüd tekstisõnumitega või sotsiaalmeediaga tegelemine juhtimise ajal ja punase tule alt läbisõit. Mobiiltelefoni kasutamist juhtimise ajal ilma käed-vabad seadmeta peab väga tõsiseks rikkumiseks 40% ja tõsiseks 37%. Kõige leebemalt suhtutakse kiiruse ületamisse vähem kui 15 km/tunnis.

Võrreldes eelmise uuringuga on tulemus jäänud suures plaanis samaks. Veidi enam on hakatud teadvustama tekstisõnumitega tegelemise/sotsiaalmeedia kasutamise ning mobiiltelefoni kasutamise (ilma käed-vabad seadmeta) tõsidust.

Pea kõigi toodud rikkumiste puhul on naised andnud karmima hinnangu kui mehed, samuti taunivad rikkumisi jätkuvalt sagedamini kahe vanema vanuserühma esindajad. Noorima vanuserühma esindajad seevastu suhtuvad reeglite rikkumisse sageli keskmisest oluliselt leebemalt. Nii peab neist punase tule alt läbisõitu väga tõsiseks rikkumiseks vaid 29%, möödasõitu üle pidevjoone 17% ja ilma juhiloata juhtimist 40% ning telefoni kasutamist juhtimise ajal ilma käed-vabad seadmeta 25%. Leebem on nende suhtumine ka tekstisõnumite saatmisesse/sotsiaalmeedia kasutamisse. Joobes juhtimise suhtes on siiski ka nende suhtumine sama tõsine kui teistel juhtidel.

Vastajad, kes ise ei juhi autot, suhtuvad kiiruse ületamisse ja telefoni kasutamisse ilma käed-vabad seadmeta jätkuvalt mõnevõrra karmimalt kui autojuhid. Suurema sõidukogemusega juhid on keskmisest leebemad joobes juhtimise, kiiruse ületamise ja turvavöö kinnitamata jätmise suhtes. Samuti ka mobiiltelefoni kasutamise suhtes ilma käed-vabad süsteemita ning tekstisõnumite ja sotsiaalmeediaga tegelemise osas juhtimise ajal.

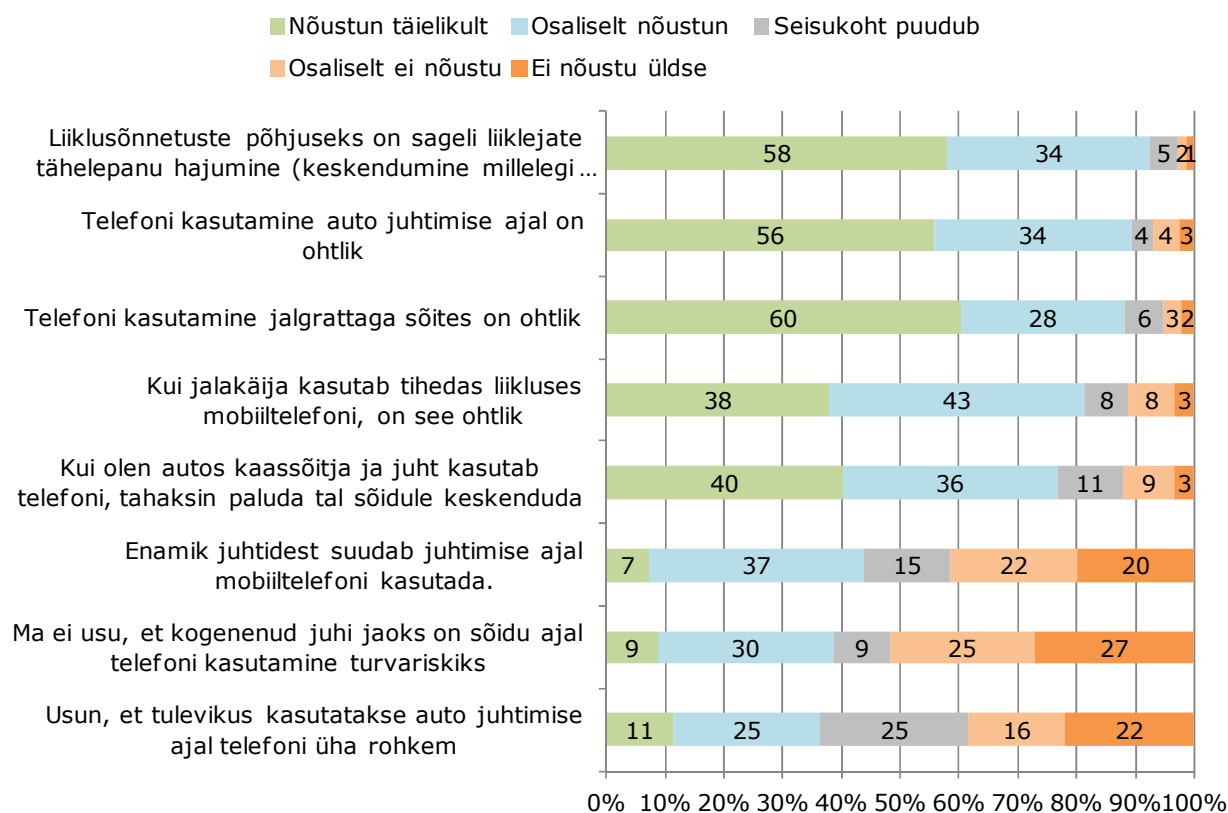
Joonis 18. Kui tõsiseks ohuks on liiklusreeglite rikkumine? %, n=1068**7 Muud teemad seoses tähelepanu hajumisega**

Uuringu lõpuosas küsiti vastajate üldist suhtumist seoses tähelepanu hajumise ja mobiiltelefoniga rääkimise teemadega.

Antud osa tulemused ei erine oluliselt kevadisest uuringust. 92% vastanutest nõustus, et õnnetuste põhjuseks on sageli liiklejate tähelepanu hajumine. Eelmisel korral oli vastav näitaja 90%. Joonis 19. Pea ühepalju elanikest peab ohtlikuks või väga ohtlikuks telefoni kasutamist nii auto juhtimise ajal kui ka rattaga sõites. Samuti arvatakse ka jalakäija puhul, kes kasutab tihedas liikluses mobiiltelefoni. Olles ise kaassõitja, sooviks 76%, et juht keskenduks liiklusele telefoniga rääkimise asemel. Eelmisel korral 73%.

Samal ajal arvab 44% elanikest, et enamik juhtidest siiski suudab roolis olles ka mobiiltelefoni kasutada. Eelmisel korral arvas nii 50%, seega on tulemus vähenenud.

Tuleviku suhtes on hinnangud jätkuvalt lahknevad – 36% arvab, et tulevikus kasutatakse auto juhtimise ajal telefoni üha rohkem kuid 38% seda ei usu. Eelmisel korral oli tulemus vastavalt 41% ja 33%.

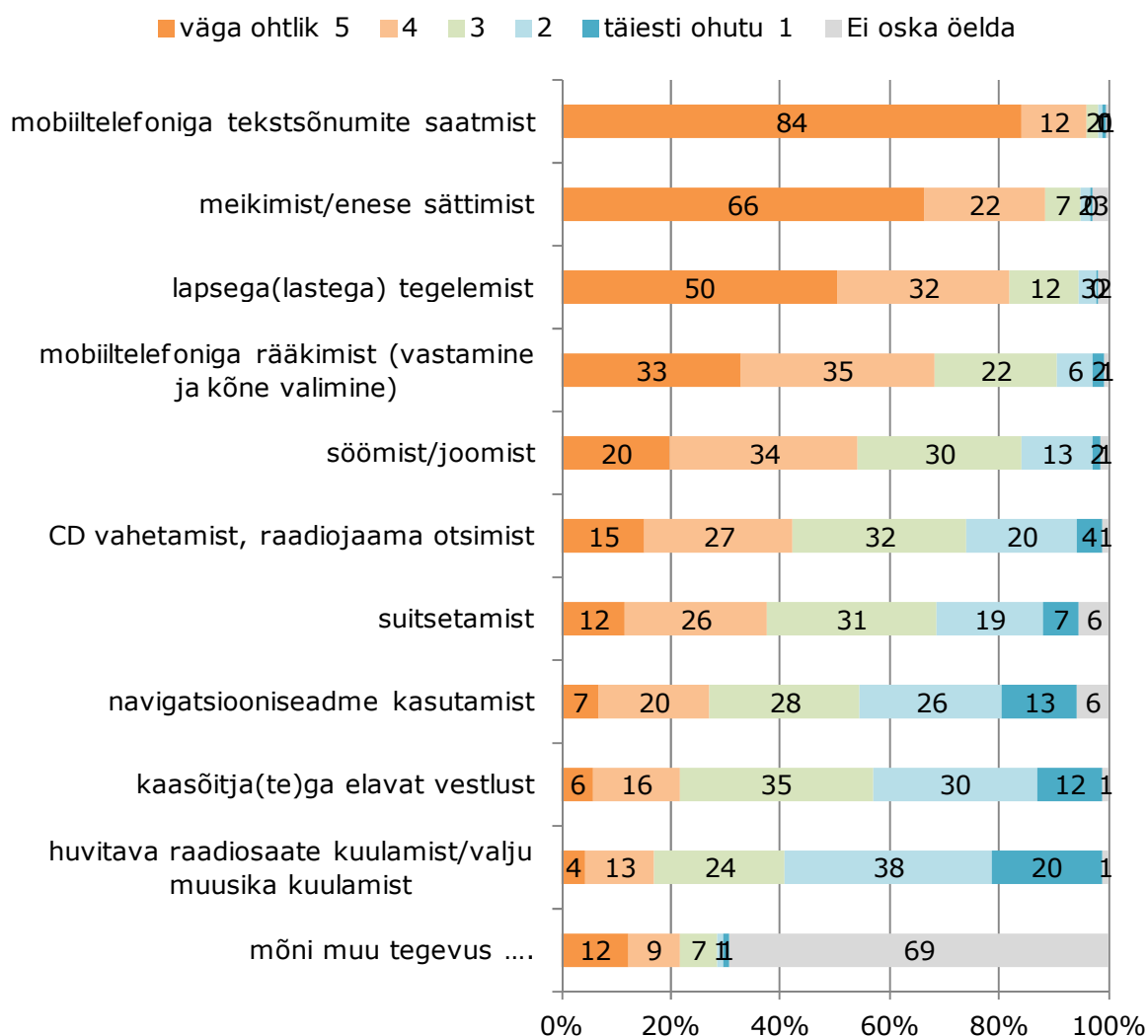
Joonis 19. Hinnangud telefoni kasutamise ohtlikkusele liikluses, %, n=1068

Küsimus: Palun hinda 5 palli süsteemis, kui ohtlikuks pead autoroolis olles järgnevaid tegevusi...?

Nimetatud tegevustest osutus taas kõige ohtlikumaks mobiiltelefoniga tekstisõnumite saatmine, mida peab väga või pigem ohtlikuks 96% elanikest. Eelmisel korral oli vastav näitaja 95%. Joonis 20. Meikimist peab ohtlikuks 88% (eelmisel korral samuti 88%) ning mobiiltelefoniga rääkimist 68% (64%). Viimast peab ohutuks vaid 8%.

Vastajad said lisaks nimetada omaltpoolt tegevusi, mis on ohtlikud. Kõige sagedamini nimetati autost, kotist või tagaistmelt asjade otsimist (27 korral), seksimist (22), lugemist 10, laulmist 7, looduse ja ümbruse vaatlemist 7, alkoholi tarbimist 6 ning unisena või väsinuna sõitmist 6 korral.

Naised peavad pea kõiki tegevusi ohtlikumateks kui mehed. Autojuhid peavad jätkuvalt telefoniga rääkimist, navigatsiooniseadme kasutamist ning raadiosaate/muusika kuulamist ohutumaks kui need vastajad, kes ise autot ei juhi. Sama tendents on telefoniga rääkimise puhul näha ka kõige kogenumate juhtide puhul. Kogenumad juhid peavad teistest märksa väiksemaks ohuks lisaks ka navigatsiooniseadme kasutamist, huvitava raadiosaate kuulamist, CD vahetamist/raadiojaama otsimist. Muus osas olulist erisust ei selgunud.

Joonis 20. Tegevuste ohtlikkus, %, n=1068

8 Seadusandlust ja järelevalvet puudutavad seisukohad

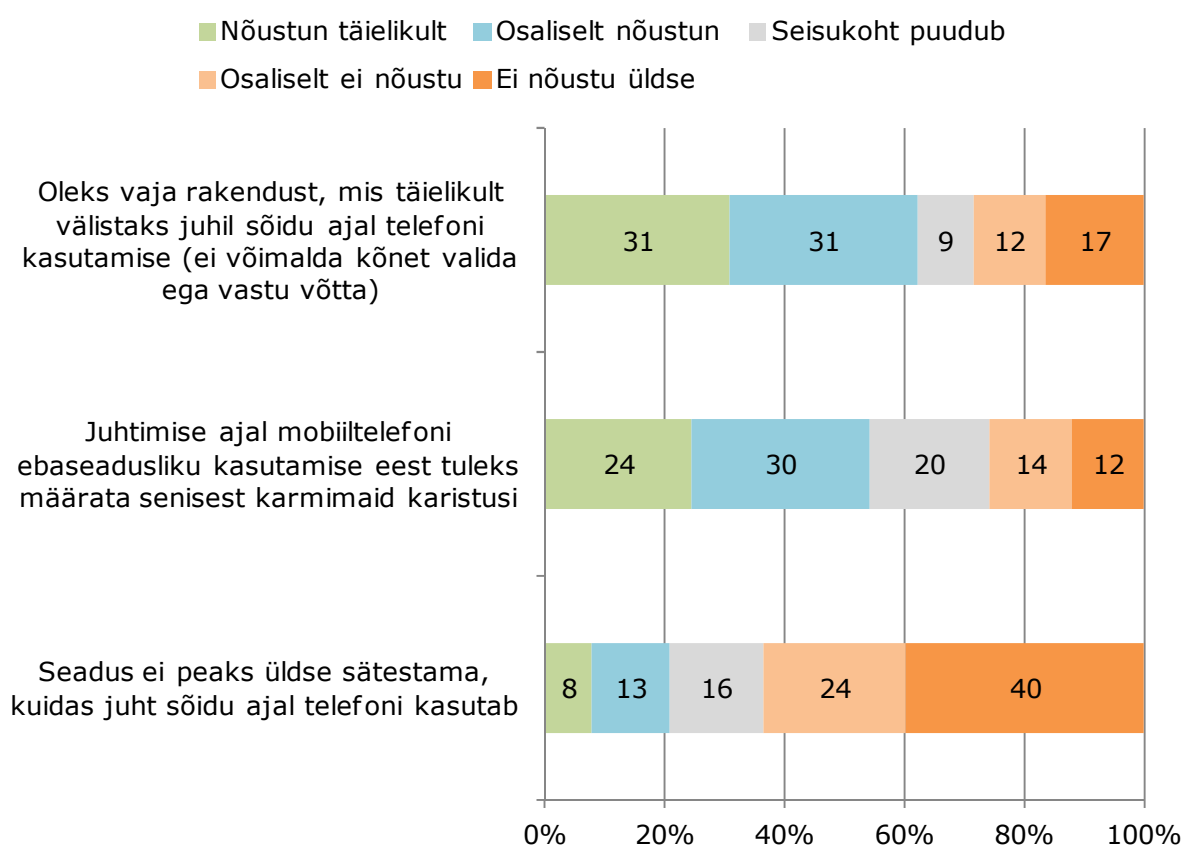
Seadusandlust puudutavatel teemadel esitati vastajatele samuti mõned üldiseid hoiakuid puudutavad küsimused.

Selgus, et 62% vastanutest nõustub, et oleks vaja rakendust, mis välistaks telefoni kasutamise sõidu ajal täielikult, 29% sellega ei nõustunud. Eelmisel korral 58% vs. 30%. Joonis 21. Karmimaid karistusi ebaseadusliku mobiilikasutamise eest pooldab 54% kuid 26% seda ei poolda. Eelmisel korral 44% vs. 31%. Täielikku vabadust juhile telefonikasutamise osas pooldab 21% kuid sellesse ei usu 64% (vast. 20% ja 61%) elanikest. Seega võib öelda, et hoiakud on muutunud võrreldes kevadega veidi karmimaks.

Vastavat mobiilirakendust pooldavad oluliselt sagedamini naised kui mehed, kõige eakamad vastajad ning need, kes autoga pidevalt või üldse ei sõida. Vähem pooldavad seda noorema ja keskmiste vanuserühmade esindajad, regulaarsed autojuhid ja vaid 38% kõige kogenumatest juhtidest.

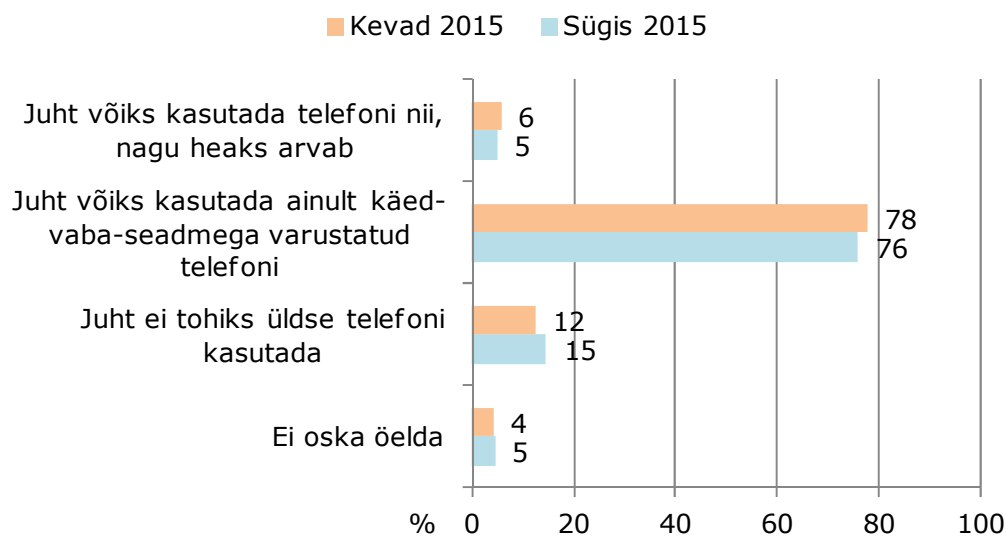
Ka karmimaid karistusi pooldavad keskmisest sagedamini eakad (üle 50-aastased) ning meestest veidi sagedamini naised. Noorimas vanuserühmas on arvamused väga lahknevad: 42% neist pooldab, 36% on vastu ning 22% ei oska seisukohta võtta karmimate karistuste suhtes. Seekord on karmimate karistuste pooldajate osakaal veidi suurem kui see oli kevadise uuringu ajal.

Joonis 21. Seadusandlust ja järelevalvet puudutavad seisukohad, %, n=1068



Küsimus: Kuidas tuleks sinu arvates suhtuda mobiiltelefoni kasutamisse auto juhtimise ajal?

Täielikult telefoni kasutamise ärakeelamise poolt on siiski vaid 15% elanikest. Valdav enamus – 76% - leiab jätkuvalt, et lubatud võiks olla käed-vabad seadmega rääkimine autoroolis. Joonis 22. Võrreldes kevadise uuringu tulemusega on praegune tulemus muutunud veidi karmimaks – siis oli rääkimise täieliku keelamise poolt 12%. Muutus ei ole siiski suur ja jääb napilt uuringu usaldusväärsuse piiridesse.

Joonis 22. Suhtumine telefoni kasutamisse juhtimise ajal, %, n=1068**9 Ettepanekud juhtide paremaks keskendumiseks**

Küsimus: Mida peaks sinu arvates tegema et autojuhid keskenduksid auto juhtimisele paremini kui praegu? Küsimus esitati avatud vormis – vastusevariante ette ei pakutud.

Kaheks peamiselt väljatoodud teemaks olid ka käesolevas uuringus arvamused, et tuleks tõsta juhtide ja ka üldiselt ühiskonna teadlikkust tähelepanu hajumise teemaga seoses ning suurendada teedel kontrolli (sh trahvimist). Teadlikkuse poole pealt arvati, et võiks tähelepanu hajumise teemast rääkida rohkem autokoolis, teha sotsiaalreklaami või nn. šokivideosid jms.

Ülejäänud vastused olid taas väga erinevad – alates sellest, et paremaks keskendumiseks pole võimalik midagi teha ja lõpetades üldiste soovitusetega keskenduda juhtimise ajal liiklusele. Mitmed vastajad märkisid, et riik ei peaks siinjuures midagi tegema – liigne ülereguleerimine pole vajalik ega täida niikuinii eesmärki. Mõnel korral märgiti ära näiteks ka politseinike halba eeskuju – ka nemad räägivad autorooli olles telefonidega või tegelevad söömisega. Mitmel korral toodi ka välja, et teede ääres võiks olla vähem reklaame, mis hajutavad juhtide tähelepanu.

Muud vastused on muutmata sõnastuses välja toodud alljärgnevalt:

Alkoholi või narkojoobes juhtimise korral peaks saama eluaegse mootorsõiduki juhtimiskeelu. Surma põhjustamise korral tuleks karistada sarnaselt tahtliku tapmisega.

Alkoholitarbimist vähendada

Arusaamatu küsimus. Kas ootate vastust: karmistama karistusi. Kategoriliselt vastu!

Asetame telefoni autos kuhugi, kus selle puudumisel auto ei sõida lihtsalt.

Auto juhtimine on üha enam ühiskondliku elukorralduse poolt pealesunnitud tegevus, kus seadusandlikud ideaalid ramedalt lahknevad elulistest realiteetidest. Sund efektiivsuse

kasvule, pidev vajadus aina väiksema inimeste arvuga, madalama palga eest ja suuremates ettevõtetes toota ei saa kasvatada liiklusohutust. Vähendada tuleks sunnitud autosõitu (töörändlus!), juurteni muuta ühistranspordi korraldust, realselt vähendada ühele inimesele lubatavat töökoormust. Alternatiivina aitaks ka ametiautode varustamine sundkorras korralikult tasustatud palgaliste juhtidega. Täna on isegi kutselise juhi ametis auto füüsiline juhtimine taandunud samale tasemele lapsena omandatud kõndimisõigusega mistahes muus ametis: lisakohustused on tõusnud esmatähtsaks!

auto juhtimise ära keelama

auto juhtimisel muud tegevust teha pole tarvis. tuleb juhtida autot ja olla liikluses tahelepanelik.

Autod peaks põhivarustuses omama käed vabad süsteemi

autod varustama seadega, mis takistaks autot juhtida alkoholihoobes, seadega mis võimaldab vastata saabunud kõnele lühidalt

Autodel peaks olema käedvaba süsteem sisse ehitatud.

autodes hand-free süsteem

Autodes peaks olema seade, mis sõidu ajal mobiilisidet segaks: kõnet saab vastu võtta, kuid selle kuulmiseks peab auto peatama.

Autodes võiks olla seade, mis fikseerib inimese silma liikumist. Kui see vaatab liiga kaua mujale, kui juhtimiseks, annab juhile tähelepanu signaali.

autodesse auto sisesed käedvaba süsteem, et nad ei peaks kogu aeg teefoni näppima.

Autoga ühendama

Autojuhid peaksid ise olema teadlikud oma võimetest, kas on suutelised tegelema ka muuga kui juhtimisega.

autojuhid peaksid olema välja puhanud ja kained

autojuhiloa taotleja tähelepanu jaotumist ja reaktsioonikiirust saab enne juhtima lubamist mõõta, tuleks algatada koostöö eksperimetaalpsühholoogidega!

Autojuhtide tähelepanu peaks olema juhtimisel ja tee jälgimisel.

autol mingi seade mis signaleerib roolist lahtilaskmise jm. puhul

autoroolis telefoniga rääkimine tuleks keelata

Autos käedvaba süsteemi olemasolu. Kui juht jääb vahele telefoni kasutamisega (sõnumite trükkimise, hoidmise jms) tuleks saata autokooli kursustele, kus on kohustus sõita ja samal ajal trükkida sõnumina etteantud teksti, ehk siis jõuab kohale, kui ohtlik see on. <https://www.youtube.com/watch?v=HbjSWDwJILs>

blokeerima telefoni kasutamise võimaluse sõiduajal

bussiga sõitma

bussijuhtidel rangelt keelata sõites mobiilkõnede valimine.

Eelkõige ole kaine. Kaassõitja(d) ärge segagu juhi tähelepanu kõrvalistele asjadele. Asu sõitma, kui oled korralikult puhanud!

Eesmärk peaks olema rahulik ja õnnetuste vaba liiklus, mitte tegema kõik, et möödasõitu teha tahtev sõiduk seda teha EI saaks (sõitmine telgjoone ligidal, lisama kiirust, kui keegi mööda tahab jne.) See on HULGA ohtlikum, kui kõne roolis!

Ega liiklusõnnetused ei juhtu ainult nendega, kes tähelepanematud on. Kui tahta, et tavakodanikud oleksid roolis korralikud, siis alustaks ikka kõrgemal, et ka politsei ja muud poliitilised tegelased sellega arvestaksid. Isiklikult näen vähemalt nädalas korra, kuidas politseinik autoroolis olles telefoniga räägib.

ei mina ega teie ei peaks midagi tegema.....riik ei tohi olla nagu lasteaiatädi, kes oma ettehooldusega ogaraks läinud

ei ole olemas universaalset retsepti - iga inimese tarbeks oleks erinevas situatsioonis ise soovitus

Ei oska vastata, inimesed on väga erinevad. Ka monotoonne sõit võib viia mõtted mujale. Suur vahe on ka sõidul tühjal maanteel ja tiheda liiklusega kesklinnas. Kõige paremini keskendun mina sõidule kui tingimused on raskemapoolsed ja kiirus oludega võrreldes suht suur. Ise olen autot juhtinud praeguseks pisut rohkem kui 37 aastat ja seda on olnud ca 1,3 miljonit km. Ühtegi teelt väljasõitu või avariid pole põhjustanud. Kõige ohtlikumad on ikkagi liikluses rabelejad, liigselt kiirustajad, sõidu ajal meikijad, lehe lugejad, sõnumite kirjutajad jne.

ei oska öelda, võib-olla liiklusõpetuses pöörata sellele VEEL rohkem tähelepanu. Näiteks see küsitlustest sobiks väga hästi tulevastele juhtidele täitmiseks. Paneb mõtlema

ei oska öelda, kõik sõltub ikka konkreetsest juhust, on profid ja saamatud sõitjad, erinev lähenemine

Ei oska öelda. Inimeste teadlikkust ja hoolivust tuleks tõsta. Politsei pidev kontroll liikluses.

ei oska öelda. see on igas inimeses endas kinni.

Ei oska öelda? Kampaniad sotsiaalmeedias?

Ei saagi midagi teha ennetavalt, nad mõistavad seda siis kui on õnnetusse sattunud, et oleks pidanud tähelepanelikum olema

Ei tea. Vanad juhid sõidavad niigi viisakalt, noori ja algajaid juhte ei häiri isegi trahvid.

eks ikka südametunnistusele koputamine

eksimise korral kohustuslik liikluse turvalisuse loeng.

Eksimuste korral peaksid karistused olema sellised, mis sunniksid inimesi eksimustest hoiduma st. senisest karmimad.

Elu k.a tööelu ei peaks olema nii kiire ja pingeline. Liikluses on väga palju närvilisi inimesi, kes teevad suuri lollusi ilma, et räägiksid telefoniga

elutempo peaks olema rahulikum ja inimesed sõbralikumad ja vähem ärritavamad

elutempot alla võtma

enam näitlikustamist ohtudest

enam paigaldada liikluskaameraid

Ennetustöö - ohtudest teavitamine; karistamine

Ennetustööd, juba esmase juhiloa taotlemise ajal, sealt edasi pidevalt. Kampaniad, kus tuntud inimesed rõhutavad, et on tähelepanelikud -- "Ole sina ka!"

Esmalt hoiatus ja siis trahvima. Iga järgneva korraga rohkem.

Hakkama karistama mobiili kasutamise eest (v.a käed-lahti süsteem)

hand free süsteem

handsfree

Handsfree süsteemide allahindlus riigi toel

Harima juhte läbi meedia

hetkel tundub, et Eestis toimub ainult "kontrolli-ja-karista". kui oleks analoogsed kampaniad nagu "Kõik puhuvad" või siis algaks sellestki, et iga kord, kui politsei, kes pole hädaväljasõidul, märkab telefoni kasutatavat juhti, "võtab ta rajalt maha". Praegu on aga paradoks see, et ka politseiautode juhte olen märganud ilma käed-vaba süsteemita roolis telefoni kasutamas või söömas-joomas...Võib olla ongi vastus siin - politsei andku esmalt ise õiget eeskju?

Hoiduma kõigest, mis juhtimisest tähelepanu kõrvale tõmbavad.

Hoolima kaaskliiklejatest rohkem

Hoolima rohkem kaaskliiklejaist. Võib olla ei olnud minu vastused õiged. Mõtlesin rohkem maanteeõidule kui linnas liiklemist.

Häirivaid välismõjutused linnapildist minema (neonreklaamid, suured postrid, reklaam keelustada bussidelt, veokitelt jne,) Lisaks pöörata rohkem tähelepanu autode mürasummutusele, et salongi jõuaks vähem välist müra.

Idealis peaks nad tegelema ainult juhtimisega.

Iga juhi enda ülesanne on keskenduda korralikult auto juhtimisele,

Iga kolme aasta jooksul võiks osa autojuhte korduseksamile saata ja see käib vanemate kohta kui 55 aastat.

igale hullule poleks vaja üldse lube väljastada.

igas lehes, raadios ja televisioonis peaks rohkem sellest rääkima.

informeerima õnnetusjuhtudest

Inimene peaks üldse rohkem teistega arvestama, siis teeb ta seda ka liikluses. Hoolimist saab õpetada ainult lapsena.

Inimest ei muuda

inimest tuleb harida st temaga rääkida

Inimeste keelamisega ei saavuta midagi. Selle asemel et kästa ja keelata tuleks luua tehnoloogilised võimalused mugavalt autoroolis vastata ja teha kõnesid. Tänapäeva telefonid suudavad täita meie käsklusi ilma et me neid katsuma peaksime, hääljuhtimise arendamine peaks olema eesmärk. Inglise keeles on täna need võimalused sisuliselt olemas, arendada tuleks neid võimalusi ka eesti keeles

Inimestele endale selgeks tegema, et see on ohtlik. Nad peavad teadma, kes neile helistab ja millist juttu ta tõenäoliselt räägib.

Ise pole vaja kellelegi helistada. Kui keegi helistab, siis öelda, et olen roolis ja helistan hiljem.

juba autokoolis õppimise ajal tuleks sisendada tulevastele autojuhtidele hea tava järgmist, et nad austaksid teises iseennast

Juhi koolituse teema

Juhid ei tohiks olla kindlad, et niikuinii midagi hullu ei juhtu.

Juhid võiks ise mõistuse pähe võtta.

Juhte tihedamini kontrollima

Juhtide (liiklus)kultuur on madal. Juhile peaks meenutama, et sulgudes autosse oled ikkagi kodanik ja viisakus on ka autos kohustuslik.

juhtide koolitus on väga nõrk ja seadusi tuleb karmistada - kui sõita ei oska, siis pole autot ka vaja ! ja korduseksamitele saatmine nii teooria kui praktika osas on ka paras karistus. ja kõik sellised rikkumised tuleb eranditult avalikustada, mitte nimetähed... see mõnele mõjub...

Juhtide teadlikkusele rõhuma. Veenma ja õpetama

Juhtidel ja üldse inimestel peaks olema suurem hingerahu, sotsiaalne heaolu jne. See on aga kivi kapsaaeda kogu meie riigi tegemistele. Olen palju viibinud Euroliidu aladel. Liiklus kultuur on öö ja päev. Seda pole nii lihtne muuta.

Juhtima autojuhtide tähelepanu ohtlikele tegevustele autoroolis. Koolitustel esialgse juhiloa taotlusel, edaspidi meedias jne.

juhtima autot

Juhtima tähelepanu, et õnnetused juhtuvad siiski üldjuhul tähelepanematust.

Juhtimist tuleb inimesel endal teadlikult tõsiselt võtta, kõik sõltub ikka inimesest. öelgu see seadus ette mida tahes.

Jõmlust tuleks vähendada - et "mulle on kõik lubatud - purjuspäi sõitmine, kiiruseületamine, kaasliiklejate türanniseerimine jne." Suhtumise küsimus.

jälgima teed, jälgima liiklust

jälgima hoolega liiklust, mitte tegelema kõrvaliste asjadega

jälgima tähelepanelikult liiklust ja arvestama ka kaasliiklejaid. mitte kiirustama surnuaeda, sinna jõuame nangunii.

Järelvalve tõhusus, muu ei aita. Reklaami pole vaja teha selle ennetamiseks, raha raiskamine

Järelvalvet suurendama.

Jätma kõik tegevused ja keskenduda juhtimisele

Jätma oma mured ja mõtted ning keskenduma ainult auto juhtimisele.

Ka pisirikkumistele peaks tähelepanu juhtima!

Kaasreisija ei peaks juhtimist segama, kõrvalised tegevused ära jätta

kaed vabad süsteem, mis siin segast on.

Kahjuks aitab ainult tõhus liikluskasvatus juba lapseas.

Kahjuks ei tee asja paremaks trahvid, seda on näha ka joobes juhtide arvu pealt!

Kohustuslik käed-vaba süsteem!

kampaania mille raames jagataks vb hands free süsteeme ja rohkem teadvustama riske mis kaasnevad tähelepanematusesest.

Kampaaniad, et autoroolis telefoni kasutamine on ohtlik endale ja eelkõige kaasliiklejatele.

karistama

Karistama sõidu ajal millegi muuga tegelemist

Karistused on nõrgad, ei toimi.

Karistusi karmistama.

Karm järelvalve

Karmimad karistused

Karmimad karistused inimestele, kes ebaadekvaatses olekus sõidavad. Need, kes aga vaatavad sõidu ajal telefoni, neile on vaja lihtsalt kõvasti reklaame selle ohtlikkusest ning selliste õnnetusjuhtumine üles paisutamine meedias.

karmimad karistused, või muuta auto selliseks et kui juht sisse istub siis kaob autos olles mobiilist levi ära

Karmimad karistused, karmimad seadused (15 korral)

Kasutama käed vaba seadmeid, mitte suitsetama, sööma/jooma, ega tava korras mobiiliga kasutama käed vabad reziimi

kasutama vähem seadmeid, mis takistavad keskendumist liiklusele

keelama telefonid

keelata helistamine ja karistada

keelata tappev muusika ja mobiili kasutamine

keelata telefon

Keelata telefon autos raakimiseks

Keelata, käskida, suunata....

Keelustama reformi-, ja keskeragonna tegevuse.

kes autoga sõidab peab teadma ohtusi

keskendumist ei saa seadusandlusega peale panna. Liikluskultuur tahaks muutmist. Aga see on inimestes kinni

kiirusele ja reavahetustele kiiruse ületamise +10 km

Kiitma, häid nippe tooma esile, ainult karistus ei toota. Põnevad kampaaniad jne

Kodune kasvatus, n.ö. lastetuba - kui inimene on kasvatatud enesest ja teistest hoolima, siis ta mõtleb ka, mis on õige ja mis vale

Kodusest kasvatusesest oleneb väga palju

kogu aeg jälgima liiklust

Kogu ühiskondlik elu peaks muutuma rahulikumaks ja taskaalukamaks (turvalisemaks)

Kontroll, suurendama kontrolli (7 korral)

Kui on toimunud autoavarii tähelepanematusesest tõttu, peab olema politseil õigus kohe kindlaks teha, kas juhid rääkisid telefonidega või mitte ja vastavalt sellele ka otsustama, kes neist oli ohtlikum

kuidagi lõpetatama karistamatuse tunne; mitte tegelema sõidu ajal kõrvaliste asjadega; austama valgusfoore ja nendega arvestama (ka keskmistes ridades!)

Kuna politseil puudub jõud mobiiltelefoni kasutamise kontrollimiseks, siis on selle keelamine suhteliselt mõttetu.

Kõige hullem on mitte telefoniga rääkimine, vaid just sealt info lugemine(nii facebook, postimees, tekstisõnumid) ikka jääb pilk sinna kinni ja tähelepanu hajub. handsfree on ehk kõige mõistlikum lahendus

kõik lisategevused välja jätta

Kõik oleneb inimesest. Politsei võiks vahel ka liiklus juhendada ja korrastada. Kuigi praegune politsei liiklusüksus on selleks liiga madala arenguga.

kõik sõltub juhust endast, mingi seadus küll ei hakka inimese harjumusi muutma

kõikides autodes kohustuslikuks käed-vabad seade

Kõrvaldama rikkujad mõneks ajaks liiklusest.

Kõrvaldama segavad faktorid.

kõrvaliste asjadega mitte tegelema

kõrvaliste asjadega vähem tegelema, keskendumata rohkem liiklusele, puhanuna ja kainena.

Kõrvaliste tegevuste ohtlikkuse teavitamine juba autokoolis (nt läbi viidud test, kus õppesõidu ajal sunniti juhti sisestama tekstisõnumit- tulemuseks juhi enda tõdemus, et see on ohtlik ja segab liiklusele keskendumist)

kõrvaltegevused elimineerida või minimeerida. Kuidas? See on hea küsimus...

käed vaba seade kohustuslikuks, nagu turvavöögi. Erandit peab põhjendama.

Käed vaba süsteem olgu auto põhivarustuses

käed vaba süsteemi kasutama 4 korral

Käed-vaba mobiilsüsteemid kõikidesse autodesse.

Käed-vaba süsteemi hankima, sest see tuleb palju odavam kui autoavariiga kaasnevate kulude eest maksmine ja võib päästa ka su elu.

Käed-vabad süsteem või tarvikud tuleks anda kaasa auto ostul. Vanematele autodele peaks olema kampaania, mille käigus nende hind on soodsam. Ja aastal 2018 algusest peaks olema need kontrollitavad nagu on vahukustuti jms.

Lastetuba!

Leiutama sellise seadme, et juht saab häälkäsklustega helistada, kõnesid vastu võtta ja sms-e saata/lugeda.

liiga pikk teema, et siin seda lahata. Alustama peaks juba lastetoast.

Liikluskorraldus tuleks ajada veelgi segasemaks, kui ta on praegu. Iga 100 m järele väikese raadiusega ringtee.

Liiklust jälgima, mitte ohtlike möödasõite tegema

liiklusõnnetusi enam kajastama, juhtide teadlikkust tõstma

Linnaliikluses jääb väga hästi silma telefoni kasutamine, rohkem politsei poolset kontrolli, mis suunatud tuvastamiseks telefoni kasutamist sõidu ajal.

Loll saab kirikus ka peksa. Telefon ei puutu asjasse.

loobuma kõrvaltegevustest

Loogilist vastust pole.

Läbi viia korralik kampaania telefoni kasutamise kohta auto roolis

lülitama oma telefonid sõiduajaks välja, või autodel peab olema selline seadeldis, et sõidu aeg ei ole levi.

Ma arvan et kampaaniad (karmid fotod tagajärgedest) paneksid inimesed mõtlema. Seaduste karmimaks muutmine ei aita kaasa vaid tekitab pigem rohkem stressi. Inimesed ei pruugi teadagi mis tagajärjed nende tähelepanu kadumisel olla võivad ja kui neile piltidega näidata, siis saavad hästi aru. Tihti on nii et inimesed ei taha vastata telefonile juhtimise ajal aga nad

peavad sest see on nende töö. sellisel juhul tuleks kõigile tööandjatele kohustuslikuks teha et igas autos hands free ja navigatsiooni süsteem et töötaja ei peaks kiirustades telefoniga sõidu ajal jamama.

Ma ei ole autojuht nagu eelnevalt vastasin , ma ei tea vastata tobedatele küsimustele!

Ma ei tea teiste keskendumisvõimet

Ma ei usu, mobiiltelefoniga helistamine oleks väga ohtlik, aga sõnumid ja niisama netis surfamine küll ehk tuleks just seda propageerida mitte tegema! Üldine liikluskultuur on meil ajaga nii halvaks läinud, et inimesed ei austa teineteist. Kõik arvavad, et just neil on kõige kiirem ja nemad on kõige targemad. Ei arvestata teistega! Ausust tuleks õpetada.

Midagi. Normaalsed inimesed saavad aru, kuidas peab käituma ja rumalat ei aita ka mingi seadus. Piiravate seaduste loomine ahistaks ainult normaalseid inimesi, kellel ometigi on ka vahel vaja telefoni vastu võtta sõidu ajal.

mingi süsteemi teise välja mõtlema

minna tagasi "kiviaega"

Minu arust tuleks seda meeletut märgisodi mis meie tänavate ja maantee ääri katab tuntavalt vähendada. Eriti suur tähelepanu hajutaja on kiiruspiirangutest kinnipidamine. Näide: Sel suvel Haljalast Maardusse oli ca 88-l kilomeetril 52 (!) kiirustpiiravat märki. No comments.

Minu arvates ei saa väga palju muuta, kuna ükski seadus ei kaotaks (vb piiraks) telefonide kasutamist roolis

Mitte tegelema auto juhtimist segavate tegevustega (telefoniga rääkimine, söömine, joomine)
Mitte telefone näppima .

Mobiili vaikivas olekus hoidma. Vajadusel peatuma ja rääkima kui olukord nõuab.

Muutma elutempot, kasutama vastavaid seadmeid, mitte olema 100% kättesaadavad mobiilis-arvutis-näoaramatus

Muutma karistusi rangemaks, kontrollima rohkem.

Muutma käed-vabad seadmed kohustuslikuks lisaseadmeks auto/telefoni ostmisel, mille eest maksma ei pea. Avalik teavituskampaania käed-vaba süsteemi populariseerimiseks ja selle kasutamise kontrolli sisseviimine.

Mõjutama oluliselt ühiskondlikku suhtumist hooletusse juhtimisse. Ühiskondlik hukkamõist vähendaks kindlasti telefoni kasutamist juhtimise ajal. Joobes juhtimist ja kihutamist vähendavad ainult karistused.

märke tähele rohke panna

Nagu näha, siis teavituskampaaniad ei mõju. Seega on vaja liiklusjärelvalvega tegeleda. Väga suur osa mitte rikkujatest on poolt: tuleb trahvida. Miks siis seda ei tehta? Olen märganud, et ka uute sõidukite omanikud räägivad telefon käes. Tegelikult on hands-free seade autos kohustuslikuks muutunud (autotootjatel). See tähendab, et isegi kui seade on olemas, ei tähenda, et seda kasutatakse. Kuna ressursid liiklusjärelvalves on väikesed, võiks otsustada automaatsete süsteemide peale: hästi paigaldatud kaamera, mis fikseerib, kui juht hoiab telefoni kõrva juures või enda ees. Väike (10-30€) trahv on hea meeldetuletus ning investering kaameratesse tasub ära. ILMA HOIATUSSILTIDETA! Portatiivne kaamera, mis muudab oma asukohta kord kuus, et Waze-is ei oleks üles märgitud. Trahv automaatselt koju. Öösel pole vaja trahvida (kui vaja sähvatust et nägu näha) kuna siis on rikkumisi minimaalselt.

naised roolist ää

Neid kontrollima ja karistama koheselt teo sooritamisel

Normaalselt väljapuhanuna transpordivahendi juhtimisega ja mitte segama teiste juhtide tegevust.

Nt. meedia vahendusel rohkem propageerima ohutu sõidu viise

näitlikustada juhtunud õnnetused
odavamad käed-vabaks süsteemid
Ohjeldada näiteks patrullide liikumisega neid "rallitajaid"
ohtusid näitlikult selgitada
ole tähelepanelik auto juhtimisel
Olema hästi väljapuhanud
Olema kaine, mitte kiirustama, rahulikku meelt. Kainuse ja kiiruse kontrolli peaks tugevdama. Taastada talongi augustamise süsteem või selle teha selle elektrooniline variant.
Olema kained ja mitte üleväsinud. Juhi tervis peaks olema korras, et istuda rooli.
Olema lihtsalt rohkem tähelepanelikud
Olema liikluses tähelepanelikud.
Olema normaalsed ja tegelema autojuhtimisega.
olema valmis ka ootamatusteks, pidurdamine vms
olen tähelepannud et politseil on täitsa savi väga paljud räägivad sõites, kontrolli vaja tugevamaks muuta!
Oluline on olla välja puhanud.
Oluline, et silmad ei kaoks teelt. Sellest johtuvalt peaks kõrvaltegevused olema hallatavad ilma visuaalse tähelepanuta - näiteks häälkontrolliga.
omama käed vaba telefoni
On autojuhte, kes suudavad väga hästi sõita ja samal ajal muud teha. On inimesi, kes lihtsalt ei ole rooli sündinud.
Paigutada käed vaba seadmed autodele
Paistab, et sõnade ja seadustega liiklejatele selgeks ei tee mob. telefoni kasutamise ohtlikkust sõidu ajal ilma käed vaba süsteemita. Jääb üle suurendada trahve.
Panna rohkem rõhku hands-free süsteemi vajalikkusele
Paraku ei ole seal midagi teha - iga inimene käitub ikka nii, nagu ise parasjagu heaks arvab
parem distsipliin
Parem keskendumine
parema auto ostma
Parem kasvatada noori autojuhte
Paremini õpetama ja tihedamini kontrollima
peaks aru saama, kui ohtlik on tegelda kõrvaliste asjadega ja sellega ohtu seadma teised liiklejad.
Peaks karmistama trahve mobiiltelefoniga roolis olles rääkimisel
Peaks olema paremaid lahendusi et telefoniga sõidu ajal vestelda, kuna päris ära ei kao see nagu nii kunagi. Alati leidub mõni...
peaks olema suurem kontroll politsei poolt
Peaks suurendama kontrolli rohkem
Peaks võtma kasutusele käed vabad telefoni süsteemi, kuna ma arvan, et nii lihtsalt ei saa seda harjumust inimestes vähendada. Reklaamid mõjutavad ka kindlasti palju, et tuleks rõhutada, et tuleb keskenduda sõitmisele, et vältida õnnetusi.
Peaksid teadlikumalt keskenduma.
Personaalse vastutuse küsimus
pidama kinni liikluseeskirjadest
pidev selgitus ja teavitus; "vahele" jäämisel krõbe karistus
Pidev teavitustöö.
Pidevalt arvestama teiste liiklejatega, ohu tunnetamine ja oma sõidukiga mitte tungimine ohtlikku situatsiooni (näiteks vastutulevate autode topeltrahvitasõidul tee serva hoidmine).
Pidevalt meelde tuletama

piiraksid või hoopis loobuksid tegevustest, mis segavad juhtimist.
Pole midagi teha! Tuleb autodele paigaldada autopiloodid.
Polegi midagi teha, kuna kõik teevad ikka seda mis ise heaks arvavad ..
polegi midagi teha-inimesed ei vali tihtipeale oma tegevust õieti
politsei karistus
Politsei kontroll liikluses peaks olema suurem
Politsei peaks rohkem kinni pidama juhte, kes kasutavad valesti sõidu ajal mobiiltelefoni, ka siis kui politseimasin ei ole otseselt patrullis vaid sõidab suvalisel teel ja märkab liiklusrikkujat. Praktika näitab kahjuks vastupidist- isegi politseiauto nina alt sõidetakse ristmikul nt punasega üle tee ja politsei ei reageeri sellele kuidagi.
Politsei peaks rohkem kontrollima ning sisse tuleks viia nn veapunkti süsteem
Politsei peaks telefoni kasutamist rohkem jälgima, karmistama karistusi telefoni kasutamise eest ja neid ka rakendama.
Politsei peaks ära keelama rooli taga sõites telefoni kasutamise või vastasel juhul trahv.
Pragu on väga aktiivselt tehtud reklaami roolis mitte kasutamaks telefoni. Sellise reklaamiga tuleb jätkata, siis ka inimesed märkavad ja juhivad rohkem tähelepanu oma käitumisele.
Premeerima suurema summaga
raadio kuulamine tümpsuga on ohtlik, seda tuleks ka kuidagi piirata.
Raadio, telefoni välja lülitama, kui see neid segab
rahatrahv
Rangem kontroll ja karistus
Rangem kontroll ja karistused
rangemad karistused juhile
Raske öelda - keelamine ja trahvimine ei ole lahendus. Pigem tavitustöö ja probleemile tähelepanu juhtimine (väga meeldivad meedias selle teemalised teematõstatused).
Raske öelda. Juhid sõidavad paremini siis, kui nad on roolis olles vähem närvilised, aga elu meie ümber on väga närviline ja see toob omakorda kaasa juhtide närvilise sõidustiili.
Raskendama telefoniga rääkimist
reageerida igale avastatud ohutuse rikkumisele
Reeglite rikkumise puhul rangemad karistused.
Reklaamima rohkem 'käed vabad' seadmeid kasutamist ja näitama tv-s dokumentaalfilme õnnetustest, mis on juhtunud.
reklaamima rohkem käed-vaba seadmeid
Rikkunud juht saata täiendkoolitusele.
rohkem abivahendeid (handsfree taolisi), mis kõrvalisi tegevusi vähendavad
Rohkem ennetustööd ja kontrolli.
Rohkem informeerima ja rääkima selle ohtlikkusest.
Rohkem jälgima liiklust
Rohkem kaameraid. Ja mitte ainult kiiruse ületamise jaoks. Automaatfotod autodest ohtlikel ristmikel.
rohkem kampaaniaid korraldama ja liiklus järelvalvet tõhustama
Rohkem kontrolli, probleem pole helistamine, aga liikluses liigub väga palju juba inimesi, kes sõidu ajal vaatavad rooli alla ja näpivad nutitelefoni. See on kordades hullem kui rääkimine. Ja neid on palju.
Rohkem kontrollima sõiduajal telefoni kasutamist ning rahalise trahvi määramist
rohkem lubasid ära võtma
Rohkem politsei järelvalvet.
Rohkem politseikontrolli ja rakendada seadusest tulenevat trahvimist
rohkem reklaami ja vestlusi sellel teemal

Rohkem rääkima sellel teema, karmim jälgimine politsei poolt.

Rohkem selgitavat infot, ohtlikele teelõikudele mobiiltelefoni kasutamise eest hoiatavad liiklusmärgid, käed-vabad seadmete tutvustamine, käed-vaba seadmete kohustuslikkus uutel autodel

rohkem selgitustööd, just meedias.

Rohkem teavitustööd tegema.

Ronima hästi välja puhanuna rooli ja arvestama rohkem teiste liiklejatega.

Rääkima, rääkima, rääkima... puust ja punaseks - ohtudest telefoni kasutamisest auto juhtimise ajal.

Santi ei saa sundida kui sant ei taha kõndida! (Trahvid ja keelud ei aita, kui inimeste teadlikkus nii madal on!) Autokoolis saaks ehk midagi ära teha?

Seadusega peaks kehtestama reeglid, mis kuuluksid täitmisele, arvan et trahvid peaksid olema suuremad pisirikkumiste korral, aga purjus peaga auto juhtimise eest peaksid minema kõik võrdselt vangi olenemata promillidest, loeb ainult null tolerants.

Seadusi karmistama. Trahve suurendama

Seadustada telefoni kasutamise kord transpordivahendi kasutamisel.

Seadustega ülereguleerimine minu arvates ei anna soovitud tulemust. Inimesed peaksid ise arenema ja muutuma hoolivamaks ja tähelepanelikumaks.

Seda tuleks rohkem teadvustada.

See on juhi intelligentsuse küsimus, väga suur hulk juhte arvab, et kaasliiklejad ei ole olulised ja nende endiga midagi ei juhtu. Autokoolid peavad palju paremat tööd tegema.

See on nagu assortiikarp

See sõltub inimese kasvatuses

See taandub kasvatuses hoolimaks kaasliiklejaist. Kasvatavad kodu, kool, kogukond, ka autokoolid.

selgitama tähelepanu jagamise ohtlikust

Selgitus ja kontroll

Selgitustöö, ei muud

Selgitustöö, et muud tegevused autot juhtides on ohtlikud

Selgitustöö, karistuste karmistamine

Selle teemalised ohutus reklaamid.

sellest rohkem rääkima, arutelusid pidama (raadios, teles, kirjutavas meedias)

suurem kontroll ja suuremad trahvid. rohkem tutvustama mis võib juhtuda kui tegeled telefoniga autoroolis. korraldama õppepäevi juba koolis ja lasteaias.

Suurem kontroll politsei poolt, kaamerad

suurendada liikluskasvatuse osa, et juhid oskaksid eraldada halba käitumist heast, trahvidega ei ole võimalik parandada, sest neid kiputakse eirama

Suurendama piirkiirust

Suurendama politsei patrulle linnas, mitte tegema ainult reide vaid aitab ka lihtsalt politsei värvides auto nägemine ja inimesed on tähelepanelikumad

Õppevideod.

Suuri kiirusi rohkem piirama, et juhid suudaksid reageerida

Suurt midagi ära teha ei anna, see on inimeste enda südametunnistusel, kuidas liikluses ohutult käituda.

südametunnistusele koputamine, selgitamine

Süvenema auto juhtimisse

Tagama nii rasked sõiduolud, et igaüks sõitmisega hakkama ei saakski :) Lubade väljastamisel tõstma nõudmisi.

teadlikkuse tõstmine nõ elavate näidete varal. lasta nendel inimestel rääkida, kes on õnnetuse läbi teinud oma rumalusest ja lasta neil rääkida tagajärgedest. a la TV saade vms teadlikkust tõstma

Teadlikkust tõstma ohtude korral ja vajadusel trahvima, kui ei oska muud moodi aru saada.

Teadlikust tõsta autojuhtidel, keeldudega ei jõua kuhugi

Teadvustama liiklussituatsiooni. Erinevates situatsioonides võivad olla erinevad tegevused ohtlikud - oluline on mõista, millal on näiteks mobiiltelefoniga rääkimine kindlasti ohtlik ja millal kindlasti mitte.

Teadvustus tööd rohkem tegema

Teavitada neid ohtlike olukordade tekkimise võimalusest.

Teavituskampaania - 6 korral

Tee märgistamine, suunaviidad ja viitade dubleerimine

teed korda tegema

Tegelikult ei peaks ju üldse keskenduma auto juhtimisele, vaid liiklusele. Auto juhtimisele keskendumine on pigem riskifaktor, mille tõttu juhtuvad algajatel juhtidel päris sageli õnnetused.

Tegelikult segab ka kaassõitjaga suhtlemine, sõidu ajal ei tundu ju eriti hull aga kui pead pärast meenutama, mis teelõigul juhtus siis on ikka suur tühjus.

Tegema selliseid reklaame mis jääksid ikka meelde.. Sest ega enne ju ei õpita kui ise endal on midagi juhtunud..

Teha ei ole midagi, see oleneb inimese harjumustest ja kasvatusel (ja sissetulekust).

Teha ennetustööd ja muuta kontroll rangemaks.

teha meedias, koolides, lasteaias ja mujal teaduslikel uurimustel põhinevat teavitustööd telefoniga rääkimise mõjudest tähelepanule. (nii käed vabad seadmega kui ilma)

teid parandada ja mittevajalikke ning eksitavaid piiranguid maha võtta telefon hääletuks

Telefon peaks olema välistatud, kui siis käed vaba variant.

telefon võiks olla juba autosse sisse ehitatud, häälkäsklused

Telefoni kasutamine roolis olles võiks olla igühe südametunnistuse asi, nii nagu ka üldse keskendumine. Juhuseid on igasuguseid, nagu segajaidki!

Telefoni sõidu ajaks eemale jätma, kuskohast teda nagunii sõidu ajal pole võimalik kätte saada

Telefoni võib kasutada autosõidu ajal ainult hands Free süsteemiga. See on ju paar aastat juba Eestis aga enamus ei järgi seda.

Telefonidele automaatne lukk mis vastaks ise helistajale, et juht on roolis. Igasuguste mõjuainete kontrolli rohkem teostada. Rikkumisi karmimalt karistama

Telefoniga mitte rääkida, turvavöö kinni, pane tähele liiklusmärke ja valgusfoore.

Telefoniga rääkimist "käed vabad" seadmeta tuleks (vähemalt linnatingimustes) kontrollida samamoodi nagu kiiruse ületamist - ülespildistamisega - ja seda võiks samamoodi automaatselt trahvida.

Telefoniga võiks ostes kaasas olla "käed vaba" seade

Telefonitootjad, teenusepakkujad-sideoperaatorid saavad rohkem tähelepanu juhtida sellele ja teha ise takistusi telefoni kasutamiseks

Tihedam politsei kontroll ja karistamine

tihendama kontrolli rohkem teavitustööd

Tooma sellele teemale rohkem tähelepanu ja kontrollima.

trahvi tegema eelpool mainitud tegevuste eest

trahvid suuremaks

Trahvid suuremaks, kontroll suuremaks. Katsun ise mitte kasutada oluliselt, aga et sõidan puhtalt tööle ja koju kokku üle tunni, 2x nädalas isegi poolteist tundi, siis maanteel olles võtan kontakti pereliikme või kellegi teisega, kes varem helistanud. Kindlasti ei võta telefoni üldse kätte linnaliikluses

Trahvid võiksid olla suuremad.

trahvid, järelevalve

trahvide karmistamist

Trahvide suurendamine ja autojuhtimise õiguse ära võtmine korduvate liiklus eeskirjade rikkumisel.

trahvima

Tuleb anda isiklikku eeskuj

Tuleb olla tähelepanelik ja viisakas

Tuleb täita liikluseeskirju, olla tähelepanelik liiklejate vastu

Tuleks anda eeskuj tulevastele põlvkondadele, et mingil juhul ei näeks lapsed vanemate rikkumisi. Praegust põlvkonda heidutaks vast suuremad karistused (lubadest ilma jätmine!)

Tuleks lubada ainult käed-vaba süsteemi. Minu arvates on jalakäijad ja jalgratturid, kes liikleavad klapid peas muusikat kuulates, palju ohtlikumad.

Tuleks teha võimalikult palju hoiatavaid reklaame ning karmistada seadusi, mis kehtestavad mobiiliga rääkimist sõidu ajal.

Tuleks õpetada inimesi paremini oma aega planeerima. Siis kahaneb hüppeliselt vajadus rääkida mobiiliga rooli taga olles. Samuti tuleb nii liikluseksamil kui ka ajakirjanduses senisest märksa põhjalikumalt tutvustada inimese keskendumisvõime eripärasid (kuidas tähelepanu jaotub, kui kiiresti ja kuidas toimub reageerimine jne.).

Tundma liikluseeskirju!

Tunnetama kaasaja ohte üha tihenevas liikluses. Samuti kiiruse ja teiste liiklejate poolt ettenägematut käitumist.

tunnetama ohtu ise

Tunnetama ohtu, mis liikluses on olemas

Tõenäoliselt ei aita siin miski muu kui rahakoti kaudu mõjutamine st. selliste rikkumiste eest peaks hakkama määrama reaalseid rahatrahve, ... vaid see aitaks vast vähendada selliseid eriti ohtlikke tegevusi sõidu ajal.

Tõsta inimeste teadlikkust.

Tõsta teadlikust ja varustama kõik autod käed vaba süsteemiga

Tõstma liikluskultuuri.

tõstma nende teadlikkust

tõstma üldist liikluskultuuri

Täidaks liikluseeskirju, viisakus üksteise vastu.

Täielikult pühendama ainult auto juhtimisele. Ei tohi tegelda kõrvaliste asjadega.

ummikud linnas tipptunni ajal mis teevad juhid närviliseks

uusi seadusi vastu võtma

vastutust tõstma

Vastutustundetut aitab vaid oma kurb kogemus, minu tutvusringkonna juhid on korrektsed ja viisakad liiklejad.

veel rohkem liiklusohutuse alast agitatsiooni

Veenma käituma õigesti

Videomaterjal televisiooni kaudu, käepärasemad seadmed sõidukis

viia sisse vastavad täiendused liikluseeskirjadesse ja kontrollida täitmist ,hoiatada ning vajadusel rikkumise korral trahvida rikkujaid

Viimasel ajal on silma jäänud taksod ja liinibussid ebakorrektsel liikluskäitumisega (liiklusmärkide eiramine, kiiruse ületamine). Meedia abil saab muuta autojuhi käitumist, artiklid käitumise kujundamiseks. Koolides tulevaste juhtide käitumise kujundamine liikluses jms.

Viisakus, kultuur. Peab arvestama teistega nagu see on Poolas, Lätis

vist karmimad karistused

võib olla karistused suuremaks.

võibolla mingid kaamerad auto sees, mis näitavad mingitele ametkondadele kuidas autot juhitakse, et kaasjuht juhib või tegeleb kõrvaliste asjadega.

võib-olla rohkem meedias selgitama, sest väga palju on liiklusõnnetusi, eriti noorte seas võtma juhtimist tõsisemalt

Väga põhjalikult seletama, ainult karistamine ei aita. Või siis karistus oleks üldse juhiluba mitte anda.

Vähem reklaame tee ääres

vähem reklaame teeäärde paigaldama. sõidukisse mitte paigaldama ekraane ja muid taolisi asju.

Vähem stressi

Vähem stressi ja propageerida liiklusviisakust

Vähem tähelepanu hajutavaid liiklusmärke, mis pole otseselt seotud reguleerimisega-märk märgis kinni teedel

vähendada igasugu piuksujate arvu auto varustuses

Vältida kõiki tegevusi, mis viivad tähelepanu sõiduteelt eemale

vältima mobiil telefoniga rääkimist

Vältima sotsiaalmeedias postituste lugemist. Kõnedele vastamine pole minu arust nii hull.

äkki on võimalik teedele mingid segajad paigaldada

Ärgu tarvitagu alkoholi

Ühiskonna suhtumine peaks muutuma

Üksinda sõitma... :)

Üksteisega rohkem arvestama vs ranged reeglid. Peaksid suhtuma rahulikumalt endasse ja liiklusesse, siis oleks ka liiklus rahulikum ja sujuvam. Minu arvates on liikluspilt aastatega Tallinnas oluliselt paranenud. Ja küsimus ei peaks olema telefoni kasutamises, uutest autodes on ekraanid sama interaktiivsed ja netiga ühendatud ning pakuvad samu võimalusi surfamiseks. Seega telefoni seadusega keelates on see regressiivne seadus: uuemate autode omanikud (rikkamad) saavad ikka edasi teha, mis varem telefoniga, vaesemad saavad trahve. Tähelepanu on ikka hajunud ja seadus ei täida eesmärki. Tervet mõistust on inimestele vaja ja seda seadustega pähe ei topi.

Ülbikud kõrvaldama liiklusest

üle reguleerimine pole ka hea

1раз-предупреждение,2-раз штраф

А как заставить бросить курить?

Более высокие штрафы

Более совершенные устройства hands-free, общая культура вождения и опыт.

Больше бы думали о своих близких, чем болтали попусту по телефону подвергая себя и других опасности.

больше информации в сми о б опасности отвлечения от дороги

Больше пропагандироват безопасную езду (реклама, газета). Публиковать аварии

Больше разъяснений к чему это может привести.

Больше рекламы и доступные цена на гарнитуру для мобильных

Больше социальных роликов на тему опасности использования моб. за рулем.
Ужесточение наказания.
Больше социальной рекламы по телевизору/интернету
Больше уделить внимание обучению молодых водителей
больше штрафовать
большой контроль со стороны полиции
Быть законопослушными
Ввести закон, разрешающий использование мобильного телефона только с функцией hands-free
Водитель должен оснастить свой телефон соответствующим устройством.
всё зависит от внутренней организации человека
Все зависит от водителей, их воспитания.
Выдать всем hands-free. Выдать по секретарю в машину, который принимал бы разговоры за него. Сделать машины непроницаемыми для телефонных сигналов.
думать головой
Думаю в Эстонии уже много для этого делается.
Если дурак за рулем - это диагноз. Как это исправить?
Если речь о телефонах, можно обязать каждого иметь в автомобиле настроенную систему hands-free, а после этого введения использовать уличные камеры для выявления нарушений.
Зависит от водителя
законодательные меры - иначе никто и не почешется
Запретить пользование мобильными телефонами во время езды, ужесточить меры по наказанию за пользование телефоном во время езды.
Запретить пользоваться мобильным
Запретить пользоваться телефоном во время езды.
Избегать агрессивной езды, не выходить в социальные сети во время вождения, делать остановки для отдыха и не есть за рулем.
Иметь связь "свободные руки" и при срочной необходимости пользоваться ею
культура вождения и все внимание только на дорогу без радио и телефона
меньше отвлекаться на посторонние факторы
На время поездки отключить телефон
На дорогах поставить больше камер слежения.
Наглядно и объективно продемонстрировать возможные риски и последствия для повышения осознанной оценки ситуаций.
Наглядный плохой пример
Надо не иметь телефон
наказывать более строго
Наказывать водителей за разговоры по телефону
наказывать водителей, которые разговаривают по моб тел во время управления автомобилем
напоминать штрафами
Не возможно что-то сделать, чтоб радикально изменить ситуацию.
не мешать водителям лишними правилами, направленными на пополнение бюджета.
не общались по телефону. следили за движением на дороге
Не отвлекать водителя за рулем
не пользоваться телефоном
не ремонтировать дороги и тогда водитель будет ехать с медленной скоростью, объезжая окуртно ямки, при этом использовать телефон ему будет несподручно.

не садится за руль в алкогольном опьянении, соблюдать скоростной режим, держать дистанцию
немного увеличить скоростной режим в городе
необходима кампания на эту тему, ужесточение наказания за разговоры по мобильному телефону за рулём.
Ничего, наказание и так достаточно серьезные.
нужно больше разъяснять о последствиях невнимательного вождения полицейским и если это не помогает отговаривать на курсы (лекции) со сдачей экзаменов по правилам нахождения за рулем
оборудовать авто современной встроенной системой звонков ответов
оборудовать автомобили соответствующими устройствами
обязать всех установить устройства без рук
осознать ответственность
Оставить все как есть...
остановиться на обочине и тогда отвечать на телефонные звонки.
Отключать телефон во время езды
Отключить телефон или не отвечать на звонки.
отменить ремонт дорог. чтобы было побольше ям. и поглубже
Отправить их на дополнительные курсы
Отремонтировать дороги
Перестать ремонтировать дороги
Повысить размер пенсии
Повысить сумму штрафа
Повысить штрафы за пользование мобильным телефоном без специального устройства.
показывать статистику аварий в СМИ- газетах, ТВ
Полиция должна следить за действиями водителей во время движения
Полиция должна следить, пользуется ли водитель телефоном и штрафовать. Водители общественного транспорта часто пользуются телефонами во время вождения. Их надо наказывать.
После фиксации нарушения полицией помимо штрафа или другой карательной меры обязать нарушителя просмотреть обучающий фильм, в котором показаны последствия данного нарушения, затем сдать экзамен по просмотренному.
преподавать это с детского сада
при посадке в машину, телефон автоматически переходит в работу на фтвы акуу
принудительно блокировать пользование мобильными устройствами без хендс-фри
принять законы
проводить курсы каждые 2-3 года для каждого, на 2-3 дня где напоминали правила движения и показывали видео про ремни безопасности, безалаберность на дороге и тд
проводить полтцейские рейды и компании. 3 предупреждения, затем штраф
проводить проверки
Пропаганда по тв
работа по разъяснению
развивать чувство ответственности
сам не вожу, затрудняюсь ответить
Сделайте обязательным тест на IQ при сдаче экзамена по вождению. Пусть радиостанции регулярно напоминают об ответственности водителей.
Сделать хорошие дороги
соблюдать правила дорожного движения
социальная реклама

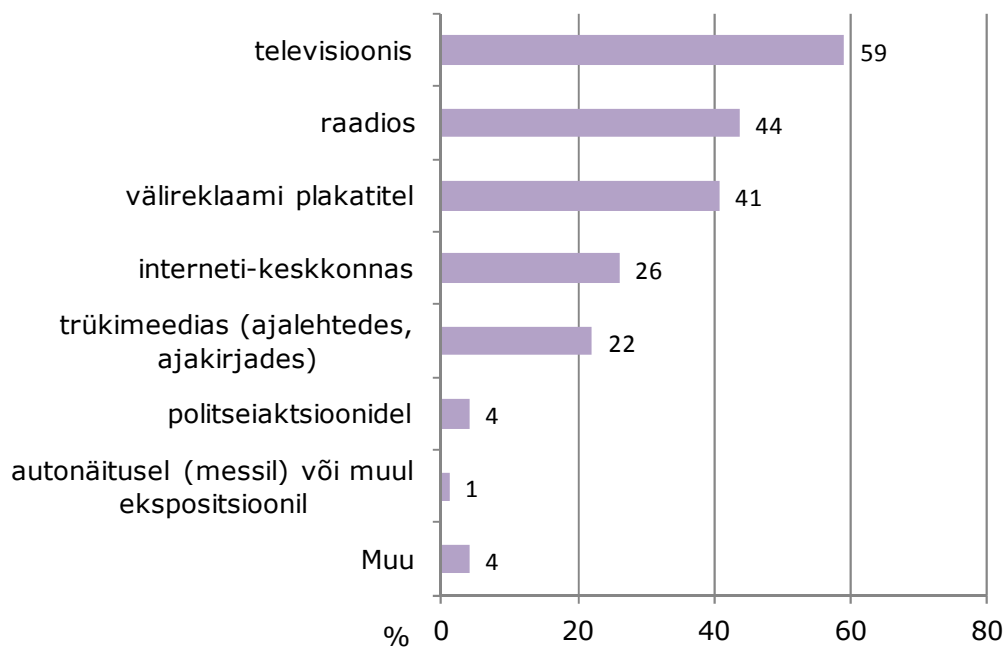
Ставить в авто глушилку для полной блокировки мобильной связи.:)
стремиться к этому надо, но не только к этому.
телефон должен находиться в определённом гнезде, иначе блокируется
Телефон дома забывать
Телефон следовало бы перед поездкой или отключить или поставить на беззвучный.
Убрать все рекламные щиты на дорогах!!!! Из-за них даже на дорожные знаки водитель не обращает внимания! Сейчас количество рекламы на дорогах намного превышает дорожную информацию.
уважать других
Увеличить штраф
Увеличить штраф до 2000 евро
Увеличить штрафы, за пользование телефоном.
ужесточать меры наказания
ужесточить штрафы
ужесточить правила
улучшить воспитание, начиная с детских садов.
Улучшить контроль!! Устраивать проверки!! Увеличить штрафы!!
усилить контроль
условия движения
Установить уже в комплектации автомобилей хендс-фри. Замок с алкометром.
Устроить водителям поездку на симуляторе с аварийной ситуацией во время использования мобильного телефона.
Хороший вопрос, к сожалению не имеющий хорошего ответа
чаще останавливать полицию для проверки
Чаще показывать фото страшных аварий, по причине невнимательности на дороге
ШТРАФ

10 Kampania märkamine

Küsimus: Kas olete näinud või kuulnud tähelepanu hajutamise ennetamisele suunatud liiklusohutuskampaniat „Kui juhid siis juhi!“

Kampaniat on märganud 63% ning ei ole 37% elanikest. Kõige sagedamini on seda märganud vanuserühma 25-34a. esindajad (71%). Meeste ja naiste seas on kampania märgatavus võrdsel tasemel. Regulaarsete autojuhtide seas on märgatavus 70%, kõige madalam on see nende seas, kes omavad lube kuid ei juhi autot (38%). Vastajagrupist, kes ei oma lube ega juhi ka autot, on kampaniat märganud 56%. Seega on märgatavus küllaltki lai terves ühiskonnas.

Põhilisteks kampania märkamise kanaliteks olid televisioon, raadio ja välireklaam. Muude kanalite seas nimetati veel busse – nii bussidel väljaspool kui ka bussis sees. Joonised 23-24. Kampania mõju hinnatakse väga kõrgelt - 48% peab seda väga positiivseks ja 36% pigem positiivseks. Seega hinnatakse teema tõstatamist väga vajalikuks.

Joonis 23. Kampaania märkamise kanalid. N=1068**Joonis 24. Kampaania mõju, n=1068**