

Sisekaitseakadeemia
Politsei- ja piirivalvekolledž

Mare Maalmeister

**NOORTE JA EAKATE MOOTORSÕIDUKIJUHTIDE
LIIKLUSOHUTUSALASTE TEADMISTE JA -
RISKEERIVA KÄITUMISE VASTAVUS**

Lõputöö

Juhendaja:
Sirle Loigo

Kaasjuhendaja:
Sirvi Pezonen, MA

Tallinn 2018

SISEKAITSEAKADEEMIA LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

Kolledž/instituut: Politsei- ja piirivalvekolledž	Kaitsmise kuu ja aasta: juuni 2018
<p>Töö pealkiri eesti keeles: „Noorte ja eakate mootorsõidukijuhtide liiklusohutusosalaste teadmiste ja –riskeeriva käitumise vastavus”</p> <p>Töö pealkiri võõrkeeles: „Young and elderly drivers’ knowledge of traffic safety and corresponding risky behaviour in traffic”</p> <p><i>Lühikokkuvõte:</i> Lõputöö koosneb 39 leheküljest põhiosast, sealhulgas 11 joonisest, 4 tabelist ja 4 lisast. Lõputöö on kirjutatud eesti keeles ning võõrkeelne kokkuvõte inglise keeles. Lõputöö koostamisel on kasutatud 34 allikat. Töö koosneb sissejuhatusest, kolmest põhipeatükist, kaheksast alapeatükist ja kahest punktist ning kokkuvõttest. Tulenevalt ühiskonna suurenenud mobiilsusest, rahvastiku vananemisest ja liiklusohutusosalaste teadmiste pikaajasele sedastamisele on töö autor tõstatanud uurimisprobleemi ja sellest lähtuvalt uurimisküsimused. Lõputöö eesmärgiks on välja selgitada, millised on noorte ja eakate mootorsõidukijuhtide liiklusohutusosalased teadmised seoses liiklusriskeeriva käitumisega ning milline on juhtide tegelik liikluskäitumine maanteedel. Eesmärgi saavutamiseks kasutas autor uurimismeetodina kombineeritud kvalitatiivset ja kvantitatiivset uurimisstrateegiat. Andmeid on kogutud struktureeritud ankeetküsimustiku kaudu eneseanalüüsi meetodit kasutades, kus valimil oli võimalik vastata avatud, suletud ja poolavatud küsimustele ning hinnata skaaladel erinevaid käitumuslikke aspekte. Lõputöös toob autor välja läbiviidud uuringute tulemused, teeb nendest järeldused ja ettepanekud.</p>	
Võtmesõnad: eakad mootorsõidukijuhid, noored mootorsõidukijuhid, liiklusohutus, liiklusriskeeriv käitumine, liiklusõnnetused.	
Võõrkeelsed võtmesõnad: elderly drivers, young drivers, road safety, risky traffic behaviour, accidents.	
Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu	
<p>Töö autor: Mare Maalmeister</p> <p>Olen koostanud lõputöö iseseisvalt. Kõik lõputöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjalikest allikatest ja mujal allikatest saadud info on nõuetekohaselt viidatud. Olen nõus oma lõputöö avaldamisega elektroonilises keskkonnas.</p> <p>Allkiri:</p>	
Vastab lõputöö nõuetele	
Juhendaja:	Allkiri:
Vastab lõputöö nõuetele	
Kaasjuhendaja:	Allkiri:
Kaitsmisele lubatud	
Kolledži direktor/ instituudi juhataja:	Allkiri:

SISUKORD

SISEKAITSEAKADEEMIA LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON	2
MÕISTETE JA LÜHENDITE LOETELU	4
SISSEJUHATUS	5
1. STATISTILISTE ANDMETE ÜLEVAADE	8
1.1. Ülevaade Eesti rahvastiku demograafilisest seisundist	8
1.2. Liiklusstatistiline analüüs	9
2. LIIKLUSOHUTUS JA LIIKLUSRISKEERIV KÄITUMINE	16
2.1. Ennetustegevus liiklusohutuses	16
2.2. Liiklusriskeerivad käitumised ja nende põhjused.....	18
2.2.1. Kiiruseületamine, möödasõit ja pikivahe	18
2.2.2. Häirivad tegevused mootorsõiduki juhtimisel	19
2.3. Noorte ja eakate mootorsõidukijuhtide erisused	20
3. UURIMISMETOODIKA JA TULEMUSED	22
3.1. Noored mootorsõidukijuhid.....	24
3.2. Eakad mootorsõidukijuhid.....	33
3.3. Uuringu tulemused	37
KOKKUVÕTE	41
SUMMARY	43
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU	44
JOONISTE JA TABELITE LOETELU	47
LISAD	48
Lisa 1. Ankeetküsimustik noortele mootorsõidukijuhtidele.....	48
Lisa 2. Ankeetküsimustik eakatele mootorsõidukijuhtidele.....	55
Lisa 3. Liiklusriskeerivat käitumist iseloomustavate väidete osakaal 18-25aastaste seas.....	62
Lisa 4. Liiklusriskeerivat käitumist iseloomustavate väidete osakaal 65+ aastaste seas.....	63

MÕISTETE JA LÜHENDITE LOETELU

Liiklusriskeeriv käitumine- normidest kõrvalekaldumise seos väljendudes ohtlike käitumistena- kiiruse ületamine, ebapiisav pikivahe, ristmike ületamine punase tulega, sagedane manööverdamine, kõrvalised tegevused juhtimise ajal (Dula, C. S. & Ballard, M. E., 2003; Dula, C. S. & Geller E. S., 2003, p. 560; Martinez, R.,1997)

Liiklusohutus- jalakäijate, sõidukite ja transpordivahendite ohutu liiklemine (Langemets, M., *et al.*, 2009)

Liiklusõnnetus- „juhtum, kus vähemalt ühe sõiduki teel liikumise või teelt väljasõidu tagajärjel saab inimene vigastada, surma või tekib varaline kahju” (Liiklusseadus, 2017); töös kasutatud lühendit LÕ

Mootorsõiduk- mootori jõul liikuv sõiduk, mille hulka ei kuulu elektrimootoriga jalgratas, tasakaaluliikur, pisimopeed, robotliikur, maastikusõiduk, tramm ega sõiduk, mille valmistajakiirus on alla kuue kilomeetri tunnis. (Liiklusseadus, 2017)

Mootorsõidukijuht- isik, kelle tegevus mootori jõul liikuva sõiduki juhi kohal mõjutab selle liikumissuunda või kiirust (Liiklusseadus, 2017)

ALIS- analüüsi- ja andmelao infosüsteem

LKF- Eesti Liikluskindlustuse Fond

PPA- Politsei- ja Piirivalveamet

RLOP- Riiklik liiklusohutusprogramm

SARTRE- (*Social Attitude to Road Traffic Safety in Europe*) Euroopa sotsiaalsed suundumused liiklusohutuses

SISSEJUHATUS

Liikluses osalemine teedel ja tänavatel jalakäija, jalgratturi, autojuhi või sõitja rollis on inimkonna jaoks muutunud igapäevaseks. Mida rohkem esineb liikluses erinevaid rolle ja mida suuremaks muutub liiklussagedus, seda suurem on indiviidi kohustus käituda liikluses kaasliiklejatega arvestavalt.

Tänapäeva pidevalt muutuv maailmas ja elutempo kiirenemisel on mobiilsusel suur osakaal ning sellest tulenevalt on riskide võtmisel ning ohutult kohalejõudmise vahel vajalik leida kompromiss. Selleks, et võimalikult kiiresti sihtpunkti jõuda, ohverdatakse liiklussituatsioonides erinevate tegevuste kaudu pahaaimamatult kaasliiklejate turvalisust. Kompromiss leitakse pigem võimalike ohtlike situatsioonide ja tagajärgede möönmisest kui liiklusohutuse teadvustamisest.

Liikluses käitumine on otseses seoses liikluskasvatusega, sealjuures liiklusohutuse teadlikkusega. Liiklusohutus tagatakse liikluskultuuriga, mille moodustavad liikluskasvatuse läbinud vastutustundlikud, viisakad, sõbralikud ja üksteist arvestavad liiklejad, kes on seejuures omandanud teadmised ja oskused toimetulekuks mitmesugustes liiklusolukordades ning hoiduvad käitumast teisi liiklejaid ohustavalt või liiklust takistavalt. Liikluskasvatus algab juba varajases lapseas, kus lapsevanem on oma liiklushoiakutega lapsele eeskujuks. Peamiselt teadvustatakse liikluskasvatuse põhitõdesid laste ja noorte seas haridusasutuste kaudu ning täiskasvanute seas koolituste, massimeedia, liiklusohutuskampaaniate, infopäevade ja sihtotstarbeliste teabematerjalide vahendusel. (Liiklusseadus, 2017)

Maanteeamet koostöös Politsei- ja Piirivalveametiga viib igal aastal läbi mitmeid erinevatele sihtrühmadele suunatud ennetuskampaaniaid liiklusohutuse teadlikkuse tõstmiseks, et seeläbi kujundada liiklejate seas ohutuid liiklusharjumusi, hoiakuid ning käitumisnorme. Ennetuskampaaniate peamisteks teemadeks on piirkiiruse ületamine, joobes sõiduki juhtimine, kõrvalised tegevused autojuhtimisel, turvavarustuse kasutamine ning väsimusseisundis mootorsõiduki juhtimine. (Maanteeamet, 2017). Selleks, et ennetuskampaania sõnum mõjutaks piisavalt suurel hulgal inimesi, viiakse läbi kampaaniaid erinevates kanalites: raadios, televisioonis, reklaamides kui ka sotsiaalmeedias.

2016. aasta liiklusaasta aruande kohaselt on 18 kuni 25-aastased noored mootorsõidukijuhid need, kes satuvad inimkannatanutega liiklusõnnetustesse kõige sagedamini ning ligi pooled noortega toimunud õnnetustest on aset leidnud asulavälistel teedel, sealhulgas riigi-, põhi- ja kõrvalmaanteedel. Liiklusõnnetuste esinemises maanteedel on oluline roll ööpäevase liiklussageduse kasvul. Toetudes aruandele on noorte mootorsõidukijuhtide koguarv võrreldes 2012. aastaga vähenenud 20%, kuid seevastu eakate juhtide arv on 2012.- 2016. aastate perioodil olnud tõusutrendis (Maanteeamet, Politsei- ja Piirivalveamet, 2017).

Tulenevalt inimkonna suurest osalemisest liikluses ning liikluskasvatusele vastavate käitumisnormide pikaajasele sedastamisele soovib autor käesolevas lõputöös välja selgitada noorte ja eakate mootorsõidukijuhtide teoreetilist teadlikkust liiklusohutusest ning reaalselt käitumist liikluses.

Antud lõputöös on keskendunud valimile, mille moodustavad noored kuni 25-aastased ja eakad vanuses 65 ja vanemad mootorsõidukijuhid. Teema on **aktuaalne**, sest Eesti rahvastik vananeb ning tulenevalt noorte liiklusõnnetuste sattumise suuremast koefitsiendist moodustavad just noored ja eakad suure osa riskirühmast mootorsõiduki juhtimisel. Töö autor on vaatluse alla võtnud noorte ja eakate mootorsõidukijuhtide liiklusriskeeriva käitumise maanteedel, see tähendab, et keskendunud on peamiselt sõidukiiruse ületamisele, aga ka piirkiirusest aeglasemalt sõitmisele, pikivahe hoidmisele, möödasõitude sooritamisele ning kõrvalistele tegevustele sõiduki juhtimise ajal.

Antud töö **uudsus** seisneb selles, et sõidukijuhtide riskeerivat käitumist on eelnevalt analüüsitud küll erinevate konkretiseeringute nagu psühholoogiliste aspektide, noorte sõidukijuhtide riskikäitumise, eakate liikluses toimetuleku kui ka kiiruseületamise põhjuste kaudu, kuid konkreetse valimi riskeerivat käitumist ja liiklusohutuslaste teadmiste vastavust ei ole varem uuritud.

Liiklusohutuslaste teadmiste pikaajasele sedastamisele ning ühiskonna suurenenud mobiilsuse vajadusest tingituna on tõstatunud **uurimisprobleem**: millises vastavuses on noorte ja eakate mootorsõidukijuhtide liiklusohutuslaste teadmised ning juhtide tegelik käitumine liiklusesituatsioonides? Tulenevalt probleemist on töö autor esitanud kaks uurimisküsimust:

1. Millised on noorte ja eakate mootorsõidukijuhtide liiklusohutuslaste teadmised seoses liiklusriskeeriva käitumisega?

2. Milline on noorte ja eakate mootorsõidukijuhtide tegelik käitumine maanteedel?

Lõputöö **eesmärgiks** on välja selgitada, millised on noorte ja eakate mootorsõidukijuhtide liiklusohutusosalased teadmised seoses liiklusriskeeriva käitumisega ning milline on juhtide tegelik liikluskäitumine maanteedel.

Lõputöö saavutamiseks on püstitatud järgmised **uurimisülesanded**:

- Anda ülevaade noorte, eakate ja maanteedel toimuvate liiklusõnnetuste statistilistest andmetest ja põhjustest;
- Analüüsida teemakohaseid teadusallikaid selgitamaks välja noorte ja eakate mootorsõidukijuhtide liiklusriskeeriva käitumise tegureid;
- Selgitada välja ja analüüsida noorte ja eakate mootorsõidukijuhtide liiklusohutusosalaseid teadmisi ning nende käitumuslikku vastavust;
- Sünteesida statistikat, teooriat ja uuringu tulemusi, et leida seoseid liiklusohutusosalaste teadmiste ja käitumuslikkuse vahel, teha järeldusi ja võimalikke ettepanekuid ennetamiseks valimi liiklusriskeerivat käitumist.

Eesmärkidest lähtuvalt jaguneb lõputöö kolmeks osaks. Esimeses peatükis antakse ülevaade Eesti liiklusstatistikale ja demograafilisusele ning selle mõjutustest ühiskonnale. Teises peatükis antakse ülevaade liiklusohutusosalaste kampaaniate eesmärgist, liiklusriskeeriva käitumise teoreetilistest lähtekohtadest ja selle põhjustest ning noorte ja eakate mootorsõidukijuhtide erisustest sõiduki juhtimisel. Kolmas peatükk keskendub töö empiirilisele osale, kus antakse ülevaade uuringu valimist, koostatud küsimustikust, meetoditest, tulemuste analüüsist ja järeldustest.

Lõputöös on kasutatud **uurimismeetodina** kombineeritult kvalitatiivset ja kvantitatiivset uurimisstrateegiat, mille valimisse kuuluvad 18 kuni 25-aastased ja eakad vanuses 65 ning vanemad mootorsõidukijuhid. Andmete kogumisel on levitatud veebikeskkondade ja pensionäriühenduste kaudu struktureeritud küsimustikku avatud vastustega, kus töö autor eeldab, et valimilt saadakse võimalikult realistlik ülevaade liikluses toimuvast osalejate endi käitumuslike harjumuste ning teadmiste omavahelise vastastamisega.

1. STATISTILISTE ANDMETE ÜLEVAADE

1.1. Ülevaade Eesti rahvastiku demograafilisest seisundist

Statistikaameti esialgsete andmete järgi oli Eesti rahvaarv 01.01.2018 seisuga 1 318 700. Alljärgnevas tabelis (Tabel 1) on välja toodud 2016.- 2017. aastate vanuseline jaotus.

Tabel 1. Rahvastiku jaotus vanuserühmade järgi aastatel 2016-2017 (Eesti Statistikaamet, 2017, tabel autori koostatud)

Aasta	Vanuseline jaotus								
	15-19	20-24	25-29	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-100+
2016	59 938	74 489	99 140	73 809	54 248	55 174	36 430	22 076	8588
2017	59 546	70 389	96 576	75 851	52 762	56 572	37 131	22 858	9300
2035	66 994	70 344	71 564	72 799	73 050	64 774	48 951	55 596	

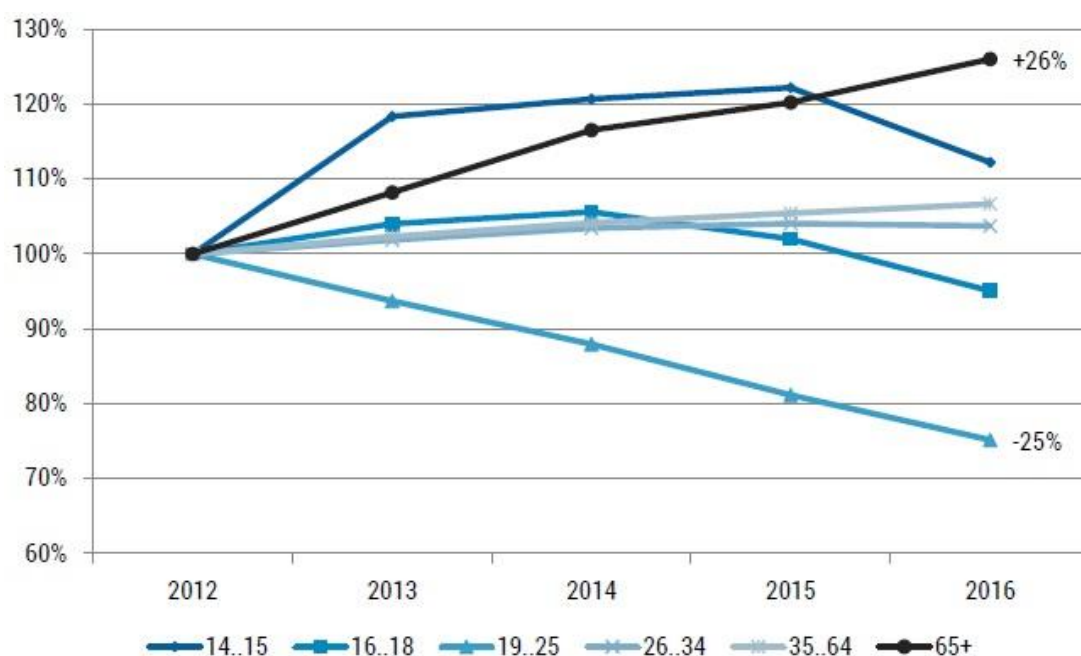
Vaadeldes 2016.- 2017. aastate vanuselist lõiget, on näha, et noorte meeste ja naiste osakaal järjest langeb, kuid seevastu eakate osakaal muudkui tõuseb. Prognoositava rahvaarvu kujunemisest, mille aluseks on võetud 2012. aasta rahvaarv, on näha, et ka järgmise kümmekonna aasta vältel jätkub Eesti rahvastiku vananemine.

Demograafiliste muutuste ja parema tervishoiu kättesaadavuse tõttu on pikaajaline suurenemine, mis soodustab omakorda seda, et eakad on järjest enam aktiivsed osalejad liikluses. Mobiilsus kui kvalitatiivse elu kättesaadavus on seotud pikaajalise, iseseisvuse, sotsiaalse integratsiooni ning üldise heaoluga. Peamiselt kasutavad aktiivsed eakad liiklemiseks mootorsõidukit, ühistransporti, jalgsi kui ka jalgrattaga liikumist. Mootorsõidukite laialdane kättesaadavus ja juhtimisõiguse olemasolu võimaldavad järjest enam eakatel olla aktiivne ühiskonnagrupp. Taoline evolutsioon, kus vähemusgrupp tõusetub suure osalusega esile teeliikluses, ei mõjuta mitte ainult eakaid endid, vaid ka teiste vanusegruppide kohanemist vanemate sõidukijuhtide liikumisharjumuste ja eripäradega. (Polders, E., Brijs, T., Vlahogianni, E., et al, 2015, pp 31- 48)

Riikliku liiklusohutusprogrammi (edaspidi RLOP) üheks suunaks on arusaama levitamine, et kui elanikkond vananeb, tuleb ühiskonnal seda arvestades kohaneda liikluskeskkonnaga ning seal esitatavate nõudmistega. Arvestuslik suurusjärk aastaks 2025 on 85 000 vanemaegalist mootorsõidukijuhti enam kui tänase päeva seisuga.

Tulenevalt eakate sotsiaalse aktiivsuse ja elukvaliteedi säilimise põhimõttest, tuleb eakate autokasutust ning koolitustel osalemist igati soosida. (Maanteeamet, 2016, lk 17)

Eestis on 2016. aasta seisuga kätte antud 636 679 juhiluba, millest esmaste juhilubade omanike arvu moodustab 25 087 ja piiratud juhilubade omanikke on 283. Toetudes Liiklusaasta 2016. aasta aruandele on perioodil 2012-2016 eakate juhiloa omanike arv kasvanud 26 protsenti, samal ajal kui noorte, vanuses 19-25 aastat, juhilubade omanike arv on vähenenud 25 protsenti (Joonis 1). Võrreldes Eesti statistikat teiste Euroopa riikidega on Eestis noorte mootorsõidukijuhtide osakaal siiski suurem kui eakate mootorsõidukijuhtide osakaal teistes Euroopa riikides (Antov, D., Banet, A., Barbier, C., et al., pp 29), mis annab tunnistust sellest, et mitte ainuüksi Eesti rahvastik ei vanane, vaid kogu Euroopa riikides on antud temaatika olulisel kohal.



Joonis 1. Juhtimisõiguse omanike vanuseline jaotus perioodil 2012-2016 (Maanteeamet, Politsei- ja Piirivalveamet, 2017, lk 39)

1.2. Liiklusstatistiline analüüs

Käesolevas alapeatükis on kajastatud liiklusstatistilised andmed 2016.-2017. aastal inimkannatanute ja varakahjudega toimunud liiklusõnnetustest, mille põhjustajateks on olnud 18-25-aastased ja 65 aastat ning vanemad mootorsõidukijuhid. Inimkannatanutega seotud juhtumid on saadud Politsei- ja Piirivalveametilt (edaspidi PPA) ning

kindlustusjuhtumite andmed pärinevad Eesti Liikluskindlustuse Fondi (edaspidi LKF) registrist, mis ei sisalda kaskokindlustuse juhtumeid.

2016.-2017. aastal toimus Eesti teedel inimkannatanutega liiklusõnnetusi kokku 2 867, millest 376 korral oli põhjustajaks noor ning 255 korral eakas mootorsõidukijuht (ALIS juhtimislaud, 12.02.2018).

Alljärgnevas tabelis (Tabel 2) on esitatud antud lõputöö eesmärgist lähtuvalt seitse valimisse kuuluvate mootorsõidukijuhtide rikkumist, mis põhjustasid aastatel 2016- 2017 inimkannatanutega liiklusõnnetused. Tabelis toodud konkretiseeringute järgi põhjustasid noored 341 juhul ja eakad mootorsõidukijuhid 225 korral inimkannatanutega liiklusõnnetuse.

Tabel 2. Noorte ja eakate mootorsõidukijuhtide poolt põhjustatud inimkannatanutega liiklusõnnetused perioodil 2016-2017 (Politsei- ja Piirivalveamet, 2018, tabel autori koostatud)

Juhi rikkumine	Põhjustatud LÕ esinemissagedus vanuselise koosseisu järgi	
	18- 25 aastased	65 aastat ja vanemad
Ebaõigelt valitud kiirus	111	43
Ebapiisav pikivahe eessõitjaga	16	12
Liikluseeskirja nõuete muu rikkumine	100	56
Sõidueesõigusega liiklejale tee mitteandmine	55	45
Otsasõit jalakäijale	19	40
Ohtlik manööver, sõiduk vastassuunas	37	25
Juht oli üleväsinud	3	4

Noorte mootorsõidukijuhtide peamiseks rikkumisteks inimkannatanutega liiklusõnnetuse põhjustamisel oli ebaõigelt valitud sõidukiirus ja ebapiisav pikivahe eessõitjaga 127 juhul. Liikluseeskirja nõuete muu rikkumise tõttu põhjustati inimkannatanutega liiklusõnnetusi

100 korral. 55 liiklusõnnetuse toimumise juhul ei andnud 18-25aastane mootorsõidukijuht ristmikul või teele sõites teed sõidueesõigusega juhile. 37 korral aga ei olnud liiklusõnnetuse põhjustanud juht veendunud enne manöövri alustamist selle ohutuses või oli juhitud sõiduk kokkupõrke ajal vastassuunavööndis. 19 juhul toimus liiklusõnnetus jalakäijaga, üleväsimus ja sellest tingitud uinumine sõiduki juhtimise ajal oli kolmel juhul noortega toimunud liiklusõnnetuste põhjuseks.

Eakate mootorsõidukijuhtide peamisteks rikkumisteks inimkannatanutega liiklusõnnetuste põhjustamisel oli liikluseeskirja nõuete muu rikkumine, ristmikul või teele sõites eessõiduõigusega juhile mitte tee andmine, ebaõigelt valitud sõidukiirus ja ebapiisav pikivahe eessõitjaga. 40 juhul põhjustas eakas juht, kes ei andnud ülekäigurajal teed, jalakäijale vigastusi. Eakas mootorsõidukijuht, kes ei veendunud enne manöövri alustamist selle ohutuses või kelle sõiduk oli kokkupõrke ajal vastassuunavööndis, oli liiklusõnnetuse põhjustajaks 25 juhul. Neljal korral oli liiklusõnnetuse põhjustajaks üleväsinud juht.

Liiklusõnnetuste fikseerimisel sündmuskoha vaatlusprotokollis on sõidukijuhi rikkumiste valikus välja toodud peamised ja sageli esinevad põhjused. Liikluseeskirja nõuete muu rikkumine on käsitletav Liiklusseaduse (2017) § 242-na. Väärteomenetluses on käesolev paragrahv kvalifikatsiooniks, mille kohta on ette nähtud sanktsioon. Üldnormides, mis ei kätke endas sanktsiooni, on käsitletud liiklejate kohustused, näiteks juhi üldkohustustest tulenevalt on juhil keelatud kasutada või hoida käes sõiduki juhtimise ajal mobiiltelefoni ilma käsi vabaks jätva vahendita. Antud norm kvalifitseerub aga omakorda §-le 242. Kuna töö autoril ei olnud võimalik PPA-lt saada põhjustaja sõidukijuhi rikkumiste kirjeldust, sest antud teave on ametisiseseks kasutamiseks, siis autor eeldab, et muu rikkumise lahtri all on mõeldud kõike seda, mis sündmuskoha vaatlusprotokollis liiklusreeglite rikkumiste ülejäänud lahtritesse ei sobitu, kaasa arvatud juhtimist või liiklusolude tajumist segavad toimingud ehk sõiduki juhtimist häirivad tegevused.

Tulenevalt eelpool toodud noorte ja eakate mootorsõidukijuhtide rikkumistest, mille tõttu on toimunud liiklusõnnetus, saab järeldustena välja tuua teatud eripärad. Suur osa noorte mootorsõidukijuhtide rikkumistest on tingitud just ebaõigelt valitud sõidukiirusest, koosmõjus ebapiisava pikivahega, märkimisväärne on ka juhtimist häirivate tegevuste mõjutus liiklusõnnetuste põhjustamisel, millest saab järeldada, et noorte seas on levinud kõrvalised tegevused sõiduki juhtimise ajal ning piirkiiruse ületamine niivõrd suurelt, et

selle tõttu on kaasliiklejatele või endale tekitatud vigastused. Seevastu eakate juhtide seas on liiklusõnnetused tingitud peamiselt tähelepanematused, mis peamiselt baseeruvad vanuselistele eripäradele, sealhulgas reaktsioonikiiruse ja kognitiivse võimekuse alanemisele (Saks, K., 2017). Siinkohal saab töö autor eeldada liikluseeskirja nõuete muu rikkumise all nii kõrvalisi tegevusi sõiduki juhtimise ajal kui ka seda, et liiklusõnnetus on põhjustatud liiklusoholikust tervises seisundist. Eelkõige on selle all mõeldud haigusseisundit, mis takistab tajumast liiklusolusid ning mis võib olla tingitud juhtimisvõimet alandava narkootilist või psühhotroopilist ainet sisaldava ravimi toimest (Liiklusseadus, 2017). Tulenevalt sellest, on võimalik sõiduki vastassuunda sattumise põhjuseid otsida eakate mootorsõidukijuhtide tervises seisundist.

Märkimisväärselt väikese arvnäitajaga üleväsinud või rooli taga magama jäänud juhtide osalus liiklusõnnetuste põhjustamises võib anda aimu sellest, et peale juhtumit toimumist ei osata või ei taheta anda sündmuskohal fikseerivatele ametnikele adekvaatset tõdemust. Pöörates tähelepanu eelpool toodule, et töö autoril ei olnud võimalik saada ligipääsu põhjustaja sõidukijuhi rikkumise kirjeldustele, on võimalik ainult eeldada, kuidas on ülaltoodud tabelis (Tabel 2) olevad noorte ja eakate mootorsõidukijuhtide rikkumiste arvnäitajad tekkinud.

2016.- 2017. aastal toimus noorte ja eakate põhjustatud varakahjudega liiklusõnnetusi kokku 13 021 korral, millest 7 548 oli põhjustatud noorte ning 5 473 juhtumit eakate mootorsõidukijuhtide poolt. Varakahjude liiklusõnnetuste seast on töö autor vastavalt lõputöö eesmärgile välja toonud kuus situatsioonitüüpi, mis kajastuvad alljärgnevas tabelis (Tabel 3). Esitatud situatsioonitüüpide seast põhjustasid noored 2 607 ja eakad 1 173 korral varakahjudega liiklusõnnetuse.

Tabel 3. Noorte ja eakate juhtide poolt põhjustatud varakahjudega liiklusõnnetused perioodil 2016-2017 (Eesti Liikluskindlustuse Fond, 2018, tabel autori koostatud)

Situatsiooni tüüp	Põhjustatud LÕ esinemissagedus vanuselise koosseisu järgi	
	18- 25 aastased	65 aastat ja vanemad
Kokkupõrge vastutuleva sõidukiga	29	22
Külgkokkupõrge reastumissoovita	62	81
Möödasõit	63	54
Reastumine	347	370
Vastassuunda kaldumine möödasõidusoovita	95	66
Kokkupõrge ees seisva või ees liikuva sõidukiga	2011	580

Peamisteks varakahjudega liiklusõnnetuste toimumise põhjusteks noorte mootorsõidukijuhtide seas oli kokkupõrge ees seisva või ees liikuva sõidukiga, mida toimus võrreldes teiste situatsioonitüüpidega märkimisväärselt enim. Sellele järgnesid reastumise tulemusel kokkupõrked kõrvalreas liikujaga. Liiklusõnnetuste arv oli suur ka vastassuunda kaldumise tõttu, kusjuures antud situatsioonitüüp eeldab möödasõidu mittesovimist. Möödasõitudel toimunud kokkupõrkeid samas või vastassuunas liikujaga esines 63 juhul.

Eakate mootorsõidukijuhtide seas esines varakahjudega toimunud liiklusõnnetusi kõige rohkem jällegi ees seisva või ees liikuva sõiduki kokkupõrkena ning ka reastumise tulemusel toimunud kokkupõrked seal liikujaga, vastavalt 580 ja 370 juhul. Võrreldes noorte sõidukijuhtidega, esines eakate seas 20 juhtumi võrra enam varakahjuga külgkokkupõrkeid kaldudes reastumissoovita kõrvalritta.

Kuna LKF poolt fikseeritavad liiklusõnnetused on võrreldes PPA poolt käsitletavate juhtumite poolest veidi leebemad, saab teatavaid situatsioonitüübi põhjuseid tõlgendada läbi juhi rikkumiste, tulenevalt Tabel 2-s esitatavate konkretiseeringute järgi. LKF-is

registreeritud juhtumid on seotud ainult varakahjude tekkimisega, mis tähendab seda, et tekkinud vigastuste põhjustamisel ei ole juhi rikkumised olnud niivõrd suured, et oleks tekitatud kaasliiklejatele või endale vigastusi. Seega saab eeldada, et kokkupõrgetel teise sõidukiga olid sõidukiirused veidi väiksemad ja ohtlikusastmelt antud juhtumid kergemate tagajärgedega. Seevastu juhi poolt tekitatud rikkumiste ning situatsioonitüüpide põhjused võivad olla sarnased. Näiteks kokkupõrge ees seisva või ees liikuva sõidukiga saab interpreteerida ebapiisava pikivahe hoidmisele ja juhtimist häirivate tegevuste koosmõjule, kus mootorsõidukijuhi tähelepanu on koondunud kõrvalisele tegevusele ja reaktsioonikiirus aeglustunud, mis on tinginud peatumistekonna pikenemise. Samas selliste situatsioonitüüpide nagu reastumine, vastassuunda kaldumise või külkkokkupõrge reastumissoovita põhjused võivad seisneda tähelepanematuses, haigus- või väsimusseisundis või kõrvalistes tegevustes. Seevastu kokkupõrge vastutuleva sõidukiga ja möödasõidul toimunud kokkupõrked on peamised situatsioonitüübid seoses ohtlike manöövrite tegemisega, kus kaugusi teisest liikuvast sõidukist alahinnatakse.

Tulenevalt eelpool toodud andmetest saab järeldada, et enim inimkannatanutega liiklusõnnetuste põhjusteks noorte ja eakate mootorsõidukijuhtide seas on ebaõigesti valitud sõidukiirus ja ebapiisava pikivahe hoidmine, mida toetab ka LKF-i poolt edastatud situatsioonitüübi kokkupõrge ees seisva või ees liikuva sõiduki suure esinemissagedusega. Lisaks sellele, et noorte seas on liikluseeskirja nõuete muu rikkumine olnud üheks suuremaks õnnetuste põhjusteks, on ka eakate juhtide seas antud teguri esinemissagedus kõrgel kohal. Siinkohal saab eristada seda, et noorte seas on pigem põhjuseks sõiduki juhtimist häirivate tegevuste mõjutus ning eakate mootorsõidukijuhtide seas pigem tähelepanematuses või haigusseisundist tekitatud asjaolu. Välistatud ei ole muidugi ka eakate seas kõrvaliste tegevuste mõjutatus. Noorte ja eakate seas on üheks kõrgeks indikaatoriks ka ristmikul või teele sõites tee andmise kohustuse eriamine, millest saab järeldada, et tähelepanematus või ebaõigesti hinnatud kaugus eessõiduõigusega sõidukist on toimunud õnnetuste põhjuseks. Suureks probleemiks eakate mootorsõidukijuhtide seas võrreldes noorte juhtidega on otsasõit jalakäijatele, kus juht ei andnud ülekäigurajal teed.

Kui seostada ebapiisava pikivahe hoidmist ja möödasõitudel kokkupõrget samas suunas liikujaga, on võimalik tuletada, et enne möödasõidu alustamist oldi eesliikuvale sõidukile niivõrd lähedal, et takistuse ilmnemisel vahetult enne möödasõidu sooritamist toimus

eesliikujaga kokkupõrge, eelkõige ebapiisava pikivahe hoidmise pärast. Samamoodi nagu ristmikel toimunud liiklusõnnetused, annavad vastassuunas toimunud kokkupõrked aimu sellest, et läheneva sõiduki kaugust möödasõitude sooritamisel hinnatakse liialt piisavaks või sooritatakse möödasõite ohtlikes kohtades nagu kurvides, piiratud nähtavusega teelõikudel, ristmikel jne.

Eeltoodud peatükis esitatud statistiliste andmete analüüsist joonistub välja noorte ja eakate liiklusõnnetuste põhjuste liiklusriskeeriv ühisosa, milleks on sõidukiiruse ületamine, ebapiisav pikivahe, ohtlikud möödasõidud ja kõrvalised tegevused sõiduki juhtimise ajal. Taolisi erinevaid vanusegruppe vaadeldes tuleb tõdeda, et praegused noored muutuvad aja möödudes vanemaealisteks sõidukijuhtideks, kes osalevad järjest aktiivsemalt liikluses. Seega- tulenevalt kahe erineva grupi vaatluse alla võetud ühisosast ja elanikkonna ealisusi arvesse võttes on liiklusriskeeriv käitumine ning nende tagajärgede esinemine Eesti teedel vaatamata vanusegruppide erinevusele märkimisväärselt suur.

2. LIIKLUSOHUTUS JA LIIKLUSRISKEERIV KÄITUMINE

2.1. Ennetustegevus liiklusohutuses

Eesti keele seletavas sõnaraamatus on liiklusohutus defineeritud kahe sõna „liiklemine” ja „ohutus” järgi, mis iseloomustab jalakäijate, sõidukite ja transpordivahendite ohutut liiklemist. Selleks, et kaasliiklejate ja enda osalemine liikluses oleks ohutu, on liiklusohutuse termin suuresti seotud ennetusliku sisuga, mis tähendab seda, et iga liikleja saab ära hoida tõsisid tagajärgi ainult enda õige käitumisega.

Riikliku liiklusohutusprogrammi peamiseks eesmärgiks on liiklussurmade ja raskelt vigastatute arvu vähendamine, mille saavutamiseks keskendutakse ohutule keskkonnale ja sõidukile ning vastutustundlikule ja ohte tajuvale liiklejale. Valdkonna „Vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja” abil kujundatakse liiklusohutusosalaste koolituste ja teavituste kaudu ohutust väärtustavaid hoiakuid ja alalhoidlikku liikluskäitumist, mille tulemusel peaks liikleja olema vastutustundlik ja kaasliiklejatega arvestav. 2016.- 2019. aasta liiklusohutusprogrammi elluviimiskava kohaselt keskendutakse ennetuses peamiselt joobetunnuste mõju all sõiduki juhtimise ja kõrvaliste tegevuste vähendamisele ning lubatud ja ohutu kiiruse valiku teadvustamisele. Eakatele liiklejatele suunatud meetme kaudu soovitakse vähendada eakate poolt põhjustatud liiklusõnnetuste ning nendes hukkunud või raskelt viga saanute arvu. Meede sisaldab endas eakate mootorsõidukijuhtide vanadusega kaasnevate juhtimisvõimekuse vähenemisega seotud probleemide teadlikkuse tõstmist ja oskusi sellega toime tulekuks läbi täiendkoolituste ja ennetusprogrammide. Liiklusharidusele ja ennetusele suunatud meetmed keskenduvad elukestvale liiklusõppele ning hoolivale ja teistega arvestamist väärtustavale liiklemisele, minimaliseerides seejuures liiklejate teadlike riskide võtmist. (Maanteeamet, 2016; Rahandusministeerium, 2017)

Maanteeamet koostöös Politsei- ja Piirivalveametiga viib iga-aastaselt läbi mitmeid erinevatele sihtrühmadele suunatud ennetuskampaaniaid liiklusohutuse teadlikkuse tõstmiseks, et seeläbi kujundada liiklejate seas ohutuid liiklusharjumusi, hoiakuid ning käitumisnorme. Ennetuskampaaniate peamiseks teemadeks on piirikiiruse ületamine, joobes sõidukijuhtimine, kõrvalised tegevused autojuhtimisel, turvavarustuse kasutamine ning väsimusseisundis mootorsõiduki juhtimine. Aastatel 2014-2017 on Maanteeameti

poolt läbi viidud 12 ennetuskampaniast 8 korral on keskendunud mootorsõidukijuhtidele. Peamised valdkonnad, millele ennetustegevus suunati, olid piirkiiruse ületamine, alkoholi tarvitamine ja kõrvaliste tegevustega seonduvate võimalike tagajärgede teadvustamine. (Maanteeamet, 2017)

2017. aastal viidi esmakordselt läbi ennetuskampania liiklusviisakuse teemal, mille eesmärgiks oli teadvustada liiklejatele ohutumast ja stressivabamast liiklusest kui enda käitumise muutmisest. Liiklusviisakus on mõjutatud liiklejate endi empaatiavõimest, mittekonfliktsusest, erinevate kaasliiklejate rollide mõistmisest, lugupidamisest ning liiklusnormide järgimisest. Turvalisema liikluskeskkonna loomine algab indiviidist endast, kus liiklejana mõeldakse enne riskeerivate otsuste vastuvõtmist nende võimalikele tagajärgedele. (Maanteeamet, 2017)

Selleks, et liiklusohutusalaseid teadmisi erinevatele vanusegruppis olevatele mootorsõidukijuhtidele võimalikult hästi edastada, on vaja teada antud rühma liikluskäitumise põhjuseid ja tagamaid, miks nii käitutakse. Üheks peamisteks liiklusõnnetuste põhjustajateks on mootorsõidukijuhi ebasobiv käitumine liiklussituatsioonides. Ebasobiva liikluskäitumise all mõistetakse eelkõige mootorsõidukijuhi suhtumist ja riskide võtmist, mida teadvustatakse alles siis, kui on toimunud juba liiklusõnnetus. (Brewer, N., Wilson, C., 1995, pp 31- 32)

Lisaks liiklusriskeeriva käitumise põhjuste väljaselgitamisele on oluline vahet teha ka kahel mõistel- mootorsõidukijuhi ettevalmistus ja juhi käitumine. Ettevalmistuse täitmine oleneb juhi teadmistest, oskustest ning kognitiivsest võimekusest, kuid käitumine realiseerub nende omaduste valikul ehk kuidas juht omandatud oskusi ja teadmisi realselt kasutab. Näiteks juhi ettevalmistus on suutlikkus kontrollida sõidukit lubatud kiirusel, kuid kiiruse valik, mille juht valib, on juhust tulenev seesmine käitumine. Omandatud oskuste tasemetest tulenevalt võivad võimekamad mootorsõidukijuhid eksponeerida oma täiendatud oskusi kaasliiklejatele liikluses. (Evans, L., 2004, pp 206-208) Taolised ekstreemsemate sõiduoskuste näitamised liikluses mõjutavad dominoefektina ka kaasliiklejate käitumist, kusjuures liikluskäitumine on tihedas seoses teiste liiklejate tegevustest. Eelkõige täheldatakse mootorsõidukijuhtide seas kaasliiklejate respektierimatust kiirusepiirangutest kinni pidamisel. (Antov, D., Banet, A., Barbier, C., et al, of the consortium, pp, 8; Schroeder, P., Kostyniuk, L., Mack, M., 2013, pp 8) Kõik see aga tähendab seda, et mootorsõidukijuht, kes ei pea kinni liiklusnormidest on teiste

liiklejate poolt hästi nähtav. Sellise juhi käitumine süvendab kaasliiklejates vastastikuseid tundeid, kus normidest kõrvalekaldumine on esialgu mitteaktsepteeritav, seejärel kui puututakse kokku järjest rohkemal määral antud kõrvalekaldumise käitumisega juhtidega, muutub taoline teguviis aktsepteeritavaks ning lõpuks muututakse ise ka taolistest normidest kõrvalekaldujateks. Samasugune efekt on ka vastupidiste näidetega, mida liiklusviisakuse kampaania propageerib.

2.2. Liiklusriskeerivad käitumised ja nende põhjused

Normidest kõrvalekaldumise seos liiklusriskeeriva käitumise kui ohtliku või agressiivse sõitmise põhjustest on kirjanduslikult jagatud kolme rühma: tahtlik käitumine näidates kaasliiklejatele agressiivsust, mis võib väljenduda nii žestikuleerides kui verbaalselt; negatiivsete emotsioonide, näiteks viha, frustratsiooni, rusutuse, kadeduse jms tundmine sõitmise ajal; riskeeriv käitumine ohtlike käitumiste näol, mis ei ole tahtlikult suunatud enda ega teiste liiklejate kahjustamisele. Riskeeriva käitumise all mõistetakse peamiselt sellist käitumist nagu kiiruse ületamine, ebapiisava pikivahe hoidmine, ristmike ületamine punase tulega, pidev manööverdamine kõrvalridadesse. Lisaks nendele teguritele kuuluvad riskeeriva käitumise alla ka veel kõrvalised tegevused juhtimise ajal, milleks on telefoni kasutamine, söömine, joomine, suitsetamine ja muusika vahetamine. (Dula, C. S. & Ballard, M. E., 2003; Dula, C. S. & Geller E. S., 2003, p. 560; Martinez, R.,1997) Järgnevates punktides on autor keskendunud riskeeriva käitumise rühma kuuluvate põhjuste selgitamisele.

2.2.1. Kiiruseületamine, möödasõit ja pikivahe

Eensoo Diva 2010. aasta bakalaureusetöös esitatud tulemustest selgus, et põhjused, miks käitutakse üht või teistmoodi, tulenevad inimese ärritavuse ja viha taluvuslävest, mille võivad liiklussituatsioonides esile kutsuda aeglased või vaenulikult ja ebaviisakalt käituvad mootorsõidukijuhid. Viha väljanäitamise iseloomulikumaks omaduseks osutub aga tihtipeale just kiiruseületamine (Eensoo, D., 2010, lk 11), mis on üheks suurimaks riskiteguriks sõiduki juhtimisel. Kiiruseületamise mõiste on defineeritud kui sõitmist tingimusel, mis on vastuolus ülejäänud liiklusvooluga ehk juhtidega, kes sõidavad lubatud piirkiirusega (Brewer, N., Wilson, C., 1995, pp 45). Lubatust kiiremini sõitmine aga tähendab seda, et takistusele reageerimiseks ja vältimismanöövriks kuluv aeg väheneb

ning pidurdusteed pikeneb ja kõik see muudab kokkupõrkel tagajärjed raskemateks. Olenemata sellest, et kiiruse tõusu ja raskete tagajärgede vahel on füüsikaline seos, on raporti SARTRE 4 (Social Attitude to Road Traffic in Europe) järgi noored ja meesjuhid siiski arvamusel, et ainuüksi kiiruseületamine ei põhjusta õnnetusi, ning üldine suhtumine kiiruseületamistesse Euroopa mootorsõidukijuhtide seas on pigem positiivne (Antov, D., Banet, A., Barbier, C., et al, of the consortium, pp 8).

Antud suhtumine aga peegeldab enamiku juhtide hoiakut, kus kiirust ületavad juhid ei mõtle konkreetse tegevuse tagajärgedele ja seetõttu on sõidukiiruse 10 km/h võrra ületamine mootorsõidukijuhtide seas sotsiaalselt aktsepteeritav. Peamised põhjused, miks kiirustatakse, on arusaam kiiremini sihtpunkti jõudmisest ja kiirema sõidu nautimine. Olulist rolli omavad kiiruse ületamise põhjustes ka sõiduki ja sõidutee korrasolek, liiklustihedus ning sanktsioonide olemasolu. Üks peamisi olukordi, kus ületatakse lubatud sõidukiirust, on möödasõitude sooritamine, mis on tingitud juhtide mittetahtmisest sõita üksteise järel. Seetõttu võetakse riskantseid manöövreid ja hoitakse eesliikuvast sõidukist ebapiisavat pikivahet. (Antov, D., Banet, A., Barbier, C., et al., pp 396; Antov, D., Banet, A., Barbier, C., et al, of the consortium, pp 10- 14; WHO, FIA- Foundation, GRSP, 2008, pp 12; Pihlak, E., 2012, lk 34- 35)

Kõige enam sooritatakse möödasõite just asulavälistel teedel. Eksimused, mis möödasõitudele tehakse, on juhipoolsed valearvestused möödasõiduks eesoleva sõidutee nägemisulatuses ning vastutulevate sõidukite kiirusest ja vahemaast. Ohtlikkuse astmelt on kaherealised maanteed, ühel sõidusuunal üks rida, peamised sõiduteed, kus toimuvad möödasõitudele vastutulevate sõidukitega raskete tagajärgedega liiklusõnnetusi. (Richter, T., Ruhl, S., Ortlepp, J., Bakaba, E., p 1998) Ka ebapiisava pikivahe hoidmine eesliikuvast sõidukist on asulavälistel teedel üheks põhjuseks, miks toimub sõiduautodevahelisi tagant otsasõite. Nii möödasõitude kui pikivahe hoidmisel on oluline roll sõidukiirusel, kusjuures, mida suurem on lubatud piirkiirus, seda suurem on tagant otsasõitude arv. (Shawky, M. A. & Kishta, M., pp 2102- 2103) Nagu üldisel sõidukiiruse suurendamisel on ka möödasõitudele kiiruse suurenemisel oluline mõju raskete vigastuste tekitamisele.

2.2.2. Häirivad tegevused mootorsõiduki juhtimisel

Mootorsõidukijuhtimist häirivate ja kõrvaliste tegevuste alla liigituvad lisaks mobiiltelefoniga rääkimise, sõnumite saatmise, sotsiaalmeedias postituste lugemisele ja pildistamisele veel sellised aktiivsed tegevused nagu asjade otsimine, söömine, joomine,

suitsetamine, kaasreisijaga rääkimine, raadiokanali valimine või muusikapala vahetamine, konditsioneeride kohandamine, navigatsiooniseadme jälgimine kui ka mitteaktiivsed tegevused nagu sõitmise ajal tülidest, probleemidest ja päevasündmustest mõtlemine, mis hajutavad juhi tähelepanu niivõrd palju liiklusest kõrvale, et juht muutub tahtmatult pimedaks. Selle tõttu ei märka juht ümbritsevat ja tekib nii-öelda tunnelekt. Ka välised tegurid, nagu silmapaistvad objektid, sündmused, liiklusõnnetused, üritused, kaasliiklejad, alarmsõidukid ja loomad püüavad tähelepanu. Erinevatest tegevustest ümberlülitumine, näiteks sõnumite kirjutamisest liiklussituatsiooni naasmine, nõuab aega ning seetõttu väheneb nii ohutu liiklemise kui ka sõnumineerimise produktiivsus, sest juht ei suuda olla multifunktsionaalselt täiuslik. Näiteks mootorsõiduki juhtimise ajal kõne valimine on mitmete tegurite häiritavuse koosmõju, kus iga tegevuse sooritamine võtab rohkem aega kui tavaliselt: juhtimise ajal võetakse roolilt üks käsi, et hoida telefoni, visuaalse kinnituse saamiseks suunatakse silmad sõiduteelt telefoniekraanile, ning rääkimise ajal ollakse tunnetuslikul tasandil süvenetud rääkimisse ja kuulamisse. Nii silmade suunamine mujale kui sõiduteele, käte äravõtmine roolilt ning mõttesse vajumine vähendab aga juhi võimekust kontrollida sõidukit. (National Traffic Law Center, 2017, pp 1-6)

Kõrvalistest tegevustest mootorsõiduki juhtimise ajal esineb kõige sagedamini mobiiltelefoni kasutamist, kus peamiselt kasutatakse seadet helistamiseks. Vanusegruppide lõikes kasutavad mobiiltelefoni kõige enam 25-49-aastased ning oluliselt vähem 65-aastased ja vanemad mootorsõidukijuhid. Põhjus, miks juhid sõitmise ajal telefoni kasutavad, tuleneb sotsiaalsest survest, kus sõidukijuhid tunnevad kohustust vastata kõnedele või sõnumitele. Mobiiltelefoni kasutamisest on täheldatud liiklusohtlike olukordasid, kus mootorsõidukijuhi tähelepanu muu liikluse suhtes on häiritud, sõidukiirus on tahtmatult langenud või on kaldunud sõidureast kõrvale. (Eesti Uuringukeskus, 2016, lk 8- 15)

2.3. Noorte ja eakate mootorsõidukijuhtide erisused

Seoses noorte ja eakate erisustega, saab lisaks erineva vanuserühma füsioloogilistele ja kognitiivsetele erisustele välja tuua ka erinevust ohu tajumises. Noored mootorsõidukijuhid, kes hindavad enda sõidukijuhtimise oskusi kõrgelt, võtavad liiklussituatsioonides teatavaid riske, mille tõttu aga ei tulda sõiduki valdamisega toime.

Seevastu eakad juhid on kogemuslikult ettenägelikumad ja seetõttu vähem riskialtimad. (Eensoo, D., 2010, lk 11) Ettenägemuslikkust iseloomustab nii eakatepoolne reisi etteplaneerimine, kus arvestatakse keeruliste liiklussituatsioonide nagu sõitmine pimedas või halva nähtavusega, tiptunnil, tiheda liiklusega või tundmatus piirkonnas kui ka sõiduki juhtimise ajal sõidukiiruse vähendamine, et liigelda võimalikult turvaliselt. (Polders, E., Brijs, T., Vlahogianni, E., et al, 2015, pp 53-67) Eelnevalt läbi viidud uuringust on selgunud, et eakad mootorsõidukijuhid ei tunne ennast halvasti, kui sõidavad kiirusepiirangust aeglasemalt (Schroeder, P., Kostyniuk, L., Mack, M., 2013, pp 45) ning peamiseks ohukohaks peavad eakad liikluses teiste kaasliiklejate agressiivset sõidustiili (Toomsoo, Q., 2017, lk 37).

Eeltoodud peatükis käsitletust on peamiseks pidepunktideks liiklusriskeeriv käitumine, mis mõjutab lisaks antud käitumisele suunatud juhile endale ka teisi liiklejaid, keda tahtmatult ohtu asetatakse. Tulenevalt ennetuskampaaniate rõhu asetsemisest nii piirkiirusele kui ka juhtimist häirivatele tegevustele, on liikluskasvatuse üheks oluliseks osaks ka liiklusviisakuse teadvustamine. Viisakus või ebaviisakus liiklussituatsioonides võib mõjuda kaasliiklejatele kas riskeerivat või mitteriskeerivat käitumist soodustavalt.

3. UURIMISMETOODIKA JA TULEMUSED

Käesolev töö on kvalitatiivse suunitlusega, kus on keskendunud sotsiaalsete ja indiviidi sellistele nähtustele nagu hoiakud, tõekspidamised, arvamused ja kogemused (Lagerspetz, M., 2017, lk 122,157; Õunapuu, L., 2014, lk 57). Tulenevalt töös tõstatatud uurimisprobleemist on autor kasutanud kombineeritud uurimisstrateegiat, mis põhineb nii kvalitatiivsel kui ka kvantitatiivsel uurimismeetodil, et välja selgitada valimi liiklusohutusosalased teadmised ja reaalne liikluskäitumine. Valimi on autor valinud sihipäraselt vastavalt töö eesmärgile, mis tähendab seda, et uuringus osalesid 18-25-aastased ja 65 ning rohkem eluaastat mootorsõidukijuhid. Andmeid on kogutud struktureeritud ankeetküsimustiku (Lisa 1 ja Lisa 2) kaudu eneseanalüüsi meetodit kasutades. Ankeetküsimustikku levitati sotsiaalmeedia ja pensionäriühenduste kaudu käesoleva aasta märtsi- ja aprillikuus. Küsitlusele vastas kokku 233 mootorsõidukijuhti, kellest 177 oli vanuses 18-25 aastat ning 56 vanuses 65 ja rohkem aastat (Tabel 4).

Eneseanalüüsi (*self-reported*) meetod hõlmab vastamist küsimustele, kus tuleb kirjeldada ja põhjendada enda käitumist teatud hälbivates situatsioonides. Kuna taolise meetodi kasutamisel on tegemist nii reaalse käitumise kui ka indiviidi mõttemaailma vastandamisega, on võimalik lisaks andmete kogumisele saavutada vastajate seas eneseanalüüs, mille kaudu saab lahti mõtestada lubatud ja enda võimalik hälbiv käitumine. Antud metoodikasse tuleb aga suhtuda kriitiliselt, sest kogutav informatsioon ei pruugi olla usaldusväärne. Ei saa eeldada, et kõikidele küsimustele vastatakse ausalt, sest vastajate seas võib tekkida soov näida paremana ning seetõttu tegelikku käitumist varjata. (Jupp, V., 2006, pp 275-277)

Küsimustikus kasutati suletud ja avatud küsimusi, mis annavad nii kvalitatiivseid kui ka kvantitatiivseid andmeid, vastavalt sellele kas kirjeldusi või arvandmeid. Suletud küsimused jagunevad teoorias kaheks tüübiks- küsimused, millega saab koguda taustaandmeid (sugu, vanus) ja valikvastustega küsimused, millest vastaja peab leidma ühe või enam sobivat vastusevarianti. Ka avatud küsimused jagunevad kaheks tüübiks- küsimused, millele vastates tuleb midagi kirjeldada või jagada informatsiooni, ning küsimused, kus vastajalt oodatakse arvamuse avaldamist ja hoiakute väljendamist. Suletud küsimusi saab muuta vaba vastuse reaga poolavatud küsimusteks. (Lagerspetz, M., 2017, lk 157-163; Õunapuu, L., 2014, lk 160-162)

Autori poolt esitatud küsimustikus esines kaks teemablokki, kus esimeses tuli vastajatel märkida normidest tulenevalt ohutu ja lubatud liikluskäitumine ja teises teemablokis nende tegelik käitumine, selle põhjused ning hinnangud. Noortele mootorsõidukijuhtidele suunatud küsimustik koosnes 30-st avatud ja valikvastuste variantidega küsimustest koos selgitamise võimalusega. Eakatele mootorsõidukijuhtidele suunatud küsimustik sisaldas endas 29 küsimust. Erinevus tulenes küsimusest, kus autor soovis teada, kas enne esmaseid juhilube omas küsimustiku vastaja ka piiratud juhtimisõigust. Kuna eakatel eeldatavasti on suurem juhilubade omamise staaž, siis autor ei pidanud vajalikuks piiratud juhtimisõiguse kohta küsida. Küsimustiku esimesed 10 küsimust olid vastajate üldandmete ja liiklusharjumuste kohta. Liiklusohutuslaste teadmiste teemablokis oli 8 küsimust, mille eesmärgiks oli uurida, millised ennetuskampaaniad on vastajate seas enim teadvustatud ja mil määral teatakse möödasõitude, kõrvaliste tegevuste ja ohutu pikivahe iseloomustusi. Reaalse liikluskäitumise teemablokis oli 12 küsimust, mille eesmärgiks oli teada saada vastajate liiklushoiak riskeerivatele käitumistele.

Hinnangute ja hoiakute andmisele kasutati antud teemablokis kombineeritult erinevaid skaleeritud küsimusi- reitinguskaalat ja semantilise diferentsiaali skaalat. Teoreetilistest lähtekohtadest tulenevalt kasutatakse reitinguskaalat vastaja hinnangute saamiseks teatud küsimustes, kuid semantilise diferentsiaali skaalat kasutatakse vastaja iseenda või sotsiaalse keskkonna hoiakute suhtes. Reitinguskaala ja semantilise diferentsiaali skaala peamine vahe seisneb selles, et hinnangute saamiseks kasutatakse väärtuste vahel numbreid, näiteks 5- või 10-pallisüsteemina, kuid hoiakute saamiseks vastandatakse omadussõna paarid, näiteks negatiivne- positiivne. (Rosenberg, B., D., Navarro, M., A., 2018, p 4; Õunapuu, L., 2014, lk 165-166) Autori poolt koostatud küsimustikus on vastajate hoiakute saamiseks kasutatud liitskaalat, kus väiteplokid on skaleeritud väite nõustumise või mittenõustumisega ilma keskpunktita (Lisa 3 ja Lisa 4).

Andmete analüüsi meetodina kasutas töö autor kirjeldava ja järeldava statistika rakendusi, kus andmeid esitati ja visualiseeriti tabeli, graafikute ja diagrammide alusel. Kirjeldava statistika abil on kogutud andmetest esitatud ülevaatlik informatsioon ja järeldava statistika abil on valimi ja kogutud andmete põhjal antud hinnanguid ning esitatud järeldusi. (Tooding, L., M., 2015, lk 40, 322; Õunapuu, L., 2014, lk 184)

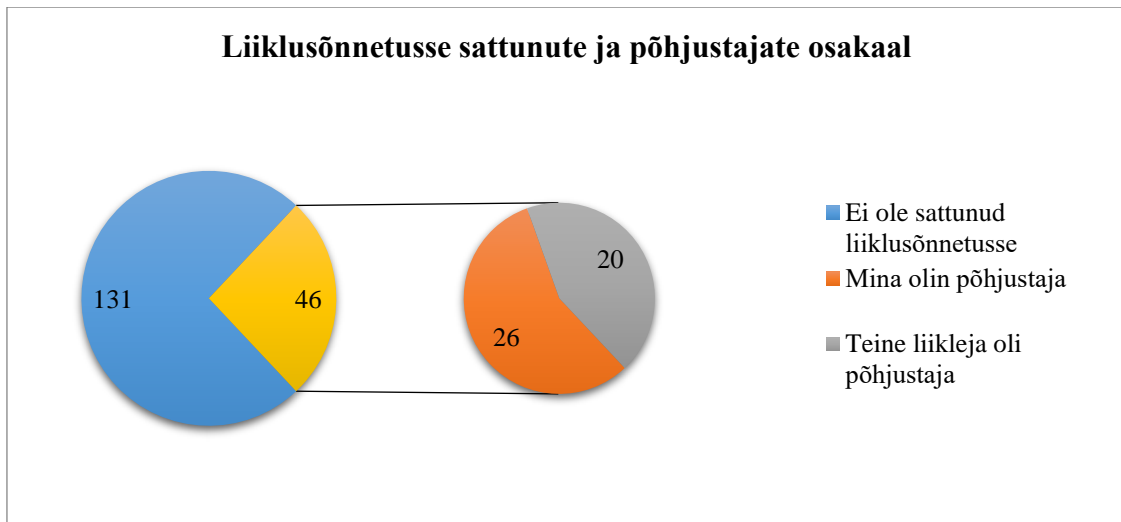
Tabel 4. Vastajate jaotus valimi, soo, keskmise vanuse ja juhtimisstaaži alusel (autori koostatud)

	Noored mootorsõidukijuhid 18-25aastased	Eakad mootorsõidukijuhid 65+ aastat
Mehed	55	30
Naised	122	26
Keskmine vanus	22 aastat	73 aastat
Keskmine juhtimisstaaž	4 aastat	50 aastat

3.1. Noored mootorsõidukijuhid

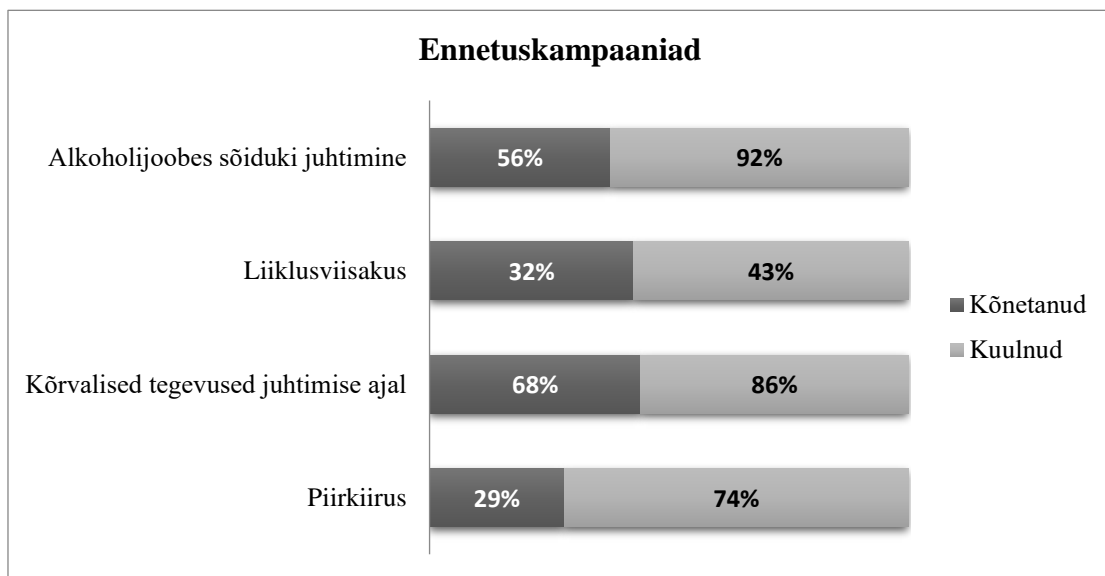
Küsimustikule vastas kokku 177 noort mootorsõidukijuhti. Antud valimi keskmiseks vanuseks oli 22 eluaastat ning üle poole vastajatest olid naised (Tabel 4). Valdavalt omasid vastajad B-kategooria juhtimisõigust, kuid mootorsõidukite, autorongide ja masinrongide põhikategooriatest oli esindatud veel ka A-, C-, T- ja nende autorongide kategooriad. Peamiselt liiklevad noored mootorsõidukijuhid nii asulasisestel ja –välistel teedel võrdselt ning osalevad liikluses peamiselt iga päev või mõned korrad nädalas. Viimase kahe aasta jooksul on liiklusõnnetusse sattunud 46 noort, kus peamiselt oli liiklusõnnetuse põhjustajaks noor mootorsõidukijuht ise (Joonis 2). Üldiselt olid liiklusõnnetusse sattujateks 2-4-aastase kogemusega noored juhid.

177 vastajast omasid 14 noort enne esmaseid juhilube piiratud juhtimisõigust. 20% vastajatest omas küsitluse läbiviimise ajal esmaseid juhilube. Nendest on aktiivselt liikluses mootorsõidukijuhina osalenud keskmiselt ühe aasta ning ei ole viimase kahe aasta jooksul osalenud liiklusõnnetuses. Sellest tulenevalt saab öelda, et esmaseid juhilube omavad noored on liikluses ettevaatlikumad, kui seda on 2-4-aastase kogemusega noored mootorsõidukijuhid.



Joonis 2. Liiklusõnnetusse sattumise ja põhjustajate osakaal noorte mootorsõidukijuhtide seas (autori koostatud)

Ennetuskampaaniate valikust, mis viimase kahe aasta jooksul on Maanteeamet koostöös Politsei- ja Piirivalveametiga korraldanud, teati noorte seas kõige enam kampaaniat nimega „Sõber ei lase purjus sõpra rooli” 92%, sellele järgnes 86%-ga „Kui juhid, siis juhi” ja piirkiiruse kampaania „Ole inimene! Jälgi piirkiirust” 74%. Viisakuskampaaniast olid kuulnud 43% noortest (Joonis 3). Lisaks mainiti ära ka sellised aktsioonid nagu „#libetee” ja „Kaine grupijuht”. Noorte mootorsõidukijuhtide seas on kõige enam kõnetanud valdkondadeks kõrvalised tegevused juhtimise ajal ja alkoholihoobes sõiduki juhtimine, vastavalt 68% ja 56% vastajate seast (Joonis 3).



Joonis 3. Liiklusohutuskampaaniate jõudmine sihtrühmale ja valdkondade kõnetavus noorte mootorsõidukijuhtide seas (autori koostatud)

Liiklusohutuslastest teadmistest vastasid peaaegu kõik noortest juhtidest õigesti, et asulavälisel teel on lubatud suurimaks sõidukiiruseks 90 km/h ning normaaltingimustel peab olema ohutu pikivahe eesliikuvast sõidukist vähemalt 3 sekundit. See on ka igati ootuspärane, sest need teadmised on autokoolis õpetatud põhitõed. Kuid küsimusele, kuidas kindlaks teha ohutut pikivahet eesliikuvast sõidukist, sai töö autor mitmeid erinevaid vastuseid. Üldiselt määravad noored mootorsõidukijuhid ohutut pikivahet jälgides sõidutee ääres olevaid kilomeetri- või tähisposte ning lugedes sekundeid. Heaks teejuhiks on noorte hinnangul ka pikivahe teekattemärgistused. Tunnetuslikult või silma järgi pikivahet mõõtes kujutletakse, et eesliikuva ja enda sõiduki vahele jääks piisav vahetajadusel mahuks sinna veel vähemalt kaks sõidukit. Vastajate seas leidis ka juhte, kes ei osanud antud küsimusele vastata.

Vastajate kommentaarid:

„Kui teedele on märgitud valged kastid, siis mina peaksin ületama valget kasti samal ajal, kui tema ületab ka valget kasti, mis on teele märgitud. Kastide puudumise korral hakkab lugema sekundeid hetkest, mil ta möödub teed ääristavast postist ja kui jõuan ise sama posti juurde 3 sekundi pärast, siis on piisav pikivahe.“

„Vähemalt kaks autot peaks visuaalsel hindamisel minu ja eesliikuva sõiduki vahele jääma.“

„Kui numbrimärki ei suuda lugeda siis on vahe küll ja veel“

„Põhimaanteedel asfaldile joonistatud kastikese järgi, väiksematel teedel vahe silma järgi hinnanguliselt 50m“

Ootuspärane oli ka möödasõitu iseloomustavate väidete vastused, kus kõrgete protsentuaalsete vastuste alla koondusid iseloomustused, et möödasõit ei ole kohustuslik manööver, eesliikuvast sõidukist tohib möödasõitu sooritada ainult vasakult poolt ning antud manöövri sooritamisel ei tohi ületada piirkiirust. Kõrvaliste tegevuste väidete hulgas tekkis noorte vastusevariantides teatavat ebakindlust, kus märgiti, et seadusandlusega on keelatud mobiiltelefoniga rääkida. Ainult pooled vastanutest märkisid korrektseks variandi, et mobiiltelefoni ei tohi sõidu ajal käes hoida ega kasutada ilma käsi vabaks jätva süsteemita, nii nagu see on reguleeritud liikluseaduses. Noorte hulgas oli üsna kõrge ka teadmine, et kõrvaliste tegevuste hulka kuulub söömine ja joomine ning muude juhtimist häirivate tegevuste tegemine.

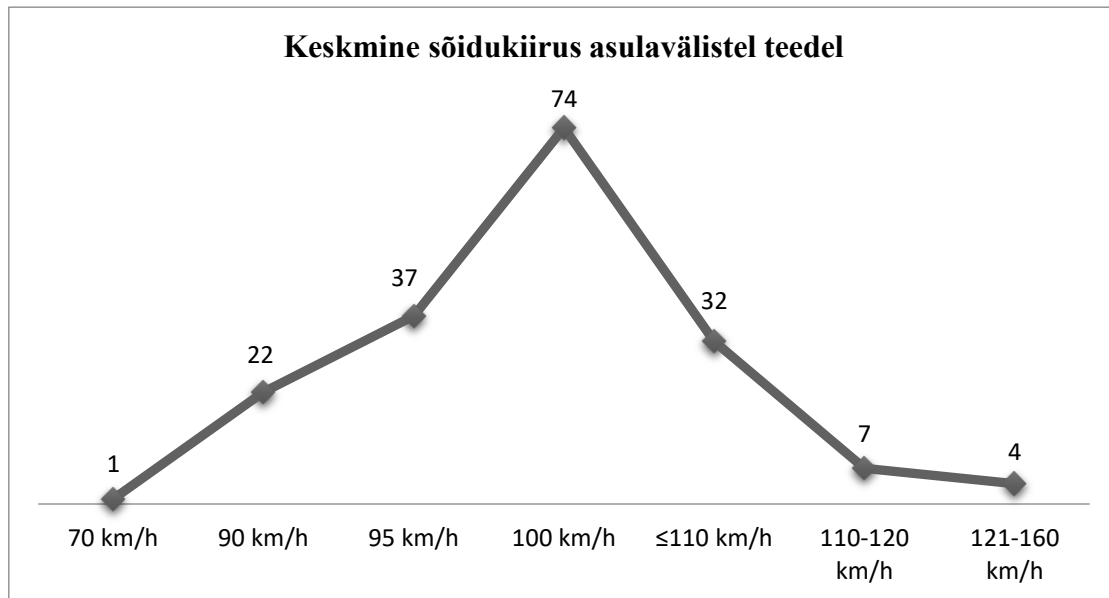
Küsimusele, kuidas hindavad noored ise enda liiklusohutusosalaseid teadmisi skaalal 1-5, kus hinne 1 on madal teadmine ning hinne 5 on väga kõrge teadmine, hindasid üle poolte vastajatest enda liiklusohutusosalaseid teadmisi kõrgeteks. Ligi neljandik noortest pidas enda teadmisi keskmiseks ning viiendik väga kõrgeks. Arvestades kõiki eelpool toodud noorte mootorsõidukijuhtide liiklusohutusosalaste küsimuste vastuseid, võib pidada nende teadmisi keskmisest kõrgemaks.

Teades vastajate seas valitsevat liiklusohutusosalaste teadmiste taset, on võimalik järgnevalt analüüsida noorte mootorsõidukijuhtide reaalselt liikluskäitumise vastavust liiklusohutusele. Vastustest nagu „*Enamasti järgin, kuid pisemaid rikkumisi esineb. Samas rikun reegleid ka töö tõttu.*”, annab tunnistust, et üldjuhul käitutatakse vastavalt Liiklusseaduses sätestatud normidele, kuid esineb ka teatud kõrvalkaldumisi. Noori, kes juhivad kogu aeg Liiklusseadusest, on 8%: „*Üritan olla väga kohusetundlik liikleja arvestades ka teiste liiklejatega, kuid väga palju leidub selliseid juhte, kes teistega ei arvesta ja seetõttu olen pooleldi sunniviisiliselt pidanud mõnda reeglit rikkuma. Enne alati veendun, et minu tegevus ei takistaks kellegi liiklemist.*” Noorte vastajate poolt oli kõige korduvamaks tegevuseks, millest asulavälistel teedel sõites ei juhinduta, piirkiirus 78%, millele järgnes kõrvalised tegevused sõiduki juhtimise ajal 51%-ga. Ka ohutu pikivahe ebapiisavat hoidmist on 42% noortest tunnistanud korduvaks tegevuseks asulavälisel teel sõites.

Heade ilmastiku- ja teoludega sõidavad üle poole noortest mootorsõidukijuhtidest keskmiselt kiirusega 100 km/h. Vastajate seas leidis aga 11 noort, kelle sõidukiirus jääb vahemikku 110-160 km/h (Joonis 4).

Vastanute hulgas leidis neli noort, kes vastasid, et sõidavad asulavälisel teel keskmiselt kiirusega 100-135 km/h, 110-140 km/h, 100-160 km/h ja 150 km/h. Vastajateks olid noormehed vanuses 21 ja 25 eluaastat, kelle sõidukijuhi staažiks on keskmiselt 3 aastat. Antud juhid sooritavad möödasõite sageli, sest tuntakse, et eesliikuv sõiduk, kes sõidab piirkiirusega või alla selle, takistab nende kiiret ja sujuvat liikumist. Möödasõidu võimalust oodates sõidetakse eesliikuvale sõidukile võimalikult lähedale ning esimesel võimalusel sooritatakse manööver. Esimeseks võimaluseks võib olla nii piiratud nähtavusega teelõik kui ka liikluskorraldusvahendi „Möödasõidu keeld” ja pidevjoone mõjupiirkond. Antud noored juhid hindasid enda liikluskäitumist asulavälistel teedel üpriski ohutuks, kuid peavad ennast siiski ka riske võtvateks mootorsõidukijuhtideks.

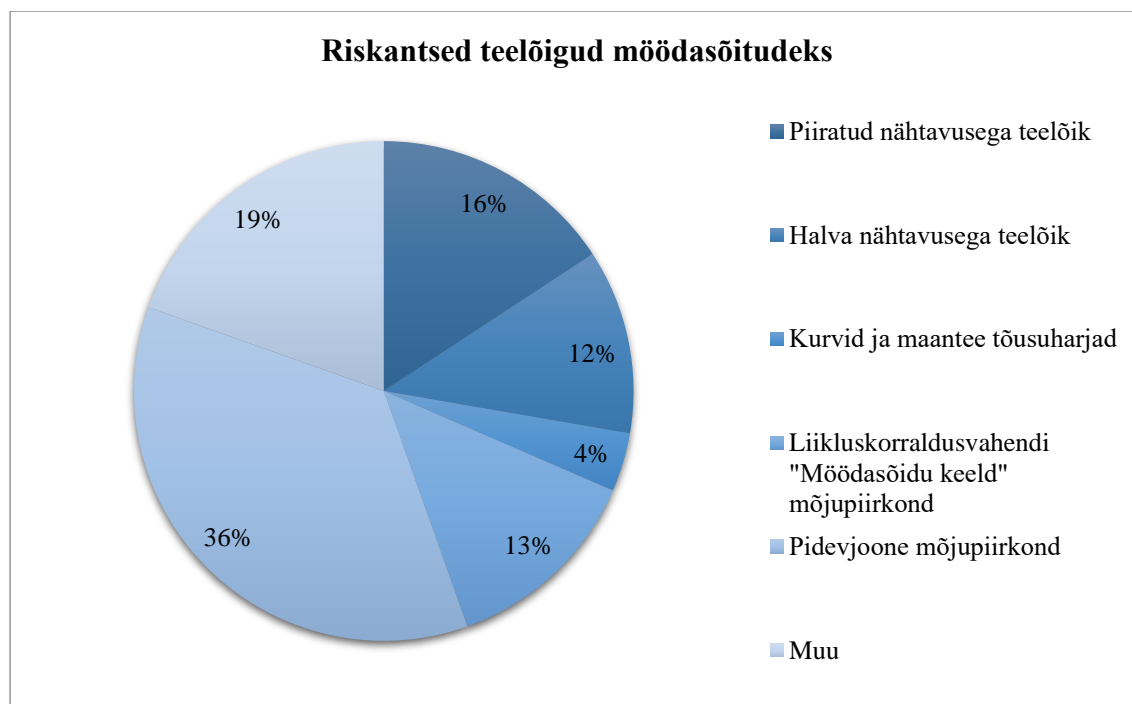
Sõidukijuhtideks, kes vastasid, et sõidavad asulavälistel teedel keskmiselt kiirusega 110-120 km/h, osutusid peamiselt 23-aastased naised, kes on osalenud liikluses aktiivselt umbes 4 aastat. Mõõdasõite teevad antud juhid mõnikord, mis tähendab seda, et keskmine kiirus jääb antud vahemikku sel juhul, kui tegemist on hõredama liiklustihedusega maanteega.



Joonis 4. Noorte mootorsõidukijuhtide keskmine sõidukiirus asulavälistel teedel (autori koostatud)

Analüüsid eelnevas kahes lõigus esitatud andmeid, saab öelda, et ohtlikkuse astmelt moodustab valimi järgselt 6% noortest sellisteks liiklusriskeerivalt käituvateks inimesteks, kes tahtlikult seavad ohtu ka teiste liiklejate elu ja tervise, eelkõige kiirustades ja sooritades riskantseid manöövreid.

Küsimusele, kui tihti sooritavad noored mootorsõidukijuhid asulavälistel teedel mõõdasõite, vastasid üle poolte küsitletutest, et sooritavad manöövrit mõnikord, veerand noortest väga harva ning viiendik noortest sageli. Riskantsete teelõikude hulgast, kus noored on sooritanud mõõdasõite, osutus pidevjoone mõjupiirkond ehk mõõdasõidu keeluala kõige enamlevinumaks (Joonis 5).



Joonis 5. Riskantsete teelõikude kasutamine möödasõitude sooritamiseks (autori koostatud)

Protsentuaalselt järgnes sellele valikvastus „Muu”, kus üldiselt vastasid noored mootorsõidukijuhid, et väljapakutud teelõikudel nad möödasõite ei soorita. Selgitused, mis noored andsid, olid järgnevad: „Sooritan möödasõite teelõigul, kus nähtavusega pole probleeme. Probleem ilmneb eesliikuv autojuhil, kes ei sõida ettenähtud kiirusega.”

„Teen sageli möödasõite, kuid kohas kus on see võimalik ja olen 200% kindel et see ei ohustaks mind ega teisi sõidukeid.”

„Üldiselt pigem pelgan möödasõite, eriti pimedas. Kontrollin ja veendun ohutuses mitmekordselt enne möödasõidu sooritamist.”

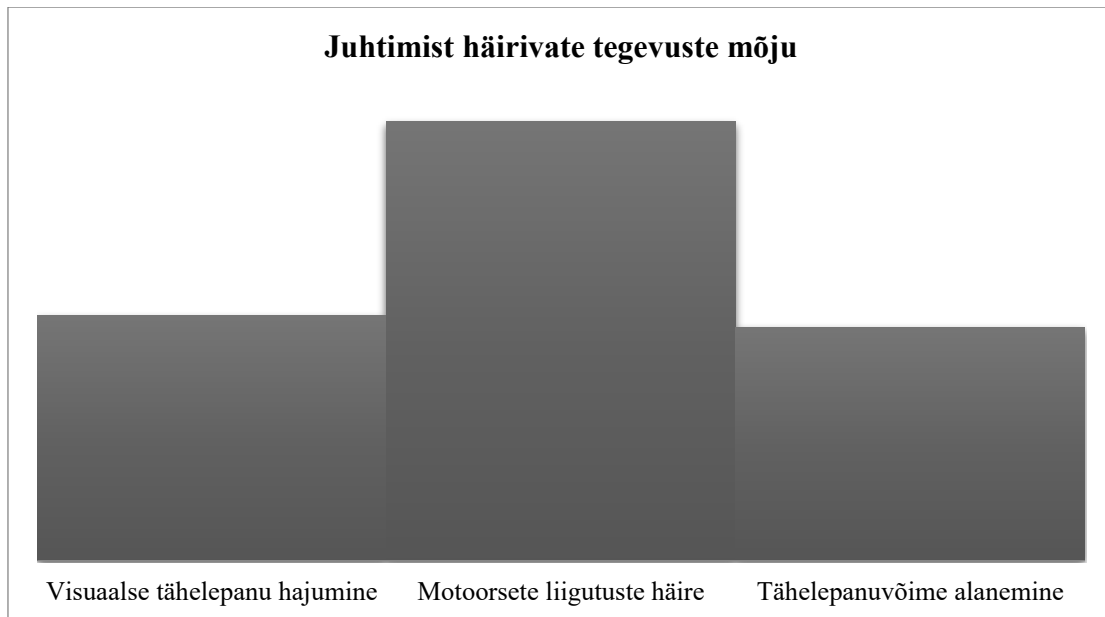
„Ohtlik möödasõit on minu hinnangul kõige riskantsem liigutus, mida autoroolis teha saab. Seega väldin möödasõite igal võimalusel ka siis kui see tähendab 10- 20 km/h aeglasemalt sõitmist. Kui on vaja mööda sõita, siis igal juhul sirgel teelõigul.”

Möödasõidu sooritamise üheks peamiseks põhjusteks on eesliikuva sõiduki liikumine piirkiirusest aeglasemalt ja tema ebatavapärane sõidustiil. Pool noortest tõdes, et lisaks eelpool toodule takistab eesliikuv sõiduk nende kiiret ja sujuvat liikumist. Üksteise järel ei soovi 20% juhtidest sõita, sest eesliikuv sõiduk piirab vaatevälja ning pigem välditakse veoautode taga sõitmist. Ajaline faktor, kus soovitakse sihtpunkti jõuda võimalikult kiiresti, sest ollakse hiljaks jäämas, omab olulist rolli möödasõitude sagedusel. Ka tehnika,

kuidas möödasõite sooritatakse, on seoses pikivahe hoidmise ja võimaliku manöövri sooritamise tekkevõimalusega varieeruvad. 65% vastajatest hoiavad piisavat pikivahet ning sooritavad möödasõidu siis, kui sõidutee on sirge ja vastassuunas lähenevaid sõidukeid ei ole tulemas. Seevastu 29% juhtidest sõidavad eesliikuvale sõidukile lähedale ning sooritavad manöövri sobival ajal. Seega pikivahe eesliikuva ja möödasõidu võimalust ootava sõiduki vahel on väiksem, kui piisav ohutu pikivahe. 4% noortest juhtidest tõdesid, et möödasõidule eelneb eesliikuja nii-öelda jälitamine, oodates esimest võimalust manööver sooritada. Antud protsendi moodustavad need juhid, kelle tavapärase sõidukiirus jääb vahemikku 110+ km/h. Ainult 2% noortest juhtidest vastasid, et valivad eesliikuva sõidukiga samasuguse kiiruse ning ei kiirusta möödasõiduga.

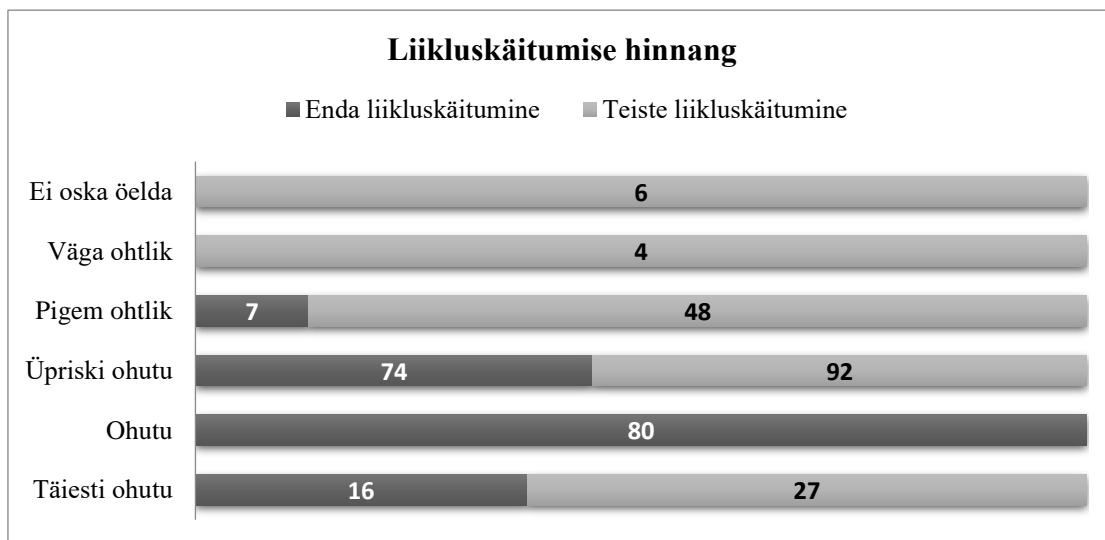
Sõiduki juhtimise ajal on kõrvalisteks tegevusteks noorte mootorsõidukijuhtide seas levinud raadiokanali või muusikafaili valimine, millele järgnes navigatsiooniseadme jälgimine. Kaasreisijatega elavalt jutustamine, rooli taga söömine ja joomine olid noorte juhtide poolt märgitud kõrgema protsentuaalsusega kui sõiduki juhtimise ajal mobiiltelefoniga rääkimine käsi vabaks jätva süsteemita. Juhtimise ajal mõttesse vajumist, kus enam ei panda ümbritsevat tähele, märkis ära peaaegu pool noortest. Sellele järgnes mobiiltelefoni käes hoidmine sõiduki juhtimise ajal, milles tõdeti, et antud hetkel sirvitakse sotsiaalmeedias. Ka paberkandjal olevate kirjutiste, teatiste või märkmete lugemist juhtimise ajal on tunnistanud viiendik noortest. Lisaks eelpool toodule märgiti noorte poolt kõrvalisteks tegevusteks veel omaette laulmist ning jope või mantli seljast võtmist sõidu ajal.

Konkretiseerides kõrvalised tegevused juhtimise mõjuskaalale, kus omavad olulist rolli nii visuaalne, mootoriline kui ka tähelepanuvõime, siis vastustest tulenevalt alanevad noorte mootorsõidukijuhtide seas kõige enam motoorsed liigutused (Joonis 6). See tähendab seda, et kõrvaliste tegevuste ajal juhitakse sõidukit peamiselt ühe käega ning teine käsi on suunatud muule kui sõiduki juhtimisele. Seejuures omab olulist rolli ka tähelepanuvõime alanemine, sest tähelepanu koondub rohkemal määral tegevusele, mida teeb teine aktiivne käsi, mis ei võta sõiduki juhtimisest osa. Et muu tegevusega tegelev käsi täidaks lisafunktsiooni põhiülesandele võimalikult korrektselt, on sunnitud juht leidma kinnitust ka visuaalselt, mis tähendab aga omakorda seda, et silmad on sõiduteelt eemaldatud. Seega on sõiduki juhtimist võimaldavate oluliste funktsioonide mõju märkimisväärselt alanenud ja piltlikult liigub sõiduk ilma juhita.



Joonis 6. Juhtimist häirivate tegevuste mõju sõiduki juhtimisel olulist rolli omavatele funktsioonidele (autori koostatud)

Paludes hinnata noortel mootorsõidukijuhtidel nii enda kui teiste kaasliiklejate liikluskäitumist, selgub, et noored sõidukijuhid peavad enda liikluskäitumist asulavälistel teedel ohutumaks kui kaasliiklejate käitumist (Joonis 7). Üldist Eesti liikluskultuuri hindavad noored sõidukijuhid pigem keskmisest paremaks.



Joonis 7. Noorte mootorsõidukijuhtide hinnang enda ja kaasliiklejate käitumisele (autor koostatud)

Küsimusele, kuidas suhtuvad noored mootorsõidukijuhid aeglasemalt sõitvatesse juhtidesse, olid vastused pigem neutraalsed ja mõistvad. Üldiselt häirib noori juhte see,

kui sõidetakse ebastabiilselt- pidurdades ja siis jällegi kiirendades, ning oluliselt aeglasemalt, vähemalt 20 km/h alla lubatud piirkiiruse, ilmastiku ja teeoludes, kus probleeme ei esine. Pöörati tähelepanu ka sellele, et kui juht sõidabki piirkiirusest aeglasemalt, peaks ta jälgima üldist liiklusvoolu ja mitte takistama endast möödumist. Nõustuti ka selles, et iga juht valib sõidukiiruse vastavalt oma oskustele ja võimetele, arvestades seejuures ilmastiku- ja teeolusid.

Vastajate kommentaarid:

„Tee ääres liiklevate osas olen austav, sest nad üritavad võimalikult vähe jalgu jääda ja märkavad endast möödujaid. Need, kes sõidavad nii nagu nad oleksid üksi teel või tegelevad mingi muu tegevusega rooli taga ja ei tee teisi märkamagi on väga ärritavad.”

„Mul pole probleemi aeglaselt sõitvate juhtidega. Probleem tekib siis, kui need inimesed ei suuda püsivalt oma aeglase kiirusega sõita. St kiirendavad ja aeglustavad.”

„Ilma põhjuseta ei peaks kuival teel, hea nähtavuse korral siiski liiklust takistama ja sõidukiiruseks ei peaks olema 80km/h. Kui aga on paks udu või libe tee siis on aeglaselt sõitmine igati õigustatud.”

„Nad võivad olla sama ohtlikud, kui kiirustavad juhid, sest tekitavad olukorra, kus teised muutuvad kärsituks ja hakkavad tegema ohtlikke manöövreid.”

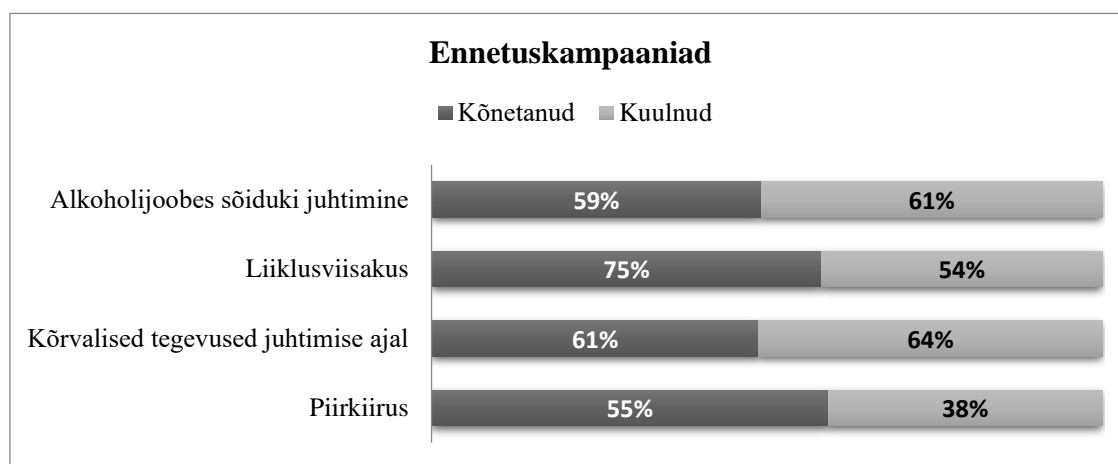
Üldjuhul vastasid noored mootorsõidukijuhid, et sooritavad aeglasemalt liikuvatest sõidukitest möödasõite, kuid tõdeti ka asjaolu, et põhjuseta aeglane sõit võib tegelikult nii endale kui ka teistele kaasliiklejatele olla ohtlik. Samas osutati ka sellele, et kaasliiklejale tunduv põhjuseta aeglane sõit võib olla tegelikult põhjendatud välisoludest mittetulenevatest faktoritest, nagu näiteks halb nägemine, hirm või on tegemist juhiga, kes on sattunud hiljuti ohuolukorda või liiklusõnnetusse. Üldjuhul ollakse algajatesse ja eakatesse juhtidesse mõistvad.

Väidete hulgast, mis puudutas liiklusriskeerivat käitumist ja noorte mootorsõidukijuhtide enda hinnangut läbi väidete nõustumise või mitte nõustumisega (Lisa 3.), saab välja tuua, et küsitluses osalenud valimi järgi ei ole noored suuremalt jaolt riske võtvad juhid. Noored, kes nõustusid antud väitega, on juhid, kelle keskmine sõidukiirus jääb vahemikku 100-120 km/h ning kes sooritavad möödasõite sageli ja riskantsetel teelõikudel. Ka väitega, mis sisaldasid endas möödasõitude ohtlikkust ja kiiruse ületamist kui ajalise faktori võitu, ei nõustunud suurem osa juhtidest. Teisest küljest jällegi valdav osa noortest juhtidest aktsepteerib asulavälisel teel, kus on lubatud sõidukiiruseks 90 km/h, sõita vähemalt kiirusega 100 km/h, sest tuntakse, et taoline kiirus on kiirem ja sujuvam.

3.2. Eakad mootorsõidukijuhid

Küsimustikule vastas kokku 56 eakat mootorsõidukijuhti. Antud valimi keskmiseks vanuseks oli 73 eluaastat ning vastajatest moodustasid mehed 54% ja naised 46% (Tabel 4). Enamik eakatest mootorsõidukijuhtidest omas A-, B-, ja C- ning vähemal määral nende autorongide kategooria juhtimisõigust. Keskmine juhtimisstaaž jäi 50 aastate ringi. Peamiselt liigeldakse nii asulasisestel ja –välistel teedel ning osaletakse liikluses iga päev või paar korda nädalas. Vastajate seas leidis üks eakas mootorsõidukijuht, kes viimase kahe aasta jooksul oli sattunud liiklusõnnetusse, mille põhjustas teine liikleja.

Eakate mootorsõidukijuhtide seas teati ennetuskampaniatest kõige rohkem kampaniaid nimega „Kui juhid, siis juhi” 64%, „Sõber ei lase purjus sõpra rooli” 61% ja „Viisakus algab meist endist. Ka liikluses” 54%-ga. Aktsioonidest mainiti ära „Kaine grupijuht”, „#libetee” ja „Lase rong läbi”. Kõige enam on eakaid mootorsõidukijuhte kõnetanud liiklusviisakuse valdkond 75% ja sellele järgnesid üpriski võrdse protsentuaalsusega piirkiiruse, kõrvaliste tegevuste ja alkoholihoobes mootorsõidukijuhtimise kampaniate valdkonnad (Joonis 8).



Joonis 8. Liiklusohutuskampaniate jõudmine sihtrühmale ja valdkondade kõnetavus eakate mootorsõidukijuhtide seas (autori koostatud)

Staažikate mootorsõidukijuhtide jaoks osutusid küsimused piirkiiruse ja ohutu pikivahe kohta lihtsateks, kus peaaegu kõik vastasid õigesti. Enamasti teevad eakad mootorsõidukijuhid ohutu pikivahe eesliikuvast sõidukist kindlaks tunnetuslikult, kogemuste ja silma järgi, kus kahe liikuva sõiduki vahele mahuks kujutletult veel

vähemalt kaks sõidukit. Üldiselt on eakatele juhtidele aga pikivahe kindlakstegemisel heaks teejuhiks teekattemärgistus, kuid välja toodi ka asjaolu, et ohutu pikivahe hindamiseks teekattemärgistusele kantud valged ruudud on niigi vähestel teedel juba ära kulunud.

Vastajate kommentaarid:

„Kui teel puudub vastav märgistus, siis loen mõttes sekundeid, kui palju kulub aega samasse punkti jõudmiseni kus oli eesliikleja, kui alustasin lugemist”

„Mõttes arvude loendamine (kakskümmend üks, kakskümmend kaks, kakskümmend kolm)”

„Mõningatel teedel on valged ruudud (tihti küll kulunud), kahe auto vahel peaks olema kaks ruutu”

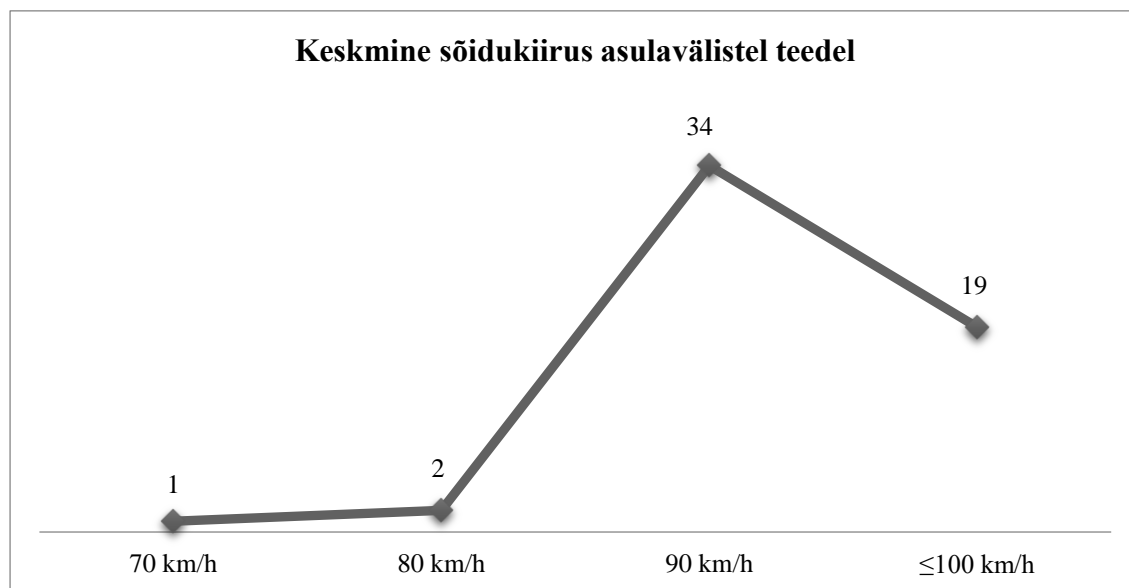
„Kui näed eessõitja numbrit lugeda, oled liiga ligidal maanteel”

Möödasõitu iseloomustavate väidete vastused varieerusid erinevate vastusevariantidega, kuid enamasti teati, et möödasõit ei ole kohustuslik, manöövrit tohib sooritada eesliikuvast sõidukist vasakult poolt ning möödasõidul ei tohi piirkiirust ületada. Kuigi enamik vastajate seast olid eelpool tooduga ühel nõul, leidis viiendik vastajatest, et möödasõit on ikkagi kohustuslik ja manöövrit tehes tohib piirkiirust ületada. Kõrvaliste tegevustega seotud väidete hulgast märkisid eakad juhid protsentuaalselt kõrgelt ära väite, et sõiduki juhtimise ajal ei tohi mobiiltelefoniga üldse rääkida. Kuna küsimus oli suunatud seadusandluses sätestatud, siis üle poole vastajatest teadis, et sõiduki juhtimise ajal ei tohi mobiiltelefoni kasutada käsi vabaks jätva süsteemita ega süüa, juua või tegeleda muude sõiduki juhtimist häirivate tegevustega.

Küsimusele, kuidas hindavad eakad enda liiklusohutusalaseid teadmisi skaalal madalast väga kõrgele, hindasid 46% enda teadmisi keskmiseks, 43% kõrgeks ja 11% väga kõrgeks. Üldiselt hinnati teadmisi keskmisteks ning arvestades eelpool toodud liiklusohutusalaste küsimuste vastuseid, on eakad juhid andnud enda teadmistele, objektiivsusest lähtuvalt, reaalse hinnangu.

Liikluskäitumisest on eakate mootorsõidukijuhtide seas kõrgelt hinnatud hoiak, milles eeskujulikult juhitudakse seadustest ja normidest. Pool vastajatest tõdes, et üldjuhul nad käituvad vastavalt seaduses sätestatud normidele, kuid esineb ka rikkumisi piirkiiruse ületamise ja ebapiisava pikivahe hoidmise näol. Vaadates alljärgnevat joonist (Joonis 9),

ongi näha, et eakate juhtide keskmine sõidukiirus jääb vahemikku 90- 100 km/h, millest peamiselt tekib normide kõrvalekaldumine.



Joonis 9. Eakate mootorsõidukijuhtide keskmine sõidukiirus asulavälistel teedel (autori koostatud)

Möödasõitude sooritamisest eakad mootorsõidukijuhid peamiselt hoiduvad, kuid vajadusel manööver sooritatakse. Küsitletute seast sooritavad asulavälistel teedel möödasõite teistest sõidukitest mõnikord 27, väga harva 18 ja sageli 5 juhti. Kuna eakad mootorsõidukijuhid peamiselt möödasõite ei soorita, siis riskantsetest teelõikudest oli ainsana esitatud möödasõit pidevjoone mõjualas, mis oli ära märgitud vaid 5 vastaja seas. Üldjuhul tehakse möödasõit alla piirkiiruse liikuvatest või ebatavapärase sõidustiiliga sõidukitest ja ainult hea nähtavusega teelõikudel ning lubatud tingimustel ehk teelõikudel, kus ei esine möödasõidu keeluala või piiratud nähtavust. Möödasõidu sooritamisel hoiavad eakad juhid eesliikuvast piisavat pikivahet ja teostavad manöövri ohututel tingimustel.

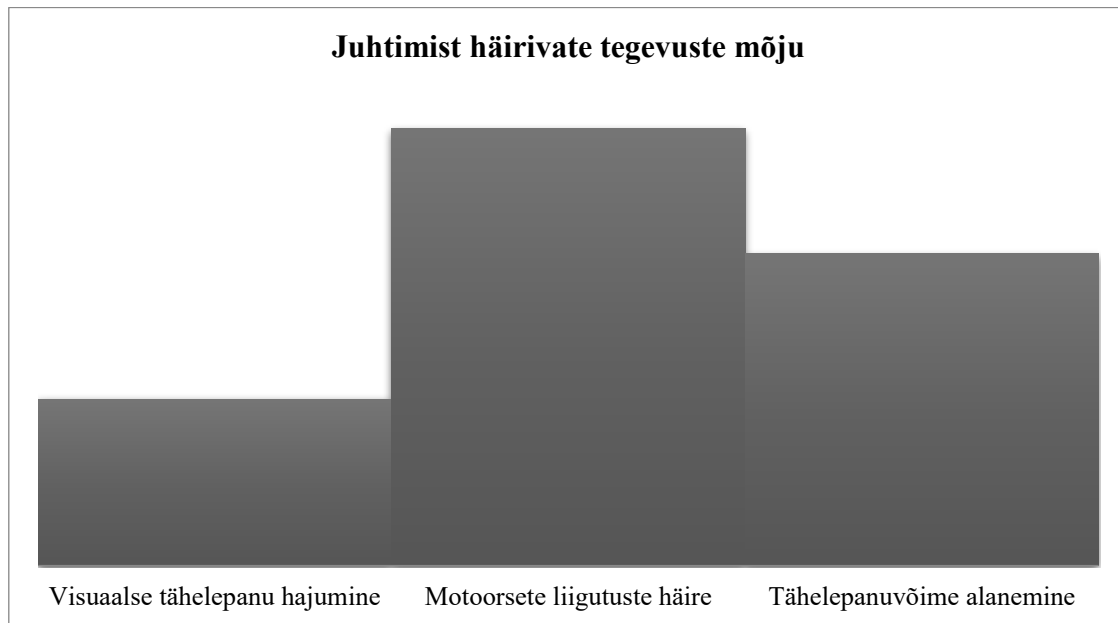
Vastajate kommentaarid möödasõidu sooritamise kohta:

„Ainult ohutul võimalusel või siis kui eesliikleja sõidab 50-60 km/h.”

„Kuna möödasõit on riskantne manööver, valin selleks hoolega kohta”

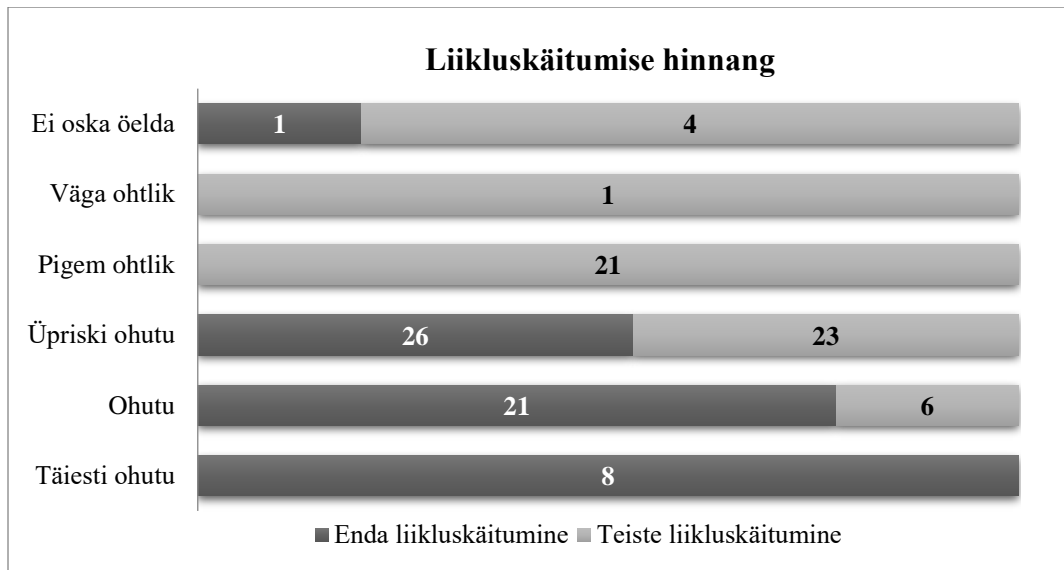
Kõrvalistest tegevustest märkis üle poole eakatest juhtidest, et on sõiduki juhtimise ajal kaasreisijatega elavalt jutustanud, mille tõttu on tähelepanu juhtimiselt kõrvale kaldunud. Viiendik juhtidest tõdesid, et on valinud raadiokanalit või muusikafaili, jälginud navigatsiooniseadet, söönud ja joonud rooli taga, mille tõttu on üks käsi juhtimistegevuselt

kõrvale viidud. Vastajate seast selgus, et ainult 9 eakat juhti on rääkinud mobiiltelefoniga käsi vabaks jätva süsteemita. Visualiseerides eakate juhtide poolt märgitud kõrvalised tegevused mõjuskaalale, on näha, et enim alanevad motoorsed liigutused ja tähelepanuvõime (Joonis 10), mis omakorda tähendab seda, et liiklusolude tajumine on raskendatud.



Joonis 10. Juhtimist häirivate tegevuste mõju sõiduki juhtimisel olulist rolli omavatele funktsioonidele (autori koostatud)

Paludes hinnata eakatel mootorsõidukijuhtidel nii enda kui ka teiste kaasliiklejate liikluskäitumist, selgus, et eakad sõidukijuhid peavad enda liikluskäitumist asulavälistel teedel üpriski ohutuks ning teiste liiklejate käitumist pigem ohtlikumaks (Joonis 11). Üldist Eesti liikluskultuuri hindavad eakad juhid pigem keskmisest halvemaks.



Joonis 11. Eakate mootorsõidukijuhtide hinnang enda ja kaasliiklejate käitumisele (autori koostatud)

Küsimusele, kuidas suhtuvad eakad mootorsõidukijuhid kiirust ületavatesse juhtidesse, olid vastused negatiivsed ja kriitilised. Toodi välja, et kiiremini sõites ei ole ajavõit niivõrd suur, kui seda on kaasliiklejate ohtu seadmine.

Vastajate kommentaarid:

„Kontroll puudub, las siis kihutab. Ma ei satu sellest närvi kuigi tihti tuleb liiklusõnnetuse ärahoidmiseks ka teepeenrale sõita.”

„Ajavõit on tühine, üle 90 sõites, kuigi nüüdisaja auto on võimeline sõitma kiiresti.”

„Neid on väga palju, eriti sõelujad, kes jõuavad ette, pidurdavad ja keeravad kõrvalteele”

Väidete hulgast, mis puudutas liiklusriskeerivat käitumist ja eakate mootorsõidukijuhtide enda hinnangut väidete nõustumise ja mitte nõustumisega (Lisa 4.), saab välja tuua, et väike protsent eakatest juhtidest aktsepteerib heade tee- ja ilmastikuoludega kiirusega 100 km/h sõitmist ja leitakse, et kiiruse ületamine ei anna eelist jõudmaks sihtpunkti ega pea ennast riske võtvateks juhtideks.

3.3. Uuringu tulemused

Valimist lähtuvalt osutus keskmiseks nooreks mootorsõidukijuhiks 22-aastane ja B-kategooria juhtimisõigust omav naine, kelle keskmine sõidukijuhi kogemus jääb nelja aastasse. Noor juht osaleb liikluses iga päev või vähemalt paar korda nädalas nii

asulasisestel kui ka -välistel teedel. Viimase kahe aasta jooksul on liiklusõnnetusse sattunud 46 noort, kus peamiselt oli liiklusõnnetuse põhjustaks noor mootorsõidukijuht ise. Üldiselt olid liiklusõnnetusse sattujateks 2- 4 aastase kogemusega noored juhid.

Kõige enam on ennetuskampaaniatest noorteni jõudnud alkoholijooobes sõiduki juhtimise ja kõrvaliste tegevuste valdkonnad. Kuigi kõrvalised tegevused on noori protsentuaalselt palju kõnetanud, tõdeti, et asulavälistel teedel tegeletakse siiski juhtimist häirivate tegevustega. Peamist osa kõrvalistest tegevustest ei moodusta mitte mobiiltelefoniga rääkimine või sotsiaalmeedia sirvimine, vaid raadiokanali või muusikafaili valimine, navigatsiooniseadme jälgimine, rooli taga söömine ja joomine ning mõttesse vajumine. Antud tegevused on maanteedel liikumise puhul inimesele loomulikud, sest vahemaad on pikad ning loomuomased vajadused nagu söömine, joomine, aga ka päevasündmuste või probleemide läbimõtestamine on passiivsematel sõiduteedel paratamatu. Seejuures on aga antud tegevused tugevalt seotud sõiduki juhtimist olulist rolli omavate tegurite alanemisel. Konkreetsete näidete puhul alanevad noortel juhtidel enim motoorsed liigutused koosmõjul visuaalse tähelepanu hajumise ja tähelepanuvõimega. Eelpool nimetatud tegevused eeldavad, et üks kätest, mis peaks täitma põhifunktsiooni- sõiduki juhtimine, tegeleb lisäülesandega, millele alateadlikult suunatakse tähelepanu ning visuaalne kontroll, mis tähendab aga seda, et põhifunktsiooni ei täideta korrektselt ja reageerimine võimalikule takistusele või ootamatusele on aeganõudvam.

Ohutu pikivahe ja piirkiiruse normi teati noorte juhtide seas väga hästi, kuid pikivahe määratlemisel oli esindatud teatav varieeruvus. Peamiselt juhitudakse pikivahe määramisel teemärgistustest, tähispostidest või liikumatu objekti jälgimisest, millest eesliikuv sõiduk möödub ning loendades sekundeid, millal sõidukijuht ise antud objektini jõuab. Kui vahemaa määratlemise ajaliseks faktoriks jääb umbes kolm sekundit, olid noored juhid veendunud, et ohutu pikivahe on piisav. Suurel hulgal oli esindatud ka pikivahe kogemuslikult või tunnetuslikult kindlakstegemine, kus silma järgi peaks kahe liikuva sõiduki vahele mahtuma ära veel vähemalt kaks sõidukit. Ka möödasõidu manöövrit oodates vastas enamik noortest juhtidest, et hoiavad piisavat pikivahet ning sooritavad möödasõidu ohutult. Seevastu viiendik noortest, oodates möödasõiduks sobivaid tingimusi, sõidavad eesliikuvale ohtlikult lähedale, mis tähendab aga seda, et takistuse ilmnemisel ei jää piisavalt aega reageerimiseks. Noored sooritavad möödasõite eelkõige seepärast, et eesliikleja sõidab piirkiirusest aeglasemalt, tundub ebatavapärase sõidustiiliga, piirab vaatevälja või takistab nende kiiret ja sujuvat liikumist. Kiire ja sujuva

liikumise all on noorte silmis aktsepteeritav asulavälistel teedel sõita keskmiselt 100 km/h. Arvestades asjaolu, et asulavälistel teedel liiklevad ka teised liiklejad, kes ei jaga noorte sõidukijuhtidega samaväärset arusaama, on liiklusvool ebahühtlane ning tekivad sõidukite kolonnid, millest pääsemiseks võtavad noored teatavaid riske möödasõitudeks. Üheks riskantseks tegevuseks noorte mootorsõidukijuhtide poolt on pidevjoone ehk möödasõidu keelualas manöövri sooritamine. Noorte seas peeti riskantsete möödasõitude võtmise üheks põhjuseks ka möödumist aeglasemalt liikuvatest sõidukitest. Kuigi üldiselt on noorte suhtumine aeglasemalt sõitvatesse juhtidesse pigem mõistev, siis teistega arvestamist oodatakse ka piirkiirusest aeglasemalt sõitvatelt juhtidelt. Toodi välja, et aeglasemalt sõitev juht peaks jälgima üldist liiklusvoolu ning tegema kõik endast oleneva, et nii temale kui ka teistele liiklejatele oleksid vastavad sõidutingimused ohutud.

Arvestades eelpool toodud üldistamist saab välja tuua, et noorte mootorsõidukijuhtide liiklusohutusosalased teadmised on keskmisest kõrgemad. Väide toetub ankeetküsimustiku liiklusohutusosalaste teadmiste ning reaalse liikluskäitumise teemablokkides olevatele vastustele ja nende selgitustele. Noored peavad enda liikluskäitumist asulavälistel teedel ohutumaks kui kaasliiklejate oma ning üldist Eesti liikluskultuuri pigem keskmisest paremaks.

Vastustest lähtuvalt osutus eakaks mootorsõidukijuhiks 73-aastane B-kategooria juhtimisõigust omav peamiselt meessoost esindaja, kelle keskmine sõidukijuhtimisstaaž ulatub 50 aastani. Eakas juht osaleb liikluses iga päev või paar korda nädalas nii asulasisestel kui –välistel teedel. Viimase kahe aasta jooksul ei ole eakas juht sattunud liiklusõnnetusse.

Ennetuskampaaniatest on eakateni kõige enam televisiooni, raadio või sotsiaalmeedia kaudu jõudnud kõrvalised tegevused sõiduki juhtimise ajal ja alkoholihoobes sõiduki juhtimise kampaaniad, kuid kõnetanud on enim liiklusviisakuse valdkond. Kuna eakad juhid peavad enda liikluskäitumist asulavälistel teedel üpris ohutuks ja teiste liiklejate käitumist pigem ohtlikumaks, mida iseloomustab ka nende Eesti üldise liikluskäitumise hinnang keskmisest halvemaks, on mõistetav, miks antud valdkond enim eakaid kõnetanud on. Kampaaniavaldkonna peamiseks sõnumiks oligi liiklusviisakuse algus juhtidest endist, ning kuna eakad on lähtuvalt reaalsele liikluskäitumise vastustele tuginedes väga seaduskuulekad, tuntakse enda hoiakutes ära eeskujuks olemist. Eakad juhid omavad aastakümnete pikkust kogemuslikku pagasit, mis on eeskätt ohutu pikivahe

määratlemisel tunnetuslik. Toetudes ankeetküsimustiku liiklusohutuslaste teadmiste teemablokile, saab väita, et eakate liiklusohutuslaste teadmised on pigem keskmised.

Eakate mootorsõidukijuhtide seas osutus peamiseks kõrvaliseks tegevuseks kaasreisijatega rääkimine. Häirivaid tegevusi mõjuskaalale asetades moodustasid suure osa raadiokanali valimine, rooli taga söömine ja joomine eeskätt just mootorsete liigutuste ja tähelepanuvõime alanemise. Võrreldes mootorsete liigutuste häire mõjuskaalat noorte mootorsõidukijuhtidega, tuleb tõdeda, et ainuüksi raadiokanali valimine või muusikafaili vahetamine ei ole niivõrd suure kaaluga kui on seda noorte poolt juhtimise ajal mobiiltelefoniga rääkimine käsi vabaks jätva süsteemita. Kuigi noorte seas kaldus tähelepanuvõime alanemine kolmandajärguliseks, siis eakate puhul oli antud tegur teisejärguline, sest keskendudes kaasreisijatega jutustamisele on tähelepanu sõiduki juhtimiselt hajutatud.

Tulemustest lähtuvalt saab järeldada, et eakad mootorsõidukijuhid toetuvad peamiselt olemasolevatele kogemustele ning ei pööra teoreetilistele lähekohtadele niivõrd tähelepanu kui seda teevad noored. Noortel mootorsõidukijuhtidel on aga vastupidiselt eakatele teoreetiline teadmine tugevam kui reaalne liikluskäitumine, kus olulist rolli omab eeskätt riskeeriva käitumise alla liigituvad käitumismustrid.

KOKKUVÕTE

Käesoleva lõputöö eesmärgiks oli välja selgitada, millised on noorte ja eakate mootorsõidukijuhtide liiklusohutusosalased teadmised seoses liiklusriskeeriva käitumisega ning milline on juhtide tegelik liikluskäitumine maanteedel. Teoreetilistes peatükkides antud ülevaade liiklusõnnetuste statistilistest andmetest ja põhjustest ning noorte ja eakate mootorsõidukijuhtide liiklusriskeeriva käitumise teguritest toetasid teemakäsitlust ning uuringu läbiviimist. Lõputöös kasutatud kombineeritud uurimismeetod kvalitatiivsest ja kvantitatiivsest uurimisstrateegiast aitas välja selgitada noorte ja eakate mootorsõidukijuhtide liiklusohutusosalaseid teadmisi ning nende käitumuslikku vastavust. Lõputöös leiti vastused autori poolt tõstatatud uurimisprobleemile ning uurimisküsimustele.

Lähtudes käesoleva lõputöö uurimisprobleemist ja –küsimustest ning toetudes uuringu tulemustele, saab välja tuua, et 18 kuni 25-aastaste mootorsõidukijuhtide liiklusohutusosalased teadmised on keskmisest kõrgemad, kuid tegelik käitumine liiklussituatsioonides pigem riske võtvam. Antud järeldus toetub peamiselt möödasõitude sooritamisele riskantsetel teelõikudel, piirkiiruse ületamisele 110+ km/h ning kõrvalistele tegevustele, kus enim sõiduki juhtimist mõjutavatest teguritest nagu motoorsed liigutused ja visuaalsus on kombineeritult häiritud tähelepanu koondumisega mujale.

Eakate, vanuses 65 aastat ning vanemate, mootorsõidukijuhtide liiklusohutusosalased teadmised seevastu on pigem keskmised, kuid nende liikluskäitumist asulavälistel teedel saab hinnata ohutuks, sest antud valim on nii liiklushoiakult kui –käitumiselt seaduskuulekam. Ainuke liiklusriskeeriv käitumine, mida töö autor kõrvalistest tegevustest eakate mootorsõidukijuhtide puhul konstateeris, oli kaasreisijatega elavalt jutustamine, raadiokanali valimine ja navigatsiooniseadme jälgimine, mille tõttu on enim sõiduki juhtimist mõjutavatest teguritest häiritud eeskätt just motoorsed liigutused koosmõjus tähelepanuvõime alanemisega.

Uurimisprobleemile sõnastatud vastuses saab toetuda võrdlusele, kus noorte teoreetilised teadmised liiklusohutusest on üpriski kõrged, kuid nende tegelik käitumine on liiklusriskeeriv. Seevastu eakate mootorsõidukijuhtide teoreetilised teadmised liiklusohutusest on võrreldes noortega madalamad, kuid nende tegelik käitumine liiklussituatsioonides on seaduskuulekam.

Toetudes eelpool toodud järeldustele tõusetub esile asjaolu, et ainuüksi liiklusohutuslaste teadmiste olemasolu ei suuda ära hoida liiklusriskeerivat käitumist. Selleks, et muutuks käitumine, on vaja, et muutuksid hoiakud liikluskultuuris, sest suur osa liikluskäitumisest on seotud ja mõjutatud just kaasliiklejate ebaviisakusest ning mitteaustusest normide suhtes. Järjepidev propageerimine ja inimeste julgustamine käituma ka liikluses viisakalt ja teistega arvestavalt on pikaajaline protsess, mille saavutamisel alaneb riskeeriv käitumine läbi hoiakute ja väärtuste muutumise kaudu. Nii nagu on ebaviisakusel ja normidest kõrvalekaldumisel tugev mõjutatus kaasliiklejate käitumisele, on ka vastupidisel protsessil vastastikune mõjutus.

Kuigi käesoleva lõputöö eesmärk sai saavutatud ning uurimisprobleemile ja -küsimustele leidis autor vastused, on võimalik antud tööd edasi arendada veel kahel teemal. Esiteks: uurida noorte ja eakate mootorsõidukijuhtide väsimus- ja haigusseisundis osalemist liikluses. Kui palju seda teadvustatakse ning kas lähedased või pereliikmed pööravad antud teematikale samaväärset tähelepanu kui alkoholijoobes sõiduki juhtimisele. Teiseks: uurida, kas piiratud juhtimisõiguse või varajase sõidukogemuse alustamise ja edaspidise liikluskäitumise vahel on teatavat omavahelist seost.

Kokkuvõtlikult- liikluskasvatus ning hoiakud ja väärtused on omavahel tugevalt põimuvad tegurid, mis omavad suurt osakaalu igapäevases mobiilsuses. Selleks, et iga liikleja jõuaks sihtpunkti võimalikult turvaliselt, on oluline roll ka kaasliiklejate käitumisel, kus ei tohiks seista silmitsi riskide võtmise ja liiklusturvalisuse kompromissi leidmise vahel.

SUMMARY

The title of the thesis is „Young and elderly drivers’ knowledge of traffic safety and corresponding risky behaviour in traffic.” The aim of this study is to find out what is young and elderly drivers’ traffic safety knowledge when it comes to risky behaviour and their real behaviour in traffic situations. The thesis consists of introduction, three main chapters, eight subchapters, two subpoints and summary.

The author of the thesis has set two research issues: What are young and elderly drivers’ traffic safety knowledge in connection with risky traffic behaviour? What is young and elderly driver’s real behaviour in traffic situations?

The thesis consists of 39 pages, 11 figures, 4 tables and 4 appendices. There are 34 references used in the thesis. In the theoretical parts of the thesis an overview of statistical data, the reasons of accidents and the factors of risky behaviour of young and elderly drivers are presented. The description of the method used in the study, results and conclusions are introduced in the third chapter. In order to carry out the study, data was collected by questionnaire using method of self-analysis.

The results of study showed that young drivers’ (18-25 years) knowledge of traffic safety is relatively high, but their real behaviour in traffic is risky. Elderly drivers’ (65 years and more) knowledge of traffic safety is lower comparing to the young, however their behaviour in real traffic is more law-abiding. In conclusion, the author of the thesis recommends promoting and encouraging drivers to behave politely and respect fellow drivers in order to change values and attitudes in traffic.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Antov, D., Banet, A., Barbier, C., et al., *European road users' risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey*. [Võrgumaterjal] Leitav: http://www.attitudes-roadsafety.eu/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=uploads/media/Sartre-4-report.pdf&t=1516182017&hash=58524df18aad11d77b25a6b8540893b8 [Kasutatud 16.01.2018].

Antov, D., Banet, A., Barbier, C., et al., of the consortium. *European road user's risk perception and mobility. SARTRE 4- Social Attitude to Road Traffic in Europe*. [Võrgumaterjal] Leitav: http://www.attitudes-roadsafety.eu/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=uploads/media/Sartre-4-booklet.pdf&t=1516182017&hash=4739b13e1dcefb3a8bbd7c206387a5d [Kasutatud 16.01.2018].

Brewer, N., Wilson, C., 1995. *Psychology and Policing*. New Jersey: Lawrence Erlbaum Associates.

Dula, C. S. & Ballard, M. E., 2003. Development and evaluation of a measure of dangerous, aggressive, negative emotional, and risky driving. *Journal of Applied Social Psychology*, 33(2), pp. 263-282. [Võrgumaterjal] Leitav: https://libres.uncg.edu/ir/asu/f/Ballard_Mary_2003_Development_and_Evaluation.pdf [Kasutatud 08.02.2018].

Dula, C. S. & Geller E. S., 2003. Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research. *Journal of Safety Research* 34, pp. 559-566. Leitav: Science Direct. [08.02.2018].

Eensoo, D., 2010. *Autojuhtide riskiv liikluskäitumine: psühholoogilise sekkumise kaugmõju sõltuvalt sotsio-demograafilistest, bioloogilistest ja isikulistest teguritest. Tartu Ülikooli teadus- ja arendustöö tellimusleping nr LSOPH09132 Maanteeametiga*. Tartu: Tartu Ülikool.

Eesti Liikluskindlustuse Fond, 2018. *Päring seisuga 21.01.2018*.

Eesti Statistikaamet, 2017. Statistikaameti andmebaas. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://andmebaas.stat.ee/Index.aspx?lang=et&DataSetCode=RV021#> [Kasutatud 05.02.2018].

Eesti Uuringukeskus, 2016. *Tähelepanematus kui turvarisk liikluses 2016. Uuringuraport*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/aruanne_tähelepanematus_kui_turvarisk_liikluses_06-2016.pdf [Kasutatud 30.10.2017].

Evans, L., 2004. *Traffic Safety*. Michigan: Science Serving Society.

Jupp, V., 2006. *The Sage Dictionary of Social Research Methods*. London: SAGE Publications Ltd.

Lagerspetz, M., 2017. *Ühiskonna uurimise meetodid. Sissejuhatus ja väljajuhatus*. Tallinn: TLÜ Kirjastus.

Langemets, M., Tiits M., Valdre T., Veskis L., Viks, Ü., Voll, P., 2009. *Eesti keele seletav sõnaraamat*. Tallinn: Eesti Keele Sihtasutus.

Liiklusseadus (2017) RT I, 07.07.2017, 8.

Maanteeamet, 2016. *Liiklusohutusprogramm 2016-2025*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/liikusohutusprogramm_2016-2025.docx [Kasutatud 18.10.2017].

Maanteeamet, 2017. *Ennetuskampaaniad*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.mnt.ee/et/liikleja/ennetuskampaaniad> [Kasutatud 04.12.2017].

Maanteeamet, 2018. *Juhiload*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.mnt.ee/et/ametist/statistika/juhiload> [Kasutatud 05.02.2018].

Maanteeamet, Politsei- ja Piirivalveamet, 2017. *Liiklusaasta 2016*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.mnt.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/statistika/2016_vol_6.pdf [Kasutatud 18.10.2017].

Martinez, R., 1997. Testimony to House Transportation and Infrastructure Committee. *Surface Transportation Subcommittee*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://one.nhtsa.gov/nhtsa/announce/testimony/aggres2.html> [Kasutatud 08.02.2018].

Mizenko, A. J., Tefft, B. C., Arnold, L., Grabowski, J., 2014. *Older American Drivers and Traffic Safety Culture: A LongROAD Study*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://newsroom.aaa.com/wp-content/uploads/2014/12/TSCI-Older-Drivers-20141.pdf> [Kasutatud 13.01.2018].

National Traffic Law Center, 2017. *Investigation and Prosecution of Distracted Driving Cases. DOT HS 812 407*. Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/documents/812407-distracteddrivingreport.pdf> [Kasutatud 12.02.2018].

Pihlak, E., 2012. *Kiirust ületavate autojuhtide kiiruse ületamise põhjused ning tagajärjed Pärnu linna näitel aastatel 2005-2011. Lõputöö*. Tallinn: Sisekaitseakadeemia.

Polders, E., Brijs, T., Vlahogianni, E., et al, 2015. *ElderSafe- Risks and countermeasures for road traffic of the elderly in Europe*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/studies/eldersafe_final_report.pdf [Kasutatud 12.01.2018].

Politsei- ja Piirivalveamet, 2018. *ALIS juhtimislaud, päring seisuga 18.01.2018 ja 12.02.2018*.

Rahandusministeerium, 2017. *Liiklusohutusprorammi elluviimiskava aastateks 2016-2019*. [Võrgumaterjal] Leitav:

https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/lop_elluviimiskava_2016-2019.xls [Kasutatud 18.10.2017].

Richter, T., Ruhl, S., Ortlepp, J., Bakaba, E., 2017. Causes, consequences and countermeasures of overtaking accidents on two-lane rural roads. *Transportation Research Procedia*, 25, pp. 1989- 2001. Leitud: Science Direct [08.02.2018].

Rosenberg, B., D., Navarro, M., A., 2018. *The SAGE Encyclopedia of Educational Research, Measurement, and Evaluation*. „Semantic Differential Scaling”. Thousand Oaks: SAGE Publications. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://dx.doi.org/10.4135/9781506326139.n624> [Kasutatud 22.04.2018].

Saks, K., 2017. Kognitiivne võimekus ja selle ealised muudatused. *Sirp*, 04. märts. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.sirp.ee/s1-artiklid/c21-teadus/kognitiivne-voimekus-ja-selle-ealised-muutused/> [Kasutatud 23.04.2018].

Schroeder, P., Kostyniuk, L., Mack, M., 2013. *2011 National Survey of Speeding Attitudes and Behaviors*. DOT HS 811 865, Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration. [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/2011_n_survey_of_speeding_attitudes_and_behaviors_811865.pdf [Kasutatud 13.01.2018].

Shawky, M. A. & Kishta, M., 2017. Investigating Factors Affecting the Occurrence and Severity of Rear- End Crashes. *Transportation Research Procedia*, 25, pp. 2098- 2107. Leitud: Science Direct. [08.02.2018].

Tooding, L., M., 2015. *Andmete analüüs ja tõlgendamine sotsiaalteadustes*. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus.

Toomsoo, Q., 2017. *Eakate autojuhtide toimetulek liikluses*. Bakalaureusetöö. Tallinn: Tallinna Tehnikaülikool.

WHO, FIA- Foundation, GRSP, 2008. *Speed management: a road safety manual for decision- makers and practitioners*. Geneva: Global Road Safety Partnership. [Võrgumaterjal] Leitav: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/43915/1/9782940395040_eng.pdf [Kasutatud 16.01.2018].

Õunapuu, L., 2014. *Kvalitatiivne ja kvantitatiivne uurimisviis sotsiaalteaduses*. Tartu: Tartu Ülikool.

JOONISTE JA TABELITE LOETELU

Joonis 1. Juhtimisõiguse omanike vanuseline jaotus perioodil 2012-2016 (Maanteeamet, Politsei- ja Piirivalveamet, 2017, lk 39).....	9
Joonis 2. Liiklusõnnetusse sattumise ja põhjustajate osakaal noorte mootorsõidukijuhtide seas (autori koostatud)	25
Joonis 3. Liiklusohutuskampaaniate jõudmine sihtrühmale ja valdkondade kõnetavus noorte mootorsõidukijuhtide seas (autori koostatud).....	25
Joonis 4. Noorte mootorsõidukijuhtide keskmine sõidukiirus asulavälistel teedel (autori koostatud).....	28
Joonis 5. Riskantsete teelõikude kasutamine möödasõitute sooritamiseks (autori koostatud).....	29
Joonis 6. Juhtimist häirivate tegevuste mõju sõiduki juhtimisel olulist rolli omavatele funktsioonidele (autori koostatud)	31
Joonis 7. Noorte mootorsõidukijuhtide hinnang enda ja kaasliiklejate käitumisele (autor koostatud).....	31
Joonis 8. Liiklusohutuskampaaniate jõudmine sihtrühmale ja valdkondade kõnetavus eakate mootorsõidukijuhtide seas (autori koostatud).....	33
Joonis 9. Eakate mootorsõidukijuhtide keskmine sõidukiirus asulavälistel teedel (autori koostatud).....	35
Joonis 10. Juhtimist häirivate tegevuste mõju sõiduki juhtimisel olulist rolli omavatele funktsioonidele (autori koostatud)	36
Joonis 11. Eakate mootorsõidukijuhtide hinnang enda ja kaasliiklejate käitumisele (autori koostatud).....	37
Tabel 1. Rahvastiku jaotus vanuserühmade järgi aastatel 2016-2017 (Eesti Statistikaamet, 2017, tabel autori koostatud).....	8
Tabel 2. Noorte ja eakate mootorsõidukijuhtide poolt põhjustatud inimkannatanutega liiklusõnnetused perioodil 2016-2017 (Politsei- ja Piirivalveamet, 2018, tabel autori koostatud).....	10
Tabel 3. Noorte ja eakate juhtide poolt põhjustatud varakahjudega liiklusõnnetused perioodil 2016-2017 (Eesti Liikluskindlustuse Fond, 2018, tabel autori koostatud).....	13
Tabel 4. Vastajate jaotus valimi, soo, keskmise vanuse ja juhtimisstaaži alusel (autori koostatud).....	24

LISAD

Lisa 1. Ankeetküsimustik noortele mootorsõidukijuhtidele

Noored mootorsõidukijuhid

Tere!

Olen Sisekaitseakadeemia Politsei- ja piirivalvekolledži kolmanda kursuse üliõpilane ning kirjutan lõputööd teemal „Noorte ja eakate mootorsõidukijuhtide liiklusriskeeriva- ja ohutuse alaste teadmiste käitumuslik vastavus“. Alljärgnev küsimustik on suunatud 18- 25 aastastele mootorsõidukijuhtidele. Küsitluse eesmärgiks on välja selgitada, milline on noorte mootorsõidukijuhtide liiklusohutusosalased teadmised ning milline on juhtide tegelik käitumine liiklussituatsioonides. Alljärgnev ankeet koosneb 4 osast ning sisaldab endas kokku 30 valikvastuste ja avatud vastustega küsimust. Küsimustikule vastamine võtab hinnanguliselt aega 15 minutit.

Et saada võimalik realistlik ülevaade liikluses toimuvast palun ma T eil vastata alljärgnevatele küsimustele võimalikult ausalt pidades silmas eelkõige T eie endi liiklusohutusosalaseid teadmisi ja reaalsel käitumist liiklussituatsioonides. Küsimustik on anonüümne ja andmeid ei seostata ühegi konkreetse vastajaga. Küsitluse tulemusi kasutatakse vaid statistilistes analüüside ja avaldatakse üldistatuna.

Ette tänades,
Sisekaitseakadeemia Politsei- ja piirivalvekolledži kadett
Mare Maalmeister

* Kohustuslik

ÜLDANDMED

1. Vanus *

2. Sugu *

Märkige ainult üks ovaal.

Naine

Mees

3. Juhtimisõiguse olemasolu *

Märkige ainult üks ovaal.

Jah

Jah, esmane juhiluba

4. Enne esmaseid juhilube omasite piiratud juhtimisõigust?

Märkige ainult üks ovaal.

Jah

Ei

Muu: _____

5. Juhtimisõiguse kategooria

6. Mitu aastat olete osalenud aktiivselt liikluses mootorsõidukijuhina? *

LIIKLUSHARJUMUSED

7. Kus Te peamiselt mootorsõidukijuhina liiklete, kas...

Valige sobivaim vastusevariant

Märkige ainult üks ovaal.

- asulasisestel teedel
- asulavälistel teedel
- nii asulasisestel kui -välistel teedel võrdsest

8. Mootorsõidukijuhina osalete liikluses keskmiselt:

Valige sobivaim vastusevariant

Märkige ainult üks ovaal.

- paar korda kuus
- mõned korrad kuus
- kord nädalas
- paar korda nädalas
- igapäevaselt

9. Kas olete viimase kahe aasta jooksul sattunud mootorsõidukijuhina liiklusõnnetusse?

Märkige ainult üks ovaal.

- Jah
- Ei

10. Kui vastasite eelnevale küsimusele "Jah", siis kes oli liiklusõnnetuse põhjustaja?

Märkige ainult üks ovaal.

- Mina
- Teine liikleja

LIIKLUSOHUTUSALASED TEADMISED

11. Millistest alljärgnevatest ennetuskampaaniatest olete viimase kahe aasta jooksul raadiost, televisiorist või sotsiaalmeedia vahendusel kuulnud?

Märkige sobivam(ad)

Märkige kõik sobivad.

- "Sõber ei lase purjus sõpra rooli"
- "Kui juhid, siis juhi"
- "Ole inimene! Jälgi piirkirust"
- "Ka vähe on liiga palju"
- "Liitu kiirusjälgijatega"
- "Viisakus algab meist endast. Ka liikluses"
- Muu: _____

12. Milline ennetuskampaania valdkond on T eid mootorsõidukijuhina kõige enam kõnetanud?

Märkige sobivam(ad)
Märkige kõik sobivad.

- Piirkiirus
- Kõrvalised tegevused mootorsõiduki juhtimise ajal
- Liiklusviisakus
- Alkoholi jooobes sõiduki juhtimine
- Muu: _____

13. Milline on lubatud sõidukiirus asulavälistel teedel seadusandluse alusel, kui ei ole liikluskorraldusvahendiga märgitud teisiti? *

14. Kui suur peab normaaltingimustel olema asulavälisel teel ohutu pikivahe eesliikuvast sõidukist? *

Märkige ainult üks ovaal.

- Vähemalt 1 sekund
- Vähemalt 2 sekundit
- Vähemalt 3 sekundit

15. Kuidas saate mootorsõidukijuhina ohutu pikivahe olemasolu eesliikuvast sõidukist kindlaks teha? *

16. Millised väited alljärgnevatest iseloomustavad möödasõitu?

Märkige sobivam(ad)
Märkige kõik sobivad.

- Möödasõit on kohustuslik manööver
- Möödasõit ei ole kohustuslik manööver
- Eesliikuvast sõidukist tohib mööda sõita vasakult
- Eesliikuvast sõidukist tohib mööda sõita paremalt
- Möödasõidul tohib piirkiirust ületada
- Möödasõidul ei tohi piirkiirust ületada

17. Mil moel on seadusandlus sätestanud sõiduki juhtimise ajal kõrvalised tegevused?

Sõiduki juhtimise ajal...

Märkige kõik sobivad.

- ei tohi mobiiltelefoniga rääkida
- ei tohi mobiiltelefoni käes hoida
- ei tohi mobiiltelefoni kasutada käed vabaks jätva süsteemita
- ei tohi rääkida kaasreisijatega
- ei tohi süüa, juua ega tegeleda muude sõiduki juhtimist häirivate tegevustega

18. Kuidas hindate oma liiklusohutusaseid teadmisi skaalal 1-5?

1- Madal 2- Pigem madal 3- Keskmine 4- Kõrge 5- Väga kõrge

Märkige ainult üks ovaal.

	1	2	3	4	5	
Madal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Väga kõrge

REAALNE LIIKLUSKÄITUMINE

19. Milline on T eie liikushoiak mootorsõidukjuhina, kas käitute vastavalt seaduses sätestatud normidele? *

Valige sobivaim vastusevariant

Märkige ainult üks ovaal.

- Ei, üldse mitte
- Vahepeal
- Üldjuhul jah
- Juhindun kogu aeg Liiklusseadusest
- Muu: _____

20. Millised alljärgnevat tegevusi olete mootorsõidukjuhina asulavälisel teel sõites korduvalt teinud?

Vastake antud küsimusele, kui eelneva küsimuse vastus oli "Ei, üldse mitte"; "V ahepeal" või "Üldjuhul, jah".

Märkige kõik sobivad.

- Ei juhindu piirkirusest
- Ei hoia piisavalt ohutut pikivahet
- Sooritan pidevalt ohtlikke möödasõite
- Tegelen sõiduki juhtimisel kõrvaliste tegevustega
- Muu: _____

21. Kui tegemist on väga heade ilmastiku- ja teoludega, siis millisel kiirusel T e peamiselt asulavälistel teedel (maanteedel) sõidate? *

22. Kui tihti sooritate asulavälistel teedel möödasõite teistest sõidukitest?

Valige sobivaim vastusevariant.
Märkige ainult üks ovaal.

- Sageli
- Mõnikord
- Väga harva
- Üldse mitte
- Ei oska öelda

23. Millistel alljärgnevatel teelõikudel olete sooritanud möödasõite?

Märkige sobivam(ad)
Märkige kõik sobivad.

- Püüratud nähtavusega teelõigul
- Halva nähtavusega teelõigul
- Kurvide ja maantee tõusuharjade varjus
- Liikluskorraldusvahendi "Möödasõidu keeld" mõjupiirkonnas
- Pidevjoone mõjupiirkonnas
- Muu: _____

24. Mis põhjustel sooritate möödasõitu eesliikuvast sõidukist?

Siis kui eesliikuv sõiduk...
Märkige kõik sobivad.

- sõidab kiirusega alla 90 km/h
- sõidab kiirusega 90 km/h
- takistab T eie kiiret ja sujuvat liikumist
- tundub Teile sõidustiili poolest ebatavapärane (nt pidevalt kurvides aeglustab ja sirgel teel kiirendab)
- Te ei taha üksteise järel sõita
- Teil on kiire
- Muu: _____

25. Kuidas sooritate möödasõite eesliikuvast sõidukist kaherealisel maanteel?

Valige sobivaim vastusevariant.
Märkige ainult üks ovaal.

- Sõidan eesliikuvale sõidukile lähedale ning sobival ajal teen manöövri
- Hoian piisavat pikivahet ning kui sõidutee on sirge ja vastassuunas lähenevaid sõidukeid eespool ei ole tulemas, sooritan möödasõidu
- Olles eesliikujale võimalikult lähedal "jälitan" teda seni, kuni tekib esimene võimalus manööver sooritada
- Kui jõuan eesliikuvale sõidukile järgi, siis ei hakka möödasõitu sooritama, vaid sõidan rahulikult tema taga
- Muu: _____

26. Milliste tegevustega sõiduki juhtimise ajal olete tegelenud?

Märkige sobivam(ad)

Märkige kõik sobivad.

- navigatsiooni/ GPS jälgimine
- raadiokanali või muusikafaili valimine
- mobiiltelefoni käes hoidmine (sotsiaalmeedia sirvimine)
- mobiiltelefoniga rääkimine käsi vabaks jätva süsteemiga
- paberkandjal kirjutiste, teatiste, märkmete vms lugemine
- rooli taga joomine, söömine
- kaasreisijatega elavalt jutustamine
- mõttesse vajumine, kus ei pane tähele enam ümbritsevat
- Muu: _____

27. Kuidas hindate enda ja teiste mootorsõidukijuhtide liikluskäitumist asulavälistel teedel? *

Märkige ainult üks ovaal rea kohta.

	Täiesti ohutu	Ohutu	Õpriski ohutu	Pigem ohtlik	Väga ohtlik	Ei oska öelda
Enda liikluskäitumine	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Teiste liikluskäitumine	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

28. Milline on T eie suhtumine aeglasemalt sõitvatesse juhtidesse? *

29. Milliste alljärgnevate väidetaga olete nõus? *

Märkige ainult üks ovaal rea kohta.

	Ei nõustu	Pigem ei nõustu	Pigem nõustun	Nõustun täiesti
Kui eesliikuv sõiduk sõidab aeglaselt, siis olen valmis temast mööduma möödasõidu keelu alas, pidevjoone mõjualas, paremalt poolt või sõidutee laiendusi ära kasutades	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ma tunnen, et kiiruse ületamine annab mulle suurema eelise jõudmaks sihtpunkti teistest kiiremini	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kui ma teen möödasõitu kaherealisel maanteel, siis tavaliselt on vastassuunast lähenev sõiduk vahetult enne möödasõidu lõpetamist mulle liiga lähedal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ma arvan, et olen riski võttev mootorsõidukijuht	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Heade tee- ja ilmastikuoludega on kaherealistel maanteedel aktsepteeritav sõita vähemalt kiirusega 100 km/h	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

30. Kuidas hindate Eesti üldist liikuskultuuri?

1- Väga halb 2- Pigem halb 3- Keskmine 4-Pigem hea 5- Väga hea

Märkige ainult üks ovaal.

	1	2	3	4	5	
Väga halb	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Väga hea

Aitäh vastamast!

Lisa 2. Ankeetküsimustik eakatele mootorsõidukijuhtidele

Eakatele mootorsõidukijuhtidele

Tere!

Olen Sisekaitseakadeemia Politsei- ja piirivalvekolledži kolmanda kursuse õiõpilane ning kirjutan lõputööd teemal „Noorte ja eakate mootorsõidukijuhtide liiklusriskeeriva- ja ohutuse alaste teadmiste käitumuslik vastavus“. Alljärgnev küsimustik on suunatud 65 aastat ja vanematele mootorsõidukijuhtidele. Küsitluse eesmärgiks on välja selgitada, milline on eakate mootorsõidukijuhtide liiklusohutusosalased teadmised ning milline on juhtide tegelik käitumine liiklusesituatsioonides.

Alljärgnev ankeet koosneb 4 osast ning sisaldab endas kokku 29 valikvastuste ja avatud vastustega küsimust. Küsimustikule vastamine võtab hinnanguliselt aega 15 minutit.

Et saada võimalik reaalistik ülevaade liikluses toimuvast palun ma Teie vastata alljärgnevatele küsimustele võimalikult ausalt pidades silmas eelkõige Teie endi liiklusohutusosalaseid teadmisi ja reaalselt käitumist liiklusesituatsioonides. Küsimustik on anonõmne ja andmeid ei seostata õhegi konkreetse vastajaga. Küsitluse tulemusi kasutatakse vaid statistilistes analõõsides ja avaldatakse õidistatuna.

Ette tänades,
Sisekaitseakadeemia Politsei- ja piirivalvekolledži kadetti
Mare Maamelster

* Kohustuslik

ÜLDANDMED

1. Vanus *

2. Sugu *

Märgige ainult üks ovaal.

Naine

Mees

3. Juhtimisõiguse olemasolu *

Märgige ainult üks ovaal.

Jah

Ei

Kui vastasite eelnevale küsimusele "Ei", siis Teie jaoks on küsimustikule vastamine lõppenud.

4. Juhtimisõiguse kategooria

5. Mitu aastat olete osalenud aktiivselt liikluses mootorsõidukijuhina? *

LIIKLUSHARJUMUSED

6. Kus Te peamiselt mootorsõidukijuhina liiklete, kas...

Vallige sobivaim vastusevariant

Märkige ainult üks ovaal.

- asulasisestel teedel
- asulavälistel teedel
- nii asulasisestel kui -välistel teedel võrdselt

7. Mootorsõidukijuhina ostate liikluses keskmiselt:

Vallige sobivaim vastusevariant

Märkige ainult üks ovaal.

- paar korda kuus
- mõned korrad kuus
- kord nädalas
- paar korda nädalas
- igapäevaselt

8. Kas olete viimase kahe aasta jooksul sattunud mootorsõidukijuhina liiklusõnnetusse?

Märkige ainult üks ovaal.

- Jah
- Ei

9. Kui vastasite eelnevale küsimusele "Jah", siis kes oli liiklusõnnetuse põhjustaja?

Märkige ainult üks ovaal.

- Mina
- Teine liikleja

LIIKLUSOHUTUSALASED TEADMISED

10. Millistest alljärgnevatest ennetuskampaaniatest olete viimase kahe aasta jooksul raadioet, televiisorist või sotsiaalmeedia vahendusel kuulnud?

Märkige sobivam(ad)

Märkige kõik sobivad.

- "Sõber ei lase purjus sõpra rool"
- "Kui juhid, siis juhi"
- "Ole inimene! Jälgi piirkilust"
- "Ka vähe on liiga palju"
- "Litu kilrusjälgijatega"
- "Vilsakus algab meist endast. Ka liikluses"
- Muu: _____

11. Milline ennetuskampaania valdkond on Teid mootorsõidukijuhina kõige enam kõnetanud?

Märkige sobivam(ad)

Märkige kõik sobivad.

- Pliirklirus
- Kõrvalised tegevused mootorsõiduki juhtimise ajal
- Liiklusviisakus
- Alkohooljoobes sõiduki juhtimine
- Muu: _____

12. Milline on lubatud sõidukilirus asulavälisel teedel seadusandluse alusel, kui ei ole liikluskorraldusvahendiga märgitud teisiti? *

13. Kui suur peab normaaltingimustel olema asulavälisel teel ohutu pikivahe eesliikuvast sõidukist? *

Märkige ainult üks ovaal.

- Vähemalt 1 sekund
- Vähemalt 2 sekundit
- Vähemalt 3 sekundit

14. Kuidas saate mootorsõidukijuhina ohutu pikivahe olemasolu eesliikuvast sõidukist kindlaks teha? *

15. Millised väited alljärgnevatest iseloomustavad möödasõitu?

Märkige sobivam(ad)

Märkige kõik sobivad.

- On kohustuslik manööver
- Ei ole kohustuslik manööver
- Eesliikuvast sõidukist tohib mööda sõita vasakult
- Eesliikuvast sõidukist tohib mööda sõita paremalt
- Möödastõidul tohib pliirklirust ületada
- Möödastõidul ei tohi pliirklirust ületada

16. Mil moel on seadusandlus sätestanud sõiduki juhtimise ajal kõrvalised tegevused?

Sõiduki juhtimise ajal...

Märkike kõik sobivad.

- ei tohi mobiiltelefoniga rääkida
- ei tohi mobiiltelefoni käes hoida
- ei tohi mobiiltelefoni kasutada käed vabaks jätva süsteemita
- ei tohi rääkida kaasreisijatega
- ei tohi süüa, juua ega tegeleda muude sõiduki juhtimist häirivate tegevustega

17. Kuidas hindate oma liiklusohutusalaselt teadmisi skaalal 1-5?

1- Madal 2- Pigem madal 3- Keskmine 4- Kõrge 5- Väga kõrge

Märkike ainult üks ovaal.

	1	2	3	4	5	
Madal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Väga kõrge

REAALNE LIIKLUSKÄITUMINE

18. Milline on Teie liiklushoiak mootorsõidukijuhina, kas käitute vastavalt seaduses sätestatud normidele? *

Valige sobivaim vastusevariant

Märkike ainult üks ovaal.

- Ei, üldse mitte
- Vahepeal
- Üldjuhul jah
- Juhindun kogu aeg Liiklusseadusest
- Muu: _____

19. Millised alljärgnevalt tegevused olete mootorsõidukijuhina asulavälisel teel sõites korduvalt teinud?

Vastake antud küsimusele, kui eelneva küsimuse vastus oli "Ei, üldse mitte"; "Vahepeal" või "Üldjuhul, jah".

Märkike kõik sobivad.

- Ei juhindu piirkirusest
- Ei hola piisavalt ohutut pikivahet
- Sooritan pidevalt ohtlikke möödasõite
- Tegelen sõiduki juhtimisel kõrvaliste tegevustega
- Muu: _____

20. Kui tegemist on väga heade ilmastiku- ja teetoludega, siis millisel kiirusel Te peamiselt asulavälistel teedel (maanteedel) sõidate? *

21. Kui tihti sooritate asulavälisel teedel möödasõite teistest sõidukitest?

Valige sobivaim vastusevariant

Märkige ainult üks ovaal.

- Sageli
- Mõnikord
- Väga harva
- Üldse mitte
- Ei oska öelda

22. Millistel alljärgnevatel teelõikudel olete sooritanud möödasõite?

Märkige sobivam(ad)

Märkige kõik sobivad.

- Piiratud nähtavusega teelõigul
- Halva nähtavusega teelõigul
- Kurvide ja maantee tõusuharjade varjus
- Liikluskorraldusvahendi "Möödasõidu keeld" mõjupiirkonnas
- Pidevjoone mõjupiirkonnas
- Muu: _____

23. Mis põhjustel sooritate möödasõitu eesliikuvast sõidukist?

Siis kui eesliikuv sõiduk...

Märkige kõik sobivad.

- sõidab kiirusega alla 90 km/h
- sõidab kiirusega 90 km/h
- takistab Teile kilret ja sujuvat liikumist
- tundub Teile sõidustili poolest ebatavapärane (nt pidevalt kurvides aeglustab ja sirgel teel kiirendab)
- Te ei taha üksteise järel sõita
- Teil on kilre
- Muu: _____

24. Kuidas sooritate möödasõite eesliikuvast sõidukist kaherealisel maanteel?

Valige sobivaim vastusevariant

Märkige ainult üks ovaal.

- Sõidan eesliikuvale sõidukile lähedale ning sobival ajal teen manöövri
- Holan piltsavat pikivahet ning kui sõidutee on sirge ja vastassuunas lähenevaid sõidukeid eespool ei ole tulemas, sooritan möödasõidu
- Olles eesliikujale võimalikult lähedal "jälitan" teda seni, kuni tekib esimene võimalus manööver sooritada
- Kui jõuan eesliikuvale sõidukile järgi, siis ei hakka möödasõitu sooritama, vaid sõidan rahulikult tema taga
- Muu: _____

25. Milliste tegevustega sõiduki juhtimise ajal olete tegelenud?

Märkige sobivam(ad)

Märkige kõik sobivad.

- navigatsioon/ GPS jälgimine
- raadiokanali või muusikafaili valimine
- mobiiltelefoni käes holdmine (sotsiaalmeedia sirvimine)
- mobiiltelefoniga rääkimine käsi vabaks jätva süsteemiga
- paberkandjal kirjutiste, teatiste, märkmete vms lugemine
- rooli taga joomine, söömine
- kaasreisijatega elavalt jutustamine
- mõttesse vajumine, kus ei pane tähele enam ümbritsevat
- Muu: _____

26. Kuidas hindate enda ja teiste mootorsõidukijuhtide liikluskäitumist asulavälistel teedel? *

Märkige ainult üks ovaal rea kohta.

	Täiesti ohutu	Ohutu	Õpriski ohutu	Pigem ohtlik	Väga ohtlik	Ei oska öelda
Enda liikluskäitumine	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Teiste liikluskäitumine	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

27. Milline on Teie suhtumine kiirust ületavatesse juhtidesse? *

28. Milliste alljärgnevate väidetaga olete nõus? *

Märkige ainult üks ovaal rea kohta.

	Ei nõustu	Pigem ei nõustu	Pigem nõustun	Nõustun täiesti
Kui eesliikuv sõiduk sõidab aeglaselt, siis olen valmis temast mööduma möödasõidu keelualas, pidevjoone mõjualas, paremalt poolt või sõidutee laendusi ära kasutades	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ma tunnen, et kiiruse ületamine annab mulle suurema eelise jõudmaks sihtpunkti teistest kiiremini	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kui ma teen möödasõitu kaherealisel maanteel, siis tavaliselt on vastassuunas lähenev sõiduk vahetult enne möödasõidu lõpetamist mulle liiga lähedal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ma arvan, et olen riski võttev mootorsõiduki juht	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Heade tee- ja ilmastikuoludega on kaherealistel maanteedel aktsepteeritav sõita vähemalt kiirusega 100 km/h	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

29. Kuidas hindate Eesti üldist liikluskultuuri?

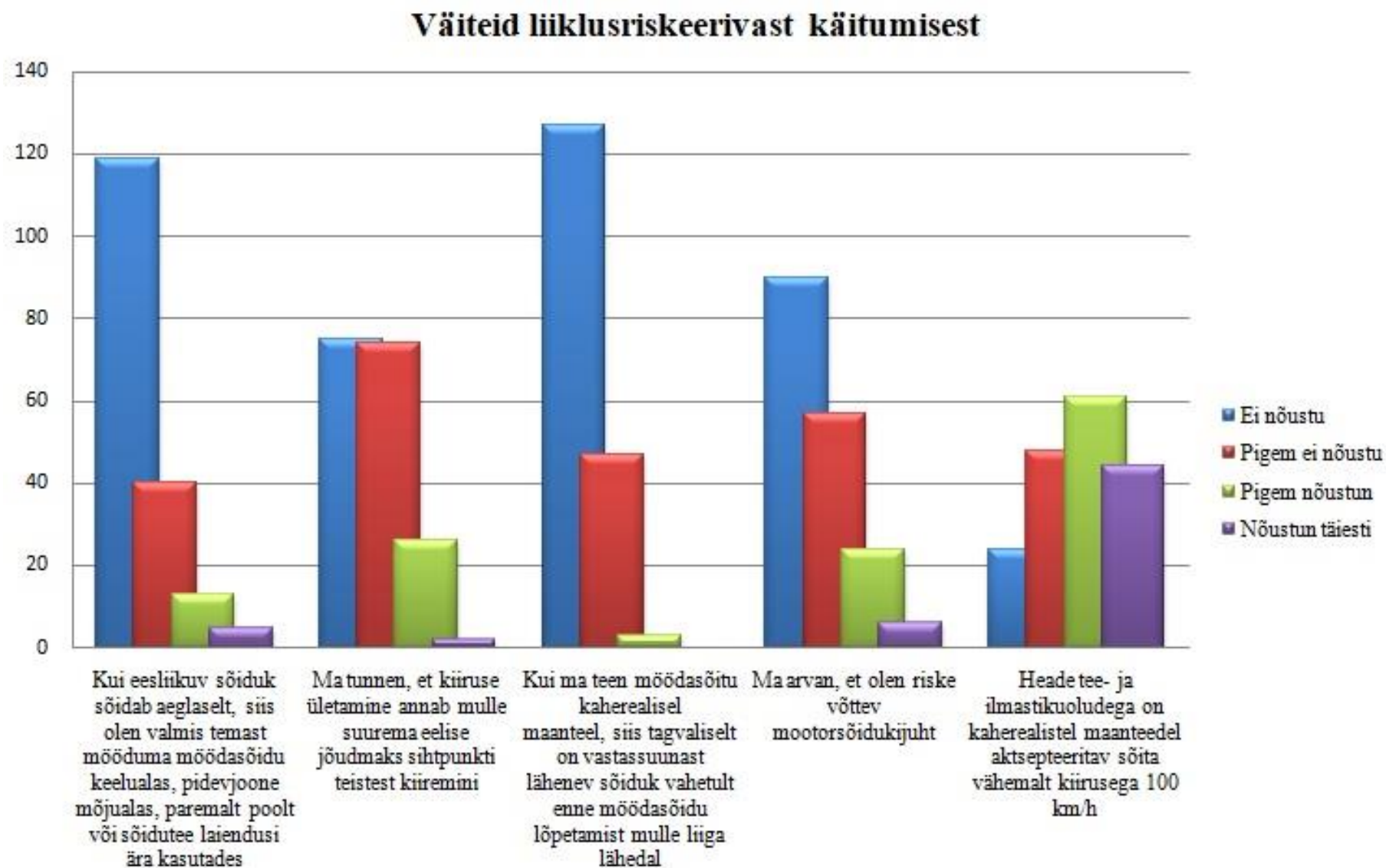
1- Väga halb 2- Pigem halb 3- Keskmine 4-Pigem hea 5- Väga hea

Märkige ainult üks ovaal.

	1	2	3	4	5	
Väga halb	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Väga hea

Aitäh vastamast!

Lisa 3. Liiklusriskeerivat käitumist iseloomustavate väidete osakaal 18-25aastaste seas



Lisa 4. Liiklusriskeerivat käitumist iseloomustavate väidete osakaal 65+ aastaste seas

Väiteid liiklusriskeerivast käitumisest

