



TURU-
UURINGUTE
AS

Sõiduki juhtimine

Maanteeamet

09/2018

Uuringu teemad

SÕIDUKIJUHTIDE TAUST

- Mootorsõiduki juhtimisõigus (küsimus T1 ja T2)
 - Kilometraaž viimase 12 kuu jooksul (küsimus T3)
 - Sõidukijuhi staaž (T4)
- Töösõidud ja nende kilometraaž viimase 12 kuu jooksul (küsimus T5 ja T6)

SÕIDUKI JUHTIMINE JOOBES

- Teadlikkus alkoholi mõjust (küsimus 3-6)
- Alko- ja narkojoobes sõiduki juhtimine
 - Alko- ja narkojoobes juhiga sõidukis viibimine (küsimus 10)
 - Alko- ja narkojoobes jalgratta ja sõiduki juhtimine (küsimus 11 ja 12)
- Alko- ja narkojoobes sõidukijuhtide takistamine
 - Joobes juhist teavitamine politseile (küsimus 7)
 - Joobes juhi takistamine (küsimus 8 ja 9)
- Joobes juhtimise kampaania
 - Spontaanne kampaania märkamine (küsimus 13-14)
 - Aidatud kampaania märkamine (küsimus 16-18)

Uuringu teemad

SÕIDUKI JUHTIMINE VÄSIMUSSEISUNDIS

- Väsimusseisundis sõiduki juhtimise ohtlikkus (küsimus 20)
- Sõiduki juhtimine väsimusseisundis (küsimus 21 ja 22)
- Väsimusseisundis liiklusohtlikkusse olukorda sattumine (küsimus 23 ja 23A)

SÕIDUKIIRUS

- Piirkiiruse ületamine
 - Piirkiiruse jälgimise vahendid (küsimus 24)
 - Piirkiiruse ületamine (küsimus 25)
 - Piirkiiruse ületamise põhjused (küsimus 26)
 - Piirkiiruse ületamise tõttu liiklusohtlikesse olukordadesse sattumine (küsimus 29)
- Ohutu sõidukiiruse kampaania
 - Spontaanne kampaania märkamine (küsimus 35-36)
 - Aidatud kampaania märkamine (küsimus 38-41)

Uuringu teemad

SÕIDUKIJUHTIDE KÄITUMINE JA TEADLIKKUS

- Käitumine
 - Peatumine reguleerimata ülekäigurajal, kui jalakäija ootab kõnniteel sõidutee ületamise võimalust (küsimus 31)
- Teadlikkus
 - Teadlikkus peatumisteedest kuival ja märjal teekattel (küsimus 33 ja 34)
 - Teadlikkus sõidukite pikivahest asulavälisel teel (küsimus 32)

Uuringu metoodika ja vastutajad

- Üldkogum: üle 15-aastane Eesti elanikkond, 1 102 953 elanikku (2016. aasta ESA andemetel)
- Meetod: Omnibuss
- Valimi koostamine: kasutati üldkogumi proportsionaalset mudelit, hiljem tulemused kaaluti üldkogumile vastavaks soo, vanusegruppide, rahvuse, hariduse, piirkonna ja asulatüübi järgi.
- Planeeritud valim: 1000
- Valimiviga: 1000 vastaja puhul $\pm 3,1\%$, väiksemate gruppide vaatlemisel võib viga olla suurem
- Küsitluse pikkus: 10 lehekülge

Aasta	Üldkogum	Küsitlusperiood	Tegelik valim (vastajate arv)
2014	1 133 355	10.09 - 05.10	1007
2015	1 107 791	8.09 - 21.09	1003
2016	1 103 677	07.09 - 20.09	1000
2017	1 102 953	09.08 – 22.08	1006
2018	1 100 881	07.08 – 27.08	1005



Vastutajad

- Tellijapoolne kontaktisik
- Uuringu projektijuht ja aruande koostamine
- Küsitlustöö koordineerimine
- Valim, ankeedi programmeerimine
- Andmetöötlus

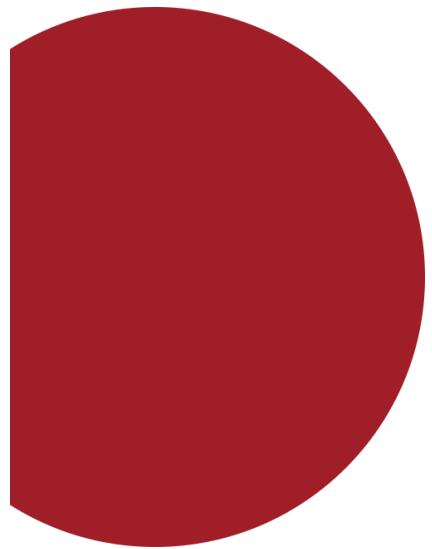
Raul Rom

Liis Grünberg, liis@turu-uuringute.ee, 58529707

Kristel Merusk

Irina Strapatshuk

Reijo Pohl



Sõidukijuhtide taust

Sõidukijuhtide taust

Mootorsõiduki juhtimisõigus (Slaid 10)

- Mootorsõiduki juhtimisoskusega juhilubade omanikke on vähemalt 15-aastase elanikkonna seas 51%, s.o 562 260 ± 34 000. Juhilubade omanike seas on keskmisest enam mehi ja 25-49-aastaseid elanikke, eestlasi ja kõrgemasse sissetulekugruppi kuulujaid, Põhja-Eesti ja maapiirkondade elanikke.
- Valdav osa mootorsõidukit juhtinutest omavad **B-kategooria juhiluba** (98%). Kümnest juhiloa omanikust neljal on ka mõne muu kategooria juhiluba.
- Sõidukijuhtide seas on kõige enam **11-40-aastase staažiga** juhte, lausa 60%. Suurema staažiga juhtidel on tõenäolisemalt lisaks olemas ka mõne muu kategooria juhiloa.
- Antud uuringu raames vaadeldakse **sõidukijuhtidena** neid juhilubade omanikke, kes on viimase 12 kuu jooksul juhtinud mootorsõidukit, kuna juhilubade omanike seas on sõidukit viimase 12 kuu jooksul mitte-juhtinuid 7% ehk 25 - 45 tuhat elanikku, siis jääb vaadeldava sihtgrupi suuruseks 48% üle 15-aastasest elanikkonnast, s.o 524 600 ± 34 000.
- Mootorsõiduki juhtide seas on ligikaudu neljandik neid, kes sõidavad aastas kuni 5 000 kilomeetrit ja viiendik neid, kes sõidavad 5 001 – 10 000 kilomeetrit. Ülejäänud juhid on läbinud viimase 12 kuu jooksul veel suurema kilometraaži.
- Kuni 5 000 kilometraažiga sõitjate seas on enam naisi, üle 65-aastaseid ja keskmisesse sissetulekugruppi kuulujaid.
- Üle 15 000 kilometraažiga sõitjate seas on enam mehi, kõrgemaisse sissetulekugruppi kuulujaid, 21-40-aastase sõidukijuhi staažiga ning A- ja C-kategooria juhilubade omanikke, samuti töösõitude tegijaid.

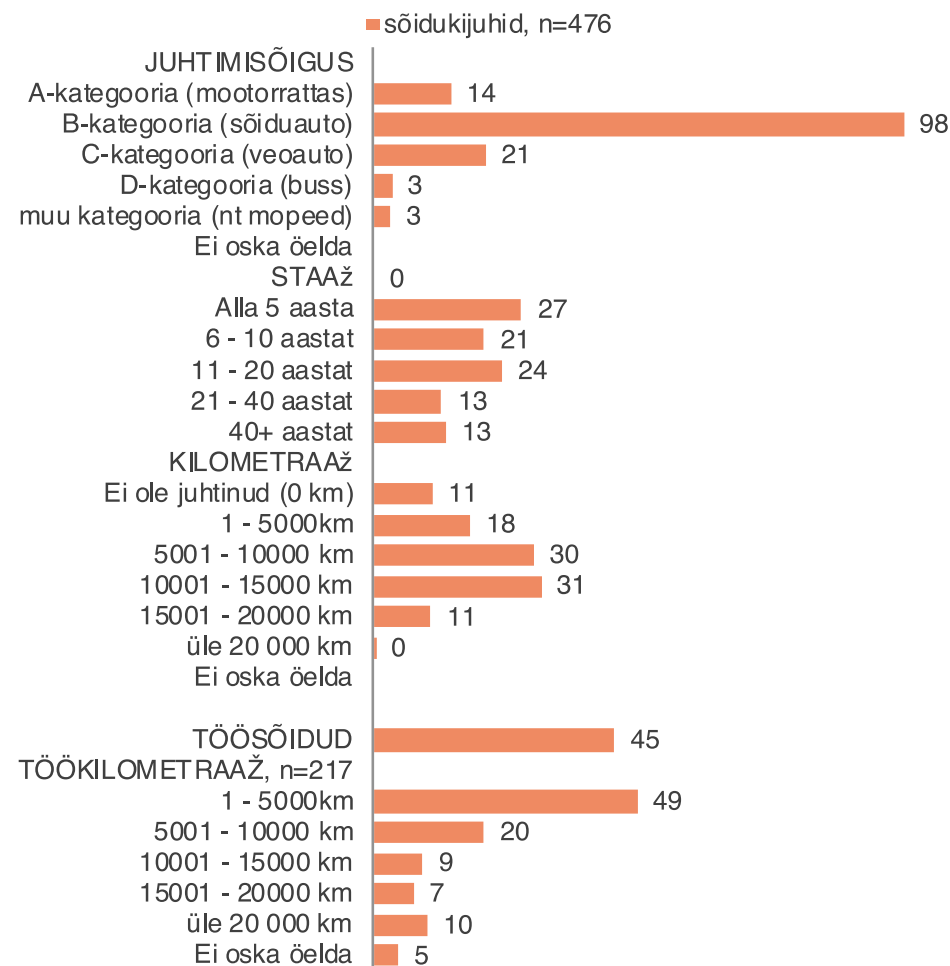
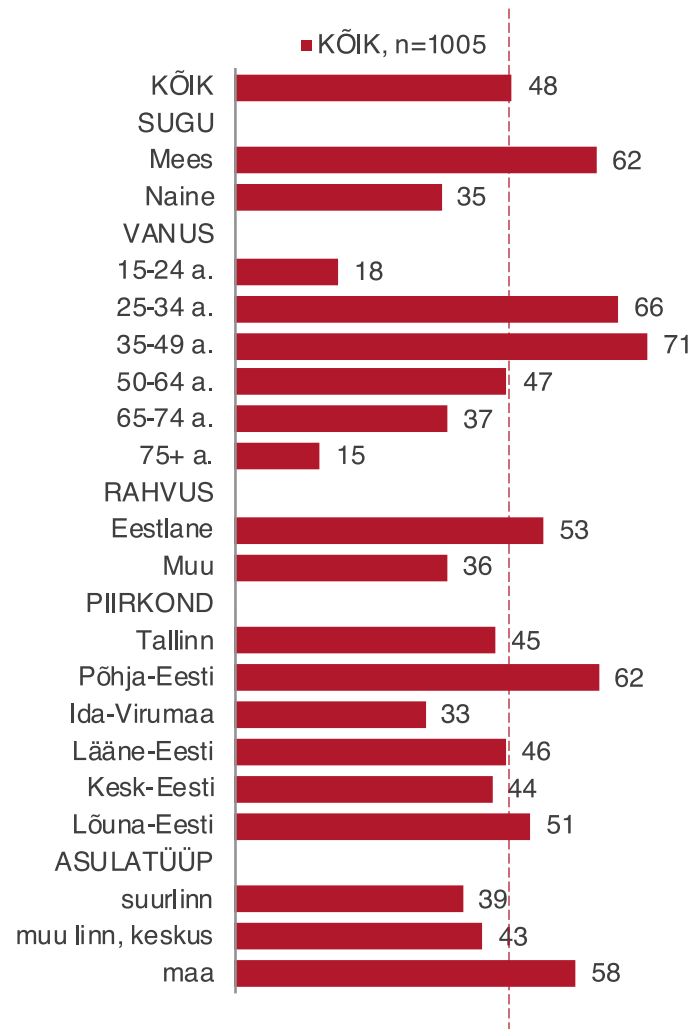
Sõidukijuhtide taust

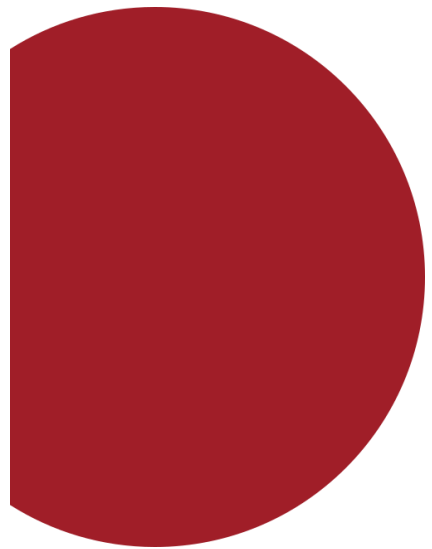
Töösõidud (Slaid 10)

- Töö või tööülesannete täitmisel on viimase 12 kuu jooksul sõidukit juhtunud 45% sõidukijuhtidest, s.o ca 210 - 257 tuhat sõidukijuhti.
- Töösõite teevad sagedamini mehed (50%), 35-64-aastased (53-55%), C- ja D-kategooria (vastavalt 65% ja 70%) juhilubade omanikud ning 21-40-aastase staažiga (57%) sõidukijuhid.
- Töö või tööülesannete täitmisel on valdav osa sõidukijuhtidest läbinud aasta jooksul kuni 5 000 kilomeetrit (pooled).

Sõidukijuhtide taust

%





Sõiduki juhtimine joobes

Sõiduki juhtimine joobes

Teadlikkus alkoholi mõjust (Slaid 19-20)

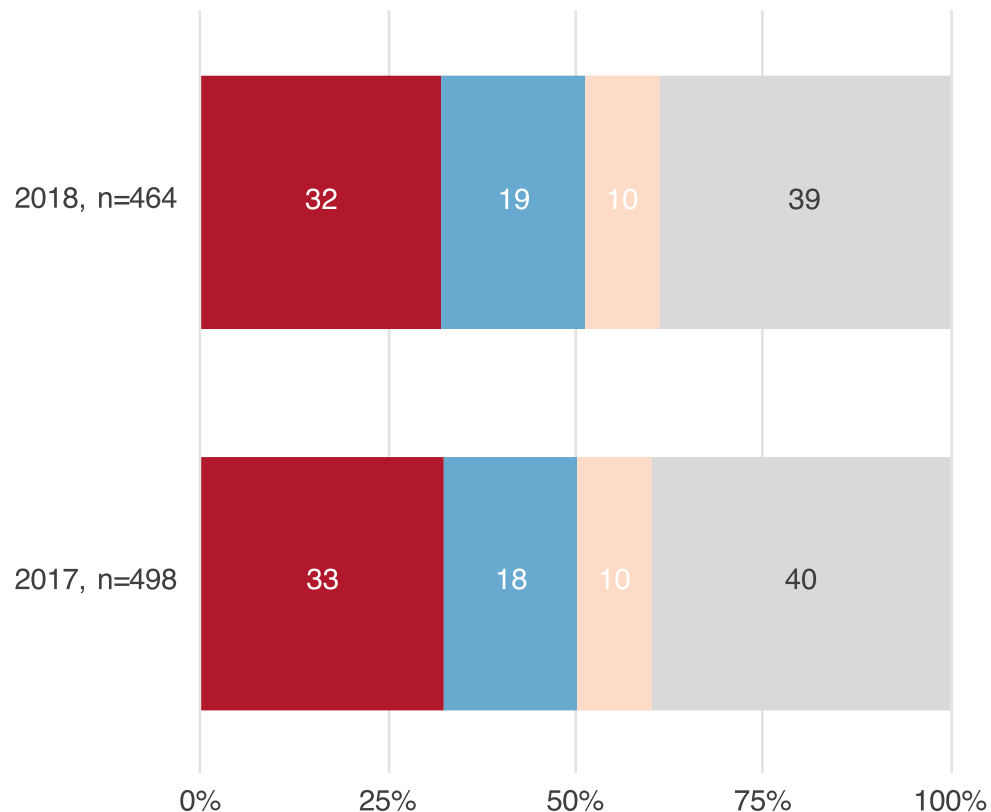
- Meeste teadmisi alkoholi mõjust testiti küsimusega: “Kui pits viina (0,04 liitrit 40% kangusega) tekitab 85 kg kaaluval mehel 0,21 promillise alkoholisisalduse veres, siis kui kõrge alkoholisisalduse veres tekitab samal mehel 5% kangusega pooleliitrine õlu?”. Õige vastus on **0,33‰**. Vastava vastuse andis vaid **18% meestest**. Pea kolmandik arvas, et tekkiv alkoholi sisaldus veres on madalam ja pea kümnendik, et see on kõrgem; üldse ei osanud vastata 39% meestest.
 - Naiste teadmisi alkoholi mõjust testiti küsimusega: “Kui pits viina (0,04 liitrit 40% kangusega) tekitab 65 kg kaaluval naisel 0,21 promillise alkoholisisalduse veres, siis kui kõrge alkoholisisalduse veres tekitab samal naisel 4,5% kangusega pooleliitrine siider?”. Õige vastus on **0,46‰**. Õige vastuse andis vaid **10% naisi**. Pea viiendik arvas, et tekkiv alkoholi sisaldus veres on madalam ja 3%, et see on kõrgem; üldse ei osanud vastata pea 2/3 naistest.
 - **Sõidukijuhid** pakkusid keskmisest oluliselt sagedamini, et vastav joobeaste jääb alla tegelikule tasemele ehk alahindasid tekkiva joobe mõju – meeste puhul vastavalt 40% ja naiste puhul 29%.
 - Tulemused pole aastaga oluliselt muutunud.
-
- Meeste teadmisi alkoholi mõjust testiti ka küsimusega: “Ligikaudu mitu tundi kulub 85 kg kaaluval tervel mehel täielikuks kainenemiseks peale 5%-se alkoholi sisaldusega pooleliitrise õlle tarbimist?”. Õige vastus on **2-3 tundi**. Vastava vastuse andis **30% meestest**, 25% arvas, et kainenemisele kuluv aeg on lühem ja 23%, et see on pikem; üldse ei osanud vastata 22% meestest.
 - Naiste teadmisi alkoholi mõjust testiti ka küsimusega: “Ligikaudu mitu tundi kulub 65 kg kaaluva naise täielikuks kainenemiseks peale 4,5%-se alkoholi sisaldusega pooleliitrise siidri tarbimist?”. Õige vastus on **2-3 tundi**. Õige vastuse andis **19% naistest**, kümnendik arvas, et kainenemisele kuluv aeg on lühem ja 29%, et see on pikem; üldse ei osanud vastata 43% naistest.
 - **Meessoost sõidukijuhtide** vastused ühtisid elanikkonna üldise teadlikkusega, **naissoost sõidukijuhid** aga arvasid keskmisest sagedamini, et kainenemisele kuluv aeg on tegelikkusest veelgi pikem (41% andis vastuseks 3-4 tundi).
 - Tulemused pole aastaga oluliselt muutunud.

Sõiduki juhtimine joobes

Teadlikkus alkoholi mõjust

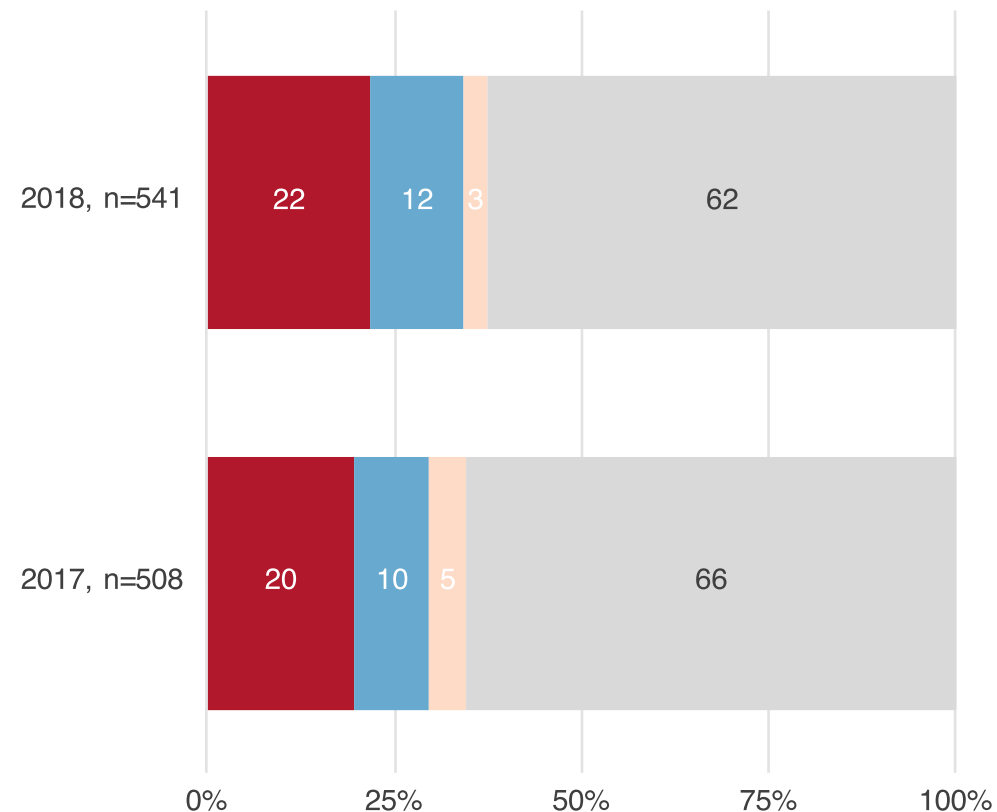
Kui kõrge alkoholisisalduse veres tekitab 85 kg-sel mehel 5% kangusega pooleliitrine õlu?
n=mehed

■ 0,23 promilli ■ 0,33 promilli ■ 0,43 promilli ■ Ei oska öelda



Kui kõrge alkoholisisalduse veres tekitab 65 kg-sel naisel 4,5% kangusega pooleliitrine siider?
n=naised

■ 0,36 promilli ■ 0,46 promilli ■ 0,56 promilli ■ Ei oska öelda

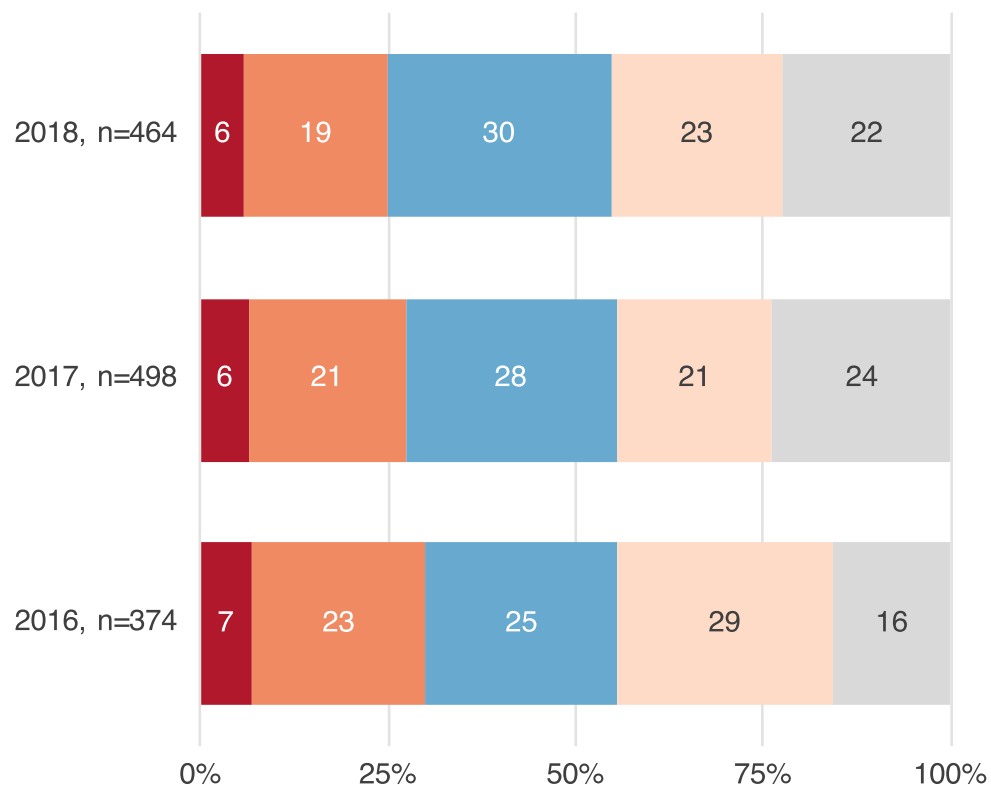


Sõiduki juhtimine joobes

Teadlikkus alkoholi mõjust

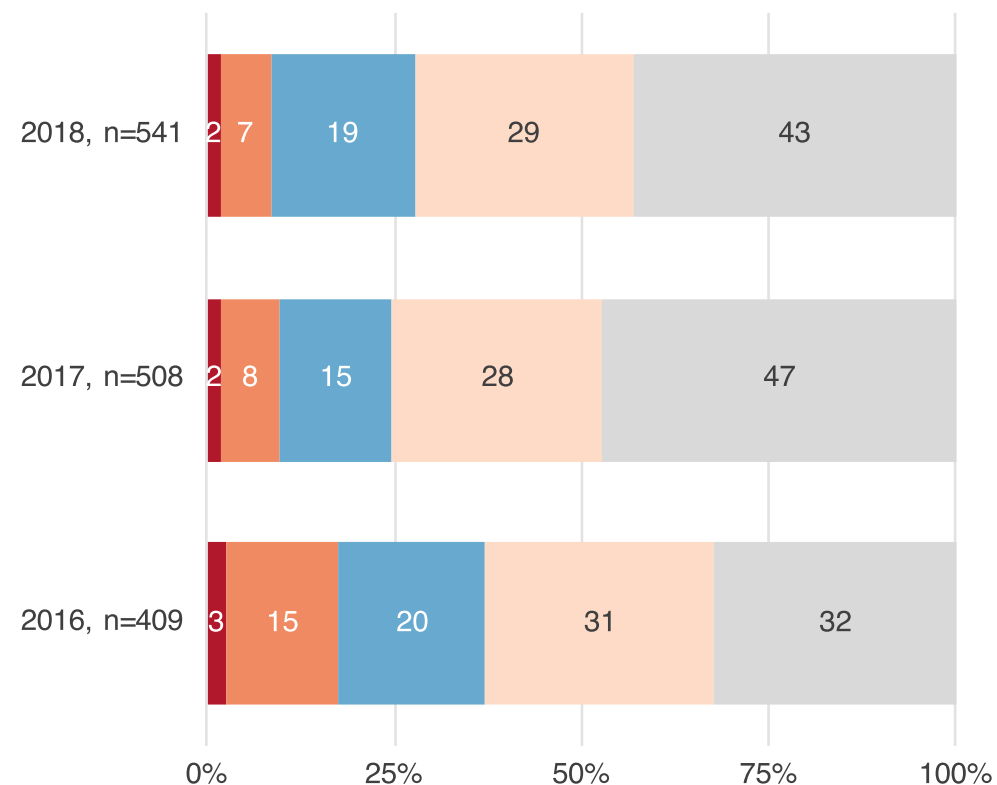
Ligikaudu mitu tundi kulub 85 kg-sel mehel täielikuks kainenemiseks peale 5% kangusega pooleliitrise õlle tarbimist?
n=mehed

■ kuni 1 tund ■ 1-2 tundi ■ 2-3 tundi ■ 3-4 tundi ■ Ei oska öelda



Ligikaudu mitu tundi kulub 65 kg-sel naisel täielikuks kainenemiseks peale 4,5% kangusega pooleliitrise siidri tarbimist?
n=naised

■ kuni 1 tund ■ 1-2 tundi ■ 2-3 tundi ■ 3-4 tundi ■ Ei oska öelda



Sõiduki juhtimine joobes

Alko- ja narkojoobes sõiduki juhtimine

ALKO- JA NARKOJOOBES JUHIGA SÕIDUKIS VIIBIMINE (Slaidid 16 ja 17)

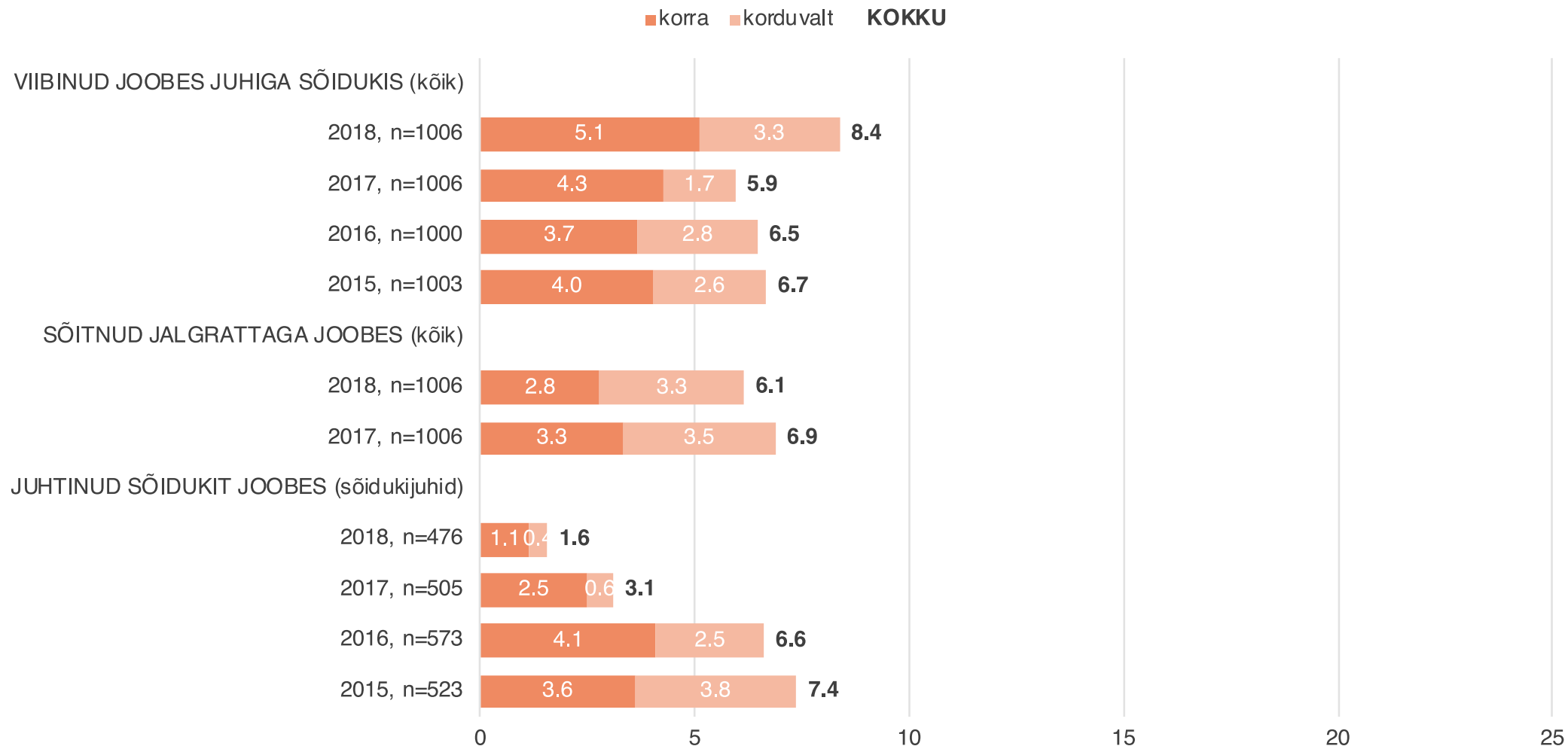
- Sõidukis, mille juht on olnud alko- või narkojoobes, on viibinud viimase 12 kuu jooksul $8,4 \pm 1,7\%$ Eesti vähemalt 15-aastasest elanikkonnast, s.o 95% tõenäosusega 73 – 111 tuhat elanikku, s.h on 3,3% viibinud joobes juhiga sõidukis korduvalt.
- Võrreldes eelmise aastaga on lisandunud ca 26 000 juhtumit.
- Sõidukis, mille juht on olnud alko- või narkojoobes, on viibinud sagedamini mehed ja 15-24-aastased, pigem madalamasse sissetulekugruppi kuulujad.

ALKO- JA NARKOJOOBES JALGRATTA JA SÕIDUKI JUHTIMINE (Slaidid 16 ja 17)

- Alko- või narkojoobes on juhtinud jalgratast viimase 12 kuu jooksul $6,1 \pm 1,5\%$ Eesti vähemalt 15-aastastest elanikkonnast, s.o 95% tõenäosusega 51 - 84 tuhat elanikku. Pooled neist on juhtinud jalgratast joobes enam kui ühel korral.
- Joobes on juhtinud jalgratast sagedamini mehed ja 25-34-aastased, madalaimasse sissetulekugruppi kuulujad.
- Võrreldes eelmise aastaga on joobes jalgrattaga sõitjate osakaal jäänud üsna samale tasemele.
- Alko- või narkojoobes on juhtinud sõidukit viimase 12 kuu jooksul $1,6 \pm 1,1\%$, Eesti vähemalt 15-aastastest viimase 12 kuu jooksul mootorsõidukit juhtinutest, s.o 95% tõenäosusega 2 - 14 tuhat elanikku. Neljandik neist on juhtinud sõidukit joobes enam kui ühel korral.
- Võrreldes varasemate aastatega on joobes sõidukit juhtinute osakaal sõidukijuhtide seas vähenenud.
- Joobes sõidukit juhtinute taustagruppide väljatoomiseks on vastajate osakaalud liiga väikesed.

Sõiduki juhtimine joobes

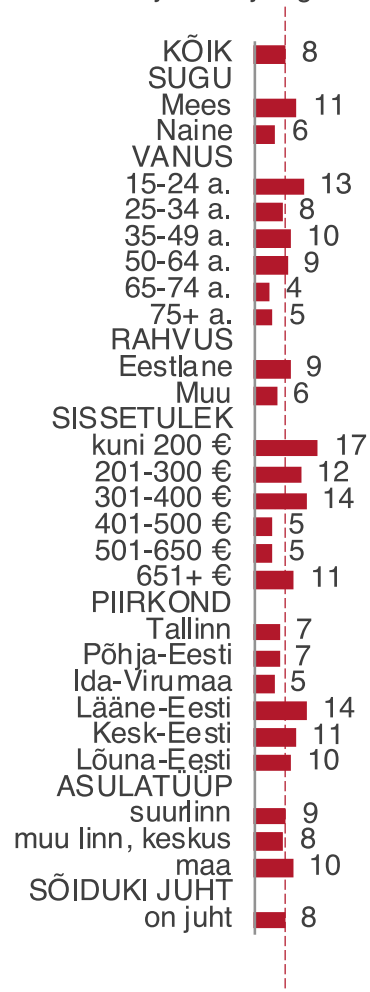
Alko- ja narkojoobes sõiduki juhtimine (%)



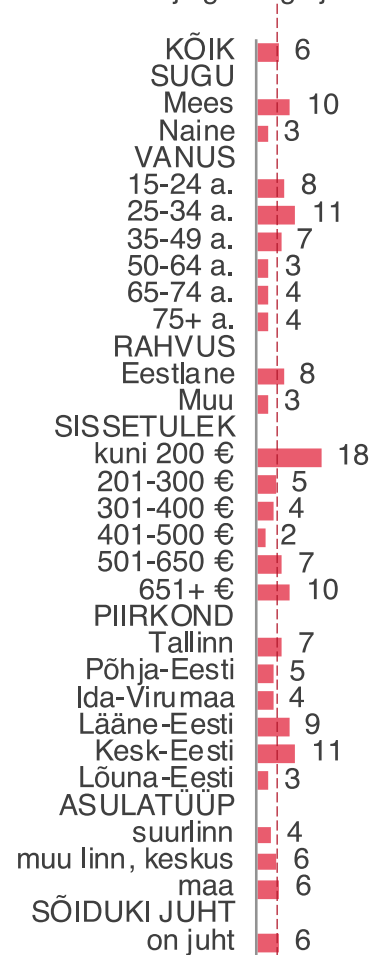
Sõiduki juhtimine joobes

Alko- ja narkojoobes jalgrattaga ja/või sõidukiga sõitjad

■ Viibinud joobes juhiga sõidukis, n=1006 (kõik)



■ Sõitnud jalgrattaga joobes, n=1006 (kõik)



Sõiduki juhtimine joobes

Alko- ja narkojoobes sõidukijuhtide takistamine – teavitamine politseile (Slaid 19)

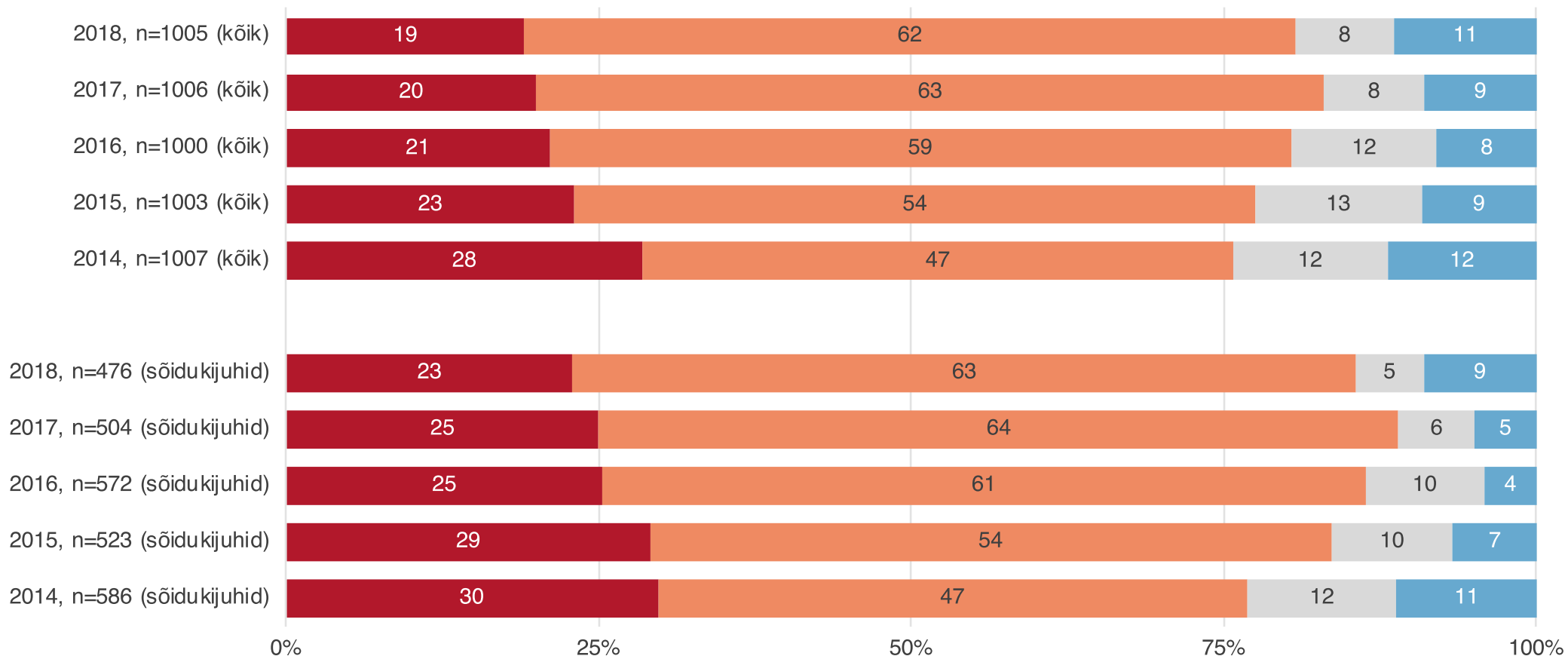
- **Alko- või narkojoobes juhust oleks valmis politseile teada andma 62% elanikkonnast tingimusteta, 19%-l on küll põhimõtteline valmisolek teavitamiseks, kuid nad jätaksid selle tegemata juhul, kui tegu oleks enda tuttavaga.** Joobes juhust ei annaks politseile teada 11% elanikest ja 8% ei tea, kuidas nad antud olukorras käituksid.
- Kuni eelmise aastani tõenäoliste teavitajate osakaal tasapisi tõusis, kuid on tänaseks taas veidi langenud.
- Joobes juhust annaks politseile teada sagedamini naised ja eestlased; ei annaks teada aga sagedamini muukeelne elanikkond; tuttavaid ei annaks sagedamini ülesse mehed ja 15-24-aastased.
- Sõidukijuhid on teavitamise osas kokkuvõttes veidi aktiivsemad (+5%), teisalt on nende seas enam neid, kes oma tuttavast teada ei annaks (+4%).

Sõiduki juhtimine joobes

Alko- ja narkojoobes sõidukijuhtide takistamine – teavitamine politseile

Kas olete nõus alko- või narkojoobes juhist politseile teatama?

■ Jah, kuid tuttavaid mitte ■ Jah, teavitata kõigist ■ Ei oska öelda ■ Ei



Sõiduki juhtimine joobes

Alko- ja narkojoobes sõidukijuhtide takistamine (Slaid 21)

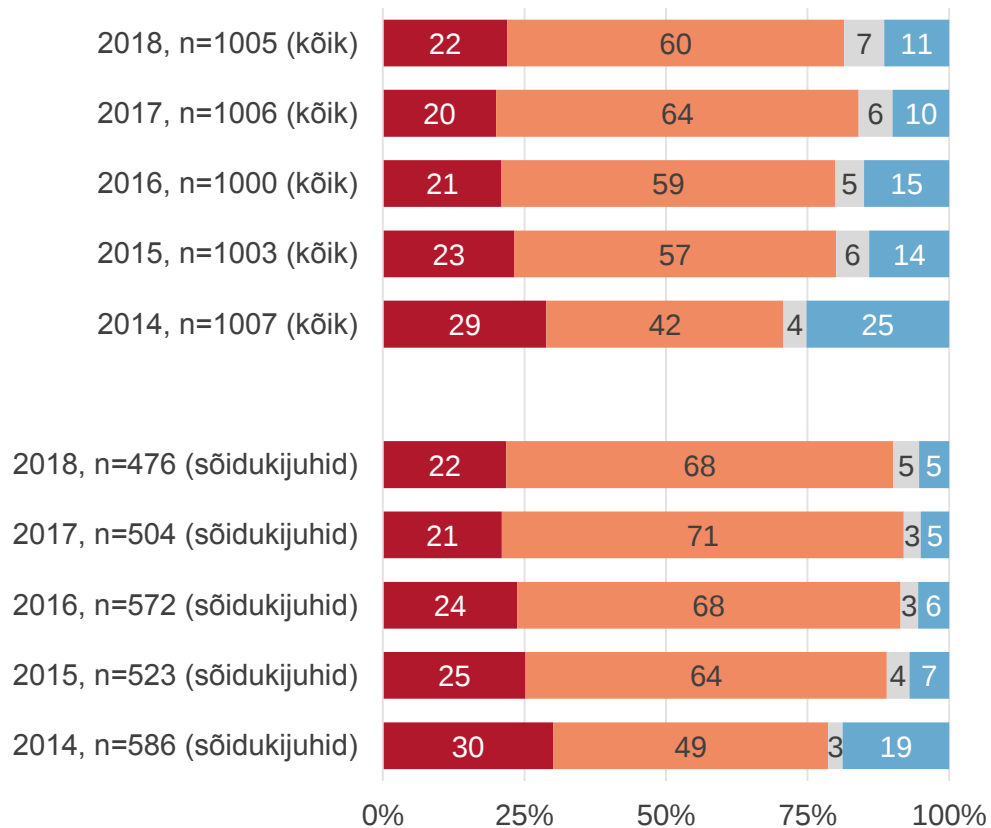
- Analoogne joobes juhust politseile teavitamisele on elanikkonna jagunemine ka tõenäolise joobes juhi takistamise püüdluse osas – 60% püüaks takistada kõiki ja 22% vaid oma tuttavaid. Seega on **81% elanikkonnast valmis takistama joobes inimest sõiduki rooli minemast**. Takistada pole proovinud või vajadust olnud 11% elanikkonnast ja 8% ei soovinud vastata.
- Aastatega on takistada püüdjate osakaal püsinud üsna samal tasemel.
- Sõidukijuhtide valmisolek joobes juhti takistada on märksa kõrgem kui elanikkonnas keskmiselt (+9%).
- **Reaalselt on joobes juhti takistanud või püüdnud takistada 45% elanikkonnast.**
- Takistanute osakaal pole aastatega oluliselt muutunud.
- Sagedamini on takistanud või püüdnud takistada joobes inimest autorooli istuma mehed, 25-49-aastased, kõrgemasse sissetulekugruppi kuulujad (üle 650 euro kuus pereliikme kohta) ning maapiirkondade elanikud.
- Sõidukijuhid on ka reaalselt joobes juhti takistanud keskmisest oluliselt sagedamini (+11%).

Sõiduki juhtimine joobes

Alko- ja narkojoobes sõidukijuhtide takistamine

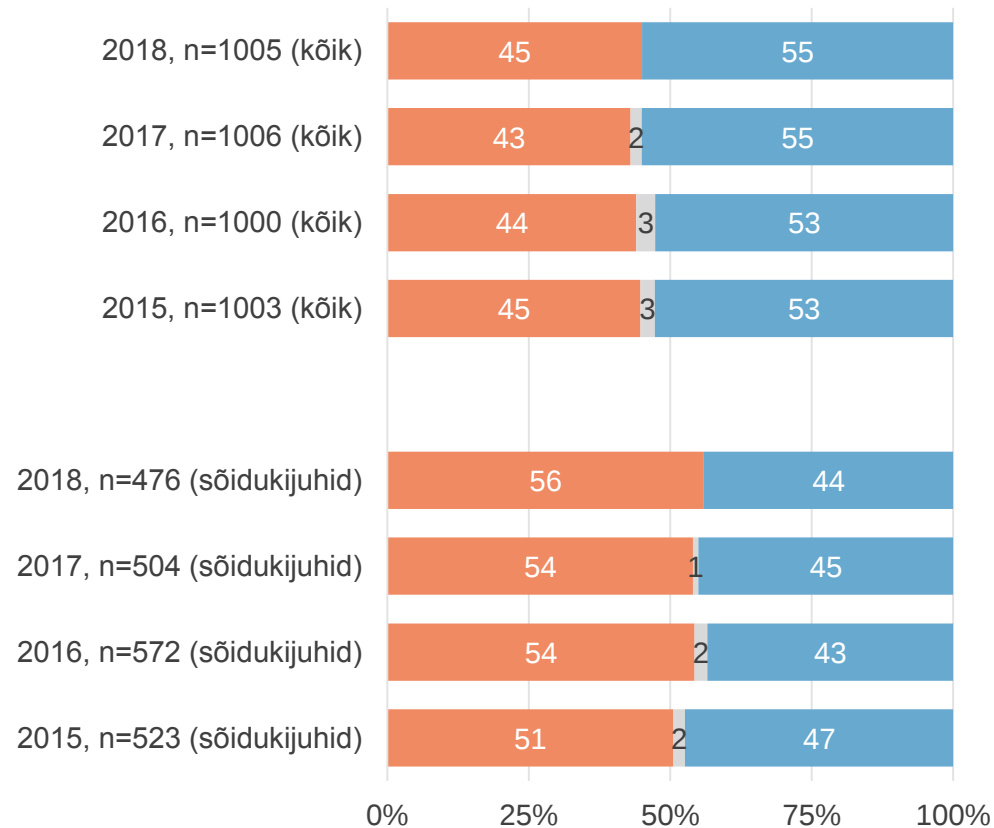
Kas püüaksite takistada inimest, kes soovib alko- või narkojoobes sõidukit juhtida?

Jah, tuttavaid Jah, kõiki Ei oska öelda Ei



Kas olete takistanud /püüdnud takistada inimest, kes soovib alko- või narkojoobes sõidukit juhtida?

Jah Ei oska öelda Ei



Sõiduki juhtimine joobes

Joobes juhtimise kampaania – spontaanne märkamine (Slaid 24-25)

- Sel aastal arvas joobes juhtimise liiklusohutuskampaaniat “Ka vähe on liiga palju!” märganud olevat 57% elanikkonnast (spontaanne märkamine), sõidukijuhtidest arvas antud kampaaniat näinud olevat 69% (Slaid 24).
- Keskmisest enam arvasid seda kampaaniat näinud olevat naised, kuni 49-aastased, eestlased, pigem kõrgeimasse sissetulekugruppi kuulujad (üle 650 euro kuus pereliikme kohta kuus), piirkonniti Tallinna ja Lõuna-Eesti ning maapiirkondade elanikud (Slaid 25).
- Keskmisest vähem on kampaania nägijaid meeste, üle 65-aastaste, mitte-eestlaste, pigem keskmisesse sissetulekugruppi kuulujate (300-500 eurot kuus pereliikme kohta kuus), Põhja-Eesti ja väiksemate linnaliste piirkondade elanike seas.
- Iga kampaaniat märganud inimene märkas seda keskmiselt 2-s erinevas teabekanalisis.
- Kampaania märkamise peamiseks kanaliks peeti **televisiooni** (68%), seejärel välireklaami (s.h busside tagaosas – 53%) ning neile järgnesid juba oluliselt väiksema auditooriumiga internet ja raadio (mõlemal ca neljandik elanikkonnast). Trükimeediat nimetas 13%.
- Sõidukijuhid märkasid kampaaniat kõigis teabekanalites oea samavõrd kui elanikkond tervikuna.

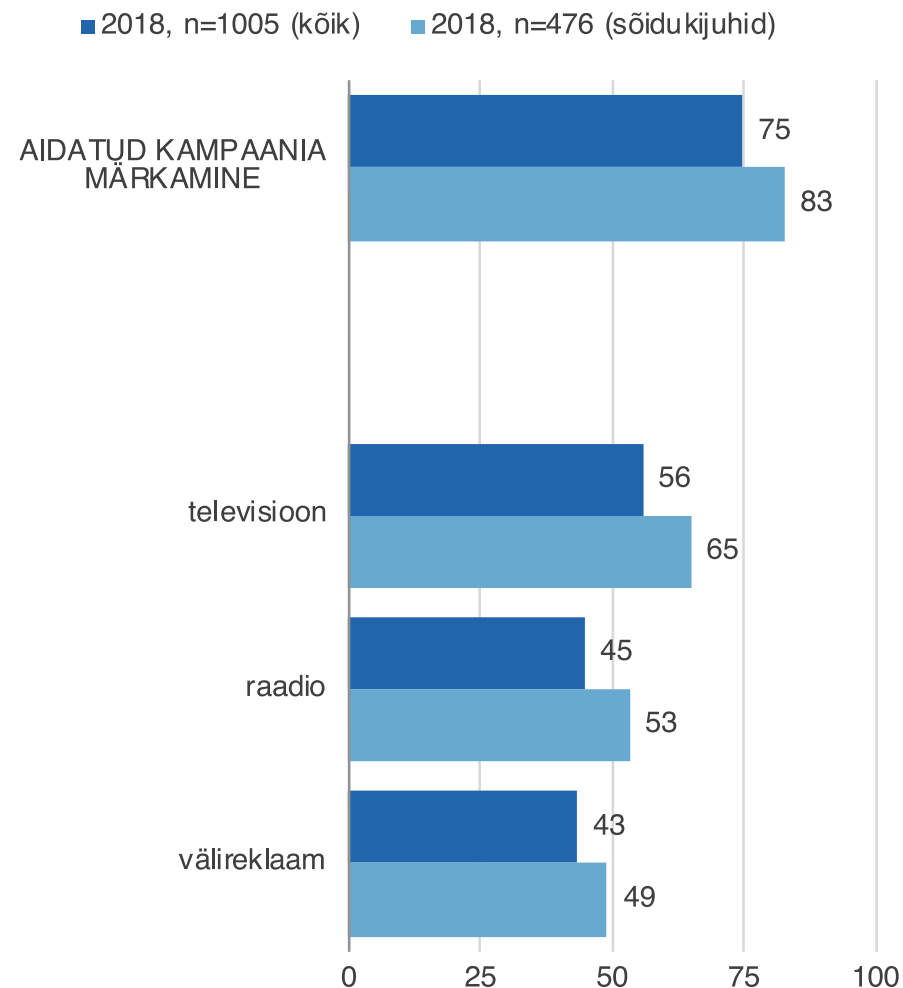
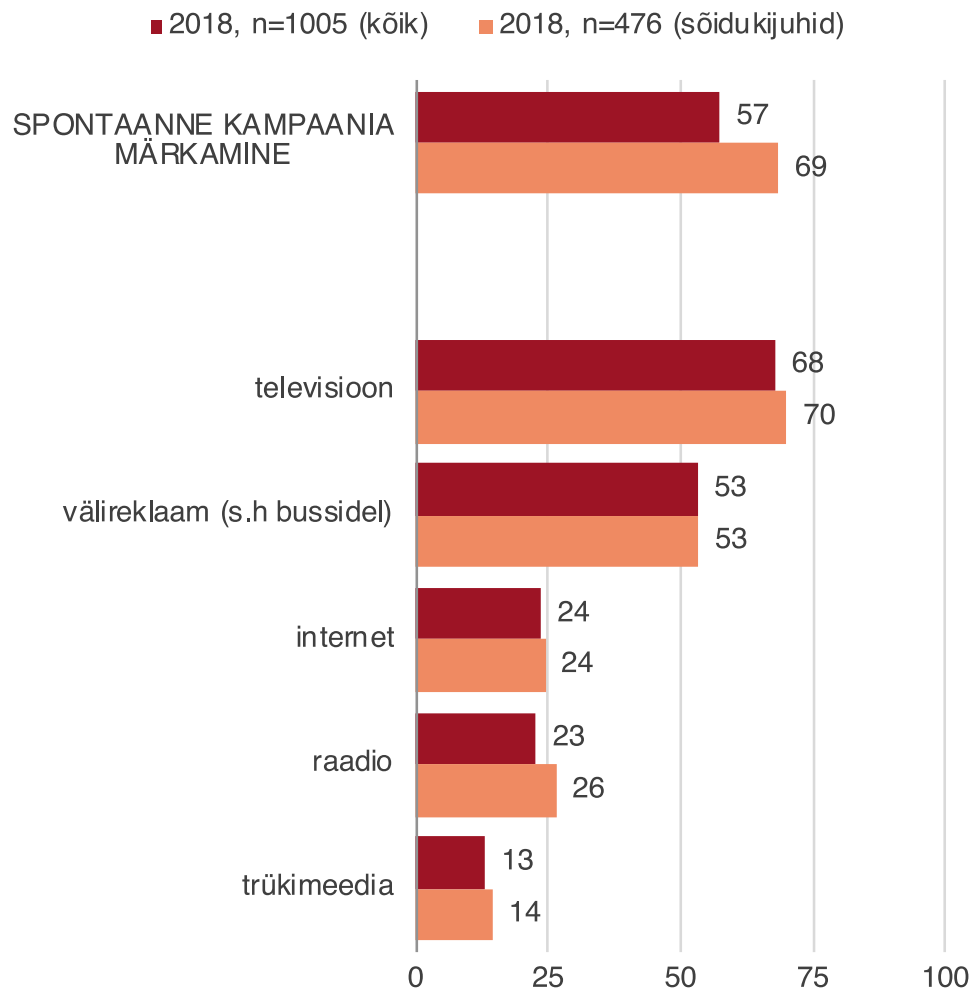
Sõiduki juhtimine joobes

Joobes juhtimise kampaania – aidatud märkamine (Slaid 24-26)

- Et mõista täpsemalt, kui paljudeni kampaania erinevates teabekanalites jõudis, esitati vastajatele konkreetseid kampaania elemente (heli- ja videoklipp, välimeedia bänner) ja uuriti, kas nad on neid märganud. Sellise nn aidatud kujul kampaania märkajaid on 75% elanikkonnast, samas ei võta see arvesse kõiki võimalikke kanaleid (nt trükimeediat). Sõidukit juhtinute seas on aidatud kujul kampaania märkajaid 83% (Slaid 24).
- Sotsiaal-demograafiliste tunnuste osas olulisi erinevusi võrreldes kampaania nn spontaansete märkajatega ei ole (Slaid 25).
- Aidatult on iga kampaaniat märganud inimene täheldanud seda keskmiselt 2-s erinevas kanalis, mis on pea samavõrd kui spontaanse märkamise puhul.
- Ka aidatud märkamise puhul on antud kampaaniat märganud kõige enam televisioonist, seejärel aga raadiost ning välimeediast (Slaid 24). Kui välimeedia osatähtsus on nii spontaanse kui aidatud märkamise puhul üsna samal tasemel, siis raadio puhul on need aidatud kujul oluliselt kõrgemad.
- Kõikidest kanalitest on kampaaniat aidatult märganud keskmisest enam sõidukijuhid (+ 6-9%) ja eestlased.
- Lisaks on aidatud kampaania märkajate seas keskmisest enam (Slaid 26):
 - **televisiooni** kui ka **raadio** puhul Lääne-Eesti ja maapiirkondade elanikke;
 - **välimeedia** puhul kuni 49-aastaseid ja tallinlasi.

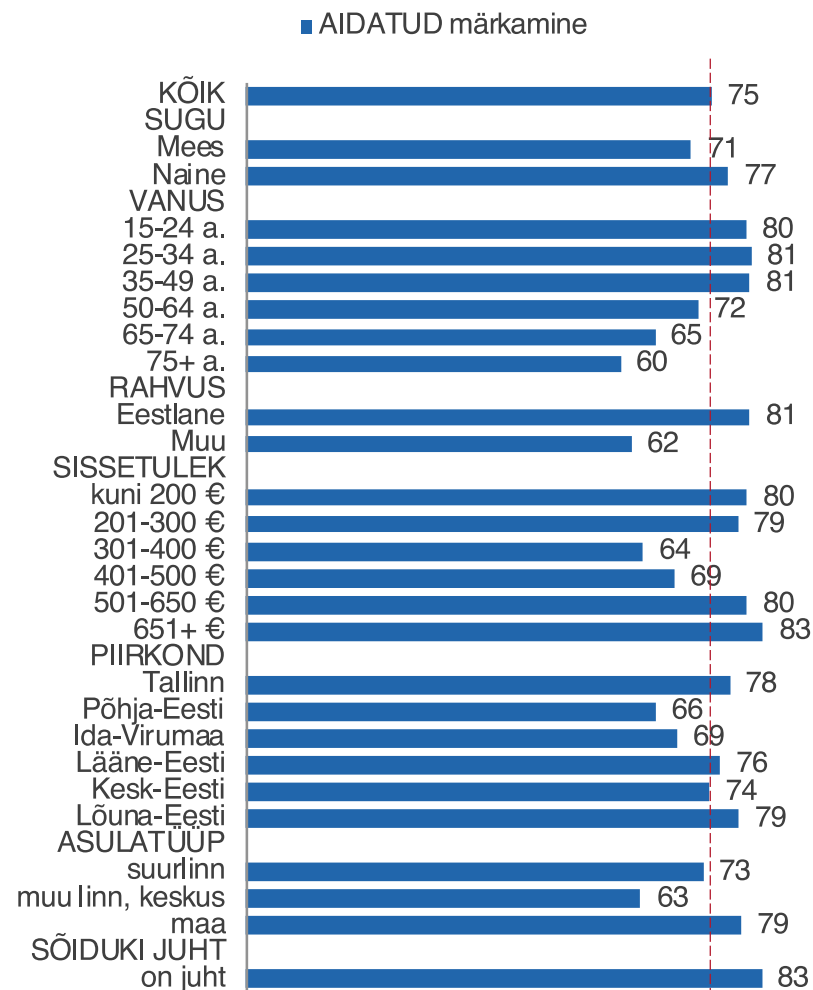
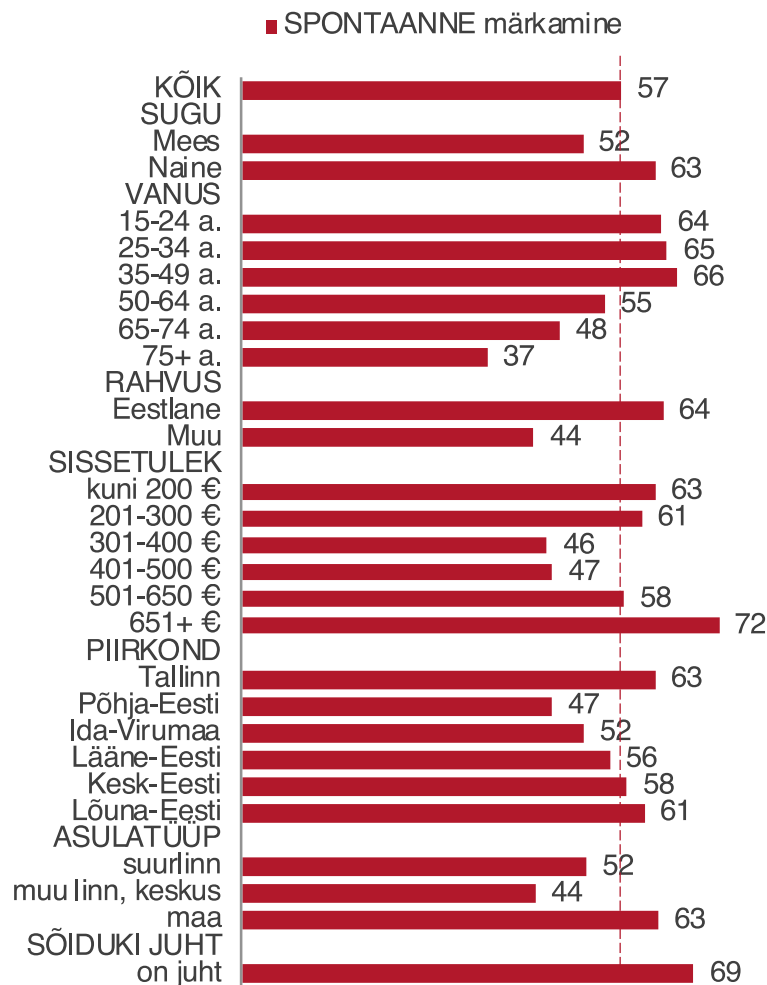
Sõiduki juhtimine joobes

Joobes juhtimise kampaania – märkamine (%)



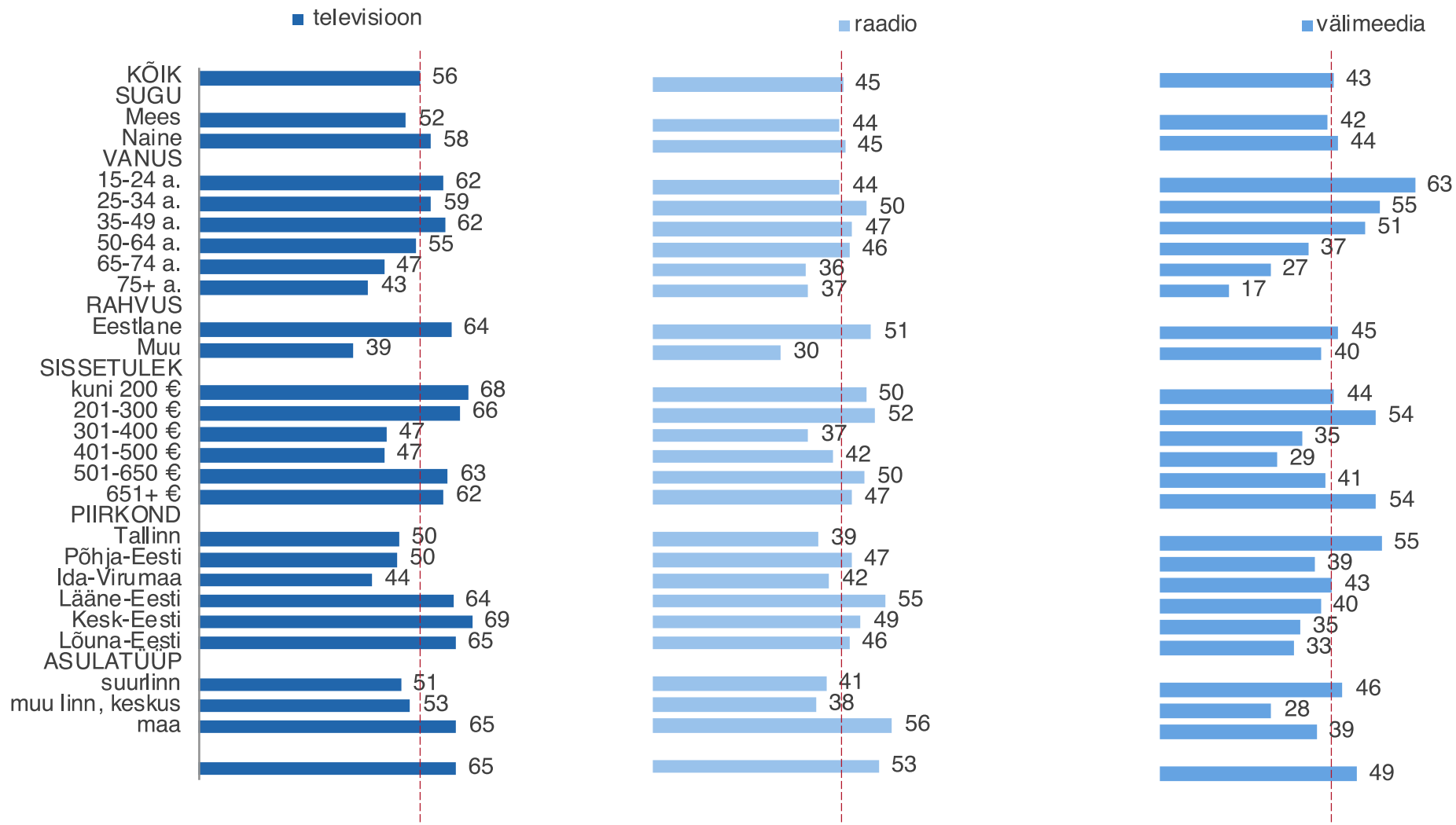
Sõiduki juhtimine joobes

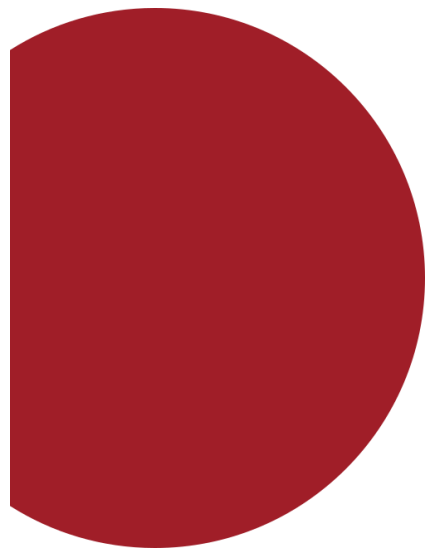
Joobes juhtimise kampaania – märkajad (n=kõik, %)



Sõiduki juhtimine joobes

Joobes juhtimise kampaania - aidatud märkamise kanal (n=kõik, %)



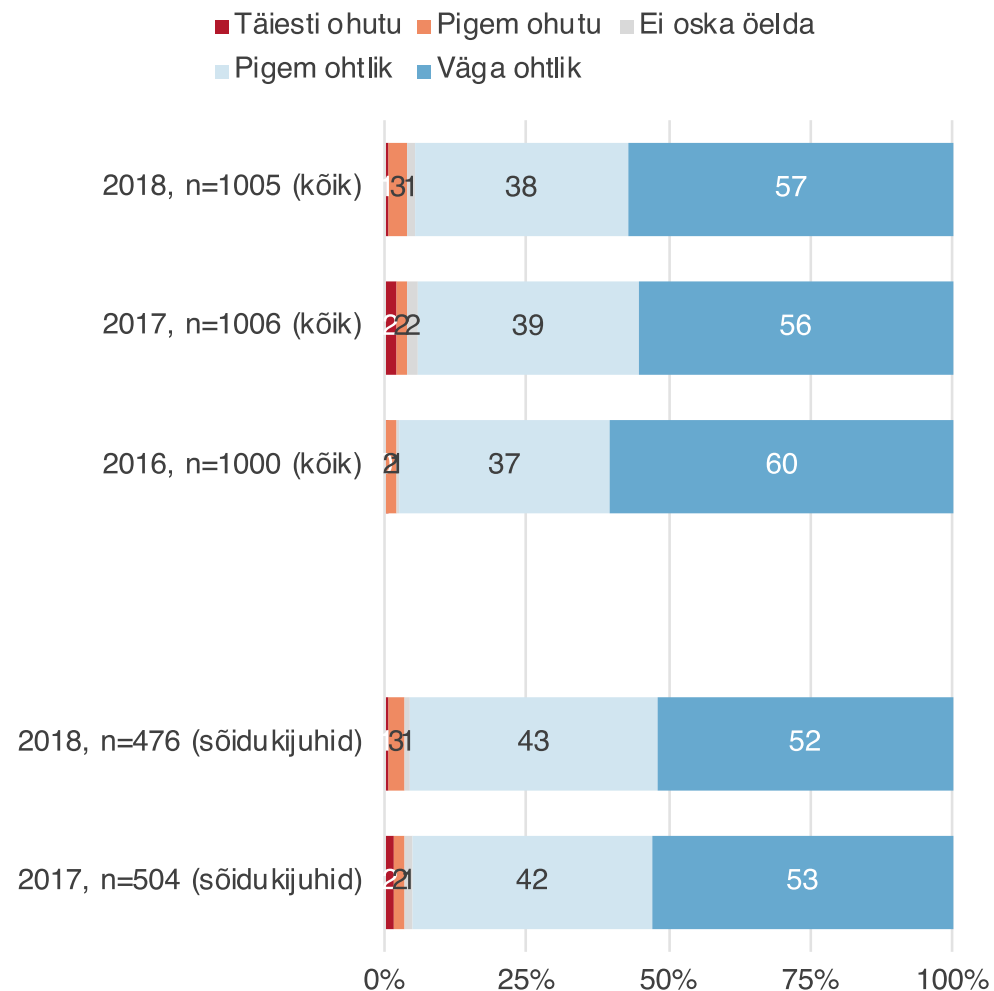


Sõiduki juhtimine väsimusseisundis

Sõiduki juhtimine väsimusseisundis

Sõiduki juhtimine väsimusseisundis - ohtlikkus

- Väsimusseisundis sõidukijuhtimist peab ohtlikuks lausa 95% elanikkonnast ja ka sõidukijuhtide seas on väsimusseisundis sõidukijuhtimist ohtlikuks pidajaid 95%.
- Võrreldes eelmise aastaga suhtumises olulist muutust toimunud ei ole.

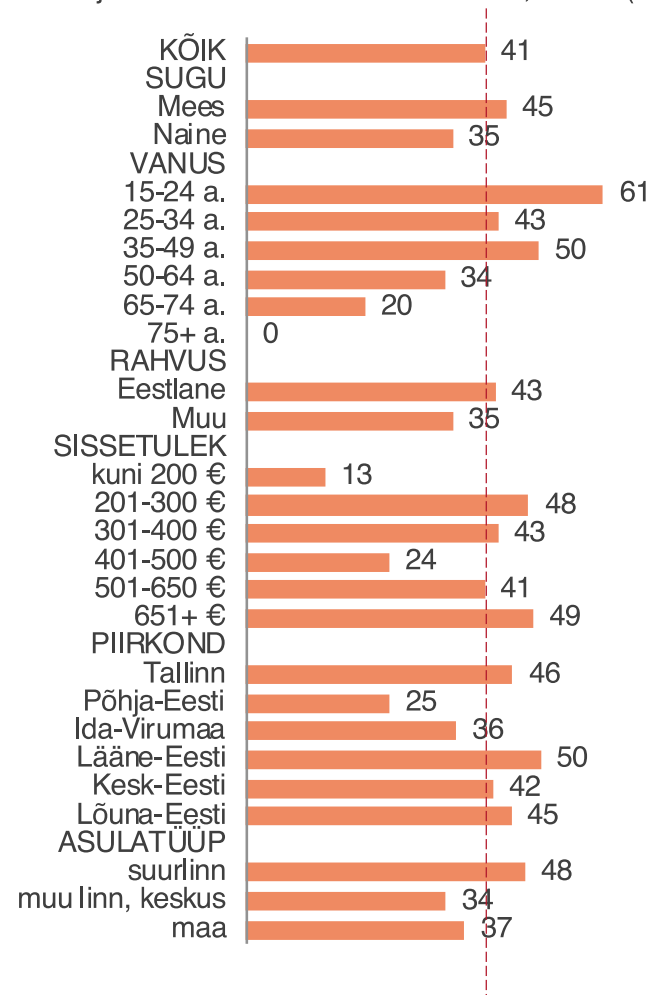


Sõiduki juhtimine väsimusseisundis

Sõiduki juhtimine väsimusseisundis

- Viimase 12 kuu jooksul on väsimusseisundis sõidukit juhtinud 41% ± 4,4% Eesti vähemalt 15-aastastest sõidukijuhtidest, s.o 191- 237 tuhat elanikku; 4% vähem kui eelmisel aastal.
- Väsimusseisundis on sõitnud sagedamini kuni 35-49-aastased ja kõrgeimasse sissetulekugruppi kuulujad, samuti töösõite tegevad (54%) ja C-kategooria juhtimisõigusega juhid (53%).
- Viimase 12 kuu jooksul on väsimusseisundi tõttu liiklusohvlikku olukorda sattunud iga kuues väsimusseisundis sõitnud sõidukijuht ehk ca 32 tuhat sõidukijuhti (Slaid 31).
- Enam kui pooled liiklusohvlikku olukorda sattunud sõidukijuhid on **kaldunud sõidurealt kõrvale**, kolmandik teinud äkkpidurdust ja viiendik ei mäletanud mõningast osa teekonnast (Slaid 31).

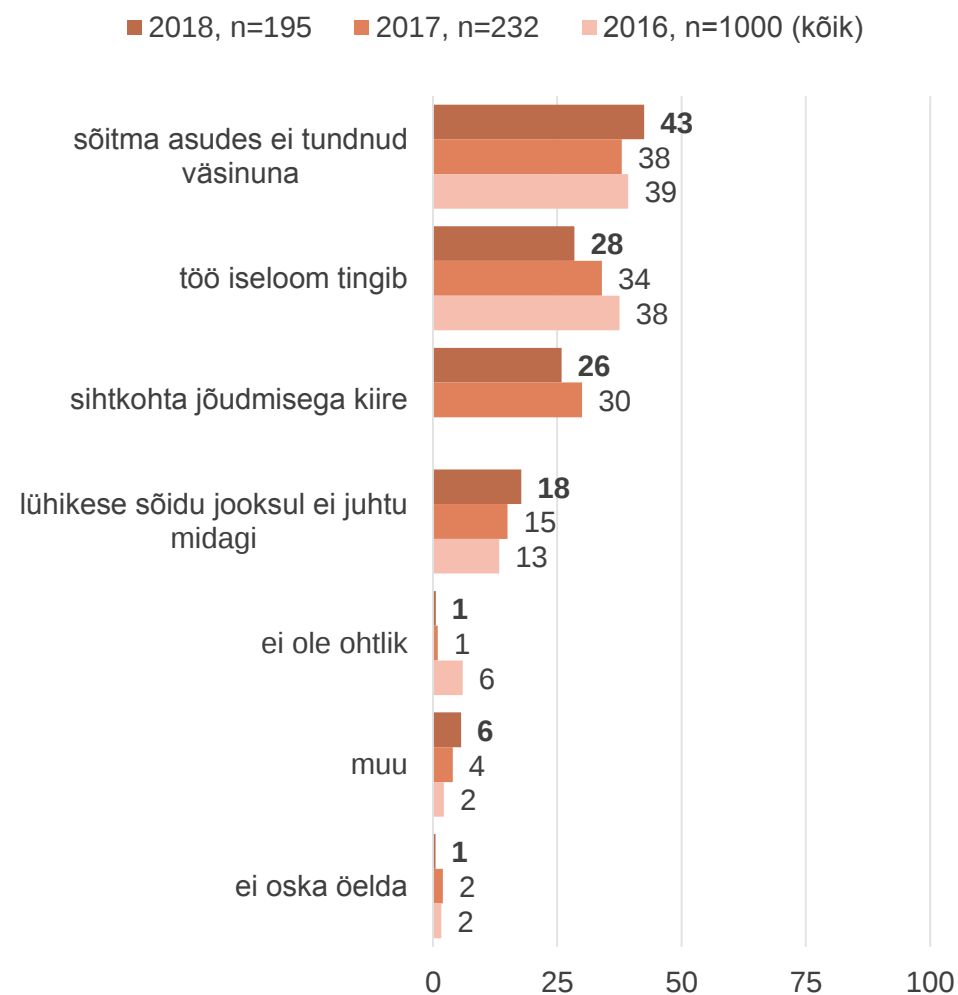
■ ON juhtinud sõidukit väsimusseisundis, n=476 (sõidukijuhid)



Sõiduki juhtimine väsimusseisundis

Sõiduki juhtimine väsimusseisundis – põhjused (n=on sõitnud väsimusseisundis, %)

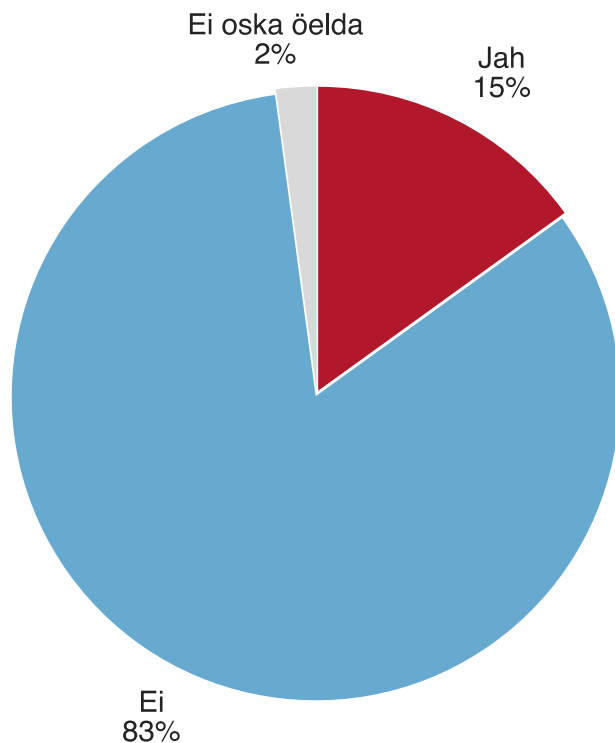
- Väsimusseisundis sõidukit juhtinud nimetasid teguviisi põhjendusena peamiselt, et **sõitma asudes ei tundnud end väsinuna**, lisaks neljandiku poolt, et töö iseloom tingib (sagedamini töösõite tegevad juhid ja C-kategooria juhilubade omaniku) ja, et sihtkohta jõudmisega oli kiire.
- 18% väsimusseisundis sõitnutest oli arvamusel, et lühikese sõidu vältel ei juhtu midagi.



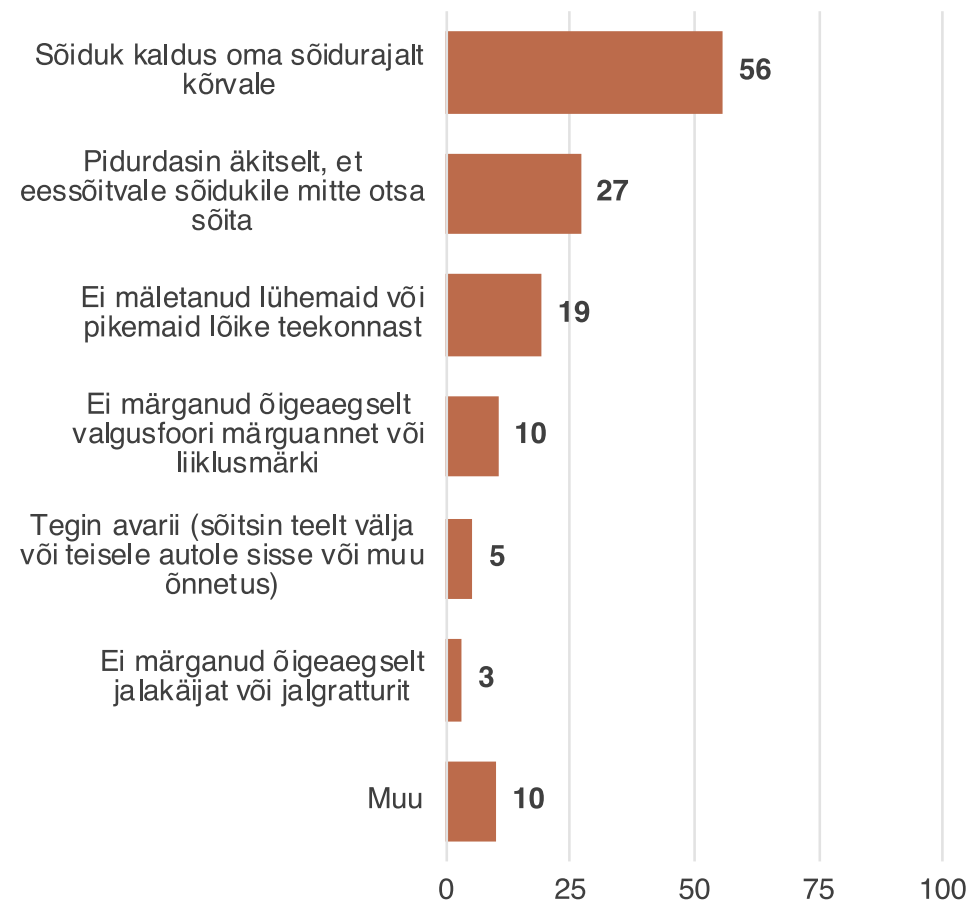
Sõiduki juhtimine väsimusseisundis

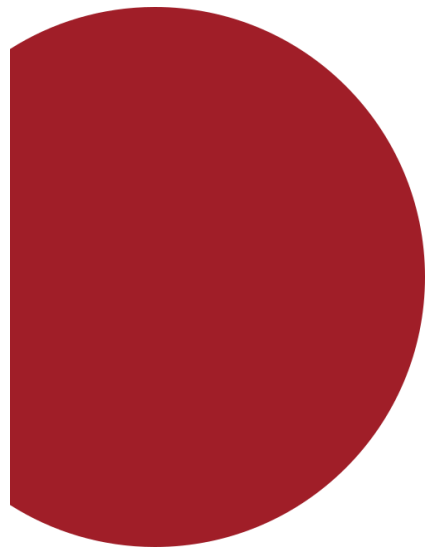
Väsimusseisundis liiklusohtlikkusse olukorda sattumine

(n=sõidukijuhid, kes on juhtinud sõidukit väsimusseisundis)



■ 2018, n=29 (on sattunud väsimusseisundis liiklusohtlikkusse olukorda)



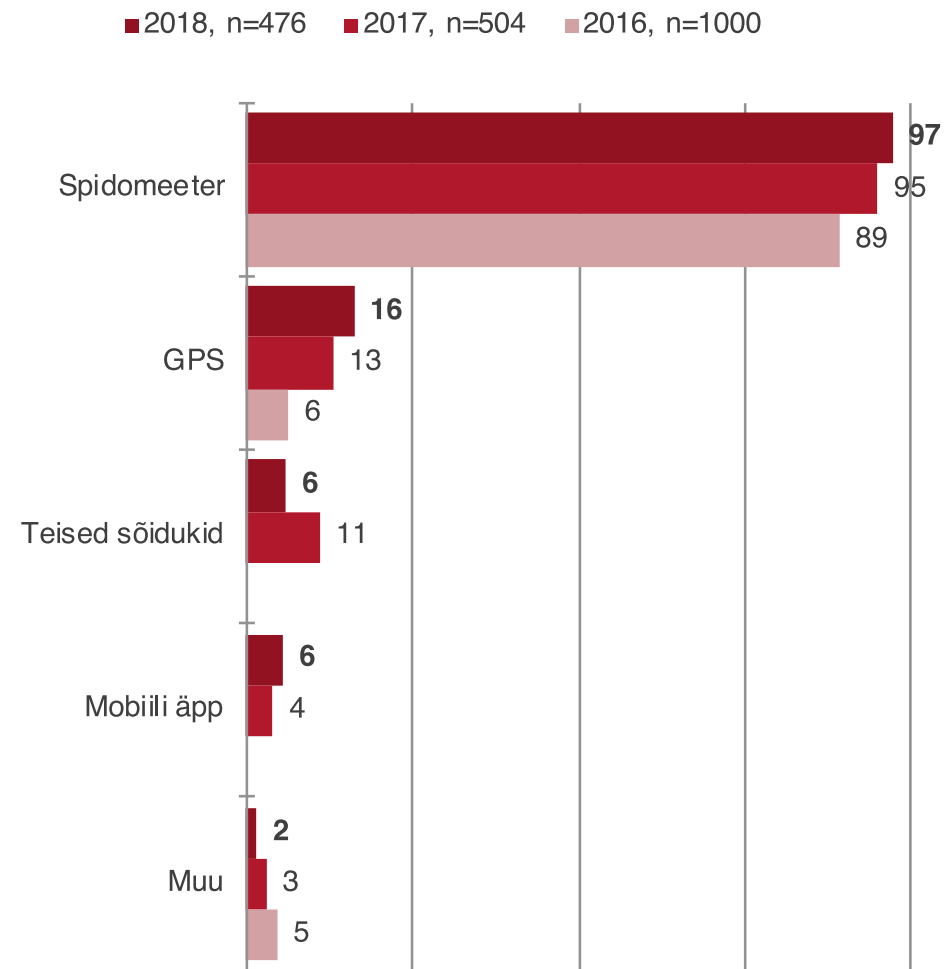


Sõidukiirus

Sõidukiirus

Piirkiiruse ületamine – jälgimise vahendid (n=sõidukijuhid, %)

- Kõige tüüpilisem on jälgida sõiduki kiirust **spidomeetrilt** (97%), muude vahenditena kasutab ligi kuuendik GPS-seadmeid ja 6% järgivad teisi sõidukeid või mobiili äppi.
- Eelmise aastaga võrreldes on vähenenud teiste sõidukite jälgimine.



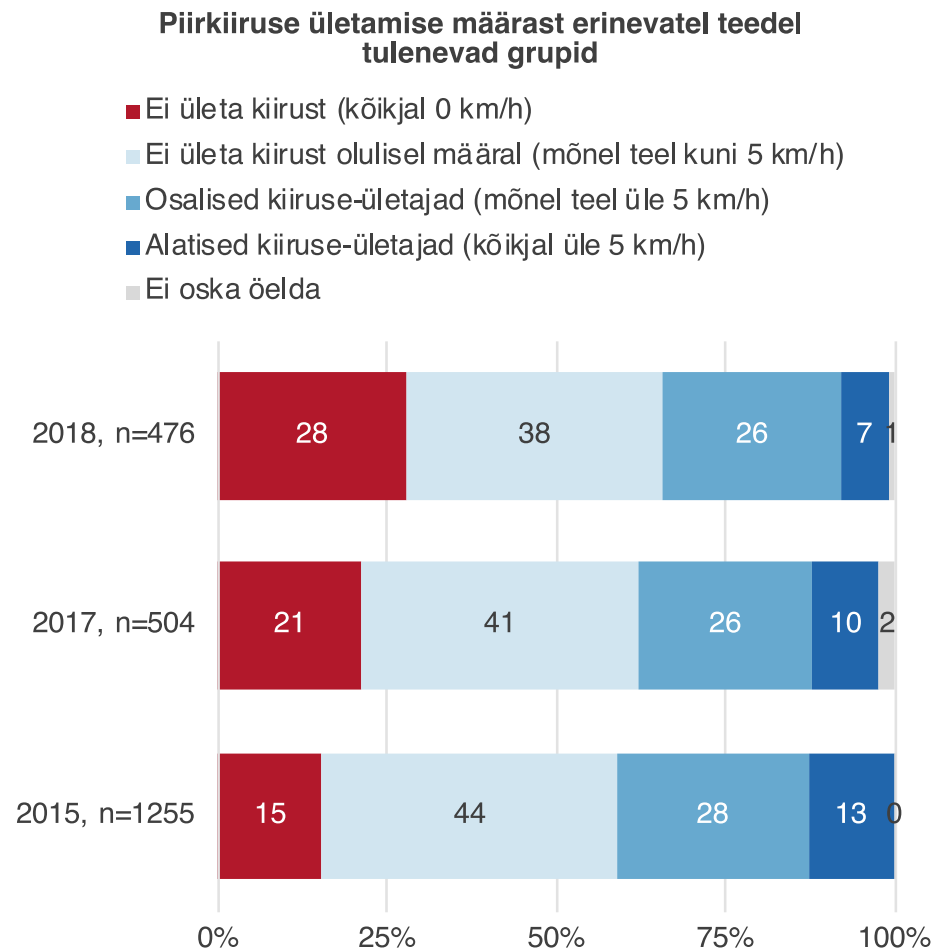
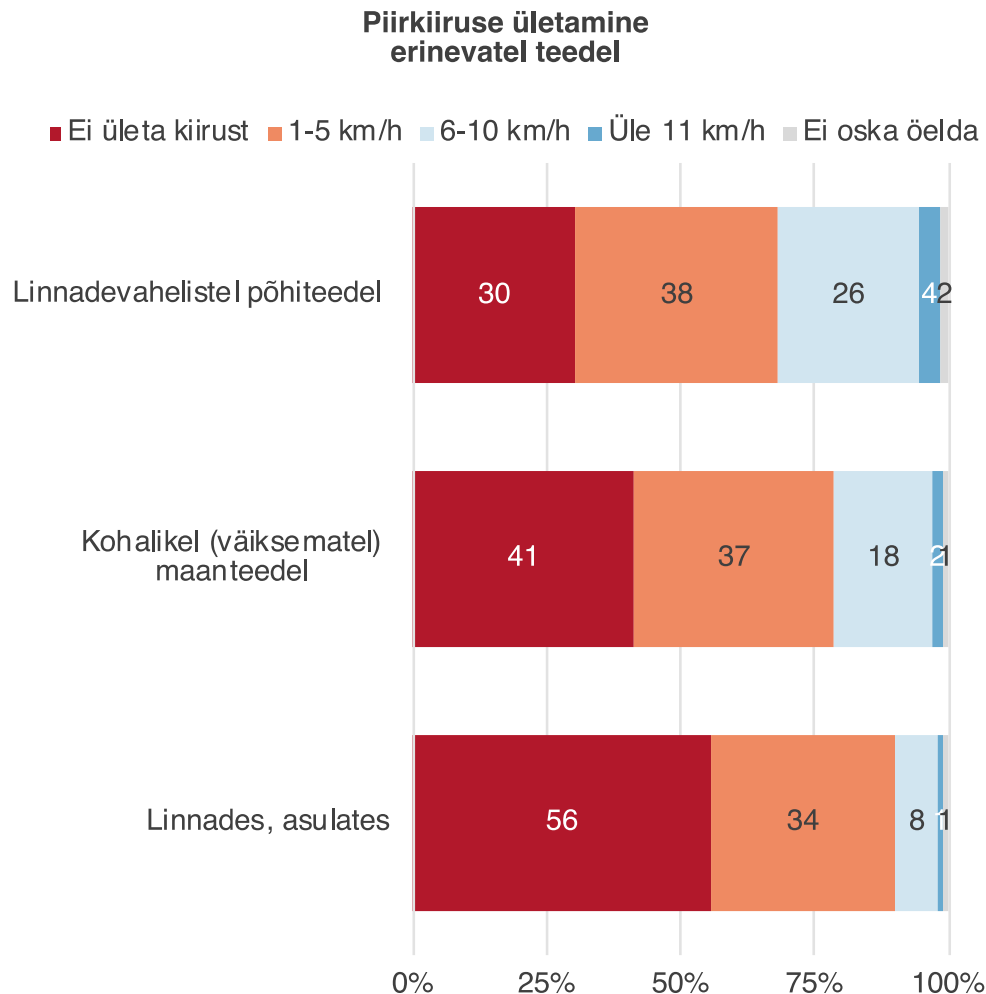
Sõidukiirus

Piirkiiruse ületamine (Slaidid 35-36)

- Kõige sagedamini ja kõige enam ületatakse kiirust **linnadevahelistel põhiteedel** (68%, s.h 30% enam kui 5 km/h), seejärel **kohalikel maanteedel** (57%, s.h 20% enam kui 5 km/h) ning kõige harvemini ja vähem **linnades ja asulates** (43%, s.h 9% enam kui 5 km/h) (Slaid 35).
- Võrreldes eelmise aastaga on kõikidel teedel piirkiirust mitte-ületajate osakaalud tõusnud ligikaudu 5% (Slaid 36).
- Vastavalt sellele, kuivõrd eelpool mainitud erinevatel teedel kiirusepiirangut tavaliselt ületatakse, jagasime sõidukijuhid erinevatesse gruppidesse järgnevalt (Slaid 35):
 - **Ei ületa kiirust 28%** – sõidavad kõikidel teedel lubatud kiirusepiirangu järgi – sagedamini naised (40%), mitte-eestikeelsed (38%) ja väiksemate linnaliste piirkondade (40%), samuti kuni 5 000 kilometraažiga sõidukijuhid (38%);
 - **Ei ületa kiirust olulisel määral 38%** – mõnel teel ületavad lubatud kiirusepiirangut kuni 5 km/h;
 - **Osalised kiiruseületajad 26%** - mõnel teel ületavad kiirusepiirangut üle 5 km/h – sagedamini 34-49-aastased (33%), suuremate linnade (40%), samuti töösõite tegevad sõidukijuhid (32%);
 - **Alatised kiiruseületajad 7%** – kõikidel teedel ületavad kiirusepiirangut üle 5 km/h – sagedamini tallinlased (14%).
- Võrreldes 2015. aastaga on kiirust ületavate sõidukijuhtide osakaal 6% langenud (Slaid 35), seda peamiselt nende arvelt, kes siiani ületasid kiirust kuni 5 km/h (muutus -3%).

Sõidukiirus

Piirkiiruse ületamine (n=sõidukijuhid, %)

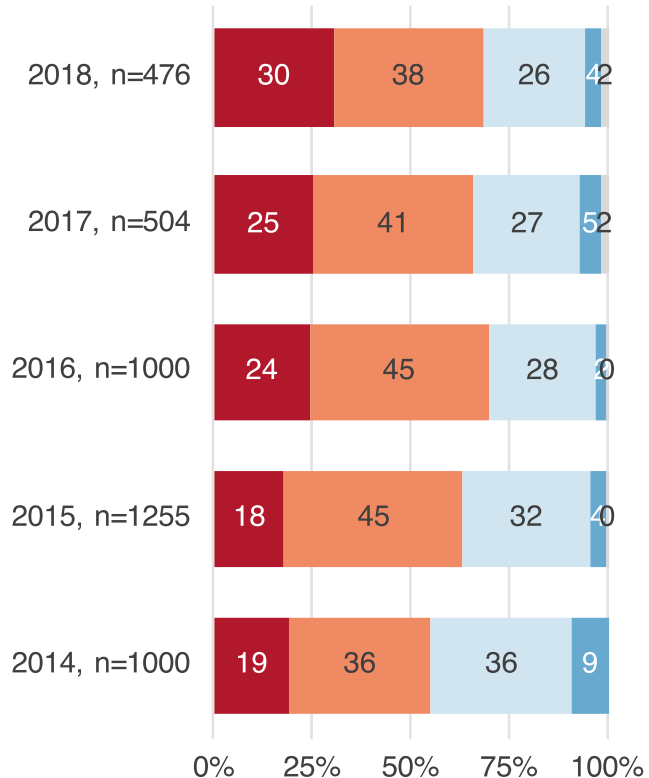


Sõidukiirus

Piirkiiruse ületamine (n=sõidukijuhid, %, muutus ajas)

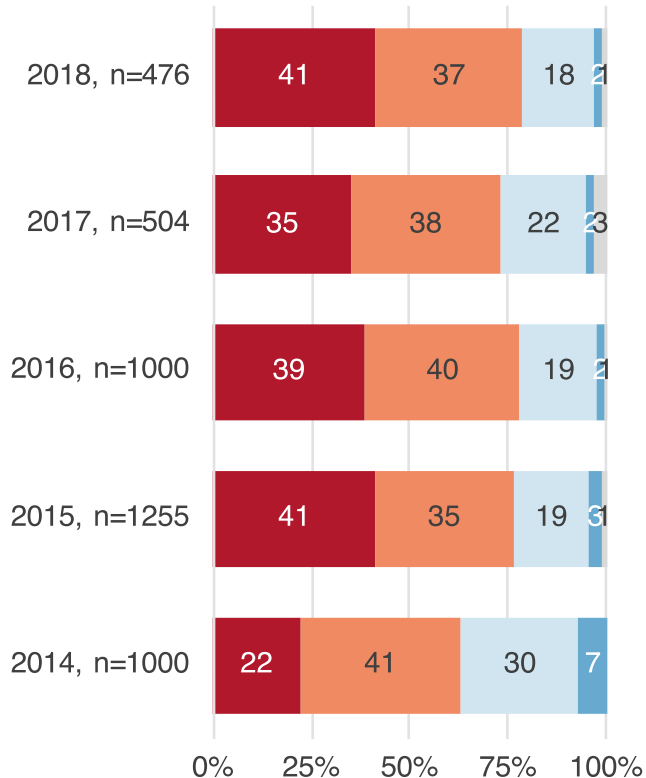
Linnadevahelistel põhiteedel

■ Ei ületa kiirust 1-5 km/h
■ 6-10 km/h ■ Üle 11 km/h
■ Ei oska öelda



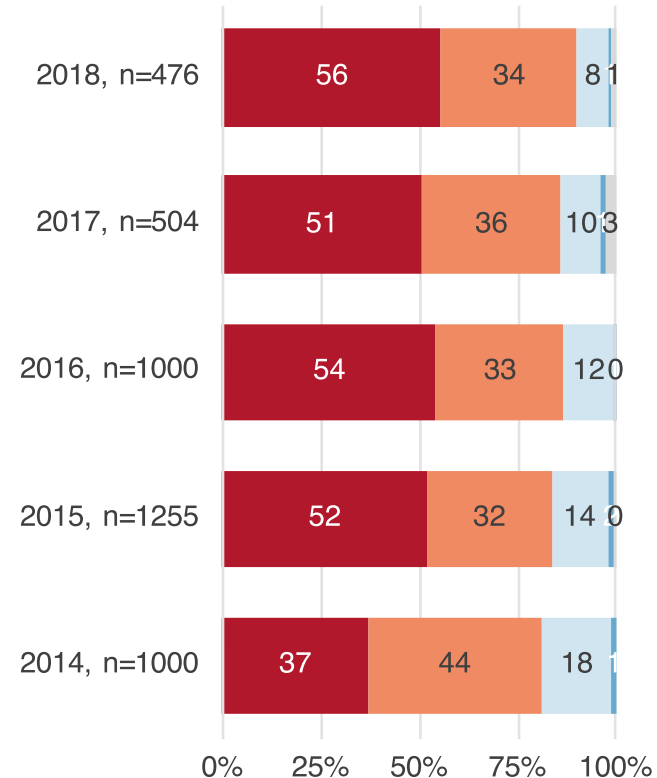
Kohalikel maanteedel

■ Ei ületa kiirust 1-5 km/h
■ 6-10 km/h ■ Üle 11 km/h
■ Ei oska öelda



Linnades, asulates

■ Ei ületa kiirust 1-5 km/h
■ 6-10 km/h ■ Üle 10 km/h
■ Ei oska öelda



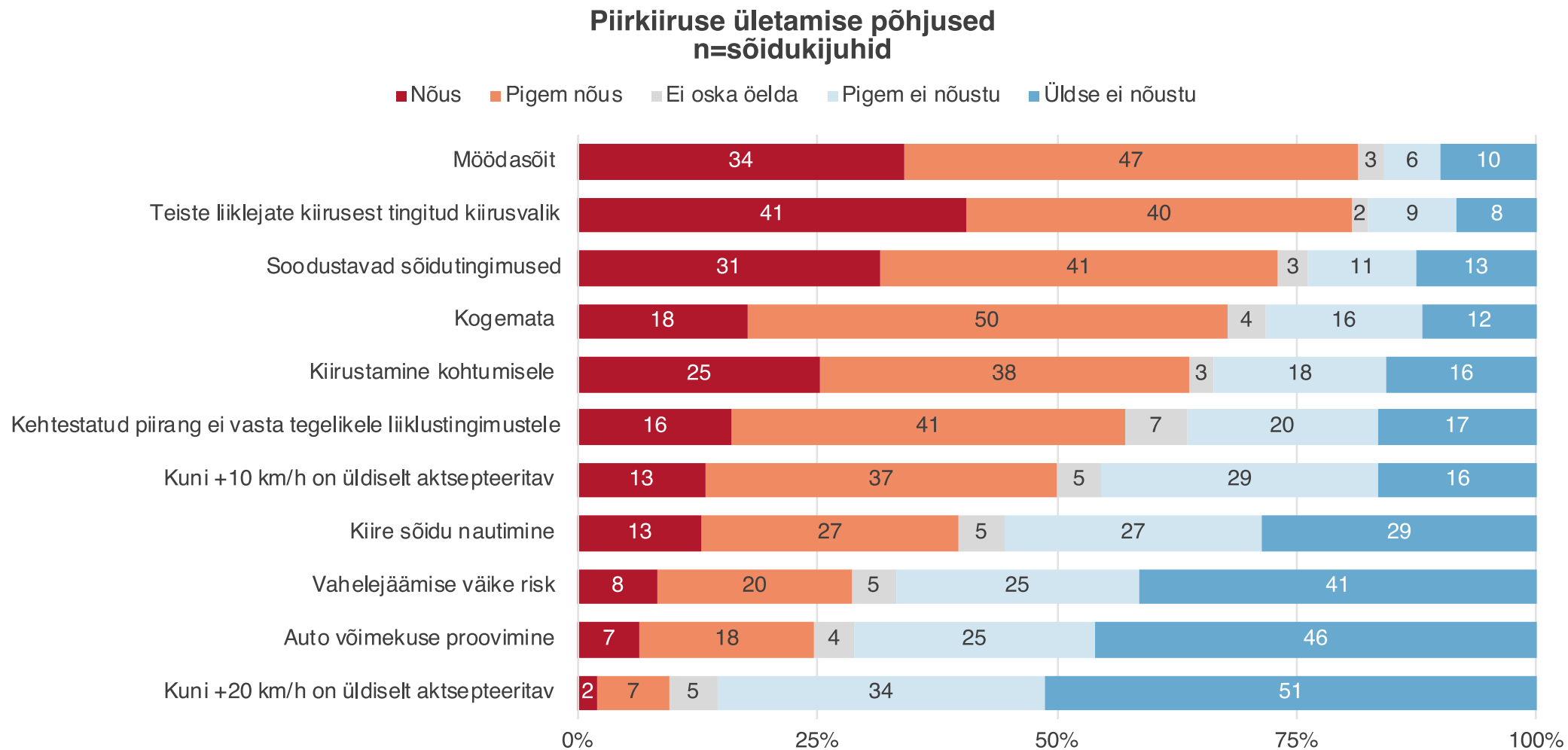
Sõidukiirus

Piirkiiruse ületamine – põhjused (Slaidid 38 ja 39)

- Erinevate kiiruseületamise põhjuste puhul uuriti vastajatelt, kuivõrd nad nendega enda puhul nõustuvad.
- Kiiruseületamise peamiseks põhjuseks peetakse võrdselt 81% poolt nii möödasõitu kui ka teiste liiklejate kiirusest tingitud kiirusevalikut.
- Kiiruseületamise põhjusteks peetakse ka järgnevat:
 - Soodustavad sõidutingimused (73%);
 - Kogemata (68%);
 - Kiirustamine kohtumisele (64%);
 - Kehtestatud kiirusepiirang ei vasta tegelikele liiklustingimustele (57%);
 - Kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav (50%) – sagedamini osalised kiiruseületajad (75%).
- Kiiruseületamise põhjusteks ei peeta aga valdavalt järgnevat (ülekaalus mitte-nõustujate osakaalud):
 - Kiire sõidu nautimine (nõustujaid 40%)
 - Vahelejäämise väike risk (nõustujaid 29%), sagedamini 15-24-aastased;
 - Auto võimekuse proovimine (nõustujaid 25%);
 - Kuni +20 km/h on üldiselt aktsepteeritav (nõustujaid 10%), sagedamini Põhja-Eesti elanikud.
- Sel korral on kiiruseületamise põhjustega nõustujate osakaalud eelmise uuringuga võrreldes madalamad, eelkõige on kiiruseületamise põhjustena langenud viitamine kohtumisele kiirustamisele (-12%) ja kiire sõidu nautimisele (-13%).

Sõidukiirus

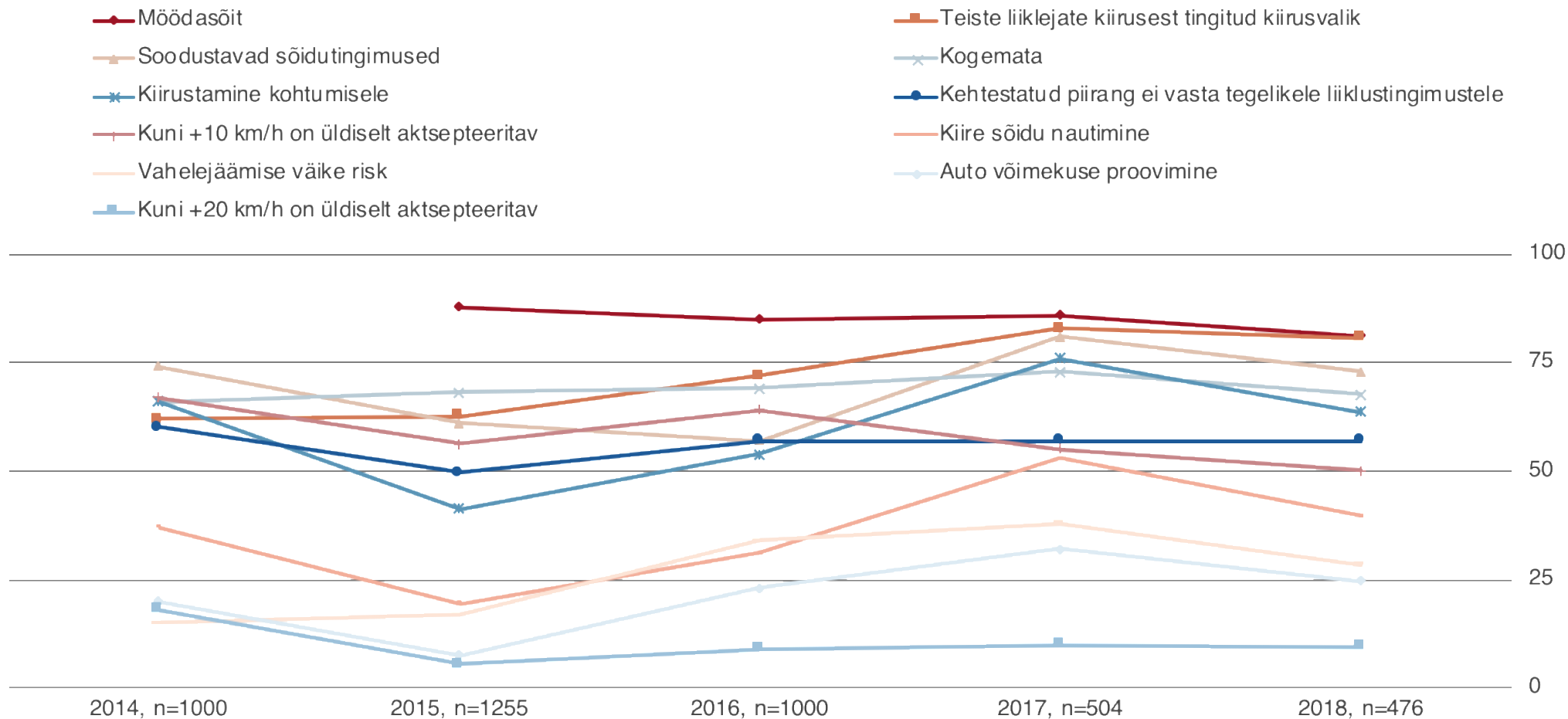
Piirkiiruse ületamine – põhjused (n=sõidukijuhid, %)



Sõidukiirus

Piirkiiruse ületamine – põhjused (n=sõidukijuhid, nõus %, muutus ajas)

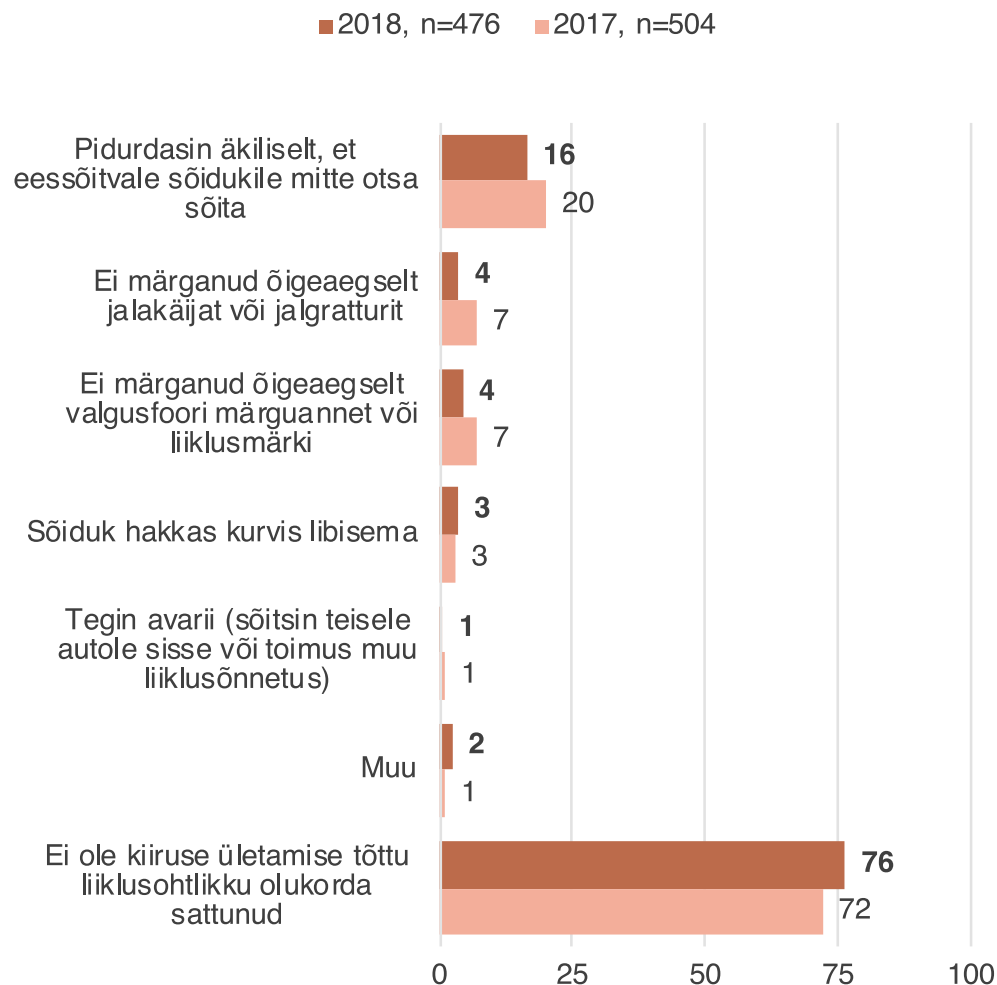
Piirkiiruse ületamise põhjused (nõus +pigem nõus)



Sõidukiirus

Piirkiiruse ületamine – liiklusohtlikesse olukordadesse sattumine (n=sõidukijuhid, %)

- Piirkiiruse ületamise tõttu on viimase 12 kuu jooksul liiklusohtlikku olukorda sattunud $24\% \pm 3,9\%$ sõidukijuhtidest, s.o 106 - 146 tuhat sõidukijuhti; sagedamini töösõite tegevad sõidukijuhid (31%) ja osalised kui ka alalised kiiruseületajad (vastavalt 34% ja 42%). Eelmise aastaga võrreldes on liiklusohtlikku olukorda sattunud 4% vähem.
- Avarii on viimase 12 kuu jooksul teinud 0,6% sõidukijuhtidest, s.o kuni 6 900 sõidukijuhti.
- Liiklusohtlikku olukorda sattumise peamiseks põhjuseks peetakse **äkkpidurdust**, et eessõitvale sõidukile mitte otsa sõita, sellega on kokku puutunud iga kuues sõidukijuht; sagedamini alatised kiiruseületajad (33%).
- 4% sõidukijuhtidest on sattunud liiklusohtlikku olukorda, kuna ei märganud õigeaegselt jalakäijat või jalgratturit, sama paljud seetõttu, et ei märganud õigeaegselt valgusfoori või liiklusmärki. Muid põhjuseid nimetati oluliselt vähem.



Sõidukiirus

Ohutu sõidukiiruse kampaania – spontaanne märkamine (Slaid 43-44)

- Sel aastal arvas ohutu sõidukiiruse kampaaniat “Ole inimene, jälgi piirkiirust!” märganud olevat 34% elanikkonnast (spontaanne märkamine), sõidukijuhtidest arvas antud kampaaniat näinud olevat 43% (Slaid 43).
- Keskmisest enam arvasid seda kampaaniat näinud olevat 15-49-aastased, eestlased, kõrgeimasse sissetulekugruppi kuulujad (üle 650 euro kuus pereliikme kohta kuus), piirkonniti Tallinna ja Lääne-Eesti elanikud (Slaid 44).
- Keskmisest vähem on kampaania nägijaid üle 65-aastaste, mitte-eestlaste, pigem keskmisest kõrgemase sissetulekugruppi kuulujate (500-650 eurot kuus pereliikme kohta kuus), Ida-Virumaa ja väiksemate linnaliste piirkondade elanike seas.
- Iga kampaaniat märganud inimene märkas seda keskmiselt 1,7-s erinevas teabekanalisis.
- Kampaania märkamise peamiseks kanaliks peeti **televisiooni** (24%), seejärel võrdselt väli- (s.h busside tagaosas) ja raadioreklaami (mõlemat 11%), neile järgnesid juba oluliselt väiksema auditooriumiga internet ja trükimeedia (vastavalt 7% ja 2%). Muid teabekanaleid peaaegu ei nimetatudki.
- Sõidukijuhid märkasid kampaaniat kõigis teabekanalites sagedamini kui elanikkond tervikuna (+ 1-6%), keskmisest enam just televisioonist ja raadiost (mõlemal juhul +6%).

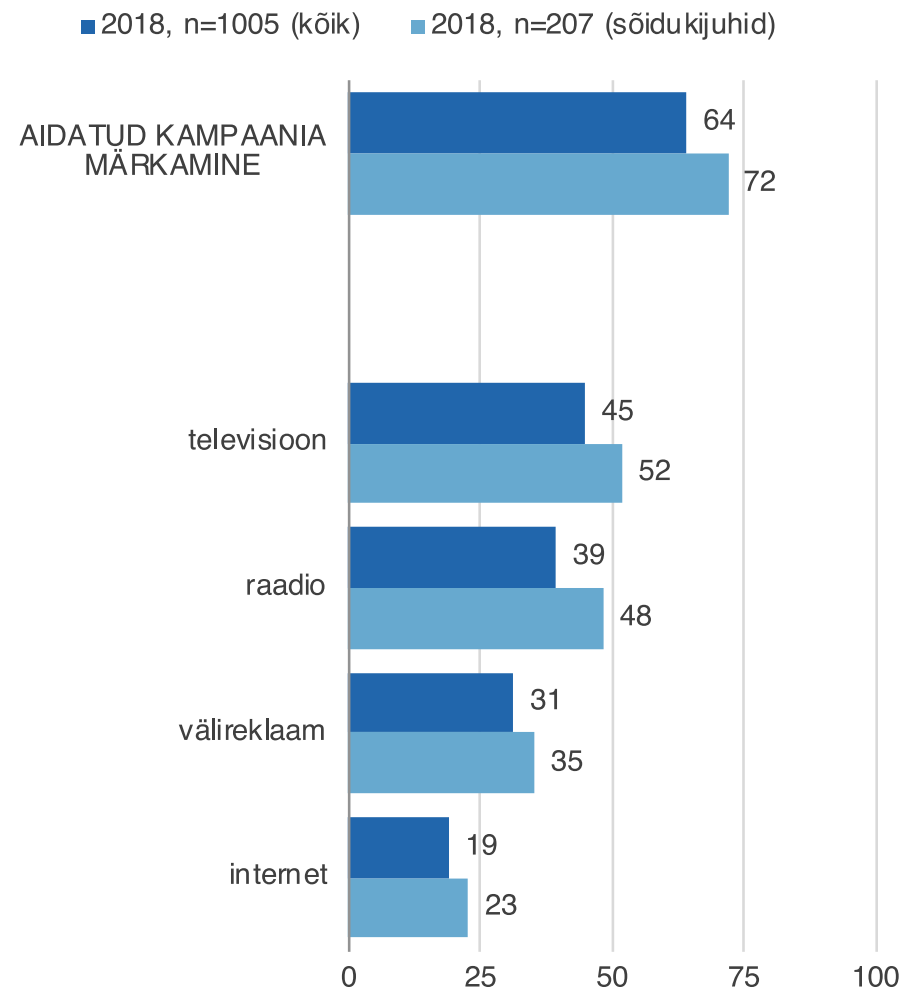
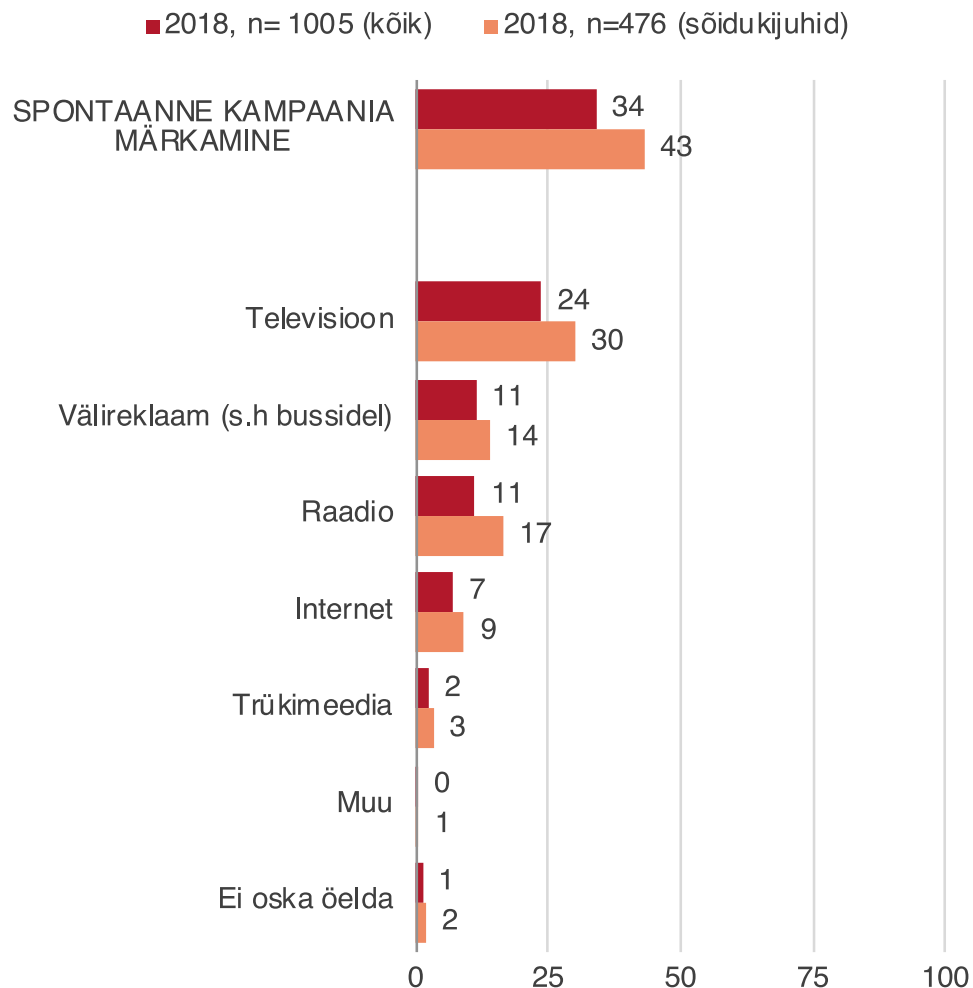
Sõidukiirus

Ohutu sõidukiiruse kampaania – aidatud märkamine (Slaid 43-44)

- Et mõista täpsemalt, kui paljudeni kampaania erinevates teabekanalites jõudis, esitati vastajatele konkreetseid kampaania elemente (heli- ja videoklipid, interneti ja välimeedia bännerid) ja uuriti, kas nad on neid märganud. Sellise nn aidatud kujul kampaania märkajaid on 64% elanikkonnast, samas ei võta see arvesse kõiki võimalikke kanaleid (nt trükimeediat). Sõidukit juhtinute seas on aidatud kujul kampaania märkajaid 72% (Slaid 43).
- Sotsiaal-demograafiliste tunnuste osas olulisi erinevusi võrreldes kampaania nn spontaansete märkajatega ei ole, va see, et aidatud kujul on kampaaniat märganud keskmisest sagedamini ka Lõuna-Eesti elanikud (Slaid 44).
- Aidatult on iga kampaaniat märganud inimene täheldanud seda keskmiselt 2,1-s erinevas kanalis.
- Ka aidatud märkamise puhul on antud kampaaniat märgatud kõige enam televisioonist, seejärel raadiost ning siis välimeediast ja internetist (Slaid 43). Aidatud kujul on kõikide meediakanalite märkamine oluliselt kõrgem kui spontaanse märkamise puhul.
- Kõikidest kanalitest on kampaaniat aidatult märganud keskmisest enam sõidukijuhid (+ 4-9%) ja kõrgeimasse sissetulekugruppi kuulujad.
- Lisaks on aidatud kampaania märkajate seas keskmisest enam (Slaid 45):
 - **televisiooni** kui ka **raadio** puhul eestlasi, Lääne- ja Lõuna-Eesti, samuti maapiirkondade elanikke;
 - **väli-** kui ka **interneti** puhul kuni 35-aastaseid ja tallinnlasi.

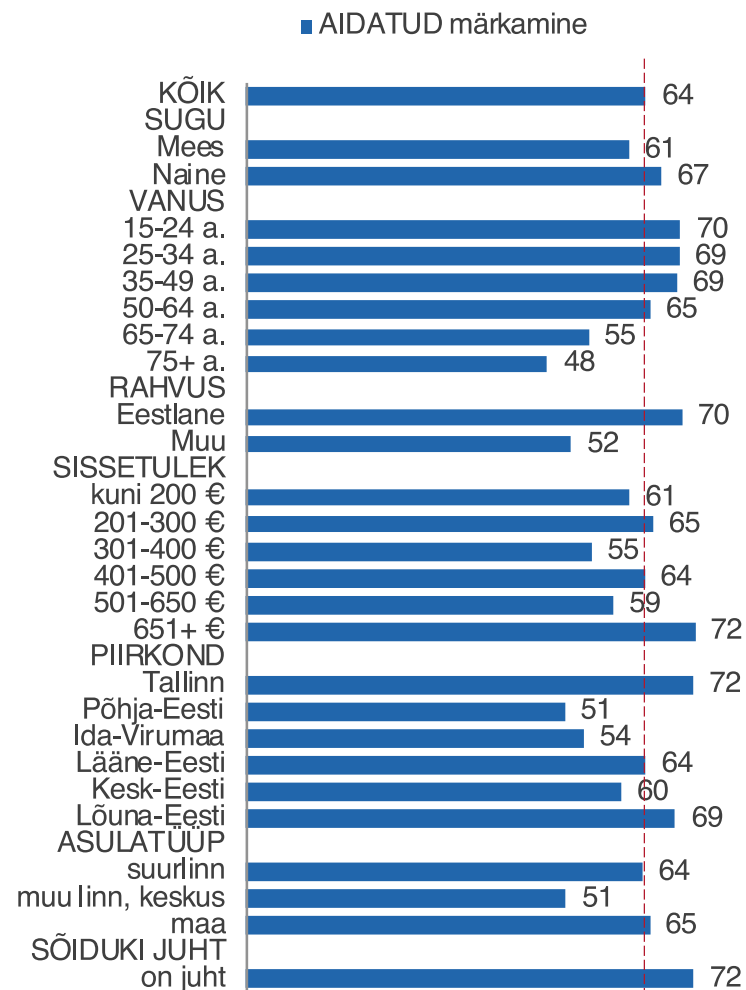
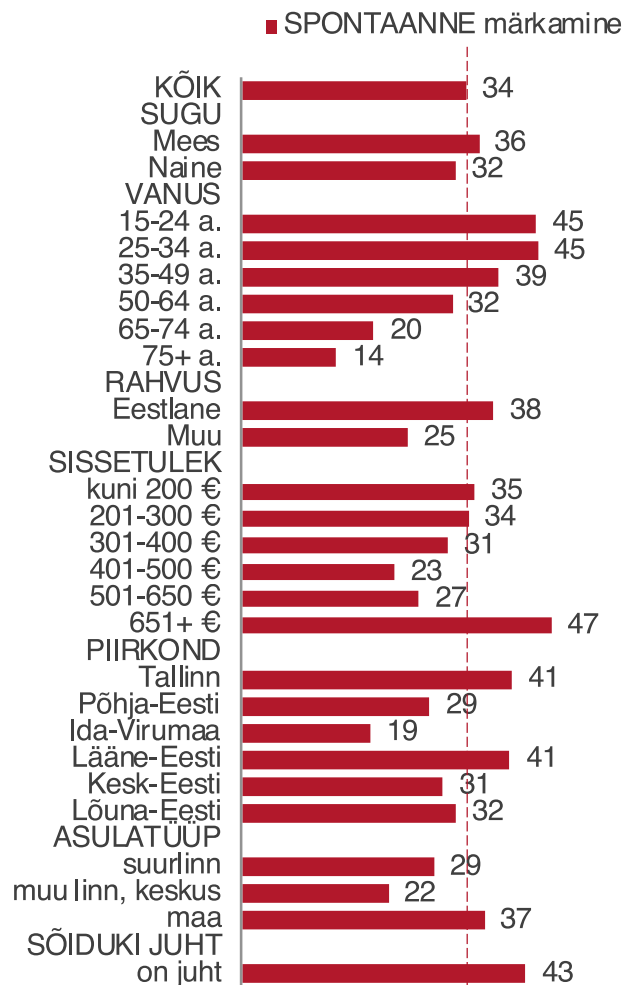
Sõidukiirus

Ohutu sõidukiiruse kampaania – märkamine (%)



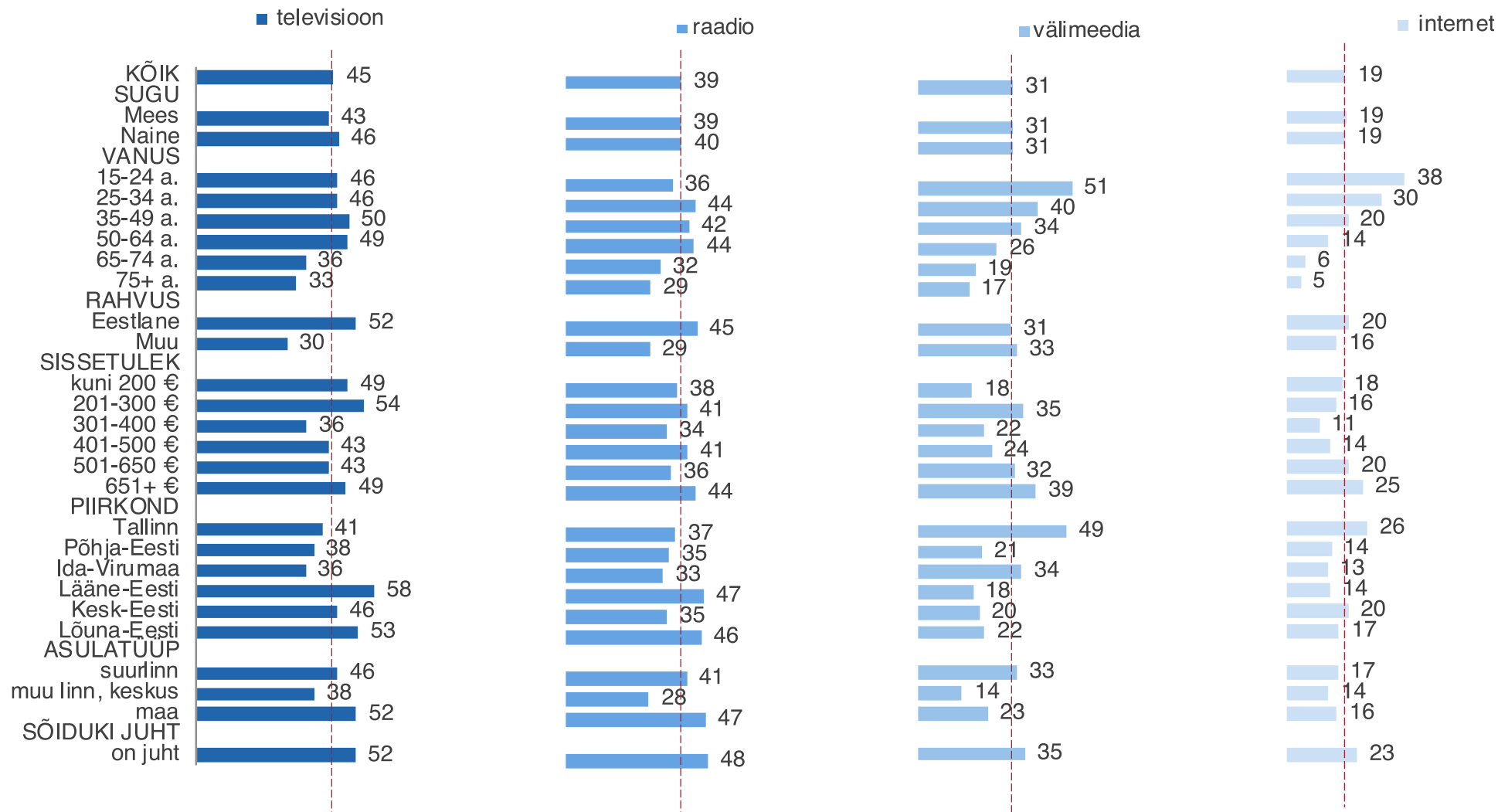
Sõidukiirus

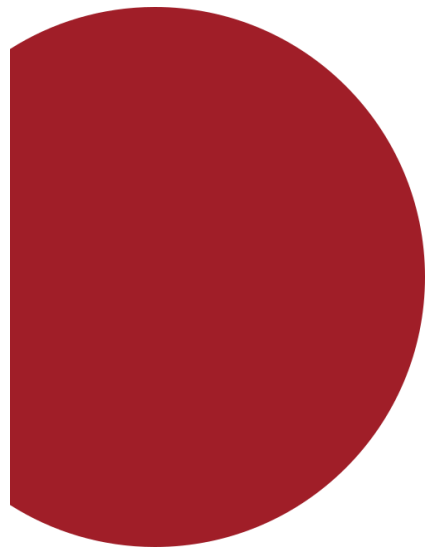
Ohutu sõidukiiruse kampaania – märkajad (n=kõik, %)



Sõidukiirus

Ohutu sõidukiiruse kampaania – aidatud märkamise kanal (n=kõik, %)



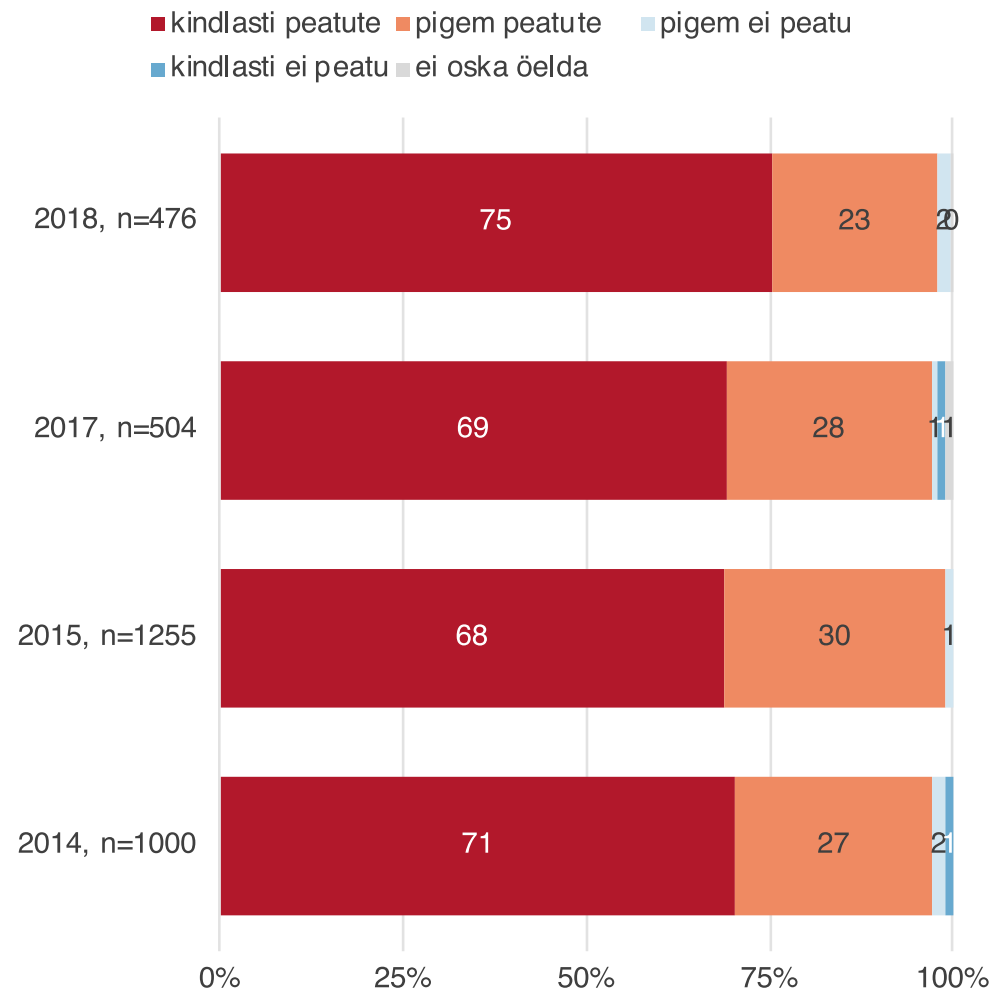


Sõidukijuhtide käitumine ja teadlikkus

Sõidukijuhtide käitumine ja teadlikkus

Käitumine - Peatamine reguleerimata ülekäigurajal, kui jalakäija ootab kõnniteel sõidutee ületamise võimalust (n=kõik)

- Kui üks inimene ootab kõnniteel reguleerimata ülekäigurajal sõidutee ületamist, siis peatab sõiduki 98% sõidukijuhtidest – 75% teeb seda kindlasti ja 23% pigem kindlasti.
- Taustandemete lõikes tulemustes erinevusi ei esine.
- Peatuvate sõidukijuhtide osakaalkokku pole aastatega oluliselt muutunud, küll on tõusnud aastaga nende osakaal, kes väidavad, et nad peatuvad kindlasti (+6%).



Sõidukijuhtide käitumine ja teadlikkus

Teadlikkus peatumisteedkonnast kuival ja märjal teekattel (Slaid)

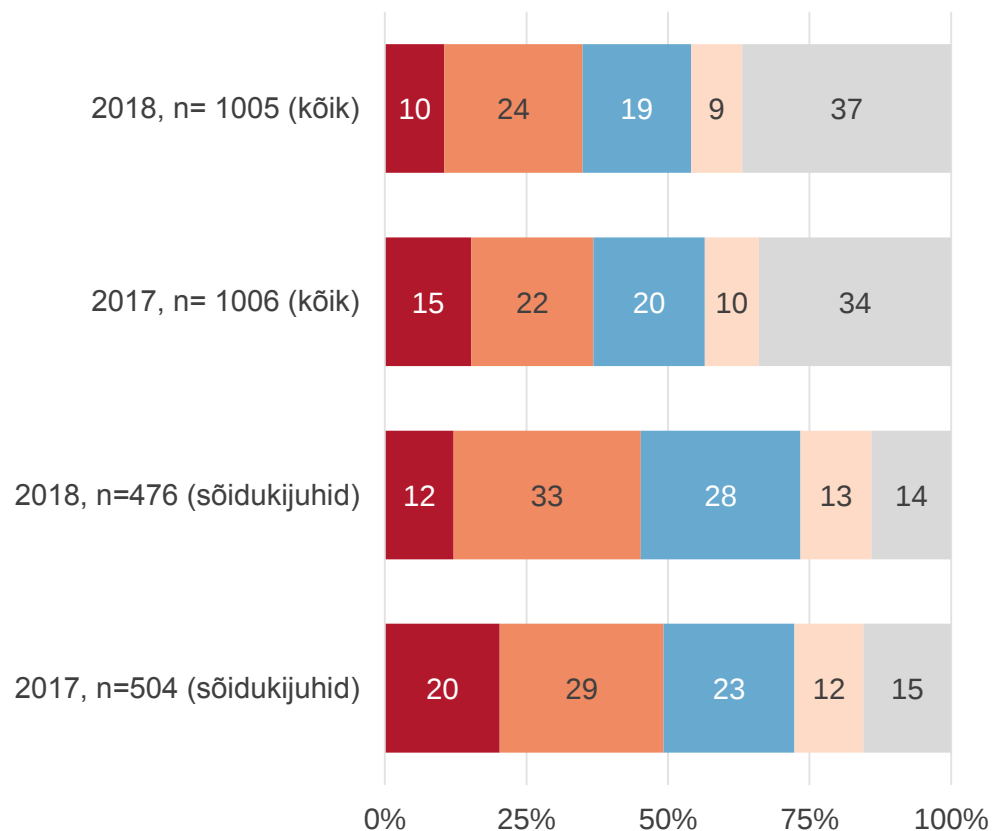
- Elanikkonna teadlikkust peatumisteedkonnast testiti kahe küsimusega, eraldi nii kuiva kui ka märja teekatte osas, seda juhul kui sõiduk sõidab 50 km/h. Vastusevariandid olid ette antud. Õigeks loeti kuiva **asfaldi puhul** vastus **28 meetrit** ja **märja teekatte puhul** vastus **38 meetrit**.
- Õige vastuse andsid vastavalt **19% ja 22% elanikkonnast**, sõidukijuhtide teadlikkus oli kõrgem - vastavalt 28% ja 29%. Kuival asfaldil peeti peatumisteedkonda valdavalt lühemaks, märjal teekattel aga pigem pikemaks.
- Võrreldes eelmise aastaga on sõidukijuhtide teadlikkus peatumisteedkonna pikkusest nii kuival kui märjal teekattel tõusnud, kuid kogu elanikkonna oma jäänud üsna samale tasemele.
- Õige vastuse andsid sagedamini 25-34-aastased, mehed ja Lõuna-Eesti elanikud.

Sõidukijuhtide käitumine ja teadlikkus

Teadlikkus peatumistekonnast kuival ja märjal teekattel

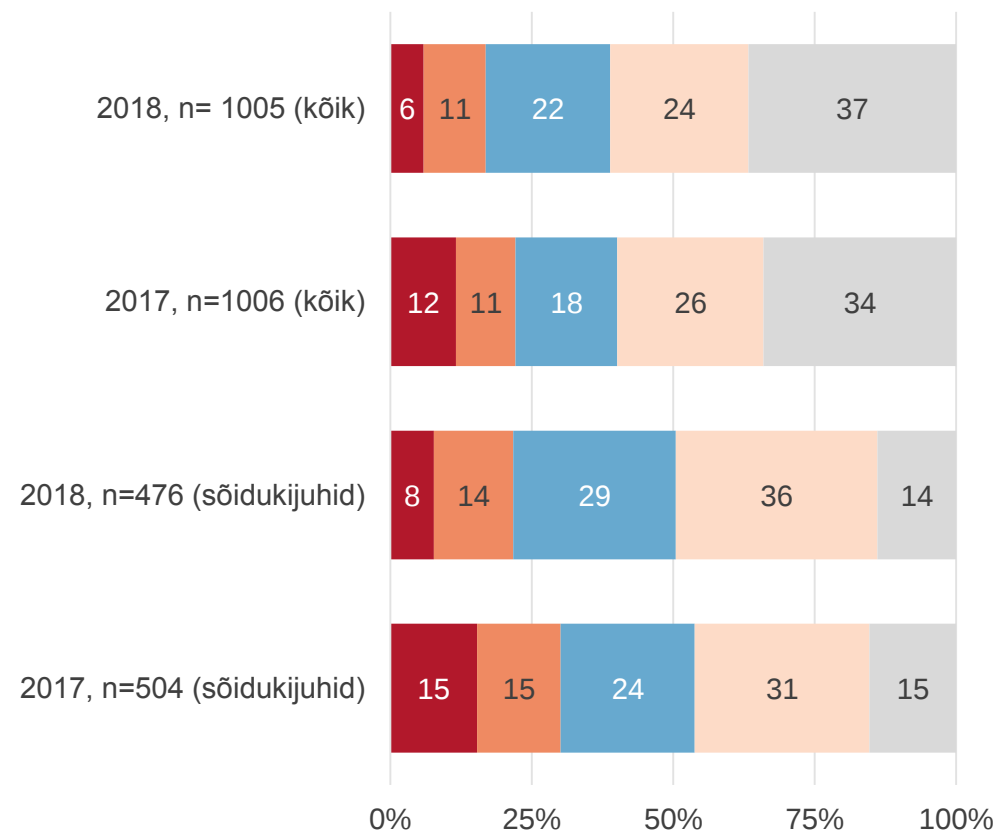
Mitu meetrit on sõiduki peatumistekond sõites kuival asfaldil kiirusega 50 km/h?

8 m 18 m 28 m 38 m ei oska öelda



Mitu meetrit on sõiduki peatumistekond sõites märjal teekattel kiirusega 50 km/h?

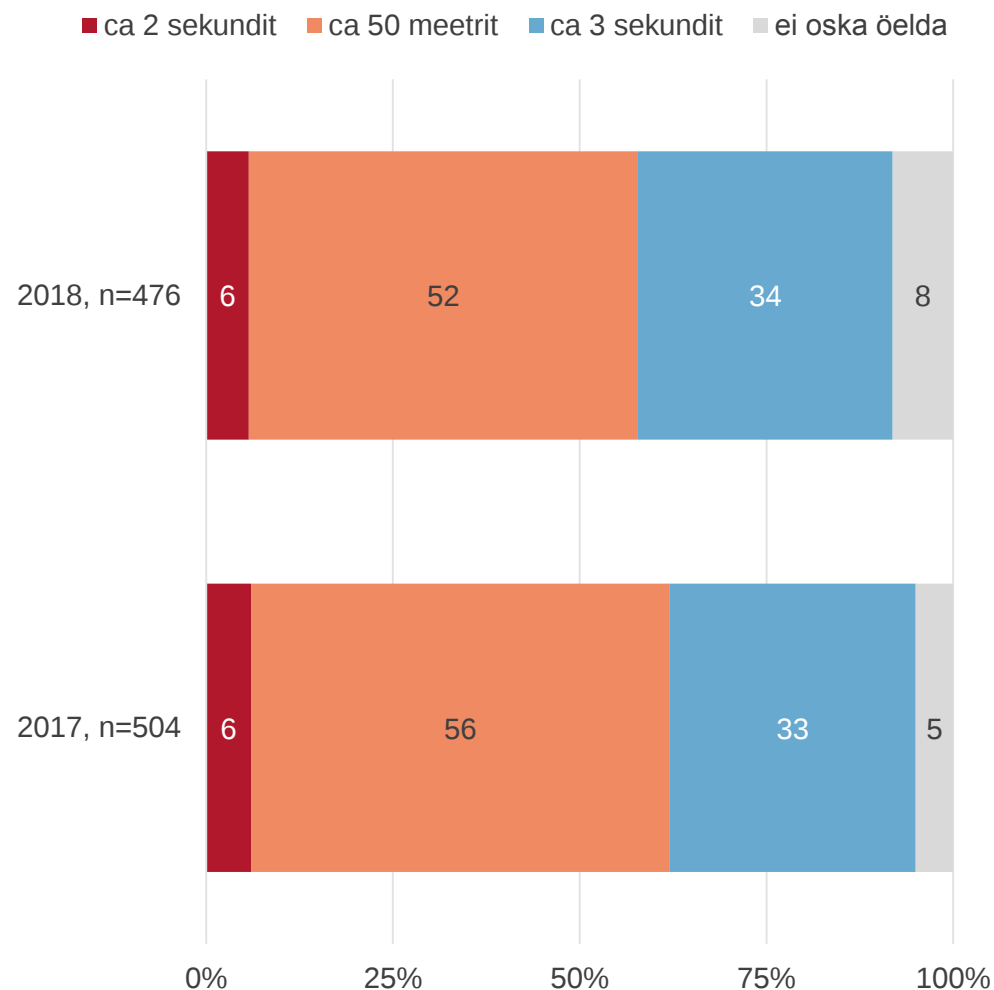
18 m 28 m 38 m 48 m ei oska öelda

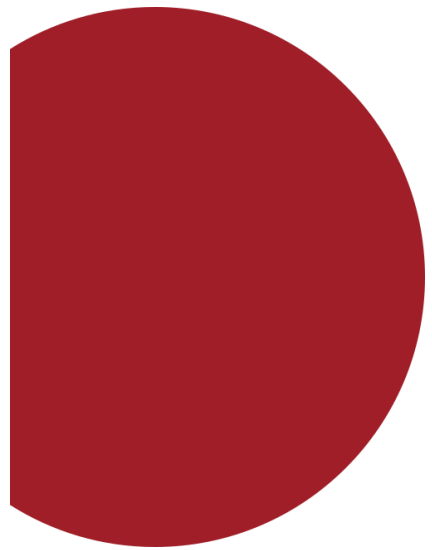


Sõidukijuhtide käitumine ja teadlikkus

Teadlikkus sõidukite pikivahest asulavälisel teel (n=sõidukijuhid)

- Sõidukijuhtide teadlikkust testiti veel küsimusega: “Kui suur peab normaaltingimustel olema asulavälisel teel pikivahe üksteise järel liikuvate sõidukite vahel?”. Vastusevariandid olid ette antud. Õigeks loeti vastus **vähemalt 3 sekundit**.
- Õige vastuse andis kolmandik sõidukijuhtidest, sagedamini mehed (41%) ja 15-24-aastased (43%).
- Pooled sõidukijuhid uskusid vajalikuks pikivaheks sõidukite vahel olevat ca 50 meetrit, sagedamini naised (59%).





Ankeet

Ankeet

FILTER

KÕIK:

T1. Kas Teil on mootorsõiduki juhiluba?

- Jah
- Ei
- Ei oska öelda

T1=1

T2. Mis kategooria mootorsõiduki juhtimisõigus Teil on? VÕIB MITU VASTUST!

- A – kategooria (mootorrattas)
- B – kategooria (sõiduauto)
- C – kategooria (veoauto)
- D – kategooria (buss)
- muu kategooria (näiteks mopeed)
- Ei oska öelda

T1=1

T3. Kui suur on olnud Teie viimase 12 kuu kilometraaz mootorsõidukijuhina?

- Ei ole juhtinud mootorsõidukit viimase 12 kuu jooksul (0 km)
- 1 - 5 000km
- 5 001 - 10 000 km
- 10 001 - 15 000 km
- 15 001 - 20 000 km
- üle 20 000 km
- Ei oska öelda

T4-T6 KUI T1=1 JA T3=2-7 (SÕIDUKIJUHT: JUHILOAGA, ON JUHTINUD VIIMASE 12 KUU JOOKSUL)

T4. Kui pikk on Teie sõidukijuhi staaž (aastates)?

- Alla 5 aasta
- 6 - 10 aastat
- 11 - 20 aastat
- 21 - 40 aastat
- 40+ aastat
- Ei oska öelda

T5. Kas Te olete teinud viimase 12 kuu jooksul sõidukijuhina töösõite (kas siis isikliku autoga või tööautoga)?

- Jah
- Ei

T5=1

T6. Kui suur on olnud Teie viimase 12 kuu kilometraaz sõidukijuhina töö või tööülesannete täitmisel?

- 1 - 5 000km
- 5 001 - 10 000 km
- 10 001 - 15 000 km
- 15 001 - 20 000 km
- üle 20 000 km
- Ei oska öelda

Ankeet

SÕIDUKI JUHTIMINE JOOBES

K3-K4 KÜSIDA MEESTELT

3. Pits viina (0,04 liitrit 40% kangusega) tekitab 85 kg kaaluval mehel 0,21 promillise alkoholisisalduse veres. Kui kõrge alkoholisisalduse veres tekitab samal mehel 5% kangusega pooleliitrine õlu? (õige variant: 0,33 promilli)

- 0,23 promilli
- 0,33 promilli
- 0,43 promilli
- Ei oska öelda

4. Ligikaudu mitu tundi kulub 85 kg kaaluval tervel mehel täielikuks kainenemiseks peale 5% kangusega pooleliitrise õlle tarbimist?

- Kuni 1 tund
- 1-2 tundi
- 2-3 tundi
- 3-4 tundi
- Ei oska öelda

K5-K6 KÜSIDA NAISTELT:

5. Pits viina (0,04 liitrit 40% kangusega) tekitab 65 kg kaaluval naisel 0,32 promillise alkoholisisalduse veres. Kui kõrge alkoholisisalduse veres tekitab samal naisel 4,5% kangusega pooleliitrine siider?

- 0,36 promilli
- 0,46 promilli
- 0,56 promilli
- Ei oska öelda

6. Ligikaudu mitu tundi kulub 85 kg kaaluval tervel mehel täielikuks kainenemiseks peale 5% kangusega pooleliitrise õlle tarbimist?

- Kuni 1 tund
- 1-2 tundi
- 2-3 tundi
- 3-4 tundi
- Ei oska öelda

Ankeet

KÕIK:

8. Kas Te püüaksite takistada inimest, kes soovib sõidukit juhtida alko- või narkojoobes?

- Ei
- Jah, olete takistaksite vaid tuttavaid
- Jah, olete takistaksite kõiki
- Ei oska öelda

9. Kas Te olete takistanud või püüdnud takistada inimest, kes soovib sõidukit juhtida alko- või narkojoobes?

- Ei
- Jah
- Ei oska öelda

10. Kui sageli Te olete viimase 12 kuu jooksul viibinud sõidukis, mida juhtis alko- või narkojoobes juht?

- Mitte kunagi
- Ühel korral
- Enam kui korra
- Ei oska öelda

7. Kas Te olete nõus joobes juhust politseile teatama?

- Ei
- Jah, kuid tuttavaid politseile üles ei anna
- Jah, teavitan kõigist
- Ei oska öelda

11. Kui sageli Te olete viimase 12 kuu jooksul sõitnud jalgrattaga või narkootilise aine mõju all?

- Mitte kordagi
- Ühel korral
- Enam kui korra
- Ei ole sõitnud jalgrattaga
- Ei oska öelda

T1=1 ja T3=2-7 (SÕIDUKIJUHT)

12. Kui sageli Te olete viimase 12 kuu jooksul ise juhtinud sõidukit alkoholi või narkootilise aine mõju all?

- Mitte kordagi
- Ühel korral
- Enam kui korra
- Ei oska öelda

Ankeet

JOOBES JUHTIMISE KAMPAANIA

KÕIK:

13. Kas Te olete käesoleval aastal märganud joores juhtimise liiklusohutuskampaaniat „Ka vähe on liiga palju!“?

- Jah
- Ei
- Ei oska öelda

K13=1

14. Kus Te seda kampaaniat märkasite? VÕIB MITU VASTUST!

- televisioonis
- raadios
- trükimeedias (ajalehtedes, ajakirjades)
- välireklaami plakatitel
- Reklaam bussi tagaosas
- interneti-keskkonnas
- autonäitusel (messil) või muul ekspositsioonil
- politseiaktsioonidel
- õllealustel
- muu, kus? _____
- Ei oska öelda

KÕIK:

16. Kas Te olete märganud järgmist kampaaniasõnumit? (KLIPP)

- Jah
- Ei
- Ei oska öelda

17. Kas Te olete kuulnud järgmist raadioreklaami? (KLIPP)

- Jah
- Ei
- Ei oska öelda

18. Kas Te olete näinud järgmist kampaaniasõnumit? (POSTER)

- Jah
- Ei
- Ei oska öelda

Ankeet

JUHTIMINE VÄSIMUSSESUNDIS

KÕIK:

20. Kui ohtlikuks peate sõidukijuhtimist väsimuseseisundis?

- Täiesti ohutu
- Pigem ohutu
- Pigem ohtlik
- Väga ohtlik
- Ei oska öelda

T1=1 ja T3=2-7 (SÕIDUKIJUHT)

21. Kas Te olete viimase 12 kuu jooksul juhtinud sõidukit väsimuseseisundis?

- Jah
- ei
- Ei oska öelda

K22-23A KUI 21=1

22. Mis põhjustel Te olete juhtinud sõidukit väsimuseseisundis?

VÕIB MITU VASTUST!

- Väsimuseseisundis juhtimine ei ole ohtlik
- Sõitma asudes ei tundnud ennast väsinuna
- Sõit oli lühike ning selle aja jooksul ei juhtu midagi
- Sihtkohta jõudmisega oli kiire, mind oodati
- Väsimuseseisundis juhtimise tingib töö iseloom
- Muu mis? _____
- Ei oska öelda

23. Kas Te olete väsimuseseisundis juhtides sattunud liiklusohtlikusse olukorda?

- Jah
- Ei
- Ei oska öelda

23A. Millistesse liiklusohtlikesse olukordadesse või liiklusõnnetusse olete viimase 12 kuu jooksul sattunud väsimuseseisundis juhtimise tõttu? VÕIB MITU VASTUST!

- Ei mäletanud lühemaid või pikemaid lõike teekonnast
- Sõiduk kaldus oma sõidurajalt kõrvale
- Pidurdasin äkitselt, et eessõitvale sõidukile mitte otsa sõita
- Ei märganud õigeaegselt jalakäijat või jalgratturit
- Ei märganud õigeaegselt valgusfoori märguannet või liiklusmärki
- Tegin avarii (sõitsin teelt välja või teisele autole sisse või muu õnnetus)
- Muu, mis? _____

Ankeet

SÕIDUKIIRUS

K24-32 KUI T1=1 ja T3=2-7 (SÕIDUKIJUHT):

24. Mille järgi hindate sõidukit juhtides selle sõidukiirust? VÕIB MITU VASTUST!

- Spidomeeter
- GPS
- Mobiili äpp
- Teised sõidukid
- Muu, mis? _____

25. Mitu km/h Te tavaliselt ületate kehtestatud kiiruspiirangut...?

Ei ületa kiirust / 1-5 km/h / 6-10 km/h / Üle 11 km/h / Ei oska öelda

- Linnadevahelistel põhiteedel
- Kohalikel (väiksematel) maanteedel
- Linnades, asulates

26. Kuivõrd nõustute, et järgnevalt loetletud põhjused on kiiruseületamise põhjusteks?

Täiesti nõus / Pigem nõus / Pigem ei nõustu / Üldse ei nõustu / Ei oska öelda

- Kiiruspiirangu ületamist soodustavad sõidutingimused (ilm ja teeseisund on head, hõre liiklus vms)
- Teiste liiklejate kiirusest tingitud kiirusvalik, ühtlases liiklusvoos sõitmine
- Kiire sõidu nautimine
- Kogemata
- Kiirustamine kohtumisele, praamile vmt
- Kehtestatud kiiruspiirang ei vasta tegelikele liiklustingimustele
- Kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav (heaks kiidetud)
- Kuni +20 km/h on üldiselt aktsepteeritav (heaks kiidetud)
- Auto võimekuse proovimine
- Vahelejäämise väike risk
- Möödasõit
- Muu põhjus, mis? _____

Ankeet

29. Millistesse liiklusohtlikesse olukordadesse Te olete viimase 12 kuu jooksul kiiruse ületamise tõttu sattunud?

- Pidurdasin äkiliselt, et eessõitvale sõidukile mitte otsa sõita
- Ei märganud õigeaegselt jalakäijat või jalgratturit
- Ei märganud õigeaegselt valgusfoori märguannet või liiklusmärki
- Sõiduk hakkas kurvis libisema
- Tegin avarii (sõitsin teisele autole sisse või toimus muu liiklusõnnetus)
- Muu, mis? _____
- Ei ole kiiruse ületamise tõttu liiklusohtlikku olukorda sattunud

31. Kas Te peatute reguleerimata ülekäiguraja ees juhul, kui üks inimene ootab kõnniteel sõidutee ületamise võimalust?

- kindlasti peatute
- pigem peatute
- pigem ei peatu
- kindlasti ei peatu
- ei oska öelda

32. Kui suur peab normaaltingimustel olema asulavälisel teel pikivahe üksteise järel liikuvate sõidukite vahel? (õige variant: vähemalt 3 sekundit)

- Vähemalt 2 sekundit
- Vähemalt 50 meetrit
- Vähemalt 3 sekundit
- Ei oska öelda

KÕIK:

33. Mitu meetrit on sõiduki peatumisteedkond sõites kuival asfaldil kiirusega 50 km/h? (õige variant: 28 m)

- 8 m
- 18 m
- 28 m
- 38 m
- ei oska öelda

34. Mitu meetrit on sõiduki peatumisteedkond sõites märjal teekattel kiirusega 50 km/h? (õige variant: 38 m)

- 18 m
- 28 m
- 38 m
- 48 m
- ei oska öelda

Ankeet

SÕIDUKIIRUSE KAMPAANIA (KÕIK)

35. Kas Te olete märganud käesoleval aastal ohutu sõidukiiruse teemalist liiklusohutuskampaaniat „Aga mina olen kiirusjälgija.“ (vene keeles “...“)?

- Jah
- Ei
- Ei oska öelda

K35=1

36. Kus Te olete vastavat kampaaniat märganud? VÕIB MITU VASTUST!

- Televisioonis
- Raadios
- Trükimeedias (ajalehtedes, ajakirjades)
- Välireklaami plakatitel
- Internetis
- Mujal, kus? _____
- Ei oska öelda

38. Kas Te olete näinud järgmist telereklaami?

- jah
- ei
- ei oska öelda

39. Kas Te olete kuulnud järgmisi raadioreklaame?

- jah
- ei
- ei oska öelda

40. Kas Te olete näinud järgmisi välireklaame?

- jah
- ei
- ei oska öelda

41. Kas Te olete näinud järgmist internetireklaami?

- jah
- ei
- ei oska öelda