

Sisekaitseakadeemia  
Sisejulgeoleku instituut

Tarmo Miilits

## NOORTE SÕIDUKIJUHTIDE RISKIKÄITUMINE EESTIS

Magistritöö

Juhendaja:

Dago Antov, PhD

Kaasjuhendaja:

Ülle Vanaisak, MA

Tallinn 2012

## SISEKAITSEAKADEEMIA

Sisejulgeoleku instituut	Kuu ja aasta: Mai 2012
Töö pealkiri eesti keeles: „Noorte sõidukijuhtide riskikäitumine Eestis“.	
Töö pealkiri võõrkeeles: „Risk behaviour of young drivers in Estonia“.	
Töö autor: Tarmo Miilits	Olen nõus oma lõputöö kättesaadavaks tegemisega elektroonilises keskkonnas. Allkiri:
<p>Lühikokkuvõte: Magistritöös on 78 lehekülge, 7 joonist, 28 tabelit ja 68 kasutatud allikat.</p> <p>Magistritöö eesmärgiks oli selgitada välja Eesti 16-30-aastaste noorte juhtide riskikäitumise hoiakud ja iseärasused ning töötada välja ettepanekud sihtrühma liikluskäitumise mõjutamiseks. Eesmärgi saavutamiseks viis autor läbi kvantitatiivse uurimuse Ex post facto meetodil. Autor analüüsis juba toimunud sündmuste põhjal olemasolevaid tingimusi, olukorda või käitumist, püüdes läbi seoste leida nende tekkepõhjuseid.</p> <p>Uuringus selgitati välja noorte juhtide riskikäitumise probleemi olemasolu ja selle erinevad ajendid Eestis ning sihtgrupi hinnangud enda liikluskäitumisele. Läbiviidud uuringuandmete ja teooria süntees võimaldas teha järeldused Eesti kontekstis konkreetse sihtgrupi hoiakute mõjutamiseks. Uuringus eristusid riskikäitumiselt ja hoiakutelt alla 25-aastased mehed, kes on teistest riskialtimad ja vähem teadlikud liikluskäitumise riskidest.</p> <p>Magistritöö käigus kogutud teadusallikate ja läbiviidud uuringute tulemuste põhjal koostas autor soovitusel liiklusohutusega tegelevatele ametnikele sihtgrupi mõjutamiseks. Magistritöö teadmiste ja tulemuste rakendamisel on kasusaajaks Eesti liiklejad, kuna liiklusjärelvalve teostajad saavad antud tööst uusi teadmisi noorte sihtgrupi riskikäitumise ajenditest ja nende mõjutamise võimalustest.</p>	
Võtmesõnad: liiklusohutus, liikluskäitumine, noorte sõidukijuhtide riskikäitumine, sõidukiirus, joobeseisundis sõiduki juhtimine, turvavarustus.	
Võõrkeelsed võtmesõnad: road safety, traffic behaviour, risk behaviour of young drivers, speed, drunk driving, safety equipment.	
Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu	
Kaitsmisele lubatud	
Sisejulgeoleku instituudi juhataja:	Allkiri:
Vastab lõputöö nõuetele	Allkiri:
Juhendaja:	

# SISUKORD

<b>SISUKORD</b> .....	3
<b>MÕISTETE JA LÜHENDITE LOETELU</b> .....	4
<b>SISSEJUHATUS</b> .....	6
<b>1. NOORTE JUHTIDE RISKIKÄITUMINE JA SELLE MÕJUTAMINE</b> .....	9
1.1. Noorte juhtide hoiakud ja riskikäitumise ajendid.....	9
1.2. Sõidukiiruse, joobe ja turvavarustuse seosed liiklusõnnetuste tagajärgedega .....	16
1.3. Õigusliku regulatsiooni, karistuste ja liiklusjärelvalve roll riskikäitumise mõjutamisel ....	22
1.4. Liikluskasvatuse võimalused juhtide riskikäitumise mõjutajana .....	29
<b>2. EESTI NOORTE JUHTIDE RISKIKÄITUMISEGA SEOTUD HOIAKUD JA ENAMOHTLIKUD LIIKLUSSÜÜTEOD NING LIIKLUSÕNNETUSED</b> .....	33
2.1. Uuringu läbiviimine .....	33
2.2. Juhtide hoiakud SARTRE-4 2011. aasta uuringu vastuste põhjal .....	36
2.3. Enamohtlikud liiklussüüteod ja mootorsõidukijuhtide põhjustatud liiklusõnnetused .....	44
2.4. Noorte riskikäitumise põhjused võrdlevalt teooriaga ja õppetunnid Eestile .....	56
<b>KOKKUVÕTE</b> .....	66
<b>SUMMARY</b> .....	72
<b>VIIDATUD ALLIKATE LOETELU</b> .....	73
<b>TABELITE JA JOONISTE LOETELU</b> .....	79
<b>LISA 1. MOOTORSÕIDUKI JUHTIMISÕIGUST OMAVAD ISIKUD</b> .....	80
<b>LISA 2. SARTRE UURINGU TABELID</b> .....	81
<b>LISA 3 SARTRE UURINGU KÜSIMUSTIK</b> .....	88
<b>LISA 4. SARTRE UURINGU KÜSIMUSED</b> .....	104
<b>LISA 5. PIIRKIIRUSE ÜLETAMINE</b> .....	106
<b>LISA 6 PIIRMÄÄRA ÜLETAMINE JA JOOVE</b> .....	107
<b>LISA 7 TURVAVARUSTUSE MITTEKASUTAMINE</b> .....	108

# MÕISTETE JA LÜHENDITE LOETELU

**Andragoogika**- täiskasvanupedagoogika (Eesti keele seletav sõnaraamat) (edaspidi EKSS).

**Antropoloogia**- teadus inimese rassilistest, soolistest, vanuselistest jt. iseärasustest, samuti inimese ning ahvinimeste tekkest, põlvnemisest ja süstemaatikast (EKSS).

**Evolutsioon**- arenemise, muutmise protsess (EKSS).

**Hoiak**- käitumislaid, käitumine, olek, suhtumine, suhtumislaid (EKSS).

**Hormoon**- sisesekretsiooninäärmetes tekkiv bioloogiliselt aktiivne aine, mis reguleerib ainevahetust ning organismi talitlusi ja protsesse. Ls. Serotoniin e õnehormoon (EKSS).

**Impulsiivsus**- impulsi, hetkelise mõttesälvatuse ajal toimiv v. toimuv; erk, elavalt reageeriv (EKSS).

**Juht** on isik, kes juhib sõidukit või maastikusõidukit, juhib või ajab teel loomi. Õppesõidu või sõidupraktika ajal loetakse juhiks ka mootorsõidukijuhi õpetajat või juhendajat, eksamisõidul loetakse juhiks eksamineeritav (Liiklusseadus § 2, 17.06.2010) (edaspidi LS).

**Juhtimisõigus**- mootorsõidukit võib juhtida isik, kellel on vastava kategooria mootorsõiduki juhtimisõigus ning kelle juhtimisõigust ei ole peatatud, ära võetud või kehtetuks tunnistatud või keda ei ole juhtimiselt kõrvaldatud (LS § 2).

**Mootorsõiduk** on mootori jõul liikuv sõiduk. Mootorsõidukiks ei loeta mootoriga jalgratast, pisimopeedi, maastikusõidukit, trammi ega sõidukit, mille valmistajakiirus on alla kuue kilomeetri tunnis (LS § 2).

**Mootorsõiduki juhtimine** on isiku igasugune tegevus mootorsõiduki juhi kohal, kui mootorsõiduk liigub. Mootorsõiduki juhtimiseks loetakse ka isiku tegevust, kui ta ei viibi juhi kohal, kuid mõjutab juhtimisseadiste (juhtraud, rooliratas või muu selline) abil mootorsõiduki liikumissuunda või kiirust (LS § 2).

**Rehabilitatsioon**- JUR rehabiliteerimine, kohtuotsusega äravõetud õigusi tagasi andma (EKSS).

**Riskitolerants**- maksimaalne riski aktsepteeritavuse piir (töös liikluskäitumise kontekstis).

**Serotoniin**- FÜSIOL kesknärvisüsteemis, vereliistakuis ja seedekulglas leiduv bioloogiliselt aktiivne aine. *Serotoniini hulgast veres sõltub inimese heaolutunne.* (EKSS)

**Sotsiaalne norm**- ühiskonnasse puutuv, ühiskonna eri osade omavahelisi suhteid puudutav väljakujunenud v. kehtestatud reegel (EKSS).

**Sõiduki juhtimist keelav joobeseisund**- juht ei tohi olla joobeseisundis. Joobeseisund on alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine või muu sarnase toimega aine tarvitamisest põhjustatud

tervise seisund, mis avaldub väliselt tajutavates häiritud või muutunud kehalistes või psüühilistes funktsioonides ja reaktsioonides (LS § 2).

**Sõitja** on isik, kes kasutab liiklemiseks sõidukit, kuid ei juhi seda (LS § 2)

**Testosteron**- FÜSIOL olulisim meessuguhormoon, mis reguleerib isassuguelundite arengut ja talitust (EKSS).

**Magistritöös kasutatud lühendid:**

EK- Euroopa Komisjon.

ETSC- Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu (European Transport Safety Council).

RLOP- rahvuslik liiklusohutusprogramm.

SARTRE- (Social Attitudes Towards Road Traffic Safety in Europe) Liiklusohutusprogramm  
Euroopa liiklusohutuslaste sotsiaalsete hoiakute suundumuste selgitamiseks.

## SISSEJUHATUS

Liiklusohutus on ühiskonnas oluline probleem. Kui inimene ei pea just ekstreemset riskiderohket ametit, on tal kõige suurem oht saada kehalisi vigastusi või hukkuda liikluses.

Liiklusohutuse probleemid on vähemal või suuremal määral sarnased kõigis Euroopa Liidu (EL) liikmesriikides. EL püstitas juba 2001. aastal kvantitatiivse eesmärgi parandada oluliselt liiklusohutust ja vähendada liiklusõnnetustes hukkunute arvu 2010. aastaks 50% võrra. ELi liiklusohutuse tegevusprogrammis kavandatud tegevustega (2001–2010) suudeti päästa üle 78 000 elu. Vaatamata eelmiste (2001-2010) ELi programmide edusammudele ei ole Euroopa teed veel kaugeltki ohutud. Uute suuniste eesmärk on vähendada liiklusõnnetuste ohvrite arvu 2020. aastaks 50% võrra. (Komisjoni...2010)

Liiklusohutus on Eesti üks siseturvalisuse eesmärk. Inimelude säästmine (sh liikluses) on Siseministeriumi haldusala prioriteet. (Turvalisuspoliitika... 2012:41)

Liiklusohutuse tasemelt oli Eesti 2010. aastal Euroopa Liidu 11. Riik ning Eestis hukkus 58 liiklejat miljoni elaniku kohta. (Road...02.11.2011)

Töö teema on **aktuaalne**, sest liiklusõnnetused on maailmas esikohal noorte inimeste surma põhjusena. Viimase kümne aasta jooksul on Euroopa Liidus liikluses kaotanud elu üle 137 000 noore vanuses 15-30 ja neist 81% on hukkunud mootorsõidukijuhi rollis. Kõikidest sõidukite kokkupõrkel hukkunutega liiklusõnnetustest on 37% noorte juhtide põhjustatud. Noored mootorsõidukijuhid on liikluses ohtlikud endale, sõitjatele, teiste sõidukite juhtidele ja liiklejatele. Noorte vanusegrupi riskikäitumine liikluses ületab 75% kõikide vanusegruppide keskmist, noorte meeste risk ületab 168% kõikide vanusegruppide keskmist. (Young... 12.12.2011)

Oluline on selgitada välja noorte vanuserühma mootorsõiduki juhtide riskikäitumise iseärasused ja ajendid Eestis ning noori juhte enim mõjutavad tegevused, et rakendada saadud teadmist elude säästmisel liiklusjärelvalve, ennetustöö ja meediasuhtluse kaudu.

Töö **uudsus seisneb** autoripoolses lähenemises, kuna varasemalt pole teemat selliselt uuritud. Noorte mootorsõidukijuhtide riskikäitumise ajendite ja tagajärgede põhjal teeb autor ettepanekud liiklusjärelvalve planeerimiseks/tõhustamiseks, samuti liikluskasvatuse ümberkorraldamiseks.

Noorte juhtide riskikäitumise eri aspektid on olnud uurimisaineks mitmele rahvusvahelisele teadustööle ja -artiklile. 25.10.2011 teadusandmebaasidest SAGE Journals Online, EBSCOHost Web tehtud päring andis ligi tuhat vastet noorte juhtide, liiklusohutuse ja riskikäitumise teemal (*young driver, risky driving jne*). Näiteks on olnud teadustööde uurimisobjektiks sõidukoolituse pikkuse mõju noorte juhtide riskikäitumisele; noorte ja staažikate juhtide liikluskäitumise erinevused; riskeeriv liiklemine ja juhi sotsiaalmajandusliku tausta seos; rassilise kuuluvuse ja riskikäitumise seosed; meeste ja naiste liikluskäitumuslikud erinevused jne.

Eestis on 2008. aastal Diva Eensoo kaitsnud Tartu Ülikooli meditsiiniteaduskonnas doktoritöö pealkirjaga „Riskeeriv liikluskäitumine ning riskikäitumise markerid kooliõpilastel ja sõidukijuhtidel“. Eensoo uuris noorte riskikäitumist meditsiinilis-bioloogilistest aspektidest.

Magistritöö **uurimisaine** on liiklustravalisus ja **uurimisobjekt** noorte mootorsõiduki juhtide hoiakud ja nende mõjutamine ning riskeeriva käitumise tagajärjed. Magistritöös käsitletakse noorte juhtidena 16-30 aastaseid liiklejaid, kes omavad mistahes kategooria juhtimisõigust mootorsõiduki juhtimiseks. 16-30 aastaste vanusegrupi valik tuleneb noore mõistest, mootorsõiduki juhtimisõiguse miinimum vanusest ja rahvusvahelisest praktikast noorte juhtide sihtrühma käitumise uurimisel.

Magistritöö **eesmärk** on selgitada välja Eesti noorte mootorsõidukijuhtide riskikäitumise hoiakud, tagajärjed ja iseärasused ning töötada välja ettepanekud sihtrühma liikluskäitumise mõjutamiseks.

Kuna eelnevad uuringud (Young...12.12.2011) on näidanud, et noorte vanusegruppi iseloomustab kõrgem riskikäitumise tase võrreldes teiste vanusegruppidega, siis on tööle püstitatud järgmised **hüpoteesid**:

1. Eesti noorte mootorsõidukijuhtide riskikäitumisega seotud hoiakud erinevad teiste vanusegruppide omadest suurema riskitolerantsi poolest.
2. Eesti noored mootorsõidukijuhid panevad teiste vanusegruppidega võrreldes toime enam ohtlikke liiklussüütegusid ja põhjustavad enam inimkahjudega liiklusõnnetusi.

### Püstitatud uurimisülesanded:

1. Analüüsida teemakohaseid teadusallikaid, et selgitada välja noorte mootorsõidukijuhtide riskikäitumise ajendeid ja liikluskäitumise mõjutamise võimalusi.
2. Selgitada välja ja analüüsida Eesti noorte mootorsõidukijuhtide riskikäitumisega seotud hoiakuid ning nende liiklussüütegusid ja liiklusõnnetusi, saamaks teada sihtrühma riskikäitumise iseärasused.
3. Analüüsida ja sünteesida uurimistulemusi, et leida seoseid riskikäitumisega seotud hoiakute ja tagajärgede vahel ning teha ettepanekuid liikluskäitumise mõjutamiseks.

Töö koosneb kahest peatükist.

Esimene peatükk avab teoreetilise kirjanduse ja teadusartiklite analüüsina noorte juhtide riskikäitumise eripärad. Autor analüüsib noorte juhtide riskikäitumise erinevaid uuringuid, nende tulemusi ja mõjutamise võimalusi.

Teises peatükis selgitatakse välja ja analüüsitakse Eesti noorte mootorsõidukijuhtide riskikäitumisega seotud hoiakuid ning liikluskäitumise statistikat (ajavahemikul 2007-2011). Viiakse läbi uuringutulemuste ja teooria süntees, et kontrollida hüpoteese ja leida aluseid järelduste ning soovitude tegemiseks noorte juhtide liikluskäitumise mõjutamisel.

Tegemist on **rakendust loova** uurimusega. Magistritöö käigus kogutud teadusallikate ja läbiviidud uuringute tulemuste põhjal koostab autor soovitusel liiklusohutusega tegelevatele ametnikele sihtgrupi mõjutamiseks. Magistritöö teadmiste ja tulemuste rakendamisel on kasusaajaks Eesti liiklejad. Liiklusjärelvalve teostajad saavad uusi teadmisi noorte mootorsõidukijuhtide riskikäitumise ajenditest ja mõjutamise võimalustest.

Töö kirjutamisel on analüüsitud teemakohaseid teadusallikaid, Euroopa Liidu õigusakte, Eesti õiguskorras kehtivaid normatiivakte ja õigusosalast kirjandust. Läbiviidud uuringutes on kasutatud kvantitatiivseid andmekogumismeetodeid: mootorsõiduki juhtide ankeetküsitlust, liiklussüütegude ja liiklusõnnetuste statistikat.



# 1. NOORTE JUHTIDE RISKIKÄITUMINE JA SELLE MÕJUTAMINE

## 1.1. Noorte juhtide hoiakud ja riskikäitumise ajendid

Hoiak on isikupärane laad või suhtumine (Eesti...04.11.2011). Oma oskused ja hoiakud saadakse kaasa lapseeas enda kasvatajatelt ja elukeskkonnalt. Lapseeas pannakse alus edaspidisele turvalisele liiklemisele. Liiklushoiakuid kujundavateks teguriteks on ametnike tegevus (karistused, hoiatused, järelevalve), sotsiaalsed normid ja traditsioonid, ohu kogemine (liiklusõnnetused, õnnetusest hädavaevu pääsemine, ohuolukorrad), oma käitumise analüüs ja vigade tunnistamine (vigade hindamine ja lahenduste leidmine, vilets juhtimisoskus, halb kohanemine liiklusega), liikluskorraldus- ja liiklusohutusnõuete omandamine (põhjalikud baasteadmised, aktiivne huvi, individuaalne vaatlus ja enesetäiendamine). (Ellonen jt 2002:101-103)

2009. aastal Austraalia George'i Instituudi uuringus selgitati 20 000 noore juhi liiklusohutusosalaste arusaamade, hinnangute ja liiklusõnnetuste vahelisi seoseid. Ilmnes, et kui noor juht võtab omaks riskantse kiirustava sõidustiili, sõltumata oma liiklusohutusosalastest tõekspidamistest, kasvab koheselt oht sattuda liiklusõnnetustesse. Noortel, kellel on madal riskitunnetus või kes pole võimelised piisavalt hindama sõidukijuhtimisega kaasnevaid riske, on suur tõenäosus sattuda liiklusõnnetustesse. Juhid, kellel on küllaldane arusaam liiklusohutudest, aga on samal ajal omaks võtnud väärad liiklusalased hoiakud, omavad kõrget liiklusõnnetuste põhjustamise riski. (Risky Driving... 2009)

Selle uuringu tulemustest järeldab autor, et ainult teadlikkus ohtudest ei ole piisav riskikäitumise ärahoidmisel. Oluline on, et omandatud teadmiste põhjal muudab noor juht ka oma käitumist, st hakkab liiklema elusäästvate hoiakutega.

Riskikäitumine on inimeste elu ja tervist ohustav käitumisviis (Eesti...04.11.2011). Turner ja McClure (2002) on uurinud kõrge riskiga sõidukijuhtide demograafilisi tunnuseid ja leidnud, et riskeerivalt liiklevad reeglina noored mehed, vallalised, lesed ja täiskohaga tööl käivad inimesed ning vallalised mehed vanuses 17-29 otsivad kolm korda suurema tõenäosusega elamusi liiklusest kui teised vanusegrupid.

Miks noored mehed on riskialtimad? Evolutsiooniteadlase Dobbs'i (2011) hinnangul tuleneb noorukiea ainulaadsus geenidest ja arenguprotsessist, mis on välja kujunenud tuhandete inimpõlvete vältel, mängides olulisel üleminekuetapil võimendatud rolli ja vormides olendi, kes on treenitud lahkuma turvalisest kodust ning liikuma võõrale territooriumile. Noorukieas riskialdis kulude ja tulude vaagimine on evolutsiooni käigus andnud noortele kohastumiseelise. Noorena tipneb käitumisteadlaste hinnangul elamustejanu- jaht adrenaliini järele, erutus millestki ebatavalisest või ootamatust. Teismelised ei riski rohkem mitte seetõttu, et nad ei mõista ohtu, vaid sellepärast, et nad tunnetavad riski ja hüvitust teisiti. Cronin (1991) leiab lisaks, et noored mehed soovivad avaldada muljet vastassugupoolele, näidates oma oskusi, vilumust ja kartmatust. Demonstreeritakse, et jäädakse ellu suurtel kiirustel sõites või palju juues. Alkoholi juues aktiveerub noorte meeste enesetõestamise soov veelgi.

Noorte ja vanemate liiklejate grupierinevusi uurides on leitud vanusegruppide ohu tajumises erinevusi. Teadlased Ben Gurioni ülikoolist (Borowsky jt 2002) tegid katseliselt kindlaks, et keskmisest halvema ohutajumisvõimega on noored kogematud juhid, samas kui eakate juhtide võime ohtu tajuda ei ole halvem kogunud keskealiste juhtide omast. Kogunud ja vanuses üle 65 eluaasta autojuhid keskenduvad hoolikalt potentsiaalselt ohtlikele situatsioonidele, milleks on näiteks ristmikud ja tee ääres seisvad jalakäijad. Noored mootorsõiduki juhid märkasid küll väga ohtlikke situatsioone, kuid ei pööranud nii palju tähelepanu vähemohhtlikele olukordadele. Näiteks on sellega seonduvalt OECD (2006) noorte juhtide teemalises raportis väitnud, et uuringute tulemustele totudes ei ole noored juhid vastutustundlikud ja sõidukijuhtimiseks lubatud vanuse tõstmisega 18. eluaastalt 21. eluaastale säästab palju inimesid. Selle sammuga noorte põhjustatud liiklusõnnetuste risk väheneks 25% ehk 8% iga lisanduva eluaasta kohta.

Autori hinnangul väärivad selline väide ka Eestis sügavat analüüsimist ja diskussiooni ühiskonnas, sest sellega võib kaasneda märkimisväärne liiklusvigastuste arvu vähenemine. Analüüsimist vajab, kas mootorsõiduki juhtimisõiguse lubatud vanuse tõstmine annab paremaid tulemusi elude säästmisel, kui teised riske maandavad tegevused samale vanusegrupile.

Grupierinevuste teemal on uuritud seoseid sõidukimarkide ja noorte juhtide liiklusriski vahel. Erinevat marki sõidukite juhid riskivad erinevalt ja samal ajal erinevad nad ka sõidustiili poolest: „turvalised“ juhid valivad üht marki sõidukeid ja „ohtlikud“ teist tüüpi. Samas tundub, et oma

ärritusseisundi kontrolli all hoidmisega seotud puudujäägid panevad juhte rohkem riskima, eriti sel juhul, kui sõidetakse sportautoga. Selliseid tulemusi on andnud USA-s ja Euroopas läbiviidud uuringud. (Christ jt 1994)

Autorile teadaolevalt ei ole Eestis samal teemal uuringuid läbi viidud, kuid tihti on meedias leidnud kajastust noorte meeste ja nende juhitud BMW liiklusõnnetustesse sattumise teemat. Need juhtumid on loonud noorte meeste ja BMWdega analoogse kuvandi Christi (1994) artiklis toodule.

Rootsi Karolinska Instituudi teadlased Hasselberg & Laflamme (2003) uurisid 16-23-aastaste noorte liikluskäitumise ja nende vanemate sotsiaalmajandusliku tausta seost. Uuriti noorte inimeste lapsevanemate sotsiaalse klassi, hariduse, sissetulekute erisuse ja liiklusvigastuste seost. Lihttöölise, füüsilisest isikust ettevõtjate (FIE), põllutöölise, põhiharidusega vanemate lapsed käitusid liikluses riskeerivamalt võrreldes noortega, kelle vanemad olid majanduslikult enam kindlustatud ja kõrgema haridusega. Kontrastina näitas uuring, et leibkonna sissetulekute ja noorte juhtide liiklusvigastuste riski vahel seoseid ei leitud. Liiklusvigastusi oleks 25% vähem, kui kõik noored omaksid kõrgema sotsiaalmajandusliku grupi riski taset ja 29% vähem, kui noored omaksid kõrgharidusega vanemate grupi riski taset.

Hasselberg & Laflamme (2003) uuringu tulemuste põhjal järeldab autor, et majanduslik heaolu on üks näitajatest, mis vähendab kaudselt ka närvilisust ja liigsete riskide võtmist liikluses. Mida kõrgem on inimeste majanduslik heaolu, seda turvalisemalt end tuntakse ja ka vastavalt liikluses käitutakse. Majanduslikust kindlustatusest olulisem on keskmine haridustase, mis loob head eeldused ohutute hoiakute kujunemisele.

Miks osa samas vanuses noortest juhtidest on liikluses riskialtimate ja teised mitte? Individuaalsed erinevused tulenevad peamiselt erinevusest vaimsetes võimetes, psühholoogilistest erinevustest ja inimeste hoiakute erinevusest. Riskikäitumise individuaalsete põhjustena on Kangro (2011) käsitletud emotsioone ja vajadust kogeda teravaid elamusi. Tavaliselt on riskikäitumisele altimate inimesed, kes on otsustes impulsiivsed ja kelle enesekontroll on väiksem. Nad on loomult madalama kontrollitasemega ja kui ümbritsevad keskkonnategurid isiksuseomaduste avaldumist soosivad, siis nad võivad käituda ettearvamatult ja isegi ohtlikult. Vastandiks on neile inimesed, kes

on distsiplineeritumad ja suudavad oma emotsioone rohkem kontrollida. Impulsiivsust on Eesti keele seletavas sõnaraamatus kirjeldatud järgmiste terminitega: impulsi, hetkelise mõttesähvatusel toimiv, erk, elavalt reageeriv (Eesti...04.11.2011). Eristada tuleb kahte erinevat impulsiivsuse liiki. Dickman (1990: 58, 95-102) eristab impulsiivsuses adaptiivset (kalduvus toimida kiiresti olukorrale kohaselt) ja maladaptiivset poolt (kalduvus toimida mõtlematult, mis võib kaasa tuua ebasoovitavaid tagajärgi).

Seoseid on leitud lisaks impulsiivsuse ja suitsetamise vahel. Missouri ülikooli teadlaste (Quitting... 01.01.2012) uurimistööst selgub, et isiksuseomadused võivad olla põhjuseks, miks noored sigareti järgi haaravad, kuid ka vastupidi - suitsetamisest loobumine jätab isiksusele tugeva jälje. Teadlased võrdlesid 18-35-aastaseid suitsetajaid ja neid, kes olid suitsetamise maha jätnud ning leidsid, et suitsetamist jätkanud paistsid silma kahe isiksuse omaduse tõttu- neil oli kõrge impulsiivsus ja neurootilisus. Noored vanuses 17-25 muutuvad suitsetamisest loobumisel vähem impulsiivseks ja vähem neurootiliseks. 18-aastased suitsetajad olid kõrgema impulsiivsusega kui sama vanad mitesuitsetajad. Suitsetajad vanuses 17-25, kes suitsetamisest loobusid, muutusid oluliselt ka isiksuselt- nende kõrge impulsiivsus ja neurootilisus vähenesid.

Eensoo (2010) ja Zuckerman (1994) on leidnud, et mitmed käitumiskalduvused on pärilikud, kuid nende mõju väljendumine sõltub sageli inimeste elukeskkonnast. Riskeerival käitumisel on biokeemiline tagapõhi ja põhjus on ajus toodetud hormooni- serotoniini (õnnehormooni) tasemes. Alkoholi joobes tabatud juhtide uuringust tuli välja, et neil on see serotoniini (MAO) aktiivsus madalam ning kihutajatel on kõrgem. Madala MAO tasemega inimestel on suurem vajadus tubaka, alkoholi ja narkootikumide manustamiseks. Elamustejanu otsivatel meestel on erakordselt kõrge testosterooni tase (Zuckerman 1994).

Autori hinnangul tuleb biokeemiliste uuringute tulemustesse suhtuda pigem kriitiliselt, sest bioloogia ei määra kõike, oluline on ka ümbritseva keskkonna mõju.

Bioloogilise arengu järgi on inimeste nägemine kõrgpunktis 20-aastaselt ja kuulmisteravus 13-aastaselt (Butterworth & Harris 1994).

Autori hinnangul on hea nägemine ja kuulmine väga olulised aistingud sõiduki juhtimisel ning see peaks andma noortele eakamatest juhtidest eelise ohutumaks liiklemiseks. Selle eelise pärsvad aga riskikäitumist mõjutavad tegurid, kuna noored põhjustavad rohkem liiklusõnnetusi kui eakamad juhid.

Individuaalsed erinevused seisnevad ka inimeste vaimsetes võimetes. Mida rohkem me oma tegevust mõtestame ning asju enda jaoks ratsionaalselt lahti seletame, seda väiksem on tõenäosus, et tormame riskikäitumisse. Mida võimekam on inimene vaimselt, seda oskuslikum arutleja ta on. Kõrgema vaimse võimekusega inimene suudab rohkem kaalutleda ja riske arvesse võtta, et teha vahet instinktiivsel ja mõistlikul reaktsioonil. (Kangro 2011)

Autori hinnangul ei saa kindlasti üks-ühele öelda, et ainult madalama intelligentsiga inimesed satuvad ohtudesse ja põhjustavad liiklusõnnetusi.

Vaimne võimekus annab eeldused kõrgele haridustasemele. Haridustaseme ja eluea pikkuse seost kinnitab ka Eurostat (Haridus...04.03.2012) analüüs. Uuringus analüüsitud 13 Euroopa riigi (sh Eesti) rahvastikuandmete järgi on eranditult kõikides riikides kõrgema haridustasemega isikutel oodatav eluiga pikem. Suurim erinevus oli riikide võrdluses Eestis 2008. aastal. Nii oli kõrgharidusega 30-aastaselt Eesti mehel lootus elada keskharidust mitte omavast mehest 17 aastat kauem, 30-aastaste naiste jaoks piirdus sama erinevus oodatavas elueas üheksa aastaga. Rootsis oli vastav erinevus meeste puhul neli ja naistel kolm aastat. Haridustase tingib erinevuse sissetulekus, tervisekäitumises, toitumises, õnnetusjuhtumitega seotud riskides jms.

Noorte sõidukijuhtide grupi- ja individuaalsete erinevuste põhjuste teadmine on autori hinnangul oluline liiklusohutuse aspektist. Kui 18-25-aastastel autokooli õppuritel viia läbi individuaalsete erinevuste testid, saab sellega teadvustada noortele mootorsõiduki juhtidele erinevustega kaasnevaid riske. Testide läbiviimine küll pikendab koolitust ja muudab selle kallimaks, kuid inimeste säästmisel võib see olla efektiivne meede. Oluline on noorte vanuserühmale suuremas mahus (kui eakamatele liiklejatele) ohutaju treeningute läbiviimine autokoolides. Nende tegevustega saab osaliselt maandada sihtrühma liikluskäitumisega kaasnevaid ohte.

Noorte juhtide riskikäitumise põhjusena on ühtlasi tähtis sõidukogemus, kuigi Elloneni jt (2002) sõnul selle fakti paikapidavus noorte puhul päris selge ei ole. Ka suure juhtimiskogemusega noortega juhtub sageli liiklusõnnetusi, mis näitab, et eaga ja elus ettetulevate olukordadega kaasnevatel teguritel on suurem osa, kui vilumusel. (Ellonen jt 2002:101-102) Samas on mitmed teised uuringud kinnitanud vastupidist, et sõidukijuhi kogemused on olulisemad juhi ealistest iseärasustest. 2005. aastal USAs läbiviidud uuringu andmed näitasid, et suurim liiklusõnnetuste risk on esimese viie kuu jooksul alates juhtimisõiguse saamisest (120 õnnetust 10 000 autojuhi kohta). Peale esimest viit kuud juhistaazi liiklusõnnetuste arv langeb järsult (70 õnnetust 10 000 autojuhi kohta) ja siis väheneb aeglaselt järgmise 18 kuu juhtimiskogemuse ajal (50 õnnetust 10 000 autojuhi kohta). (The... 2006;118;2570) Sama kinnitab ka McCartt jt (2009) uuring, et sõidupraktika pikkusel on igas vanuses tugev positiivne efekt liiklusriskikäitumisele, eriti noortel juhtidel. Uuringutes, kus üritati mõõta tähtsust vanuse ja kogemuse tegurite vahel, oli kõige positiivsem efekt juhtimiskoolituse pikkuses. Eelkõige väheneb riski tase peale 25. eluaastat (Williams 2003). Noored juhid on isegi peale 6 kuud juhtimiskogemust täiskasvanutest oluliselt vähem võimelised tegelema sõidu ajal kõrvaliste tegevustega nagu näiteks mobiiltelefoniga rääkimine. Kõrvalised tegevused sõidu ajal halvasid oluliselt noorte juhtide tähelepanu- ja sõiduvõimet (Olsen jt 2006). Seda riski vähendab ka Eestis 01.07.2011 jõustunud liiklusseaduse muudatus, kus mobiiltelefoni on keelatud sõidu ajal käes hoida ja seda nii asulas kui asulavälisel teel (Liiklusseadus, 17.06.2010).

Riskikäitumise sotsiaalsete põhjuste uuringutes on avastatud noorte juhtide riskikäitumises erisusi selles, kas liiklemiseks kasutatav sõiduk on vanemate või noore isiklik sõiduk. Cammisa jt (1999) uuringud näitasid, et isiklikku sõidukit omavad noored kasutavad seda ka sagedamini, st sõidavad rohkem kilomeetreid ning ületavad sagedamini lubatud sõidukiirust ja liikleavad ohtlikumalt, kui need noored, kes kasutavad vanemate autot. Williams jt (2006) ja Garcia-Espana jt (2009) uuringud kinnitasid, et noored, kes omasid sõiduautot, osalesid kaks korda sagedamini liiklusõnnetustes ja ületasid kiirust kaks korda sagedamini, kui need, kes kasutasid vanemate autot. Sellest järeldub, et noortel, kellel on suurem võimalus mistahes ajal auto kasutamiseks, omavad kõrgemat riski liiklusõnnetuste põhjustamiseks.

Nende uuringute tulemuste põhjal järeldab autor, et noorte riskikäitumist liikluses mõjutab sõiduvahendi kättesaadavus st palju ta sõidukit sõitmiseks kasutada saab ja kindlasti materiaalse ning moraalse vastutuse tunne vanemate ees. Kui liigeldakse enda autoga, siis ei tunta sellist

moraalset vastutust. Noored, kes omavad isiklikku sõidukit käituvad riskeerivamalt, kui vanemate sõidukiga liigeldes. Samal teemal oleks huvitav uurida, kas noorte riskikäitumises on ka erisus kui kasutatakse tööandja või liisingfirma sõidukit, millel on kaskokindlustus? Psühholoogiliselt tundub materiaalse vastutuse tunne väiksem, kui enda materiaalsed riskid on kindlustusega maandatud.

Lisaks nimetatud põhjustele, on seoseid leitud ka noorte juhtide kiiruskäitumise ja kaassõitjate arvu vahel. Nii on kaassõitjate negatiivne psühholoogiline mõju noorte juhtide sõidukiirustele ja riskikäitumisele leidnud kinnitust Simons-Morton jt (2005), Ellonen jt (2002) ja Williams (2003) uuringutes. Samas vanuses kaassõitjate psühholoogiline surve sunnib vähese sõiduvilumusega ja ebakindlat juhti ülearu riskima. Seetõttu erineb kambasituatsioonis toimunud liiklusõnnetus üksinda sõitja õnnetusest, eriti noorte juhtide puhul, kuna kaassõitjate mõju õnnetuse tekkimisele on sageli määrav (Ellonen jt 2002). Simons-Morton jt (2005) uuringus selgus, et noored juhid (nii mehed kui naised) sõitsid üldisest liiklusvoost kiiremini, kiirendasid sagedasti mõtlematult ja selline käitumine oli domineeriv, kui kaassõitjaks oli meessoost nooruk. Kaassõitjate arvu ja liiklusõnnetuste riski vahelist seost ilmestas asjaolu, et noore juhi poolt iga täiendava sõitja pealevõtmisega suurenes proportsionaalselt liiklusõnnetuste risk. Üksi sõites oli noortel juhtide riskikäitumine 40% madalam, kui ühe samaealise kaassõitjaga. Williams (2003;34:5-15) leidis, et eriti kõrge on risk kolme ja enama kaassõitjaga. Märkimisväärne on asjaolu, et selliseid seoseid leiti ainult noorte juhtidega ja teistel vanusegruppidel neid ei esinenud. Risk oli kõrgeim 16-19- aastastel juhtidel.

Autori hinnangul saab kaassõitjate ohtlikku mõju noorte juhtide riskikäitumisele arvestada liiklusjärelvalve teostamisel. Noorte sihtgruppi tuleb hoida järelvalves erilisema tähelepanu all ja mistahes põhjusel nende sõidukit peatades, tuleb politseinikel noortele seda riski selgitada. Kaassõitjatega kaasneva riski teadmine on samuti oluline autokoolidele ja noore juhi lähedastele, kes saavad neid mõjusid selgitada ja vajalikul momendil meelde tuletada. Teades enda riske käitatakse reeglina ettevaatlikumalt.

Reese ja Smyer (1983) tegid elukäigu uuringutega kindlaks olulisemad sündmused ja etapid elutsükli, mis annavad indiviidi elule uue suuna. Inimene muudab selle tulemusel oma ellusuhtumist ja väärtushinnanguid. Nendest tähtsaim on lapsevanemaks saamine. Lapsevanemaks saamisest natukene vähem muudavad ellusuhtumist koolist väljalangemine, liiklusõnnetuses jala

kaotamine ja suur lotovõit. Sündmused, mis muudavad ellusuhtumist, esinevad neljas kontekstis: perekonna, töö, tervise ja abielu kontekstis.

Autor arvab, et selle uuringu tõekspidamist tuleb kontrollida ka noorte juhtide kontekstis, kas abiellumine ja lapsevanemaks saamine muudavad noorte meesjuhtide ellusuhtumist ja liiklusohutusalaseid hoiakuid.

Kokkuvõttes selgus, et noored juhivad mootorsõidukit kiirustavalt ja riskeerivalt ning sellise sõidustiili peamised põhjused on (käsitletud uuringute põhjal) noorte vanusegrupi ealised ja individuaalsed iseärasused nagu arengulised muutused, impulsiivsus, kõrgendatud vajadus elamustejanu järele ja soov kaaslastele muljet avaldada. Samuti ilmnisid seosed riskeeriva ja kiirustava sõidustiili ja kaasreisijate arvu ning soo vahel.

## 1.2. Sõidukiiruse, joobe ja turvavarustuse seosed liiklusõnnetuste tagajärgedega

Liiklusõnnetused toimuvad reeglina mitme erineva teguri koosmõjul. Williamsi (2003), Gonzalese jt (2005) uuringute tulemused kinnitasid, et sõidukiirus on noorte juhtide kõige olulisem fataalsete tagajärgedega õnnetuste põhjus ja noortel juhtidel on see kaks korda sagedasem raskete tagajärgedega õnnetuste põhjus võrreldes kogenud juhtidega.

Sõidukiiruse teemalise küsitlusuuringute tulemustest (2011) selgus, et 89% Eesti meesjuhtidest ja 83% naistest väitis, et nad ületavad linnadevahelistel põhiteedel tihti kiirust ning seda ei peeta oluliseks rikkumiseks. Väiksematel ja kohalikel maanteedel ületab kehtestatud piirkiirust 87% meestest ja 83% naistest, linnades ja asulates 69% meestest ja 56% naistest. Kiiruse ületamise peamiseks põhjuseks hinnati soodustavaid sõidutingimusi (75%). Teisel kohal oli arvamus, et kiiruse ületamine kuni +10 km/h on üldiselt aktsepteeritav (74%). Kiirust ületatakse enamasti ka möödasõitudel.

Konkreetsel teel arendatava sõidukiiruse ja liiklusõnnetuste arvu ning raskusastme vahelist seost tõestas Prantsusmaal 2003-2005 läbiviidud uuring. Uuringu andmetel, alandades keskmist



sõidukiirust 5 km/h, kaasnes oluline liiklustravalisuse tõus ja hukkunute arvu vähenemine rohkem kui 30%. (Parimad...2007)

Bock ja Glass Miller (2005) viisid Washington DC koolide ümbruses läbi liikluskäitumise uuringu ja tulemused näitasid, et noored sõitsid üldisest liiklusvoost keskmiselt 1,3 miili tunnis kiiremini. Kiirust ületasid nii nais- kui meessoost autojuhid. Ilma kaassõitjateta ületas kiirust 14,9% meesjuhtidest ja meessoost kaassõitjaga 21,7% ning naissoost kaassõitjaga 5,5% juhtidest. Noortest naissoost juhtidest ületas kiirust üksi sõites 13,1%, meessoost kaassõitjaga 12,9% ja naissoost kaassõitjaga 15,5% juhtidest. Naissoost noored juhid eristusid samaealistest meestest sellega, et nad ületasid kiirust pigem lühiajaliselt ja tehes järske kiirendusi.

Autori hinnangul annavad selle uuringu tulemused indikatsiooni, et noorte meeste riskeerivat sõidustiili mõjutavad kaassõitjad ja neid rahustab naissoost kaassõitja. Noortele naissoost juhtidele avaldab kaassõitja vähem mõju.

Eesti juhtide hinnanguid kiiruse ületamiste vähendamise võimalustele selgitati sõidukiiruse teemalise küsitlus uuringu tulemustes (2011), millest selgub, et juhtidel on üldiselt positiivne hoiak kiiruskontrollimeetmesse. Positiivseid hinnanguid anti kiirustabloode paigaldamisele, liikluskasvatuse ja politsei järelevalve tõhustamisele ning püsikiirushoidja olemasolule autos. Hästi suhtutakse ka autojuhtide teadlikkuse tõstmisse, kiiruskaamerate paigaldamisse ja elektroonilistesse seadmetesse autos, mis hoiatavad või takistavad kiiruse ületamist. Mõnevõrra väiksemat poolehoidu leidsid karistuste karmistamine ja füüsilised meetmed.

Autori hinnangul näitavad juhtide arvamused positiivset hoiakut Eestis täna kasutusel olevatesse meetmetesse. Järelikult tehakse juhtide hinnangul liiklusohutuses ja järelevalves õigeid asju ja nad on need omaks võtnud. Iseasi on see, kui tõhusad need meetmed täna on.

Kuigi joobeseisundis mootorsõiduki juhtimist esineb palju harvem kui sõidukiiruse ületamist, on selle mõju liiklusohutusele suur. Joobeseisundis juhtide osakaal on Eesti liikluses aasta aastalt langenud. Kui 2003 aastal ületas see 3% piiri, siis 2010. ja 2011. aasta tulemused näitavad sama

taset 0,6% (2009. aastal 0,8%), mis iseloomustab olukorra tähelepanuväärset paranemist (Liikluskäitumise...2011).

Samas ei ole põhjust rahuloluks, sest joobeseisundis liiklejate poolt põhjustati 2011. aastal 239 inimkannatanuga liiklusõnnetust, mis on 16% koguarvust. Hukkunutega liiklusõnnetustest oli joobeseisundis mootorsõiduki juhtide (tarvitanud alkoholi või narkootikume) poolt põhjustatud 21 liiklusõnnetust. (Sari 2012)

2011. aastal põhjustasid joobeseisundis 16-30 aastased mootorsõidukijuhid 73 inimkannatanutega liiklusõnnetust, mis on 33% kõikidest noorte juhtide põhjustatud inimkahjuga liiklusõnnetustest (Liikluses...2012).

Justiitsministeeriumis (Ahven jt 2006) läbiviidud analüüsi tulemustel kujutab joobeseisundis juhtimine endast ühiskonnaohtlikkust nii esinemissageduse, kui sageli kaasnevate traagiliste tagajärgede poolest. Joobeseisundis juhtide osalusel toimub Eestis ligikaudu üks viiendik inimkannatanutega liiklusõnnetustest ning sellistes õnnetustes hukkub enam kui neljandik liikluses hukkunutest. Euroopa Liidu liikmesriikide statistika kohaselt toimub hukkunutega liiklusõnnetustest joobes juhi osalusel 20-25% (Parimad...2007:53). Eesti retsidiivsuse uuringu kohaselt on joobeseisundis juhtimine üks kõrgeima retsidiivsusemääraga süütegu (Ahven jt 2010).

Joobeseisundis mootorsõiduki juhtimiseks loetakse ka sõiduki juhtimist psühhoaktiivsete ainete mõju all, st medikamentide (rahustid, unerohud jms), uimastite (sh alkohol), närviärritavate või nende koostoime mõju all sõiduki juhtimine, kuna need võimendavad ja mõjutavad inimeste bioloogilisi erinevusi ning kesknärvisüsteemi toimimist. Erinevate psühhoaktiivsete ainete mõju inimorganismile on erinev. Psühhoaktiivsetest ainetest sagedamini tarvitatakse alkoholi, mis mõjub kesknärvisüsteemile joovastavalt. Alkoholi mõjul langeb juhtide otsustusvõime, reaktsioonikiirus, liikumine muutub ebakindlaks, kuulmine nõrgeneb ja väheneb nägemisteravus. (The Teen...2006)

Narkootiliste ja psühhotroopsete ainete või uimastavate ravimite mõju all olevaid mootorsõiduki juhte ning alkoholi ja uimastite koostarvitajaid peetakse liikluses samas ohtlikumaks, kui ainult alkoholi tarvitajaid, kuna mõned uimastid võivad tarvitaja panna end tundma üliinimesena, muuta

paranoiliseks või põhjustada hallutsinatsioone. Ravimite ja alkoholi koostarvitamisel võivad olla ettearvamatud tagajärjed. (Ellonen jt 2002:116)

Sõidukiiruse teemalises küsitlusuuringus (2011) selgitati Eesti juhtide hinnanguid mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise kohta. Uuringu tulemustest selgus, et 81% vastanutest ei olnud viimase aasta jooksul autot juhtinud joobeseisundis. 16% on seda teinud üks kord ja 3% kaks kuni neli korda. Meeste hulgas on joobeseisundis mootorsõiduki juhtimist esinenud rohkem kui naiste hulgas. 25% meestest on autot juhtinud joobeseisundis ühel korral, 4% kahel kuni neljal korral. 3% naistest on autot juhtinud joobeseisundis ühel korral. Küsitlusele vastanud juhtide hinnangutel on peamisteks liiklusõnnetusi põhjustavateks faktoriteks joobeseisundis sõidukijuhtimine, liiga kiire sõit, auto juhtimine väsinuna ja väikse pikivahe hoidmine eessõitjaga.

Noortele on joobeseisundis mootorsõiduki juhtimine eriti ohtlik, sest noorte tolerants alkoholi on madalam ja nende keha ei ole veel valmis alkoholiga võitlema. Sõiduki juhtimine nõuab noortelt enam tähelepanu ja kuna neil on väike sõidukogemus, siis pärsib alkohol nende juhtimisvõimeid enam kui eakamatel juhtidel. (Young... 12.12.2011) Alkoholi koordinatsiooni halvendavat mõju tuuakse välja nii füüsilisel kui ka vaimsel tasandil. Peamiselt väheneb selle mõjul aju piirkondade tundlikkus, mis on seotud ohutajuga ning inimaju ei saa enam aru, mis on mõistlik ja mis mitte. Riskikäitumise võtmesõnaks on emotsioonid ja kõrge emotsionaalse laengu korral suunavad inimest ratsionaalse mõtlemise asemel tunded. Alkohol on üks keskkonnategureid, mille mõjul vallanduvad emotsioonid kiiremini. (Kangro 2011)

2010. aastal viis Kanada Liiklusõnnetuste Uurimise Sihtasutus (Traffic... 2011) läbi liiklusohutuse uuringu, kus küsitleti 1600 erinevas vanuses juhti ja selgitati noorte liiklejate ohuteadlikkust alkoholi tarvitamise korral. Osalenud noortest oli 86% (vanuses 16-24) nõus, et peale alkoholi tarvitamist nad ei ole võimelised juhtima sõidukit ohutult. Selle vanuserühma juhtide teadlikkuse protsent oli oluliselt kõrgem, kui juhtidel vanuses 25 ja vanemad, kellest ainult 77% oli nõus, et nad ei suuda alkoholi juures juhtida sõidukit ohutult. Samas 12% 16-24- aastastest noortest kinnitas, et on juhtinud sõidukit joobeseisundis viimase 30 päeva jooksul. Üle 25- aastastest oli seda teinud 25%. Alkoholi tarvitanuna kasutasid noored sagedamini muid alternatiivsed transpordi võimalusi või ööbisid sõprade juures.

Ellonen jt (2002:115) uurisid alkoholi mõju mootorsõiduki juhtide tähelepanuvõimele ja sõidukiirustele. Alkoholi mõjul nõrgeneb oluliselt juhtide tähelepanuvõime ja sõidukiiruseid hinnatakse tegelikust väiksemaks ehk sõidetakse arvatavast suurema kiirusega. Oma võimeid hinnatakse üle, reageerimisaeg pikeneb, liigutuste automaatsus kaob. Alkoholi mõju juhtimisvõimele on pimedas suurem kui valguses.

Uuringutest selgub, et turvavarustuse kasutamine ei mõjuta liiklusõnnetuste arvu, küll aga vähendab märkimisväärselt raskete ja surmavate vigastuste riski. Turvavarustuse kasutamise ennetav mõju on surmavate vigastuste puhul suurem kui raskete vigastuste puhul. Vigastuste või surmaga lõppenud liiklusõnnetustes on selge seos pea- ja sisemiste vigastustega ning turvavarustuse kasutamine kaitseb eelkõige nende vigastuste eest. Näiteks uuriti 1995. aastal Norras liiklusõnnetustes osalenud mootorsõidukite juhtide ja sõitjate vigastuste ja surma põhjuseid. 64% juhtidest ja sõitjatest sai vigastusi või hukkus kokkupõrkel mingi sõidukisalongi osaga. 1,4% paiskus sõidukist välja, 0,03% sai sõiduki süttimisel põletusvigastusi ja 0,2% uppus. Ülejäänud juhid ja sõitjad said trauma teistel põhjustel. Sõidukisalongi osaga kokkupõrge või sõidukist välja paiskumine on kõige sagedasemateks surmaga või vigastustega lõppenud trauma põhjuseks. Turvavöö hoiab juhti ja sõitjat järskude pidurduste või liiklusõnnetuste korral kinni, et vältida sõidukisalongi osade vastu paiskumist. Turvavööd tuleb kasutada õigesti ja koos õigele kõrgusele reguleeritud peatoega, mis takistab kokkupõrke korral pea järsku liikumist ette või taha. Turvavöö kasutamisel saadud vigastustest on 42% kaelavigastused. (Liiklusohutuse...2001) Turvavöö mõju sõltub osaliselt ka sõidukiirusest ja on suurem madalamatel sõidukiirustel. Seepärast on oluline kinnitada turvavöö ka asulasisestel teedel. (Parimad... 2007:54)

Turvavarustuse kasutamine on sõitjatele ja juhile kohustuslik. Sõidukis, millel on turvavööd, peab sõitja olema sõidu ajal turvavööga nõuetekohaselt kinnitatud (LS § 30 ja 33). Sõidukis, millel peavad olema peatoed, peab peatugi olema reguleeritud selliselt, et see toetaks juhi ja sõitja pead kuklast. Mootorrattaga ja mopeediga sõitmisel peavad juht ja sõitja kandma kinnirihmatud motokiivrit. (Liiklusseadus, 17.06.2010)

Turvavöö kasutamine mootorsõiduki esiistmel vähendab keskmiselt surma või vigastuste riski 40-50%, tagaistmel 25%. Mopeedi ja mootorratta juhtide poolt kiivri kasutamine vähendab 25% liiklusvigastuste riski. Kasutades lisaks spetsiaalset mootorratturi kaitseriietust, väheneb

liiklusvigastuste risk 30%. Turvavöö efekt on suurim sõidukite laupkokkupõrke ja teelt väljasõitude korral. (Liiklusohutuse...2001)

Kruger & Schultz (2011) uuringu tulemustel on Eestis turvavöö kinnitamine üldiselt harjumuspärane. 96% liiklejatest on teadlikud, et turvavöö kasutamine tagaistmel on kohustuslik kuid realselt käituvad nii vaid 78%. Vähem kasutatakse turvavarustust tagaistmel, seda tehakse väiksema ohutaju tõttu. Peamiseks turvavöö kinnitamata jätmise põhjuseks väidetakse unustamist, harjumuse puudumist ja ebamugavust. Samas uuringus selgitati ka liiklejate rahulolu politsei tegevusega turvavarustuse kontrollimisel, ning selgus, et pooled küsitletutest olid politsei tegevusega rahul. Murelikuks tegi asjaolu, et liiklejate rahulolu politsei järelevalvega on viimase kolme aasta jooksul langenud 7% (67%-lt 60%-le). Küsitletud liiklejatest 30% hindas politsei järelevalvet ebapiisavaks. Liiklejad andsid hinnangu, et politsei suurem sekkumine parandab turvavarustuse kasutamist.

Milline oli olukord turvavarustuse kasutamisega Eestis 2011. aastal? Liikluskäitumise monitooringu (2011) järgi kasutas 98% (2010 93%) mootorsõiduki juhtidest turvavööd. Ees kõrvalistmel kasutas 98,4% (2010 87%) sõitjatest ja tagaistmel keskmiselt 92,7% (2010 63,1%). Näiteks USA-s oli 2009. aastal riigi keskmine turvavöö kasutustase 88% (The Increase... 02.03.2012).

Monitooringu tulemused näitavad, et turvavarustuse kasutamise tase oli Eestis 2011. aastal kõrge ja see loob head eeldused liiklejate kaitsmiseks liiklusõnnetustes. Turvavarustuse kasutamise kasvu peamiseks põhjuseks võib autori hinnangul pidada 2011. aastal kehtima hakanud uut liiklusseadust ja sellega kaasnenud meediakampaaniat, mille abil kasvatati juhtide teadlikkust.

Turvavarustuse kasutamine on oluline liiklusvigastuste vähendamisel. Seda tõestab ka asjaolu, et Eestis sai 2011. aastal liiklusõnnetustes vigastada 88 mootorsõiduki juhti ja sõitjat, kes olid vanuses 16-30 ning hukkus 9, kes ei kasutanud turvavarustust. (Sari 2012)

Kokkuvõtvalt võib öelda, et sõidukiirus on noorte juhtide kõige fataalsemate tagajärgedega õnnetuste põhjus ning kiiruseületamist ei peeta liiklejate poolt oluliseks rikkumiseks. Joobeseisundis mootorsõiduki juhtimine on ohtlik kõikidele liiklejate gruppidele ning eriti ohtlik

noortele, tulenevalt nende ealistest iseärasustest ja vähesest sõidukogemusest. Turvavarustuse kasutamine vähendab märkimisväärselt liiklusvigastuste riski.

### 1.3. Õigusliku regulatsiooni, karistuste ja liiklusjärelvalve roll riskikäitumise mõjutamisel

Noori juhte tuleb hoida seadustes erilisema tähelepanu all (erisubjektina), et neid suunata liikluses ohutumalt käituma. Seadustes sätestatud reeglitel on oluline roll ohutu liikluskeskkonna saavutamiseks. Neile liiklejatele, kelle hoiakuid karistustest teadmine ei mõjuta, on oluline vahelejäämise risk, st politsei järelvalve roll. Erisubjektisust rakendatakse teatud perioodiks. Enamasti on see EL riikides kuni kaks aastat alates juhtimisõiguse eksami sooritamisest. Kui noor mootorsõiduki juht selle kaheaastase perioodi jooksul eksib seaduse vastu, või põhjustab liiklusõnnetuse, siis toob see tihti kaasa juhtimisõiguse peatamise, veapunktsüsteemis lisa karistuspunktide saamise või kohustuse läbida täiendkoolitus. Eristatakse kolmes kategoorias juhtimisõigust: „õpilane“, „katseajaga“ ja nõ „täis load“, mida eristab juhtimiskogemus. Sellised põhimõtted on enamuse EL riikides kasutusel (samuti USA-s, Austraalias ja Uus-Meremaal) ja antud süsteem on tõestanud oma efektiivsust liiklussurmade vähendamisel. (Young... 12.12.2011)

Noore juhi erisubjektisuse näiteks võib tuua EL juhilubasid puudutava direktiivi 2006/126/EEC nõuded, kus kõikidel EL riikidel on kohustus 2013. aastaks kehtestada reeglid, mille järgi mopeedi juhtimisõigus on alates 16. eluaastast ja seda ainult peale eksami sooritamist. Selle direktiivi alusel viiakse sisse uued karmimad reeglid ka noortele mootorratta juhtimisõiguse omistamisel (vanus ja lubatud mootori võimsus). (Direktiiv 2006/126/EEC)

Samuti võib tuua näiteks sõidukijuhtidele kehtestatud lubatud alkoholipiirmäära erisuse. Austria, Saksamaa, Kreeka, Iirimaa, Itaalia, Läti, Leedu, Luksemburg, Holland ja Hispaania on langetanud lubatud alkoholi piirmäära algajatele juhtidele. EL-s on riike, kus on alkoholi tarvitamise nulltolerants kõikidele juhtidele (nt Tšehhis ja Ungaris). Ainult Belgias, Bulgaarias, Taanis, Soomes, Maltal, Portugalis ja Inglismaal on algajatele juhtidele kehtestatud sama alkoholi piirmäär, mis staažikamatele juhtidele (Young...2011). Eestis on kõikidele sõidukijuhtidele ühtne alkoholi piirmäär, mille kohaselt mootorsõidukijuhi, trammijuhi ja maastikusõidukijuhi ühes grammis veres

ei tohi olla alkoholi 0,20 milligrammi või rohkem või ühes liitris väljahingatavas õhus 0,10 milligrammi või rohkem (LS §69 ja KarS §424).

Reeglite ja karistuste teemal tekib tihti diskussioon, kas karmid karistused üksi hoiavad ära noorte juhtide liiklusrikkumisi? Karistamine ei saa siiski olla eesmärk iseendas, vaid peab püüdma ära hoida tulevasi võimalikke süütegusid – *poena relata ad effectum* (Sootak 1997:32) ning karistuse eesmärgid on üldpreventsioon ja eripreventsioon (Auväart 2009:205). Riigi karistussüsteem peab toetama üldist õigusküülekäitumisstrateegiat ja eluviisi. Normiadressaat käitub õiguspäraselt vabatahtlikult ega ole selleks sunnitud ähvarduse või kitsenduse vältimiseks. Karistusel on kolmesugune mõju: üldsuse kaitsmine kurjategija isoleerimisega, kurjategija taunimine talle karistuse kohaldamisega ja tema mõjutamine uute kuritegude toimepanemise ärahoidmiseks-kindlustamine, hirmutamine ja kasvatamine. (Sootak 2010:45-46)

Konkreetselt preventiivse eesmärgi saavutamise sõltub kurjategija tüübist: juhukurjategija puhul piisab hirmutamise, paranemisvõimelisi tuleb kasvatada, hirmutamisele või kasvatamisele mittealluvad retsidiivistid tuleb aga kahjutuks teha (Auväart 2009:211-212).

Autori hinnangul tuleb liikluse kontekstis käsitleda „retsidiivistide kahjutuks tegemisenä“ politsei tegevust raskeid liiklussüütegusid süstemaatiliselt toimepaneivate juhtide vastu, keda eelnevad karistused ja mõjutusvahendid ei ole suutnud mõjutada ning selleks tuleb kohtult aresti määramist või süüteo toimepanemise vahendi (sõiduki) konfiskeerimist taotleda, et kaitsta teisi liiklejaid ja rikkujat ennast. Sellel ajal, kui selline juht kannab karistust, ei saa ta teisi ega ennast liikluses ohustada.

Liiklussüütegude karistuste karmistamise positiivse mõju efekti kinnitas Hispaanias 2009. aastal läbiviidud uuring. 2007. aastal karmistati Hispaanias mitmete liiklusalaste süütegude karistusi ja kehtestati rangemad karistused sõidukiiruse ületamise, joobes juhtimise ja lubadeta sõidukijuhtimise süütegudele. Kaks aastat hiljem läbi viidud uuringu tulemused näitasid, et karistuste karmistamine avaldas mõju eelkõige meeste riskikäitumisele. Naisjuhtide põhjustatud liiklusvigastuste arvu seadusemuudatus ei mõjutanud. Enim mõjus muudatus liiklusvigastusi vähendavat noortele meestele, kes kasutasid liiklemiseks mopeedi või mootorratast. Uuringu põhjal

tehti järeldused, et mõningate liiklussüütegude karistuste karmistamisega on võimalik vähendada liiklusvigastatute arvu ja suurendada seeläbi liiklusohutust. (Novoa jt 2011)

Uute normide rakendamisel ja selle eest karistuste kehtestamisel võib teatud tingimustel olla ka negatiivne mõju. Näiteks on sellisele järeldusele jõutud inimeste motivatsiooni uuringutes. Kui kasutada väliseid motivaatoreid valesti, võivad need tuua täiesti vastupidise tulemuse esialgselt eesmärgist. Karistused, mis võidi kavandada esialgselt mõjutusvahendiks, võivad mõjutada inimesi käituma varasemast sagedamini norme rikkudes. Näiteks kui ajast kinnipidamise probleemi sooviti lahendada trahviga, siis normi rikkujate arv kahekordistus võrreldes enne trahvisüsteemi sisseseadmist, st karistatavat tegu hakati veel sagedamini sooritama. Trahvimine tekitas nn normi rikkumise maksustamise efekti. Normi rikkujad tunnetasid trahvi, kui kohustuslikku maksu, mida tuleb tasuda lubatud kiirema sõidu eest ja kui selle maksu lunastad, siis on kõik rahul. Karistamine ei soodustanud head käitumist vaid elimineeris selle. (Gneezy & Rustichini 2000, ref Pink 2011:52-56)

Autori hinnangul võib selline negatiivne efekt tekkida ka Eesti kiiruskaameratega maanteedel arvestades asjaolu, et hoiatustrahv ei ole karistus, mis läheks Karistusregistrisse ning neid rikkumisi ei arvestata uute karistuste määramisel. Kui kiiruskaamerate eesmärk on mõjutada liiklejaid sõitma lubatud sõidukiiruse piires, siis liiklusjärelvalve vähendamine kiiruskaameratega varustatud teedel, võib viia eelpool kirjeldatud tagajärjeni. Hoiatustrahvi hakatakse tunnetama, kui maksu kiirema sõidu ja kokku hoitud minutite eest.

Milline on noorte inimeste õigusteadmiste tase? Kaugia jt (2002) uurisid üheksakümnendatel aastatel Eestis ja USA teadlased sama meetodikaga 2001. aastal Texase osariigis noorte õigusteadlikkust. Tulemused näitasid Eesti noorte teadlikkust, et oma tegude eest tuleb vastutada ise. Texase keskkooliõpilased teadsid Eesti eakaaslastest paremini kehtivaid sanktsioone ja kujutavad seega paremini ette, millised süüteod on kergemad, millised raskemad. Samas tunnetasid USA koolinoored sealkehtivaid sanktsioone leebetena (86,4% hindas kõrgeimat karistusmäära leebeks, karmiks hindas 4,5%), Eestis olid hinnangud vastupidised (leebeks hindas 11%, karmiks aga 23%). Eesti noored said õigusteadmisi peamiselt massimeediast (ajaleht ja televisioon), Texase noored oma vanematelt ja sõpradelt. (Kaugia jt 2002:421-425)



Autori hingul võib selle uuringu tulemuste järelduste suhtes olla 2012. aastal kriitiline, sest tegemist on üle kümne aasta vana uuringuga ning Eesti õigusaktides ja massimeedia kanalite kasutamises on toimunud olulised muudatused. Samases on oluline arvestada teadmise, et Eesti noored saavad õigusteadmisi peamiselt massimeediast ning seda tuleb riskikäitumist põhjustanud õnnetuste preventtsioonis ära kasutada.

Kuigi Kaugia jt (2002:421-424) väitel ei moodusta õigusteadmised indiviidi õigusteadvuse struktuuris kõige määravam osa, ei tohi seda osa alahinnata. Noorte õiguslaseid teadmisi tuleb suurendada, sest mida suurem on indiviidi subjektiivsete käitumisprintsipiide ja teadmistena vastuvõetud õigusnormide kooskõla, seda järjekindlamalt õiguspärane on tema käitumine. Omandatavad õigusteadmised võivad tingida varem väljakujunenud käitumisprintsipiide ümberhindamise.

Liiklusjärelvalves on oluline politseinike vahetu suhtlemine juhtidega. Aktiivse liiklusjärelvalve ennetav efekt riskiliiklejatele saabub ainult siis, kui liiklejad saavad oma käitumisele negatiivset tagasisidet (VTT 1987). Samuti on seadustes sätestatud karmidel karistustel juhtide riskeerivale käitumisele ennetav mõju ainult siis kui politsei liiklusjärelvalve on reeglitest kinnipidamise üle aktiivne ja rikkujate vahelejäämise risk kõrge (Novoa jt 2011).

Autor järeldab, et aktiivne liiklusjärelvalve ja karmid seadused töötavad ennetavalt ainult koostöös ning karmid karistused üksi ei hoi ära riskikäitumist. Oluline on liiklusjärelvalve roll seaduste täitmise üle ja politseiametnike vahetu suhtlemine rikkujaga. Kiiruskaamerad ja teised kaasaegsed automaatse liiklusjärelvalve vahendid ei asenda politseiniku manitsussõnu, millel on täiendav oluline efekt rikkuja edaspidisele käitumisele ning seetõttu on oluline teada andragoogika võtteid täiskasvanud ja noorte liiklejate mõjutamisel.

Liiklusjärelvalve mõju juhtide käitumisele on teaduslikult uuritud ja jõutud järeldusele, et sellega on võimalik liikluskäitumist muuta. Empiiriliste andmete kohaselt on liiklusjärelvalve mõju liiklusohutusele 10-25% ja liiklusseaduse täielik järgimine vähendaks liiklusõnnetusi kuni 50%. (Parimad...2007)

Inimesed hindavad liiklusjärelvalve teostamist ja vahelejäämise tõenäosust (vahelejäämise riski) tegelikust palju suuremaks. Norras läbiviidud uuringu (Enderson 1978, ref Ellonen jt 2002:118-119) kohaselt hindas 60% juhtidest vahelejäämise riski suureks või eriti suureks ja seda hinnangut ei mõjutanud aastatepikkused tähelepanekud järelvalve mahu muutumise kohta. Ka määratud karistuste hulk ei mõjutanud vahelejäämisriski tõenäosusele antud hinnangut. Lühiajalise liiklusjärelvalve vähenemise mõju uuriti 1979. aastal Norras kahenädalase politseistreigi ajal. Streigi ajal ei teostatud üldse liiklusjärelvalvet ja riskiliiklejate vahelejäämise tõenäosus oli sellel ajal null. Sellest olid sõidukijuhid hästi informeeritud, kuna streigist oli meedias palju juttu. Streigi ajal tehtud mõõtmised näitasid, et keskmised kiirused kasvasid, kuid kardetust vähem võrreldes enne streiki valitsenud olukorraga. Suurenes kuni 10 km/h sõidukiirust ületavate juhtide arv. Tulemused kinnitasid, et suuremale osale juhtidest ei ole vahelejäämisriski lühiajalisel langusel olulist mõju. Vahelejäämise riski tase on oluline nende juhtide käitumisele, kes sõidavad pidevalt lohakalt ja rikuvad liiklusnõudeid. Liiklusjärelvalve kvantitatiivne või kvalitatiivne muutus mõjutab juhtide käitumist pikemas perspektiivis.

Selleks, et liiklusjärelvalve mõju ohutusele oleks maksimaalne, peab see keskenduma liiklussüütegudele, millel on liiklusohutusega otsene ja tõestatud seos (sõidukiiruse ületamine, joobeseisundis juhtimine, kinnitamata turvavööga sõitmine, liiga väike pikivahe, sõidukite tehnoseisund) ning toimuma ajal ja kohtades, kus rikkumine mõjutab ohutust eeldatavasti kõige enam. Liiklusjärelvalve aktsepteeritavuse ja usaldusväarsuse tõstmiseks on oluline mitte jätta muljet, et seda teostatakse tulu saamise eesmärgil. Trahvidest saadud tulu tuleks suunata tagasi liiklusohutusalasesse tegevusse ning üldsusele tuleks regulaarse tagasiside kaudu näidata liiklusjärelvalve positiivset mõju liikluskäitumisele. Tõhustatud liiklusjärelvalvet sõidukiiruse ületamiste, joobeseisundis juhtimiste ja turvavarustuse kasutamiste üle, peetakse üheks väga oluliseks (ja tulemuslikuks) viisiks, kuidas parandada lühikese ajaga märkimisväärselt liiklusohutust. Näiteks Prantsusmaa teedel on alates 2003. aastast kasutuses üle 1500 kiiruskaamera. Alates kiiruskaamerate kasutuselevõtust on 2003-2005 keskmine kiirus Prantsusmaa teedel vähenenud 5 km/h. Samal ajavahemikul vähenes liiklusõnnetustes hukkunute arv rohkem kui 30% ja 75% sellest vähenemisest arvatakse olevat saavutatud tänu kiiruskaamerate süsteemile. (Parimad... 2007).

Joobeseisundis sõidukijuhtide tabamiseks teostab politsei pistelisi kontrollid (nn „kõik puhuvad“). Pistelist joobekontrolli teostatakse EL riikides kõige rohkem Soomes, kus joobe testide arv on

rahvaarvu suhtes 34% ning kontrollitud juhtidest on ainult 0,2% alkoholi tarvitanud. Rootsi on joobe testide läbiviimise arvult teisel kohal EL-s, kus aasta jooksul kontrollitakse 17% rahvaarvust. Selle meetme tulemusel on joobes juhtide põhjustatud liiklusõnnetuste osakaal Rootsis vähenenud 14%-lt 9%-le. 1986. aastal, kui Holland suurendas joobekontrollide arvu kaks korda, vähenes selle tulemusel joobes juhtide arv 25%. 2003. aastast kontrollitakse Taanis kõikide reidide (nt turvavöö kasutamine, kiiruskontroll) käigus ka alkoholijoovet, ning selle meetme tulemusel vähenes kahe aasta jooksul alkoholiga seotud liiklusõnnetuste arv ühe neljandiku võrra. Norra hinnangute kohaselt väheneks pisteliste joobekontrollide kolmekordistamisel hukkunutega liiklusõnnetuste arv 3%. (Elvik & Vaa 2004).

Williams (2003) on toonud välja, et noortel juhtidel tuleneb alkoholi tarvitamise ja väsimusseisundis sõidukijuhtimise probleem nende elustiilist ning eriti aktuaalne on see probleem nädalalõppudel, kus varajaste hommikutundideni kestvalet pidudelt hakatakse koju sõitma. Sõidukijuhtide väsimusseisundi teemaga seostatakse reeglina kutselisi ja raskeveokite juhte. Samases on veokitele paigaldatud seadmed, millega mõõdetakse juhtide töö- ja puhkeaega ning nende seadmete olemasolu mõjub ennetavalt kutselistele juhtidele, sest reeglitest kinnipidamist kontrollitakse tihti järelevalve ametnike poolt. Paraku isiklikes sõiduautodes selliseid seadmeid standardvarustuses ei ole ja seega on selliste juhtide väsimusseisundis sõidukijuhtimise risk kõrge ning teades noorte sõidukijuhtide ealisi iseärasusi on see risk eriti arvestatav. Tulenevalt noorte sõidukijuhtide riskikäitumisest liikluses ja öisest unisusest, peab politsei noorte juhitud sõidukeid öisel ajal sagedamini kontrollimiseks peatama. Seda taktikat kasutades on võimalik vähendada noortega toimuvate liiklusõnnetuste riski.

Näiteks on Põhja-Ameerikas algajatel sõidukijuhtidel kõrge riski tõttu piiratud auto juhtimist pimedal ajal ja keelatud on öösel sõita koos teismeliste sõitjatega (Swedish... 1998). Avariide risk on öisel ajal võrreldes päevase ajaga suurem kõikides vanusegruppides, kuid kõrgeim on noorte vanusegrupis (Rice jt 2003; Williams 2003). Kui noortel on teistest vanusegruppidest kõrgem risk liiklusõnnetuste põhjustamiseks, siis väsimus tõstab oluliselt liiklusõnnetuste toimumise riski. Virginia osariigis (USA) 18 kuu jooksul läbi viidud uuring näitas, et kõigist mootorsõidukiga läbitud kilomeetritest sõidavad noored 24% ja vanemad liiklejad 18% öisel ajal. 62% sõidukilomeetritest läbis noor juht kaasreisijateta, 29% koos ühe kaasreisijaga ja alla 10% kilomeetritest mitme kaasreisijaga. Noored, kes omasid isiklikku sõiduautot, sõitsid öisel ajal 4

korda rohkem võrreldes nendega, kellel ei olnud isiklikku sõiduvahendit. Sagedasti oli sellistel juhtudel kaasas üks või rohkem sõitjat. (Klauer jt 2011)

Euroopa Uneuringute Ühingu teadlased tegid 1998. aastal uuringu E4 (maantee ühendab Rootsit Portugaliga) maanteel toimunud liiklusõnnetuste andmete põhjal. Uuring kinnitas, et öiste liiklusõnnetuste oluliseks põhjuseks on sõidukijuhtide unisus, pikad vahemaad ja vähesed puhkepausid. Kui võrreldi alla 30 aastaseid ja vanemaid juhte, siis selgus, et noortel oli suurem unevõlg ja nad olid läbinud pikemaid vahemaid. Samases oli noorte reaktsiooni testi tulemus parem. Reaktsiooni aeg langeb juhtide vanusega, läbitud pikkade vahemaadega ja väheste puhkepausidega. (Philip jt 1998)

Nende uuringute põhjal järeltab autor, et tulenevalt juhtide väsimuse teemalistest uuringutest ja arvestades noorte juhtide ealisi iseärasusi peavad noored juhid olema liiklusjärelevalve üheks sihtgrupiks öistel reididel. Eestis ei piira seadused noorte juhtide liikumist öisel ajal. Seetõttu on oluline politseil pöörata liiklusjärelevalves kutseliste juhtide töö- ja puhkeaja kontrollimise kõrvalt tähelepanu ka noorte juhtide väsimusseisundile öisel ajal.

Liiklusjärelevalve mõju saab politsei mitmekordistada oskusliku kommunikatsiooni ja meedia kaasamisega. Kommunikatsioonis kutsutakse seda *force multiplier (jõu kordistamine)* efektiks. Läbi meediapildi jõuavad konkreetse patrulli töö ja liiklusohutuse sõnumid tuhandete liiklejateni ja loovad liiklejate kujutluses suurema vahelejäämise riski, kui ainult ühe patrulli nägemine tänaval (Novoa jt 2011).

Autor leiab, et politseiametnik, kes tegeleb konkreetse rikkujaga, ei mõjuta oma tegevusega ainult valesti käitunud liiklejat, vaid tema järelevalve tegevus mõjub riske maandavalt ka teistele liiklejatele, kes parajasti mööda sõidavad.

Kokkuvõttes selgus, et noori mootorsõidukite juhte tuleb õigusaktides kohelda erisubjektina tulenevalt nende riskikäitumisest ja vähestest kogemustest. Karistuste eesmärk on üldpreventsioon ja eripreventsioon (kindlustamine, hirmutamise ja kasvatamine). Oluline on liiklusreeglite olemasolu, mis suunab liiklejaid ohutumalt liiklema. Ainult reeglite olemasolu ja karmide

karistustega liiklusõnnetusi ära ei hoia ning karistuste olemasolu ja teadlikkus nendest mõjub teatud liiklejate gruppidele ennetavalt. Liiklusjärelvalve eesmärk on ennetada liiklusrikkumisi, tõhustades rikkumise tuvastamise objektiivset ja subjektiivset tõenäosust. Rikkumise tuvastamise objektiivse võimaluse määrab politseikontrollide arv ja sagedus teedel. Lähtudes objektiivsest võimalusest ja sellest, mida juhid lehest loevad või teiste inimeste käest kuulevad, hindavad nad oma võimalusi liiklussüütegude eest karistada saada. See on rikkumise tuvastamise subjektiivne tõenäosus. Kui selline tõenäosus on juhi hinnangul piisavalt suur, väldivad nad liiklussüütegusid.

#### 1.4. Liikluskasvatuse võimalused juhtide riskikäitumise mõjutajana

Individuaalseid psühholoogilisi erinevusi teades saavutatakse koolitustel suurem kvaliteet. Selle näiteks võib tuua 2009. aastal Tartu Ülikoolis tehtud uurimistöö, kus kasutati Tartu autokoolide juhikoolitusel osalejaid. Osalejatelt võeti uuringu käigus vereproovid ja selgitati isikuomadused testide kaudu. Kõik osalejad said individuaalselt teada, kas neile on omane võtta liigseid riske, kas neid teadvustades (olla kihutaja) või võtta rumalaid tajumata riske (istuda joobes rooli). Pool uuritavatest, kellele oli omane riskeeriv käitumine, sai lisaks veel loengu, kus arutati liikluses ettetulevaid riskantseid olukordi ja nendes käitumist ja seda, kuidas enda impulsse tagasi hoida. Aasta hiljem analüüsiti Karistusregistri andmeid, kuidas olid need uuringus osalenud noored juhid liikluses hakkama saanud. Riskikoolituse läbinud rühmas oli kiiruseületamisega vahelejäänuid poole vähem kui rühmas, mis koolitust ei saanud. Täpselt sama seaduspära pidas paika ka alkoholi joobes vahelejäänute puhul. (Eensoo 2010)

Keskmisest impulsiivsemate inimeste väljaselgitamine ja nende teavitamine riskigrupi kuulumisest ning suuremast ohust sattuda liikluses riskikäitumisse, paneb need inimesed tõepoolest oma käitumisele rohkem tähelepanu pöörama ja edaspidi ettevaatlikum olema. Iseendast teadlik olemine on väga tähtis. (Kangro 2011)

Autori hinnangul võib selle uuringu tulemustes olla kriitiline, sest vaatlusperiood oli ainult aasta, samases esialgsed tulemused annavad põhjust koolituspõhimõtete rakendamiseks mõnes autokoolis pilootprojektina ja korraldada tuleb tulemuste pikemaajaline seire, et otsustada üleüldine rakendamine.

Autokoolide õppekvaliteedil, koolituskavadel ja juhtimisõiguse eksami rangusel on oluline roll sõidukijuhtide ettevalmistamisel, sest autokoolide õppe peamine eesmärk on õpetada juhti ohutult liiklema ja arendada eelkõige sõiduoskust ja teadmisi liiklusseadustest. Juhi koolitus peab sisaldama personaalsust, tõstes teadlikkust ohtudest, mis valitsevad sõidukit juhtides. (Young... 2011)

Autokooli õppeprotsessi pikkusel on seos noorte juhtide liiklusõnnetuste riskiga. Kui autokoolides lühendati teooria- ja praktilise õppe pikkust, suurenes nende juhtide põhjustatud liiklusõnnetuste arv. (McKnight & Peck 2002)

Juhtide riskiteadlikkuse tõstmiseks kasutatakse koolitustel erinevaid võtteid, kuna riski olukordasid ette näha on võimalik õppida. Pradhan jt (2009) kasutasid spetsiaalseid infotehnoloogilisi lahendusi noorte juhtide õppes. Tulemused näitasid, et juhte on võimalik koolitada silmadega saadud infot paremini kasutama, ohtlikke situatsioone paremini ära tundma ja seeläbi nende käitumist ettevaatlikumaks muuta. Selle riskikoolituse läbinud noored juhid suutsid liikluses 2 korda rohkem ette näha riskisituatsioone ja seeläbi ohtlikke olukordi vältida võrreldes juhtidega, kes ei olnud seda koolitust läbinud.

Sõidukijuhtide koolituse üks eesmärk on, et tulevased juhid õpiksid hindama riske, teadvustaksid riski suurendavaid tegureid liikluses ning teaksid oma võimete ja oskuste piire. Mitmes EL riigis on autokoolide kõrvale loodud võimalus noorte juhtide sõidukogemuste andmisesse kaasata ka teisi kogenud autojuhte sh noore juhi vanemaid. Kuigi ka täiskasvanud kaassõitjaga on algajatel juhtidel kõrgendatud risk sattuda ohtlikesse olukordadesse, on kogemused siiani näidanud, et nõu isikliku instruktoriga õppesõidu ajal toimuvate liiklusõnnetuste arv on väike ning selle õpetamisviisi tegelik mõju on positiivne. See meetod on vähendanud noorte juhtide hilisemat liiklusõnnetustesse sattumise riski. Tõstes juhtimisõiguse eksami eelset praktikat 120 tunnini, väheneb kahe järgneva aasta jooksul noorte juhtide põhjustatud liiklusõnnetuste arv 40% (Parimad... 2007). Noored juhid, kes oma esimestel sõidukuudel liiklevad üksi ja ilma vanemate juhendamiseta, satuvad oluliselt sagedamini liiklusõnnetustesse (The... 02.03.2012). Eestis on kehtestatud sõiduõppe kohustuslikuks praktika mahuks 12 tundi A kategooria ja 22 tundi B kategooria sõidukite juhtide õpetamisel (Mootorsõidukijuhi...2011). Seetõttu on autori hinnangul oluline, et noor juht läbiks lisaks ca 100 tunnise stažeerimise kogenud juhi järelevalve all.

Liiklusteooria õpetamisel on positiivne efekt kogemusõppel. See on õppevorm kuhu kaasatakse liiklusõnnetuses osalenud liikleja. Liiklusõnnetuste põhjustest õppimine, tagajärgede nägemine, see on emotsioon, mis jääb noorte juhtide mälusse pikemaks ajaks ja sunnib neid ettevaatlikumalt liiklema. (Young... 2011)

Liiklusrikkujate mõjutamisel kasutatakse rehabilitatsiooni. Rehabilitatsioonimeetmed on meetmed juhikõlbulikkuse taastamiseks pärast rikkumist (nt hoiatuskirjad, ühe- või mitmepäevased kursused, rühmadiskussioonid; mõnikord kasutatakse neid koos mõne tehnilise meetmega, nagu nt alkoholikk). Rehabilitatsiooniprogrammid täiendavad teisi käitumisele suunatud meetmeid, nt kampaania, politseikontrollid ja koolitus. Diagnostikameetmed on võtted, mis võimaldavad tuvastada inimesi, kellel on risk liiklussüütegusid toime panna või ohtlikult käituda. Enamik rehabilitatsioonimeetmetest on suunatud juhtidele, kes sõidavad joobeseisundis. Rehabilitatsiooni mõju liiklusõnnetuste koguarvule riigis ei saa kunagi olla eriti suur, sest seda kasutatakse vaid nende juhtide puhul, kes on toime pannud liiklusnõuete tõsise rikkumise. Uuringu kohaselt võib süüteo toime pannud juhtidele mõeldud kohustusliku riikliku parenduskava kasutuselevõtmisel väheneda nii hukkunute kui raskelt vigastatute arv 0,5%. Sellest saadav kasu võib aga ulatuda kaugemale. Näiteks võib joobeseisundis juhtidele mõeldud rehabilitatsioonikursuse tagajärjel väheneda haigestumine alkoholiga seotud haigustesse ning paraneda sellest mõjutatud inimeste elukvaliteet. (Parimad... 2007)

Noortel juhtidel on võimalik võtta iseenda arendamiseks täiendkoolitusi või peavad nad kohustuslikult läbima õppe, et taastada sõidukijuhtimisõigus peale liikluseaduse rikkumisi. Ka noorte joobeseisundis mootorsõiduki juhtimise probleemi lahendamisel peetakse efektiivseks meetmeks liikluspsühholoogilisi koolitusi joobes juhtimiselt tabatud isikutele. 2011. aastal uurisid Bartl jt (2011) Saksamaal sellise rehabilitatsioonimeetme efektiivsust. Kõigest 7-10% kursuse läbinud isikutest tabati uuesti kolme aasta jooksul peale koolitust joobeseisundis sõiduki juhtimiselt. Analoogsel kursusel Austrias hindas 90% osalejatest kõrgelt koolituse kasulikkust (koolituse kasulikkus viie palli skaalas „hea“ või „väga hea“). Liikluspsühholoogilisi koolitusi viiakse läbi Saksamaal ja Austrias alates 1970. aastast. 2011. aastal toimusid sellised koolitused EL maades: Belgias, Saksamaal, Inglismaal, Eestis, Prantsusmaal, Luksemburgis, Hollandis, Itaalias, Austrias, Poolas, Portugalis, Rootsis, Šveitsis, Ungaris, Slovakkias ja Tšehhis.

Kokkuvõttes selgus, et noorte juhtide riskikäitumise vähendamisel on suur roll autokoolidel, täiendava sõidupraktika läbiviijatel ja täiendõppel. Individuaalseid psühholoogilisi erinevusi teades saavutatakse koolitustel suurem kvaliteet. Noori juhte on võimalik koolitada liikluses riske ette nägema. Rehabilitatsioonimeetmed on olulised liiklusnorme rikkunud noorte juhtide hoiakute kujundamisel. Teadusuuringutega on tõestatud nende efektiivsus ja liiklusõnnetuste riski vähendamise efekt. Noore juhi teadlikkusel ja sõidukogemuse pikkusel on sama tähtsus riskikäitumisele nagu juhi vanusel.



## 2. EESTI NOORTE JUHTIDE RISKIKÄITUMISEGA SEOTUD HOIAKUD JA ENAMOHTLIKUD LIIKLUSSÜÜTEOD NING LIIKLUSÕNNETUSED

### 2.1. Uuringu läbiviimine

#### Püstitatud **hüpoteesid**:

1. Eesti 16-30-aastaste noorte mootorsõidukijuhtide riskikäitumisega seotud hoiakud erinevad teiste vanusegruppide omadest suurema riskitolerantsi poolest.
2. Eesti 16-30-aastased noored mootorsõidukijuhid panevad, võrreldes teiste vanusegruppidega, toime enam ohtlikke liiklussüütegusid ja põhjustavad enam inimkahjudega liiklusõnnetusi.

Empiirilise osa **uurimisülesandeks** on kirjeldada Eesti 16-30 aastaste mootorsõidukijuhtide riskikäitumisega seotud hoiakuid, selle vanusegrupi liikmete poolt toime pandud liiklussüütegusid ja inimkahjuga liiklusõnnetusi, mille põhjustajaks oli uuritava vanusegrupi liige. Empiirilise osa **eesmärgiks** on välja selgitada Eesti 16-30-aastaste noorte mootorsõidukijuhtide riskikäitumisega seotud hoiakud ja iseärasused.

Eesmärgi saavutamiseks viis autor läbi kvantitatiivse uurimuse Ex post facto meetodil, mis koosnes kolmest osast. Autor analüüsis juba toimunud sündmuste põhjal olemasolevaid tingimusi, olukorda või käitumist, püüdes läbi seoste leida nende tekkepõhjuseid. Uurimused tehti etappide kaupa (vt Tabel 1).

Tabel 1. Ex post facto uurimuse plaan

<b>Eesmärgid, hüpoteesid ja uurimisküsimused</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uurimisprobleemi määratlemine ja erialase kirjanduse läbi töötamine</li> <li>• Eesmärkide ja hüpoteeside sõnastamine</li> <li>• Uurimisküsimuste sõnastamine</li> </ul>
<b>Uurimuse tegevuskava koostamine</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erialase kirjanduse hankimine, läbi töötamine ja kaardistamine</li> <li>• Strateegiliste dokumentide hankimine ja läbi töötamine</li> <li>• Varasemate uuringute läbi töötamine ja kaardistamine</li> </ul>
<b>Erialase kirjanduse ja dokumentide analüüs probleemvaldkonnas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ülevaate andmine erialakirjandusest uuritavas probleemvaldkonnas</li> <li>• Ülevaate andmine strateegilistest dokumentidest ja varasematest uuringutest</li> </ul>
<b>Sihtrühma hoiakute analüüs ja tulemuste esitamine</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uuringu põhimõtete läbi töötamine ja kirjeldamine</li> <li>• Kogutud andmete korrastamine ja süstematiseerimine</li> <li>• Uurimusuaruande koostamine</li> </ul>
<b>Liiklussüütegude andmete statistiline analüüs ning tulemuste esitamine</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Andmete kogumine,</li> <li>• Andmete korrastamine ja süstematiseerimine ning analüüs</li> <li>• Üldistuste ja järelduste tegemine ning uurimusuaruande koostamine</li> </ul>
<b>Liiklusõnnetuste andmete statistiline analüüs ja tulemuste esitamine</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Andmete kogumine</li> <li>• Andmete korrastamine ja süstematiseerimine ning analüüs</li> <li>• Üldistuste ja järelduste tegemine ning uurimusuaruande koostamine</li> </ul>
<b>Järeldused ja ettepanekud</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tulemuste süntees ja järelduste tegemine</li> <li>• Ettepanekud sihtgrupi mõjutamiseks</li> <li>• Ettepanekud liiklusjärelevalve teostamiseks ja planeerimiseks</li> </ul>

**Uuringu esimeses etapis** tegi autor sihtrühma hoiakute analüüsi, mille aluseks oli 2011. aasta rahvusvahelise liikluskäitumise Eesti osauuringu küsimustiku andmestik ning valimi aluseks võeti planeeritud valimi meetod, kus üldkogumi moodustasid Eesti elanikud, alates 18-eluastast. Valimi võtmise aluseks olid järgnevad kriteeriumid:

- Iga intervjueeritav isik saab esindada ainult üht sihtgruppi - kas sõiduautojuhti, mootorratturit või muud liiklejad.
- Sõiduautojuhtide valiku kriteeriumiks oli, et isik omab mootorsõiduki juhtimise õigust ja praktilist mootorsõiduki juhtimise kogemust viimase 12 kuu jooksul. Gruppi kuulub isik sellisel juhul, kui vastab mõlemale küsimusele jaatavalt.
- Mootorratturi valiku kriteeriumiks oli, et omatakse mootorratta juhtimise õigust ja mootorratta juhtimise kogemust viimase 12 kuu jooksul. Gruppi kuulub sellisel juhul, kui vastab mõlemale küsimusele jaatavalt.

- Muude liiklejate grupi valiku kriteeriumiks oli, et siia kuuluvad isikud, kes on vastanud eitavalt ülaltoodud osades vähemalt ühele küsimusele.

Valimi moodustamise aluseks oli planeeritud küsitleda inimesi selliselt, et gruppide vaheline jaotus oleks vastavalt 60% sõiduautojuhid, 20% mootorratturid ja 20% muud liiklajad. Valimi moodustamiseks vajalikud andmed hankis uuringu läbiviija Klaster OÜ.

Autori poolt analüüsiti kuni 24-aastaste, 25-34, 35 ja vanemate juhtimisõigust omavate mees- ning naissoost mootorsõidukijuhtide andmestikku. Gruppide vastuseid võrreldi omavahel ja analüüsiti kõrvalekaldeid keskmisest vastajast.

Uuringus osalejatele esitati SARTRE Eesti osauuringu küsitlejate poolt 285 kinnist küsimust (vt Lisa 3) (valikvastustega, aga kinnised seetõttu, et vastused olid ette antud), autor võttis analüüsimise aluseks neist 23 (vt Lisa 4), mis on seotud vaid uurimisobjektiga.

Uurimuse küsimuste esitamisel kasutati nominaalskaalat (üks võimalik valik), mitme võimaliku vastusevariandiga küsimused ja 4 või 6 tunnusega järjestusskaalat. Küsitlus viidi läbi struktureeritud uurimusliku intervjuu vormis, mille eesmärgiks oli süstemaatiline infohankimine.

Rahvusvahelise uurimisrühma Eesti esindajaks on Tallinna Tehnikaülikooli professor Dago Antov, kes on ka magistritöö juhendaja ja kellelt on saadud nõusolek uuringu andmestiku kasutamiseks ning analüüsimiseks noorte juhtide kontekstis.

**Uuringu teises etapis** teeb autor mootorsõidukijuhtide enamohtlike liiklussüütegude ja juhtimisõigusega isikute järeltava statistika analüüsi riskikäitumise põhjuste ning iseärasuste väljaselgitamiseks. Uuringus kasutatakse Politsei- ja Piirivalveametis registreeritud liiklussüütegude andmeid 2007-2011 ning Maanteeameti andmeid juhtimisõigust omavate mootorsõidukijuhtide kohta (seisuga 13.03.2012). Autor võrdleb andmestiku kogunäitajaid noorte mootorsõidukijuhtide sihtgrupi näitajatega. Analüüsi tulemuste põhjal on võimalik teha järeldusi 16-30-aastaste mootorsõidukijuhtide sihtrühma kohta.

**Uuringu kolmandas etapis** teeb autor inimkahjuga liiklusõnnetuste statistika analüüsi nende toimumispõhjuste ja iseärasuste väljaselgitamiseks. Uuringus kasutatakse Politsei- ja Piirivalveametis registreeritud inimkahjuga liiklusõnnetuste ja põhjustajate andmeid 2007-2011 ning Maanteeameti andmestikku juhtimisõigust omavate mootorsõidukijuhtide kohta (14.03.2012 seisuga). Valimi moodustavad inimkahjuga liiklusõnnetuse põhjustanud mootorsõidukijuhid. Autor võrdleb inimkahjuga liiklusõnnetuste põhjustajate kogunäitajaid noorte mootorsõidukijuhtide sihtgrupi näitajatega. Analüüsi tulemuste põhjal on võimalik teha järeldusi 16-30-aastaste mootorsõidukijuhtide sihtrühma kohta.

Empiirilise uurimuse läbiviimiseks esitati 02.03.2012. a Politsei- ja Piirivalveameti uurimistöode kooskõlastamise komisjonile taotlus statistiliste andmete kogumiseks, milleks anti luba 08.03.2012 numbriga 1.1-14/31-2.

Statistiliste andmete kogumisel oli kolm tööetappi:

1. statistiline vaatlus, mille käigus hangiti uuritava nähtuse andmed;
2. vaatlusandmete esialgne töötlemine;
3. andmete analüüs, üldistuste ja järelduste tegemine, mille käigus toimus andmete süvendatud uurimine, nähtustevaheliste seoste otsimine ja mitmesuguste tegurite toime määramine ning uuritava nähtuse kohta järelduste tegemine vaatlusel kogutud andmetele tuginedes.

Kõigi kolme uuringuetapi andmeid analüüsiti tabelarvutustarkvaraga Microsoft Office Excel 2010. Andmete esitlemisel kasutas autor tabelleid ja kiht-, tulp- ning joondiagramme.

## 2.2. Juhtide hoiakud SARTRE-4 2011. aasta uuringu vastuste põhjal

SARTRE-4 on 2009. aastal Euroopa Komisjoni toetusel läbi viidud rahvusvaheline projekt (Social Attitudes Towards Road Traffic Safety in Europe). Selles projektis töötab 2009. aasta septembrist rahvusvaheline uurimisrühm, kes viib EL liikmesriikides läbi liiklusohutus uuringuid. Programmi eesmärk on töötada välja strateegia ja tehnoloogiad ohutuma liikluskeskkonna arendamiseks ning vähendada autorongidega kaasnevate liiklusummikute ja -õnnetuste riski. Projekt kestab 2012. aasta septembrini.

2011. aastal küsitleti Eestis kokku 1223 (esialgne eesmärk oli küsitleda 1000 inimest, vt jaotust Tabel 2, aga selleks, et mootorratturite sihtgrupp oleks piisavalt esindatud, suurenes selle võrra ka valim) liiklejat, aga peale andmete puhastamist (mis tähendab et kõik kohustuslikud väljad olid täidetud) jäi järgi 1210 inimest, kelle andmeid magistritöös analüüsiti.

Tabel 2. SARTRE-4 uuringus osalejate profiil

Profiil	n = 1210	osakaalu % vastajatest
Mehi	618	51,1
Naisi	592	48,9
Sõiduautojuht	972	80,3
Mootorrattajuht	93	7,7
Muu liikleja	145	12,0
kuni 24 aastane	334	27,6
25-34 aastased	338	27,9
35-44 aastased	248	20,5
45-54 aastased	175	14,5
55-64 aastased	92	7,6
65+ aastased	23	1,9

Uuringus osalejatele esitati küsimused liiklusõnnetuste, joobeseisundis mootorsõiduki juhtimise, piirkiiruse ületamise ja karistuste karmistamise kohta. Küsimustele vastas reeglina korrektselt üle 90% osalejatest, välja arvatud piirkiiruse ületamise ja joobeseisundis sõidukijuhtimise teemalistele küsimustele. Nendele küsimustele vastajate protsent oli madalam, jäädes 42-58% vahele. Autori hinnangul võis olla selle põhjuseks osalejate soov vältida teemasid, kus on põhjuslik seos nende isikliku negatiivse käitumisega.

Esimeses uuringu etapis grupeeris autor analüüsid teemade kaupa: liiklusõnnetused, piirkiiruse ületamine, joobeseisund, karistuste karmistamine ja vahelejäämise risk.

### **Liiklusõnnetused**

Analüüsi aluseks võeti autori poolt järgmised küsimused:

20 [Liiklusõnnetused] Kui palju panevad Teid muretsema järgmised probleemid?

24 Kui ohtlikuks tervikuna hindate Te teede olukorda Eestis, pidades silmas liiklusõnnetusse sattumise tõenäosust?

55 [Linnades/asulates piirkiiruse ületamine enam kui 20 km/h võrra suurendab riski sattuda liiklusõnnetusse] Kas olete nõus järgmiste väidetega?

67 [Joobes juhtimine suurendab liiklusõnnetusse sattumise riski] Kas Te nõustute järgmiste väidetega?

146 [Joobes juhtimine suurendab olulisel määral liiklusõnnetusse sattumise riski] Kas Te olete nõus järgmiste väidetega?

Kuni 24-aastaste meeste jaoks on liiklusõnnetused teistest vanusegruppidest väiksem probleem (vt Lisa 2 Tabel 6). Naised hindasid liiklusõnnetusi meestest tunduvalt olulisemaks probleemiks. Probleem tähtsustub meestel ja naistel vanusega. Kuni 24-aastastest meestest 46% tunneb „väga“ ja muret liiklusõnnetuste probleemiga seoses (keskmine liikleja 60%) ja veidi muretseb 39%. Samas kuni 24-aastastest meestest 15% ei tunne liiklusõnnetusi olulise probleemina.

Liiklusõnnetustesse sattumise tõenäosuse hinnangud (vt Lisa 2 Tabel 7) erinevad meestel ja naistel oluliselt. Kõikides vanuserühmades hindavad naised tõenäosust meestest kõrgemalt („väga“ ja „küllaltki ohtlik“ vastused). Kuni 24-aastastest meestest 35% hindab olukorda „mitte eriti ohtlikuks“ (keskmine liikleja 27%), samas vanuses naistest 20% ja 25-34-aastastest meestest 30%. Kõige vähetõenäolisemaks pidasid üle 35-aastased mehed, kellest 37% pidas olukorda „mitte eriti ohtlikuks“.

Mehed hindavad piirkiiruse ületamisega kaasnevat liiklusõnnetuste riski madalamalt kui naised („pigem ei nõustu“ ja „ei nõustu üldse“ vastanud) (vt Lisa 2 Tabel 8). Meeste hinnangud ei erine vanusegruppides oluliselt. Kuni 24 ja 25-34 vanusegrupi meestest nõustus 55% sellega täielikult, üle 35-aastastest 50% (kõikide gruppide madalaim näit). Kuni 24-aastastest naistest nõustus selle vastusega täielikult 70%.

Kuni 24-aastastest meestel on küsitluse andmetel joobes juhtimise riskitunnetus teistest gruppidest natukene madalam, sest selles grupis 7% arvas ( samas vanuses naised 4%), et joobes juhtimine ei suurenda liiklusõnnetustesse sattumise riski („pigem ei“ ja „ei“ vastanud) (vt Lisa 2 Tabel 9). Selle vanuserühma meeste seisukoha ebakindlust kinnitab ka fakt, et ainult 79% oli liiklusõnnetuse riski suurenemises täiesti kindlad („jah“ vastajad), kui kõikide gruppide antud hinnangu keskmine oli 86%.

Joobes juhtimise tagajärjel liiklusõnnetusse sattumise riski väitega nõustusid mehed vähem kui naised (vt Lisa 2 Tabel 10). Meestest 82% olid selle väitega täielikult nõus („jah“ vastajad). Samas meestest 13-15% vastas „pigem jah“ ning seda tuleb autori hinnangul vaadata pigem kriitiliselt, st nad ei olnud enda veendumuses kindlad, et joobes juhtimine suurendab oluliselt liiklusõnnetuste riski.

### **Piirkiiruse ületamine**

Analüüsi aluseks võeti autori poolt järgnevad küsimused:

53 [Juhid ületavad linnades/asulates piirkiirust enam kui 20 km/h võrra, kuna see muudab sõitmise meeldivamaks] Kas olete nõus järgmiste väidetega?

54 [Juhid ületavad linnades/asulates piirkiirust enam kui 20 km/h võrra, kuna nii jõuab kiiremini kohale] Kas olete nõus järgmiste väidetega?

57 [Enamik Teie tuttavatest ületab linnades/asulates piirkiirust enam kui 20 km/h võrra] Kas olete nõus järgmiste väidetega?

58 Kui suure tõenäosusega Te sõidate vähemalt 20 km/h piirkiirusest suurema kiirusega linnas/asulas järgmise kuu jooksul?

Kuni 24-aastased mehed nõustusid teistest enim, et juhid ületavad piirkiirust asulates üle 20 km/h, kuna see muudab sõitmise meeldivamaks („täiesti nõus“ ja „pigem nõus“ vastajad) (vt Lisa 2 Tabel 11). Kuni 24-aastastest meestest nõustus sellega 47% ja naistest 37% (gruppide keskmine vastus 36%). Igas järgnevas vanusegrupis mehed nõustusid selle väitega vähem ja naised vastupidiselt rohkem.

Väitega, et piirkiirust ületatakse põhjusel, et see tagab kiirema kohalejõudmise, nõustusid naisliiklejad meesliiklejatest enam (vt Lisa 2 Tabel 12). Kuni 24-aastaste meeste vanusegrupp nõustus teiste vanusegruppide meestest selle väitega enim (64%) („täiesti nõus“ ja „pigem nõus“ vastajad). Nii meestel kui naistel, selle väitega nõusolek, vanusega väheneb.

Analüüsi tulemusel selgus, et kuni 24-aastaste meeste tuttavatest ületab 25% piirkiirust asulates enam kui 20 km/h sageli ja samas vanuses naiste tuttavatest 27% (vt Lisa 2 Tabel 13). Kõikide vanusegruppide keskmine oli 22%.

Naisliiklejate hinnangul (vt Lisa 2 Tabel 14) ületavad nad tulevikus piirkiirust asulas 20 km/h meestest keskmiselt 20% vähem ning seda igas vanusegrupis („mitte kunagi“ vastajad). Kuni 24-aastaste meeste vastuseid analüüsides selgus, et neist 70% lubavad ületada piirkiirust ka tulevikus. Sellekohane arvamus vanusega kõikides gruppides väheneb. Keskmiselt 50% vastajatest arvas, et nad ei ületa järgneva kuu jooksul piirkiirust mitte kunagi.

### **Joobeseisund**

Analüüsi aluseks võeti autori poolt järgnevad küsimused:

66 [Hoolikalt juhtides pole joove ohtlik] Kas Te nõustute järgmiste väidetega?

115 Kui ohtlik on Teie arvates autojuhtimine olles ravimite mõju all (olles tarvitanud medikamente, kus on hoiatus: Ettevaatust! Võib mõjutada Teie juhivõimeid!)

69 [Enamik tuttavatest on juhtinud autot joobes olekus] Kas Te nõustute järgmiste väidetega?

70 Kui sageli Te olete viimase kuu jooksul juhtinud autot olles tarvitanud alkoholi (isegi vähesel määral)?

72 Millises koguses tohiks Teie arvates tarvitada alkoholi enne juhtimist, et see ei ületaks juhile lubatud alkoholi määra? (1 ühik= 1 pudel (0,5 l) õlut või 1 pokaal veini (12 cl) või 1 kange (40%) drink)

115 Kui ohtlik on Teie arvates autojuhtimine olles ravimite mõju all (olles tarvitanud medikamente, kus on hoiatus: Ettevaatust! Võib mõjutada Teie juhivõimeid!)

116 Kui sageli Te olete juhtinud autot olles tarvitanud selliseid medikamente?

Analüüsis selgus, et mehed hindavad joobes juhtimise riski oluliselt madalamalt naistest (vt Lisa 2 Tabel 15). 51% kuni 24-aastastest meestest ja 79,3% samaealistest naistest on kindlad, et joobes juhtimine on ohtlik („ei“ vastanud). Kuni 24-aastastest meestest arvas 11% ja samas vanuses naistest 6%, et hoolikalt juhtides pole joove ohtlik („jah“ ja „pigem jah“ vastanud). Samas on kuni 24-aastased mehed kõige ebakindlamad hinnanguid andes, seda näitab „pigem ei“ vastuste osakaal



(38%). Naiste samas vanusegrupis oldi tunduvalt kindlamad oma hinnangu andmisel, 14,9% vastustest olid märgitud „pigem ei“ (erinevus meeste ja naiste hinnangutest ca 23%).

Ravimite mõju ohuteadlikkus on madalaim kuni 24-aastaste meeste vanuserühmas (vt Lisa 2 Tabel 16). Selle vanuserühma meestest 64% ja naistest 80% hindas ravimite mõju all juhtimist ohtlikuks („väga ohtlik“ ja „küllaltki ohtlik“). Kõikide gruppide keskmine oli 81%. Ravimite ohuteadlikkus kasvab vanusega.

Kuni 24-aastastest meestest nõustus 27% („jah“ ja „pigem jah“ vastanud) ja samas vanuses naistest 21% (kõikide vastuste keskmine oli 20%), et enamik nende tuttavaid on juhtinud sõidukit joobeseisundis (vt Lisa 2 Tabel 17). Kõrgeim oli see hinnang 35-65+ vanusegrupi meestel (29%) ja madalaim samas vanuses naistel (12%).

Uuringus selgus, et mehed on viimase kuu jooksul naistest sagedamini juhtinud autot, olles tarvitanud alkoholi (vt Lisa 2 Tabel 18). Kuni 24-aastastest meestest on seda teinud 16%, sama vanusegrupi naistest aga 7%. Selles küsimuses vanusegruppide vastuses suuri erinevusi või kõrvalekaldeid autor ei täheldanud.

Sõiduki juhtimist lubava alkoholi koguse küsimuse tulemusi analüüsides selgus, et naised arvavad meestest sagedamini, et ei tohi üldse tarvitada alkoholi enne sõidukijuhtimist (vt Lisa 2 Tabel 19). Kuni 24-aastased mehed arvavad kõige sagedamini, et juht võib tarvitada vähemalt ühe ühiku alkoholi enne sõiduki juhtimist (45%) ning 13% arvab, et kaks ühikut. Vanuse kasvades muutub vastajate hinnang konservatiivsemaks.

Sõidukit on medikamentide mõju all juhtinud mehed naistest sagedamini (vt Lisa 2 Tabel 20 ja 21). Kuni 24-aastased mehed on seda teinud kõige sagedamini, so 42% („harva“ ja „väga harva“ ja „sageli“ vastajad). Naiste vanusegruppides vastuste erisusi ei esinenud ja 25% on neist juhtinud sõidukit selliseid medikamente eelnevalt tarvitades.

## **Karistuste karmistamine ja vahelejäämise risk**

Analüüsi aluseks võeti autori poolt järgnevad küsimused:

33 [Kiiruse ületamise automaatkontroll teatud kohtades teel (kiiruskaamerad)] Kas Te olete nõus järgmiste meetmete rakendamisega?

39 [Karistus piirkiiruse ületamise eest peab olema karmim] Kas Te olete nõus järgmiste väidetega?

40 [Karistus joores juhtimise eest peab olema karmim] Kas Te olete nõus järgmiste väidetega?

41 [Karistus turvavahendite mittekasutamise eest peab olema karmim] Kas Te olete nõus järgmiste väidetega?

56 [Kui ületate linnades/asulates piirkiirust enam kui 20 km/h võrra, peetakse Teid tõenäoliselt politsei poolt kinni ja trahvitakse] Kas olete nõus järgmiste väidetega?

59 Kui sageli tavaliselt mõõdetakse Teie auto kiirust?

68 [Joores juhtides on suur risk jääda politseile vahele ja saada trahvi] Kas Te nõustute järgmiste väidetega?

Naised suhtuvad kiiruskaameratesse meestest positiivsemalt (vt Lisa 2 Tabel 22). Kuni 24-aastased mehed suhtusid kiiruskaameratesse kõige negatiivsemalt, 37% ei nõustunud selle meetme rakendamisega. Märkimist väärib, et selles vanusegrupis oli kiiruskaamerate meetmega täielikult nõustujaid („jah“ vastajaid) ainult 19% (vanusegruppide keskmine 36%). Sama vanusegrupi naised suhtusid kiiruskaameratesse üle kahe korra positiivsemalt kui mehed. Kiiruskaameratesse positiivsem suhtumine kasvab vanusega.

Karmimaid karistusi kiiruseületamiste eest pooldas keskmiselt 30% naistest ja 17,6% meestest (vt Lisa 2 Tabel 23). Kuni 24-aastased mehed olid kõige enam karistuse karmistamise vastu, so 73% ei nõustunud sellega („ei“ ja „pigem ei“ vastanud). Karistuste karmistamist pooldav hinnang kasvab vanusega, seda nii meestel kui naistel. Märkimist väärib, et 25-34-aastastel naistel küll kasvab positiivne suhtumine karistuste karmistamise osas, samases muutuvad oluliselt „jah“ ja „pigem jah“ vastanute osakaalud võrreldes teiste vanusegruppide ja meestega, st hakkavad kõhklema.

Kui kiiruseületamise eest karmimate karistuste määramist pooldas 30% naistest ja ainult 17,6% meestest, siis joobes juhtimise eest karmimate karistuste määramist pooldas ca 85% vastanutest ning meeste ja naiste hinnangutes märgatavaid erisusi ei olnud (vt Lisa 2 Tabel 24). Noorte vanusegrupi mehed nõustusid joobes juhtimise eest karmimate karistuste määramisega teistest meestest kõige rohkem, so 86% („jah“ ja „pigem jah“ vastanud) ja samas vanuses naised 95% ning keskmine vastaja 90%. Vanemates meeste gruppides nõustumine joobes juhtimise eest karmimate karistuste määramisega väheneb so 63%-lt 56%.

Turvavarustuse mittekasutamise eest karmimate karistuste määramist pooldavad naised meestest enam (vt Lisa 2 Tabel 25). Kuni 24-aastased mehed pooldasid seda teistest kõige vähem, st ainult 51%. Nii meestel kui naistel kasvab „pigem jah“ vastanute hulk vanuse suurenemisega. Turvavarustuse mittekasutamise eest pooldas karistuste karmistamist 61% vastanutest („jah“ ja „pigem jah“ vastanud).

Kiiruseületamisega kaasnevat vahelejäämise riski peavad kõrgeks kõik liiklejad (vt Lisa 2 Tabel 26). Mehed hindavad vahelejäämise riski naistest keskmiselt 10% kõrgemaks. Noorte vanusegrupi mehed hindasid vahelejäämise riski teistest küsitletutest kõige kõrgemalt (80-81%) ja samas vanuses naistest hindas riski kõrgeks 71%. Keskmiselt nõustus linnas/asulas kiiruse ületamisega kaasneva vahelejäämise kõrge riskiga 72% vastajatest („pigem nõus“ ja „täiesti nõus“ vastanutest).

Kiirust mõõdetakse sagedasti 17% vastajate hinnangul. Kuni 24-aastastest meestest nõustus sellega 21% ja samas vanuses naistest 9% (vt Lisa 2 Tabel 27). Autori hinnangul võib vastuste erinevuse põhjuseks olla erinev läbisõit, sest naised läbivad autoga meestest reeglina vähem kilomeetreid.

Kuni 24-aastased mehed hindasid joobes sõidukijuhtimise vahelejäämise riski kõige kõrgemaks, 93% vastajatest (vt Lisa 2 Tabel 28). Teistes vanustes ja meeste-naiste gruppides suuri erinevusi ei esinenud. Joobes juhtimise vahelejäämise riski hindas kõrgeks keskmiselt 82% („jah“ ja „pigem jah“) vastajatest.

**Uuringu esimeses etapis selgus**, et küsitluses osalenud meeste ja naiste hoiakud kiiruseületamise, joobeseisundis sõidukijuhtimise, turvavarustuse mittekasutamise ja karistuste karmistamise teemadel on erinevad ning oma vastustes olid selgelt riskialtimate kuni 24-aastased mehed. Küsimustele vastanud kuni 24-aastased mehed hindasid liiklusõnnetusi teistest väiksemaks probleemiks ja nõustusid kõige enam kiiruseületamise erinevate ajenditega. Kiirust ületati kõige enam põhjusel, et nii jõuab kiiremini kohale ja enamik neist kavatses seda teha ka tulevikus ning nad olid kõige negatiivsemalt meelestatud kiiruskaamerate vastu. Sama sihtgruppi iseloomustas teistest madalam joobes juhtimise riskide teadlikkus ja ainult pooled neist olid kindlad, et joobes juhtimine on ohtlik. Samuti oli neil sõidukijuhtimiseks vastunäidustatud ravimite ohuteadlikkus teistest madalam. Vahelejäämise riski kiiruse ületamisel ja joobeseisundis juhtides hindasid nad teistest vastajatest kõige suuremaks ning olid kõige enam vastu kiiruseületamise ja turvavahendite mittekasutamise karistuste karmistamisele, aga samas pooldasid teistest enam joobes juhtimise karistuste karmistamist. Seega leidis autori esimesena püstitatud hüpotees kinnituse- Eesti 16-30-aastaste noorte mootorsõidukijuhtide riskikäitumisega seotud hoiakud erinevad teiste vanusegruppide omadest suurema riskitolerantsi poolest.

### 2.3. Enamohtlikud liiklussüüteod ja mootorsõidukijuhtide põhjustatud liiklusõnnetused

Maanteeameti andmetel (14.03.2012) on Eestis juhtimisõigusega isikute arv 662 006 (vt Lisa 1). Tabelis sisalduvad ka isikud, kellel on juhtimisõigus peatatud või ei ole veel taastunud/taastatud ja ka isikud, kelle esmane juhiloa on 14.03.2012 seisuga kehtetuks tunnistatud (selliseid juhte on 561, kellest 97 on läbinud järelkoolituse ja saanud uue esmase juhiloa). Andmetes võivad olla ka mõnede surnud isikute andmed, kelle kohta rahvastikuregister ei ole veel ARK-le infot saatnud. Noorte juhtide osakaalud kõikidest mootorsõiduki juhtimisõigust omavatest isikutest on toodud tabelis 3.

Tabel 3. Juhiloa omanikud ja neist noorte juhtide osakaal

juhiloa omanikke kokku	neist mehi	neist naisi
<b>662 006</b>	<b>392 993</b>	<b>269 013</b>
noorte sihtgrupis juhiloa omanikke	neist mehi	neist naisi
<b>145 423</b>	<b>80 948</b>	<b>64 475</b>
noorte sihtgrupi osakaal kõigist juhiloa omanikest (%)	noorte meeste osakaal kõikidest meestest (%)	noorte naiste osakaal kõikidest naistest (%)
<b>22,0</b>	<b>20,6</b>	<b>24,0</b>

Liiklejate käitumine on seotud ja mõjutatav lisaks kasvatus- ja selgitustööle, liiklusjärelvalvega. Euroopa Komisjoni poolt 2007. aastal välja antud liiklusohutusmeetmete käsiraamatu järgi peetakse tõhustatud liiklusjärelvalvet (eriti joobes juhtide, kiiruseületajate ja turvavarustuse puudumise avastamist) üheks olulisemaks meetodiks, kuidas parandada liiklusohutust. Liiklusohutus sõltub viie komponendi koosmõjust: liikleja, sõiduk, liikluskeskkond, liiklusreeglid, liiklusjärelvalve. Kui kasvõi ühes komponendis toimub järeleandmine, on tagajärjeks liiklusõnnetused ja liiklusturvalisuse langus.

Paremaks planeerimiseks ja eesmärkide täitmiseks tuleb kindlasti tõhustada analüüsipõhist liiklusjärelvalvet. Liiklusjärelvalve eesmärgiks on jalakäijate, sõitjate ja juhtide õigete liiklusharjumuste kujundamisele kaasaaitamine, liiklusalaste õigusaktide nõuete rikkumiste ja liiklusõnnetuste arvu vähendamine ning liiklusohutuse parandamine. Liiklusseaduse § 3 lg 2 sätestab, et „liiklejate turvalisuse ja liiklusohutuse tagamist korraldab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium“. Sama paragrahvi lõike 3 kohaselt jääb Siseministeeriumi ja siseministri valitsemisalasse liiklusjärelvalve korraldamine. Ekslikult on kujunenud arusaam, et liiklusohutus on ainult politsei tagada.

Liiklusjärelvalve paremaks kavandamiseks on politseis alates 2008. aastast üleriigiliselt koostatud liiklusjärelvalve (LJV) plaan, mis võimaldab asutustel liiklusjärelvalvealast tegevust ühtlustada. Tsentraalse plaani alusel koostavad prefektuurid nn regionaalsed plaanid, mis lisaks muule arvestavad piirkondlikku eripära. Plaan on seotud Maanteeameti liiklusohutuskampaaniatega, TISPOL teemanädalate ja MTÜ Operation Lifesaver Estonia (OLE) raudteeohutuse kampaaniatega. LJV plaani kavandi kohaselt on prioriteetsed tegevused 2012. aasta liiklusjärelvalve teostamisel:

- Liikluse rahustamine (manöövrivate, möödasõidu, juhi märguannete, tulede kasutamise, foori keelava tule eiramise jt liiklusnõuete täitmise kontrollimine, et oleks tagatud sujuv ja ohutu liiklus).
- **Liiklusohutuse tagamine joobes juhtide liiklusest kõrvaldamisega.**
- **Kiirusrežiimist kinnipidamise kontrollimine.**
- Juhtimisõiguseta sõidukijuhtide avastamine.
- **Turvavarustuse kasutamise kontrollimine.**
- Kergliiklejate ohutuse tagamine.
- Automaatse liiklusjärelvalve rakendamine.

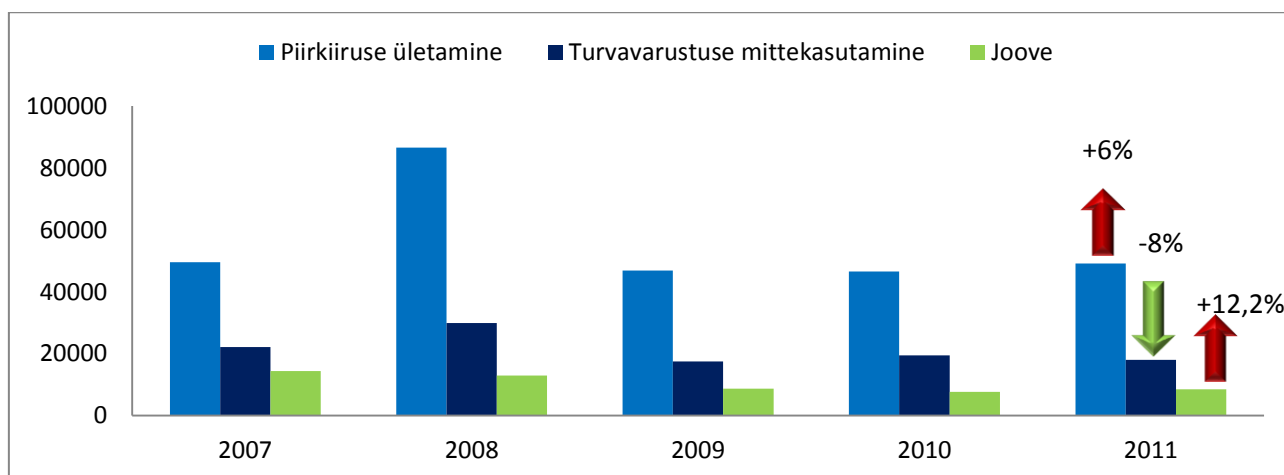
- Liiklusohutuse tagamine raudteeülesõitudel.
- Kommertssõidukite kontrollimine.

Antud analüüsi valimi moodustas 373 366 politsei poolt liiklusjärelvalve teostamise käigus avastatud enamohtlikku süütegu (vt Tabel 4).

Tabel 4. Enamohtlike liiklussüütegude toimepanijad 2007-2011

Piirkiiruse ületamine	Kõik	vanus 16-30	16-30 vanuste osakaal %
<b>Üldnäitajate summa</b>	275 545	104 479	37,92
Mehi	230 923	88 808	38,46
Naisi	44 622	15 671	35,12
<b>Joove</b>			
<b>Üldnäitajate summa</b>	50 539	20 509	40,58
Mehi	47 798	19 432	40,65
Naisi	2 741	1 077	39,29
<b>Turvavarustuse mittekasutamine</b>			
<b>Üldnäitajate summa</b>	50 282	15 574	31,0
Mehi	42 796	13 260	31,0
Naisi	7 486	2 314	30,9

Perioodi 2007-2011 kõikidest liiklusalastest süütegudest moodustab sõidukiiruse ületamine 29%, joove 5,3% ja turvavarustuse mittekasutamine 5,2%. Analüüsidest politsei poolt avastatud enamohtlike liiklusalaste süütegude proportsioone, siis võib väita, et valdav enamus neist on kasvutrendis võrreldes aastaid 2010/2011 (vt Joonis 1).



Joonis 1. Liiklusjärelvalve teostamise käigus avastatud enamohtlikud liiklussüüteod 2007- 2011

Selle põhjuseks võib olla politsei suunitlus nende süütegude avastamiseks vähemtähtsamate liiklussüütegude arvelt. Vaatluse all olevate rikkumiste analüüsimisel selgus, et kesktlābi 90%

rikkujatest on meessoost, sama proportsioon kehtib sihtgrupi poolt toime pandud süütegude osas. Autori poolt uuritav sihtgrupp moodustab sõidukiiruse ületajatest 38%, joobes sõidukijuhtidest 40% ja turvavarustust mittekasutanutest 31%. Antud analüüsi käigus ei vaadelda politsei ressursi muutuste mõju antud süütegude avastamisele (seadmete arv, ametnike arv, joobekontrollide arv jne).

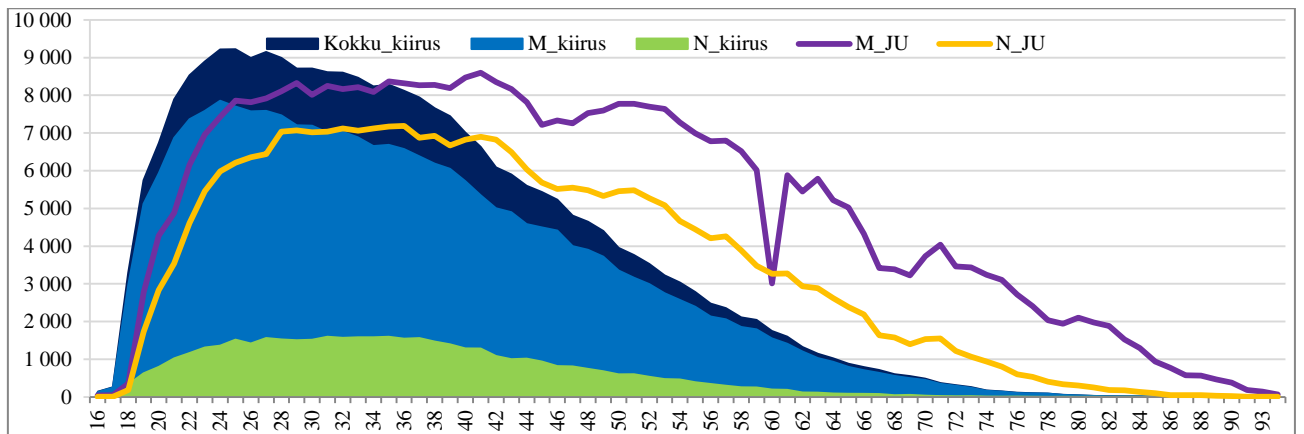
Järgnevalt on uurimustöö teises etapis autori poolt grupeeritud analüüsid piirkiiruste ületamise, joove, turvavarustuse mittekasutamise süütegude ja sihtgrupi liiklusõnnetuste teemade kaupa.

### **Piirkiiruse ületamine**

Liiklusjärelvalve 2012. aasta plaanis kavandab Politsei- ja Piirivalveamet liiklusjärelvalve tööajast 20% sõidukiiruse kinnipidamise kontrollimistele, sealhulgas ka noorte sõidukijuhtide sõidukiiruse kinnipidamise kontrollidele (Liiklusjärelvalve...2012:3).

Autori poolt analüüsiti väärtegade kontrollaruannet (vt Lisa 5), mille tarvis teostati andmekaeve andmelao infosüsteemist ALIS seisuga 12.03.2012. Analüüsi aluseks võeti 275 0545 politsei poolt liiklusjärelvalve käigus avastatud piirkiiruse ületamisega seotud väärtegu (LS §227 ja §74<sup>22</sup>).

Tuginedes 2012. aasta Liiklusjärelvalveplani koostamise aluseks olevale analüüsile, siis on mootorsõidukite juhtide poolt põhjustatud liiklusõnnetustest 36% tingitud valesti valitud sõidukiirusest. Seega on sõidukiirus iga kolmanda liiklusõnnetuse põhjuseks. Perioodil 2007-2011 avastati politsei poolt sõidukiiruse rikkumisi 275 545, millest noorte sõidukijuhtide osakaal moodustas ca 38% (104 479 rikkujat).



Joonis 2. Kiiruseületamised ja mootorsõiduki juhtimisõigus vanuse teljel

Avastatud rikkumiste sesoonsust analüüsidest saab järeldada, et olenevalt ilmastikuoludest algab rikkumiste oluline kasv märtsi lõpus aprilli alguses. Samas on kõikidel aastaegadel, välja arvatud talvel, avastatud rikkumiste proportsioonid enamvähem samad: kevadel ja sügisel 26% ning suvel 30%. Kui analüüsiti nädalapäevade üldist vaadet, siis oli vähemärgatav kasv avastatud rikkumiste osas reedesel päeval. Noorte sõidukijuhtide rikkumiste osakaal võrreldes teiste nädalapäevadega on suurem reedest (16% rikkumisi) pühapäevani (15,4% rikkumisi, esmaspäeval 12,2%). Meeste naiste erisusi avastatud rikkumistes välja ei joonistunud (vt Joonis 2), osakaalud kogu avastatud sõidukiiruse rikkujate hulga ja noorte sihtgrupi vahel olid proportsioonid (mehed 85% ja naised 15% rikkujatest). Märkimisväärne erisus kõigi avastatud rikkujate ja noorte sihtgrupi vahel tuli välja lubatud sõidukiiruste ületamise osas:

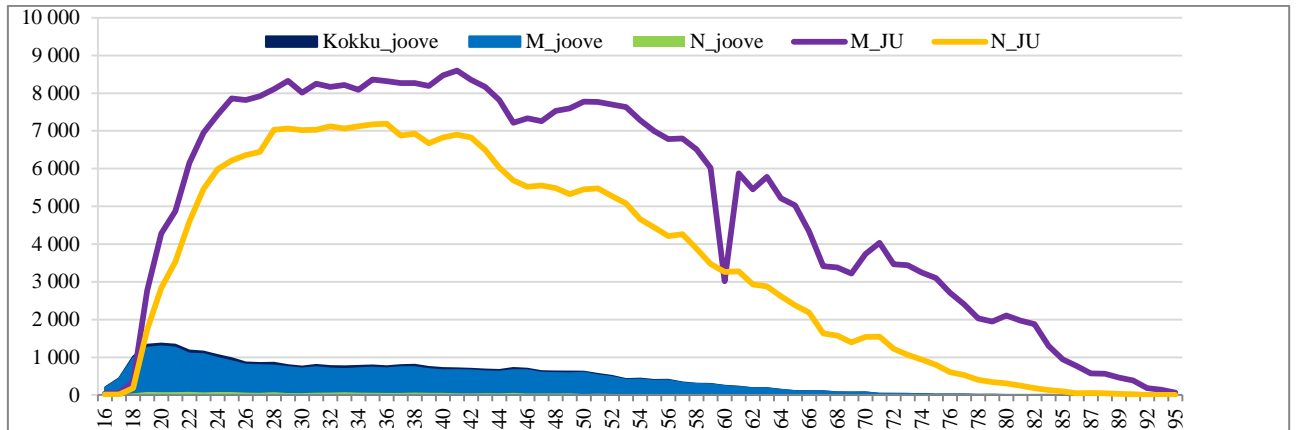
- kuni 20 kilomeetrit tunnis- noorte osakaal 33,9%
- 21–40 kilomeetrit tunnis- noorte osakaal 39,1%
- 41–60 kilomeetrit tunnis – noorte osakaal 55,4%
- üle 60 kilomeetri tunnis- noorte osakaal 55,9% (lõige hakkas kehtima 01.07.2011)

### Alkoholi piirmäära ületamine ja joove

Joobes juhtide süül on viimase viie aasta jooksul hukkunud liiklusõnnetustes 158 inimest. Politsei poolt püstitatud eesmärk on, et sellised liiklusõnnetused peavad vähenema. Selle saavutamiseks peab politsei liiklusjärelvalve teostamisega kõrvaldama liiklusest joobes juhte. Andmete analüüsimiseks kasutas autor liiklusalaste süütegude standardaruannet, väärtegade kontrollaruannet ning kuritegusid toime pannud isikute ja nende sotsiaalsete näitajate aruannet perioodi 2007-2011 kohta (vt Lisa 6). Analüüsi aluseks võeti 50 539 politsei poolt liiklusjärelvalve teostamise käigus

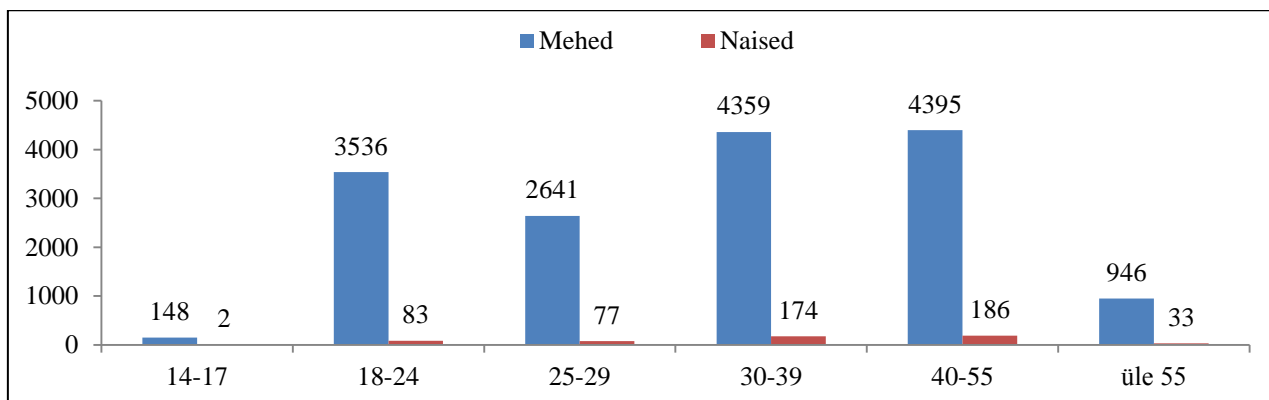


avastatud alkoholi piirmäära ületamise ja joobes juhtimisega seotud süütegu (LS § 224 ja §74<sup>19</sup> ning KarS §424).



Joonis 3. Joobes mootorsõiduki juhtimine ja mootorsõiduki juhtimisõigused vanuseteljel

Andmete analüüsi põhjal võib järeldada, et noorte sihtgrupi osakaal avastatud süütegudes on märkimisväärne 40,6%. Vaadeldes meeste ja naiste osakaalu üldises kontekstis, siis on jaotuvus vastavalt 95% mehed ja 5% naised, samad proportsioonid on ka jaotuvuse poolest noorte sihtgrupis. Samas moodustavad noorte sihtgrupi mehed kõikidest meeste joobeseisundis sõidukijuhtimise süütegudest 41% ja noorte sihtgrupi naised kõikidest naiste poolt toime pandud süütegudest 39,2%. Noorte sihtgrupis, kõige suurema arvu avastatud rikkumiste poolest, eristuvad juhid vanuses 18- 24 aastat (vt Joonis 3). Autor analüüsis nii joobeseisundis sõidukijuhtimiste väärtegused kui ka kuritegused eraldi ja analüüsi tulemustest järeldub, et noortel esineb enam väärtegudena kvalifitseeritud joobes juhtimisi ning kriminaalse joobe puhul on aktiivseks sihtgrupiks liiklejad alates 30-eluaastast (vt Joonis 4).



Joonis 4. KarS §424 rikkujate vanuse ja soo jaotuvus

KarS joobe detailsemat analüüsimist raskendas tänane andmeanalüüsi aruandevormi puudulikkus, mis lubas joobes juhtimiste vanuselist jaotuvust analüüsida ainult joonis 3 toodud vanusegruppide kaupa, st puudus võimalus analüüsida andmeid vanuseteljel juhtide vanuse kaupa.

Joobes juhtimiste avastamine on suurem suvekuudel ja see võib tuleneda kahest asjaolust: vastavalt liiklusjärelvalve plaanile, on sel perioodil politsei tegevused intensiivsemad joobes juhtide liiklusest kõrvaldamiseks ning alkoholi tarbimine on suvekuudel suurem seoses meelelahutusüritustega. Kui koguandmetes oli nähtav kasv suvekuudel, siis noorte sihtgrupi puhul ei mängi sesoonsus mingit rolli- protsentuaalsed osakaalud kõikide vanusegruppide joobes juhtimistest on aasta lõikes samad, jäädes igakuiselt 42% piiresse. Kõikide vanusegruppide joobes juhtimistest nädalapäevade jaotuvuses jäävad noorte rikkumiste protsentuaalsed osakaalud enamuse päevade lõikes 9-12% vahemikku, märgatav kasv on laupäeval (avastatud 26% rikkumistest) ja pühapäeval (avastatud 23% rikkumistest). Noorte sihtgrupi puhul on märgatav kasvutrend, võrreldes teiste nädalapäevadega, neljapäevast pühapäevani (näiteks esmaspäeval on avastatud 26% rikkumistest, laupäeval 51% rikkumistest).

Vaadeldes avastatud rikkujate haridustaset, siis vähemuses on kõrgharidusega rikkujad, noorte sihtgrupi puhul oli valdav enamus rikkujatest alg- või põhiharidusega.

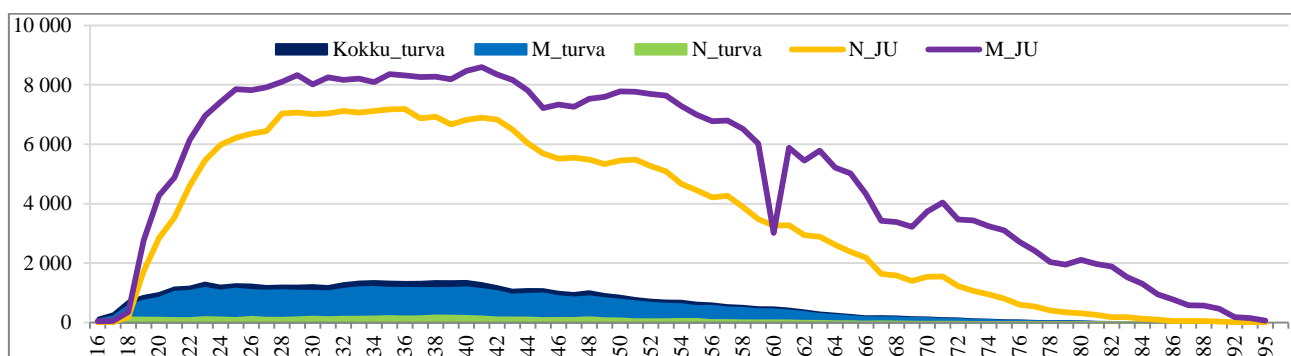
### **Turvavarustuse mittekasutamine**

Andmete analüüsimiseks kasutas autor liiklusalaste süütegude standardaruannet ja väärtegade kontrollaruannet. Analüüsi aluseks võeti 50 282 politsei poolt liiklusjärelvalve teostamise käigus avastatud turvavarustuse mittekasutamise seotud väärtegu (vt Lisa 7).

Viimase viie aasta jooksul on hukkunud liiklusõnnetustes 277 inimest, kes ei kasutanud nõuetekohaselt turvavarustust. 2007. aastal hukkus 99 inimest, kes ei kasutanud nõuetekohaselt turvavarustust ja kui vahepealsetel aastatel on see näitaja olnud langustrendis, siis 2011. aastal oli turvavarustust mittekasutanud hukkunuid 44 (mehi 34, naise 10), kasv võrreldes 2010. aastaga 25,7%. 2011. aasta hukkunutest, kes ei kasutanud nõuetekohaselt turvavarustust olid 20 jalakäijad, 11 sõiduautojuhid, 8 jalgratturid ja 5 sõitjad. Seega võib järeldada, et turvavarustuse kasutamise vajadust ei ole endale teadvustanud paljud liikluses osalejad.

Turvavarustuse nõuetekohasele kasutamisele on aasta aastalt järjest enam tähelepanu pööratud ning see väljendub nii konkretiseeritud seadusemuudatuste kui ka politsei tugevdatud järelevalves.

Autor, analüüsid avastatud turvavarustuse mittekasutamise rikkumisi, ei saa järeldada, et oleksid välja joonistunud erinevused noorte sihtgrupi ja üldiste rikkujate osas (vt Joonis 5). Avastatud rikkujatest 85% on mehed ja 15% naised, samad proportsioonid on ka noorte sihtgrupi puhul. Noorte sihtgrupi osakaal kõikidest avastatud rikkumistest on siiski kaalukas, 31%.



Joonis 5. Turvavarustuse kasutamata jätmise ja mootorsõiduki juhtimisõigus vanuseteljel

Analüüsid sesoonsust, võib väita, et turvavarustuse mittekasutamise rikkujate avastamine on suurem kevadeti, 34% kõikidest rikkumistest. Nädalapäevade jaotuses eristusid protsentuaalselt kõrgemate näitajate poolest kolmapäev (18,6%) ja neljapäev (17,8%) ning madalamate näitajate poolest pühapäev (8,2%). Samas noorte sihtgrupi osakaal pühapäeval avastatud kõikidest rikkujatest oli märkimisväärne 38,2%.

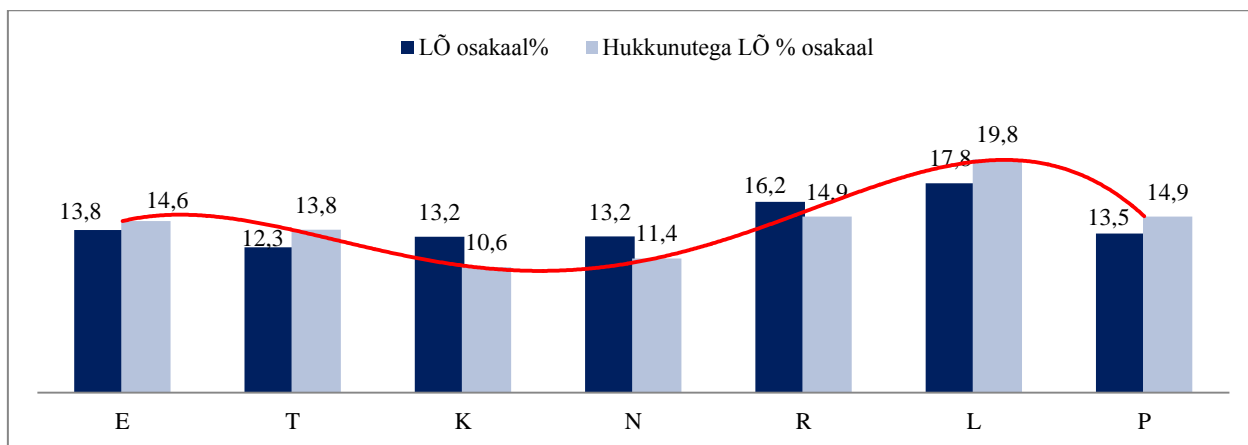
Olenemata ka liikleja rollist liikluses- olgu ta jalakäija, jalgrattur või sõidukijuht, säästab turvavarustuse nõuetekohane kasutamine elu ja tervist.

**Uuringu teises etapis selgus**, et noored juhid panevad teistest juhtidest enam toime kiiruseületamisi, seda eelkõige nädalalõppudel ning nad domineerivad suurte piirkiiruste ületamisel (eelkõige üle 40 km/h rikkumistel). Noorte meeste vanusegrupp on domineeriv ka alkoholi piirmäära ületamisel (st väärtegudena kvalifitseeritud joobes) ja ka seda eelkõige nädalalõppudel. Kriminaalses joobes on enam aktiivsemaks sihtgrupiks liiklejad alates 30-eluaastast. Turvavarustuse mittekasutamise süütegudes ei eristunud noorte sihtgrupp teistest liiklejatest.

### **Noorte juhtide põhjustatud inimkahjuga liiklusõnnetused**

Aastas toimub ca 5300 liiklusõnnetust, neist inimkahjuga keskmiselt 1700. Liiklusõnnetuste peamised liigid ja nende osakaalud on jäänud aastate lõikes samaks – sõiduki teelt väljasõit (~25% juhtudest, enamasti tingitud valesti valitud sõidukiirusest), kokkupõrge sõidukiga küljelt (~22%, enamasti tingitud tähelepanematuses või liiklussituatsiooni mitteadumisest), jalakäijale otsasõit (~20%), sõidukite laupkokkupõrge (~10%, tingitud sõidukiirusest ja/või valedest sõiduvõtetest). Liiklusõnnetuste peamisteks tekkepõhjusteks on liiga suur sõidukiirus, joove, tähelepanematus ja oskuste ülehindamine, kergliiklejate vähene nähtavus ning märgatavus. Liiklusõnnetusse sattununa hakkab olulist rolli mängima ka turvavarustus, kas sõidukis sõitjate turvavööd on nõuetekohaselt kinnitatud ning kas jalgratturid kasutavad nõuetele vastavalt kiivrit (ehkki täiskasvanutel selle kandmiskohustust ei ole). Protsentuaalselt enam liiklusõnnetusi toimub suvel ja sügisel, põhjuseks võib olla asjaolu, et neil aastaegadel on liiklustihedus tänavatel ja maanteedel suurem võrreldes teiste aastaegadega, 68% liiklusõnnetustest toimub valgel ajal.

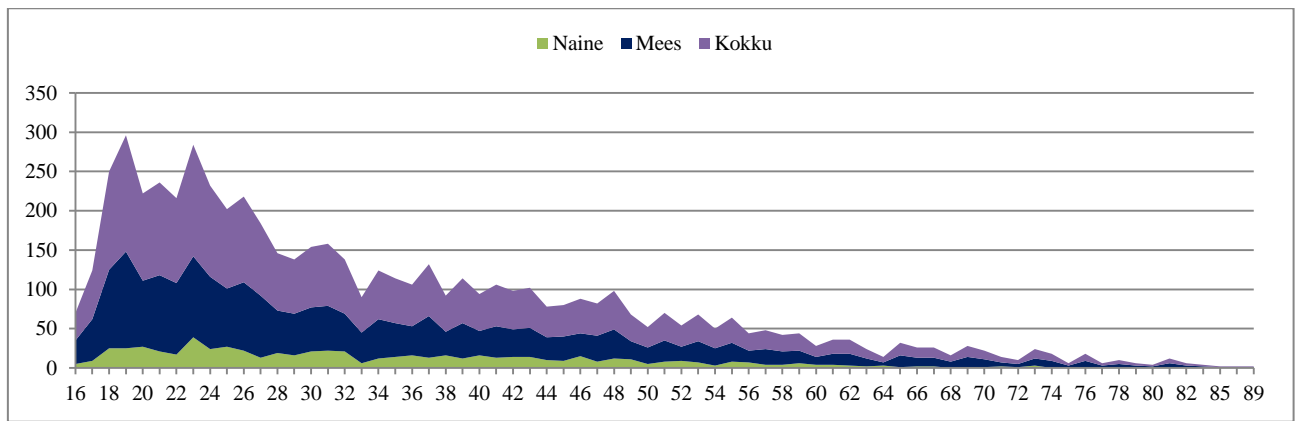
Analüüsi aluseks võeti 8649 politseis registreeritud inimkannatanuga toimunud liiklusõnnetust. Protsentuaalselt rohkem toimub inimkahjuga liiklusõnnetusi reedel ja laupäeval. Samas võib andmetele tuginedes väita, et protsentuaalselt vähem toimub liiklusõnnetusi, milles hukub üks või enam inimest, kolmapäeval ja neljapäeval (vt Joonis 6).



Joonis 6. Inimkahjuga ja vähemalt ühe hukkunuga LÕ protsentuaalne jaotus nädalapäevade lõikes

Liiklusõnnetustes on analüüsitaval perioodil (2007- 2011) vigastada saanud 11 217 ja hukkunud 608 inimest. 2007. aastal hukkus liiklusõnnetustes 196 inimest, mis on liiklusjärelvalve teostamisega järkjärgult vähenenud (nt 2011. aastal hukkus vaid 101 inimest). Kõik näitajad viitavad sellele, et liiklejatele tehtavasse selgitus- ja ennetustöösse ning liiklusjärelvalvesse tuleb jätkuvalt panustada, kuna vastavalt Eesti Rahvusliku Liiklusohutusprogrammi 2003-2015 rakendusplaanile aastateks 2012-2015 ei tohi hukkuda Eesti riigis aastaks 2015 liiklusõnnetustes enam kui 70 liiklejat.

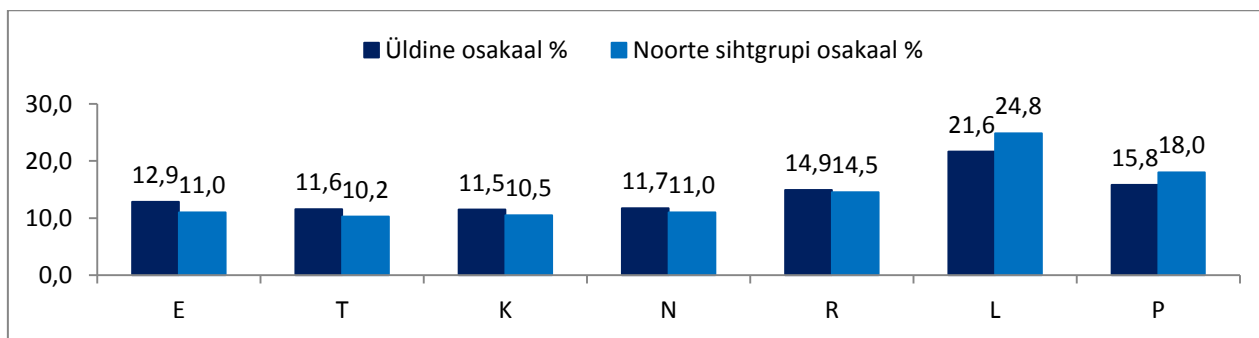
Autor analüüsis inimkahjuga liiklusõnnetuste põhjustamises süüdi tunnistatud mootorsõidukijuhtide üldist profiili ning seejärel samade kriteeriumite alusel noorte mootorsõidukijuhtide profiili. Analüüsitaval perioodil toimus 3033 inimkahjuga liiklusõnnetust, mille põhjustajaks oli mootorsõidukijuht, neist noorte sihtgrupp moodustab 49% (vt Joonis 7). Nende liiklusõnnetuste tagajärjel sai vigastada 4707 ja hukkus 325 inimest. Vaadeldes noorte sihtgrupi näitajaid, siis nende poolt põhjustatud liiklusõnnetustes sai vigastada 2424 (51%) ja hukkus 147 (45%) inimest.



Joonis 7. Mootorsõidukijuhtide poolt põhjustatud inimkahjuga liiklusõnnetused vanuseteljel

Vanuse jaotuses võib kindlalt väita, et noorte sihtgrupp on suurim liiklusõnnetuste põhjustaja, ning sama saab öelda nii meeste kui ka naiste kohta eraldi. Mootorsõidukijuhtidest sai vigastada 2830 (60% kõigist vigastatutest) ja hukkus 203 (62% kõigist hukkunutest), noorte vanusegrupis sai vigastada 1400 (58% vanusegrupi põhjustatud vigastatutest) ja hukkus 86 (58% vanusegrupi põhjustatud hukkunutest) inimest.

Protsentuaalselt enam liiklusõnnetusi, mille põhjustas mootorsõidukijuht, toimub suvel (33%) (mille peamiseks liiklusõnnetuste toimumise põhjusteks on joove ja valesti valitud sõiduvõtted) järgnevad kevad, sügis ja talv. Täpselt samasugune jaotuvus on ka noorte sihtgrupi põhjustatud liiklusõnnetuste puhul. Kindlasti on suvel toimunud liiklusõnnetuste protsentuaalselt suurema osakaalu aluseks see, et liiklejaid on rohkem lii kluses, ilmastikuolud ja nähtavus on paremad, mistõttu valvsus hajub. Analüüsitud andmetele tuginedes võib väita, et 37% mootorsõidukijuhtide põhjustatud liiklusõnnetustest toimub pimedal ja 63% valgel ajal, mida omakorda toetavad ka sesoonsuse näitajad. Noorte sihtgrupi puhul on 44% liiklusõnnetustest toimunud pimedal ja 56% valgel ajal. Nädalapäevade lõikes toimub enam liiklusõnnetusi, mille on põhjustanud mootorsõidukijuht, reedest pühapäevani, samad proportsioonid on ka noorte sihtgrupi puhul (vt Joonis 8).



Joonis 8. Mootorsõiduki juhi poolt põhjustatud LÕ protsentuaalne jaotus nädalapäevade lõikes

Peamisteks liiklusõnnetuste tekkepõhjusteks (mis on andmestikus märgitud, kui juhi rikkumine) on 59% juhtudest juhi poolt ebaõigelt valitud kiirus, samas ei erine mootorsõidukijuhi poolt põhjustatud liiklusõnnetused liikide poolest üldistest (teelt väljasõidud, ühesõidukiõnnetused jne). Turvavarustust kasutas nõuetekohaselt 69% mootorsõidukijuhtidest, kes põhjustasid inimkahjuga liiklusõnnetuse, neist 49% olid noorte sihtgrupi esindajad. Joove või piirmäära ületamine on tuvastatud 36% mootorsõidukijuhtidest, kes põhjustasid inimkahjuga liiklusõnnetuse. Neist 54% olid noorte sihtgrupi esindajad.

Autor kasutas korrelatsioonanalüüsi noorte vanusegrupi poolt põhjustatud liiklusõnnetuste ja avastatud enamohtlike süütegude tugevuse ja iseloomu mõõtmiseks. Autor vaatles suurusi sümmeetriliselt ega eeldanud, et üks tunnustest on põhjus ja teine tagajärg. Kõige suurem korrelatsioon on joobes juhtimise ja liiklusõnnetuste vahel. Kõige väiksem korrelatsioon on piirkiiruse ületamise ja liiklusõnnetuste vahel (vt Tabel 5).

Tabel 5. Korrelatsioonianalüüsi käigus leitud põhjuste ja tagajärgede vahelised seosed

	Liiklusõnnetused	Piirkiiruse ületamine	Joobes juhtimine	Turvavarustuse mittekasutamine
Liiklusõnnetused	1			
Piirkiiruse ületamine	0,393602487	1		
Joobes juhtimine	0,873839306	0,541977704	1	
Turvavarustuse mittekasutamine	0,463889353	0,989088939	0,586573506	1

Uuringu tulemusel selgus, et noorte juhtide põhjustatud liiklusõnnetused on positiivses korrelatsioonis enamohtlike liiklussüütegudega. Tulenevalt eeltoodust saab väita, et teisena püstitatud hüpotees leidis kinnitust, sest korrelatsioonianalüüs näitas tugevat seost põhjustatud

liiklusõnnetuste ja avastatud enamohtlike liiklussüütegude vahel. Enamohtlike liiklussüütegude avastamisele liiklusjärelvalve käigus peab politsei veelgi rohkem panustama hakkama. Kuna enamohtlike süütegude toimepanemise kasvu tagajärjel kasvavad ka noorte sihtgrupi poolt põhjustatud liiklusõnnetused.

Korrelatsioonanalüüsi ei olnud võimalik viia läbi Sartre uuringu käigus kogutud andmete põhjal, kuna autor kasutas analüüsimiseks uuringufirma kogutud andmeid, mis olid vastavalt kodeerimata ning arvestades andmete mahtu ja kvaliteeti ei olnud see tömahukuselt võimalik.

**Uuringu kolmandas etapis selgus**, et kõikidest mootorsõidukijuhtide põhjustatud inimkahjuga liiklusõnnetustest on ligi pooled (49%) noorte juhtide põhjustatud ja nendes said nad ka ise kõige sagedamini viga või surma. Noorte sihtgrupis toimub, võrreldes teistega, rohkem liiklusõnnetusi pimedal ajal ja eelkõige nädalalõppudel ning seda ebaõigelt valitud sõidukiiruse või joobeseisundis juhtimise tõttu. Kõikidest joobeseisundis juhtide põhjustatud avariidest on üle poolte (54%) noorte juhtide põhjustatud. Noorte vanusegrupi liiklusõnnetuste ja avastatud enamohtlike liiklussüütegude vahel on tugevad seosed. Seega kinnitus ka autori püstitatud teine hüpotees- Eesti 16-30-aastased noored mootorsõidukijuhid panevad, võrreldes teiste vanusegruppidega, toime enam ohtlikke liiklussüütegeid ja põhjustavad enam inimkahjudega liiklusõnnetusi.

Kui palju liiklusõnnetusi oleks toimunud, kui kõik liiklejad oleksid 100% seaduse nõudeid täitnud? Selle kohta ei olnud võimalik andmeanalüüsi teostada, sest reeglina on liiklusõnnetustel mitu omavahel seotud põhjust ja sellise täpsusega andmeid PPA-s ei koguta. Sõiduki omandisuhte, kaasreisijate arvu, sissetuleku, perekonnaseisu ja laste olemasolu mõju ning seoseid inimvigastustega ja hukkunutega liiklusõnnetustes ei olnud samuti võimalik analüüsida kuna politseis sellise detailsusega andmeid ei koguta.

## 2.4. Noorte riskikäitumise põhjused võrdlevalt teooriaga ja õppetunnid Eestile

Uuringus selgitati välja Eesti 16-30-aastaste noorte juhtide riskikäitumise hoiakud ja iseärasused. Hoiakute, liiklussüütegude ja liiklusõnnetuste vahel tuvastas autor selged seosed. Meeste ja naiste



hoiakutes ning liikluskäitumises on märkimisväärne erisus- naised käituvad meestest tunduvalt alalhoidlikumalt ja vähem riskeerivalt.

Autori poolt püstitatud hüpoteesid leidsid empiirilises uurimuses kinnituse. Eesti 16-30-aastaste mootorsõidukijuhtide (kogumina) riskikäitumise hoiakud ja liikluskäitumine (liiklussüütegude toimepanemine ja inimkahjuga õnnetuste põhjustamine) erinevad teistest vanusegruppide suurema riskitolerantsi poolest. Noored naisjuhid eristusid oma liikluskäitumises meestest väiksema riskitolerantsi tõttu.

Noorte sihtgrupp (16-30-aastased) on 22% kõikidest Eesti juhtimisõigusega isikutest (vt lk 44). Need 22% mootorsõiduki juhiloa omanikest panid toime 2007-2011 38% kõikidest politsei poolt tabatud piirkiiruse ületamistest, 55% üle 40 km/h piirkiiruse ületamistest, 41% joobeseisundis sõidukijuhtimistest, 31% turvavarustuse mittekasutamistest ja 49% kõikidest inimkahjuga liiklusõnnetustest.

Uuringus eristus teistest juhtidest kuni 24-aastaste meeste grupp, kes olid oma hoiakutes oluliselt riskialtimad ja vähem teadlikumad erinevatest liikluskäitumise riskidest. Küsitluses osalenud juhtide riski tase hakkas oluliselt vähenema peale 24-eluaastat. Sama kinnitas ka enamohrtlike liiklussüütegude ja inimkahjudega liiklusõnnetuste analüüs, kus noorte meeste vanusegrupp oli domineeriv kiiruseületamiste ja väärteo joobes juhtimiste toimepanemisel ja inimkahjuga liiklusõnnetuste põhjustamisel. Eelkõige kiiruseületamiste andmetest selgus, et peale 25-eluaastat hakkab meeste riskeeriv käitumine oluliselt vähenema. Samale järeldusele tuli ka Williams (2003) oma uuringus (vt lk 14).

Kuigi autori uuringus sai kinnitust fakt, et naised on meestest alalhoidlikuma käitumisega, tuvastas autor ka naiste vanusegruppide riskikäitumises mõningad erisused. Kui mehed hakkavad kohe alates 18-eluaastast riskeerivalt liiklema ja põhjustavad ka liiklusõnnetusi, siis naised hakkavad riskeerivamalt liiklema alates 23-eluaastast (vt lk 54), st nad on oma esimestel sõiduaastatel ettevaatlikumad ja kogemuste suurenedes liiklevad riskeerivamalt. Kui meestel hakkab peale 25-eluaastat riskikäitumine oluliselt vähenema, siis naistel peale 30-eluaastat. Meeste ja naiste riskeeriva käitumise erisus selles vanuses võib tuleneda ka läbisõidukilomeetrite erinevuses. Naised

reeglina juhivad selles vanuses sõidukit vähem, mis tähendab, et neil on väiksem tõenäosus liiklussüütegude toimepanemiseks ja õnnetuste põhjustamiseks.

Kui teoorias sai käsitletud erinevate autorite analüüse ja seisukohti piirkiiruse ületamise põhjuste osas, siis autor selgitas oma uuringus välja, et ka Eestis on noortel alla 24-aastastel juhtidel kõige madalam riskitolerants, st nende hoiakud piirkiiruste ületamisel olid kõige riskeerivamad. Nad nõustusid teistest küsitletutest kõige enam kiiruseületamiste erinevate ajenditega. Nende suhtumine väljendub ka politsei statistikas, st politsei tabas noori juhte samuti teistest sagedamini kiiruseületamistelt. Küsitluses nõustus kuni 24-aastastest juhtidest 64%, et nad ületavad piirkiirust kuna nii jõuab kiiremini kohale ja 47%, et kiiruse ületamine muudab sõitmise meeldivaks ning 70%, et ületavad kiirust kindlasti ka tulevikus. Viimane vastus kinnitab, et piirkiiruse ületamist ei peeta ohtlikuks tegevuseks või on kiirest sõidust saadav nauding nii oluline. Kas sellise käitumise peamiseid põhjuseid tuleb otsida evolutsiooniteadlase Dobbs'i (2011) väitest (vt lk 10), kus noorte meeste riskeeriv käitumine tuleneb geenidest ja arenguprotsessist, mis mängib noorukieas ülemineku etapil võimendatud rolli ja vormib isiku, kes on treenitud lahkuma turvalisest kodust ning liikuma võõrale territooriumile või on olulisemaks põhjuseks kaassõitjate mõju juhi riskikäitumisele, vajab eraldi uurimist.

Eeltoodu põhjal teeb autor ettepaneku muuta tänaseid mootorsõiduki juhtide koolitamise põhimõtteid Eestis ja 16-25-aastaseid isikuid tuleb käsitleda koolituspõhimõtetes erisubjektina. Tuleb koostada ja kehtestada alla 25-aastastele juhtidele teiste vanusegruppide juhtidest eraldi koolitusprogramm, kus autokoolides liiklusnõuete ja sõiduoskuste kõrval, õpetatakse noortele juhtidele riskikäitumise grupi- ja individuaalsete erisuste põhimõtteid. Riskiteadlikkuse tõstmine vähendab oluliselt liiklusõnnetusi, sest varasemad uuringud on kinnitanud, et teades enda riske käitutakse reeglina alalhoidlikumalt.

Kui Ellonen jt (2002), Simons-Morton jt (2005) ning Williams (2003;34:5-15) uuringutest (vt lk 15) selgus, et 16-19-aastased juhid ületasid kiirust ja sõitsid riskeerivalt, kui kaassõitjaks oli meessoost nooruk ning iga täiendava sõitjaga suurenes proportsionaalselt liiklusõnnetuste risk ja ükski sõites oli noorte juhtide riskikäitumine 40% madalam, kui ühe samaealise kaassõitjaga, siis kahjuks autoril ei olnud võimalik selle paikapidavust Eestis analüüsida, sest Politsei- ja Piirivalveamet ei kogu sellise detailsusega andmeid. Samal põhjusel ei olnud võimalik analüüsida Hasselgerg & Laflamme (2003)

uuringu (vt lk 11) järeldusi, kus lihttöoliste, füüsilisest isikust ettevõtjate (FIE), põllutöoliste, põhiharidusega vanemate lapsed käitusid liikluses riskeerivamalt võrreldes noortega, kelle vanemad olid majanduslikult kindlustatumad ja kõrgema haridusega ning Williams jt (2006); Garcia-Espana jt (2009); Cammisa jt (1999) teadmust (vt lk 14-15), et isiklikku sõiduautot omavad noored ületavad kiirust kaks korda sagedamini, kui need, kes kasutavad vanemate autot.

Autori uuringu andmetel saab väita, et noored juhid selgelt alahindavad sõidukiirusega kaasnevaid riske ja saab nõustuda Dobbsi (2011) seisukohaga (vt lk 10), et teismelised ei riski rohkem mitte seetõttu, et nad ei mõista ohtu, vaid sellepärast, et nad tunnetavad riski ja hüvitust teisiti. EL parimate liiklusohutusmeetmete kogumiku (2007) seisukohtade järgi (vt lk 16-17) keskmist sõidukiirust 5 km/h alandades, kaasneb oluline liiklusturvalisuse tõus ja hukkunute arvu vähenemine rohkem kui 30%. Williams (2003); Gonzales jt (2005) järgi (vt lk 16) on sõidukiirus noortel juhtide kõige olulisem fataalsete tagajärgedega õnnetuste põhjus ja see on kaks korda sagedasem raskete tagajärgedega õnnetuste põhjus võrreldes kogenud juhtidega. Autori uuringu andmed ja teooria kinnitavad, et liiklusjärelvalves peab piirkiirusest kinnipidamise kontroll säilima prioriteetseima tegevusena, et hoida noorte juhtide vahelejäämise risk kõrge. Kõrge vahelejäämise risk aga mõjub ennetavalt, st noored juhid korrigeerivad oma käitumist ning hakkavad vähem kiirust ületama. Positiivne on asjaolu, et uuringu hoiakute osas selgus noorte juhtide kõrge hinnang kiiruseületamisega kaasneva vaheljäämise riski tõenäosuse osas, kus alla 24-aastased juhid hindasid seda teistest küsitletutest kõige suuremaks, so 80% (vt lk 44). Negatiivsena võib jälle tuua nende suhtumist kiiruskaameratesse, kus 37% ei nõustunud selle meetme rakendamisega. Järelikult nad mõistavad ohtu, aga tunnetavad riski teisiti ja nad ei soovi, et nende piirkiiruse ületamist takistataks.

Eeltoodu alusel teeb autor ettepaneku täpsustada meediasuhtluses kiiruseületajate sihtgruppi ja kujundada personaalsed sõnumid noortele juhtidele, nende lähedastele ja tööandjatele. Meedia kaudu saab preventiivselt sihtgruppi mõjutada (vt lk 28) ja suurendada järelvalve mõju (*Force multiplier printsiibil*).

Kui Turner ja McClure (2002) uuringus (vt lk 9) leidis kinnitust, et riskeerivalt liiklevad reeglina noored vallalised mehed, lesed ja täiskohaga tööl käivad inimesed, kes otsivad kolm korda suurema tõenäosusega elamusi kui teised vanusegrupid, siis kahjuks ei olnud autoril võimalik selle fakti paikapidavust oma uuringus kontrollida põhjusel, et Politsei- ja Piirivalveamet ei kogu

sõidukijuhtide sotsiaal-majandusliku tausta ja perekondliku kuuluvuse kohta andmeid. Samal põhjusel ei saanud autor uurida, kas lapsevanemaks saamine mõjutab rahustavalt noorte riskeerivat käitumist nagu seda väitsid (vt lk 16) Reese ja Smyer (1983).

Noorte juhtide riskikäitumise teemalises OSCE raportis (2011) väideti (vt lk 10), et sõiduki juhtimine nõuab noortelt teistest enam tähelepanu nende väikse sõidukogemuse tõttu ja seetõttu pärsib alkohol noorte juhtimisvõimeid enam eakamatel juhtidest. Autori tehtud empiirilises uuringus selgus (vt lk 40-41), et joobeseisundis sõidukijuhtimise ohtude riskitunnetus on kuni 24-aastastel meestel teistest juhtidest madalam ning 7% uuringus vastajatest arvas (samas vanuses naistest 4%), et joobes juhtimine ei suurenda liiklusõnnetustesse sattumise riski hoolikalt autot juhtides ja ainult 51% oli täiesti kindel, et joobes juhtimine on ohtlik. Ka sõidukijuhtimiseks vastunäidustatud ravimite mõju ohuteadlikkus oli neil madalaim ning nad olid kõige ebakindlamad joobes juhtimise mõjudele hinnanguid andes. Seda iseloomustas uurimuses „pigem ei“ vastajate suur osakaal võrreldes teiste gruppidega.

Uurimuses arvas (vt lk 40-41) 45% kuni 24-aastased meestest, et juht võib tarvitada vähemalt ühe ühiku alkoholi ennem sõitu ning 13% arvas, et kaks ühikut (üks ühik alkoholi oli küsitluses üks õlu, või pokaal veini). Arvatakse, et üks või kaks õlut ei põhjusta lubatud alkoholi piirmäära ületamist või joobeseisundit. Paraku on see noorte juhtide hinnang osutunud ekslikuks, sest kõikidest joobeseisundis tabatud sõidukijuhtidest on 40,6% noorte juhtide sihtgrupp ning kõige suurema arvu rikkumiste poolest eristuvad juhid vanuses 18-24 aastat. Kuna noortel on sagedamini nn väärteo joove (vt lk 48-50), siis võib selle põhjuseks olla alkoholi mõju alahindamine. Sellises olukorras aitaks teadlikkuse parandamisele kaasa isikliku alkomeetri olemasolu. Kui joobes juhtimiste üldine avastamine on suurem suvekuudel, siis noorte sihtgrupil ei mängi sesoonsus suurt rolli. Kõikidest joobeseisundis tabatud mootorsõidukijuhtidest on 42% iga kuu lõikes noored juhid, kellest suurem osa tabatakse laupäeval ja pühapäeval. Laupäeval tabatud joobes juhtidest on 51% noorte sihtgrupi juhid.

Joobeseisundis tabatud noortest juhtidest olid enamus alg- või põhiharidusega (vt lk 50). Seda võiks ühest küljest teha seostada vaimse võimekuse, haridustaseme ja riskikäitumisega, sest ka Kangro (2011) on väitnud (vt lk 13), et kõrgema vaimse võimekusega inimene suudab rohkem kaalutleda ja riske arvesse võtta. Sellesse järeldusse tuleb aga suhtuda pigem kriitiliselt ja liiklussüütegude toimepanijate ja õnnetuste põhjustajate haridustaseme seosed vajavad sügavamat analüüsi.

Autor selgitas välja, kui suure probleemina juhid tunnevad olukorda liikluses. Selgus tõsiasi (vt lk 38-39), et kuni 24-aastastele meestele oli olukord liikluses ja liiklusõnnetused teistest gruppidest väikseim probleem. Analüüsid liiklusõnnetuste põhjuseid (vt lk 52-56), tuvastas autor, et inimkahjuga liiklusõnnetuste põhjustajatest oli 36% joobes või ületas lubatud alkoholi piirmäära. Neist 54% olid noorte sihtgrupi esindajad. Autor järeldab sellest, et joobeseisundis juhtimine on noortele juhtidele väga ohtlik, sest vanusegrupp 16-30-aastased moodustavad 22% juhtimisõigusega isikutest. Ka Ellonen jt (2002) on tuvastanud (vt lk 20), et alkoholi mõjul nõrgeneb oluliselt juhtide tähelepanuvõime ja sõidukiiruseid hinnatakse tegelikust väiksemaks ehk sõidetakse arvatavast suurema kiirusega ning alkoholi mõju juhtimisvõimele on pimedas suurem kui valguses. Seda Elloneni väidet kinnitas ka autori uuring. Analüüsitud andmetele tuginedes võib väita, et 37% mootorsõidukijuhtide põhjustatud liiklusõnnetustest toimub pimedal (21:00-09:00) ja 63% valgela ajal. Noorte sihtgrupi puhul on 44% liiklusõnnetustest toimunud pimedal ja 56% valgela ajal. Järeldusele, et öisel ajal on avariide risk suurim noorte vanusegrupis, on tulnud ka Rice jt (2003) ning Williams (2003) oma uuringutes (vt lk 27). Klauer jt (2011) on uurinud noorte öiste avariide riski tagamaid (vt lk 27-28) ja selgus, et läbisõidukilomeetritest sõidavad noored öisel ajal 24% ja eakamad liiklejad 18%. 62% sõidukilomeetritest läbis noor juht kaasreisijateta, 29% koos ühe kaasreisijaga ja alla 10% kilomeetritest mitme kaasreisijaga. Noored, kes omasid isiklikku sõiduauto, sõitsid öisel ajal 4 korda rohkem võrreldes nendega, kellel ei olnud isiklikku sõiduvahendit. Kahjuks ei olnud autoril võimalik selle fakti paikapidavust Eesti noorte juhtide osas kontrollida selliste andmete puudumise tõttu politseis.

Miks nädalalõppudel toimub noortega rohkem õnnetusi ja juhitakse sõidukit joobeseisundis, selle põhjuseid on mitmeid erinevaid. Nädalalõppudel toimub rohkem meelelahutusüritusi ja pidusid, kus ka alkoholi tarvitatakse ning alkoholi mõjul aktiveerub noorte meeste enesetõestamise soov ja rolli hakkavad mängima isikute individuaalsed ja grupi erinevused ning selle tagajärjeks on liiklusõnnetused. Sellele järeldusele on tulnud ka Cronin (1991), kelle uuringus kinnitus fakt (vt lk 10), et noored mehed soovivad avaldada muljet vastassugupoolele ning alkoholi joobes aktiveerub noorte meeste enesetõestamise soov enim. Pimedal ajal juhtunud õnnetustes omab kindlasti olulist rolli ka juhtide väsimus nagu seda on Philip jt (1998) uuringus (vt lk 28) kinnitust leidnud. Joobeseisundis juhtimine ja lisaks veel juhi väsimusseisund võivad olla sagedaseks õnnetuse põhjuseks varajaste hommikutundideni kestvalt peolt lahkudes.

Kui noorte juhtidega toimub joobeseisundis liiklusõnnetusi teistest vanusegruppidest enam (vt lk 52-55), siis autor selgitas uuringus, kui kõrgeks hindavad juhid joobes juhtimise tabamise riski (vt lk 43). Selgus, et noored alla 24-aastased juhid hindasid teistest vanusegruppidest vahelejäämise riski kõige kõrgemaks. Küsitletud sihtgrupi noortest hindas 93% vahelejäämise riski kõrgeks. Sellest saab järeldada, et kuigi noored hindavad joobeseisundis sõidukijuhtimise vahelejäämise riski kõrgeks, siis see paraku ei mõjuta neid joobes rooli mitte istuma ja liiklusõnnetusi vältima. Põhjuseid võib olla erinevaid ja noored, kas arvavad, et nad on kained ning juhivad tegelikult kerges joobes sõidukit või on kambasituatsioonil ja teistel mõjuritel noorte juhtide käitumisele nii tugev mõju, et teadlikult sõidetakse autoga joobeseisundis. Arvestades seda, et noortel on domineerivalt nn väärteojoove, siis pigem võib arvata, et paika peab esimene järeldus. Nendesse autori järeldustesse tuleb siiski suhtuda kriitiliselt ja noorte juhtide joobeseisundis juhtimise teema vajab põhjalikumalt uurimist politsei statistika ja noorte juhtide küsitluse teel.

Autor uuris ka juhtide seisukohti joobes juhtimise karistuste karmistamise teemal (vt lk 42-43). Üllatavalt selgus, et kuni 24-aastased mehed olid kõige rohkem nõus joobes juhtimise süüteo karistuste karmistamisega. Küsitletutest koguni 86% nõustus, et joobes juhtimise eest võiks olla karistus karmim. Seda hinnangut analüüsid saab väita, et sihtgrupp järelikult mõistab joobes juhtimise ohtlikkust või tunneb seda teistest suurema probleemina, mõistab joobes juhtimisega kaasnevaid riske ning seetõttu nõustub karistuste karmistamise vajadusega. Uuringus selgus, et kuni 24-aastased mehed olid teistest gruppidest kõige enam kiiruseületamiste (73%) ja turvavarustuse mittekasutamise (49%) karistuste karmistamise vastu. Nende kolme erineva süüteo karistuste karmistamise teemal antud vastuseid analüüsid saab ka teha järeldused, et kiiruseületamist ja turvavarustuse mittekasutamist peetakse noorte poolt vähetahtsateks süütegudeks. Eraldi vajab uurimist, kas noored ka teavad nende süütegude tänaseid karistusmäärasid, kas need uuringus antud hinnangud olid põhjendatud tänase teadmisega karistuste suurusest, või anti süüteo raskusastmele hinnanguid isiklikule subjektiivsele arvamusele toetudes. See, et joobeseisundis juhtimise karistuste karmistamist nii tugevalt toetati oli üllatav. Reeglina nende süütegude, mida ise sagedasti rikutakse, karistuste karmistamist ei pooldata. Järelikult, kas joobes juhtimist esineb teistest süütegudest oluliselt harvem või on noortel juhtidel tekkinud valearvamus, et väike kogus alkoholi ei ole juhtimiseks ohtlik.

Arvestades asjaolu, et noored juhid hindavad joobes juhtimise vahelejäämise riski teistest kõrgemalt, samases on noorte osakaal kõikidest joobes juhtidest ja inimkahjuga õnnetustest teistest

gruppidest suurim, siis järelikult ei ole ennetavad meetmed avaldanud noortele piisavalt mõju. Autor järeldeb seetõttu, et tuleb suurendada noorte juhtide teadlikkust alkoholi negatiivsest mõjust autokoolide koolitusprogrammi kaudu. Autokooli kaudu teadlikkuse tõstmise vajadus tuleneb sellest, et joobes juhtimise süütegude ja joobeseisundis põhjustatud liiklusõnnetuste statistikast lähtudes on joobes juhtimise probleem terav juba alates 18-eluastast, st alates juhtimisõiguse omistamisest. Lisaks teadlikkuse tõstmisele loengutega, on otstarbekas muuta alkomeetri omamine kohustuslikuks just noortel juhtidel, kuna sihtgrupp on domineeriv nn kerges joobes sõidukijuhtimistel. Alkomeetrit kasutades oleks noortel võimalik ise alati veenduda, et nad on kained ja võivad sõidukit juhtida, mitte jääda lootma enda sisetundele, et ehk olen kaine. Loodetavasti on tulevikus kõikidel uutel sõidukitel standardvarustuses alkoholik, mis takistab joobes juhil sõidukit käivitamast.

Eeltoodu alusel teeb autor ettepaneku töötada välja kuni 25-aastastele juhtidele kohustuslik koolitusprogramm, kus teavitatakse noori juhte alkoholi mõjudest noorte riskikäitumisele arvestades nende ealisi iseärasusi ja täiendada liiklusseadust alkomeetri omamise kohustusega (näiteks ühekordse alkomeetri hind on täna suurusjärgus a´1 EUR).

Teorias toodud uuringute tulemustele toetudes on samuti oluline vahelejäämise riski kõrgena hoidmine politseil poolt. Näiteks on Elvik & Vaa (2004, ref Parimad...2007:53) uuringutes (vt lk 27) kinnitust leidnud fakt, et pisteliste joobekontrollide kolmekordistamisel vähenes hukkunutega liiklusõnnetuste arv 3%. Arvestades noorte juhtidega joobeseisundis toimuvate õnnetuste statistikat, siis nädalalõppude politseikontrollides peab noorte sihtgrupp olema enim kontrollitav ja politsei peab ennetavalt viibima ööklubide läheduses nende sulgemise ajal. Alkohoolseid jooke müüvates ööklubides on otstarbekas kohustuslikult omada alkomeetrit, kus juhid saavad enda kainust kontrollida enne sõitu. Samuti on oluline keelustada tanklates alkoholimüük, sest seltskonnas pikki vahemaid läbides ja seetõttu ka tanklat külastades, saab sealt kaasa osta alkoholi ning seetõttu tuleks alkoholi ja kütust müüa erinevates kohtades, et alkoholi kättesaadavus ei oleks sõiduseltskonnale nii kerge.

Eeltoodu alusel teeb autor ettepaneku täiendada Politsei- ja Piirivalveameti liiklusjärelvalve aastaplaani ning suurendada noorte juhtide joobeseisundi kontrollide arvu nädalavahetustel. Keelustada tanklates alkoholimüük ja viia sisse kohustus alkoholi müügiloaga lõbustusasutustele

omada alkomeetrit klientidel joobe kontrollimise võimaldamiseks või alkoholi müües jagada ühekordseid alkomeetreid.

Autoril ei olnud empiirilises uuringus otseseks uurimisobjektiks politsei tegevus, järelevalve ja karistuste mõju liiklussüütegude toimepanemisele ning seetõttu nõustub järgnevalt toodud tõekspidamistega. Karistamise üldpõhimõtete osas on Auväärt (2009:211-212) öelnud (vt lk 23), et juhukurjategija puhul piisab hirmutamise, paranemisvõimelisi tuleb kasvatada, hirmutamisele või kasvatamisele mittealluvad retsidiivistid tuleb aga kahjutuks teha. Novoa jt (2011) on selgeks teinud (vt lk 23-24), et karmidel karistustel on juhtide riskeerivale käitumisele ennetav mõju ainult siis kui politsei liiklusjärelvalve on reeglitest kinnipidamise üle aktiivne ja rikkujate vahelejäämise risk kõrge. Liiklusjärelvalve mõju liiklusohutusele ei tohi üle- ega alahinnata ja selle mõjuks on uuringutega hinnatud 10-25% (Parimad...2007) (vt lk 25). Vahelejäämise riski tase on oluline nende juhtide käitumisele, kes sõidavad pidevalt lohakalt ja rikuvad liiklusnõudeid. Liiklusjärelvalve kvantitatiivne või kvalitatiivne muutus mõjutab juhtide käitumist pikemas perspektiivis (Enderson 1978, ref Ellonen jt 2002:118-119) (vt lk 26). Tõhustatud liiklusjärelvalvet sõidukiiruse ületamise, joobeseisundis juhtimise ja turvavarustuse kasutamise üle peetakse üheks väga oluliseks (ja tulemuslikuks) viisiks, kuidas parandada lühikese ajaga märkimisväärselt liiklusohutust. (Parimad...2007:50) (vt lk 26). Aktiivse liiklusjärelvalve ennetav efekt riskiliiklejatele saabub ainult siis, kui liiklejad saavad oma käitumisele negatiivse tagasiside VTT (1987) (vt lk 25).

Autor selgitas uuringus sihtrühma erisusi turvavarustuse kasutamisel (vt lk 50-52), sest olenemata liikleja rollist liikluses, säästab turvavarustuse nõuetekohane kasutamine elu ja tervist. Noorte sihtgrupp oli domineeriv pühapäeval avastatud rikkumistes, kus kõikidest turvavarustuse mittekasutamisel tabatud liiklejatest oli noorte sihtgrupi osakaal 38,2%. Kinnitus jälle fakt noorte suuremast liikuvusest ja riskikäitumisest nädalalõppudel. Turvavarustuse mittekasutamisega kaasnevaid tagajärgi on eelnevalt mitmed autorid uurinud (Liiklusohutuse...2001:470-477) ja sõidukis kaitseb turvavöö eelkõige kokkupõrke eest mingi autosalongi osaga (vt lk 20-21). Liiklusvigastuste uuringus selgus, et koguni 64% juhtidest ja sõitjatest sai vigastusi või hukkus kokkupõrkel mingi autosalongi osaga ja autosalongi osaga kokkupõrge või autost välja paiskumine on kõige sagedasemateks surmaga või vigastustega lõppenud trauma põhjuseks ning turvavöö mõju on suurem madalamatel kiirustel ja turvavöö kasutamine mootorsõiduki esiistmel vähendab



keskmiselt surma või vigastuste riski 40-50%, tagaistmel 25%. Turvavöö efekt on suurem sõidukite laupkokkupõrkel ja teelt väljasõidu korral.

Arvestades asjaolu, et noorte juhtide hoiakute analüüsis (vt lk 36-44) eristusid kuni 24-aastaste meeste hoiakud selgelt teistest gruppidest, saab väita, et noorte juhtide grupierinevused on individuaalsetest erinevustest domineerivamad. See tähendab, et riskeerivalt ei käitu mitte ainult üksikud noored juhid vaid suurem osa noortest meestest. Seda toetab ka noorte juhtide teemaline OSCE raport (Young...2011) (vt lk 6) ning EL statistika järgi ületab noorte juhtide riskikäitumine liikluses 75% kõikide vanusegruppide keskmist ja noorte meeste risk ületab 168% keskmist. Kuna autoril puudus teadmine OSCE raporti riskikäitumise arvutamise täpsest meetodikast, siis ei olnud võimalik Eestiga analoogset võrdlust koostada.

Noorte juhtide sihtgruppi tuleb hoida erisubjektina liikluskasvatases, seadustes, ennetuses, kommunikatsioonis, rehabilitatsioonis ja liiklusjärelvalves. Mootorsõiduki juhtimiseks lubatud piirvanuse tõstmisega 21-eluaastani säästaksime Eesti liikluses keskmiselt 161 vigastatut ja 11 hukkunut aastas (autori uuringu andmete põhjal).

# KOKKUVÕTE

Magistritöö kirjeldab ja analüüsib Eesti noorte (16-30-aastaste) mootorsõidukijuhtide riskikäitumist.

Töö teoreetilises osas käsitleti noorte juhtide hoiakuid ja erinevaid riskikäitumise ajendeid ning enamohtlike liiklussüütegude toimepanemisega kaasnevaid riske. Samuti käsitleti erinevaid uuringuid õigusliku regulatsiooni, karistuste ja liiklusjärelvalve rolli kohta riskikäitumise mõjutamisel ning liikluskasvatuse võimalusi noorte juhtide sihtgrupi riskikäitumise mõjutamiseks.

Käesolev magistritöö on rakendust loov uurimus. Eesmärgi saavutamiseks viis autor läbi kvantitatiivse uurimuse Ex post facto meetodil, mis koosnes kolmest osast. Autor analüüsis juba toimunud sündmuste põhjal olemasolevaid tingimusi, olukorda või käitumist, püüdes leida läbi seoste nende tekkepõhjuseid. Uurimuse andmed saadi 2011. aasta rahvusvahelise liikluskäitumise Eesti osauuringu küsimustiku andmestikust ja 2007-2011 aastate enamohtlike liiklussüütegude ning inimkahjuga liiklusõnnetuste statistikast. Seoste tuvastamiseks viis autor läbi korrelatsioonanalüüsi.

**Magistritöö eesmärgiks** oli selgitada välja Eesti 16-30-aastaste noorte juhtide riskikäitumise hoiakud ja iseärasused ning teha ettepanekud sihtrühma liikluskäitumise mõjutamiseks. Autori arvates sai nimetatud eesmärk täidetud kuna uuringuga selgitas autor välja noorte juhtide riskikäitumise probleemi olemasolu ja selle erinevad ajendid Eestis ning sihtgrupi hinnangud enda liikluskäitumisele. Läbiviidud uuringuandmete ja teooria süntees võimaldas teha järeldused Eesti kontekstis konkreetse sihtgrupi hoiakute mõjutamiseks.

Püstitatud hüpoteesid leidsid empiirilises uurimuses kinnituse. Noorte mootorsõidukijuhtide riskikäitumisega seotud hoiakud (kogumina) erinesid teistest vanusegruppidest suurema riskitolerantsi poolest ning sama sihtgrupp võrreldes teistega paneb enam toime ohtlike liiklussüütegusid ja põhjustavad inimkahjuga õnnetusi. Uuringu tulemustest ilmses, et noorte juhtide põhjustatud liiklusõnnetused on positiivses korrelatsioonis enamohtlike liiklussüütegudega. Korrelatsioonanalüüs näitas tugevat seost põhjustatud liiklusõnnetuste ja avastatud enamohtlike liiklussüütegude vahel.

Uurimuse peamised järeldused on autori poolt grupeeritud piirkiiruse ületamise, joobeseisundis mootorsõiduki juhtimise, turvavarustuse kasutamise ja inimkahjuga liiklusõnnetuste põhjustamise teemade kaupa.

### **Piirkiiruse ületamine:**

- Noorte sihtgrupp (22% Eesti juhtimisõigusega isikutest) pani 2007-2011 toime 38% politsei avastatud piirkiiruse ületamistest.
- Noorte juhtide kiiruseületamistest oli 85% meeste ja 15% naiste rikkumised.
- Noorte sihtgrupp domineeris suurtel kiiruseületamistel, nende osakaal 41-60 ja üle 60 km/h piirkiiruse ületamistes moodustas 55-56%.
- Noorte juhtide kiiruseületamiste kasv oli suvel ja nädalalõppudel.
- Kuni 24-aastastel meestel oli teistest gruppidest kõige madalam riskitolerants ja uuringus nõustus kuni 24-aastastest juhtidest 64%, et nad ületavad piirkiirust kuna nii jõuab kiiremini kohale ja 47%, et kiiruse ületamine muudab sõitmise meeldivaks ning 70%, et ületavad kiirust kindlasti ka tulevikus.
- Uuringus osalenud kuni 24-aastastest meestest oli kiiruseületamise karistuste karmistamise vastu 73%, olles selle vastusega teistest kõige negatiivsemalt meelestatud piirkiiruse karistuste karmistamise vastu.
- Vahelejäämise riski kiiruseületamisel hindasid kuni 34-aastased mehed teistest kõige kõrgemaks ja 81% pidas vahelejäämise riski kõrgeks.
- Kuni 24-aastased mehed suhtusid kõige negatiivsemalt kiiruskaameratesse ja 37% ei olnud nõus selle meetme rakendamisega.
- Peale 25-eluaastat hakkas meestel kiiruseületamiste arv ja riskikäitumise hinnangud oluliselt langema.

### **Noorte juhtide poolt joobeseisundis mootorsõiduki juhtimine:**

- Avastatud süütegudest oli noorte sihtgrupi osakaal 41%.
- Tabatud noortest joobes juhtidest olid 95% mehed ja 5% naised.
- Kõige enam joobe piirmäära ületamisi (nn väärtejoove) panevad toime mehed vanuses 18-24 aastat.
- Kriminaalses joobes juhtimise aktiivseks sihtgrupiks on liiklejad alates 30-eluaastast.
- Joobes juhtimiste avastamisel ei omanud sesoonsus mingit rolli.

- Nädalas tabati noortest joobes juhtidest 26% laupäeval ja 23% pühapäeval.
- Kõikidest laupäeval tabatud joobes juhtidest oli 51% noorte sihtgrupp.
- Joobes juhtidest oli suurem osa alg- või põhiharidusega.
- Kuni 24-aastastest meestest arvas 45%, et juht võib tarvitada vähemalt ühe ühiku alkoholi enne sõitu ja 13%, et võib kaks ühikut.
- Kuni 24-aastastest meestest 93% pidas joobes juhtimise vahelejäämise riski kõrgeks, mis oli kõikidest osalejatest kõige kõrgem hinnang.
- Kuni 24-aastastest meestest 86% nõustus joobes juhtimise karistuse karmistamisega, mis oli kõikidest osalejatest kõige kõrgem hinnang.

#### **Noorte juhtide poolt turvavarustuse kasutamine:**

- Tabatud turvavarustuse mittekasutajatest oli 31% noorte sihtgrupp.
- Sihtgrupi rikkujatest olid 85% mehed ja 15% naised
- Kõige enam avastati rikkumisi kevadel (34%).
- Kõikidest pühapäeval avastatud turvavarustuse rikkumistest on 38% noorte juhtide rikkumised.
- Kuni 24-aastased mehed pooldasid kõige vähem turvavarustuse mittekasutamise karistuste karmistamist. Noorte sihtgrupist 51% pooldas selle süüteo karistuste karmistamist (keskmiselt toetas 61% osalejatest).

#### **Noorte juhtide põhjustatud inimkahjuga liiklusõnnetused:**

- Noorte sihtgrupp on suurim liiklusõnnetuste põhjustaja ja inimkahjuga liiklusõnnetustest oli 49% noorte juhtide põhjustatud.
- Noorte juhtide põhjustatud õnnetustes oli 58% vigastatutest ja hukkunutest mootorsõidukijahi staatuses.
- Noorte põhjustatud liiklusõnnetustest toimus 33% suvel ja kõige rohkem reedest pühapäevani.
- Noortega juhtus teistest enam õnnetusi pimedal ajal. Kõikidest noorte juhtide põhjustatud inimkahjuga õnnetustest oli 44% pimedal ajal ja 56% valgel ajal.
- Noorte juhtide õnnetuste kõige sagedasem põhjus oli ebaõigelt valitud sõidukiirus (59%)
- Õnnetuse põhjustanud turvavarustust mittekasutanud juhtidest oli 49% noorte sihtgrupp.
- Joobes juhtide põhjustatud inimkahjuga õnnetustest oli 54% noorte sihtgrupp.

- Uuringus osalenud noored juhid olid kõige ebakindlamad joobes juhtimise riskide küsimustes ja 7% arvas, et joobes juhtimine ei suurenda liiklusõnnetustesse sattumise riski ning kuni 24-aastastest meestest oli 51% kindel, et joobes juhtimine on ohtlik.

### **Autor teeb järgnevad ettepanekud:**

#### *Seaduste muutmiseks:*

- Muuta 16-25-aastaste isikute mootorsõiduki juhtimiskoolituse põhimõtteid Eestis ja käsitleda alla 25-aastaseid juhikandidaate erisubjektina, kehtestades neile täiendavad riske maandavad nõuded. Selleks tuleb Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumil töötada välja ja kehtestada kuni 25-aastastele juhtidele eraldi koolitusprogramm, mis on teistest juhtidest pikema kestvusega, kus autokoolides liiklusnõuete ja sõiduuskuste kõrval õpetatakse noortele juhtidele riskikäitumise grupi- ja individuaalseid erisusi ning psühhoaktiivsete ainete mõju riskikäitumisele. Koolitusi võivad viia läbi ainult erialase kompetentsiga spetsialistid, mitte autokoolide tavaõpetajad. Täiendada tuleb Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi määruses nr 57 (vastu võetud 27.06.2011, RT I, 28.06.2011, 36) kehtestatud nõudeid ja töötada välja õppekava.
- Rakendada Eestis veapunktisüsteem, mis loob suuremad eeldused ja võimalused noorte juhtide mõjutamiseks ja rehabilitatsiooni meetmete kasutamiseks.
- Täiendada liikluseadust alkomeetri omamise kohustusega mootorsõidukites (ühekordse alkomeetri hind on täna suurusjärgus a´1 EUR), luues sellega võimaluse juhtidele enda kainust alati kahtluse korral kontrollida.
- Keelustada tanklates alkoholimüük ja viia sisse kohustus alkoholi müügiloaga lõbustusasutustele omada alkomeetrit klientidel joobe kontrollimise võimaldamiseks või alkoholi müües jagada ühekordseid alkomeetreid.

#### *Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium:*

- Algatada Eestis ja EL koostöövõrgustikus diskussioon mootorsõiduki juhtimisõiguse piirvanuse tõstmiseks 21. eluaastale.
- Rakendada mõnes autokoolis pilootprojektina impulsiivsuse testide läbiviimine ja keskmisest impulsiivsemate inimeste teavitamine riskigrupi kuulumisest. Korraldada tuleb tulemuste pikemaajaline seire, kas need inimesed tõepoolest hakkasid oma käitumisele

liikluses rohkem tähelepanu pöörama ja olid ettevaatlikumad. Positiivsete tulemuste korral otsustada üleüldine rakendamine.

- Kasutada kommunikatsioonis ja soovitada noortele juhtidele (teadvustada nende vanematele) ca 100 tunnist stažeerimist kogenud juhi kõrval, ennem kui hakatakse iseseisvalt liiklema. Uuringud on kinnitanud, et noored juhid, kes esimestel sõidukuudel liikleavad üksi ja ilma juhendamiseta, satuvad oluliselt sagedamini liiklusõnnetustesse.

#### *Politsei- ja Piirivalveamet:*

- Täpsustada meediasuhtluses kiiruseületajate, joobes juhtide ja turvavarustuse mittekasutajate sihtgrupp, töötades välja personaalsed sõnumid noortele juhtidele, nende lähedastele ja tööandjatele.
- Täiendada Politsei- ja Piirivalveameti liiklusjärelvalve aasta plaani noorte juhtide sihtgrupi riskikäitumise iseärasuste kirjeldamisega, sest läbi selle saab täpsemalt planeerida järelvalvet ja mõjutusmeetmeid sihtgrupile.
- Selleks, et noortel mootorsõidukijuhtidel ei tekiks riskeeriv sõidustiil, on oluline sekkumine, st liiklusjärelvalves sellise sõidustiiliga noortele tähelepanu suunamine.
- Tulenevalt noorte sõidukijuhtide riskikäitumisest liikluses ja öisest unisusest, peab politsei noorte juhitud sõidukeid öisel ajal sagedamini kontrollimiseks peatama. Seda taktikat kasutades on võimalik vähendada noortega toimuvate liiklusõnnetuste riski.
- Koostada liikluspolitseinikele koolitusprogramm noorte juhtide riskikäitumise iseärasuste ja riskide maandamise võimaluste teadvustamiseks.
- Rakendada noortele juhtidele karistusena juhtimisõiguse äravõtmist korduva ohtliku rikkumise korral. Sellega kaasneb hirmutamise preventiivne efekt ja noore juhi koolitamise võimalus rehabilitatsiooni meetme kaudu, mis omakorda läbi teadlikkuse tõusu hoiab ära järgnevaid rikkumisi.
- Kui kiiruskaamerate eesmärk on mõjutada liiklejaid sõitma lubatud sõidukiiruse piires, siis liiklusjärelvalve vähendamise ja kiiruskaamerate varustatud teedel, võidakse hoiatustrahvi hakata tunnetama, kui maksu kiirema sõidu ja kokku hoitud minutite eest. Seetõttu on oluline politseipatrullide järelvalve säilitamine ka sellistel teedel.
- Kiiruskaamerad ja teised kaasaegsed automaatse liiklusjärelvalve vahendid ei asenda politseiniku manitsussõnu, millel on täiendav oluline efekt rikkuja edaspidisele käitumisele ning seetõttu on oluline teada andragoogika ja psühholoogia võtteid täiskasvanud ja noorte

liiklejate mõjutamisel. Politseiametnike koolitusprogrammis on vaja selle teadmisega arvestada.

Magistritöö praktiline väärtus seisneb empiirilise uuringu tulemusena saadud informatsioonis, mis annab võimaluse saada ülevaate Eesti 16-30-aastaste mootorsõidukijuhtide hoiakutest, riskikäitumise ajenditest ja sihtgrupi liikluskäitumise iseärasustest nendel ametnikel, kes tegelevad liiklusohutuspoliitika kujundamisega, liiklusjärelvalve tegevuste planeerimisega ning meediasuhtluse korraldamisega.

*Toetudes töö tulemustele teeb autor ettepanekud edasiste uurimissuundade kohta:*

- Noorte mootorsõiduki juhtide riskiteadlikkuse koolitusprogrammi väljatöötamine.
- Efektiivsed meetodid noorte mootorsõiduki juhtide riskiteadlikkuse koolitamisel.
- Noorte mootorsõidukijuhtide riskikäitumise erisus, kasutades tööandja või liisingfirma sõidukit, millel on kaskokindlustus.
- Kas abiellumine ja lapsevanemaks saamine muudab noorte juhtide riskikäitumist liikluses ja liiklusohutusosalaseid hoiakuid?
- Eesti noorte juhtide teadlikkus ohtlike liiklussüütegude karistusmääradest ning seos karistuste karmistamise preventiivse efektiga.

## SUMMARY

The risk behaviour of young drivers in Estonia. The Master's thesis, 78 pages, 8 diagrams, 28 tables and 68 used sources.

Aim of the Master's thesis was to find out the attitudes and characteristics of the risk behaviour of young drivers between ages of 16-30 in Estonia and work out the proposals to influence traffic behaviour of target group.

To reach the aim, the author conducted quantitative research by *Ex post facto* method, consisting of three parts. The author analysed through already occurred incidents the existing conditions, situation and behaviour, trying to identify the causes through links. Research data was taken from questionnaire data of Estonian part of the 2011 study on international traffic behaviour and from statistics of the most dangerous road traffic offences and traffic accidents with human injuries. To identify the links correlation analysis was carried out by the author.

The research identified existence of the problem of the risk behaviour of young drivers and its different incentives in Estonia and assessment of the target group to its own traffic behaviour. Research data and synthesis of theory allowed making conclusions for influencing attitudes of the target group in Estonian context. The author identified links between attitudes, road traffic offences and consequences.

It is a research of creating applications. Based on the results of conducted researches and scientific sources, collected during the Master's thesis, the author prepared recommendations how to influence the target group for officers engaged in traffic safety. Beneficiaries when implementing knowledge and results of the Master's thesis are road users in Estonia. Practitioners engaged in traffic supervision will get from this research new knowledge about the incentives of the risk behaviour of the youth target group and possibilities to influence them.



## VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

- Ahven, A. ja Hillep, E. 2006. Joobes sõidukijuhtimisega seonduvad riskid ja võimalikud meetmed joobes sõidukijuhtimisega vähendamiseks. Justiitsministeeriumi kodulehelt [www.just.ee/44687](http://www.just.ee/44687) välja otsitud 28.01.2012.
- Ahven, A., Salla, J. ja Vahtrus, S. 2010. Retsidiivsus Eestis. Justiitsministeeriumi kodulehelt [www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=49702/Retsidiivsus+Eestis.pdf](http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=49702/Retsidiivsus+Eestis.pdf) välja otsitud 28.01.2012.
- Auväärt L. 2009. Kriminaalkarisuse teadvustamisest õiguslikus resotsialiseerumises. Kaugia, S. (toim). Õiguse sotsiaalsest olemusest ja toimest ühiskonnas. Artiklite kogum. Avatar Holding OÜ.
- Bartl, G., Kleinmann, K., Schubert, W. & Merz, J. 2011. Taking effect tomorrow: Driver rehabilitation courses for drink drivers also in Slovakia – based on the concept from Austria and Germany. <http://www.alles-fuehrerschein.at/presse/PR%20drink%20drivers%20Slovakia.pdf> välja otsitud 21.12.2011.
- Bock, R. & Glass Miller, M. 2005. Teens' Driving Riskier with Male Teen Passenger, Teen Boy's driving Safer with Female Teen Passenger. National Institutes of Health (NIH) kodulehelt <http://www.nih.gov/news/pr/aug2005/nichd-24a.htm> välja otsitud 12.11.2011.
- Borowsky, A., Shinar, D. & Oron-Gilad, T. 2010. Age, skill and hazard perception in driving. <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/20441838> välja otsitud 11.09.2011.
- Butterworth, G. & Harris, M. 1994. Principles of Developmental Psychology. Hillsdale (USA). Tõlge eesti keelde: Lastepsühholoogide Ühing. 2002. Tartu Ülikooli Kirjastus.
- Cammisa, M. X., Williams, A. F. & Leaf, WA. 1999. Vehicles driven by teenagers in four states. Journal of Safety Research Volume 30 Number 1.
- Christ, R., Bartl, G. & Maritsch, F. 1994. PS-Träume und Verkehrskultur. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Band 30. Wien.
- Cronin, H. 1991. The Ant and the Peacock: Altruism and Sexual Selection from Darwin to Today. Cambridge, England: Cambridge University Press.
- Dickman, S. J. 1990. Functional and dysfunctional impulsivity: personality and cognitive correlates. <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/2308076> välja otsitud 28.03.2012.
- Direktiiv 2006/126/EEC. Euroopa Komisjoni kodulehelt [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/behavior/driving\\_licence\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/behavior/driving_licence_en.htm) välja otsitud 07.09.2011.

- Dobbs, D. 2011. Imelised ajud. National Geographic Eesti, 10.
- Eensoo, D. 2010. Mis paneb autojuhi kihutama? Tartu Ülikooli teadusuudiste kodulehelt [http://www.novaator.ee/ET/inimene/mis\\_paneb\\_autojuhi\\_kihutama/](http://www.novaator.ee/ET/inimene/mis_paneb_autojuhi_kihutama/) välja otsitud 12.09.2011.
- Eesti keele seletav sõnaraamat (Toim. M. Langemets, M. Tiits, T. Valdre, L. Veskis, Ü. Viks, P. Voll). 2009. (2. trükk). Tallinn. Eesti keele sihtasutus.
- Eesti keele seletav sõnaraamat (EKSS), <http://www.eki.ee/dict/ekss/>
- Eesti Rahvuslik Liiklusohutusprogramm 2003- 2015. 2003. Vabariigi Valitsuse kodulehelt <http://www.valitsus.ee/UserFiles/valitsus/et/valitsus/arengukavad/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium/RLOP%20t%C3%A4iendatud%20terviktekst.pdf> välja otsitud 12.10.2011.
- Eesti rahvastikupüramiid: 2009. Statistikaameti kodulehelt <http://www.stat.ee/public/rahvastikupyramiid/> välja otsitud 04.03.2012.
- Ellonen, E., Nurmi, L., Raivola, P., Väliatalo, T. ja Väliatalo, U. 2002. Politseitöö psühholoogia. Tallinn Sisekaitseakadeemia.
- Elvik, R. & Vaa, T. (Eds). 2004. The handbook of road safety measures. Pergamon, Amsterdam.
- Endersen, C. 1978. Politiets fartsovervakning og bilførenes oppfatninger av den. Transportekonomisk institutt. Oslo.
- Garcia-Espana, JF., Ginsburg, KR., Durbin, DR., Elliot, MR & Winston, FK. 2009. Primary Access to vehicles increases risky teen driving behaviors and crashes: national perspective. <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/19810156> välja otsitud 28.08.2011.
- Gneezy, U. & Rustichini, A. 2000. A Fine Is a Price. Journal of Legal Studies, 29, (January). Ref Pink D.H. 2011:52-56. Liikumapanev jõud: mis meid tegelikult motiveerib. Äripäev, 2011. Tallinn.
- Gonzales, M. M., Dickinson, L. M., DiGuseppi, C, Lowenstein, S. R. 2005. Student drivers: a study of fatal motor vehicle crashes involving 16-year - old drivers. <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/15671969> välja otsitud 21.09.2011.
- Haridus pikendab eluiga, eriti Eestis. 2010. Eesti Statistika Kvartalikirj, 3. Statistikaameti kodulehelt [http://www.stat.ee/publication-download-pdf?publication\\_id=19989](http://www.stat.ee/publication-download-pdf?publication_id=19989) välja otsitud 04.03.2012.
- Hasselberg, M. & Laflamme, L. 2003. Socioeconomic Background and Road Traffic Injuries: A Study of Young Car Drivers in Sweden. <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/14522649> välja otsitud 12.08.2011.

- Kangro, E-M. 17.06.2011. Miks riskivad noored eluga? Eesti Päevalehe kodulehelt <http://www.epl.ee/news/arvamus/eva-maria-kangro-miks-riskivad-noored-eluga.d?id=51298760> välja otsitud 11.09.2011.
- Kaugia, S., Maldonado, C. ja Neipert, D. 2002. Eesti ja USA üldhariduskoolide õpilaste õigusteadmiste võrdlus. [http://www.juridica.ee/juridica\\_et.php?document=et/articles/2002/6/38356.PRN.prv.php](http://www.juridica.ee/juridica_et.php?document=et/articles/2002/6/38356.PRN.prv.php) välja otsitud 15.03.2012.
- Klauer, S., Simons-Morton, B., Lee, S. E., Ouimet, M. C., Howard, E. H. & Dingus T. A. 2011. Novice Drivers` Exposure to Know Risk Factors During the First 18 Months of Licensure: The Effect of Vehicle Ownership. <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/21469023> välja otsitud 04.09.2011.
- Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning regioonide komiteele. Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020. Euroopa Komisjoni kodulehelt [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/com\\_20072010\\_et.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_et.pdf) välja otsitud 28.03.2012.
- Kruger, T. ja Schultz, A. 2011. Turvavööde kinnitamine Eesti elanike seas. Emor AS. Maanteeameti kodulehelt [http://www.mnt.ee/public/lo\\_uuringud/Turvavoode\\_kinnitamine\\_2011.pdf](http://www.mnt.ee/public/lo_uuringud/Turvavoode_kinnitamine_2011.pdf) välja otsitud 28.03.2012.
- Liikluses vigastatute ja hukkunute aruanne (2007-2011). 2012. Politsei- ja Piirivalveameti andmelaost ALIS välja otsitud 11.03.2012.
- Liiklusseadus 17.06.2010, jõustunud 01.07.2011-RT I 2010, 44, 261.
- Liiklusjärelvalve aastaplaan. 2012. Politsei- ja Piirivalveameti kodulehelt <http://politsei.ee/dotAsset/220205.pdf> välja otsitud 28.03.2012.
- Liikluskäitumise monitooring. 2011. Inseneribüroo Stratum. Maanteeameti kodulehelt [http://www.mnt.ee/public/LiMo\\_2011.pdf](http://www.mnt.ee/public/LiMo_2011.pdf) välja otsitud 03.03.2012.
- Liiklusohutuse teatmik. 2001. Norra Transpordimajanduse instituut, Moskva Riiklik Autotranspordi Instituut ja Põhjamaade Ministrite Nõukogu koostöös. Oslo-Moskva-Helsingi.
- McCartt, A. T., Mayhew, D., Braitman, K., Ferguson, S. & Simpson, H. 2009. Effects of Age and Experience on Young Driver Crashes: Review of Recent Literature, Traffic Injury Prevention. Taylor&Francis Publishing. 10:3, 209-219.
- McKnight, A. J. & Peck, R. C. 2002. Graduated Driver Licensing: What Works? <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/12221028> välja otsitud 28.03.2012.

- Mootorsõidukijuhi ettevalmistamise tingimused ja kord ning mootorsõidukijuhi ettevalmistamise õppekavad. Vastu võetud majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega 27.06.2011, jõustunud 01.07.2011 – RT I 2011, 39.
- Murray, C. J. L. & Lopez, A. D. 1997. Alternative Projections of Morality and Disability by Cause 1990 - 2020: Global Burden of Disease Study. [http://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736\(96\)07492-2/fulltext](http://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736(96)07492-2/fulltext) välja otsitud 28.03.2012.
- Novoa A. M., Perez, K., Santamarina-Rubio, E. & Borell, C. 2011. Effect on Road Traffic Injuries of Criminalizing Road Traffic Offences: a Time-Series Study. <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3099552/> välja otsitud 28.03.2012.
- OECD. Young drivers, The road to safety. 2006. [http://www.oecdobserver.org/news/fullstory.php/aid/2054/The\\_road\\_to\\_young\\_safety.html](http://www.oecdobserver.org/news/fullstory.php/aid/2054/The_road_to_young_safety.html) välja otsitud 12.10.2011.
- Olsen, E, Simons-Morton, B. G, Lee, S. E. 2006. Novice Teen and Experienced Adult Drivers on the Smart Road Intersection: Does Six Month of Experience Matter? SAGE andmebaasist välja otsitud 12.09.2011.
- Parimad liiklusohutusmeetmed. 2007. Liikmesriikide tasandi liiklusohutusmeetmete käsiraamat. Euroopa Komisjoni kodulehelt. [http://ec.europa.eu/transport/roadsafety\\_library/publications/supreme\\_c\\_et.pdf](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_c_et.pdf) välja otsitud 01.09.2011.
- Philip, P., Taillard, J., Quera-Salva, M. A., Bioulac, B. & Akerstedt, T. 1998. Simple Reaction Time, Duration of Driving and Sleep Deprivation in Young Versus Old Automobile Drivers. <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/10188131> välja otsitud 22.09.2011.
- Pradhan, A. K., Pollatsek, A., Knodler, M. & Fisher, D.L. 2009. Can Younger Drivers be Trained to Scan for Information that will Reduce Their Risk in Roadway Traffic Scenarios that are Hard to Identify as Hazardous? <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/19296315> välja otsitud 28.03.2012.
- Programm SARTRE koduleht: <http://www.sartre-project.eu/en/Sidor/default.aspx>
- Reese, H.W. & Smyer, M. A. 1983. The dimensionalization of life events. New York: Academic Press.
- Rice, T. M, Peek-Asa, C. & Kraus, J. F. 2003. Nighttime Driving, Passenger Transport, and Injury Crash Rates of Young Drivers. <http://injuryprevention.bmj.com/content/9/3/245.abstract> välja otsitud 28.03.2012.

- Risky Driving Puts Young Drivers At High Danger Of Crashing. 2009. The George Institute. ScienceDaily. Retrieved October 25, 2011. SAGE andmebaasist välja otsitud 12.01.2012.
- Road safety evolution in EU. 2011. CARE andmebaasist [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/observatory/historical\\_evolution\\_popul.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/historical_evolution_popul.pdf) välja otsitud 02.11.2011.
- Sari, T. 2012. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste lühiülevaade 2011. Kättesaadav Politsei- ja Piirivalveameti siseveebist. 27.03.2012.
- Simons-Morton B., Lerner N., Singer J. 2005. The observed effects of teebage passengers on the risky driving behavior of teenage drivers. <http://www.cipp.org/teleconf/0509-aa.pdf> välja otsitud 10.11.2011.
- Sootak, J. 1997. Looming või aritmeetika. Juridica, 1.
- Sootak, J. 2010. Karistusõigus. Üldosa. Kirjastus Juura.
- Sõidukiiruse teemalise küsitlusuuringu tulemused. 2011. Valikor Konsult OÜ. Maanteeameti kodulehelt [http://www.mnt.ee/public/Soidukiiruse\\_teemalise\\_kusitlusuuringu\\_tulemused\\_\\_2011\\_a\\_.pdf](http://www.mnt.ee/public/Soidukiiruse_teemalise_kusitlusuuringu_tulemused__2011_a_.pdf) välja otsitud 04.03.2012.
- Swedish National Road Administration. 1998. Investigation into a Graduated Driver Education System. Publication 114 E, Swedish National Road Administration, Borlänge.
- The Increase in Lives Saved, Injuries Prevented, and Cost Savings if Seat Belt Use Rose to at Least 90 Percent in All States. Traffic Safety Facts. National Center for Statistics and Analysis (NHTSA) kodulehelt <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/811140.PDF> välja otsitud 02.03.2012.
- The Teen Driver. 2006. Pediatrics (Official Journal of the American Academy of Pediatrics). <http://pediatrics.aappublications.org/content/118/6/2570.full.html> välja otsitud 28.03.2012.
- Traffic Injury Research Foundation (TIRF). 2011. A new Road Safety Monitor (RSM). [www.tirf.ca](http://www.tirf.ca) välja otsitud 12.08.2011.
- Turner, C. & McClure, R. 2002. Age and Gender Differences in Risk-Taking Behaviour as an Explanation for High Incidence of Motor Vehicle Crashes as a Driver in Young Males. <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/12861910> välja otsitud 28.03.2012.
- Turvalisuspoliitika 2012. 2012. Kokkuvõte „Turvalisuspoliitika põhisuundade aastani 2015“ täitmisest 2011. aastal. Siseministerium.
- VTT. 1987. Huomautuksen ja sakon pitkäaikaisvaikutus ajonopeuksiin. Tie- ja liikennelaboratorio, Tutkimusselostus 590.

- Young people 15 to 30. 2011. PIN Flash 21. European Transport Safety Council (ETSC)  
[http://www.etsc.eu/documents/PIN\\_Flash\\_21.PDF](http://www.etsc.eu/documents/PIN_Flash_21.PDF) välja otsitud 12.12.2011.
- Williams, A. F. 2003. Teenage Drivers: Patterns of Risk.  
<http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/12535901> välja otsitud 28.09.2011.
- Williams, A. F., Leaf, W. A., Simon-Morton, B. & Hartos, J. L. 2006. Vehicles driven by teenagers in their first year of licensure. <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/16484029> välja otsitud 25.07.2011.
- Zuckerman, M. 1994. Behavioural expressions and biosocial bases of sensation seeking. Cambridge, England: Cambridge University Press. SAGE andmebaasist välja otsitud 12.09.2011.
- Quitting smoking enhances personality change. 2011. <http://www.sciencedaily.com/releases/2011/09/110912152915.htm> Välja otsitud 01.01.2012.

## TABELITE JA JOONISTE LOETELU

Joonis 1. Liiklusjärelvalve teostamise käigus avastatud enamohtlikud liiklussüüteod 2007- 2011	46
Joonis 2. Kiiruseületamised ja mootorsõiduki juhtimisõigus vanuse teljel.....	48
Joonis 3. Joobes mootorsõiduki juhtimine ja mootorsõiduki juhtimisõigus vanuseteljel .....	49
Joonis 4. KarS §424 rikkujate vanuse ja soo jaotuvus .....	50
Joonis 5. Turvavarustuse kasutamata jätmine ja mootorsõiduki juhtimisõigus vanuseteljel .....	51
Joonis 6. Inimkahjuga ja vähemalt ühe hukkunuga LÕ protsentuaalne jaotus nädalapäevade lõikes .....	53
Joonis 7. Mootorsõidukijuhtide poolt põhjustatud inimkahjuga liiklusõnnetused vanuseteljel .....	54
Joonis 8. Mootorsõiduki juhi poolt põhjustatud LÕ protsentuaalne jaotus nädalapäevade lõikes...	55
Tabel 1. Ex post facto uurimuse plaan .....	34
Tabel 2. SARTRE-4 uuringus osalejate profiil .....	37

# LISA 1. MOOTORSÕIDUKI JUHTIMISÕIGUST OMAVAD ISIKUD

(Maanteeamet 14.03.2012)

Sünni aasta	Mees	Naine	Vanus
1912	27		100
1913	22		99
1914	35		98
1915	48	1	97
1916	47	3	96
1917	61	1	95
1918	100	1	94
1919	141	6	93
1920	181	4	92
1921	321	13	91
1922	382	23	90
1923	461	28	89
1924	565	48	88
1925	576	50	87
1926	766	44	86
1927	941	94	85
1928	1299	128	84
1929	1524	174	83
1930	1879	183	82
1931	1971	249	81
1932	2104	306	80
1933	1944	339	79
1934	2030	406	78
1935	2408	533	77
1936	2714	603	76
1937	3102	800	75
1938	3243	939	74
1939	3439	1063	73
1940	3465	1223	72
1941	4038	1547	71

Sünni aasta	Mees	Naine	Vanus
1942	3735	1536	70
1943	3220	1394	69
1944	3382	1576	68
1945	3418	1634	67
1946	4330	2188	66
1947	5024	2381	65
1948	5215	2618	64
1949	5785	2884	63
1950	5452	2935	62
1951	5878	3276	61
1952	3012	3266	60
1953	6018	3476	59
1954	6514	3885	58
1955	6798	4260	57
1956	6780	4210	56
1957	6996	4445	55
1958	7280	4664	54
1959	7636	5079	53
1960	7696	5271	52
1961	7771	5480	51
1962	7774	5453	50
1963	7595	5328	49
1964	7529	5486	48
1965	7256	5551	47
1966	7333	5519	46
1967	7213	5687	45
1968	7816	6032	44
1969	8164	6492	43
1970	8350	6827	42
1971	8597	6898	41

Sünni aasta	Mees	Naine	Vanus
1972	8469	6822	40
1973	8191	6671	39
1974	8272	6929	38
1975	8266	6874	37
1976	8317	7189	36
1977	8365	7175	35
1978	8086	7119	34
1979	8214	7064	33
1980	8163	7119	32
1981	8254	7033	31
1982	8011	7018	30
1983	8330	7067	29
1984	8104	7032	28
1985	7920	6441	27
1986	7818	6358	26
1987	7858	6216	25
1988	7425	5983	24
1989	6957	5457	23
1990	6156	4604	22
1991	4876	3536	21
1992	4279	2836	20
1993	2770	1731	19
1994	353	180	18
1995	51	8	17
1996	40	8	16
1997	47	3	15
1998			
1999			



## LISA 2. SARTRE UURINGU TABELID

Tabel 6. Liiklusõnnetuste tunnetamine probleemina

Kui palju panevad Teid muretsema liiklusõnnetuste probleem?	Mehi 565			Naisi 465			Kokku vastajaid 1030
	kuni 24	25-34	35-65+	kuni 24	25-34	35-65+	Keskmine
<b>Küsimus nr 20</b>							
Mitte eriti	13,7%	10,3%	9,3%	4,3%	4,3%	2,4%	7,4%
Veidi	39,5%	42,1%	36,2%	29,5%	24,8%	16,7%	31,6%
Väga	46,0%	47,2%	53,7%	66,2%	69,2%	80,9%	60,5%
Üldse mitte	0,8%	0,5%	0,8%	0,0%	1,7%	0,0%	0,6%

Tabel 7. Liiklusõnnetustesse sattumise tõenäosus

Kui ohtlikuks tervikuna hindate Te teede olukorda Eestis, pidades silmas liiklusõnnetusse sattumise tõenäosust?	Mehi 574			Naisi 465			Kokku vastajaid 1039
	kuni 24	25-34	35-65+	kuni 24	25-34	35-65+	Keskmine
<b>Küsimus nr 24</b>							
Küllaltki ohtlik	55,6%	58,4%	51,8%	71,2%	63,2%	66,5%	60,3%
Mitte eriti ohtlik	35,5%	29,4%	37,2%	20,1%	21,4%	15,8%	27,1%
Väga ohtlik	8,9%	10,7%	9,9%	8,6%	15,4%	17,2%	11,8%
Üldse mitte ohtlik	0,0%	1,5%	1,2%	0,0%	0,0%	0,5%	0,7%

Tabel 8. Linnades piirkiiruse ületamine enam kui 20 km/h suurendab liiklusõnnetuste riski

[Linnades/asulates piirkiiruse ületamine enam kui 20 km/h võrra suurendab riski sattuda liiklusõnnetusse] Kas olete nõus järgmiste väidetega?	Mehi 218			Naisi 394			Kokku vastajaid 612
	kuni 24	25-34	35-65+	kuni 24	25-34	35-65+	Keskmine
<b>Küsimus nr 55</b>							
Ei nõustu üldse	0,0%	1,7%	0,0%	2,4%	2,2%	0,6%	1,1%
Pigem ei ole nõus	10,9%	10,0%	9,8%	5,7%	9,8%	5,6%	7,8%
Pigem nõus	34,8%	33,3%	40,2%	22,0%	35,9%	38,5%	34,3%
Täiesti nõus	54,3%	55,0%	50,0%	69,9%	52,2%	55,3%	56,7%

Tabel 9. Joobes juhtimine suurendab liiklusõnnetustesse sattumise riski

[Joobes juhtimine suurendab liiklusõnnetusse sattumise riski] Kas Te nõustute järgmiste väidetega?	Mehi 216			Naisi 392			Kokku vastajaid 608
	kuni 24	25-34	35-65+	kuni 24	25-34	35-65+	Keskmine
<b>Küsimus nr 67</b>							
Ei	0,0%	0,0%	2,7%	2,5%	1,1%	1,1%	1,5%
Jah	79,5%	86,7%	81,3%	87,7%	87,9%	89,9%	86,5%
Pigem ei	6,8%	0,0%	2,7%	1,6%	1,1%	1,1%	1,8%
Pigem jah	13,6%	13,3%	13,4%	8,2%	9,9%	7,8%	10,2%

Tabel 10. Joobes juhtimine suurendab oluliselt liiklusõnnetuste riski

[Joobes juhtimine suurendab olulisel määral liiklusõnnetusse sattumise riski ] Kas Te olete nõus järgmiste väidetega?	<b>Mehi</b>	<b>321</b>		<b>Naisi</b>	<b>29</b>		<b>Kokku vastajaid 350</b>
<b>Küsimus nr 146</b>	kuni 24	25-34	35-65+	kuni 24	25-34	35-65+	<b>Keskmine</b>
Ei	1,4%	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	8,3%	1,1%
Jah	81,7%	82,6%	80,6%	87,5%	100,0%	91,7%	82,6%
Pigem ei	1,4%	4,1%	2,3%	0,0%	0,0%	0,0%	2,6%
Pigem jah	15,5%	13,2%	15,5%	12,5%	0,0%	0,0%	13,7%

Tabel 11. Kiiruseületamine muudab sõitmise meeldivaks

[Juhid ületavad linnades/asulates piirkirust enam kui 20 km/h võrra, kuna see muudab sõitmise meeldivamaks] Kas olete nõus järgmiste väidetega?	<b>Mehi</b>	<b>220</b>		<b>Naisi</b>	<b>394</b>		<b>Kokku vastajaid 614</b>
<b>53</b>	kuni 24	25-34	35-65+	kuni 24	25-34	35-65+	<b>Keskmine</b>
Ei nõustu üldse	14,9%	10,0%	26,5%	14,6%	15,2%	20,7%	18,2%
Pigem ei ole nõus	38,3%	51,7%	48,7%	48,8%	47,8%	39,7%	45,4%
Pigem nõus	36,2%	30,0%	15,9%	19,5%	26,1%	29,1%	24,9%
Täiesti nõus	10,6%	8,3%	8,8%	17,1%	10,9%	10,6%	11,4%

Tabel 12. Kiiruseületamine, sest jõuab kiiremini kohale

[Juhid ületavad linnades/asulates piirkirust enam kui 20 km/h võrra, kuna nii jõuab kiiremini kohale] Kas olete nõus järgmiste väidetega?	<b>Mehi</b>	<b>220</b>		<b>Naisi</b>	<b>393</b>		<b>Kokku vastajaid 613</b>
<b>54</b>	kuni 24	25-34	35-65+	kuni 24	25-34	35-65+	<b>Keskmine</b>
Ei nõustu üldse	8,5%	10,0%	21,2%	7,3%	4,3%	15,2%	12,1%
Pigem ei ole nõus	27,7%	33,3%	39,8%	17,1%	29,3%	27,0%	28,4%
Pigem nõus	38,3%	36,7%	28,3%	50,4%	43,5%	43,8%	41,1%
Täiesti nõus	25,5%	20,0%	10,6%	25,2%	22,8%	14,0%	18,4%

Tabel 13. Hinnangud tuttavate kiiruseületamise sagedusele asulas

[Enamik Teie tuttavatest ületab linnades/asulates piirkiirust enam kui 20 km/h võrra] Kas olete nõus järgmiste väidetega?	<b>Mehi 218</b>			<b>Naisi 392</b>			Kokku vastajaid 610
<b>Küsimus nr 57</b>	kuni 24	25-34	35-65+	kuni 24	25-34	35-65+	<b>Keskmine</b>
Ei nõustu üldse	36,2%	25,0%	24,3%	20,3%	26,1%	22,6%	24,3%
Pigem ei ole nõus	38,3%	56,7%	55,0%	52,8%	56,5%	55,9%	53,9%
Pigem nõus	19,1%	11,7%	16,2%	18,7%	15,2%	16,9%	16,6%
Täiesti nõus	6,4%	6,7%	4,5%	8,1%	2,2%	4,5%	5,2%

Tabel 14. Kiiruseületamise tõenäosus tulevikus

Kui suure tõenäosusega Te sõidate vähemalt 20 km/h piirkiirusest suurema kiirusega linnas/asulas järgmise kuu jooksul?	<b>Mehi 220</b>			<b>Naisi 394</b>			Kokku vastajaid 614
<b>58</b>	kuni 24	25-34	35-65+	kuni 24	25-34	35-65+	<b>Keskmine</b>
Alati	0,0%	1,7%	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,3%
Mitte kunagi	29,8%	35,0%	39,8%	48,0%	62,0%	60,3%	49,5%
Sageli	2,1%	3,3%	3,5%	2,4%	1,1%	1,7%	2,3%
Vahetevahel	10,6%	11,7%	10,6%	9,8%	9,8%	9,5%	10,1%
Väga harva	51,1%	46,7%	46,0%	37,4%	26,1%	27,4%	36,3%
Väga sageli	6,4%	1,7%	0,0%	1,6%	1,1%	1,1%	1,5%

Tabel 15. Hoolikalt juhtides pole joove ohtlik

[Hoolikalt juhtides pole joove ohtlik] Kas Te nõustute järgmiste väidetega?	<b>Mehi 217</b>			<b>Naisi 391</b>			Kokku vastajaid 608
<b>66</b>	kuni 24	25-34	35-65+	kuni 24	25-34	35-65+	<b>Keskmine</b>
Ei	51,1%	68,3%	68,8%	79,3%	78,0%	78,8%	73,8%
Jah	4,4%	0,0%	3,6%	1,7%	0,0%	2,2%	2,0%
Pigem ei	37,8%	31,7%	18,8%	14,9%	19,8%	15,1%	19,7%
Pigem jah	6,7%	0,0%	8,9%	4,1%	2,2%	3,9%	4,4%

Tabel 16. Auto juhtimine ravimite mõju all

Kui ohtlik on Teie arvates autojuhtimine olles ravimite mõju all (olles tarvitanud medikamente, kus on hoiatus: Ettevaatust! Võib mõjutada Teie juhivõimeid!)	Mehi 213			Naisi 371			Kokku vastajaid 584
115	kuni 24	25-34	35-65+	kuni 24	25-34	35-65+	Keskmine
Küllaltki ohtlik	53,5%	67,8%	54,1%	60,0%	67,1%	60,2%	60,3%
Mitte eriti ohtlik	34,9%	13,6%	27,0%	20,0%	14,1%	12,3%	18,7%
Väga ohtlik	9,3%	18,6%	18,9%	20,0%	18,8%	27,5%	20,9%
Üldse mitte ohtlik	2,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%

Tabel 17. Tuttavate joores sõiduki juhtimisega nõustumine

[Enamik tuttavatest on juhtinud autot joores olekus] Kas Te nõustute järgmiste väidetega?	Mehi 217			Naisi 392			Kokku vastajaid 609
69	kuni 24	25-34	35-65+	kuni 24	25-34	35-65+	Keskmine
Ei	31,1%	25,0%	27,7%	25,4%	25,3%	35,2%	29,1%
Jah	6,7%	5,0%	6,3%	4,1%	3,3%	2,2%	4,1%
Pigem ei	42,2%	56,7%	43,8%	53,3%	54,9%	52,5%	51,1%
Pigem jah	20,0%	13,3%	22,3%	17,2%	16,5%	10,1%	15,8%

Tabel 18. Joores sõiduki juhtimise sagedus

Kui sageli Te olete viimase kuu jooksul juhtinud autot olles tarvitanud alkoholi (isegi vähesel määral)?	Mehi 219			Naisi 392			Kokku vastajaid 611
70	kuni 24	25-34	35-65+	kuni 24	25-34	35-65+	Keskmine
Harva	6,7%	1,6%	1,8%	1,6%	2,2%	0,0%	1,6%
Sageli	2,2%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%
Väga harva	6,7%	11,5%	15,9%	5,7%	7,7%	6,1%	8,7%
Väga sageli	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,2%
Üldse mitte	84,4%	86,9%	81,4%	91,8%	90,1%	93,9%	89,2%

Tabel 19. Sõidukijuhtimiseks lubatud alkoholikogus

Millises koguses tohiks Teie arvates tarvitada alkoholi enne juhtimist, et see ei ületaks juhile lubatud alkoholi määra? (1 ühik= 1 pudel (0,5 l) õlut või 1 pokaal veini (12 cl) või 1 kange (40%) drink)	Mehi 202			Naisi 362			Kokku vastajaid 564	
	72	kuni 24	25-34	35-65+	kuni 24	25-34	35-65+	Keskmine
0		40,0%	53,4%	50,0%	55,5%	58,6%	65,5%	56,6%
1		45,0%	39,7%	39,4%	37,3%	35,6%	27,9%	35,5%
2		12,5%	0,0%	5,8%	1,8%	2,3%	0,6%	2,8%
3		2,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
5		0,0%	3,4%	3,8%	0,9%	1,1%	2,4%	2,1%
12		0,0%	3,4%	1,0%	4,5%	1,1%	3,0%	2,5%
25		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	0,6%	0,4%

Tabel 20. Hinnangud ravimite mõju all juhtimise ohtlikkusele

Kui ohtlik on Teie arvates autojuhtimine olles ravimite mõju all (olles tarvitanud medikamente, kus on hoiatus: Ettevaatust! Võib mõjutada Teie juhivõimeid!)	Mehi 213			Naisi 371			Kokku vastajaid 584	
	Küsimus 115	kuni 24	25-34	35-65+	kuni 24	25-34	35-65+	Keskmine
Küllaltki ohtlik		53,5%	67,8%	54,1%	60,0%	67,1%	60,2%	60,3%
Mitte eriti ohtlik		34,9%	13,6%	27,0%	20,0%	14,1%	12,3%	18,7%
Väga ohtlik		9,3%	18,6%	18,9%	20,0%	18,8%	27,5%	20,9%
Üldse mitte ohtlik		2,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%

Tabel 21. Ravimite mõju all sõiduki juhtimise sagedus

Kui sageli Te olete juhtinud autot olles tarvitanud selliseid medikamente?	Mehi 213			Naisi 373			Kokku vastajaid 586	
	Küsimus nr 116	kuni 24	25-34	35-65+	kuni 24	25-34	35-65+	Keskmine
Harva		9,3%	8,5%	9,0%	7,0%	8,3%	5,2%	7,3%
Sageli		0,0%	0,0%	0,9%	1,7%	2,4%	1,1%	1,2%
Väga harva		32,6%	32,2%	18,9%	14,8%	14,3%	17,8%	19,5%
Väga sageli		0,0%	0,0%	0,9%	0,9%	0,0%	0,0%	0,3%
Üldse mitte		58,1%	59,3%	70,3%	75,7%	75,0%	75,9%	71,7%

Tabel 22. Nõusolek kiiruskaamerate meetmega

[Kiiruse ületamise automaatkontroll teatud kohtades teel (kiiruskaamerad)] Kas Te olete nõus järgmiste meetmete rakendamisega?	Mehi 569			Naisi 462			Kokku vastajaid 1031
33	kuni 24	25-34	35-65+	kuni 24	25-34	35-65+	Keskmine
Ei	13,7%	13,3%	9,6%	3,6%	8,6%	1,4%	8,2%
Jah	19,4%	29,1%	33,3%	44,9%	40,5%	50,0%	36,6%
Pigem ei	23,4%	22,4%	19,7%	10,1%	6,9%	8,2%	15,6%
Pigem jah	43,5%	35,2%	37,3%	41,3%	44,0%	40,4%	39,6%

Tabel 23. Nõustumine piirkiiruse ületamise karistuse karmistamisega

[Karistus piirkiiruse ületamise eest peab olema karmim ] Kas Te olete nõus järgmiste väidetega?	Mehi 569			Naisi 463			Kokku vastajaid 1032
39	kuni 24	25-34	35-65+	kuni 24	25-34	35-65+	Keskmine
Ei	26,0%	17,3%	15,2%	9,4%	10,3%	4,8%	13,5%
Jah	8,9%	12,2%	15,6%	20,9%	12,9%	21,2%	15,7%
Pigem ei	47,2%	48,5%	40,0%	37,4%	30,2%	27,4%	38,5%
Pigem jah	17,9%	21,9%	29,2%	32,4%	46,6%	46,6%	32,4%

Tabel 24. Nõustumine joobes juhtimise karistuse karmistamisega

[Karistus joobes juhtimise eest peab olema karmim] Kas Te olete nõus järgmiste väidetega?	Mehi 570			Naisi 464			Kokku vastajaid 1034
40	kuni 24	25-34	35-65+	kuni 24	25-34	35-65+	Keskmine
Ei	2,4%	2,6%	2,0%	0,7%	0,9%	0,5%	1,5%
Jah	63,4%	60,2%	56,2%	79,9%	74,1%	78,0%	67,4%
Pigem ei	10,6%	9,2%	13,1%	4,3%	3,4%	4,3%	8,0%
Pigem jah	23,6%	28,1%	28,7%	15,1%	21,6%	17,2%	23,0%

Tabel 25. Nõustumine turvavarustuse mittekasutamise karistuse karmistamisega

[Karistus turvavahendite mittekasutamise eest peab olema karmim ] Kas Te olete nõus järgmiste väidetega?	Mehi 569			Naisi 463			Kokku vastajaid 1032
41	kuni 24	25-34	35-65+	kuni 24	25-34	35-65+	Keskmine
Ei	14,6%	12,8%	14,4%	5,0%	6,0%	3,8%	9,8%
Jah	20,3%	18,4%	16,0%	33,1%	24,1%	26,0%	22,2%
Pigem ei	34,1%	33,7%	32,0%	21,6%	21,6%	29,3%	29,5%
Pigem jah	30,9%	35,2%	37,6%	40,3%	48,3%	40,9%	38,6%

Tabel 26. Vahelejäamise riski hinnang kiiruse ületamisel

[Kui ületate linnades/asulates piirkiirust enam kui 20 km/h võrra, peetakse Teid tõenäoliselt politsei poolt kinni ja trahvitakse] Kas olete nõus järgmiste väidetega?	Mehi 219			Naisi 393			Kokku vastajaid 612
56	kuni 24	25-34	35-65+	kuni 24	25-34	35-65+	Keskmine
Ei nõustu üldse	0,0%	8,3%	3,6%	1,6%	3,3%	1,7%	2,8%
Pigem ei ole nõus	19,1%	11,7%	21,4%	27,6%	23,9%	32,0%	25,0%
Pigem nõus	55,3%	38,3%	46,4%	36,6%	41,3%	35,4%	40,4%
Täiesti nõus	25,5%	41,7%	28,6%	34,1%	31,5%	30,9%	31,9%

Tabel 27. Hinnangud kiiruse mõõtmise sagedusele

Kui sageli tavaliselt mõõdetakse Teie auto kiirust?	Mehi 221			Naisi 394			Kokku vastajaid 615
Küsimus nr 59	kuni 24	25-34	35-65+	kuni 24	25-34	35-65+	Keskmine
Alati	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,2%
Harva	38,3%	39,3%	36,3%	35,8%	33,7%	41,9%	37,9%
Mitte kunagi	2,1%	0,0%	0,0%	10,6%	1,1%	1,7%	2,9%
Sageli	17,0%	24,6%	26,5%	8,1%	13,0%	9,5%	15,0%
Väga harva	38,3%	32,8%	32,7%	43,9%	51,1%	44,7%	41,6%
Väga sageli	4,3%	3,3%	4,4%	0,8%	1,1%	2,2%	2,4%

Tabel 28. Joobes juhtimisega vahelejäamise riski tõenäosuse hinnangud

[Joobes juhtides on suur risk jääda politseile vahele ja saada trahvi ] Kas Te nõustute järgmiste väidetega?	Mehi 217			Naisi 391			Kokku vastajaid 608
Küsimus nr 68	kuni 24	25-34	35-65+	kuni 24	25-34	35-65+	Keskmine
Ei	0,0%	3,3%	3,6%	0,8%	2,2%	3,4%	2,5%
Jah	51,1%	45,0%	48,2%	57,0%	49,5%	46,4%	49,5%
Pigem ei	6,7%	21,7%	14,3%	14,9%	9,9%	19,0%	15,3%
Pigem jah	42,2%	30,0%	33,9%	27,3%	38,5%	31,3%	32,7%

## LISA 3 SARTRE UURINGU KÜSIMUSTIK

### I OSA:

F. Kas Teil on mootorratta (> 50 cc) juhiluba?

- Jah 1  
Ei 2

G. Kas te olete juhtinud mootorrattast (> 50 cc) viimase 12 kuu jooksul?

- Jah 1  
Ei 2

H. Kas Teil on autojuhiluba?

- Jah 1  
Ei 2

G. Kas te olete juhtinud autot viimase 12 kuu jooksul?

- Jah 1  
Ei 2

J. Millist mootorsõidukit olete Te viimase 12 kuu jooksul juhtinud enim?

- Sõiduauto 1  
Mootorrattas 2  
Ei kumbki loetletust 3

*Need kes vastasid eelmisele küsimusele 3, loetakse muudeks liiklejateks*

SQ1. Intervjueeritav on:

- Mootorrattur 1  
Autojuht 2  
Muu liikleja 3

SQ2. Sugu

- Mees 1  
Naine 2

SQ3. Vanus.

a.) Viimasel sünnipäeval sai: \_\_ aastat vanaks

b.) Vanusevahemik:

c.)

17-24	1
25-34	2
35-44	3
45-54	4
55-64	5
65+	6

SQ4. Amet/tegevusala:

Ise endale tööandjaks	Põllumees, kalur	01
	Professionaalne jurist, raamatupidaja jms	02
	Kaupluseomanik, käsitöölaine, ettevõtja	03
Töövõtja	Tööline	04
	Kontoritöötaja	05
	Keskastme juht, õpetaja, koolitaja	06
	Tippjuht, tegevjuht, direktor	07
Mittetöötav	Pensionär	08
	Kodune, ei oma muud sissetulekut	09
	Õpilane, üliõpilane, ajateenija	10
	Töötu	11

-----esimese osa lõpp-----



-----ÜHISOSA-----

Järgmises osas esitan teile küsimusi, mis puudutavad individuaalse liikuvuse mitmeid aspekte. Teie vastuseid kasutatakse vaid teaduslikel ja statistilistel eesmärkidel. Alguseks palun vastake mõnele üldistele küsimustele:

**LIKUMISHARJUMUSED**

**CO01. Kui sageli olete Te viimase 12 kuu jooksul kasutanud järgmisi transpordiliike?**

	Praktiliselt iga päev	1...4 korda nädalas	1..3 korda kuus	Vähem kui kord kuus
a) Sõiduautot, juhina	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b) Sõiduautot, reisijana	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c) Mootorratas (> 50 cc) juhina	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
d) Mootorratas (> 50 cc) reisijana	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
e) Jalgsikäik	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
f) Jalgratas	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
g) Ühistransport	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
h) Moppeed (<50 cc) juhina	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

**Mitu kilomeetrit Te olete juhtinud autot viimase 12 kuu jooksul?**

.....km. (kui juhtinud vähem kui 100 km, katkesta intervjuu.)

**CO02. Kui palju panevad Teid muretsema järgmised probleemid?**

	Väga	Veidi	Mitte eriti	Üldse mitte
a) Kuritegevuse tase	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b) Keskkonnaseisund	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c) Liiklusõnnetused	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
d) Tervishoiutase	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
e) Liiklusummikud	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
f) Tööpuudus	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

**CO03. Kui ohtlikuks tervikuna hindate Te teede olukorda eestis, pidades silmas liiklusõnnetusse sattumise tõenäosust?**

Väga	<input type="checkbox"/> 1
Küllaltki	<input type="checkbox"/> 2
Mitte eriti	<input type="checkbox"/> 3
Üldse mitte	<input type="checkbox"/> 4

**CO04. Kui palju muretseb Vabariigi Valitsus Teie arvates liiklusohutuse pärast?**

Väga	<input type="checkbox"/> 1
Küllaltki	<input type="checkbox"/> 2
Mitte eriti	<input type="checkbox"/> 3
Üldse mitte	<input type="checkbox"/> 4

**CO05. Kas Teie arvates on liiklus Eestis viimase 10 aasta jooksul muutunud ohutumaks?**

Väga palju	<input type="checkbox"/> 1
Päris palju	<input type="checkbox"/> 2
Mitte eriti	<input type="checkbox"/> 3
Üldse mitte	<input type="checkbox"/> 4

**CO06. Kas Teile meeldiks kui Teie autos oleks järgmised seadmed?**

	Jah	Pigem jah	Pigem ei	Ei
a) Seade, mis takistab hoiatab Teid piirkiiruse ületamise eest	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b) "Must kast" autos, mis aitab selgitada liiklusõnnetuse korral selle põhjuseid	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c) Alkolukk, mis takistab auto käivitamist kui juhi jooetase ületab lubatu	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
d) Alkolukk, mis takistab auto käivitamist kui auto illegaalse kasutaja jooetase ületab lubatu	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
e) Juhi väsimust tuvastav seade, mis hoiatab juhti kui ta juhib autot üleväsinuna	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

**CO07. Kas Te olete nõus järgmiste meetmete rakendamise?**

	Jah	Pigem jah	Pigem ei	Ei
a) Punase fooritule eiramise automaatkontroll	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b) Kiiruse ületamise automaatkontroll teatud kohtades teel (kiiruskaamerad)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c) Keskmise kiiruse ületamise automaatkontroll teatud teelõikudel kahe kaamera abil	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
d) Rakendada enam 30 km/h piirkiiruse alasid elamupiirkondades	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
e) Enam jalgrattateid	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
f) Enam kõnniteid	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
g) Enam auto- ja mootorrattavabu tsoone linnades	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

**CO08. Kas Te olete nõus järgmiste väidetega?**

	Jah	Pigem jah	Pigem ei	Ei
a). Karistus piirkiiruse ületamise eest peab olema karmim	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b) karistus jooebes juhtimise eest peab olema karmim	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c) Karistus turvavahendite mittekasutamise eest peab olema karmim	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
d) karistus mootorrattakiivri mittekasutamise eest peab olema karmim	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
e) Karistus mobiiltelefoni kasutamise eest juhtimise ajal peab olema karmim	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

**CO09. Kui ohtlikuks te hindate liiklusõnnetusse sattumise tõenäosust kasutades järgnevaid transpordiliike?**

a). Jalgsikäik	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b) Jalgrattasõit	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c) Ühistransport	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
d) Sõiduauto	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
e) Mootorratas (> 50 cc)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

-----ÜHISOSA LÕPP-----

Järgmisele osale CD vastavad yaid autojuhid. Mootorrattajuhi küsitlemiseks suunduge osasse MC1. Muude liiklejate küsitlemiseks osasse ORU1

-----A1. Kiiruskäitumine-----  
-

**CD01. Mitu kilomeetrit olete Te oma hinnangul juhtinud autot viimase 12 kuu jooksul?**

----- (6 kohta) kilomeetrit

**CD02. Kui tihti Te tavaliselt ületate kiirust järgmistel teedel?**

	Mitte kunagi	Väga harva	Harva	Sageli	Väga sageli	Alati
a) Kiirteel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
b) Linnadevahelistel põhiteedel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
c) Kohalikel maanteedel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
d) Linnades, asulates	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6

**CD03. Kas Te nõustute järgmiste väidete loetelus. Millised on peamised põhjused, et juhid ületavad linnades/asulates piirkiirust enam kui 20 km/h võrra.**

	Väga	Veidi	Pigem mitte	Üldse mitte
a) See muudab sõitmise meeldivamaks	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b) Nii jõuab kiiremini kohale	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c) See suurendab riski sattuda õnnetusse	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
d) Teid peetakse tõenäoliselt politsei poolt kinni ja trahvitakse	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
e) Enamus tuttavaid sõidabki niiviisi	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

**CD04. Kui suure tõenäosusega te sõidate vähemalt 20 km/h piirkiirusest suurema kiirusega linnas/asulas järgmise kuu jooksul**

Mitte kunagi	<input type="checkbox"/> 1
Väga harva	<input type="checkbox"/> 2
Vahetevahel	<input type="checkbox"/> 3
Sageli	<input type="checkbox"/> 4
Väga sageli	<input type="checkbox"/> 5
Alati	<input type="checkbox"/> 6

**CD05. Kui sageli tavaliselt möödetakse Teie auto kiirust?**

Mitte kunagi	<input type="checkbox"/> 1
Väga harva	<input type="checkbox"/> 2
Harva	<input type="checkbox"/> 3
Sageli	<input type="checkbox"/> 4
Väga sageli	<input type="checkbox"/> 5
Alati	<input type="checkbox"/> 6

**CD06. Kas Teid on viimase 3 aasta jooksul karistatud kiiruse ületamise eest?**

Ei	<input type="checkbox"/> 1
Jah, rahatrahviga	<input type="checkbox"/> 2
Jah, rahatrahvi ja/või muu karistusega	<input type="checkbox"/> 3

-----A2. Turvavööd ja laste turvavarustus-----

**CD07. Kas Te sõidutate last (või lapsi) oma autos?**

Jah	<input type="checkbox"/> 1
Ei, mitte kunagi	<input type="checkbox"/> 2

-> edasi küsimus CD09

**CD08. Kas te kinnitate last sõidutades lapse turvavõõga või kasutate lapse turvavarustust?**

	Mitte kunagi	Väga harva	Harva	Sageli	Väga sageli	Alati
a) Kiirteel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
b) Linnadevahelistel põhiteedel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
c) Kohalikel maanteedel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
d) Linnades, asulates	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6

-----A3. Joobes juhtimine-----

**CD09. Kas Te nõustute järgmiste väidetega!**

	Jah	Pigem jah	Pigem ei	Ei
a) Hoolikalt juhtides pole joove ohtlik	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b) Joobes juhtimine suurendab liiklusõnnetusse sattumise riski	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c) Joobes juhtides on risk politseile vahele jääda ja saada trahvitud, suur	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
d) Enamus tuttavatest on juhtinud autot joobes olekus	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

**CD10. Kui sageli Te olete viimase kuu jooksul juhtinud autot olles tarvitanud alkoholi (isegi vähesel määral)?**

Üldse mitte	<input type="checkbox"/> 1
Väga harva	<input type="checkbox"/> 2
Harva	<input type="checkbox"/> 3
Sageli	<input type="checkbox"/> 4
Väga sageli	<input type="checkbox"/> 5
Alati	<input type="checkbox"/> 6

**CD11. Kui sageli Te olete viimase kuu jooksul juhtinud autot olles tarvitanud alkoholi olles joobes, mis on lubatust suurem?**

Üldse mitte	<input type="checkbox"/> 1
Väga harva	<input type="checkbox"/> 2
Harva	<input type="checkbox"/> 3
Sageli	<input type="checkbox"/> 4
Väga sageli	<input type="checkbox"/> 5
Alati	<input type="checkbox"/> 6

**CD12. Millises koguses tohiks Teie arvates tarvitada alkoholi enne juhtimist, et see ei ületaks juhile lubatud alkoholi määra?**

\_\_ ühikut

( 1 ühik= 1 pudel (0,5 l) õlut või 1 pokaal veini (12 cl) või 1 kange (40%) drink)

**CD13. Inimestel on erinevad arvamused lubatavast joobeasemest. Milline alljärgnevatest sobib kõige paremini teie arvamusega?**

*Lubatav joobetase peaks olema*

Null	<input type="checkbox"/> 1
Vähem kui täna	<input type="checkbox"/> 2
Sama mis täna	<input type="checkbox"/> 3
Enam kui täna	<input type="checkbox"/> 4
Joobetase ei peaks olema piiratud	<input type="checkbox"/> 5

**CD14. Mitu korda viimase 3 aasta jooksul on kontrollitud Teie joobetaset?**

- |                     |                            |
|---------------------|----------------------------|
| Ei ole kontrollitud | <input type="checkbox"/> 1 |
| Üks kord            | <input type="checkbox"/> 2 |
| Enam kui üks kord   | <input type="checkbox"/> 3 |

**CD15. Kui sageli tavalisel marsruudil kontrollitakse Teie alkoholihoovet?**

- |              |                            |
|--------------|----------------------------|
| Mitte kunagi | <input type="checkbox"/> 1 |
| Väga harva   | <input type="checkbox"/> 2 |
| Harva        | <input type="checkbox"/> 3 |
| Sageli       | <input type="checkbox"/> 4 |
| Väga sageli  | <input type="checkbox"/> 5 |
| Alati        | <input type="checkbox"/> 6 |

-----A4. Juhtimine väsinuna-----

**CD16. Mida te tavaliselt teete, kui tunnete end roolis väsinuna?**

- |  | Mitte kunagi               | Väga harva                 | Harva                      | Sageli                     | Väga sageli                | Alati                      |
|--|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| a) Teen väikese sõidupausi               | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 6 |
| b) Magan                                 | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 6 |
| c) Joon kohvi või energijooki            | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 6 |
| d) Keeran raadio sisse/kõvemaks          | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 6 |
| e) Räägin telefoniga                     | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 6 |
| f) Vestlen kaassõitjaga                  | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 6 |
| g) Avan akna, suurendan õhuvoolu         | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 6 |
| h) Palun kaassõitjal juhtimine üle võtta | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 6 |

**CD17. Kui sageli Te olete viimase 12 kuu jooksul realselt roolis olles tajunud, et olete üleväsinud?**

- |              |                            |
|--------------|----------------------------|
| Mitte kunagi | <input type="checkbox"/> 1 |
| Väga harva   | <input type="checkbox"/> 2 |
| Harva        | <input type="checkbox"/> 3 |
| Sageli       | <input type="checkbox"/> 4 |
| Väga sageli  | <input type="checkbox"/> 5 |
| Alati        | <input type="checkbox"/> 6 |

**CD18. Kas Te olete viimase 12 kuu jooksul realselt roolis olles ja tajudes üleväsimust, teinud puhkepausi**

- |              |                            |
|--------------|----------------------------|
| Mitte kunagi | <input type="checkbox"/> 1 |
| Väga harva   | <input type="checkbox"/> 2 |
| Harva        | <input type="checkbox"/> 3 |
| Sageli       | <input type="checkbox"/> 4 |
| Väga sageli  | <input type="checkbox"/> 5 |
| Alati        | <input type="checkbox"/> 6 |

-----A5. Liiklusõnnetuse kogemus-----

**CD19. Mitu korda olete Te autojuhina viimase 3 aasta jooksul osalenud liiklusõnnetuses, kus keegi sai vigastada või surma ?**

\_\_ (2 kohta) korda

**CD20. Mitu korda olete Teie autojuhina viimase 3 aasta jooksul osalenud liiklusõnnetuses, mille tagajärjel tekkis vaid materiaalne kahju?**

\_\_ korda

-----A6. Keskkonnaga seotu-----

**CD21. Kas Te oleksite õhusaaste vähendamise nimel nõus ... ?**

	Jah	Pigem jah	Pigem ei	Ei
a) Vähendada auto kasutamist	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b) Kasutama autot koos teistega (auto ühiskasutus)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c) Rentima auto lühiajaliselt vaid vajadusel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
d) Kasutama enam ühistransporti	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
e) Loobuma autokasutamisest ühel päeval kuus	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
f) Kasutama enam jalgratast auto asemel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
g) Kasutama enam mootorratast või mopeedi auto asemel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
h) Kulutama enam raha elektri- või hübriidauto muretsemiseks, kui ostate uut autot	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

-----A7. Vastastikune liiklusviisakus, ITS jms.-----

**CD22. Kas teie poolt peamiselt kasutatavas autos on järgmised seadmed/abivahendid?**

	Jah	Ei
a) Navigatsioonisüsteem, sisseehitatud või teistsaldatava	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
b) Pidurite blokeerimisvastane süsteem (ABS)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
c) Turvavöö kasutamist meeldetuletav seade	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
d) Seade, mis tuvastab juhi väsimust ja hoiatab juhti	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
e) Elektrooniline maksuseade (teetollide jms tasumiseks)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2

**CD23. Kui sageli Te...?**

	Mitte kunagi	Väga harva	Harva	Sageli	Väga sageli	Alati
a) Sõidate liiga väikese pikivahega	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
b) Annate jalakäijale teed võõtrajal	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
c) Ületate ristmiku kollase tulega	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
d) Räägite mobiiltelefoniga (ilma hands-free seadmeta)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
e) Räägite mobiiltelefoniga (hands-free seadmega)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6

-----A8. LÕ põhjused-----

**CD24. Kui sageli on Teie arvates järgmised asjaolud liiklusõnnetuste põhjusteks?**

	Mitte kunagi	Väga harva	Harva	Sageli	Väga sageli	Alati
a) Auto juhtimine väsinuna	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
b) Auto juhtimine joobnuna	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
c) Auto juhtimine narkojoobes	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
d) Mobiiltelefoni kasutamine sõidu ajal	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6

- |   |                            |                            |                            |                            |                            |                            |
|---|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| e) Rasked ilmastikutingimusedl          | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 6 |
| j) Väike juhtimiskogemus (alla 3 aasta) | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 6 |
| k) Eakad juhid (üle 65 a)               | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 6 |

-----9. Personaalküsimused-----

**CD25. Teie poolt peamiselt kasutatava auto mootori töömaht on...?**

- |                                |                            |
|--------------------------------|----------------------------|
| Alla 1000cm <sup>3</sup>       | <input type="checkbox"/> 1 |
| 1000 kuni 1299 cm <sup>3</sup> | <input type="checkbox"/> 2 |
| 1300 kuni 1999 cm <sup>3</sup> | <input type="checkbox"/> 3 |
| 2000 cm <sup>3</sup> või enam  | <input type="checkbox"/> 4 |

**CD26. Kui pikk on Teie juhistaaz?**

\_\_ aastat

**CD27. Kui ohtlik on Teie arvates autojuhtimine olles ravimite mõju all (olles tarvitanud medikamente kus on hoiatus: *Ettevaatust! Võib mõjutada teie juhi võimeid!*)**

- |                    |                            |
|--------------------|----------------------------|
| Väga ohtlik        | <input type="checkbox"/> 1 |
| Küllaltki ohtlik   | <input type="checkbox"/> 2 |
| Mitte eriti ohtlik | <input type="checkbox"/> 3 |
| Üldse mitteohtlik  | <input type="checkbox"/> 4 |

**CD28. Kui sageli Te olete juhtinud autot olles tarvitanud selliseid medikamente?**

- |             |                            |
|-------------|----------------------------|
| Üldse mitte | <input type="checkbox"/> 1 |
| Väga harva  | <input type="checkbox"/> 2 |
| Harva       | <input type="checkbox"/> 3 |
| Sageli      | <input type="checkbox"/> 4 |
| Väga sageli | <input type="checkbox"/> 5 |
| Alati       | <input type="checkbox"/> 6 |

**CD29. Mitu korda viimase aasta jooksul on Teid autoroolis kontrollitud, kui olete tarvitanud nimetatud medikamente?**

- |                     |                            |
|---------------------|----------------------------|
| Ei ole kontrollitud | <input type="checkbox"/> 1 |
| Üks kord            | <input type="checkbox"/> 2 |
| Enam kui üks kord   | <input type="checkbox"/> 3 |

**CD30. Kas teid on viimase aasta jooksul karistatud selle eest, et olete tarvitanud nimetatud medikamente ja juhtinud autot?**

- |                           |                            |
|---------------------------|----------------------------|
| Ei                        | <input type="checkbox"/> 1 |
| Jah, trahvitud            | <input type="checkbox"/> 2 |
| Jah, trahv + muu karistus | <input type="checkbox"/> 3 |

-----AUTOJUHTIDE KÜSITLUSE LÕPP-----

-----MOOTORRATURITE KÜSITLUS-----

**MC01** Mitu kilomeetrit Te olete juhtinud mootorratast viimase 12 kuu jooksul?

.....km.

**MC02** Mitu kilomeetrit Te olete juhtinud autot viimase 12 kuu jooksul?

.....km.

-----M1 Kiiruskäitumine-----

**MC03.** Kui tihti Te tavaliselt ületate mootorrattaga kiirust järgmistel teedel?

	Mitte kunagi	Väga harva	Harva	Sageli	Väga sageli	Alati
a) Kiirteel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
b) Linnadevahelistel põhiteedel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
c) Kohalikel maanteedel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
d) Linnades, asulates	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6

**MC04.** Kui sageli tavaliselt mõõdetakse Teie mootorratta kiirust?

Mitte kunagi	<input type="checkbox"/> 1
Väga harva	<input type="checkbox"/> 2
Harva	<input type="checkbox"/> 3
Sageli	<input type="checkbox"/> 4
Väga sageli	<input type="checkbox"/> 5
Alati	<input type="checkbox"/> 6

**MCD05.** Kas Teid on viimase 3 aasta jooksul karistatud kiiruse ületamise eest?

Ei	<input type="checkbox"/> 1
Jah, rahatrahviga	<input type="checkbox"/> 2
Jah, rahatrahvi ja/või muu karistusega	<input type="checkbox"/> 3

-----M2 Kiiver ja kaitsevahendid-----

**MC06.** Kas te kasutate tavaliselt mootorrattaga sõites kiivrit liikudes järgmistel teedel?

	Mitte kunagi	Väga harva	Harva	Sageli	Väga sageli	Alati
a) Kiirteel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
b) Linnadevahelistel põhiteedel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
c) Kohalikel maanteedel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
d) Linnades, asulates	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6

**MC07.** Sõites tavaliselt mootorrattaga, kas Te tavaliselt:

	Mitte kunagi	Väga harva	Harva	Sageli	Väga sageli	Alati
a) kasutate nägu katvat kiivrit	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
b) kasutate nägu vabaks jätvat kiivrit	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
c) Kinnitate kiivrihmad	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
d) Kannate mootorratturi kaitsejaki	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
e) Kasutate seljakaitset	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
f) kannate spetsiaalseid saapaid	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
g) sõidutate reisijat	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
h) sõidutate reisijat, kel puudub kiiver	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6



**MC08. Kas Te nõustute järgmiste väidetega!**

	Jah	Pigem jah	Pigem ei	Ei
a) Enamuses liiklusõnnetustes vähendab kiivri kandmine raske vigastuse riski nii juhile kui reisijale	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b) Hoolikal juhtimisel pole kiivri kinnitamine hädavajalik	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c) Tegelikult mulle meeldib sõita mootorrattaga ilma kiivrita	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
d) Enamus mu tuttavatest/sõpradest kasutab mootorrattasõidul kiivrit	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
e) Ma kasutan kiivrit ainult sellepärast, et nii on seaduses kirjas	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

**MC09. Kas teid on viimase kolme aasta jooksul karistatud kiivrita sõidu pärast?**

Ei ole	<input type="checkbox"/> 1
Jah, rahatrahviga	<input type="checkbox"/> 2
Jah, trahviga ja/või muul moel	<input type="checkbox"/> 3

-----M3 Joobes juhtimine-----

**MC10. Kas te olete nõus järgmiste väidetega?**

	Jah	Pigem jah	Pigem ei	Ei
a) Te võite olla väikeses joobes, kui juhite mootorrattast ettevaatlikult	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b) Joobes juhtimine suurendab olulisel määral liiklusõnnetusse sattumise riski	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c) Joobes juhtimise korral on töenäosus politseile vahele jääda suur	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
d) Enamus teie sõpradest/tuttavatest mootorratturitest on mootorrattast juhtinud joobes olekus	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

**MC11. Kui sageli Te olete viimase kuu jooksul juhtinud mootorrattast olles tarvitanud alkoholi (isegi vähesel määral)?**

Üldse mitte	<input type="checkbox"/> 1
Väga harva	<input type="checkbox"/> 2
Harva	<input type="checkbox"/> 3
Sageli	<input type="checkbox"/> 4
Väga sageli	<input type="checkbox"/> 5
Alati	<input type="checkbox"/> 6

**MC12. Kui sageli Te olete viimase kuu jooksul juhtinud autot olles tarvitanud alkoholi olles joobes, mis on lubatust suurem?**

Üldse mitte	<input type="checkbox"/> 1
Väga harva	<input type="checkbox"/> 2
Harva	<input type="checkbox"/> 3
Sageli	<input type="checkbox"/> 4
Väga sageli	<input type="checkbox"/> 5
Alati	<input type="checkbox"/> 6

**MC13. Millises koguses tohiks Teie arvates tarvitada alkoholi enne juhtimist, et see ei ületaks juhile lubatud alkoholi määra?**

-- ühikut

**( 1 ühik= 1 pudel (0,5 l) õlut või 1 pokaal veini (12 cl) või 1 kange drink)**

**MC14. Inimestel on erinevad arvamused lubatavast joobeasemest. Milline alljärgnevatest sobib kõige paremini teie arvamusega?**

*Lubatav joobetase peaks olema*

- |                                   |                            |
|-----------------------------------|----------------------------|
| Null                              | <input type="checkbox"/> 1 |
| Vähem kui täna                    | <input type="checkbox"/> 2 |
| Sama mis täna                     | <input type="checkbox"/> 3 |
| Enam kui täna                     | <input type="checkbox"/> 4 |
| Joobetase ei peaks olema piiratud | <input type="checkbox"/> 5 |

**MC15. Mitu korda viimase 3 aasta jooksul on kontrollitud Teie joobetaset?**

- |                     |                            |
|---------------------|----------------------------|
| Ei ole kontrollitud | <input type="checkbox"/> 1 |
| Üks kord            | <input type="checkbox"/> 2 |
| Enam kui üks kord   | <input type="checkbox"/> 3 |

**MC16. Mitu korda on Teid viimase 3 aasta jooksul on karistatud mootorratta joobes juhtimise eest?**

- |                                    |                            |
|------------------------------------|----------------------------|
| Ei ole kordagi                     | <input type="checkbox"/> 1 |
| Jah, rahatrahviga                  | <input type="checkbox"/> 2 |
| Jah, rahatrahviga ja/või muul moel | <input type="checkbox"/> 3 |

**MC17. Kui sageli tavalisel marsruudil kontrollitakse Teie alkoholijoovet?**

- |              |                            |
|--------------|----------------------------|
| Mitte kunagi | <input type="checkbox"/> 1 |
| Väga harva   | <input type="checkbox"/> 2 |
| Harva        | <input type="checkbox"/> 3 |
| Sageli       | <input type="checkbox"/> 4 |
| Väga sageli  | <input type="checkbox"/> 5 |
| Alati        | <input type="checkbox"/> 6 |

-----M4. Juhtimine väsinuna-----

**MC18. Kui sageli Te olete viimase 12 kuu jooksul realselt mootorrattast juhtides tajunud, et olete üleväsinud?**

- |              |                            |
|--------------|----------------------------|
| Mitte kunagi | <input type="checkbox"/> 1 |
| Väga harva   | <input type="checkbox"/> 2 |
| Harva        | <input type="checkbox"/> 3 |
| Sageli       | <input type="checkbox"/> 4 |
| Väga sageli  | <input type="checkbox"/> 5 |
| Alati        | <input type="checkbox"/> 6 |

-----M5. Liiklusõnnetuse kogemus-----

**MC19. Mitu korda olete Te mootorratturina viimase 3 aasta jooksul osalenud liiklusõnnetuses, kus keegi sai vigastada või surma ?**

\_\_ (2 numbrikohta) korda

-----6. Keskkonnaga seotu-----

**MC20. Kas Te oleksite õhusaaste vähendamise nimel nõus ... ?**

- |  | Jah                        | Pigem jah                  | Pigem ei                   | Ei                         |
|--|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| a) Vähendada mootorratta kasutamist                  | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| b) Kasutama enam ühistransporti                      | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| e) Loobuma mootorratta kasutamisest ühel päeval kuus | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |

f) Kasutama enam jalgratast mootorratta asemel 1 2 3 4

-----7. Vastastikune liiklusviisakus, ITS jms.-----

**MC21. Kui sageli Te mootorrattaga sõites...?**

	Mitte kunagi	Väga harva	Harva	Sageli	Väga sageli	Alati
a) Sõidate liiga väikese pikivahega	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
b) Annate jalakäijale teed võõtrajal	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
c) Ületate ristmiku kollase tulega	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
d) Teete napi möödasõidu	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
e) Annate helisignaali või vilgutate esituld häirituna teiste juhtide käitumisest	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
f) Kasutate kiivrisse monteeritud telefoni	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
g) Kasutate elektroonset maksuseadet teetollide või muude tasuliste teelahenduste ees tasumisel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6

**MC22. Kas te olete läbinud mootorrattajuhi täienduskoolituse kursuse?**

Jah 1  
Ei 2

**MC23. Sõites mootorrattaga, kui ohtlikuks Te hindate?**

	Väga ohtlik	Pigem ohtlik	Pigem ohutu	Täiesti ohutu
a) „Sõelumist“ autode vahel tihedas linnaliikluses	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b) „Sõelumist“ autode vahel peateedel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
e) Möödasõitu sõiduridade vahelisel eraldusjoonel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
f) Möödasõit eessõitvast sõidukist paremalt	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

**MC24. Kas Te nõustute järgmiste väidetega? Ma kasutan mootorratast peamiselt kuna...**

	Jah	Pigem jah	Pigem ei	Ei
a) See säästab aega	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b) See on vahva/tore	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c) On kerge leida parkimiskohta	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
d) See on odavam kui autokasutus	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
e) See aitab vähendada õhusaastet (CO2)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
f) Kuna mul on „mootorratturi hing“	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
g) Mulle meeldib suur kiirendus ja kiirus	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
h) Mul pole autot	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
i) Pole muid võimalusi tööle/kooli jõudmiseks	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
j) Aitab vältida ummikuid	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
k) Annab „vabaduse tunde“	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

**MC25. Kas te kasutate mootorratast peamiselt...**

	Mitte kunagi	Väga harva	Harva	Sageli	Väga sageli	Alati
a) Kodu ja töö vaheliseks liikumiseks	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
b) Spordivahendina maanteedel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
c) Mõnutunde saavutamiseks	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
d) kui mootorratturitegrupi liige	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
e) kui „roheline mõtteviisiga liikleja“ vähendamaks tänavatel ummikuid	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6

	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
f) Pikkade vahemaade läbimiseks	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6

-----M8. LÕ põhjused-----

**MC26. Kui sageli on Teie arvates järgmised asjaolud mootorrattaõnnetuste põhjusteks?**

	Mitte kunagi	Väga harva	Harva	Sageli	Väga sageli	Alati
a) Mootorratta juhtimine väsinuna	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
b) Mootorratta juhtimine joobnuna	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
c) Liiga väike pikivahe	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
d) Liiga kiire sõit	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
e) Medikamentide kasutamine	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
f) Mootorratturi narkojoove	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
g) Liiklusummikud	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
h) Halvad ilmastikutingimused	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
i) Halvas tehnilises seisukorras mootorras	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
j) halvas seisukorras teed	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6

-----M9 Personaalküsimused-----

**MC27. Teie poolt peamiselt kasutatava mootorratta mootori töömaht on...?**

\_\_ CC

**MC28. Millist tüüpi mootorras Te peamiselt kasutate? (tööübid on spetsifitseeritud lisas)**

a	<input type="checkbox"/> 1
b	<input type="checkbox"/> 2
c	<input type="checkbox"/> 3
d	<input type="checkbox"/> 4
e	<input type="checkbox"/> 5
f	<input type="checkbox"/> 6

**MC29. Kui pikk on Teie mootorrattajuhi staaž?**

\_\_ aastat

**MC30. Mitmel kuul aastas keskmiselt Te mootorras kasutate?**

\_\_ kuul

**MC31. Kui ohtlik on Teie arvates mootorratta juhtimine ravimite mõju all (olles tarvitanud medikamente kus on hoiatus: *Ettevaatust! Võib mõjutada teie juhivõimeid!*)**

Väga ohtlik	<input type="checkbox"/> 1
Küllaltki ohtlik	<input type="checkbox"/> 2
Mitte eriti ohtlik	<input type="checkbox"/> 3
Üldse mitte ohtlik	<input type="checkbox"/> 4

**MC32. Kui sageli Te olete juhtinud mootorras olles tarvitanud selliseid medikamente?**

Üldse mitte	<input type="checkbox"/> 1
Väga harva	<input type="checkbox"/> 2
Harva	<input type="checkbox"/> 3
Sageli	<input type="checkbox"/> 4
Väga sageli	<input type="checkbox"/> 5
Alati	<input type="checkbox"/> 6

**MC33. Mitu korda viimase aasta jooksul on Teid mootorrattaga sõites kontrollitud, kas olete tarvitanud nimetatud medikamente?**

- |                     |                            |
|---------------------|----------------------------|
| Ei ole kontrollitud | <input type="checkbox"/> 1 |
| Üks kord            | <input type="checkbox"/> 2 |
| Enam kui üks kord   | <input type="checkbox"/> 3 |

**MC34. Kas teid on viimase aasta jooksul karistatud selle eest, et olete tarvitanud nimetatud medikamente ja juhtinud mootorratast?**

- |                           |                            |
|---------------------------|----------------------------|
| Ei                        | <input type="checkbox"/> 1 |
| Jah, trahvitud            | <input type="checkbox"/> 2 |
| Jah, trahv + muu karistus | <input type="checkbox"/> 3 |

-----Mootorrattaküsitluse lõpp-----

----- MUUDE LIIKLEJATE KÜSITLUS -----

**ORU01. Kas Te olete nõus järgmiste väidetega? Te käite jalgsi/sõidate jalgrattaga/kasutate ühistransporti järgmistel põhjustel...**

	Jah	Pigem jah	Pigem ei	Ei
a) Majanduslikel põhjustel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b) Kuna see on tervislik	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c) See aitab säästa keskkonda	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
d) Puudub autokasutuseks vajadus	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
e) Kardan autojuhtimist	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
f) Vajan rohkem liikumist jalgsi/jalgrattaga	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
g) Mul puudub juhiluba või (hetkel) juhtimisõigus	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

**ORU02. Keskmiselt kui palju Te tavalise tööpäeva jooksul kasutate järgmisi transpordiliike?**

a) Jalgsikäik	___ km	___ minutit
b) Jalgrattasõit	___ km	___ minutit
c) Ühistransport	___ km	___ minutit
d) Autos reisijana	___ km	___ minutit
e) Moppeed (<50 cc)	___ km	___ minutit

**ORU03. Kui tihti Te jalakäijana ...?**

	Mitte kunagi	Väga harva	Harva	Sageli	Väga sageli	Alati
a) Ületate sõidutee punase fooritulega	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
b) Ületate sõidutee seal kus see pole lubatud	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
c) Väldite teatavaid tänavalõike, kuna need on ohtlikud	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
d) Kasutate riietust, millel on helkurid	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
e) Peate astuma sõiduteele, kuna parkivad autod on kõnnitee blokeerinud	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
f) Räägite mobiiltelefoniga kõndides tänaval	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
g) Kuulate MP3 mängijat või muud muusikaseadet	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
h) kannate helkurit	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6

**ORU04. Kas te olete jalgsi liikudes rahul järgmiste asjaoludega?**

	Jah	Pigem jah	Pigem ei	Ei
a) Kõnnitee katte seisukord	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b) Jalakäijate ja jalgratturite eraldamine	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c) Ohutus	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
d) Liikluse kiirus	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
e) Liikluse sagedus/tihedus	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
f) Fooride arv	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
g) Võõtradade/teeületuskohtade arv	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

>>>> Kui ORU2 b=0 siis järgmine küsimus on ORU07

**ORU05. Kui sageli Te jalgratturina...**

	Mitte kunagi	Väga harva	Harva	Sageli	Väga sageli	Alati
a) Ületate tee punase fooritulega	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
b) Vältite teatud teelõike, sest nad pole ohutud	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
c) Kasutate helkuritega varustatud riietust	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
d) Kasutate jalgrattakiivrit	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
e) Sõidate kõnniteel vältimaks sõitu sõiduteel	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
f) Räägite ratta seljas mobiiltelefoniga	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
g) Kasutate esituld liikudes pimedas	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
h) Kasutate sõidu ajal MP3 või muud muusikaseadet	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
i) Sõidate varel pool teed	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6

**ORU06. Kas Te olete jalgratturina rahul...**

	Jah	Pigem jah	Pigem ei	Ei
a) Jalgrattateede arvuga	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b) Liiklusohutuse olukorraga	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c) Liikluskiirusega	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
d) Liiklussageduse/tihedusega	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
e) Liikluse sagedus/tihedusega	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
f) Fooride arvuga	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

>>>> Kui ORU2 c=0 siis järgmine küsimus on ORU08

**ORU07. Kas Te olete ühistranspordikasutajana rahul järgmiste asjaoludega?**

	Jah	Pigem jah	Pigem ei	Ei
a) Ühissõidukite liikumise sagedusega	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b) Ühistranspordi võrgu tihedusega	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c) Liiklusohutuse olukorraga	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
d) Ühissõidukite kvaliteedi/mugavusega	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
e) Ühistranspordile ligipääsetavusega	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
f) Ühistranspordi sõidu hinnaga	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

-----Liiklejate vastastikune mõju ja liiklemise viisid-----

**ORU08. Kui sageli Te tavaliselt liikudes jalgsi tunnete ärritust, seoses...**

	Mitte kunagi	Väga harva	Harva	Sageli	Väga sageli	Alati
a) Autojuhtide käitumisega	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
b) Mootorratturite käitumisega	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
c) jalgratturite käitumisega	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6

>>>> Kui ORU02 b=0, siis järgmine küsimus on ORU10

**ORU09. Kui sageli Te tavaliselt liikudes jalgrattaga tunnete ärritust, seoses...**

	Mitte kunagi	Väga harva	Harva	Sageli	Väga sageli	Alati
a) Autojuhtide käitumisega	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
b) Mootorratturite käitumisega	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6
c) Jalgratturite käitumisega	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6

**ORU10. Kas Te olete nõus järgmiste väidetega?**

	Jah	Pigem jah	Pigem ei	Ei
a) Te võite olla väikeses joores, kui sõidate jalgrattaga ettevaatlikult	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
b) Te võite olla väikeses joores, kui liigute jalgsi ettevaatlikult	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
c) Joores jalgsi käimine suurendab olulisel määral liiklusõnnetusse sattumise riski	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
d) Jalgrattaga sõitmine joores suurendab olulisel määral liiklusõnnetusse sattumise riski	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

**ORU11. Kas te olete viimase kolme aasta jooksul sattunud liiklusõnnetusse, kui...**

	Jah	Ei
a) Jalakäija	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
b) Jalgrattur	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
c) Sõiduautos reisija	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
d) Mootorrattal reisija	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
e) Mopeedijuht (<50 cc)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2

-----ÜHISOSA-----

**CO10. Milline alljärgnevaist vastab Teie praegusele perekonnaseisule kõige paremini?**

Üksik või vallaline	<input type="checkbox"/> 1
Vabaabielus	<input type="checkbox"/> 2
Abielus	<input type="checkbox"/> 3
Lahutatud või lahus elav	<input type="checkbox"/> 4
Lesk	<input type="checkbox"/> 5

**CO11. Kas teil on lapsi?**

Jah	<input type="checkbox"/> 1
Ei	<input type="checkbox"/> 2

**CO12. Kui jah, siis mitu?**

\_\_\_ (arv)

**CO13. Teie haridus?**

Põhiharidus	<input type="checkbox"/> 1
Keskharidus (kutse- või keskeriharidus)	<input type="checkbox"/> 2
Kõrgharidus	<input type="checkbox"/> 3
Muu	<input type="checkbox"/> 4

**CO14. Teie elukoht?**

Küla, alevik	<input type="checkbox"/> 1
Väikelinn	<input type="checkbox"/> 2
Eeslinn, linna lähiala	<input type="checkbox"/> 3
Suurem linn	<input type="checkbox"/> 4

## LISA 4. SARTRE UURINGU KÜSIMUSED

- 20 [Liiklusõnnetused] Kui palju panevad Teid muretsema järgmised probleemid?
- 24 Kui ohtlikuks tervikuna hindate Te teede olukorda Eestis, pidades silmas liiklusõnnetusse sattumise tõenäosust?
- 33 [Kiiruse ületamise automaatkontroll teatud kohtades teel (kiiruskaamerad)] Kas Te olete nõus järgmiste meetmete rakendamisega?
- 34 [Keskmise kiiruse ületamise automaatkontroll teatud teelõikudel kahe kaamera abil] Kas Te olete nõus järgmiste meetmete rakendamisega?
- 39 [Karistus piirkiiruse ületamise eest peab olema karmim] Kas Te olete nõus järgmiste väidetega?
- 40 [Karistus joores juhtimise eest peab olema karmim] Kas Te olete nõus järgmiste väidetega?
- 41 [Karistus turvavahendite mittekasutamise eest peab olema karmim ] Kas Te olete nõus järgmiste väidetega?
- 49 [Kiirteel] Kui tihti Te tavaliselt ületate kiirust järgmistel teedel?
- 50 [Linnadevahelistel põhiteedel] Kui tihti Te tavaliselt ületate kiirust järgmistel teedel?
- 51 [Kohalikel maanteedel] Kui tihti Te tavaliselt ületate kiirust järgmistel teedel?
- 52 [Linnades, asulates] Kui tihti Te tavaliselt ületate kiirust järgmistel teedel?
- 53 [Juhid ületavad linnades/asulates piirkiirust enam kui 20 km/h võrra, kuna see muudab sõitmise meeldivamaks] Kas olete nõus järgmiste väidetega?
- 54 [Juhid ületavad linnades/asulates piirkiirust enam kui 20 km/h võrra, kuna nii jõuab kiiremini kohale] Kas olete nõus järgmiste väidetega?
- 55 [Linnades/asulates piirkiiruse ületamine enam kui 20 km/h võrra suurendab riski sattuda liiklusõnnetusse] Kas olete nõus järgmiste väidetega?
- 56 [Kui ületate linnades/asulates piirkiirust enam kui 20 km/h võrra, peetakse Teid tõenäoliselt politsei poolt kinni ja trahvitakse] Kas olete nõus järgmiste väidetega?



- 57 [Enamik Teie tuttavatest ületab linnades/asulates piirkiirust enam kui 20 km/h võrra] Kas olete nõus järgmiste väidetega?
- 58 Kui suure tõenäosusega Te sõidate vähemalt 20 km/h piirkiirusest suurema kiirusega linnas/asulas järgmise kuu jooksul?
- 59 Kui sageli tavaliselt mõõdetakse Teie auto kiirust?
- 60 Kas Teid on viimase 3 aasta jooksul karistatud kiiruse ületamise eest?
- 66 [Hoolikalt juhtides pole joove ohtlik] Kas Te nõustute järgmiste väidetega?
- 67 [Joobes juhtimine suurendab liiklusõnnetusse sattumise riski] Kas Te nõustute järgmiste väidetega?
- 68 [Joobes juhtides on suur risk jääda politseile vahele ja saada trahvi] Kas Te nõustute järgmiste väidetega?
- 74 Mitu korda viimase 3 aasta jooksul on kontrollitud Teie joobetaset?
- 115 Kui ohtlik on Teie arvates autojuhtimine olles ravimite mõju all (olles tarvitanud medikamente, kus on hoiatus: Ettevaatust! Võib mõjutada Teie juhivõimeid!)
- 146 [Joobes juhtimine suurendab olulisel määral liiklusõnnetusse sattumise riski ] Kas Te olete nõus järgmiste väidetega?

## LISA 5. PIIRKIIRUSE ÜLETAMINE

PIIRKIIRUSE ÜLETAMINE	Kõik kokku		Sihtrühm vanusega 16-30		
	kõik	osakaal %kõikidest	vanus 16-30	osakaal % sihtrühmast	16-30 vanuste osakaal üldisest %
<b>Üldnäitajad kokku</b>	275 545		104 479		37,92
<b>Mehi</b>	230 923	83,81	88 808	85,00	38,46
<b>Naisi</b>	44 622	16,19	15 671	15,00	35,12
<b>Aastaaeg</b>					
<b>talv</b>	46 890	17,02	18 216	17,44	38,85
<b>kevad</b>	72 048	26,15	27 648	26,46	38,37
<b>suvi</b>	83 917	30,45	31 830	30,47	37,93
<b>sügis</b>	72 690	26,38	26 785	25,64	36,85
<b>Nädalapäev</b>					
<b>E</b>	34 739	12,61	12 811	12,26	36,88
<b>T</b>	38 434	13,95	13 598	13,02	35,38
<b>K</b>	39 767	14,43	14 142	13,54	35,56
<b>N</b>	40 745	14,79	14 674	14,04	36,01
<b>R</b>	42 246	15,33	16 770	16,05	39,70
<b>L</b>	39 751	14,43	16 352	15,65	41,14
<b>P</b>	39 863	14,47	16 132	15,44	40,47
<b>Haridus</b>					
<b>alg</b>	3 721	1,35	3 245	3,11	87,21
<b>põhi</b>	18 334	6,65	13 925	13,33	75,95
<b>kesk</b>	43 394	15,75	18 765	17,96	43,24
<b>kesk-eri</b>	32 537	11,81	10 769	10,31	33,10
<b>kutse</b>	44	0,02	34	0,03	77,27
<b>rakenduslik-k</b>	541	0,20	251	0,24	46,40
<b>kõrg</b>	29 610	10,75	6 727	6,44	22,72
<b>pole teada/märkimata</b>	147 364	53,48	50 763	48,59	34,45
<b>Lõigete vaade</b>					
<b>lg 1</b>	102 266	37,11	34 718	33,23	33,95
<b>lg 2</b>	161 850	58,74	63 421	60,70	39,19
<b>lg 3</b>	11 336	4,11	6 288	6,02	55,47
<b>lg 4</b>	93	0,03	52	0,05	55,91

## LISA 6 PIIRMÄÄRA ÜLETAMINE JA JOOVE

PIIRMÄÄRA ÜLETAMINE JA JOOVE	Kõik kokku		Sihtrühm vanusega 16-30		
	kõik	osakaal %kõikidest	vanus 16-30	osakaal % sihtrühmast	16-30 vanuste osakaal üldisest %
<b>Üldnäitajad kokku</b>	50 539		20 509		40,58
<b>Mehi</b>	47 798	94,58	19 432	94,75	40,65
<b>Naisi</b>	2 741	5,42	1 077	5,25	39,29
<b>Aastaaeg</b>					
<b>talv</b>	7 412	21,83	3 167	15,44	42,73
<b>kevad</b>	8 346	24,58	3 503	17,08	41,97
<b>suvi</b>	10 165	29,93	4 165	20,31	40,97
<b>sügis</b>	8 036	23,66	3 337	16,27	41,53
<b>Nädalapäev</b>					
<b>E</b>	4 515	13,30	1 183	5,77	26,20
<b>T</b>	2 790	8,22	942	4,59	33,76
<b>K</b>	2 824	8,32	1 005	4,90	35,59
<b>N</b>	3 094	9,11	1 227	5,98	39,66
<b>R</b>	4 051	11,93	1 656	8,07	40,88
<b>L</b>	8 848	26,05	4 508	21,98	50,95
<b>P</b>	7 837	23,08	3 651	17,80	46,59
<b>Haridus</b>					
<b>alg</b>	1 842	5,42	1 564	7,63	84,91
<b>põhi</b>	6 065	17,86	4 392	21,41	72,42
<b>kesk</b>	6 069	17,87	2 140	10,43	35,26
<b>kesk-eri</b>	4 936	14,54	1 618	7,89	32,78
<b>kutse</b>	9	0,03	7	0,03	77,78
<b>rakenduslik-k</b>	51	0,15	21	0,10	41,18
<b>kõrg</b>	1 443	4,25	238	1,16	16,49
<b>pole teada/märkimata</b>	13 544	39,88	4 192	20,44	30,95
<b>Lõigete vaade</b>					
<b>lg 1</b>	25 993	76,54	10 592	51,65	74,74
<b>lg 2</b>	7 966	23,46	3 580	17,46	25,26

## LISA 7 TURVAVARUSTUSE MITTEKASUTAMINE

TURVAVARUSTUSE MITTEKASUTAMINE	Kõik kokku		Sihtrühm vanusega 16-30		
	kõik	osakaal %kõikidest	vanus 16-30	osakaal % sihtrühmast	16-30 vanuste osakaal üldisest %
<b>Üldnäitajad kokku</b>	50 282		15 574		31,0
<b>Mehi</b>	42 796	85,11	13 260	85,14	31,0
<b>Naisi</b>	7 486	14,89	2 314	14,86	30,9
<b>Aastaaeg</b>					
<b>talv</b>	10 956	21,79	3 305	21,22	30,2
<b>kevad</b>	17 370	34,55	5 511	35,39	31,7
<b>suvi</b>	11 955	23,78	3 857	24,77	32,3
<b>sügis</b>	10 001	19,89	2 901	18,63	29,0
<b>Nädalapäev</b>					
<b>E</b>	7 283	14,48	2 148	13,79	29,5
<b>T</b>	8 656	17,21	2 453	15,75	28,3
<b>K</b>	9 367	18,63	2 714	17,43	29,0
<b>N</b>	8 980	17,86	2 648	17,00	29,5
<b>R</b>	6 890	13,70	2 171	13,94	31,5
<b>L</b>	4 974	9,89	1 860	11,94	37,4
<b>P</b>	4 132	8,22	1 580	10,15	38,2
<b>Haridus</b>					
<b>alg</b>	1 309	2,60	1 037	6,66	79,2
<b>põhi</b>	4 944	9,83	3 372	21,65	68,2
<b>kesk</b>	8 459	16,82	2 531	16,25	29,9
<b>kesk-eri</b>	6 915	13,75	1 761	11,31	25,5
<b>kutse</b>	10	0,02	6	0,04	60,0
<b>rakenduslik-k</b>	70	0,14	24	0,15	34,3
<b>kõrg</b>	3 711	7,38	469	3,01	12,6
<b>pole teada/märkimata</b>	24 864	49,45	6 374	40,93	25,6
<b>Lõigete vaade</b>					
<b>lg 1</b>	46 634	92,74	14 401	92,47	30,9
<b>lg 2</b>	3 648	7,26	1 173	7,53	32,2