

TÄHELEPANEMATUS KUI TURVARISK LIIKLUSES

Küsitlus elanikkonna seas

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	9
3.1 Kasutusviisid	9
3.2 Käed-vabad seadme kasutamine	12
3.3 Autojuhtide nägemus oma mobiiltelefoni kasutamisest	14
3.4 Sotsiaalne surve telefoni kasutamisele sõidu ajal	16
3.5 Ohtlikud olukorrad juhtides telefoni kasutades	17
4 Telefoni kasutamine jalakäijana	20
5 Telefoni kasutamine jalgrattaga sõites	21
6 Hinnangud liiklusreeglite rikkumisele	23
7 Muud teemad seoses tähelepanu hajumisega	25
8 Seadusandlust ja järelevalvet puudutavad seisukohad	27
9 Ettepanekud juhtide paremaks keskendumiseks	28

SISSEJUHATUS

Käesolev aruanne on koostatud 11. – 21.maini 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
- Võrrelda tulemusi Soomes 2014 läbiviidud uuringu tulemustega

Uuringule vastas 1009 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.

Roolis olles on mobiiltelefoni kasutamine laialt levinud - kõigist autojuhtidest kasutab seda 70%. 99% telefoni kasutavatest juhtidest vastab roolis olles kõnedele. Neid, kes ise välja helistavad, on vähem – pereliikmetele ja tööasjus helistab roolis olles sageli ligi 20% juhtidest. 24% kasutab roolis olles mõnikord telefoni pildistamiseks ja tekstisõnumite või sotsiaalmeedia postituste lugemiseks. Juhtimise ajal telefoni kasutajatest 6% loeb roolis olles ka uudiseid ja surfab internetis, 1% teeb seda sageli.

Mida kogenum autojuht, seda sagedamini ta ka roolis olles telefoni kasutab. Sarnane tulemus ilmnes ka soomlaste seas. Suurema läbisõiduga juhid ei kasuta telefoni siiski kõigiks tegevusteks sagedamini, vaid ainult kõnedele vastamise ja tööga seotud kõnede tegemise osas. Sageli vastab neist kõnedele 76% ja töökõnesid teeb 54%.

Mehed kasutavad roolis telefoni kõigiks tegevusteks naistest sagedamini. Kõige sagedamini kasutab telefoni vanuserühm 25-34a. ning kõige vähem vanuserühm 65+. Noorima rühma esindajad paistavad teistest märksa enam silma tekstisõnumite ja sotsiaalmeedia lugemisega.

Neist, kes roolis olles telefoni kasutavad, kasutab käed-vabad seadet 53% kuid mitte kunagi ei tee seda 42%. 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. Kui Soomes on sagedamini levinud juhtmetega peakomplekt, siis meil kasutab 47% seadme kasutajatest autosse integreeritud süsteemi. Kõige sagedamini kasutavad autosse integreeritud süsteemi vanuserühma 25-34.a esindajad ja kõige kogenumad juhid – kes sõidavad üle 20 000 km aastas. Autosse integreeritud süsteemide omanikud vastavad roolis olles ka kõnedele kõige sagedamini (66%), nõõpkõrvaklappide ja juhtmetega komplektide omanikud teevad seda harvem.

Sarnaselt Soomega üritavad ka meie juhid üldiselt vältida mobiiltelefoni kasutamist roolis olles (87%). Üle poole juhtidest peatab auto turvalises kohas, kui peab sõidu ajal kuhugi helistama. Samas tunnistab 44%, et sõidu ajal telefonihelina kuulmine hajutab nende tähelepanu.

Tundub, et telefoni kasutamine roolis on tegevus, mille üle palju ei mõelda. Ilmselt ei ole selle ohtlikkust ühiskonnas üldisemalt teadvustatud. 66% vastanutest väitis, et ta võiks telefoni roolis olles ka üldse mitte kasutada. 23% juhtidest selleks praegu aga valmis ei ole.

Kaasreisijana sooviks seitse kümnest Eesti elanikust, et juht keskenduks sõidu ajal liiklusele ega räägiks telefoniga. Siinjuures on meie elanike suhtumine sarnane ja isegi taunivam kui Soomes, kus sedasama sooviks 58%.

Sarnane Soome uuringu tulemusele on ka asjaolu, et juhtidele mõjub kahesuunaline surve: ühelt poolt soovivad nad olla alati kättesaadavad (55%) ning 36% tunneb end halvasti, kui ei

vasta roolis kõnedele. Teisalt aga on olemas ka sotsiaalne surve teises suunas – st. telefoni mittekasutamisele autot juhtides.

Tervelt 60% juhtidest leiab, et politsei peaks sagedamini trahvima juhte, kes roolis olles seadusevastaselt telefoni kasutavad. Samal ajal väidavad juhid, et ka jalakäijate puhul on telefoni kasutamine ohtlik – 82% nõustub, et rääkimise ajal astuvad jalakäijad ohtlikult autole ette.

34% juhtidest on sattunud viimase kahe aasta jooksul roolis telefoni kasutades ohtlikesse olukordadesse. Sagedasemad ohuolukorrad on tähelepanu kadumine liikluse suhtes ja kiiruse langemine. Kokku 39% juhtidest on sattunud aga märksa ohtlikumatesse olukordadesse, nagu näiteks auto kaldumine oma reast kõrvale, äkkpidurdused, liiklusmärkide, jalakäijate või valgusfoori mittemärkamine. 1% on sooritanud juhtimise ajal telefoni kasutamise tõttu avarii või muu liiklusõnnetuse. Soomes oli õnnetuste protsent väiksem – 0,4%.

Noorima vanuserühma esindajad on telefoni kasutamise tõttu mõnevõrra keskmisest sagedamini ohtlikesse olukordadesse sattunud – eelkõige on olnud neil tegemist kiiruse langemisega (32%). Õnneks ei ole kõige noorematel juhtidel praktiliselt ette tulnud avariiolukordi telefoni kasutamise tõttu.

Kõige ohtlikumad tegevused on roolis olles kõnede vastuvõtmine, rääkimine, numbri valimine helistamiseks ja ka telefoni otsimine autost või kotist. Ka navigaatori vaatamine viib tähelepanu hetkeks kõrvale – 19% ohtlikesse olukordadesse sattunud juhtidest on tegemist olnud navigaatori vaatamisega.

Kõige noorematel juhtidel juhtub keskmisest vähem ohuolukordi kõnet vastu võttes (15%) kuid enam navigaatorit vaadates (43%). Eakamas vanuserühmas (50-64a) juhtub märksa vähem ohuolukordi telefoni menüüd sirvides ja tekstisõnumitega seonduvalt kuid enam kõnet vastu võttes (57%).

91% elanikest peab tekstisõnumite saatmist/vastuvõtmist ning sotsiaalmeedia kasutamist juhtimise ajal tõsiseks või väga tõsiseks rikkumiseks. Mobiiltelefoni kasutamist juhtimise ajal ilma käed-vabad seadmeta peab tõsiseks rikkumiseks 73%.

Uuringu lõpuosas nõustus 90% vastanutest, et õnnetuste põhjuseks on sageli liiklejate tähelepanu hajumine. Seega võib öelda, et teemast rääkides probleemi teadvustatakse ja sellest saadakse aru. Ühtlasi saadakse aru, et ohtlik on nii telefoni kasutamine auto juhtimise ajal, jalgrattaga sõites kui ka jalakäijate puhul, kes kasutavad seda tihedas liikluses. Olles ise kaassõitja, sooviks 73%, et juht keskenduks liiklusele telefoniga rääkimise asemel.

Karmimaid karistusi ebaseadusliku mobiilikasutamise eest pooldab 44% kuid 31% seda ei poolda. Täielikult telefoni kasutamise ärakeelamise poolt on siiski vaid 12% elanikest.

Vastajad soovitasid tõsta nii juhtide kui ka üldiselt ühiskonna teadlikkust tähelepanu hajumise teemaga seoses, kuna sellest pole siiani palju räägitud ja üldine liikluskultuur on madal. Ühtlasi tõid mõned vastajad välja asjaolu, et telefoni kasutamine on erinevates situatsioonides erinev – näiteks tuleks edasistes uuringutes eristada maanteel hõredas liikluses ja linnatänaval käitumist, kuna see on väga erinev.

METOODIKA

1 Valim

Uuringu üldkogumi moodustavad kõik Eesti elanikud, kes kasutavad internetti. 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 11.-21. maini 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.

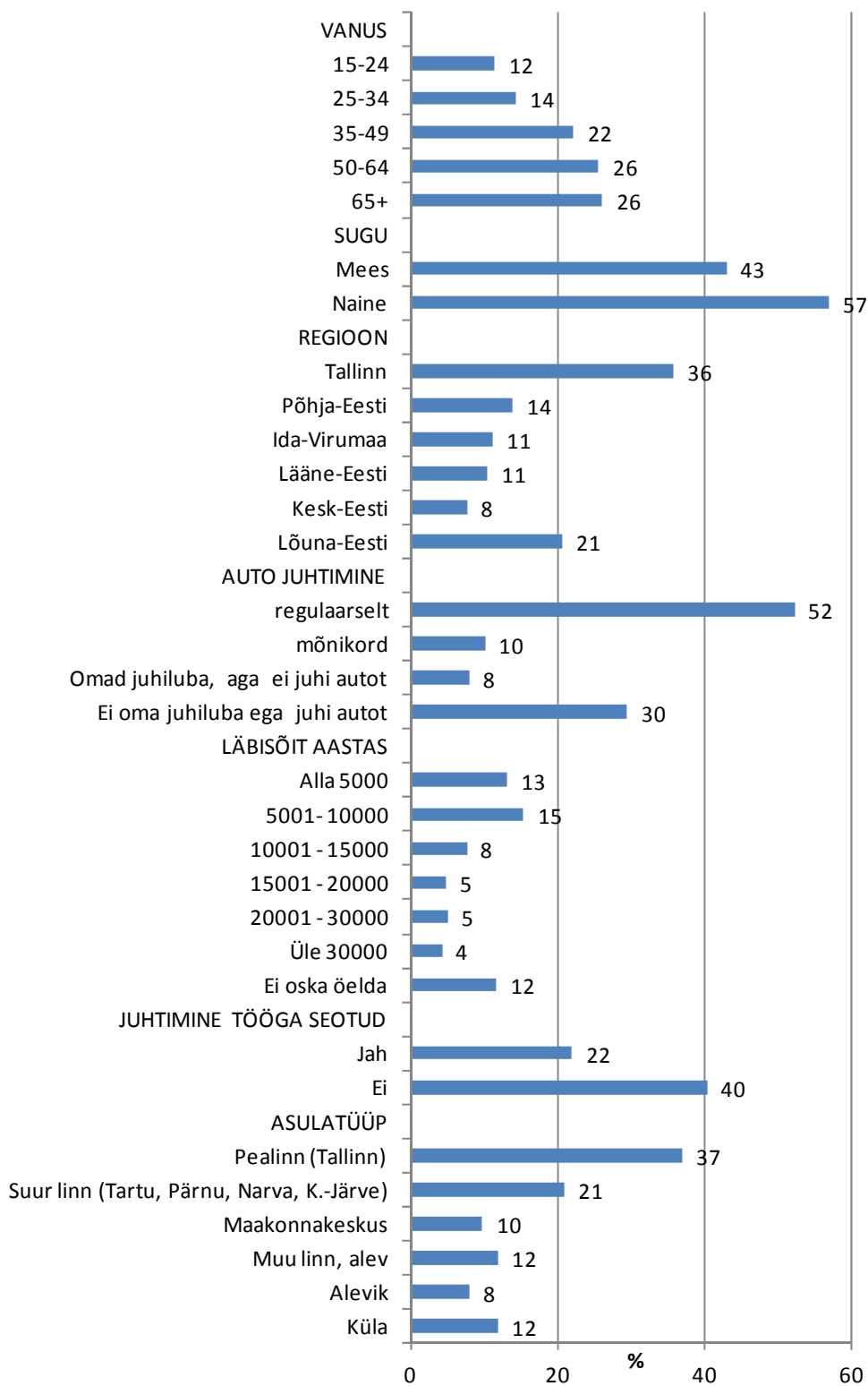
3 Andmetöötlus, aruanne

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



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

Vastustest selgus, et 65% neist juhtidest teeb tööga seotud sõite kõigil tööpäevadel, 23% igal nädalal, 7% mitu korda kuus, 3% paar korda kuus ning 2% harvemini.

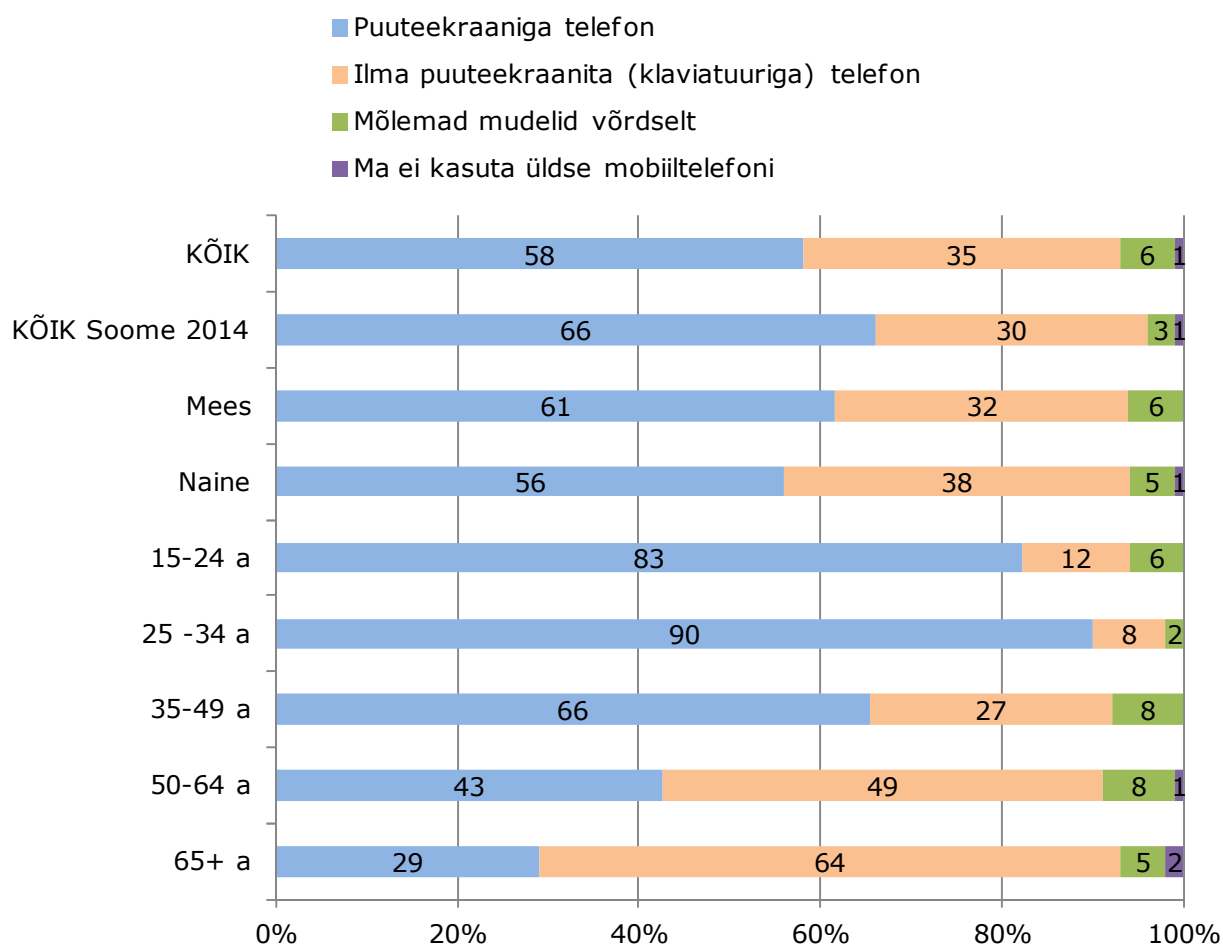
2 Mobiiltelefoni tüüp ja selle kasutamine

Küsimus: Millist telefoni sa peamiselt kasutad?

Enamasti on Eesti elanikud seas kasutusele võtnud puuteekraaniga telefonid (58%), klaviatuuriga telefone omab 35% ning mõlemaid mudelid võrdselt 6% vastanutest. Üldse ei kasuta mobiiltelefoni enda sõnul 1% elanikest ning selliseid inimesi leidub vanemates vanuserühmades.

Soomes on puutetundliku ekraaniga telefonid veelgi enam levinud – seal oli neid aastal 2014 66%. Meestel on puutetundliku ekraaniga telefon sagedamini kui naistel, samuti on need sagedamini noorematel inimestel. Vanuses 25-34 omab puutetundlikku telefoni 90%. Üle 50-aastaste seas omatakse seevastu sagedamini klaviatuuriga telefoni ning rühmas 65+ on puuteekraaniga telefon alla kolmandikul inimestest.

Joonis 2. Millist telefoni kasutatakse, %, n=1016



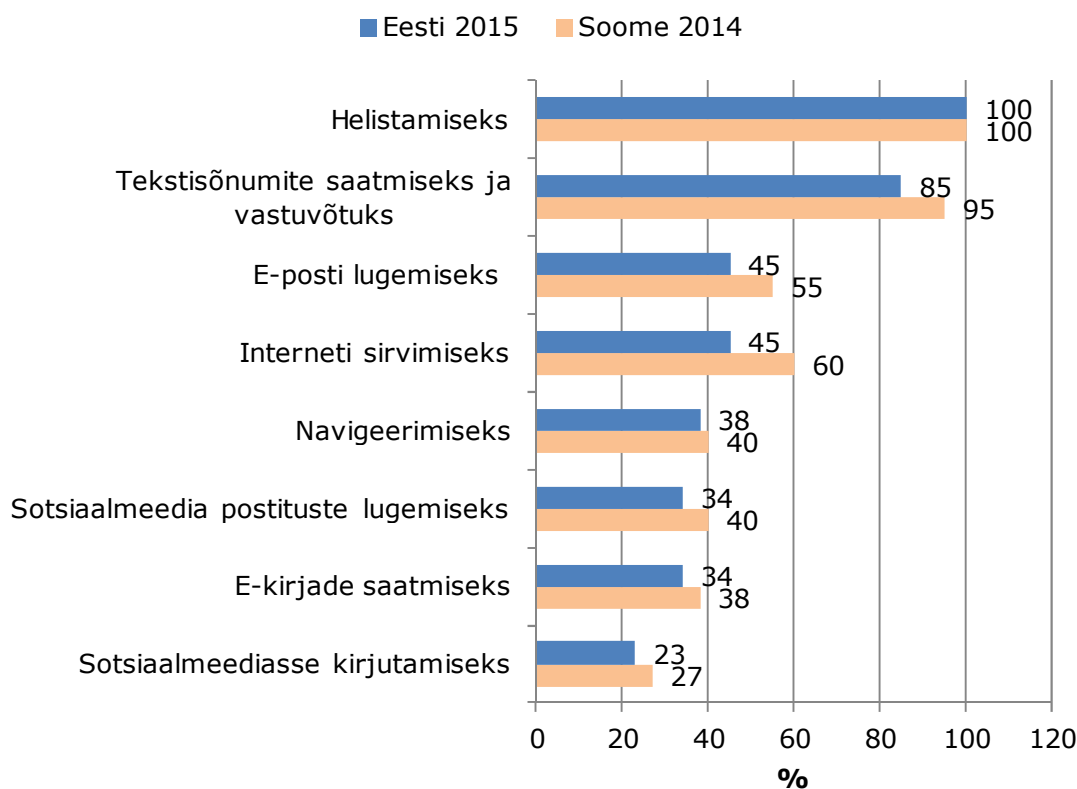
Küsimus: Millistel eesmärkidel sa mobiiltelefoni kasutad?

Lisaks helistamisele saadetakse telefoniga peamiselt tekstisõnumeid (85%). Joonis 3. Küllalt levinud on ka e-posti lugemine ning interneti sirvimine – 45%. Navigeerimiseks kasutab telefoni 38% ning kolmandik elanikest loeb ka sotsiaalmeediat ning saadab telefoniga e-kirju.

Võrreldes Soome uuringuga näeme, et Soomes on kõikide erinevate tegevuste kasutamine veelgi enam levinud. Suurim erinevus tuleb sisse interneti sirvimises.

Naised kasutavad telefoni meestest sagedamini tekstisõnumite saatmiseks (90% vs. 78%), vähem aga navigeerimiseks (30% vs. 47%). Loogilise tulemusena kasutavad vanemad inimesed telefoni märksa harvem kõigiks internetiga seotud tegevusteks. Näiteks navigeerimist kasutab vanuserühmas 50-64a. 22% ja rühmas 65+ 10% vastanutest.

Joonis 3. Milleks kasutatakse mobiiltelefoni, % N=1016



3 Mobiiltelefoni kasutamine autojuhtimise ajal

3.1 Kasutusviisid

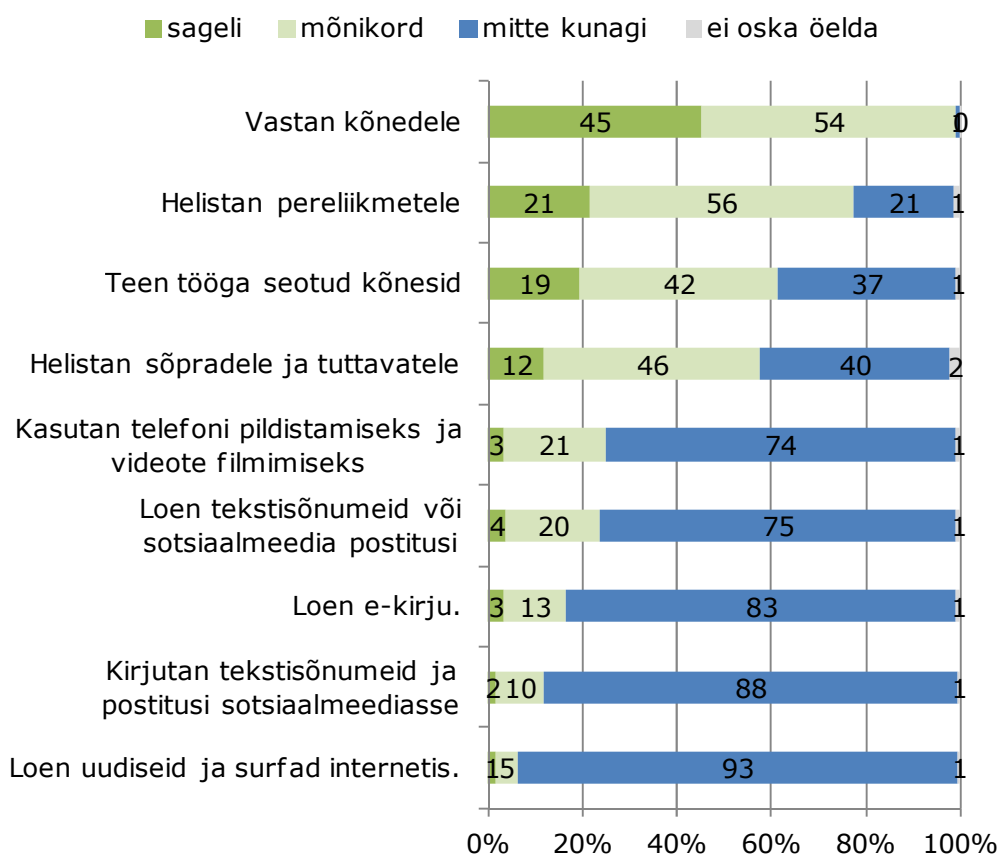
Kõigist autojuhtidest kasutab autot juhtides mobiiltelefoni kasvõi väga harva 70%. 30% seda enda sõnul ei tee.

Küsimus: Kui tihti sa kasutad autot juhtides telefoni järgmisteks tegevusteks? Küsimus esitati juhtidele, kes mõnikord roolis olles kasutavad mobiiltelefoni. Joonis 4.

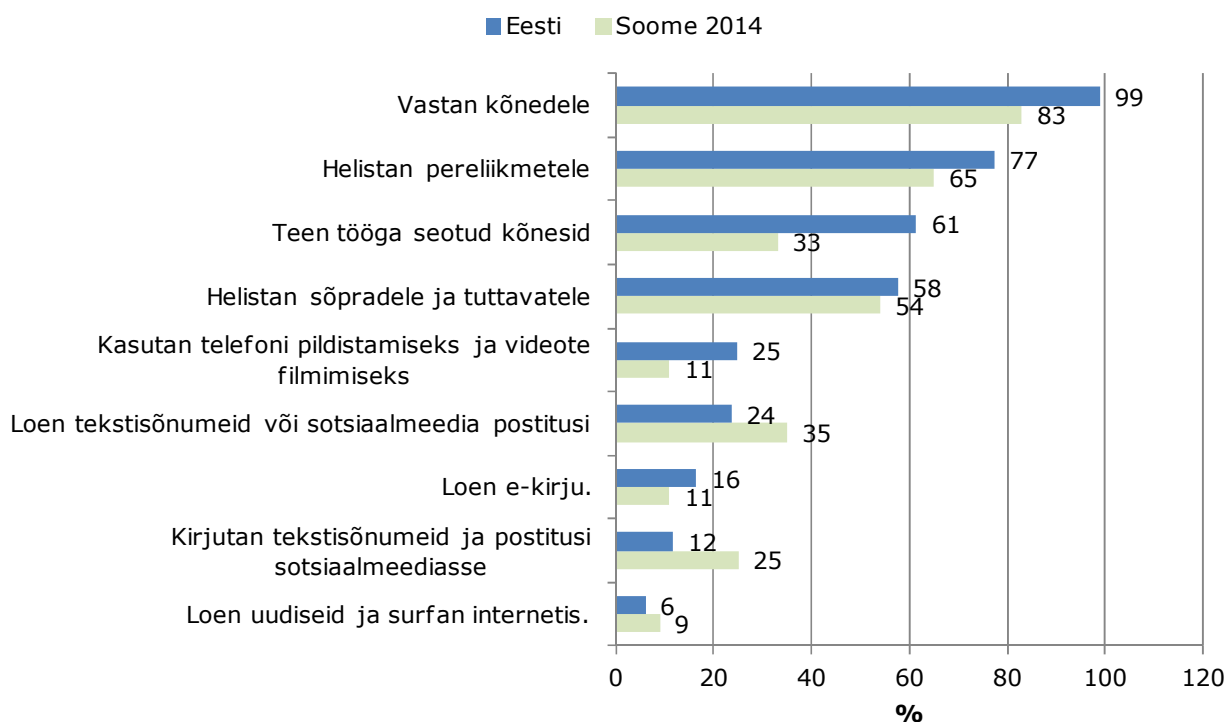
99% telefoni kasutavatest juhtidest vastab ka autoroolis olles kõnedele, sageli teeb seda 45%. Neid, kes ise helistavad, on vähem – pereliikmetele ja tööasjus helistab sageli ligi 20% juhtidest. Suhteliselt levinud on ka sõpradele/tuttavatele helistamine. 24% kasutab roolis olles mõnikord telefoni pildistamiseks ja tekstisõnumite või sotsiaalmeedia postituste lugemiseks. Juhtimise ajal telefoni kasutajatest 6% loeb uudiseid ja surfab internetis, 1% teeb seda sageli. Seega võib öelda, et roolis olles kasutatakse mobiiltelefoni suhteliselt palju.

Joonisel 5 on toodud vastuste „sageli“ ja „mõnikord“ osakaalud ning võrdlus Soome uuringu tulemustega. Näeme, et Eestis helistatakse ja vastatakse kõnedele Soomega võrreldes sagedamini. Soomes aga loetakse ja kirjutatakse roolis olles sagedamini tekstisõnumeid või sotsiaalmeedia postitusi.

Joonis 4. Telefoni kasutusviisid juhtimise ajal. %, n=448 kes kasutab juhtides telefoni



Joonis 5. Telefoni kasutusviisid juhtimise ajal, vastused „mõnikord“ + „sageli“ %, n=448 kes kasutab juhtides telefoni



Mida rohkem autojuht aastas sõidab, seda enam ta ka roolis olles telefoni kasutab. Sarnane tulemus ilmnes ka soomlaste seas. Meil siiski suurema läbisõiduga juhid ei kasuta telefoni kõigiks tegevusteks sagedamini vaid ainult kõnedele vastamise ja tööga seotud kõnede tegemise osas. Sageli vastab neist kõnedele 76% ja teeb töökõnesid 54%.

Allolevas tabelis vaatame vastuse „mõnikord“ esinemissagedust vastavalt soole ja vanusele. Selgub, et mehed kasutavad roolis telefoni kõigiks tegevusteks naistest sagedamini. Kõige sagedamini kasutab telefoni vanuserühm 25-34a. ning kõige vähem vanuserühm 65+. Noorima rühma esindajad paistavad teistest märksa enam silma tekstisõnumite ja sotsiaalmeedia lugemisega.

Tabel 1. Mõnikord autoroolis telefoni kasutamise viisid soo ja vanuse lõikes.%, n=448

	KÕIK	Mees	Naine	15-24	25-34	35-49	50-64	65+
Helistan pereliikmetele	56	56	57	60	60	58	58	33
Helistan sõpradele ja tuttavatele	46	48	42	54	51	53	39	18
Kasutan pildistamiseks ja videote filmimiseks	21	27	12	20	29	24	16	10
Kirjutan tekstisõnumeid ja sotsiaalmeediasse	10	12	7	20	15	12	1	4
Loen e-kirju.	13	16	9	11	22	17	4	4
Loen tekstisõnumeid või sotsiaalmeediat	20	22	17	45	23	24	4	8
Loen uudiseid ja surfad internetis.	5	7	1	5	8	6	1	
Teen tööga seotud kõnesid	42	42	42	33	49	42	47	29
Vastan kõnedele	54	44	69	49	52	53	54	67

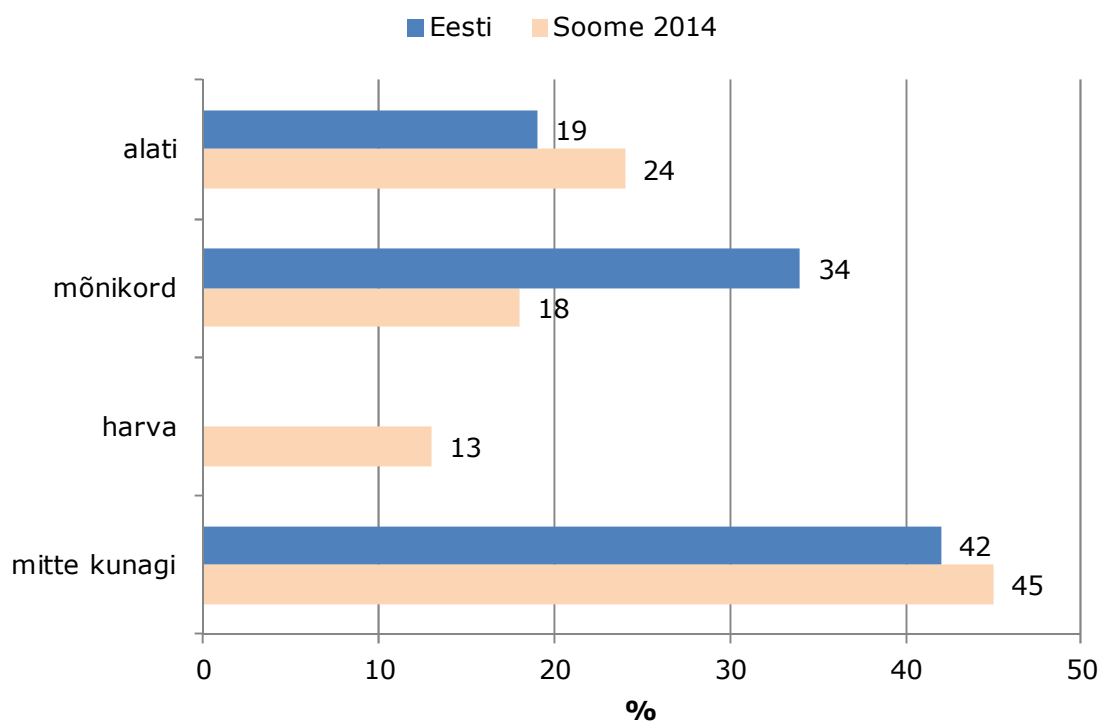
3.2 Käed-vabad seadme kasutamine

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

Tulemus on küllalt sarnane Soome uuringule – alati kasutab käed-vabad seadet 19%, mõnikord 34% kuid mitte kunagi 42%, mis on küllalt kõrge näitaja. Joonis 6. 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. Seega – kui seade on muretsetud, siis vanemad inimesed enamasti seda ka kasutavad.

Kogenumad juhid kasutavad käed-vabad seadet teistest märksa sagedamini ning vaid 26% on nende seas selliseid, kes seda üldse ei kasuta.

Joonis 6. Käed-vabad seadme kasutamine, %, n=448, kes kasutab juhtides telefoni.



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

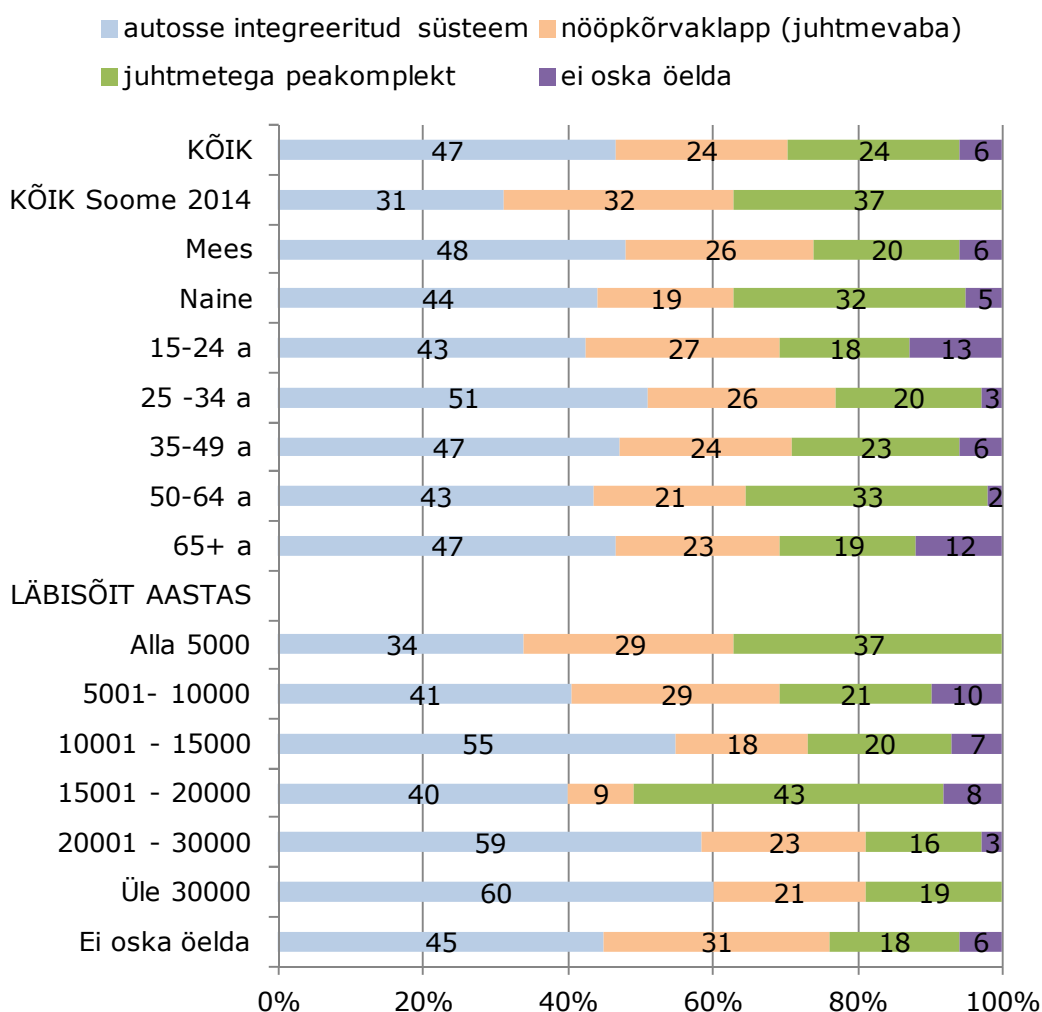
	alati	mõnikord	mitte kunagi	Ei oska öelda
KÕIK	19	34	42	4
SUGU				
Mees	21	38	36	4
Naine	16	27	52	3
VANUS				
15-24	9	44	43	4
25-34	15	36	45	4
35-49	22	34	38	5
50-64	21	33	43	2
65+	26	20	49	3
LÄBISÕIT AASTAS				
Alla 5000	11	36	47	1
5001- 10000	21	31	41	6
10001 - 15000	13	34	51	2
15001 - 20000	13	52	31	4
20001 - 30000	17	43	36	4
Üle 30000	37	33	26	4
Ei oska öelda	24	22	51	4

Kui juht kasutab käed-vaba seadet, siis paluti täpsustada, mis tüüpi süsteemiga on tegemist. Tulemused on toodud joonisel 7. Kui Soomes on sagedamini levinud juhtmetega peakomplekt, siis meil kasutab 47% seadme kasutajatest autosse integreeritud süsteemi. Meestel on sagedamini nõõpkõrvaklapid kuid naistel meestest sagedamini juhtmetega peakomplektid. Kõige sagedamini kasutavad autosse integreeritud süsteemi vanuserühma 25-34.a esindajad (51%), teistest sagedamini juhtmetega peakomplekti rühma 50-64a. esindajad (33%). Kogenumad juhid – kes sõidavad üle 20 000 km aastas, kasutavad teistest sagedamini autosse integreeritud süsteemi (59% ja 60%).

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

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

	KÕIK	Käed-vaba-seade, mida reeglina kasutan, on:			
		autosse integreeritud süsteem	nõõpkõrvaklapp (juhtmevaba)	juhtmetega peakomplekt	ei oska öelda
Vastan kõnelele					
<i>mitte kunagi</i>	1	1	0	5	0
<i>mõnikord</i>	54	33	48	57	86
<i>sageli</i>	45	66	52	43	14

Joonis 7. Käed-vabad seadme liik. %, n=238 kes kasutab käed-vaba seadet**3.3 Autojuhtide nägemus oma mobiiltelefoni kasutamisest**

Sarnaselt Soomega üritavad ka meie juhid üldiselt vältida mobiiltelefoni kasutamist roolis olles (87%) ega pea roolis olemist telefonitsi asjaajamist sobivaks ajaks (75%). Joonis 8. Üle poole juhtidest peatab auto turvalises kohas, kui peab sõidu ajal kuhugi helistama. 59% arvab, et kasutab telefoni sõidu ajal turvalisemalt kui juhid keskmiselt. Samas tunnistab 44%, et sõidu ajal telefonihelina kuulmine hajutab nende tähelepanu. 29% arvab, et telefoni kasutamine ei sega kuidagi tema juhtimist. 16% juhtidest teeks pilti, kui sõidaks huvitavast õnnetuspaigast mööda.

Tundub, et telefoni kasutamine roolis on tegevus, mille üle palju ei mõelda. Ilmselt ei ole selle ohtlikkust teadvustatud. 66% vastanutest väitis, et ta võiks telefoni roolis olles ka üldse mitte kasutada. 23% juhtidest selleks praegu aga valmis ei ole.

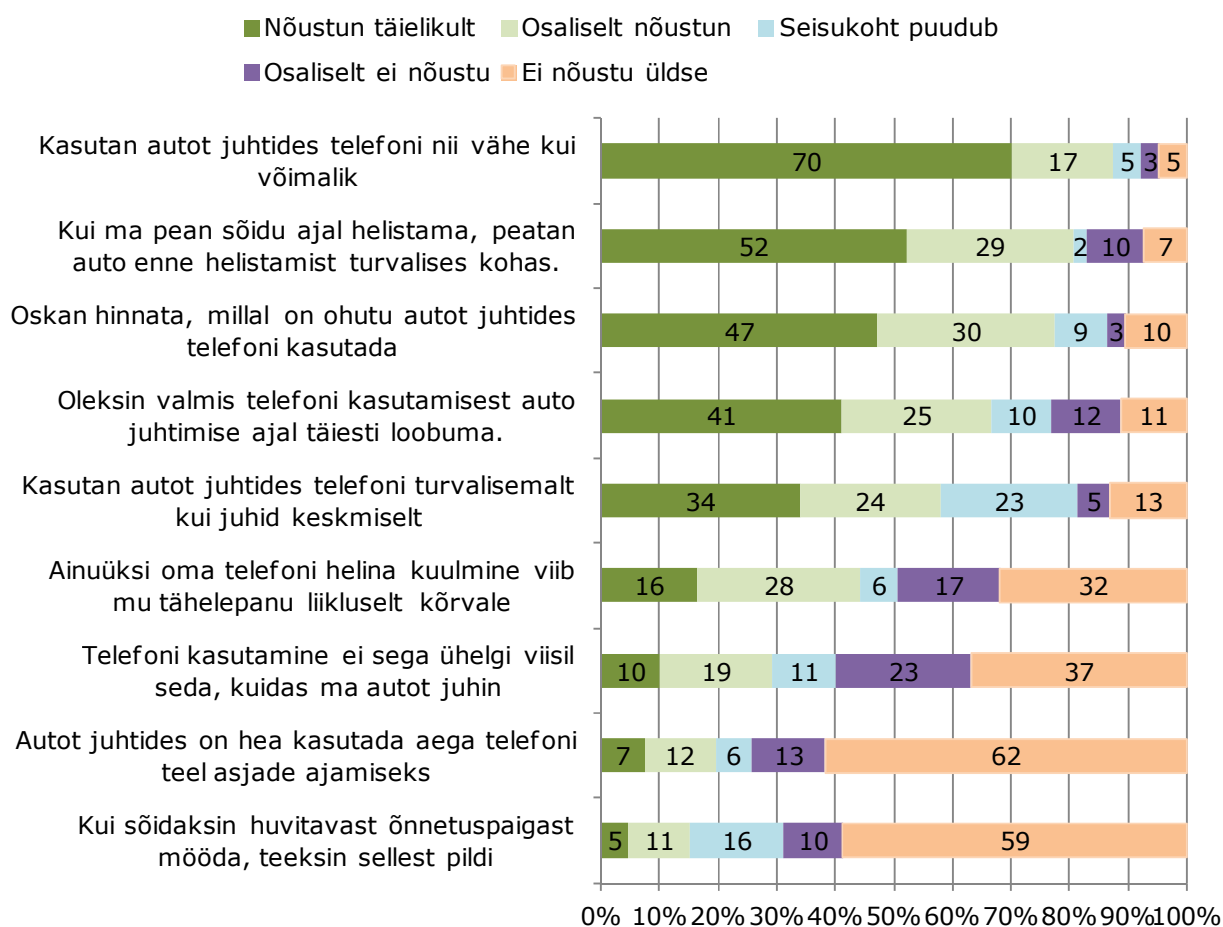
Ka antud küsimuses käsitletud teemade puhul käituvad naised ettevaatlikumalt ning mehed julgemalt. Näiteks naistest peatab auto helistamiseks alati 60% (meestest 46%), 43% ei nõustu üldse, et helistamine autojuhtimist ei sega ning 53% on valmis rääkimisest juhtimise

ajal täiesti loobuma (sama on valmis tegema 32% meestest). Naistest vaid 10% võiks teha õnnetuskohast sõidu ajal möödudes pilti, meestest teeks seda enda sõnul 19%.

Samuti käitub roolis märksa ettevaatlikumalt vanim vanuserühm – üle 65-aastased juhid. Neist 79% peatab helistamiseks kindlasti auto, 50% kasutab telefoni turvalisemalt kui juhid keskmiselt ning 57% arvab, et oskab hinnata, millal on turvaline sõidu ajal telefoni kasutada. Sellest rühmast 63% on valmis roolis olles telefonist täiesti loobuma. Nooremates vanuserühmades on selleks täiesti valmis ligi kolmandik juhtidest. Pea samapalju on noorematest rühmadest ka vastajaid, kes on loobumisega osaliselt nõus.

Eraldi seltskonnana tuleb siinkohal käsitleda neid juhte, kellel juhtimine on (osaliselt) seotud tööülesannetega. Nende vastused palju keskmisest tulemusest ei erine kuid loogilise tulemusena paistab silma, et nende seas on enam neid, kes kindlasti ei nõustu telefoni kasutamisest sõidu ajal loobuma (18% vs. 11% keskmiselt) ja ka neid, kes arvavad et telefoni kasutamine nende sõitmist ei sega (15% nõustub täielikult vs. 10% keskmiselt). Samuti arvavad selle rühma esindajad sagedamini, et juhtides on hea aega kasutada telefonitsi asjaajamisteks – 14% täiesti nõus ja 15% osaliselt nõus.

Joonis 8. Kuidas kasutavad autojuhid mobiiltelefoni, %, n=640, kes juhib autot.



3.4 Sotsiaalne surve telefoni kasutamisele sõidu ajal

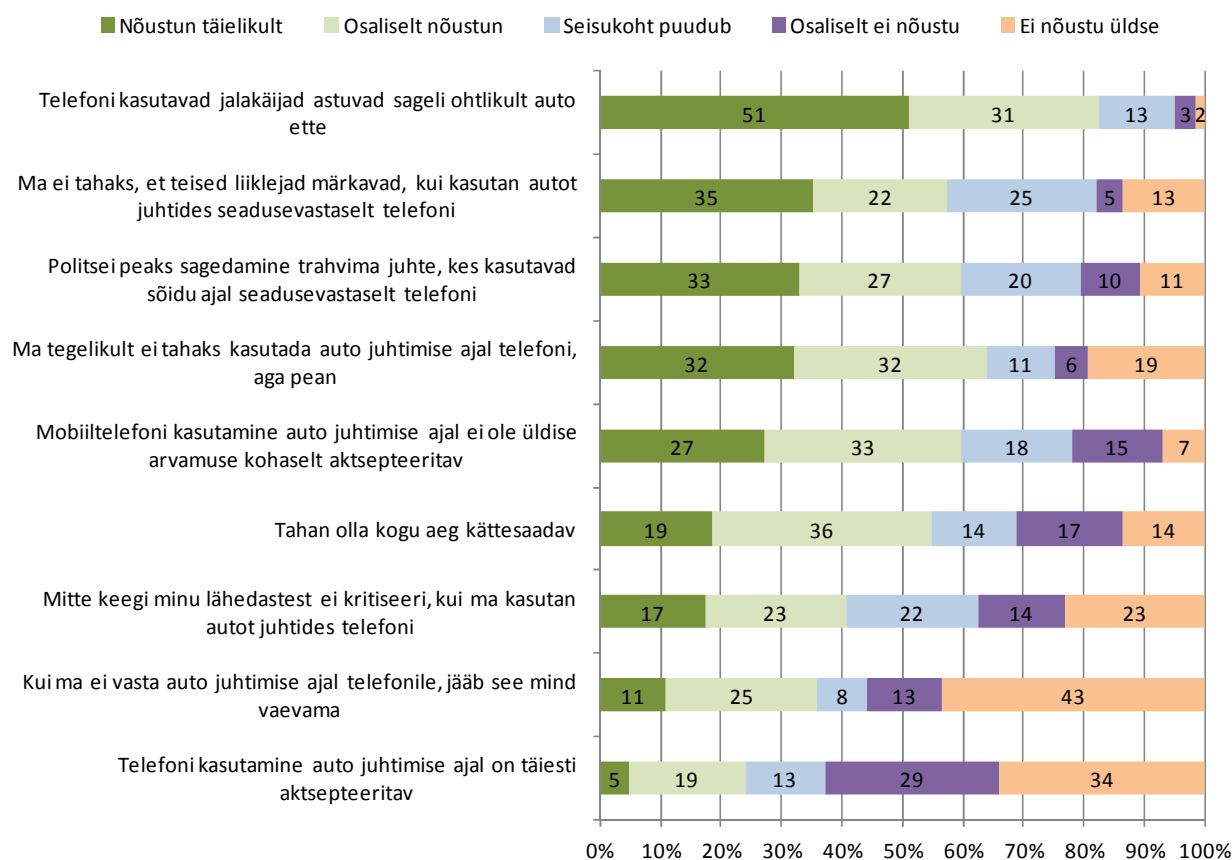
Kaasreisijana sooviks seitse kümnest Eesti elanikust, et juht keskenduks sõidu ajal liiklusele ega räägiks telefoniga. 36% soovib seda kindlasti ja 37% osaliselt, kokku 73%. Joonis 16. Siinjuures on meie elanike suhtumine sarnane ja isegi taunivam kui Soomes, kus sedasama sooviks 58%.

Sarnane Soome uuringu tulemusele on ka asjaolu, et juhtidele mõjub kahesuunaline surve: ühelt poolt soovivad nad olla alati kättesaadavad (55%) ning 36% tunneb end halvasti, kui ei vasta roolis kõnedele. Teisalt aga on olemas ka sotsiaalne surve teises suunas – st. telefoni mittekasutamisele autot juhtides.

60% juhtidest arvab, et telefoni kasutamine roolis pole üldise arvamuse kohaselt aktsepteeritav. Joonis 9. 64% juhtidest ei tahaks roolis olles telefoni kasutada, kuid on selleks oma sõnul sunnitud. 57% juhtidest ei tahaks, et kaasliiklejad märkaks, kui nad roolis ebaseaduslikult telefoni kasutavad, 30% see aga ei häiri. Lähedaste suhtumise osas on juhtide arvamused vastandlikud – 40% väidab, et nende lähedased ei kritiseeri roolis olles telefoni kasutamist kuid 37% juhtidel tuleb sellekohast kriitikat ette.

Tervelt 60% juhtidest leiab, et politsei peaks sagedamini trahvima juhte, kes roolis olles seadusevastaselt telefoni kasutavad. Samal ajal väidavad juhid, et ka jalakäijate puhul on telefoni kasutamine ohtlik – 82% nõustub, et rääkimise ajal astuvad jalakäijad ohtlikult autole ette. Kahe viimase küsimuse puhul nõustusid muudest vastajatest märksa sagedamini eakamad juhid – üle 65-aastased.

Joonis 9. Sotsiaalne surve telefoni kasutamisele sõidu ajal, %, n=640, 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?

Pooled juhtidest ei ole enda sõnul kordagi selle aja jooksul sattunud ohtlikku olukorda. Joonis 10. 15% ei ole viimase kahe aasta jooksul roolis olles telefoni kasutanud. Ülejäänud juhtidel, st. 34%, on ohtlike olukordi ette tulnud, neist sagedamini tähelepanu kadumine liikluse suhtes ja kiiruse langemine – võrdselt 16%. Samad olukorrad tekivad sagedamini ka Soome juhtidel, kusjuures kokkuvõttes on Soomes ohtlike olukordi olnud Eestiga võrreldes veidi vähem – 27%.

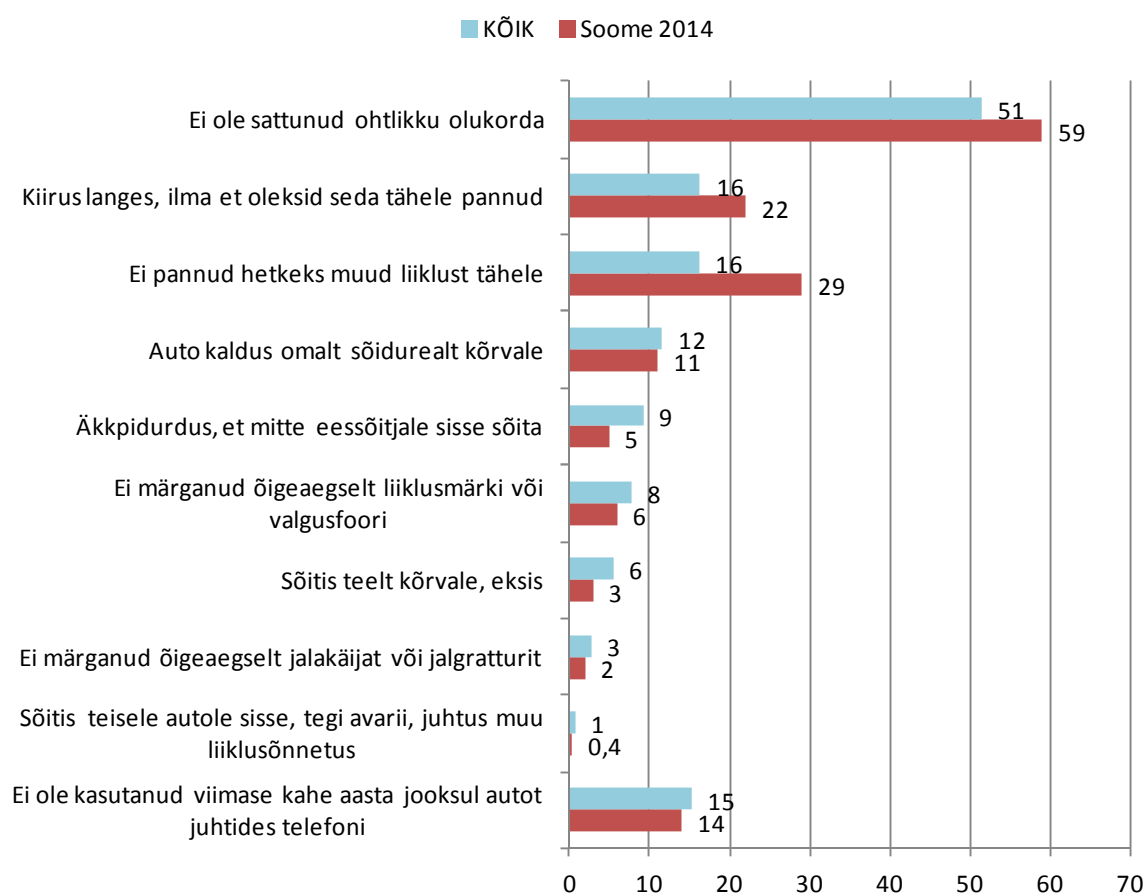
Lisaks eeltoodule on 39% on ette tulnud aga ka märksa ohtlikumaid olukordi, nagu auto kaldumine oma reast kõrvale, äkkpidurdused, liiklusmärkide, jalakäijate või valgusfoori mittemärkamine. 1% on sooritanud juhtimise ajal telefoni kasutamise tõttu avarii või muu liiklusõnnetuse. Soomes oli õnnetuste protsent väiksem – 0,4%.

Kõige kogenumatel juhtidel on teistest sagedamini ette tulnud kiiruse langemist (31%) kuid nad ei ole teinud seetõttu avariid, muus osas tulemus keskmisest oluliselt ei erine. Avariidesse ei ole sattunud ka need juhid, kes teevad tööga seotud sõite. Viimastel on keskmisest sagedamini auto kaldunud oma sõidu reast kõrvale (17%).

Naistel on meestest harvem juhtunud, et nad ei ole pannud tähele liiklusmärki või foori, pole märganud muud liiklust või on sõitnud teelt kõrvale.

Praktiliselt kõiki ohuolukordi on vähem ette tulnud ka vanemal vanuserühmal (üle 65-aastastel). Noorima rühma esindajad seevastu on telefoni kasutamise tõttu mõnevõrra keskmisest sagedamini ohtlikesse olukordadesse sattunud – eelkõige on olnud neil tegemist kiiruse langemisega (32%) ning harvem on vastatud, et pole satunud telefoni kasutamise tõttu ühtegi ohtlikku olukorda (35%). Õnneks ei ole kõige noorematel juhtidel viimase kahe aasta jooksul ette tulnud avariiolekordi telefoni kasutamise tõttu.

Joonis 10. Ohtlikud olukorrad telefoni kasutamise tõttu roolis. %, n=640, kes juhib autot.



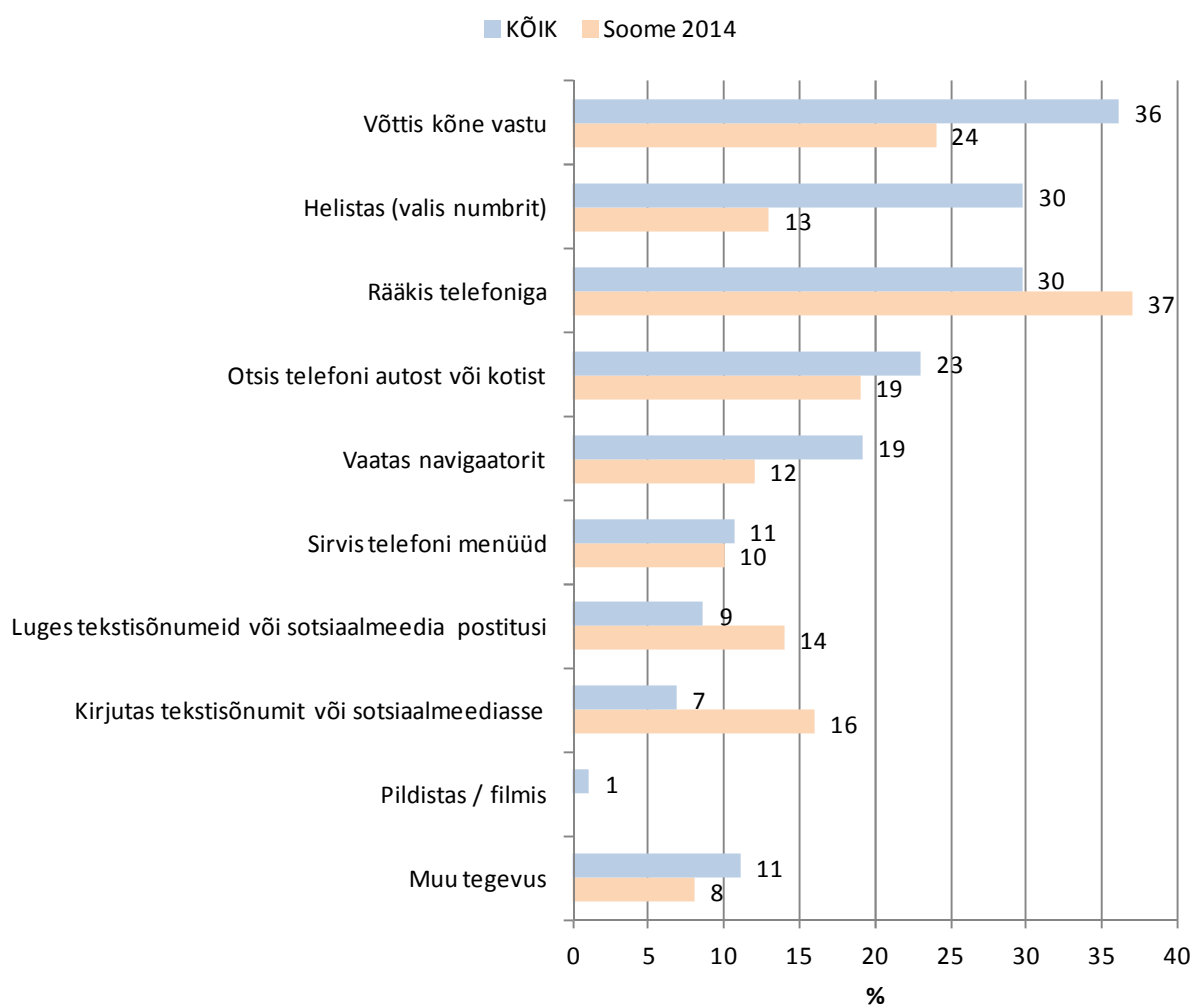
Küsimus: Kuidas sa ohtlikku olukorda sattumise hetkel telefoni kasutasid? Küsimus küsiti juhtidelt, kes on telefoni kasutades ohtlikku olukorda sattunud.

Võib öelda, et kõige ohtlikumad tegevused on roolis olles kõnede vastuvõtmine, rääkimine, numbri valimine helistamiseks ja ka telefoni otsimine autost või kotist. Joonis 11. Ka navigaatori vaatamine viib tähelepanu hetkeks kõrvale – 19% ohtlikesse olukordadesse sattunud juhtidest on tegemist olnud navigaatori vaatamisega. Kokkuvõttes osutusid kõik nimetatud tegevused ohtlikeks – kõiki nimetati juhtide poolt ohuolukordade tekkimise põhjustena.

Võrreldes Soomega on meil ohuolukordade põhjuseks harvem telefoniga rääkimine ja tekstisõnumite ning sotsiaalmeediasse kirjutamine/lugemine. Rohkem aga tekib meil ohuolukordi kõnesid vastu võttes ja numbrit valides.

Kõige noorematel juhtidel juhtub keskmisest vähem ohuolukordi kõnet vastu võttes (15%) kuid enam navigaatorit vaadates (43%). Eakamas vanuserühmas (50-64a) juhtub märksa vähem ohuolukordi telefoni menüüd sirvides ja tekstisõnumitega seonduvalt kuid enam kõnet vastu võttes (57%). Keskmistes vanuserühmades olulisi erisusi ei selgunud.

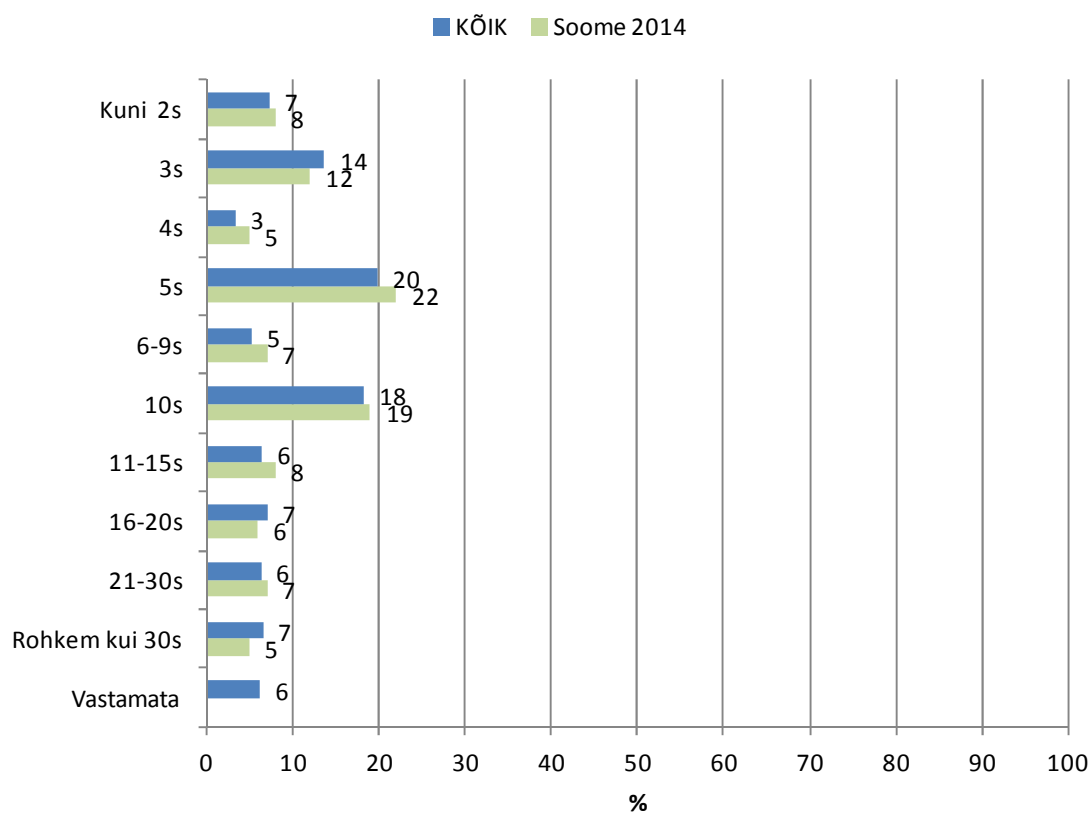
Joonis 11. Telefoni kasutamine ohtlikku olukorda sattumise ajal, %, n=214, kes on sattunud ohtlikku olukorda



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 sarnane Soome uuringule – keskmiselt arvati, et see aeg on 12,3 sekundit. Soomes kujunes keskmiseks 11,9. Enamus meie vastajaid arvab, et aega kulub üle 5 sekundi, vaid 24% arvas, et seda kulub vähem.

Joonis 12. Mitu sekundit on autojuhi pilk liikluselt eemal kui ta loeb tekstisõnumit? %, n=1016



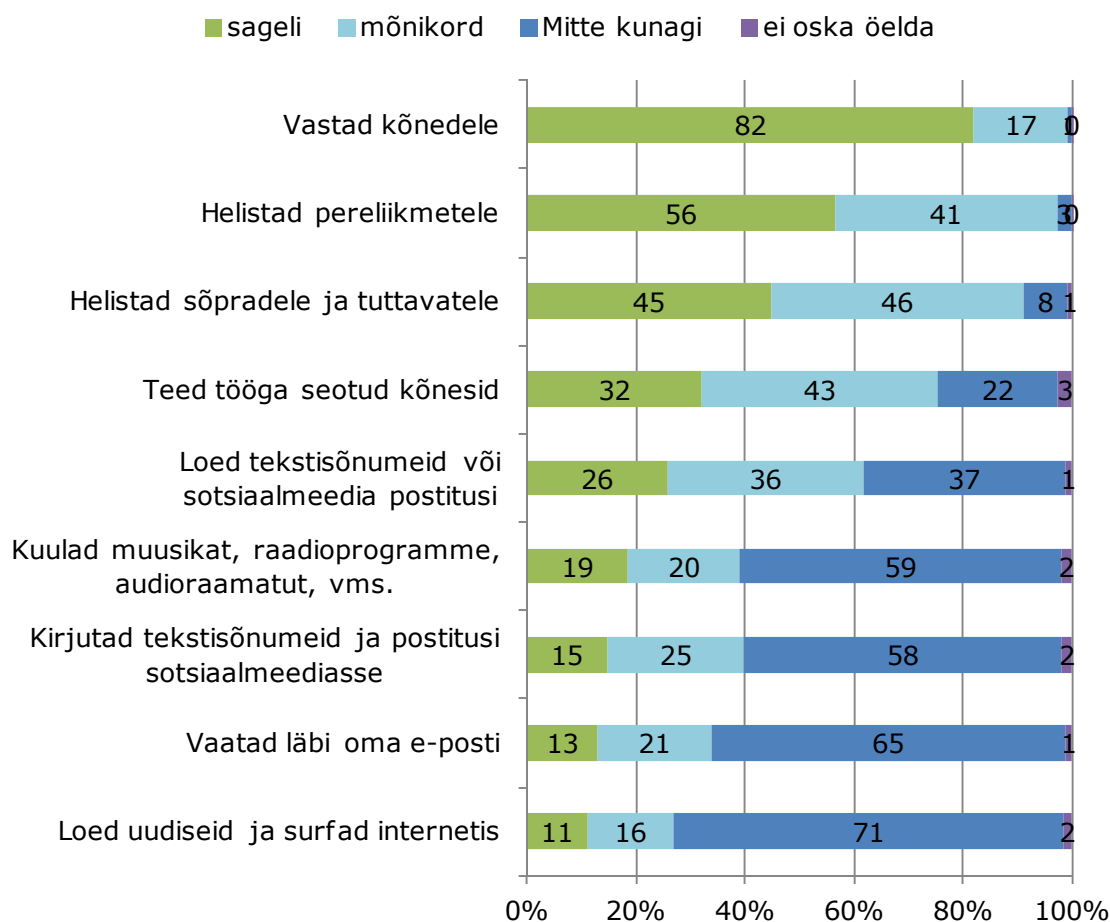
4 Telefoni kasutamine jalakäijana

Jalakäijana kasutab mobiiltelefoni 89% mobiilikasutajatest. Neile, kes mobiili liikluses kasutavad, esitati täpsustavad küsimused selle viisi kohta.

Jalakäijana kasutatakse mobiiltelefoni oodatult oluliselt rohkem, kui seda tehakse autojuhina. Peamiselt vastatakse kõnedele ja helistatakse ise kuid ka tekstisõnumeid või sotsiaalmeedia postitusi loeb 62% jalakäijana telefonikasutajatest. Joonis 13. E-posti vaatab läbi 34% ning uudiseid loeb ja internetis surfab 27% vastanutest.

Mehed kasutavad ka jalakäijana telefoni sagedamini tööga seotud kõnedeks, uudiste lugemiseks ja e-posti kontrollimiseks. Muude tegevuste osas erinevust naiste tulemusega ei selgunud. Noorima vanuserühma esindajad on kõigi tegevuste osas märksa aktiivsemad kui muude vanuserühmade esindajad. Vanima rühma esindajad aga kasutavad ka jalakäijana telefoni kõige harvem.

Joonis 13. Telefoni kasutamine jalakäijana, % n=902, kes kasutab mobiiltelefoni jalakäijana

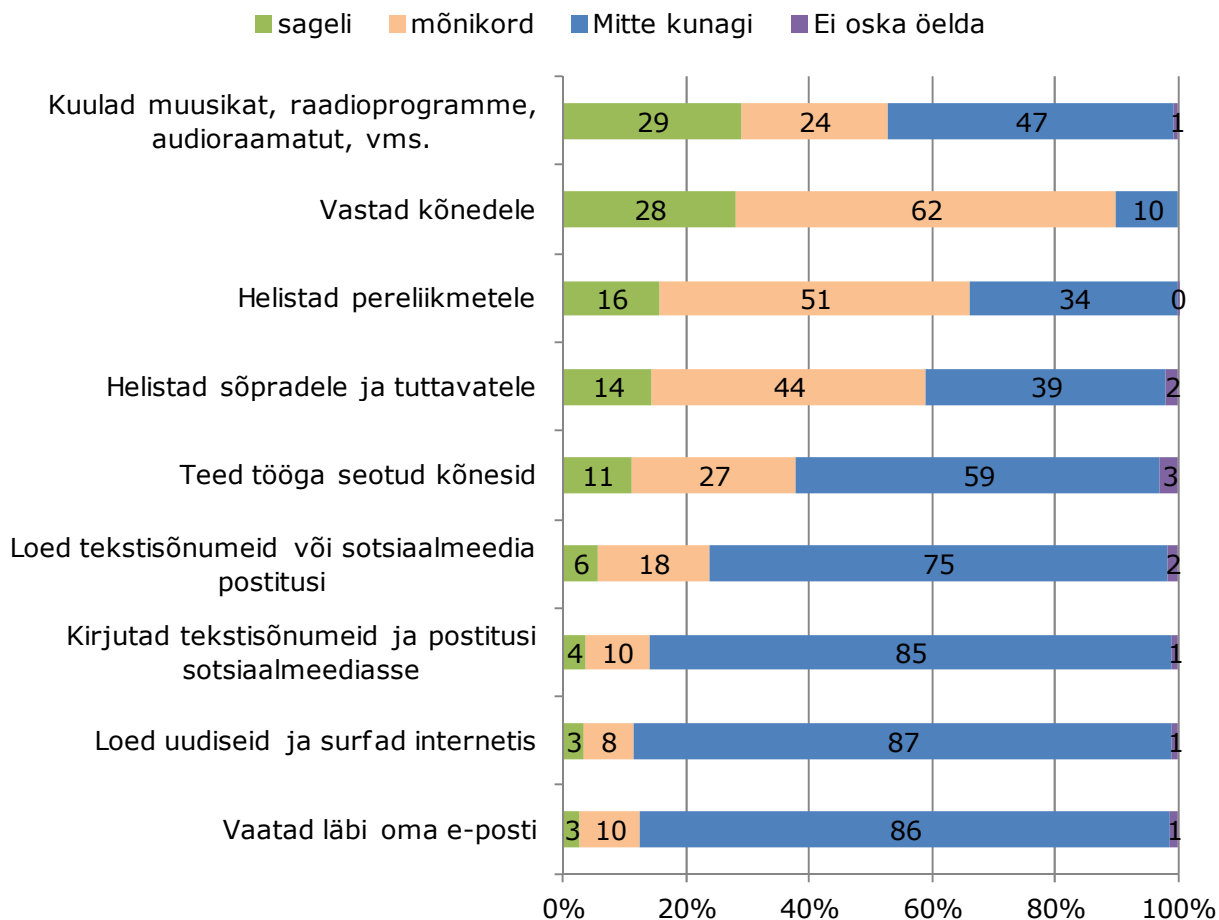


5 Telefoni kasutamine jalgrattaga sõites

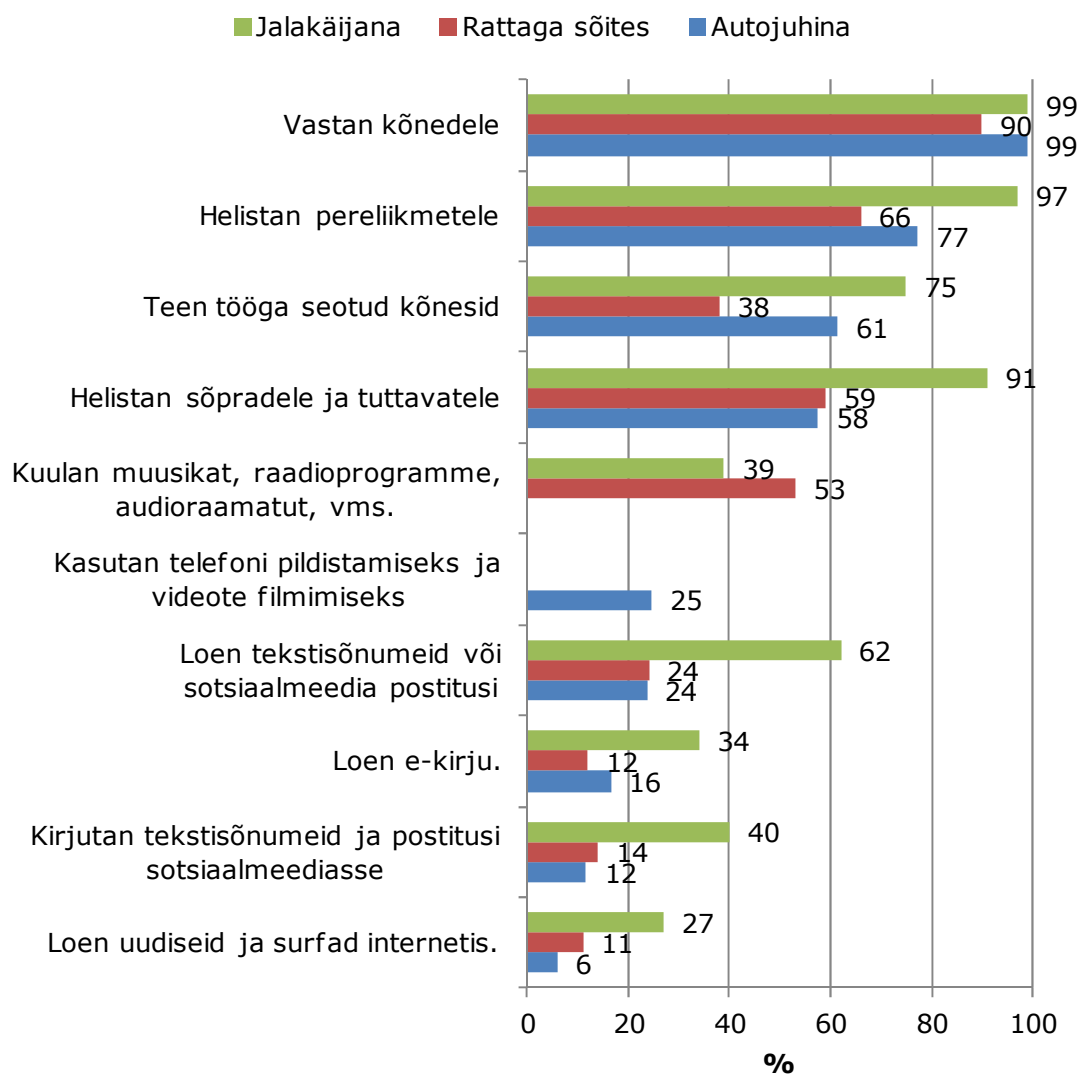
Jalgrattaga sõidab kasvõi mõnikord harva 63% elanikest. Neist 37% kasutavad vahel sõites ka mobiiltelefoni. 57% ei kasuta üldse ja 6% ei oska öelda. Neile, kes sõidavad ja sõites ka kasutavad mobiiltelefoni, esitati lisaküsimused telefoni kasutusviiside kohta.

Selgub, et üldiselt kasutab see vastajagrupp mobiiltelefoni erinevateks tegevusteks pea samapalju kui autojuhid. Lisaks muule kuulatakse rattaga sõites ka muusikat (raadioprogramme) – 29% teeb seda sageli ja 24% mõnikord. Joonis 14. Peamiselt siiski räägitaks ja tehakse kõnesid – tekstisõnumitega ja muu lugemisega seotud tegevustega tegeleb väiksem osa – 15-20%.

Joonis 14. Telefoni kasutamine jalgrattaga sõites. %, n=232, kes kasutab sõites telefoni.



Joonis 15. 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.

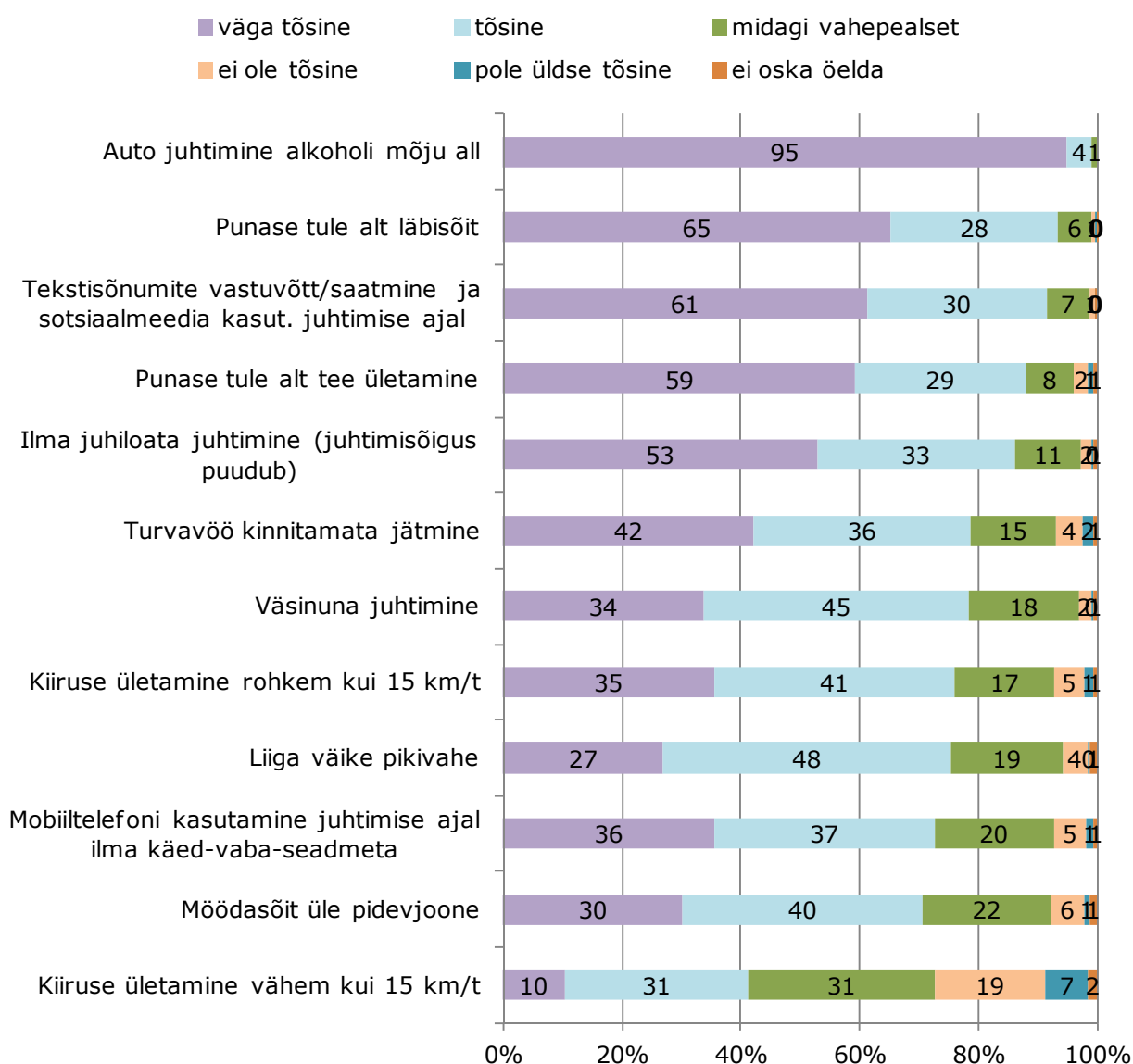
Kõige tõsisemaks rikkumiseks peetakse meil sarnaselt Soome uuringu tulemustega auto juhtimist alkoholi mõju all. Joonis 16. Tõsiduselt järgnevad punase tule alt läbisõit ja tekstisõnumite saatmine/vastuvõtt ning sotsiaalmeedia kasutamine juhtimise ajal. Mobiiltelefoni kasutamist juhtimise ajal ilma käed-vabad seadmeta peab väga tõsiseks rikkumiseks 36% ja tõsiseks 37%. Kõige leebemalt suhtutakse kiiruse ületamise vähem kui 15 km/tunnis.

Kõigi rikkumiste puhul on naised karmimad kui mehed, samuti taunivad rikkumist enam 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 32%, möödasõitu üle pidevjoone 12% ja ilma

juhiloata juhtimist 38% ning telefoni kasutamist juhtimise ajal ilma käed-vabad seadmeta 24%. Joobes juhtimise ja tekstisõnumite saatmise suhtes on siiski ka nende suhtumine sama tõsine kui teistel juhtidel.

Vastajad, kes ise ei juhi autot, suhtuvad kiiruse ületamise ja telefoni kasutamisse ilma käed-vabad seadmeta mõnevõrra karmimalt kui autojuhid. Regulaarselt sõitvad ja suurema sõidukogemusega juhid on siin aga keskmisest leebemad. Lisaks suhtuvad suurima sõidukogemusega juhid (üle 3000 km aastas) keskmisest veidi leebemalt turvavöö kinnitamata jätmisel.

Joonis 16. Kui tõsiseks ohuks on liiklusreeglite rikkumine? %, n=1016



7 Muud teemad seoses tähelepanu hajumisega

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

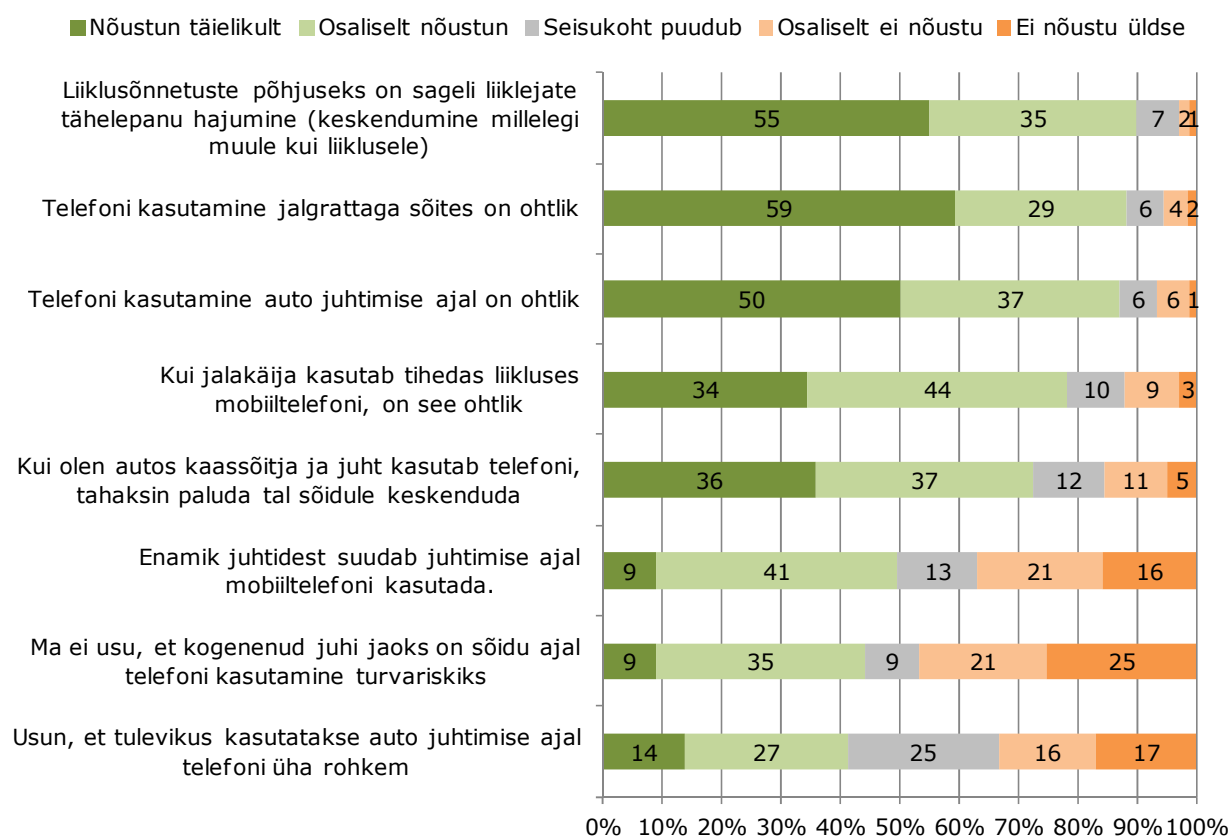
90% vastanutest nõustus, et õnnetuste põhjuseks on sageli liiklejate tähelepanu hajumine. Joonis 17. Pea samapalju elanikest peab ohtlikuks või väga ohtlikuks telefoni kasutamist nii auto juhtimise ajal kui ka rattaga sõites. Samuti arvatakse ka jalakäija puhul, kes kasutab tihedas liikluses mobiiltelefoni. Olles ise kaassõitja, sooviks 73%, et juht keskenduks liiclusele telefoniga rääkimise asemel.

Samal ajal arvab pool elanikest, et enamik juhtidest siiski suudab roolis olles ka mobiiltelefoni kasutada.

Tuleviku suhtes on hinnangud samuti lahknevad – 41% arvab, et tulevikus kasutatakse auto juhtimise ajal telefoni üha rohkem kuid 33% seda ei usu. Ülejäänud vastajatel seisukoht puudub. Arvata võib, et osa vastajaid peab siinjuures silmas telefoni kasutamist käed-vaba seadmega või arvab, et edaspidi suudetakse paremini tegeleda üheaegselt mitme tegevusega korraga.

Võrreldes Soome uuringu tulemustega suhtutakse meil toodud küsimustesse pigem taunivamalt.

Joonis 17. Hinnangud telefoni kasutamise ohtlikkusele liikluses, %, n=1016



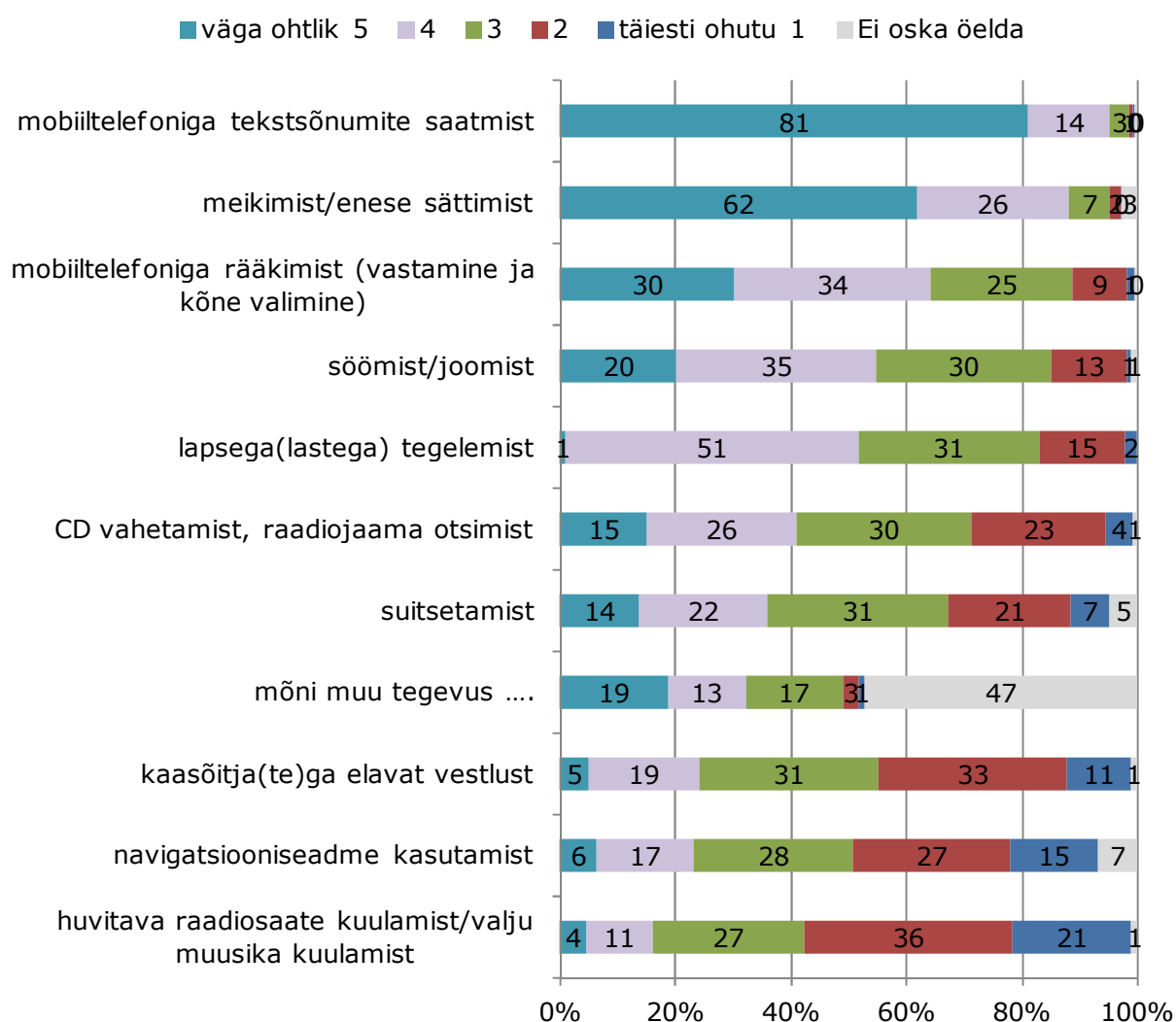
Küsimus: Palun hinda 5 palli süsteemis, kui ohtlikuks pead autoroolis olles järgnevaid tegevusi...?

Nimetatud tegevustest osutuski kõige ohtlikumaks mobiiltelefoniga tekstisõnumite saatmine, mida peab väga või pigem ohtlikuks 95% elanikest. Joonis 18. Meikimist peab ohtlikuks 88% ning mobiiltelefoniga rääkimist 64%. Viimast peab ohutuks kokku 10%.

Selgub, et navigatsiooniseadme kasutamist kuigi ohtlikuks ei peeta kuid eelpool nägime, et tegelikult oli selle vaatamine olnud 19% juhtudest ohtlike olukordade põhjustajaks, eriti noortel juhtidel.

Autojuhid peavad telefoniga rääkimist ning raadiosaate/muusika kuulamist ohutumaks kui need, kes ise autot ei juhi. Sama tendents on telefoniga rääkimise puhul näha ka kõige kogenumate juhtide puhul. Kogenumad juhid peavad teistest märksa ohutumaks ka autoroolis suitsetamist. Muus osas olulist erisust ei selgunud.

Joonis 18. Tegevuste ohtlikkus, %, n=1016



8 Seadusandlust ja järelvalvet puudutavad seisukohad

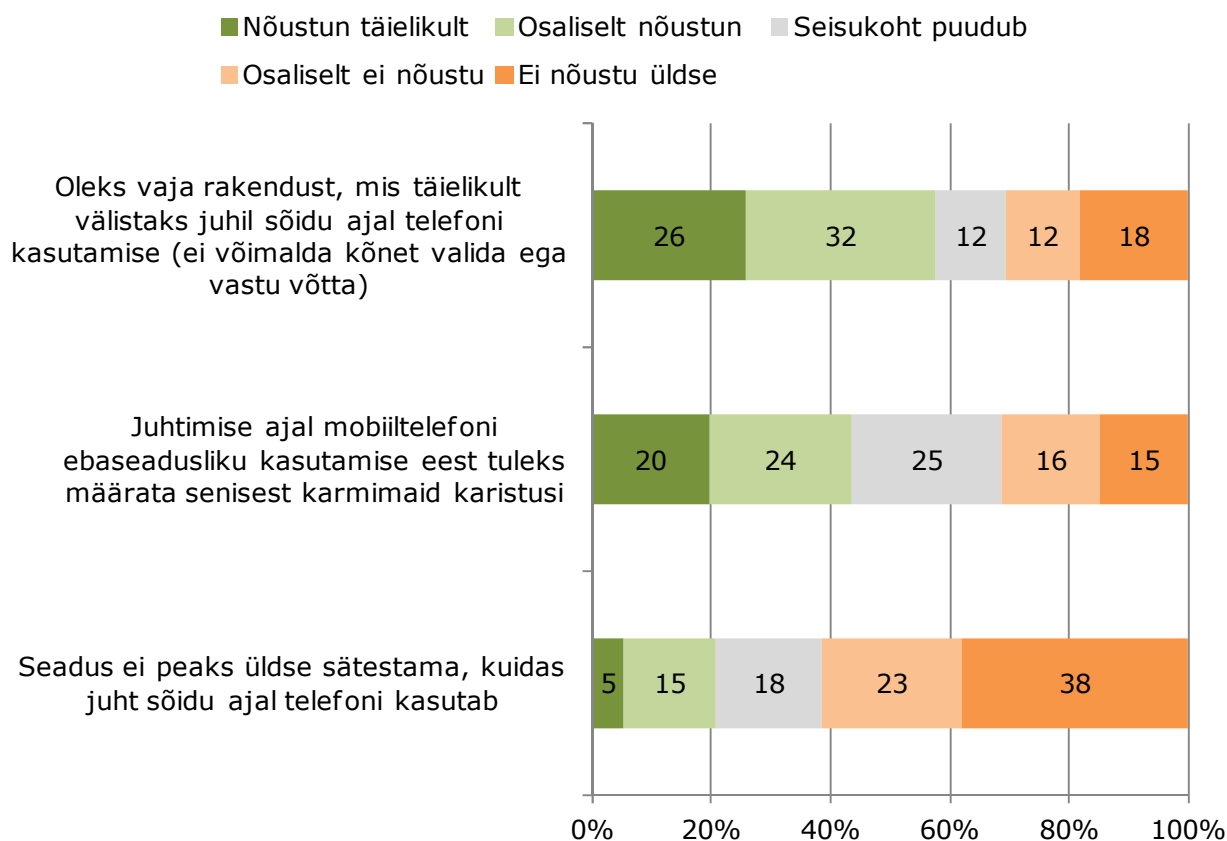
Seadusandlust puudutavatel teemadel esitati vastajatele samuti mõned küsimused.

58% vastanutest leidis, et oleks vaja rakendust, mis välistaks telefoni kasutamise sõidu ajal täielikult, 30% sellega ei nõustunud. Joonis 19. Karmimaid karistusi ebaseadusliku mobiilikasutamise eest pooldab 44% kuid 31% seda ei poolda. Täielikku vabadust juhile telefonikasutamise osas pooldab 20% kuid sellesse ei usu 61% elanikest.

Vastavat mobiilirakendust pooldavad sagedamini naised kui mehed, rohkem eakamad vastajad ning need, kes autoga pidevalt või üldse ei sõida. Vähem pooldavad seda keskmiste vanuserühmade esindajad (25-49a.), regulaarsed autojuhid ja vaid kolmandik kõige kogenumatest juhtidest.

Ka karmimaid karistusi pooldavad keskmisest sagedamini eakad (üle 65aastased) ning meestest veidi sagedamini naised. Noorimas vanuserühmas on arvamused väga lahknevad: 34% neist pooldab, 29% on vastu ning 36% ei oska seisukohta võtta karmimate karistuste suhtes.

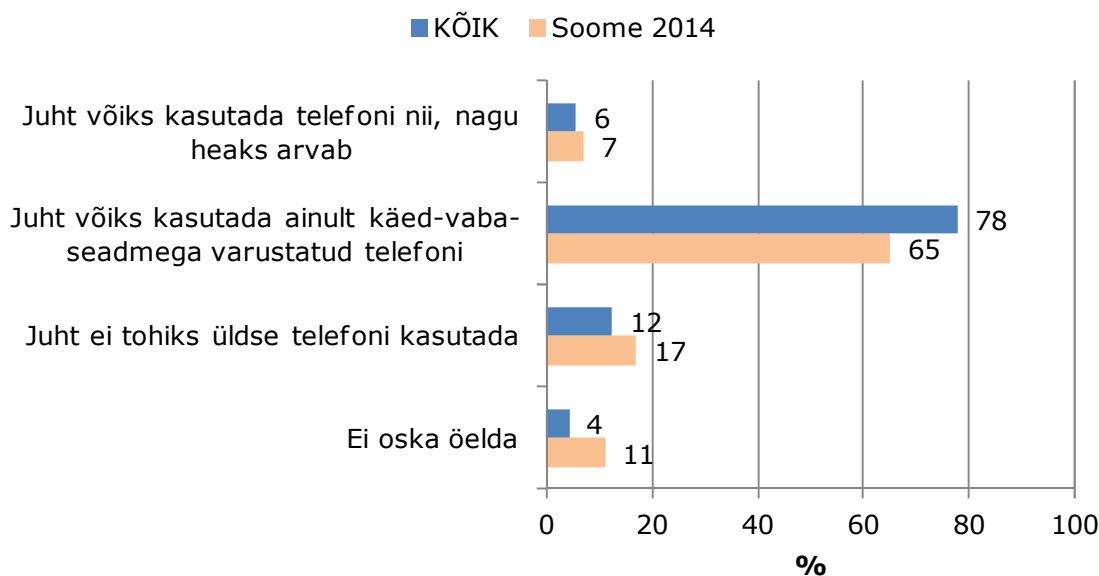
Joonis 19. Seadusandlust ja järelvalvet puudutavad seisukohad, %, n=1016



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

Täielikult telefoni kasutamise ärakeelamise poolt on siiski vaid 12% elanikest. Valdav enamus – 78% – leiab, et lubatud võiks olla käed-vabad seadmega rääkimine autoroolis. Joonis 20. Võrreldes Soome uuringu tulemusega on meie tulemus üldjoontes sarnane – seal on veidi rohkemgi vastajaid, kes on rääkimise täieliku keelamise poolt (17%).

Joonis 20. Suhtumine telefoni kasutamisse juhtimise ajal, %, n=1016



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.

Peamiselt arvatakse, et tuleks tõsta nii juhtide kui ka üldiselt ühiskonna teadlikkust tähelepanu hajumise teemaga seoses. Pakuti, et võiks avaldada statistikat õnnetustest, rääkida teemast juba autokoolis, teha sotsiaalreklaami või nn. šokivideosid. Kokku toodi taolisi vastuseid välja 149 korral.

Teisena pakuti välja suuremat kontrolli läbiviimist teedel ja ka trahvimist – nii trahvide suurendamist kui sagedamini trahvimist 123 korral.

Rakendust või süsteemi, sh appi, mis automaatselt muudab sõidu ajal helistamise võimatuks, pakkus siin välja 17 vastajat.

Ülejäänud vastused olid väga erinevad – alates sellest, et paremaks keskendumiseks polegi võimalik midagi teha, see sõltub igast juhust endast ja lõpetades üldiste soovitusetega keskenduda juhtimise ajal liiklusele. Muud vastused on muutmata sõnastuses välja toodud alljärgnevalt:

"1.Изобрести более совершенное устройство ,для приема звонков и коротких ответов
2.специальный курс при сдаче на права"

"1.Изучили элементарные правила поведения за рулём.

2.Имели большую практику вождения

3.Повысили культуру вождения"

Peaks ainult juhtimisele keskendumata, ei mingeid kõrvalisi tegevusi

Ainult trahvide tõstmine ei aita. Ehk näiteks lühiajaline shokivangistus.

Aju remontima. Kõik on individuaalne, subjektiivne. Ühed on teravad pliiatsid, teised mitte.

Aksiisi tõstma, et oleks vähem sõitmist ja sellest tulenevalt vähem väsimust autoroolis.

Alates autosse istumisest tuleb keskenduda sõidule, mõtted sõidule! Lülitama sisse autos signaali. Turvaline sõit !!!!!!!!!!!!!!!

andma inimestele rahu

Arendama oma keskendumisvõimet.

arvan, et enne kui midagi keelata, peab leidma kontrollimise võimaluse.

arvan, et korralik juht on ka keskendunud

Arvan, et see on inimeses kinni, mitte seaduses. Võib-olla aitaksid väga mugavad multimeedia ja käed-vabad süsteemid autodes, mis oleksid integreeritud. Käed-vabad kõne kostub salongis ja raadiojaama saad vahetada roolilt.

Arvestama ka teiste liiklejatega

arvestama teistega ja jälgima teisi kuna alati keegi võib eksita ning juht saab ise selleks palju ära teha et õnnetusi ei juhtu

Arvestama vastutusega tagajärgede eest, mis võivad juhtuda.

austama kaassõitjaid ning teisi liiklejaid ja jälgima liikluseeskirjade täitmist

Autod peaksid olema "primitiivsemad", siis peaks rohkem kontsentreeruma auto juhtimisele. Tänaused autod jätavad väga ohuti isesõitja mulje ja seetõttu otsitakse alternatiivseid tegevusi sõidu ajal.

Autode standardvarustuses peaks olema nõutud käed-vabad süsteem mobiiljaoks.

Autodel on käed vabad ja navi süsteem standardvarustuses.

Autodel võiks olla koguaeg rooliloks sees, mis teeks sõitmise tüütuks, kuid ei kaota tähelepanu.

Autodes peaks sees olema käed vaba süsteem, et kui juht istub autosse siis automaatselt ühendab telefoni.

autojuhi koolitus on väga nõrk Eestis.

autojuhi töö ongi sõidule keskendumine

Autojuhid ei tohiks väsinuna või joobes autot juhtida

Autojuhid peaksid iga kümne aasta tagant teooria eksami tegema

Autojuhid peavad kinni pidama liiklus-eeskirjadest, olema tähelepanelikud ja viisakad kaasliiklejate suhtes. Täiesti välistada alkoholi ja narkootikumide kasutamine!

Autojuhilubade saamisel peaks rohkem kontrollima inimeste vaimset tervist, sest suur osa inimesi ei tohiks üldse lube saadagi olenemata nende liiklusteooria teadmistest või praktilistest oskustest sõidul. Mõni inimene lihtsalt on loomult äkiline või ebastabiilne ning see väljendub ka roolis olles ning see juba naljalt ei muutu, võimalik et meditsiinilise sekkumisega on ravitav, kuid mingite seaduslike piirangutega seda ei ravi! Usun ka seda, et probleemiks ei ole mitte roolis 1 kõne vastu võtmine nädalas vaid üldine suhtumine rooli taga olles. Kui oled muidu stabiilse sõidustiiliga, siis suudad seda hoida ka vähese telefonile keskendumisega, aga kui oled ebastabiilne, siis olgu see kasvõi ummikus vahelereastuja kes tekitab mingisuguse vihapurske/tähelepanu hajumise ja selle tõttu ka avarii. Ei saa ju lõpmatuseni asju roolis ära keelata - mobiiltelefon, söök, raadiokanali vahetus, konditsioneerid

nupud, käigukang, kojamehe kang, suunatud, peeglitesse vaatamine - kõik need asjad roolis olles nõuavad mingil hetkel neile keskendumist - hea juht saab kõigega hakkama, halva juhi puhul saab iga asi takistuseks!

Autojuhtimise loa väljastamisel tuleb olla rangem - nõuda juhilt eeskirjade täpset täitmist, et ei seataks ohtu ennast ega teisi. Ka korrektsust - näidata suunatud, sõita ainult lubava fooritulega, pidada pikivahet ja üldse olla viisakas ja ka abivalmis kui vaja.

autokoolis võiks olla proovisõit, kus õpetaja laseb vastata sõidu ajal kõnele, segab sõitmist, paneb muusikat... mõni inimene on täiesti lootusetu mitut asja korruga tegema, ja sel hetkel peaks vaatama, et see talle kohale jõuaks= hoiatus, TEMA peab lähtuma enda võimetest. Mõni vahetab vaid CD-d, ja auto käib kraavist kraavini.

Autol võiks olla automaatika mis ohust märku annab

Autos peaks olema lisaseade, mis juhti aegajalt tähelepanelikuks kutsub!

Ei oska öelda, kuna tegu on kasvatamatu ja hoolimatu suhtumisega teistesse inimestesse. Siin ei aita trahvid ega selgitused. Osa inimesi astuvad lihtsalt elus edasi üle teiste ja neile ei lähe midagi muud kui oma isiklik mina korda

Ei oska öelda - eks see ole iga inimese oma arusaamades kinni.

ei oska öelda see sõltub väga palju juhust mõni juht võib ka sõita nii öelda kinnisilmi ja teine on küll saanud load aga sõita küll ei oska

Ei oska öelda, inimesed on tihti nii enesekesksed, neid ei huvita teiste arvamus, ehk karistusi karmistada.

Trahvid ega muud karistused on pigem eelarvelise suunitlusega. Autokoolid peaks rohkem sõidukogemust õpetama.

Ei oska öelda.. Oleneb ju inimesest, mõni on võimeline tegema mitut asja korruga, paljud aga mitte.

miski ei distsiplineeri neid

pole neil juhtimistel viga midagi"

Ei tegeleks kõrvaliste asjadega

Ei tegeleks kõrvaliste asjadega.

Ei tegeleks millegi muuga peale juhtimise.

ei tohi kõrvaliste asjadega tegeleda, tähelepanu üle kõige

Ei tohi tegeleda muuga kui liikluse jälgimise ja auto juhtimisega

elutempo peaks langema

Esiteks propageerima rohkem automaatkastiga autosid, mis annab tähelepanu võimekust juhile juurde. Seejärel arendama süsteemi, mis kontrolliks juhi erksust. Kõige lihtsam oleks muidugi kasutusele võtta isesõitvad autod.

hands free sistema

Hands free должно быть более усовершенствованное

Häbipinki panema

häälestama end sõidukus

Iga autojuht ise peab vastutama enda ja kaasasõitjate turvalisuse eest. Vaja teadlikkust tööta.

Iga juht peab vastutama oma tegude eest - kui põhjustad avarii, siis tuleb ka vastavat karistust kanda.

Igal autol peaks olema käed-vaba telefon.

Inimesed on erinevad ja teevad asju ka erinevalt. Keegi pole uurinud kui palju on telefoniga rääkimisel õnnetusi juhtunud. Tavaliselt varjatakse midagi muud kuid süü aetakse telefoni kasutamise peale

"Inimeste vastutustunne peab olema suurem.

PS. uuringus on toodud küsimused väga üheselt ja seepärast on neile keeruline vastata. Mina näiteks pooldan kõnede tegemist maanteedel sõites. Linnas, tiheda liiklusega kohtades ma seda ei poolda."

Inimestel võiks olla rahulikum elutempo

Inimestele, kes ei suuda keskenduda või tegeleda mitme asjaga korraga, tuleks anda lubasid valikuliselt peale vastavate testide läbimist.

Inspektorid peaksid olema rohkem liikluses selle asemel, et paberihunnikute all uppuda. Kuna töötan ise ametnikuna, siis meie paljukiidetud e-riik hoopis soodustab paberkandjate osakaalu

Ise peab olema tähelepanelik.

"Istuma autorooli täiesti väljapuhanuna ja täitma liiklusmärkide ja liiklust reguleerivate isikute nõudeid."

Jagada tasuta hands free vahendeid

Juhid peaksid oskama hinnata liiklusolukordi ja käituda vastavalt, vastutustundlikult.

Juhilubade eksamil lastakse liiga kergelt läbi.

Juhilubade väljastamist karmistama

Juht keskendub juhtimisele seda enam mida vähem ta ümber mugavusi ja tegevusi /asju mis ta tähelepanu mujale viib. Näiteks kui juht sõidab 30 aastat vana autologuga millel puudub isegi raadio siis on ta sõitmisele rohkem tähelepanu sunnitud pöörama, kui selle aasta autoga sõites kus kogu lisavarustus, kahjuks on 30.a vana auto aga seal olijatele tunduvalt suurem turvarisk.

Juht peab ise olema korralik sõitja.

Juhtimiskultuuri puudumine ei paranda autojuhi ei trahviga, ega õppeta teda olla tähelepanelik liikluses.

Jumalakartus on tarkuse algus ! Sellest saab alguse kõik, et mõista, mis on õige ,mis vale. jälgima liikluseeskirju, hoidma pikivahet, keskenduma liiklusele

Jälgima liiklust ja ei peaks tegelema muuga

Jälgima rohkem liiklust.

kainus, ei tohi olla (üle)väsimust, ei tohi tegelda kõrvaliste asjadega, peab täitma liikluseeskirju, kiirus vastaku ilma- ja teeoludele

Kasutada ainult käed lahti süsteemi

kasutada hands-free

kasutama autos käed-vabad telefoni seadet

kasutama käed vaba süsteemi

keelata hajameelsetel juhilubade saamine

keskenduma

Keskenduma ainult autojuhtimisele, autokoolis sellele erilist tähelepanu pöörata

Keskenduma ainult juhtimisele, olema tähelepanelik tänaval toimuvast jälakäijate, teiste sõidukite suhtes.

keskenduma ainult juhtimisele

Keskenduma ainult sõiduki juhtimisele

keskenduma auto juhtimisele paremini

Keskenduma liiklusele

keskenduma täielikult liiklusele

Keskenduma vaid liiklusele.

keskenduma ühele tegevusele - autojuhtimisele

Kinni pidama liikluseeskirjadest, sõitma kaine peaga, vähem tegelema kõrvaliste asjadega.

Kodune kasvatus hoolimaks endast ja teistest.

Kogemus, kordusõppused (eriti neile, kes load saanud enne 2000 aastat) - testimaks nende julgust, oskust, teadmisi. Iga 5-10aasta tagant näiteks 1 päevane kiirkursus
Korras auto, kogemustega sõit, LE täitmine ,hoolimine ja teistega arvestamine
Kui autojuhid peaksid kinni rohkem liiklusreeglitest, nagu näiteks piisav pikivahe, tekiks ka muude asjadega seoses vähem liiklusohutikke olukordi (mobiiliga rääkimine). Pidev kiirustamine on õpitud, samas inimene ei saa tegeleda multitaskinguga, ehk mitut asja ühekorraga. Kiiruse ja keerulistes olukordades mobiili kasutamine võimendub. Tuleks näidata piltlikult, mida tähendab millisekund kiiruse kontekstis, et autojuhid seda reaalselt endale teadvustaksid.

Kui juht eksib mõne sellise eeskirja vastu, mingi uuesti eksamile.

Kui on saanud ohtliku olukorra kogemuse.

Kui töö nõuab autojuhtimist või sellel ajal kõnedele vastamist/helistamist, siis töökoht võiks neile jagada tasuta käed-vaba seadmed telefoni jaoks.

Kuna küsimused olid telefoniga seotud, siis oleks vaja käed-vabad süsteemid odavamaks lasta ja uuematel autodel (+2010 a) kohustuslik paigaldus automüügi kohtades.

kuna sõidan ise iga päev rattaga, su on suhtumine rekkameeste ja üldse autoga sõitjate poolt jalgratturisse vähemalt maanteel nagu postist möödasõitmine. Sõidavad nii külje all, et jalgratturi lükkavad kraavi. Kuid on ka viisakaid juhte.

Kõigepealt nad peaksid olema kained. Purjus juhtidelt võtta autod käest. Kas purjus juhiga kaasasõitja peaks minema kohtu alla. Kõik muu on siiski kontrolli all hoitav.

kõlaritega telefon, mis jätab käed vabaks.

Kõrvaldama teeäärsed reklaamid

Leitama rakenduse või viisi, mis oleks inimesele lihtsalt kättesaadav ja kui mingi hinna juures siis jõukohase hinnaga autojuhile.

Liikluseeskirjadest kinni pidama. Mobiiliga rääkimiseks tuleks tõmmata tee kõrvale ja peatuda.

liikluskultuur areneb sama aeglaselt kui kultuur, aega on vaja

Liiklusmärke reguleerida

Liiklust tuleks rahustada, peamised juhi ärritusfaktorid on pigem väljaspool autot.

lisaseadmete vähendamine autos ja juhil.

Loobuma kõrvaltegevustest

Loobuma mittevajalikust tegevusest auto juhtimise ajal.

Loobuma tiheda (linnas, magistraalidel) liikluse korral kõrvaltegevustest.

lootusetu üritus, loodame loodusliku valiku peale

Lõpetama see riiklik kõige korraldamine ja kontrollimismehhanismide rahastamine samal ajal kui riik ise priiskab piiramatult oma ametnike masinavärgi ülalpidamiseks.

ma arvan ,et seadustega ei muuda midagi ja ei ole vajagi.

Ma ei oska sellele vastata. Sõita tuleb sujuvalt koos liiklusvooga, mõne sekundi võrra peaks suutma ette näha võimalikke arenguid. Roolis tuleb olla rahuliku meelega ja arvestada, et füüsika seadused kehtivad sõltumata meie isikust või auto margist kõigile ühte moodi. Autos ei tohi olla ringi uitavat tráni. Inimesed, kes ei suuda autojuhtimisel keskenduda ei suuda seda ammugi tehes korraga kahte või enam asja ja sellistega kohtumiseks peab liikluses alati valmis olema.

Meenutama et isegi kõige paremaga võib juhtuda .

Meenutama mõnd sambal põhjusel juhtunud õnnetust nende endi tutvusringkonnas.

Midagi ei saa teha, liikluskultuur muutub ajapikku ja võtab aega lihtsalt.

Midagi ei saa teha.

Mina isiklikult ei oska mingit soovitusi anda. Me ei saa ju inimeste keskendumisvõimet muuta. Telefone me käest ära võtta ei saa.

mingid psühholoogilised testid, sest on palju inimesi kes ei sobi üldse autojuhiks
Minu arvates, kes ei suuda keskenduda auto juhtimisele, ei peaks üldse juhtimisõigust
saama.

Minu kogemusel praegused käed vabad tel.süsteemid ei ole kvaliteetsed. Tuleks arendada
seda tehnoloogiat, et autojuhid sooviksid seda kasutada ja muidugi peaks hind olema kõigile
taskukohane. Või tuleks autodesse sisse ehitada juba tootja poolt käed vaba lahendus.

Minujaoks on kaasneb autosse istumisega kohustus jälgida liiklust, kui tuleb kõne teha siis ei
tohi unustada et sa sõidad autoga

Minul tekib ohtlik olukord pigem siis, kui räägin telefoniga ja märkan politsei autot. Seega kui
poleks totakat rääkimise keeldu, siis saaks juhtimisele keskenduda ega peaks trahvide pärast
muretsema. Loomulikult tuleb tõsta juhtide teadlikkust ohtlikkuse osas, aga lühikese kõne
vastuvõtmise eest trahvima kindlasti ei peaks

Mitte segada

Mitte kasutama sõidu ajal telefoni ja tegelema kõrvaliste asjadega ,mis juhivad tähelepanu
kõrvale, hetkega võib seis muutuda, tuleb keskenduda auto turvalisele juhtimisele ja jälgima
tahavaate ja külgspeegleid

mitte niipalju lisaseadmeid autos

mitte tegelema kõrvaliste asjadega

mitte tegelema kõrvaliste asjadega

Mitte tegelema kõrvaliste asjadega

mitte tegelema kõrvaliste asjadega, 100% kaine

Mitte tegelema kõrvaliste asjadega, mis ohustavad juhtimist.

Mitte tegelema kõrvaliste asjadega

"Mobiilioperatsioonid sõidu ajal peaksid olema keelatud.

Kõik sõltub siiski juhust."

Muutma oma suhtumist asja ja loobuma nii enda kui teisi ohtu seadmast

Mõistma, et elu võib iga pisiasja peale kogemata lõppeda.

Mõistuse pähe võtma enne kui kellegi vigaseks sõidetakse. Rääkimine ei ole nii hull kui
ekraani jälgimine, mis on kasvav trend.

Ole kaine, ära ületa kiirust, järgi liikluseeskirju.

Oleks viisakamad teiste liiklejate suhtes.

Olema ise igal hetkel tähelepanelik kõige ümbritseva suhtes

olema kained, oskuslikud, seadusekuulekad

olema liikluses tähelepanelikumad

Olema puhanud.

olema tähelepanelikud

olema tähelepanelikud

olema tähelepanelikumad

olema tähelepanelikumad

olema tähelepanelikumad. Möödasõitudel mitte riskeerima

Palju magama enne sõitu

Paljud ikka 100% keskenduvad ainult juhtimisele

panema rohkem tähele ja mitte kiirustama

panna kõik inimesed jalgsi kõndima, liiga palju mugavusi on viimasel ajal tekkinud

paremad käed-vaba süsteemid

Peab olema hästi tähelepanelik ja ei tohi tegeleda kõrvalise tegevusega.

Peab reageerima kõigele, mis ümberringi toimub. Jälgima ümbritsevat liiklust. Juht peab
hindama oma oskusi objektiivselt.

peaks

Peaksid meeles ,et oled roolis.

Politsei peaks rohkem sellele tähelepanu pöörama, kuigi ei usu sellesse hästi, sest olen ka politseinikke näinud sõidu ajal telefoniga rääkimas

professionaalsem juhtide esmane koolitus - liikluses on väga palju ebakindlaid juhte, ei tunta v ei kasutata põhireegleid ja liiklusmärke - näiteks "anna teed" märk ei ole "stopp" märk või nn parema käe reegli kasutamine või lubava rohelise fooritulega ei alustata sõitu jne.

Puhkama rohkem

Puhkama, võtma aega autoga sõitmiseks mitte muude tegevuste tegemiseks.

Pühenduma sõitmisele mitte tegelema kõrvaliste toimingutega

Raske midagi teha, see sõltub inimesest ja tema vastutustundest. Rangemad karistused ja trahvid ei muuda tõenäoliselt midagi. Keskendumisvõimeta ja vastutustundetud inimesed tuleks autoroolist eemale hoida või kõrvaldada.

Riik peaks varustama kas iga auto käed-vaba seadmega või veenduma nende olemasolus.

"rohkem arvestaksid teiste liiklejatega, olema viiskad,

ikkagi keelata muud tegevused auto juhtimise ajal"

Rohkem kontrollida!

rohkem suunama liiklust, vähem põõsas passima ja karistama näites 30 piirangu alas kiiruse ületamist. Vihkan Eesti politseid ja teen kõik nende tegevuse häirimiseks

Rohkem vastutustunnet

Rohkematesse autodesse sisseehitatud kõnesüsteemid, et käed oleks täielikus kasutuses sõiduks.

Samuti, nagu telefon, võiks olla trahvitav ka meikimine. Isiklik kogemus, mis õnneks sujus minu kogemustele õnnelikult.

Seade "käed vabaks" peaks olema selline, mis sobib igale inimesele st mitte väga kallis ja sobima igasugusele kõrvale.

seadust muutma nii et politsei ei tohi takistada autoga sõitmist. siis ei pea vaatama kiirust, kartma trahvisaamist

Seal polegi midagi teha, inimesed on rumalad.

See oleneb täiesti inimestest, käed-vabad süsteem kohustuslik.

see on iga inimese enda teha.

See on nii individuaalne.

see on väga individuaalne ja sõltub igast inimesest eraldi. MIND RÄÄKIMINE JA MUUSIKE EI SEGA kuna suudan end välja lülitada. Ehk peaks tervise kontrollis uurima keskendumisvõimet. Kõigile pädevat otsust ei ole võimalik teha.

Sel, kes ei suuda tähelepanu jaotada, peaksid olema kõik juhtimist segavad tegurid elimineeritud (mõtlemisest ja unistamisest ei ole kahjuks võimalik loobuda).

shtrafovat

Silmad ja kõrvad lahti hoidma

Silmad teel ja tee kõrval (liiklusmärkidel) ja pilk tahavaatepeeglis.

Sisseehitatud bluetooth süsteem autos kindlasti aitaks, kuna selle kasutamine on väga mugav ja pole vaja kasutada lisavidinaid helistamiseks.

Suhtuma tõsiselt enda ja teiste tervise peale mõeldes

sõidu ajal jälgigu pidevalt liiklust, kõrvalisemate asjadega tegelgu ainult hädapärast.

Väsinuna ja purjus ei tohi liigelda üldse

Sõiduteid viima vastavusse turvalisusega ja parandama teid regulaarselt

Sõitma rahulikumalt. Mitte tegema mööda nõelumisi.

Sõitma tähelepanelikult. Sa pead nägema nii paremale, kui ka vasakule. Häirib kõrvaklapid peas kulgevad inimesed, kes ei näe ja kuule midagi enda ümber. Need on 95% tulevased ohvrid.

Sõltub inimesest mõni saab keskenduda ainult sõitmisele ja on oluliselt ohtlikum, kui teine, kes kasutab telefoni. siin ei ole ühest vastust. suitsetavad ja söövad juhid on sama ohtlikud, kui telefoniga rääkijad ja väsinud veel ohtlikumad.

süvenema auto juhtimisse põhjalikult

Süvenema sõitmisesse, eriti linnas.

Tagama ise ohutuse, hindama oma võimeid.

Teadvustama, et tähelepanu ja nägemisvälja piirid ei ole mitte alaväärsuse ja ebakompetentsuse näitajad vaid bioloogilised eripärad, mille osas ei ole indiviidil palju sõnaõigust.

Teed korda tegema

tegelema liikluse jälgimisega

Tegelema sõitmise ajal üksnes sõitmise

Teha kohustuseks igasse autosse käed vabaks telefoniseade.

Tehnoloogiate arendamine

Teised ei pea midagi erilist tegema. See on juhi oma vastutustunde küsimus. Oled roolis, siis keskendu juhtimisele!

Telefonidega võiksid kaasas olla normaalsed hands-free süsteemid

Tihedam kontroll telefoni mitte käed-vaba kasutamise eest roolis olles. Eriti sõnumite saatmine, intereneti kasutus. Sama ka kõigi teiste sõitmist häirivate tegevuste kohta, sh suitsetamine

trahve mitte tõstma

Trahvid siin ei aita. Tuleks rakendada muid karistusviise - näiteks ÜKT.

trahvimäärad ja pidev kontroll

tuleb autodele sisse ehitada auto mobiil millega saaks kohe vastata kui keegi helistab

Tuleks toota lihtsaid-töökindlaid ja odavaid käed vabad seadmeid, ning neid rohkem reklaamida.

Tõsiselt keskendumine juhtimisele

tõstma piirkiirust- praegune uinutab

Tähelepanu on kõige tähtsam, tee jälgimine, taga - ja ees sõitvate autode- autojuhtide käitumine, kas hoiavad pikivahet, kuidas liikleavad jne.

Tähelepanu peab olema ainult teel ja auto juhtimisel. Pead suutma kõigest kõrvalistest asjadest välja lülitada ja mitte millegi muuga tegelema.

Täitma liikluseeskirju ja mitte tegelema kõrvaliste asjadega.

Täitma ohutus nõudeid ja tähelepanu koondama liikluse jälgimisele. Võimalikult vähem tegelema kõrvaliste tegevustega.

Täitma rangelt Liikluseeskirja!

Täitma seaduse nõudeid

täitma seadusi ja liikluseeskirju

uutesse autodesse sisseehitatud sidesüsteem,

Vahetama sise põlemismootoriga autod elektriautode vastu, kuna nende juhtimine on palju lihtsam, lisaks tuleks rakendada rohkem automaatjuhtimist

Vaja on raha järgi jooksmine lõpetada, siis rahunevad inimesed maha ja juhtub ka vähem õnnetusi. Mobiil autoroolis pole põhjus vaid juba tagajärg. nagu alati, hakatakse kõike lahendama volest otsast.

Valdavalt juhtuvad õnnetused kihutamise ja iga hinna eest möödasõitude pärast. Tuleks suurendada liikuvpatrulle ja kasutada rohkem eraldusmärgideta sõidukeid, st. järelvalve reaalses liikluses. Vähem põõsas passimist!

Vastutustunne

Viisakat liikluses osalemist tuleks palju rohkem juba maast madalast õpetada nii koolis, kodus, lasteaias. Väga palju on hetkel just kultuuritust ja teistega mitteametust. Hõreda liiklusega maanteel telefoniga rääkimine ei ole kõige suurem mure.

Vse avtomobili osnastit hands-free.

võib olla kehtestama nõukaaegse auk talongi süsteemi

Võtma autojuhtimist tõsisemalt nagu nt. tööd

Väga keeruline arvata - kuni inimene ei suuda aru saada oma käitumise ohtlikkusest ei pane ükski vägi teda teisiti käituma. Vahel tundub, et inimelu on väga väheväärtuslik.

Vähem jooma ja rohkem puhkama.

Vähem juua täis peaga sõitma!

vähem kasutama mobiiltelefoni, võiks siiski olla käed-vabad süsteem, kuid ka seda vähem kasutada, mitte kuulata valju muusikat, mitte rääkima pidevalt kaassõitjatega ja mitte tegelema teiste kõrvaliste asjadega

vähendada autode kasutamist üleüldiselt kehtestades automaksu

Väljast poolt teha ja sundida ei saa kedagi, see peab tulema autojuhi enda seest ja arusaama, et on ohtlik kui juhtimise ajal tähelepanu hajub ja tegeletakse teiste asjadega.

Vältima autojuhtimist segavaid tegevusi

Vältima kõrvalisi tegevusi eriti noortel juhtidel, vanematel on kujunenud teatud automaatsed refleksid, reageerides koheselt situatsioonile positiivselt.

Vältima kõrvaltegevusi

Õppima hetkes olema. Mobiili vähe kasutama. Peatama kui on suur vajadus helistada

Ärge helistage sõidu ajal. Peatage auto.

Äärmiselt keeruline küsimus, neid tegureid on nii palju, et kõigi ülesloetlemine läheb keeruliseks. Kuna alkojoobes sõitjaid on väga palju siis ma arvan, et esmalt peaks autod varustama alkolukkudega.

Ühist nimetajat pole. Autojuhte on igasuguseid. Vanadused peaks olema reageerimis testid kohustuslikud.

Ühtset retsepti sellele asjale ei ole. Enesehävituslik käitumine on endiselt populaarne. Kui ollakse elus ja töös edukas, ollakse autoroolis ka rahulikum.

Больше времени тратить на обучение водителей.

Бороться со взятками в АРК

Были здоровыми, отдохнувшими, ответственными за себя и людей.

Быть внимательным!

"Быть внимательным к другим участникам движения, соблюдать скоростной режим, соблюдать правила д/д

В разделительную черту ставить рекламные светофоры с восклицательным знаком, или другим знаком, который бы напоминал водителю, что он владеет механизмом. от которого зависит жизнь пешеходов..

внимательность на дороге

во все авто стандартно устанавливать систему handsfree через bluetooth телефон бы соединялся автоматически

Все должно быть в рамках закона !

Все машины должны быть оснащены hands free

Встроить держатели для телефона и делать мощнее динамики.

Выдать всем hensfree:)

"выполнять все требования ПДД и все советы и рекомендации органов дорожного движения и пожелания друзей и близких"

глупый вопрос

Громкая связь или ставить статус ...за рулем ...
Давать премию лучшего водителя
Дорожная разметка, побольше информирующих знаков, регулировка светофоров.
Думать о безопасности.
Если даже многократно увеличить штрафы , вряд ли это серьезно изменит ситуацию на дорогах . Надо начинать с себя ...
За руль садиться полностью отдохнувшим.
Запретить пользоваться телефоном во время движения
Избавиться от пробок на дорогах, чтобы водители не отвлекались на посторонние дела
Использовать больше превентивные меры
Купить ему новую машину
лишать прав
лучше их учить
Мотивационные ролики
Надо не ужесточать требования к водителю, а увеличивать требования к самим машинам. Пора выходить на новый уровень автомобилестроения. В мире уже есть множество разработок, применив которые можно обеспечить и водителю, и пассажирам большую гарантию безопасности.
Не думала
не знаю
Не знаю
Не знаю, надо больше самодисциплины.
не знаю. Человеческую натуру, столь разнообразную, трудно привести к чему-то общему
Не нарушать правила
не отвлекать его
Не отвлекаться
необходимо вернуть старый советский принцип общения водителей всех транспортных средств и пешеходов: будьте ВЗАИМОВЕЖЛИВЫ!
Никакие действия ничего не изменят.Это моё личное мнение.
ничего,водитель сам отвечает за вождение и внимательность на дороге
Обновить дороги, разметку, в некоторых местах добавить возможность разворота и сделать некоторые места более понятными
опыт
оснастить машины блокирующим сигнал устройством
Оснастить соответствии оборудование автомобиль
оснащать автомобили hand fre
оснащать все автомобили устройствами хэндсфри и навигаторами
отключать телефон
отключить телефон
Относится серьезней и ответственной
очевидно, что в ближайшем будущем будет изобретена "умная система навигации" автомобиля, позволяющая автомобилю в большей степени самому управлять поездкой - которая будет знать, с какой скоростью ехать, какую дистанцию держать, на какой свет светофора останавливаться и т.д. Уверен, совсем скоро, от водителей наоборот будет требоваться всё меньше внимания при вождении, и он скорее превратится в пассажира, отдающего команды автомобилю
Правильно обучать
придумать какое то устройство для облегчения управления телефоном
проф.работа

Развешивать мотивирующие и громкие рекламы на пути куда-либо (плакаты), делать напоминания по радио.

раздать бесплатные hands-free

раздать всем устройства hands free

Разработать специальную программу по борьбе с этим явлением.

Сделать ничего не возможно, понимание возможных рисков либо есть, либо его нет.

Сделать системы хендсфри частью автомобиля. Т.е новые автомобили производить с системой хендсфри.

следить за ситуацией на дороге

Сложно переубедить человека в чем то, пока это не коснется его самого. Вряд ли какие то превентивные меры способны оказать большое влияние.

Смотрел на дорогу, а не занимался другими делами.

Создавать условия для безопасной езды.

Сосредотачиваться только на управлении автомобилем и иметь систему free hands.

Статистика свидетельствует, что число ДТП год от года растет. ,быть внимательные...

Считаю, что не надо выдавать права людям до 21 года и запретить водить людям после 75....

такие штучки на асфальте, когда проезжаешь по ним создается звук, перед выездом на трассу и через ж/д есть такие.

трезво контролировать ситуацию

У каждого свое мнение, человека по принуждению не сосредоточишь

убрать рекламные телевизоры большие, так же большие рекламные щиты, а зимой лучше убирать дороги

убрать рекламы с обочин дорог

убрать светофоры :)

Убрать яркую рекламу с дороги

Увеличить срок подготовки водителей с более квалифицированными преподавателями, как практики вождения так и теории, на данный момент дела идут с точностью наоборот, курсы дорожают подготовка сокращается.

Ужесточение правил.

Ужесточить законы

Ужесточить ответственность за нарушение наиболее серьезных правил, особенно в населенном пункте.

Установить hans free

Установить соответствующий закон.

Усилить контроль, поставить больше камер, увеличить штрафы.

хорошие дороги чтоб были!

Чем меньше опыт вождения, чем слабее реакция водителя, тем больше он должен быть сосредоточен на вождении автомобиля. При условии, что правила дорожного движения он знает отлично.

Это зависит от автомобиля. Если коробка автомат и все под рукой водителя ,как у меня, то это не отвлекает от дороги. Хотя я предпочитаю встать на обочину и ответить на звонок. Думаю что так должен поступать каждый водитель. Ведь ситуации бывают разные. Звонок из детского сада что заболел ребенок или получил травму и т.д. Нужно повышать культуру вождения, а не штрафовать.

